

Zeitschrift: Schweizer Sportblatt
Herausgeber: Jean Enderli, Hans Enderli
Band: 1 (1898)
Heft: 30

Heft

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

trotzdem vorzugehen, unterliegt aber mit halber Länge. Er reklamiert nuerzlich die Disqualifizierung des Holdänders. — Der vierte Preis, der unter den zweit-ten Zwischenläufe angefahren wurde, fiel an Pasini vor Domain und Delau.

— **Grosser Preis von Blankenberghe.** 1. Fischer, 2. Impens, 3. Delu. Impens spurtet zuerst auf der gegenüberliegenden Geraden, Fischer folgt ihm mit Delu an seinem Hinterrade. Auf der Zielseite geht er leicht vor und siegt nach Gefallen. Eine Reklamation Delens wird verworfen.

— **Die Vergrößerung der städtischen Bahn zu Paris,** auf welcher die Grand Prix-Rennen stattzufinden pflegen, soll im Oktober in Angriff genommen werden. Die Fahrbahn wird von 400 auf 500 m Länge erhöht und von 7 auf 8 m in der Anlaufstrecke verbreitert. Ausserdem sollen dauernde Tribünen angebracht werden. Es wäre wirklich bald Zeit hierzu.

— **Mailand.** Der italienische Radfahrerbund hat die Rennfahrer bestimmt, die in Wien Italien bei den Weltmeisterschaften vertreten sollen. Bei der Meisterschaft für Berufsfahrer wird Momo und bei der Meisterschaft für Herenfahrer Aghemo starten.

— **Die Nennungen zu den nächste Woche in Wien stattfindenden Weltmeisterschaften.**

Möhlen-Amateur-Weltmeisterschaft.
Canada: A. Sherritt.
Transvaal: J. M. Griebenow.
England: W. A. Edmonds, T. Summersgill, A. J. Cherry, J. A. Appleby, J. M. W. Bourke.
Schweiz: John Caldwell.
Deutschland: P. Albert.
Belgien: Erato, Van Wichelen, Colignon.
Dänemark: P. Ellegaard, C. E. Erichsen, Erick Hansen, A. Jorgensen.
Norwegen: A. Gresvig, O. Bottolfsen.
Frankreich: Thouvenot, Mille, Grunembarger, Vanoni, Ponscarre, Sanz.
Irland: R. Reynolds, C. Pease, L. R. Roswald.

100 Km.-Amateur-Weltmeisterschaft.
Canada: A. Sherritt.
Transvaal: J. M. Griebenow.
England: A. J. Cherry.
Deutschland: P. Albert.
Frankreich: L. Giugemere, E. Ouzou, A. Boyer.

Amateur-Teamrennen.
England: W. A. Edmonds, T. Summersgill, J. A. Appleby, J. M. W. Bourke, A. J. Cherry (in Reserve).
Dänemark: P. Ellegaard, C. E. Erichsen, E. Hansen, A. Jorgensen.
Frankreich: Thouvenot, M. Mille, L. Grunembarger, C. Vanoni, L. Ponscarre, F. Sanz.

100 Km.-Berufsfahrer-Weltmeisterschaft.
England: A. A. Chase, A. E. Walters, J. Palmer.
Oesterreich: F. Gerger.
Holland: M. Cordang.
Dänemark: T. Ellegaard.

Möhlen-Berufsfahrer-Weltmeisterschaft.
England: N. E. Meyers, F. W. Chinn, C. F. Barden, S. Jenkins, E. E. Parlyby, A. A. Chase.
Deutschland: W. Arend.
Belgien: Van den Born, Delu, Broca, Grogna, Protin.
Holland: Meyers, Jaap Eden.
Dänemark: T. Ellegaard.
Frankreich: Bourillon, Morin, Deschamps, Jacquelin.

Oesterreich: Seidl, Larion, Heller.
— **Zum grossen Preis von Antwerpen,** der am vorletzten Dienstag den 16. August ausgefochten wurde, waren von Berlin Morin, Deschamps und Banker gekommen, wobei es Morin auch gelang, einen schönen Sieg über Deschamps zu erringen. Die Vorläufe wurden von Meyers, Broca, Morin, Deschamps, Domain, Chinn, Vandenberg und Piette gewonnen. Der Hoffnungslauf, der von Banker, Pontechi, Nieuport, Gougoltz und anderen bestritten wurde, fiel an Gougoltz. 1. Zwischenlauf: 1. Broca, 2. Meyers, 3. Piette. 2. Zwischenlauf: 1. Morin, 2. Chinn, 3. Vandenberg. 3. Zwischenlauf: 1. Deschamps, 2. Domain, 3. Gougoltz. Entscheidungslauf: 1. Morin, 2. Deschamps, 3. Broca. In der vorletzten Kurve nimmt Deschamps mehrere Längen; auf 200 Meter schliesst sich Broca an, mit Morin an seinem Hinterrade, er versucht in der Kurve vorbeizugehen, gibt jedoch, da ihm dies nicht gelingt, auf. Morin schlägt Deschamps um halbe Radlänge.

— **Wie viel Radfahrer giebt es auf der Welt?** Es genügt, daran zu erinnern, dass man im Jahre 1894 die Zahl der Radfahrer in England auf rund 400,000 und in Amerika auf 500,000 veranschlagte. Die Steuer auf Fahrräder in Frankreich brachte in demselben Jahre 1,932,000 Fr. ein. Im Laufe des Jahres 1895 wurden 300,000 Fahrräder verkauft, während ein einziger Fabrikant, der nur Fahrradsattel anfertigte, deren 250,000 verkaufte. Die Zahl der Radfahrer der ganzen Welt dürfte mit 10 Millionen nicht als zu niedrig angenommen sein.

— **Wie viel Radfahrer giebt es auf der Welt?** Es genügt, daran zu erinnern, dass man im Jahre 1894 die Zahl der Radfahrer in England auf rund 400,000 und in Amerika auf 500,000 veranschlagte. Die Steuer auf Fahrräder in Frankreich brachte in demselben Jahre 1,932,000 Fr. ein. Im Laufe des Jahres 1895 wurden 300,000 Fahrräder verkauft, während ein einziger Fabrikant, der nur Fahrradsattel anfertigte, deren 250,000 verkaufte. Die Zahl der Radfahrer der ganzen Welt dürfte mit 10 Millionen nicht als zu niedrig angenommen sein.

— **Wie viel Radfahrer giebt es auf der Welt?** Es genügt, daran zu erinnern, dass man im Jahre 1894 die Zahl der Radfahrer in England auf rund 400,000 und in Amerika auf 500,000 veranschlagte. Die Steuer auf Fahrräder in Frankreich brachte in demselben Jahre 1,932,000 Fr. ein. Im Laufe des Jahres 1895 wurden 300,000 Fahrräder verkauft, während ein einziger Fabrikant, der nur Fahrradsattel anfertigte, deren 250,000 verkaufte. Die Zahl der Radfahrer der ganzen Welt dürfte mit 10 Millionen nicht als zu niedrig angenommen sein.

— **Wie viel Radfahrer giebt es auf der Welt?** Es genügt, daran zu erinnern, dass man im Jahre 1894 die Zahl der Radfahrer in England auf rund 400,000 und in Amerika auf 500,000 veranschlagte. Die Steuer auf Fahrräder in Frankreich brachte in demselben Jahre 1,932,000 Fr. ein. Im Laufe des Jahres 1895 wurden 300,000 Fahrräder verkauft, während ein einziger Fabrikant, der nur Fahrradsattel anfertigte, deren 250,000 verkaufte. Die Zahl der Radfahrer der ganzen Welt dürfte mit 10 Millionen nicht als zu niedrig angenommen sein.

wichtigen Hindernisse, die ihm bei seiner Arbeit entgegentraten, nicht davon abschrecken lassen, seine begonnene Statistik der schweiz. Fussballclubs fortzusetzen und zu vervollkommen. Gerade jetzt, da die S. F. A. daran geht, nach Möglichkeit alle schweiz. Clubs in sich zu vereinigen, wird dem Komite diese Statistik vielleicht in mancher Beziehung von Nutzen sein. Dem wackeren Förderer unseres Sportes in Basel sind wir für diese aufopfernde Thätigkeit vollen Dank schuldig.

Fussballstatistik.

Gründungs-jahr	Mitglieder		Zahl der ge-schlossenen Mannschaften
	Aktive	Passive	
1. Aigle, F.-C. „L'Aigle“	1898 32	—	32
2. Basel, F.-C.	1893 46	65	111
3. „F.-C. Britannia“	1896 30	10	40
4. „F.-C. Excelsior“	1896 32	14	46
5. „Old Boys, F.-C.“	1894 42	63	105
6. „F.-C. Viktoria“	1894 21	—	21
7. Bern, F.-C.	1894 49	21	70
8. „Black Fellows, F.-C.“	1898 22	4	26
9. „F.-C. Stella“	1896 25	13	38
10. „F.-C. Floria“	1898 23	2	25
11. Burgdorf, F.-C.	1898 21	9	30
12. Carouge, Athletic Club	1897 30	5	35
13. Champel, F.-C.	—	—	—
14. Cressier, F.-C. Clos-Roussan	1895 24	5	29
15. Fluntern, F.-C.	1895 20	5	25
16. Frauenfeld, F.-C. der Kantonschule	1896 25	—	25
17. St. Gallen, Vereinigte F.-C.	1898 46	65	111
18. „F.-C. Rosenberg“	1890 30	10	40
19. Genf, F.-C.	1897 12	—	12
20. „La Châtelaine“	1869	?	?
21. „Chateau de Lancy“	1843	?	?
22. „F.-C. Olympia“	1898	20	20
23. „F.-C. Stade“	1897	30	30
24. „F.-C. Stella“	?	?	?
25. Union Athlétique	?	?	?
26. Lausanne, F.-C. (Club Anglais)	1880 30	400	430
27. Lausanne, Closel School	1891 20	50	70
28. „F.-C. Collège Cantonal“	1893 20	6	26
29. Lausanne, F.-C. Ecole industrielle	?	?	?
30. Lausanne, F.-C. Helvetia	1898 22	—	22
31. „F.-C. Mont-Riant“	1896 20	6	26
32. „Société fédérale de Gymnastique, Section bourgeoise“	?	?	?
33. Lausanne, La Villa Onchy	1886 60	—	60
34. Villa Longchamps	?	?	?
35. Ouchy	?	?	?
36. Liestal, F.-C.	1895 25	5	30
37. Montreux, F.-C.	1897 27	9	36
38. Neuchâtel, F.-C.	1895 26	?	?
39. Payerne, F.-C.	?	?	?
40. Prangins, Chateau	?	?	?
41. Rorschach, F.-C. Schönbühl	?	?	?
42. Schaffhausen, F.-C. des Gymnasiums	1890 32	5	37
43. Schaffhausen, F.-C. Viktoria	1896 17	6	23
44. Schrenk, F.-C. der Kantonschule	1897 32	—	32
45. Vevey, Maison Sillig, Tour de Peitz	?	?	?
46. Yverdon, F.-C.	1892 20	—	20
47. „F.-C. du Nord“	1898 20	—	20
48. „F.-C. La Villette“	?	?	?
49. Winterthur, F.-C.	1895 32	10	42
50. „F.-C. des Gymnasiums“	1896 25	—	25
51. Zürich, F.-C.	1896 25	20	45
52. „Anglo-American Club, Fussball-Sektion“	1893 15	—	15
53. Zürich, F.-C. Concordia	1897 30	6	36
54. „F.-C. Excelsior“	1897 28	40	68
55. „F.-C. Fortuna“	1896 23	14	37
56. „Grasshopper-Club, Fussball-Sektion“	1886 40	80	120
57. Zürich, F.-C. Tononia	1898 25	2	27

Schweizerische Fussball-Association.

Sonntag, den 21. August trat in Bern im Hotel Bären die Delegiertenversammlung der S. F. A. zusammen, um über einige schon lang pendente, zum Teil hochwichtige Fragen Beschlüsse zu fassen.

Vertreten waren die Clubs: Grasshoppers Zürich (Huguenin), Excelsior Zürich (Schneider), F.-C. Basel (Iselin und Geldner), Old Boys Basel (Burchard), St. Gallen (Lüscher und Meyer), F.-C. Bern (Kehrl und Professor Strasser).

Das Protokoll der letzten Sitzung wird mit einigen kleinen Änderungen genehmigt. Der dieses Jahr etwas verspätete Jahresbericht wird in nächster Zeit erscheinen. Als folgendes Traktandum stand auf der Liste die Ersatzwahl des Präsidenten der S. F. A. an Stelle des eine Wahl ablehnenden Hrn. Dr. Auckenthaler in Onchy. Trotz einer Wahlablehnung wurde einstimmig Herr P. Kehrl, Captain des F.-C. Bern, zum Verbandspräsidenten gewählt. Die Stelle des Vizepräsidenten wurde noch offen belassen, um dieselbe, wenn möglich, durch einen Vertreter der Welschschweiz (man spricht von Herrn Simond von F.-C. Yverdon) besetzen zu lassen. Wir können der S. F. A. von Herzen zu ihrer glücklichen Wahl gratulieren, und wir glauben, dass Herr Kehrl der Mann sein wird, der die Aufgaben, die der S. F. A. in diesem Jahre warten, auf Beste bewältigen wird. Auch der übrige Vorstand birgt uns völlig hierfür.

Nur eines haben wir noch nicht recht begreifen können: warum nämlich die S. F. A. nicht wie andere grosse Centralverbände einen z. B. alle Jahre abwechselnden Vorort mit darin befindlichem Centralkomite bestellt. Wir sind der Ansicht, dass gerade im Hinblick auf die nun durch die Durchführung der schweiz. Meisterschaften dem Komite entstehende grosse Arbeit ein Beisammenwohnen des Komites in einer Stadt nicht nur grosse finanzielle Opfer erspart, sondern dass dadurch auch mit bedeutender Leichtigkeit gearbeitet werden könnte.

Es ist dies auf jeden Fall eine Frage, die sich bei der vorgesehene Vergrößerung des Verbandes immer und immer wieder geltend machen wird. Der eigentliche Zweck der Delegierten-Versammlung war, eine gründliche Statuten- und Reglements-Aenderung vorzunehmen.

Dank einer sorgfältigen Vorbereitung derselben durch die Herren Huguenin und Burchard gieng dieses sonst immer etwas langweilige und schwierige Traktandum verhältnismässig glatt durch, und wir werden in der Lage sein, unsern Lesern ungefähr anfangs September die neuen Satzungen, sowie das neue Spielreglement, das sich im wesentlichen auf das der süddeutschen Union stützt, mitteilen zu können. Hoffen wir, dass die neuen Statuten es ermöglichen, dass die Grosszahl der schweiz. Clubs sich um das Panzer des S. F. A. sammeln kann zum Nutzen und Frommen des Fussballsports in unserem Lande.

Ein weiterer, wichtiger Beschluss wurde nach einem längeren Referate von Herrn P. Dégerine aus Genf einstimmig gefasst: Die S. F. A. übernimmt unter bester Verdankung des frdl. Entgegenkommens von der Fabrik Ruinat gestifteten und letztes Jahr von unserer Kollegin, der „Suisse sportive“, zum Antrag gebrachten Becher und verpflichtet sich die schweiz. Meisterschaftsspiele von sich aus durchzuführen. Zu diesem Zwecke wird noch ein zweiter Becher für die I. Teams im Werte von ca. 450 Fr. von der S. F. A. angeschafft, während der Ruinat-Becher der Kategorie II für die II. Teams der mit dem I. Team schon am Kampf beteiligten Clubs und schwächeren I. Mannschaften zufällt. In die I. Kategorie kann sich jeder Club anmelden; über die Zulassung in der II. Kategorie entscheidet das Komite. Für Clubs, die der schweiz. Association angehören, ist die Teilnahme an beiden Meisterschaften frei, für solche, die ihr nicht angehören, beträgt der Einsatz in der I. Kategorie 50 Fr., in der II. Kategorie 30 Fr. Die Einsätze sind deshalb etwas gross, weil die Veranstalter darin ein Mittel erblickten, die Clubs zum Beitritt in die S. F. A. zu zwingen. Wir glauben, dass dieses Mittel seinen Zweck nicht verfehlen wird.

Die ganze Schweiz zerfällt in 3 Distrikte: 1. Ostschweiz (Zürich, Winterthur, St. Gallen, Schaffhausen etc.). 2. Centralschweiz (Bern, Biel, Basel etc.). 3. Welsche Schweiz (Genf, Lausanne, Yverdon etc.).

Die Sieger in jedem Distrikt spielen nach der Entscheidung des Loses gegen einander. Ein Spieler kann nur für einen Club spielen, und zwar muss er bereits zwei Matches mit demselben gespielt haben. Dies sind die wichtigsten Bestimmungen des Reglements, das wir hoffentlich bald den Lesern vollständig vorlegen können. Nach ca. 5stündigen Verhandlungen, die den Eindruck einer angestrengten Thätigkeit machten und hoffentlich auf fruchtbaren Boden gefallen sind, schloss der Präsident die Sitzung gegen 5 Uhr abends.

Technik, Erfindungen, Handel & Industrie, Gewerbe etc.

— **Die Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen und deren Vorteile.** Ein Punkt, der bisher vom radfahrenden Publikum nicht genügend beachtet wurde, ist der Vorzug der Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen, wobei der Dunlop-Pneumatic die Hauptrolle spielt. Es sind Fälle bekannt, wo Pneumatic-Reifen, welche statt der Stahlrahtenlage einen sogenannten Walstenrand hatten, aus der Felge herausgesprungen sind. Da bisher ähnliche Klagen bei Dunlop-Reifen nicht gehört wurden, so muss man zu dem Schluss kommen, dass diese wiederholten Missstände auf einen bestimmten Grund zurückzuführen sind. Die Ursache liegt wohl darin, dass bei einem aufgepumpten Dunlop-Reifen die Stahlrahtenlage den grössten Druck ansieht, während bei Pneumatic mit Walstenkanten der ganze Druck auf der Felge liegt. Die natürliche Folge davon ist, dass die Felge leicht nachgibt und die Walsten herauspringen. Dass der Druck ein sehr bedeutender ist, haben bereits verschiedene Fachleute nachgewiesen. So heisst es z. B. in dem Werke von Sharp „Das Zwei- und Drei-Rad“: Der Druck eines 1 1/2 Liter Luftschlauches, welcher mit 30 Pfund Druck per Quadratzoll aufgepumpt ist, beträgt auf jede Stahlrahtenlage, deren Durchmesser 2 1/2 Zoll ist, nicht weniger als 364 Pfund, oder mit anderen Worten: Der äussere Druck auf die Stahlrahtenlage senkrecht zu der Radachse macht mehr als 40 Pfund per Zoll aus. Bei Pneumatic mit Walstenkanten ruht dieser ganze Druck einzig und allein auf der Felge, welche selbstverständlich bedeutend stärker gemacht werden muss, wenn sie widerstandsfähig sein soll. Es ergibt sich aus Vorstehendem, dass die Reifen mit Stahlrahtenlagen gegenüber den Pneumatic-Systemen mit Walstenkanten vorzuziehen sind, zumal Unglücksfälle, wie sie durch das Abspringen der Reifen während vorderer Fahrt hervorgerufen werden, bei den Dunlop-Pneumatic-Reifen z. B. nicht vorkommen.

— **Die Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen und deren Vorteile.** Ein Punkt, der bisher vom radfahrenden Publikum nicht genügend beachtet wurde, ist der Vorzug der Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen, wobei der Dunlop-Pneumatic die Hauptrolle spielt. Es sind Fälle bekannt, wo Pneumatic-Reifen, welche statt der Stahlrahtenlage einen sogenannten Walstenrand hatten, aus der Felge herausgesprungen sind. Da bisher ähnliche Klagen bei Dunlop-Reifen nicht gehört wurden, so muss man zu dem Schluss kommen, dass diese wiederholten Missstände auf einen bestimmten Grund zurückzuführen sind. Die Ursache liegt wohl darin, dass bei einem aufgepumpten Dunlop-Reifen die Stahlrahtenlage den grössten Druck ansieht, während bei Pneumatic mit Walstenkanten der ganze Druck auf der Felge liegt. Die natürliche Folge davon ist, dass die Felge leicht nachgibt und die Walsten herauspringen. Dass der Druck ein sehr bedeutender ist, haben bereits verschiedene Fachleute nachgewiesen. So heisst es z. B. in dem Werke von Sharp „Das Zwei- und Drei-Rad“: Der Druck eines 1 1/2 Liter Luftschlauches, welcher mit 30 Pfund Druck per Quadratzoll aufgepumpt ist, beträgt auf jede Stahlrahtenlage, deren Durchmesser 2 1/2 Zoll ist, nicht weniger als 364 Pfund, oder mit anderen Worten: Der äussere Druck auf die Stahlrahtenlage senkrecht zu der Radachse macht mehr als 40 Pfund per Zoll aus. Bei Pneumatic mit Walstenkanten ruht dieser ganze Druck einzig und allein auf der Felge, welche selbstverständlich bedeutend stärker gemacht werden muss, wenn sie widerstandsfähig sein soll. Es ergibt sich aus Vorstehendem, dass die Reifen mit Stahlrahtenlagen gegenüber den Pneumatic-Systemen mit Walstenkanten vorzuziehen sind, zumal Unglücksfälle, wie sie durch das Abspringen der Reifen während vorderer Fahrt hervorgerufen werden, bei den Dunlop-Pneumatic-Reifen z. B. nicht vorkommen.

— **Die Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen und deren Vorteile.** Ein Punkt, der bisher vom radfahrenden Publikum nicht genügend beachtet wurde, ist der Vorzug der Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen, wobei der Dunlop-Pneumatic die Hauptrolle spielt. Es sind Fälle bekannt, wo Pneumatic-Reifen, welche statt der Stahlrahtenlage einen sogenannten Walstenrand hatten, aus der Felge herausgesprungen sind. Da bisher ähnliche Klagen bei Dunlop-Reifen nicht gehört wurden, so muss man zu dem Schluss kommen, dass diese wiederholten Missstände auf einen bestimmten Grund zurückzuführen sind. Die Ursache liegt wohl darin, dass bei einem aufgepumpten Dunlop-Reifen die Stahlrahtenlage den grössten Druck ansieht, während bei Pneumatic mit Walstenkanten der ganze Druck auf der Felge liegt. Die natürliche Folge davon ist, dass die Felge leicht nachgibt und die Walsten herauspringen. Dass der Druck ein sehr bedeutender ist, haben bereits verschiedene Fachleute nachgewiesen. So heisst es z. B. in dem Werke von Sharp „Das Zwei- und Drei-Rad“: Der Druck eines 1 1/2 Liter Luftschlauches, welcher mit 30 Pfund Druck per Quadratzoll aufgepumpt ist, beträgt auf jede Stahlrahtenlage, deren Durchmesser 2 1/2 Zoll ist, nicht weniger als 364 Pfund, oder mit anderen Worten: Der äussere Druck auf die Stahlrahtenlage senkrecht zu der Radachse macht mehr als 40 Pfund per Zoll aus. Bei Pneumatic mit Walstenkanten ruht dieser ganze Druck einzig und allein auf der Felge, welche selbstverständlich bedeutend stärker gemacht werden muss, wenn sie widerstandsfähig sein soll. Es ergibt sich aus Vorstehendem, dass die Reifen mit Stahlrahtenlagen gegenüber den Pneumatic-Systemen mit Walstenkanten vorzuziehen sind, zumal Unglücksfälle, wie sie durch das Abspringen der Reifen während vorderer Fahrt hervorgerufen werden, bei den Dunlop-Pneumatic-Reifen z. B. nicht vorkommen.

— **Die Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen und deren Vorteile.** Ein Punkt, der bisher vom radfahrenden Publikum nicht genügend beachtet wurde, ist der Vorzug der Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen, wobei der Dunlop-Pneumatic die Hauptrolle spielt. Es sind Fälle bekannt, wo Pneumatic-Reifen, welche statt der Stahlrahtenlage einen sogenannten Walstenrand hatten, aus der Felge herausgesprungen sind. Da bisher ähnliche Klagen bei Dunlop-Reifen nicht gehört wurden, so muss man zu dem Schluss kommen, dass diese wiederholten Missstände auf einen bestimmten Grund zurückzuführen sind. Die Ursache liegt wohl darin, dass bei einem aufgepumpten Dunlop-Reifen die Stahlrahtenlage den grössten Druck ansieht, während bei Pneumatic mit Walstenkanten der ganze Druck auf der Felge liegt. Die natürliche Folge davon ist, dass die Felge leicht nachgibt und die Walsten herauspringen. Dass der Druck ein sehr bedeutender ist, haben bereits verschiedene Fachleute nachgewiesen. So heisst es z. B. in dem Werke von Sharp „Das Zwei- und Drei-Rad“: Der Druck eines 1 1/2 Liter Luftschlauches, welcher mit 30 Pfund Druck per Quadratzoll aufgepumpt ist, beträgt auf jede Stahlrahtenlage, deren Durchmesser 2 1/2 Zoll ist, nicht weniger als 364 Pfund, oder mit anderen Worten: Der äussere Druck auf die Stahlrahtenlage senkrecht zu der Radachse macht mehr als 40 Pfund per Zoll aus. Bei Pneumatic mit Walstenkanten ruht dieser ganze Druck einzig und allein auf der Felge, welche selbstverständlich bedeutend stärker gemacht werden muss, wenn sie widerstandsfähig sein soll. Es ergibt sich aus Vorstehendem, dass die Reifen mit Stahlrahtenlagen gegenüber den Pneumatic-Systemen mit Walstenkanten vorzuziehen sind, zumal Unglücksfälle, wie sie durch das Abspringen der Reifen während vorderer Fahrt hervorgerufen werden, bei den Dunlop-Pneumatic-Reifen z. B. nicht vorkommen.

— **Die Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen und deren Vorteile.** Ein Punkt, der bisher vom radfahrenden Publikum nicht genügend beachtet wurde, ist der Vorzug der Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen, wobei der Dunlop-Pneumatic die Hauptrolle spielt. Es sind Fälle bekannt, wo Pneumatic-Reifen, welche statt der Stahlrahtenlage einen sogenannten Walstenrand hatten, aus der Felge herausgesprungen sind. Da bisher ähnliche Klagen bei Dunlop-Reifen nicht gehört wurden, so muss man zu dem Schluss kommen, dass diese wiederholten Missstände auf einen bestimmten Grund zurückzuführen sind. Die Ursache liegt wohl darin, dass bei einem aufgepumpten Dunlop-Reifen die Stahlrahtenlage den grössten Druck ansieht, während bei Pneumatic mit Walstenkanten der ganze Druck auf der Felge liegt. Die natürliche Folge davon ist, dass die Felge leicht nachgibt und die Walsten herauspringen. Dass der Druck ein sehr bedeutender ist, haben bereits verschiedene Fachleute nachgewiesen. So heisst es z. B. in dem Werke von Sharp „Das Zwei- und Drei-Rad“: Der Druck eines 1 1/2 Liter Luftschlauches, welcher mit 30 Pfund Druck per Quadratzoll aufgepumpt ist, beträgt auf jede Stahlrahtenlage, deren Durchmesser 2 1/2 Zoll ist, nicht weniger als 364 Pfund, oder mit anderen Worten: Der äussere Druck auf die Stahlrahtenlage senkrecht zu der Radachse macht mehr als 40 Pfund per Zoll aus. Bei Pneumatic mit Walstenkanten ruht dieser ganze Druck einzig und allein auf der Felge, welche selbstverständlich bedeutend stärker gemacht werden muss, wenn sie widerstandsfähig sein soll. Es ergibt sich aus Vorstehendem, dass die Reifen mit Stahlrahtenlagen gegenüber den Pneumatic-Systemen mit Walstenkanten vorzuziehen sind, zumal Unglücksfälle, wie sie durch das Abspringen der Reifen während vorderer Fahrt hervorgerufen werden, bei den Dunlop-Pneumatic-Reifen z. B. nicht vorkommen.

— **Die Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen und deren Vorteile.** Ein Punkt, der bisher vom radfahrenden Publikum nicht genügend beachtet wurde, ist der Vorzug der Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen, wobei der Dunlop-Pneumatic die Hauptrolle spielt. Es sind Fälle bekannt, wo Pneumatic-Reifen, welche statt der Stahlrahtenlage einen sogenannten Walstenrand hatten, aus der Felge herausgesprungen sind. Da bisher ähnliche Klagen bei Dunlop-Reifen nicht gehört wurden, so muss man zu dem Schluss kommen, dass diese wiederholten Missstände auf einen bestimmten Grund zurückzuführen sind. Die Ursache liegt wohl darin, dass bei einem aufgepumpten Dunlop-Reifen die Stahlrahtenlage den grössten Druck ansieht, während bei Pneumatic mit Walstenkanten der ganze Druck auf der Felge liegt. Die natürliche Folge davon ist, dass die Felge leicht nachgibt und die Walsten herauspringen. Dass der Druck ein sehr bedeutender ist, haben bereits verschiedene Fachleute nachgewiesen. So heisst es z. B. in dem Werke von Sharp „Das Zwei- und Drei-Rad“: Der Druck eines 1 1/2 Liter Luftschlauches, welcher mit 30 Pfund Druck per Quadratzoll aufgepumpt ist, beträgt auf jede Stahlrahtenlage, deren Durchmesser 2 1/2 Zoll ist, nicht weniger als 364 Pfund, oder mit anderen Worten: Der äussere Druck auf die Stahlrahtenlage senkrecht zu der Radachse macht mehr als 40 Pfund per Zoll aus. Bei Pneumatic mit Walstenkanten ruht dieser ganze Druck einzig und allein auf der Felge, welche selbstverständlich bedeutend stärker gemacht werden muss, wenn sie widerstandsfähig sein soll. Es ergibt sich aus Vorstehendem, dass die Reifen mit Stahlrahtenlagen gegenüber den Pneumatic-Systemen mit Walstenkanten vorzuziehen sind, zumal Unglücksfälle, wie sie durch das Abspringen der Reifen während vorderer Fahrt hervorgerufen werden, bei den Dunlop-Pneumatic-Reifen z. B. nicht vorkommen.

— **Die Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen und deren Vorteile.** Ein Punkt, der bisher vom radfahrenden Publikum nicht genügend beachtet wurde, ist der Vorzug der Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen, wobei der Dunlop-Pneumatic die Hauptrolle spielt. Es sind Fälle bekannt, wo Pneumatic-Reifen, welche statt der Stahlrahtenlage einen sogenannten Walstenrand hatten, aus der Felge herausgesprungen sind. Da bisher ähnliche Klagen bei Dunlop-Reifen nicht gehört wurden, so muss man zu dem Schluss kommen, dass diese wiederholten Missstände auf einen bestimmten Grund zurückzuführen sind. Die Ursache liegt wohl darin, dass bei einem aufgepumpten Dunlop-Reifen die Stahlrahtenlage den grössten Druck ansieht, während bei Pneumatic mit Walstenkanten der ganze Druck auf der Felge liegt. Die natürliche Folge davon ist, dass die Felge leicht nachgibt und die Walsten herauspringen. Dass der Druck ein sehr bedeutender ist, haben bereits verschiedene Fachleute nachgewiesen. So heisst es z. B. in dem Werke von Sharp „Das Zwei- und Drei-Rad“: Der Druck eines 1 1/2 Liter Luftschlauches, welcher mit 30 Pfund Druck per Quadratzoll aufgepumpt ist, beträgt auf jede Stahlrahtenlage, deren Durchmesser 2 1/2 Zoll ist, nicht weniger als 364 Pfund, oder mit anderen Worten: Der äussere Druck auf die Stahlrahtenlage senkrecht zu der Radachse macht mehr als 40 Pfund per Zoll aus. Bei Pneumatic mit Walstenkanten ruht dieser ganze Druck einzig und allein auf der Felge, welche selbstverständlich bedeutend stärker gemacht werden muss, wenn sie widerstandsfähig sein soll. Es ergibt sich aus Vorstehendem, dass die Reifen mit Stahlrahtenlagen gegenüber den Pneumatic-Systemen mit Walstenkanten vorzuziehen sind, zumal Unglücksfälle, wie sie durch das Abspringen der Reifen während vorderer Fahrt hervorgerufen werden, bei den Dunlop-Pneumatic-Reifen z. B. nicht vorkommen.

— **Die Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen und deren Vorteile.** Ein Punkt, der bisher vom radfahrenden Publikum nicht genügend beachtet wurde, ist der Vorzug der Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen, wobei der Dunlop-Pneumatic die Hauptrolle spielt. Es sind Fälle bekannt, wo Pneumatic-Reifen, welche statt der Stahlrahtenlage einen sogenannten Walstenrand hatten, aus der Felge herausgesprungen sind. Da bisher ähnliche Klagen bei Dunlop-Reifen nicht gehört wurden, so muss man zu dem Schluss kommen, dass diese wiederholten Missstände auf einen bestimmten Grund zurückzuführen sind. Die Ursache liegt wohl darin, dass bei einem aufgepumpten Dunlop-Reifen die Stahlrahtenlage den grössten Druck ansieht, während bei Pneumatic mit Walstenkanten der ganze Druck auf der Felge liegt. Die natürliche Folge davon ist, dass die Felge leicht nachgibt und die Walsten herauspringen. Dass der Druck ein sehr bedeutender ist, haben bereits verschiedene Fachleute nachgewiesen. So heisst es z. B. in dem Werke von Sharp „Das Zwei- und Drei-Rad“: Der Druck eines 1 1/2 Liter Luftschlauches, welcher mit 30 Pfund Druck per Quadratzoll aufgepumpt ist, beträgt auf jede Stahlrahtenlage, deren Durchmesser 2 1/2 Zoll ist, nicht weniger als 364 Pfund, oder mit anderen Worten: Der äussere Druck auf die Stahlrahtenlage senkrecht zu der Radachse macht mehr als 40 Pfund per Zoll aus. Bei Pneumatic mit Walstenkanten ruht dieser ganze Druck einzig und allein auf der Felge, welche selbstverständlich bedeutend stärker gemacht werden muss, wenn sie widerstandsfähig sein soll. Es ergibt sich aus Vorstehendem, dass die Reifen mit Stahlrahtenlagen gegenüber den Pneumatic-Systemen mit Walstenkanten vorzuziehen sind, zumal Unglücksfälle, wie sie durch das Abspringen der Reifen während vorderer Fahrt hervorgerufen werden, bei den Dunlop-Pneumatic-Reifen z. B. nicht vorkommen.

— **Die Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen und deren Vorteile.** Ein Punkt, der bisher vom radfahrenden Publikum nicht genügend beachtet wurde, ist der Vorzug der Stahlrahtenlage in Pneumatic-Reifen, wobei der Dunlop-Pneumatic die Hauptrolle spielt. Es sind Fälle bekannt, wo Pneumatic-Reifen, welche statt der Stahlrahtenlage einen sogenannten Walstenrand hatten, aus der Felge herausgesprungen sind. Da bisher ähnliche Klagen bei Dunlop-Reifen nicht gehört wurden, so muss man zu dem Schluss kommen, dass diese wiederholten Missstände auf einen bestimmten Grund zurückzuführen sind. Die Ursache liegt wohl darin, dass bei einem aufgepumpten Dunlop-Reifen die Stahlrahtenlage den grössten Druck ansieht, während bei Pneumatic mit Walstenkanten der ganze Druck auf der Felge liegt. Die natürliche Folge davon ist, dass die Felge leicht nachgibt und die Walsten herauspringen. Dass der Druck ein sehr bedeutender ist, haben bereits verschiedene Fachleute nachgewiesen. So heisst es z. B. in dem Werke von Sharp „Das Zwei- und Drei-Rad“: Der Druck eines 1 1/2 Liter Luftschlauches, welcher mit 30 Pfund Druck per Quadratzoll aufgepumpt ist, beträgt auf jede Stahlrahtenlage, deren Durchmesser 2 1/2 Zoll ist, nicht weniger als 364 Pfund, oder mit anderen Worten: Der äussere Druck auf die Stahlrahtenlage senkrecht zu der Radachse macht mehr als 40 Pfund per Zoll aus. Bei Pneumatic mit Walstenkanten ruht dieser ganze Druck einzig und allein auf der Felge, welche selbstverständlich bedeutend stärker gemacht werden muss, wenn sie widerstandsfähig sein soll. Es ergibt sich aus Vorstehendem, dass die Reifen mit Stahlrahtenlagen gegenüber den Pneumatic-Systemen mit Walstenkanten vorzuziehen sind, zumal Unglücksfälle, wie sie durch das Abspringen der Reifen während vorderer Fahrt hervorgerufen werden, bei den Dunlop-Pneumatic-Reifen z. B. nicht vorkommen.

Sie hat mir Treu versprochen, Ihr Reifen sprang entzwei, Sie hat die Treu gebrochen, Fährtd Tandem jetzt zu Zwei.

Ich möchte als Renner siegen Wohl in der Rennbahnschlacht Und durch die Gegner fliegen, Dass alles nur so kracht.

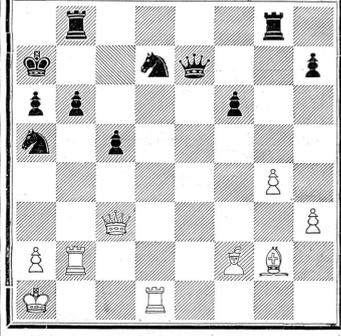
Möcht tausend Kilometer Weit in die Welt hinaus, Und käm' als Dauertreter Und Champion nach Haus.

Hör' ich das Tandem schnurren, Ich weiss nicht, was ich will, Möcht in's Pneumatik bohren, Da ständ's auf einmal still.

Schachspalte.

Alle Mitteilungen für die Schachspalte sind direkt an die Redaktion U. Bachmann, Sek.-Lehrer, Badenstr. 138, Zürich III zu richten.

— **Endstellung einer vor gerannener Zeit im Café Safran, Zürich, gespielten Partie.**



Weiss (Herr Pasternak) am Zuge gewann auf folgende interessante Art:
1. Da5! :! Dd7; 4. Tb6; Td8
2. Td7!! Dd7; 5. Tb7+ Schwarz giebt auf.
3. Lc5+ :! Tb6

— **Wiener Partie,** gespielt im Wiener Jubiläums-Turnier 14. Juni 1898. Schachgönner: Weiss; Caro: Schwarz.

- 1. e4, e5 13. g3; Dh6+ 25. Kd5, 0 Dg2+ 2. Sc3, Sf6 14. Ke4; Dg6+ 26. Kc4, b5+ 3. f4, d5 15. Kc3; cb5; 27. Kc5, Df3+ 4. d3, Lh4 16. La3, Sc6 28. Ke2, Df2+ 5. f5; Sc4 17. Dd5, De2; 29. Kb3, Te8 6. d4; Dh4+ 18. Tacl, Df5 30. Te2, Df4; 7. Ke2; Le3 19. Thel! Td3 31. Kb2, Sa5 8. bc

dem Ziele vermöge seines phänomenalen Antritts um Längen über das Feld hinaus und passiert unter lautem Jubel des Publikums, dessen Liebhaber der Franzose geworden ist, als leichter Sieger den Richter. 6. Vorlauf. 1. Paul Bourillon, 2. Sachetky, 3. Broca. Bourillon hat natürlich seinen beiden Gegnern gegenüber leichtes Spiel und schlägt mühelos Sachetky, dem dichtauf Broca folgt. 7. Vorlauf. 1. Willy Arend-Hannover, 2. A. Huber, 3. Umels. Erst der zweite Start gelingt. Es wird ein langer Spurt abtrien, bei dem Arend seinen Gegnern mehrere Längen abtrien. In der Geraden richtet sich Arend auf, muss sich aber nochmals zusammenschließen, um Huber, der eine grosse Endgeschwindigkeit entwickelt, abzuschlagen. Hoffnungslos für die Dritten der Vorläufe. 2000 Meter. 1. Broca, 2. Chinn. Broca führt die ganze letzte Runde und gewinnt leicht gegen Chinn.

Sonntag nachmittags fanden die Zwischenläufe und die Entscheidung statt, die folgenden Verlauf nahmen:

Zwischenläufe über 1000 m. I. Lauf. 1. Eros, 2. Chinn. II. Lauf. 1. Jaquelin, 2. Banker. III. Lauf. 1. Willy Arend, 2. Broca. IV. Lauf. 1. Bourillon, 2. Grogna. Im Befähigungslauf über 1000 m. siegt Broca über Grogna.

Entscheidungslauf, 2000 m. 1. Bourillon-Paris, 2. Jaquelin-Paris, 3. Broca-Brüssel, 4. Willy Arend-Hannover. Jaquelin führt nach dem Start vor Arend, Eros, Bourillon und Broca kurze Zeit in langsamem Tempo, bis Bourillon an die Spitze geht und etwas Leben in das Quintett bringt.

Ungefähr 400 m vor dem Ziel beginnen alle fünf Fahrer zu spürten, Bourillon ist auf dem ersten Platze und legt eine derartige Pace vor, dass keiner seiner Gegner Stand halten und ihm den Sieg streitig machen kann. Arend karamboliert, als er an Jaquelin, der Bourillon folgt, vorbeigehen will, mit Eros. Der Italiener verliert das Gleichgewicht und stürzt die Kurve hinauf. Bourillon gewinnt leicht mit mehreren Radlängen gegen Jaquelin, hinter dem dichtauf Broca vor Arend das Ziel passiert.

Entschädigungsfahren zum Grossen Preise. 400, 200, 100 Mark. Vorläufe über 1000 m. I. Lauf. 1. Grogna, 2. F. Verheyen. 3. Mündner. II. Lauf. 1. Chinn, 2. Seidl, 3. Huber. Entscheidungslauf. 2000 m. 1. Verheyen, 2. Grogna, 3. Mündner. Verheyen fährt sehr gut, und es gelingt ihm, Grogna nach Kampf sicher zu schlagen. Chinn stürzte infolge Reifendefekts und trug eine schlimme Verletzung des rechten Armes davon.

Niederradhauptfahren. 150, 75, 40 Mark. Vorläufe über 1000 m. I. Lauf. 1. Willy Laufer. II. Lauf. 1. Käser. III. Lauf. 1. O. Grandpierre. Entscheidungslauf. 2000 m. 1. Willy Laufer, 2. Käser, 3. Grandpierre. Nach kurzem Kampf sicher gewonnen.

Zweisitzerfahren mit Vorgabe. 200, 100, 50 Mark. 3000 m. 1. Heimann-Hansen 20 m, 2. Käser-Dörfler 50 m, 3. Sachetky-Schlinck 30 m. Die Mollente Mündner-Beckers können trotz aller Anstrengung keinen Anschluss finden, während Heimann-Hansen sich schnell eine gute Position

sichern und schliesslich noch knapp gewinnen, obwohl sie kurz vor dem Ziel Pneumatikdefekt haben.

Drei- und Mehrsitzerfahren. 300, 200, 100 Mark. 3000 m. 1. Dreisitzer Herty-Dörfler-Weck, 2. Dreisitzer Käser, 3. Dreisitzer Hartwig. Siegte sicher. T. B. Meyers.

Hannover. 100 km. 1. Lesna (Schweizer) 2 h 20' 59", 2. Koehler (Berlin), 3. Fischer (München).

Rotterdam. Meisterschaft von Holland über 10 km. 1. Meyers. Meisterschaft von Holland über 10 km. 1. Meyers.

Wie Hans das „brüderliche teilen“ versteht.

Die Mama war mit dem kleinen Hans und seinem Schwesterchen Nelly in der Sommerfrische, hatte mit beiden Kindern einen grossen Waldspaziergang gemacht und versprach auf dem Heimweg, weil sie brav gewesen seien, ihnen eine besonders gute Suppe vorzusetzen. Hans war grosser Suppenliebhaber und freute sich daher begreiflicherweise ausserordentlich auf das verheissene Festessen. Dies bestand in einer rasch bereiteten Maggissuppe, die den Kindern so sehr mundete, dass sie, als die gewöhnliche Portion verschwunden war, noch mehr verlangten. Hierauf erlaubte ihnen die Mutter, den Rest auch noch zu essen, und sagte zu Hänschen, er solle ihn brüderlich teilen. „Ich habe ja keinen Bruder, was heisst das denn, brüderlich teilen,“ fragte der Junge erstaunt. „Du teilst brüderlich,“ belehrte ihn die Mutter, „wenn du dem Schwesterchen mehr gibst als dir selbst.“ Der kleine Hans besann sich einen Augenblick, dann, kurz entschlossen, drehte er den Stil des Schöpffüssels seinem Schwesterchen Nelly zu und bat in sanften Schmeicheltönen: „Nelly, thu' du brüderlich teilen.“

4832

Senfensee-Meisterschaft

168 Kilometer 4830
Sonntag, den 21. August 1898
1er Terrier auf Maschine

PEUGEOT.

Schönster Fahrsaal Zürich's
Conradstrasse 32, Tramstation
Silbquai.
Täglich Fahrunterricht.

Ein freiwilliges Zeugnis über Bambusfahrräder!

Bruggen (St. Gallen), 23. Aug. 1898.
Herrn A. Saurwein, Weinfelden.

Es drängt mich, Ihnen meine vollste Zufriedenheit mit dem Bambus auszudrücken. Das ist ein Velo ganz nach meinem Herzen: Stabil wie kein zweites und leichtgehend, dass es ein wahres Gaudium ist, z. B. von Rorschach nach St. Gallen bergauf zu fahren. Ich gratuliere Ihnen zur Bambus-Vertretung! Dem Bambus gehört die Zukunft.

Mit kräftigem „All Heil!“
sig. Chr. Bösch, Lehrer.

Cycles & Motorcycles Clément & Gladiator

sind unbestreitbar die ersten Marken Frankreichs.

Im Bau leichter Motorgefährte steht Clément unstreitbar an der Spitze und bietet in den Tricycles und Quatracycles mit zwei Plätzen (Gewicht 75 bis 90 Kilo) die leicht beweglichsten Motorfahrwerke, welche bei höchster Stabilität Geschwindigkeiten bis zu 45 Kilometer per Stunde erreichen und jede Steigung spielend überwinden.

Generalvertreter für die deutsche Schweiz:
G. Grisard,
Basel, Spaltenberg 18.

OPHEL

Die Siegerin.

bleibt „Opel“ auch 1898!

Feinste deutsche Marke!

Adam Opel, Rüsselsheim am Main.

Vertretungen:
Basel: Ernest Stähelin & Comp. Bern: A. Mandowsky, Velodrom Bern.
Genf: Et. Hoffmann, Carrefour de Rive 4. Marktstrasse 6.
Zürich: Geo Ogurkowsky-Schwyzler, Chorg. Chaux-de-fonds: Charl. Wermeille.
St. Gallen: E. A. Meeder, neben dem Winterthur: Jos. Pfeghar.
4855 Stadtheater. Yverdon: Emil Meyer.

Firmen-Anzeigen.

(Wir bitten unsere Leser dringend, in allen vorkommenden Fällen nachstehende Firmen zu berücksichtigen.)

Basel. Ernst Stähelin & Co. Steinberg 3.

Lager in prima englischen, amerikanischen, deutschen und französischen Rädern. 4868
Reparaturwerkstätte. — Fahrschule.

Bern Hamberger & Lips

Eubenbergplatz 10. 4854
Velo-Reparaturwerkstätte, Fahrschule. Alleinvertr. v. Numan, Hamber, Columbia, Roeder.

Rorschach. Hotel Bodan

Vereinslokal des V.-C. R. Auerkannt gute Küche. Vorzügliche Getränke. 4858
Wilh. Holzhäuser, Bes.

St. Gallen. E. Senn-Vuichard

Grosse Auswahl in
Sport-Tricot
Sport-Ausrüstungen
4850 aller Art.

Wyl, St. Gallen. J. Berliat, Velohandlung

Agentur der Allianz Berlin.
Versicherung gegen Velo-Unfälle, Haftpflicht, Sachbeschädigung und Fahrrad-diebstahl. 4837
Prospekt gratis und franko.

Zürich. Café-Restaurant National,

24 Rindermarkt 24.
Vorzügliche Getränke. Feine Küche. Geräumige Vereinslokale. 4839

Zürich. Grand Café du Théâtre. Hotel Kehrlé.

Vorzügliche Restauration. Gute Küche. — BILLARD. — 4838

Zürich. Hotel Timmatquai

2 Minuten vom Bahnhof
Billiges und neu eingerichtetes bürgerliches Hotel.
Zimmer von 1 Fr. 50 an. Mittagessen zu 1 Fr., 1 Fr. 50 und 2 Fr. Diners à la carte zu jeder Tageszeit.
Grosses Parterre-Restaurant.
Ausschank feinsten offener Biere und selbstgekelterter, sorgfältig gewählter Weine.
Den Besuchern Zürichs an's angelegentlichste empfohlen. R. Frauenfelder, Prop.

Zürich. Hotel du Jura. J. Gagolz, Mitglied

M. R. V. Z. Veloreise. Diner à Fr. 1. 20 und Fr. 1. 50. Zimmer à Fr. 1. 50 und Fr. 1. 75. 4833

Zürich. Meyer & Cie.

zur Kronenhalle. 4864
Spezialität in Anfertigung von Radfahrer-Anzügen.

Zürich. Rudolf Furrer,

Papierhandlung, Bureauartikel, „Verbessertes Schreibergraph“, bester und billigster Vervielfältigungsapparat. (Patent Nr. 6449). 4848

Zürich. Milch-Chocolade

für Velofahrer ausgezeichnet gegen Durst, bei H. Erni-Bachofen, Colonialwaren und Delikatessen, z. „Schloss Nennmünster“, Zürich V. Innere Forchstrasse 70, Ecke Billrothstrasse. 4861

Zürich. Couverts mit Firmadruck

liefere ich meinen Kunden oder solchen, die es werden wollen, 1000 Stück zu Fr. 4.—
Jean Frey, Druckerei Merkur
Dianstrasse 5 und 7. 4851

Zürich. M. Hildebrand,

Froschgangasse 11 (z. Brühl). Spezialität in Resten, Kinderkleidchen, Schürzen, Blousen, Jupons etc. 4835

Praktisch unentbehrlich Kleidsam

für Radfahrer und Touristen sind die
Elastischen Stulpen
zum Schutz der Beinkleider.
Patent C. F. Bally Söhne, Schönenwerd
Beste und eleganteste Schutzvorrichtung; sitzt perfekt und lässt sich rasch befestigen und entformen.
Vorrätig in schwarz und farbig in allen grösseren Velohandlungen und Chemisiergeschäften.

Zürich. Café-Restaurant Continental

vis-à-vis dem Theater. 4852
— Vereinslokal des V. C. Z. —

Email-Schilder

liefert am vortheilhaftesten C. E. D. DOLITSCH, ZÜRICH.

Inkogr-Anstalt J. ERNI

Reichhaltige Anfertigung von Buchdruck-Clisches aller Art.

Advokatur- & Inkassobureau Hr. H. Oggenfuss

2 Bahnhofplatz 2 Zürich Telefon 3358
Bekannt prompte und rasche Erledigung der Aufträge. 4831

FLOBERTGEWEHRE, REVOLVER

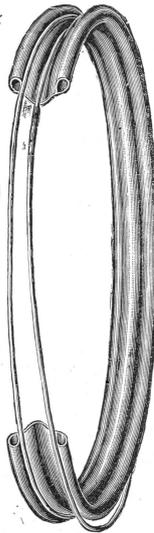
JAGDGEWEHRE, MUNITION IN ALLEN SORTEN. BILLIGE PREISE. Höflich empfiehlt sich. K. Scheffer, Büchsenmacher ZÜRICH.

Den Sportsvereinen

empfiehlt sich zur Anfertigung von Statuten, Aufnahmskunden, Mitgliedskarten, Programmen, Zirkularen, Diplomen etc. bei schönster, künstlerischer Ausführung.
Jean Frey, Druckerei Merkur,
Dianstrasse 5 und 7. ZÜRICH. 4831

Warum sind Dunlop-Reifen leicht

und einfach abzunehmen und wieder aufzuziehen.



Nebenstehende Abbildung zeigt, wie die beiden endlosen Drähte des Dunlop-Pneumatics den Gummi-Mantel fest in seiner Lage halten und es leicht ermöglichen, den Pneumatic von den Stahlreifen zu entfernen. Zur besseren Veranschaulichung ist auf nebenstehendem Bilde aus einer Westwoodfelge ein Stück herausgenommen worden, während die beiden endlosen Stahldrähte ohne den Gummi-Mantel dargestellt sind.

Der endlose Draht links liegt in der Rinne der Felge, während der Draht rechts in das Bett derselben niedergedrückt ist, wodurch der untere Teil des Drahtes an der entgegengesetzten Seite der Stahlfelge hervortritt und leicht über den Rand derselben hinausgehoben werden kann.

Wie die Abbildung zeigt, ist die Demontage des Dunlop-Pneumatics die denkbar einfachste und erteilen wir gerne jede gewünschte Auskunft schriftlich oder mündlich in unseren Fabriken und Filialen.

Dunlop Pneumatic Tyre Co. — Fabriken in **Hanau a. Main**, Bruchköbelerlandstrasse 40; **Wien VI**, Liniengasse 34. — Filialen in **Berlin S.W.**, Zimmerstrasse 21; **Breslau**, Struvstrasse 24; **Zürich I**, Thalacker 46. 4866

„Schwalbe“
Fahrräder zählen zu den besten.
Beweis: Die stets steigende Nachfrage. 4859
Schwalbe-Fahrrad-Werke Gebr. Rüegg, Riedikon-Uster

Unübertrefflich in Eleganz und Dauerhaftigkeit ist das der Velo-Fabrik Dettwyler in Liestal in jedem Kulturstaat patentierte

Velo „Favorit“.
Jeder Teil desselben ist **auswechselbar** und dadurch kolossale Reparaturersparnisse; sodann ist das lästige Mitführen einer Luftpumpe total unnötig. Diese Maschine erfreut sich trotz der kurzen Einführung einer allgemeinen Beliebtheit und darf punkto Solidität mit jedem ausländischen Fabrikat konkurrieren. Schützt die einheimische Industrie und deckt Eueren Bedarf bei
J. Dettwyler-Frey, Dufourstr. 74
Haupt-Dépôt für Zürich. 4877

Helvetia-Räder
Tell, Brennabor, Monachia, Sirius, Express etc.
Velohandlung von **Gustav Ad. Rösle**
Kasernenstrasse 81, **ZÜRICH III.** 4871
Fahrunterricht. Reparaturen.

Ebenso wie in den Jahren **1893, 1894, 1895, 1896, 1897** wurde auch im Jahre **1898** die Bergmeisterschaft am Semmering auf **Continental-Pneumatic** gewonnen.
4863 Oesterreichisch-Amerikanische GUMMIFABRIK-AKTIEGESELLSCHAFT, Wien-Breitensee.

Anglo-American
C. H. Harrison, 91 Bahnhofstrasse 91
unterm Hotel National.
Spezialität: **Sport-Artikel** aller Art, aus dem berühmten Hause
Slazenger & Sons
— London. —
Tennis-Racqueten von Fr. 7.50 bis 45. — das Stück.
Tennis-Bälle von Fr. 6. — das Dutzend.
Tennis-Presse von Fr. 2.95 das Stück.
Tennis-Mützen. — Tennis-Schuhe, etc.
Tennis- u. Velo-Kleider nach Mass.
Regenmäntel fertig auf Lager und nach Mass.
4886

Billigste Möbelhalle
z. Brühl
Joh. Binder, Froshaugasse 11, Zürich.
Betten mit Federzeug Fr. 75
Bettlatten „ 80
Ober-, Untermatratze mit Keil „ 86
Chiffoniere „ 42
Spiegelschrank „ 150
Kommoden „ 43
Waschkommoden „ 40
Waschtische, 2plätzig „ 27
Nachttische „ 9
Tische, Hartholz „ 19
Tische, Tannen „ 16
Sessel „ 45
Divan „ 450
Sofa „ 84
— Spiegel von Fr. 7, 12 und höher. —
Garnituren in jeder Preislage.
Übernahme ganzer Braut-Ausstattungen und Wohnungseinrichtungen.

Liegenschafts-Agentur.
An- und Verkauf und Verwaltung von Liegenschaften,
4867 sowie Darlehens-Vermittlungen auf Hypotheken besorgt zu billigen Bedingungen und unter Zusage reeller Geschäftsführung und strenger Diskretion
J. Knopfli,
a. Kreiskommandant,
Telephon 1244 Zürich III Telephon 1244
Stauffacherstrasse Nr. 9.

Die **Spezial-Veloreparaturwerkstätte** 4865
v. Chr. Böhli, Mainaustr. 50, Zürich V
empfeilt sich zu bekanntester, billigster und gewissenhaftester Ausführung von Reparaturen aller Systeme unter Garantie. Lager in Ia. deutschen und amerikanischen Maschinen. Zubehörsorte in grosser Auswahl zu en-gros Preisen. (K13322)

Horlogerie soignée
G. Billian fils
Limmatquai 50, **ZÜRICH.**
4870 Spezialität in:
Chronometern und Cyclometern
für Radfahrer
von **25 Fr. an.**
Lieferant feinsten **Sportuhren (Remontoirs)**
mit beliebigen Gravuren.

Schöne weisse **Vernicklung**
von **Veloartikeln, Waffen, Musikinstrumenten** und 4878 **Haushaltungsgegenständen**
besorgt prompt und billig die Vernicklungsanstalt von **A. Zellweger, Uster**
Fabrik für elektrische Apparate.

Duplex 4807
mit Berg- und Thal-Übersetzung schonst Kraft und Gesundheit.
für Soldaten.
2 Jahre Garantie
Besichtigung und Verkauf bei A. Oechstin, Eisenbahnstrasse 22, Zürich-Enge.
Velo-Abzeichen
Preis-Medallien, Vereinsabzeichen in künstlerischer Ausführung zu billigsten Preisen fertigt die 4869
Gravier- und Prägeanstalt **B. Jackle-Schneider, Zürich** zum Falken beim Paradeplatz.

Erklärung.
Wie wir schon mehrmals in letzter Zeit in Erfahrung brachten, kursiert das Gerücht, dass wir unsern Betrieb einstellen wollten, worauf wir ausdrücklich erklären, dass dasselbe vollständig auf **Unwahrheit** beruht und wir unsern Betrieb nicht nur in vollem Umfange fortsetzen, sondern genötigt sind, solchen durch Neubauten noch weiter zu vergrössern.
Sirius-Fahrrad-Werke, G. m. b. H.
Doos-Nürnberg.
4867

Unsere Modelle 98 sind fein ausgeführt
Bicyclettes Cosmos 98
haben staubsichere, ölhaltende Lager.
Fabrik in Biel.
Succ. **Genf 16 Boulevard Plainpalais.**
COSMOS

SODOR
ist eine hübsche kleine Stahlkapsel mit flüssiger Kohlensäure gefüllt. **Zehn Stück in einer Kartonschachtel kosten nur Fr. 1.25.**
Mit Hülfe einer eleganten Spezialflasche (Preis Fr. 3.50) und Sodor können augenblicklich, an jedem Ort, zu jeder Zeit, **absolut ohne Mühe vortreffliches, künstliches Selterswasser** und alle andern nur denkbaren moussierenden Getränke, ganz nach individuellem Geschmack, hergestellt werden. 4879
Wertvoll, um **destilliertem (gekochtem) Wasser** einen sehr angenehmen Geschmack zu geben, was wichtig ist in **Epidemiezeiten** oder in **Gegenden, wo das Trinkwasser schlecht ist.**
(Ueberall im Gebrauch).
SODOR-FABRIK ZÜRICH.

Grosse Werkstätte für Velobau und Reparaturen.
Eigene Fabrikation
von feinst ausgeführten Velos „**TELL**“.
Grosse Auswahl von Herren- und Damenrädern, deutsches und eigenes Fabrikat.
Grosses Lager von Fournituren für Velos.
Heinrich Senner, Velo-Mechaniker
General-Vertreter der Firma **JUSTUS WALDTHAUSEN** in München.
Fahrradteile en gros.
Werkstätte & Fabrikation: Centralstrasse 129, Wiedikon. Wohnung: Erlachstrasse 22, III
Vertreter in Zürich: **Gustav Ad. Rösle, Kasernenstrasse 81.** 4862
Tüchtige Reisende und Vertreter gesucht.

Die **Hercules-Fahrräder**
werden in einer Spezial-Fabrik **ersten Ranges**, die seit 13 Jahren ausschliesslich **Fahrräder** fabriziert, hergestellt.
„**Hercules**“ ist daher auf Grund langjähriger Erfahrung
hervorragend
in Konstruktion! in Ausstattung! in Stabilität und Gang!
Nürnberger Velociped-Fabrik „Hercules“
4844 vorm. Carl Marschütz & Co., Nürnberg.
Generalvertretung für die Schweiz:
Isy Marschütz
Zürich
13 Bäregasse 13.