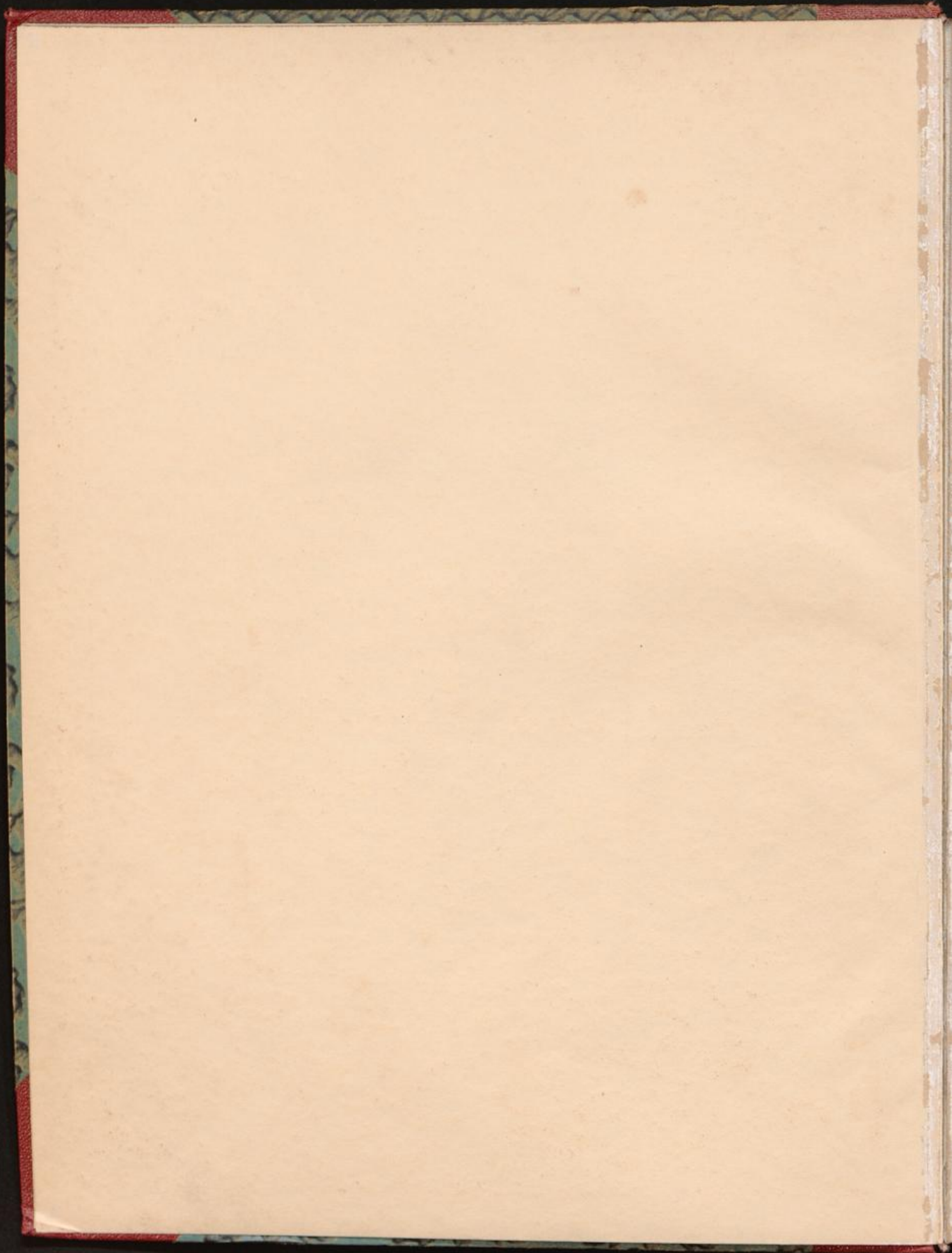
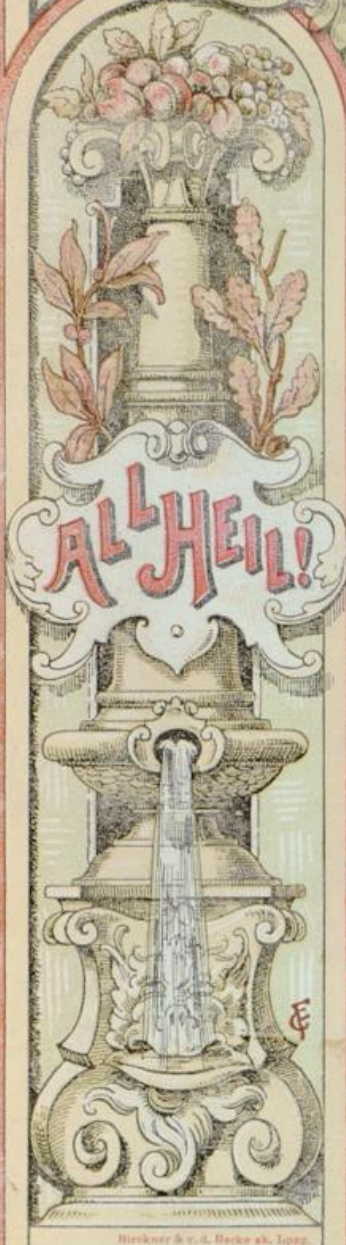


Proc. 6 1530





# Bremen 1897



Amliche

# Fest-Schrift

## 14. Bundestag

### des Deutschen

# Radfahrer-Bundes

Verlag von

## Willy Werner

### LEIPZIG

Salomonstr. 16.

# SAECHSISCH-BOEHMISCHE Gummiwaaren-Fabriken

Actien-Gesellschaft

Dresden-Löbtau.

Bünauburg i. B.

Lager und Reparaturwerkstatt  
bei den Generalvertretungen:



München, Sonnenstrasse.  
Wien, I. Lothringerstrasse 5.  
Prag, Neuwagasse 8.

Berlin, S. Wassertorstrasse 4-1.  
Hamburg, Grimm 3-2.  
Nürnberg, Fabrikstrasse 3.





AMTLICHE FEST-SCHRIFT.

Brem. A. 1530



AMTLICHE  
**FEST-SCHRIFT**

ZUM  
XIV. BUNDESTAGE  
DES DEUTSCHEN RADFAHRER-BUNDES  
IN  
BREMEN

VOM 6. BIS 9. AUGUST 1897.

HERAUSGEGEBEN

VON

WILLY WERNER, LEIPZIG.



VERLAG DER ILLUSTR. FACHZEITSCHRIFT „DAS STAHLRAD“  
WILLY WERNER, LEIPZIG.



---

Nachdruck verboten! — Alle Rechte vorbehalten!

---



# Festgruss,

dem

## Deutschen Radfahrerbunde zum 14. Bundesfeste

in Bremen vom 6. bis 9. August 1897

gewidmet von

Franziskus Hähnel.



Seid treu begrüsst, Ihr lieben Sportsgenossen,  
Die aus den weiten, deutschen Gauen Ihr  
Hierher das Stahlross lenktet unverdrossen,  
Dreimal „All Heil“ Euch froh entbieten wir!  
Frau Brema selber heisst Euch froh willkommen,  
Den Schlüssel hebt sie, offen steht das Thor;  
Ihr habt ihr Herz fast wie im Sturm genommen,  
So lacht' ihr Auge keinem Gast zuvor:  
„All Heil, Ihr deutschen Männer, deutschen Frauen,  
Die Ihr vereint des Vaterlandes Gauen!“

All Heil dem Bunde, der am Weserstrande  
Zu ernstem Thun und frohem Fest erschien,  
Nun knüpfen inn'ger wir die festen Bande,  
Die aller Herzen zu einander zieh'n.  
Ein leuchtend Vorbild deutscher Kraftentfaltung  
Sei unser Bund dem teuren Vaterland,  
Wie dieses, echter Einigkeit Gestaltung,  
Wie dort, sei Treue ihm das Unterpfand:  
Sie stehen stolz im Sturm und Ungewitter,  
Die Stahlrossedelfrau'n und Stahlrossritter!

Nicht schneegekrönte Riesengipfel ragen  
Hier in der Wolken luftig' Reich hinein,  
Nicht viel von Wundern der Natur zu sagen  
Weiss unser Mund, hier lockt nicht Burg, nicht Stein,  
Nur unfern brausen wilde Meereswogen  
Wilddonnernd längs der weissen Küste Saum;  
Rings grüne Saat und Heide, Wald umzogen,  
Einförmig oft — fast wie ein stiller Traum.  
Doch was auch fehlt an reicher Schönheit Spende.  
Ihr findet tausend treue Bundeshände!

Und freudig reichen wir sie Euch entgegen:  
„Willkommen in der alten Hansestadt!“  
Ja spüren sollt Ihr an der Herzen Regen,  
Dass man Euch festesfroh empfangen hat.  
Lasst's wohl Euch sein in unsern alten Mauern,  
Nehmt, was wir bieten, warmen Herzens an;  
Mög' der Erinnerung Walten länger dauern,  
Als was die flücht'ge Stunde bieten kann.  
Dann sei's Euch Wirklichkeit, nicht schöne Sage:  
„Sie waren schön, die Bremer Bundestage!“

Und was an ernstem Thun die Tage bringen,  
Und was zur Ehrung unserm Sport geschieht,  
Es fehle nicht das herrliche Gelingen,  
Das uns zu stolzern Idealen zieht,  
Das unserm Sport ringsum im Vaterlande,  
Im ganzen Volke neue Freunde schafft,  
Vom Alpenglüh'n bis hier zum Nordseestrande  
Allüberall für Deutschtum, deutsche Kraft!  
In diesem Wunsch lasst uns den Ruf vernehmen;  
All Heil, All Heil dem Bundesfest in Bremen!



## Die freie Hansestadt Bremen.

Von

Johann Beyer.

**D**en deutschen Radfahrern, die während der Bundesfesttage der zweitgrössten Seestadt unseres Vaterlandes ihren Besuch abstaten, davon zu erzählen, dass Bremen nicht nur als Handelsstadt, sondern auch in künstlerischer Hinsicht so viel des Interessanten und Schenswerten bietet, dass sich das bekannte Wort

Nord, Süd, Ost, West,  
Bremen 's best!

rechtfertigt, das soll der Zweck nachfolgender Plauderei sein.

Verlässt der Reisende den im modernen Renaissancestil mit reicher Ornamentik höchst geschmackvoll und praktisch angelegten Centralbahnhof, und tritt er auf den mit hübschen gärtnerischen Anlagen geschmückten grossen Bahnhofplatz, so fällt sein erster Blick auf ein Gebäude, das ihm im Anfange als ein rechter Stehimwege erscheint. Mit freudigem Erstaunen gewahrt er indes bald, dass dieser Bau sehr nützlichen Zwecken dient und aus weisen Gründen gerade hier seinen

Platz gefunden hat. Es ist die vortrefflich eingerichtete öffentliche Badeanstalt, in der sich der von der Reise Ermüdete der Wohlthat eines erfrischenden Bades erfreuen oder je nach Laune und Bedürfnis seine erschlafften Glieder im warmen Wannener oder römisch-irischen Dampfbade neu beleben kann. Von der Badeanstalt auf den Reinlichkeitsinn der Einwohnerschaft Bremens zu schliessen, liegt sehr nahe und ist vollkommen berechtigt, denn Bremen ist als reinliche und saubere Stadt weit und breit bekannt. Die Stadt macht einen überaus freundlichen, jeden Fremden anmutenden Eindruck. Überall frische Farben, spiegelblank geputzte Fensterscheiben und dahinter hübsche Vorhänge und die Kinder Floras in der mannigfachsten Abwechslung! Dieser gute Eindruck wird noch vermehrt, wenn der Fremde, nachdem er die breite Bahnhofsstrasse mit ihren vielen Hotels und Reklameschildern in allen Sprachen der Welt, die darauf hinweisen, dass sich hier die Absteigequartiere für die vielen Tausende von Auswanderern aus aller Herren Länder befinden, durch-

wandert hat und nun die unvergleichlich schönen Wallanlagen betritt!

Der mit Recht weit und breit berühmte Bremer Wall, der sich zwischen Alt- und Vorstadt einschleibt und die Altstadt, an der Weser beginnend und wiederum an der Weser endend, in einem weiten Bogen umspannt, ging aus dem Wall der alten Festung hervor. Es war im Jahre 1802, als Rat und Bürgerschaft der Stadt den Beschluss fassten, die

sämtlichen Brustwehren der alten Festungswälle, die, wie auch die übrigen

Festungswerke, schon längst nicht mehr der mächtig fortschreitenden Kriegskunst genügten und ihrem Verfall entgegen gingen, sowie die ganze Umgebung des Festungsgrabens — des heutigen Stadtgrabens — in Gartenanlagen und terrassenförmige Spaziergänge mit schattigen Ruheplätzen

und Lauben umzuwandeln. Zu diesem Zwecke trat sofort eine Verschönerungsdeputation zusammen und nahm die Angelegenheit energisch in die Hand. Durch die Festungsgräben zog man Dämme und stellte damit eine Verbindung der Stadt mit ihrer Umgebung her, während man die Wälle, die an manchen Stellen wüsten Schuttabladeplätzen glichen, und die den Wällen gegenüberliegende Seite des Grabens, die Contrescarpe, mit Bäumen und Büschen bepflanzte. Um das Gelingen des ganzen Werkes machte sich der ausgezeichnete

bremische Landschaftsgärtner J. Herm. Alb. Altmann, geb. am 15. August 1777, gest. am 13. Dezember 1837, hoch verdient. Er verstand es dadurch, dass er die viereckigen Bastionen der Festungswälle stehen liess, ihnen aber gefälliger Formengab, und durch weise Ausnutzung der alten Festungsgräben, durch reiche Abwechslung zwischen Wasser, Rasenplätzen, Busch- und Baumpflanzungen einen herrlichen Park zu schaffen, der, von Jahr

zu Jahr noch weiter ausgestaltet, heute seinesgleichen sucht. Ein Spaziergang durch die Wallanlagen, denen die an mehreren Stellen befindlichen alten holländischen Windmühlen einen eigenartigen Reiz verleihen, bietet auch für den verwöhntesten Geschmack mancherlei Interessantes. Eine Reihe von Denkmälern hat in den landschaftlich schönsten Partien

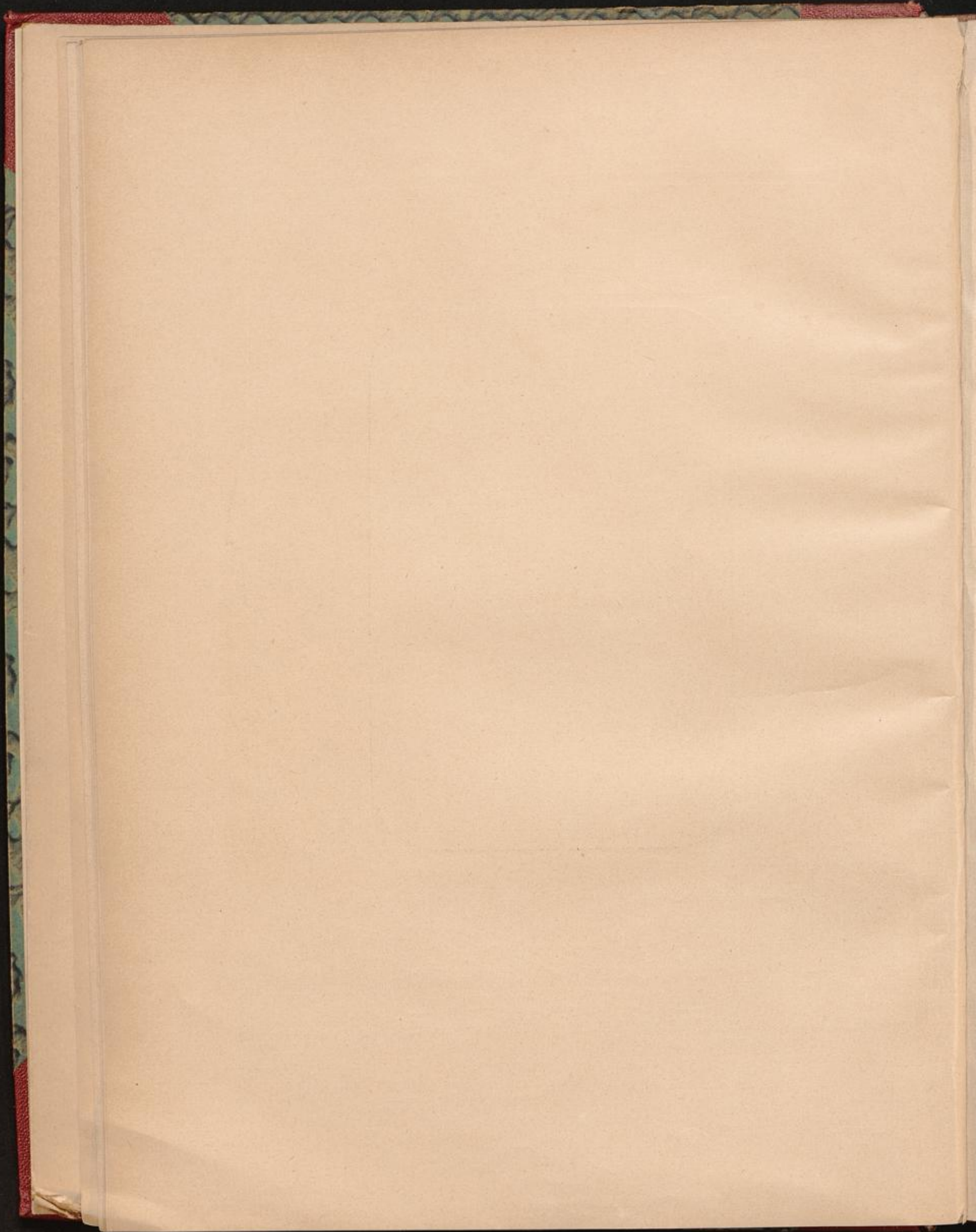


Wallpartie beim Osterthor.

ihren Platz gefunden. Dem bekannten Astronomen Olbers, gest. am 2. März 1840, hat man zehn Jahre nach seinem Tode auf der Osterthorsbastion eine Marmorstatue errichtet. Ihr Schöpfer ist der Bremer Bildhauer Carl Steinhäuser. Olbers ist von einem Mantel umhüllt und mit einem Fernrohr in der Hand dargestellt; Reliefs am Sockel deuten auf seine Tätigkeit als Arzt und Astronom, sowie auf die von ihm entdeckten Planeten Pallas und Vesta hin. Unweit des Herdenthors steht die ebenfalls von Steinhäuser geschaffene Vase, eine grosse



Theodor Boeckling Essen  
Vorsitzender  
d. Deutschen Radfahrer-Bundes



Marmorurne, an deren cylindrischer Fläche der Umzug der Klosterochsen, die nach altbremischer Sitte alljährlich zur Freimarktszeit zum Besten des Klosters (des Krankenhauses) verlost wurden, in Reliefs dargestellt ist. Dem Schöpfer des Walles, dem wackeren Altmann, hat die dankbare Stadt an seinem hundertjährigen Geburtstage auf der Doventhorsbastion ein Denkmal gesetzt. Es be-

dem Wege, den wir gekommen, vom Bahnhof aus durch das Herdenthor. Der Name Herdenthor erinnert uns an eine längst entschwundene Zeit, wo tagtäglich die Kühe und Schafe an dieser Stelle zum Thore hinaus auf die Weide trabten. Es gab zu jener Zeit noch recht viel nomadische Elemente in der guten Stadt. Nicht nur der Name Herdenthor, auch die Sögestrasse, die schmale



Wallpartie. Blick vom Altmanns-Denkmal.

steht aus einer Porträtbüste in Marmor von Diedr. Kropp, auf einer Sandsteinpyramide mit entsprechender Inschrift. Vom Hügel des Altmannsdenkmals aus hat man eine wunderschöne Fernsicht auf eine der herrlichsten Wallpartien mit dem Kriegerdenkmal im Hintergrunde, die wie ein grosser Garten vor dem bewundernden Auge liegt.

Vom Wall aus führen Strassen, die durch die alten Festungsthore angelegt sind, in die Altstadt, den ältesten Teil Bremens. Wir betreten ihn auf

Gasse, in die wir eintreten, erinnert lebhaft daran. Hier, wo sich heute das Bremer Leben zentralisiert und die moderne Jugend sich allabendlich ein Rendez-vous giebt, wanderten zu jener Zeit die Schweine (Sögen) auf ihre Weideplätze vor dem Thore hinaus. Wie schmutzig mag es damals in dem belebtesten Teile der Stadt ausgesehen haben! Wie viel Unordnung, ja Gefahren für die Gesundheit verursachten die aus- und einwandernden Viehherden! Die Strassenpolizei hatte, wie man

in alten Verordnungen liest, ihre liebe Not mit dem Vieh. In alten Pestordnungen wird davor gewarnt, „die Schweine nicht so viel in den Häusern, Zimmern und Kellern umherlaufen zu lassen“. Freilich, von alledem ist heute nichts mehr zu spüren. Elegante Schaufenster zu beiden Seiten der Strasse kennzeichnen die alte Schweinegasse als eine moderne Geschäftsstrasse vornehmen Stils. Das gilt auch von der Oberstrasse, in welche die Sögestrasse einmündet.

Hier herrscht den ganzen Tag über ein wirklich grossstädtisches Leben und Treiben.

Das prächtige Denkmal dort, wo die Oberstrasse beginnt, vor der Liebfrauenkirche, versetzt uns in die allerjüngste Zeit. Es ist das

Reiterstandbild Wilhelm I., das am 18. Oktober 1893, dem Geburtstag Friedrich III., in Gegenwart unseres jetzigen Kaisers in grossartiger Weise eingeweiht wurde. Auf 3 m hohem Sockel aus Syenit sitzt die Kolossalfigur des ersten deutschen Kaisers auf mächtigem Rosse, den Siegeskranz um das blosse Haupt gewunden. An den Seiten des Sockels hat der Schöpfer des Denk-

mals, der leider schon im vorigen Jahre verstorbene Professor Bärwald, die Kolossalfiguren des Neptun und der Brema, der Schutzgöttin der alten Hansestadt, angebracht. Das prächtige Denkmal legt ein rühmliches Zeugnis davon ab, dass die Bremer allzeit treu zu Kaiser und Reich gestanden und bei all ihren Kämpfen um die Freiheit ihrer Stadt

— und daran hat es wahrlich nicht gefehlt — niemals die Liebe zum grossen Vaterland verloren haben.

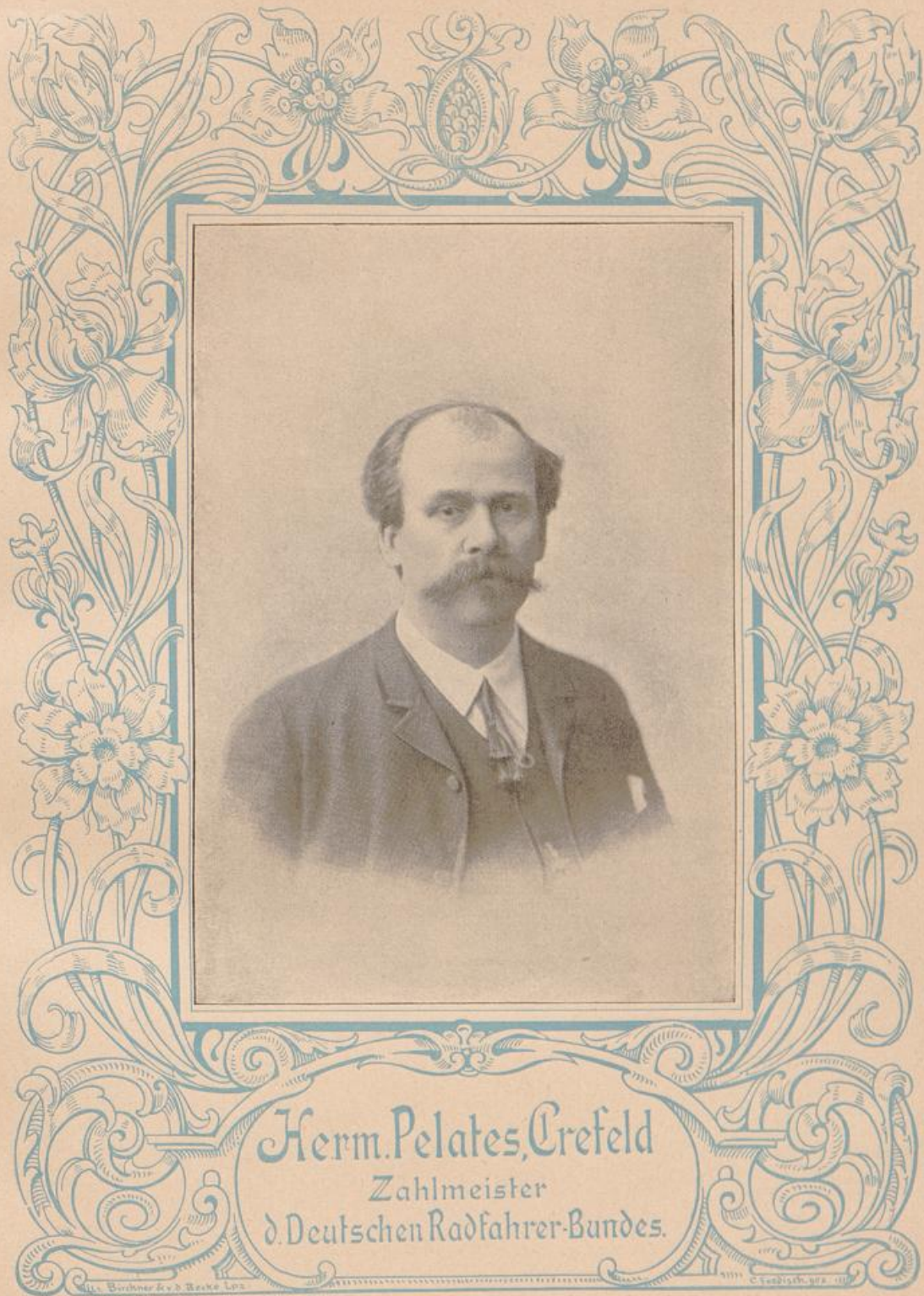
Wohl nirgends ist die Wiederaufrichtung des deutschen Kaiserreichs in den glorreichen Kriegsjahren 1870/71 freudiger begrüsst worden, als in Bremen.

Nur wenige Schritte führen uns vom Kaiserdenkmal, das die jüngste Vergangenheit Deutschlands glorifiziert, zum

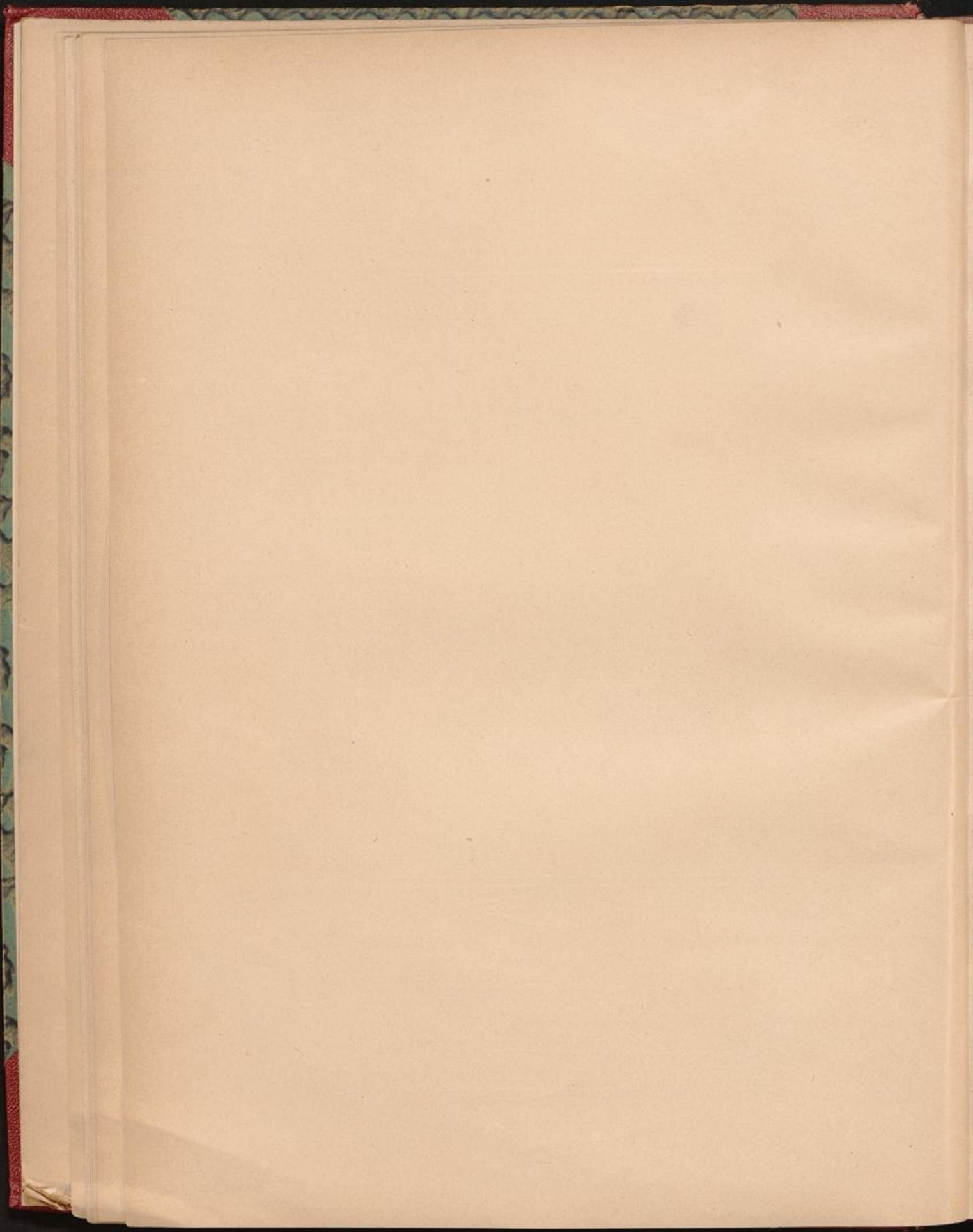
Marktplatz mit seinen ehrwürdigen Zeugen ruhmreicher Vergangenheit, dem Rathaus, dem Roland, dem Schütting und der Domkirche. Ein eigenartiges Bild, in dem sich historische Treue mit malerischer Schönheit vereinigt, bietet sich dem Beschauer dar: zur Linken das Rathaus mit seiner unvergleichlichen Fassade, ihm gegenüber der Schütting, das Versammlungshaus



Reiterstandbild Wilhelm I.



Herm. Pelates, Crefeld  
Zahlmeister  
d. Deutschen Radfahrer-Bundes.



der Handelskammer, das zur Zeit einer Renovierung seines Äusseren entgegengeht, im Hintergrund der altherwürdige Dom, neben ihm der moderne Prachtbau der Börse und in der Mitte des Platzes der steinerne Roland. Der Marktplatz ist der historische und monumentale Mittelpunkt der Stadt. Wie kaum in einer anderen Stadt zentralisieren sich hier die wichtigsten Gebäude. Betrachten wir

des Baumeisters Lüder von Bentheim in den Jahren 1609—1612. Ein eigenartiges Gepräge verleihen dem Bau die Bogengänge an der Südseite unter der wundervollen Fassade mit der darüber befindlichen phantastisch verzierten Galerie. Über dem dritten Pfeiler derselben, vom Kaiserdenkmal aus, befindet sich das Wahrzeichen der Stadt, eine Henne mit ihren Küchlein, von der



Das Rathaus.

unter diesen zuerst die Perle der Bremischen Gebäude, das Rathaus, den schönsten Renaissancebau Deutschlands.

Das Rathaus ist im Anfang des 15. Jahrhunderts aus Backstein im gotischen Stil erbaut. Aus dieser Zeit stammt der noch heute erhaltene Figureschmuck des Kaisers und der sieben Kurfürsten. Die berühmte, im reichen Geschmack der Renaissance ausgeführte Südfassade ist das Werk

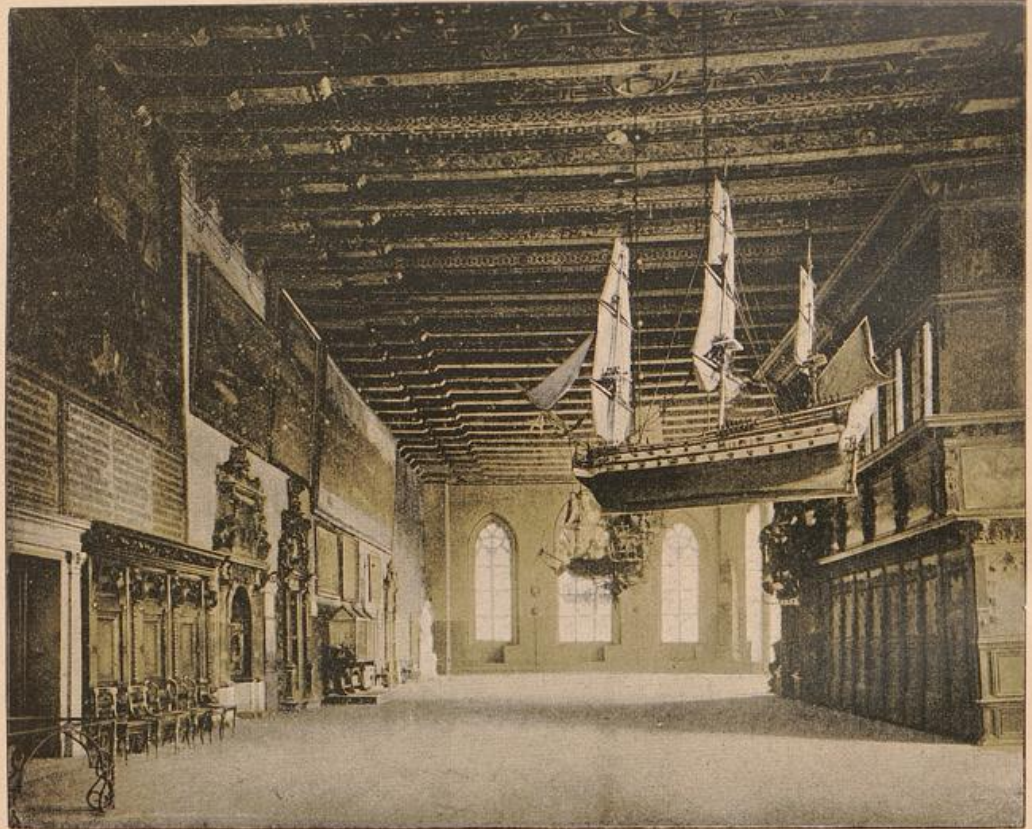
die Sage von der Entstehung Bremens erzählt. Ebenso reich und geschmackvoll wie das Äussere ist das Innere des Rathauses ausgestattet, ganz besonders die ehrwürdige Halle im ersten Stock.

Diese obere Rathauhalle repräsentiert einen der schönsten Säle Deutschlands, in dem sich schon manch bedeutungsvoller Staatsakt abgespielt hat. Der Saal ist ca. 40 m lang und 14 m breit und macht, weil er vollständig unmobliert

\*\*

ist, einen um so feierlicheren Eindruck. An der Decke, die mit den Bildnissen der deutschen Kaiser von Karl dem Grossen an bis Sigismund geschmückt ist, hängen Modelle alter Hanseschiffe, während die Wände mit alten Gemälden, Kaiser Karl den Grossen und den Bischof Wilehadus, die Gründer der Stadt und des Doms, alte Ansichten der Stadt, einen Walfisch in Lebensgrösse, der in der Lesum unweit des Städtchens Vegesack stran-

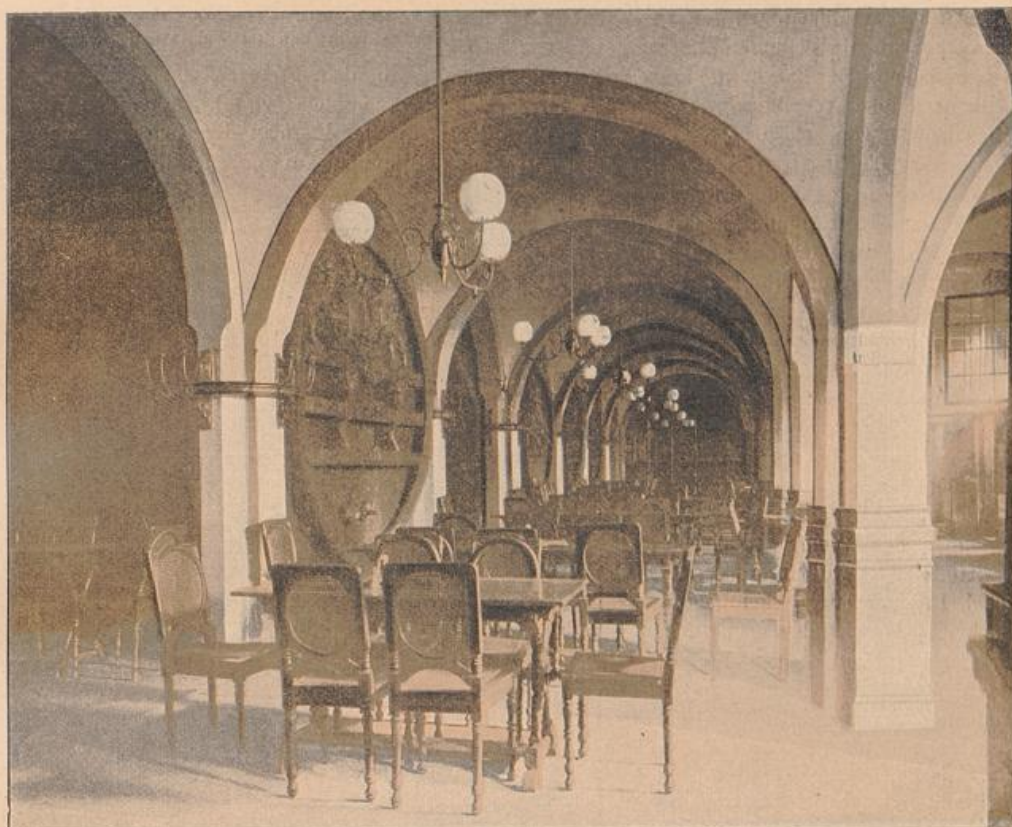
Vorgänge genau nach der Überlieferung naturgetreu veranschaulicht sind. Einen grossen Schatz besitzt die Halle in den wundervollen Schnitzereien der Wendeltreppe, die zur sog. Güldenammer an der südlichen Längsseite des Raumes hinaufführt. In der Rathaushalle hat auch das Denkmal des bremischen Bürgermeisters Johann Smidt seinen Platz gefunden. Was Bremen heute ist, das verdankt es diesem grossen Manne, dessen Name mit glänzen-



Obere Rathaushalle.

dete, sowie das Urteil Salomonis, zum Teil mit Inschriften in niedersächsischer Sprache darstellend, geschmückt sind. Können diese Gemälde in ihrer Naivetät keinen grossen Anspruch auf künstlerische Schönheit machen, so haben sie doch ein kunsthistorisches Interesse. Ein Kunstwerk ist dagegen das grosse Gemälde von Hüntten, die Schlacht bei Loigny am 2. Dezember 1870, wo die Bremer mitfochten, in reich geschnitztem Rahmen. Besonders interessant wird das Bild dadurch, dass die dargestellten

den Lettern in der Geschichte Bremens prangt Smidt, der über 50 Jahre bis zu seinem im Jahre 1857 erfolgten Tode der Regierung Bremens angehörte, ist der Gründer Bremerhavens und des bremischen Welthandels, der sich heute über alle Länder und Meere erstreckt. Seine Geschichte bedeutet die Geschichte der Stadt in der neuesten Zeit, und wenn der grosse Staatsmann an seinem siebenzigsten Geburtstage sagen konnte: „Die Zeiten sind unendlich besser geworden,“ so ist das sein



Der Ratskeller.

Verdienst. Ein Hauch der Vergangenheit umweht den Besucher der alten Rathaushalle, wenn das Sonnenlicht durch die hohen Spitzbogenfenster mit ihren zahllosen, bunt bemalten Scheiben auf die ehrwürdigen Zeugen vergangener Tage fällt, und es überkommt ihn ein Gefühl der Sehnsucht nach einer längst entschwundenen Zeit und ihrer Romantik, die uns modernen Menschen so fremd geworden ist: „Besser dünkt ja allen, was vergangen ist“. In dieser Stimmung steigen wir die Wendeltreppe hinab ins Erdgeschoss, um dem berühmten Bremer Ratskeller, bei uns kurz der Keller genannt, unseren Besuch abzustatten.

Der vielbesungene Weinkeller verdient seinen Weltruf. Nur edle, deutsche Weine vom Jahre 1622 an lagern hier in gewaltigen Fässern, die dem Eintretenden sofort ins Auge fallen. Gewaltige Eichenholzfässer mit kunstvollen Schnitzereien sind es, von denen allein die 4 in der „grossen Halle“, in die man zunächst eintritt, insgesamt 93 000 Flaschen fassen. Der Keller ist so alt wie das

Gebäude. Seit mehr als 6 Jahrhunderten hat der Rat von Bremen die Weinschankgerechtsame ausgeübt, daher erklärt es sich, dass im Keller die besten Gewächse in reiner Form zu finden sind. Der Keller gliedert sich in mehrere Abteilungen. An die bereits erwähnte „grosse Halle“, die unser Bild veranschaulicht, deren besondere Eigentümlichkeit eine Reihe kleiner Logementer, Trinkzellen für Leute, die sich abseits des Gewühls ungestört dem Genuße edlen Rebensaftes hingeben wollen, bildet, schliesst sich der vielbesuchte Echo- oder Flüstersaal an. Er führt seinen Namen davon, dass sich an seinem Gewölbe das leiseste Flüstern von einem Pfeiler bis zum gegenüberliegenden deutlich fortpflanzt. Der grösste Raum des Kellers ist der Bacchuskeller, an dessen äusserstem Ende der Gott des Weines auf einem Riesenfass von 40 000 Flaschen Inhalt seinen Thron aufgeschlagen hat. Das, wenigstens im Bild, weit und breit bekannte Bacchusfass ist reich verziert mit wertvollen Schnitzereien, darunter das Wappen der Stadt —

Schlüssel mit zwei mächtigen Löwen — und ein Weintrinker am Abend, um Mitternacht und am nächsten Morgen. Der Bacchuskeller ist dem Publikum für gewöhnlich verschlossen und nur während des Freimarkts, vom 21. bis 31. Oktober, in der Zeit, wo sich die strengen Bande der Sitte und Gewohnheit allemal gehörig lockern, geöffnet. Zur Besichtigung dieses, sowie der übrigen Räume des Kellers wird jedoch täglich wiederholt durch die Lohndiener des Kellers Gelegenheit gegeben. Interessant ist auch das Senatorenzimmer mit seinem herrlichen Gemälde der weinspendenden Brema vom Bremer Maler und Dichter Arthur Fitger. Von demselben Künstler stammen auch die Gemälde im sog. Bacchussaal, die die Sänger des Weins, Anakreon und Claudius, sowie Horatius und Scheffel, Brüderschaft trinkend, verherrlichen. Hier findet man auch unter vielen anderen Poesien die bekannten, gewöhnlich Luther zugeschriebenen Verse:

Wer nicht liebt Wein, Weib, Gesang,  
Der bleibt ein Narr sein Leben lang.

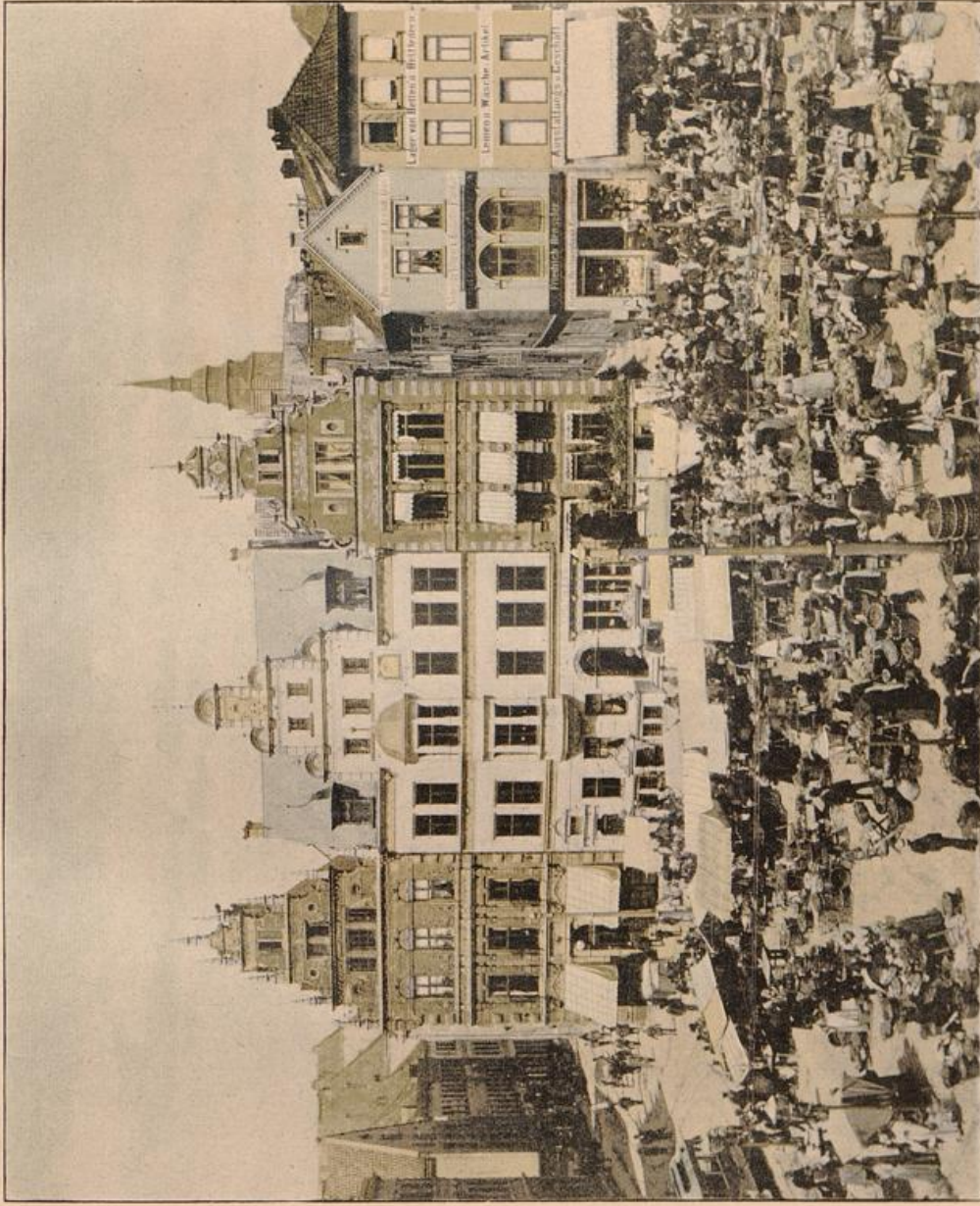
Die berühmten Apostelfässer, die nach den Namen der zwölf Jünger Jesu genannt sind, beherbergt der sog. Apostelkeller. Hier wie in dem angrenzenden, nach der berühmten Rose, einer Deckenmalerei aus dem 17. Jahrhundert, getauften Rosekeller lagern die ältesten Weine des Kellers, unter ihnen der weltberühmte Rosewein, 1653er Rudesheimer, von dem nach genauester Berechnung von Zins und Zinseszins ein einziger Tropfen die fabelhafte Summe von weit über 3000 Mark kostet. Dieser kostbare Saft wird nur bei ganz besonders feierlicher Gelegenheit kredenzt. Ja, „guter Wein ist ein gutes, geselliges Ding, und jedermann kann sich wohl einmal davon begeistern lassen“. Diese Weisheit Shakespeares wussten die Bremer von jeher zu würdigen, die seit uralten Zeiten zu manch feuchtfröhlichem Gelage hier zusammenkamen.

„Kellermeister, her mit dem Wein vom Rhein! Juchhe!  
Kellermeister, her mit dem Wein vom Rhein!“

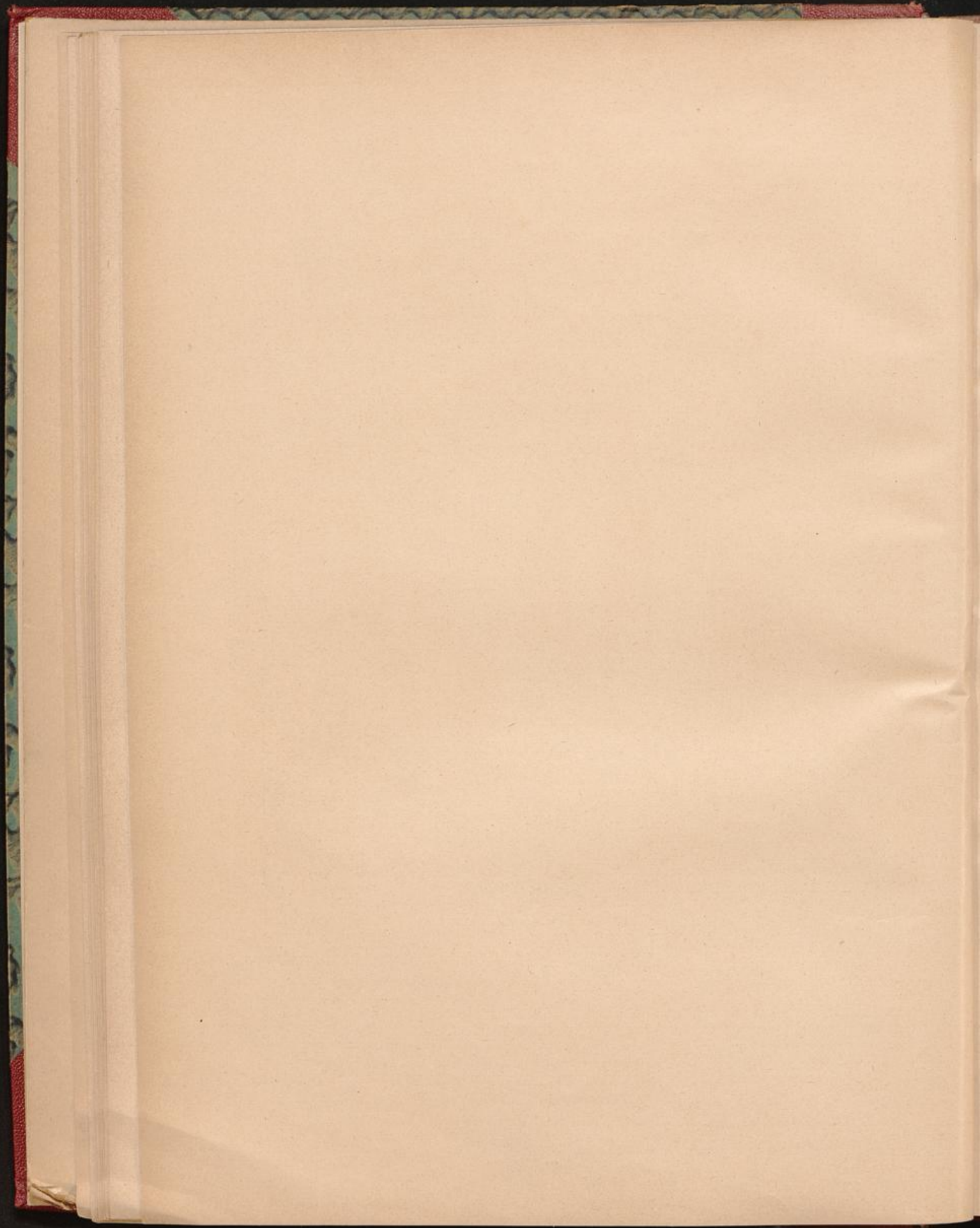
heißt es in dem Bremer Ratskellerlied von Karl Tannen, komponiert von J. Zech. Weinduft und Poesie in allen Räumen des Kellers. Eine traumselige Stimmung ergreift den Besucher des chr-



Roland.



Der Marktplatz.



würdigen Raumes, besonders wenn er die edlen Sorten des Kellers durchgekostet hat; sein Sinnen ergeht sich in Phantasien nach dem Vorbilde des berühmten Sängers des Bremer Ratskellers, Wilhelm Hauff: Der steinerne Roland betritt den Keller, um seiner alten Liebe, der Jungfrau Rose, seinen Besuch abzustatten. Doch halt! Uns nüchterne, moderne Menschen besucht der steinerne

sicht sieht vielmehr recht ehrbar aus, wie seine ganze, fast 6 m messende steife Gestalt. Er steckt in einem Ritterharnisch und trägt Schild und Schwert. Höchst sonderbar sehen seine spitzen Kniee aus. Die Bremer Jugend hat es deshalb nicht unterlassen können, ihn daraufhin anzusingen:

„Roland mit de spitzen Kne,  
Segg mal, deit di dat nich weh?“



Marktplatz mit Dom.

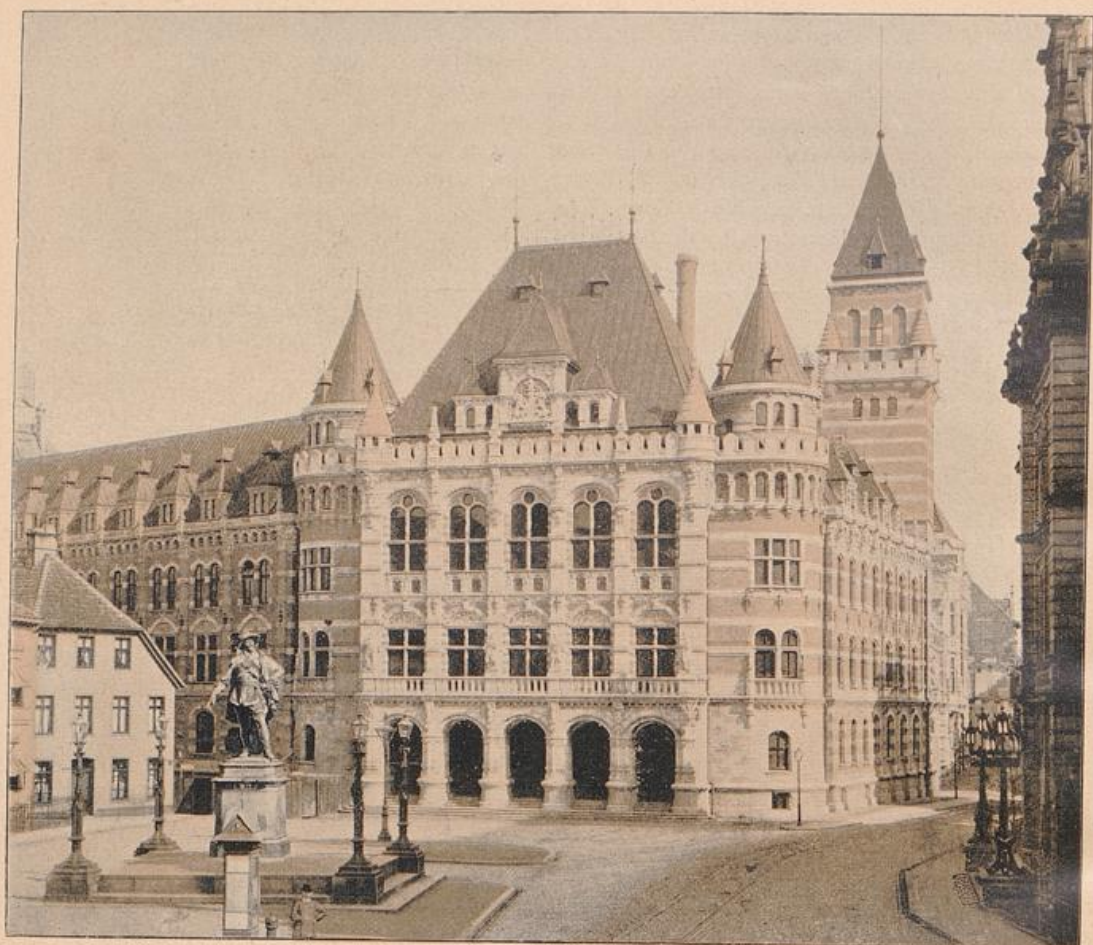
Riese nicht mehr, wir müssen uns schon bequemen, ihm unseren Besuch zu machen und, so schwer es uns fällt, den weinduftigen, poesieverklärten Keller zu verlassen.

Da steht er auch schon vor uns, „Roland der Ries' am Rathaus zu Bremen“, da „steht er im Standbild standhaft und — lacht,“ wie der Dichter sagt. Eigentlich lacht er nicht, wenigstens lacht er unserem schnöden Geschlechte nicht mehr zu, das so „elende Hütschen zimmert“. Sein Ge-

wie sie auch sein lockiges Haar in plattdeutscher Poesie verherrlicht hat:

„Roland mit de krusen Haar,  
Steist dar woll all dusend Jahr.“

Tausend Jahre ist er freilich noch nicht alt, aber alt ist er, das sieht man ihm an, sein Alter kommt dem des Rathauses gleich. Über seine eigentliche Bedeutung und seinen Ursprung sind sich die Gelehrten immer noch nicht klar, er gilt von jcher als das



Das Gerichtsgebäude.

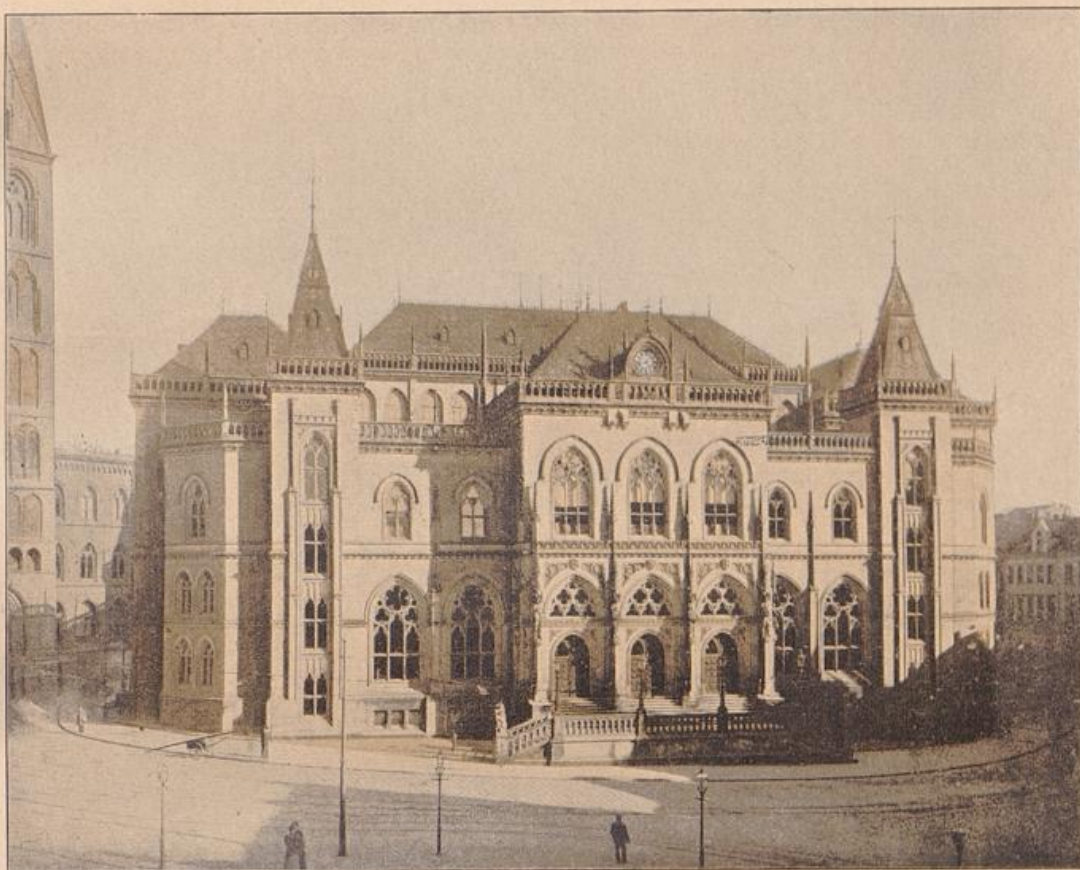
Sinnbild der bremischen Freiheit und ist als solches die in Stein verwandelte Seele des Marktplatzes. Vieles hat er erlebt, an allen Ereignissen der alten Hansestadt hat er innigen Anteil genommen, und immer ist er ehrenvoll behandelt worden. Nur einmal wäre es ihm beinahe schlecht ergangen. Es war zur Zeit der französischen Gewaltherrschaft in Bremen zu Anfang dieses Jahrhunderts. Die Franzosen räumten damals mit vielen überlebten, mittelalterlichen Dingen in der Stadt auf. Sie beseitigten die lästigen, den Verkehr hemmenden Einfriedigungen der öffentlichen Plätze, u. a. auch die steinerne Marktmauer, die das Innere des Marktplatzes umgab, und die alte Marktwache, ein Wachtlokal, in dem einige rotgekleidete Stadtsoldaten einquartiert waren. „Alle Gegenstände, welche den Markt obstruierten, sollten demoliert

und hinweggenommen werden.“ Dabei gingen sie aber in ihrem Eifer so weit, dass sie auch die Rolandstatue als Stehimweg abbrechen wollten, um das gewonnene Material dann à la construction des rigoles et égouts bei der Anlage der Gossen und Strassenkanäle zu verwenden. Man kann sich die Entrüstung der Bremer Patrioten denken, die diese barbarische Massregel hervorrief. Das ehrwürdige Sinnbild der bremischen Freiheit sollte demoliert und zum Bau der Strassenkanäle verwandt werden! Zum Glück hatte das Ministerium des Innern zu Paris so viel Einsicht und Kunstverständnis, dem Wunsche der Bremer zu willfahren und den Roland zu schonen. So blieb denn Roland stehen und hatte dazu die Freude, am Tage der Befreiung Bremens vom französischen Joche, am 5. November 1813, festlich mit frischem

Grün geschmückt zu werden, eine Sitte, die sich noch lange Jahre an dem Jahrestage der Befreiung erhalten hat.

Unweit der Rolandstatue steht ein Denkmal neueren Datums, der künstlerisch ausgeführte Wilhadibrunnen, auf einer uralten, lange für heilkräftig gehaltenen Quelle vor der Domkirche. Wilhadus, der Begründer des Bistums Bremen,

ihren prächtigen Mosaikbildern und ihrer kunstvollen Thür an der Marktseite einen höchst künstlerischen Eindruck, besonders im Vergleich zu den übrigen Kirchen der Stadt, die in ihrer äusseren Architektur ziemlich schmucklos gehalten sind. Der Dom hat eine wechselvolle Vergangenheit. Schon im Jahre 1043 wurde der Grund zum jetzigen Dom (vor ihm standen schon zwei hölzerne

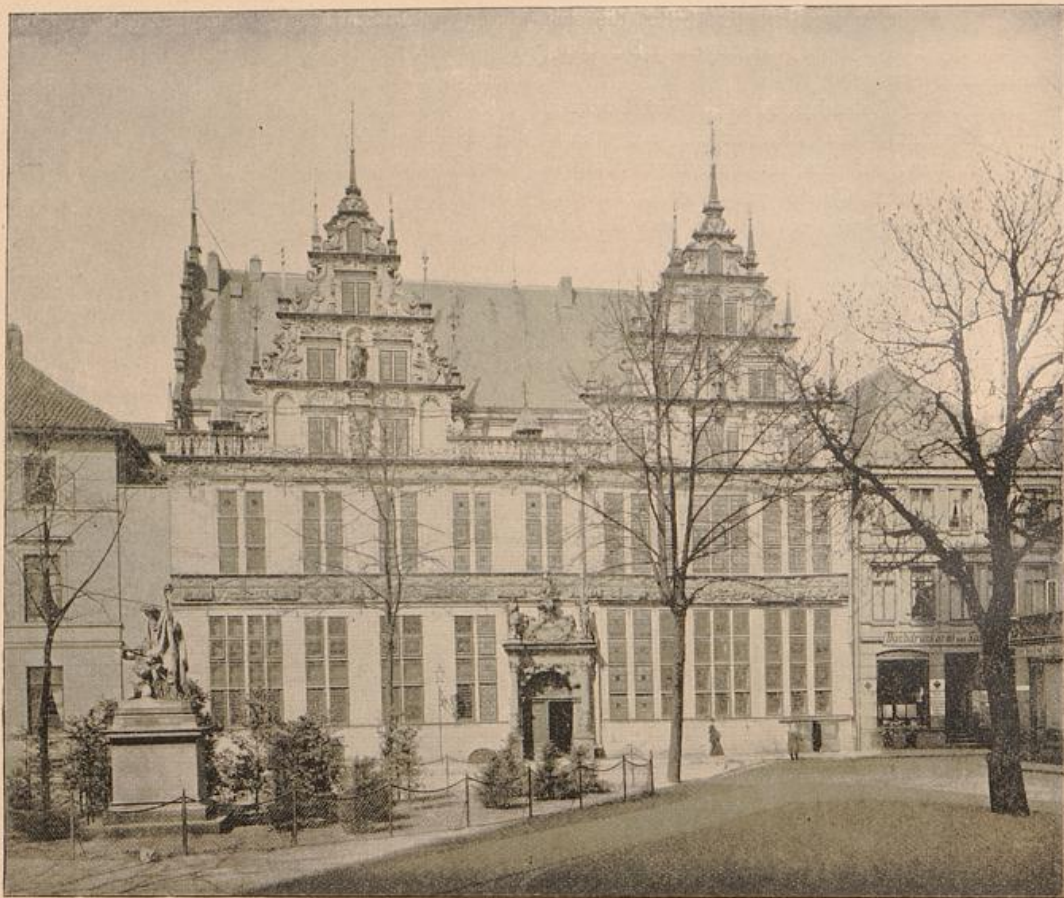


Die Börse.

trägt in seiner Linken Winkelmass und Maurerhammer zum Zeichen dafür, dass er den ersten Dom der Stadt erbaut hat. Auf seine Fürbitte bei Karl dem Grossen soll, so glaubte man in Bremen, die Stadt besondere Vorrechte vor anderen erhalten haben. Hinter dem Wilhadibrunnen hebt sich der mächtige Dom in imposanter Weise ab.

Die Domkirche macht in ihrer jetzigen, fast vollendeten Wiederherstellung mit ihren beiden stattlichen, im Jahre 1893 fertig gewordenen Türmen,

und eine Steinkirche nacheinander an derselben Stelle) vom Bischof Bezzelin gelegt, seine geschmackvolle Ausgestaltung als dreischiffige Pfeilerbasilika nach italienischem Vorbilde erhielt er aber erst durch den Erzbischof Adalbert von Bremen (1045 bis 1072), während er in den nachfolgenden Jahrhunderten allmählich ganz vollendet ward. Von den beiden alten Türmen stürzte der südliche im Jahre 1638 ein und lag bis auf die jüngste Zeit als Ruine da, während der nördliche, wenige Jahre



Das Gewerbehaus.

später vom Blitz getroffen, seine Spitze einbüsste, die man durch eine höchst unschöne, pfefferbüchsenartige Haube ersetzte. In dieser Gestalt hat der Dom bis zum Jahre 1886 gestanden. Erst den jüngsten Tagen war es vorbehalten, den Dom nach den Plänen des leider allzu früh verstorbenen Dombaumeisters Salzman dank der oft bewährten Opferwilligkeit der bremischen Bevölkerung in einer dem historischen Charakter entsprechenden Weise zu erneuern. Das Innere des Domes ist reich an kunstgeschichtlichen Denkmälern. Bemerkenswert sind ein uraltes Taufbecken, das einen der ältesten deutschen Bronzegüsse repräsentiert, das Relief an der Orgelempore, die prächtige Kanzel aus der Barockzeit, die schöne Glasmalerei der hohen Fenster und die wundervolle grosse Orgel. Im Anbau des Domes befinden sich die vortrefflichen Saalbauten des Künstlervereins, darunter der grosse Konzertsaal,

in dem die philharmonischen Konzerte abgehalten werden. Eine besondere Merkwürdigkeit des Domes ist der sog. Bleikeller mit mumienhaft zusammengetrockneten, infolge der eigentümlichen trockenen Luft dieses Raumes unverweslichen Leichen.

Der Dom liegt zwischen den drei freien Plätzen der Altstadt, dem Marktplatz, dem Domshof und der Domshaide, an denen sich, wie wohl in keiner anderen Stadt, die wichtigsten Gebäude, die ehrwürdigen Zeugen einstiger Grösse neben denen, die von der hohen Bedeutung der Stadt in der Gegenwart erzählen, befinden. Der Domshof, der grösste unter den drei Plätzen, wird von einer Reihe moderner Bauten eingefasst, unter denen namentlich die deutsche Bank besondere Beachtung verdient. An der Domshaide imponiert vor allem das neue Gerichtsgebäude, das im wirklichen Sinne des Wortes ein Justizpalast zu nennen ist. Davor, dem stattlichen Reichspostgebäude gegen-

über, hat ein Denkmal seinen Platz, das schon oft das lebhafteste Interesse der Fremden erregt hat, nämlich die Bronzestatue des Schwedenkönigs Gustav Adolf, die daran erinnert, dass Bremen manchen harten Glaubenskampf ausgefochten hat.

In unmittelbarer Nähe der historischen Monumentalbauten des Marktplatzes, des Rathauses und des Domes

erhebt sich der moderne Prachtbau der Börse. Er wurde in den Jahren 1861–1864 nach den Plänen des Baumeisters Heinrich Müller im gotischen Stile aufgeführt.

Figuren eines Schiffers, Landmanns, Bergmanns, Südseefahrers, Maschinenbauers und Künstlers schmücken die reiche Marktfassade, während der Domseite u. a. zwei

Figuren, den Land-

und Seeverkehr Bremens darstellend, künstlerischen Schmuck verleihen. Den grossen, freundlichen Börsensaal im Innern des Gebäudes schmückt ein grosses Gemälde: „Die Kolonisation der Ostseeprovinzen durch die Hansa“, sowie die Marmorstatue der Brema auf der Galerie. Betreten wir diese Galerie durch das Treppenhaus, so werden wir durch herrliche Gemälde von Arthur Fitgers Meisterhand

in hohe Verwunderung versetzt. Sie versinnbildlichen die Segnungen und die Gefahren des Seehandels. Ebenso künstlerisch und farbenprächtig ausgeführt sind die erst im Jahre 1890 entstandenen Ölgemälde an den Längsseiten der Galerie mit ca. 100 lebensgrossen Figuren, die die Ein- und Ausfuhrartikel des bremischen Welthandels in

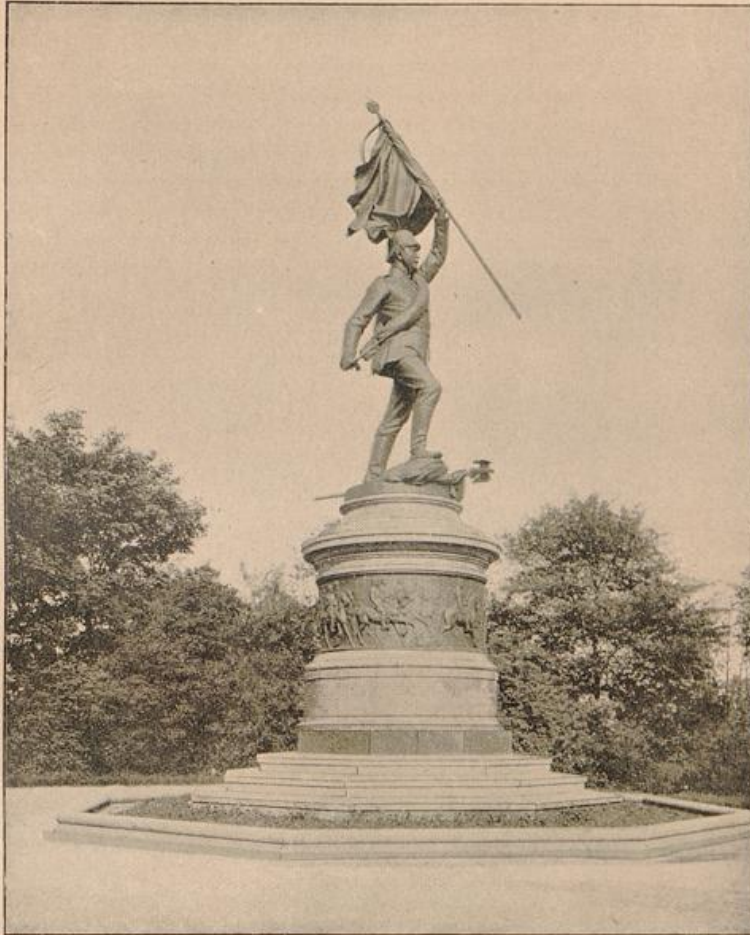
meisterhafter Weise veranschaulichen.

Durch einen breiten Durchgang, die Börsenpassage, ist das namentlich Geschäftszwecken dienende Börsen-Nebengebäude vom Hauptgebäude geschieden.

Am interessantesten ist der Besuch der Börse des Mittags von 1 bis 2 Uhr, wenn die kaufmännischen Geschäfte im Börsensaal abgeschlossen werden.

Die vom Markt abgehenden

Strassen, Langenstrasse (hier unter vielen alten Giebelhäusern das berühmte Essighaus mit seiner wertvollen, jetzt renovierten Fassade) und Wachtstrasse mit ihren vielen kleinen, schmalen Nebenstrassen, bringen noch einigermaßen das Strassenbild der Stadt vor etwa 100 Jahren in Erinnerung. Damals war es kaum möglich, ohne Lebensgefahr die engen, winkligen Strassen zu passieren. Überall geöffnete



Das Kriegerdenkmal.

Kellerlöcher mit schlecht verwahrten Verschlüssen, Vorbauten, Ausluchten und Erker — die Bremer Strassenregulierungs-Beamten wissen noch heute ein Lied davon zu singen! Die Häuser selbst mit ihren hohen, spitzen Giebeln hatten so viele Fenster, dass die Stadt damals den Namen „das gläserne Bremen“ erhielt, und die Franzosen, als sie zu Anfang dieses Jahrhunderts unsere Stadt heimsuchten, meinten, die „vitrea Brema, das gläserne Bremen, sei ein wundervoller Ort zum bequemen Plündern und Einbrechen.“ Dennoch boten die Strassen ein freundliches Bild, weil sie fast alle mit schattigen Bäumen bepflanzt waren. Wir malen uns in unserer Phantasie einen Sommerabend jener Zeit aus, wo die Bewohner im Schatten der Bäume auf steinernen Bänken sassen, ihr Pfeifchen rauchend und mit dem Nachbar plaudernd, während sich die Jugend fröhlich auf der Strasse tummelte.

Das war die „gute, alte Zeit“. Von der neuen Weserbrücke aus, die in ihrer altertümlichen Architektur, besonders in ihren imposanten Thorbögen an das alte Brückenthor in der Wachtstrasse mit der bedeutungsvollen Inschrift: „Conserva, domine, hospitium ecclesiae tuae — Erhalte, Herr, die Herberge Deiner Kirche,“ erinnert, hat man einen malerischen Blick über die alte Stadt mit ihren vielen Speichern am Ufer der Weser.

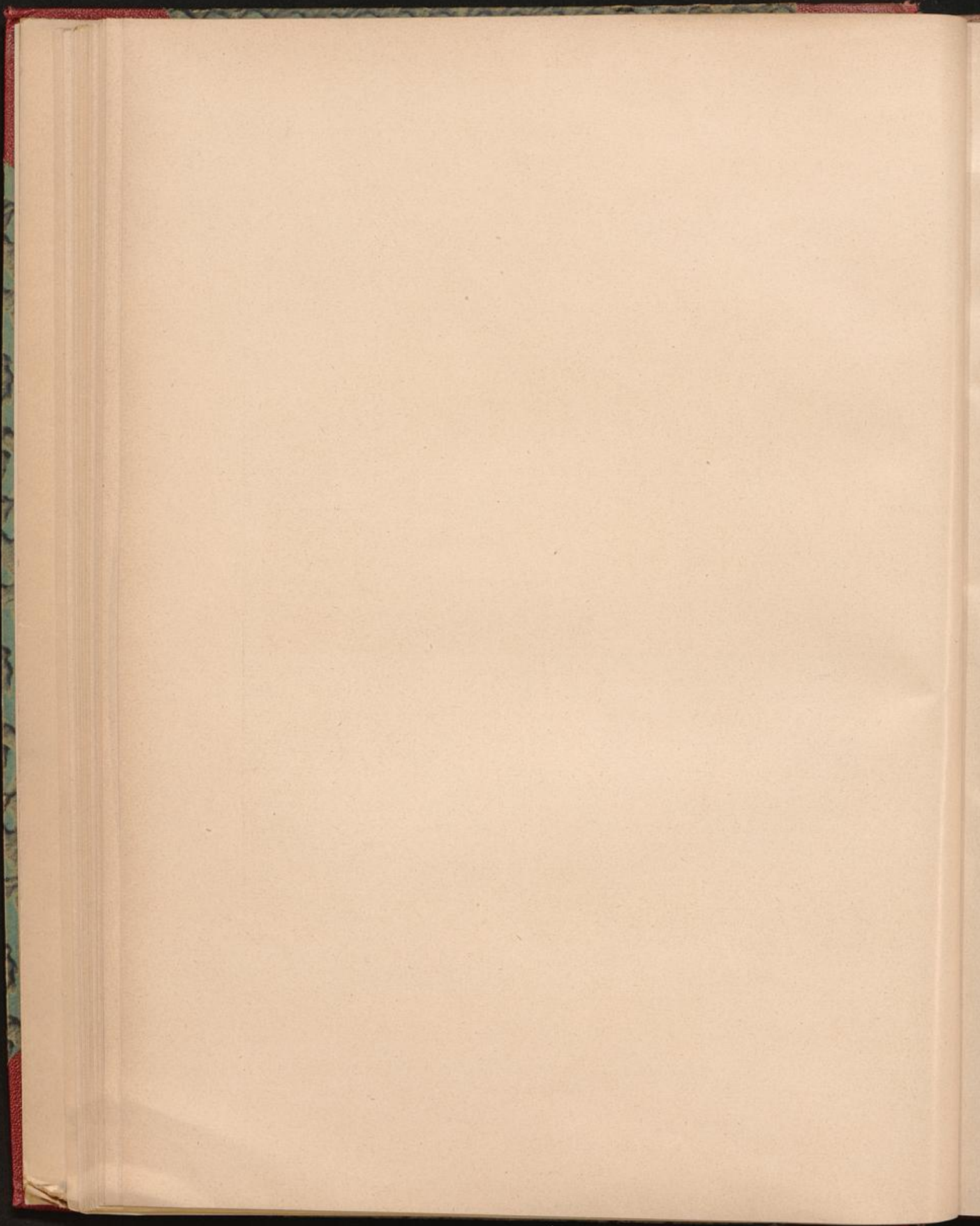
Doch genug der Erinnerungen! Wir begeben uns vom Markt aus durch die verkehrsreiche Oberstrasse, vorüber an der Ansgariikirche mit dem höchsten Turm der Stadt zum Gewerbehaus, dem früheren Krameramtshaus an der Ansgariithorstrasse, einem der ältesten Gebäude Bremens, das durch seine reiche, an das Rathaus erinnernde Renaissancefassade zu den ersten Sehenswürdigkeiten Bremens gehört. Der schöne Bau wurde

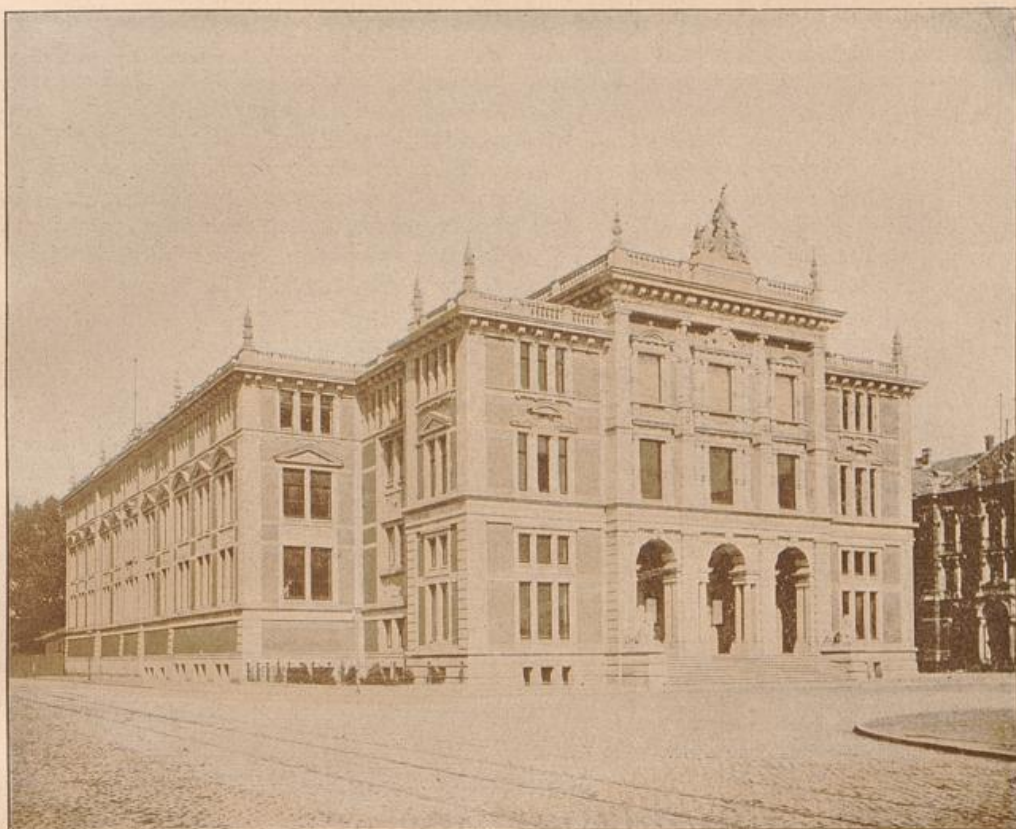


Der Freihafen.



Gruppe aus dem Museum. Battakhaus auf Sumatra.





Das Museum. Ansicht des Gebäudes.

im Jahre 1619 als Gildehaus der Gewandschneider und Tuchhändler errichtet, ein beredter Zeuge der hohen Blüte des Handwerks in jener Zeit, der indessen die vielen Zunftstreitigkeiten und „Bönhasenjagden“ nicht gerade zur Zierde gereichen. Jetzt ist das Haus Staatseigentum und Sitz der Gewerbekammer und als solcher der Mittelpunkt der Bestrebungen zur Förderung des mächtig aufblühenden bremischen Gewerbes. Im architektonisch schönen, mit Gemälden geschmückten Innern des Gewerbehäuses befindet sich ein grosser Saal, der in zahlreichen Darstellungen auf einem Bilderfries die Geschichte der Entwicklung des Gewerbes veranschaulicht. Auch der Kaisersaal mit den Bildnissen der deutschen Kaiser ist sehenswert. Vor dem altertümlichen Gebäude steht das Ansgardenkmal, das den Apostel des Nordens verherrlicht, eine Marmorstatue von Steinhäuser.

Dass Bremen treu zu Kaiser und Reich hält, hat uns bereits das Denkmal Kaiser Wilhelms I. gezeigt, ebenso eindringlich spricht davon das

Kriegerdenkmal auf einer ehemaligen Wallbastion, unweit des Ansgariithors, zu dem wir vom Gewerbehause durch die Ansgariithorstrasse in wenigen Schritten gelangen. Es wurde am 5. Dezember 1875, dem Jahrestage des Einzugs des Bremer Bataillons in Orleans, eingeweiht. Es stellt einen jungen Krieger mit der Fahne in der Hand dar, ein Meisterwerk des Bildhauers Robert Keil in Berlin. Reliefs am Sockel versinnbildlichen den grossen Krieg von 1870/71, und die im Sockel eingegrabenen Namen der gefallenen Bremer Krieger bezeugen, dass bei der Einigung des deutschen Vaterlandes auch bremisches Blut geflossen ist. Bremen hat von jeher, das beweist seine tausendjährige Geschichte, bei aller Pietät für die Werke der Vorfahren und bei aller Sorge um die Erhaltung seiner oft bedrohten Selbständigkeit stets ein reges Interesse an dem politischen und kulturellen Leben Deutschlands gewahrt. Diesen Ruhm hat selbst Napoleon Bonaparte den Bremern nicht absprechen können. Obschon er die im Jahre 1810

seinem grossen Reiche einverleibte Hansestadt „la bonne ville de l'empire“, die gute Stadt des Kaiserreichs, nannte, musste er bald einsehen, dass „die gute Stadt Bremen,“ wie er selbst sagte, die schlecht gesinnteste seines Kaiserreichs war. Bremen hat sich auch niemals zurückgezogen, wenn es hiess, Opfer zu bringen im Interesse des grossen Vaterlandes. Das hat es durch seinen Zollanschluss an das Reich bewiesen.

Der Zollanschluss machte die Herstellung eines grösseren Hafens, des Freihafens, notwendig, zumal die vier vorhandenen kleinen Häfen für den stetig wachsenden Verkehr nicht mehr ausreichten. Der Freihafenbau hat ca. 30 Millionen Mark gekostet und wurde vollendet im Jahre 1888 unter Leitung des Oberbaudirektors Franzius, des um Bremen hochverdienten genialen Mannes, der auch das Riesenwerk der Weserkorrektur unternommen, das einen Kostenaufwand von über 30 Millionen Mark verursachte. Der Freihafen, zu dem man vom Kriegerdenkmal aus über den Wall in kurzer Zeit gelangt, ist über 2000 m lang, ca. 120 m breit, über 6 m tief und von mächtigen, auf eingerammten Pfählen ruhenden Kaimauern eingefasst. Seine beiden Längsseiten sind mit massiven Speichern und Schuppen bebaut, an denen die Eisenbahngleise entlang laufen, um den Verkehr zwischen Freibezirk und Bahnhof zu vermitteln. Eine stattliche Reihe hydraulischer Kräne dient zum Laden und Löschen der Schiffe, zu denen seit einigen Jahren auch grosse Dampfer des Norddeutschen Lloyd gehören. Das eigentliche Gebiet dieser grössten Schifffahrtsgesellschaft der Welt, mit der das Aufblühen des bremischen Welthandels aufs innigste verknüpft ist, ist Bremerhaven. (Vergl. unsern Artikel: „An den Fluten der Nordsee“.)

Interessante Modelle des Freihafens und der Weserkorrektur befinden sich im zweiten Stockwerk des Museums, das man mit der durch Elektrizität getriebenen Strassenbahn, der sich Bremen schon seit Jahren erfreut, vom Freihafen aus bald erreicht.

Das Museum, in nächster Nähe des Centralbahnhofs gelegen, ist eine Sehenswürdigkeit allerersten Ranges. Es verdankt seine Entstehung der Handels-Ausstellung, einem Teile der grossen nordwest-deutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung im Sommer 1890; der grosse Erfolg dieser Handels-Ausstellung legte den Wunsch nahe, die vortrefflichen, eigenartigen Sammlungen in einem massiven Gebäude der Stadt dauernd zu erhalten. Und der

Wunsch wurde erfüllt. In verhältnismässig kurzer Zeit war, zur Hälfte aus freiwilligen Beiträgen entstanden, die Summe von 800 000 Mark zusammengebracht, so dass der Bau im Jahre 1892 begonnen und im Jahre 1895 vollendet wurde. Die ziemlich schlichte Aussenseite des Museums, dessen Portal an den Seiten mit den Büsten Darwins und Humboldts geziert ist, lässt den reichen, prächtigen Inhalt kaum vermuten. Der Eindruck, den der Eintretende empfängt, ist ein überaus grossartiger. Bei der Aufstellung der zahlreichen Objekte ist man bestrebt gewesen, den wissenschaftlichen Charakter zu wahren und doch dem Verständnis des Laien möglichst entgegen zu kommen. Deshalb sind die Objekte nicht in systematischer, für den Laien langweiliger Ordnung, sondern in interessanten, lebensgetreuen Gruppen zusammengestellt. Dazu kommt ein reicher plastischer und malerischer Schmuck, so dass das Bremer Museum wohl kaum seinesgleichen hat. Unsere Museumsbilder veranschaulichen einige der schönsten ethnographischen Gruppen aus dem Lichthofe, dem prächtigsten Teile des Gebäudes. Das eine Bild mit der kegelförmigen Hütte stellt eine Ansiedelung des Negervolkes der Maschukulumbe am Sambesi dar. Vor der aus Hirsstengeln erbauten kegelförmigen Hütte stehen zwei Neger, von denen besonders der Mann durch seine merkwürdige Haartracht auffällt. Der Schädelbaum mit den Schädeln erschlagener Feinde auf der einen Seite der Hütte, das Ruderboot auf der anderen, sowie verschiedene Geräte geben Aufschluss über das Leben dieser Leute. Ebenso interessant ist die Gruppe der Battaks, die das dritte Bild veranschaulicht. Die Hütte dieser auf Sumatra lebenden, auf einer ziemlich hohen Kulturstufe stehenden Menschen ist auf Pfählen erbaut und mit kunstvollen Flechte- reien geschmückt. Ausser diesen beiden Gruppen hat noch eine ganze Reihe anderer, zum Teil ethnographischer und zum Teil solcher, die Handelsprodukte veranschaulichen, Aufstellung gefunden. Vortrefflich ist z. B. die Baumwolle veranschaulicht. Man sieht eine Baumwollernte, die Verschiffung und die Verarbeitung dieses wichtigen Handelsartikels in lebensvoller Gruppierung, unterstützt durch herrliche Gemälde, die in der Art unserer grossen Panoramen den landschaftlichen Charakter illustrieren. Alle Handelsartikel sind in ähnlicher Weise ausgestellt, in sehr gelungener Weise u. a. Indigo, Schellack, Jute, Salpeter, Petroleum und Tabak. Natur und Kunst (Malerei und Modelle) geben ein ebenso interessantes wie lehrreiches Bild

von dem Handel Bremens, der die Welt beherrscht. Ausser dieser sogenannten Handels-Ausstellung enthält das Erdgeschoss eine sehr lehrreiche Fischerei-Ausstellung und ein schönes Aquarium. Auch eine reichhaltige Sammlung von Produkten aus den afrikanischen Besitzungen Deutschlands enthält diese Abteilung des Museums. Eine sehr interessante Gruppe charakterisiert hier das deutsch-afrikanische Schutzgebiet, die Station

Höchst befriedigt wird jedermann das Museum verlassen. In nächster Nähe des Museums liegt die neu erbaute Stadtbibliothek, im Stil des Rathauses errichtet, die in ihrem geschmackvoll eingerichteten Innern einen grossen Schatz von Werken aller Wissenschaften und sehr wertvolle Handschriften birgt. Stadtbibliothekar ist der bekannte Dichter und Schriftsteller Prof. Dr. Heinrich Bulhaupt.



Gruppe aus dem Museum. Ansiedelung der Maschukulumbé am Sambesi.

Moschi am Kilimandscharo. Eine Truppe von Sudanesen steht marschbereit vor der Station, während im Vordergrund ein schwarzer Soldat, feldmarschmässig ausgerüstet, in zärtlicher Weise Abschied von einem Negermädchen nimmt. In den beiden oberen Stockwerken befinden sich die überaus reichhaltigen natur- und prähistorischen Sammlungen. Von den letzteren sind besonders ein Steinkistengrab aus der Gegend von Buxtehude, sowie die Nachbildung eines römischen Bohlwegs aus dem Moore recht interessant.

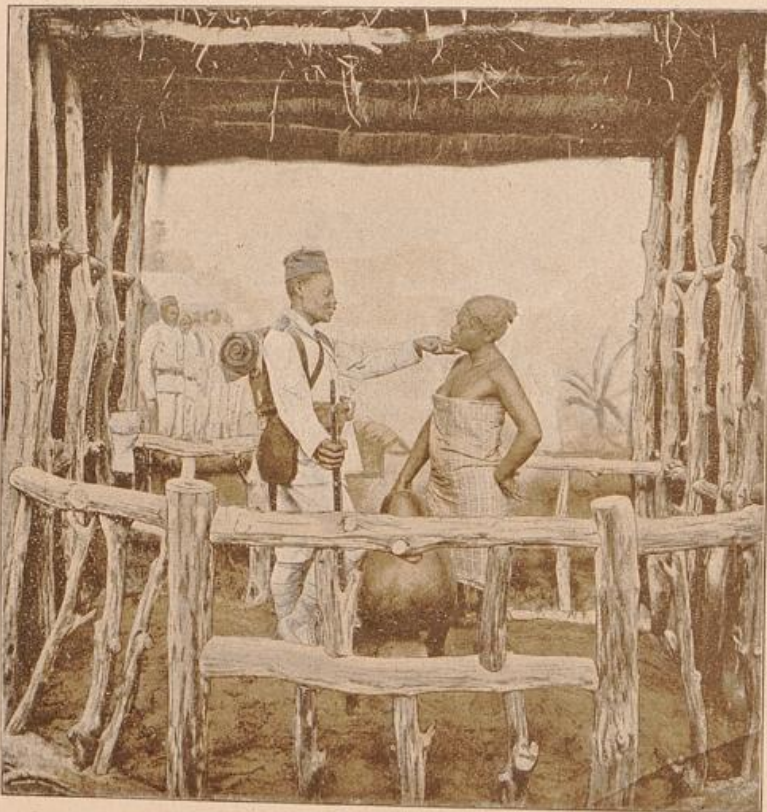
Nachdem wir somit die wichtigsten Gebäude und Sehenswürdigkeiten der alten Hansestadt in Augenschein genommen, wird eine Erholung durch den Besuch der freundlichen Vorstädte sehr am Platze sein. Die Vorstädte sind sehr weitläufig angelegt, was darin seinen Grund hat, dass jeder Bürger Bremens nach dem Besitz eines eigenen Hauses strebt, das er, wenn möglich, allein bewohnen kann. Die vielen Gärten dieses Stadtteils haben Bremen den Namen einer Gartenstadt gegeben, den es mit Recht verdient. Die Einwohner

Bremens besitzen viel Sinn für Naturschönheiten und Naturgenuss. Schon in alter Zeit gab es in der Stadt grosse, schöne Gärten, besonders in der Neustadt, die man in jüngster Zeit wieder mit schönen Anlagen geschmückt hat. In diesen Gärten, die auch ausserhalb Bremens in gutem Ruf standen, herrschte an den Sommernachmittagen ein fröhliches Leben und Treiben, wie man es heute noch in den vielen, rings um die Stadt herum angelegten Gemüsegärten beobachten kann. Die Kinder übten sich dort in allerlei ländlichen Beschäftigungen und bildeten ihren Natursinn durch die Beobachtung der Natur und ihrer geheimnisvoll schaffenden Kräfte. Die berühmtesten Naturforscher Bremens, ein Olbers, ein Treviranus, haben den schönsten Teil ihrer Kindheit in solchen Gärten verlebt.

Diese Eigenart der Bremer findet ihren Ausdruck besonders in dem weit und breit berühmten, von Einheimischen wie Fremden gleich hoch geschätzten Bürgerpark. Der herrliche, viel bewunderte Park verdankt seine Entstehung dem

deutschen Bundesschiessen im Jahre 1865, das den Wunsch nahe legte, auf dem Festplatze, der Bürgerweide, dauernd einen Park anzulegen. Dieser Wunsch begegnete der lebhaftesten Anteilnahme der Einwohnerschaft Bremens. Und es bethätigte sich wieder einmal der bremische Gemeinsinn und die Opferwilligkeit der wohlhabenden Bürger in glänzendster Weise. Die ganze grossartige Anlage des Parks auf einem höchst ungünstigen, sumpfigen Boden ist aus freiwilligen Beiträgen Bremer Bürger hervorgegangen und wird bis auf den heutigen Tag durch diese unterhalten und von Jahr zu Jahr verschönert. Was der Park bis jetzt gekostet hat, zählt nach Millionen. Die Anlage des Parks gelang nach den Plänen des genialen Landschaftsgärtners Wilhelm Benque so vorzüglich, dass sie sich den bedeutendsten Schöpfungen der Landschaftsgärtnerei als gleichwertig zur Seite stellen kann. Der Nachfolger Benques ist der im Geiste seines Meisters weiter schaffende Parkdirektor Carl Ohrt. Den schönsten Anblick gewährt der Park, wenn man ihn, vom Bahnhof kommend, betritt. Da

fällt sofort das im reichen modernen Stil errichtete kolossale Parkhaus ins Auge, dessen Bau im Jahre 1890, als die nordwest-deutsche Gewerbe- und Industrie-Ausstellung auf dem Areal des Bürgerparks stattfand, durch die hochherzige, reiche Geldspende eines wohlhabenden Bremer Kaufmannes, mit Namen Deetjen, ermöglicht wurde. Das Parkhaus hat riesige Dimensionen, u. a. einen grossen Konzertsaal mit mächtiger Kuppel. In dem grossen Konzertgarten, von dem man einen hübschen Blick auf den davor befindlichen Hollersee mit seiner schönen Umgrenzung hat, finden gegen 6000 Menschen Platz. Im schönsten Teile des Parkes, am Emmasee, liegt das Kaffeehaus, der Lieblingsaufenthalt der Bremer Familien, dessen



Gruppe aus dem Museum. Aus dem deutsch-afrikanischen Schutzgebiet.

geschmackvoller Neubau bald vollendet sein wird. Der steinerne Emmasitz am See belehrt durch in Stein gemeisselte Inschriften darüber, was Geschichte und Sage von der Gründung des Bürgerparks berichten. Hier liest man auch, für wen die herrlichen Parkanlagen geschaffen sind:

Für Herr und Gesind,  
Mann, Weib und Kind,  
Zu Nutz und Freud'  
Auf alle Zeit.

Die vielen geschmackvoll angelegten Wasserzüge des Parks mit hübschen Brücken geben der ganzen Anlage ein überaus anmutendes Gepräge. Die Brücken sind zum Teil von hoher architektonischer Schönheit, so die Melchers- und Rickmersbrücke, die nach den Namen ihrer Stifter genannt sind. Auch ein Wildgehege mit zahmen Hirschen und Rehen beherbergt der Park, und ein Aussichtsturm in der Nähe der Meierei gestattet einen weiten Blick über die ganze Anlage in ihrer mannig-

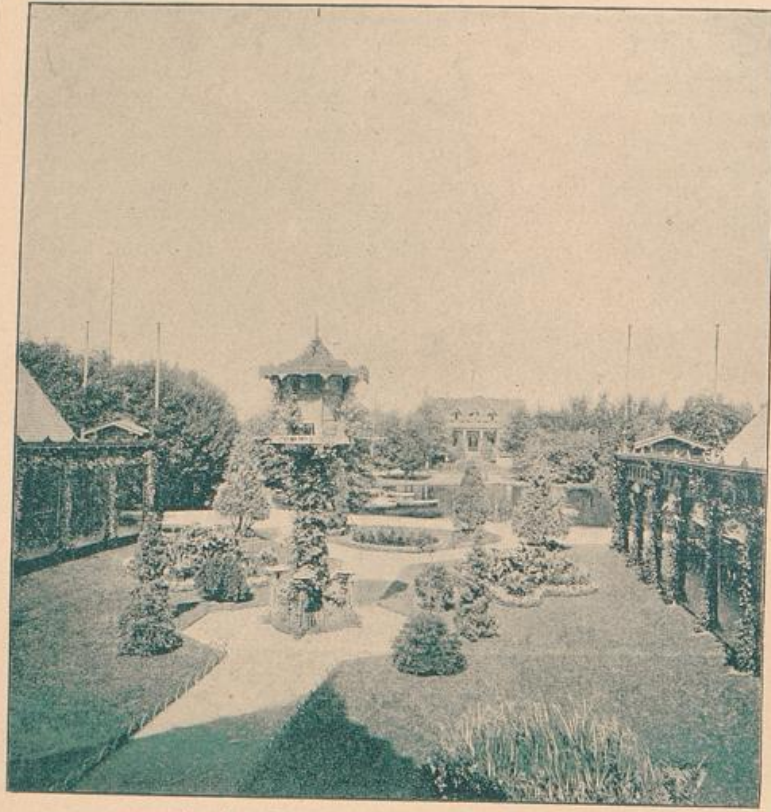


Aus dem Bürgerpark: Das Parkhaus.

Ebenso gern wird die Meierei, im neueren Teile des Parks gelegen, besucht. Das im Schweizerstil erbaute Haus, dessen freundliche Veranden zum Besuch einladen, dient vorzugsweise milchwirtschaftlichen Zwecken und enthält ausserdem eine vorzügliche Restauration. Ein wirkliches Idyll bietet der Meiereigarten mit seinem hübschen Blick auf den von zahlreichen Booten belebten Meiereisee. Der Garten ist während der ganzen schöneren Jahreshälfte mit köstlichen Blumen geschmückt.

faltigen Abwechslung von Wald und Wiese, Laub- und Nadelwald, Alleen und schattigen Laubgängen. Es ist nicht möglich, in einer kurzen Schilderung auf alle Schönheiten des Parks aufmerksam zu machen. Landschaftliche Schönheiten lassen sich besser geniessen als beschreiben, deshalb versäume niemand, den Bremer Bürgerpark selbst aufzusuchen.

Wir sind mit unserer Betrachtung zu Ende. Natürlich will diese kurze Schilderung keinen An-



Aus dem Bürgerpark: Der Meiereigarten.

spruch auf Vollständigkeit erheben, sie beabsichtigt nur, als Plauderei den deutschen Radfahrern ein Bild zu geben von der charakteristischen Schönheit einer der ältesten Städte Deutschlands und der

besonderen Eigenart ihrer gastlichen Bewohner, die allen Anhängern der edlen Radfahrkunst ein herzliches „All Heil!“ entgegenbringen.





Arno Giede

Brandenburg 9/11

Vorsitzender des Bundes-Sport-Ausschusses  
für 1896/97.

## Die Abteilung für Wanderfahren, Auskunfts- und Gasthauswesen vom Sport-Ausschuss des Deutschen Radfahrer-Bundes.

**Z**weifellos ist bei der gewaltigen Entwicklung, welche der Radsport in neuerer Zeit genommen hat, die Pflege des Wanderfahrens von grösster Wichtigkeit für eine Vereinigung von Radfahrern. Diese von allen einsichtigen Männern längst anerkannte Thatsache hat auf dem vorjährigen Bundestage die Teilung des bisher in einer Person vereinigten Amtes des Tourenfahrwarts gezeitigt, und es sind zwei neue Amtsstellen geschaffen worden, von denen sich die eine mit dem Strassen-Wettfahren, der Tourenprämierung und dergl. befasst, während die andere das eigentliche Wanderfahren, also die Aufklärung der Strassen, Schaffung grundlegender Wegweiser (Tourenbücher) und Kartenwerke, ferner die Regelung der Zollschwierigkeiten bei Überschreiten der Landesgrenzen, Schaffung von Verkehrserleichterungen mannigfacher Art, Auskunftserteilung, die wichtige Bestimmung und Kontrolle über die Bundes-Gasthäuser und all das sonstige gewaltig grosse Arbeitsfeld zu besorgen hat. Deshalb ist sie für die Allgemeinheit der Bundesmitglieder von grösster Bedeutung.

Man kann wohl mit Recht sagen, dass diese letzterwähnte Abteilung gewissermassen das Rückgrat unserer grossen Vereinigung bildet; dass von ihrer Tüchtigkeit und Thätigkeit Blühen und Gedeihen des Bundes in hervorragender Weise abhängig sind.

Noch ist die Dauer ihrer Amtsführung eine kurze, und schon beginnen allerwärts die Früchte einer segensbringenden Thätigkeit zu reifen. Die amtlichen Bekanntgaben reden eine klare, zielbewusste Sprache, die getroffenen Massnahmen zeugen von grossem Verständnis für das, was not thut und nutzbringend ist, so dass zu hoffen ist, die Arbeit werde unseren Bundesmitgliedern zum Segen gereichen.

Wohl waren arbeitsfreudige und arbeitsfähige Mitglieder im Bund jederzeit vorhanden; die Schwierigkeit, sie zum rechten, nutzbringenden Schaffen zu vereinigen, lag vor allen Dingen darin, eine

Persönlichkeit zu finden, welche bei reicher praktischer Erfahrung auch die erforderliche Verwaltungsfähigkeit eines so wichtigen Amtes besass. Diese Schwierigkeit scheint endlich in glücklichster Weise durch die Wahl des Fahrwarts für die Abteilung gehoben zu sein.

Herr Ernst Richter-Potsdam kennt aus seinem Lebensberufe, den er beim Oberpräsidium der Provinz Sachsen in Magdeburg und jetzt bei der Königl. Ober-Rechnungskammer in Potsdam in hervorragender Stellung ausfüllt, die Erfordernisse einer guten Verwaltung auf das Beste. Durch seine sportliche Erziehung in einem der ältesten Bundesvereine, dem Magdeburger Velocipedclub von 1869, durch seine langjährige Thätigkeit in den grossen Gauverbänden Magdeburg und Berlin und durch seine reichen Erfahrungen bei praktischer Ausübung unsers Sports erscheint er so recht berufen, unserm D. R. B. das zu werden, was ein rechter, echter Fahrwart für das Tourenwesen sein soll.

Herr Richter ist geboren im Jahre 1860 und zur Zeit an der Königl. Ober-Rechnungskammer in Potsdam seit 1893 als Geheimer Kalkulator und seit 1896 als Geheimer Rechnungsrevisor thätig. Als Radfahrer versuchte er sich zuerst im Jahre 1885 in Magdeburg und wurde gleichzeitig Mitglied des M. V. C. v. 1869, dem er in alter Treue noch heute als auswärtiges Mitglied angehört, obwohl er seit seiner Übersiedelung nach Potsdam im dortigen R. V. v. 1885 aktiv geworden ist. Im Gau XVIII (Magdeburg) bekleidete er das Amt des Gau-Schriftführers von 1890 bis 1892 und im Gau XX (Berlin) dasselbe Amt seit 1894. Über seine unermüdliche Thätigkeit für das Allgemeinwohl herrscht nur eine Stimme der Anerkennung bei allen Kollegen, mit denen er zu arbeiten Gelegenheit hatte.

Mit der ihm eigenen Energie und Willenskraft begann er eine lebhaftere Ausübung des Tourensports im Jahre 1892 mit dem Vorsatz, die bestehende beste Jahresleistung des Bundes



Detlef Sierck, Hamburg  
Vors. der Abtlg. für  
Bahnwettfahren.



Ernst Richter, Potsdam  
Vors. der Abtlg. für  
Tourenwesen.



Max Hertel, Dresden  
Vors. der Abtlg. für  
Strassenwettfahren.



zu überbieten. Dass es seinem Clubgenossen Traugott Hirsch gelang, ihn dabei um ca. 300 km zu schlagen, verdankt dieser nur dem Umstande, dass er als Junggeselle freier über die Sonntage verfügen konnte, als sein verheirateter Mitbewerber; die Leistung der beiden 69er mit 13841 km und 14150 km steht als völlig gleichwertige da. In der vom Gau ausgeschriebenen Dauerfahrt zum Bundestage nach Köln errang sich Richter den ersten Preis; auch in den Preisbewerbungen für 6, 12 und 24stündige Touren hatte er schöne Erfolge zu verzeichnen.

Seit seiner Übersiedelung nach Potsdam ist er mit hervorragenden sportlichen Leistungen weniger an die Öffentlichkeit getreten, sondern hat sein Stahlross, gleich seinem einstigen Mitbewerber, eifrig im Dienste der Allgemeinheit getummelt, und während ich diese Zeilen schreibe, liegt das Ergebnis dieses edelsten Sportbetriebes als „Wegweiser durch die Mark Brandenburg“ für Mitglieder des Gau XX (Berlin) des Deutschen

Radfahrer-Bundes vor mir. Wem der echte Sport fest im deutschen Herzen sitzt, dem spricht das einfache, den ganzen Mann, der es mit seiner Sache allzeit ernst nahm, scharf charakterisierende Motto zu Herzen, mit dem die Arbeit dargebracht wird:

„Nun zieh' hinaus und bereite denen Freude,  
Die gern in der Natur weilen!“

Dass der Bundestag in Halle Herrn Richter auf den Platz gestellt hat, auf den er, wie keiner, gehört,\*) wird ihm in der Geschichte des Deutschen Radfahrer-Bundes nicht zu seinen geringsten Verdiensten gerechnet werden.

Vier Beisitzer sind ihm beigegeben, deren Namen und Thätigkeit nicht minder guten Klang

\*) Um so bedauerlicher ist es, dass Herr Richter sich inzwischen aus amtlichen Gründen genötigt sah, das in seinen Mussestunden so vorzüglich verwaltete Ehrenamt in die Hände des Bundesvorstandes zurückzulegen; an seine Stelle ist nun sein Freund, Herr Hans Traugott Hirsch getreten,

C. Andersen  
~ Kiel. ~

Director  
H. T. Hirsch  
Gera-Untermhaus.

Beisitzer u. Ersatzbeisitzer der Abteilung  
für  
Tourenwesen.

S. J. Ovens  
Schleswig.

Dr. W. Scharlach  
Strassburg /Els.

C. Ferdisch. geg.

haben. Da ist zunächst Herr Dr. jur. William Scharlach, der 1850 geboren, seit 1880 als Rechtsanwalt am Kaiserl. Landgerichte zu Strassburg thätig ist. Schon 1882 dem Fahrrad gewonnen, hatte er Gelegenheit, die ganze Entwicklung unsers Sports aufmerksam zu verfolgen und zu erkennen, dass der Schwerpunkt desselben sich mehr und mehr von der rein sportlichen Seite zum allgemein nützlichen Tourenwesen verschob. Mitglied des Strassburger Velocipedisten-Club von 1889 bis 1895, begründete er im November 1895 den hochangesehenen Radfahrerverein „Die Wanderer“ und wurde gleichzeitig erster Vorsitzender des Gau VI (Oberrhein). Schon von dieser Zeit an befasste sich Dr. Scharlach mit Regelung der wichtigen Grenzfrage, und hauptsächlich seinen Bemühungen haben es die Bundesmitglieder zu verdanken, dass sie seither freien Übertritt über alle Grenzen erreichten.

Dass Dr. Scharlach nicht nur grauer Theoretiker ist, sondern seine Erfahrungen auf Wanderfahrten sammelt, die er mit seinen „Wanderern“ alljährlich durch die Schweiz, Italien und Tirol unternimmt, mag nicht unerwähnt bleiben. Seine klaren Ausführungen auf dem Bundestage in Halle sind allen Delegierten in bester Erinnerung, und es ist dankend anzuerkennen, dass er seine bewährte Arbeitskraft der Allgemeinheit nicht nur als Beisitzer in der Abteilung Tourenwesen des Sport-Ausschusses, sondern auch in der Rechtsschutz-Kommission seither zur Verfügung gestellt hat.

An Alter und sportlicher Erfahrung fast gleichstehend folgt Herr S. J. Ovens, der 1851 geboren, seit 1874 als Lehrer an der provincialständischen Taubstummen-Anstalt zu Schleswig wirkt. Ovens, welcher dem Radsport seit dem Jahre 1885 huldigt, hatte bereits 1887 bei Gründung des Gau XXXI (Schleswig) Gelegenheit, für den D. R. B. zu wirken. Er übernahm zunächst das Amt des zweiten Vorsitzenden, aber schon im folgenden Jahre (1888) wurde er einstimmig zum ersten Vorsitzenden des neugegründeten Gauverbandes gewählt. Bis heute, unter seiner fast 10 jährigen, segensreichen Amtsführung, hat sich die Mitgliederzahl des Gaus von 137 auf über 700 gehoben, und sind bedeutungsvolle Massnahmen für das Wohl des Gau Schleswig und des D. R. B. getroffen worden. Besondere Erwähnung mögen die Bemühungen um das Zustandekommen der den Radfahrern ausserordentlich günstigen Polizeiverfügung für Schleswig-Holstein, der besten in Deutsch-

land, finden; sowie die 1895 erfolgte Gründung des Verbandes der Radwettfahr-Vereine für Bahnfahren in Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck, der sich in der Kampfperiode als eine feste Burg des Herrenfahrertums erwiesen hat. Auch in ihm führt S. J. Ovens den Vorsitz.

Dem Sport-Ausschuss gehört Ovens seit 1891 als Beisitzer der Abteilung für Tourenfahren an, ist also zur Zeit das dienstälteste Mitglied desselben.

Die beiden nächsten Beisitzer, etwas jünger zwar an Jahren, aber reich an Erfahrungen bei praktischer Ausübung des Tourensports, ergänzen die Zusammensetzung der Abteilung in bester Weise.

Hans Traugott Hirsch, 1861 geboren, zur Zeit Direktor des Technikum Gera, hat das Radfahren 1886, in seinem letzten Studienjahre, angefangen und bereits in demselben Jahre eine 10wöchentliche Tour durch die Schweiz, Südf frankreich und Oberitalien unternommen. Zur eigentlichen Ausbildung auf sportlichem Gebiete kam er erst 1888 bis 1894, während seiner Berufsthätigkeit als Architekt in Magdeburg, namentlich nachdem er 1891 Mitglied des Magdeburger Velocipeden-Club von 1869 geworden war und mit seinem Clubgenossen und jetzigen Amtsbruder Richter in Wettbewerb um die vom Gau ausgeschriebene grösste Jahresleistung trat. Zweimal gelang es ihm, mit 14150 und 16160 km, in den Sommerhalbjahren 1892 und 1893 die beste Leistung des Bundes zu überbieten und zweimal hintereinander den heissumstrittenen ersten Platz mit nur etwa 300 km bzw. 150 km Vorsprung zu behaupten. Die Gau-Rekordmedaillen für 1892 sicherte sich Hirsch mit 132 km für 5 Stdn. 55 Min. und mit 228,2 km in 11 Stdn. 52 Min. Ebenso diejenigen von 1893 mit 153,3 km in 5 Stdn. 56 Min. und 411,1 km in 23 Stdn. 56 Min. Für die Leistung von 249,2 km in 11 Stdn. 58 Min. erhielt er nur die Auszeichnung des Bundes, weil die Tour an einem Gautage gefahren war. Den mit der goldenen Medaille ausgezeichneten Gau-Rekord überbot diese Leistung um etwa 14 km. Die bei diesem energisch durchgeführten Training gewonnene Ausdauer wurde Veranlassung zur Beteiligung an den grossen Dauerfahrten: 1892 Magdeburg-Köln, bei der Hirsch in guter Position wegen Reifendefekt in Bad Nennedorf aufgeben musste, 1893 Wien-Berlin, bei der ihm der 8. Preis zu teil wurde und 1894 Mailand-München, bei welcher Veranstaltung er, wie immer ohne Unterstützung fahrend, in vorzüglicher Kon-

dition als Vierter am Ziel eintraf. Die im Herbst desselben Jahres veranstaltete Fernfahrt Basel-Cleve brachte ihm keinen Erfolg, er gab des scharfen Gegenwindes wegen nach Strassburg auf; führte dann aber von Mainz bis zum Ziel den „kleinen“ Heine und seinen Clubgenossen Jäckel, welche noch den 9. und 10. Platz erringen konnten. Die gute Form, in der sich Hirsch in diesem letzten Jahre seiner aktiven, sportlichen Thätigkeit befand, zeigt auch seine im Oktober gefahrene 12 Stunden-Tour von 262,5 km, für die er vom Gau und Bund ausgezeichnet wurde. Im folgenden Jahre widmete er sich ganz der Ausarbeitung seines „Wegweiser durch Mitteldeutschland“, der von allen Seiten als eine vorzügliche, bahnbrechende Arbeit anerkannt wurde. Teil I und II des in 3 Teilen geplanten Werkes sind im Verlag des „Stahlrad“, Leipzig, bereits erschienen. Der Gau XXIa (Vogtland-Thüringen), dem Hirsch zur Zeit als Mitglied des V. C. Gera von 1884 angehört, hat einen Auszug aus beiden Teilen als Gau-Tourenbuch vom Verleger erworben.

Christian Andersen, 1864 geboren, lebt als Kaufmann in Kiel, wurde 1888 dem Fahrrad gewonnen und pflückte 1890 seine ersten sportlichen Lorbeeren auf der Rennbahn und Landstrasse. Auch im folgenden Jahre war er sehr fleissig; von seinen Leistungen, für 6 Stunden 135,1 km und 242,4 km für 12 Stunden, brachte ihm erstere die goldene Gau- und letztere die goldene Bundesmedaille für beste Leistungen ein. Auch auf der Rennbahn lachte ihm der Erfolg mit 4 ersten Preisen. 1892 war ein schlechtes Jahr für Andersen; ein schwerer Sturz warf ihn aufs Krankenlager, und erst im Herbst konnte er das 100 km-Rennen des Gau XXXI bestreiten und gewinnen; seine besten Erfolge hat er aber 1893 und 1894 aufzuweisen, den beiden letzten Jahren seiner aktiven sportlichen Thätigkeit. 395 km in 22 Stdn. 10 Min., als Vortrainig für Wien-Berlin, brachten ihm 1893 die goldene Gaumedaille; bei der unvergesslichen, für den Sport so erfolg-

reichen Fernfahrt Wien-Berlin selbst errang er, trotz eines schweren Sturzes kurz nach dem Start, den 4. Preis, holte sich im Oktober die 12 Stunden-Gau-Rekordmedaille für 260 km und gewann wiederum das 100 km-Strassenrennen. Ein schönes Beispiel von Kameradschaftlichkeit, lehrreich im heutigen Protestgewimmel, gab er dabei. Die für 75 km im toten Rennen mit Nehve-Kiel errungene Rekordmedaille des Bundes wurde brüderlich geteilt — durchgesägt — und jeder der beiden Preisträger bewahrt mit besonderem Stolz seine halbe Medaille.

1894 entfaltete Andersen noch einmal sein vorzügliches Können auf der Landstrasse, schuf den Gau-Rekord für 50 km, den noch bestehenden Bundes-Rekord für 150 km in 5 Stdn. 10 Min.  $\frac{4}{5}$  Sek. und den Gau-Rekord für 6 Stdn. mit 171,2 km. Im September krönt er mit der Fernfahrt Hadersleben-Eidelstedt seine Rennerfolge; er geht mit 1 Stde. 12 Min. Vorsprung vor dem Zweiten durchs Ziel und schafft Bundes-Rekorde für 150, 200, und 250 km, der letzte wird um 42 Min verbessert.

Diese reichen Erfahrungen konnte Andersen in bester Weise für seinen Gau verwerten, der ihm seit 1891 das Amt des Gau-Fahrwarts übertragen hat. In seinem Club, dem R. V. „Holsatia“ und im „Rennverein Kieler Radfahrer“ ist er ebenfalls seit deren Gründung (1892 bzw. 1894) als Fahrwart thätig, durch seine Berufung zum Beisitzer in die Abteilung für Wanderfahren u. s. w. des Sport-Ausschusses werden seine Kenntnisse auch für den Bund selbst nutzbar gemacht.

Bei der Zusammensetzung dieser wichtigen Amtsstelle unseres Deutschen Radfahrer-Bundes ist wohl begründete Aussicht vorhanden, dass der allen, oder doch den meisten Mitgliedern wertvollste Zweig unsers zu ungeahnter Blüte gelangten Radfahrersports, zu einer Vollkommenheit sich emporschwingt, die des Ansehens und der Bedeutung unsers D. R. B. auch in Zukunft würdig ist.



# BREMEN.

*Von Professor Dr. Heinrich Bulthaup.*

Fern von dir, geliebte Heimat, zieht es wie ein Rindeschiffen  
Durch die Seele mir, und alle Sehnsuchtsporten stehen offen.

Schon um meine Schläfe fühl' ich herballich kühle Schatten schweben,  
Aber wie mit Jugendkräften ist mein Herz dir hingegeben.

Klein ist deines Landes Grenzmark, eng sind deiner Thore Pforten,  
Aber Kraft und Fülle drängen sich in dir in Thal und Wörtern!

Langsam fallen deine Riegel für das Fremde, für das Neue,  
Aber was du drin empfangen, dem bewahrt du heilige Treue!

Ernst und streng, gemessen festlich, unverlockt von Tand und Filler,  
Wie auf deinem stolzen Markt dich Roland hegt, der Hort der Ritter.

Aber wie ein Hauch von Freuden um der Arbeit ernste Frohne,  
Schlingt ein Kranz von grünen Bäumen sich um deine Mauerkrone.

In die Gärten weichgebettet ruhest du aus von Last und Mühen,  
Drinne lacht und lollt das Leben, und der Schönheit Funken sprühen.

Dass der Himmel dich beschirme! Segen reife deinem Strande,  
Trag' ihn fort auf schnellen Flügeln, wachsend fort durch Flut und Lande!

Wenn mich deine Flaggen grüssen in den fernem, fernsten Meeren,  
Auch im Kleinen Grosses wirken, soll mich dann ihr Rauschen lehren.

Neigt sich meines Lebens Sonne, lass mich noch das Glück erwerben,  
Deiner wert, geliebte Heimat, dir im Mutterarm zu sterben. —



## Die Entwicklung des Radfahrersports in Bremen.

Von H. W. Meyer.

**D**an hört wohl von älteren Leuten erzählen, dass sie in ihrer Jugend sich auf hölzernen Rädern anfangs ohne und später auch mit Pedalen im Fahren versucht haben, aber von einem eigentlichen Radfahrersport konnte dabei natürlich keine Rede sein. Erst gegen Ende der siebziger Jahre erblickte man ganz vereinzelt einmal einen Hochradfahrer auf den Promenadenwegen unserer herrlichen Wallanlagen oder des Bürgerparks; er wurde als ein Weltwunder von allen Seiten angestaunt und als „spleeniger Engländer“ bespöttelt. Es wird den Bremern oftmals nachgesagt, dass sie sich nicht so ohne weiteres für Neuerungen entschliessen können, sondern nach dem alten Grundsatz: „Bremen wäs' (sei) bedächtig!“ sich zunächst abwartend verhalten. Beim Radfahrersport traf dieses zu. — Die ersten Hochradfahrer hier waren fast ausschliesslich junge ausländische Kaufleute, namentlich Engländer und Amerikaner. Erst ganz allmählich befreundeten sich auch unsere einheimischen jungen Leute mit dem Radfahrersport. —

Am 9. Mai 1881 bildete sich der B.-C. Bremen als erster Radfahrerverein nicht nur in Bremen, sondern auch in ganz Nordwestdeutschland. Waren der Mitglieder auch nur wenige, so war doch das Leben und Treiben im Verein ein so herzerfrischendes, dass bei den alten, teilweise leider schon ausgedienten Mannschaften die Brust noch jetzt höher schwillt, wenn sie jener Zeit gedenken. Es wirkt auf den heutigen Fahrer erheiternd, in alten Clubberichten zu lesen, welche Mühe sich unsere Sportkameraden damals geben mussten, um ihre Entdeckungstouren in die weitere Umgebung der lieben Vaterstadt auszudehnen; so erinnert Schreiber dieses sich der grossen Befriedigung, als es endlich gelungen war, einen fahrbaren Weg von Bremen nach Hannover zu „erschliessen“. —

Eingedenk des Goetheschen Wortes: „Immer strebe zum Ganzen, und kannst du selber kein Ganzes sein, als dienendes Glied an ein Ganzes schliesse dich an.“ wirkten die Bremer Sportkameraden unter Führung des Herrn Heinr. Wilkens, derzeitigen Vorsitzenden des B.-C. Bremen, thatkräftig für den Norddeutschen Velocipedistenbund, und als dann die kleineren Vereinigungen zu dem

Deutschen Radfahrer-Bunde verschmolzen wurden, bildeten jene Herren am 7. Dezember 1884 den Gauverband II Bremen des Deutschen Radfahrer-Bundes. — Nur 33 Mitglieder zählte der Verband bei seinem Entstehen, aber schon im nächsten Jahre hatte sich die Zahl fast verdreifacht und wuchs dann ständig, abgesehen von dem Jahre 1890/91, einer Zeit gewissen Stillstandes, bis sie heute die Zahl 1000 überschritt. — Nachstehende Tabelle veranschaulicht das stetige Wachstum der Mitgliederzahl:

im Jahre 1885	zählte der Verband	87 Mitglieder,
„ „ 1886		122 „
„ „ 1887		182 „
„ „ 1888		274 „
„ „ 1889		312 „
„ „ 1890		322 „
„ „ 1891		315 „
„ „ 1892		379 „
„ „ 1893		479 „
„ „ 1894		556 „
„ „ 1895		730 „
„ „ 1896		982 „

u. s. w.

Der B.-C. Bremen ging sehr bald rüstig ans Werk, um auch dem Radrennsport eine Pflegestätte zu bereiten. Auf einem, dem Verein für öffentliche Spielplätze vom Staate überlassenen Grundstücke an der Schleifmühle, in unmittelbarer Nähe des Centralbahnhofes, wurde unter Aufwendung bedeutender Kosten eine 500 m lange Bahn unter der vorzüglichen Leitung des Herrn Ingenieur C. Garbe geschaffen. Das erste Rennen auf dieser für längere Zeit als mustergiltig angesehenen Bahn fand am 7. Juni 1885 statt. Die bedeutendsten Kämpen Deutschlands in jener Zeit massen hier ihre Kräfte, und sogar Engländer und Franzosen gaben sich hier ein Stelldichein. — War der Zudrang des Publikums zu den ersten Rennen ein ganz bedeutender, so erlahmte doch recht bald das Interesse, und die Veranstalter mussten die Befürchtung hegen, dass kaum jemals Aussicht vorhanden sei, das Anlagekapital zu retten. — Ich möchte bei dieser Gelegenheit nicht unterlassen, die Opferfreudigkeit der Begründer der Rennbahn ganz besonders hervorzuheben. — Der



B.-C. Bremen trat die Bahn nun an die neugebildete „Vereinigung Bremer Radfahrer“ ab, und diese suchte sie so gut wie möglich zu erhalten. Später nahm sich der Gauvorstand der Sache an und führte in Gemeinschaft mit den Bundesvereinen Bremens bis Ende 1895 die Rennbahn weiter unter dem Namen „Rennverein Bremer Radfahrer“. Immermehr hatte sich jetzt die Notwendigkeit herausgestellt, dass die Kurven bedeutend erhöht werden mussten, um den Bedürfnissen der fortgeschrittenen Zeit Rechnung zu tragen; und um auch finanziell den erhöhten Ansprüchen gerecht werden zu können, wurde der letztgenannte Verein im Dezember 1895 in ein Aktienunternehmen umgewandelt. — Die Erhöhung der Kurven, die man in Holz ausführte, wurde im Frühjahr 1896 in Angriff genommen, und bewährten sich dieselben in voriger Saison vorzüg-

lich. Mit Unterstützung des Festausschusses für den 14. Bundestag erhalten jetzt, Mai 1897, auch die Längsseiten Holzbelag, so dass die Bahn zu den Bundesrennen sich in vorzüglichem Zustande befinden wird. —

Von dieser kleinen Abschweifung kehren wir zur Darstellung der Vereinsgeschichte zurück. — Am 1. Februar 1885 wurde der R.-V. Bremen als zweiter hiesiger Bundesverein gegründet; derselbe nahm gleich kräftigen Aufschwung. — Hochverdient um die Verbreitung und Würdigung des Radfahrersports in unserer Stadt machte sich dieser Verein durch Veranstaltung einer Reihe meist vorzüglicher Saalfeste. — Im gleichen Jahre entstand auch der R.-T.-C., der sich jedoch schon 1894 auflöste; aus ihm ging der R.-V. „Sport“ hervor. —

Von 1889 an bildeten sich in rascher Folge immer neue Radfahrer-



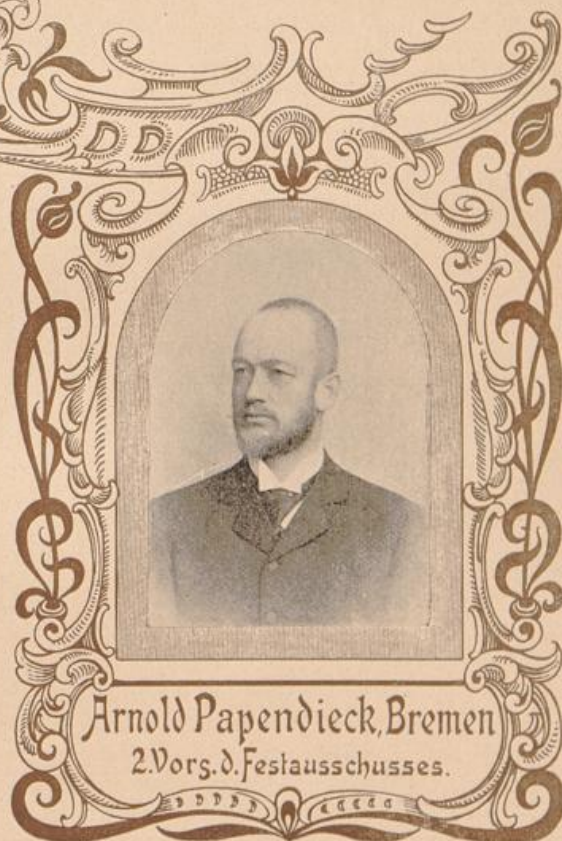
vereine, und weitere sind in der Entstehung begriffen. Alle pflegen in erster Linie das Wanderfahren, und es dürfte für unseren Zweck genügen, wenn wir die weiteren hiesigen Bundesvereine nach ihrem Gründungsjahre einfach aufzählen:

- 1889 V.-C. „Brema“,
- 1889 Zweir.-V. Bremen,
- 1890 R.-V. Bremen-Neustadt,
- 1890 R.-V. „Hansa“,
- 1891 R.-V. „Sturmvogel“,
- 1894 R.-V. „Sport“,
- 1894 R.-V. „Pfeil“,
- 1895 R.-V. „Vorwärts“,
- 1896 R.-Abteil. der „Union“ (kaufm. Verein),
- 1897 R.-V. Nordwest,
- 1897 Männer-Radler-C.,
- 1897 R.-V. „Wanderer“.

Sämtliche genannten Vereine haben sich in nicht zu verkennender Weise und bester EINTRACHT um die fernere Entwicklung des Rad-

fahrsports in Bremen verdient gemacht. Im Reigen- und Korsofahren zeichnete sich besonders der R.-V. „Sport“ aus, aus dem auch eine Anzahl tüchtiger und bekannter Rennfahrer hervorging. —

Da die Landstrassen des bremischen Gebietes zum grossen Teil mit Kopfsteinpflaster versehen sind, so wäre das Wanderfahren von vornherein ganz ausserordentlich erschwert, oder fast unmöglich gewesen, wenn unsere Behörden dem Radfahrsport nicht ihr ganzes Wohlwollen geschenkt hätten. Wohl in keiner anderen Stadt Deutschlands sind die Radfahrer so human behandelt worden, wie hier in Bremen; wir wollen nicht verfehlen, dieses hier dankend anzuerkennen. — Es ist den Radfahrern nämlich gestattet, die Fusswege an sämtlichen Landstrassen des bremischen Gebietes zu befahren, mit Ausnahme an Sonn- und Feiertagen nach 3 Uhr nachmittags. — Allerdings ist eine Prüfung der Fahrgeschicklichkeit vorgeschrieben; nach Ablegung der-



ALL HEIL!

Wilhelm Preifs, Bremen  
2. Obmann d. Finanzausschusses

Johs. Blume,  
Bremen  
Obmann des  
Festzugausschusses.

selben erhält jeder Fahrer eine Nummer. In allen Strassen der Stadt ist das Fahren vollständig freigegeben, auch ohne Nummernzwang. —

Bis zu Anfang der vorjährigen Saison hielten sich die Damen unserem Sport ziemlich fern, von dieser Zeit an jedoch ist das Radfahren auch bei den Damen unserer besten Gesellschaftskreise sehr beliebt geworden. — Das Interesse für unseren Sport ist hier fortwährend im Wachsen begriffen, und unsere lieben auswärtigen Kameraden werden sich gewiss nicht über den Empfang bei unseren Mitbürgern zu beklagen haben.

Die Gau- bzw. Bezirksleitung war sich wohl bewusst, dass es ihre unabweisbare Aufgabe ist, dieses Interesse der besseren Gesellschaftskreise am Radfahren dauernd zu erhalten. Sie regte deshalb im vorigen Frühjahr an, in unserem, von allen Bremern stets mit Stolz genannten Bürgerparke eigene Rad-

Bernh. Husemann, Bremen  
Schriftwart.



fahrwege zu schaffen, und zwar durch freiwillige Beiträge der Radfahrer. — Die erforderliche Summe ist bereits gesichert, und die Wege werden spätestens Ende Juni d. J. fertiggestellt sein, so dass die Besucher des Bundestages unseren herrlichen Park auf den denkbar schönsten Wegen nach allen Richtungen befahren können. Diese eigenen Radfahrwege in dem immerhin nur kleinen Umfange betrachten wir jedoch nicht als Endziel, sondern wir sehen sie nur als erste

Etappe zu Radfahrwegen auch an unseren Landstrassen an. —

Zum Schlusse möchte ich nur noch der Hoffnung Ausdruck verleihen, dass unser schöner Sport auf der vorgezeichneten Bahn immer herrlicher erblühen möge, und dazu wird der diesjährige Bundestag jedenfalls in hohem Masse beitragen. — So wünsche auch ich dem Bundestage ein glänzendes und allseitig befriedigendes Gelingen.

All Heil!



## → Still und bewegt. ←

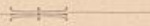
Von Professor Dr. Heinr. Bulthaupt.

Mit der flügelschnellen Zeit  
Ras't das Leben um die Wette,  
Nur in stillster Einsamkeit  
Blieb dem Frieden Rast und Stätte.

Fordert dich die wilde Jagd,  
Auf! wenn ihre Hörner tönen —  
Aber hab' der Augen Acht,  
Kommst du durch das Reich des Schönen.

Eine Stunde dort allein,  
Still im Rat mit deiner Seele,  
Und du wirst gerüstet sein  
Für des Lebens Kampf und Fehle.

Durch das Graun der Winternacht  
Wird sein Segen dich begleiten  
Und auf deine Lieder sacht  
Seiner Träume Schleier breiten.



## → Vergleichung. ←

Von Sanitätsrat Dr. Kuntz.

Radler, du fliegst durch der Lüfte Meer,  
Wenn du geräuschlos leicht entschwebst,  
Scheinbar nur in den Lüften lebst,  
Gleichst du, des Wortes Wahl ist nicht schwer,  
Radler, ich glaube, der Schwalbe sehr.

Stürmest du, jeder Befürchtung bar,  
Machtvoll schnell vom Berge herab,  
Schluchten hindurch und Felsengrab,  
Radler, dann scheinst du mir immerdar  
Blutverwandt mit dem Königsaar.

Kämpfest du gegen den Sturmwind an,  
Unverminderten Fluges fort,  
Unerschüttert, ohn' Schutz, ohne Hort,  
Wahrlich, Sturmvögel in im Ozean  
Stell' ich dich gleich in meinem Wahn.

Radler, wenn du am Rade hängst,  
Todesverachtend gegen den Feind  
Führend oder geführt vom Freund,  
Dann dem Kraniche gleich du denkst,  
Weil du die Brust aus dem Winde lenkst.

Aber wenn durch der Schönen Kranz  
Flüchtig zu deines Herzens Ruhm  
Fort du gaukelst von Blum' zu Blum',  
Radler, im Schmucke des Sportgewands  
Schmetterlingen dann gleichst du ganz.

Radlerin, werde vor Gram nicht bleich,  
Dass ich dir keinen Namen verlieh,  
Radlerin, zwingst mir die Phantasie,  
Nichts passt vom ganzen Naturbereich,  
Radlerin, bist nur dir selber gleich.





## Causerien über das Radfahren.

Von Sanitätsrat Dr. Kuntz.

### I.

Seitdem ich dem Zweirade huldige, bin ich ein anderer Mensch geworden, an Leib und Seele, in Bezug auf Charakter und Lebensanschauung, auf Arbeitslust und Arbeitsleistung. Überrascht von der Schönheit dieser Erfindung, wurde ich tatsächlich bestrickt und gefangen genommen von den überaus herrlichen Eindrücken, die man dadurch erhält, von einer Flut neuer Gedanken, die sich daran anschliessen, zunächst über die Natur, die Bedeutung dieses wunderbaren Vehikels. Des Zaubers auf einer Fernfahrt bei lachendem Himmel und hilfreichen Winde, gleichgiltig wohin, war kein Ende und ist jetzt noch kein Ende, nachdem ich zwei Sommer ausgekostet und das Land, voll unersättlichen Geniessens, hundertfach durchflogen habe.

Es ist wahr, ich war, wie mir das Publikum nicht oft genug sagen konnte, ein anderer Mensch geworden, und mein Enthusiasmus ging soweit, dass ich mich jederzeit beeilte, dem nüchternen, geistig verstimmenden, körperlich schwächenden Berufstreiben entrückt zu sein, um in Radfahrtraumspähren mich zu baden und neu zu beleben. Ich betrachtete die Dinge nur noch vom Standpunkte des schwebenden Fahrers, aber ich betrachtete auch alles, was sich darbot, was ich vordem als gleichgiltig und uninteressant nicht betrachtet haben würde; jetzt war auf einmal alles interessant, beachtenswert, Menschen und Dinge, — als ob die Welt eine andere geworden sei.

Nun, das kann sie wohl nicht so schnell, zunächst ist nur die Auffassungsart des Einzelnen eine andere geworden; wird diese aber Allgemein-

erscheinung, dann muss sich mit der Zeit alles umgestalten. Der bisherige geistige Standpunkt ist auch durch das Flügelrad etwas verschoben, mit der Grossartigkeit seiner Erfindung, die ihr Ende nur findet an den Grenzen des Erdballs, sind gewisse Grundlagen für das Auftreten und Sichentwickeln des Menschengeschlechtes derartig verändert, dass notwendigerweise Geistesrichtung, Lebensanschauung, Bestrebungen, Zwecke des Daseins sich ändern müssen, und es wird sich dies mit der Zeit in der kulturellen Form des Menschen zum Ausdruck bringen müssen. Darüber kann allerdings soviel Zeit vergehen, dass die innere und äussere Metamorphose dem Menschen nicht zum Bewusstsein gelangen.

Noch kann man sich keine Vorstellung machen von der zukünftigen Ausdehnung des Radfahrens, obwohl schon jetzt Millionen von Fahrrädern in Benutzung sind und die betreffende Industrie fieberhaft arbeitet, sich in beispielloser Weise ausdehnt, nicht anders als ob die Welt bisher etwas vergessen habe und dies nun mit einem Male nachholen müsse.

Das ist nun zwar Täuschung, der Entwicklungsgang der Menschheit vergisst nicht, zur rechten Zeit seine Erfindungen und Entdeckungen zu machen; aber der Einzelne muss das Versäumte nachholen, die Jugend hat Zeit, nicht jedoch das mehr oder minder vorgeschrittene Lebensalter, das sich die Entdeckung noch zu Nutze machen will.

Die Jugend sieht die Veteranen auf dem Rade nicht gern, es scheint ihr nicht zu passen, aus dem Grunde, weil sie der Meinung ist, der Radsport könne nur Domäne des jüngsten Mannes-

alters sein, und weil sie sich über das Rad und sich selbst spottend auszudrücken liebt, womit sich die Würde des Alters nicht verträgt.

Das hielt mich aber nicht ab, auch mich als einen solchen zu betrachten, der das Versäumte nachholen müsse, je schneller, desto besser. — So mancher Veteran wird mit mir dem Sport sehr lange nicht huldigen können; bin ich aber, noch oder von neuem, Idealist und finde ich, dass er mir die Seele frisch erhält und die Kräfte stählt, so sollen mich die Weibersommer des Haupthaares nicht abhalten, des Sportes Wein mit

Wehmut zu geniessen, so lange er mir Wein ist und Poesie ist; denn wenn ich zu Rade sitze, umfliegen mich alte Melodien, und ich fühle mich zurückversetzt in die romantische Zeit, da ich noch die Freiheit des Studenten genoss. — Übrigens, was heisst Alter? Im vergangenen Sommer fuhr ich viel mit einem jungen Mann, knapp über den klassischen Rennjahren, und — ich war das Stimulans, nicht er, er hatte ein rundes Gesicht, aber eine schlaaffe Seele; hier sind die zwei Photographien, beide täuschen, die meinige zum Nachteil, die seinige zum Vorteil.

## II.

**W**ie kam es nur, dass ich nun mit einem Male nicht nur Lyriker, sondern auch zu einem fleissigen Menschenbeobachter und deshalb — leider — Menschenkenner wurde? Es war und ist noch, als drängte sich den schauenden Sinnen eine neue Welt auf, und ich war unermüdet im Schreiben, in Prosa, — so oft ich die Menschenwelt, die auf dem bisherigen negativen Standpunkte verharrt, unliebenswert, ja niederträchtig fand, und in poetischer Form — denn in meinem ganzen Leben hat mich nichts so dichterisch gestimmt als eine einsame Fahrt auf dem märchenhaften Drahtgeflechte durch einen frischen Frühlingsmorgen oder durch eine herbstliche Waldlandschaft. Zu keiner Zeit fühlte ich einen so machtvollen geistigen Schwung, einen derartigen Drang zu rhythmischer Ausdrucksweise, ein solches Ergriffensein von der scheinbaren Verjüngung der Natur, meiner selbst. Pessimist gegenüber den gehässigen Menschen, blieb ich doch in bezug auf die allgemeinen und letzten Lebensfragen immer Optimist. Und dieses Schwanken von einem Standpunkt zum andern trieb wieder zur Abwerfung der hierbei sich herausarbeitenden Gedankenspäne.

Reminiscenzen aus deutschen Dichtern und lateinischen Klassikern traten in ungewohnter Häufigkeit ein, man suchte nach Sentenzen, um sie mit verkehrtem Sinne auf die Jetztzeit anzuwenden. Wohl ist das Fahrrad, sagte ich mir, etwas total Neues, ein in der ganzen Entwicklungsgeschichte der Menschheit bisher nicht vorhanden und nicht denkbar gewesenes Ding, es ist der Vorbote einer rätselhaften Zukunft, in deren Bereich man bereits gezogen wird; aber wir sind Produkte unserer bisherigen Kultur, wir leben noch völlig in den

Anschauungen und Idealen unserer Dichter und Künstler, und das allgemein Menschliche wird bleiben wie das ewig Weibliche.

Man wird hiernach nicht bestreiten können, dass das Fahrrad ästhetisch wirkt und dass es die Menschheit im grossen und ganzen veredelnd, idealistisch beeinflussen müsse, wenigstens könne. Ich bin z. B. der Meinung, dass ein Arbeiter, der ein Fahrrad besitzt und den Genuss desselben kennen gelernt hat, schon deshalb zufriedener mit seinem Schicksal, häuslicher und sparsamer werden muss; Accuratesse und erfinderisches Wesen müssen ihm eigentümlich werden, sie stellen von selbst sich ein, was für sein Fortkommen wiederum nur von Vorteil sein kann. Wie bildend, erhebend und beglückend für alle Berufsklassen und Menschenkategorien aber das Hinauseilen aus dem beengenden Wohnorte nach der freien Natur, nach den Bergen, Wäldern, überhaupt nach der Naturvolkshelstätte der Freiluft unter dem Dache des Himmels sein muss, das ist, wenn nicht für jedermann einleuchtend, doch für Radfahrer eine ausgemachte und so anregungsvolle Sache, dass manch einer zur Feder und zum Bleistift greift, der früher nicht daran dachte oder sich dazu nicht geschaffen glaubte. Emsig bemühen sie sich, die Radler, ihre Mappen zu füllen, und wenn man sieht, wie sie ankommen, diese homines sapientes aus der Grossstadt, wie sie unbefangen neugierig alles ihnen Begegnende betrachten und die Natur, die ihnen bisher etwas absolut Fremdes war, auslegen, so erinnern sie lebhaft an die Pickwickier Dickens'. Aus ihren Mappen ist so manche interessante Reisebeschreibung, so manche pikante Skizze hervorgegangen. Besonders aufmerksam und beobachtungsfähig, nicht weniger geschickt

in der Wiedergabe der erhaltenen Eindrücke erweist sich der Radfahrer des schönen Geschlechtes, die Radlerin, die sich in das Beschauen der Natur mehr zu vertiefen vermag, als ihr männlicher Begleiter. Sie sieht die Dinge nicht durch die kriti-

sche Lupe des nüchternen Verstandes; unbefangen, wie sie ist, sieht sie jene, wie sie sind, und findet auch da noch Interessantes, wo der männliche Beobachter nichts mehr findet.

### III.

**D**it steigendem Interesse sah man die neue Bewegung Platz greifen unter der begeistert aufjauchenden Jugend beiderlei Geschlechtes; zahlreiche Fachzeitungen und Sportblätter erschienen zur Vertretung der Radfahrerinteressen, zur Aufnahme der geistigen Erzeugnisse radfahrender Schriftsteller, zur Besprechung von Vereinsangelegenheiten, zur Ventilierung und Verteidigung des Radfahrens des weiblichen Geschlechtes.

Wirkte die Erscheinung des letzteren auf dem Rade verblüffend und über das, was Decenz, Würde und Anmut heisst, völlig verwirrend, war deshalb die Zahl der Feinde des weiblichen Radfahrens anfänglich gross, so ist sie gegenwärtig bereits erheblich zusammengeschrunft. Ein Arzt, dem es auf Gesundung des weiblichen Geschlechtes ankommt, kann diesen Damensport unmöglich verwerfen; und warum soll die Erscheinung der Dame auf dem Rade unsympathisch sein, vorausgesetzt, dass unseren Ansichten ihre Kleidung nicht widerspricht und die weibliche Decenz bewahrt wird? In dem Gedanken, dass die Dame unauffällig reitet und etwas sichtbar die Pedale tritt, kann man doch nichts Anstössiges finden; mein Gott, ihr Grossstädterinnen, wurdet ihr denn jemals empört über das Auftreten von Balleteusen? Ist dies euren Augen schön, eurem sittlichen Bewusstsein unbedenklich? Wenn man über die Gründe dieser Abneigung gegenüber den Radfahrerinnen nachdenkt, gelangt man zu der Ansicht, dass diejenigen Mütter und Verwandten oder Freundinnen, die das Rad fürchten, in sittlicher Beziehung besonders bedenkliche Erfahrungen gemacht haben müssen. Nichts ist mir selbst verfänglicher als eine Balleteuse, widerwärtiger sind freilich noch die lüsteren Operngucker, die auf die Balleteuse gerichtet sind. Aber das Ballet ist doch eine ganz unentbehrliche Einrichtung der Grossstadt; weshalb denn die sittliche Entrüstung über Damen, die anständig kostumiert, gar nicht beabsichtigen, dem Publikum, wie die Balleteuse, Sinnenkitzel zu bereiten, sondern nur sich selbst das unendliche

Vergnügen körperlicher, von irdischer Schwere befreiter Bewegung, von deren Reize der blosser Zuschauer keine Ahnung hat! Und wenn eine junge Dame auf der Landstrasse etwas ungestüm dahinfährt, um sich im Luftmeere zu baden, so ist das doch nichts schlimmeres als mancher Walzer, der getanzt wird; Emanzipation ist das noch nicht, und ich glaube, dass im Zeitalter der Dekolletiertheit das weibliche Geschlecht weit weniger gesittet auftrat als es jetzt der Fall ist. Wenn jenen Heiligen auf der Bühne alles rein ist, weshalb wird ihnen auf dem Rade alles unrein?

Wir sind wahrscheinlich noch ganz und gar in den ersten Stadien der Radfahrentwicklung; es kann gar keinem Zweifel unterliegen, dass in nicht ferner Zeit die Beteiligung des weiblichen Geschlechtes, soweit es die soziale, die häusliche Stellung und der Geldpunkt gestatten, eine ganz allgemeine werden wird. Es muss dann das Rad wenigstens die Stellung einnehmen eines bequemen Vehikels zur Ausführung einer Promenade oder eines kurzen Ausflugs. Man wird dann finden, dass nicht nur nichts dadurch an guter Sitte verloren geht, im Gegenteil man wird wahrnehmen, dass die gute Sitte, nach oben und nach unten hin, gewinnt, und insbesondere, dass das weibliche Geschlecht in viel höherem Masse als das männliche im Radsport den idealen Gehalt, den hygienischen, den geistigen und seelischen Gewinn herausucht. Und das muss auch so sein.

Etwas anders liegt die Sache beim männlichen Geschlechte. Dem Radfahrer-Enthusiasmus — er wird vielleicht noch einmal Radfahrerpflicht — kann sich kein junger Mann von Frische und Kraft entziehen; man kann wohl sagen, das Zweirad ist geeignet, das allgemeinste Sportinstrument des Menschen zu sein und ist es thatsächlich schon. Es erfordert, wie jeder Sport, d. h. jede als Passion zur Hebung der Körperkraft, der Gewandtheit und des Charakters geübte Maximalleistung, Geldopfer; aber diese sind nicht so bedeutend, dass allmählich nicht alle Stände sich daran zu beteiligen vermöchten; das Zweirad hat daher, wie kein anderer

Sport, eine geradezu universelle Bedeutung, und es ist ein besonders glücklicher Umstand, dass nicht nur nach oben, sondern auch nach unten hin das Zweirad sich einführt, es ist so recht ein Sportmittel des Volkes, oder es ist wenigstens dazu vollkommen geeignet. Es hat auch dann noch die Bedeutung eines Sportgegenstandes, wenn es in der Hauptsache als schnelles und bequemes Beförderungsmittel von den Arbeiterklassen benützt wird, denn es wirkt immerhin kräftigend, befeuernd, beglückend, und wenn ein Arbeiter aus seinem Rade eine Passion machen sollte, dann wohl ihm, dann hat ihn der Sport vom Bramtweinteufel gerettet. Er hat dann neben dem Brote auch noch seine Spiele, panem et Circenses. Vom aristokratischen Standpunkte erscheint dies vielleicht als ein Plebejisieren des Sports, von einem weniger exklusiven nur als ein Demokratisieren, das im sozialen Leben die Bedeutung eines nicht unwichtigen Faktors anzunehmen vermöchte, für den Sport im ganzen aber nicht mit den Nachteilen verbunden sein kann, die man daran zu knüpfen versucht sein möchte.

Genug, bis jetzt hat das Radfahrwesen den Gang genommen, dass jeder junge thatkräftige Mann sich des geflügelten Vehikels, dem beinahe sämtliche edlen Vogelnamen beigelegt sind, bemächtigt und dass er in begeisterten Worten die idealisierende Wirkung schildert, die es auf ihn ausübt. Es ist eine neue Art Sturm- und Drangperiode, die die gebildete Jugend durchzumachen hat. Der Schwung des Rades verleibt ihr auch geistigen Schwung, es wird ihr Pegasus. Und wenn der Dichter sich des Hippogryphs bedient zum Ritt durch das alte romantische Land, so wird dem modernen Pegasusreiter jetzt das Land der Wirklichkeit romantisch verklärt.

Nicht auch dem weiblichen Geschlechte? Gewiss, ihm ist das Rad auch nicht bloss Mignon, es ist ihm ebenso sehr feuriges Dichterross. Wenn dies bis jetzt nicht so sehr hervorgetreten ist, so liegt dies lediglich in der geringeren Anzahl der weiblichen Radfahrer und demgemäss in der noch wenig entwickelten Publizistik für Radlerinnen speziell. Das weibliche Geschlecht muss auch hier vor dem männlichen zurücktreten; unsere äusseren Verhältnisse sind nicht derartig, dass jeder Familienvorstand gleich ebensoviel Räder beschaffen kann, als er Familienglieder besitzt, und soweit das Rad sich in den Dienst gestellt hat des Erwerbes und Gewinnes, bleibt es, unseren Verhältnissen entsprechend, in der Hauptsache in der Hand des

schaffenden Mannes, der hinaus muss ins feindliche Leben; denn solche Radfahrerinnen, die eigenen Erwerb betreiben und sich hierzu des Rades bedienen, werden immer nur relativ wenige sein. In grösseren Städten werden sich wohl auch schon Zirkel und Vereine von radfahrenden Näherinnen, Putzmacherinnen, Modistinnen, Verkäuferinnen u. s. w. gebildet haben; indes ist kaum anzunehmen, dass diese soziale Erscheinung einen grösseren Umfang werde annehmen können, das Fahren ist doch für Damen mit allerhand Umständen verknüpft, die für Herren nicht existieren.

Selbst wenn man alle Prüderien über Bord wirft, bleibt voraussichtlich das weibliche Geschlecht weniger vertreten.

Das weibliche Geschlecht ist aber nicht nur redselig, es ist auch schreibselig, es ist entzückt von der Schönheit seines Radsports und es weiss seine Begeisterung um so unbefangener und natürlicher zu schildern, als bei ihm nicht, wie beim Manne, die angeborene Farbe des Eindruckes durch des Gedankens Blässe angekränkelt wird. Das weibliche Geschlecht hat selbst die Erfahrung an sich gemacht, dass das körperliche Wohlsein dabei gewinnt, dass Siechtum und Hysterie dabei aus dem Körper getrieben werden, als existierten diese beiden Begriffe gar nicht zu Recht. Wenn es daher die Bedenklichkeiten zaghafter Ärzte, welche über Kleinigkeiten und ausnahmsweise auftretende Übelstände das Ganze aus den Augen verlieren, energisch bekämpft, so muss ihm in diesem Widerstande sekundiert werden, zumal dann, wenn die scrupulösen Ärzte selbst nicht radfahren.

Jede Benachteiligung des weiblichen Geschlechtes ist ungerecht, die Vorteile hygienischer und idealer Natur, die es aus dem Sport zieht, sind dieselben wie die des männlichen. Man ist sogar berechtigt, noch einen Schritt weiterzugehen; man kann behaupten, dass in gesundheitlicher Beziehung dem weiblichen Geschlechte durch das Rad zum ersten Male ein ebenso sicheres wie praktisch durchführbares Mittel geboten wird, allgemein sich zu kräftigen und zu regenerieren, der junge Mann wird ohnedies schon durch das Leben in jeder Beziehung trainiert und gestählt, das junge Mädchen muss sein Leben in der Stubenluft verbringen, ohne Wechsel, ohne körperliche Stimulation. Insofern wäre das Rad für den ersteren noch entbehrlich, für das letztere nicht mehr, es wird dem jungen Mädchen Bedürfnis, es wird Notwendigkeit.

IV.

**F**ür den jungen Mann ist das Zweirad keine Notwendigkeit, weil er Ersatz dafür hat und für seine Kräftigung und Gesunderhaltung schon auf allerlei Weise gesorgt wird; für das junge Mädchen ist es ein unabweisbares, durch nichts anderes zu ersetzendes Bedürfnis, es wird geradezu ein Heilmittel.

Was hilft da alles Eisen, Mangan, Hämatogen, Beef und Wein, wenn die erste Grundbedingung des Wohlseins des menschlichen Körpers fehlt, die Bewegung, die aktive Bewegung, die intensive aktive Bewegung in ewig neuer, direkt aus den Quadranten der Windrose herströmender Luft!

Schickt eure Töchter und Frauen, wenn ihr könnt, in die Eisenbäder, an die See, ins Gebirge, aufs Land; gebt ihnen aber ein Rad mit, das ihnen erst ermöglicht, die Vorzüge des jeweiligen Aufenthaltsortes effektiv auszunutzen und dabei noch den Genuss zu haben. Das Bad allein ist nicht immer ein Vergnügen, oft eine Strafe, durch das Rad, das mitgenommen ist, nähert es sich der Häuslichkeit mit der lieb gewordenen Gewohnheit freiheitlicher Bewegung, es wird acceptabel, es wird geniessbar und interessant. Eine seltene Erscheinung ist das Rad an Badcorten ja nicht mehr, es giebt auch Ortschaften, wo die Radfahrerinnen prävalieren, und es giebt wohl keinen vernünftigen Arzt mehr, der an sogenannte Radfahrerkrankheiten glaubt. Es giebt Krankheiten, die das Radfahren verbieten oder einfach unmöglich machen; viel sind deren aber nicht und, wenn eine junge Dame eine Leidenschaft für das Rad hat, so ist das schon ein Beweis dafür, dass die gesundlichen Vorbedingungen dafür vorhanden sind, und es wird in den allermeisten Fällen ein Bedenken dem nicht entgegenstehen.

Also, ihr jungen Damen, fahret, so bald als möglich, bekämpft das Vorurteil und legt die Ängstlichkeit ab, die Weiblichkeit soll nicht verlieren durch das Zweirad, sie soll gewinnen, und sie wird gewinnen, weil ein gesunder Geist und ein frisches Gemüt nur in einem Körper gleicher Art wohnen können. Beides habt ihr nötig, habt ihr denn sonst Gelegenheit, euch aus der einsamen blasswangigen Zurückgezogenheit zu retten in die Ursprungsstätten des wangenrötenden Sauer-

stoffs, aus der Sphäre der Charakterverkümmernng in jene freiere, bei welcher sich Mut, Entschlossenheit und Geistesgegenwart entwickelt, aus einem trivialen Dasein in ein idealeres?

Nicht der Mann, sondern die Frau soll sie vertreten und suchen, die Idealität. Nun besteigt das geflügelte Rad, eilt im taufrischen Morgen durch die wachstumsfreudige Flur, im Schatten des Waldes durch die märchenerzählende Heide, am nebelduftigen Abend durch eine stimmungsreiche Herbstlandschaft, überlasset euch dem beglückenden Gefühle, welches euren siegreich arbeitenden Körper durchströmt — und dann sagt mir, ob es ein Zweites geben kann, was diesem sogenannten Sport gleichkommt, was erhebender, veredelnder, idealistischer wirken kann.

Der Eislauf allein kann hiermit konkurrieren. Der Eislauf hat mehr als einen Dichter begeistert, vielleicht auch eine Dichterin; welcher gesunde Mann fühlte den Schwung nicht mit, der einen Klopstock und einen Herder erfüllte! Das Zweirad ist aber noch in viel höherem Masse geeignet, die dichterische Seite des menschlichen Gemütes anzuschlagen; ein kurzer Flug nach aussen durch die Gegend unter der Gunst des Himmels, unter geräuschloser Begleitung oder selbst allein, ist wie das lebendige Erstehen eines Gedichtes, einer Sonate. Wie oft haben mich in der Einsamkeit die Gedanken Schillers heimgesucht, wie oft die Melodien Beethovens! Ja, das Rad stimmt nicht materiell, es wirkt vergeistigend.

Hierzu ist aber ein weibliches Gemüt in viel höherem Masse disponiert als das des Mannes; der Geist des Weibes hält sich auch vermöge seiner Lebensstellung und Lebensaufgabe dauernder auf dieser Höhe idealer Anschauung, da der Mann, mag er noch so kontemplativ oder idealistisch veranlagt sein, doch beständig gewaltsam aus seinen Himmeln gerissen und in das nüchterne, praktische Leben zurückgezogen wird und für ihn leider meist eine Zeit kommt, wo er durch des letzteren unabweisliche Anforderungen genötigt wird, das Radfahren überhaupt aufzugeben. Und hat ihn der Dienst erst unabkömmlich gemacht, dann währt es so lange nicht mehr, bis diejenige Körperkonstitution eingetreten ist, für welche der Satz Platz greift: verfliegen ist der Spiritus, das Phlegma ist geblieben.

**E**asst die Frau das menschliche Leben und die Aussenwelt an sich schon von einem idealeren Standpunkte auf, so muss das Radfahren dieser Verfassung Vorschub leisten, muss sie nähren und erweitern. Ich glaube nicht zu viel zu sagen, wenn ich behaupte, dass dieser Einfluss sich bei der Gesamtheit der Radfahrerinnen, gleichgiltig welchem Stande sie angehören, geltend machen muss, nicht nur bei den durch Stand, Reichtum und Bildung Höherstehenden, nein, zum Glück auch bei den in dieser Hinsicht Tieferstehenden, denn das weibliche Gemüt ist überall empfänglich für feinere edlere Eindrücke. Der ästhetische Sinn ist Allgemeingut des weiblichen Geschlechts; er erzeugt im Verein mit der ihm immanenten unveräusserlichen Eitelkeit eine Art Selbstästhetik, die Körper und Geist beherrscht und diese Herrschaft wohl einbüßen kann unter der Misere des Lebens, aber nicht abgibt an einen später alles dominierenden trockenen Verstand.

Nicht so beim Manne, der nicht bloss seinen Hausstand, sondern auch alle Anfechtungen des Lebens beherrschen soll. Der Mann besitzt eine glückliche Eigenschaft, die dem weiblichen Geschlechte nur ausnahmsweise eigentümlich ist, den Humor, jene Gottesgabe, vermöge welcher er sich selbst in allen Lebenslagen die innere Heiterkeit bewahrt, bei seinen Mitmenschen hervorruft, über alle Drangsal, die ihm begegnet, siegt. Ich finde überall bestätigt, dass der Humor gerade dem Radfahrer in besonderem Masse beiwohnt und dass er eine spezifische, sehr ansprechende Form hat. Der Humor hilft ihm über alle Schwierigkeiten hinweg, er zieht aus allen äusserlich widerwärtigen Begegnissen einen höheren geistigen Gehalt, und, wenn der Radfahrer mit der Not des Daseins zu kämpfen hat, so hilft er ihm das harte Brot des Lebens verdauen. Glücklicher Mensch, dem der Humor unverwüsthlich ist. Der Radfahrer hat seinen spezifischen Humor in verschiedenen Formen geäussert, in Humoresken, Reisebeschreibungen, vor allem aber in seinen Liedern. Dass er bisweilen etwas derb und anstössig, bisweilen etwas grotesk erscheint, ist natürlich; wenn er nur originell bleibt und Witz behält, mag er passieren, auch wenn er einmal das ästhetische Mass überschreitet.

Es giebt aber auch einen zersetzenden Humor;

einen ungezogenen Humor verzeiht man, der zersetzende aber ist mehr als unsympathisch, weil er dem Geschmacke keine ästhetische Befriedigung mehr gewährt, es entgeht ihm der ideale Anstrich, der dem gesunden, im Genusse des Augenblicks schwelgenden Humor immer in gewissem Masse anhaftet.

Nun scheint es mir, als ob schon jetzt sich die dem Manne innewohnende Eigenschaft zeige, neben dem Idealismus und dem Humor den zersetzenden Verstand gelten zu lassen, diesen gegen jene auszuspielen, sich selbst zu ironisieren. Er, der Radfahrer, verspottet und karrikiert sich selbst, damit natürlich den ganzen Sport auch, und diesem Radfahrerhumor giebt es nichts Heiliges, was er nicht in den Staub zöge.

Auch das hat seine Berechtigung, so lange es nicht in Geistlosigkeit, unedles Wesen oder Lächerlichkeit ausartet, mit einem Worte, solange es gediegen bleibt. Es scheint mir sehr schwer, Erhabenes zu parodieren und dabei geistreich zu bleiben, was absolut erforderlich ist, um durch Witz und Humor den Geist schadlos zu halten für die Belcidigung, die dem Gemüte zugefügt wird.

Hier gestatte mir nun der Leser eine Nutzanwendung zu machen auf eine Erscheinung der Gegenwart, die auf alle sonstigen gebildeten Kreise, die nicht dem Boden angehören, auf dem sie erwachsen ist, einen, gelinde gesagt, unangenehmen Eindruck machen muss. Werden z. B. die Balladen Goethes, Schillers, Uhlands benutzt, um die in denselben gegebene dichterische Form auszugiessen mit dem trivialsten Radler-Gedankeninhalt, so kann das nicht anders als widerwärtig wirken. Die Kreise, für welche diese Lokalpoesie geliefert wird, mögen darüber zu fanatischem Lachen begeistert werden, für den Höherstehenden, und dazu gehören alle gebildeten Schichten des Volkes, ist sie ein Stein des Anstosses, von welchem man nur wünschen kann, dass er sobald als möglich sich erschöpft, um von der Bildfläche zu verschwinden.

Besitzt die Radlerpoesie nicht selbst soviel Schwung, um eigene Erzeugnisse höherer Art zu schaffen, so kann sie sich nicht dadurch ins Ansehen setzen, dass sie die schönsten Gedichte der Welt, um etwas erzeugen zu können, stupriert.

Warum muss die Poesie der Radfahrer-Schriftsteller sich durchaus binden an das Rad und die

kleinlichen Verhältnisse, die mit dem Radfahren verknüpft sind? Aus diesen ist doch kein höherer poetischer Gehalt zu ziehen; sollen sie aber zum Gegenstande dichterischer Darstellung dienen, so schaffe man, wenn man's kann, Originalpoesien, wenn man's nicht kann, vergreife man sich nicht an das Erhabenste und Edelste, was unsere Litteratur aufweist. Dass übrigens auch die trivialsten Dinge aus dem Radfahrerleben vermöge des oben besprochenen Humors eine eigene poetische Form finden können, beweisen zahlreiche gelungene Gedichte.

Das ausserhalb der Radfahrerkunft stehende Publikum kann keine grosse Vorstellung von dem Bildungsgrade der Radfahrer erhalten, wenn es sieht, worin die geistig herabsteigenden Leistungen derselben bestehen; es wird von der „Radlerpoesie“ verächtlich sprechen müssen. Man vergleiche das nicht mit den Darbietungen des Kladderadatsch und der Fliegenden Blätter; diese kann auch nicht jedermann goutieren. Bei aller Ungleichheit in ihrem Werte sind sie doch keine geistlosen Vorbringungen. Es kommt hier besonders auf das weibliche Geschlecht an.

Der Deutsche bewahrt seinen Klassikern jederzeit die liebevollste Pietät, und es sind ihm Form und Gedanken derselben in einem solchen Masse in Fleisch und Blut übergegangen, dass sein Dichten und Denken, bewusst und unbewusst, von diesen beherrscht wird; und wenn auch die Blasiertheit unseres Zeitalters manches von dem Gedankeninhalte unserer Dichterheroen vergessen hat oder als veraltet betrachtet, so ist doch die Form geblieben, und es bewegt sich die Gegenwart nur allzugern in den überlieferten Ausdrucksweisen.

Dies ist seitens der hier mitsprechenden Radfahrer bereits früher vielfach geschehen.

Die ganze Lyrik der Radfahrerpoesie, die in den Kommers-, Klub- und Festliedern der Radfahrer zum Ausdruck kommt, beruht zum grossen Teil auf Travestien altersgrauer Volkslieder oder Umgüssen von klassischen Dichtungen mit Be-

nutzung klassischer Melodien, und mit einer wahrhaft verblüffenden Unverfrorenheit werden diese Melodien Radlerliedern angezogen, die zu dem ursprünglichen Texte passen ungefähr wie eine Faust auf ein Auge. Wenn man dies liest und hört, wird man fast perplex von der Dreistigkeit, mit welcher da zu Werke gegangen ist, indes, Not kennt kein Gebot, der Radler muss für seine Vereinsabende singbare Lieder haben; wo sollen sie, da der ganze Radfahrerstand erst seit kurzem besteht, herkommen, wenn nicht das althergebrachte Liedermaterial in den entsprechenden Geist umgegossen wird! Für den spezifischen Zweck umgearbeitet wird unter Beibehaltung der Form! Man kann im Grunde auch gegen dies Verfahren nichts einwenden, im Gegenteil man lacht über diese sangesbedürftigen Melodienräuber und Liederpilaten, die auch ihre idealen, der Freundschaft, der höheren geistigen Belebung gewidmeten Stunden haben müssen. Übrigens hat in dem Liederschatz der Radfahrer im Laufe der Jahre bereits eine Reihe von Liedern Aufnahme gefunden, gegen deren Trefflichkeit durchaus nichts einzuwenden steht, im „Lieder-Buch für Radfahrer“ des Bicycle-Club Ellwangen finden sich ganz prachtvolle Kerngedichte, und es vergrössert sich das vorhandene Material sehr schnell, da der Radfahrer, ich meine der Deutsche, idealistisch veranlagt wie er ist, ein ungemein lebhaftes Bedürfnis zeigt, zu reimen und zu dichten. Ob sich diese idealistische Eigenschaft und Befähigung auch bei andern Nationen zeigt, ist mir nicht bekannt; sicher aber, wenn sie existiert, existiert sie nicht in dem gleichen Masse wie bei der deutschen. Und das ist ein Vorzug, ein Ruhm der deutschen Nation, speziell der deutschen Radfahrer, deren hauptsächlichste Bestrebungen, wie von jeher und immer wieder in den massgebenden Bekanntmachungen und Kundgebungen betont wird, idealer Natur sind. Hiermit bin ich bei einem Gegenstande angelangt, der sympathisch berührend verwandte Saiten trifft und ein Echo in mir erweckt, das ich gern austönen lasse.

## VI.

In der Journalistik, den Festschriften, Vereinsliedern und sonstigen grösseren Kundgebungen dokumentiert der Radfahrer unzweideutig, worin seine idealen Bestrebungen gipfeln: dies ist Natur, Freundschaft, Wein, Weib, Gesang und in besonders markanter Weise: deutscher Patriotismus mit

unbedingter Hingabe an Kaiser und Reich. Das Bewusstsein deutscher Zusammengehörigkeit durchdringt alle Radfahrerschichten und wird bei jeder Gelegenheit als einigendes Band hervorgehoben.

Man ist eigentlich genötigt, dies als eine Erscheinung anzuerkennen, der eine ähnliche nicht so leicht an die Seite gesetzt werden kann. Man

mag über das Radfahren denken wie man will; jedenfalls hat dieser Sport einen besonderen sittlichen Gehalt und eine treibende Kraft in sich, wenn er in stande war, ein gemeinsames patriotisches Band um die gesamte radfahrende Jugend zu schlingen mit der bestimmt ausgesprochenen Devise: für Kaiser und Reich. Einen politischen Faktor, mit welchem zu rechnen sei, wollen wir den Deutschen Radfahrer-Bund und seine Konkurrenz-Verbände nicht nennen, aber als eine höchst erfreuliche Teilerscheinung von unverkennbarer Wichtigkeit im nationalen Leben der Gegenwart ist diese Lebensäusserung der deutschen Nation unbedingt zu bezeichnen.

Ich halte es deshalb — weil das nationale Banner allseits hochgehalten wird — nicht gerade für ein grosses nationales Unglück, wenn die deutsche Radfahrerschaft nicht aus einem einzigen grossen Bunde, sondern aus mehreren grösseren Einzelverbänden besteht, denn in dem Patriotismus, der sie sämtlich als gemeinsames Ehrenzeichen umschlingt, sind sie sämtlich einig.

Anders stellt sich die Sache dar, wenn man sich auf den praktisch sportlichen Standpunkt stellt. Hier wird es sogleich ersichtlich, dass Rivalität der gemeinsamen Sache schadet, und es treten Divergenzen zu Tage, die einer Ausgleichung kaum fähig zu sein scheinen. Die thatsächlichen Nachteile, die sich aus diesen Verhältnissen für das deutsche Rad- und Rennfahrwesen ergeben, sind mit solcher Evidenz hervorgetreten, dass eine Vereinigung aller Verbände in einen einzigen grossen allseits gewünscht wird, und wenn dies nicht möglich, eine oberste leitende und entscheidende Sportsbehörde unabweislich erscheint.

Kommt der Zusammenschluss zu stande, so hat eine tüchtige vaterländische Gesinnung einen grossen Teil dazu beigetragen, da dieselbe nicht aufgehört hat, vom idealen Standpunkte aus die Zersplitterung und Schwächung dem Auslande gegenüber zu beklagen und die Einigkeit als Ehrensache zu betrachten.

In einem Punkte wird eine bleibende grundsätzliche Verschiedenheit nicht verhütet werden können, der deutsche Amateur ist im Grunde national, der Rennfahrer mehr international auch bei guter vaterländischer Gesinnung; jener will nichts anderes sein als deutscher Fahrer; dieser erweitert seinen Charakter, er nennt sich Meisterfahrer, zum mindesten von Europa. Beide verfolgen diametral entgegengesetzte Zwecke, die

bei den Rennfahrern (von Beruf) immer ein hervorragend persönliches zentrifugales Bestreben zeigen werden; die Zwecke der Rennfahrer sind in der Hauptsache materieller, die des deutschen Herrenfahrers idealer Natur; dieser wird auch in erster Linie immer deutscher Fahrer bleiben, obwohl der auch vom Deutschen Radfahrer-Bunde angenommene Amateurbegriff ein international festgestellter ist.

Ich werde mich hüten, mich in das Chaos dieser schwierigen Verhältnisse zu versenken. Die Geister sind unerhört reizbar und geneigt, über Dinge in hellen Flammen aufzulodern, in denen nichts Persönliches liegt, die die bona fides für sich haben, von kränkenden Absichten weit entfernt und, sachlich betrachtet, auf alle Fälle der Erörterung wert sind.

Was hier noch besonders betrachtet werden soll, sind die geistigen Bestrebungen und Kundgebungen der idealistischen Richtung huldigenden Hälfte der deutschen Radfahrer, nachdem einige Worte über die Rennfahrer vorausgeschickt sind.

Ich habe keine Voreingenommenheit, die mich bestimmte, die gigantischen Leistungen der Rennfahrer und den grossartigen Nutzen, den sie dem deutschen Radsport gebracht, irgendwie zu verkennen. Der deutsche Rennfahrer ist als Berufsfahrer, was er doch unzweifelhaft ist und auch nur sein kann, ebenso ehrenwert und achtbar wie jeder andere Geschäftsmann, und wer über Geschäftsleute überhaupt billig denkt, kann auch über die mutigen Leute der Rennbahn, die ihr Leben einsetzen und jedenfalls Männer von besonderer Energie, Geschicklichkeit und Ausdauer sein müssen, nicht den Stab brechen.

Wie aus dem Stande der Amateure vielleicht die grösste Menge der Professionals hervorgegangen ist, ebenso denkbar ist es, dass ein Professional zum Amateur zurückkehrt, der bezahlte oder für Geld käufliche Renner also das wieder wird, was er vorher war, als die Fabrikanten seine Fähigkeiten noch nicht erkannt hatten. Welche Schroffheit auch! Ist das kein honetter Mensch mehr, der für Entgelt das Höchste in seiner Kunst zu erreichen strebt und vermöge seiner Kunst sich auf ehrlichem Wege irdische Güter zu verschaffen sucht? Dem Mammon dienen wir ja alle, mehr oder weniger, ohne deshalb alle Juden zu sein. Der Unterschied zwischen Ross und Rad auf der Rennbahn ist so gross nicht; er besteht nur darin, dass ein Pferd einen Preis gewinnen kann, aber ein Rad nicht; in beiden Fällen aber, nicht bloss in dem des Rades, kommt der Gewinn zuletzt an

den Mann. Und was sind nicht in der Geschäftswelt für Praktiken erblüht! Die sind überall dieselben; dass die Männer der idealistischen Richtung recht rücksichtslose Geschäftsleute sein können, habe ich leider erfahren. Pharisäer hüben wie drüben.

Doch ich bin Verteidiger geworden dessen, den ich nur nebenbei betrachten wollte; eine Art von Gewissen hat mich unbewusst diesen Weg geführt, es muss doch wohl der richtige sein. Es schadet auch dem Vorhaben nichts, denn man kann A durch B erörtern, indem man an B zeigt, was A hat oder auch nicht hat. Wahrscheinlich folgt mir nun mehr als ein für seinen Beruf begeisterter Professional, wenn ich das Gute auf der andern Seite zeige. In das Reich der Ideale flüchtet sich auch der praktische Mann gern, wenn er nur die dazu erforderliche geistige und gemüthliche Bildung besitzt.

Vor allem verherrlicht der Radfahrer mit Vorliebe die Natur. Woher diese Leidenschaft kommt, ist im Grunde nicht wohl aufgeklärt. Der Deutsche war von jeher ein grosser Wanderer; an Begeisterung für die Schönheit und Grossartigkeit der Natur, an Opferfähigkeit zur Ausführung von Reisen im Interesse der Wissenschaft und Kunst steht die deutsche Nation vielleicht allen andern voran. Das gegenwärtige Ausschwärmen der Radfahrer über das deutsche Land, auch über das Ausland, muss indes noch einen besonderen Grund haben, der im Zweirade allein wohl nicht zu suchen ist, den ich aber vorläufig nicht finden kann. Hört man das, was die Radfahrer sprechen und schreiben, so erhält man den Eindruck, als sei bisher der Genuss, das Betrachten und Studieren der Natur fast unbekannt gewesen, als sei erst durch das Zweirad das grosse Buch der Natur aufgeschlagen worden, obgleich schon die ältesten Denkmäler der deutschen Litteratur sich im Betrachten und Besingen der Natur ergehen. Richtig ist, dass kein Mittel bisher es dem Menschen derartig ermöglichte, sich aus dem Staube und Roste des Stubenlebens in die Natur zu retten, sich flügge zu machen und die Glieder zu recken, wie das Zweirad; es ist ferner zweifellos, dass der vom Werkeltagstreiben, andererseits auch von der Civilisation entkräftete Mensch sich nirgends wohler fühlen kann als auf dem Zweirade, und dass endlich dieses vermöge seines, schlechterdings undefinierbaren, Zaubers jeden empfänglichen gebieteten Mann geistig besonders anregt, ausschliesst und fähig macht zum Erfassen des Naturgenusses, der doch immerhin edlerer und idealer Art ist.

Sollte die Einsamkeit, in welcher sich der Radfahrer auf seiner Landstrasse befindet, die hauptsächlichste Ursache sein, sich in das Betrachten der Natur zu versenken? Die Ermangelung anderer Nahrung für Geist und Gemüt? Ich meine, für viele Fälle gewiss, aber doch nicht für alle; die Erfahrung hat wohl schon jeder gebildete Mann an sich gemacht, dass auf monotoner Landstrasse es für den einsam schreitenden Menschen zuletzt nichts schlimmeres giebt als das Fehlen geistiger Anregung durch das gesprochene Wort. Auch dem ausdauerndsten Naturfreund muss dies Bedürfnis sich aufdrängen. Auch beim Radfahrer müsste dies der Fall sein, wenn es nicht in seiner Macht stände, die schweigsamen Natureindrücke abwechseln zu lassen mit Austausch der Gedanken von Mensch zu Mensch. Das blosses Betrachten der Natur ermüdet wie das Betrachten einer Bildergalerie, wenn nicht Wechsel stattfindet. Dies trifft zu auf den Radfahrer, der es in seiner Hand hat, den Wechsel zu verschärfen und zu verlangsamen. Aber woher kommt der dichterische Schwung, der sich hierbei des Radfahrers bemächtigt?

Wenn man in der Grazer Bundesfestschrift die Gedichte von Olf Egg liest, so muss man sagen, dass diese Gedichte sich dem Besten anreihen, was die Litteratur in der gleichen Branche aufweist. Die Ode „An die Natur“ entspricht ganz dem Schwunge, dem Geiste und der Form Klopstocks, eines Dichters, zu welchem die Vertiefung in die Natur, wenn sie sich der geschriebenen Poesie anvertrauen will, unwillkürlich zurückführt. Ähnliche Gedichte finden sich noch mehrere in der gedachten Festschrift, und man muss fragen, ist es nicht eine ganz eigentümliche Erscheinung, dass die Festschrift des Deutschen Radfahrer-Bundes wesentlich auf idealen Grundlagen basiert?, und dass dieser Bund sich in der Lage befindet, an die Öffentlichkeit zu treten mit einer Sammlung litterarischer Produkte prosaischer und poetischer Form aus Anlass seiner Feste? Diese Erscheinung dürfte einzig dastehen im sozialen Leben der deutschen Nation. Grössere Vereinigungen, die sich über ganz Deutschland erstrecken, die gesamte Nation umfassen, sind mehrfach vorhanden und erfreuen sich eines bald mehr, bald weniger gedeihlichen Daseins. Mit der Darstellung des geistig sittlichen Lebens, welches in ihnen pulsiert, befassen sie sich nicht aus dem naheliegenden Grunde, weil dies Moment, selbst nebensächlich, sich nicht geltend macht. Auch dem Deutschen

Radfahrer-Bunde ist es nebensächlich, wenn man es vom Standpunkte der praktischen Zwecke des Bundes betrachtet; es wird aber thatsächlich zur Hauptsache, der besser gebildete deutsche Mann findet sich ein, seine prosaisch gedachten Betrachtungen und die Ergebnisse seiner poetisch verklärten Stunden der Brüderschaft zu übergeben, womit er nicht nur den Radfahrersport, sondern auch den Radfahrer-Bund verherrlicht. Es ist ganz merkwürdig, welch reges geistiges Leben der Radfahrersport zur Folge hat; die Zahl der Fachblätter wächst von Jahr zu Jahr; das Material ist unerschöpflich und muss eine besondere Kraft besitzen, novellistisch, humoristisch, dichterisch und polemisch veranlagte Federn in Bewegung zu setzen. Und da diese Schriftsteller alle Schichten der Gesellschaft vor ihr Forum ziehen, so ist folgerichtig anzunehmen, dass der Radfahrersport bereits alle Schichten unserer Gesellschaft bis in die höchsten Kreise durchdrungen hat.

Reisebeschreibungen. Dergleichen las und liest man nicht — ohne zugleich ein anregendes Getränk zu sich zu nehmen. Nichts langweiliger als das. Der Radfahrer tritt nun mit einer ganz besondern Spezies hervor, die, nach dem Wesen des Sports geartet, kurzweiliger ist. Es ist hier nicht nur die Natur, die beschrieben und besungen wird; es tritt hier oft der glückliche Humor des Radfahrers in bemerkenswerter Weise hervor, der nicht nur mit der schweigsamen Landschaft, sondern auch mit den Menschen sich unterhält und im Verkehr mit diesen auch scheinbar nicht bedeutende Dinge zu interessanten macht. Das Schildern von Natureindrücken muss schliesslich monoton werden, und das Interesse daran muss sich erschöpfen.

Die Natureindrücke sind nicht so mannigfaltig, um sich nicht zu wiederholen; unerschöpflich dagegen ist das Leben an Reiz und insbesondere an Humor, natürlich nur für den, der solchen hat, denn nicht das Leben selbst ist Humor, sondern der es auslegende und geniessende Geist macht es zu solchem. Wer ihn nicht besitzt, der hat auch von der Natur nicht viel und bleibt am besten zu Haus, wo er singen kann:

Ach, welche Qual gewährt das Reisen,  
Ich kann Italien nicht preisen.

Tagebuchmässig ausgearbeitete Reisebeschreibungen mit blosser Bewunderung der Natur können nicht fesseln, selbst wenn sie mit Federzeichnungen versehen werden, und das trockene Einflechten

von historischen Reminiscenzen, die aller Welt geläufig sind, macht sie kaum wertvoller. Das Erlebte nur fesselt und langweilt nie, weil es immer neu ist, es ist freilich eine Kunst zu erleben, und wem die Gabe des Humors nicht verliehen ist, der erlebt nichts.

Hierbei ist nur eins zu wünschen: Dass der Radfahrer, wenn er sich selbst ironisiert, dies nicht bis zu dem Grade treibt, wo es lächerlich macht. Das schädigt die gute Meinung vom Radfahrersport, nicht innerhalb, sondern ausserhalb, wo man begierig ist, Gelegenheit zu finden, geringschätzig vom Radfahrer zu denken.

Die Neigung, sich selbst zu verspotten, ist beim Radfahrer eine starke, und dieser Mangel an Selbstachtung berührt nicht angenehm; ich habe sie selbst bei solchen mir befreundeten Personen gefunden, die mir erklärten, deshalb dennoch des Sports halber das Rad zu benutzen. Das macht auf mich den Eindruck, als wenn ein Violinvirtuos sein Instrument Wimmerholz, oder jemand vom Pferdesport seinen Renner Klepper nennt. Ich habe sie aber nicht gefunden bei der Radfahrerin, einmal wohl deshalb, weil sie überhaupt für den Humor weniger Sinn hat, und dann vor allem, weil das weibliche Gemüt zu feinfühlig ist, um nicht zu empfinden, dass jede Art sich selbst zu karrikieren, den angenehmen Eindruck, den die Radfahrerin auf das Publikum machen will, abschwächt und ihre ohnehin exponierte Stellung angreifbar macht. Die angeborne, sorgsam gepflegte und sittlich gebotene Scheu vor der Öffentlichkeit ist wohl das hauptsächlichste Hindernis für die Damenwelt, sich dem Radsport zu widmen; haben sie aber dies Hindernis glücklich überwunden, so ist das Glück, welches ihnen der Sport gewährt, ein so grossartiges und unzweifelhaftes, dass ein Stoff zur Parodie sich für sie nicht findet; zugleich aber wird sie nie das Gefühl verlassen, ängstlich alles vermeiden zu müssen, was dem Publikum Anlass giebt zur Spottsucht oder Nichtachtung. — —

Ernste Menschen, zu Humor nicht aufgelegt, scheinen mir die Rennfahrer zu sein; ich finde es auch begreiflich. Genötigt, berufsmässig, des Erwerbes halber auf Tod und Leben kämpfen zu müssen, immer kampfbereit zu sein, müssen sie Männer von äusserster Energie, Geistesgegenwart und — Verschlagenheit sein, um zu reussieren. Es scheint beim Rennsport mehr, wie sich ein kindliches Gemüt denken kann, auf sog. Tricks anzukommen, d. h. auf Kriegslisten, die weniger moralisch als erfolgreich sind und den besten Fahrer

zum Narren machen können. Der ehrliche Deutsche scheint in diesen Tricks mit dem Auslande nicht konkurrieren zu können, und es mag wohl daran mit liegen, dass im letzten Jahre die deutschen Rennfahrer überall geschlagen wurden. Auf Dauerfahrten kommen sie nicht in Betracht, dort muss schliesslich die grössere Tüchtigkeit siegen; auf der Rennbahn aber spielen sie eine Hauptrolle. Welche furchtbaren Aufregungen diese Gaunerstreiche, die dem reellsten Können die Krone zu entreissen vermögen, hervorrufen müssen, ist begreiflich, und es ist kein Wunder, dass die Rennfahrer deshalb heftigen Charakters sind und sich die Gewinne, derentwegen sie ihr ganzes Können und ihr Leben einsetzen, bei nicht ganz eklatanten Fällen nicht gern entreissen lassen, ohne Widerspruch zu erheben oder sogar die Sportbehörden zu befehlen. Sie haben, streng genommen, auch ein gewisses Recht, insofern die Entscheidung oft von einem Minimum abhängt und die Ziel- resp. Spruchrichter sich deshalb täuschen können. Das heiss umstrittene Ziel verloren zu haben, obwohl man Rad an Rad mit dem Gegner durchs Band geht, das, zum Teufel auch, das kann kein Mensch von Ehrgeiz ertragen, ohne von einem tiefen inneren Unglücke ergriffen zu werden.

Man denke nicht verächtlich von diesen egoistisch erscheinenden und dennoch auch selbstlosen Männern. Sie haben auch ein Ideal, von dem der Dichter sagt, dass es „des Schweisses der Edlen wert“ sei, das ist „des Ruhmes lockender Silberton“; der Ruhm, eine imaginäre Grösse und doch die gesuchteste von allen. Was ist vergänglicher, was verfänglicher als Ruhm? Wenn der Glanz der Glorie verfliegen, steht das Gemüt verbittert da. Aber der wäre ein Lump, der ein Rennfahrer sein wollte ohne Ehrgeiz.

Das Leben des Rennfahrers ist also nicht ohne Mühe und Anfechtung, es gleicht einem

Kampfe ums Dasein; da kann wohl von Poesie und Humor keine Rede sein. Ihm ist der Sport nicht „Spiel“, er ist ihm Lebensfrage, und da sein Sinnen und Trachten nur auf Gipfelleistungen gerichtet sein kann, muss ihm vieles kleinlich vorkommen, was dem Radfahrer sonst Genuss und Selbstgefühl gewährt, z. B. das Erscheinen en masse in Form von öffentlichen Aufzügen bei Gelegenheit von Festen, Gedenktagen, deren höherer ästhetischer oder sittlicher Wert auch von anderer Seite angefochten werden kann.

Zum Dichten, zum humoristischen Erfinden gehört des Lebens Behagen; wem die Mittel zu diesem gewährt sind, hat es leicht zu jubilieren über des Lebens Schönheit; Narben und sonstige Ehrenzeichen einer Kämpferlaufbahn bringt das aber nicht.

Eine nicht laut genug zu preisende Eigenschaft des Radfahrers ist sein Patriotismus, man kann sagen, sein glühender Patriotismus, den er überall, wo es die Verhältnisse mit sich bringen, in einer so aufrichtigen zweifellosen Weise und mit so beredten Worten zum Ausdruck bringt, wie man es sonst im nationalen Leben zu beobachten nicht oft Gelegenheit hat; es zeugt dies von einer tüchtigen, nationalen Gesinnung, für welche auch die Fachpresse jederzeit in die Schranken tritt. Der Radfahrer verfolgt damit nicht den Zweck, von sich reden zu machen oder zu manifestieren, obwohl er eitel ist und für öffentliche Aufzüge schwärmt. Man muss dies vielmehr aus demselben Gesichtspunkte beurteilen wie die sonstigen idealen Bestrebungen des deutschen Radfahrers, die ich vorher betrachtete; folgt man ihm in seine Vereinssitzungen, seine Festsäle und in seine Kampfreden und Schriften mit den Gegnern, so findet man allenthalben die Bethätigung des besten Patriotismus. Und das schlage ich nicht gering an.

Ende.

**H**iermit bin ich am Schlusse meiner Plaudereien angelangt, die der Abfall sind der müssigen Stunden, die das unfreiwillige Ausruhen, während draussen der Winter sein Wesen trieb, mit sich brachte. Jetzt ist's aus mit seiner strengen Herrschaft, die Sonne steigt höher und führt wärmere Lüfte nach dem Norden; heute zum ersten Male wieder durchflog das Zweirad das nachbarliche Gelände, auf trocknen Chausseen und fahrbaren schönen

Banketten; welcher Hochgenuss! Der Schweiss floss in Strömen, aber das that gut; die Glieder wurden empfindlich unter der Massage des Pedals, aber das sollten sie, um die angehäuften Schlacken herauszuschaffen. Drollig, fast rührend sah es aus, wie die Lerche, die noch vor wenigen Tagen in den Strassen der Stadt ihr Brot suchte, auf der Spitze der erweichten Ackerscholle stand, mit emporgerectem Halse schmetternd, als wollte sie den Himmel anrufen; Schnee und Eis sind über-

\*\*

raschend schnell geschwunden, selbst die entfernten Höhen leuchten und glühen nicht mehr im reflektierten Sonnenstrahle. Zurückgekehrt erregen sich freudig mit mir die noch immer nicht radfahren-

den Freunde, wir trinken ein Glas mehr, und ich werde sie nun wohl für den Sport gewonnen haben. „All Heil!“

W. d. 27./2. 1897.

#### Nachschrift.

**D**och nein! Kein Ende! Die vorstehende Arbeit hat das Unglück, kein Ende finden zu können zufolge ihrer Formlosigkeit, der Form der Causerie, die ebensowenig ausgeht, wie der Stoff, den sie zu schildern sich bemühte. Findet im Gang der Ereignisse ein beständiger Wechsel statt, schreitet speziell das Radfahrwesen unaufhaltsam fort, so haben auch die es skizzierenden Federn keine Ruhe. So ergeht es auch mir. Kaum glaubte ich die Sache erschöpft zu haben, da ist wie mit einem Zauberschlage die ganze Situation verändert, und ich stehe vor der Alternative, entweder veraltet zu erscheinen, oder „ergänzende“ Causerien folgen zu lassen. Da mir der Gegenstand lieb ist, wird er, wenn es dem Leser gefällt, meine Feder wohl von neuem beschäftigen. Aber das braucht nicht gleich zu sein, wenn ich nur einstweilen vor dem Leser konstatiere, dass ich den Ereignissen gefolgt bin. Es sind grosse Ereignisse! Das nicht Erwartete ist geschehen; es war zu grossartig, als dass man es zu erwarten gewagt hätte; das Einheitsbedürfnis, der Patriotismus, keineswegs bloss der brennende praktische Zweck, hat gesiegt, die deutschen Radfahrer-Verbände haben sich geeinigt. Ein freudiger Schrecken durchdrang die Radfahrerschaft Deutschlands, als die Nachricht von dem neuen Berliner Frieden durchs Land ging. Der Fundamentalsatz, Amateur und Berufsfahrer dürfen gemeinsam starten, verlässt den bisher starr behaupteten Standpunkt einer inneren Unmöglichkeit dieses Satzes. Beide Klassen verfolgen nunmehr dasselbe Ziel, nur mit dem Unterschiede, dass für den Amateur das Ziel seine

ideale Bedeutung und Gestalt nicht verlieren darf. Das ist ein Erfolg von unberechenbarer Tragweite für die Zukunft des gesamten deutschen Radsports. Steht dieser, nicht nur der Rennsport, sondern der Sport ganz im allgemeinen, unter der Oberhoheit einer allmächtigen deutschen Centralsportsbehörde, vorläufig einer Neunmännerschaft, so muss der Radsport ebenso sehr ausser- wie innerhalb der Rennbahn gewinnen; das Ansehen, welches dieser neuesten obersten Reichscentralbehörde beiwohnt, muss dem ganzen Sport zu gute kommen. Der Sport wird an Ansehen und Ausdehnung gewinnen und, wie er siegreich war in der Niederwerfung der eigenen inneren Feindschaften, so wird er siegreich werden in der allmählichen Niederwerfung der noch vielen bestehenden äusseren Hindernisse, die noch überall ungerechtfertigter Weise dem Radsport entgegentreten, von seiten des Publikums wie der Behörden, die noch immer nicht sich damit abfinden können, dass der Radsport eine Thatsache ist, die sich nicht mehr aus der Welt schaffen lässt. Der Radsport, so unfassbar ein solcher Gedanke vor 25 Jahren gewesen wäre, wird und muss die Welt erobern und dadurch Verhältnisse zeitigen, von denen wir, die Radfahrer selbst, uns noch gar keine Vorstellung machen können. Es giebt schlechterdings kein Verhältnis im sozialen Leben der Menschen, das sich der Verbindung mit dem Radfahrersport zu entziehen vermöchte. Es ist, als ob mit dem Radsport erst dasjenige Etwas gefunden worden wäre, was nötig war, um eine weitere vorteilhafte körperliche und moralische Entwicklung des Menschengeschlechtes zu verbürgen. „All Heil!“

W. d. 13./3. 1897.



## Zwei Gedichte in Bremer Mundart.

Von Johann Beyer.

### — ✦ En paar Ogen. ✦ —

**I**ck hew in en paar Ogen  
So geern un faken sehn,  
Denk ick an disse Ogen,  
So moch ick jümmer ween'.

De Ogen hört min Mudder,  
Se weer so leew un god.  
Se weert! . . . Denn min leew' Mudder,  
De is jo lange dod.

### — ✦ De Lüttje. ✦ —

**D**üt giwt et frischen Bodderkoken  
— Denn Mudder scholl begrawen wern —  
Dat lüttje Kind, dat lacht un freit sich,  
Et itt den Koken jo so gern.

De Tante kummt, de Habarstante,  
Un nümmt de Lüttje up den Schot,  
Är durt dat Kind, dat mudderlose,  
Är durt dat arme, lüttje Blot.

De Tante seggt: „Wat is di lewer?  
All disse Koken? Rik mal her,  
Min Lüttje! Oder wullst du lewer,  
Dat Mudder noch lebennig weer?“

Dat Kind besinnt sich gar nich lange,  
Et lacht, wer will em dat verwehren:  
„O Tante, giw mi man den Koken!“  
So sprickt de lüttje, söte Deern.

### — ✦ Zu Rade. ✦ —


Von Georg Ruseler.

**D**er Kaiser, der König, die Fürsten im Reich,  
Sie fahren auf Rädern mit Gummi so weich;  
Sechs Pferde dazu vor den Wagen gespannt,  
So sausen sie rasch und gemächlich durch's Land.

Und wenn wir nicht Kaiser und Könige sind,  
Wir überholen sie doch wie der Wind.  
Wir lassen zurück in dem Stalle das Pferd,  
Weil »Equus caballus« nur Hafer verzehrt.

Wir spornen zwei Räder, ein eisernes Ross,  
Der Sturmwind im Rücken wird unser Genoss;  
Er jagt uns wie eilende Wolken so frei  
An Wiesen und Wäldern und Feldern vorbei.

Lang lebe, mein Rösslein, in blinkendem Glanz  
Und halte das Fell und die Rippen dir ganz!  
Du trägst mich die Strassen so leicht und so weich  
Und machst mich den Kaisern und Königen gleich.



## An den Fluten der Nordsee von Kuxhaven bis Wilhelmshaven.

Plaudereien über eine Osterfahrt.

Von

Franziskus Hähnel.

„Kluger Herren kühne Knechte  
Gruben Gräben, dämmten ein,  
Schmälernten des Meeres Rechte,  
Herrn an seiner Statt zu sein.  
Schau' grünend Wies' an Wiese,  
Anger, Garten, Dorf und Wald . . . .  
So erblickst du in der Weite  
Erst des Meeres blauen Saum,  
Rechts und links in aller Breite  
Dicht gedrängt bewohnten Raum.“

Goethe, Faust, II. Teil.

„Selten nur einem  
Festlandbewohner  
Ist es beschieden,  
Dass sein staunendes Auge froh wird  
Deiner Betrachtung,  
Rollender Ozean, weitbusiger,  
Hochwogiger Wieger der Masten,  
Abgründiger, furchtbarer Herrscher!  
Doch wer dich einmal glanzvoll erblickte,  
Rühmt dich für immer!“

**T**halatta! — Das Meer!  
Trunken blickt das Auge auf die  
grünlich-grauen Wogen, auf welche die  
helle Nachmittagssonne ihre goldenen Strahlen er-  
giesst. O, herrlich ist's, vom hohen Gebirgsfels  
hinabzuschauen auf wogende Wälder, auf moos-  
grüne Matten, in grüne Thäler und den weiten  
Horizont mit dem Blicke zu umspannen, aber mehr  
noch, allgewaltiger ergreift meine Sinne stets der  
Anblick der unendlichen Wasserflut des Ozeans.

Ein Abbild der Unendlichkeit und auch zu-  
gleich des Lebens mit seinem Kämpfen und Ringen.  
Wie lässt Shakespeare doch den Brutus so bezeich-  
nend zum Cassius sagen:

„There is a tide in the affairs of men,  
Which, taken at the flood, leads on to fortune,  
Omitted, all the voyage of their life  
Is bound in shallows and in miseries.“

Mancherlei Bilder ziehen mir durch die Seele,  
Bilder und Eindrücke aus meiner Jugend, er-  
greifende, schwermütige, aber auch wonnige, heite-  
tere! Das Meer ist ein Zauberer. Wie oft habe  
ich hier träumend auf der „Alten Liebe“ bei Kux-  
haven gestanden und immer wieder fallen mir die  
Verse aus Martin Greifs Hymnus ein:

Ja, glanzvoll lag es heute wieder einmal vor  
mir, das herrliche Meer! Das war ein gewaltiger  
Wechsel nach den letzten Stunden. Eine zwar  
etwas eilige, aber Brust und Wangen erfrischende  
Fahrt durch das eigenartige, im Vorfrühling gleich-  
sam noch schlummernde Hader Land hatte mich  
hierher nach Kuxhaven geführt, um von hier un-  
fern der Nordseeküste bis nach Wilhelmshaven  
meine getreue „Diana“ zu lenken. Nun stand ich  
auf der bekannten Landungsstelle an der äussersten  
Mündung der Elbe, auf der „Alten Liebe“, stand  
gelehnt auf mein Rad und liess meine Blicke über  
die wogende grünliche Wasserflut schweifen. Sie  
war heute wenig von Schiffen belebt; nur einige  
Fischerboote kreuzten hin und her, ein Kohlen-  
dampfer kam mit voller Ladung von England in  
die Elbe herein, um nach Hamburg zu steuern, und  
fern im Nordwesten unweit des Neuwerker Leucht-  
turms hob sich eine „Schunerbark“ mit vollge-  
taketem Vortop prächtig vom Horizonte ab. Bald  
war auch sie dem Auge entschwunden. Dann stieg  
aus der Richtung, in der unser deutsches Felsen-  
eiland Helgoland zu suchen war, eine graue Rauch-  
säule auf. Immer dunkler umzogen dicke Rauch-  
wolken jene Stelle; einer der überseeischen Dampfer  
der Hamburg-Amerika-Linie war in Sicht, wie mir  
der alte Bootsmann mittheilte, der schon zu

wiederholten Malen den allein auf der berühmten Landungsbrücke stehenden Radler umkreuzt hatte. Eine echte Seemannsgestalt, wie man sie gerade hier nicht selten findet. Ein kurzer, dichter, struppiger, aber gleichmässig beschnittener Bart umrahmte das wettergebräunte, von unzähligen Falten durchfurchte Antlitz. Er rückte, als ich ihm dankbar zunickte, den Nordwester aufs Ohr und sah sich neugierig die blitzblanke „Diana“ mit der braunen Rahmentasche an; das Vorderrad des Stahlrosses berührte scharf die Kante der Landungsstelle nach der Wasserseite, so dass es den Anschein hatte, als ob es die Fahrt über die Wogen fortzusetzen nicht abgeneigt sei.

„In't Woter köhnt Se woll nich mit dat Rad?“ meinte der „Seebär“ in seinem breiten Hamburger Dialekte lächelnd, und dann machte er es wie Barney Buntline in Charles Dibdin bekanntem Seegedichte, „he turn'd his quid“

„Ne,“ erwiderte ich ebenso, „Lust harr ik overs!“ Da drehte er den bekannten „swatten Krusen“ wieder auf die andere Backe und sagte verschmitzt: „So wat von'n Stührmann hebt ji Radfohrers jo all an juh, blots dat wi von achtern stührt, un ji von vörn!“

Mit diesem gar nicht so üblen Scherze, der mir bewies, dass man uns Radlern auch in Kuxhaven ein besonderes Wohlwollen zeigte, hatte der Alte mein ganzes Herz gewonnen, und als eine „fine Bremer“ ihm dann ihren blauen Dunst vormachte, war unsere Bekanntschaft geschlossen. Die Badezeit war noch fern, selten verirrt im Aprilwetter Fremde sich hierher, wenn sie nicht zu jenen gehörten, die ihr Glück jenseits des Wassers versuchen wollten, und so mochte denn die biedere Teerjacke froh sein, einen Nicht-einheimischen zu finden, der dankbar seine Plaudereien über die Geschichte der „Alten Liebe“, über seine eigenen Fahrten auf dem Weltmeere mit anhörte; denn Jan Maat war natürlich weit herumgekommen. Es ward mir schwer, seine Einladung, den mächtigen Leuchtturm zu meiner Linken einmal wieder zu besteigen, abzulehnen. Noch einen Blick warf ich wie zum Grusse über die Wasserflut nach der fernen Küste Schleswig-Holsteins hinüber und verabschiedete mich dann mit einem warmen Händedrucke von meinem Landsmann; denn „ick bin ok 'n gebornen Hamborger“ hatte er mir stolz gesagt, „dat Hus is man nich mehr to sehn, denn doar is jo jetzt de Hamborger Frihoven.“

Ich musste aufbrechen; denn vor völligem

Niedergange der Sonne wollte ich noch durch das Land Wursten nach Dorum radeln, um am nächsten Morgen in aller Frühe meine Blicke über das Meer an der Wesermündung schweifen lassen zu können. Der Seedeich bei Kuxhaven, der sich bis zu den Forts erstreckt und zur eigentlichen Badezeit eine ebenso interessante wie schöne Promenade ist, konnte mir gegenwärtig noch nicht viel mehr bieten, als hier die Landestelle „Alte Liebe“, höchstens die Unbequemlichkeit, mein Rad zeitweilig schieben zu müssen.

Der Flecken selbst, der durch seinen wohlgeschützten Hafen für etwa hundert Seeschiffe für Hamburg von hoher Bedeutung ist, hat besonderes nicht aufzuweisen. Doch bald nach dem Verlassen meines Beobachtungspostens am Meere sollte ich den Ort noch von einer für Radfahrer etwas unliebenswürdigen Seite kennen lernen. Unvermeidliche Kanalisationsarbeiten in den Hauptstrassen veranlassten mich, das „Eierpflaster“ der Nebenstrassen zu befahren. Wie nach dem Takte einer bekannten Melodie hopste ich im Sattel auf und nieder. Richtig, das war's, das schöne alte Lied aus der Jugendzeit, das mir jetzt, wenn auch glücklicherweise für niemanden hörbar, über die Lippen kam: „Von Hamborg geiht no Rützebüttel, no Rützebüttel“, — wieder ein Stein des Anstosses, so dass ich beinahe aus dem Sattel geflogen wäre — „no Rützebüttel hentoh!“

In einigen Minuten war es denn auch erreicht, das Amt Rützebüttel, das landeinwärts an Kuxhaven stösst und mit diesem eine Gemeinde bildet. Da hiess es noch einmal absteigen. Vor mir lag das gegenwärtige Amtshaus, das alte berühmte Schloss Rützebüttel. Von Wällen und Gräben umschlossen, stand es da, wie eine Ritterburg des 14. Jahrhunderts, einer der ältesten, vorzüglich erhaltenen Profanbauten Norddeutschlands. Es gewährt einen gar kriegerischen Eindruck in dieser friedlichen Landschaft mit seinen alten Kanonen auf den Wällen, die freilich einer weit späteren Zeit, als das alte Schloss mit dem modernen Vorbau, entstammen. Im Amtshof herrschte die tiefste Stille. Wenige Wochen noch und die Wälle der alten Feste werden wiederhallen — vom Gezwitscher der gefiederten Frühlingsboten.

Bald war auch Rützebüttel hinter mir. Auf der guten Landstrasse, die Kuxhaven und Bremerhaven verbindet, fuhr ich, einen tüchtigen Nordwind im Rücken, zunächst durch die Heide- und Marschflächen der Hamburger Enclave. Manchen prächtigen Fund aus vorhistorischer Zeit hat man im Amte

Ritzbüttel gemacht. Ist doch, besonders in der Gegend von Altenwalde, die Heide ein grosses Totenfeld. Dort ist auch noch ein besonders grosses und hohes Hünengrab, der sogenannte „Galgenberg“. Einst diente es den alten seefesten Wikingern als Wallburg und dann bis in unser Jahrhundert hinein als Hochgerichtsstätte. Auch als Seewarte hat der weithin sichtbare Hügel schon eine Rolle gespielt.

Mancherlei historischen Betrachtungen ward ich hingegeben, als ich so auf der Wegscheide des Hadelers und Wurster Landes dahinradelte, und mehr als einmal kamen mir Philemons Worte aus Goethes Faust in den Sinn. Das Fleckchen deutschen Bodens, das hier an der Nordseeküste von den Ausflüssen der Elbe und Weser eingeschlossen wird und wie ein ins Meer hineingeschobenes Stück Land erscheint, ist reich an eigenartigen Sitten und weiss gar manches zu erzählen von ernsten Kämpfen der Einwohner mit den feindlichen Mächten diessseits und besonders jenseits der Deiche. Man braucht auch des greisen Marschendichters Hermann Allmers prächtiges „Marschenbuch“ nicht einmal gelesen zu haben, um diesen Boden lieb zu gewinnen.

Das Land Wursten ist die am weitesten nach Norden sich erstreckende Marsch des rechten Weserufers bis zum Ausflusse der Elbe hin. Ebenso wie die Jademarsch nördlich von Wilhelmshaven, hat sie im Laufe der Jahrhunderte ein ganz verändertes Aussehen durch die Eindeichung erhalten. Vor derselben war dieses Land ein seichter, schlammgefüllter Busen, aus dem im Sommer die Binsen- und Rohrfelder, die jedoch täglich zweimal von der Wasserflut bedeckt wurden, hervorsahen. Doch auch Menschen wohnten damals hier. Und wenn man die Schilderung liest, die Plinius der Ältere von dem Lande „Wursatia“ und den „Wursati“ giebt, so muss man unwillkürlich unserer Halligen an der Westküste unserer nördlichsten Provinz denken. Auf Erdhügeln, den sogenannten Wurthen, die man auch noch hier sieht, hatten sich die Saten oder Sassen (d. h. Eingesessene, daher der lateinische und der gegenwärtige Name) angesiedelt. Fische, Sumpf- und Seevögel bildeten ihre Nahrung. „Getränk haben sie nur vom Regen, den sie in Gruben im Vorplatze ihres Hauses aufbewahren,“ sagt Plinius, und in ähnlicher Weise finden wir es noch in dem künstlichen Regenfänger, dem „Fäding“ der Halligen. Damals liess der Kampf mit den Meeresfluten die Bewohner der Wurthen selten ihres Lebens froh werden. Erst durch die Ein-

deichung gelang es, dem grimmigen Meere den Boden abzurufen. Sie fand, wie die alten Urkunden berichten, auf Veranlassung der Erzbischöfe von Bremen im zehnten und elften Jahrhundert, wahrscheinlich auch hier durch Holländer statt; eine bestimmte Nachricht über die Eindeichung findet sich in Joh. Renners Reimchronik in den Worten:

„De Elve un de Wesserfloth  
Sünd düsser Tiedt geworden grot (1020).  
Un heppen groden Schaden dahn,  
Darup man is tho Rhade gahn,  
Dat man den Wesserdiek geleght.“

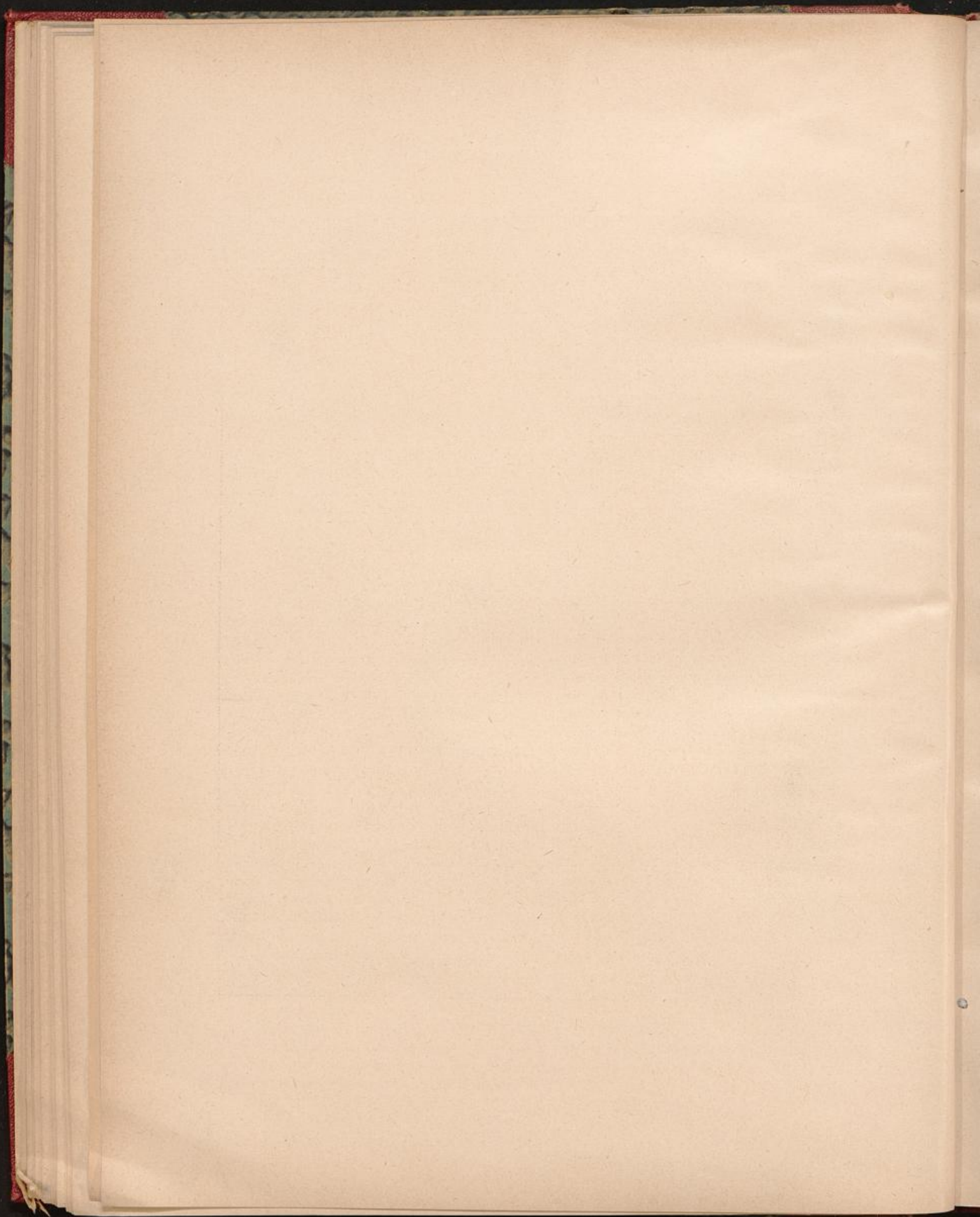
Dass aber auch die Eindeichung des Landes Wursten diesem nicht die völlige Sicherheit vor dem Ansturm der wilden Wasser bot, bewiesen die grossen verheerenden Fluten, von denen die Chroniken berichten, und ein Schriftsteller sagt darüber bezeichnend: „Die Geschichte der Wasserfluten ist ein grosser Teil unserer Lebenszeit. Sie stellt uns dar, wie dem Volke der Friesen, Deutschlands Ehrenvolke, das so harten Kampf mit Gott gekämpft, nach und nach die See den geliebten Boden hier genommen, dort zertrümmert, wie es vorgebaut und nach gemühet, fort gelebt und fort gelitten Jahrtausende, nimmer müde, nimmer sicher, nimmer fertig, unter Strom und Sturm, Eis und Wogen ewig bedroht, ewig verfolgt, von Morgen und von Abend; wie es seine Erde mit den Menschen verloren im Abgrunde der See; wie sie hinabgesunken lebendig oder in den Totenhügeln schon ruhend, die Freunde des Vaterlandes, alle, deren Art man nicht mehr kennt; wie es Gott geschlagen, ohne zu murren, ohne zu fliehen von der Mutterbrust, der schrecklichen und doch so heiss von ihr geliebten; wie es geklebt und festgehalten an dem mächtigen Wesen: Heimat.“

Erst als das Deichwesen aufhörte, Privatsache zu sein und man planvoll bei der Ausführung der Schutzwehren vorging, verringerten sich die Gefahren, und es ist überall interessant in den Marschen zu beobachten, wie man es verstand, durch das allmähliche Vorschieben der Deiche immer mehr Land dem Menschen dienstbar zu machen.

Noch heute erkennt man an zahlreichen Eingeborenen, dass sie echte Nachkömmlinge der Friesen sind, dass sie von einem Menschenschlage stammen, dem Verweichlichung und Schwachheit unbekannte Begriffe sind. Kurz vor Dorum konnte ich auf meiner Wanderfahrt noch eine solche derbe, echt deutsche, kernige Gestalt bedächtig hinter dem



Das Columbus-Denkmal in Bremerhaven.



Pfluge herschreiten sehen, und unwillkürlich trat ich langsamer in die Pedale. Es war ein echter Wurster, breitschulterig und korpulent. Die breiten, schwierigen Hände und die grossen Füsse standen im richtigen Verhältnisse zu den nur kurzen, dicken, kräftigen Armen und Beinen. Sein naturrotes, rundliches Antlitz zeigte eine Mischung von Ernst und Phlegma; jedenfalls wäre kein aufregendes Ereignis imstande gewesen, diesen Landmann aus seiner Ruhe und Überlegenheit zu bringen. Und ich glaube sicher, wenn sein einige hundert Schritt entfernt liegendes Gehöft plötzlich in Flammen aufgegangen wäre, er hätte keinen Augenblick seine Fassung verloren, sondern wäre mannesstolz herzugeeilt, hätte gerettet, was zu retten wäre, und sich keinen Augenblick schwächerer Klage hingegeben, und sicher würde er die Brandstätte nicht eher verlassen haben, als bis der letzte Funke erstickt wäre. Mancherlei Anekdoten von den starken, mannhaften Wurstern leben deshalb auch noch im Volksmunde. Mir fiel in diesem Augenblicke ein, was man von Anton Biehl aus dem südlich von Dorum gelegenen Orte Dingen erzählt. Dieser hatte am 23. März 1813 die Wurster in der Schlacht an der Leher Brücke in den Kampf geführt und war bekannt durch seine schier unglaubliche Körperkraft. Ein anderer ebenfalls sehr starker Mann hatte von Biehls Stärke reden hören und beschloss, sich einmal mit ihm zu messen. Er suchte ihn deshalb auf. Er fand den ihm unbekanntem Gegner gerade beim Pflügen und fragte ihn: „Wo wohnt wohl der starke Biehl?“ Da soll der also Angeredete mit einer Hand den Pflug beim Sterz ergriffen, aus der Furche gehoben und mit dem Pfluge in der Hand auf seine eigene Wohnung mit den Worten gezeigt haben: „Da wohnt der Ker!“ Natürlich gelüstete es dem Händelsuchenden nun nicht mehr nach einer weiteren Kraftprobe.

Dorum ist mit seinen etwa 1800 Einwohnern der Hauptort des Wurster Landes und liegt ungefähr in der Mitte desselben. Für den Fremden ist die aus Findlingsblöcken erbaute Kirche von besonderem Interesse. Sie hat, wie die meisten Kirchen hier und wie die Grabdenkmäler der Wurster, die für den Kulturhistoriker von hoher Bedeutung sind, ein entschieden friesisches Gepräge; das zeigen die dicken Mauern, die kleinen Fensteröffnungen und namentlich der niedrige Choranbau. Mit Ausnahme der alten Kirche in Imsum, die unweit Dingsens für sich allein unmittelbar am Meeresstrande steht, sind die Kirchen des Wurster Landes mitten im Orte auf der höchsten Wurth erbaut.

Die ganze eigenartige Schönheit dieses Marschenlandes sollte mir aber am anderen Morgen so recht zum Bewusstsein kommen. Der Himmel schien an den beiden Ostertagen seine Wassermengen vollständig ausgegossen zu haben; denn kein Wölkchen zeigte sich an diesem Morgen mehr am Himmel, der mir eine schöne Fahrt auf der nun staubfreien Landstrasse versprach. So hatte ich denn auch die sechs Kilometer nach Wremen bereits zurückgelegt, als die Sonne ihre Strahlenflut über das Marschenland zu ergiessen begann. Nachdem ich einen flüchtigen Blick noch auf die aus Tuffsteinen erbaute alte Landeskirche in Wremen geworfen hatte, lenkte ich das Rad direkt durch das Schleusenthor des Deiches nach dem kleinen Hafen.

Wieder lag das Meer vor mir, und vom hohen Deiche aus genoss ich ein unvergessliches Bild schönster Gegensätze. Soweit das Auge reichen konnte, dehnte sich nach Nordwesten hin das Wasser, hier noch zum Ausflusse der Weser gehörend, aus. Einige Kilometer nördlich von meinem Beobachtungsplatze lag das kleine Dorf Schmarren, für uns Bremer durch seinen Granatfang (Garnelen) nicht ohne Bedeutung. Bietet doch gegenwärtig dort die Granatfischerei eine Haupteinnahmequelle für die dortigen Einwohner. Die Granat werden in Rheusen, welche in den Prieln (Wasserrinnen) des Watts, den seichten, zur Ebbezeit blossgelegten Stellen der Küste aufgestellt werden, oder in Schleppnetzen gefangen und mittelst Schlickschlitten oder kleiner Fahrzeuge, die gegenwärtig an den Deich gezogen waren, ans Land befördert. Fern im Osten erblickte das Auge, über Dörfer, Weiden und fruchtbare Saatfelder hinschweifend, den „grauen Wall“, die Schutzgrenze zwischen Geest und Marsch. Denn nicht nur gegen den Ansturm des Meeres musste die letztere geschützt werden, sondern auch gegen die von der höher gelegenen Geest kommenden Wassermengen, die bei anhaltendem Regen oder auch bei schnellem Auftauen des Schnees der Marsch gefährlich werden konnten. Der Geestbauer blickt freudig zum Himmel, wenn er seine Schleusen öffnet, der Marschbauer ist schon ganz zufrieden, wenn ersterer einmal über anhaltende Trockenheit klagt. Nach der Geest zu befindet sich am grauen Walle ein Graben, in welchem sich das von der Geest kommende Wasser zunächst ansammelt. Durch verschiedene, in dem Walle liegende Siele fliesst dieses Wasser in die zahlreichen, sogenannten Wasserlösen (Gräben) des Landes Wursten und wird darauf durch die Schleusen im Deiche in die See geführt; aus den Hauptschleusen entnehmen

die Bewohner auch meistens das nötige Trink- und Waschwasser. Man hat das Land Wursten, früher zum Herzogtum Bremen gehörig, wohl mit einem abgeschabten und mit goldener Kante besetzten Mantel verglichen oder behauptet, dass es ein magerer Pfannkuchen mit leckerem Rande sei, wenn man vom grauen Walle aus einerseits auf die wenig fruchtbare Geest mit ihren wellenförmigen, an ihre ehemalige Dünengestalt erinnernden, jetzt mit Heide, Wald oder Kornfeldern bedeckten Hügeln sieht, andererseits aber den üppigen, grünen, fast ganz ebenen Marschenrand gewahrt.

Der Ausblick vom Deiche bei Wremen war ein so lohnender, dass ich bis Hülsing langsam auf demselben entlang fuhr. Südlich vor mir sah ich die „Ochsen-Kirche“ hart am Deich, den allein noch erhalten gebliebenen bereits erwähnten Turm der Kirche von Imsum, der den Schiffen als wichtige Landmarke dient und deshalb als solche erhalten wird. Die neue gotische Kirche mit hohem Turm befindet sich in dem etwas landeinwärts gelegenen Dingen. Die Wesermündung gewährte mir heute ein ganz anderes Bild als gestern das Wasser der Elbe. Alle Augenblicke durchkreuzten kleine und grosse Dampfer die Fluten; einige grosse Segelschiffe wurden von Schleppdampfern den Fluss heraufbugsiert. Seemöven gleich schossen einige kleine Segelboote dahin. Man merkt die Nähe der Hafenstädte Bremerhaven und Geestemünde, die man bereits vom Deiche deutlich erkennen kann. Auch die Sperrforts in der Weser, Lang-Lütjensand I und II, Brinkamahof II, sowie Brinkamahof I am Lande zeigen sich dem Auge. Das auf dem Schlickboden im Wasser errichtete Fort Brinkamahof II ist ebenso wie das ihm gegenüberliegende Lang-Lütjensand II mit drehbaren Panzertürmen versehen; alle Forts sind mit schweren Marinegeschützen ausgerüstet. Während der Bremerhavener Leuchtturm deutlich erkennbar war, konnte ich den Rote-Sand-Leuchtturm, das wichtigste Seezeichen für die Einfahrt in die Weser nicht sehen. Bis hierher fahren auch meistens die Vergnügungsdampfer Bremens, wenn es heisst, eine Fahrt „in See“ solle gemacht werden, und schon lange vorher, ehe man diesen Triumph deutscher Technik und Ausdauer erreicht hat, pflegt die Hälfte der Passagiere Neptun bereits den schuldigen Zoll gespendet zu haben und wird inne, welch ein grimmer Recke der Dreizackschwinger sein kann.

Doch heute schien der gewaltige Gott zu schlummern; träge trieben die Fluten über das

Watt, wenn auch noch nicht ganz die Goetheschen Verse zutreffend waren:

Tiefe Stille herrscht im Wasser,  
Ohne Regung ruht das Meer.

Wenn die Wasser reden könnten! Von jener Zeit an, wo die meerberühmten Chauken hier die Vorgänger der Friesen waren, bis auf unsere Tage würden sie erzählen von des Seemanns Leiden und Freuden. Das Meer hat einen eigenen Reiz für alle, die sich ihm anvertrauen, und nichts fällt dem echten Schiffer schwerer, als dem nassen Elemente zu entsagen und „Landratte“ zu spielen, wenn Alter und Gicht ihn gar zu sehr plagen. Immer zieht es den echten Seemann, sobald er eine kurze Zeit des Glückes bei den Seinen am Lande genossen hat, hinaus in die Schrecken des Meeres, wie es schon in einem angelsächsischen Gedichte „Der Seefahrer“ von dem Dichter bezeichnend gesungen ward:

„Er hat keinen Sinn für die Harfe noch für die Spende der Ringe,  
Setzt nicht an ein Weib seine Wonne, noch an die Welt seine Freude —  
Es fühlt Sehnsucht immer, wer zur See hinstrebt.“

Wie oft fuhr er zum letzten Male hinaus, wie oft harret die liebende Gattin vergebens der Rückkehr des wetterharten Mannes. Sturm, Felsen und Nebel sind gar treue Verbündete der Wogen, die einen ewigen Kampf mit dem Wagemut und Vorwärtsdrang der Menschen kämpfen, wenn sie auch immer seltener die grossen schwimmenden Paläste, welche die alles beherrschende Technik schuf, zu zerstören vermögen, wenn auch immer sicherer die grosse Wasserstrasse durch sie für die vielen tausend Reisenden geworden ist. Wie allgewaltig aber die Schrecken des Meeres wirken können, wird demjenigen klar zum Bewusstsein kommen, der einmal das Einschleppen eines Wracks mit angesehen hat.

„Allheilig Meer! Es donnern deine Klänge  
Mir so gewaltig ins erschreckte Ohr,  
Als brächen die verhaltenen Fluchgesänge  
Begrabener Titanen draus hervor.“

Diese Worte Hebbels fielen mir ein, als ich jetzt vom Meere wieder Abschied nahm, um mich den Hafenorten zuzuwenden. Bald hinter Dingen, unmittelbar hinter dem Deiche gelegen, berührte ich das kleine Dorf Weddenvarden. Auch an diesen Ort knüpfen sich bedeutungsvolle Erinnerungen aus

der Friesenzeit. Hier soll die „Feste Morgenstern“ gestanden haben, die der Bremische Erzbischof Christoph errichtete, um sich die Herrschaft über die von ihm besiegten Würster zu sichern. Jetzt ist ein Wirtshaus danach benannt, in welchem die „Männer vom Morgenstern“ tagen, einem Bunde von Bürgern und Bauern, der, von Hermann Allmers gegründet, es sich zur Aufgabe gesetzt hat, die friesische Vergangenheit dieser Gegend näher zu erforschen und vaterländische Gesinnung zu pflegen.

Kurz vor dem schönen zu Lehe gehörenden Stadtparke Speckenbüttel hat man von der Land-

wie der bekannte Bremer Bürgerpark, legt auch er ein schönes Zeugnis von dem gemeinnützigen Sinn der Bewohner in den Hafenstädten ab.

„Für jeden Fuss ist jeder Gang,  
Für jeden Müden jede Bank,  
Für jedes Auge jede Blume  
Zum allgemeinen Eigentume.  
Für Herz und Sinn sei alles dir,  
Doch nichts ist für die Finger hier.“

So lautet die Inschrift auf einer Tafel am Eingange der Anlagen, und diese schlichten, gemüt-



Das Einschleppen eines Wracks.

strasse einen freien Ausblick über die Marschwiesen nach dem Fort Brinkamahof I am Weser-Deiche. Bis hierher ziehen sich hinter letzterem auch die bremischen Hafenanlagen in der ursprünglichen Feldmark Lehes fast bis zum Fort hin. An der anderen Seite der Landstrasse, unmittelbar vor dem Gehölze, wird das Radlerherz aber noch durch die schöne Radfahrer-Rennbahn erfreut, die durch ihre zweckmässige Einrichtung zu den besten ihrer Art gehört. Der Stadtpark „Speckenbüttel“ ist mit seinen lieblichen Anlagen aus einem alten Gemeindeholze hervorgegangen und bildet mit Recht den beliebtesten Ausflugsort der Leher und Bremerhavener Bürger. Ähnlich

vollen Worte wirken gewiss mehr, als manche derbe Polizeiwarnung mit Strafandrohungen. Nur wenigen ist es bekannt, dass sich auf einem von Eichen umrankten Hügel gleich beim Eingange des Parkes ein Denkmal befindet, das jedes kunstliebende Auge mit stiller Freude erfüllen wird. Es ist das erste deutsche Kolumbus-Denkmal, ein Geschenk des Herrn von Glahn in Lehe, der durch die Stiftung desselben im vergangenen Jahre einmal seiner Begeisterung für die von dem kühnen Seefahrer entdeckte „Neue Welt“ begeisterten Ausdruck verlieh und zum andern seinen deutschen Mitbürgern ein wirklich hervorragendes Kunstwerk spendete. Für dasselbe konnte auch kaum ein

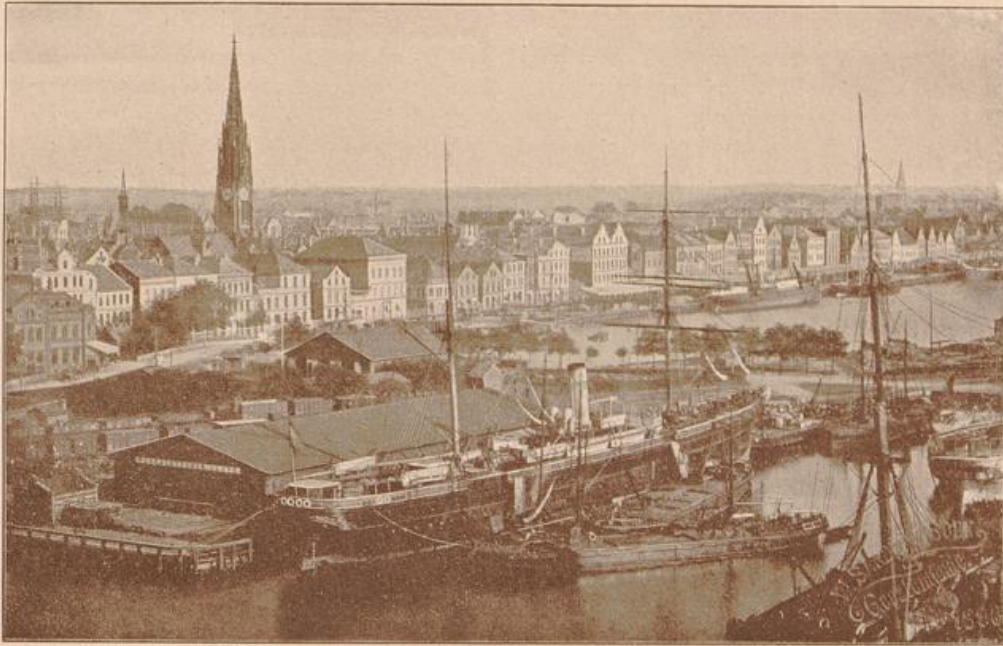
besserer Platz gewählt werden, als hier in der Nähe des hervorragenden Seehafens, wo Tag für Tag jedem Deutschen die Bedeutung der Entdeckung Amerikas für unser Vaterland durch den gewaltigen transatlantischen Seeverkehr, der zugleich die Hauptquelle der Existenz breiter Volksschichten bildet, zum Bewusstsein gelangt. Das Denkmal erhebt sich vom Fusse des Hügels an gerechnet bis zu 8 m. Der Schöpfer desselben ist der Bildhauer Ludwig Habicht aus Darmstadt; er gewann seiner Zeit unter 16 Entwürfen mit dem seinigsten den ausgesetzten Preis von 2500 Mark, der ihm von dem Schiedsrichterkollegium der Münchener Kunstakademie zuerkannt wurde. Die von ihm in München modellierte, 2,10 m hohe Statue des Kolumbus wurde dann in der königlichen Erzgiesserei des Professors von Müller daselbst in bester Bronze ausgeführt. Der fast 3 m hohe Granitsockel, der an der Vorderseite den Namen und darunter in einem Bronzemedallion in Reliefarbeit das Schiff des Kolumbus zeigt, sowie das stilvolle, verzinkte Gitter, das in Eutritzsch bei Leipzig hergestellt wurde, vereinigen sich mit der Statue zu einem wahrhaft harmonischen Ganzen. Ausserordentlich dramatisch wirksam ist die Gestalt des grossen Entdeckers aufgefasst und durchgeführt. Kolumbus steht auf dem Deck seines Schiffes, festen Blicks in die Ferne schauend, wo er das Erscheinen des Landes erwartet, das ihm die untrügliche Wissenschaft verhieß. Der Künstler hat es verstanden, in dieser markigen Gestalt des Weltensuchers dessen bewegtes Geschick widerzuspiegeln. Der Meeresturm umbraust die Gestalt und schlägt den Mantel um den mutigen Seefahrer zusammen, der mit den auf der Brust verschränkten Armen, die Karte in der Linken, trotz aller Widerwärtigkeiten, die ihm Naturgewalten und Menschen entgegenstellen, unentwegt der Stunde entgegenharrt, wo vom Mastkorbe der Ruf „Land“ erschallen und wie Siegesmusik in sein Ohr tönen wird. Zu Füssen der leicht an das Gangspill gelehnten Gestalt sieht man den Anker des Schiffes, vom Künstler hier sinnig zugleich als Zeichen der Hoffnung verwertet. Dieses Denkmal gehört zu denjenigen, die in unmittelbarer Nähe betrachtet sein wollen, da es nicht durch gewaltige Dimensionen und weiteres künstlerisches Beiwerk besticht.

Bis Speckenbüttel führt auch die Pferdebahn der Hafencities. Diese, also Lehe, Bremerhaven und Geestemünde, gehen fast unmerklich in einander über; man glaubt noch in Lehe zu sein, wenn das eilende Rad bereits sich auf Bremischem

Grund und Boden befindet. Auf der Dionysius-Strasse in der preussischen Stadt Lehe, die einschliesslich des Militärs etwas über 19000 Einwohner zählt, befindet sich das sogenannte Dionysius-Grab. Dieses soll nach der Sage die Gebeine des heiligen Dionysius bergen, der hier von den Heiden enthauptet sein soll. Die mit einem Gedenkstein versehene und von einem Gitter umfriedigte Stätte war noch in diesem Jahrhundert ein Wallfahrtsort; mehrfach haben sich fromme Pilger Erde von dem vermeintlichen Grabe mitgenommen. In Lehe liegt die dritte Matrosen-Artillerie-Abteilung, aus der zugleich die Besatzung für die genannten Wasserforts sowie für Helgoland genommen wird.

Der eigentliche Schlüssel für die Weser ist Bremerhaven, im wahrsten Sinne des Wortes eine Stadt des neunzehnten Jahrhunderts. Durch die starke Biegung des Flusses tritt das Fahrwasser unmittelbar an die Stadt heran. Da durch die letzten Ausläufer des Golfstroms das Wasser selbst im strengsten Winter hier nie ganz zufriert, so erleidet die Schifffahrt in diesem Hafen keine Unterbrechung.

Siebzig Jahre sind jetzt seit der Gründung Bremerhavens vergangen. Dem ersten, staatsmännischen Willen, der bewundernswürdigen Energie des unvergesslichen Bremer Bürgermeisters Johann Smidt war es gelungen, durch den Staatsvertrag vom 11. Januar 1827 mit Hannover nördlich von der Geestemündung ein Gebiet von 342 Morgen für die Summe von 73658 Thalern 17 Groschen und 1 Pfennig zur Anlegung eines Hafens zu erwerben. Bremens ganze Zukunft hing damals davon ab; denn die immer grösser werdenden Schiffskörper vermochten bei der zunehmenden Versandung der Weser nicht mehr bis Bremen zu kommen, und im Winter stockte der Schiffsverkehr ganz. Bremen war vor jener Zeit in erster Linie auf die Anlegeplätze des Oldenburger Landes angewiesen gewesen; dazu kam, dass Oldenburg selbst mit der ersten Absicht umging, den überseeischen Handel bei der günstigen Lage seiner Häfen Brake und Nordenham an sich zu ziehen, und wäre das gelungen, so würde Bremen allmählich für den internationalen Verkehr vergessen und aus der Reihe der Seehandel treibenden Staaten ausgemerzt worden sein. Nur an dem Scharfblicke eines Mannes, wie Johann Smidt es war, konnten trotz aller ihm bereiteten Hindernisse solche Pläne scheitern; sein Auge war auf die Zukunft gerichtet, und sein Herz schlug warm für das Aufblühen seines Staates. Als er



Totalansicht von Bremerhaven.

am 5. Mai 1857 starb, hatte sich Bremerhaven schon zu einer blühenden Handelsstadt entwickelt. In seinem Todesjahre hatte sich bereits zwei Drittel des gesamten Bremischen Schiffsverkehrs mit 917 Schiffen und 177682 t Last dahin gezogen. Das Wachstum Bremerhavens hat stetig zugenommen, selbst als im Anfange der sechziger Jahre hannoversche Eifersucht am linken Ufer der Geeste gleichfalls eine eigene Hafenanlage schuf, um mit dem bremischen Handel in Wetteifer zu treten. Jetzt umfasst die Stadt ein Gebiet von 292,5 ha, und in diesem Jahre wird auch die letzte grossartige Hafenanlage, die Erweiterung des „Kaiserhafen“, die durch die erfolgreiche Entwicklung des „Norddeutschen Lloyd“ nötig geworden war, dem Verkehre übergeben werden.

Nachdem der „Alte Hafen“, zu dessen Herstellung am 1. Juli 1827 der erste Spatenstich gethan ward, fertig gestellt war, erfolgte auch von 1830 ab die Ansiedelung neben demselben. Die Bevölkerung Bremerhavens ist trotz ihres niedersächsischen Charakters eine eigenartige, setzt sie sich doch aus oldenburgischen, hannoverschen Elementen und solchen aus entfernteren Teilen des Vaterlandes zusammen. Jetzt zählt die Stadt etwa 19000 Einwohner; diese Zahl dürfte auch kaum bedeutend mehr steigen, da zu einer weiteren Aus-

dehnung der Bewohner der Stadt ein eigentliches „Weichbild“ fehlt.

Für den Fremden ist ein Aufenthalt in Bremerhaven ausserordentlich interessant. Das Leben und Treiben in der Seehandelsstadt hat ein gewisses internationales Gepräge, die Sprachen aller Kulturvölker klingen an sein Ohr, und das eigenartige, rege Schiffs- und Seemannsleben bietet immer neue Reize. Während die Stadt im Osten und Süden durch die Geeste begrenzt wird, wird sie an der Meeresseite durch einen starken, etwa 8 m hohen Deich geschützt. Die Schleusenthore des letzteren zu den Häfen sind wenig niedriger, dasjenige des neuen „Kaiserhafen“ übertrifft sogar an Weite noch das Schleusenthor des Nordostseekanals. Die Stadt selbst ist, wie es bei einer so jungen Stadt kaum anders denkbar wäre, regelmässig gebaut und von breiten, geraden Strassen durchzogen, von denen die Bürgermeister Smidt-Strasse die bedeutendste ist. Während etwa in der Mitte derselben auf dem durch schöne Anlagen geschmückten Kirchplatze die prächtige, im gotischen Stile erbaute evangelische Hauptkirche sich erhebt, deren Turm sowohl landeinwärts wie auch vom Meere aus weit sichtbar ist, mündet die Strasse in ihrem südlichen Ende auf den Marktplatz. Mitten auf demselben steht das dem Be-



Vaterlande besonders auch in dieser Beziehung gemacht hat. Wenn später einmal eine ausführliche Geschichte über Deutschlands transatlantischen Handel und die Entwicklung seiner Handelsflotte geschrieben werden wird, so wird ohne Zweifel ein wichtiger Abschnitt derjenigen Schiffahrtsgesellschaft gewidmet werden, die nicht nur in Deutschland, sondern in der ganzen Welt mit Recht die Führerrolle beanspruchen darf. Es ist die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Norddeutscher Lloyd“, die in diesem Jahre auf eine vierzigjährige, von ausserordentlichen Erfolgen gekrönte Entwicklungszeit zurückblicken kann und mit der Geschichte Bremens und Bremerhavens aufs innigste in Verbindung steht. Von den Schiffen an, die zuerst in den „Alten Hafen“ unserer Seestadt an der Wesermündung einliefen, bis zu dem neuesten Riesendampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm der Grosse“, welcher ein gewaltiger Fortschritt! Bei der Gründung Bremerhavens zählte die Bremische Flotte 97 Schiffe von zusammen 9863 Roggenlasten. Darunter waren fünf Fregatten von zusammen 772 Lasten, die grösste 175 Lasten; das grösste Schiff hatte damals 200 Lasten oder 300 Register-Tonnen. Heute misst allein der „Kaiser Wilhelm der Grosse“ mit seinen fast 14000 Tonnen beinahe so viel, wie die ganze 1827 bestehende bremische Flotte, die sich gegenwärtig bis auf das Dreissigfache in Bezug auf Tonnengehalt entwickelt hat.

Dass der Ausbau der Häfen diesem Werdegange sich anzupassen bestrebt war, zeigt schon ein flüchtiger Überblick über die Anlagen Bremerhavens. In den Ausfluss der Geeste mündet der Vorhafen des sogenannten „Alten Hafens“. Einst reichte er vollkommen aus, den damaligen Schiffen einen sicheren Schutz zu gewähren. Heute fahren diese Schiffe nach der erfolgreichen Vertiefung und Korrektur der Weser, die unter der Leitung des genialen Oberbaudirektors Franzius ausgeführt ward, wieder bis nach Bremen, um daselbst im Freihafen zu laden und zu löschen, und der „Alte Hafen“ würde fast unbenutzt bleiben, wenn nicht durch den Aufschwung der deutschen Seefischerei hier ein willkommener Anlaufplatz für die Fischdampfer geboten wäre. Am westlichen Teile des „Alten Hafens“ liegen denn auch die städtischen Fischhallen, die den Fang der Fischdampfer zur Versteigerung und Weiterbeförderung auf der hier einmündenden Eisenbahn aufnehmen. Auch die Holzschiffe und zahlreichen Fahrzeuge der Ostseeschiffahrt kommen hier zusammen; norwegische, französische, spanische, russische und griechische

Nationalflaggen sieht man noch häufig in diesem Hafen. In der Nähe der städtischen Fischhallen befindet sich auch der Platz, wo das später durch die bereits genannten vier Forts ersetzte, einst von Hannover errichtete „Fort Wilhelm“ gestanden hat. Der Strand unterhalb des Deiches wird hier bei Hochwasser unter Aufsicht eines von der Stadt angestellten Wächters auch als Badeplatz gern benutzt. Am nördlichen Ende des Deiches am „Alten Hafen“ ist der Anlegeplatz des „Norddeutschen Lloyd“ für die nach Norderney und Helgoland fahrenden Schiffe und für die kleineren Dampfer, die den Personenverkehr zwischen dem Lande und den auf der Rhede liegenden grossen Lloyd dampfern vermitteln. Heute waren gerade die Passagiere des auf der Rhede liegenden „Prinz-Regent Luitpold“ ausgeschifft worden. Für die Bequemlichkeit der Reisenden ist aufs beste gesorgt; denn der Anlegeplatz ist von einer offenen Halle überdeckt, von der ein ebenfalls bedeckter Gang unter dem Deich hin nach dem Empfangs- und Zollrevisionsgebäude führt.

Nordwärts schliessen sich an den „Alten Hafen“ der „Neue Hafen“ und der „Kaiser-Hafen“ an. Da auch hier die Einrichtungen des „Norddeutschen Lloyd“ eine hervorragende Stellung einnehmen, mag zunächst einiges wenige über die Geschichte dieser Bremischen Dampfschiffahrtsgesellschaft selbst mitgeteilt werden.

Was für eine gewaltige Entwicklung der Norddeutsche Lloyd in der verhältnismässig kurzen Zeit seines Bestehens, jetzt gerade vier Jahrzehnte, genommen hat, wird am besten erkannt, wenn man den gegenwärtigen Stand seiner Flotte, die zum grossen Teile einen hohen Triumph deutscher Schiffsbaukunst darstellt, mit der kleinen Flotte zu Anfang seiner Wirksamkeit vergleicht. 1857 begann der Lloyd seine Fahrten, zunächst nur nach England, mit drei Dampfern, und heute übertrifft er bei weitem die nächstgrösste Flotte der Welt, die der englischen Peninsular- und Oriental Co., ja jede einzelne Ziffer des Betriebsumfanges des Lloyd ist allen anderen Schiffahrtsgesellschaften der Welt weit überlegen. Die Engländer auf ihrem eigenen Felde zu schlagen, war einst der Herzenswunsch des hochverdienten Schöpfers des Lloyd, H. H. Meyer; er ist glänzend in Erfüllung gegangen. Was kühner Wagemut in Sturm und Not, was ein zähes Festhalten auch in den widrigsten Umständen und was der Glaube an den guten Stern des Welt Handels vereint miteinander zu schaffen imstande waren, das ist in der Entwicklung des Nord-

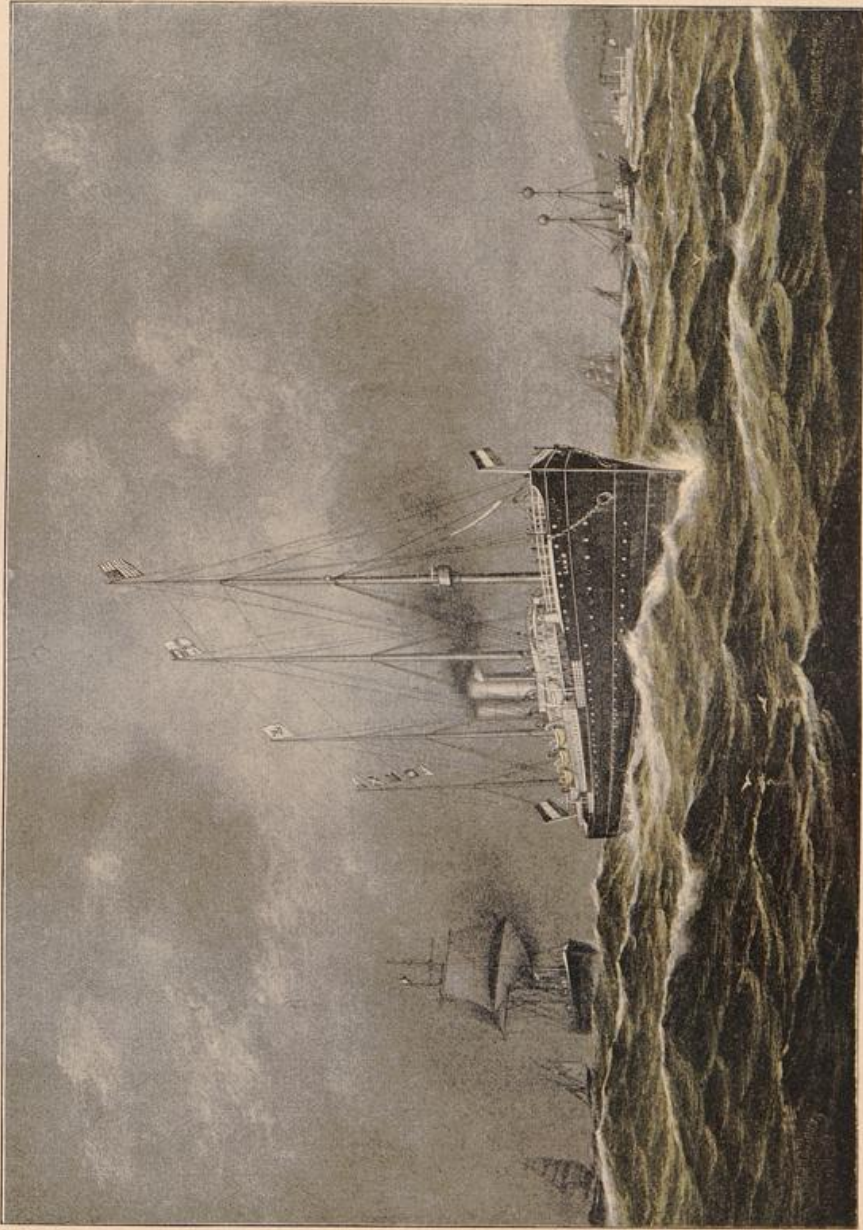
deutschen Lloyd zum Ausdruck gekommen. Nach Einstellung seiner neuen Dampfer „Bremen“, „Kaiser Wilhelm der Grosse“ und „Kaiser Friedrich“, — des ersteren Probefahrt hat bereits stattgefunden —, verfügt der Lloyd allein über sechs mächtige Doppelschraubendampfer von mehr als 10000 bis 14000 Register-Tonnen, dann folgen 18 transatlantische Schnell- und Postdampfer von 5—10000 Tonnen und ferner etwa 20 transatlantische Dampfer unter 5000 Tonnen. Hierzu kommt noch die grosse Anzahl kleiner Dampfer, See- und Flussdampfer, sowie die grosse Flotte von Leichterfahrzeugen. Die gesamte Flotte des Norddeutschen Lloyd zählt gegenwärtig 75 Dampfer und 80 Leichterfahrzeuge, und mit diesem Dampfermaterial werden nicht weniger als 22 Schifffahrtlinien betrieben, die sich wie folgt verteilen: a) 8 europäische Linien, b) 6 Linien nach Nordamerika, c) 2 Linien nach Südamerika, d) eine Hauptlinie und 4 Zweiglinien nach Ostasien und e) die Linie Bremen-Australien.

Von grösster Bedeutung für den deutschen Handel und den vaterländischen Schiffbau wurde die Übernahme der Reichspostdampfer-Linien durch den Lloyd im Jahre 1886. In dem Vertrage mit der Reichsregierung war es zur Bedingung gemacht worden, dass alle neu in diese Fahrt einzustellenden Schiffe auf deutschen Werften zu erbauen seien. Die Dampfer „Preussen“, „Bayern“, „Sachsen“, „Stettin“, „Lübeck“, „Danzig“, „Kaiser Wilhelm II.“ geben Zeugnis von der Leistungsfähigkeit deutscher Werften und besonders des „Vulkan“ in Stettin. Als die drei erstgenannten Dampfer für die angebotenen Güter sich als zu klein erwiesen, wurden sie auf der bekannten Werft von Blohm & Voss in Hamburg verlängert, eine Leistung auf technischem Gebiete, der hohe Anerkennung gezollt wird. Der Erfolg, den die Reichspostdampferlinien sowohl in rein kaufmännischer Beziehung, wie in der Passagierbeförderung gehabt haben, ist bekannt. Dem deutschen Handel wurden neue ausgiebige Wege eröffnet, und an die Stelle früherer, teils unregelmässiger, teils zu langsamer Verbindungen sind durch die Linien des Lloyd erstklassige und unübertroffene Verbindungen getreten. Die Dampfer des Lloyd haben nach dem gesamten Osten durch ihre überlegene Ausstattung, wie durch die Art des Betriebes das gerade in diesen Teilen der Welt verwöhnte Reisepublikum mehr als befriedigt; sie stehen deshalb heute unter allen Linien nach dem Osten an erster Stelle. Ein nicht zu unterschätzender Erfolg der Reichspostdampferlinien ist der Umstand, dass vom Innern Deutschlands aus die Zahl

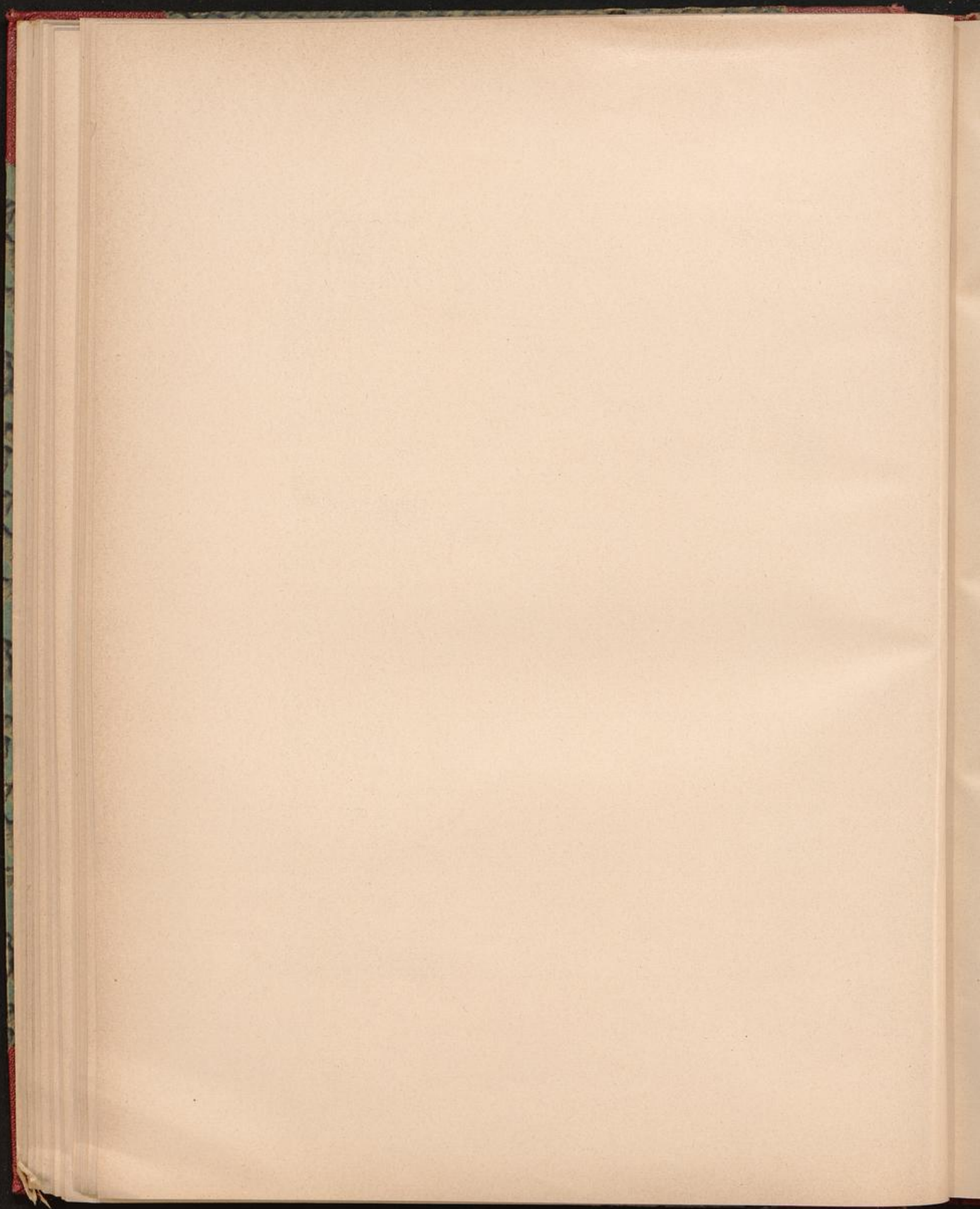
der Weltreisenden erheblich zugenommen hat. Die Bequemlichkeit des Reisens auf den Lloyd-Dampfern hat in dieser Beziehung Früchte getragen, welche für die Erweckung des Interesses an allen maritimen Angelegenheiten im Inlande, für die Erweiterung des Urteils und damit für die Ausdehnung deutschen Ansehens von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit gewesen sind. Bemerkenswert in Bezug auf diese Linie ist ebenfalls die Thatsache, dass gerade in der Anlehnung an die festen, grossen Linien des Lloyd auch die andern Frachtdampferlinien nach Ostasien und Australien sich weit stärker entwickelten, dass sie also keineswegs geschädigt waren, wie man anfangs wohl befürchtet hatte.

Wer je den Vorzug genoss, eine Fahrt über den Ozean mit einem Dampfer des „Norddeutschen Lloyd“ zu machen, der wird wissen, welch ein wohnliches Heim bei aller ausgesuchten Eleganz diese stolzen Schiffe bieten. Die Ausstattung aller Gesellschaftsräume dieser Dampfer zeigt überall einen ebenso gediegenen, wie künstlerischen Geschmack, und mit Bezug auf die Sicherheitseinrichtungen sind alle technischen Vervollkommnungen stets in erster Linie berücksichtigt worden. Jeder neue Dampfer des Lloyd gewährt auch ein Bild des Fortschrittes der gegenwärtigen Technik.

Zu den beliebtesten Schnelldampfern, die Europa und Amerika miteinander verbinden, gehört die „Lahn“, die 1888 vom Stapel lief. Dieser Dampfer ist zugleich einer der schönsten der früheren Schnelldampfer Typen des Norddeutschen Lloyd; er macht 19 Meilen Fahrt in der Stunde. Als ich im vergangenen Sommer mit demselben nach Deutschland zurückkehrte, sprachen wiederholt verschiedene meiner Reisegefährtinnen es aus, dass selbst bei hochgehender See keinen Augenblick das Gefühl vollkommenster Sicherheit sie verlassen habe. Gewiss trägt dazu nicht zum wenigsten die vorzügliche, wohl disziplinierte Besatzung aller Schiffe mit bei; erfreut sie sich doch auch der grössten Anerkennung selbst bei denjenigen Nationen, die sonst nur mit Eifersucht auf Deutschlands wachsende Handelsmacht blicken. Wie alle Schnelldampfer enthält auch die „Lahn“ Passagier-Einrichtungen von denkbar grösster Vollkommenheit. Wenn ich abends in meiner vom elektrischen Lichte erleuchteten Kabine an dem kleinen Schreibtische sass, der nebst dem bequemen Sopha, einem Waschtisch mit Wasserleitung etc. zur Ausrüstung meines Seeheims gehört, dann könnte ich sehr wohl ganz vergessen, dass ich mich fern von dem sichern



Die „Lahn“.



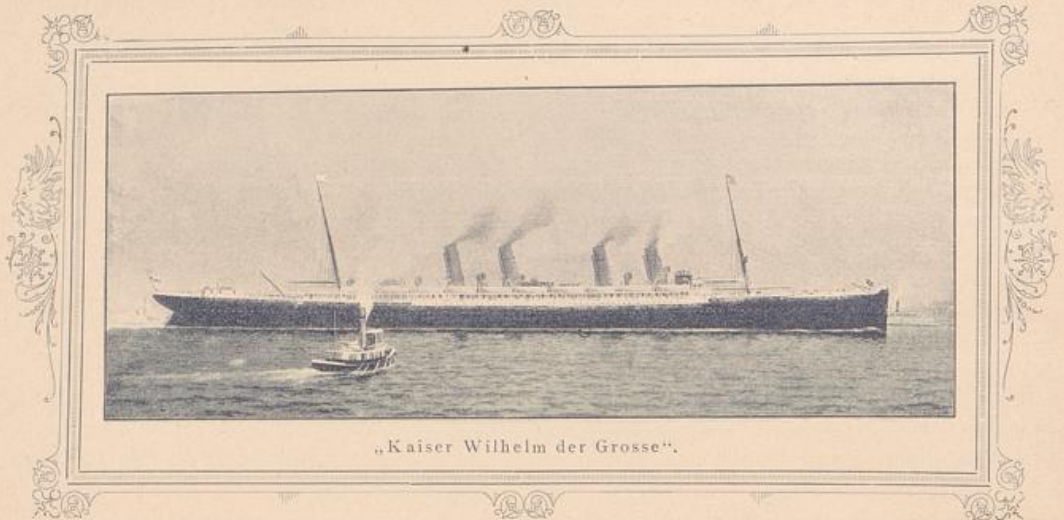
Schutze der Küste befand. Nur wenn man aufhorchte, hörte man das Rauschen der Wogen und das Arbeiten der Maschine tief unten; zeitweilig wurde auch dieses übertönt von den lustigen Weisen, die die wohlgeschulte Stewardkapelle entweder auf dem Promenadendeck oder im Speisesalon zum besten gab. Die Salons auf der „Lahn“ zeugen von gediegenem Geschmacke. Ihre Ausstattung ist nach den Entwürfen des Bremer Architekten Poppe von der Firma A. Bombé in Mainz ausgeführt. Wohin das Auge blickt, gewahrt es schöne Arbeiten deutschen Kunstgewerbes, das in den Schnitzereien, den Stoffen, den Möbelstücken der im Rokokostil ausgeführten Salons dankbare Aufgaben zur Bethätigung seines Könnens gefunden hat. Decken und Wände schmücken Gemälde erster Meister, sowie Porzellanmalereien der Königlichen Manufaktur in Berlin. Als Kaiser Wilhelm II. am 22. April 1890 auf einer Fahrt mit der „Lahn“ das Schiff in all seinen Teilen besichtigt hatte, konnte er nicht umhin, in einem eigenhändigen Schreiben der Direktion seine hohe Befriedigung über die Handhabung des Dienstes u. s. w. auszusprechen. Das Handschreiben an die Direktion des Norddeutschen Lloyd schliesst mit den Worten: „Zugleich will Ich derselben zur Erinnerung an die Fahrt und da es das erste Mal ist, dass Ich an Bord eines deutschen Handelsdampfers Meine Standarte haben setzen lassen, diese Standarte mit dem Wunsche übergeben, dass der gute Geist, der auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyd waltet, immer in gleichem Umfange erhalten bleiben möge.“

Als ein besonderer Ehrentag für die deutsche Technik und für den deutschen Handel muss der 4. Mai d. J. bezeichnet werden. Da fand in Gegenwart unseres Kaisers auf der Werft der Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft „Vulkan“ zu Bredow an der Oder der Stapellauf des „Kaiser Wilhelm der Grosse“, des grössten Dampfers aller Handelsmarinen der Welt, statt. Dieser Lloyd-dampfer ist ein Schwesterschiff zu dem bereits erwähnten Doppelschraubendampfer „Bremen“. Seine Ausdehnungen zeigen, dass jetzt die Zeit gekommen ist, die einst mit dem bekannten englischen Koloss „Great Eastern“ allzukühn der Zukunft vorzeitig entrissen war. In der Wasserlinie beträgt die Länge des Doppelschraubendampfers „Kaiser Wilhelm der Grosse“ 190,5 m, über Deck 198 m; die Breite ist 20,1 m und seine Tiefe — vom Kiel bis Oberdeck — 13,1 m. Der Schiffsraum hat einen Gehalt von 13800 Brutto-Registertons, die Wasserverdrängung beträgt rund 20000 Tons. Durch 15 wasserdichte

Schotten und einen Maschinen-Längsschott, zu dessen beiden Seiten die voneinander unabhängigen Maschinen untergebracht sind, wird der Dampfer in achtzehn vollständig abgeschiedene wasserdichte Abteilungen geteilt. Jede der zwei Dreifach-Expansionsmaschinen hat vier Kurbeln und vier hintereinander liegende Dampfzylinder. Für die elektrische Beleuchtung, für Pumpenanlage etc. besitzt der Dampfer ausserdem nicht weniger als 68 Hilfsmaschinen mit zusammen 124 Dampfzylindern. Die beiden Dampfmaschinen werden nicht weniger als 30000 Pferdestärke anzeigen. Sie werden durch 12 Doppelkessel und zwei Einderkessel gespeist und verbrauchen täglich 450 bis 500 Tons Kohlen, also die Kleinigkeit von 9—10000 Centnern. Der neue Dampfer wird durch seine Maschinen eine Geschwindigkeit von 22 Meilen in der Stunde erhalten.

Hervorragend schön sind beim Dampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ die Passagiereinrichtungen für die 400 Passagiere 1. Klasse, für 350 Passagiere 2. Klasse und für 800 Passagiere 3. Klasse ausgeführt. Alles an denselben ist deutsche Arbeit. Der erste Salon wird in italienischer Frührenaissance hergestellt und bekommt einen hellen Grundton mit leichter Vergoldung und sehr hohem, weitem Lichtschacht. In den Füllungen der Brüstung sind Gemälde der Kaiserresidenzen von alter Zeit her bis zur Gegenwart dargestellt. An den ersten Salon schliessen sich zu beiden Seiten je zwei kleinere Gesellschaftsräume, das Königin Luise-, Kaiserin Augusta-, sowie das Bismarck- und Moltkezimmer an. Die übrigen Schiffsräume zeigen teils Rokokostil, teils ebenfalls italienische Frührenaissance und Queen Anna-Stil. Die Kabinen fassen 2 bis 3 Personen, doch sind für besondere Zwecke auch einige Staatskabinen vorhanden. Besonders hervorzuheben sind die wesentlichen Verbesserungen, die auch die Zwischendecksräume erhalten haben, sowohl in Bezug auf ihre Lage, als auf ihre Höhe und Einrichtungen.

Dass dieser Dampfer, der mit seinen 24 Stahlbooten und seinen vier gewaltigen Schornsteinen bald eins der stolzesten Schiffe sein wird, das je die Fluten des Weltmeeres zerschnitt, auch eine seiner Grösse entsprechende Bemannung verlangt, bedarf kaum der Erwähnung; die Höhe derselben wird jedoch überraschen. Sie beträgt nicht weniger als 450 Mann, von denen allein 280 Mann auf das Maschinenpersonal entfallen. Ja wahrlich, der Lloyd, — nein, jeder Deutsche darf stolz sein auf dieses Erzeugnis deutschen Fleisses und deutschen Könnens!



„Kaiser Wilhelm der Grosse“.

Gewiss wird der tiefempfundene Taufspruch zum Stapellauf dieses Schiffes, vom genialen Arthur Fitger verfasst, überall warmen Wiederhall finden; er wurde beim Taufakte von der Gemahlin des Aufsichtsratspräsidenten des Lloyd, Frau Geo Plate, gesprochen und lautet:

Eisernes, mächtiges Schiff!

Die Zirkel und Stifte des Meisters ruhn, der Dich ersonnen hat,  
Die Hämmer ruhn und die stählernen Fäuste, die Dich schmiedend gefügt;

Du stehst da, ein Bild der Kraft,  
Ein Bild lebendiger Schaffensfreude,  
Ein Markstein auf dem ruhmvollen Pfade  
Über das rohe Element obsiegenden Geistes,  
Du sehnst Dich hinab in die Arme der Flut,  
In die ausgestreckten, allumschlingenden, ewig beweglichen,  
Spielenden, drohenden, helfenden Arme  
Der Flut — in das Leben;

Und sie werden Dich fassen, ehe die Stunde verrinnt.  
Welch' ein Loos hat das Schicksal Dir bereitet, das unerforschliche?

Wir wissen nur eines:

Die Hände gen Himmel hebt, derweilen die Woge Dich trägt,  
In innigem, heissem Flehen die Hoffnung.

Und nun soll ich den Namen Dir,  
Den bezeichnenden geben, bei dem die Deinen  
Dich kennen und nennen, und der den Fremden  
Auf fernen Meeren sogleich Dich kundthut  
Als Stärksten der Starken, als Schnellsten der Schnellen,  
Als Hort und Fürsten fürstlicher Schar,  
Wer nennt mir das Wort, das weite, das grosse  
Umfassende Wort, das Kraft und Güte,  
Gebet und Arbeit, und Mut und Glück,  
Und Kampf und Sieg vor die Seele ruft?  
Nur eines weiss ich:  
Es ist der Name des grossen Mannes,

Der, da nach langem, mühevollen Lebenswerk,  
Ruhe zu winken schien und Abendfrieden,  
Den Helm doppelt fest auf das weisse Haupt  
Drückte, doppelt stark das Schwert ergriff  
Und seinem Volke königlich voranschritt zum Kampf.  
Das war ein Kampf um das höchste Gut,  
Um das teuerste Kleinod, um die alte, heilige,  
Ach verschollene Kaiserkrone.

Er aber, im Sturm von hundert Siegen, gewann sie zurück  
Und setzte sie fest auf Sein gottbegnadetes Haupt.

Diesen Namen, Du sollst ihn tragen,  
Diesen Namen, Du sollst ihn verkünden  
In aller Welt. Und wie er vom Felsen  
Wiederhallt bis ans Meer, so wird er Dir auch,  
Wohin Du fährst auf der ganzen, weiten Erde,  
Entgegenschallen im Klang unsterblichen Ruhms.  
Diesen Namen, in dem die Hoffnung der Ahnen,  
Der Traum der Väter, der Enkel Begehrt  
Erfüllt und vollendet, und der, wenn die dunkeln  
Mächte der Zukunft Bürgschaft nehmen,  
Segen uns bringt von Geschlecht zu Geschlecht,  
Diesen Namen geb ich Dir nun:

„Kaiser Wilhelm der Grosse!“

Und ich rufe hinauf

Zum Herrn des Himmels, dass er Dich segne,  
Segne im Namen Deiner Kaiser, o Schiff,  
Im Namen des Dahingegangenen, im Namen des Gegenwärtigen,  
Dess lebendiges Antlitz heute über Dir leuchtet,  
Ein glückbedeutender Stern!  
Heil Dir, fahr' aus! Heil Dir, keh' heim mit Gott! —

Nach dieser kleinen Abschweifung auf die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd möge der Rundgang durch die Häfen fortgesetzt werden. Natürlich musste die Verbesserung der Hafeneinrichtungen gleichen Schritt mit der Vervollkommnung und Vergrösserung der Schiffe und beson-

ders der Lloydsschiffe halten. So kommt für die Aufnahme der neueren Riesendampfer nur noch der „Kaiserhafen“ in Frage, während der sich an den „Alten Hafen“ anschliessende „Neue Hafen“ bereits zu den älteren Anlagen zählt. Der letztere ist wenig grösser als der „Alte Hafen“; an seinem Eingange, nördlich gegenüber der bereits beschriebenen Anlegestelle des Norddeutschen Lloyd für die kleineren Dampfer erhebt sich der aus Backstein im gotischen Stile aufgebaute Bremerhavener Leuchtturm, dessen Hauptfeuer der Weser zugekehrt ist und mit dem kleinen Leuchtturm am Eingang des Kaiserhafens das „Wurster Fahrwasser“ bezeichnet. Auf dem äussersten, westlichen, in die Weser hineinragenden Teile des Vorhafens zum „Neuen Hafen“ erhebt sich ein schlanker eiserner Turm, der den auf elektrischem Wege auszulösenden „Zeitball“ trägt, um die genaue Mittagsstunde mitteleuropäischer Zeit für das Stellen der Schiffschronometer anzugeben. An der Ostseite des „Neuen Hafens“ sieht man besonders viel stolze Segelschiffe, Drei- und Viermaster, sowie englische Dampfer; Baumwolle, Wolle, Schmalz und Tabak haben sie meistens eingebracht. Die West- und Nordwestseite wird zum grössten Teile von den Anlagen des Norddeutschen Lloyd für den „technischen Betrieb“ und von dem „Trockendock“ eingenommen; die ganzen Anlagen bedecken eine Fläche von 26110 qm. Zu allen Zeiten, besonders aber, wenn Schiffe im Dock liegen, entfaltet sich auf diesen hochinteressanten Anlagen ein reiches Leben und Treiben. Das Trockendock teilt die gesamten Anlagen in beinahe zwei gleiche Teile. Es würde natürlich zu weit führen, wollte ich die Reparaturwerkstätten, die Materiallagerhäuser etc. näher beschreiben; ich hebe zu besonderer Beachtung bei etwaigem Besuche nur hervor: Das Magazin und die Segelmacherei, die Maschinenfabrik und die Modelltischlerei, die Werkzeugmacherei, die Kupferschmiede, die Maschinen- und Kesselhäuser, das Pechkochhaus, die Kesselschmiede u. a. m. All diese Einrichtungen beweisen, dass ein ungeheurer Apparat schon dazu gehört, um eine so gewaltige Flotte, wie die des Lloyd, im ruhigen und regelmässigen Verlaufe der Fahrten in Stand zu halten. Diese Werkstätten waren ein Zweig der grossen Reparaturwerkstätten in Bremen selbst, doch haben sie den Erfordernissen entsprechend immer mehr an Ausdehnung zugenommen. Wer starke Nerven besitzt und nicht mit der Wimper zu zucken braucht, wenn der Klang der Hämmer, das Sausen der Maschinen, der schrille Ton der

Dampfpeifen zu einem oft ohrenbetäubendem Lärm sich vereinigen, der wird mit grosser Freude und Befriedigung das Regen so vieler fleissiger Hände beobachten, die sich alle in dem Bestreben vereinigen, jenen dort draussen im Meere schwimmenden Palästen die nur denkbar grösste Sicherheit zu verleihen. Die interessanteste dieser Anlagen ist natürlich das Trockendock, das in den siebziger Jahren geschaffen werden musste, um den Betrieb der Lloydflotte immer mehr unabhängig von fremder Hilfe zu machen. Es ist ein sogenanntes Doppeldock, so dass zwei Dampfer zugleich darin ausgebessert werden können; während die westliche Dockhälfte eine Länge von 120,8 m besitzt, ist die östliche 139,8 m lang. Die Verbindung des Trockendocks mit dem neuen Hafen wird durch eine Schleuse vermittelt, die durch ein schwimmendes Thor, — einen sogenannten, aus Eisen konstruierten Verschluss-Ponton — abgeschlossen werden kann. Über diesen Ponton führt eine Laufbrücke, um den Verkehr zwischen beiden Seiten der Dockschleuse zu vermitteln. In den hinteren Teil der östlichen Dockhälfte mündet ein Kanal, der dazu dient, das Wasser bis zu etwa 4,7 m Höhe aus dem Dock zu führen; der Rest des Wassers wird durch die grossen Pumpwerke entfernt. Das Docken eines der grossen Gesellschaftsdampfer geschieht auf folgende Weise: Nachdem in dem zu diesem Zwecke trocken gelegten Dock alles gut nachgesehen und in Ordnung gebracht ist, d. h. nachdem namentlich die Kielklötze und Kimmlager ausgerichtet und der Kielform des zu dockenden Schiffes angepasst worden sind, wird das Dock durch die neben der Schleuse liegenden Einlass-Kanäle bis zum Wasserspiegel des Hafens aufgefüllt und dann der Verschluss-Ponton aus der Schleuse entfernt, indem man denselben durch Herauspumpen des Wassers in seinen Luftkästen erleichtert; er schwimmt dann in der Schleuse auf und kann leicht wegflösst werden, um die Schleuse frei zu machen. Das Auffüllen des Docks nimmt, wenn es ganz leer war, etwa eine halbe Stunde in Anspruch. Nachdem die Schleuse freigemacht ist, wird das Schiff in das Dock geholt und mit Hilfe der über den Dockplatz verteilten Winden oder Gangspillen über seine Lager gebracht und hier fest vertäut. Darauf wird der Verschluss-Ponton in der Dockschleuse versenkt und mit dem Auspumpen des Docks begonnen, nachdem man sich überzeugt hat, dass das Schiff genau aufrecht liegt. Ist das Wasser soweit ausgepumpt, dass die Kielklötze zum Tragen

gekommen sind, so werden die verschiebbaren Kimmlager fest unter den Schiffsboden gezogen, und ausserdem werden die oberen Rusthölzer ausgeschoben und festgekeilt. Sitzt auf diese Weise das Schiff gut, so wird mit dem Auspumpen fortgefahren; im anderen Falle werden die Pumpen abgestellt und die Einlasskanäle wieder geöffnet, um das Schiff wieder zum Schwimmen zu bringen und seine Lage verändern zu können. Ein Schiff kann so, falls alle Vorarbeiten gut getroffen waren, in etwa 12 Stunden aus dem Hafen geholt und im Dock trocken gelegt werden. Die Aussenhaut eines gedockten Dampfers, besonders wenn er lange nicht trocken gelegen hatte, sieht oft wunderbar aus; Liebhaber von Seeungeheuern, Muscheln u. s. w. können oft eine reiche Ausbeute gewinnen.

An der Nordwestseite des „Neuen Hafens“, in der Nähe des Lloyd-Docks befindet sich auch der grösste der beiden grossen Kräne mit einer Tragfähigkeit von 75000 kg. Der bedeutendste der Häfen, der „Kaiserhafen“ steht mit dem „Neuen Hafen“ durch einen meistens geschlossenen Kanal in Verbindung. Dieser Hafen wird in seinem nördlichen Ausbau mit dem grossartigen Ausbesserungs-Bassin und damit verbundenem Trockendock mit seiner gewaltigen bereits erwähnten zweiten Schleuse erst in diesem Jahre vollendet werden; hatte er sich doch für die neueren grossen Dampfer bereits als zu klein erwiesen. Auf der Ostseite des Kaiserhafens liegen die Baumwollenschuppen, vor ihnen im Hafen meistens die Baumwollschiffe und auch die grossen Frachtdampfer des Lloyd. Was so ein Dampfer zuweilen an Ladung heranzubringen vermag, möge nur ein Beispiel beweisen. Der englische Dampfer „Milwaukee“, der unlängst bei Bremerhaven eintraf und freilich die grösste Ladung an Bord hatte, die je auf der Weser angebracht worden ist, trug 21000 Ballen Baumwolle, 53000 Bushel Mais, 13500 Sack Baumwoll-Saatmehl, 2000 Sack Ölkuchen, 43000 Stäbe und noch einen grösseren Posten Holz; er löschte diese Ladung im Hafen von Geestemünde.

Da bis vor kurzem die Hafenanlagen nicht mehr für die grossen Schnell- und Postdampfer des Lloyd genügt hatten, musste bis zur Eröffnung der Kaiserhafen-Erweiterung der oldenburgische Hafen Nordenhamm am anderen Ufer der Weser mit zu Hilfe genommen werden. Doch die neue Schleuse, eine Kammerschleuse von 10 m Tiefe und 28 m Weite wird auch die grössten Kriegsschiffe einlassen können. Ein anmutiges,

wechselreiches Bild entfaltet sich hier am Kaiserhafen, und besonders vom Deiche aus sieht man häufig Binnenländer staunende Blicke über dieses ungewohnte Leben und Treiben werfen. Jetzt ist ein grosser Dampfer zur Ausfahrt aus dem Hafen gerüstet. Lustig ertönen die Weisen der Schiffskapelle, während der Dampfer bei Hochwasser langsam durch die Schleuse zieht, und weisse Tücher winken vom Schiffe und vom Lande die letzten Grüsse. Herzergreifende Abschiedsbilder hüben und drüben, und der schweigsame mitempfindende Beobachter denkt unwillkürlich mit Freiligrath:

„Ich kann den Blick nicht von euch wenden,  
Ich muss euch anschauen immerdar.“

Doch weiter, mein Stahlrösslein, es gilt noch eine gute Fahrt auch am andern Ufer der Weser im gesegneten Oldenburger Lande, und in einer halben Stunde soll das Fährboot nach Nordenhamm vom Anleger an der Geeste abgehen. Wenn man von der Fähre auf der letzteren, die ja Bremerhaven und Geestemünde voneinander trennt, absieht, so besteht zwischen den beiden Hafenstädten nur eine Verbindung mittelst der Geestebücke. Von derselben sieht man rechts auf die von vielen kleinen Dampfern, Segelschiffen und Ruderböten belebte Geestemündung, links auf eine der bedeutendsten Schiffswerften an der Unterweser. Es ist J. C. Tecklenborgs Werft; man ist fleissig dabei, einen neuen Doppelschraubendampfer von 98½ m Länge für die Brasillinie des Norddeutschen Lloyd zum Stapellauf im Mai fertig zu stellen. Das interessante Schiff erhielt dann den Namen „Mainz“. Gern hätte ich ein Weilchen auf der Werft zugebracht, doch ein Wanderfahrer sollte möglichst immer eine planmässig vorgesehene, vorher nach der Karte genau erwogene Tagestour einzuhalten versuchen. Deshalb lenkte ich die „Diana“ über den Deich am linken Ufer der „Geeste“ zum Anleger des Fährbootes, und nach wenigen Minuten waren Ross und Reiter auf demselben geborgen.

Es war eine herrliche, etwa einstündige Überfahrt nach Nordenhamm, das südlich von Bremerhaven im Butjadinger Lande liegt. Wenn das jenseitige Ufer bei der Abfahrt von Geestemünde auch nicht deutlich zu erkennen ist, so sieht man doch bereits bald den schlanken Turm der Blexer Kirche, ebenfalls eine wichtige Landmarke der Schiffer. Ein wunderbares Bild der Hafenstädte entfaltet sich aber dem Auge, je mehr unser Fährboot sich von der Geeste entfernt. Jetzt kann das

Auge die ganze Rhede Bremerhavens überblicken. Es sind einige transatlantische Dampfer angekommen, die nur auf das Öffnen der Schleusen warten, um in die Häfen eintreten zu können. Schlanke Segler durchkreuzen die Fluten, und zahlreiche kleine Fahrzeuge vervollständigen das belebte Bild vor der Rhede. Jetzt streicht das Fährboot nahe am neuen, etwa 1200 m weiten Fischereihafen Geestemündes vorüber; nur einen flüchtigen Blick gestattet das Bollwerk auf die grossen Eishäuser und die Fisch-Auktions-Halle, dann geht es weiter stromauf, und schon ist Nordenhamm deutlich zu erkennen; besonders fallen sogleich die grossen Petroleumdampfer auf, die dort in der Nähe der vielen Petroleumschuppen, deren weisse Dächer aus der Ferne einem Zeltlager gleichen, am Pier liegen.

Nordenhamm besitzt noch keinen eigentlichen Hafen, — ein grosser Fischereihafen wird binnen-deichs jetzt erst fertig gestellt —, aber es hat vorzügliche eiserne Anleger. An den nördlichen Piers befindet sich die Empfangs- und Revisionshalle des Lloyd; denn seit 1890 war der Norddeutsche Lloyd gezwungen, da sich die Häfen am andern Ufer nicht als genügend dazu erwiesen, seine Schnelldampfer hier anlegen zu lassen. Das Fahrwasser ist bei Nordenhamm eben ein ganz vorzügliches; von diesem Orte an drängt sich das Land etwas nach Nordosten vor, und das Weserwasser, das bis dahin genau nach Norden strömte, hatte infolgedessen das Bestreben, nun scharf an dem westlichen Ufer seine tiefe Fahrrinne beizubehalten. Die Verschiebung dieses Ufers nach Osten zu bewirkt aber ferner, dass die Anlegestelle bei Nordenhamm gegen die Nordweststürme des Meeres weit geschützt ist, als die offene Rhede vor Bremerhaven.

Hier in Nordenhamm bestieg ich eilends das Stahlross wieder, um nun auf der schönen Klinkerlandstrasse das gesegnete Oldenburger Land abzuradeln, soweit es von den Fluten der Nordsee umspült wird. Oldenburg von der Nordsee umspült, wird mancher fragen? Und doch ist es so, ein Blick auf die Karte beweist es, im Osten und Nordosten die Wesermündung, deren Fahrwasser, wenn auch dem Auge nur die offene See erscheint, auch den Norden umfließt, und im Westen sind es die Fluten des Jadebusens, die diesen Teil Oldenburgs begrenzen. Nicht immer hat der Jadebusen die gegenwärtige Grösse gehabt, das Meer hat seine allgewaltige Macht bewiesen; aber auch das Land hier ist zum Teil früher Meeresboden gewesen, angeschwemmt und zum Teil dem

Meere abgerungen. Die westlich von der Jade wohnenden Friesen bezeichneten die hier wohnenden Landsleute als „buten de Jade“ wohnend, daher der Name „Butjadigen“, das man mit Recht als die Milch- und Butterkammer Oldenburgs bezeichnet. Noch prangten die Wiesen rechts und links der Landstrasse nicht im vollen saftigsten Grün, aber doch konnte man erkennen, welch gesegneten Boden die Nachkömmlinge der Friesen ihr eigen nannten. Wenn auch die Anlage der nicht allzuweit voneinanderliegenden Dorfschaften eine etwas andere ist, wie am andern Ufer der Weser im Lande Wursten, so ist doch der Charakter der Landschaft mit den hohen grasbewachsenen Deichen wenig von jenen unterschieden. Für den Tourenfahrer aber ist es eine wahre Lust, auf den nicht allzubreiten, ebenen, schönen Klinkerstrassen dahinzufahren; da, wo gerade ausgebessert war, wäht man, wie auf einem Parkettboden dahinzufliegen.

Bald hatte ich denn auch das westlich von Nordenhamm liegende Kirchdorf Atens erreicht; von hier aus ging der Weg noch etwa 5 km nördlich, um sich dann bis Langwarden etwa 16 km nordwestlich unweit des Deiches hinzuziehen. Hier in Atens soll auch die alte bremische Festung „Die Friedeburg“, gegen die Übergriffe der Friesenhäuptlinge errichtet, gestanden haben. Reich ist die Geschichte der Friesen an Heldensagen, und unwillkürlich fielen mir die Thaten der beiden Hauptlingssöhne Dedo und Gerold Lübben ein, die bei der Erstürmung dieser Zwingburg von den Bremern gefangen wurden. Der Rat hatte beide zum Tode auf dem Schaffot verurteilt. Des älteren Bruders Haupt war bereits gefallen; als dann aber der junge, schöne Gerold das Schaffot bestieg, ergriff er das blutige Haupt seines Bruders und küsste es innig. Da wurden die Bremer innig gerührt, und schon wollte man dem stolzen Gerold gegen ein hohes Lösegeld die Freiheit schenken, als ein alter Ratsmann ausrief: „Glaubt ihr denn, dass Gerold jemals den blutigen Bruderkuss vergessen wird?“ Damit war auch des jungen Friesen Schicksal besiegelt; er musste gleichfalls sterben. Noch vor wenigen Jahren hat diese Tragödie den begabten Bremer Dichter Johannes Meinen zu seinem Drama „Ein Bruderkuss“ begeistert.

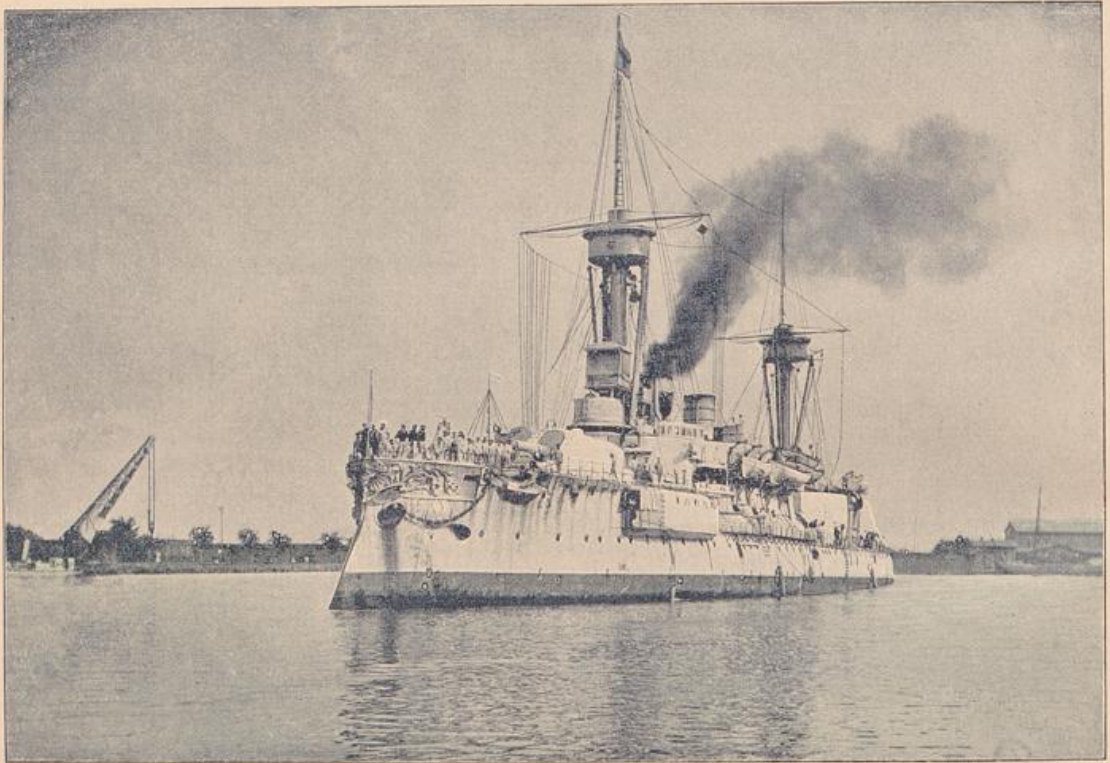
Langwarden sollte meine nächste Haltestelle werden, und etwas schneller als vorher, trat ich in die Pedale. Wenn ich auch allein dahinradelte, nur selten kamen mir Fuhrwerke und Einwohner entgegen, bei mir waren die Friesengestalten aus alter Zeit, und vor meinem Geiste zogen die

schlachtenreichen, blutigen Freiheitskämpfe jener alten Bauernrepublik, eine der „sieben Seelände“, vorüber. Ich mochte nur wenige Kilometer vor dem alten Friesendorfe Burhave sein. Da ging es hinter mir: Ssrrs, ssrrs —, ssrrs; dann ein Glockenzeichen. Übrigens ganz unnötig, da ich schon weit genug an der rechten Seite der Klinkerstrasse fuhr und durchaus nicht Lust hatte, mit der Lenkstange gegen die Obstbäume zu jagen.

„Donner, so weit noch, dachte in einer halben Stunde zu holen.“

„Sie würden aber mehr Genuss davon haben, wenn Sie, Herr Sportkamerad, sich mindestens eine ganze Stunde Zeit liessen.“

„Genuss, pah, — hier auf dem langweiligen Klinker? Butjadingen, grässliches Land, möcht' nicht drin begraben sein. Sind wohl Tourenfahrer?“



S. M. S. „Kurfürst Friedrich Wilhelm“, Panzerschiff I. Klasse.  
(Zu Seite 75.)

„All Heil!“ sauste es vorbei auf einem eleganten Renner.

„All Heil!“ wollte ich erwidern, da war der Sportkamerad, der mich eingeholt hatte, bereits um 20 m voraus. Doch er schien etwas auf dem Herzen zu haben. Er gab plötzlich Gegendruck, so dass wir bald Seite an Seite fuhren. Es war ein schneidiger, junger Mann von etwa fünfundzwanzig Jahren, „Sportsman“ vom reinsten Wasser. Folgendes kurze Gespräch fand zwischen uns statt:

„All Heil! — Wie weit bis Eckwarden?“

„Etwa 17 km.“

„Wenn Sie so wollen, ja, oder gut deutsch „Wanderfahrer.“

„Wie viel Kilometer heute gemacht? Habe bereits 110, verdammt wenig, obgleich gut bei Form.“

„Nun, ich zähle für gewöhnlich meine Fahrten nicht nach Kilometern ab und müsste erst ausrechnen, wie viel es geworden sind.“

„Haben auch viel zu schwere Maschine, wiegt gewiss 14 Kilo?“

„Nein 15, mit Gepäck wohl gar 16 bis 17.“

„Wär' nicht mein Fall, das ist ja das reine Frachtfuhrwerk; Maschine scheint aber doch ziem-

lich leicht zu gehen. Wollen Sie auch nach Wilhelmshaven?"

„Jawohl, aber nicht im Renntempo.“

„Schade, möchte Ihnen sonst kleinen Wettlauf bis Eckwarden vorschlagen, wär' doch noch etwas auf dieser langweiligen, öden Strecke.“

„Bedaure, nicht annehmen zu können, habe übrigens lange nicht eine so abwechslungsreiche, interessante, schöne Fahrt gemacht, wie hier an den Fluten der Nordsee.“

„Chacun à son goût! Denn nicht! Muss weiter! All Heil!“

„All Heil!“

Ssrrs — ssrrs, macht die Kette; weg war er. Auch ein Vergnügen, dieses Kilometerabjagen; obgleich ich augenblicklich ein gutes Tempo gefasst hatte, war der Sportkamerad doch bald meinen Blicken entschwunden. Nun waren die alten Friesengestalten meinem Geiste entwichen, und eine Zeit lang stellte ich Betrachtungen darüber an, auf welche Weise der edle Wandersport auch die Achtung gewisser Kilometerjäger sich erwerben könnte. Hatte mein Sportkamerad denn keine Augen, um nach rechts und links zu sehen? Wenn ihm die eigenartige Landschaft langweilig erschien, konnten denn die auf den Wurthen liegenden Kirchen, konnten die vielen Schiffer- und Fischerwohnungen rechts und links der Landstrasse, der hohe Seedeich ihm gar nichts erzählen, wodurch seine Gedanken auf ein würdigeres Ziel gerichtet wurden, als Stunde für Stunde so und so viele Kilometer abzurufen, um damit nachher am Biertisch renommieren zu können? Es giebt doch wunderliche Käuze in der Welt. Er mag das übrigens auch von mir denken.

Doch Langwarden war erreicht, und damit war es denn auch mit meinen Wandersport-Reformgedanken zu Ende. Hier war der nördlichste Punkt Butjadingens. Einen flüchtigen Blick warf ich auf die ziemlich grosse, aus sehr verwittertem Tuffstein erbaute Kirche und die eigenartige, an eine uralte Mönchswohnung erinnernde Pastorei und eilte dann zum Deich. Es war Ebbe. Weit hinein ins Meer schob sich eine riesig lange Sandbank; am Ende derselben stand der schon 1856 von Bremen erbaute Leuchtturm. Hier ist „Der hohe Weg“, ein, wie die Sage erzählt, vom Meere geraubtes, reiches, blühendes Land mit schönen Dörfern, fruchtbaren Wiesen und Feldern.

„Das sind die Bauern vom hohen Weg,  
Aus Ebenholz bauen sie Brücken und Steg.“

Sie fahren in reichen Karossen  
Mit silberbeschlagenen Rossen;  
Die goldene Pflugschar durchwühlt das Land,  
Und harte Thaler rollen  
Beim Spiel, dem wahnsinnstollen,  
Wie Körner beim Säen aus ihrer Hand.  
O wehe dem Hochmut, wehe!“

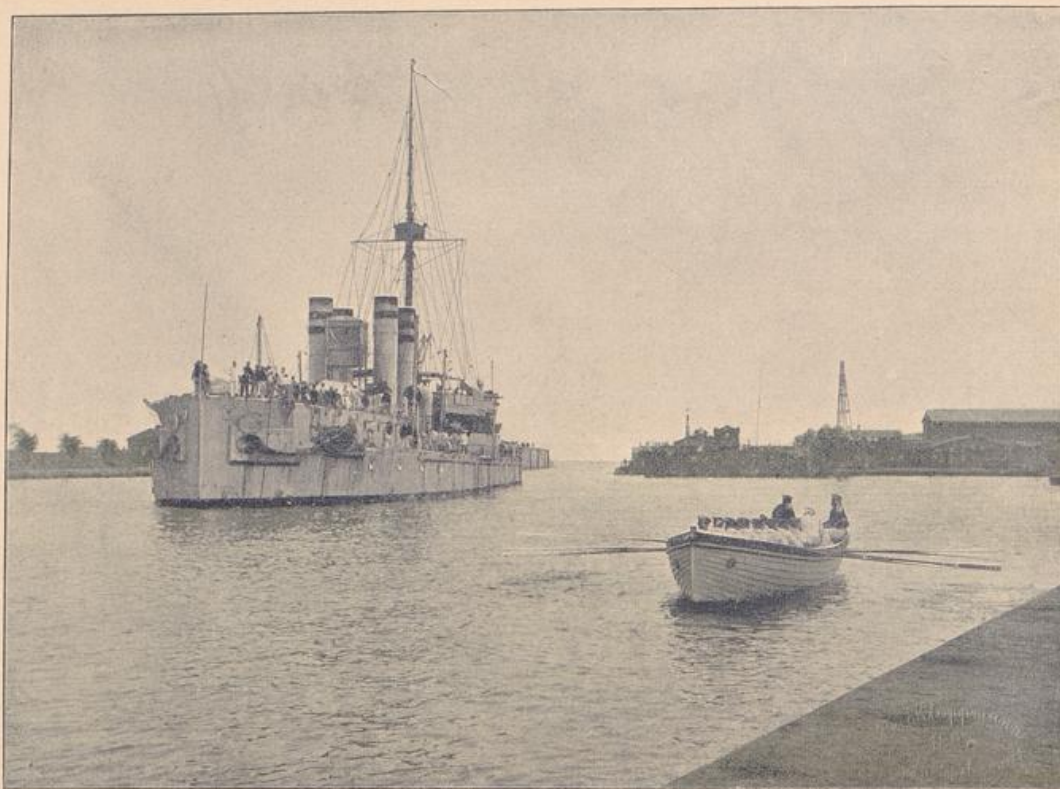
So singt der hochbegabte Oldenburger Dichter Georg Ruseler in seiner kraftvollen Ballade „Der hohe Weg“. Mit dem Heiligsten trieben die Stolzen Spott. Sie ritten auf ihren Pferden in die Kirche zu Langwarden und banden sie dort während des Gottesdienstes an, einmal erschossen sie sogar einen Priester. Als sie aber ihren Spott aufs höchste getrieben hatten und ihren Pfarrer zu einer totkranken Frau kommen liessen und bei wüstem Saufgelag statt derselben ihm ein „quiekendes Ferklein“ in einer weissen Haube zeigten, da verlässt dieser

das verruchte Haus  
Und betet draussen in Sturm und Graus:  
„Du, Herr, erhöre mein Flehen  
Und lass sie im Wetter vergehen!“

Der Himmel erhört ihn. Kaum zu Hause angelangt, erzählt ihm ein Knecht, aus dem feuchten Backofen habe sich ein glühender Aal geschlängelt. Das war für den Priester das Zeichen des nahenden Strafgerichts; er jagt mit den Seinen landeinwärts. Hinter ihm bricht die Flut herein, alles verschlingend, nur eben vermag der Priester sich zu retten. „Ach sollte es noch lang warden?“ rief er in der Nähe des obengenannten Dorfes, das nach dieser Frage seinen Namen erhalten haben soll. Nein, weiter drang die Flut nicht, aber hinter ihm war alles vom Meere verschlungen worden.

„Wo Menschen gefrevelt, da braust die Flut,  
Tief unten viel verlorenes Gut. — —  
Die Mahnung ward wieder vergessen,  
Die Welt ist vom Hochmut besessen.  
Sie lacht, wie so kindisch die Sage geht:  
„Ein Aal aus sprühendem Feuer?  
Ein seltsam Abenteuer!“ —  
Wohl dem, der die Zeichen der Zeit versteht!  
Doch wehe den Blinden, wehe!“ . . . .

Noch heute soll man, so erzählt das Volk, wenn man an einem stillen Abend hier auf dem Deiche steht und auf die von stolzen Schiffen durchschnittene Meeresflut hinausblickt, aus der Tiefe des Meeres dumpfes, mahnendes Glockenläuten von dem Turme einer versunkenen Kapelle vernehmen können.



S. M. S. „Baden“, Panzerschiff III. Klasse. (Zu Seite 75.)

Jetzt war es hier durchaus nicht öde; weisse Möven flogen hin und her, um von dem Tische zu naschen, den vorher die Flut auf dem „hohen Wege“ gedeckt hatte. In der Nähe des Deiches spannten fleissige Fischer ihre Netze und Körbe zum Trocknen aus. So weit aber das Auge blicken konnte, dehnte sich die unendliche, weite, salzige Meeresfläche hinter dem Watt aus, und deutlich hoben sich die am Horizonte auftauchenden und wieder verschwindenden Segel- und Dampfschiffe ab. Herr Sportkamerad, und das sollte ein langweiliger Anblick sein? Gewiss, chacun à son goût! Aber es kommt darauf an, ob der Geschmack schon gebildet oder wohl gar verbildet ist.

Nun ging die Fahrt wieder südwärts, und zu meiner Rechten hatte ich jetzt den Deich, der die Wasser des Jadebusens von weiterem Eindringen abhält. Auf der Mitte der Strecke von Langwarden bis nach Eckwarden, Wilhelmshaven gegenüber, berührte ich das Seebad Tossens, ein einladendes, freundliches Örtchen, das gewiss im Sommer nichts von dem aufregenden Treiben moderner See- und Luxusbäder an sich hat. Bei

Eckwarden biegt der Jadebusen ostwärts in das Butjadinger Land ein, etwas tiefer noch an der gegenüberliegenden Seite westwärts bei Wilhelmshaven; das Wasser zwischen den Ufern von Eckwarden und Wilhelmshaven ist die Mündung des Jadebusens. Wie reich diese Gegenden an trefflichen Volkssagen sind, mag noch die folgende zeigen, die von der Eckwarder Kirche erzählt wird: Als einst gerade Gottesdienst abgehalten wurde, erschien plötzlich Luzifer, um sich das schönste Mädchen zu rauben. Der Pfarrer aber besass so viel Geistesgegenwart und warf dem lüsternen Teufel den schweren Altarleuchter auf den Kopf, und laut heulend und einen entsetzlichen Schwefelgeruch zurücklassend, entfloh der Böse. Als dann aber später das schöne Mädchen verheiratet war und ihrem Mann das Leben zur Hölle machte, holte der Teufel sie doch noch, und wie der Volkswitz sagt, soll der Gatte nicht sehr bekümmert darüber gewesen und dem Beispiel des Pastors nicht gefolgt sein.

Von Eckwarden führte der Weg mich in etwa fünf Minuten zum Deiche an der Eckwarderhörne,



S. M. S. „Kaiserin Augusta.“  
Kreuzer II. Klasse.

um mit dem Fährboote nach Wilhelmshaven überzusetzen. Der kleine Dampfer „Eckwarden“ wollte gerade abfahren. Auf demselben traf ich meinen Sportsgenossen von der Klinkerstrasse wieder. Er sass auf einer Bank des Vorderdecks und flichte den Luftreifen am hinteren Rade seiner Maschine. Neugierig sahen einige Fahrgäste zu, wie er seine „Pflasterungsarbeiten“ ausführte.

Etwas verlegen sagte er, als er mich erblickte: „Wenn der Mensch Pech haben soll, dann hat er's; will elegant den Deich herauffahren, — platzt der Reifen!“

„Dann können Sie ja von Glück sagen, dass Ihnen das nicht schon vor einer Stunde passierte,“ tröstete ich ihn und verfügte mich nun auf das Hinterdeck, um Ausschau auf den Jadebusen zu halten. Im Osten lag die Küste Butjadingens von Eckwarden bis Langwarden ausgebreitet vor mir

und in der entgegengesetzten Seite der Reichskriegshafen mit seiner weiten Rhede, auf der heute nur einige Torpedoboote und der Aviso „Grille“ vor Anker lagen. Im Süden dehnte sich, tief in das Oldenburger Land einschneidend, der Jadebusen aus. Auf einem halbinselartigen Vorsprunge war das älteste deutsche Nordseebad, Dangast, mit den roten Ziegeldächern seiner Häuser deutlich zu erkennen. Da es gerade Ebbe war, erschien die Küste des ganzen Busens von weissen Watts umsäumt; Seemöven und Seeschwalben schossen an uns vorüber. Ein ganzer Schwarm der letzteren folgte unserm kleinen Dampfer, um die von der Schiffsschraube getroffenen kleinen Fischlein, die im Sonnenblinzeln allzu nahe auf der Wasseroberfläche spielten, pfeilgeschwind sich zu erhaschen. Es ist ein reizender Anblick, diese niedlichen Seevögel zu beobachten. Leicht, oft ohne Flügel-

schlag, schweben sie hinter dem Schiffe her; aus beträchtlicher Höhe schiessen sie plötzlich auf das Wasser, um mit dem spitzen Schnabel den selten verfehlten kleinen Fisch in der Luft zu verzehren.

Bald war die neue Einfahrt zwischen den Nord- und Südmolen der freundlichen Stadt Wilhelmshaven und damit das Ziel der Fahrt erreicht. Nach Westen erstreckt sich der ausgedehnte, gegen Nordwind vollkommen geschützte Badestrand für Herren und Damen. Wilhelmshaven ist nämlich auch ein beliebter Seebadeort. Es bietet zwar nicht ein Luxusbad wie die Nordseeinseln, wird aber von Binnenländern gern deshalb gewählt, weil es besonders dem Schwimmer Gelegenheit bietet, hier seine Kräfte in Ruhe zu entfalten. Zudem stehen die hier genommenen Bäder denen der Inseln in keiner Weise in ihrer Wirkung nach. Die klimatischen Verhältnisse sind so günstige in unserm Reichskriegshafen, dass er als einer der gesündesten Orte Norddeutschlands gelten kann.

Nachdem ich mein Rösslein in Sicherheit gebracht hatte, unternahm ich unter der liebenswürdigen Führung eines auf der Werft angestellten, mir bekannten Herrn einen längeren Rundgang durch die Stadt und ihre Kriegshafenanlagen. Der Radsport scheint sich hier ebenfalls grosser Beliebtheit, besonders in den Kreisen der Seeoffiziere zu erfreuen. Ich kam sehr häufig in Versuchung, den gebräunten, prächtigen Sportgenossen in ihrer kleidsamen Uniform ein kräftiges „All Heil!“ entgegen zu rufen.

Die Stadt Wilhelmshaven, die im Jadegebiet, getrennt von dem übrigen Ostfriesland, an der südöstlichen Ecke des alten Rüstringen liegt, ist wenig über dreissig Jahre alt, also in all ihren Teilen eine durchaus moderne Stadt. Schon Napoleon I. hatte einst die wichtige Lage dieses Punktes erkannt und 1810 und 1811 Strandbatterien hier angelegt. Nach langen Verhandlungen erwarb Preussen von Oldenburg ein so grosses Gebiet, wie es für die Anlage eines Kriegshafens nötig war; der Kaufpreis betrug  $1\frac{1}{2}$  Millionen Mark. Am 24. November 1854 nahm Prinz Adalbert von Preussen, der erste Oberbefehlshaber unserer Marine, dem jetzt am Anfange der Adalbertstrasse ein schönes Denkmal gesetzt ist, das Land in Besitz. Nachdem man 1858 mit den Schutz- und zwei Jahre später mit den Hafenbauten begonnen hatte, konnte am 17. Juni 1869 der Hafen durch Kaiser Wilhelm I. eröffnet werden. Die gewaltigen Anlagen konnten nur unter den schwierigsten Verhältnissen zur Ausführung gebracht

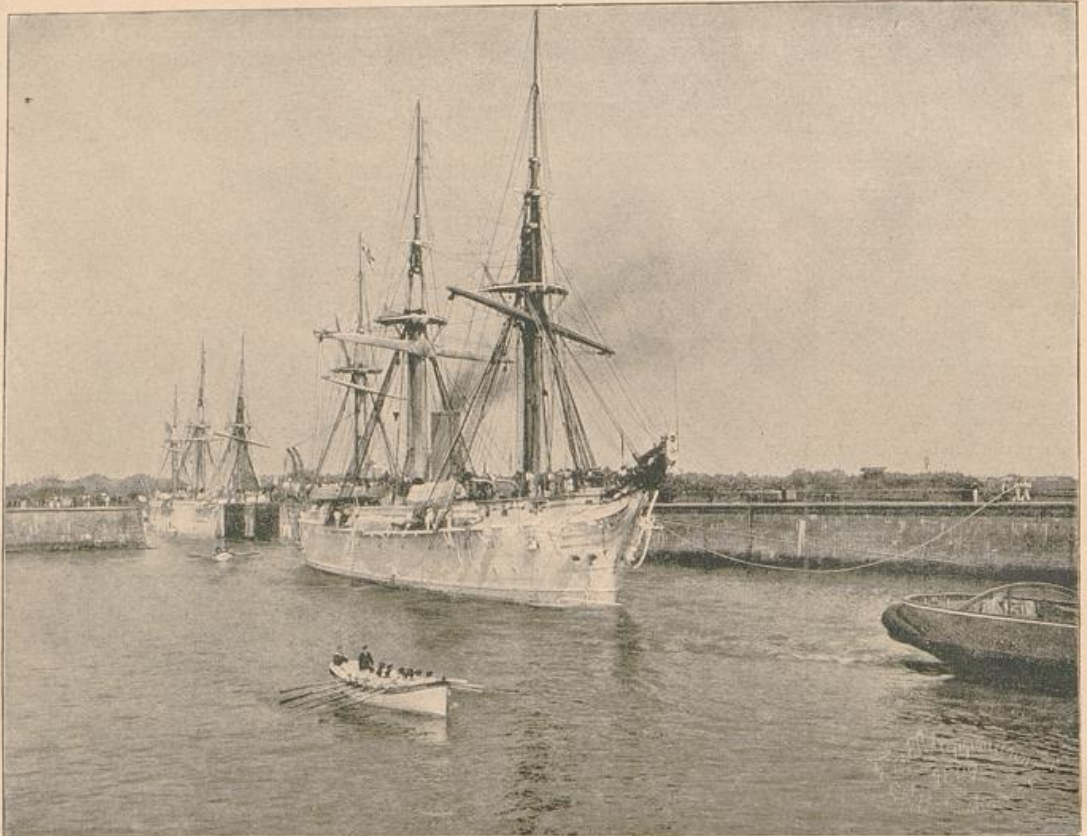
werden. Während der morastige Marschboden das Arbeiten sehr erschwerte und manchen Arbeiter durch die giftigen Ausdünstungen auf das Krankenbett warf, drohte von der anderen Seite das Meer, das Geschaffene wieder zu zerstören. Jetzt bestehen die Tiefbauanlagen unseres Nordseekriegshafens aus zwei Einfahrten, der alten mit dem Vörhafen und der neuen mit einer grossen Kammer-schleuse. Die letztere führt in den „Neuen Hafen“, die erstere in den Ausrüstungshafen, der sowohl mit dem „Bauhafen“ wie mit dem „Neuen Hafen“ in Verbindung steht. Das Fahrwasser zwischen den langgestreckten, in runden, turmartigen Köpfen endenden Molen ist tief genug, um auch die grössten Kriegsschiffe, von denen „König Wilhelm“ z. B. einen Tiefgang von über 8 m hat, einlassen zu können.

An der westlichen Seite des sich am weitesten in die Stadt hinein erstreckenden Bauhafens befinden sich zwei Hellinge zum Neubau von Schiffen und drei Trockendocks zur Aufnahme der reparaturbedürftigen Fahrzeuge. An die verschiedenen Hafenbassins grenzen die zahlreichen Hochbauten, die Betriebswerkstätten. Die ganze Anlage aber wird durch eine hohe Mauer von der Stadt abgeschlossen, und alles, was innerhalb dieser Mauer liegt, ist die „Kaiserliche Werft“. Dieser ganze Komplex an Land, Hellingen, Docks, Werkstätten, Arbeitshäusern, Häfen etc. mit diesem Namen legt Zeugnis ab von deutscher Ausdauer, deutschem Fleisse und der Entwicklung der deutschen Technik. Den Eingang zur Kaiserlichen Werft hat man durch das Hauptthor in der Nähe der Docks zu nehmen. Ein lebhaftes Treiben, eine fast ameisenhafte Regsamkeit auf allen Arbeitsstätten mit den Tausenden von Arbeitern entwickelt sich hier. Ein Rundgang durch die Werftanlagen ist ausserordentlich interessant, besonders, wenn mehrere der gewaltigen Panzerschiffe im Bau sind, wie es gegenwärtig der Fall war. Während die Wilhelmshavener Werft vor etwa fünfundzwanzig Jahren als bescheidenes Zeichen ihrer Leistungsfähigkeit den kleinen Rad-avis „Loreley“ zu Wasser liess, kann sie jetzt den Bau mehrerer der grössten Schlachtschiffe auf einmal bewerkstelligen. Auf Stapel lag das 11000 Tonnen haltende Panzerschiff „Ersatz Friedrich der Grosse“, während der Panzer „Kaiser Friedrich III.“, der schon im vergangenen Jahre vom Stapel gelaufen war, ausgebaut wurde. Mag auch der Lärm, den das Bearbeiten des Materials verursacht, dem Besucher oft ohrenbetäubend erscheinen, es ist doch ein unvergesslicher gewaltiger Anblick,

von diesen Kraftgestalten der fleissigen Arbeiter die starken Panzerplatten bearbeitet zu sehen. Bei diesem regen Fleisse werden doch zwei Jahre noch vergehen, ehe z. B. der „Ersatz Friedrich der Grosse“ fertiggestellt sein wird. Wenn man sieht, wie mehr als hundert Hände nötig sind, um die schweren Eisenplatten anzubringen, wie mittelst elektrisch angetriebener Maschinen Löcher durch diese Platten gebohrt werden, um noch eine zweite oder dritte Eisenschicht davor zu legen, wenn man die kolossalen Vorder- und Hintersteven eines solchen Panzers betrachtet, dann kann man auch verstehen, wie eine einzige dieser schwimmenden Festungen zwanzig Millionen Mark und mehr an Kosten erfordert. Welche Werkstätte man auf der Kaiserlichen Werft auch betreten mag, immer wird man angezogen durch die gewaltigen und eigenartigen Arbeiten, die wiederum alle ineinander greifen, sei es auf dem Schnürboden der Schiffbauwerkstelle, wo die Formen aller Schiffspannen etc. in natürlicher Grösse aufgezeichnet werden, sei es in der Bootsbauwerkstatt, wo die Ruder- und Rettungsboote für die Kriegsschiffe gemacht werden, sei es in der gewaltigen Kesselschmiede oder in der Maschinenwerkstatt, wo augenblicklich die Maschinen für einen der im Bau befindlichen Panzer ziemlich fertig zusammengestellt waren. Die wichtigste Arbeitsstätte sind freilich die Hellinge, geneigte Ebenen, die sanft zum Wasser verlaufen, auf denen die Schiffe langsam entstehen, vom Legen des ersten Stapelklotzes an, bis zu jenem feierlichen Tage, wo das Schiff unter tausendstimmigem Zurufe seinem feuchten Elemente übergeben wird.

Beim Besuche einer solchen Stätte, wie Wilhelmshaven mit seiner Werft, die in erster Linie dazu dient, die maritime Wehrhaftigkeit unseres Vaterlandes zu heben, muss man unwillkürlich auch einen flüchtigen Blick auf die Entwicklung unserer noch jungen Marine werfen. Hat man hier vom Jade-Deiche doch oft Gelegenheit, kleine Manöver der Torpedoboote, der verschiedenen Panzer etc. mit anzusehen. Die Schiffe der Kaiserlich deutschen Marine werden eingeteilt in Panzerschiffe I., II., III. und IV. Klasse, Panzerkanonenboote, Kreuzer I., II., III. und IV. Klasse, Kanonenboote, Avisos, Torpedoboote, Schulschiffe und Schiffe und Fahrzeuge zu besonderen Zwecken. In neuerer Zeit hat eine gewisse Vereinigung der Kriegs- und Handelsmarine insofern stattgefunden, als die neuen Schiffe der letzteren so eingerichtet werden, dass sie in Kriegszeiten als

Kreuzer zum Truppentransport dienen können, wie u. a. die neueren Dampfer des Norddeutschen Lloyd. Zu den Panzerschiffen I. Klasse gehört ausser „Brandenburg“, „Wörth“ und „Weissenburg“ das Schiff „Kurfürst Friedrich Wilhelm“. Dasselbe ist 108 m lang, bei 19,5 m grösster Breite und 7,45 m grösstem Tiefgang. Die Wasserverdrängung — das Displacement — beträgt 10033 Tonnen; die Panzerung ist etwa 45 cm stark, und die Besatzung zählt 556 Mann. Die Armierung besteht aus sechs 45 Kaliber langen 28 cm-Geschützen, welche zu je zweien in Panzertürmen aufgestellt und durch starke Schutzschilde gegen kleinere Geschosse geschützt sind. Ausserdem befinden sich 14 Schnelladekanonen verschiedenen Kalibers und 8 Revolver-, bzw. in den Marsen Maximkanonen an Bord. Die Maschinen indizieren 9000 Pferdekkräfte und geben dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 16,5 Seemeilen in der Stunde. Zu den Panzern zweiter Klasse gehört der in letzter Zeit vielgenannte „König Wilhelm“, auf dem Prinz Heinrich zum Regierungsjubiläum der Königin Viktoria nach England fuhr. Während von den Panzerschiffen III. Klasse „Preussen“ und „Friedrich der Grosse“ 544 Mann Besatzung haben, hat der Panzer „Baden“ mit seinen Schwesterschiffen „Bayern“, „Sachsen“ und „Württemberg“ nur 377 Mann. Auch die „Baden“ hat u. a. sechs Schnelladekanonen verschiedenen Kalibers. Diese neue Errungenschaft in der Armierung der Marine diente zunächst zur Abwehrung feindlicher Torpedoboote, wird jetzt aber auf den neuen Kreuzern ausschliesslich benutzt, da sie gegen nicht gepanzerte Ziele bei ihrer enormen Feuergeschwindigkeit äusserst verheerend wirkt. Unter unseren Kreuzern wurde in der letzten Zeit besonders S. M. S. „Kaiserin Augusta“, ein Kreuzer II. Klasse, viel genannt; er diente bekanntlich dazu, die deutschen Interessen während des türkisch-griechischen Krieges im ägäischen Meere zu wahren. Dieser Kreuzer ist eines der schönsten Schiffe unserer Marine und das erste, das mit drei Schrauben ausgerüstet wurde. Während die Panzerschiffe I. und II. Klasse durch ihr ganzes Äussere einen recht kriegerischen Eindruck machen und thatsächlich schwimmenden Festungen gleichen, erinnert der Kreuzer „Kaiserin Augusta“ mit seinen drei Schornsteinen in seinem Aussehen mehr an die schönen Dampfer der Handelsmarine. Er lief 1894 auf der Germania-Werft in Kiel vom Stapel, ist 118 m lang, 15,6 m breit und besitzt 7,08 m grössten Tiefgang. Das Displacement des Kreuzers beträgt 6052 Tonnen.

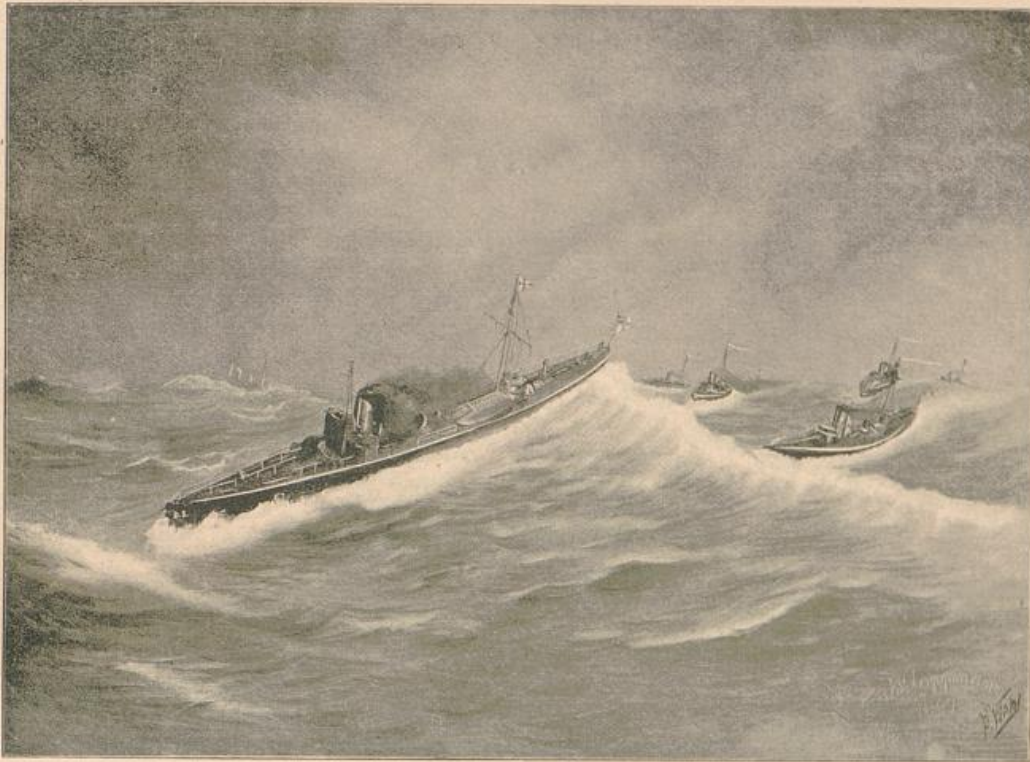


Schulschiffe „Stein“, „Stosch“.

die Besatzung 418 Mann. Die Maschinen von zusammen 12000 Pferdestärken verleihen dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 21 Knoten. Die Geschützausrüstung besteht aus 20 Schnelladekanonen verschiedenen Kalibers. An dieser Stelle möge eine kleine Anekdote wiederholt werden, die unlängst über die „Kaiserin Augusta“ berichtet wurde und zeigt, dass man auf unseren Kriegsschiffen durchaus nicht dem Humor abgeneigt ist. Eine lustige Stammtischgesellschaft in Blaubeuren hatte an den Kommandanten S. M. S. „Kaiserin Augusta“ in der Sudabai eine „Stimmgabel für das europäische Konzert“ abgeschickt. Dieselbe war aus Holz geschnitzt, 2 m lang und mit Silberpapier überzogen. In einer Kiste wohl verpackt und von einem launigen Gedichte begleitet, das die Unterschrift „Sieben Schwaben“ trug, trat die Stimmgabel ihre Reise an. Bald darauf traf „An die sieben Schwaben in Blaubeuren“ ein aus Phaleron datiertes Schreiben ein, in welchem im Auftrage des Kommandanten

S. M. S. „Kaiserin Augusta“ und im Namen des Offiziercorps der Adjutant herzlichen Dank aussprach und bemerkte: „Die Stimmgabel ist in der Offiziersmesse über der Tafel aufgehängt und erinnert uns stets daran, dass man in der fernen Heimat unserer freundlich gedacht hat.“

Zu den schnellsten Schiffen unserer Marine gehören die Avisos; sie werden nicht mit Unrecht die „Augen der Flotte“ genannt, sollen sie doch die feindlichen Streitkräfte in See beobachten, mit dem Feinde Fühlung halten und die Wahrnehmungen den Flottenbefehlshabern melden. Heute war gerade der Aviso „Grille“, das älteste dieser Schiffe, im Hafen. Die Schulschiffe, von denen stets einige in Wilhelmshaven liegen, dienen zur Ausbildung der Mannschaften. Zu den Schiffen der sogenannten Stosch-Klasse gehören die Schulschiffe „Stosch“, „Stein“, „Moltke“, „Gneisenau“, „Blücher“. Sie dienen der Kadettenausbildung und haben zwischen 400 und 461 Mann an Bord.



Torpedoboote auf See.

Anfang 1895 zählte die Kaiserlich deutsche Marine mit Ausnahme der im Bau befindlichen 189 Schiffe und Fahrzeuge, die sich, wie folgt, auf die verschiedenen Schiffsgattungen verteilen:

4 Panzerschiffe I. Klasse

3 „ II. „

7 „ III. „

7 „ IV. „

13 Panzerkanonenboote

— Kreuzer I. Klasse

3 „ II. „

7 „ III. „

8 „ IV. „

5 Kanonenboote,

9 Avisos,

100 Torpedodivisions- und Torpedoboote;

14 Schulschiffe und

9 Schiffe und Fahrzeuge zu besonderen Zwecken.

Zu den letzten gehört auch die prächtige Kaiserliche Yacht „Hohenzollern“.

Am häufigsten kann man in Wilhelmshaven Übungen und Manöver der Torpedoboote be-

obachten; auch heute land gerade Probeschiessen statt. H. v. Holleben schilderte einmal in einer längeren Abhandlung einen Kampf mit Torpedobootten. Er sagte darin u. a.: Dort im Seekampfe sind in einem Boote, welches befähigt ist, 20 Seemeilen in der Stunde abzulaufen, nur 12 Mann als Besatzung. Der eine ist der Ingenieur, der Maschinist, der mit kundiger Hand seine mit 1000 Pferdestärken arbeitende Maschine leitet und bewacht. Dort vor den Feuern, durch welche die Luft mit Gewalt hindurchgejagt wird, lauern, jedes Winks ihres Vormannes gewärtig, einige wenige Heizer, aus deren Gestalten und Bewegungen zu folgern ist, dass sie die Elite ihrer Charge vertreten. Vorn im Torpedoraume steht der Rest der Mannschaft, 1 Unteroffizier und eventuell 4 Matrosen, bereit zur Handhabung bzw. Lancierung des verderbergebenden Geschosses. Einer aber steht am Ruder, um sich und neben sich die einzelnen Kommandoelemente, an denen es nur eines Druckes bedarf, um seinen Willen kund zu thun. Einzelne Öffnungen in der eisernen Turmwand, die etwas über das Deck hinausragt, gestatten ihm freie Umschau

und Ausschau nach vorne. Und dieser eine ist ein blutjunger Lieutenant. Hinter sich hat er nichts oder nur sehr wenig gelassen — vor ihm aber leuchtet, strahlt alles. Alles oder nichts! muss sein Wahlspruch sein; kommt er nicht an den Gegner heran, dann weiss er, er ist verloren, man wird ihn nicht schonen, wird nicht für wert halten, ihn zu retten, wenn er im Wasser um den letzten Atem ringt, aber wenn er herankommt — dort am Bug seines Bootes winkt ein kleines, weisses Bändchen, es ist der Wimpel, den er dort führt, am Wimpel erblickt er ein winziges — schwarzes Kreuz. — Volldampf! ruft er durch das Sprachrohr, und fest fasst er das Ruder, während das „Fertig“ nach dem Torpedoraum tönt. — Nur noch 50 Sekunden und er ist heran, und diese 50 Sekunden soll er sich vor den Revolverkanonen fürchten, deren Schüsse er kennt, hört — und jetzt, wo er dem höchsten Ziel, nach dem ein junger Offizier strebt — Anerkennung und Ruhm — so nahe? Nein — niemals! In diesem kleinen Phantasiegebilde liegt der unschätzbare Wert der Torpedowaffe, wenn auch die Waffe als solche vielleicht noch nicht das wünschenswerte Mass der Brauchbarkeit erreicht haben sollte. Jeder junge, hoffende, strebende Lieutenant oder Seekadett fühlt in sich den Beruf, zu einer Grossthat berufen zu sein, und er weiss, dass ihm die Gelegenheit geboten ist, so wie er nur will. Und fällt er, und schliessen sich die Wasser über ihm, was liegt daran, ein Boot von nicht allzu hohem Wert und die wenigen Insassen! — Aber neben und hinter ihm, da jagen die anderen Boote heran, für die er die Schüsse aufgefangen, sie werden ihn rächen.

Mit diesem kleinen Phantasiegemälde aus einem Seekampfe wende ich mich wieder der Stadt Wilhelmshaven zu. Sie verleugnet ihren modernen Charakter nicht, ja sie macht auch an einigen Stellen noch den ungemütlichen Eindruck eines unfertigen Werkes. Vor etwa 30 Jahren

waren hier nur kleine, auf dem Marschboden zerstreut liegende Ansiedelungen oldenburgischer Landbevölkerung, und jetzt befindet sich an dieser Stelle eine in ihrem Innern durchaus freundliche Stadt mit breiten, reinlichen Strassen, schattigen Alleen, stattlichen öffentlichen und privaten Gebäuden, grossen, parkartig ausgebildeten Plätzen mit monumentalem Schmuck u. s. w. Wilhelmshaven zählt einschliesslich der Vororte und der Garnison etwa 50 000 Seelen. Die Arbeiterschaft der Kaiserlichen Werft wohnt zum grössten Teil in den Vorstädten Neu-Heppens, Elsass, Lothringen, Belfort, Sedan, Neu-Bremen, Metz etc. zerstreut. Wer einen schnellen und schönen Überblick über die Stadt und ihre Umgebung gewinnen will, besteige den etwa 30 m hohen, nahe der Werft gelegenen Wasserturm. Hier überblickt man aus der Vogelschau die Hafenanlagen mit ihren mannigfaltigen Kriegsschiffen. Noch lag das Land ringsum im Vorfrühling da, wenn aber die Parkanlagen, die Wiesen und fern am anderen Ufer die Deiche im schönsten, saftigsten Grün prangen, dann muss der Anblick von der Plattform des Wasserturms ein wahrhaft grossartiger sein. Noch einmal liess ich meine Blicke nach Norden auf das unbegrenzte Meer, dessen von Inseln nicht vorgelagerte Küste ich bis hierher abgefahren hatte, schweifen; denn von hier aus sollte die Fahrt im Bogen über Jever wieder landwärts zurück gehen. Ehe ich aber von dem ergreifend schönen Bilde und damit auch in dieser Plauderei von dem geduldigen Leser, der mir bis hierher folgte, Abschied nehme, rufe ich dem Ozean zum Grusse nochmals Martin Greifs Worte zu:

„Heil dem Meere!  
Heil seinen hochrollenden Wogen!  
Heil dem gewaltigen,  
Länder umgürteten,  
Allumfassenden Ozean!“



## — ≡ Die Kraniche. ≡ —

Von Sanitätsrat Dr. Kuntz.



Tiefer steigt das Gespann des strahlenden Helios, nicht mehr Flüchtet vor ihm der Mensch, der schweissbenetzte, verschmachtet In den Schutz des schattigen Dachs, des schattigen Baumes, Der am sonnigen Wege radfahrenden Wandrern begegnet. Herbst umduftet bereits die farbenprächtige Land- schaft, Denn jüngst hat Autumnus erklärt Pomonen die Liebe. Träumerisch lenkt der Fahrer das Rad, nicht sucht er zu schaffen Neue Rekords, die Fahrt ist dennoch sattsam ge- flügelt. Nein! In Gedanken weilt er, wie sonst, beim Dichter, bei Schiller. Und er gedenkt wohl auch des Loses, das Ibykus einstens zu teil ward. Herbst zieht ein, und es ziehen die Vögel, die Segler der Lüfte. Aber da kommt ja gerade ein Schwarm von Kranichen krähend Hoch in den Lüften gezogen, ich sehe es, Kraniche sind es. Selt'ne Gäste sind's nicht, was fragt man nach Kranichen sonst wohl, Oder nach anderm wilden Geflügel, das schnatternd umherzieht! Heute jedoch ist anders der Sinn mir, ich lasse das Auge Unwillkürlich geheftet nach oben auf Ibykus' Rächer, Sehe mit Staunen, was früher schon hundertmal ich gesehen, Ohne den Sinn des Geschauten mir zu erklären; nicht lange Ist's allerdings erst her, dass das Rad, das segelnde Fahrzeug, Erst dem Menschen die Kräfte erschloss und die Augen geschärft hat. Macht's der Kranich dort oben nicht ganz wie die Fahrer der Rennbahn?	Einer führt an, der stärkste, er fängt und teilet den Luftstrom, Kühn mit der Brust durchschneidend den Wind, nicht fehlend des Weges, Hinter ihm tolget der Schwarm in stillerer Luft; wie bequem doch Ist es, sich führen zu lassen und schützen, das merkt auch der Vogel, Recht ein Radler der Lüfte, nur folgt er dem stürmenden Führer Nicht in der Linie, nicht hinterm Rücken des Führers und Fluges, Nein, zwei Schenkel bildet zum Winkel der prak- tische Vogel, Weil er sich wohl den Wind abschwächen zu lassen bezwecket, Doch nicht auch das Gesicht, das freie, auf stete Gefahren. Ist's denn nun etwas andres im Grund mit dem Führen der Rennbahn? Doch noch mehr! Gleichartig erscheint mir noch folgender Vorgang: Führend die Kämpfer der Bahn, versagen den Führern die Kräfte Und, ablösend, bedarf's des öfteren Wechsels der Tandems, Selbst der Drei- und Viersitzer auch, wie die Menschen es nennen. Und was zeiget der Kranich, wenn du ihn länger betrachtest? Ganz dasselbe, weshalb hat mir der Sache Be- deutung Nicht bereits früher getagt? Nun scheint sie mir überaus einfach. Ist der führende Vogel ermüdet, so schwenkt er zur Seite Und ein anderer Genosse, dem Mut und Kräfte geblieben, Stellt an die Spitze sich nun, zu führen die statt- liche Phalanx. Solches erzählte mir längst die Natur, bald hätt' ich's vergessen, Wenn nicht jüngst, laut rufend, die Kraniche wieder erschienen.
---	---

Wohl ist mir es bekannt, dass, wenn auf Strasse  
und Rennbahn  
Das geführte Rad das führerlose im Wettstreit  
Spielend besiegt, der Grund nicht allein der ge-  
nommene Wind ist.  
Im Gefühle des Schutzes arbeitet der so beruhigte  
Fahrer  
Schneller und sicherer auch, und der Ehrgeiz  
fördert gewaltig,  
Und es wirken noch andre verborgene Gründe  
des Geistes.  
Aber ich meine, die Lehre des Kranichs ist nicht  
zu verwerfen,

Ruhige Luft bei ruhigem Sinn ist erste Bedingung. —  
Ibykus' Rächern verdank ich die einwandsfreie  
Belehrung;  
Dichterisch lenkte der Sinn mich zunächst auf  
den trefflichen Vogel,  
Auf das Leben verwies er mich dann als Lehrer  
der Praktik,  
In das Bereich des Gedichtes zurück entgleitet  
der Stoff mir,  
Denn zum Rhythmus reizt und erhebt der Geist  
der Legende.



## Betrachtung.

Von Hermann Pfeiffer.

**E**s fliegt der Adler auf zum Himmel,  
Der Globus fliegt durch's Äthermeer,  
Die Biene fliegt im Schwarmgewimmel,  
Der Stock beim Prügeln kreuz und quer.  
Es fliegt der Stern vom Firmamente  
Als Schnuppe in die Ewigkeit,  
Zum Wasser fliegt die durst'ge Ente,  
Der Jüngling an das Herz der Maid.  
Das Geld fliegt aus dem Portemonnaie,  
Der Frackschoss fliegt beim Polkatanz,  
Dreieckig fliegt in luft'ger Höhe  
Ein Wandervogel. (Wilde Gans?) — — —  
Bedenk ich, dass im Erdenleben  
Das Fliegen allgemeiner Brauch,  
Mag ich nicht an der Scholle kleben,  
Ich steig auf's Rad und — fliege auch!



## ERICA.

Gedichte von Dr. Adolf W. K. Hochenegg.

### Sommernacht.

Durch die laue Sommernacht  
Geht ein leises Klängen,  
Aeolsharfenklänge sacht  
An das Ohr mir dringen.

Wundersame Harmonie  
Tönt die Harfenweise,  
Schlafend küsst die Blumen sie  
Und sie nicken leise.

### Blumen im Oktober.

Seid gegrüsst mir, letzte Kinder  
Der ersterbenden Natur,  
Rauhen Herbststurms Überwinder,  
Hüter der verlass'nen Flur!

Wie von spätem Glück ein Ahnen  
Rührt mich euer stummer Gruss  
Und beschwingt zu neuen Bahnen  
Mir im tiefen Herbst den Fuss!

### Abendstimmung.

Ich sitze im Walde; allmählich  
Bricht rings die Nacht herein.  
Bald ziehen dort oben unzählig  
Die Sterne mit silbernem Schein.

Schon spielt mit der Birken Krone  
Der Mondstrahl leise und sacht;  
Mir ist, als reichten Aeonen  
Die Hand sich in stiller Nacht.

### Canzone.

Nimmer kann das eine Lied ich singen,  
Wie ich mich auch mühen mag und sinnen,  
Das mir könnte ganz die Brust befreien,  
Ganz dem Alpe könnte sie entringen,  
Kündend tiefsten Schmerz und höchstes Minnen,  
Schwerste Schuld, erhabenstes Verzeihen!  
Und so muss in jedem Lied ich freien  
Ähnlich jenem mög' es mir gelingen!  
Kann dem Streben zu den höchsten Zinnen  
Immer nur mein ganzes Fühlen weihen,  
Nimmer es in arme Worte zwingen.  
Doch wer könnt' dies eine Lied gewinnen?  
Ist es einer aus der Menschen Reihen?

### Blümchen am Wege.

An dem Weg ein Blümchen steht,  
Grüss' es in der Eile,  
Doch das Blümchen, schnell beredt,  
Flüstert: weile, weile!

Kann nicht weilen, Blümchen fein,  
Bin noch fern dem Ziele!  
Eile, denn es harren mein  
Schönster Blumen viele.

### Sonnenblick.

Sieghaft, wolkenbrechend auf das Land,  
Allvergoldend fällt ein Sonnenblick.  
Lange bleibt sein Nachglanz noch zurück,  
Wenn er selbst dem Auge längst entschwand.

### Sehnsucht.

Ein ewiges Rauschen durchweht,  
Bald stärker, bald leiser,  
Doch immer den Wald.  
Ein ewiges Sehnen, es geht  
Bald stärker, bald leiser,  
Doch stets durch die Brust.

### Morgengang.

(Meiner Braut.)

Die Nebel ziehen am Waldessaum,  
Ringsum weht heilige Stille,  
Und leise schwebt um Stein und Baum  
Ein grosser, allmächtiger Wille.

Ich walle zu dir, du liebes Kind,  
Mit guten, frommen Gedanken;  
Ein Jauchzen klingt mir der Morgenwind —  
Die Nebel, sie wichen und sanken.

Und als wir uns in die Augen geschaut,  
Als Lippe an Lippe sich presste,  
Da schlugen im Busch die Vöglein so laut,  
Da neigten die Tannen die Äste.

Da küsste der erste Sonnenstrahl  
Die Erde, dass sie erglühe —  
O seliger Friede, fülle das Thal  
In sonniger, goldiger Frühe!

## Wanderfahren.

Von Hans Traugott Hirsch.

**R**adfahren ist eine gewaltige Macht geworden; breit hingelagert über alle Volksschichten, Ausgleich schaffend, Versöhnung wirkend, weil es die Menschheit zu-

rückführt an den Born des ewig Schönen, den nie getrübtten Quell allgütiger Mutter Natur. Wie rasch und in immer beschleunigterem Tempo vollzieht sich dieser Wandel des Gefühlslebens unserer Generation; was kümmert uns Radgenossen heute noch wüstes Parteizeänk, Strebertum und giftiger Klassenhass?! Wir lernen in unmittelbarer Berührung mit den Stammeseigentümlichkeiten unsers deutschen Volkes, mit den frischen, lebendigen Eindrücken der Schönheiten unserer deutschen Heimat mehr, wie durch begeisterten Redeschwall auf rauchdurchqualmten, bier- oder weinselig gestimmten Festkommersn und Festtafeln unser deutsches Vaterland lieben mit der heißen Glut, die unserer Vorfahren köstlichstes Gut war und sie aus Schmach und Not und Elend und Krieg zur Höhe

emporgeführt hat. Wie wurden unsere unverzagten Vorkämpfer des Radsports verlacht, die in voller Erkenntnis der bedeutungsvollen Zukunft ihres geliebten Sportwerkzeuges das vorhersagten,

was heute nur der sehenden Auges Blinde abzustreiten versucht! Wieviel Spott und

Widerwärtigkeiten, Drangsale und Unverständnis müssen wir heute noch erdulden, die wir die volkstümliche, ideale, Geist und Körper reinigende und verjüngende Bedeutung unseres blanken, flinken Stahlrosses mit der Zähigkeit verteidigen, die unsere gute Sache verdient!? Kommende Geschlechter werden darüber tief sinnige Betrachtungen anstellen, wie wir heute über die Entstehungsgeschichte der

Reformation, oder die Beweggründe der Revolution; wir

aber leben inmitten der werdenden Bewegung und freuen uns ihrer wachsenden Bedeutung!

Das Fahrrad und sein Werdegang ist ein Kapitel, dessen Betrachtung weit über den Rahmen dieser Abhandlung hinausgehen würde; wohl aber



FRITZ OPEL, MITTWEIDA,

Meisterfahrer von Deutschland und dem Bundesgebiete des D. R.-B.  
auf dem Niederrad über 1000 m.

muss die Wandlung erwähnt werden, die unser leichtes, flinkes Fahrzeug durchgemacht hat, bis es vermochte, sich die Kreise der Allgemeinheit sieghaft zu erobern. Die Ende des 7. Jahrzehntes unseres Jahrhunderts hauptsächlich aus Frankreich eingeführten Zweiräder waren ihrer Konstruktion und ihres Gewichtes wegen wenig geeignet für das Durchstreifen der Natur, ihr Feld war der geschlossene Saal mit seiner glatten Fahrfläche. Auch die Einführung des aus England kommenden behenderen Hochrades mit Kugellagern und Gummireifen konnte noch nicht den Bann des Vorurteils und die Bedenken ängstlicher Gemüter brechen; erst das in der zweiten Hälfte der 80er Jahre auftauchende Nieder- rad und vor allen Dingen die Einführung des Luftreifens am Anfange unseres letzten Jahrzehntes kennzeichnen so eigentlich den Beginn des unaufhalt- samen Siegeslaufes des Fahrrades. Da- durch dass es be- quem, beweglich, fast für alle Wege und Stege gefahrlos verwendbar gewor- den; dass es eine von keinem andern Einzel-Fortbewe-

gungsmittel erreichte Schnelligkeit entwickelt; dass es bei jeder Witterung und ohne Zeitbeschränkung zu benutzen ist, wird sich das Fahrrad weiter alle Welt erobern!

Wie ist gegen seinen Siegeslauf angekämpft worden! Was für Spott, Hohn, Verachtung und Angriffe hatten die Vorkämpfer unsers Sports zu dulden; wie ungerührt von allem, zäh und begeistert hat aber auch jeder an seinem Stahlross gehangen, dem Herz und Sinn aufgegangen war für die echte, wahre Schönheit desselben, für das

Touren- oder wohl besser, gut deutsch, das Wander- fahrten durch's deutsche Vaterland und über seine Grenzen hinaus in die weite, schöne Gotteswelt.

Nicht jeder Radfahrer erkennt sogleich die Bedeutung seines Fahrzeuges für diesen Zweck; aber jeder, der sie erkannt hat, bleibt unwandel- bar treu und begeistert ergeben dem Wander- fahrten; seine schönsten Stunden, seine liebsten Erinnerungen werden damit innig verbunden sein!

Unwillkürlich wird er seinen Geist bil- den; sobald ihm die ersten Ausflüge in die nähere Umge- bung seines Wohn- ortes das Vertrauen erweckt haben, dass ihn sein flinkes Röss- lein behende und sicher in wenig Stun- den über eine Weg- strecke führt, die der Fussgänger nur in angestrengtem

Tagewerk hinter sich bringen kann; dass es ihm einen Ausflug zugänglich macht, welchen der an den Fahrplan gebun- dene, oft in qualvoll fürchterliche Enge eingekeilte, um Minuten sich ab- hastende Bahn- reisende in nicht kürzerer Zeit erledigen kann; dann lockt's ihn bald weiter hinaus. Er fängt an mit Karten-

studium, findet Ortschaften und Wege, von deren Vorhandensein er vordem keine Ahnung hatte; und immer, wenn er am Endziel angekommen ist, wird's ihn locken zu wissen, was steckt denn nun eigent- lich noch hinter jenem Walde, wie schaut die Welt aus jenseits der blauen Berge, welcher Ort streckt dort seinen Kirchturm aus dem lauschigen Grün! So stürmt's fort und fort mit hundert und tau- send Fragen auf ihn ein, denen er sich nicht ver- schliessen kann, sofern er ein denkender Mensch ist. Radgenossen, denen er sich zugesellt hat,



ARTHUR STAMM, KASSEL.

Meisterfahrer von Deutschland und dem Bundesgebiete des D. R.-B. auf dem Hochrad über 5000 m und auf dem Niederrad über 100 km.

preisen ihm diesen und jenen Weg; er fährt ihn, staunt ob der neuen Wunder, die er schaut, und ist bald ein ebenso eifriger Wandergeselle, als er früher Bierphilister war. Was schert ihn noch der Skattisch am lachenden Sonntag-Nachmittage, was die über politischer Kannegiesserei erhitzten Köpfe im dunstigen Kneiplokale!? Seine Freizeit weiss er köstlicher zu nutzen, und wohliger als mit bier- oder weinumnebelten Sinnen streckt er die sturmzerzausten Glieder abends nach der Fahrt auf seiner Lagerstätte aus.

Seine herrlichste Freude, sein grösster Genuss sind die Urlaubstage, die der Wanderfahrer nach Kräften ausnutzt, um weit über die ihm gezogenen engeren Grenzen seines Bezirkes hinaus Land und Leute kennen zu lernen. Daran zehrt er das ganze Jahr, diese Fahrten plant er schon in den langen Winterabenden, wenn Schnee und Schlagregen Weg und Steg unfahrbar machen! Und wie lacht das Herz, wenn die ersten Frühlingsboten ihm draussen auf kaum getrockneter Strasse den ersten Gruss entgegenjubeln; wie stolz ist er, wenn ihn selbst der freundliche Gastwirt als ersten Frühlingsboten willkommen heisst, und er nun Tag für Tag das Quellen und Knospen beobachten kann, mit dem Natur sich zum bräutlichen Feste schmückt.

Es ist wahrlich zu verstehen, dass aus solchem Entwicklungsgange heraus eine neue Generation erstehen muss, die zu selbständigem Denken und Fühlen angeregt, sich jene fast verloren gegangenen, köstlichen Güter unserer Altvordenen zurückgewinnen wird, die wir im Hasten und Treiben unserer Zeit so nötig brauchen: Zufriedenheit, geraden, offenen Sinn, Wahrhaftigkeit und Begeisterungsfähigkeit. Je weitere Kreise sich das Fahrrad erobert, je mehr sich die Erkenntnis Bahn bricht, dass und welche vorzügliche Eigenschaften es besitzt und erweckt, desto mehr wird es gerade darum gefördert werden.

Unsere deutschen Radfahrer-Vereinigungen und vor allen Dingen auch die machtvollste derselben, unser Deutscher Radfahrer-Bund, sind längst von

der Einsicht durchdrungen, dass dieser Zweig des vielseitigen Radsports der wichtigste von allen ist; hat er doch für die Mehrzahl seiner Mitglieder fast ausschliesslich Bedeutung. Dringt die Erkenntnis hiervon erst in die weitesten Kreise, und daran ist bei der verständigen, planmässigen Arbeitsfreudigkeit aller Beteiligten nicht länger zu zweifeln, so werden wir bald auf eine Höhe gelangen, die heute manchem, selbst begeisterten Radgenossen ein schönes Traumgebilde scheinen mag.

Schon regt sich's gewaltig in unseren Reihen; wir verlangen, dass die letzten hemmenden Schranken fallen, dass die Einheit, die Alldeutschland umfasst, auch ihre Fittiche über uns breite, damit wir frei und ungehindert von Grenzpfählen und Polizeiverordnungen durch deutsches Land streifen können. Wie lange wird es noch dauern, dass wir, unbekümmert um Parteigetriebe, Männer in die Vertretungen der Gemeinden, Städte, Kreise, Provinzen, des Landes und des Reiches entsenden, die unsere Interessen vertreten!? Mancher schüttelt zweifelnd das Haupt; ich aber hoffe es doch noch zu erleben, dass wir auf Pfaden dahingleiten, die für uns angelegt sind, dass keine Polizeimacht uns durch Hochheben der Hand an der Weiterfahrt hindern und gleich Landstreichern und verdächtigem Gesindel nach Pass und Ausweispapieren fragen kann; ganz zu schweigen von den freundlichen Gaben, mit denen bezopfte Steuer-Schatzgräber



W. ALBRECHT,  
WITTENBERG,

Meisterfahrer von Deutschland und dem Bundesgebiete des D. R.-B. im Kunstfahren auf dem Hochrad.

unseren frohsinnigen Freiflug erschweren möchten!

Der Ausbau des Wanderfahrens wird auch in Zukunft das wichtigste und nutzbringendste Arbeitsfeld bleiben; es ist naturgemäss nicht in kurzer Zeit fruchtbar zu machen, sondern wird eine Reihe von Jahren brauchen, um zu dem einheitlichen nutzbringenden Endziele zu gelangen, das der grossen Radfahrergemeinde unseres Bundes erwünscht sein muss. Hoffen wir, dass dieses Ziel erreicht wird, alle Vorbedingungen dazu sind mehr wie je vorhanden; trage aber auch jeglicher, der sich berufen fühlt, sein Scherlein bei, sich zur Freude und der Allgemeinheit zum Nutzen.

# Sport — ein Gesetz.

Der Radfahrersport?  
Was ist er sonst?

Ein Zauberwort,  
Die regungsfrohen Glieder zu entflammen,  
Anwachsend fort und fort;  
Es opfert willig seines Mädchens Mieder  
Der junge Mann, und seine Liebeslieder,  
Ruft ihn der Sport.

Ein Zauberwort,  
Sich zu befrei'n vom Ballast der Materie,  
Des Wusts von Zeit und Ort,  
Im Freiseinsrausche selbst sich zu geniessen,  
Voll Jubels, wenn des Schweisses Ströme fliessen,  
Ist Radfahrersport.

Ein Zauberwort,  
Sich, losgerissen vom Gesetz der Schwere,  
Zu schwingen zum Rekord  
Jedweden Spiels von Männerkräften,  
An das sich Ruhm und Ehre heften,  
Das ist der Sport.

Ein Zauberwort;  
Sieg über der Natur beschränktes Walten,  
Die an ein Heim und Hort  
Langsamem Menschevolks beim Erdball dachte  
Und angeborne Schnelligkeit ihm nicht vermachte  
Von Ort zu Ort.

Ist's nicht ein Spott?  
Zu schliessen über Geist und Plan der Schöpfung?  
Welch Glück, dass sich's so bot!  
Hätt' die Natur von Stoff und Last uns schon  
entbunden,

Das Rad mit seinem Sport wär' nicht erfunden,  
Der Sport wär' tot.

Ohn' Angst und Not  
Wettkämpfend über Zeit und Ort zu siegen  
Durch selbsterfund'ne Kraft,  
Im Selbstgenuss sich höher zu vollenden,  
Das Heldenhafte selbst sich zuzuwenden, —  
Der Sport wär' tot.

O leer' Geschwätz!  
Nein! Dank dem Schöpfer, der uns ohne Waffen,  
Uns ohne Flügel liess!  
Wir sollten selbst vom Blitz den Flug erraffen  
Im Flügelrad, das war der Allmacht Schaffen,  
Nicht-Kämpfen ist Erschlaffen,  
Sport ist — Gesetz.

Naturgesetz?  
Der Radfahrersport ein Teil der Lehre Darwins?  
Nicht doch! Das wär' ein Netz  
Gleich Spinnen wirrend flechtender Gedanken,  
Die sich im Herbst ums Fahrrad webend ranken,  
Ein kalt' Gesetz.

Sport ist Genuss,  
Ist Sieg des Menschen über Darwins Dasein,  
Sieg über Darwins Kampf,  
Er hebt den Kampf zu heldenhaften Sphären,  
Doch nicht zum Krieg nach Darwins schroffen Lehren,  
Das ist des Sportes Sinn, des Sports Begehren:  
Den Gegner im Triumph sich gleich zu ehren  
Durch Bruderkuss!

Sanitätsrat Dr. Kuntz.



## Wenn ich und mein Stahlross.

Wenn ich und mein Stahlross  
Hinfliegen geschwind,  
Wird neidisch der Vogel  
Und neidisch der Wind.

Und lächelnd denkt sich  
Der Sonnenschein:  
Was kann noch geschwinder  
Und eiliger sein? —

Ei, wir, die Gedanken  
Und Wünsche der Brust,  
Sind grösserer Eile  
Und Kraft uns bewusst.

Denn eilst du auch sausend  
Auf ebener Bahn,  
Dein Herz fliegt zum Liebehen  
Auf Flügeln voran.

Oldenburg.

Georg Ruseler.



## Auf der Wanderfahrt.

Lose Blätter aus der Mappe eines radelnden Lyrikers.

Von

Franziskus Hähnel.



### Der Blütenstaub sank auf das Korn.

Der Morgenwind strich durch das Korn . . .  
Welch stilles Rauschen und Wogen!  
Ein zarter Wolkenschleier ist  
Darüber hingezogen.

Er senkt sich nieder auf das Feld;  
Ringsum ein Werden und Weben, — —  
Der Blütenstaub sank auf das Korn  
Und weckt ein neues Leben.

### Erinnerung.

Gehst einsam du den Waldespfad,  
Den einst du oft gegangen,  
Als dir ein stilles Glück gelacht  
In heimlich süßem Bangen,  
Als dir gelacht ein Lebensmaï  
In Liebeslust und Wonne,  
Dann zittert durch die Seele dir  
Ein Strahl gesunk'ner Sonne.

Und wieder musst du hoffensbang  
Durch das Gezweige lauschen,  
Du hörst ein langersehntes Wort  
Leis' durch die Buchen rauschen;  
Die Jugend kehrt zu dir zurück, —  
Denn wo du einst gegangen,  
Da sinkt ins Herz noch einmal dir  
Ein stilles Glückverlangen.

### Begegnung.

All Heil, du schöne Radlerin,  
Der froh die Wangen glühen,  
Du eilst wohl gar zum Liebsten hin,  
Da so die Augen sprühen?

„Es liegt die Welt im Sonnengold  
„Ringsum zu meinen Füßen, —  
„Und hast auch du ein Schätzchen hold,  
„All Heil, ich bitt's zu grüssen!“

### Abend in der Heide.

Die Heide lag beim Abendglüh'n  
Versekt in Traumesbanden,  
Am Birkenstamm gelehnt, hab' ich  
Dort sinnend lang gestanden.

Hab' nichts ersehnt und nichts gesucht,  
Entfloh dem Weltgedränge;  
Da trieb vom Dörflein her der Wind  
Der Abendglocke Klänge.

Der Landmann fern am Heidesaum  
Sieht seines Pflügens Ende,  
Er lauscht und nimmt sein Käppchen ab  
Und faltet still die Hände.

Auch mir war's feierlich zu Mut,  
Im Herzen klang gar leise,  
Wie ein Gebet aus alter Zeit,  
Mir längst entschwund'ne Weise.

### Gefangen.

Am Waldessaum fuhr langsam ich dahin  
Und lauschte nach den hellen Sichelklängen;  
Wie sang so froh dort jene Schmitterin,  
Der goldne Zöpfe um die Schulter hängen.

Ihr Lied klang jubelnd wie der Lerche Sang,  
Ein stolzes Glück musst ihr den Busen schwellen,  
Als sie mich sah, ihr Liedchen leis verklang;  
Wie konnt' der Schalk so schelmisch sich verstellen!

Sie winkt den andern, schnell den Erntekranz  
Trotz Glockenzichen mir ums Rad zu schlingen, —  
Jetzt sprang ich ab, belustigt von dem Tanz,  
Mit Blütenschmuck mich hier zu Fall zu bringen.

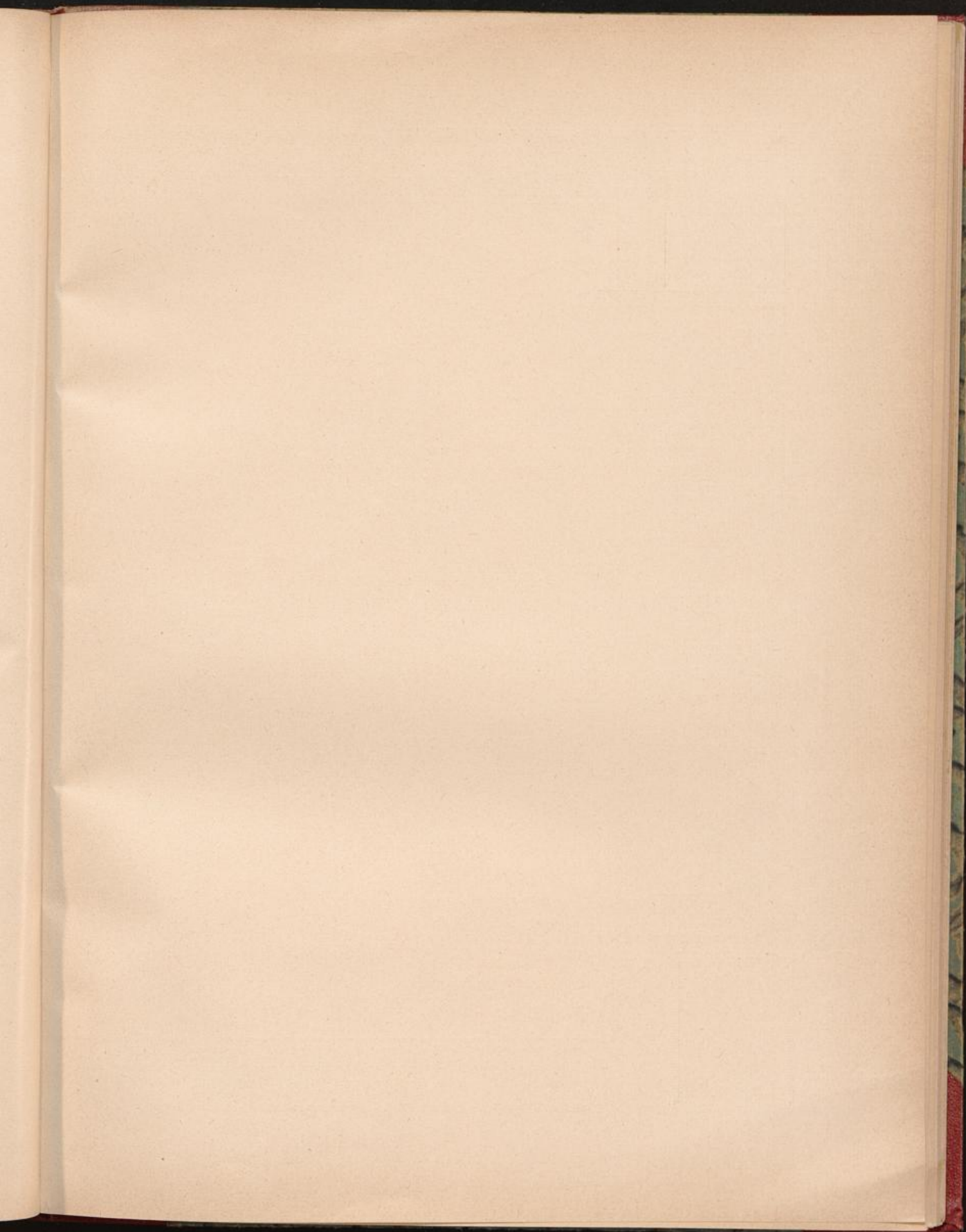
Und gern gab ich mich zum Gefang'nen dann,  
Wo solche holden Mächte sich verbänden;  
Doch wie ich mich befreit' aus eurem Bann,  
Könnt ruhig sein, — ich will es nicht verkünden.



# INHALTS-VERZEICHNIS.

	Seite		Seite
Festgruss, dem Deutschen Radfahrer-Bunde zum 14. Bundesfeste in Bremen gewidmet von Franziskus Hähnel . . . . .	5	<b>Abbildungen:</b>	
Die freie Hansestadt Bremen. Von Johann Beyer. Mit zahlreichen Ansichten, aufgenommen vom Photographen Louis Koch in Bremen . . . . .	7	Theodor Boeckling, Vorsitzender des Deutschen Radfahrer-Bundes . . . . .	8
Die Abteilung für Wanderfahren, Auskunfts- und Gasthauswesen vom Sport-Ausschuss des Deutschen Radfahrer-Bundes . . . . .	28	Hermann Pelates, Zahlmeister des Deutschen Radfahrer-Bundes . . . . .	10
Bremen. Von Professor Dr. Heinrich Bulthaupt	34	Arno Tiede, Vorsitzender des Bundes-Sport-Ausschusses . . . . .	27
Die Entwicklung des Radfahrersports in Bremen. Von H. W. Meyer . . . . .	35	Detlef Sierck-Hamburg, Vorsitzender der Abteilung für Bahnwettfahren . . . . .	29
Still und bewegt. Von Professor Dr. Heinrich Bulthaupt . . . . .	40	Ernst Richter-Potsdam, Vorsitzender der Abteilung für Tourenwesen*) . . . . .	29
Vergleichung. Von Sanitätsrat Dr. Kuntz . . . . .	40	Max Hertel-Dresden, Vorsitzender der Abteilung für Strassenwettfahren . . . . .	29
Causerien über das Radfahren. Von Sanitätsrat Dr. Kuntz . . . . .	41	F. H. Friese-Nordhausen, Vorsitzender der Abteilung für Kunstfahren . . . . .	30
Zwei Gedichte in Bremer Mundart:		Beisitzer und Ersatzbeisitzer der Abteilung für Tourenwesen:	
En paar Ogen } Von Johann Beyer {	53	C. Andersen-Kiel . . . . .	31
De Lüttje }	53	Hans Traugott Hirsch, Gera-Untermhaus	31
Zu Rade. Von Georg Ruseler . . . . .	53	S. I. Ovens-Schleswig . . . . .	31
An den Fluten der Nordsee von Kuxhaven bis Wilhelmshaven. Plaudereien über eine Osterfahrt. Von Franziskus Hähnel. Mit zahlreichen Ansichten, aufgenommen von den Photographen Friedrich Kloppmann in Wilhelmshaven, Philipp Meinken in Bremerhaven und W. Sander & Sohn in Geestemünde . . . . .	54	Dr. W. Scharlach-Strassburg . . . . .	31
Die Kraniche. Von Sanitätsrat Dr. Kuntz . . . . .	79	Die Mitglieder des Festausschusses zum 14. Bundesfest in Bremen . . . . .	36 bis 39
Betrachtung. Von Hermann Pfeiffer . . . . .	80	Die Meisterfahrer des Deutschen Radfahrer-Bundes für 1896/97:	
Erica. Gedichte von Dr. Adolf W. K. Hochenegg	81	Fritz Opel-Mittweida . . . . .	82
Wanderfahren. Von Hans Traugott Hirsch . . . . .	82	Arthur Stamm-Kassel . . . . .	83
Sport — ein Gesetz. Von Sanitätsrat Dr. Kuntz	85	W. Albrecht-Wittenberg . . . . .	84
Wenn ich und mein Stahlross. Von Georg Ruseler	86	Der Marktplatz in Bremen . . . . .	14
Auf der Wanderfahrt. Lose Blätter aus der Mappe eines radelnden Lyrikers. Von Franziskus Hähnel . . . . .	87	Gruppe aus dem Museum:	20
		Battakhaus auf Sumatra . . . . .	20
		Das Columbus-Denkmal in Bremerhaven . . . . .	56
		Die „Lahn“, Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd . . . . .	64

\*) Während der Drucklegung ist an Herrn Richters Stelle Herr Hans Traugott Hirsch in Gera getreten.



Renommirtes Fabrikat allerersten Ranges

Premiirt mit den höchsten  
Auszeichnungen auf allen beschickten Ausstellungen.

## Die Opel=Räder

stehen in Bezug auf

**Solidität, Eleganz und leichten Lauf**

unübertroffen da und bieten dadurch jedem Händler

die grössten Vortheile bei leichtestem Absatz.

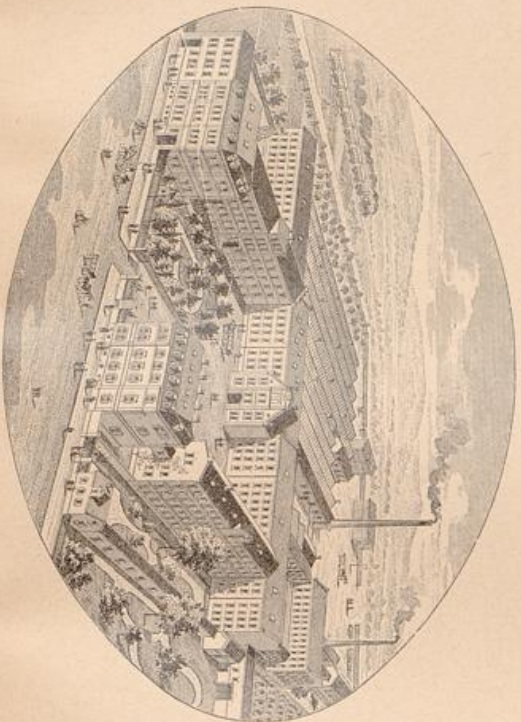
**ADAM OPEL, Rüsselsheim am Main,**

Fahrradfabrik.

# OPEL-FAHRRÄDER

Gegründet

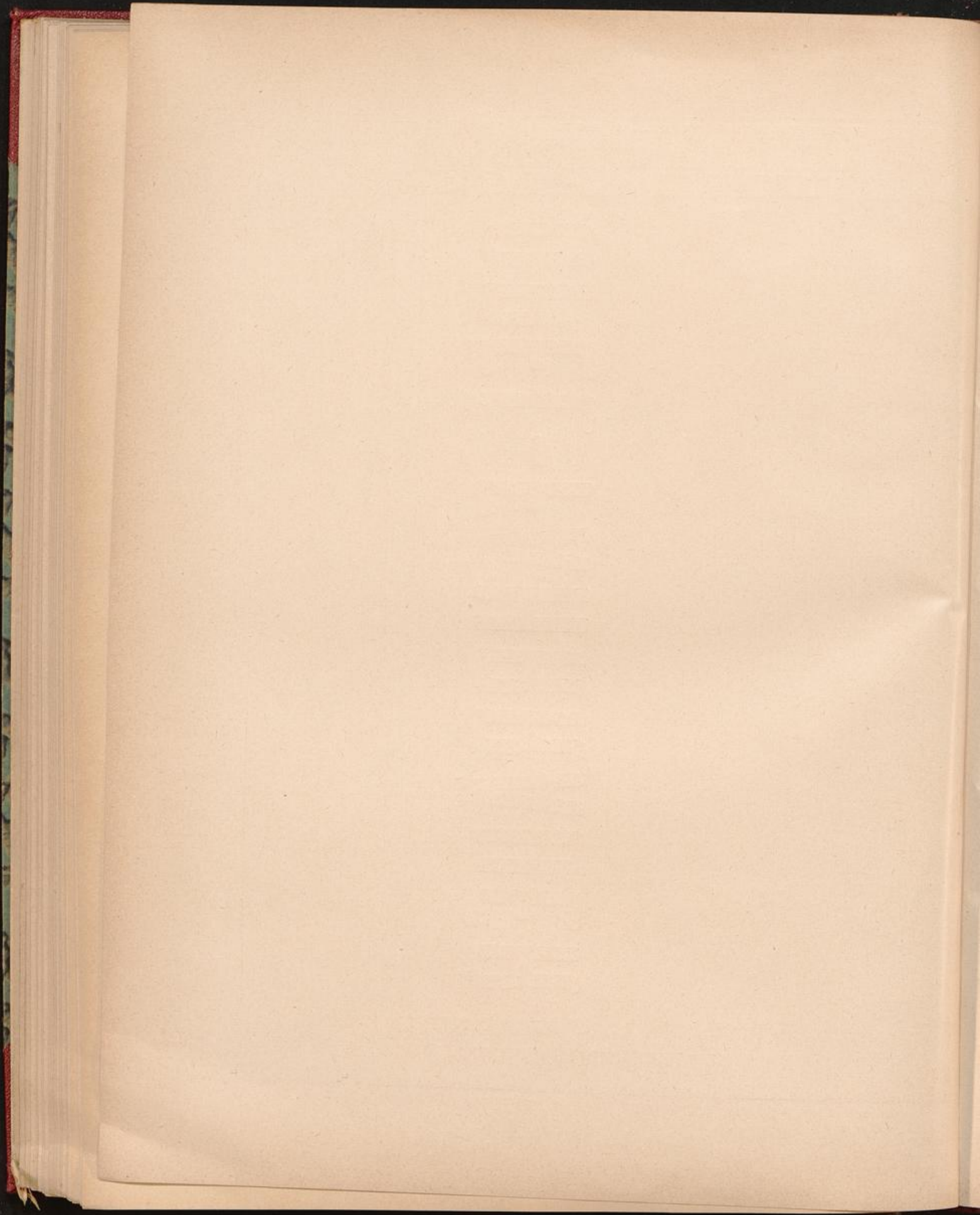
1862.

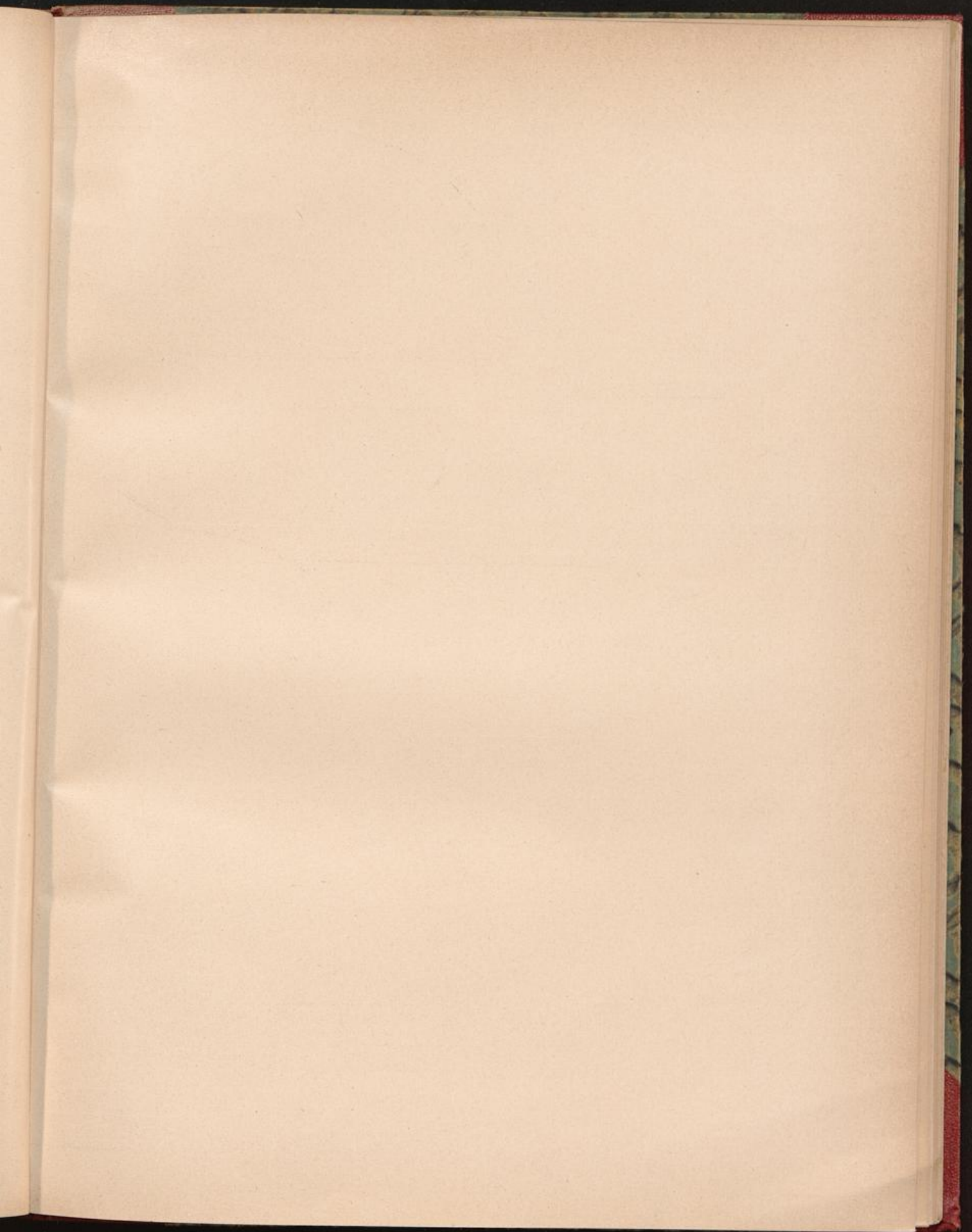


1000  
Arbeiter.

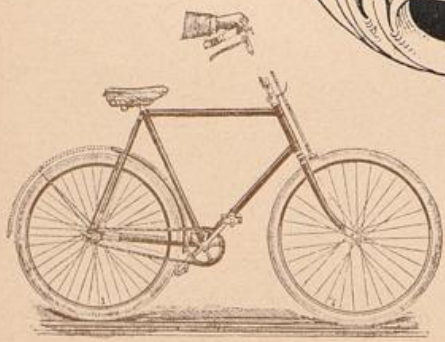


Renommirtes Fabrikat allerersten Ranges





Im Gebrauch  
120,000 Fahrräder.



Schutz gegen Diebstahl!

SEIDEL & N  
DRES

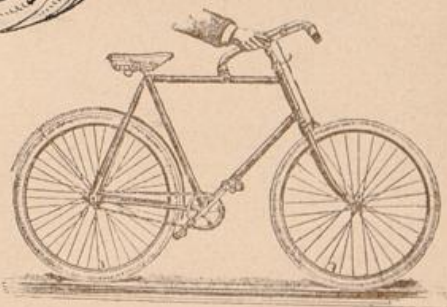
Das allgemeine Urtheil über SEIDEL & N  
FABRIKATI.  
Diesem Urtheile verdankt  
ARBEITERA

Jährl. Erzeugung  
25000 Fahrräder.

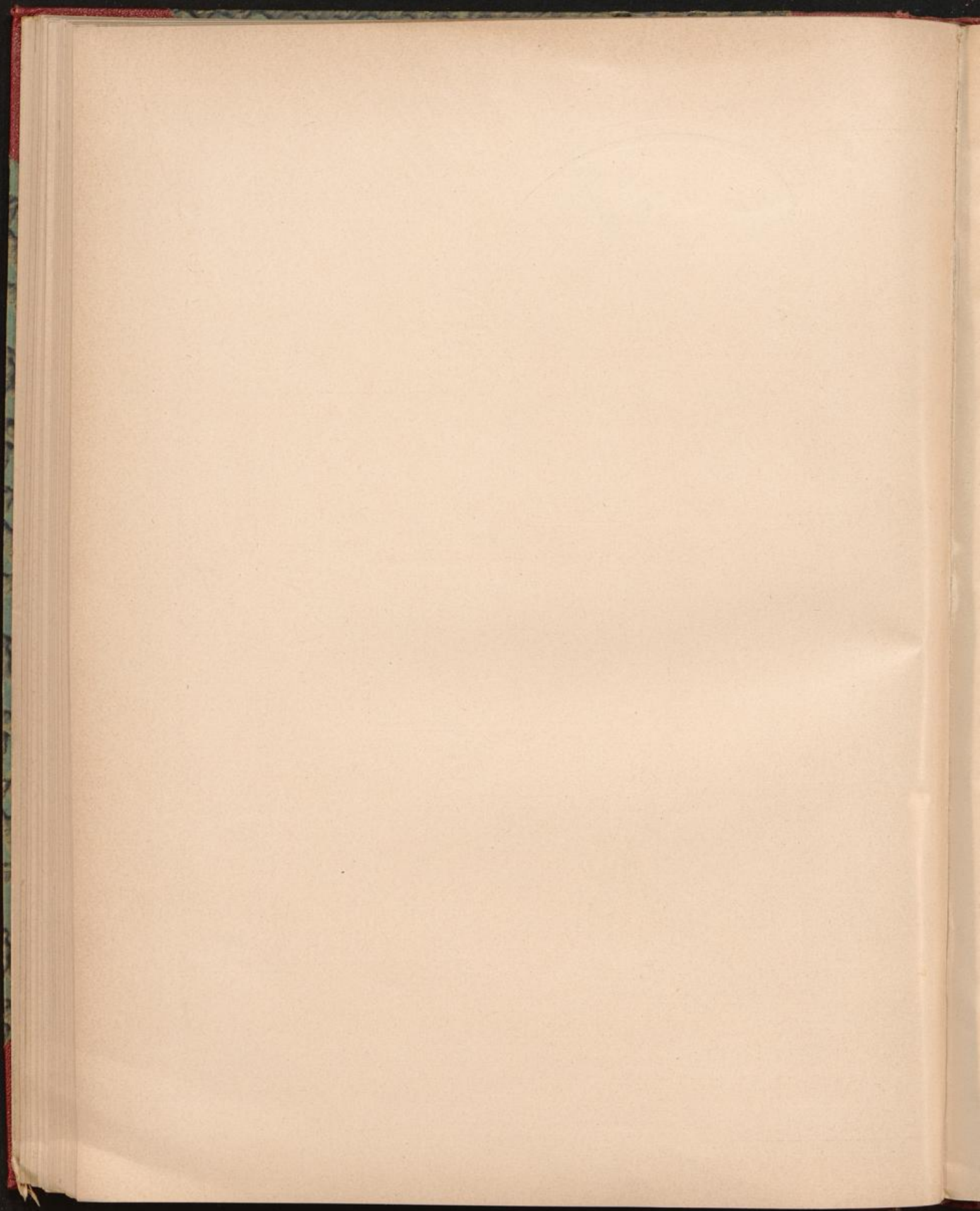


NAUMANN  
SDEN.

NAUMANN'S Fahrräder lautet gleichmässig  
I. RANGES  
hat die Fabrik ihre Erfolge.  
BEAHL 1800.



leichter u. bequemer Transport.



# Fahre „CITO“.



Ein Fahrrad mit dieser

**Schutz-**



**Marke**

ist das **Vollkommenste** in Material,  
Construction und Arbeit.

⊙ **Cito-Fahrrad-Werke** ⊙

G. m. b. H.

**Koeln-Klettenberg.**

Wir fahren Alle „Elite“,

Goldene Medaille  
und Ehrenpreis:

HAMM i. W.



Schutzmarke.

General-Vertreter

für

BERLIN:

J. C. Krüger, Berlin W.

Potsdamerstr. 27.



denn die

„Elite-Räder“

mit nebenstehender Schutzmarke sind

**E**rstklassig in Arbeit und Material,  
**L**eicht und trotzdem höchst dauerhaft,  
**I**m kleinsten Teile peinlich genau,  
**T**echnisch ein wahres Wunderwerk,  
**E**legant bei spielend leichtem Lauf,

also Perlen d. deutschen Fahrrad-Industrie.

Bergische Fahrradwerke

„ELITE“

**Fritz Evertsbusch,**  
**Lennep.**

Solvente Vertreter gesucht.



*Schutz-Mark.*

**Bismarck** =

**Räder.**

Nur erstklassiges Fabrikat.

Solide Konstruktion.

Neueste Modelle.

Eleganter Bau.

Bestes Material.

Feinste Präzisionsarbeit.



*Fahrradwerke Bismarck, G. m. b. H.  
Bergerhof b. Radevormwald, Rheinland.*

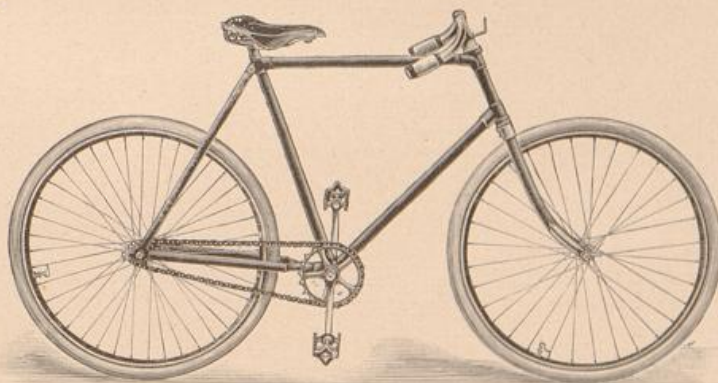


Ausführliche

**Preislisten**

stehen auf Wunsch  
gratis und franco zur Verfügung.

Tadellose  
Ausführung.

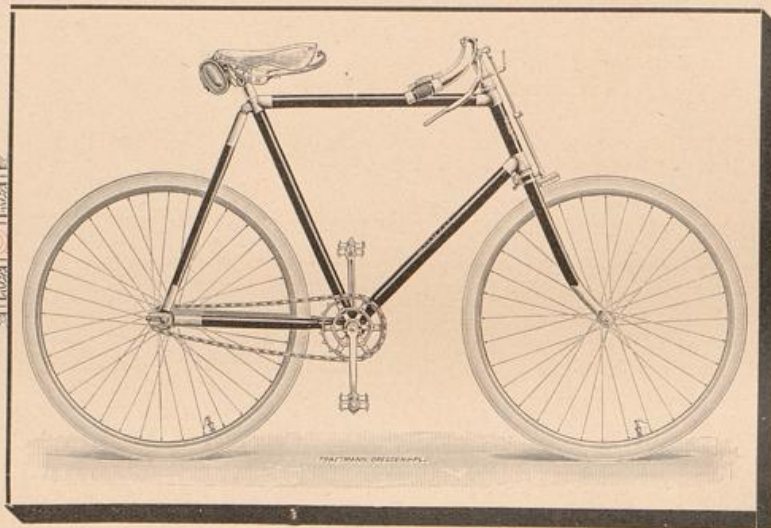


Thüringer  
Maschinen- und Möve-Fahrradfabrik

A.-G.

vorm. **Gustav Walter & Co.**

Mühlhausen i. Th.



**Möve**

☛ SIEG AUF SIEG. ☛

Jahresproduction pro 1897-1898 10000 Räder.

# Pahl's Pneumatic

Preisgekrönt  
mit der  
**Goldenen  
Medaille**  
1897.



Preisgekrönt  
mit der  
**Goldenen  
Medaille**  
1897.

**Wilhelm Pahl,**  
Dortmunder Gummiwaaren-Fabrik, Dortmund.

Das Beste, was es giebt, ist unstreitig

## **H**IRSCH, Wegweiser durch Mittel- deutschland für Radfahrer.

Umfassend: I. Teil. Königreich Sachsen, westlicher Bezirk mit Teilen von S.-Altenburg, S.-Weimar, Reuss j. u. ä. L., Herzogtum Anhalt, Provinz Sachsen, östlicher und nördlicher Bezirk, Provinz Brandenburg, westlicher Bezirk.

Mit 8 Städteplänen und einer Routenkarte.

2. verbesserte Auflage. Preis in biegsamem Einband M. 3.60.

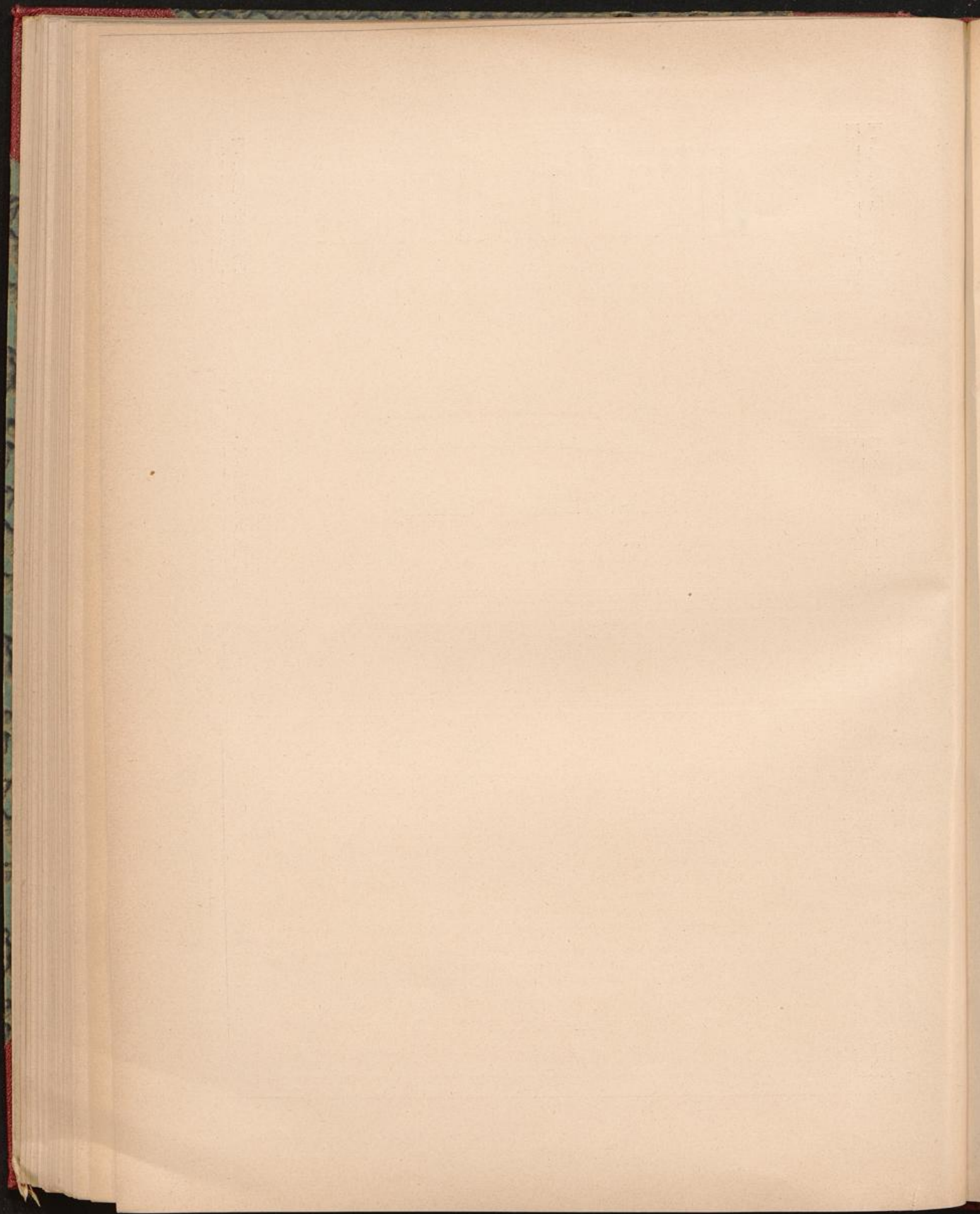
II. Teil. Königreich Sachsen, südöstlicher Bezirk, Thüringische Staaten, Provinz Sachsen, südlicher Bezirk, Sächsisches Erzgebirge, Frankenwald und Thüringerwald.

Mit 7 Städteplänen und einer Routenkarte.

Preis in biegsamem Einband M. 4.50.

**Verlag des „Stahlrad“**

Willy Werner. \* LEIPZIG \* Salomonstrasse 16.






# Victoria-Räder


in Sportskreisen

als Fabrikate

allerersten Ranges

bekannt.

Exacteste Arbeit. 

 Bestes Rohmaterial.

Vielfach prämiert mit goldenen und silbernen  
Medaillen.



**Victoria-Fahrradwerke, Act.-Ges., Nürnberg.**

**Erstklassiges Fabrikat.**

1897er Modelle

mit vielfachen Neuheiten versehen.

**Diebessicherer  
Absteller.**

D. R. G. M.



**Hannovera<sup>®</sup>**

**Fahrräder**

**F. LÜCKE & CO.,**

Hannovera-Fahrradwerk, Hannover.

Preislisten auf Verlangen. — Tüchtige Vertreter gesucht.

Unerreicht.

Elegant.

Excelsior-Pneumatic

Ausdauernd.

Weltruf.

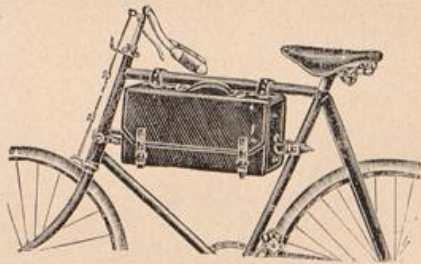
Georg Stützel, Nürnberg

40 Königstrasse 40.

Radfahrer-Requisitenfabrik

Specialitäten:

Rahmentaschen  
Lenkstangentaschen  
Werkzeugtaschen  
Rucksäcke.

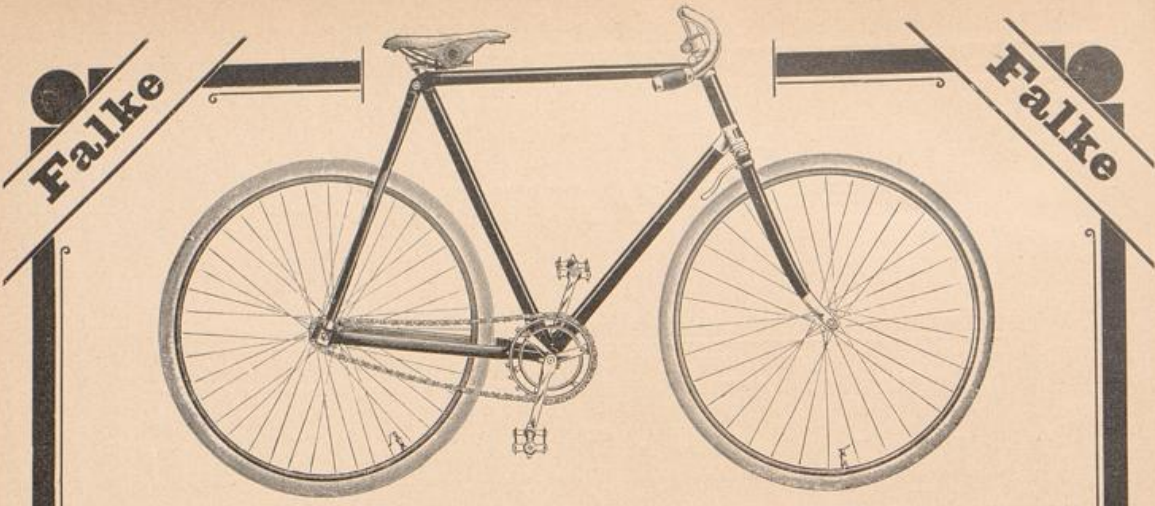


Specialitäten:

Regenmäntel u.  
Pelerinen  
Gamaschen  
Hosenschoner  
Sattelauflagen.

Prämiirt mit goldenen und silbernen Medaillen.

Preislisten gratis und franco.



**Erstklassige Fabrikate! Formvollendet!**

————— Der Falke einst und jetzt. —————

Früher, wenn's der Edeldame  
Ungemüthlich ward im Schlosse,  
Ging sie auf die Reiterbeize  
Mit dem Falken hoch zu Rosse.

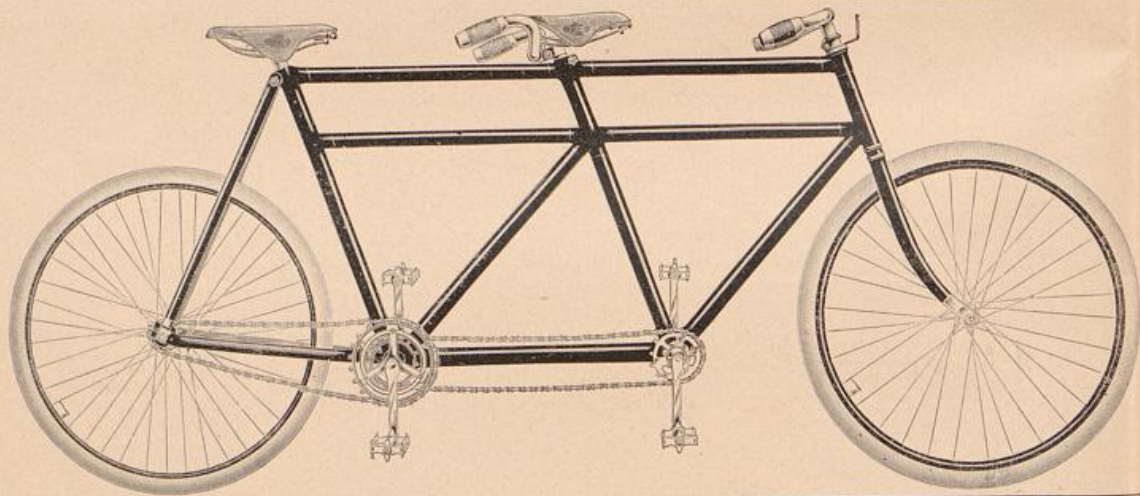
Und es musste dann der Falke,  
Seiner Herrin zum Ergötzen,  
Her vor Wind und Wolken jagend,  
Das Gethier der Lüfte hetzen.

Hente sind die Reiterbeizen  
Längst verschwunden als Vornügen,  
Und doch sieht man allenthalben  
Falken noch landeinwärts fliegen.

Doch nicht mehr als Vogelsgattung  
Muss man sich den Falken merken,  
Sondern als das Prachterzeugniss  
Aus den Falke-Fahrradwerken.

Und wenn man die heutige Jugend  
Frägt, was besser ihr erscheine,  
Falkenjagden hoch zu Pferde  
Oder Falken Rad alleine:

Wird sie unverzüglich sagen,  
Dass es da kein Zaudern gebe,  
Denn es sei für unsere Zeiten  
Nur der Fahrradfalke, der lebe.



Unübertroffen in Construction und Eleganz!

**Falke-Fahrradwerke**

Albert Falke & Co., M.-Gladbach.



FAHRRAD-WERKE FREIBURG (A.-G.)

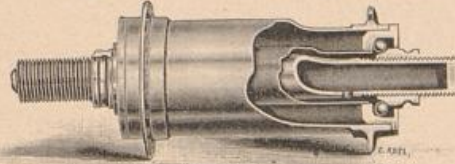
MARKE

# „HETTICH“

Fabrikat höchster Vollkommenheit mit grösster

**Bequemlichkeit**

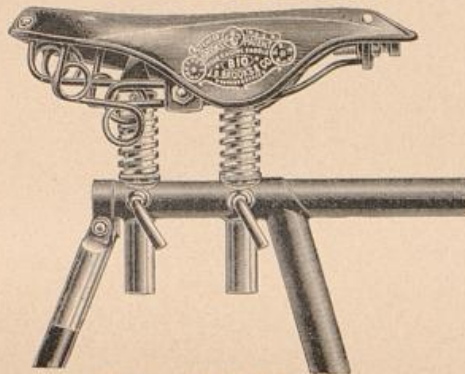
Selbstölende  
Naben



und  
Tretkurbel-  
lager.

**Sicherheit**

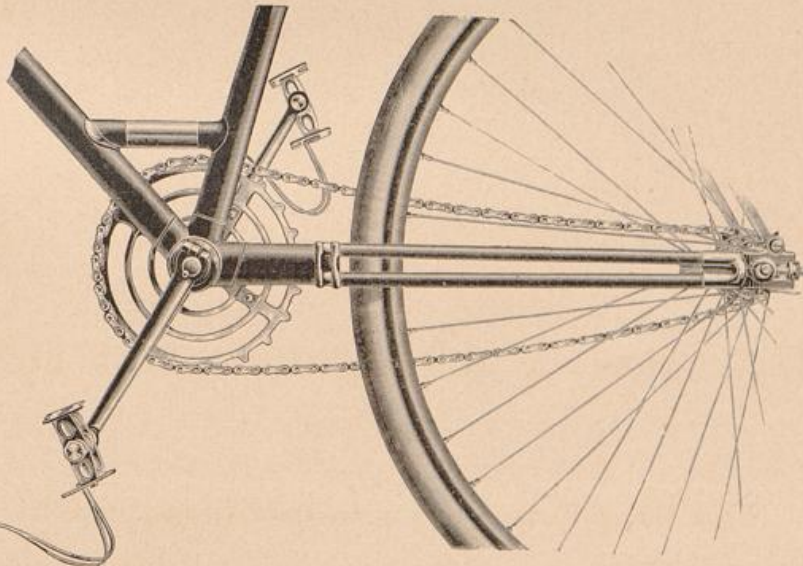
Momentan  
abnehmbarer  
Sattel.



Sicherung  
vor  
Diebstahl.

**Stabilität.**

Schmales, kräftiges Getriebe.



Verstärkung des Tretkurbellagers.

# Dunlop-Reifen

sind die  
einfachsten, haltbarsten und schnellsten Pneumatic-Reifen der Welt.



**Alle**  
Distanz-  
Welt-Recorde  
sind auf  
**Dunlop-Reifen**  
gewonnen.



**Alle**  
Welt-  
Meisterschaften  
sind auf  
**Dunlop-Reifen**  
gewonnen.



Man verlange Gratis-Uebersendung der Broschüre  
„Alles Wissenswerthe über Dunlop-Reifen“.

**The Dunlop Pneumatic Tyre Co., Hanau a. M.**  
Filiale in Wien VII., Mariahilferstrasse 76 (Kaiserhof).

Fabrikat allerersten Ranges,  
technisch vollkommen, feinste  
Ausstattung.



**HESSRAD**

Goldene Medaille

Internationale Ausstellung Baden-Baden 1896.

Hess-Fahrrad-Werke, G. m. b. H., Mannheim.

*Unentbehrlich für Radfahrer!*

**Deutsche Strassenprofilkarte  
für Radfahrer.**

Vorräthig in allen Buchhandlungen.

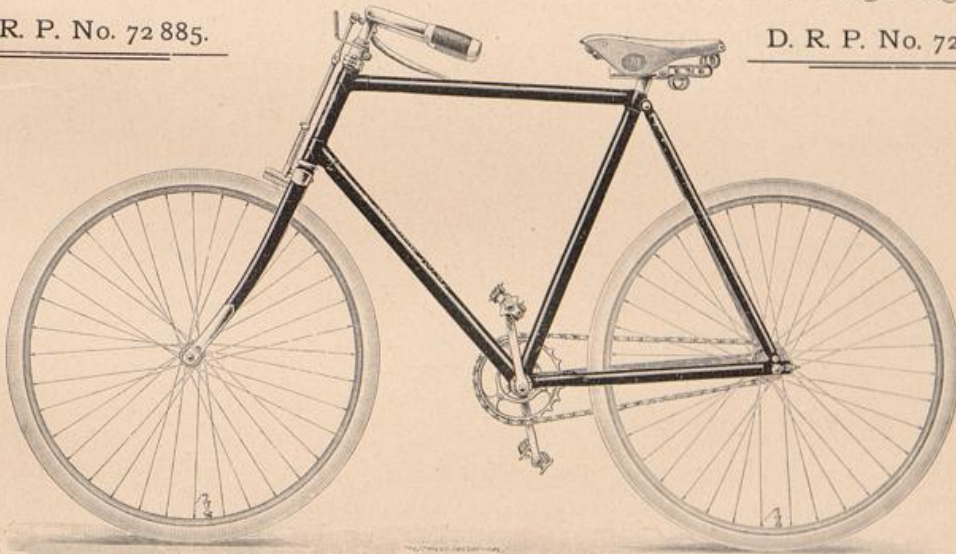
Prospekte mit Uebersichtsblatt gratis!

**Mittelbach's Verlag Leipzig.**

**Phänomen-Rover mit Patent-Phänomen-Kugellager**

D. R. P. No. 72 885.

D. R. P. No. 72 885.



sind die **einzig** Maschinen am Weltmarkt, die **technische Vorteile** an den Bewegungsmechanismen aufzuweisen haben und deshalb **leichtlaufender** als alle Concurrenzfabrikate.

**Phänomen-Fahrradwerke Gustav Hiller, Zittau i.S.**

# Fahrradlaterne „Leuchtkugel“.

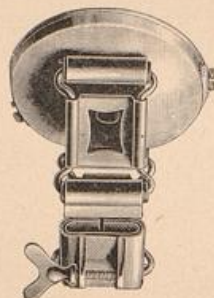
Die Leuchtkugel zerlegt:



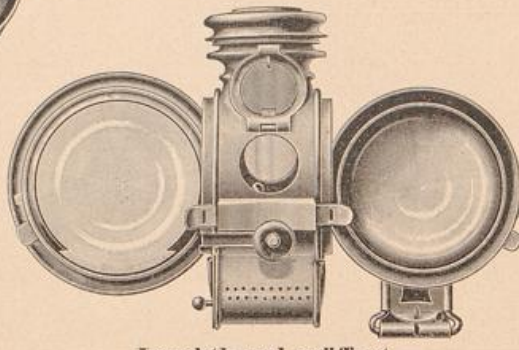
Linse.



Ölbehälter.



Rückwand.



Leuchtkugel geöffnet.



Leuchtkugel geschlossen.

Die Leuchtkugel zerlegt:



Reflector.



Haube.



Brenner.



Körper.

**Metallwerke Beisser & Fliege,**  
Magdeburg.

*Zu haben in allen besseren Fahrradhandlungen.*

# CONTINENTAL-

Aus  
bestem Material  
fabricirt.



1500 Arbeiter.



Fabri-  
kation  
in

Deutschland:

Continental-Caoutchouc- u. Guttapercha-Co.  
HANNOVER.



# PNEUMATIC.

Von Fachleuten als Fabrikat  
ersten Ranges  
anerkannt!



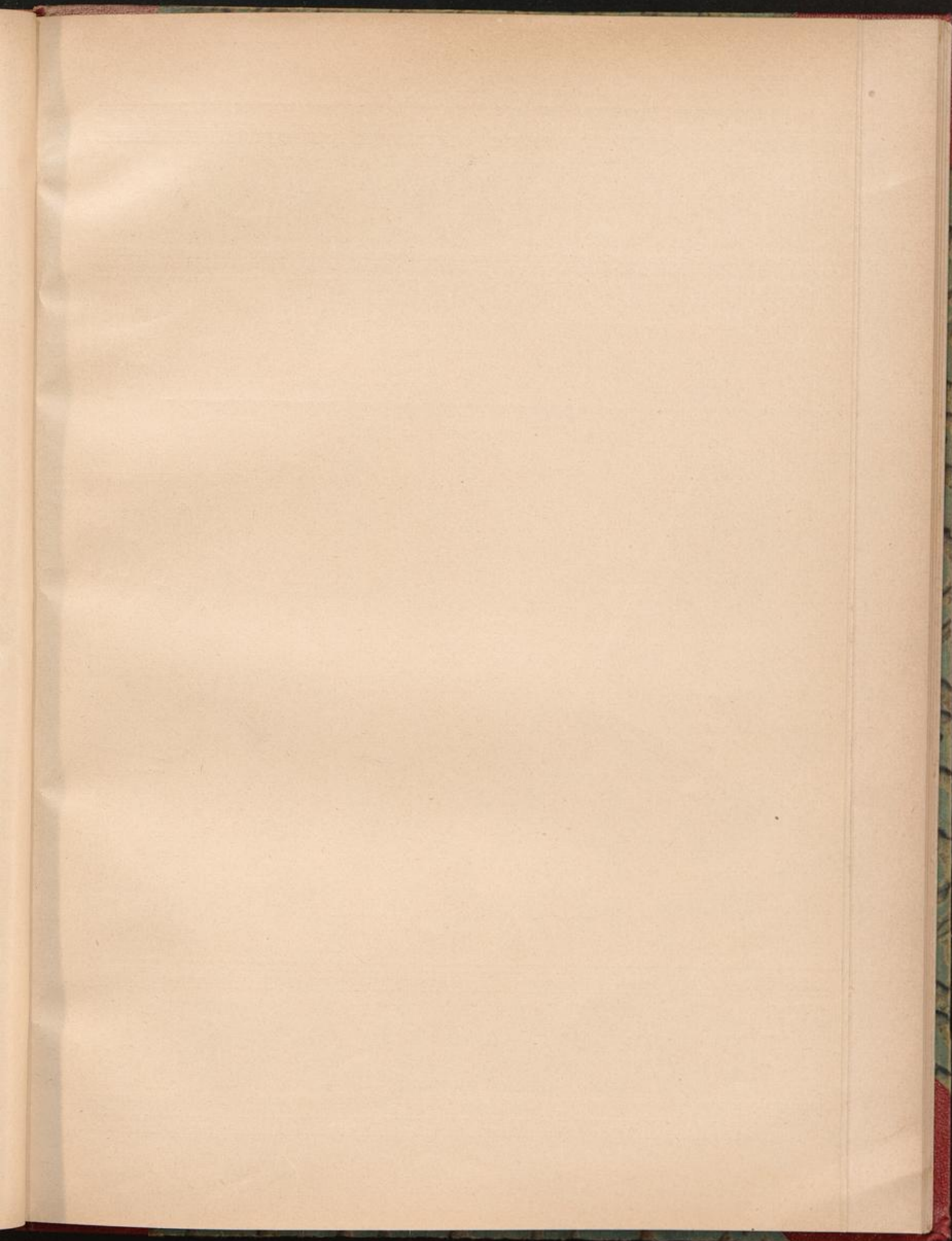
Eigene  
Fabrikation

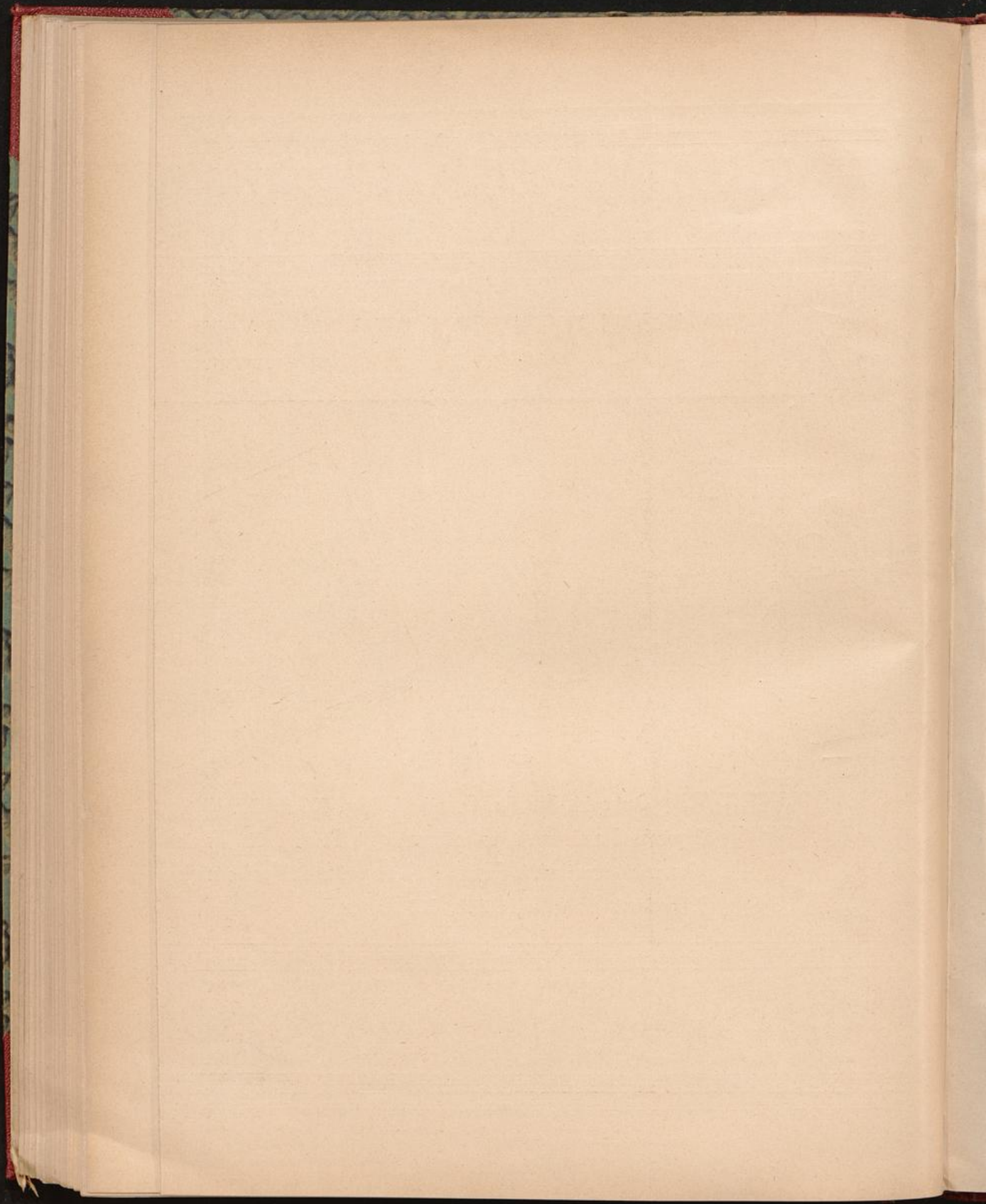
in

- OESTERREICH:** Oesterreich-Amerikan. Gummifabrik, Wien, 800 Arbeiter.  
**UNGARN:** Ungarische Gummiwarenfabriks-Aktiengesellschaft, Budapest, 200 Arbeiter.  
**BOEHMEN:** Oesterreich-Amerikanische Gummifabrik Aktiengesellschaft, Wyzolan bei Prag, 200 Arbeiter.  
**BELGIEN:** O. Englebert Fils & Co., Lüttich, 300 Arbeiter.

In allen Ländern

**nur**  
Erste  
Preise.





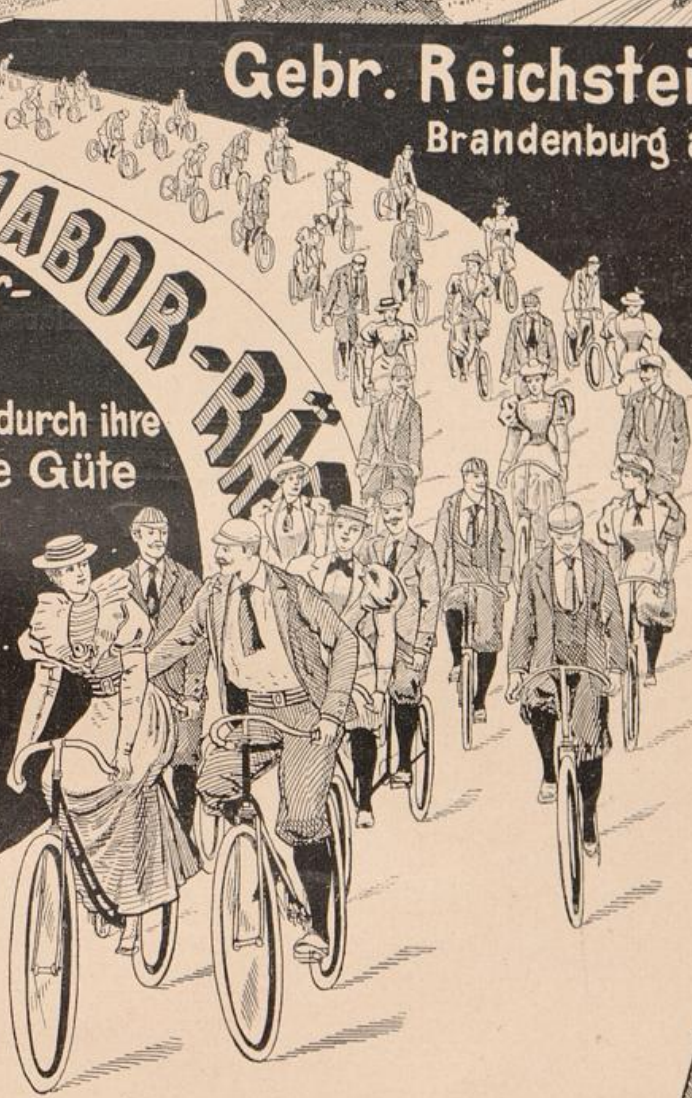
# BRENNABOR-WERKE



Gebr. Reichstein  
Brandenburg a/H.

BRENNABOR-  
RÄDER

Brennabor-  
Räder  
sind allbeliebt durch ihre  
anerkannte Güte  
und ihren  
eigenen  
Styl  
in Form  
und  
Ausstattung.



Gegründet 1871. ♦ 2150 Arbeiter.

W. G. S. P.  
Brennabor  
1871

# Lipsia-Fahrrad-Industrie

vorm.

## Bruno Zirrgiebel

### Leipzig-Reudnitz.

Abt. I.



Lipsia-Fahrräder,



infolge ihrer äusserst soliden Konstruktion, ihrer Eleganz und ihres spielend leichten Ganges zu den erstklassigen Fabrikaten gehörend.

Eigene Xylographie.  
Eigene Lithographie.

Schneidig praktische

# Gliche's

für die  
FAHRRADBRANCHE  
und RADFAHRVEREINE in  
unübertroffener Auswahl  
empfiehlt

## GUST. BAUER

Xylographische Anstalt  
DRESDEN  
A.  
Chemnitzstrasse 24.

Man verlange  
illustrirte  
Preisliste!

I. Specialität  
FAHRRÄDER-HOLZSCHNITTE  
(sauberst)  
Originelle Entwürfe und  
Ausführung  
von  
PLAKATEN,  
KATALOG-TITELN,  
REKLAMEKARTEN,  
Briefköpfen,  
Ansichten etc.  
(Ein und mehrfarbig.)

Eigene Photographie.  
Eigene Druckerei.



Ideen, Ideen, Ideen, Ideen  
„originellster Art“

arbeite aus für jede denkbare Reclame der **Fahrradbranche.**

Das Neueste: **Postkarten-Cliché's** mit ausgelochten Feldern, zum Eindrucken beliebiger Illustrationen, als: Ansichten u. s. w., zugleich für Reclame-Karten verwendbar.

in ca. 12 verschiedenen **schneidigen** Mustern.

Blanko-Postkarten, mehrfarbig  
do. do. einfarbig  
vorräthig.

Jeder Fabrikant, Händler, Hôtelier, Restaurateur, Clubs, Rennbahnen u. s. w. können sich Postkarten selbst drucken lassen, da selbige dauernd ihr eigenes Cliché besitzen.

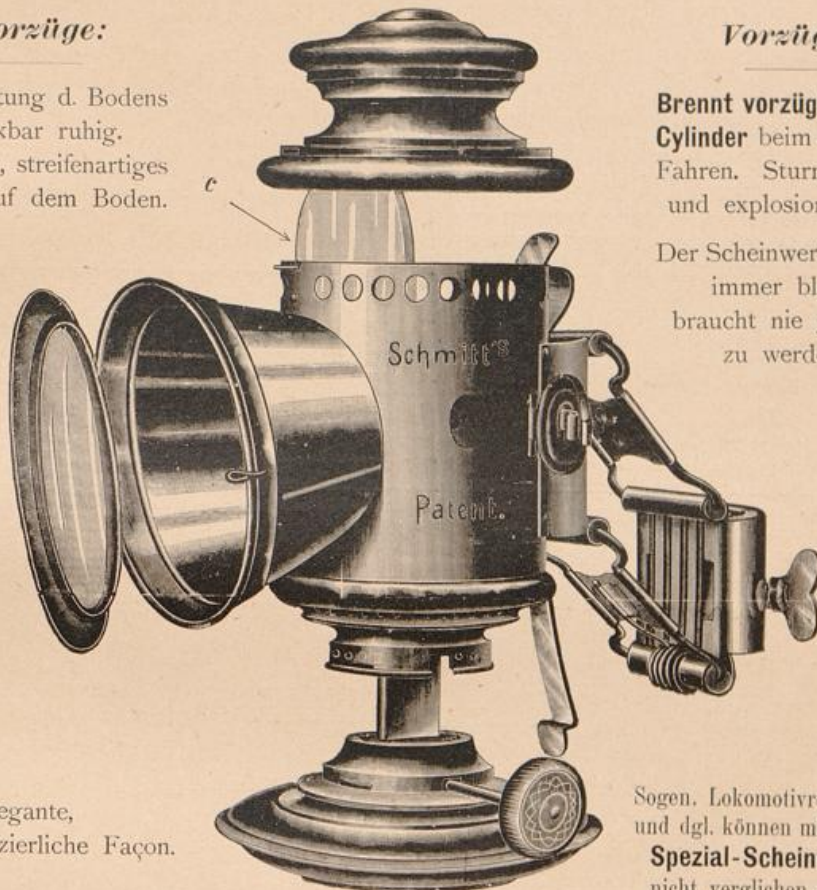
Plakate,  
Reklamekarten  
vorräthig.

**Unerreicht!**

**Schmitt's Patent-Petroleumlampe**  
mit nicht verrussendem  
**Scheinwerfer.**

*Vorzüge:*

Beleuchtung d. Bodens  
denkbar ruhig.  
Scharfes, streifenartiges  
Licht auf dem Boden.



Hochelegante,  
zierliche Façon.

*Vorzüge:*

**Brennt vorzüglich ohne  
Cylinder** beim stärksten  
Fahren. Sturm-, stoss-  
und explosionsicher.

Der Scheinwerfer bleibt  
immer blank,  
braucht nie geputzt  
zu werden.

Sogen. Lokomotivreflektoren  
und dgl. können mit unserm  
**Spezial-Scheinwerfer**  
nicht verglichen werden.

**Schmitt's D. R. G. M. Vesuvöllampe**

das Beste und Eleganteste auf dem Markte.

Oberrheinische Metallwerke

**Mannheim.**

# VEITH VENTIL

Specialitäten und  
 Neuheiten  
 für die Fahrrad-Branche  
 Eugen Westermann  
 Berlin SW, Friedrichstr. 230.

Gg. Lindner, München  
 Spezialfabrik für kunstvolle Herstellung von Vereins-, Fest-,  
 Ehren-, Ballzeichen und Medaillen.  
 Lieferant für mehr als 1500 Vereine, darunter die grössten Verbände.  
 Ia. Referenzen, billigste Preise. — Export nach allen Ländern.  
 Muster an verehr. Vereine franko.



## Propfe's Fahrräder

sind erstklassige Fabrikate.  
 HEINR. PROPFE, Fahrradwerke, Mannheim.  
 Solvente Vertreter gesucht.

Volle Sicherheit gewährt jedem Radfahrer  
**Brünings Corin-Caoutchouc-Pneumatic!**  
 (Präparirte, undurchdringliche Leder-Einlage.)  
Eindringen scharfer und spitzer Gegenstände ausgeschlossen!  
Ueberhaupt unempfindlich gegen alle äusseren Einflüsse!  
Bei geringstem Gewicht die höchste Elastizität!  
Dadurch denkbar leichtester Lauf des Rades!  
**Unbegrenzte Haltbarkeit!**  
**H. W. Brüning** G. m. b. H. **Neumünster** i. Holst.

# Claes-Pfeil

Anerkannt vorzügliche deutsche Marke.

Jedem besten internationalen Fabrikat gleichwertig.

## Claes-Pfeil-Fahrradwerke

Mühlhausen i. Thür.


Vertreter für Bremen und Umgegend: Ernst Sommer, Bremen.

FABRIKAT

 **ersten**  
**Ranges**

heisst

**„KONDOR“**

  
Kondor-  
Fahrrad-Werke

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

Martin Windbichler

BERLIN S.W.  
Bücherstr.  
Nº 11.



Repräsentant  
der

**RAD-WELT**

Älteste u. einzige  
täglich erscheinende  
unabhängige

**DEUTSCHE**  
Radsport u. Fachzeitschrift

Lipsia-Fahrrad-Industrie

vorm.

Bruno Zirrgiebel

Leipzig-Reudnitz.

— Abt. II. —

Erste und grösste Fabrik des Kontinents für

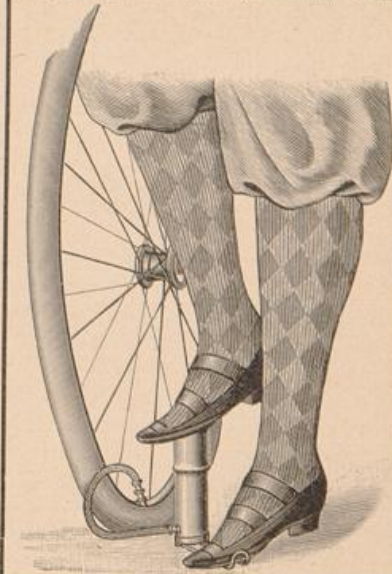
**Fahrrad-Luftpumpen!**

30 verschiedene Sorten. Specialität: Dreicylindrige Telescop-Luftpumpe „Bora“ No. 10 D. R. P. No. 89263, anerkannt die **beste** Luftpumpe der Welt.

Cataloge auf Verlangen gratis und franco.

Export nach allen Ländern.

Correspondenz in Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch und Spanisch.



Trittpumpe No. 15 u. 15 a

letztere mit Werkzeugbehälter.  
D. R. G. M. No. 62817 vom 29. 8. 96.

# TRIUMPH- Fahrräder

Fabrikat ersten Ranges

technisch vollkommen

vorzüglichstes Material

Triumph-Fahrrad-Werke

**L. Boie,** Heilbronn a/N.

# Mercur

-**Fahrräder** sind infolge vorzüglicher Construction, sauberster Arbeit, Verwendung allerbesten Materials, und mit „Höfers Axhalter“ versehen, wodurch beim Herausnehmen des Hinterrades jedes Justiren und Kettespannen in Wegfall kommt, die schönsten und zuverlässigsten Maschinen für 1897.

**Mercur-Fahrradwerke Rob. Höfer & Co.,  
Nordhausen.**

Generalvertreter für Norddeutschland: **Rudo. Rinne**, Hamburg, Steindamm 134.  
Vertreter für Berlin: **Otto Grosse**, Berlin, Adalbertstr. 42.



D.R.G.M. 63205.

hemmen, wodurch anerkannt ein besserer Lauf der Maschine erzielt wird.

Herr **Max Löffler**, Hamburg, Zahlmeister d. Gau I. D. R. B. schreibt: Herr **F. Schultz**, Altona-Ottensen. Bestätige Ihnen gerne, dass ich gelegentlich der Fernfahrt Hadersleben-Hamburg meine Maschine mit den von Ihnen erfundenen Kettenbürsten versehen hatte.

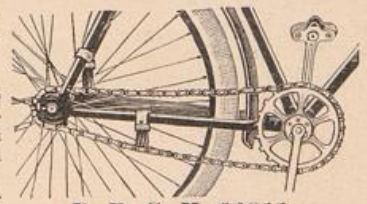
Dieselben haben ihren Zweck, die Kette während der Fahrt vom Schmutz freizuhalten, glänzend erfüllt. Der Gang der Maschine war in Folge dessen stets leicht und ruhig, was unsommer für die Vorzüglichkeit Ihrer Kettenbürsten spricht, indem die gefahrenen Chausseen theilweise total aufgeweicht waren.

Hamburg, d. 29./9. 96.

Eine sehr praktische Bürste, um das ganze Rad von Schmutz zu säubern und die man auf Tourenfahrten in der Satteltasche mitführen kann, ist die **zerlegbare Doppelbürste**. Zu beziehen sind meine Kettenbürsten à Paar Mk. 1.50 und Doppelbürsten à Mk. 1.— durch alle besseren Fahrradhandlungen, sowie direkt vom alleinigen Fabrikanten **Ferd. Schultz**, Bürstenfabrik, Altona-Ottensen.

## Ein Paar Fahrradkettenbürsten System Schultz

ist das einzig Richtige, um mühelos schmutzige und angerostete Ketten zu reinigen, indem selbige während der Fahrt die Kette von Schmutz befreien und blitzend blank machen, ohne zu



D. R. G. M. 62811.

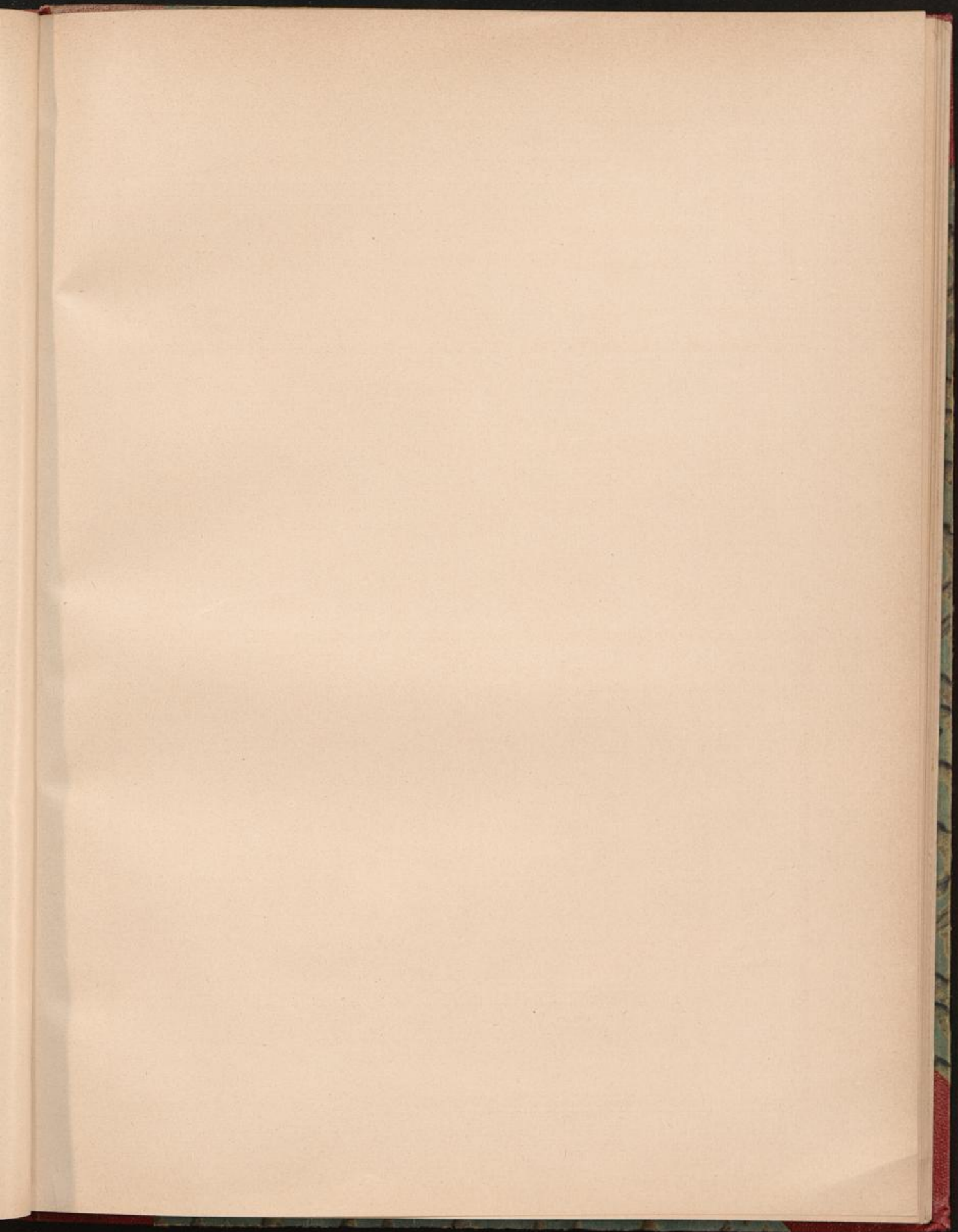
Hochachtungsvoll

**Max Löffler**, Zahlmeister des Gau I. des D. R. B.

Wir alle  
fahren  
**SIRIUS**

SIRIUS  
FAHRRAD-WERKE  
Ges. m. b. H.

DOOS  
NÜRNBERG



# HERM. RIEMANN

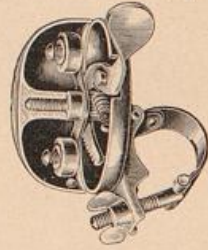
Chemnitz-Gablenz i. S.

Metallwaaren-Fabrik.

Gegründet  
1866.

300 Arbeiter.

Export  
nach allen  
Ländern.



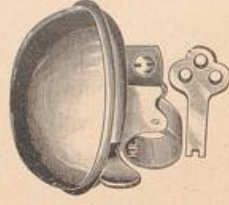
Alleinige Spezialität:

**Germania - Fahrrad - Laternen**

und sämtliche

Zubehör- und Ausrüstungsstücke für Fahrräder.

Neuheit! **Germania - Laterne No. 214.** Neuheit!



Ganz aus  
nickelplattiertem

Stahlblech  
und

vernickeltem

Absolut sturmsicher  
und von  
höchster Leuchtkraft.

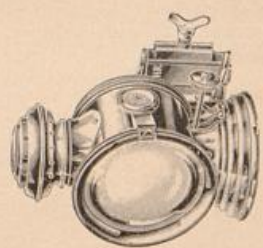
Polnisch saubere

höchster Leuchtkraft.

Stahlblech  
und  
vernickeltem  
Neusilber  
hergestellt.

Eleganteste  
und  
gediegenste  
Laterne  
für  
Fahrräder.

Germania - Laterne  
No. 218.



Bewährte  
Neuheit!

Baum's

Patent - Radläufer - Glocke. D. R. - P. No. 71498.  
(Alleinverkauf durch HERRN RIEMANN.)

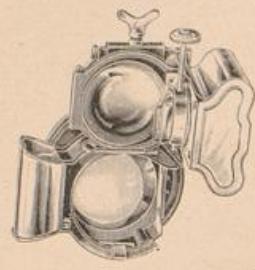


Lauteinste, solid gearbeitete Radläuferglocke.  
Aufsehen erregend wegen ihres starken, lauten Tones.  
Unentbehrlich für Radfahrer in verkehrsreichen Städten.

Bewährte  
Neuheit!

Baum's

Germania - Laterne  
No. 210.



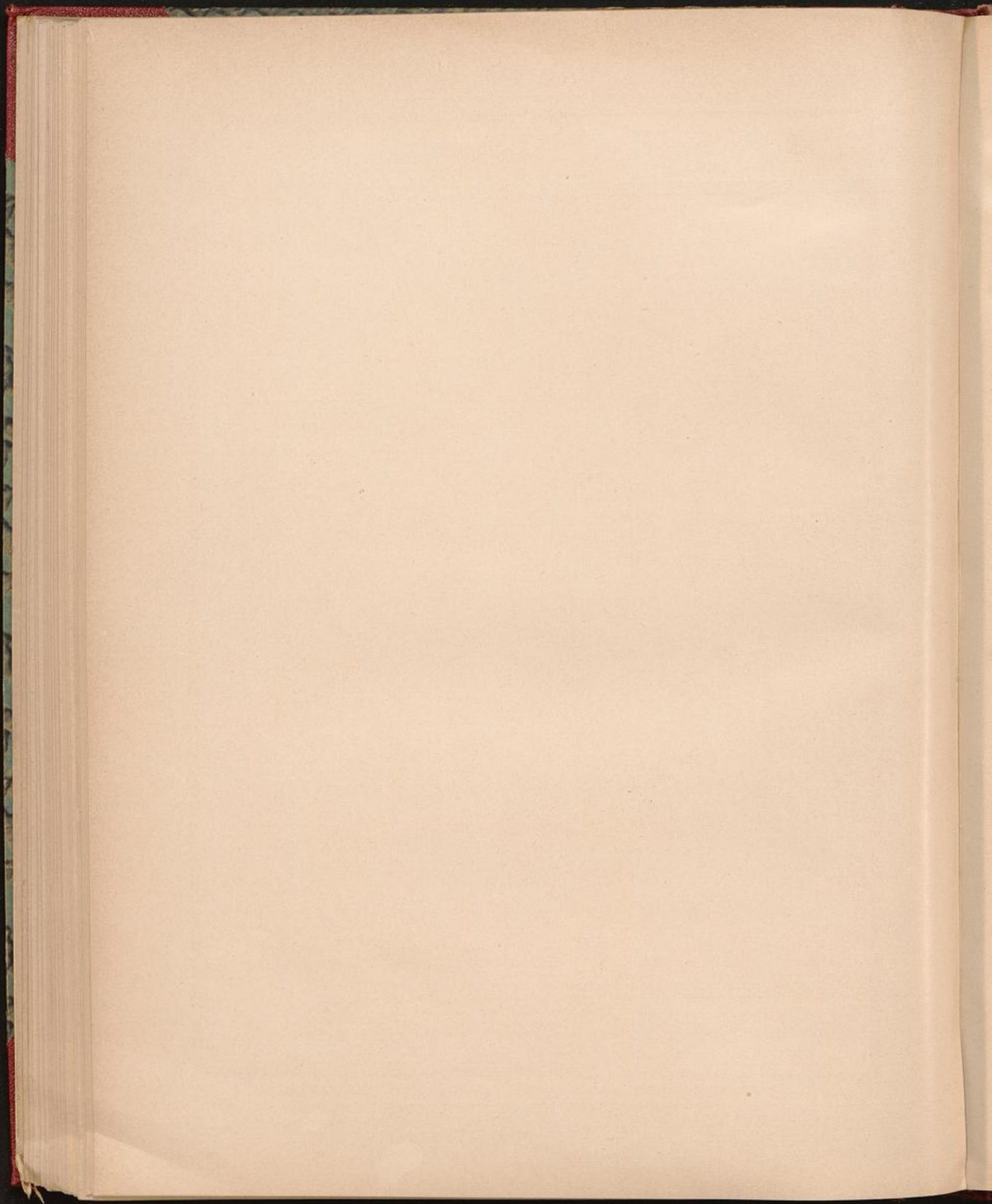
Peinlich saubere  
und  
solide Arbeit.

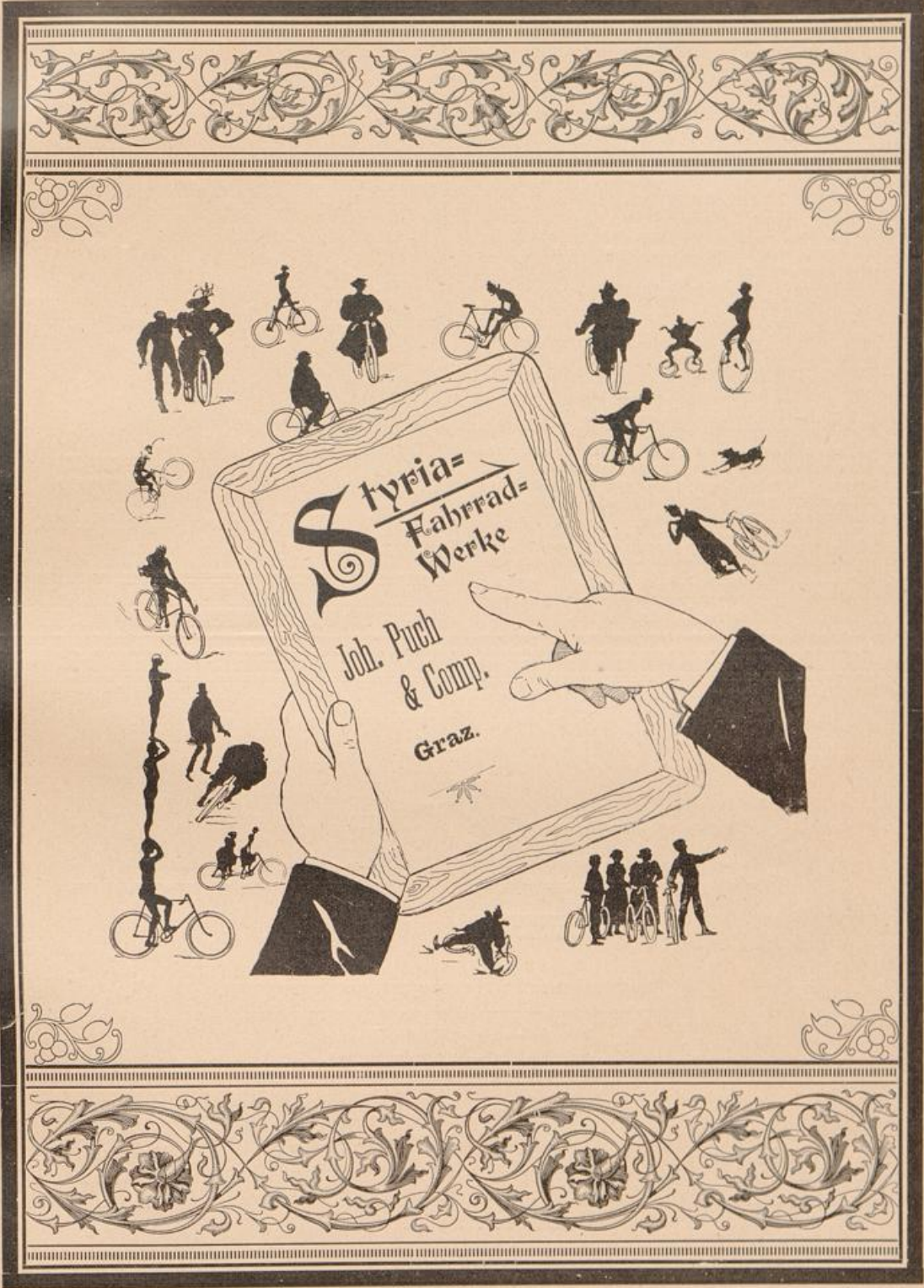
Garantie  
für  
jedes Stück.

Natürliche Grösse.  
Gewicht: 270 gr.

Illustrirter Hauptcatalog für 1897 mit ca.  
700 Abbildungen gratis und franco nur an  
Händler gegen Aufgabe von Referenzen.  
An Private werden Preislisten nicht abge-  
geben und wird nicht abdruckt geliefert.

Druck von C. Grumbach in Leipzig.





**S**tyria-  
Fahrrad-  
Werke

Joh. Puch  
& Comp.  
Graz.

# Radfahrer!

Auf Ihren Klub-Touren und Badereisen

## Vergessen

Sie nicht, einen kleinen photographischen Apparat mitzunehmen. Dazu geeignete, tadellos arbeitende Apparate kaufen

## Sie

bei mir schon von Mk. 12.— an, komplett mit Stativ, Objectiv und Doppelkassette. Hand-Momentapparate von Mk. 20.— an. Versäumen Sie also

## nicht

meinen reichhaltigen illustrierten Katalog mit 137 Abbildungen nebst Anleitung und Fehlerheft gratis abzufordern, Sie werden

## das

doppelte Vergnügen auf Ihren Touren haben. Es ist also daher das

## Wichtigste

was ein Tourenfahrer permanent mit sich führen muss. Fachmännischer Unterricht wird bis zur vollkommensten Sicherheit unentgeltlich erteilt, und steht eine komplette Dunkelkammer zur Verfügung. Nach ausserhalb wird jederzeit schriftlich Rat und Auskunft gegeben.

**Friedo Wiesenhavern**

**Hamburg, Kl. Bäckerstr. 11, Part. u. 1. Etg.**

Telephon 1, 5534.

**Louis Koch**



*Photographie*



**Bremen**

Auf der Brake No. 20.

## BRUNO ZIEGER.

# „Sturmwind“ = Fahrradwerke

**ZEITZ** (Prov. Sachsen).

Solvente  
Vertreter  
gesucht.

**Erstklassige Fahrräder:**

Vorzüglichste Bauart und solideste Ausführung.

Grösste Eleganz und spielend leichter Gang.

Verwende nur allerbestes und haltbarstes Material.

Kataloge  
gratis und  
franco.

Das angesehenste und feinste Fahrrad ist gegenwärtig ohne Zweifel die Marke

# „Wanderer“

Die Wanderer-Fahrräder sind Muster-Maschinen in jeder Beziehung und in den höchsten Kreisen eingeführt

**Wanderer-Fahrradwerke**  
VORM. WINKLHOFER & JAENICKE  
CHEMNITZ-SCHÖNAU.



**Distinguirte Kreise,**

**Kenner,**

**Sportsleute**

fabren

**„Mars“**

**Vereinigte Bautzner Papierfabriken**

**Bautzen in Sachsen**

7 Papiermaschinen \* Halbstofffabriken  
liefern

Normal-, Schreib-, Kupferdruck-, Werkdruck-, Rotations-  
druck-, Prospect- und Streichpapiere,  
sowie als Specialität

**Telegraphenrollen.**

*Tageserzeugung 25—30000 Kilo.*

Vertreter.

In Berlin:	In Leipzig:	In Bremen:	In Hamburg:
Arthur Günther, SW., Grossbeerenstr. 13.	Albert Kumbruch, Gohlis, Wilhelmstr. 13.	F. W. Dahlhaus.	Peter Petersen, Pelzerstr. 8.

# WAFFENRAD“

Die  STEYR.

## Fahrradtheile

sind mit

**denselben  
Maschinen,  
denselben  
Arbeitern,  
derselben  
Präcision**

erzeugt wie die

## Gewehrtheile

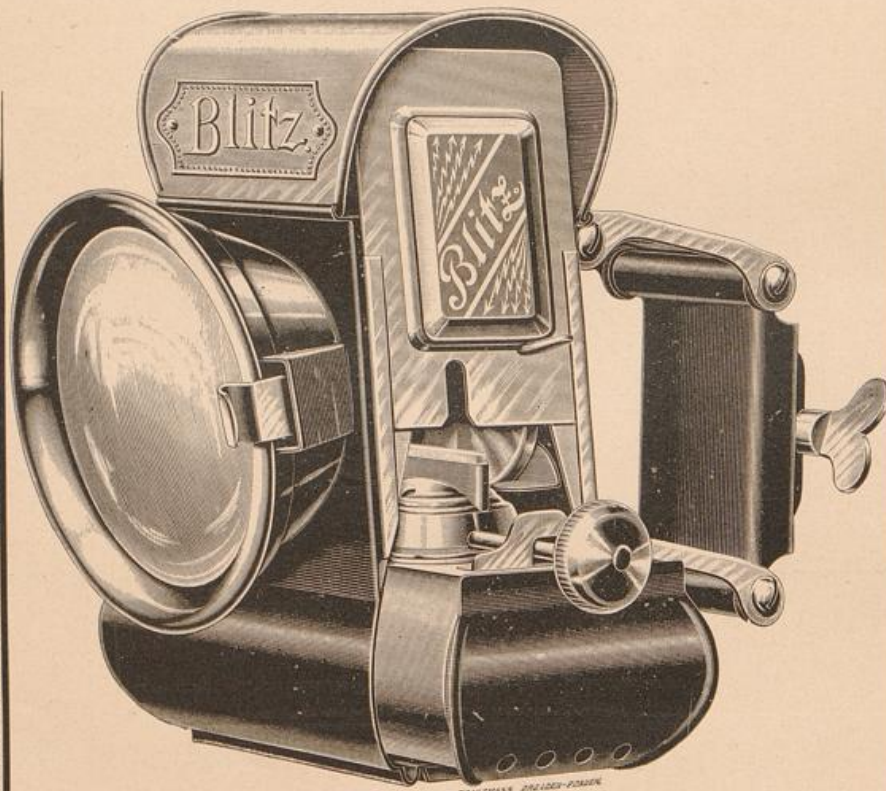
von der

Oesterreichischen  
**Waffenfabriks-Gesellschaft.**



Die  
**vollkommenste**  
» **Laterne** «

ist die



Alleiniger Fabrikant:  
**Ernst Jul. Arnold, Laternenfabrik, Dresden-A.**



**Brunsviga-**



**Fahrräder**

haben sich trotz ihres verhältnismässig kurzen Erscheinens auf dem Räder-  
Markte bereits die Bewunderung und Verehrung von Kennern und Fach-  
leuten infolge ihres

**vollendet schönen Baues und  
tadellosen Ganges**

erworben. Dieselben werden aus

**nur bestem Material**

hergestellt und verdienen thatsächlich als



**erstklassig, stabil,  
spielend leichtlaufend und  
vornehm ausgestattet**

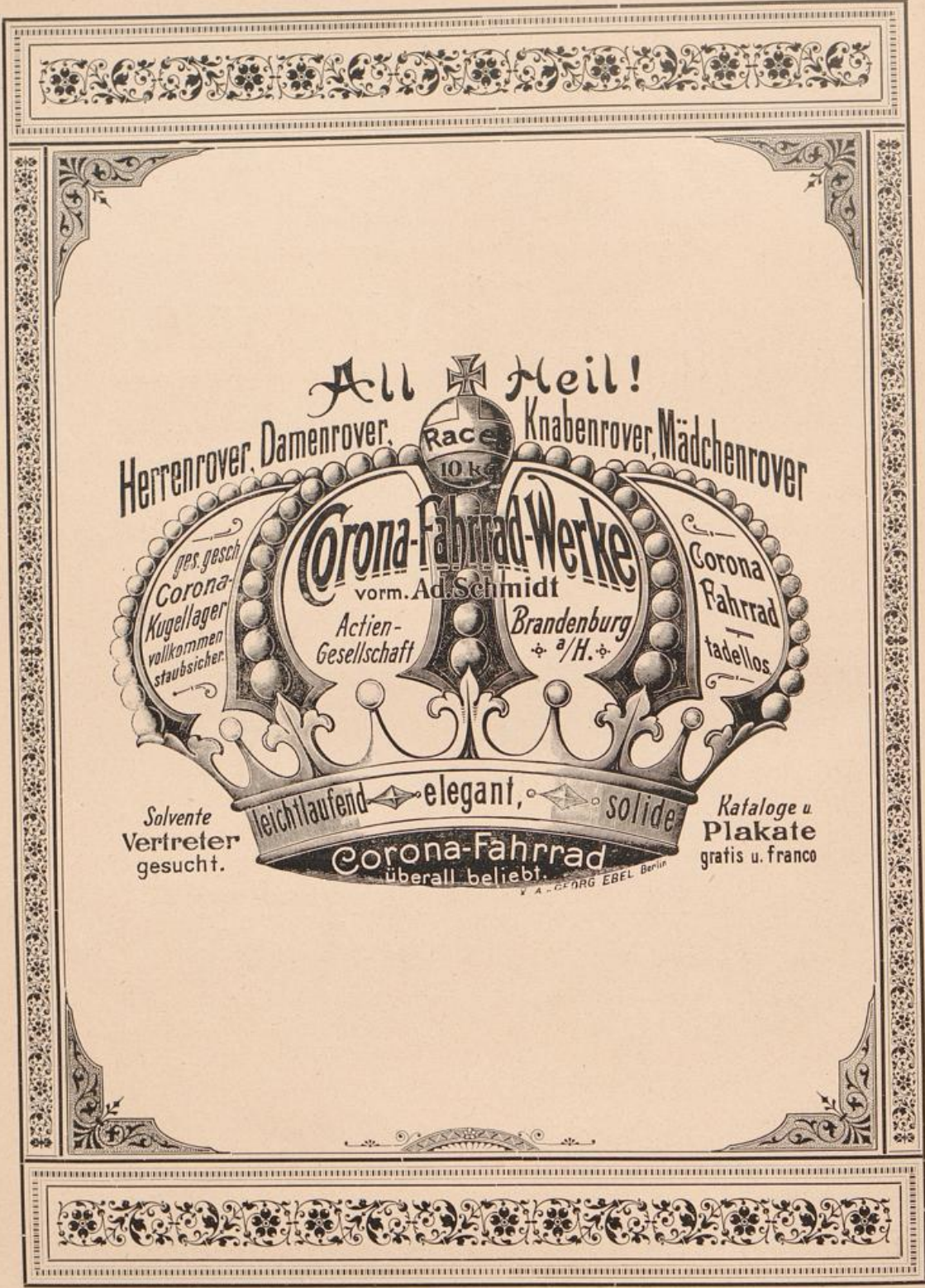
bezeichnet zu werden.

**Braunschweiger Fahrrad-Werke**

Actien-Gesellschaft,

**Braunschweig.**





All Heil!

Herrenrover, Damenrover, Race 10 k, Knabenrover, Mädchenrover

*ges. gesch*  
**Corona-Fahrrad-Werke**  
vorm. Ad. Schmidt  
Actien-Gesellschaft  
Brandenburg  
a/H.  
*Corona Kugellager vollkommen staubsicher*  
*Corona Fahrrad tabellos*

leichtlaufend elegant solide

**Corona-Fahrrad**  
überall beliebt

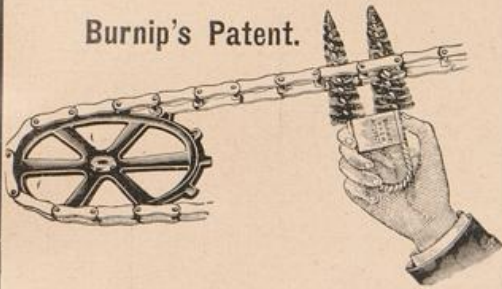
V. A. GEORGE EBEL Berlin

Solvente  
Vertreter  
gesucht.

Kataloge u  
Plakate  
gratis u. franco

Preis der einzelnen Bürste Mk. 1.—.

Burnip's Patent.



## Burnip's Patent- Kettenreinigungs- Bürste.

Zu haben in fast allen Fahrradhandlungen oder direct von

**W. Burnip & Co., Hamburg.**

**Praktisch!**

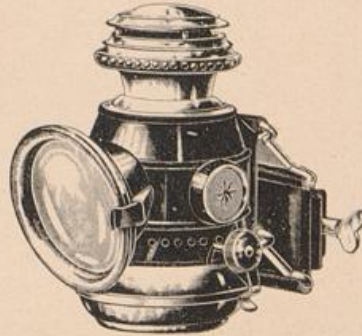
**Praktisch!**

# W

er ein Handels- oder Fabrikationsgeschäft in Fahr-  
rädern betreibt oder sonst dem Radsport huldigt,  
braucht eine zuverlässige, gutleuchtende Laterne.

Eine solche ist unstreitig die Marke

← „Victoria“ . →



Alleiniger Fabrikant:

**Paul Hirsekorn, Laternenfabrik**

Dresden-A., Oberseergasse 4/6.

Ein Triumph deutscher Technik ist das

hergestellt  
nach unserem  
in zwölf  
Industrie-  
staaten  
patentirten  
**Walz-  
verfahren.**

# Welt-Rad

Amtlich geprüft.

Zug- und  
Bruch-  
festigkeit  
**3600**  
Kilo.

Auszug aus dem Prüfungs-Zeugniss

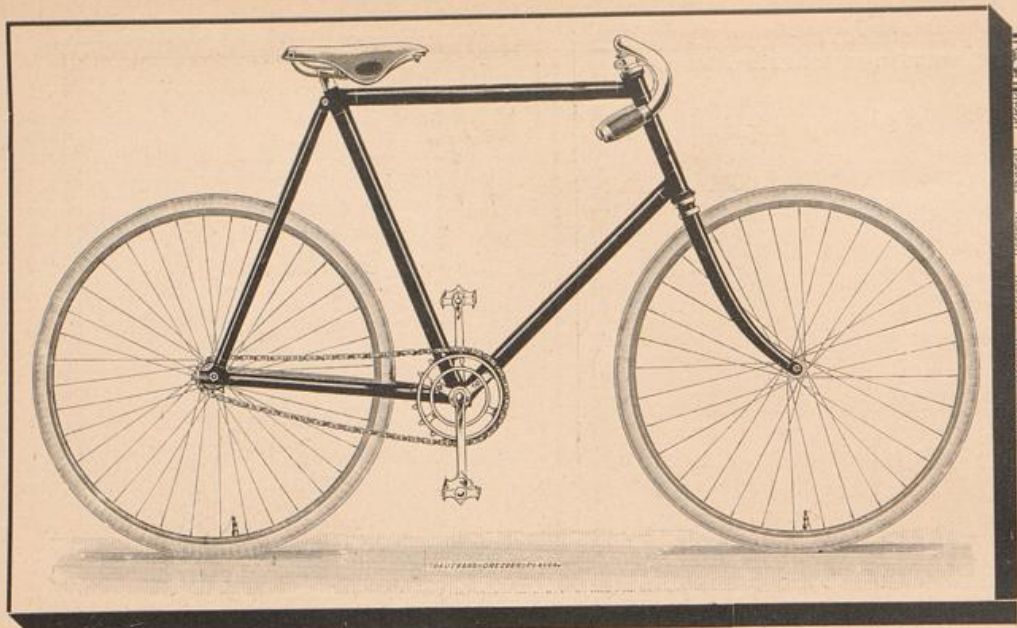
Königl. mechanisch-technischen Versuchs-Anstalt Berlin-Charlottenburg  
technische Hochschule.

Ergebniss der Untersuchungen aus 5 zusammengewalzten Rohrproben auf Bruch- und Zugfestigkeit.  
Die verzinkt zusammengewalzten Rohr-Verbindungen hatten die grösste Bruchfestigkeit bis zu 3600 Kilo.

Unsere 97er Modelle sind unübertroffen in Qualität, höchster Eleganz und feinsten Präcisions-Arbeit.

**Hoyer & Glahn, Fahrradwerke „Weltrad“,**

Schönebeck a. E.



Kenner und Sportsleute

fahren nur noch

*Diamant-*   
*Fahrräder* 

wegen ihrer unübertroffen schönen, starken Bauart bei leichtestem Gewicht, ihrer wunderbar genauen Arbeit und ihres dadurch bedingten grossartig leichten Laufes.

Diamant-Fahrradwerke  
Gebr. Nevoigt,  
Reichenbrand-Chemnitz.

Versäumen Sie nicht, **Preisliste** der  
**Special** -Fahrräder  
**Woelfel & Kropf, Nürnberg**  
zu verlangen.

Prämiert auf der diesjährigen Ausstellung zu Hamm i. Westf.  
mit der höchsten Auszeichnung, der **goldenen Medaille.**

*Städtisch beaufsichtigt  
und unterstützt.*

**Technikum Gera**

R. J. L.  
**Getrennte Fachschulen.**

A. Baugewerk- B. Maschinenbauschule.

Bericht und Lehrpläne durch die Direktion.

Das Kuratorium.  
*Ruick, Oberregierungsrat.*

Die Direktion.  
*Hans Traugott Hirsch.*

*Fr. Kloppmann*

*Photographisches Institut*

*Wilhelmshaven*

--->>> Oldenburgerstr. 16. <<<---



**Fr. C. Wagener**

Gruppenstr. 2. HANNOVER, Gruppenstr. 2.

General-Depot der berühmten

**Opel-Fahrräder**

Radfahr-Schule Bella-Vista.

Reparaturwerkstatt m. Dampftrieb.

Verlangen Sie bitte Probenummern vom

**„STAHLRAD.“**

Willy Werner, Leipzig, Salomonstr. 16.

Kein Radfahrer 

ohne

**QUINTUPLUM**

(D. R. P. 89263.)

die beste Telescopluftpumpe der Gegenwart.

**Unübertroffen.**

**Leistungsfähig.**

**Dauerhaft.**

Nur 14 cm gross.



**Handlich.**

Zu haben in allen besseren Fahrradhandlungen oder direkt vom Fabrikanten

**ARTHUR KLARNER,**  
**LEIPZIG.**

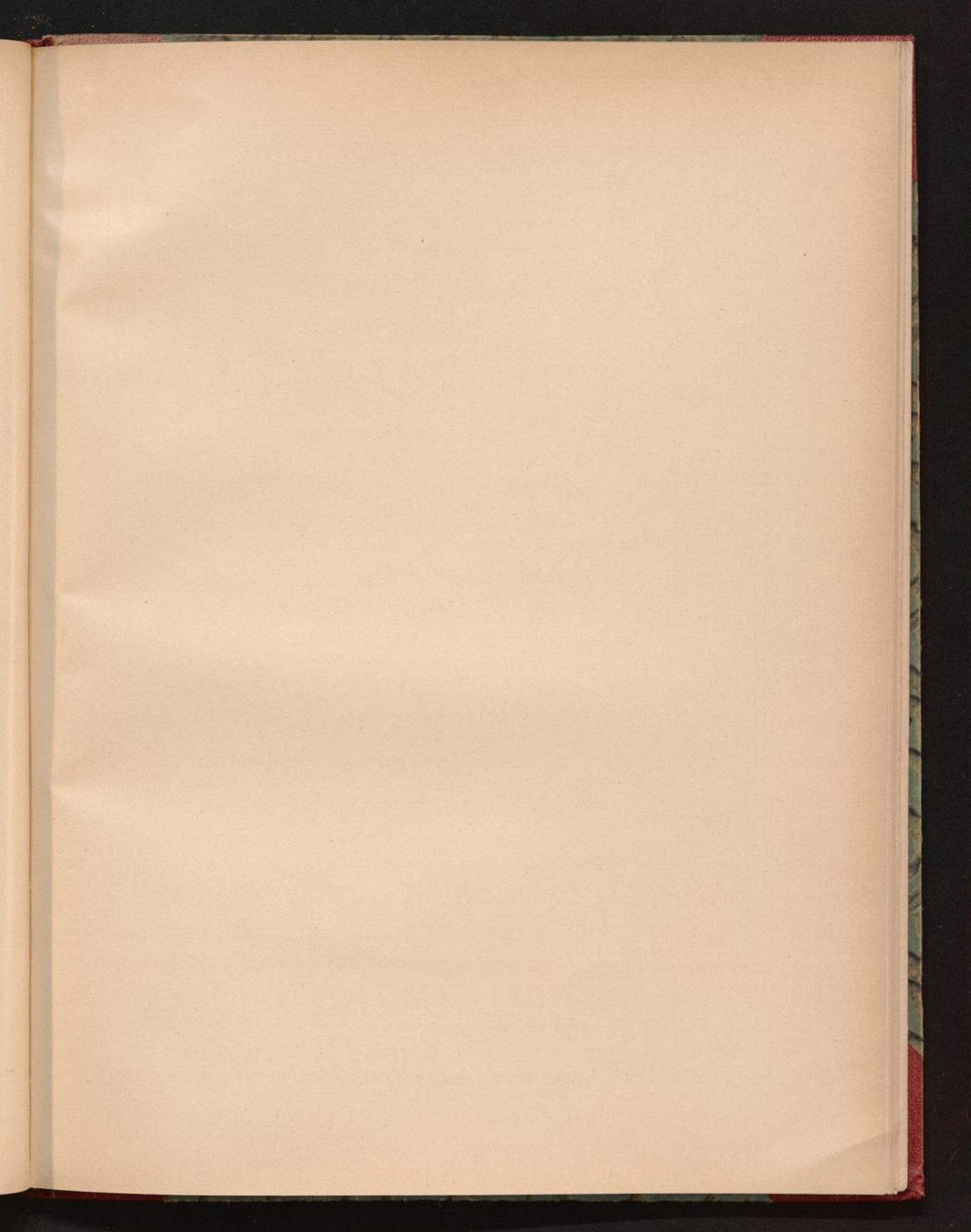
Fabrik von Fahrrad-Zubehör.

**Quer durch Frankreich auf dem Rade.** 

Von **FR. KALLENBERG.** Hochinteressante, lehrreich und äusserst spannend gehaltene Reisebeschreibung.

Mit zahlreichen Illustrationen und einer Routenkarte. — Elegant gebunden **Mk. 3.60.**

**WILLY WERNER, LEIPZIG, Salomonstrasse 16.**



# Peter's Union= Pneumatic.

D. R. P. 78534.



Jeder Radfahrer überzeuge sich von der Vorzüglichkeit des

## \* Peter's Union-Pneumatic. \*

Peter's Union-Pneumatic wird nur in **Prima-Qualität** angefertigt und hat sich durch seine sonstigen **vorzüglichen Eigenschaften** in der langen Reihe von Jahren seines Bestehens stets den besten Ruf bewahrt.

**Peter's Union-Pneumatic,  
Tourenreifen,  
Halbrenn- und Rennreifen**

sind ein anerkannt vorzügliches Fabrikat.

**Mitteldeutsche Gummiwaaren-Fabrik**  
Louis Peter, Frankfurt a. M.

Fabrikniederlagen:

BERLIN SW., Ritterstrasse No. 52.

HAMBURG, Rödingsmarkt No. 76.

DRESDEN, Königsbrückerstrasse  
No. 56.

KARLSRUHE, Karlsruher Gummi-  
waar.-Gesellsch. (C. Heinr. Aretz).

# Alexander-Fahrradwerk

A. Jacobi

**Brandenburg a. H.**

Präcisions-Arbeit. \* Technisch vollendet.

Leichtlaufend. \* Feinste Ausstattung.

Fabrik-Niederlage für Berlin und Umgegend:

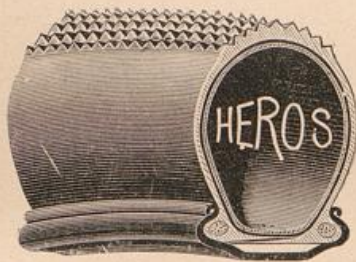
**E. Götze & Co.**, Sebastianstrasse 73.

Vertreter für den Westen:

**Kuepke & Flemming**, Kurfürstendamm No. 237 u.  
Mohrenstr. 38.

Vertreter für Potsdam:

**H. Möllmann's** Fahrradhandlung.



Damenreif



Tourenreif



Rennreif



Tourenreif

Die vornehmsten  
*Gummireifen*

der Gegenwart

liefert die



Tourenreif

**Süddeutsche Gummiwaarenfabrik Offenbach a. M.**

*Österreichische Nähmaschinen & Fahrräder-Fabrik*

vormals

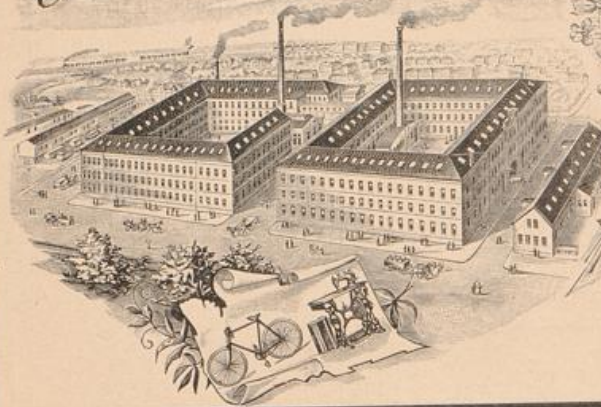
**GEBRÜDER KAYSER**

Telegramm-Adresse  
KAYSERFABRIK

TELEPHON  
Nº 36



**KAYSERSLAUTERN**  
(RHEINPFALZ.)



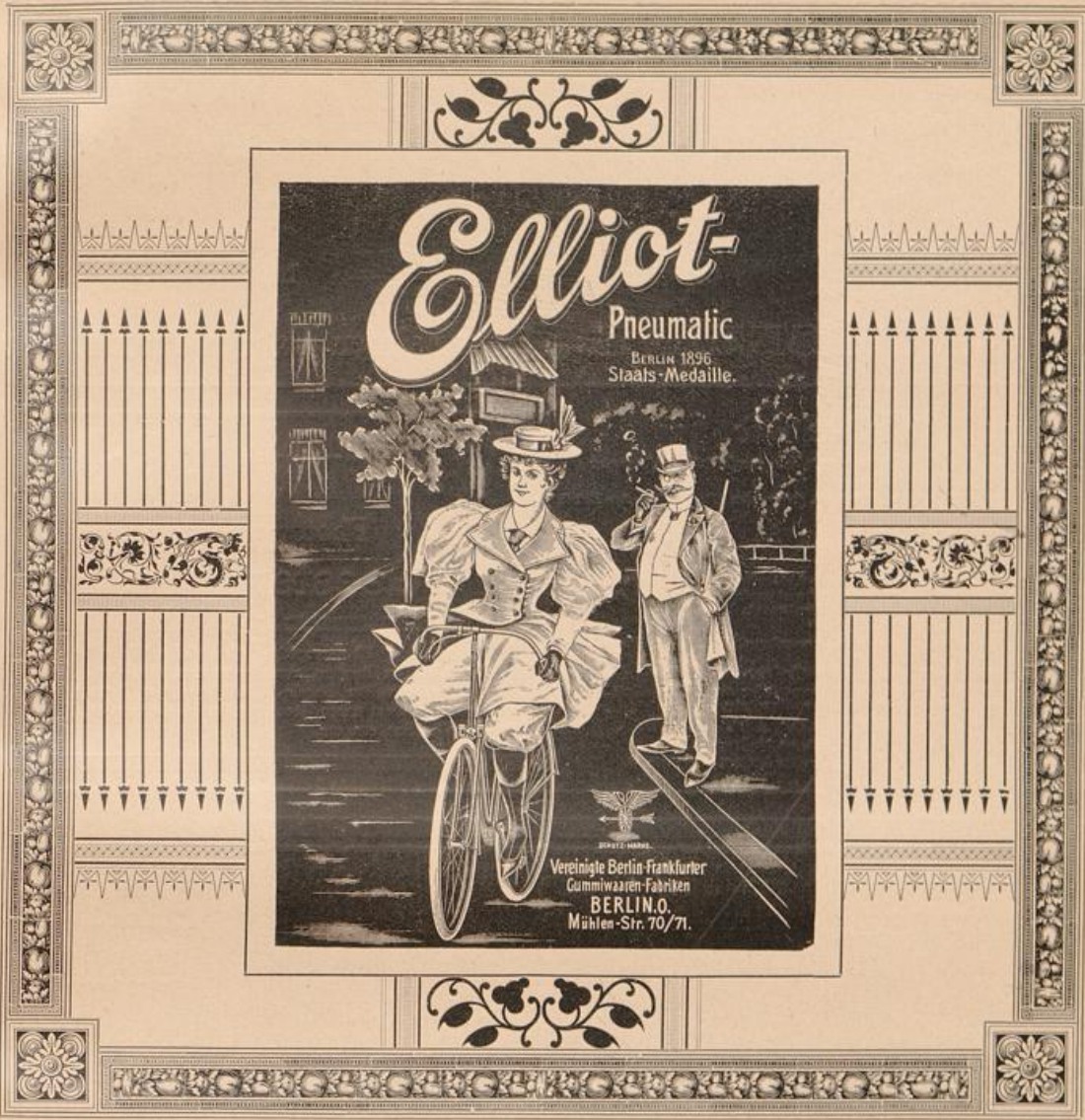
Der  
unübertroffen  
en  
Qualität  
und dem  
verblüffend  
leichten  
Lauf  
der  
**„Kaiser“-  
Räder**



verdanken  
die  
Herren  
**K. Jörns,**  
in  
Saison 1896,  
Deutschlands  
berühmtester  
Rennfahrer,  
und  
**Aug. Habich**  
ihre  
grossartigen  
Erfolge.

Herr K. Jörns auf „Kaiser“-Rad.

**Für unsere Erzeugnisse übernehmen wir  
weitgehendste Garantie.**



## *Radfahrer-Proviand*

*Kola Pepton Cakes — Kola Somatose Tabletten*

*Stärkend und erfrischend. Bequem mitzunehmen.*

*Erhältlich in Apotheken oder direkt von*

**Hamburg-Altonaer Nährmittel-Gesellschaft**

*(Besthorn & Gerdtzen) Altona b. Hamburg.*

*Mannheimer Fahrrad Fabrik*  
R. MEISEZAHN.



**R. MEISEZAHN, Mannheimer Fahrradfabrik.**

„STURM“

Erstklassige Marke,  
feinste  
Präcisionsarbeit,  
hochmodernste  
Ausstattung.

*Prüfen Sie*

Chemiker Dr. W. Obst's gesetzlich geschützte Präparate:  
**Rostpolitur „Blitzblank“**  
verleiht rostigem Nickel etc. frappanten Glanz, ohne das Metall anzugreifen.  
**Rostverhütung „Solin“**  
verhindert absolut Rostansatz.  
**Kettenfett „Agil“**  
in Metallhülsen mit nachschiebbarem Boßen. Besser als Öl. Bewirkt hohe Schlüpfrigkeit und geräuschlosen Gang der Kette. Kein Tröpfen. Vermeidet Staubansatz.  
**Emaille-Neupolitur „Ipsol“**  
Unerreicht! Gibt blind gewordenen Fahrradgestellen schönen Hochglanz. Kein Lack!  
**Sattel- und Taschen-Polir-Crème**  
erzeugt auf glanz- u. farblosem Leder eine schön polirte Fläche. Zu haben in jeder grösseren Fahrradhandlung.  
Chemiker Dr. W. Obst,  
Altona-Bahrenfeld.  
Filiale: Berlin SO 16, Josephstr. 3.

**W. Sander & Sohn**

Photographen

**Geestemünde**

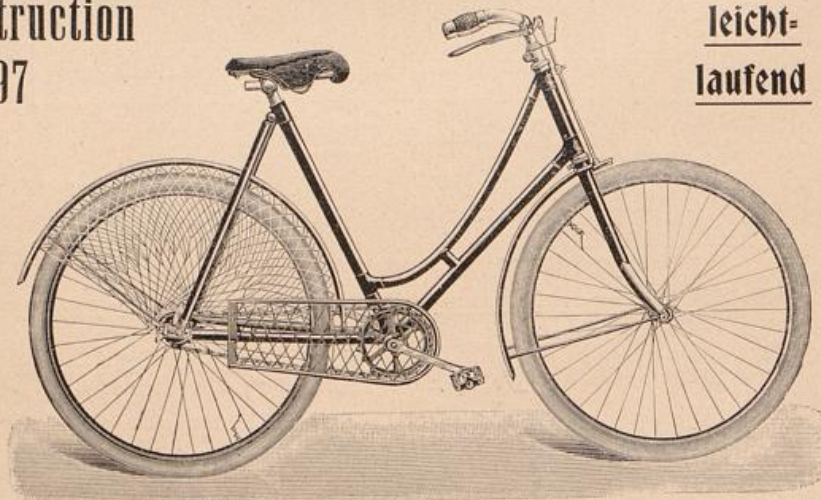
Ehrenvolle Anerkennungen Sr. Maj. Kaisers Wilhelms II.

Lager von Photographien sämtlicher Dampfer des Nordd. Lloyd in Bremen, von Seestücken, sowie von Segelschiffen unter vollen Segeln, Ansichten von Bremen und Bremerhaven, dem neuen Geestemünder Fischereihafen, Fischdampfern in See etc. etc.

**Neuconstruction**  
**1897**

**leicht-**  
**laufend**

**hoch-**  
**modern**  
**dauerhaft**  
**elegant.**



**Nähmaschinenfabrik u. Eisengiesserei Act.-Ges.**

vorm. H. Koch & Co., Bielefeld.

Abth. III: Fahrräder.



Nun, meine liebe Luise? — Begreifst Du jetzt, warum wir alle so gern wollten, dass Du auch „Adler“ solltest fahren?

**Adler Fahrradwerke** vorm. **Heinrich Kleyer**  
Frankfurt am Main.

# Triumph

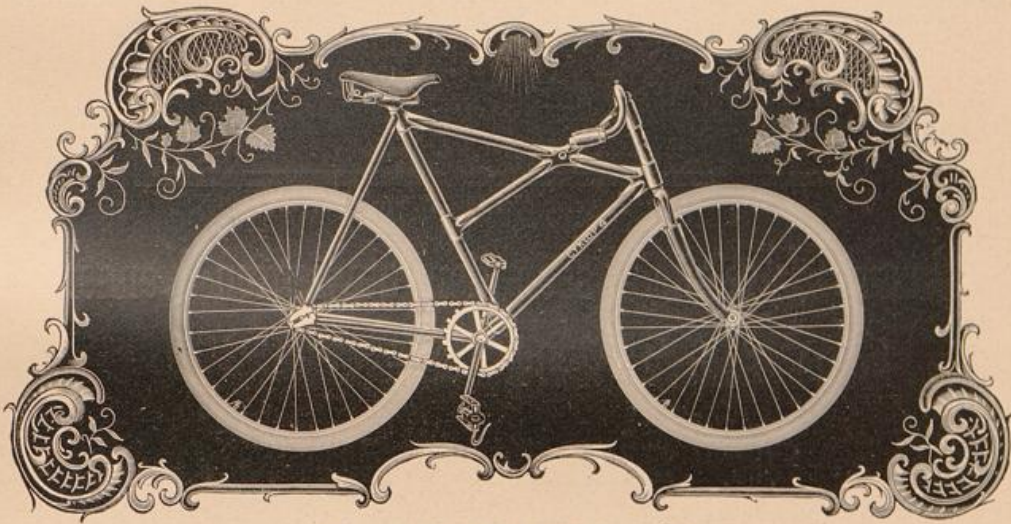


**DEUTSCHE TRIUMPH-FAHRRAD-WERKE**  
**AKTIEN-GESELLSCHAFT, NÜRNBERG**  
(TRIUMPH CYCLE COMPANY LIMITED, COVENTRY (ENGLAND))



*Solid.*

*Elegant.*



D. R. G.-M. Cyclop IV.  
Kreuzrahmen.

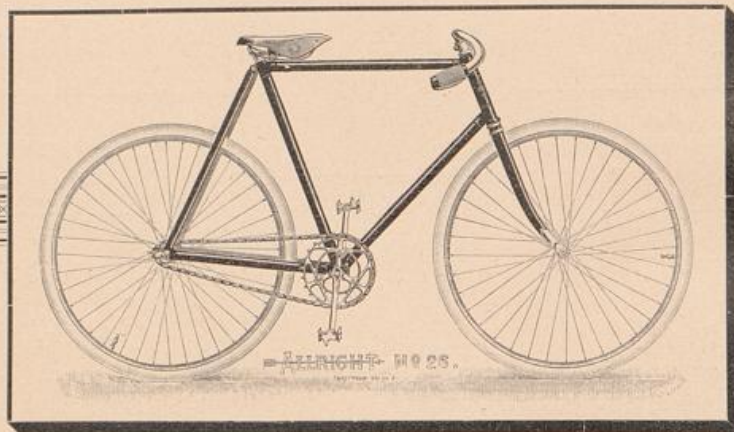
*Leicht.*

*Perfect.*

Das  
Vollkommenste der Velo-Technik  
sind

**Cyclop-Räder.**

*Allright*



Unsere Modelle lassen den gewiegten Kennern  
keine andere Wahl, —  
als sie zu kaufen.

Preisliste frei.

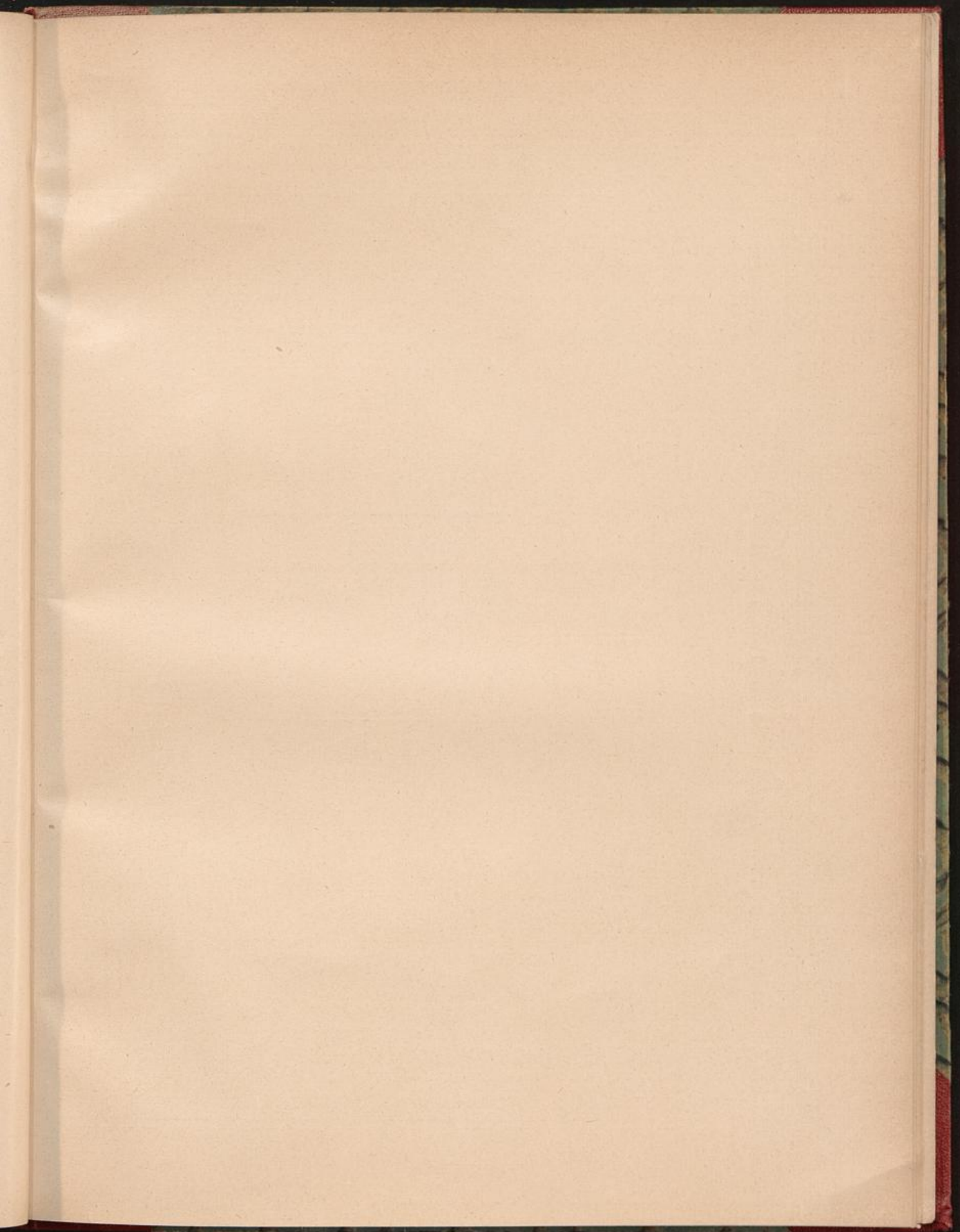


Vertreter überall.

**Allright-Fahrradwerke Georg Sorge & Co.**  
**Köln-Lindenthal.**

Fabriken:

Freiligrathstrasse 31 A - 35 und Neuenhöferweg.



# ROLAND- RÄDER.

Die Räder

ROLAND-

zeigen jetzt Ver-  
besserungen,



für 1897

RÄDER

welche Andere 1898  
zeigen möchten.

**Repräsentieren die feinste Marke.**

Wir leiten, Andere folgen!

Bremer Fahrradfabrik G. m. b. H., Snowman & Co.,

BREMEN

**Räder, welche Zufriedenheit erwerben,**

Welche **nicht** in Unordnung geraten  
Oder Reparaturen bedürfen  
Welche dem Fahrer gefallen

sind  
**ROLAND-RÄDER**

„Die Leichtlaufenden“.

Leicht \* Graziös \* Stabil

Auf wissenschaftlicher Basis gebaut.

Man verlange Cataloge.

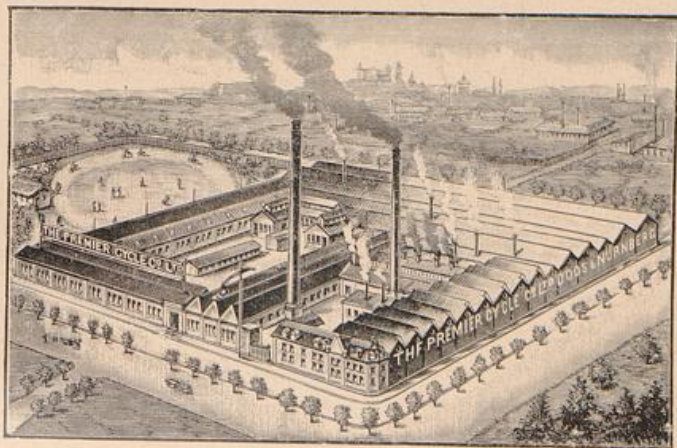
**Bremer Fahrrad-Fabrik G. m. b. H.**

• • • Snowman & Co. • • •

**BREMEN.**



# The Premier Cycle Co. Ltd.



DOOS b. Nürnberg, BERLIN O. 27.,  
EGER in Böhmen.

Actien-Capital  $\Leftarrow$   
 $\Rightarrow$  14 Millionen Mark.



*Kretzschmar's*

# Attila

*Fahrräder sind ein  
altbewährtes erst-  
klassiges Fabrikat,  
geniessen Weltruf  
und werden daher  
auch nur von besse-  
ren Händlern ge-  
führt.*

Attila - Fahrrad - Werke

*E. Kretzschmar & Co.*

Dresden-Löbtau. Teplitz i. B. Budapest.

Gegründet 1876.

FAHRRADFELGEN - FABRIK.



# MATCHLESS

## FAHRRÄDER

Qualität & Façon } **Erstklassig!**

### CARL RISSMANN, HANNOVER.

ALLIANCE = FAHRRADWERKE GEORG ZÖLLER & CO. MAGDEBURG.



18

97

ELEGANT • LEICHTFAHREND • DAUERHAFT

**Wolf's Radfahrer-Karten von Deutschland.**

**Preise:**

Nr. I, X, XI  
à Mark 1.—

**Auf Leinwand:**

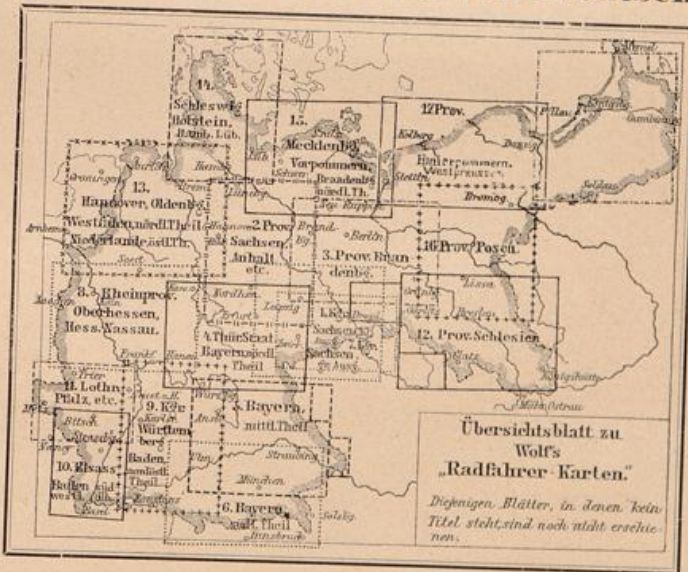
in Decke

à Mark 1.50,

in durchsichtigem

Celluloid-Futteral

à M. 2.—



**Preise:**

Nr. II—IX,

XII—XVII

à Mark 1.50

**Auf Leinwand:**

in Decke

à Mark 2.50,

in durchsichtigem

Celluloid-Futteral

à Mark 3.—

Verlag von Guillermo Levien in Leipzig.

Durch alle Buchhandlungen zu beziehen!

Weser-Fahrradwerke, Bremen,

FINCKE & CO

Schleifmühle 2 u. Am Dobben.

5 Minuten vom Bahnhof  
und in unmittelbarer Nähe der Rennbahn gelegen.

FERNSPRECHER No. 1408.

FERNSPRECHER No. 1408.

En gros **FAHRRÄDER** En détail

Marke „Weser“.

Silberne Medaille Oldenburg  
1895.



Ehren-Diplom, Goldene Medaille  
Bremen 1895.

Vernickelung und Emaillirung.

Ausführung sämtlicher Reparaturen.

Eigene Renn- bzw. Uebungsbahn.

Eigene 230 qm grosse Fahrbahn.

Gründer der Hülfstationen



„All Heil“ für Radfahrer.

Weser-Fahrradwerke, Bremen,

FINCKE & CO

Fahren

Sie

Mannheim, Laden O. 55

Karl Kircher & Co.

Superbe - Fahrradwerke.

nur

Superbe.

Regina-Fahrrad-Werke  
gegründet 1888

Carl Wolf Söhne, Zwickau

früher Emil Lauckner Nachf., Dresden.

Wir empfehlen:  
**Regina-Fahrräder**  
neuester, vorzüglichster Construction aus bestem Material unter weitgehendster  
Garantie. — Elegant. — Zuverlässig. — Schnell. — Letzte. — Neuheit:  
**Abnehmbare Sattelstütze**, D. G. M. Nr. 70 745.  
Bester Schutz gegen Diebstahl und unzureichenden Gebrauch.  
Zahlungsfähige Wiederverkäufer werden gesucht.



## Radfahrer

achtet auf die nebenstehende  
Gesetzlich geschützte Marke,  
welche das

# Beste Fahrrad für 1897

trägt.

## Meteor-Fahrrad-Werke, Graz.

Centrale: Graz II, Schönaugasse 48 H.  
Filialfabrik: Wien XI, Eugengasse 5.



\*  
**Dauerhaft!**

☀  
Solide  
Arbeit!



\*  
**Elegant!**

☀  
Bestes  
Material!

**"SCHLADITZ"**

— Räder —

gehören zu den besten und solidesten  
Marken.

Sports-Ausstellung Münster 1896: Goldene Medaille. — Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896: Höchste Auszeichnung für Fahrräder.

Präzisions-Stahlkugel-Lager

D. R. G. M. No. 34773.

# REGENT

ist die

**Lieblingsmarke  
erfahrener  
Radfahrer.**

Diebessichere Abstellvorrichtung.  
D. R. G. M. No. 52604.

**Regent-Fahrrad-Werke**  
W. Stutznäcker, Dortmund.

— Man verlange Preististe! —

Die erste Fahrt

auf dem

## Corso-Rade

beweist jedem Kenner

**die unübertroffene Construction,**  
das tadellose Material,  
die Präzisionsarbeit  
**dieses Rades.**

Diese Eigenschaften brachten Sieg auf Sieg in allen Rennen.

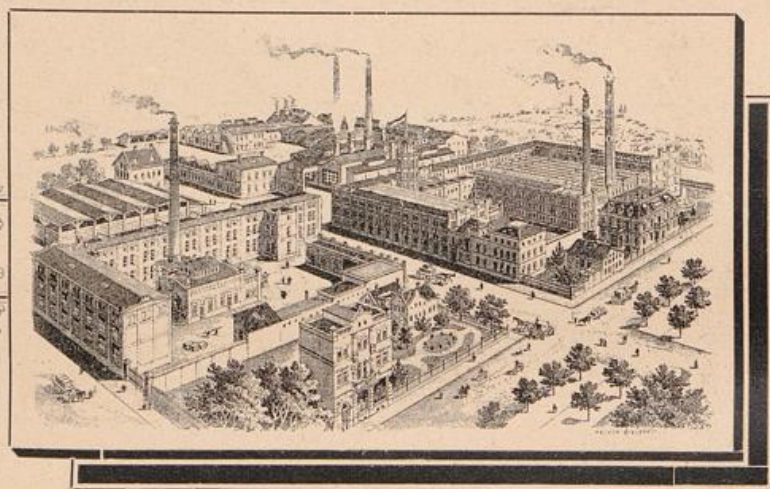
### Corso-Fahrrad-Werke

BERLIN N. Prenzlauer Allee 36.

General-Vertreter: Wilhelm Hartje, Bremen.

# Dürkopp's Diana-Fahrräder

sind allen voran!



Grösstes deutsches Etablissement der Fahrradbranche.

4000 Arbeiter.

Jahresproduktion 50 000 Fahrräder.

Bielefelder Maschinen-Fabrik

vormals

**Dürkopp & Co., Bielefeld.**

SCHUTZ

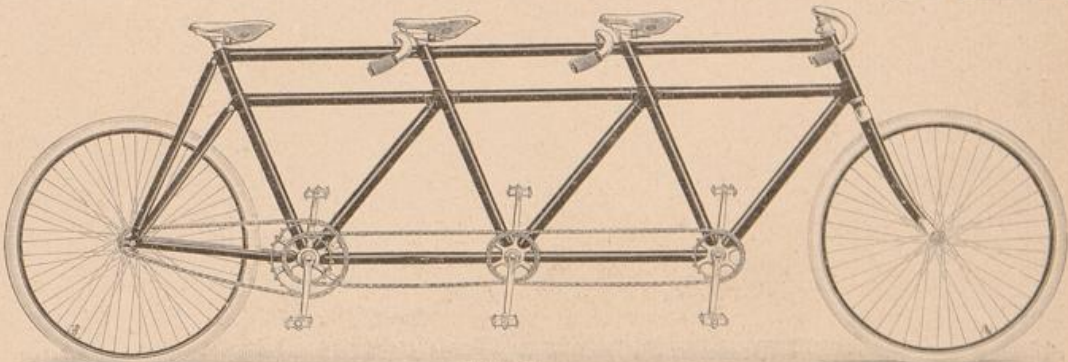


MARKE.

# Ernst Kuhlmann & Co.

Panther-Fahrrad-Werke

MAGDEBURG-S.



## Panther-Fahrräder

Sicher und  
Schnell.



Vorzüglich  
bewährt  
auf Rennbahn  
u. Landstrasse.



Freiherr Carl von Drais, Erfinder der Draisine.

Die in diesem Jahre zum ersten Male in Handel gekommenen

## „Drais“-Räder

überraschten durch ihren leichten, schnellen Lauf, durch Schönheit in der Form, durch ihre höchste Eleganz, befriedigten ihre Besitzerinnen und Besitzer in vollem Maße.

Jeder Händler mit „Drais“-Räder erzielte angenehmsten Verkehr mit der Kundschaft und angenehmen Nutzen. Wiederverkäufer, die sich in ihrem eigenen Interesse mit

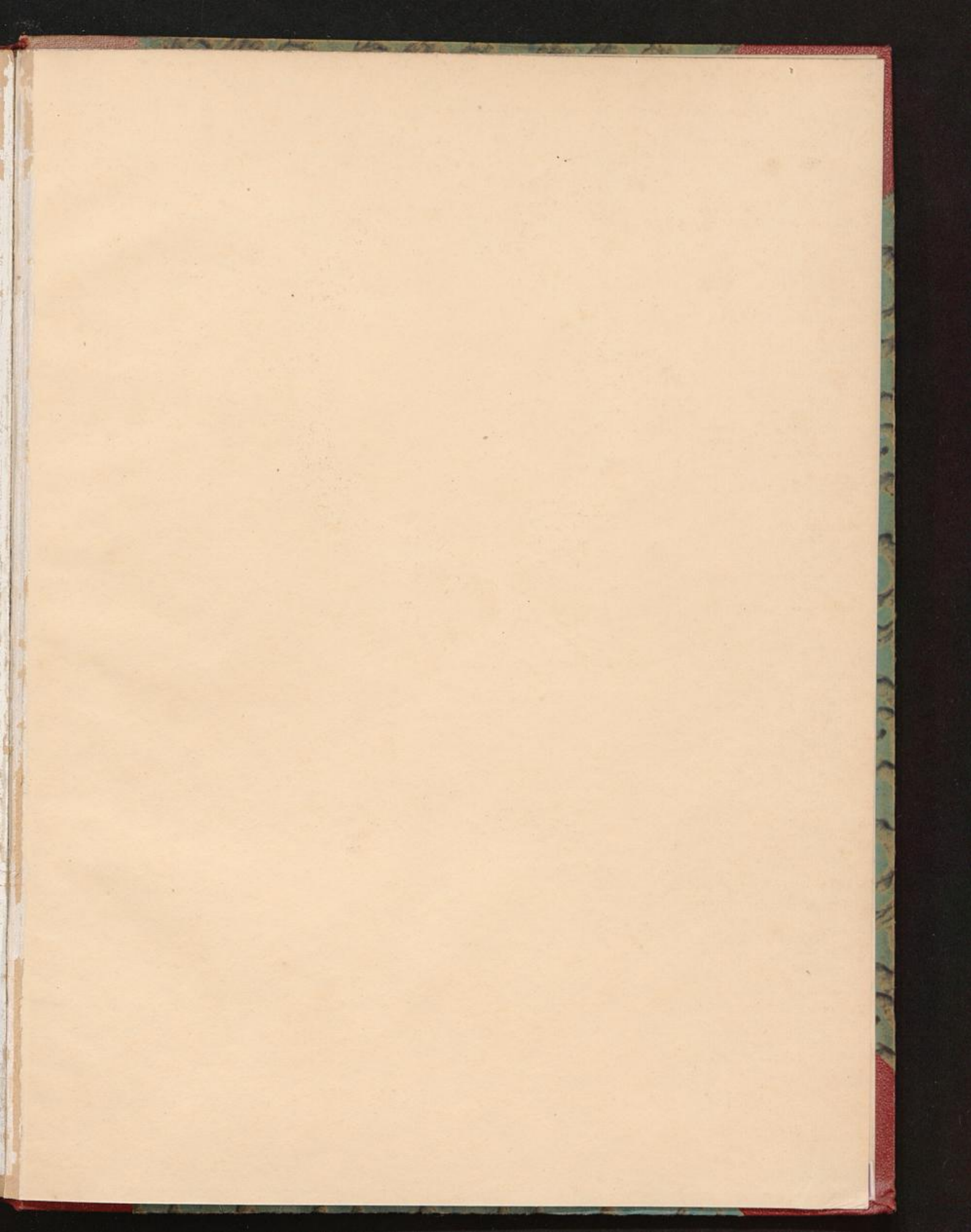
## „Drais“-Rädern

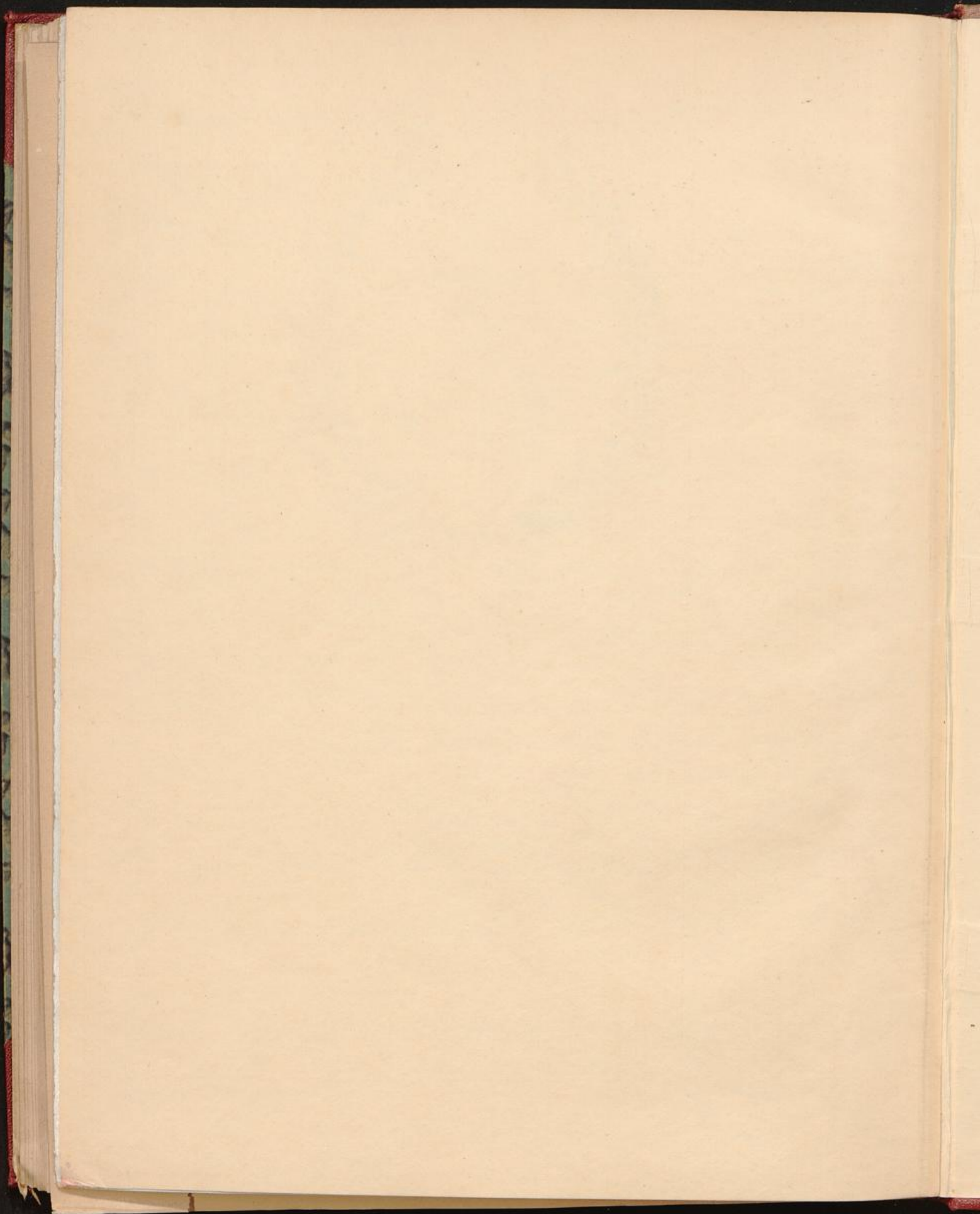
befassen wollen, sind eingeladen, sich frühzeitig mit

## „Drais“-Rädern

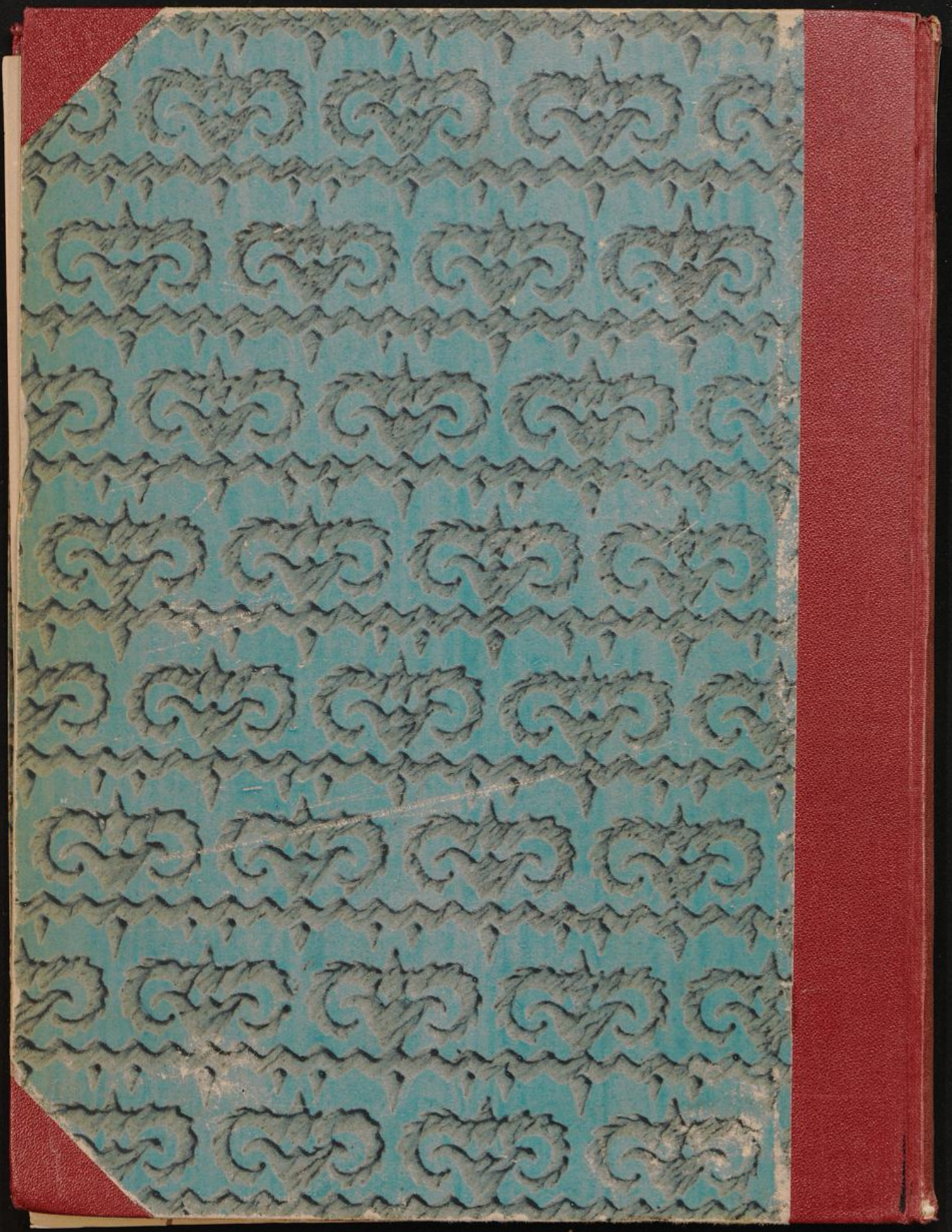
zu decken. Cataloge zu Diensten.

„Drais“-Fahrradwerke G. m. b. H., Waldhof-Mannheim.





RUDOLF JÄGER  
BREMEN  
KONTORSTRASSE 24



Jell-Schiff des Deutschen Handelsverbundes 1897

Brem.b.1530