

Objektyp: **Issue**

Zeitschrift: **Schweizer Sportblatt**

Band (Jahr): **3 (1900)**

Heft 10

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Schweizer Sportblatt

Organ zur Pflege schweizerischen Sportlebens.

Rad- und Motorwagen-Fahren, Wasserfahren (Segel-, Ruder- und Pontonfahren), Fussball, Lawn Tennis, Reiten, Schwimmen, Eis- und Schneesport, Fechten, Athletik, Armbrust- und Flobertschessen, Amateurphotographie etc.

Redaktion: J. ENDERLI, JEAN ENDERLI, jgr., stud. jur.

Abonnementspreis:		Erscheint wöchentlich, je Mittwoch abends.		Insertionspreis:	
Für die ganze Schweiz:		Redaktion, Gessnerallee 40, Zürich I.		Einspaltige Petitzeile oder deren Raum 25 Cts.	
6 Monate	2, 50 Franken.	Verlag und Administration, Alnashausstrasse 5 & 7, Zürich II.		Reklamen unter dem Titel: „Ohne Verantwortlichkeit der Redaktion“, per Zeile 40	
12 „ „ „ „ „	5. „	Redaktion: Telefonnr. 3208. Telegramm-Adresse: Sportblatt Zürich. Expedition: Telefonnr. 4655.		Jahresaufträge spezielle Berechnung.	
Ins Ausland: Zuschlag des Portos.					
Abonnementsbestellungen nehmen alle Postämter des In- und Auslandes entgegen.					

Offizielles Vereinsorgan des Ostschweizer Radfahrer-Bundes.



Mitteilung an aus der Central-Komitee-Sitzung vom 4. März 1900 im Gasthof zur Sonne in Gopau.

Anwesend: Kreis, Muegger, Wartenweiler, Meyer, vom T. C. Wohlwend.
In Anwesenheit des Redaktors unseres Verbandsorgans, Herrn Enderli, eröffnet das Präsidium die Sitzung mit Bekanntgabe der Traktanden. Es wird vorerst eine Angelegenheit betreffend unseres Verbandsorgans zur Erledigung gebracht und beschlossen, der Delegiertenversammlung begünstigte Anträge zu unterbreiten.
Die Kassarechnung resp. der Kassa-Abschluss wird vom Kassier Rüegg-Keller verlesen und zeigt einen Ueberschuss von Fr. 240.—.
Zur Aufnahme in den O. R. B. haben sich folgende Sektionen angemeldet und sind in den Verband aufgenommen worden:

**Selo-Club Adorf,
Freie Radler, Nieder-Uzwil,
Arbeiter-Radfahrer-Club Rorschach,
Selo-Club Romanshorn,
Selo-Club Wattwil.**

Austrittsgesuche reichten ein die Sektionen Wyl und Amriswil, welchen entprochen werden musste. Die diesjährige Delegiertenversammlung wurde auf Sonntag, den 1. April festgelegt und als Ort der Abhaltung Wädli bestimmt. Die Verammlung wird pünktlich 12 Uhr genannten Tages beginnen und das Lokal wird im „Schweizer Sportblatt“ bekannt gegeben werden.

Die Erstellung eines Mitglieder-Verzeichnisses wird zum Beschluss erhoben, die Art und Weise derselben der Delegiertenversammlung unterbreitet, ebenso ein Besuch des Selo-Club Frauenfeld, dessen Fahnenweihe betreffend.

In der allgemeinen Umfrage wird noch die Grenzfrage einlässlich besprochen und empfiehlt das unterdessen eingetroffene Ehrenmitglied Hr. Wyder Schritte zu thun, um den bestehenden langjährigen Grenzschwierigkeiten namentlich mit Seltewald ein Ende zu machen, resp. eine Erleichterung, wie sie bereits andere Verbände der Schweiz haben, zu erzielen.

Schluss der Sitzung 5 1/2 Uhr. Wohl selten hat sich ein Radlerperz mehr auf das Erscheinen des heutigen Bruders, des Dampfprosses, gestreut wie heute, hatte Gott Pluvius das erstlich schlechteste Radlerwetter für die Zusammenkunft des C. R. gefandt. Es wird von mir deshalb doppelt der Hoffnung Raum gegeben, dass an der Delegiertenversammlung freundliche Sonnenblinde uns beschienen sein mögen.

Der C. R. B. Affnar.

Selo-Club Uzwil.

In der diesjährigen Hauptversammlung wurde die Kommission folgendermaßen konstituiert:

Präsident: Dr. med. Maudsl.
Vize-Präs., Fahrwart: S. Sprenger;
Affnar: G. Meyer;
Kassier: B. Pfister;
Beisitzer: G. Raschli.

Vereins-Mitteilungen.

Radfahrer-Union Zürich.

Wir laden hienmit unsere werten Mitglieder zu der Sonntag, den 11. März, nachm. 1/2 Uhr, im Clublokal „Rothhof“ Zürich III (Rothwandsstrasse) stattfindenden Generalversammlung höflichst ein.

Traktanden:

1. Verlesen des Protokolls der Monatsversammlung vom 7. Februar.
2. Eintritt. — Austritt.
3. Rechnungsablage.
4. Verlesen des Jahresberichts pro 1899.
5. Antrag betr. partielle Statuten-Revision: zu § 6: Ein Mitglied kann durch Beschluss des Vorstandes ausgeschlossen werden wegen zc.
6. Wahl des Vorstandes und der Rechnungsrevisoren.
7. Bepflichtung des Tourenwettfahrens pro 1900.

8. Bepflichtung über das Verhältnis der Radfahrer-Union zum Verband stadtzürcherischer Radfahrer-vereine.
9. Diverses.
Die Wichtigkeit der Traktanden erfordert zahlreichen und pünktliches Erscheinen aller Mitglieder. Der Vorstand.

Segel-Club Zürich.

Der Zürcher Segelclub hat in seiner letzten Generalversammlung den Vorstand für das Jahr 1900 folgendermaßen bestellt:
Präsident: Herr W. Schwyzer.
Affnar: Herr S. Meyer.
Dassitor: Herr E. Meyer.
2. Segelschiff u. Materialverw.: Herr C. Pfenniger.
1. Segelschiff: Herr H. Meyer.
Die Boote werden voraussichtlich anfangs dieses Monats wieder ins Wasser kommen, mit welchem Zeitpunkt dann die offizielle Segelsaison beginnt.

Delosport.

— Die neue Radfahrer in Paris.
Mit 1. Mai tritt in Paris eine neue Radfahrer-Verordnung in Kraft. Jeder Radfahrer hat ein auf 4 Jahre gültiges Identitäts-Certificat zu lösen, aus welchem der genaue Name und die Adresse des Besitzers zu ersehen sind. Ein nicht mehr brauchbares Certificat kann im Steueramt durch ein neues ersetzt werden, nachdem der Bicyclelist seine Identität nachgewiesen hat und wenn auf der zu erlegenden Karte neben dem Antestempel Name und Adresse noch zu lesen sind. Radfahrer, welche diese Legitimation verloren haben, erhalten gratis eine neue ausgestellt, wenn sie innerhalb zweier Tage den Verlust nicht Angebe über die nähere Umstände angeben. Erfolgt innerhalb dieses festgesetzten Zeits keine Angabe, bereitete, geriet sie mit dem Befehliger zwischen der Zahlung einer Nachtragsgeld, verhalten, um ein neues Certificat zu erhalten. Wer nicht mehr im Besitz seines Adress ist, hat innerhalb eines halben Monats unter Angabe seiner bisherigen Legitimation hiervon Meldung zu machen. Wird diese Frist verabsäumt, so bleibt der Betreffende für das folgende Jahr auf der Steuerliste.

— Aus dem Gerichtssaal.
Eine interessante Grottofrage wird demnächst ein deutsches Gericht beschäftigen. Die Cembra des Journalisten S. hat sich gegen Unfall beim Radfahren verschick. Als sie an einem Samstagsmorgen auf dem Rad unterwegs war, wurde sie von einem Radfahrer angefahren und auf dem Kopf geschlagen. Sie wurde schwer verletzt und musste ins Krankenhaus gebracht werden. Der Radfahrer wurde verhaftet und steht nun vor Gericht. Die Angeklagte verlangt eine hohe Entschädigung. Der Richter wird sich mit der Frage befassen, ob der Radfahrer für den Unfall haftbar ist, obwohl er sich selbst schuldete.

— Ist der Hinterrad ein Landesschäfer?
Im „Berliner Tagblatt“ lesen wir: Die Gebrüder A. und S. Lorenz machten am 20. August v. J. auf ihrem Tandem eine Spazierfahrt und kamen dabei auch durch die Luisenstraße, welche in der neuesten Polizeiverordnung für das Zweirad gesperrt ist. Beide wurden angehalten und in Strafe genommen. Während A. Lorenz, der bei der Fahrt den Vorderste innehatte, die Strafe ohne Weiteres bezahlte, erhob dessen Bruder Widerspruch mit der Behauptung, dass er als Vorderradfahrer auf der Lenkstange des Hinterrades gar keinen Einfluss hatte, und dass ihm auch das Verbot des Befahrens der Luisenstraße mit dem Zweirad nicht bekannt gewesen sei. Das Schöffengericht bestätigte aber das Strafmandat, und die eingelegte Strafkammer des Landgerichts verwarf die angelegte Berufung mit der Begründung, dass beide Brüder in gewolltem Zusammenwirken die Luisenstraße befahren haben.

und dass daher jeder derselben für die begangene Uebertretung gleich verantwortlich sei. Den gleichen Misserfolg hatte S. Lorenz mit der gegen das Berufungsurteil eingelegten Revision. Der Strafgericht des Kammergerichts erkannte auf Zurückweisung derselben, da die Feststellung des Vorderreiters von Rechtsirrtum frei sei, und das Nichtwissen vom Fahrverbot eine Unkenntnis des Gesetzes darstelle, welche von der Befragung nicht befreie.

— Der Kongress der Internationalen Cyclist's Association in Paris.
In Ergänzung unserer Telegramme in letzter Nummer unseres Blattes geben wir heute einen Bericht über die Verhandlungen „in extenso“ wieder.

Der Kongress der I. C. A.
wurde am Sonnabend unter ziemlich zahlreicher Beteiligung im Hotel de Russie in Paris eröffnet. Anwesend, bezw. vertreten waren folgende Verbände: National Cyclists Union (England); Ligue Véloéipédique Belge; Nederlandse Wielrijders-Union (Holland); Union Cycliste Suisse durch Mr. Champton; Union Véloéipédique de France; Dansk Bicycle Club (Norwegen); Canadian Wheelmen Association; Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques; Unione Velocipedistica Italiana; League of American Wheelmen. Als Schriftführer fungierte Mr. Sturmen. Die Teilnahme der L. A. W. erregte einiges Befremden, das auch in der Verammlung Ausdruck fand. Der Vorsitzende erklärte jedoch, die L. A. W. an der Teilnahme der Verammlung nicht hindern zu können, da der I. C. A. bisher keinerlei offizielle Mitteilungen über den Rücktritt der alten amerikanischen Vereinigung, gegangen sei. Aus demselben Grunde wurde auch Mr. Blauod, der Vertreter der amerikanischen National Cyclists Association, nicht zugelassen, da er keine genügenden Beweise über den Rücktritt der L. A. W. vorlegen konnte; es wurde vielmehr beschlossen, sofort an die L. A. W. zu telegraphieren und die Beratung bis zum Eintreffen der telegraphischen Antwort aufzuschieben. Auch Herr Gärtner, der angeblich als Vertreter einer Anzahl deutscher Rennbahnen zur Teilnahme an den Verhandlungen erschienen war, wurde nicht zugelassen. Dasselbe Schicksal traf die Herren Emms und Jijffer vom Niederländischen Wielrijders-Bond. Im übrigen wären von interessanten Beschlüssen des ersten Tages noch folgende zu erwähnen: Der Gewinner einer Weltmeisterschaft, gleichviel ob Amateur- oder Berufsfahrer, ist bei Strafe der Disqualifikation gehalten, unter allen Umständen das Entscheidungsmacht zu fassen. Für die Weltmeisterschaften sollen in Zukunft nur noch Medaillen gegeben werden, dem leitenden Verband e soll es jedoch freigestellt bleiben, außerdem auch noch Geldpreise zu bewilligen, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass er sie aus seiner eigenen Tasche bezahlt. Der zweite Tag brachte zunächst die Entscheidung über die amerikanische Streitfrage, indem die National Cycling Association als offizielle Vertretung des amerikanischen Sports erklärt wurde, nachdem die L. A. W. sich telegraphisch für tot erklärt hatte. Mr. Sturmen wollte sich aber trotzdem noch nicht zufrieden geben und brachte im Verein mit seinem Landsmann Mr. Britten den Antrag ein, dass die L. A. W., obgleich sie die Uebernahme des amerikanischen Sports aufgegeben habe, gleichwohl Mitglied der I. C. A. bleibe und dass die amerikanischen Fahrer in der gleichen Weise behandelt werden sollten, wie die deutschen. Dieser Antrag wurde jedoch mit sechs gegen fünf Stimmen abgelehnt. Unmittelbar darauf wurde ein Antrag von Arnold angenommen, durch den die L. A. W. von der I. C. A. ausgeschlossen und die N. C. A. als Vertreterin des amerikanischen Sports anerkannt wurde. Der Herr Blauod, der Vertreter der N. C. A., plüßig nach London abzureisen war, so konnte er an den Verhandlungen nicht persönlich teilnehmen. Seine Stelle wurde von dem mit ausreichender Vollmacht versehenen Herrn Viktor Bremer eingenommen. Der Eintritt des französischen Journalisten in die Verhandlungen scheint Herrn Sturmen arg verdorben zu haben, was allerdings bei der heftigen Gegenwehr, die seit Jahr und Tag zwischen beiden besteht, nicht Wunder nehmen darf. Es kam daher schon beim nächsten Antrage zu heftigen Differenzen. Es handelte sich darum, eine neue Bestimmung zu schaffen, nach welcher in Zukunft jedes Land nur durch zwei Stimmen, eine für Berufsfahrer und eine für Amateure, vertreten sein sollte, man wollte auf diese Weise die Uebermacht Großbritannien's brechen, das bisher je zwei Vertreter für England, Schottland und

Irland stellte, und dadurch natürlich numerisch bedeutend im Vorteil war. Als Mr. Sturmen sah, dass dieser Antrag alle Aussicht hatte, angenommen zu werden, erhob er sich und verließ die Verammlung mit der Erklärung, dass er die Förderung seines Landes nicht zum zweiten Male mit ansehen wolle. Darüber große Aufregung, die zunächst dadurch beschwichtigt wurde, dass auf Antrag eines Mitgliedes eine Frühstückspause eintrat. Nach Wiedereröffnung der Verammlung um 2 Uhr nachmittags teilten Mr. Sturmen und sein Landsmann, Mr. Britten, den Antrag wurde daher zunächst von der Tagesordnung abgelehnt und für die nächste Sitzung referiert, um den fehlenden Delegierten Gelegenheit zu geben, ihre Stimmen zur Geltung zu bringen. Gleich darauf wurde ein von Moni, de Velefeler beantragter Tadelssortum mit allen gegen eine Stimme angenommen, durch welches Mr. Sturmen das Mitglied der Verammlung ausgedrückt wurde, weil er als Sekretär der I. C. A. seinen Posten und die Verammlung vor Schluss der Verhandlungen verlassen habe. Ein Antrag Italiens, die Mitteilungen und englischer Sprache herauszugeben, wurde ebenfalls angenommen. Für die amerikanischen Fahrer wird im Hinblick auf die Lösung des Konfliktes zwischen N. C. A. und L. A. W. eine allgemeine Amnestie ausgedrückt. Als dann wurde beschlossen, gegen Oiten eine neue außerordentliche Verammlung in Paris abzuhalten. Damit hatte der Kongress einstweilen ein Ende. Was bei den späteren Verhandlungen herauskommen wird, muss die Zeit lehren.

— Herr Sturmen
ist, wie man sich denken kann, nicht wenig aufgeregt über den Verlauf des letzten Kongresses der I. C. A.; im besondern soll er es schmerzlich empfinden, dass nach seinem eventuellen Auscheiden aus der I. C. A. die Amateure keinen nennenswerten Rückhalt mehr in dem internationalen Verbands haben würden. Es erscheint daher nicht ausgeschlossen, dass von England aus Versuche gemacht werden, eine neue I. C. A. für Amateure zu gründen. Ein Bedürfnis dafür vermögen wir allerdings kaum anzuerkennen.

— Die Union Véloéipédique de France
hat ihre großen Rennen der kommenden Saison nunmehr wie folgt festgelegt. Großer Preis der U. V. F. (2000 m) am 1. Juli, Großer Preis der U. V. F. (100 km) 23. September, Meisterfahrt von Frankreich für Steher (100 km) 22. Juli. Außerdem gibt die Union neuerdings wieder eine neue Klasseneinteilung der Rennfahrer heraus, die jedoch so oberflächlich ist und von so trauriger Kenntnis der sportlichen internationalen Form zeugt, dass wir sie nur der Kuriosität halber hier beifügen. Die Weisheit der Union gipfelt in folgenden Sätzen:

Extra-Klasse: Bald, Bourrilion, Jacquelin, Grogna, Tommaselli, Major Taylor, Meyers.
I. Klasse: Arend, Banker, Breitling, Brota, Tom Butler, Garmant, Charlo, Ghinn, Courbe, Dutroul, Cooper, Domain, Gorman, Gros, Gouglis, Houben, Raap Eben, Rier, Lambrechts, Rofant, Pariboy, Barbons, Baffini, Berberien, Botchedi, Protin, Mutant, Singaroff, Utiofskin, Franz Verheyen, van den Vorn, Valschewitsch, Otto Ziegler.
Die U. V. F. scheint sich die Ergebnisse des deutschen Wadrennippes sehr wenig verständnis zu haben. Sie scheint nicht zu wissen, dass Jacquelin, Grogna und Meyers im vergangenen Sommer wiederholt von Seidl, Arend, Huber und Bächner geschlagen wurden, sie scheint sogar Huber, Bächner und Seidl nicht einmal zu kennen, denn diese Namen fehlen ganz in der ersten Klasse, während sie zweifellos ebenso wie Arend in die Grotto-Klasse gehören; die Erfolge Grogna's und Meyers in der letzten Saison sind dagegen keineswegs so einwandfrei, um ihre Berechtigung für die Extra-Klasse weiteres darzutun.

— Die Vernehmung des Hades.
Der Winter hat die Erwartung manches Radfahrers getäuscht, der sich darauf gefreut hatte, auf der fest gefrorenen Landstraße die Reize einer Winter-tour öfters genießen zu können. Wer diese Reize einmal genossen hat, dem mag es verziehen werden, dass er sein Rad nicht in einen Zustand gebracht hat, der es vor den schädigenden Einflüssen von Staub und Ruhe schützt. Mit Ausnahme weniger Tage, bot der Winter nur durchwachte Landstraßen, die zu befahren wohl nicht zu den Sportfreunden gehört, und mit verdorrter Wiener Meist legt der Tourenfreund mit seinem Rad das Schicksal derer teilen, die es aus Nachlässigkeit

für die Dauer des Winters auf die Seite gestellt haben, ohne es vorher gründlich gereinigt und vor Staub geschützt aufbewahrt zu haben.

Vom Staub blind gemordene Rahmen und Mittelteile, ein schlaff geordneter Gummireifen, durch Öl und Staub verklebte Lager, so daß an ein „Spielen“ der Räder natürlich nicht mehr zu denken ist, das ist ungefähr das Bild, welches ein vernachlässigtes Rad bietet.

Da gibt es kein anderes Mittel, als eine gründliche Reinigung, die ihren Anfang damit nimmt, daß man das Rad ganz auseinander legt. Selbstverständlich bedarf es hierzu einer gewissen Kenntnis der Beschaffenheit desselben und der größten Aufmerksamkeit, damit man zuletzt nicht in die Lage kommt, die Einzelteile wieder zusammenzufügen. Bei den aus renommierten Fabriken stammenden Rädern sind selbst die Lager so eingerichtet, daß sie mühelos auseinandergenommen werden können, und jedem Rad wird eine Beschreibung der Einzelteile mitgegeben.

Die Lager, welche die empfindlichen Organe am Rade darstellen, beanspruchen auch die größte Sauberkeit; es ist erstaunlich, welche Menge feiner Staub sich in den Lagergehäusen festsetzt und dem Schmieröl verbindet, selbst wenn sie, wie es bei den neuen Rädern der Fall ist, durch Öl abgedichtet sind. Die Reinigung geschieht mit Petroleum, und zwar durch Einbringen auf der einen und Auslaufenlassen auf der anderen Seite, wenn man fürchtet die Lager nicht aus einander nehmen zu können. Eine intensiver Reinigung ermöglicht natürlich das Auseinandernehmen; man reinigt die Kugeln einzeln durch Abwischen mit Petroleum und Abwischen mit einem weichen Lappen. Schadhafte Kugeln ersetzt man am besten durch neue; sie können von den Fahrtrabakanten und -Banden nachgezogen werden. Falls ich es, einen etwa vorhandenen Anflug von Rost mit Schmirgelpapier entfernen zu wollen; will man dies erreichen, so kann es nur durch das allerdinge beschwerliche Abreiben mit einem Petroleumlappen geschehen. Die ebenfalls mit Petroleum gereinigten Stützringe drücke man zwischen lauwarmen Lappen oder Fließpapier aus.

Sehr häufig bietet das Entfernen von Mutter- und Schrauben der Stifte an den Pedalen Schwierigkeit. Man wende nicht gleich die äußerste Gewalt an, wodurch die Ranten der Mutter in Verletzung werden könnten; einige Tropfen Petroleum lösen oft den durch Rost oder Schmutz verursachten Widerstand binnen wenigen Minuten.

Die Kette, welche zuerst vom Rade abzunehmen ist, wird in eine Schüssel mit Petroleum gelegt und darin zuletzt mit einer alten Zahnbürste gründlich gereinigt. Eine Feder oder ein Glied für Glied gereinigt. Nach dem Abwaschen ist die Kette eingetaucht. Talc ist zu verwenden, erstens weil feste Fettsäuren den Gang erschweren, man also nicht über Schmiermittel von Salbenkonsistenz hinausgehen sollte, zweitens, weil tierische und pflanzliche Fette ranzig und dabei hart und dick werden, begünstigt schließlich auf Metalle einwirken. Mineralöle und -fette (Waseline-Öl und -Waseline) sind die besten Materialien. Je kleiner und feiner die zu fettenden Teile sind, um so dünner muß das Schmiermittel sein. Vlodetten können Del nicht gebrauchen, dagegen die Hüllen- oder Vordröckelketten. Wegen der Anwendung von Graphitpulver ist nichts einzuwenden, da es aber anzuwenden ist, nicht auf den Staub an eingetauchten Teilen festsetzt, nicht aber bei Anwendung von Graphit.

Mittelteil poliert man mit einem Biberlappen, eventuell unter Verwendung von Wiener Kalk, der sich indessen beim Reiben zwischen den Fingern nicht sandig anfühlen darf. Rost, der sich an den vernickelten Teilen nur bei äußerster Vernachlässigung zeigt, ist in der bereits früher bezeichneten Weise, nicht mit Schmirgelpapier zu entfernen.

Die Korrigierte an den Ventilen, welche durch den Sandstich dunkel werden, lassen sich leicht durch Abreiben mit Benzin reinigen.

Das Säubern des Rahmens geschieht mit einem reinen, weichen und trockenen Lappen oder besser noch mit einem weichen Tuch. Selbst fettge- trocknete Schlämme entferne man ohne Anwendung von Wasser oder Öl nur durch vorsichtiges Abwischen. Stellen, an denen das Email abgegriffen ist, kann man mit schwarzer Emailfarbe, welche überall in Geschäften käuflich ist, aufbessern.

Es bleibt schließlich noch die Beschreibung der Renovierung von Holzteilen übrig; die ihrer Wichtigkeit wegen vielfach angewandten Holzschlägler werden zweifeln beim Anbringen mit der Fuß- befestigung gestreift und bestm mit einem weichen, mit ein wenig Öl oder Talc leicht zu entfernen sind. Man schließt den Rad mit einem Glaspapier etwas ab und lackiert von Neuem mit dünnem, hellen Copalöl, eventuell auch nach dem Trocknen ein zweites Mal. Wie trage man den Lack zu die auf.

Uellberg im Schnee.

(E. Hm.)

Da Besuch eingetroffen war, hatte man etwas besser als sonst gestimmt und pflegte mit dem besten Willen der Unterhaltung. Zu Ehren der auswärtigen Gäste sprach man, was das so zu gehen pflegt, wiederholt und mit Nachdruck von den Vorgängen in Zürich; „man“ heißt in diesem Falle die anwesenden Zürcher, während die „fremden“ aus der ehrenwerten Grenzstadt Basel eher stillschweigend als aktiv an dem Gespräch teilnahmen. Aber man unterließ sich nicht, obwohl, sondern weil die Meinungen auseinandergingen. Widerspruch ist der beste Saure für die Konversation; siehe die Verhandlungen aller Parlamente der Welt.

„Das Schöne ist und bleibt halt doch der See“, meinte Zante Pauline in einem befehlenden Tone, womit an der Schwärze die Schwärze der Wälder mit seinem Akzent die unumstößliche Richtigkeit der Behauptung verrät.

Damit hatte sie aber den Widerspruchsgedacht Fröhliches, des Gymnasiums (recte: stud. hum.) —) empfindlich gerührt, so daß er mit dem Saße herauspflanzte, das Schöne und Beste in Zürich sei das Landesmuseum, der Geschichtspräsident hätte es selber gesagt. Allgemeines Gelächter war die Antwort, was Herr Fröhlich empfindlich zu ärgern schien; wenigstens trillerte er sich unversehens. Aber dem Spott hatte er den Weg geöffnet. „Das Großartigste ist die Straßenbahn“, warf Herr Bängli, der alte Produkt des

Die Gummireifen, welche man schon wegen der Behandlung der Räder mit Petroleum entfernt hat (Petroleum ist sehr leicht, erweicht Gummi), kontrolliert man noch auf ihre Dichtigkeit, indem man den Luftschlauch schwach aufpumpt und unter Wasser bringt; selbst die kleinsten Löcher verraten sich durch das Aufsteigen kleiner Luftbläschen, besonders wenn man den Ausstrich der Luft in der Hand feigert, daß man den Schlauch mit beiden Händen unter Wasser packt und durch eine Drehung der Räder nach der Mitte den zwischen den Händen befindlichen Schlauchteil verflüssigt, begibt, die darin befindliche Luft auf ein kurzes Stück zusammenbringt. Das gilt ein geschäftig, in der bereits früher (Jahrgang 1898 Nr. 24, 36, 34, Jahrgang 1899 Nr. 22, 24 des „Praktischen Wegweiser“) beschriebenen Weise.

Beim Zusammenlegen des Rades ist noch zu erwähnen, daß man die Schrauben nie mit großem Kraftaufwand anzieht, dadurch würde nur das Gewinde abgenutzt werden. Ein Luftschrauben der Mutter ohne Anstrengung bis zum Widerstand, schließlich ein kurzer, derber Ruck genügt vollkommen. Dafür mache man es sich zur Gewohnheit, alle Schrauben an den Rädern, der Steuerung, dem Sattel vor jeder Fahrt auf ihre Festigkeit zu prüfen.

Daß die gereinigten Räder, Kurbelbäume, Pedale und die Steuerung hinreichend geölt werden müssen, bedarf wohl keiner besonderen Erwähnung.

(Aus d. „Prakt. Wegweiser“, Würzburg.)

Althletik.

— Die öffentlichen Veranstaltungen in Paris im Jahre 1900.

Es wird also in Paris doch keine „olympischen Spiele“ geben. Denn wie dem Wiener Komitee von Generalkommissionär Desferrière, welches bereit zum ständigen Aufenthalt nach Paris übersiedelt ist, mitgeteilt wird, werden die staatlichen Veranstaltungen mit denen des Baron Coubertin fusioniert und führen den einheitlichen Titel „Concours Internationaux d'Exercices physiques et de Sports“. Die einzelnen Sportarten werden in Sektionen organisiert, deren jede ihr Präsidium und Komitee besitzt. Jede Sektion gibt ihr gesondertes Programm heraus. Bis jetzt haben vier Sektionen fertige Programme herausgegeben, von den übrigen liegen uns erst die Vorkursabzüge vor, aus denen wir die wichtigsten Daten mitteilen.

Von der Veranstaltung von Eislaufkonkurrenzen wird das Pariser Komitee absehen, die diesbezügliche Tätigkeit des Wiener Komitees wird infolge dessen entfallen, damit gleichzeitig oder falls eine der hervorragenden Chancen Wiens bei der Pariser Veranstaltung.

Von den athletischen Zweigen, vor allem von leichter Althletik, welche uns besonders interessieren, werden folgende Konkurrenzen den Amateuren offen stehen:

Geschlaufen über 100 m, 400 m, 800 m, 1500 m, 110 m und 400 m-Hürdenrennen, 2500 m-Steeple-Chase, Weit- und Hochsprung, Kugel- und Diskuswerfen (erste Gruppe), 4000 m-Steeple-Chase, 200 m und 600 m-Geschlaufen, Zwanzig- und Dreißig- (zweite Gruppe). Diese letzteren Konkurrenzen sind nicht so glänzend dotiert, wie die ersteren. Diese Items für leichte Althletik, deren erste Gruppe unter dem Titel „Championnat du monde“ veranstaltet wird, finden am 15., 17., 19. und 23. Juli statt, Rennungsbeginn ist bereits am 14. Juni. Preise sind Kunstobjekte im Werte zwischen 500 und 10 Fr. Einlag ist bei Handicap 2 Fr., bei Scratch-Stem 5 Fr., beim Championnat 10 Fr., bei Mannschaftskonkurrenzen 20 und 25 Fr.

Das Tennis findet vom 17. Juni bis zum 1. Juli und eventuell die folgenden Tage statt.

Konkurrenzen sind unter dem Titel „Championnat“: Single für Herren und Damen, Double für Herren und Damen und gemischtes Double, 1000 m Handicap (erster und zweiter Klasse) double und single für Herren und Damen und Handicap für gemischtes Spiel. Rennungsbeginn am 15. Mai.

Das Schwimmen, welches Wien besonders interessiert, gestaltet sich durch die früher erwähnte Fusionierung viel reichhaltiger, als dies bei olympischen Spielen der Fall gewesen wäre. Es werden veranstaltet: Geschwimmrenn über 1000 und 200 m, 1000 m Hürdenchwimmen über 200 m, 200 m-Staettenchwimmen (5 Schwimmer), Hindernischwimmen, Kugel- und Wasserball. Dann findet ein großes Dauerchwimmen über 4000 m in ihrem Sinne statt, offen für Amateure, und ein zweites für Profis. Die beiden letzteren finden am 26. August, die ersten am 12. August statt.

Die Vorkämpfe jedoch finden schon am 10. und 11. August der ersten Gruppe, am 23. August der zweiten Gruppe statt.

Saules mit derbisthemem Tone ein, (—, er ist abnormiert!) „Ist das halt Ihr noch nichts in der Welt gesehen.“ „Warum nicht gar?“ verlegte Onkel Jacques ärgertlich und Herr Vetter Sarajin aus Basel meinte, in dem Punkte dürfte Zürich seine Stadt haben, „abnormiert.“ „Später“ bemerkte Fraulein Jenny in ihrem hellen Alt, „das Schöne ist und bleibt die Tonhalle.“ „Wundern an einen Abendem“ warf die goldgebende Frau Mutter ein, wobei sie das jäh erröthende Jungfräulein bedeutungslos ansah, sobald es die blauen Augen niederhielt; ob aus holder Stille oder zur Befestigung der mütterlichen Deutung, blieb unentdeckt. Immerhin hatte man die Gewissheit erlangt, daß die Tonhalle unter Umständen für ein gewisses Alter und Geschlecht zu einer Art Einschluss werden könne, an das man unablässig zurückdenken muß, eben wenn man dazu das gehörige Alter und überdies ein so warmblondes Krautpaar hat, wie es bei Jungfrau Jenny von und zu Zürich dormalen der Fall ist.

„Was sollen uns See und alle Wälder samt Tonhalle und Polytechnikum ab? Polytechniker“ erklärte nun mein Freund, der Doktor S., „was hilft uns das alles, wenn wir nicht Lust schnappen und dabei das Vaterland grüßen können? Das Beste von Zürich ist sein Uellberg, vorausgesetzt, daß man ihn besucht.“ „Vaterland grüßen“ ist schon gesagt, meinte Herr Bängli pflichtig, worauf ihm G. einen seiner stets vorräthigen wäldchen Witz zuwarf.

„Der Doktor hat Recht“ rief Onkel Jacques mit dem Tone eines Predigers in das allgemeine Gelächter

Das Nationale Groß-Country Criterion.

Ein Todter am Ziel.

Am Sonntag fand in Genf das von unserer Kollegen, der „Zeitung sportive“, veranstaltete erste nationale Groß-Country-Rennen statt. Die Strecke maß 15,4 Km. Von 47 Angemeldeten erschienen alle am Start. Der Schnee machte das Laufen äußerst beschwerlich. Als erster langte an Jean Bonard vom Athletique-Club Carougeois in 1 Std. 18 Min 13¹/₂ Sek. 2. Tadel vom Athletique-Club genevois. 3. Magnin vom Athletique-Club genevois. Die Klassifizierung der Clubs ergab folgendes Resultat: 1. Athletique-Club genevois, 2. Club Sportif genevois, 3. Athletique-Club carougeois, 4. Katag. 1. Club athletique de Genève. 2. Athletique-Club genevois.

Seider ereignete sich bei dem Laufen ein höchst bedauerlicher Unglücksfall, der ein junges Menschenleben gefordert hat. Der junge Peter Baunetti vom Club athletique de Genève, der als achter dem Ziele bis auf 25 Meter nahe kam, stürzte plötzlich vor dem Ziel nieder und blieb infolge eines Arterienbruchs tot liegen. Auch die übrigen Teilnehmer kamen, wie durch eine sofort eingeleitete polizeiliche Untersuchung festgestellt wurde, in sehr erschöpftem Zustand und zum Teil mit Verletzungen am Ziel an. Der Polizeibericht fügt bei, daß das Publikum aus seinem Unwillen über die Veranlassung des Wettlaufes, die den Start trotz der heftigen Hitze und der starken Kälte gestatteten, sein Verhängnis gemacht habe.

Automobilismus.

— Amerikanische Automobile werden für das Rennen Bordeaux-Paris genannt, und zwar von der American Rapid Vehicle Company, des kaffam bekannten Pennington. Genannt haben die zwei bereit in America sich befindlichen hervorragendsten englischen Motorcyclisten C. B. Widdowson und Col. Garrett, sowie E. J. Pennington höchstpersönlich. Für Widdowson Automobile wurden angegeben 28 Pferdekräfte, Widdowson 600 Kg. An dieser Meldung dürfte etwas nicht stimmen. Entweder sind die Pferdekräfte zu hoch, oder ist das Gewicht zu niedrig angegeben. Das beste Verhältnis zwischen Kraft und Gewicht, das bisher jemals bei einem Automobile erzielt worden ist, weist der Wagen auf, den René de Knyff im Circuit du Sud-Ouest zu Siege steuerte. Dieser Wagen verfügte über 24 Pferdekräfte bei einem Gewicht von 550 Kg. Über 28 Pferdekräfte und 600 Kg. Waggengewicht, das scheint — echter Pennington zu sein.

— Nach amerikanisch.

In Newyork hat sich zur Ausbeutung der Pennington-Patente die „Anglo-American Rapid Vehicle Company“ gebildet. Voll eingezahltes Kapital: 75 Mill. Dollars. In einem Prospekt der neuen Gesellschaft heißt es:

„Die größte Motorwagen-Fabrik der Welt. Filialen: Newyork, Philadelphia, London, Paris, Mailand, Amsterdam, Moskau, Berlin und Wien. Präsident: Mr. S. Gibbs, Begründer der Motor-Industrie in America. Vizepräsident: Francis D. Carley, einer der Gründer der Standard Oil Co. Die Compagnie verfügt über mehrere Geschäftsfaktories und über einige hundert Patente, welche in allen Ländern der Welt, wo immer solche vorliegen, erworben. Zur Verfolgung von Patentverletzungen und für den Patentstreit überhaupt wurde die Summe von fünf Millionen Dollars (!) ausgeworfen. Zudem werden Informationen und Fingerzeige zur Auspflanzung von widerrechtlichen Patentverletzungen reichlich belohnt. (!!)

Die Compagnie will innerhalb der Preisgrenzen von 250 bis 5000 Dollars Motorwagen in reichster Auswahl herstellen. Unsere Motoren sind in allen Ländern geprüften (?) und wurden mit den höchsten Preisen prämiert. (Wo?) In unserer Niederlage in Newyork kann man alle Wagentypen sehen, vom kleinsten Dreirad an bis zu den größten, überaus gebauten Dreirädern, die 40 Personen Platz bieten. Außerdem Voltrettes, Victorias, Luxuswagen aller Art, große und kleine Omnibusse und Rennwagen. Wir sind nunmehr imstande, beaufs einer Agentur unserer Fabrikate in bisher noch nicht einbezogenen Ländern mit den besten Interessenten in Unterhandlungen zu treten. Unsere Adresse ist: Newyork, Office, 20, Broad-Street.“

Schrum, Schrum, Bum, Bum! Höher geht die amerikanische Kellame nimmer!

— Die Kilometer-Rekordfahre

im Park von St. Germain de Paris war seit einiger Zeit durch einen quersich die Straße geführten Schienenfahrweg ein 80-Kilometer-Tempo etwas anders geworden. So machte Becanais bei seinem letzten Motorcar-Rekordversuch beim Überqueren des Geleises einen ganz artigen Lauffprung, der nur durch einen Zufall ohne ernste Folgen für den tollkühnen Fahrer und sein Gefährt blieb. Jetzt soll das Geleise wieder

verschwinden, jedoch der Jagd nach Records kein Hindernis mehr im Wege sein wird.

— Ein Ueber gegen ein Automobil.

George Prater, ein Redakteur des „Belo“, hat mit Lemaire, dem bekannten Chauffeur, folgendes Match vereinbart: Prater startet zu Fuß gegen den von Lemaire gelenkten Rennwagen. Distanz 50 M. Stehender Start.

— Jirtus-Automobil.

Einem Jagdhalte zufolge steht ein amerikanischer Circusdirektor mit der Durpa Wg. Co., Peoria (Ill.), in Verhandlung, um alle seine Ziergasse und Transportwagen mit Motoren versehen zu lassen. Es wird nicht mehr lange dauern, schreibt baselische Blatt, und die Circusunternehmungen werden in ihren Aufzügen als Senationsnummern die Vorführung von — Fischen anpreisen.

— Kraftwagengecihwäg.

Mein Kraftwagen, wie ich meine Benzische Automobilgecihwäg getauft habe, bereitet mir heute nicht mehr das Vergnügen, wie in den ersten Tagen unseres Lebensmensins. Es will nämlich nichts mehr daran passieren, was ich nicht zu reparieren vermöchte. Unlängst fuhr ich in den Wald und auf der Rückreise nach der Stadt machte sich der schlechte Reel das Vergnügen, vor dem Hauptbahnhof stehen zu bleiben. Von allen Seiten eilten die Menschen in Massen herbei, die Zuschauerfüße liefen zu und allseitig wurde mit des stürke und ironische Beileid ausgesprochen. „Ist wieder oppis kaputt?“ meinte ein dicker Drofsentführer, dessen Nase der Farbe des verpufften Karburators ähnelte und: „Seider nicht!“, erwiderte ich, „Aber er geht doch nimmer.“

„Das liegt an der zu guten Ernährung, lieber Automobilist“, bemerkte ich und begann meinem Reifegefahren das in den Wäldchen trotz Wintels zu viel hineingelaufene Benzin abzusapfen, worauf er sich unter dem Surren der Menge, der ich meinen Dank für die mir bewiesene Aufmerksamkeit ausdrückte, wieder in Bewegung setzte.

Ja, ja, mein lieber Kraftwagen kann mich nicht mehr zagen. Jetzt ist er etwas, habe ich es gleich heraus und befehle ich ihm, damit meine Schmeichele

Wenn man dieses treffliche Fortbewegungsmittel, das Automobile, heute gerade in den Reihen derjenigen Leute, die es sich leisten könnten, noch nicht zu verbreitet ist, wie es von Gott und Rechtswegen sein müßte, so liegt das eben daran, daß die Herrschaften zu faul sind, sich mit dem aufsteigend so komplizierten, in Wirklichkeit aber so eminent einfachen Mechanismus vertraut zu machen und sich davor entstehen, einmal mitten in der Stadt vor hundert von Menschen unwillig zu ragen. — Das wäre „floodung“.

Zu dieser Freiheit und der leibigen Genuß kommt aber auch noch die Furcht. Allenfalls wird gelacht, man könne mit dem Automobil ein mal eine Benzingasexplosion erleben und nur noch als Fragment nach Hause kommen. — Die das glauben, sind natürlich diejenigen, die auch nicht die blasseste Ahnung von der ingenieur Konstruktoren haben, denn passiert einmal in dieser Hinsicht ein Malheur, könnte die Fahrt recht zumachen. — Eine Explosion der Benzingale ist vollständig ausgeschlossen, und nur möglich, wenn eine freilebende Handlung vorgenommen wird. — Selbst die fasslose Unkenntnis mit der Behandlung des Benzinmotors kann ihn nämlich nicht zum Zerplatzen bringen, weshalb sogar Kinder, die bei der Rettung aus dem Gefahrs in erster Linie beteiligt waren, ruhig seine Lenkung übernehmen mögen. Sie werden sich die Furcht nicht verlernen.

Das Frühjahr nähert sich, schönere Tage werden kommen und deshalb mache ich auf die „Kraftwagen“ aufmerksam. — In den Straßen der Stadt fahre ich nicht schnell, weil ich meine Winterräder fürspäher zu beschädigen nicht liebe, und draußen auf der Landstraße, weil hinter dem Reife, wo unsere hohe Obrigkeit die Gefährde der Menschen mit Paragraphen mildert, geniere ich niemanden von der Polizei mit der Geschwindigkeit meines Fahrfahrens, weil eben niemand von derselben da sein wird. —

Salt Woos Du etwas

Salt Woos Du viel,

Salt Woos an einem

Automobil

Die Kapitalität verlangt unbedingt, daß jeder Staatsbürger, der's kann, sich ein solches Fahrzeug anschafft, damit die verschleierten in Deutschland erlassenen Polizeiverordnungen nicht in ganzen Länderstrichen völlig gegenstandslos werden, denn es ist Thatsache, daß in manchen Gegenden bereits Verordnungen gegen die „Lärmdrohnen“ existieren, wo noch gar keine Selbstfahrer vorhanden sind. Das kommt aber nur daher, weil die hohe Obrigkeit im deutschen Reich gewohnt ist, mit dem — Fortschritt zu gehen.

J. S. Müller-Serfurth.

Rudern.

— Zugern. In seiner letzten Sitzung hat das Komitee der „Internationalen Amateur-Rudern-Kongresse auf dem Vierwaldstättersee das Datum

dem Schneesum der vorübergehenden Nacht. — „Bzella“, hieß es von allen Seiten. Und Hans erzählte, den Genie des Klubberbüßes nachahmend so gut es eben ging, was folgte.

In der Höhe von fünfshundert Metern, also etwa fünf Minuten von der Station Waldbegg, fuhr man durch eine ideal veränderte Wälderlandschaft, wie man sie in unserer Gegend selten zu sehen bekommt. Wo hin man blickte, nichts als Schnee, wälderlandschaft, blendend weiß, abgibt reiner Schnee in reicher Fülle. Auf dem Schienewege lag er zu beiden Seiten des Geleises in ununterbrochener Masse vom Fuß des Berges bis zum Endpunkt der Linie. Aber auf den Wäldern und freien Waldböden, den Waldbäumen und Gehäusen war der weiße, duffige Teppich noch völlig unberührt, gänzlich intakt, wie man sich nichts als uns sonst nur im Hochgebirge und auch da nicht überall antreffte. Ganz besonders tief und tief in solcher Höhe haben sie schon bekannte Straßen in solcher Höhe der Stadt in dieser Gegend gesehen? Ja, auf dem Lande ist es so billig zu haben, so fern man gefährt hat; allein wir in der Stadt, die wir oft ganze Winter lang nicht aus deren Gassen herauskommen, werden von einem berattigen Schaulpaul aus von etwas Ungewöhnlichem überrascht, verblüfft. Der Schnee lag aber nicht bloß, er flecte auch in schweren Massen auf den Wäldern und Zweigen der alten bäuerlichen Tannen in solcher Menge, daß die sonst aufwärts gerichteten Zweige sich nun in einem Winkel von etwa 45 Grad zur Erde neigten. Die schlanken Stämme

Nimm

Maggi

zum
Würzen
Deiner Suppen

Motorfahrzeug-Fabrik „Falke“

M.-Gladbach (Rheinpreussen)

liefert in tadelloser Ausführung

Motor-Dreiräder mit Anhängewagen.

Motor-Quadricycles mit Vorspannwagen.

Motorwagen, leicht und schwer, mit Benzin-Motoren von 3, 6, und 12 Pferdekraften, elektrischer Zündung, Luft- und Wasserkühlung.

590

Radfahrer- * *
* * **Diplome,**
Schach-Diplome,
Flobert-Diplome,
Schützen-Diplome,
Rad-Plakate
etc. etc.

fertigt in künstlerischer Ausstattung
billigst

Jean Frey, Buchdrucker
zur Dianaburg
* Zürich. *

AURORA

Zweiräder!

Jugendräder!

Transportdreiräder!!

Motordreiräder!!

Mit Motoren System de Dion & Bouton.

Jul. Dressler & Co.,
Breslau.

589

Sport-Postkarten

in verschied. Designs und Farben.

20 Stück für 1 Mark

von der Expedition von „Sport im Bild“, Berlin W., Kurfürstendamm 239, zu beziehen.

585

In meinem Verlage ist erschienen:

„Acht“

Schrotjokeb-Geschichten

zum Vortrag in lustiger Gesellschaft von **Ulrich Janner**, Redakteur der „Schweiz. Wochen-Zeitung“ Wird gegen Einfindung von 60 Cts. in Ser-Marken franko verandt von **Jean Frey, Verlag, in Zürich.**

Carl Moser

Nachfolger von Appenzeller-Moser & Co.

zum Papierhof — St. Gallen — zum Papierhof

LAGER

in Grauen (Buchbinder-) Kartons in allen Dimensionen und Stärken

Holz-Kartons

Stroh(Pack-)Kartons

Weber-Kartons

Press-Kartons

Jacquard-Kartons

Stick-Kartons

Kopier-Kartons

Weiss und farbig Papprolin

Bindfaden

WEBERSCHNÜRE

Pack-Schnüre

o Pack-Seile

Best sortiertes Fabriklager in:

Packpapiere

in Rollen und Formaten

Post-, Schreib- und Druckpapiere

Farbigen

Seiden- und Umschlagpapiere

Glacépapiere

Farbigen u. weissen Kartons

Zeichnen-, Paus- u. Stülpelpapiere

Stecknadeln und seidenen Ausrüstbändern sowie in allen

Specialitäten für die Sticker-Industrie

Kopierbücher

Brief- und Kanzlei-Couverts

Papierhandlung en gros

Wasserdichte Stoffe:

Patent-Packing

Oleoth-Öliten-Fettoloth

Wachspapiere

Leinwand-Papiere

Packtuch (Hessians)

in besten

englischen Fabrikaten

General-Agentur

mit

Inkasso-Bevollmächtigung

für die ganze Schweiz

der

Til. Bandfabrik Blaubeuren.

für

Rosa leinen und Baumwoll.

Harlem

(Incarnatbänder)

Wer's kauft, kauft's wieder!

Velodin Qual. 1 Stern, anerkannt bestes Nähmaschinenöl;
„ 2 Stern, unübertreffliches Brennöl;
„ 3 Stern, das einzig richtige Veloschni-öl.

Hohe Provision

verdienen Reisende und Agenten der Branche durch Vertrieb meines

leicht verkäuflichen

und leicht mitzuführenden

Patentierten

Fahrrad-

Artikels.

Anfragen mit Referenzen

unter F. O. A. 447 an

Rudolf Mosse.

302 Frankfurt a. M.

Continental-Pneumatic.

Unerreichte Elasticität und Dauerhaftigkeit. — Seriöse Garantie. — Leichte Montage. Fabrikniederlage für die Schweiz bei: **Willy Custer, Zürich**

Zur Anfertigung von Plakaten für jeden Bedarf

empfiehlt sich

Jean Frey, Buchdruckerei, Zürich.

“Crescent”

Grösste Fahrradwerke der Welt.

Verkauft wurden 1886: 57,000 Crescents

1887: 70,000

2549 Z41799g 1897: 83,000

1898: 100,000

• Das billigste Rad weil das beste.

Generalagentur für die Schweiz:

W. Glitsch, Ingenieur, Zürich 1,

Rennweg 1, 1. Etage.

Bambus, das Fahrrad aller, welche das Beste haben wollen!

K. k. priv. Bambusfahrräderfabrik Grundner & Lemisch, Ferlach (Kärnten).

Triumph der heutigen Fahrradtechnik.

5 Jahre Garantie für Bambusrahmen.

Generalvertretung für die Schweiz: **Bambus-Fahrrad-Manufaktur A. Saurwein.**

Zürich 1, Ecke Brunnengasse 18, Predigerplatz und Weinfelden (Thurgau). Fondé 1890.

Stahlräder nur bester Marken: Styria, Nekarsulmer Pfeil, Sturm etc.

Lernunterricht, Reparaturen. Allerorts Vertreter gesucht. Wo nicht vertreten, liefere direkt.

Vertreter in: Zürich: J. Irminger, Quellenstr.; St. Gallen: E. A. Mäder, Velohandlg.; Bischofzell: Ferd. Knap, Velohandlg.; Burgdorf: Chr. Guggisberg, Velohandlg.; Aarburg: G. Zink & Binkert, Velohandlg.; Luzern: M. Meier, Velohandlg., Löwenstr.; Winterthur: J. Denzler, Velohandlg.; Basel: F. Burgweger, Velohandlg., Klarastrasse 46; Reinach: R. Ruppert-Hunziker, Velohandlg.; Ottringen-Zofingen: G. Zimmerli, Velohandlg.; Oberriet (Rheintal): Z. Zach, zum Kreuz; Buchs (St. Gallen): J. Reich, Velohandlg.; Chur: G. Zschaler, Velohandlg.; Hanz: J. Etter, Uhrmacher; Unterterzen (St. Gallen): Fried. Gözi, Velohandlg.; St. Johann (Toggenburg): J. Klaus, Velohandlg.; Amriswil: Keller-Lötscher, Velohandlg.; Rorschach: L. Eisenmann, Velohandlg.; Rheineck: Jak. Bänziger; Baden: Weibel & Brisacher, Velohandlg.; Vevey: Bugnon & Zaborowsky; Madretsch: F. Dübendorf; Rapperswil: E. Pfenniger; Wetzikon (Zürich): W. Vollenweider.