

RADLERIN u. RADLER

mit dem Beiblatt „**MOTOR-SPORT**“



Goldene Medaille Radtour, Ausstellung München, 1897. Ehren-Diplom.

Jubiläums-Ausstellung Wien.

Schweizer Touring-Club

DEUTSCHER RADFAHRER-BUND ALL HEIL

ALLGEMEINE RADFAHRER-UNION

Goldene Medaille Radtour, Ausstellung München

Silberne Medaille Sportausstellung Hamm. Silberne Medaille Sportausstellung Hamm.

Offizielles Organ für die Damen des Deutschen Radfahrer-Bundes, der Allgemeinen Radfahrer-Union und anderer Vereine.

Erscheint am 15. und letzten jeden Monats. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen u. durch die Post (Zeitungsliste No. 6352). 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 Rabatt. Expedition und Redaktion: Berlin W. 30, Winterfeldtstr. 25a.

No. 19/20. V. Jahrgang. Berlin W., den 15. Juli 1901. Festnummer.

Zu den Ehrentagen der Deutschen Radfahrer-Verbände.

Willkommen!

Zu gleichen Terminen, vom 19.—23. Juli, halten diesmal unsere beiden grossen Radfahrer-Verbände, der Deutsche Radfahrer-Bund und die Allgemeine Radfahrer-Union (D. T. Cl.) ihre Jahres-Versammlungen ab; während der Bund hierzu Dresden, die herrlich gelegene sächsische Residenz, erkoren hat, vereinigen sich die Unionisten in dem altherwürdigen Augsburg. Hier wie da bereitet man der frohen Radlerschar herzlichen Empfang, alle Hände regen sich und keine Mühe wird gescheut, den von nah und fern eintreffenden Sportskameraden heitere Stunden in den Mauern der Festorte verleben zu lassen.

Wertvolle Preise gilt es zu erringen im heissen Kampfe auf der Rennbahn, im Kunst- und Reigenfahren; Meisterschaftstrophäen winken den berufensten Kämpfern, und glänzende Festzüge geben den Koursfahrern Gelegenheit, ihre Fahrfertigkeit in den Dienst der Verherrlichung der Festlichkeiten zu stellen, sowie entsprechende Belohnungen ihres Eifers und ihrer vorausgegangenen Bemühung durch prächtige Spenden entgegen zu nehmen.

Die Festausschüsse haben in reger Thätigkeit alles wohl vorbereitet und werden die beste Belohnung für ihre Aufopferung im recht zahlreichen Besuch erblicken. Welcher Radlersmann sollte wohl da noch lange zögern; wer über die nötige Zeit verfügt, thue Geld in seinen Beutel und eile hin zur Feststätte, alle, alle lieben frohen Ritter vom Rade,

mögen sie mit dem grossen Bruder, mit dem Stahlross oder gar im Töff-Töff eintreffen, werden herzlich willkommen sein.

Bund und Union.

Wenn in diesem Jahre beide Vereinigungen gleichzeitig tagen, so ist dieser Umstand so recht angethan, bemerkbar zu machen, dass wir in Deutschland leider zwei grosse Radfahrer-Verbände haben; dies wird besonders denen deutlich vor Augen treten, welche beiden als Mitglied angehören und daher dieses Jahr gezwungen werden, der einen oder anderen Feststätte fern zu bleiben. Die Entscheidung, welchem Festorte der Vorzug zu geben ist, wird manchen gewiss recht schwer fallen, beide bieten ausserordentliche Anziehungskraft, an beiden Plätzen werden alte treue Sportskameraden weilen, mit denen man schon manche fröhliche Stunden verlebt hat, und gar mancher der alten Radfahrergarde, der den deutschen Radfahrersport mit „aus den Windeln“ gehoben hat, wird der früheren Zeiten gedenken, als man nur einen Verband in Deutschland kannte, auf dessen Bundesfesten die Freundschaften geschlossen worden sind, die vielfach solche für das ganze Leben wurden. Mag auch die nachwachsende Generation noch wenig Verständnis haben für den s. Z. im Radfahrersport tonangebenden Idealismus, mögen sie vielleicht sogar spotten darüber, dass die „Alten“ sich gelegentlich noch immer erwärmen an den Erinnerungen der verflissenen Anfangsperiode des Radfahrwesens, so hat man doch noch niemals den bemoosten Häuptern unseres Sports Gehör verweigert, wenn es galt,



TRAUTMAN DRESDEN-PL

Nutzen zu ziehen aus dem Schatz ihrer sportlichen Erfahrungen und aus ihren gereiften Ansichten. Sind es doch gerade die „Alten“, welche den Radfahrerverbänden immer noch quasi als Rückgrat dienen und ihre Stimmen zur Geltung bringen sollen, wenn es gilt, den überschäumenden Hitzköpfen, welche unter der jüngeren Radfahrschaft so zahlreiche Vertreter hat, etwas ruhigeres Tempo anzugeben.

Aber auch die „Alten“ waren einmal jünger, auch sie gerieten öfter mal aneinander im heiligen Eifer für den schönen Sport, der ihnen kaum erwachsen war. Leider stand s. Z. ihnen niemand zur Seite, der geklärtere, ruhigere Ansichten vertreten konnte, und so blieb es denn nicht aus, dass verschiedene Sinnesrichtungen zu keinem Ausgleich gebracht werden konnten; jede Partei glaubte im Rechte zu sein, keine wollte ihren Standpunkt ändern oder nachgeben.

In der Hitze der Verhandlungen fielen scharfe, wenn auch nicht böse gemeinte Worte, keine Partei glaubte sich etwas vergeben zu dürfen. Dies ungefähr illustriert die Stimmung innerhalb der Deutschen Radfahrschaft, welche sich früher ausschliesslich im deutschen Radfahrer-Bund zusammengeschlossen hatte, die dahin führte, dass eine grosse Anzahl sich benachteiligt und zurückgesetzt fühlender Einzelfahrer sich vom Bund abwandten.

Es mag dahin gestellt bleiben, wer damals im Rechte war, die Folge der in der Aufregung gefassten Beschlüsse trat bald nur zu deutlich zu Tage, denn die ausgetretenen Einzelfahrer, verstärkt durch andere Missgestimmte und geschickt gesammelt von süddeutscher Seite, gründeten die Allgemeine Radfahrer-Union und der Spalt, der heute noch durch die deutsche Radfahrschaft geht, war geschaffen; er hätte sich leicht vermeiden lassen, wenn s. Z. einige ruhige Elemente vorhanden gewesen wären, die genug Autorität besessen hätten, ausgleichend wirken zu können.

Nachdem der D. R.-B. und sein Spross, die A. R.-U., nunmehr 15 Jahre neben einander bestanden haben, ist wohl die Frage berechtigt, ob beiden Vereinigungen aus der Trennung irgend welche Vorteile erwachsen sind. Hierauf kann man nur mit „nein“ antworten, sofern man es ehrlich meint.

Wenn im Anfange der Entzweiung auf das Programm der Union als Hauptpunkt die Pflege des Tourensports gesetzt worden war, unter Hintenanstellung des gesamten Rennwesens, während der Bund dieses in erster Linie protegierte, bestanden zwischen den Zielen beider Verbände wesentliche Abweichungen, welche die Existenzberechtigung derselben wohl rechtfertigen konnten; im Laufe der Jahre haben sich aber diese Differenzen immer mehr und mehr verwischt, denn die Union hat das Rennwesen ebenfalls in ihr Programm aufgenommen, während der Bund seine führende Stellung auf diesem Gebiete aufgegeben hat.

Auch in der allgemeinen Verfassung beider Vereinigungen bestehen nur geringe Abweichungen, und soweit solche vorhanden sind, haben sie keine prinzipielle Bedeutung.

Nachdem sich in gedachter Weise die Gegensätze abgeschliffen hatten, war es wohl nur zu nahe liegend, an eine Wiedervereinigung der feindlichen Brüder zu denken und hat es ja vor einigen Jahren nicht an Versuchen gefehlt, eine entsprechende Annäherung herbei zu führen, welche jedoch unerwarteterweise in einen völligen Misserfolg ausliefen. Die Gründe hierzu sind wohl noch in aller Erinnerung, jedenfalls ist aber gerade ihre Eigenartigkeit dazu angethan, die Frage einer Vereinigung des Bundes mit der Union nicht auf alle Zeiten als gescheitert anzusehen. Zeiten und Menschen ändern sich und vergehen, warum soll also in Zukunft eine Verschmelzung der sämtlichen bestehenden deutschen Radfahrer-Verbände nicht denkbar sein, wenn auch noch vor kurzem keine Möglichkeit vorhanden schien, auch nur den D. R.-B. und die A. R.-U. unter einen Hut zu bringen.

Gemeinsame Interessen der Deutschen Radfahrschaft.

Mehr denn je drängen die Verhältnisse zu einem Zusammenschluss aller Radfahrer Deutschlands. Fast zahlreicher noch als in der Zeit, zu der sich die ersten Radfahrer auf der Strasse blicken liessen, entstehen allerwärts unsinnige Fahrverbote; Radfahrerfallen werden überall kunstgerecht angelegt, um die Säckel bedürftiger Landgemeinden zu füllen; die Rechtsprechung macht immer noch einen Unterschied zwischen einfachen Bürgern und Radfahrern zu Ungunsten der letzteren; die Freizügigkeit wird beschnitten; man numeriert die Radfahrer, während Mörder und Banditen unkenntlich unter der Bewohnerschaft verkehren dürfen; die Polizei stellt die Radfahrer unter spezielle Aufsicht und nötigt dieselben Kontroll-Karten zu führen. Der Radfahrer ist schon lange kein freier Mann mehr,

er wird geknebelt, unter Ausnahmegesetze gestellt und hat sich unter Verordnungen zu beugen, die sich jeder Dorfschulze selbst nach Gutdünken fabrizieren darf, er ist mit anderen Worten vogelfrei, selbst wenn es das preussische Ministerium nicht zugeben will.

Sind dies allein nicht schon Veranlassungen genug, welche gebieterisch dazu auffordern, zusammen zu stehen und gegen solche Vergewaltigungen mit einem Massenaufgebot vorzugehen? Muss nicht unter dieser tief bedauerlichen Situation alle Sonderpolitik verstummen; ist es nicht selbstverständlich, dass bei derartigen gemeinschaftlichen Interessen aller Personenkultus, Aemtersucht und kleinliche Denkungsart zurücktreten muss! Nur dem Gemeinwohle zu dienen, unter Verleugnung der eigenen Person, dies sei die Devise aller derjenigen, welche in den deutschen Radfahrerverbänden eine Stimme haben; wer dagegen handelt, versündigt sich an seinen Sportkameraden und schliesslich auch an sich selbst.



Willy Arend

Sieger im Grand Prix-Paris mit seinem Brennaborrade.

Jedes Volk hat die Gesetze, die es verdient, wenn daher die deutsche Radfahrerschaft die Schmach noch länger ruhig erduldet, als zweitklassige Bürger angesehen zu werden, so geschieht es ihr schon recht, wenn sie etwa noch mehr unter den Ausnahmegesetzen zu leiden hat.

Radfahrer wahret Eure heiligsten Güter!

Es dürfte klar sein, dass nur die geschlossene Masse der deutschen Radfahrerschaft in gedachtem Sinne nach aussen hin erfolgreich wirken kann, aber auch im Innern, an der eigenen Organisation, würde sich ein solcher Zusammenschluss gewiss sehr günstig äussern. Jede einzelne Vereinigung giebt heute für gleiche Zwecke grössere Summen aus, es wird auf beiden Seiten ein grosses Stück geistiger Arbeit geleistet, aus gleichen Beweggründen; diese Aufwendungen würden sich bedeutend reduzieren lassen, trotzdem ein grösserer Effekt zu erzielen wäre. Auch auf die grosse Zahl der noch nicht inkorporierten Radfahrer würde eine machtvolle Vertretung der deutschen Radfahrerschaft, die die Interessen der Allgemeinheit thatkräftig verfolgend, bald praktische Resultate erzielen wird, anspornend sein zum Beitritt und das thatsächliche Missverhältnis, welches gegenwärtig zwischen Verbandsmitgliedern und den sog. wilden Fahrern herrscht, würde sich bald verändern, sowie letztere bemerken, dass sie in dem Verband etwas anderes finden, als abgetretene Vereinsmeierei mit ihrem beschränkten Gesichtskreis.

Die Trennung, welche z. Z. unter den Radfahrer-Verbänden herrscht, ist eine widernatürliche, ja man möchte sagen sie ist künstlich aufrecht erhalten worden durch reine Interessenpolitik, die gegen eine rein sachliche Auseinandersetzung nicht würde standhalten können.

Eine Vereinigung würde leicht auf einer Grundlage zu schaffen sein, welche den vorherrschenden Eigentümlichkeiten einen entsprechenden Spielraum lässt. Der Oberpräsident der Provinz Sachsen, v. Gossler, hob gelegentlich des Festessens beim vorjährigen Bundestage in Magdeburg diesen Punkt besonders in seiner begeistert aufgenommenen Festrede hervor, er ermahnte die Versammlung immer vor Augen zu haben, dass die Eigenheiten der deutschen Volksstämme stets respektiert werden müssten, auch unter einer Vereinigung der deutschen Radfahrer, nur dann werde dieselbe ihren Beruf erfüllen können.

Alle Radfahrer, seien sie Bündler oder Unionisten, mögen sie einem Schutzverbände, dem Sächsischen oder Norddeutschen Radfahrer-Bunde und wie die kleineren Verbände alle heissen, angehören, müssen es als Ehrensache ansehen den herrschenden Notstand zu beseitigen; sie müssen erkennen, dass dies nur durch eine gemeinsame Vertretung erreichbar ist. Um einen Umschwung in der jetzigen Zersplitterung der Kräfte zu erreichen, muss alle Empfindlichkeit schwinden, der Geist der Versöhnung muss aller Orten einkehren.

Bund und Union, die bedeutendsten Radfahrer-Vereinigungen, sind die berufensten Instanzen künftighin im Interesse der Allgemeinheit Grosses zu leisten, ein gemeinschaftliches Ziel zu verfolgen. Wenn beide Verbände sich mit diesem Gedanken vertraut machen, so werden und müssen sich die Wege beider in Kürze vereinigen, zum Wohle der deutschen Radfahrerschaft.

Mögen die gelegentlich der Jahresversammlungen in Dresden und Augsburg tagenden Vertreter von einem verständlichen Geiste beseelt sein und das eine hohe Ziel im Auge haben, alsdann wird sich bald die abgeklärte höhere Auffassung vom Zwecke der Verbände Geltung verschaffen.



In diesem Sinne wünschen wir dem Bunde und der Union alles Glück und Segen zu den bevorstehenden Beschlüssen und frohe, heitere Stunden zu ihren Fest- und Ehrentagen.

All Heil! All Heil! All Heil!

Rob. Höfer.

Fest-Konkurrenzen.

Von A. Tosolini.

Noch niemals wurden die vom Deutschen Radfahrer-Bunde und der Allgem. Radfahrer-Union veranstalteten Festlichkeiten mit solcher Spannung erwartet, wie gerade in diesem Jahre. Beide Verbände verfolgen den gleichen

Zweck, indem sie jene Vereine, oder einzelne Mitglieder solcher, durch Preise und Titel auszeichnen, welche aus den Konkurrenzen siegreich hervorgehen.

Das Saal- und Kunstfahren hat heute erfreulicherweise, insbesondere das erstere, fast in jedem Vereine festen Fuss gefasst, so dass es irgend eine radsportliche Feier ohne Reigen-Konkurrenz wohl kaum noch geben dürfte. Und so wird man am Bundestage in Dresden sowie beim Kongress der Union in Augsburg wieder Leistungen zu sehen bekommen, welche wohl die Erwartungen der Festveranstalter übertreffen werden.

Jedoch nur derjenige versteht es, das ihm in den vorgeschriebenen acht Minuten Gebotene voll und ganz zu schätzen, der entweder selbst das Saalfahren pflegt, oder aber den Uebungsabenden zum grossen Teile als Zuseher beiwohnt.

Eine schön gefahrene Quadrille, welche noch vor vier oder fünf Jahren als gute Leistung anerkannt wurde, wird wohl heute kaum mehr gewertet und nur als blosses Spazierenfahren betrachtet.

Allerdings haben die für das Saalfahren massgebenden Personen den Reigen in zwei Gruppen geteilt, und zwar in einen Schulreigen und in einen Kunstreigen.

In Schulreigen-Konkurrenz sollen alle jene Mannschaften treten, welche sich erst kurze Zeit mit dem Saalfahren befassen, insbesondere ihnen aber Anregung geben, sich weiter auszubilden.

Doch auch den Kunstreigen hat der Wettfahrausschuss des Deutschen Radfahrer-Bundes in diesem Jahre in zwei Gruppen geteilt, und zwar in eine solche für erstklassige und zweitklassige Vereine. Ausserdem aber, um das Publikum nicht zu ermüden, noch beide Gruppen in eine Vorkonkurrenz verwiesen, aus welcher nur diejenigen vier bis fünf Mannschaften für die Hauptkonkurrenz in Betracht kommen können, welche die höchste Punktzahl besitzen.

Es wird vielleicht so mancher Verein dadurch abgehalten werden, sich zur Konkurrenz zu melden, da es ja einzelnen Mitgliedern beim besten Willen nicht möglich ist, schon für Sonnabend Urlaub zu bekommen. Jedoch kann man aber wiederum vom Publikum nicht verlangen, drei bis vier Stunden ununterbrochen Reigenfahren anzusehen.

Die Unterschiede der einzelnen Vorfürungen können wohl vom Fachmann beurteilt werden, vom Laien, aus denen ja zum grössten Teile das Publikum so grosser Feste besteht, werden sie kaum oder gar nicht bemerkt.

Dadurch, dass das Reigenfahren heute in Ausführung und Schwierigkeit der einzelnen Figuren seinen Höhepunkt erreicht hat, ist es auch den Preisrichtern ermöglicht worden, ihr wahrhaft schwieriges Amt zu erleichtern, indem sie ihr Augenmerk hauptsächlich auf die Figurenzahl lenken, sowie das Freihändig- und Rückwärtsfahren ganz besonders werten können. Der Aufbau, die Ausführung und Auflösung bieten ihnen weitere Handhaben.



Blumenkorso. R.-V. „Die Wanderer“, Strassburg i. E., Gruppe 1.
(Text Kl. Radlerpost.)

Aus dem eben Ausgeführten dürfen daher die Wertunterschiede der Preise nicht zu grosse sein, da es sich oft nur um $\frac{1}{10}$ Punkt Differenz handeln kann.

Auch im Einzel-Kunstoffahren hat man diesmal recht schwere Pflichtübungen vorgeschrieben, und wird auch diese Konkurrenz uns nur die beste Klasse zeigen. In diesem Falle dürfte die Vorkonkurrenz wohl ganz wegfallen, da wir ja heute nur drei bis vier Amateure aufzuweisen im stande sind, nachdem der grösste Teil derselben sich auf Bühnen herumtummelt und die Kunst zum Berufe gemacht hat.

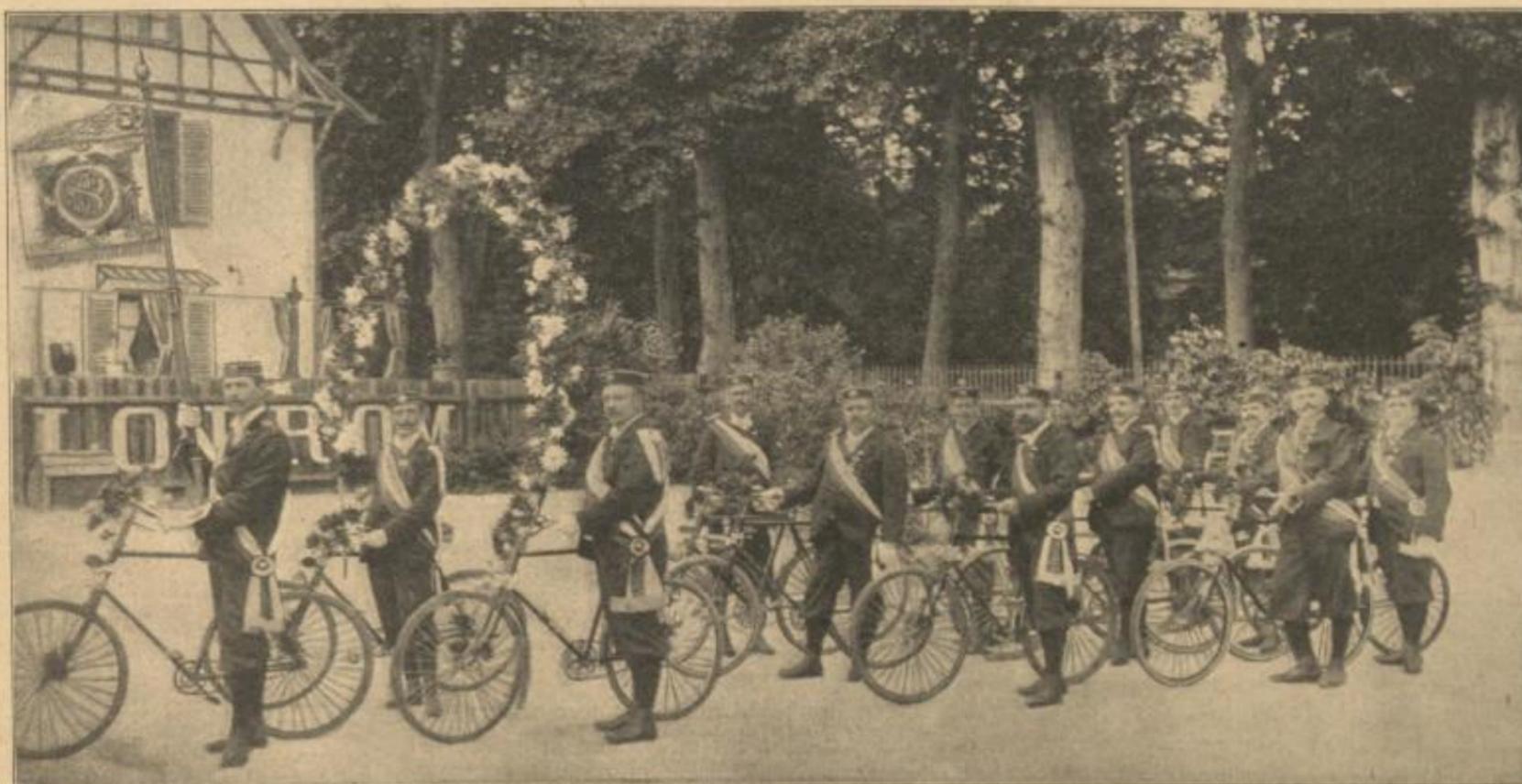
Dasselbe gilt auch vom Gruppenfahren, denn auch hier scheint es an Nachwuchs zu fehlen und wird man speziell

in Dresden auch nur wieder die bekannten Herrenfahrer zu sehen bekommen, welche in München und Magdeburg schon in Konkurrenz traten.

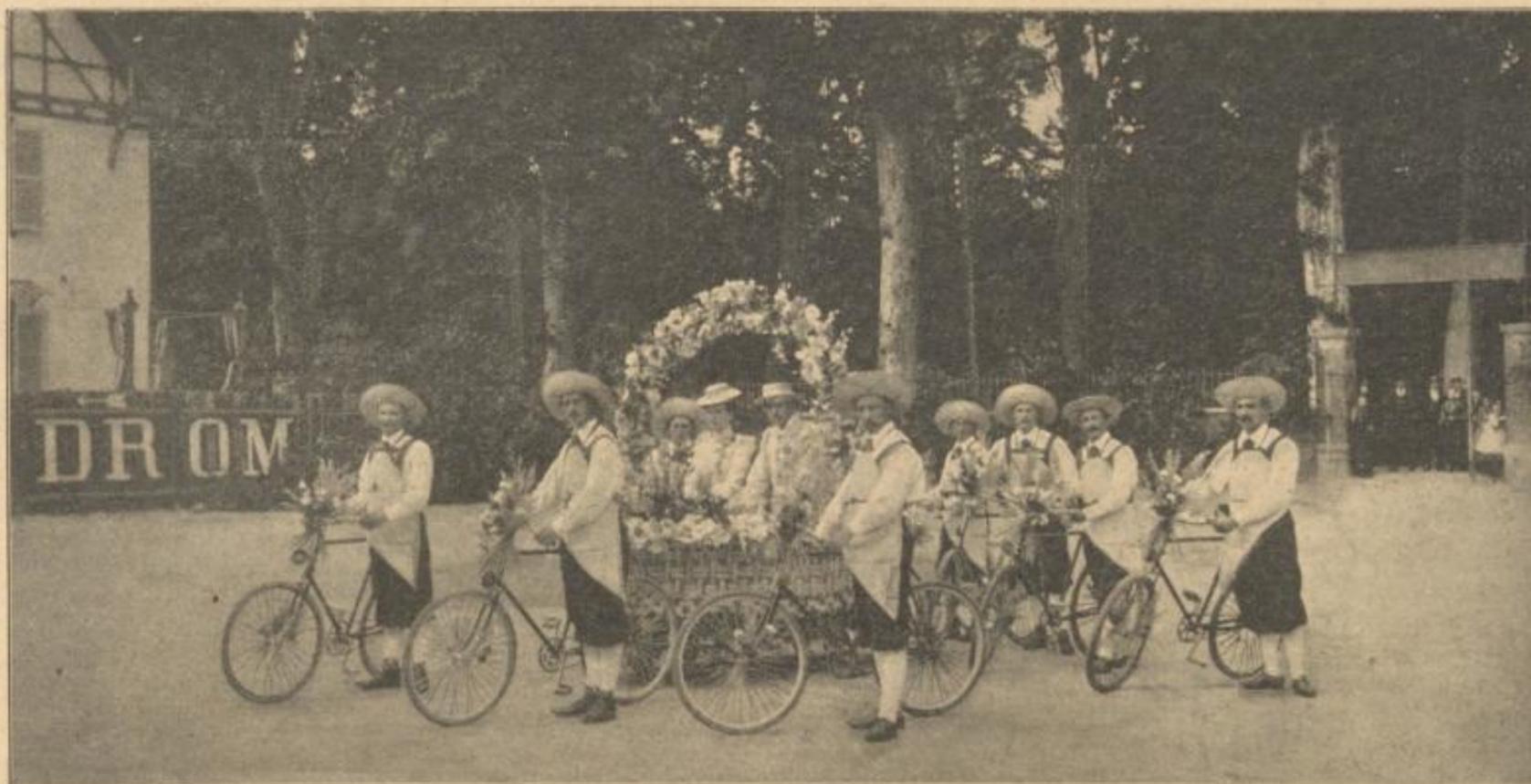
Die Konkurrenz für Hochrad-Kunstoffahren dient wohl dazu, alte Erinnerungen wachzurufen, und besondere Anerkennung verdienen diese Fahrer dafür, dass sie noch immer diesem alten Vehikel treu geblieben sind.

Am leichtesten einen Preis zu erringen haben es jene Vereine, welche sich am Korso beteiligen. Hier kommt vor allem die Entfernung und Anzahl der Fahrer in Betracht.

Ausser Richtung, schöne Haltung, wertet man noch Banner, schöne Kleidung und gleiche Maschinen. Zu schöner Kleidung



Blumenkorso. R.-V. „Die Wanderer“, Strassburg i. E., Gruppe 2.
(Text Kl. Radlerpost.)



Blumenkorso. R. V. „Die Wanderer“, Strassburg, Gruppe 3 (Gärtnergruppe).

(Text: Kl. Radlerpost.)

gehören unbedingt auch reine Stiefel, denn es sieht recht sonderbar aus, kotige Stiefel zu haben, während alles übrige blitz und blank geputzt ist.

Mit grossen Geldopfern ist die Beteiligung an dem Blumenkorso verbunden. Es sollen sich daher auch nur solche Vereine in diese Gruppe melden, die über einen ordentlichen Fonds verfügen. Hier kommt es hauptsächlich auf den Geschmack an, und die hier abgebildeten kürzlich in Strassburg von den „Wanderern“ gestellten Gruppen dürften wohl als Vorbild dienen, auf welche Weise man Preise erringen kann.

Es wird einen harten Kampf geben in Dresden und Augsburg, denn gerade an so grossen Festen ist die alleinige, unbewusste Triebfeder die Ehre. Jeder Verein will siegreich

heimkehren mit dem Bewusstsein, dadurch das Vereinsleben neu belebt zu haben und mit dem Hinweis auf den Erfolg neue Mitglieder zu werben.

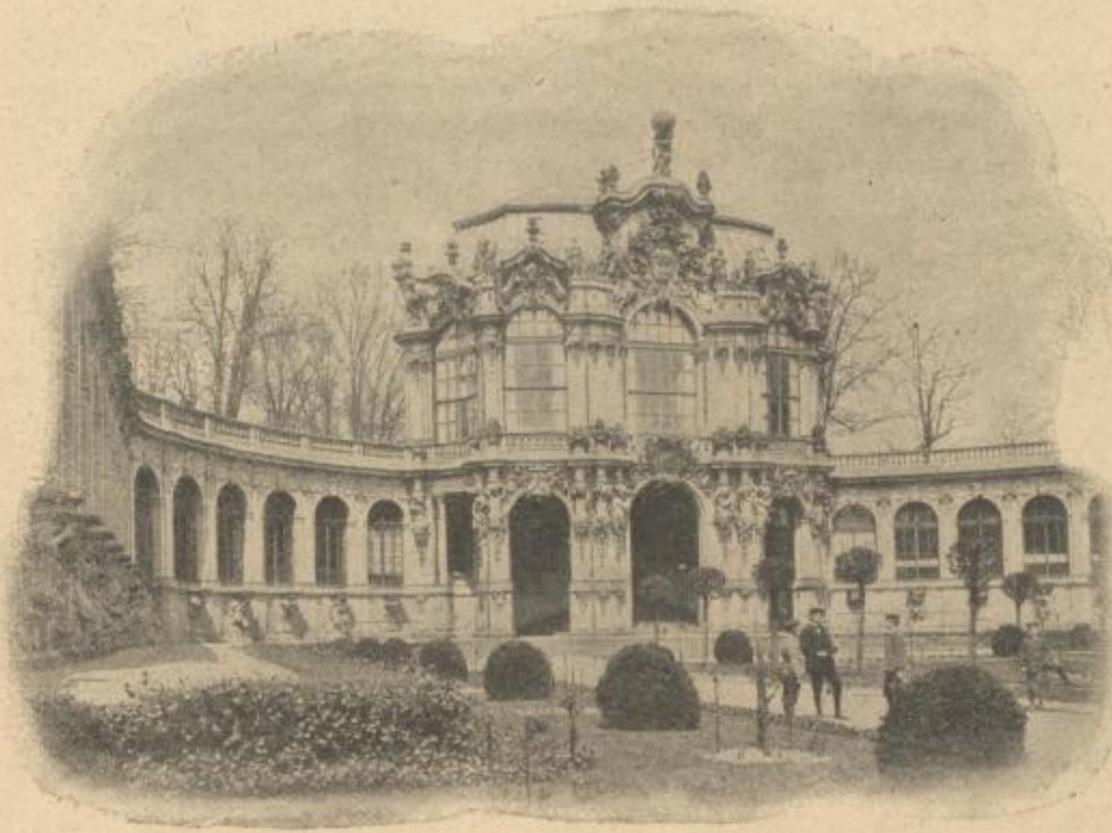
Doch auch die Gesundheit wird durch das Saalfahren gefördert, da es ja doch zur Winterszeit einen ausgiebigen Ersatz für das Tourenfahren bietet. Die gesundheitsfördernde Tätigkeit bewirkt aber auch eine höhere Entwicklung und Ausbildung der Muskulatur und erzielt anmutige Beweglichkeit des Körpers.

„All Heil“ dem schönen Sport des Saal- und Kunstfahrens in erster, dem Korsofahren in zweiter Linie.



Blumenkorso. R. V. „Die Wanderer“, Strassburg, Gruppe 4.

(Text: Kl. Radlerpost.)



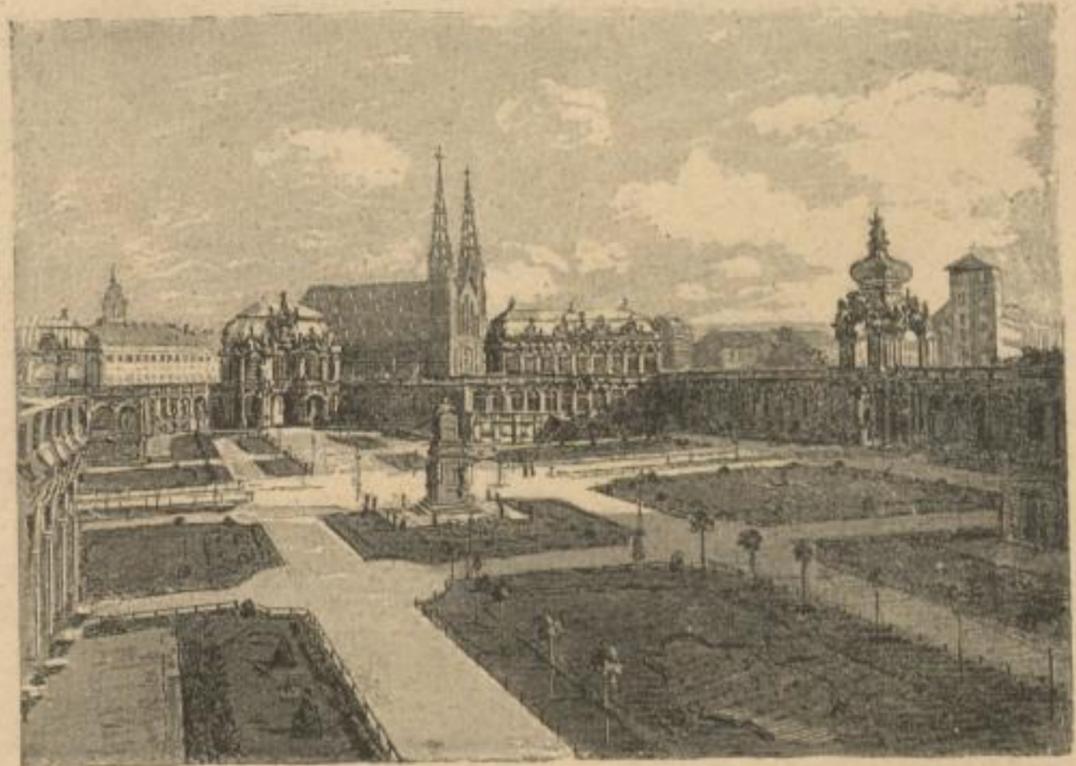
Der Pavillon im Dresdener Zwinger.

Die Feststadt Dresden.

Die Gegend, in welcher Dresden liegt, wurde zuerst von den deutschen Hermunduren, seit Mitte des 6. Jahrhunderts aber von den Sorbenwenden bewohnt. Urkundlich kommt Dresden zuerst 1206 und als Stadt 1216 vor. Markgraf Heinrich der Erlauchte erwählte es bald nachher zu seiner Residenz. Bei der Teilung der sächsischen Lande im Jahre 1485 fiel Dresden an die albertinische Linie und blieb von nun an beständige Residenz derselben. Herzog Georg der Bärtige erweiterte die alten Festungsmauern, Heinrich der Fromme führte 1539 die Reformation ein. Zur Vergrößerung und Verschönerung trugen besonders viel die Kurfürsten August, Johann Georg II., Friedrich August I. und II. — letztere beiden zugleich Könige von Polen. Der erstere trat 1697 zu Baden bei Wien in den Schoß der katholischen Kirche zurück. Hauptsächlich August der Starke hat viel für die künstlerisch architektonische Entwicklung Dresdens gethan, und die Bauten im Rokokostil, welche Dresden das Epitheton „Heimat des Rokoko“ verliehen, sind teilweise sein Werk. Die 1685 abgebrannte Neustadt war bis 1732 neu erbaut, die Friedrichstadt 1730 angelegt. Dem zweiten schlesischen Krieg, in welchem die Preussen Dresden eroberten, machte am 25. Dezember 1745 der Dresdener Friede ein Ende. Während des 7jährigen Krieges war Dresden von 1756—1759 in den Händen der Preussen, wonach die Oesterreicher die Stadt besetzten, die während der Belagerung durch die Preussen am 14.—30. Juli 1760 durch das Bombardement schwer litt — damaliger Schaden an Gebäuden, darunter die Kreuzkirche, 1 200 000 Mk. — doch wurde das Verwüstete bald schöner wieder hergestellt. Auch in den Napoleonischen Kriegen litt Dresden bedeutend. Napoleon lieferte hier den Alliierten am 26. und 27. August 1813 eine für ihn siegreiche Schlacht, in der General Moreau bei den Oesterreichern auf der Höhe von Räcknitz

tödlich verwundet wurde. Am 11. November 1813 kapitulierte der französische Marschall Gouvion St. Cyr. Der am 7. Juni 1815 aus der Gefangenschaft zurückgekehrte König Friedrich August I. liess die Festungswerke schleifen und in Anlagen verwandeln, die sogenannten Promenaden, die z. T. noch bestehen, z. T. in die neue Ringstrasse verwandelt wurden. 1835 wurde die Antonstadt angelegt. Während der Mairevolution von 1849 fanden erbitterte Kämpfe zwischen den Insurgenten und dem (preuss.) Militär statt, namentlich in den engen Gassen nahe der Kreuzkirche (dem Terrain der jetzigen König Johann-Strasse), nahe der Frauenkirche und an der Augustusbrücke. Dresden ist der Geburtsort vieler bedeutender Männer, so des Generals von Aster, des Freiherrn von Beust, des Pianisten Hans von Bülow, des Dichters Theodor Körner, des Malers A. Ludw. Richter, des Freiherrn von Wessenberg, des Generalfeldmarschalls Freiherrn von Man-

teuffel etc. Hier lebte auch Schiller (1785—1787) und Karl Maria von Weber (1816—1826) und hier wirkten die Maler Bendemann, Hübner, Schnorr, der Bildhauer Ritschel, der Architekt Gottfried Semper, Johannes Schilling, der Schöpfer des Niederwalddenkmals, Hähnel, dessen Schüler Rich. Wagner, Rob. Schumann etc. etc. — In den letzten Jahrzehnten hat Dresden einen grossartigen Aufschwung genommen, der sich namentlich in schönen Monumentalbauten und in der Anlage neuer Stadtviertel und Verkehrswege dokumentiert. Das Sportleben steht in Dresden in hoher Blüte, ganz besonders der Radsport, und kaum irgendwo anders werden die Radlerfeste mit solchem Glanze und unter solcher Anteilnahme der Bevölkerung gefeiert, wie hier. Unsere Bilder, die dem bekannten Woerl'schen Führer durch Dresden entstammen, veranschaulichen einige besonders interessante bauliche Denkmäler. Die Umgegend von Dresden ist ja durch ihre Lieblichkeit altberühmt. Besonders wird Loschwitz während der Festtage die Radlerinnen und Radler anziehen.



Der Zwingerhof in Dresden.

Dresden im Festschmuck.

Original-Korrespondenz für „Radlerin und Radler“.

Ein glücklicher Gedanke war es vom „Deutschen Radfahrer-Bunde“, seinen 18. Bundestag in Dresden, dem herrlichen „Elbflorenz“, abzuhalten. Nicht viele Städte im deutschen Vaterlande bieten dem Fremden so viele Sehenswürdigkeiten und einen so prächtigen Aufenthaltsort, besonders im Sommer, wie die sächsische Hauptstadt. Und dann ist Dresden auch eine „Radsportstadt par excellence“, denn hier radelt alles, gross und klein, jung und alt, reich und arm, und wo dem „Rade“ in einer Stadt ein solches Interesse entgegengebracht wird (in kurzer Zeit wurden von der hiesigen Königl. Polizeidirektion über 14 000 der neuen Radfahrkarten ausgegeben), da konnte man sicher sein, dass der Gedanke, den Bundestag in Dresden abzuhalten, auf fruchtbaren Böden fallen und jegliche Anstrengung gemacht werden würde, das Fest zu einem glänzenden



Das königliche Hoftheater in Dresden-Altstadt.



Das Dresdener Blockhaus (Neustädter Hauptwache) und das Denkmal August des Starken.

und erfolgreichen zu machen. Und diese Hoffnung hat nicht enttäuscht! Den in der Zeit vom 18. bis 24. d. Mts. in Dresden weilenden „Bundesbrüdern“ (und -Damen) wird ein Empfang bereitet werden, wie er enthusiastischer und herzlicher nicht gedacht werden kann. Das Festkomitee, welches schon seit Wochen in angestrenzter Arbeit thätig ist, hat ein Programm entworfen und zusammengestellt, so reich an Vergnügungen und Abwechslungen, dass auch der verwöhnteste Gaumen seine Befriedigung finden und mit dem Gedanken in seine Heimat zurückkehren wird; „Du hast dich in Dresden vorzüglich unterhalten.“

Es liegt nicht in meiner Absicht, noch einmal das schon hinreichend bekannt gegebene Programm zu besprechen, sondern ich will einiges über die Ausschmückung der Stadt selbst u. s. w. berichten.

Bei der Festschmückung fällt hervorragend ins Gewicht, dass der „Verein zur Förderung Dresdens und des Fremdenverkehrs“ seinen diesjährigen „Preiswettbewerb“ für die mit Blumen best geschmückten Häuser im Zusammenhang mit dem Bundestag arrangiert hat, denn dadurch ist die Privatausschmückung der Stadt eine bedeutend reichere und grössere,

und geben die vielen und zuweilen herrlichen Blumenfronten, wie z. B. die des Rathauses, der Mohrenapotheke und des bekannten „Kaiserpalastes“ geradezu ein entzückendes Bild ab. Aber auch die Stadt selbst wird für eine in jeder Beziehung würdige Ausschmückung Sorge tragen. Am Eingange der Pragerstrasse wird sich eine mächtige Ehrenpforte erheben, der



Der Gänsedieb-Brunnen auf dem Ferdinandplatz in Dresden.

Altmarkt und die Augustusbrücke sollen prächtig dekoriert und mit Fahnen und Radfahreremblemen geschmückt werden. Und vor allem wird die Festzugsstrasse einer wahren Via triumphalis gleichen, da sich alle dort wohnenden Privatleute bereit erklärt haben, ihren Häusern ein Festkleid anzulegen. Aber auch die Vororte von Dresden, in denen Empfangsstationen für die mittels Rad ankommenden Festgäste errichtet worden sind, werden sich in hervorragender Weise durch Festschmuck auszeichnen und den Radlern ein frohes und herzliches Willkommen bieten.

Das Hauptinteresse konzentriert sich natürlich auf den am Sonntag, den 21. Juli, stattfindenden grossen Preisfestzug. Ausser den vielen Radlerinnen und Radlern werden sich nicht weniger als 136 zwei- und vierspännige Equipagen beteiligen. In einem von kostümierten Jockeys berittenen Viererzug wird das Bundesbanner durch die Strassen geführt werden. Die gestifteten Ehrenpreise zeichnen sich durch ihre grosse Pracht aus.

Einem wahren Feenpalast soll am Abend desselbigen Tages das „Centraltheater“ gleichen, in welchem ein grosses Prunksaalfest abgehalten wird. Die Räume dieses Theaters, welches selbst schon einem Schmuckkästchen gleicht, eignen sich vorzüglich dazu und wird dieses Fest eine der Hauptattraktionen bilden. Nicht zu vergessen sind die abzuhaltenden Rennen auf der neuen „Rennbahn“ im Birkenwäldchen, deren Beschreibung und Einweihung der Leser an anderer Stelle der Festnummer findet. Auch die Rennbahn wird einen grossartigen Schmuck erhalten.

Zu dem im Cirkus an der Freiburgerstrasse stattfindenden „Reigen- und Kunstfahren“, und zwar zu dem „Grossen Achter-Niederrad-Reigen“, haben sich auch der Berliner Radfahrer-Club „Velocitas“, der „Wanderer“-Rixdorf und der „Sport Berolina“, wie „Bicycle-Club“-Bremen (letzterer wird sich auch am „Hochradreigen“ beteiligen) angemeldet. Aber auch der kleine „Niederradreigen“ weist zahlreiche Nennungen auf, u. a. Radfahrer-Verein „Möve“-Britz, Radfahrer-Club „Diana“-Leipzig. Zur Niederrad-Meisterschaft hat sich ausser dem Verteidiger, Herrn Schönemann-Leipzig, u. a. auch Herr Paul Lüders, der in den Vorfahren diesen Titel erwarb, gemeldet.

Einen würdigen Schluss wird das Fest mit einer grossen allgemeinen „Sächsischen Schweiz-Fahrt“ nehmen und werden sich besonders die Bastei und das Städtchen Wehlen durch prächtigen Schmuck ausnehmen. Von herrlicher Wirkung aber wird abends die Rückfahrt sein, auf welcher sämtliche Höhen in Beleuchtung erstrahlen werden, und diesen Effekt muss man selbst beobachtet haben, um sich eine annähernde Wirkung resp. Eindruck machen zu können.

Eins darf natürlich während der Festtage nicht fehlen, und das ist „Gutes Wetter“. Denn wenn das Fest zu Wasser wird, dann ist auch die Stimmung und — die Ausschmückung der Stadt hin. Also beten wir alle für „gute Tage“. Ganz Dresden ruft aber den kommenden „Bundesbrüdern“ ein herzliches Willkommen und dreifaches „All Heil“ zu.

F. Baumann.

Die Einweihung der neuen Dresdener Radwettfahrbahn.

Originalbericht für „Radlerin und Radler“.

Am Sonntag, den 7. Juli, nachmittags um 3 Uhr, fand in Dresden die Einweihung der vom „Dresdener Verein für Radwettfahren“ im Birkenwäldchen, zwischen der Fürsten- und Neubertstrasse, errichteten neuen Radwettfahrbahn statt, welche im bevorstehenden XVIII. Deutschen

Radfahrer-Bundesfest eine hervorragende Rolle spielen wird. Eingeleitet wurde die Feier, welcher auch mehrere Vertreter der Stadt Dresden beiwohnten, durch eine Ansprache des Vorsitzenden des Vereins für Radwettfahren und Präsidenten des Sächsischen Gaues 21, Herrn Ullrich. In seiner Rede dankte der Vorsitzende dem Rat und den Stadtverordneten Dresdens für die kostenlose Ueberlassung des Platzes auf die Dauer von zehn Jahren, hob hervor, dass die neue Bahn eine Zierde und Sehenswürdigkeit der sächsischen Residenz werden soll, sprach über den Wert und Nutzen des Rad- resp. Wettfahrens und schloss mit dem Wunsche, dass der Wahlspruch über dem Eingangsthor „So dienet treu und wahr — dem Radsport immerdar“, reiche Früchte tragen möchte und mit einem jubelnd aufgenommenen dreifachen „Heil“ auf Rat, Stadtverordnete und Bewohner Dresdens. Es folgten vier Wettfahren, welche interessant und ohne Unfall verliefen. Es hatten sich, obwohl nur Mitglieder, resp. deren Angehörige, des Rennvereins und Radfahrerbundes zugelassen wurden, gegen 1300 Personen eingefunden.

Die neue Rennbahn liegt in unmittelbarer Nähe der Elbe resp. der berühmten „Vogelwiese“ und gewährt einen sehr schönen Anblick. Der Fahrstrich der eigentlichen Rennbahn hat eine Länge von 400 m, während die Langseiten 100 m und der Kurvenradius 37,75 m betragen. Die Kurven sind 4 m, die Langseiten dagegen 60 resp. 80 cm hoch (d. h. in der Steigung). Die ganze Bahn umfasst ein Areal von 4000 qm. Die Bahn ist betonierte und mit einer 4 cm starken Cementschicht versehen. Die Herstellung der Kurven und Zuschauerdämme erforderte 14 000 cbm Erde. Der vor der grossen überdeckten Zuschauertribüne — welche 2000 Personen fasst, eine Länge von 90 m und Tiefe von 7 m hat — sich befindliche terrassenförmige Zuschauerraum hat eine Länge von 120 m, eine Breite von 16 m und bietet Platz für 6000 Personen. Auf der Tribüne selbst befinden sich die Logen für den Rat und die Stadtverordneten, die Ehrengäste und Mitglieder des Vereins. Zu ebener Erde wurden die Geschäftsräume, acht grosse Kabinen für die Rennfahrer, die Polizei- und Sanitätswache eingerichtet. Auch sind hier die Restaurationsräumlichkeiten gelegen. Die Tribüne errichtete Herr Baumeister Heise (Dresden-Neustadt), die Bahn selbst Gebrüder Heinrich (Löbtau), während das Ganze Herr Stadtverordneter und Baurat Rühle leitete. Grosses Verdienst um die Errichtung der Bahn gebührt auch Herrn Stadtverordneten Ahlhelm.

Die Eröffnungsrennen auf der neuen Dresdener Radwettfahrbahn.

- I. Eröffnungsfahren. 2000 m. 5 Runden. Schulze 1. Fietze 2. Rohdenburg 3. Zeit: 3 Min. 14¹/₅ Sek.
- II. Niederrad-Hauptfahren. 5000 m. 12¹/₂ Runden. Fietze 1. Hein 2. Schulze 3. Zeit: 9 Min. 20²/₅ Sek.
- III. Niederrad-Vorgabefahren. 3000 m. 7¹/₂ Runden. Helwig 1. Hein 2. Dix 3. Zeit: 4 Min. 12⁴/₅ Sek.
- IV. 10 km-Niederradfahren. 25 Runden. Rohdenburg 1. Hein 2. Schulze 3. Zeit: 15 Min. 14²/₅ Sek.

Den Führungspreis im letzten Rennen erhielt Helwig.

Sämtliche Rennfahrer waren Amateurfahrer und stammen aus Dresden.

F. B.





Rathaus und Perlachturm in Augsburg.

Die Feststadt Augsburg.

Augsburg liegt zwischen den wasserreichen Strömen Lech und Wertach, an deren Zusammenfluss. Dort gründeten im Jahre 13 v. Chr. die Römer unter dem Namen Augusta Vindelicorum eine Kolonie, die schnell zu verhältnismässig hoher Blüte gelangte. Im Verlaufe der Völkerwanderung erfuhr sie mancherlei schwere Heimsuchungen. Später ward die Stadt Sitz eines Bischofs, zu dem sie in einem gewissen Unterthänigkeitsverhältnis stand. Im Jahre 955 ward sie von den Ungarn belagert. Die Schlacht auf dem Lechfeld, von den Augsburgern meist die Hunnenschlacht genannt, in der Kaiser Otto der Grosse die Ungarn aufs Haupt schlug, vertrieb den greulichen Feind (10. August 955). Die nächstfolgenden Jahrhunderte brachten mehrmalige Verwüstungen. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts tritt die Stadt uns im wesentlichen als freie



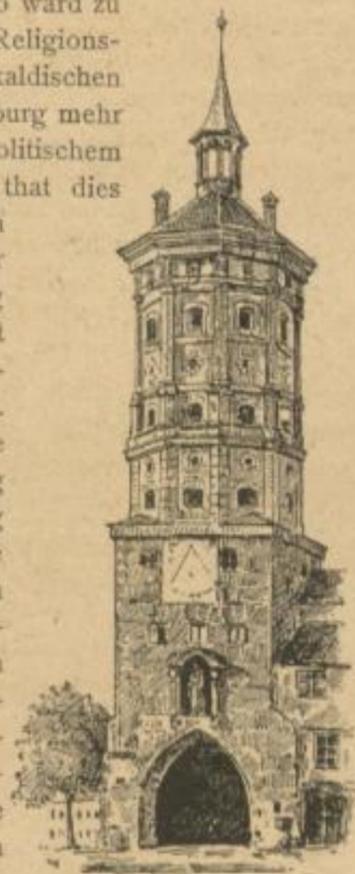
Fünfgradturm in Augsburg.

Reichsstadt entgegen. Im Jahre 1368 ward die bis dahin aristokratische Stadtverfassung in eine gemischte umgewandelt, jedoch mit Vorwiegen des demokratischen Elementes. Seitdem nahmen Handel, Gewerbe und Künste einen lebhafteren Aufschwung. Augsburg erlangte einen nicht unbedeutenden politischen Einfluss; es war, obwohl es um 1500 noch keine 20 000 Einwohner zählte, von 1488—1534 ein hervorragendes Mitglied des schwäbischen Bundes. Wer an das Augsburg jener Zeit denkt, dem steigen unwillkürlich im Geiste die Namen der Fugger und Welser auf; die Schiffe der letzteren schwammen auf verschiedenen Meeren, und Venezuela im fernen Südamerika ward von ihnen kolonisiert; die Fugger aber waren die reichsten Handelsherren der Zeit. Auf dem Reichstage von 1518 verweigerte Luther dem päpstlichen Legaten Cajetan gegenüber den geforderten Widerruf. Auf dem Reichstage von 1530 wurde von den protestantischen Fürsten und Ständen am 25. Juni in der bischöflichen Pfalz die Augsbургische Konfession vor Kaiser und Reich verlesen. Im schmalkaldischen Krieg stand die Stadt auf Seite der Protestanten, machte indessen anfangs 1547 ihren Frieden mit dem Kaiser, was freilich schweres Geld kostete; 1548 veränderte Karl V. die Stadtverfassung, wodurch das Regiment ganz in die Hände der Patrizier kam; 1555 ward zu Augsburg der nach der Stadt benannte Religionsfriede geschlossen. Seit dem schmalkaldischen

Krieg verlor Augsburg mehr und mehr an politischem Einfluss; jedoch that dies im übrigen dem Gedeihen seiner Bewohner wenig Abbruch. Kunst und Gewerbe blühten nach wie vor. Der fürchterliche 30 jährige Krieg war für Augsburg wie für das übrige Deutschland von den verderblichsten Folgen; durch Pest und Hungersnot wurde die Bevölkerung erheblich decimiert; die Einwohnerzahl, um 1620 etwa 45000, war 1645 auf 21 018



Goldener Saal im Rathaus zu Augsburg.



Wertachbruckerthor in Augsburg.

zusammengeschmolzen; der Wohlstand ward gebrochen. Infolge des westfälischen Friedens war das Stadtreiment paritätisch eingerichtet. Nur langsam begannen die Wunden, die der Krieg geschlagen, wieder zu heilen. Im spanischen Erbfolgekrieg wurde die Stadt von der vereinigten bayerisch-französischen Armee beschossen und eingenommen (1703), gebrandschatzt und acht Monate besetzt gehalten; doch war dies neue Unglück bald verschmerzt, und Handel, Industrie, Wissenschaft und Kunst, vor allem aber das Kunstgewerbe entwickelten sich im vorigen Jahrhundert wieder zur erfreulichsten Blüte. Leider verursachten die Wirren und Kriege, die aus der französischen Revolution entsprangen, und nachher die napoleonischen Kriege einen allgemeinen und lange andauernden Niedergang, wenn auch nicht in demselben Grade wie der 30 jährige Krieg. Die Stadt ward mehrmals von den Franzosen eingenommen, mehrmals auf längere Zeit besetzt gehalten und aufs fürchterlichste ausgesogen. Durch den Pressburger Frieden (26. Dezember 1805) kam sie an Bayern und ward am 4. März 1806 definitiv diesem Lande einverleibt. Seit den Befreiungskriegen sind allmählich Wohlstand und Reichtum wieder eingekehrt. Handel und Industrie stehen wieder in Blüte und die Unionisten werden, wenn sie durch die festlich geschmückten Strassen ziehen, sicher den schönsten Eindruck von Augsburg gewinnen. — In sportlicher Hinsicht hat Augsburg von jeher ein reges Leben gezeigt. Das Radfahrersport wird gepflegt von der Allgemeinen Radfahrer-Union (Café Maximilian, Maximilianstrasse), vom Deutschen Radfahrer-Bunde (Café Ruff, * Kaiserstrasse), Velocipedclub Augsburg

(Restaurant Südwestend, Göggingerstrasse), Velocipedisten-Club „Victoria“ (Zur englischen Anlage, Klinkenberg).

Augsburg ist reich an baulichen Schönheiten. Wir bringen hier Abbildungen einiger bemerkenswerter Punkte. Die Clichés hierzu verdanken wir der Liebenswürdigkeit von Leo Woerls Reisebücher-Verlag. Eine Schenswürdigkeit ist der goldene Saal im Rathaus. Derselbe ist 32,65 m lang, 17,33 m breit, 14,22 m hoch und hat 60 Fenster. Die Decke ist von prachtvoller Holzarbeit, reich vergoldet und mit vielen symbolischen und allegorischen Gemälden geschmückt. Der Maler hiess Mathias Kager. Das Rathaus selbst wurde 1615—1600 von Elias Goll erbaut. Nördlich vom Rathaus erhebt sich der Perlachturm, eins der Wahrzeichen von Augsburg. Interessant in architektonischer Hinsicht ist auch der Fünfgradturm und das Wartachbrückenthor.

Vom Grand prix in Paris.

Während in Berlin die französischen Automobilfahrer als Sieger der grossen Fernfahrt gefeiert wurden, trug in Paris auf der französischen Radrennbahn der deutsche Fahrer Willy Arend im Rennen um den „Grand Prix de la République“ einen glänzenden Sieg über seine Mitbewerber davon und wurde von dem zahlreichen Publikum dafür mit reichem Beifall überschüttet. Der Champion Frankreichs, Jacquelin, der gefährlichste Konkurrent Arends, konnte nur als Dritter durchs Ziel kommen. Zweiter wurde der Däne Ellegaard. Wir bringen die wohlgetroffenen Porträts der drei Meister. Auf der Rennbahn, wo fast tout Paris versammelt war und auch einige Minister sich sehen liessen, starteten die ersten Matadore der europäischen Radfahrwelt, ausser den schon Genannten die Italiener Cinelli, Momo und Ferrari, Grogna aus Belgien, Seidl aus Oesterreich und der Belgier van den Born.

Bei dem Siege Arend's war der Vorsprung, mit dem Arend das Band passierte, in den französischen Sportzeitungen verschieden angegeben. Der „Vélo“ ist in der Lage, diese Streitfrage zu lösen. Es lag ihm eine im Augenblick des Einlaufs von dem bekannten Sportphotographen Beau aufgenommene Momentphotographie vor, die alle Zweifel beseitigt. Arend lag in dem Augenblick, als das Band passiert wurde, eine klare Länge vor Ellegaard, während Jacquelin eine Radlänge hinter dem Dänen endete.

Die Einnahmen im Grossen Preis der Republik beliefen sich auf insgesamt 35 000 Frcs., die Ausgaben werden auf 28 bis 29 000 Frcs. geschätzt, so dass den Armen von Paris, zu deren Gunsten bekanntlich das grosse Rennen veranstaltet wurde, etwa 7 bis 8 000 Frcs. zufallen werden.

Die Weltmeisterschaften.

Berlin, 14. Juli.

Noch war das Interesse der gesamten Sportwelt für die Fernfahrt Paris—Berlin nicht verraucht, da drängte sich schon wieder ein neues Sportereignis in den Vordergrund und beschäftigte alle Gemüter: der Kampf um die Weltmeisterschaften, der an drei Tagen auf dem Sportplatz Friedenau zum Austrag gebracht wurde. — Als 1893 die I. C. A., die damals allmächtige International Cyclist's Association die ersten Weltmeisterschaften in Chicago abhielt, da war es eine eigene Sache mit diesem ersten Versuch. Aber als die I. C. A. infolge englischen Uebermuts 1898 zu Grunde ging und die neue U. C. I., die Union Cycliste Internationale, die Geschäfte und die Vertretung sämtlicher Radfahrverbände der Welt übernahm, da ging die Sache flott und im richtigen Geleise weiter. In den letzten Jahren wurden die Weltmeisterschaften in folgenden Städten abgehalten:



Jacquelin
Weltmeisterfahrer 1900/1901.

1893 Chicago, 1894 Antwerpen, 1895 Köln, 1896 Kopenhagen, 1897 Glasgow, 1898 Wien, 1899 Montreal (Kanada), 1900 Paris. Naturgemäss bedingen weitabliegende Orte, wie Montreal, Chicago, eine schwächere Anteilnahme der europäischen Länder. Jetzt aber, da Berlin zum ersten Male die Weltmeisterschaften hat und Deutschland im Radrennsport gegenwärtig an der Spitze steht, sind die Nennungen sehr zahlreich ausgefallen.

Und dann kam das „Ereignis“, die 100 Kilometer-Meisterschaft. Lange, lange dauerte es, bis endlich die fauchenden Ungetüme, die Schrittmachermaschinen, sich mit „ratatata“ und „tak-tak-tak“ in Bewegung setzten. Es ist immer ein schönes Bild, wenn die Fahrer und Schrittmacher ihren gegenseitigen Anschluss suchen, denn von dem rechtzeitigen Anhängen hängt unter Umständen gleich eine halbe Runde ab. Diesmal war Robl der erste, der Anschluss bekam. Aber auch an der zweiten Kurve haben die anderen alle ihre Schrittmacher gefunden, und in scharfer Fahrt ziehen die sechs Fahrer davon. Baugé fehlt leider, was sehr zu bedauern ist. Kaum sind aber 500 Meter zurückgelegt, da geht schon ein ängstlicher Schrei durch die Menge: Dickentmann ist gestürzt und kugelt die Kurve hinunter. Aber es ist Gott sei Dank gut abgegangen; er besteigt ein neues Rad und fährt weiter. So geht die Fahrt in scharfem Zuge weiter, da kommt bei dem 12. Kilometer der zweite Unglücksfall: Bouhours stürzt und muss von der Bahn getragen werden. Damit geht der Kampf eines grossen Teiles seines Interesses verlustig, denn nun schrumpft die ganze Meisterschaft auf ein Match zwischen Robl und Dickentmann zusammen, das wir ja in letzter Zeit jetzt dreimal gehabt haben. So geht die Fahrt in einförmigem Zuge weiter, bis Dickentmann beim 71. Kilometer Maschinendefekt hat und durch Wechseln wieder Raum verliert. Beim 92. Kilometer stellen sich bei ihm auch wieder Zeichen der Ermüdung ein, ein Beweis, dass ihm die 100 Kilometer eben zu lang sind. Dickentmann fällt sichtlich ab, verliert mehrere Male seine Schrittmacher und ist zum Schlusse $10\frac{1}{2}$ Runden gegen Robl zurück, der in 1 Std. 38 Min. $6\frac{1}{5}$ Sek. als neugebackener Weltmeister unter dem Jubel der Massen durchs Ziel geht. Robl ist sein Erfolg von Herzen zu gönnen; denn wenn ein Fahrer trotz des grössten Pechs, trotz des unangenehmsten Missgeschicks immer und immer wieder mit hartnäckiger Zähigkeit und bewundernswerter Ruhe seinem Ziele zustrebt wie er, dann ist der endliche Erfolg ein wirklich verdienter. Dickentmann war Zweiter mit 1 Std. 47 Min. 5 Sek. Ryser und Heiny waren 21 bzw. 31 Runden hinter Robl zurück.

Die Rennen haben eine besondere Bedeutung dadurch gewonnen, dass der Kaiser einen Ehrenpreis für den Sieger in der Weltmeisterschaft über die kurze Strecke gestiftet hat. Diese Nachricht wird in allen sporttreibenden Ländern auf das freudigste begrüsst werden, sind doch die Weltmeisterschaften internationale Wettkämpfe. — Wie wir aus sicherer Quelle mitteilen können, hat den Monarchen zur Gewährung des Preises in erster Linie der Sieg Willy Arends in Paris bewogen. Und nicht nur der Erfolg des deutschen Fahrers im Preis der Republik hat Kaiser Wilhelm erfreut, sondern auch die freundliche Aufnahme, welche die Pariser dem siegreichen Hannoveraner bereitete, obwohl er ihren wertvollen Preis in das Ausland entführte.

Ein Preiskorso des Gau 20 des deutschen Radfahrerbundes eröffnete gleichsam die Weltmeisterschaften. Der Korso nahm an der Siegesallee seinen Anfang und führte über den Kurfürstendamm zum Sportpark Friedenau. Unter Vortritt einer Militärkapelle kam erst in elegantem, Sportkostüm der Spandauer Radfahrerclub, dem dann die 30 anderen Vereine folgten. Der festlich geschmückte Zug mit seinen wehenden Bannern, den schmucken Radlern und feschen Radlerinnen er-



Ellegaard

Meisterfahrer über die kurze Strecke 1901/1902.

weckte das lebhafteste Interesse. Die Preisverteilung fand nachmittags im Sportpark Friedenau statt. In Gruppe A (15 Vereine), über 20 Teilnehmer, erhielten Preise: 1. R. V. Wanderer, Rixdorf, 13,79 Punkte; 2. T. C. Wanderer, Halle, 13,76; 3. R. V. Blitz 94, Rixdorf, 13,73; 4. B. C. Argo 86, Berlin, 13,70; 5. B. C. Germania, Berlin, 13,22; 6. Steglitzer R. V. 12,89 Punkte. — Gruppe B (unter 20 Teilnehmern), 17 Vereine. 1. R. V. Borussia, Britz, 12,68; 2. R. V. Rixdorf 95 11,88; 3. R. C. Frischauf 88 11,57; 4. R. C. Wanderlust 97 10,96; 5. R. C. Edelweiss 96/99 10,95 Punkte.

Vom ersten Tage, 7. Juli.

Das Programm war recht gut zusammengestellt: 8 Vorläufe zur kurzen Strecke der Berufsmeisterschaft, ein Prämienfahren, ein Tandemfahren und dann die 100 Kilometer-Meisterschaft für die Berufsfahrer. Mehr wie genug für einen Nachmittag. Die acht Vorläufe fielen natürlich an die Besten des Feldes, denn es ist ja immer so eingerichtet, dass möglichst in den Vorläufen schon die besten Fahrer plaziert werden. Dass aber gleich im ersten Lauf Käser über Ferrari und Peter, und im dritten Lauf Rütt über Eros und Bourotte siegen konnte, hat einigermassen überrascht. Huber, der ewig Wechselnde, liess sich auch mal wieder von Schilling schlagen. Das Prämienfahren ward eine sichere Beute für Bourotte, nachdem sich Jacquelin, Grogna, Heller, Eros und die anderen alle ausgegeben hatten. Im dritten Vorlaufe des Tandemfahrens wurden die Sieger Jacquelin—Grogna disqualifiziert, da sie das Paar Schilling—Dirheimer bei der Vorfahrt behindert hatten. Im End-

auf kamen Huber—Seidl merkwürdigerweise gar nicht gegen Alrend—Ellegaard auf.

Vom zweiten Tage, 11. Juli:

Ein zweiter deutscher Weltmeisterfahrer! Was man kaum zu hoffen gewagt hatte, ist nun doch Thatsache geworden. Beide Meisterschaften über 100 km, Berufsfahrer wie Herrenfahrer, sind an Deutschland gefallen.

Wenn nun aber noch jemand sagen will, dass Herrenfahrerrennen langweilig seien, wie man das so oft hört, so sei ihm diese 100 km-Herrenmeisterschaft als leuchtendes Beispiel vorgehalten. Man kann ruhig behaupten, dass sie interessanter und spannender war wie ihre Kollegin vom letzten Sonntag. Bei den Berufsfahrern kennt man die Chancen jedes Einzelnen ganz genau; hier aber war jeder ein homo novus. 8 Fahrer traten an, 7 davon mit Motorschrittmachern, einer ohne sie. Dieser kühne Optimist, Kögel-Mannheim, gab aber gleich nach ca. 10 Runden auf, als die Motore nur so an ihm vorüber-sausten. Den besten Anschluss hatte Sievers, der in schönem Tempo davonzog, aber bei dem elften Kilometer Pneumatik-Defekt bekam, wodurch er drei Runden verlor. Am besten fuhr in der ersten Hälfte B. de Guichard-Berlin, der denn auch



Thad. Robl

Weltmeisterfahrer über die lange Strecke 1901/1902.

bald zwei Runden vor dem nächsten, Salzmann-Heidelberg, hatte, vor dem in der „Unglückskurve“ die Schrittmachern zu Falle kamen, der aber gleich wieder am zweiten Motor Anschluss fand. Vom vierzigsten Kilometer ab verschob sich das Bild, Guichard ward matt und Salzmann ward beim 52. Kilometer Erster, und legte in der ersten Stunde 57 km 900 m zurück. Bei 76 km nahm er seinem nächsten Gegner die erste Runde, bei 80 Kilometer die zweite, und er sah schon als absoluter Sieger aus, dass man das Rennen sozusagen als beendet betrachtete, denn der Dritte, Sievers, war ca. 6 Runden zurück. Mittlerweile hatte auch Chapperon-Paris aufgegeben, aber nun geschah etwas Unerwartetes. Sievers, der über sechs Runden zurücklag, legte auf einmal ein höllisches Tempo los, durchschnittlich 28er Sekundentempo pro Runde, während Salzmann mehr und mehr zurückfällt. Beim 88. Kilometer hat Sievers seinen Vordermann Guichard eingeholt, bei 90 km ist er nur noch $\frac{1}{2}$ Runde gegen Salzmann zurück und bei 94 km geht er an Salzmann vorbei, gewinnt über eine Runde gegen ihn und wird mit 1 Stunde 44 Minuten 39 Sekunden Erster und damit Herrenmeisterfahrer

der Welt über 100 km. Mit einem riesigen Lorbeerkrantz geschmückt, fährt er noch eine Ehrenrunde, während die andern ihren Rest nachholen. Die Einzelrennen des Tages hatten folgendes Ergebnis:

1. Meisterschaft der Welt für Amateure über 2 Kilometer. 11 Vorläufe und 1 Hoffnungslauf. Die Ersten eines jeden Laufs kommen am nächsten Sonntag in die Zwischenläufe. Erste wurden: Damm-Leipzig, Legrain-Paris, Struth-Mainz, Veytruba-Prag, Baeseler-Hannover, Kritzmann-Erfurt, Mostensen-Kopenhagen, Frank Denny-Buffalo, Leopold-Hannover, Brusoni-Mailand, Maitrot-Paris und Geldermann-Haag.

2. Meisterschaft der Welt für Berufsfahrer über 2 km. 1. Hoffnungslauf. Der Sieger kommt in die Zwischenläufe am nächsten Sonntag. Sieger: Huber. Nichtplatziert: Heller, Dirrheimer, Bourotte.

3. Fremdenpreis. 1000 m. 300, 150, 75 M. Ellegaard (2 Min. 39 $\frac{2}{5}$ Sek.) 1., Seidl 2., Schilling 3.

4. Vorgabefahren. 1609 m. 200, 100, 60, 30 M. Grogna (2 Min. 22 $\frac{1}{5}$ Sek.) 1., Rütt 2., Kudela 3., Eros 4.

5. Meisterschaft der Welt für Amateure 100 km. 2 goldene und 2 silberne Medaillen. Sievers-Friedenau (1 Std. 44 Min. 30 Sek.) 1., Salzmann-Heidelberg 2., Gornemann-Berlin 3., Henriot-Paris 4.

Der neue Weltmeisterschaftsfahrer Sievers ist erst 21 Jahre alt, von Beruf Kaufmann und im Geschäft seines Vaters in Friedenau. Er hat sich bisher noch nie an einem grösseren Rennen beteiligt, sondern nur hin und wieder kleine öffentliche oder interne Konkurrenzen gewonnen.

Vom dritten Tage, 14. Juli.

Eine grosse Ueberraschung brachte der letzte Tag der Weltmeisterschaften. Nicht nur die Grosse goldene Medaille, sondern auch den vom Kaiser gestifteten Preis entführte Ellegaard über die Grenze.

Die Amateur-Weltmeisterschaft holte sich der Franzose Maitrot.

Der Verlauf der Rennen war folgender:

1. Zwischenläufe der Amateure: Veytruba, Maitrot, Denny. Befähigungslauf: Struth. Endlauf: Maitrot, Veytruba, Struth, Denny.

Ein äusserst aufregender Kampf entspann sich zwischen Veytruba und Maitrot, den der letztere um nur eine Handbreite für sich entschied.

2. Zwischenläufe der Berufsfahrer: Arend, Ellegaard, Jacquelin. Befähigungslauf: Schilling. Endlauf: Ellegaard, Jacquelin, Schilling und Arend.

Im Endlauf ging das Feld unter abwechselnder Führung bis zum Glockenzeichen. Arend liegt bei Beginn der letzten Runde hinter Ellegaard und Jacquelin, welche nebeneinander fahren, während Schilling neben Arend liegt, so dass er völlig eingeschlossen ist. Das Tempo wird verschärft und erst beim Ausgang der Zielkurve kann der Hannoveraner endlich antreten. Es ist aber zu spät. Ellegaard siegt mit einer Radlänge vor Jacquelin und Schilling, während Arend durch vorzeitiges Aufgeben als Vierter endete.

Beide Weltmeister fuhren mit einem Riesenlorbeerkrantz geschmückt unter stürmischen Jubelrufen ihre Ehrenrunde.

Im Matsch der beiden neuen Weltmeisterfahrer ging Ellegaard als Erster hervor und gewann dadurch auch den Kaiserpreis.

Ausser diesen grossen Ereignissen kam noch ein Inländerpreis zum Austrag, welchen Huber mit Leichtigkeit vor Käser und Peter gewann.

Das Tandemfahren, eines der schönsten, welches man je gesehen hatte, wurde von dem Tandempaar Huber—Seidl im grossartigsten Stile vor Arend—Ellegaard und Rütt—Scheuermann gewonnen.

Den Schluss des ereignisreichen Tages bildete ein Tandemprämienfahren. Die erste Prämie holten sich Dirheimer—Heering, die vier folgenden Käser—Schilling, und die letzte, höchst dotierte Prämie Mündner—Ferrari.

Die Weltmeisterschaften haben bewiesen, dass Deutschland wohl die besten Steher hat, aber auf dem Gebiete der Flieger noch immer mit den Ausländern als gefürchtete Gegner zu rechnen hat.

Ellegaard steht allerdings an Klasse hinter den Deutschen, doch seine Schnelligkeit im Momente der Unachtsamkeit Arends kam ihm auch diesmal wieder zu statten.

Jacquelin, der Verteidiger der Weltmeisterschaft, scheint am Rennsport keinen Gefallen mehr zu finden, doch bleibt er noch immer ein guter Fahrer, mit dem man auch fernerhin rechnen wird müssen.

Was Arends Niederlage betrifft, so ist wohl anzunehmen, dass er startete, ohne bereits völlig Herr über seine durch die letzten Anstrengungen und Aufregungen in Paris mitgenommenen

Nerven zu sein. Er hatte sich eben zu viel zugemutet, und wenn er nach dem Rennen das Publikum für seinen Misserfolg verantwortlich machen will, weil es ihn durch Zurufe, Lärm etc. gestört habe, so beweist das eben nur, dass er eben bereits nervös war, als er zum Start kam.

Schwerhörigkeit. — Eine reiche Dame, welche durch Dr. Nicholson's künstliche Ohrtrommeln von Schwerhörigkeit und Ohrensausen geheilt worden ist, hat seinem Institut ein Geschenk von 25,000 Mark übermacht, damit solche taube und schwerhörige Personen, welche nicht die Mittel besitzen, sich die Ohrtrommeln zu verschaffen, dieselben umsonst erhalten können. Briefe wolle man adressiren: No. 10243 Das Institut Nicholson, „Longcott,“ Gunnersbury, London W.

— Während der grossen Hitze ist Citrinaris das beste Erfrischungsgetränk. Wohlgeschmeckend, völlig alkoholfrei und ausserordentlich billig, billiger als Bier, ist diese Essenz durchaus zu empfehlen. Zu beziehen ist Citrinaris von der **Essenzen-Fabrik Max Dinkler, Berlin NW. 5, Havelbergerstr. 35.** Alles Nähere geht aus dem Prospekte hervor, der einem Teil der heutigen Auflage dieses Blattes beiliegt.



— Die Festordnungen zum Bundesfeste und zum Unionskongresse sind auf Seite 286 (Vergnügnungsanzeiger) abgedruckt.

— **Festschrift zum Bundestage.** Es ist ein hübsch ausgestattetes Büchlein, das der Deutsche Radfahrerbund als amtliche Festschrift hat erscheinen lassen. Der Pressausschuss hat anscheinend viel Mühe darauf gewandt. Die Schrift beginnt mit einem etwas langatmigen, aber gut gemeinten Prolog, worauf zunächst die Festordnung und das Verzeichnis der Ausschüsse folgt. Alsdann bringt sie auf 16 Druckseiten eine Geschichte des Bundes und im Anschluss daran eine Geschichte der Feststadt Dresden. Der nächste Druckbogen bildet einen Führer durch die Feststadt Dresden und ihre Umgebung, der durch zahlreiche wohlgeungene Illustrationen belebt wird. Dann folgen ein paar lustige Reime von Dr. Wagler in Wurzen. Den Schluss bildet ein dem Gau 21 (Sachsen) gewidmeter Bundesfest-Marsch, dessen Text von C. Witt verfasst wurde, während R. Landgraf ihn in Musik setzte; beide Herren sind Mitglieder des Dresdener Radler-Clubs.

— **Das Festbuch zum Unions-Kongress in Augsburg** ist als stattlicher Band von 87 Textseiten im Verlage von Gebrüder Reichel, Augsburg, erschienen. Das mit den Porträts der beiden Augsburger Bürgermeister und der Ausschussmitglieder des Konsulats Augsburg der A. R. U., sowie mit zahlreichen, sehr hübschen und anschaulichen Illustrationen geschmückte Werk enthält zunächst ein Verzeichnis der Mitglieder der verschiedenen Ausschüsse und das offizielle Festprogramm. Der textliche Teil beginnt mit praktischen Notizen über Unterkunft, Verpflegung und Unterhaltung während des Kongresses. Ebenso sind die Verkehrsgelegenheiten und die Sehenswürdigkeiten in Augsburg ausführlich behandelt. Es folgt sodann eine kurze Geschichte und eine anschauliche, durch zahlreiche Illustrationen belebte Schilderung der

Feststadt und ihrer hervorragendsten Gebäude und Anlagen etc. Ad diese schliessen sich sodann Winke für Spaziergänge und kleine ungrössere Ausflüge in die Umgebung. In einem besonderen Anhang sind die bayerischen Königsschlösser behandelt, so dass die Festteilnehmer um irgend eine wünschenswerte Anskunft nie in Verlegenheit kommen, zumal am Schlusse auch noch ein sehr übersichtlicher Plan der Feststadt mit Strassenverzeichnis etc. angefügt ist.

— Vom **II. Sportfest der süddeutschen Gauen V, VI, VII und VIII des Deutschen Radfahrerbundes** (15. bis 17. Juni 1901 zu Strassburg i. E.) bringen wir im Anschluss an den ausführlichen Bericht in voriger Nummer noch 4 Gruppenbilder aus dem Blumen-Corso, darstellend die mit überaus reichem Beifall aufgenommenen Gruppen des Radfahrer-Vereins „Die Wanderer“, über dessen sportlich hervorragende Leistungen unser Blatt wiederholt zu berichten Gelegenheit hatte.

— **Allerlei vom Dresdner Bundesfeste.** Der grosse Preisfestzug zu Ehren des XVIII. Bundestages des „Deutschen Radfahrerbundes“ in Dresden am Sonntag, den 21. Juli, wird sich in den Vormittagsstunden in der Stübel-Allee, Comeniusstrasse, Canalettostrasse und den angrenzenden Strassen der Johannstadt stellen und um 11 Uhr folgenden aus Verkehrsverhältnissen bedingten kurzen Weg nehmen: Lennéstrasse, Johanna-Georgen-Allee, Moritzstrasse, König-Johann-Strasse, Altmarkt (östliche, südliche und westliche Seite), woselbst die städtischen Kollegien vom Rathause aus den Festzug vorbei defilieren lassen. Derselbe biegt alsdann durch die Wilsdruffer Strasse nach dem Postplatze. Hier wird die Bundesleitung aufgestellt und den Festzug besichtigen, welcher durch die Wettinerstrasse nach der Friedrichstadt sich bewegt, woselbst die Auflösung erfolgt. Zum Preisfestzuge haben sich eine grosse Anzahl

sächsische und aussersächsische Vereine in und ausser Wettbewerb gemeldet. Unter den hervorragendsten Vereinen teils aus weiter Ferne befinden sich auch der 1. Berliner Radfahrerverein von 1880, welcher bereits bei vier Bundesfesten den I. Preis errang, sowie der Berliner Radfahrerverein „Borussia“, welcher mit 150 Mann antreten wird. Die vielen Vereine einzeln anzuführen, würde ausserhalb des Rahmens unserer Mitteilung liegen. Bemerkenswert sei nur, dass die Abteilung für Blumenschmuck ganz besonders stark frequentiert wird. Namentlich werden die Stettiner, Berliner und Hirschberger zahlreich da sein.

Dresden als Feststadt wird zum XVIII. Bundestage des „Deutschen Radfahrerbundes“ festlich geschmückt werden und zwar in allen Stadtteilen und nicht allein in den wenigen Strassen, durch die der Festzug sich bewegt. Ueberall, wo Radler und Freunde des Radfahrens wohnen, sucht man den fremden Gästen einen möglichst vortheilhaften Eindruck von Dresden zu geben, und auch alle übrigen Einwohner Dresdens haben ein wesentliches Interesse an dem Feste, denn es bringt überall Verdienst und zwar viel Verdienst. Der Wohnungsausschuss hat bis jetzt bereits über 3000 Fremden für die ganzen fünf Festtage Quartier verschafft und ist Tag und Nacht thätig, um die aus allen Gegenden Deutschlands und Oesterreichs eingehenden Anmeldungen prompt zu erledigen. Der Verkehrsausschuss ist ferner bemüht gewesen, Verkehrserleichterungen nach Möglichkeit zu schaffen, und der Ausschmückungsausschuss (Vorsitzender Herr St.-V. Baumeister Rühle, Berliner Strasse) thut das Seine, um im Verein mit der Thätigkeit Privater Dresden als Feststadt würdig zu schmücken. Eins ist dabei aber zu bemerken, dass in den Festzugsstrassen die Guirlanden und Ehrenportalen der vielen Festwagen und Banner wegen wenigstens eine Höhe von 4 m haben müssen. Jeder Strassenschmuck von vis-à-vis zu vis-à-vis, der niedriger ist, muss unbedingt wieder beseitigt werden.

Der „Ausschuss für Sächsische Schweizfahrten“ hielt am Freitag im „Viktoriahaus“ eine Sitzung ab, in welcher ein Gesamtüberblick über die am Dienstag, den 23. Juli, stattfindenden Schweizfahrten gegeben wurde. Alle Festschiffe werden mit einer Flagge mit Bundeszeichen kenntlich gemacht und auf das eleganteste dekoriert. Nach Besuch der herrlichsten Punkte der Sächsischen Schweiz findet am Abend eins der beliebtesten Marktfeste in dem lieblich gelegenen Städtchen Wehlen statt, dessen Bürgermeister, Herr G. Schale, Begründer und Ehrenmitglied des Dresdner Radfahrer-Vereins „Ueber Berg und Thal“ ist.

— **Einzelfahrer im Gau 20, Berlin.** Diejenigen Einzelfahrer (Damen und Herren), welche das Bundesfest in Dresden besuchen, werden höflichst gebeten, Logis möglichst in der Nähe des Standquartiers des Gaus 20, Hotel König Albert-Passage, Wilsdrufferstr. und Brüdergasse, zu nehmen. Treffpunkt daselbst. Enger Zusammenschluss während der Festtage sehr erwünscht. Zuschriften sind in der Zeit vom 18.—23. Juli an den Unterzeichneten nach Dresden, Standquartier des Gaus 20, zu richten.

„All Heil!“ Der Ausschuss. I.A.: Emil Asmus.

— **Der Verband zur Wahrung der Interessen bayerischer Rad- und Motorfahrer** ist durch Beitritt von R. C. Simbach a. Inn, R. V. Allach, R. V. Neuching, R. V. Albaching, Einzelfahrer-Gruppe Bad Reichenhall und von München R. V. Die Buren, R. C. Purzelshausen, R. C. Die tapfern Buren München-Ost, R. V. Durch Wald und Flur, sowie durch Bildung der 5. Gruppe Einzelfahrer 3. Sektion (Bamberg) auf 444 Korporationen gewachsen. Dem Kartelle deutscher und österreichischer Radfahrer-Schutzverbände und Motorwagen-Vereine ist als 12. Verband beigetreten: Westdeutscher Radfahrer-Schutzverband „Aachen“.

— **Bannerweihe des R.-V. „Neue Wanderlust Dresden 1901“** (n. V.). Im Anschluss an die Eröffnung resp. Einweihung der neuen Radwettfahrbahn feierte am Sonntag Abend der oben genannte Verein das Fest seiner Bannerweihe im Saale der Grossen Wirtschaft im Kgl. Grossen Garten. Zu der Feier hatten sich Delegationen zahlreicher Dresdener und auswärtiger Radfahrervereine eingefunden, welche teils kostbare Bannerschleifen, teils prachtvolle Bannernägel überreichten. Besondere Erwähnung verdient die Gabe — ein Nagel — des Direktors Förster von den Naumann'schen Fahrradwerken, desgl. die Spenden des Rädlerclubs Dresden, des R.-V. „Wanderfalte“, der Vereinigung „Turner“ und der „Saxonia“ (Leipzig). Die Weiherede hielt Diakonus Neuberger. Die Ueberreichung geschah durch Ehrenjungfrauen. Fräulein Martha Hause sprach den Prolog. Ein flotter Sommernachtsball beschloss die äusserst animiert verlaufene Feier.

F. B.

— **Oskar Peter**, welcher am 29.—30. Juni in Warschau startete, errang dort 5 Erste und 2 Zweite Preise. O. Peter benutzt bei allen seinen Rennen, auch in Russland, die bekannte Marke Brennabor.

— **Der Grosse Preis von Hannover**, der Sonnabend, den 3. und Sonntag, den 4. August auf dem Sportplatz vor dem Pferdeturn zum Austrag kommt, wird durch die Höhe der ausgesetzten Preise in Verbindung mit der sehr klugen und geschickten Verteilung zweifellos den lebhaftesten Anklang bei allen Rennfahrern finden und dem grossen Ereignis eine starke Beteiligung sichern. Es sind nämlich für den Endlauf fünf Preise in Höhe von 800, 500, 250 und 150 M. ausgesetzt, sodass jeder Teilnehmer des Endlaufs einen anständigen Preis gewinnt. Ausserdem ist auch noch der Befähigungslauf, der den vier Zweiten der Zwischenläufe und dem der Zeit nach besten Dritten offen ist, mit 100, 75 und 50 M. dotiert, die dem Zweiten, Dritten und Vierten zufallen, während der Sieger mit in die Entscheidung kommt. Der Nennungsschluss ist auf den 22. Juli, abends 6 Uhr, festgesetzt.

— **Der Grosse Preis von Hamburg.** Der Rennverein Hamburg-Altonaer Radfahrer veröffentlicht in unserer heutigen Nummer die Ausschreibung zum Grossen Preis von Hamburg, der am 17. und 18. August auf der Rennbahn am Grindelberg zum Austrag kommt.

— **Für die General-Versammlung des Norddeutschen Fahrradhändler-Verbandes**, die demüthlich in Hamburg stattfindet, liegt u. a. ein Antrag auf Anschluss an den Deutschen Fahrradhändler-Verband vor. Bisher waren es weniger sachliche als Personenfragen, die den Zusammenschluss hinderten.

— **Die Rennbahn in Gleiwitz** hat für Sonntag, den 21. Juli, neben mehreren sehr gut dotierten Konkurrenzen auch ein Dauerrennen über 50 km für Berufsfahrer angesetzt, das, mit 250, 150 und 100 Mark ausgestattet, hoffentlich gute Konkurrenz nach Gleiwitz führen wird.

— **Kiel und Lüneburg** werden in dieser Saison nun ebenfalls mit Berufsfahrer-Rennen herauskommen.

— **Ein 50 km - Chaussee - Vorgaberennen** auf der Strecke Schnelsen—Lentörden und zurück veranstaltete am Sonntag, den 7. Juli, die freie Vereinigung von Einzelfahrern des Norddeutschen Radfahrer-Bundes, Gau Hamburg. Als Sieger ging der Malmann Arno Härtel hervor, der die Strecke in 1:33:10 hinter sich brachte; 2. Josef Amann 1:33:16² [2 Min.]; 3. Honnicke 1:39:10 [1½ Min.]; 4. Bos 1:45:20 [1 Min.].

— **Die deutsche Fahrradindustrie.** In dem Bericht der Handels- und Gewerbekammer für Mittelfranken über das Jahr 1900 äussert sich die Premier Cycle Co. Ltd. über den Stand der deutschen Fahrradindustrie. Dieselbe, so heisst es in dem Referat, ist seit zwei Jahren im Rückgang geblieben, insofern die meisten Fabriken, sei es wegen geringer Nachfrage oder wegen Räumung alter Vorräte oder auch aus beiden Gründen zugleich, ihre Produktion einschränken mussten. Das Angebot übertraf immer bei weitem die Nachfrage, so dass die Preise stetig nachgaben und heute auf einem Niveau stehen, welches bei ganz grosser, rationeller Herstellung kaum noch Deckung bietet. Es sei daher eine unbestreitbare Thatsache, dass mittlere und kleine Werke zu den heutigen Verkaufspreisen in der Regel nicht mehr mitkommen können, ja der Fall dürfte nicht mehr vereinzelt dastehen, dass kleine Werke angesichts der bedeutenden Regiespesen wissentlich mit Verlust neu fabrizieren und verkaufen. Viele Werke hätten in den letzten zwei Jahren ausverkauft, liquidiert oder gar ihre Zahlungen eingestellt und weitere Ueberraschungen stünden in Aussicht. Die Rohmaterialien seien zum Teil auf dem früheren hohen Standpunkt geblieben (Stahl), zum Teil seien die Preise wegen mangelnder Aufträge gewichen. Arbeitslöhne waren höher; Kohlen bedeutend teurer. Es sei unzweifelhaft, dass die Handelsverträge auf die ruhige, stetige Entwicklung des Exportgeschäftes eine günstige Einwirkung haben; dennoch habe der Export keine bedeutende Zunahme erfahren können.

— **Der englische Kriegsminister** hat verfügt, dass Offiziere, die in dienstlichen Angelegenheiten ihr eigenes Fahrrad benutzen, auf eine Vergütung von 1 Penny für jede zurückgelegte Meile Anspruch machen können. Für Unteroffiziere und Mannschaften war eine gleiche Bestimmung bereits in Kraft.

— **Momo als Dauerfahrer.** Das Turiner Meeting, welches am 7., 11. und 14. d. M. stattfinden sollte, ist bis auf weiteres verschoben. Es heisst jedoch, dass die Bahndirektion für den 21. Juli ein Abendrennen veranstalten will, in dem Momo und Simar sich in einem Dauerfahren über 30 km mit Schrittmachern messen sollen.

— **Der Grosse Preis der Republik** bleibt dauernd bestehen. Wie der „Vélo“ mitteilt, erklärte der Handelsminister Millerand dem Vorsitzenden der „Union Vélocipédique de France“, Mons. Rignelle, dass die Regierung gern bereit sei, die mit so grossem Erfolg in Scene gesetzte sportliche Probe alljährlich unter ihrem Protektorat ausfahren zu lassen.

— **Für die Fernfahrt Paris—Brest und zurück** (1200 km), die am 16. August beginnt, ist jetzt auch Ed. Nicodem, der bekannte Meisterfahrer von Böhmen, eingeschrieben. Im ganzen haben bis jetzt 28 Rennfahrer und 64 Tourenfahrer gemeldet.

In **Mailand** sind für den 22., 23., 25. und 26. Juli Rennen geplant, bei denen u. a. auch der Grosse Preis von Mailand zum Austrag kommt.

— **Vom Kongress der U. C. J.** Auf dem am 8. Juli stattgehabten Kongress der U. C. J. waren Deutschland, Frankreich, Belgien, die Vereinigten Staaten, Dänemark, Holland, Italien und Portugal vertreten. Der Union-Velocipedica Argentina wurden zwei Stimmen bewilligt. Der Austritt der „Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques“ wurde ohne Diskussion angenommen. Die Stimmenzahl der Union Velocipédique de France wurde auf 6 erhöht. Ein Antrag Frankreichs, der für die Schrittmachermaschinen bestimmte Vorschriften und ausserdem verlangt, dass auch der Hinterrad der Maschine die Pedale treten soll, wird angenommen. Auf Vorschlag Amerikas wird ein neuer Modus für die Verteilung der Einkünfte auf den Weltmeisterschaften acceptiert. Die beiden letzten Vorschläge treten aber erst mit dem Jahre 1902 in Kraft. Der nächste Kongress wird Ostern in Paris stattfinden. Die Weltmeisterschaften kommen im Jahre 1902 in Italien zum Austrag. Amerika liess seinen dahin gehenden Antrag fallen und wird voraussichtlich im Jahre 1903 die Meisterschaften bekommen. Der Vorstand wurde einstimmig wieder gewählt.

Donna Sol.

Novelle von Bertha v. Suttner.

(Nachdruck verboten.)



u lieber Himmel! Mit meiner ruhigen, friedlichen Existenz hat es jetzt ein Ende!

Freilich, die Unterbrechung wird nicht lange dauern; nach sechs Monaten ungefähr kann ich mein stilles, geregeltes Leben wieder aufnehmen. Aber vielleicht wird mir unterdessen der Charakter verdorben! Vielleicht werde ich neidisch oder genussüchtig, oder versauert und verbittert werden — Welch letzteres ohnehin bei alten Jungfern ein chronischer Zustand sein soll. Bis jetzt bin ich wirklich ein braves, anspruchsloses, ganz gutmütiges altes Jungferchen, und es sollte mir leid thun, wenn sich der üble Ruf meiner Schwestern auch an mir bewahrheiten würde.

Ich komme mir nämlich verdächtig vor: ich fange wahrhaft an, Bitterkeit zu empfinden. Wie ein moralischer Citronenkern liegt es mir im Seelengrund, seit ich die Briefe erhalten, welche mir die Ankunft meiner Nichte in Aussicht stellen.

Nichte? Wie komme ich einfaches, bürgerlich aufgewachsenes, wienersches Ding dazu, die Tante einer halb spanischen, extravaganten, reichthumsbesitzenden Marquisin zu sein? Noch dazu jung und schön! . . . Ich war nie schön. Denn so weissblondes Haar, eine so langweilig gerade Linie von Stirn und Nase, so übertrieben grosse graue Augen: das kann doch nicht schön sein? Und was nützen die weissen Zähne bei so schmalen, blassen Lippen, was hilft die schlanke Gestalt bei solcher Magerkeit? Jung bin ich eigentlich auch nie gewesen. Es will mir scheinen, als hätte ich stets, so wie heute, zweiunddreissig Jahre gezählt.

Das kann man doch nicht jung sein nennen, wenn man, die Aelteste von sechs Geschwistern, an denselben vom zwölften Jahre an Mutterstelle vertreten muss . . . Das war ein Mühen und Plagen und Sorgen, als unsere arme Mama gestorben war, und ich sie bei den [fünf Kleinen ersetzen musste. Zwar hatte ich noch eine ältere Schwester, die war aber nicht zu Hause, sie war — wie ich damals hörte, ohne zu verstehen, was es bedeuete, „missraten“. Ihr Name durfte bei uns gar nicht mehr ausgesprochen werden. — Was ich also sagen wollte: das verdient doch nicht Jugend genannt zu werden, diese Zeit, wo ich mit Familienmattersorgen belastet war, wo ich nicht ein einziges Mal jene Dinge kennen lernte, welche sonst den Sinn junger Mädchen füllen: Tanz, Putz, Courmachen . . . Und auch nicht jene Lebensblüte — Liebe —, von der ich nur aus Büchern erfahren, die ich niemals empfunden, noch eingelesen habe. Ich glaube gar nicht recht daran. Es wird immer aus einem Buch ins andere abgeschrieben, aber in der Wirklichkeit kommt es nur selten vor, und es muss viele solche Leute geben, wie ich, die niemals ein Nervenfieber und niemals ein Liebesfieber gehabt.

Ja, das war eine freudlose und mitunter furchtbar harte Zeit, meine Jugend. Es ist keine leichte Sache für eine Familie von sieben Personen, in Wien zu leben, wenn sich das Einkommen auf die Oberstenpension und die Interessen der doppelten Heiratskaution beschränkt. Und die Launen des gichtkranken, ewig scheltenden Vaters dazu! — Ach, und wenn ich an jene Schreckenswoche denke — das ist jetzt vierzehn Jahre her —, wo mir von meinen fünf mühsam aufgezogenen Geschwisterchen vier weggerafft wurden! Am Montag starb Resi an der Diphtheritis. Dienstag lagen auch Lotti und Fritz an derselben Krankheit danieder; Freitag waren sie beide tot — und Samstag folgte auch noch Karl. Nur Peperl — mein Jüngstes,

Liebstes — blieb mir erhalten. Ich war schon ganz gefasst darauf, auch diesen zu begraben und selbst zu sterben. Aber mein Peperl starb nicht — und er ist auch heute noch, wo er ein schmucker Leutnant ist, mein grösster Schatz.

Aber auch nachdem die Muttersorgen teilweise von mir genommen waren, begann noch immer keine Jugend für mich. Erstens hatte ich den Pepi, mit dem ich mich den ganzen Tag abgab, und als dieser auch in die Militärakademie nach Wiener-Neustadt gekommen war, blieb mir noch ein schlimmes Kind zu hüten: der Vater. Gichtkrank, übellaunisch, zänkisch, den ganzen Tag brummend und klagend, mir nicht eine Minute für mich assend: so hat — Gott verzeih' es ihm — der eigene Vater mir das Leben schwer gemacht. Nicht nur die Kinder sind es, die den Eltern Kummer machen — es trifft auch umgekehrt zu. Nur darf man es nicht laut werden lassen, weil eine solche Klage von seiten der Kinder gegen das vierte Gebot so unharmonisch anstösst, während die Klagen der Eltern über die „ungerathenen Rangen“ ganz gang und gäbe sind und noch einen gewissen Gedulds- und Marternimbus verleihen. Ich habe auch niemals ein lautes Klagewort erhoben, und fast bereue ich, hier ein solches niedergeschrieben zu haben. Aber mit seinem Tagebuch muss man doch in allem aufrichtig sein, denn wozu würde man sonst überhaupt eins schreiben?

Und wozu schreibe ich überhaupt eins? — Diese Frage drängt sich mir hier auf. Ich bin doch nie besonders schreibselig gewesen. Gedichte habe ich kein einziges auf dem Gewissen; Briefe zu verfassen hatte ich keine Gelegenheit; Preiskonkurrenznovellen habe ich auch nie versucht — woher also diese plötzliche Skribeleianwandlung?

Ach ja, es war um die Trauer auszudrücken, dass mein stilles Leben durch die exotische Nichte unterbrochen werden soll. Ich war wirklich so glücklich . . . Vielleicht ist der Ausdruck „glücklich“ zu kräftig, aber ich habe ja nie ein heftigeres Glücksgefühl erfahren, und die heitere Wunschlosigkeit, in der ich dahinlebte, dürfte dieses Prädikat doch verdienen. Vor kurzem — zwei Jahre nach meines Vaters Tode — ist mir eine unerwartete kleine Erbschaft zugefallen, die mein Einkommen auf nahezu dreitausend Gulden erhöhte. Eine wahre Rentiere! Und da habe ich mir eine Existenz organisiert, die als Altjungferparadiesmuster gelten kann. Ich habe eine hübsche kleine Wohnung im vierten Stock eines Ringpalais; ein Dienstmädchen, einen Kakadu, eine Nähmaschine; mein Abonnement auf „Ueber Land und Meer“ und die „Wiener Allgemeine“ (an deren Novellenpreisausschreibung ich aber nicht teilnahm); meine Thätigkeit in der Volksküche, im Tierschutzverein und im Kirchengesangsverein — meine Morgenpromenade im Volksgarten, meine Besuche bei der besten aller Freundinnen und Tanten, der alten Generalin Brillenheim; ich habe volle Selbständigkeit und Freiheit — werde von niemandem gescholten und kommandiert, und dann habe ich — meine grösste Freude nenne ich zuletzt — meinen Pepi bei mir.

Ein Zimmer meiner Wohnung ist für ihn hergerichtet worden. Er hat Wiener-Neustadt als Infanterieleutnant verlassen und seine erste Garnison ist zum Glück Wien. Ich gebe ihm vierzig Gulden monatliche Zulage, und bis jetzt ist er damit ausgekommen. Er behandelt mich wie seine Mutter — ist so zärtlich und respektvoll. Ach, und ich bin stolz — stolz auf ihn, wie nur eine Mutter es sein könnte! Er ist aber auch so hübsch und lieb, davon macht sich niemand einen blassen Begriff. Wie der blonde Schnurrbartflaum ihm den feingeschnittenen, perlgänzenden Mund schmückt, wie sein dichtes Haar sich kräuselt, wie sein Blick so blau und freundlich leuchtet! Mein Peperl!

Nur möchte ich ihn heiterer sehen, für sein Alter ist er mir zu still und ernst. Er studiert so viel er kann. Wenn er

nicht über seinen militärischen Büchern sitzt, so liest er in meinen Klassikern. Kaffeehäuser besucht er nie; seine grösste Zerstreung bietet ihm das Burgtheater; beinahe jeden Abend ist er dort. Ich gehe nicht mit — Oekonomie halber — aber tags darauf erzählt er mir immer das ganze Stück. Ich glaube, er hat seine alte Ira gern. So hat er nämlich meinen ihm zu lang scheinenden Namen „Irene“ abgekürzt.

Und nun kommt mir die fatale Nichte ins Haus, da ist kein Platz für Pepi. — Er musste sich ein Monatszimmer mieten, und sein Zimmer ist für Donna Sol eingerichtet worden (do, re, mi, fa, sol) — hübscher Name!). Ich weiss nicht, ob es mir gelungen ist, den Raum auch spanisch genug herzustellen. Einen roten Damastvorhang habe ich über dem Bett drapiert; eine Photographie der Patti als Rosine prangt an der Wand; eine alte Gitarre habe ich mit neuen Schleifen geschmückt und nachlässig auf einen Fauteuil gelegt, und ein paar Blumenvasen, die am Tage von Sol's Ankunft mit Granatblüten gefüllt werden, müssen den andalusischen Charakter des Raumes vervollständigen. Damit es darin auch an das Tropische und Urwaldige mahne, wird Plumpi, mein Kakadu, hinübersiedeln.

Aber lange bleibt meine Nichte ohnehin nicht bei mir — dann zieht sich Plumpi wieder zurück; rote Draperie, Gitarre, Patti und Granaten werden hinausgeworfen und Peperl kann mit seinen Studierbüchern und seiner armen, kleinen Waffenpanoplia wieder einziehen.

Donna Sol wird bald verheiratet sein, und da ist weder das Zimmer bei der Tante, noch die Tante überhaupt mehr zu brauchen. Ich bin nur eine Konvenienz tante. Donna Sol de las Perismas ist mit einem Oesterreicher verlobt; die Heirat soll in Wien vollzogen werden, und da ist es schicklich, dass die Braut im Hause und unter dem Schutze einer ältlichen Verwandten wohne.

Ein ganzer Roman, diese Nichte. Ihre Existenz, ihre Brautschaff, ihr Hierherkommen — wie gesagt, ein ganzer Roman.

Vor ein paar Wochen ahnte ich noch gar nichts von ihrem Dasein, und nun soll ich Tanten- und Brautmutterstelle an ihr vertreten. Wie das alles mir gleich Blitzen aus heiterem Himmel auf das Haupt gefallen ist!

Ich glaube, ich fasse den ganzen Sachverhalt noch nicht recht klar auf. Die mir zugekommenen überseeischen Briefe haben mir da so viel Unerwartetes und Ungewöhnliches mitgeteilt, dass ich mich nicht vollständig auskenne; nur folgendes habe ich herausverstanden. Meine „missratene Schwester“, welche im hiesigen Orpheum ein Engagement als Liedersängerin antrat, kam dann zu anderen Truppen, reiste nach Frankreich, nach Italien und lernte in Monaco einen peruanischen Grundbesitzer kennen, der sie zu seiner legitimen Marquisin machte. Er war Witwer und besass ein Töchterchen, Donna Sol. Meine Schwester, die selbst kinderlos blieb, attachierte sich leidenschaftlich an das Stiefkind, und ihr höchster Wunsch war, dasselbe einst in ihr Vaterland zu bringen und an einen Oesterreicher zu verheiraten. Nun wird dieser Wunsch zwar erfüllt: Donna Sol kommt hierher, um sich mit einem Landsmann ihrer armen Stiefmutter zu vermählen, diese aber ist tot. Auch der Vater des jungen Mädchens lebt nicht mehr, und sie steht allein auf dieser Welt. Nur den Bräutigam hat sie, welcher zugleich ihr Vormund ist. Sie soll reich sein — so wenigstens entnehme ich den Briefen, die mir die obigen Thatsachen eröffnen haben. Ob wohl die rotseidenen Gardinen, mit denen ich ihr Zimmer dekoriert habe, ihren gewohnten Ansprüchen genügen, oder ob sie etwa nur vergoldete Marmorräume bewohnen will?

Fräulein Irene von Wender wurde hier im Schreiben unterbrochen. Ihr Dienstmädchen trat stürmisch herein, ein Papier schwingend.

„Ach, Fräul'n, Fräul'n — eine telegraphische Depesche. Am End' gar ist die junge Herrschaft schon da — und ich bin noch nicht fertig mit dem Putzen vom Kakaduerl sein Haus!“

Irene erbrach das Telegramm.

„Schnell einen Fiaker, Kathi,“ riet sie, „ich muss gleich zur Eisenbahn fahren, meine Nichte kommt in einer halben Stunde an. Das Zimmer ist bereit, nicht wahr?“

„Aber nein, Fräul'n — ich sag's Ihnen ja g'rad . . . dem Plumpi sein Haus . . .“

„Nun, wir können ihn einstweilen auf einer Stange hinstellen. Während meiner Abwesenheit richte den Kaffee her. Hole vom Konditor einen Gugelhupf, gib uns die schönen Kaffeeschalen und die silberne Zuckerdose — aber jetzt hole schnell den Fiaker.“

„Fräul'n, ich fürcht', die junge spanische Komtess' wird allerlei Launen haben und bei uns alles zu schlecht finden . . .“

„Geh', geh', Kathi — es ist keine Zeit zu verlieren; der Zug kommt um vier Uhr an —“

„Es ist schon vier Uhr, Fräul'n — Sie kommen eh' nicht mehr zurecht.“

Irene blickte auf die Uhr.

„Es ist wahr — das Telegramm muss sich verspätet haben. Ich habe nicht mehr Zeit, meine Nichte auf der Bahn zu holen. Zum Glück weiss sie meine Adresse und wird direkt hierher fahren.“

„Ah — da ist sie schon!“ riet Kathi, welche an das Fenster getreten war. „Es hält ein Fiaker . . . zwei Fiaker . . . drei Fiaker . . . vier Fiaker! Jesus, Maria, Joseph — kommt die ganze Prozession zu uns?“

Aber Irene war nicht zum Fenster gegangen, sondern auf die Nachricht, dass ein Fiaker vor dem Hause halte, war sie, ohne Kathi's weitere Meldungen zu hören, auf die Hausflur hinausgestürzt, um der ankommenden Waise entgegenzueilen. Sie flog die vier Treppen hinab, und unter dem Thoreingang ward ihr allerdings ein verwirrendes Schauspiel zu teil.

Da stand eine ätherische Gestalt in eleganter Reisetoylette, gefolgt von mehr als einem halben Dutzend Dienern — auch ein Neger und eine Negerin darunter — welche alle mit Herbeischleppen von hausgrossen und schachtelkleinen Koffern, Kisten, Körben, Valisen, Taschen und Täschchen beschäftigt waren, während die junge Dame selbst an der Leine und am Arme verschiedene unbeschreibliche Bestien mit sich führte. Das eine Un Ding in Rattengrösse masste sich wohl an, „Hund“ zu heissen und demselben Geschlechte anzugehören, wie das riesige Gemisch von Neufundländer, Gotthardshund und Löwe, welches daneben stand; und das rotumhalsbandete Figürchen, welches auf den Armen seiner Herrin hockte und augenblinzend und zungenherausstreckend die ganze Welt auszulachen schien, war wohl gar — ein Affe.

„Ist dies das Haus von Sennora Wender?“ wandte sich die Reisende an Irene, als sie deren vor Entsetzen starr gewordene Gestalt erblickte.

„Donna Sol!“ brachte die arme Irene endlich hervor. „Ich bin ja selbst Fräulein Wender — Deine — Ihre Tante . . .“

Das junge Mädchen liess die Hundeleinen los, schleuderte den Affen einem nebenstehenden Diener zu, warf sich Irene an den Hals und küsste sie mit Ungestüm.

„O Du liebe, gnädige Tante — ich grüsse Dich und danke Dir. Ich werde Dich lieb haben, wie ich Deine Schwester lieb gehabt, die mir eine so gute Mutter war . . . Und jetzt lass uns in unsere Appartements gehen — ich bin furchtbar müde.“

(Fortsetzung folgt.)



Illustrirter Rathgeber der Damen

für Sport- Toilette- u. andere Angelegenheiten.

„Amsterdam“, Sport-, Gebirgs- und Reise-Toilette. Mit grossartigem Chik ist das Kostüm, welches wir auf dieser Seite zur Ansicht bringen, gearbeitet. Trotz der Einfachheit der ganzen Façon wirkt „Amsterdam“ doch apart und höchst elegant. Zur Verarbeitung für diesen praktischen, so vielen Zwecken dienenden Anzug eignet sich am besten Seidenhaar-Hopsack-Loden, dessen weiches Gewebe einen höchst distinguirten Fall hervorbringt. Der Rock dieser Toilette ist zum Hochschürzen eingerichtet und kann mithin als Rad- und Gebirgskleid vollkommen Verwendung finden. Ein loses, langes „Gigerl“-Jacket, mit Herren-Revers versehen, dient als wärmender Schutz gegen die Temperaturunterschiede.

Zu diesem Anzug, der bei unserem Modell, welches von dem bestbekanntesten Sport- und Modehaus F. Hirschberg & Co., München, kreiert wurde, aus silbergrauem Gewebe besteht, können Blusen je nach Geschmack und Bedürfnis aus Waschstoff, Wolle oder Wascheide in matten Farben und von einfacher Façon gewählt werden. Feste Leder-Schnürschuhe und ein Hütchen aus leichtem Filz in weisser

oder hellgrauer Farbe vervollständigen dieses praktische Kostüm, welches jedem Wetter trotz. Nach starken Regenschauern sei es geraten, die Kleidungsstücke aus wasserdichten Lodens durch Schütteln von den anhaftenden Regentropfen zu befreien und darauf zu sehen, dass sie nach Möglichkeit ausgebreitet trocken können, da sonst das Wasser durch den Stoff gedrückt wird. Vollständiges Trocknen stellt den früheren Zustand des Lodens stets wieder her.

— Sport und Mode.

(Bearbeitet und mit Abbildungen versehen von der Internationalen Schnittmanufaktur Dresden-N.) Sorgfalt in der Kleidung ist eine der ersten und, nebenbei bemerkt, selbstverständlichsten Anforderungen, welche man an den modernen Kulturmenschen stellt. Nirgends ist sie jedoch so am Platze, ja sogar höchst notwendig, als beim Sport im allgemeinen und bei der Touristik im besonderen, denn wenn einmal die Tour angetreten ist, hat man weder Zeit noch Gelegenheit und ausserdem keine Lust, sich mit seiner Kleidung zu beschäftigen. Man muss deshalb bei Besorgung dieser Kleidung alles vorher wohl überlegen und vorbereiten und dabei vor allen Dingen folgende wichtige Gesichtspunkte ins Auge fassen.

Der Anzug sei zunächst bequem, damit er die Bewegungsfreiheit in keiner Weise behindert. Ferner sei er wetterfest, damit ein plötzlich hereinbrechender Regenschauer ihm nichts anhaben kann. Und ferner sei er leicht im Gewicht, besonders die notwendigen Ergänzungen, damit man nicht zu viel zu tragen hat, denn bekanntlich trägt jeder echte Tourist,



ATELIER DER ZEITSCHRIFT „DEUTSCHE CONFECTION“

„Amsterdam“,

Sport-, Gebirgs- und Reise-Toilette.

Modell von F. Hirschberg & Co., München.



Sport und Mode Loden-Special-Geschäft Höchste Auszeichnungen

F. HIRSCHBERG & Co., München

Weltbekannte, preisgekürzte Erzeugnisse:

Radfahr-Costumes

Sport-, Reise- und Gebirgs-Kleidung
aus porös-wasserdichten wetterfesten

echten LODEN

und Homespun, à M. 20 bis à M. 90.

„Ideal“-Regenkragen, wetterfest, à M. 14

Gratis: Reich illustrierte Cataloge. •
Proben portofrei. • • • • •



gleichgültig ob Männlein oder Weiblein, sein Gepäck selbst. Wenn die Frau ausserdem die Kleidsamkeit ihres Anzuges ins Auge fasst, so ist das natürlich und nicht einmal allzuschwer, denn die Mode mischt sich in alles, was Frauenkleidung heisst, und wirkt überall verschönernd, wo sonst vielleicht die Form, die sich lediglich aus dem praktischen Bedürfnis entwickelt, zu nüchtern sein würde.

Auch für die Touristen gibt es jetzt allerhand zweckentsprechende Anzüge, welche trotz aller praktischen Eigenschaften doch des gefälligen Aussehens nicht entbehren. Dass sie sich nach wie vor aus fussfreiem Rock, Hemdbluse und Jacket zusammensetzen, daran ist wohl wenig zu ändern, aber das „Wie“ dieses Anzuges sehr variationsfähig.

Eine besonders praktische Neuheit findet sich an den Röcken. Hierbei steht man bekanntlich immer im Kampf mit der Länge. Fertigt man den

Rock nur so lang, wie man ihn z. B. für das Bergsteigen gerade braucht, so ist er ja sehr bequem und kann auch bei einem guten Schnitt recht elegant und kleidsam sein; in Städten und Ortschaften bleibt er jedoch recht genant und auffällig. Man hilft sich deshalb meistens mit einem langen Rock, den man mit Hilfe von Spangen und Knöpfen auf die bekannte Weise hochknöpft, was aber nicht sehr hübsch aussieht, besonders bei breithüftigen Figuren. Da ist denn folgende Einrichtung sehr zweckmässig. Man schneidet den Rock so kurz, wie man ihn für seine Touren braucht und besetzt den unteren Rand mit einer breiten Mohairborte oder einem Schrägstreifen; Hauptsache ist hierbei, dass dieser Besatzstreifen nur mit dem oberen Rande festgenäht ist, im übrigen jedoch lose fällt. Man setzt nun ringsum unter diesen Streifen Knöpfe, an welche ein nach allen Regeln der Kunst zugeschnittener Serpentinevolant geknüpft wird. Auf diese Weise ist der Rock in eleganter und durchaus unsichtbarer Weise ergänzt, denn die Borte fällt leicht und vollkommen deckend über den Rand des Volants, welcher im abgeknöpften Zustande nur ein ganz geringes Gewicht repräsentiert.

Für das zum Rock passende Blusenhemd bleibt die Schnittform immer die gleiche, und verziert man die vordere

Partie in den verschiedensten Arten durch Fältchen. Der abknöpfbare Umlegekragen sei für die Tour am besten aus dem Stoff der Bluse, während man ihn bei besonderen Gelegenheiten durch einen weissen Leinenkragen ersetzen kann. Ob man nun Flanell, Waschseide oder gewöhnlichen Waschstoff zur Bluse verwendet, bleibt dem Geschmacke jedes einzelnen überlassen.

Anders beim Jacket. Hier wird man wohl selten einen anderen Stoff als den des Rockes wählen, wengleich ein anderes abweichendes Material auch nicht hässlich zu sein braucht.

Als Façon hat man die Wahl zwischen Sackform, Schossjacket und kurzem Bolero. Am meisten bevorzugt wird ja das einfache Jacket, wie es unsere Abbildung 1 veranschaulicht. Empfehlenswert ist jedoch auch die kurze Sackform, denn diese ist auch bei dem elegantesten Schnitt ungemein bequem.

Zur vollständigen Ausstattung für eine Touristin gehört ausserdem noch ein Wettercape wie Abbildung 2. Dieses leicht zu tragende und bequeme Kleidungsstück bietet den besten Schutz gegen Wind und Wetter und kann ausserdem gegebenen Falls auch sehr gut als Plaid zum Lagern oder als Decke dienen.

Was nun noch die Unterkleidung anbetrifft, so ist dieselbe die gleiche wie bei der Radfahrerin. Reformbeinkleider vom Stoff des Rockes an Stelle der Unterröcke, mit waschbarem Futter versehen und bequemes Leibchen an Stelle des Korsetts, damit die Atmung (beim Bergsport ebenso wichtig wie beim Radfahrersport) in keiner Weise behindert wird. Hat man nun noch ein paar gute, derbe Bergschuhe, welche, nebenbei bemerkt, ziemlich teuer sind, so ist man vollkommen ausgerüstet und wird seine Touren als Wanderer in die Schönheiten der Natur ungehindert durch seine Kleidung geniessen können. Dieselbe wird auch allen Fährnissen einer Hochtour aufs beste widerstehen, vorausgesetzt, dass sie aus gutem, wetterfesten Loden besteht, was mit einer Hauptbedingung ist.

Macht man seine Ferienreise anstatt zu Fuss per Rad, so wird der Anzug wenig differieren. Man kann ihn vielleicht im ganzen etwas zierlicher gestalten, wie schon aus unserer Abbildung No. 3 zu ersehen ist. Die hauptsächlichsten Eigenschaften sind jedoch die gleichen, als da sind Bequemlichkeit, Leichtigkeit, Wetterfestigkeit und praktische Einrichtung des Rockes zu Verlängern. Mit Ausnahme der hinteren Mitte, welche beim Radfahrrock für den Sattel immer eine tiefe Falte haben muss, wird denn auch der Schnitt unverändert bleiben, und sei auch für Radfahrzwecke die Einrichtung mit anknöpfbarem Volant noch ganz besonders empfohlen.

— **Viel Zeit und Geld** wird in allen Frauenkreisen darauf verwendet, das Schneider zu erlernen, aber im Gegensatz hierzu erfolgt nur selten eine praktische Nutzenanwendung des Gelernten. Der Grund dafür liegt wohl darin, dass die meisten Damen sich fürchten, den teuren Stoff mit unkundiger Hand zu zerschneiden. Seitdem aber die Internationale Schnittmanufaktur, Dresden, vorzüglich ausprobierte, leicht anwendbare Schnitte der Frauenwelt zu niederen Preisen zur Verfügung stellt, existieren diese Bedenken nicht mehr, und alle Damen, die diese Schnitte benutzen, sind wirklich überrascht von dem guten Erfolge ihrer Hausschneiderei. Wer einen Versuch machen will, beziehe von obengenannter Manufaktur das reichhaltige Modenalbum und Schnittmusterbuch für nur 50 Pf.

— **Einen beachtenswerten Vorschlag** macht Dr. Bruno v. Frankl-Hochwart in den „Mitteil. des Oe. T.-C.“ Er schreibt u. a.: „Gar mancher vermag sein Rad ganz gut zu meistern, ist aber nicht im stande, die kleinste Reparatur selbst vorzunehmen, und das ohne sein Verschulden. Manuelle Geschicklichkeit ist nicht jedem gegeben, und gerade akademisch gebildete Menschen sind oft von einer kläglichen Hilflosigkeit bei dem kleinsten Raddefekte. Der Verfasser dieses Hilfsrufes weiss selbst ein Lied davon zu singen. Dieser Mangel verbittert aber in sehr empfindlicher Weise die Lust am Sport. Nun scheint das Durchführen von einfacheren Reparaturen am Rade durchaus nicht so schwierig, dass sich nicht auch der minder Begabte die wichtigsten Handgriffe aneignen könne. Es handelt sich nur um den, der Zeit und Geduld besitzt, dem willigen Lehrling an die Hand zu gehen. An Private kann man schwer diesen Anspruch auf „aufopfernde Freundschaft“ stellen. Der Berufsmechaniker hütet sich aber wohl, eine wertvolle Kundschaft sich dadurch zu verscherzen, dass er ihr selbst den Meister abgibt. Könnten im Winter durch den Touring-Club nicht Unterrichtskurse eingerichtet werden, in denen man gegen ein nicht zu hohes

Entgelt von einem tüchtigen Mechaniker (etwa an zwei Abenden der Woche) in den wichtigsten Handgriffen unterwiesen werden würde? Der Mühe, den Unterricht in der Weise zu überwachen, dass der Lehrer oder die Lehrer sich die Sache nicht zu bequem gestalten, würden sich gewiss einige erfahrene Vorstandsmitglieder gerne unterziehen. Diejenigen aber, welche sich mit der Aneignung der nötigen Fertigkeit auch die Unabhängigkeit erwerben können, ohne welche die Radfreude nur zu oft getrübt wird, würden gewiss in der Errichtung einer solchen Schule eine neue Bethätigung des Clubs praktischer Natur dankbar begrüssen. Der Vorschlag ist auch anderen Verbänden sehr zur Beachtung zu empfehlen.

— **Dem Radfahren der Kinder** wird in neuerer Zeit eine schwere Anklage angehängt und zwar auf Grund der sich mehrenden Herzkrankheiten, die besonders bei jungen Leuten einen unheimlichen Umfang angenommen haben, wie man aus den Protokollen der Militärersatzbehörden entnehmen will. Die frühzeitige Ausübung des Radfahrersportes hat nach einstimmiger Ansicht der Gelehrten eine Schädigung des Herzens zur Folge, weil dem wachsenden Herzen zu grosse Aufgaben gestellt werden; es entsteht eine Schwächung der Herzmuskulatur. Man sollte deshalb Kinder unter 14 Jahren nicht das sportmässig geübte Radfahren gewähren; wohlverstanden — das sportmässig geübte Radfahren, mit seinen grossen Anforderungen an den jugendlichen Körper. Für grössere, stundenlange Touren ist jedes Kind, auch das kräftigste zu schwach, d. h. das Herz ist nicht im stande, ohne Schädigung die Ueberanstrengung zu leisten. Das richtige Alter wäre für Knaben und Mädchen das 17. bis 18. Jahr, d. h. nach Ablauf der Pubertätsjahre. Erfahrene Hygieniker warnen davor, das

Radfahren in das Programm der Jugendspiele, die jetzt vielfach obligatorisch eingeführt werden, aufzunehmen. Auch einzelne Spiele, z. B. Fussball, sollen von schädigendem Einfluss sein.

— **Moskitopuder.** Ein Puder gegen Stechfliegen, Moskitos, Schnaken, Gelsen u. s. w. wird durch folgende Mischung erhalten: 5 g Eucalyptöl werden mit 10 g feinstgepulvertem Talk und 85 g Stärkemehl innigst gemischt. Das Pulver wird in kleinen Blechdosen abgegeben. Mit demselben werden Kopf und Hände öfters des Tages trocken abgerieben.

— **Zum Leimen der Fahrradgummi.** Man bedient sich zum Leimen der beschädigten Fahrradgummi eines Leims, den man sich wie folgt bereitet: 600 g Benzin, 100 g Para (nicht vulkanisierter Kautschuk) und 100 g Schwefelkohlenstoff. Man bewahrt diese

Auflösung bis zum Gebrauch in Blechbüchsen auf.

— **Das Trinken auf Radtouren.** Es ist ein grosser Irrtum, dass kalte Getränke den Durst stillen und die Schweissabsonderung verhindern. Im Gegenteil, die Schweissabsonderung wird gesteigert, der Durst nur momentan gestillt. Das Blut kühlt sich durch den kalten Trunk ab, aber der Schweissausbruch besteht fort. Ganz besonders schaden die eiskalten Getränke, vornehmlich den Nervösen, die an nervöser Dyspepsie leiden. Wer das Bedürfnis zu trinken empfindet, trinke niemals zu kalt und dann nur in kleinen Zügen und in kleinen Mengen. Eine plötzliche Ueberfüllung des Magens hat keinen Zweck, aber sehr oft Krankheit zur Folge. Als Getränke sind vorzüglich erfrischende Limonaden, verdünnter Apfelwein (nicht gezuckert) zu empfehlen.

— **Nicht die Füsse vom Pedal nehmen!** Die so oft gerügte Unsitte, die Füsse vom Pedal zu nehmen, hat in letzter Zeit wieder mehrere Opfer gefordert. Ein junger Radfahrer fuhr an einem Sonntagmorgen von Schramberg in Württemberg über die Höhe die gefährliche Strasse von Röthenbach nach Alpirsbach hinunter, wobei er die Füsse vom Pedal nahm. Schon hatte er verschiedene Krümmungen hinter sich. In der letzten aber blieb er nicht mehr Herr seiner Maschine und stürzte eine Böschung, unterhalb der ein Bach floss, hinunter. Er fiel so unglücklich auf einen Stein, dass ihm die Hirnschale buchstäblich zertrümmert wurde und das Hirn auslief. Etwas besser, aber immer noch schlimm genug, kam ein anderer Radfahrer, ein junger Techniker, davon, der in voriger Woche von der Haide-mühle nach Dresden fuhr und auch die Füsse vom Pedal nahm, um den steil abfallenden übrigens sich windenden Waldweg herabzusausen. Ein im Wege liegender Stein lenkte die dahinschiessende Maschine ab und der Radler stürzte so unglücklich in den Graben, dass er unfähig war, sich wieder zu erheben. Ein des Weges kommender Wagen nahm den Verunglückten auf und schaffte ihn zu seinen Verwandten, wo er noch jetzt daniederliegt.



Fig. 1.



Fig. 2.



Fig. 3.



In den hier angezeigten Lokalen liegt unsere Festnummer aus und es werden Exemplare derselben an Besucher gratis abgegeben.

Dresden XVIII. Bundesfest.

Sächsisch - Böhmisches Dampfschiffahrt.
Beste Verbindung des Elbthales. Tägliche Konzertfahrten mit Militärmusik. 40 komfortable Dampfer. Prima Restauration. Table d'hôte. Promenadendeck. Zugfreie Kajüten. Prächtiges Elbpanorama.

Theater und Variétés.

Neues Hoftheater, Altstadt.
Alberttheater, Neustadt.
Residenztheater, Cirkusstrasse.
Variété Centraltheater, Waisenhausstrasse.
Victoria-Salon.
Apollotheater, Görlitzerstrasse.
Duttler, Strehlen.

Hofmann's Rundfahrten durch Dresden und Umgebung. Abfahrt: Vorm. 10 Uhr Theaterplatz (bei Helbig's), 10.¹⁰ Moszinskystr., Ecke Pragerstrasse, 10.¹⁵ Bismarckstrasse am Hauptbahnhof. Fahrtdauer inkl. Aufenthalt ca. 3 Stunden. Erwachsene 3 Mk. Kinder 2 Mk. Nachmittags Gesellschaftsfahrten nach Moritzburg, Haidemühle, Pillnitz, Lössnitz etc.

Zum Victoriahaus. Schönstes Restaurant der Residenz. Künstlerisch ausgestattete Schankräume. Münchener Augustinerbräu, Pilsener Bürgerlich, Kulmbacher Reichelbräu, Englisch Porter. Vorzügliche Küche.

Helbig's Etablissement (Italienisches Dörfchen), Dresden - Altstadt, Theaterplatz 2-7. Rendezvous der Radler. Grosses Militärkonzert. Elbtterasse ca. 2000 Pers. fassend. Spezial-Ausschank der Feldschlösschenbrauerei.

Hotel Lingke Dresden-Altstadt, Seestrasse. Grosses Restaurant. Diners zu Mk. 1,25. Ausschank von Aktien-Pilsner und Tucher'sches Nürnberg.

Angermann's Hotel, Dresden-A., Pillnitzer-Strasse. In nächster Nähe aller Sehenswürdigkeiten. Neu und behaglich eingerichtete Zimmer in jeder Preislage Restaurant I. Ranges.

Grell's Weinstuben, Dresden, Jahnsgasse 2. Altbekanntes Weinrestaurant.

Hotel Deutscher Herold am Postplatz gegenüber der Sophienkirche, in nächster Nähe der Königl. Sammlungen und des Opernhauses. Zimmer von 1,50 an inkl. Licht und Bedienung. Altrenommiertes Restaurant.

Centrum Dresden-A., Seestrasse, **Hotel Rheinischer Hof**. Renoviert. Elektrisches Licht. Zimmer von 1,75 Mk. an.

Hotel de France, Hotel und Restaurant Wilsdrufferstrasse 15. Direkte Verbindung mit der elektr. Bahn zum Sportplatz. Zimmer von 2 Mk. an. Renommierte Küche. Grosse Abendrestauration. I. Kulmbacher. Bürg. Pilsener.

Dresden Am Altmarkt. **Café Central.** — **Café Metropol.** — Tag und Nacht geöffnet.

Hotel Drei Raben, Marienstrasse 18/20, eine Minute vom Postplatz. Grosses, altberühmtes Restaurant mit herrlichem Garten. Feinste Küche. Pilsner Urquell, Münchener Spaten, Carl Radisch.

Hotel Stadt Gotha. Bier- und Weinrestaurant I. Ranges. Münchener Hofbräu. Bürg. Pilsner. Dresden-A., Schlossstr. 11.

Bürger - Casino, Grosse Brüdergasse 25. Grösstes und besuchtestes Restaurations- und Speiseetablisement der Residenz. Parterre, I. und II. Etage. Tag- u. Nacht geöffnet.

Lincke'sches Bad, Grösstes Konzert-, Garten- und Balletablisement Dresdens. Täglich Nachm. Grosses Konzert. Jeden Sonntag und Montag Elite-Ball. Diners von 1,25 Mk. aufwärts. Echte Biere. Feinste Weine. Originelle Weinstuben. Neu eingerichtete Billardzimmer. Tunnelrestaurant. Altdeutsches Braustübel. Drachenschänke, idyllisch an der Elbe gelegen. Mitglieder des D. R. B. haben während des Festes freien Zutritt.

Grand-Restaurant Kaiser-Palast. Restaurant allerersten Ranges in 6 Abteilungen. Wein-Salons. Grosser Speisesaal. Im Parterre: Grosses bürgerliches Restaurant verbunden mit Tunnel-Restaurant, Bierquelle und Imbisshalle. Liqueur-Buffer. International Bar. Das ganze Etablissement ist eine Sehenswürdigkeit.

Hotel Stadt Prag, Neustadt, Grosse Meissner-Strasse 8. Blitzsaubere Fremdenzimmer von 1,50 M. an. Parterre: Weinstall zur Mosel.

„Hospiz“. Hotel I. Ranges, Dresden-A., Ziegendorfstr. 17. Zimmer mit Bett v. 2,50 bis 5 Mark. Ruhige Lage.

Sternplatz, Dresden-A. Sternplatz.
Friedrich Becker, Weinhandlung.
Hochfeine Probierstube. Treffpunkt sämtlicher Thüringer.

Gewerbehaus, Dresden-A., Ostra-Allee 13. Grösster und elegantester Dresdener Konzert- und Ballsaal. Restaurant I. Ranges. Küche und Keller anerkannt vorzüglich.

Achtung Radler!
Pilsener Bierstuben „Zum Bierstall“
Dresden, Grosse Kirchgasse 6 und 8. Behagliches, altrenommiertes Lokal. Spezial-Ausschank von Pils. Urquell. Ganz vorzügliche Küche. Frühstücks- und Mittagkarte zu kleinen Preisen.

Hotel und Restaurant „Sachsenhof“, Dresden, Barbarossaplatz. Vorzügliche Küche. Weine erster Firmen. Echte Biere.

Fischhaus, Dresden-A., Grosse Brüdergasse 15/17. Eigenartiges Restaurant. Spezialität: Fischkost und Delikatessen. Speisen vorzüglich, bei billigen Preisen. Gutgepflegte Biere.

Centraltheater-Keller,
abends 6—11 Uhr Konzert bei freiem Eintritt.
Centraltheater-Café
mit kleinem Garten zum Aufenthalt im Freien.
Centraltheater-Weinrestaurant,
I. Etage, Eingang in der Passage. Dresden-A., Waisenhausstrasse.

Palast-Restaurant, Ferdinandstr., für 1500 Personen Platz. Täglich 2 Konzerte bei freiem Eintritt.

Damit verbunden:
Hôtel Philharmonie
40 Zimmer — 60 Betten.

Musenhause Dresden. Beliebtes Hotel mit grossem Restaurant und Palmengarten. Pirnaische Strasse.

Das weisse Schloss, Dresden-Blasewitz. Hotel und internationale Pension. Ueber 100 Wohnungen in einzelnen reizenden Villen. Herrlicher, umfangreicher Park und Garten für Promenade und Konzerte.

Hotel Bellevue. Altrenommiertes, vornehmes Haus I. Ranges in einzig schöner Lage an der Elbe, mit Garten und Terrassen, gegenüber Königl. Schlosse, Hofkirche, Opernhaus, Zwinger und Gemälde-Gallerie. Lift. — Bäder in jeder Etage.

Dresden. Zoologischer Garten. Grosse Militär-Konzerte. Reichhaltige Speisen à la carte. Menus zu 1,50 M., 2 M., 3 M. auf der Terrasse, in den Sälen und im vorderen Restaurant. Täglich frisch gebackenen Kuchen. Billige Abendkarte für warme und kalte Speisen.

„Albertshof“, Dresden-A., Sedanstrasse 7. Deutschlands schönstes Bad. Marmor-Schwimmhalle mit frischem Zufluss aus eigenem Tiefbrunnen. Salon- und Wannenbäder. Elektrische Lichtbäder.

Augsburg XVI. Unions-Kongress.

Hotel 3 Mohren. Schönstes Hotel Süd-Deutschlands, altrenommiertes historisches Haus.

Gasthof z. Eisenhut. Augsburg, Am Obstmarkt, Mitte der Stadt, in nächster Nähe der Domkirche, der Kgl. Regierung, des Riedlingerpalais. Gute Küche. Reine Weine. Bier vom Fass.

Zum grünen Haus, Augsburg. Weinhandlung und Weinwirtschaft v. Joh. Math. Hofmann. Bekannte gute Küche. Reingehaltene Weine. Altdeutsches Weinzimmer.

Hotel Goldne Traube, Maximilianstr. B. 5. Grosser Saal, Zimmer von 1,50 M. an. Table d'hôte M. 2,50.

Café National, Obstmarkt D. 71.

Café Augusta, Fuggerstrasse 3. Mittagstisch 70 Pf. bis 1 M.

Café Merkur, Maximilianstr. A. 4.

Café Bavaria, Maximilianstr. A. 24.

Café Maximilian, Maximilianstr. D. 5. Neugebaut. Schönstes Café am Platz. Mittagstisch von 80 Pf. an. Club-Lokal der Union.

Café Ruff, Kaiserstr. 35.

Café Kuss, Steingasse D. 54.

Café Luitpold, Bismarckstr. 8.

Weisses Lamm, Augsburg, Ludwigstrasse D. 179-180. Zimmer von 80 Pf. bis 3 M. Frühstück 70 Pf. Table d'hôte 2 M., mit Wein 2,50 M. (Spezialität in Weinen).

Für Ausflüge von Augsburg seien aus der Woerl'schen Reisebücher-Kollektion empfohlen:

Ammersee . . . 0,50	Nördlingen . . . 0,50
Hindelang . . . 0,50	Oberammergau . 1,—
Inngolstadt . . . 0,50	Oberbayern . . . 1,—
Innsbruck . . . 0,50	Oberstdorf . . . 1,—
Kempten . . . 0,50	Reutte . . . 1,—
Königsschlösser 0,50	Schw. Neuburg . 1,—
Kufstein . . . 0,50	Starnberger See 0,50
München . . . 0,50	Tegernsee . . . 0,50

Hotel Kaiserhof, Augsburg. Hotel I. Ranges. Französ. Betten. Mässige Preise. Licht u. Bedienung wird nicht berechnet. Table d'hôte. Café-Restaurant. Billard. Omnibus zu allen Zügen.

Augsburger Bierhalle, Frauenthorstr. E. 16.

Café Kernstock, St. Annastr. D. 262 und Steingasse D. 268. Mittagstisch 1 M.

Zum Kronenbräu. Grosse, prächtig im Renaissancestil hergerichtete Bierhalle. Augsburg. Oberes Kreuz F. 355-58.

Augsburg. Kurbergasse.
Kohleis' Bier-Restaurant
Zur Reichskrone

Wein- und Frühstücksstube Julius Schaxel, Augsburg. Ludwigsplatz. — Gemüthlicher Aufenthalt. — Delicatessen. — Beste Weine.

Augsburger Badeanstalten. Ott'sche Wasserheil- und Badeanstalt vor dem rothen Thor, Baumgartenstr. 2.

Augustusbad, Katzenstadel F. 152. Kalte, warme, Dampf- und römische Bäder.

Mauerbad, Mauerberg C 138.

Städt. Bräusebad, Langenmantelstrasse.

Flussbad von Bosch, Senkelbachstr. 9a.

Städtische Schwimmschule.

Wirtschaft zum Hochablass. Vorzügliche Verpflegung. Touristen finden auch bei ungünstiger Witterung angenehme Unterkunft. Aussicht auf die Alpenkette. Altbeliebtes Ausflugsziel der Augsburger.

festordnung

XVIII. Bundestag des deutschen Radfahrerbundes in Dresden.

Am Freitag und Sonnabend.

Empfang der Festteilnehmer am Hauptbahnhof. Empfang der zu Rad ankommenden Festteilnehmer vor der Stadt. Geleit nach dem Festbureau (Waisenhausstr. 4, Teleph.-Amt I, 530). Geleit in die Hotels und in die Standquartiere.

Freitag, den 19. Juli.

Von nachm. 4 Uhr ab: Treffpunkt im Zoologischen Garten. Militär-Konzert.

Abends 8 Uhr: Begrüßungsfest im Gewerbehaus, Ostra-Allee 13. Militär-Konzert. Offizielle Rede. Gemeinsame Gesänge. Fidelitas.

Sonnabend, den 20. Juli.

Vorm. 9 Uhr: Feierliche Eröffnung des 18. Bundestages des Deutschen Radfahrer-Bundes im Vereinshaus - Saal, Zinzendorfstrasse. Uebergabe des Bundesbanners an die Stadt Dresden.

Vorm. 10 Uhr: 1. Sitzung des Bundesausschusses (Vereinshaus, Zinzendorfstrasse).

Vorm. 10 Uhr: 4 Radrundfahrten in Dresden und in die nächste Umgebung.

Vorm. 11 Uhr: Fröhlich-Konzert in der Grossen Wirtschaft des Königl. Grossen Gartens. Mittagessen daselbst und in den Standquartieren.

Nachm. 2 Uhr: Gemeinschaftliches Mittagessen des Bundesausschusses im Vereinshaus.

Nachm. 2 1/2 Uhr: Preiswettfahren auf der Rennbahn an dem Ausgang der Fürstenstrasse am Birkenwäldchen.

Abends 6 Uhr: Grosses Park-, Terrassen- und Kellerfest in sämtlichen Räumen des Waldschlosschens (Brauerei, Schillerstrasse). Militär-Doppel-Konzert, Vorträge in den besonders dekorierten Kellern. Verschiedene Belustigungen. Radi- und Enzianhütte, Sennhütte. Aussichtsturm (herrlichstes Panorama von Dresden). Illumination des ganzen Etablissements. Feuerwerk. Sommernachtsball.

Abends 7 Uhr: Reigen-, Kunst- und Gruppenfahren im Cirkus an der Freiburgerstrasse.

Sonntag, den 21. Juli.

Vorm. 11 Uhr: Preisfestzug durch die hervorragendsten Strassen Dresdens. Aufstellung pünktlich 10 Uhr in der Stübel-Allee. Verteilung der Fahnen-Erinnerungsbänder. Mittagessen in den Standquartieren.

Nachm. 3 Uhr: 2. Preiswettfahren auf der Rennbahn an dem Ausgang der Fürstenstrasse am Birkenwäldchen.

Abends 8 Uhr: Grosses Saalfest im Cirkus an der Freiburgerstrasse.

Montag, den 22. Juli.

Vorm. 8 Uhr: 2. Sitzung des Bundesausschusses (Vereinshaus, Zinzendorfstrasse).

Vorm. 10 Uhr: Besichtigung der Fahrradwerke von Seidel & Naumann, Hamburgerstrasse.

Nachm. 4 Uhr: Festessen mit Preisverteilung im grossen Saale des Gewerbehauses, Ostra-Allee, Militär-Konzert.

Abends 7 Uhr: Besuch des Prachtfeuerwerkes (dem Deutschen Radfahrer-Bunde zu Ehren veranstaltet) im Ausstellungspark (Lennéstrasse und Stübel-Allee), Militär-Konzert, Illumination.

Dienstag, den 23. Juli.

Früh 6 Uhr: 1. Dampferfahrt mit Musik nach der oberen „Sächsischen Schweiz“.

Vorm. 8 Uhr: 2. Dampferfahrt mit Musik nach der „Sächsischen Schweiz“, Besuch der „Bastei“, Gang durch den romantischen, einzig in seiner Art dastehenden Utevalder Grund. Gemeinsame Mittagstafel auf der „Bastei“. Grosses Militär-Konzert. 6 Uhr abends: Marktfest im idyllisch gelegenen Städtchen Wehlen.

Abends 8 Uhr: Rückfahrt der Dampfer ab Wehlen. Höhenbeleuchtung. Illumination und Beleuchtung des Elbthales durch Scheinwerfer.

Abends 8 Uhr: Schlussfeier im Garten und Saale des „Linckeschen Bades“, Schillerstrasse. Grosses Konzert. Illumination des ganzen Etablissements. Abschiedsrede. Gemeinsamer Gesang. Sommernachtsball.

XVI. Kongress der Allgemeinen Radf.-Union Deutscher Touren Club in Augsburg.

XVI. Kongress der Allgemeinen Radfahrer Union, 19.—23. Juli in Augsburg. Freitag, den 19. Juli: Empfangs-Abend im Lichthof des Hotels Drei Mohren. Sonnabend, den 20. Juli, nachmittags: Offizieller Empfang und Uebergabe des Unions-Banners. Abends: Festkommers in der Festhalle des Stadtgartens. Sonntag, den 21. Juli, vormittags: Kongress-Beratungen im Café Maximilian, I. Stock. Nachm.: Fest- und Preis-Korso. Abends: Gartenfest mit Illumination, Feuerwerk, Doppel-Konzert. Kunst- und Reigenfahren im Stadtgarten und der Festhalle. Montag, den 22. Juli, vorm.: Kongress-Beratungen im Café Maximilian, I. Stock. Nachmittags: Waldfest auf dem Hochablass. Abends Ball und Gartenfest, sowie Kampf um die Meisterschaft im Reigenfahren, Saalbau Herrie. Dienstag, den 23. Juli: früh, Fahrt nach Füssen.

Alle Teilnehmer am Kongresse, welche Unions-Angehörige sind und gegen Erlag von 6 Mark das Festbuch, einen vollständig neu bearbeiteten Führer durch Augsburg und Umgebung mit Illustrationen und Karten lösen, erhalten ausserdem das Festzeichen und ein Couponheft, welches gegen Entnahme der betr. Coupons zu allen oben aufgeführten Veranstaltungen freien Zutritt gewährt; die Inhaber des Couponheftes können sich ausserdem kostenfrei beteiligen an der Besichtigung des Goldenen Saales (siehe unsern Artikel „Die Feststadt Augsburg“), des Maximiliansmuseums, der k. Gemälde-Galerie und der Ausstellung radsportlicher Erzeugnisse, ferner an der Verlosung (1. Preis ein Fahrrad) und schliesslich erhalten sie noch zur Erinnerung an das Fest einen bayrischen Masskrug mit Inschrift. Nichtmitglieder der Union erhalten Festschrift und Festzeichen zum gleichen Preis, jedoch ein Couponbuch ohne die zum Besuch der Kongressberatungen und die zur Verlosung berechtigenden Coupons.



Das Rennen Paris—Berlin.

Originalbericht für „Radlerin und Radler“.

Wohl noch niemals ist ein gigantischeres sportliches Unternehmen in Scene gegangen als das Automobilrennen Paris—Berlin. Ein immenses Aufgebot an Organisation, Maschinen, Menschen und Geld war vorhanden, und ist es wohl kaum möglich, dies alles noch zu überbieten.

Ob gerade dieses Rennen einen sportlichen oder nur materiellen Wert gehabt hat, darüber wird man noch lange streiten. Eines steht fest, und dies betonte auch der Handelsminister in seiner Rede beim Festbankette in Berlin, dass das Rennen hauptsächlich dazu beigetragen hat, die Automobilindustrie zu heben und zu fördern. Und das ist für uns die Hauptsache, denn blüht die Industrie, so blüht auch der Sport.

Ueber die Einzelheiten dieses bisher einzig dastehenden Rennens haben wir bereits in voriger Nummer ausführlich berichtet. Fournier, der Sieger der Rennklasse und somit der Sieger des Rennens überhaupt, lenkt natürlich das Hauptinteresse auf sich. Wir bringen hier sein wohlgetroffenes Portrait.



Fournier
der Sieger im Automobilrennen Paris—Berlin.

Fournier war noch im Jahre 1896 Rad-Rennfahrer und trainierte in Graz unter Leitung Gayer's. Im Juni desselben Jahres startete er im österreichischen Derby in Wien mit Huet, Büchner, Reiningger etc. Fournier vermochte zwar aus dem grossen Rennen keinen Preis davonzutragen, aber er spielte doch eine besondere Rolle in der Konkurrenz. Im zweiten Derbylauf, der über 10 000 m führte, schuf er einen neuen österreichischen Rekord über 500 m, die er in $34\frac{3}{5}$ Sekunden zurücklegte. Fournier fiel damals besonders im dritten Lauf auf, als er förmlich tollkühn durch eine schmale Lücke mit schärfstem Antritt den Gegnern davonzugehen versuchte. Er placierte sich in diesem Lauf als Dritter. Der Sieg, den er jetzt beim Automobilrennen errungen hat, ist auch in materieller Hinsicht nicht unbedeutend, man spricht von 80 000 Frcs. Ergebnis, wobei man wohl den Rennwagen, den ihm der Fabrikant Mors zum Geschenk machte, mit einrechnet. Charakteristisch für die Aufnahme, die Fournier hier gefunden, ist folgende kleine Szene, welche sich am Ziele, d. h. im Restaurationsgarten der Rennbahn Westend, abspielte.

Als Fournier sich gewaschen hatte und die Gratulationen ihr Ende erreichten, nahm er, umgeben von seinen Freunden, im Garten Platz, um sich auch innerlich zu restaurieren. Nach einer kleinen Weile kam ein Herr auf ihn zu und machte ihm die Mitteilung, dass jene hübsche Dame, welche in unmittelbarer Nähe von ihm, d. h. an einem ihm gegenüber liegenden Tische sass, die Aeusserung that: „sie würde Fournier, den Sieger, am liebsten küssen.“

Rasch entschlossen sprang Fournier auf, ging auf das betreffende Fräulein zu und gab ihr einen Kuss. — Tableau. Das Fräulein war die Tochter eines in Automobilkreisen sehr bekannten Herrn.

Eine Aufgabe, die mit grösster Sorgfalt durchgeführt werden musste und daher lange Zeit in Anspruch nahm, war das Ausrechnen der reinen Fahrzeit der Automobilernfahrt. In allen neutralisierten Orten war eine bestimmte Fahrzeit vorgeschrieben, die genau eingehalten werden musste und insgesamt 8 Stunden betrug.

Die reine Fahrzeit war folgende:

Rennwagen.

1. Fournier, Mors	16 St. 05 Min.
2. Girardot, Panhard	17 " 07 "
3. R. de Knyff, Panhard	17 " 11 "
4. Brasier, Mors	17 " 42 "
5. H. Farman, Panhard	18 " 21 "
6. Charron, "	18 " 51 "
7. Axt, "	18 " 58 "
8. Jarrot, "	19 " 34 "
9. Chauchard, "	19 " 36 "
10. Gilles Hourgière, Mors	19 " 38 "
11. E. Heath, Panhard	19 " 43 "
12. Voigt, "	20 " 39 "
13. Leys, "	21 " 28 "
14. Werner, Mercedes	22 " 01 "
15. Van der Heyden, Panhard	22 " 07 "
16. Clément, Panhard	22 " 21 "
17. Lemaitre, Mercedes	23 " 20 "
18. Rolls, Mors	24 " 01 "
19. Madame du Gast, Panhard	26 " 36 "
20. Brillié, Soc. Nanc. Alkohol	29 " 20 "
21. J. de Cranchez, Pieper	29 " 33 "
22. de Turchheim, de Dietrich	39 " 41 "

Leichte Wagen.

1. Giraud, Panhard	19 St. 51 Min.
2. Teste, "	22 " 34 "
3. Berteaux, "	22 " 35 "
4. Sincholle, Darracq	22 " 46 "
5. Edmond, "	23 " 32 "
6. Kraeutler, Peugeot	25 " 06 "
7. Rolland, Gobron	25 " 12 "
8. J. Gondoin, Panhard	25 " 46 "
9. Mercy, Gladiator	25 " 49 "
10. Dernier, Gobron	27 " 46 "
11. Haban, Nesselndorf	31 " 07 "
12. Collins, Sirène	33 " 38 "
13. Rigolly, Gobron-Brillié	35 " 58 "
14. Peschard, Pieper	37 " 59 "
15. Turgan, Turgan-Foy	38 " 49 "

Voiturettes.

1. Louis Renault, Renault	19 St. 31 Min.
2. Grüs, Renault	22 " 58 "
3. L. Morin, Corre	29 " 07 "
4. Merville, Renault	34 " 31 "
5. Lamy, "	35 " 40 "
6. Delisle, Darracq	37 " 29 "

Motocycles.

1. Osmont, Dion-Bouton	19 St. 15 Min.
2. Bardeau, "	21 " 04 "
3. Cormier, "	22 " 23 "
4. Bardin, "	22 " 38 "

Die Durchschnittsleistung Fournier's (Sieger in der Kategorie der Rennwagen) betrug somit von 1196,03 km der ganzen Strecke pro Stunde 74 km 36 m; Giraud's (Sieger der Kategorie der leichten Wagen) 60 km 30 m; Renault's (Sieger in der Kategorie der Voiturettes) 61 km 11 m, und Osmont's (Motocycle) 62 km 32 m.

A. T.

— Ueber das **unbeaufsichtigte Stehenlassen von Automobilen** hat das Erfurter Schöffengericht am 22. Mai d. J. eine Entscheidung gefällt, die für die Automobilbesitzer von weitgehendem Interesse sein dürfte. Gegen den Inhaber der Firma G. Stoltze, Fahrradbestandteile en gros in Erfurt, war, wie das „Fahrzeug“ mitteilt, ein polizeilicher Strafbefehl ergangen, weil St. seinen Motorwagen auf der Strasse unbeaufsichtigt längere Zeit hatte stehen lassen, und diesen auch auf polizeiliche Anordnung nicht entfernt hatte. Da sich eine Anzahl Personen eingefunden hatte, um das Automobil näher zu betrachten, so sollte der Verkehr dadurch behindert worden sein. St. erhob Widerspruch gegen das Strafmandat und beantragte richterliche Entscheidung. In der schöffengerichtlichen Verhandlung erfolgte die Freisprechung des Angeschuldigten unter Aufhebung des Strafbefehls und Auferlegung der Kosten auf die Staatskasse. Der Thatbestand hatte ergeben, dass Stoltze allerdings um die Mittagszeit auf der Hauptstrasse in Erfurt seinen Motorwagen, nachdem er den Kontaktstift entfernt, fast eine Stunde lang hart am Bürgersteig unbeaufsichtigt hat stehen lassen, wodurch eine Ansammlung von Neugierigen um den Wagen entstand. Einer Aufforderung der Polizei, das Automobil zu entfernen, war St. nicht nachgekommen. Da es nun für die Stadt Erfurt bislang noch keine Polizeiverordnung über den Verkehr mit Motorfahrzeugen giebt, so hatte man einige Bestimmungen über die Strassenpolizeivorschriften zur Begründung des Strafbefehls herangezogen; insbesondere einen Paragraphen, der lautete: „Gegenstände, welche den freien Verkehr hindern oder beeinträchtigen, insbesondere Fahrräder, dürfen auf der Strasse nicht aufgestellt werden. Ausnahmen bedürfen der polizeilichen Erlaubnis.“ Im Laufe der Verhandlung wurde die Anklage auf den Verstoss gegen die Strassenverordnung ausgedehnt, welche besagt, dass bespannte Fuhrwerke überhaupt nicht ohne Aufsicht, unbespannte Fuhrwerke nur für die Zeit des Aus- und Einladens auf der Strasse unbeaufsichtigt stehen dürfen. Das freisprechende Urteil des Schöffengerichts basiert auf folgenden Gründen: Zunächst war das Gericht der Ansicht, dass ein Automobil weder als bespanntes noch als unbespanntes Fuhrwerk zu betrachten sei, weil unter dem Begriff „Fuhrwerke“ ein Fahrzeug zu verstehen sei, das durch Tiere fortbewegt werde. Als unbespanntes Fuhrwerk könne daher ein Motorwagen, zumal der Kontaktstift aus ihm entfernt worden, nicht erachtet werden, so dass die Strassenfahrordnung nicht zur Anwendung komme. Aber auch gegen sonstige Strassenpolizeivorschriften habe der Angeklagte nicht verstossen. Diese seien im Jahre 1897, also zu einer Zeit erlassen worden, als es in Erfurt noch gar keine Motorwagen gab, und es sei nicht anzunehmen, dass ein Verstoss gegen die oben angeführte Polizeivorschrift dadurch begangen sei, dass das Automobil, wie geschehen, längere Zeit auf der Strasse ohne Aufsicht gestanden habe. Denn eine Beeinträchtigung oder Hinderung des Verkehrs könne nicht darin erblickt werden, wenn sich eine Anzahl Personen um den Wagen, der unmittelbar am Bürgersteig stand, aus Neugier gesammelt hatten; ebensowenig biete aber der Wagen selbst ein Verkehrshindernis, weil sonst jedes andere Fuhrwerk, das am Trottoir stehe, wie dies täglich zu jeder Stunde auf allen Strassen vorkomme, als solches gelten müsse. Das sei unter den obwaltenden Verkehrsverhältnissen völlig ausgeschlossen.

Zudem könne doch niemand seinen Motorwagen, etwa wie ein Fahrrad, mit in den Hausflur nehmen, sondern müsse ihn eben auf der Strasse stehen lassen. Auf Grund der bisherigen Polizeiverordnungen könne das nicht bestraft werden, namentlich da durch das Entfernen des Kontaktstiftes jede Gefahr beseitigt worden sei. Es sei daher ein speziell den Motorwagenbetrieb regelnder polizeilicher Erlass erst abzuwarten.

— **Vorderradantrieb bei Automobilen.** Vor einiger Zeit fand in Wien das vom Oesterreichischen Automobil-Club veranstaltete Exelberg-Rennen statt. Die Strecke Neuwaldegg—Exelberg, 4,8 km Distanz, bei 4- und 8%iger Steigung, wurde von einer kleinen elektrischen Voiturette in 5 Minuten 39 Sekunden zurückgelegt. Diese Zeit, die als Rekord registriert wurde, ist vorzüglich, aber sie gewinnt noch mehr Interesse durch die Thatsache, dass das Rekordfahrzeug Lenkung und Antrieb auf den Vorderrädern trug. Es war ein Elektromobil Lohner-Porsche, bei dem die Elektromotoren direkt in die Vorderräder gelegt sind. Der Magnetstern ist in diesem Falle mit der Wagenachse fest verbunden, während der Anker, der zugleich die Speichen, die Felgen und die Pneumatics trägt, um den Magnetstern rotiert. Durch den Exelbergrekord ist die Frage des Vorderradantriebes bei Automobilen wieder in den Vordergrund getreten. Die Gründe, die für den Vorderradantrieb sprechen, sind zahlreich; trotzdem haben fast alle Automobile Hinterradantrieb. Die Ursache liegt hauptsächlich in der konstruktiven Schwierigkeit der Durchführung. Der Vorderradantrieb bedeutet eine wesentliche Kraftersparnis, die von mancher Seite mit 20% angegeben wird. Ist der Antrieb den Hinterrädern überlassen, so schieben diese den Vorderteil des Wagens, sind dagegen die Vorderräder die Antriebsräder, so wird der Wagen gezogen. Nun ist es aber ganz klar, dass die Zugwirkung stets eine viel kräftigere ist, als die des Schubes, denn sonst würde man ja Pferde nicht vor, sondern hinter den Wagen spannen. Ausserdem ist aber auch die Lenkung eine leichtere, wenn die Vorderräder den Antrieb besorgen, denn sobald man die Richtung der Fahrt ändert, wird sofort der rückwärtige Teil des Wagens nachgezogen.

— **Prüft die Wagen vor der Fahrt!** Der Automobilist, so schreibt das N. W. Tagbl., der seinen eigenen Wagen führt, hat zumeist recht verworrene Begriffe über die Art der Lenkung eines selbstbeweglichen Vehikels. Er weiss mit den Hebeln und Bremsen umzugehen, nach einiger Uebung lenkt er das Gefährt recht gut und setzt bereits einen Ehrgeiz darein, Wendungen kunstgerecht auszuführen. Der Geschwindigkeitswechsel gelingt ihm ganz korrekt, auch die Bremse versteht er im richtigen Moment wirksam zu bethätigen, kurz er hat alle guten Eigenschaften eines Jockeys, der sein wohl trainiertes Pferd reitet; ihm zur Seite sitzt ein Berufsmechaniker, gewissermassen die verkörperte Wissenschaft. Er hüllt sich in Stillschweigen, denn er hat keine Veranlassung, einzugreifen, so lange der Wagen regelrecht gelenkt wird. Erst wenn irgend etwas „schief“ geht, kommt an ihn die Reihe. Alsdann überlässt der Chauffeur alles dem Mechaniker, der nun als Sündenbock die ganze Verantwortung übernehmen muss. Während der eine das Verdienst der brillanten Lenkung für sich beansprucht, fällt dem andern das schmutzige Handwerk des Oelens, der Pneumatikreparatur u. s. w. zu. Ein guter Mechaniker, der über einige Erfahrungen verfügt und seinem Herrn über einen kleinen Zwischenfall geschickt hinweghilft, ist daher eine gesuchte Person. Man verlangt von ihm, dass er auf jeden Fall vorbereitet sei, eine ausgebreitete Ortskenntnis besitze und vor allem nicht nur die Leistungsfähigkeit, sondern auch die Konstruktion des Motors genau verstehe. Wenn also ein Chauffeur einen tüchtigen Mechaniker zur Seite hat, wird alles glatt gehen; jener übernimmt die Armbewegungen und dieser das Denken. Leider ist dies aber nur selten der Fall, denn gute Mechaniker sind rar. Wenn jeder, der sich einen geschulten Mechaniker nennt, auch wirklich einer wäre, ständen die Werkstätten der Automobilfabriken leer. Zumeist besteht aber die Kaste der Mechaniker aus untergeordneten Handwerkern, während die wirklich befähigten in den grossen Fabriken verbleiben. Im allgemeinen versteht ein solcher Mechaniker gerade nur so viel, um einen Reifen auszuwechseln, die Räder zu ölen und Benzin ins Reservoir zu giessen. Allerdings giebt er stets vor, „alles“ zu können, schon um glauben zu machen, dass er seinen Lohn auch wirklich verdient. Geschieht nun ein Malheur, so besteht sein hochweiser Ratschlag meist darin, das Fahrzeug in alle seine Bestandteile zu zerlegen, man werde dann schon darauf kommen, wo etwas nicht in Ordnung sei. Ein gewissenhafter Automobilist wird nicht nur

vorsichtig in der Wahl seines Mechanikers sein, sondern sich selbst eine gründliche Kenntnis von dem Bau und der Funktion seines Wagens aneignen. Nur wenige Leute können die Geschwindigkeit eines Wagens zutreffend beurteilen, noch weniger sich über die Konstruktion des Motors genaue Rechenschaft geben. Man wird von einem Chauffeur nicht verlangen, dass er Pneumatik flicke oder Zahnradöl, das ist Sache seines Mechanikers; doch ist es seine Pflicht, darauf zu sehen, dass er keinen Unfall herbeiführt. Der Mangel an nötiger Vertrautheit mit dem Motormechanismus ist in der Regel nur die Folge einer allgemeinen Sorglosigkeit und Indolenz. Aber gerade hierin liegt die Gefahr, denn der gedankenlose Chauffeur glaubt immer, die Maschine werde schon in Ordnung bleiben, während gerade das Gegenteil der Fall sein kann. Er denkt nicht daran, dass ein Bolzen an einer Pleuelstange sich gelockert haben, dass die Bremse nicht in Ordnung sein und so ein völliges Umwerfen des Wagens herbeiführen könne. Von hundert Chauffeurs sind vielleicht zehn so vorsichtig, ihr Automobil vor der Abfahrt gründlich zu untersuchen. Und doch sollte es sich jeder Automobilist zur Pflicht machen, jeden Motorbestandteil zu überprüfen, bevor er eine Fahrt unternimmt. Man mag vielleicht zehn Minuten oder eine Viertelstunde hierzu opfern müssen, hat aber dann die Beruhigung, sicher zu fahren und niemanden zu gefährden.

— **Die Nürnberger Motorfahrzeugfabrik „Union“**, Ges. m. b. H., in Nürnberg erhöhte ihr Stammkapital um weitere 50000 M.

— **Die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin** versendet eben ihre neuen, elegant ausgestatteten Kataloge. Die Abbildungen, die dem Kataloge beigegeben sind, umfassen von der leichtesten Type bis zu den schweren Personenvehikeln und schweren Lastfahrzeugen alle Variationen und sind die einzelnen Typen in bester Weise vor Augen geführt. Die einzelnen Vehikel zeichnen sich, wie aus den Darstellungen zu ersehen ist, durch vornehme Eleganz aus.

— **Preis Ausschreiben für Militär-Automobile.** Das englische Kriegsministerium hat für die drei besten Automobil-Lastwagen für militärische Zwecke drei Preise von 2000 bis 1000 M. ausgesetzt, die zuerkannt werden, nachdem eine Kommission für maschinenmässigen Transport am Kriegsamt eine Reihe von Versuchsfahrten unternommen hat, welche am 4. Dezember 1901 beginnen. Bewerber müssen bei dem Secretary Mechanical Transport Committee, War Office, London, ihren Namen bis zum 1. September 1901, und alle Zeichnungen der Fahrzeuge nebst Erläuterungsbericht, die streng vertraulich behandelt werden, bis zum 4. Dezember niederlegen. Bei der Beurteilung der einzelnen Fahrzeuge sind neben dem Anschaffungspreise, dem möglichst kleinen Gewichte, der Dauerhaftigkeit und Einfachheit der Konstruktion, sowie der Handhabung besonders massgebend, dass Lärm, Rauch, Erschütterungen nicht vorhanden sind und dass bei voller Last von 5000 kg mit einer Ladung von Wasser und Brennmaterial möglichst weite Entfernungen zurückgelegt werden können. Alle Teile des Automobils müssen leicht zugänglich sein; der Motor muss von einem Mann bedient werden und wenigstens 48 Stunden ohne Reinigung und Revision laufen können.

— **Numerierung der Automobile in Frankreich.** Minister-Präsident Waldeck-Rousseau und Arbeitsminister Baudin haben einen Erlass ausgearbeitet, wonach alle Automobilwagen, welche vermöge ihrer Konstruktion eine Geschwindigkeit von 30 km die Stunde überschreiten können, an der Vorder- und Rückseite Nummern tragen müssen; bei Wettfahrten müssen sorgfältigste Vorsichtsregeln getroffen werden, deren Kosten die Veranstalter tragen. Die Erlaubnis zu Wettfahrten hängt stets von den Bürgermeistern der zu passierenden Ortschaften ab.

— **Automobilmotor für Feuerspritzen.** Die Vervollkommnung der Automobilmotore dürfte einen sehr wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Motorfeuerspritzen ausüben. Die Ueberlegenheit der Dampfspritze über die Handspritze ist bekannt genug. Indessen spricht, besonders für kleinere Städte, der Umstand sehr zum Nachteile der Dampfspritze, dass die Anfeuerung derselben immerhin eine verhältnismässig grosse Zeit beansprucht und eine fortwährende Unterdampfhaltung bei der seltenen Benutzungsnotwendigkeit nur für grosse Städte angezeigt ist. Der Benzinmotor, welcher keiner Anfeuerung bedarf, sondern stets betriebsfertig ist, füllt hier eine sehr stark empfundene Lücke aus. Daher darf man ihm eine grosse Zukunft prophezeien. Auf der Berliner Feuerschutzausstellung finden wir eine solche Motorfeuerspritze von Magirus in Ulm,

bei welcher ein 15pferdiger Automobilmotor (Daimler) mit einer Pumpe direkt gekuppelt ist.

— **Der Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller** hat an seine Mitglieder folgendes Rundschreiben ergehen lassen: Von Herrn J. B. Müller-Herfurth wurde in letzter Zeit ein Cirkular betreffs einer Automobilverkaufsausstellung in Frankfurt versandt und wird ein solches auch Ihnen zugekommen sein. Unser Ausschuss hat betreffs dieser Ausstellung den Beschluss gefasst, eine Beteiligung an diesem Unternehmen abzulehnen, und erlaube ich mir hiermit, Sie unter Bezugnahme auf unsere Statuten zu ersuchen, sich an der von Herrn Müller-Herfurth geplanten Automobilverkaufsausstellung in Frankfurt auch Ihrerseits nicht zu beteiligen. Hochachtungsvoll Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller. Der Vorstand. Gez: G. Vischer, Vorsitzender.

— **o- Schundware.** Unter diesem Titel schreibt Leon Auscher im „New York Herald“ folgendes: „Dass man auch in der Automobil-Industrie über kurz oder lang Wagen zu wahren Schleuderpreisen erzeugen werde, war ja vorauszusehen. Es ist in anderen Industriezweigen nicht besser gewesen, denn sowie ein noch theurer Artikel die Gunst des Publikums gewonnen hat, arbeitet der Konkurrenzkampf auf eine Herabdrückung des Marktpreises hin. Eine Verbilligung der Automobile auf gesunder Basis ist nur in zweifacher Hinsicht möglich. Entweder man macht bei einem anerkannt guten Modell Halt und erzeugt es in grösseren Quantitäten, wo dann infolge geeigneter Werkzeugmaschinen die Herstellungskosten vermindert werden können, oder man vereinfacht die bestehenden Typen, indem man alles irgendwie Entbehrliche beiseite lässt und stellt ebenfalls eine bestimmte Marke serienweise her. Thatsächlich hat man auf beiden Wegen eine Preisreduktion erzielt, die an und für sich gewiss nicht unbedeutend ist; immerhin bliebe das Automobil für eine gewöhnliche Durchschnittsbörse nicht erreichbar. Was auf natürlichem Wege nicht zu erzwingen war, wurde nun auf Kosten des Fabrikates und in weiterem Sinne zum Schaden des Automobilismus durch Erzeugung billiger Schundware erreicht. Jetzt war zwar der Preis noch weiter herabgedrückt, dafür aber auch das Material und die Qualität der Arbeit die denkbar schlechteste. Man wollte eben dem unkundigen Käufer ein Automobil liefern, das nur äusserlich die bestechenden Formen eines erstklassigen Fabrikates vortäuscht, dessen Leistungsfähigkeit, Widerstandskraft und somit Sicherheit aber sehr problematisch sind. Im Grunde genommen darf sich der Käufer nachher nicht beklagen, denn er konnte für den niedrigen Preis ebensowenig einen erstklassigen Wagen erwarten, als für 3 Francs einen rein seidenen Schirm. Der bedauernswerte Besitzer eines solchen überbilligen Wagens ist nicht nur um sein gutes Geld betrogen, sondern überdies allen möglichen Gefahren ausgesetzt. Er mag davon keine Ahnung haben, aber der Fabrikant muss es wissen. Es ist undenkbar, dass dieser nicht genau darüber unterrichtet sei, wie weit man dieses oder jenes Material beanspruchen kann. Sein Vorgehen ist also gewissenlos und strafbar. An bestimmten Bestandteilen eines Automobils darf unter gar keinen Umständen gespart werden, es sind dies die Räder, Achsen und der Lenkapparat. Es ist also geradezu als ein Verbrechen gegen die körperliche Sicherheit zu bezeichnen, wenn der Fabrikant dem Käufer eine solche Schleuderware anbietet, da er doch genau weiss, dass der Wagen den Ansprüchen nicht gewachsen ist, und dass der junge Automobilist gleich die höchste Schnelligkeit ausprobieren wird. Er mag zur Not noch eine geringe Steigung überwinden, aber wehe, wenn es bei der Thalfahrt versagt. Sei dem wie immer, der Fabrikant ist mit seinem Geschäft zufrieden, denn er hat per Wagen wenigstens 200 Francs mehr verdient. Dass man bald da, bald dort von einem Unglücksfall hört, der in letzter Linie auf seine gewissenlose Gewinnsucht zurückzuführen ist, bringt ihn nicht aus seiner Ruhe. Er thut sich vielmehr etwas darauf zugute, dass er durch seine minimalen Preissätze jede Konkurrenz aus dem Felde geschlagen hat.“

— **Motorenfabrik Oberursel Aktien-Gesellschaft in Oberursel bei Frankfurt a. M.** Die Generalversammlung genehmigte die Anträge der Verwaltung, erteilte Decharge und erklärte eine Dividende von 10%. Die ausscheidenden Aufsichtsratsmitglieder wurden wiedergewählt und Herr Rob. Sinner, Generaldirektor der Gesellschaft für Brauerei-, Spiritus- und Bresshufenfabrikation in Karlsruhe, neugewählt. Der Vorstand gab eine Schilderung der Lage im neuen Geschäftsjahre, die er auf Grund der vorliegenden Aufträge als günstig bezeichnete.

Unsere drei beliebtesten und gangbarsten Modelle

Modelle 1901.



No. 41. **Prima Tourenrad.**
Preis 188 Mark.



No. 43. **Feiner Halbrenner**
Preis 188 Mark.



No. 47. **Elegantes Damenrad.**
Preis 188 Mark.

Deutsche Fahrräder

erstklassig in Material und Arbeit
Meisterwerke der modernen Technik

**auf Teilzahlung
ohne Preiserhöhung.**

Anzahlung 30 bis 60 Mark

Abzahlung je nach Wunsch, bezw. nach
den Verhältnissen, wöchentlich 2,50 M. oder monatlich
12 bis 20 Mark.

Man verlange kostenfrei Preisliste.

Internationale Fahrrad-Gesellschaft

mit beschränkter Haftung
in BERLIN.

MODELLE

1901

Grosse **Annehmlichkeiten und Kraftersparnis** bis zu 30 % erreicht jeder Radfahrer
durch Ausstattung seines Rades mit der absolut erprobten und bewährten **ausschaltbaren**

Patent-Naben-Innen-Bremse

mit **Freilaufeinrichtung**

von **Fichtel & Sachs**

Schweinfurter Präzisions-Kugel-Lager-Werke
Schweinfurt a. M.

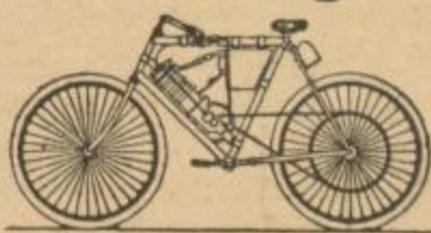
Otto Gottwald, Bautzen
Dresdnerstrasse 12 T.
Fabrik für Trikotagen.
Spezialität: (551)
Radfahr-Anzüge
und Sportbekleidung.



Wollen Sie etwas rauchen?
Feines SALEM-ALEIKUM!!!
Dann empfehlen wir Ihnen.
Garantirt rein naturelle türk. Handarbeit Cigarette.
Diese Cigarette wird nur lose, ohne Kork, ohne Goldmündstück verkauft.
Bei diesem Fabrikat sind Sie sicher, dass Sie **=Qualität=**
nicht Confection bezahlen.
Die Nummer auf der **CIGARETTE** deutet den Preis an:
N°3 kostet 3 Pf., N°4: 4 Pf., N°5: 5 Pf., N°6: 6 Pf., N°8: 8 Pf., N°10: 10 Pf. per Stück.
=Nur acht, wenn auf jeder Cigarette die volle Firma steht=
Orientalische Tabak- u. Cigarettenfabrik
Salem-Aleikum ist gesetzl. geschützt. von Nachahm. wird gewarnt.
Zu haben in den Cigarren- u. Tabakgeschäften. **„YENIDZE“**
DRESDEN.

Elegant. Preiswert.
Praktische Neuheit für Radlerinnen.
Reizendes Festgeschenk für jed. Radler an seine Radlerin.
Patent-
Double-Charnier-Armbanduhr
Preis 28 Mark incl. elegantem Etui mit Seidenplüsch-Postament.
Auf der Tour unentbehrlich
versendet per Nachnahme
Max Reimann,
Uhren-Handlung,
Brieg, Schlesien.
Jedes Stück ist sorgfältig abgezogen und reguliert. Armbandlauf äusserst solide gearbeitet.

Blessing's Motoren



sind die besten. Können an jedem Zweirade ohne Aenderung desselben angebracht werden.
Prospecte und Anerkennungs-schreiben gratis und franko.
Blessing & Co.
Motoren- u. Motorenfahrzeugfabrik
Göggingen-Augsburg.

Dr. med. Breiger's Radfahrer-Wetterschutz



D. R. G. M. **„Endlich“.** 111 154.
Passend für Damen und Herren.
Ist ein Mantel, kein Kragen.
Schützt den ganzen Radfahrer bis weit unter die Kniee. — Fliegt bei Wind nicht hoch. — Ventilirt vollkommen — Ist deswegen ein Gesundheitsmantel und wärmt im Winter, ohne im Sommer zu erhitzen. — Hindert nicht die freie Bewegung des Radfahrers.
Alleinige Fabrikation:
Friedrich Heise,
Osterode a. Harz.
Probesendungen unter Nach-nahme. [564]
Wiederverkäufer gesucht.
Prospekte u. Stoffmuster gratis.

„Die bedeutendsten Rennfahrer der Welt“

Für Sammler und Sportsfreunde!
Künstlerische in Autotypie ausgeführte Cabinetsbilder in hocheleganter Mappe mit Goldpressung. Frankosendung erfolgt gegen Voreinsendung von Mk. 1,10 in Briefmarken oder per Nachnahme. Desgleichen empfehle ich eine Serie von 21 Stück verschiedener
Rennfahrerpostkarten
zum Preise von Mk. 1,20.
Emil Schwarz, Verlagsbuchhandlung, Berlin SO., Köpenickerstr. 71.