

OPEL

Fahrräder

leichtlaufendste, solideste und erfolgreichste Maschine des Continents.

Generalvertreter für Oesterreich-Ungarn:

OPEL & BEYSSCHLAG

Wien, I. Kärntnerring Nr. 13.

Solvente Vertreter gesucht!

sehnlichen Zahl von Costümrten bedeckt. Die Zurichtarbeiten, sowie der Eishobel hatten ihre Schuldigkeit gethan und eine prachtvolle Bahn hergestellt. Die Kälte war ziemlich empfindlich zu verspüren, so dass speciell die passiven Zuschauer ordentlich froren. Hiebei muss allerdings constatirt werden, dass der grössere Theil der Mitglieder des Eislaufvereines auf den Hochgenuss des Gesehenwerdens auf der Eisbahn ebenfalls verzichtete und lieber vom Zuschauerraume aus der Entwicklung des Festes zusah, welches zwischen 1/9 und 1/10 Uhr seinen Höhepunkt erreichte. Das Programm war wesentlich eingeeengt worden. Es gab keine Eispaläste aus Krystallblöcken geformt, keine Wickingerzüge, abenteuerliche Schlitten- und Drachengespanne, ja selbst schöne und originelle Gruppen fehlten. Wenn auch die Teilnehmerzahl allmählig eine ziemlich starke wurde, so erschienen viele, sehr viele in den altgewohnten Costümen. Es war blos ein simples Maskentreiben auf dem Eise. So sah man Dominos, Rauchfangkehrer, Deutschmeister, Eskimos, Chinesen, Blumenmädchen, Pierrots, Bosniaken u. dergl., ein paar concessionirter Astrologen nicht zu vergessen. Die Originalität glänzte also, wie man sieht, durch ihre Abwesenheit und neue Créations und Eis-Sensationstoiletten konnten nicht entdeckt werden. Angesichts dieses allgemeinen Rückstandes war man nur einigen Eliteläufern, die sich in einem eigens abgegrenzten Raume producirten, um so dankbarer. Die Kunstläufer Zachariades und Hügel gaben einige Nummern ihres grossen Programmes zum Besten, ferner vollführten Fräulein Mizzi Beck mit Herrn Ludwig Fänner und das preisgekrönte Paar Fräulein Carla Edle v. Nagy-Búkk und Herr Otto Schwarz Productionen oesten Styles. Bis in die vorgerückte Nachtstunde war die spiegelnde Eisfläche belebt.

RADFAHREN.

TERMINE.

Berlin (Internationales Radwettfahren)	28. April
Hamburg (Internationales Radwettfahren)	12. Mai
Berlin (Internationales Radwettfahren)	19. Mai
Frankfurt a. M. (Internationales Radwettfahren)	26. Mai
Graz (Internationales Wettfahren, Pfingst-Meeting)	2. Juni
Oberdrauburg—Unterdrauburg (Internat. Fernfahrt)	3. Juni
Hamburg (Internationales Radwettfahren)	9. Juni
Berlin (Europa-Meisterschaften)	23., 24. Juni
Hamburg (Internationales Radwettfahren)	7. Juli
Graz (XII. Bundestag des D. R.-B., Deutsche Meistersch.)	4., 5. August
Velde (Internationales Radwettfahren)	11. August
Hamburg (Internationales Radwettfahren)	18. August
Berlin (Internationales Radwettfahren)	18. August
Frankfurt a. M. (Internationales Radwettfahren)	25. August
Berlin (Internationales Radwettfahren)	8. September
Berlin (Internationales Radwettfahren)	29. September

DISTANZFARTEN. *)

III.

Was die Strecke anbelangt, die für Distanzfahrten geeignet ist, so kann man natürlich in dieser Beziehung je nach Umständen ziemlichen Spielraum walten lassen. Sie darf nicht zu kurz sein, damit auch wirklich Ausdauer für den Sieg der ausschlaggebende Factor ist und nicht eine gelegentliche Invasion eines Rennbahnfahrers schon gleichbedeutend mit einem Siege ist. Andererseits darf sie aber auch nicht so lang sein, dass ihre Zurücklegung in einem Strassenrennen übermässige Anstrengung erfordert und daher gesundheitsschädlich wirken kann. Als Mindestmaass dürfte eine solche Strecke anzunehmen sein, welche in ungefähr 12 Stunden gefahren werden kann, also etwa 300 Kilometer; die Maximaldauer sollte unseres Erachtens aus Rücksichten auf Gesundheit, Schlafbedürfniss u. s. w. 24 Stunden nicht oder nur wenig überschreiten, was einer Strecke von 500 bis 600 Kilometer entsprechen würde, die also gewiss lang genug ist, um die Qualitäten eines Distanzfahrers nachdrücklich geltend machen zu können. Natürlich kommt es bei Bemessung der Strecke sehr auf die Umstände an. Eine Fahrt auf gutem, ebenem Terrain kann bei gleicher oder geringerer Anstrengung eine beträchtlich grössere Strecke umfassen als eine solche, die Gebirge überschreitet oder sich auf schlechten Strassen abspielt. Die von dem D. R.-B. geplante Fahrt Basel—Nymwegen beispielsweise, die an 650 Kilometer lang ist, wird zweifellos eine bessere Zeit und geringere Anstrengung bringen als Mailand—München. Eine gewisse Mässigung aber ist unbedingt am Platze, da ärztliche Beobachtungen über eventuelle nachtheilige Folgen für die Gesundheit bei der kurzen Zeit, seit der die grossen Streckenfahrten stattfinden, noch nicht zur Genüge gemacht werden konnten und Schädigungen im Bereiche der Möglichkeit liegen, wie bei der aussergewöhnlichen Anstrengung oben genannter Organe leicht einzusehen ist. Interessant sind die Untersuchungen, die der französische Biologe Dr. Tissié bei Stéphane gemacht hat. So war z. B. in dem an dem Tage von Stéphane abgesonderten Harn so viel Gift, dass 10 Cubicentimeter genügten, ein Kaninchen von 1 Kilogramm zu tödten. Hätte Stéphane nicht über die volle Thätigkeit seiner Nieren verfügt, so wäre ein Theil im Körper zurückgeblieben und hätte je 1 Kilogramm seines Gewichtes vergiftet.

*) Aus der „Officiellen Festschrift zum XI. Bundestag des Deutschen Radfahrer-Bundes“.



Ausstellung Wien 1894: GOLDENE MEDAILLE.

Bedeutende Erfolge auf Strassen und Rennbahnen.

Fahrradwerke „Austria“
BERNHARDT & MÖRBITZ
TEPLITZ (Böhmen).

Prima
Schlittschuhe

aller bewährten Systeme.

Neuheiten in Jakson Haynes, Halifax, Merkur mit Haynes-Lauf.

Beste Race-Schlittschuhe.

SKIS in gefälligster Ausführung.

OPEL & BEYSSCHLAG

Wien, I. Kärntnerring 13.



Arab u. Steed

sind die besten englischen **Fahrräder**, kein anderes Fahrrad kommt ihnen an Schnelligkeit und Stabilität gleich.

General-Dépôt bei

Carl Finder, Wien, I. Kolowratring 4.

Bank- und Wechslerhaus
L. Riedling & Co. Wien, IV., Favoritenstrasse 27
hält sich zur soliden Ausführung von **Börseaufträgen** bestens empfohlen.
Telephon: 8549. Telegramm-Adresse: Riedlingbank.

Champagner
Charles Heidsieck, Reims.

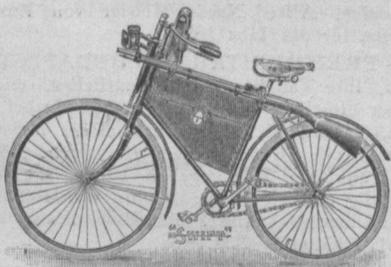
General-Repräsentanz für Oesterreich:
FRANZ ARNOLD & CO.
(Nachfolger: V. IGLER jun.)
K. u. k. Hoflieferanten
„ZUM SCHMETTERLING“
Spitzen, Weisswaren u. Confection
WIEN, I. Bognergasse Nr. 3.

Oesterr. Waffenfabriks-Gesellschaft, Steyr.

Waffenfabriks-
Swift-Fahrräder.

Specialität:

≡ **MILITÄR-FAHRRÄDER.** ≡



Die Oesterr. Waffenfabriks-Gesellschaft hat in Anlehnung an erste englische Firmen die Erzeugung von **Fahrrädern** aufgenommen und ist bestrebt, Räder bester Qualität dem grösseren Publicum preiswürdig zugänglich zu machen. Das Material wird je nach der Bestimmung sorgfältigst ausgesucht und gewissenhaft geprüft. Die Theile werden vom Schmiedestücke an in den eigenen Werken vollkommen verwechselbar auf das Genaueste hergestellt. Alle blanken Theile werden nach vorangehender Verkupferung vernickelt, wodurch der Verrostung thunlichst vorgebeugt wird, die übrigen unter höchster Temperatur dreimalig emaillirt. Durch die rigorose Fabrication ist die Waffenfabrik in der Lage, gute und dauerhafte Fahrräder herzustellen und dem geehrten Publicum bestens zu empfehlen. Die Modelle 1895 werden alles Neue auf dem Gebiete der Fahrradindustrie in sich vereinigen.
STEYR, Herbst 1894.

Vertretungen:

Niederösterreich, Steiermark, Mähren, Schlesien, Ungarn, Siebenbürgen, Kärnten und Krain: Brömer-Elmerhausen & Reich, Wien, I. Wallfischgasse 3.
Oberösterreich und Salzburg: Peters & Rothmaier, Linz, Mariengasse.
Steyr und Umgebung: Philipp Schenitzka, Steyr, Enge Gasse.
Galizien und Bukowina: Victor Berger, Lemberg, Ackademia 8.
Central- und Ost-Böhmen: Švestka & Potůček, Prag.

Nord-Böhmen: Fritz Schepukat, Saaz.
West- und Süd-Böhmen: Simon Hofmann, Pilsen.
Croatien, Slavonien, Bosnien, Herzegowina und Dalmatien: W. Libkowitz & Co., Agram, Illica 30.
Italienisch-Tirol: Fratelli Bontadi & Co., Rovereto.
Deutsch-Tirol und Vorarlberg: C. Röthy, Innsbruck, Adamgasse 5.

Oesterr. Waffenfabriks-Gesellschaft.

Die Leistungen in den Distanzfahrten sind natürlich nach Grösse der Strecke, Beschaffenheit derselben und Art der Maschinen und Reifen sehr verschiedene. Zu beachten ist auch bei Beurtheilung der erzielten Zeiten, dass die grossen englischen Recordfahrten auf einem verhältnissmässig nicht sehr grossen Stück der berühmten »North Road« und einigen Seitenstrassen derselben stattfinden und dass dabei ein und dieselbe Strecke mehrmals benützt wird. Auch die Witterung und die Organisation des Schrittmacherdienstes kommen in Betracht. Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung verschiedener grosser Strassenrennen und Distanzfahrten, die für den Sportfreund wie für Fernerstehende von Interesse sein dürfte:

licherseits an, das Fahrrad im Polizei-, Post- und Telegraphendienst zu verwenden, nachdem es bereits seit Jahren von den Wegebaubeamten benützt wurde. Werden die glänzenden Resultate der Distanzfahrten von den maassgebenden Behörden genügend beachtet und wird das Fahrrad von ihnen in recht vielen Dienstzweigen gebraucht, so wird sich dasselbe bald die ihm gebührende allgemeine Anerkennung als vollberechtigtes Verkehrsmittel errungen haben, und damit wird auch das Ende der lästigen Beschränkungen, Verbote u. s. w. herannahen.

Schliesslich sind auch die Distanzfahrten insofern von Nutzen, als sie die Fabrikanten, die der Concurrenz begegnen und mit ihren Erzeugnissen Ehre einlegen wollen, zwingen, auf den Bau von

Jahr	Gefahren auf	Ort des Rennens	Name des Siegers	Entfernung Kilometer	Zeit				Durchschnitt pro Stunde	Bemerkungen
					T.	St.	Min.	Sec.		
1889	Niederrad, solid	North Road	M. Holbein	519-00	—	24	—	—	21-575	Gut, eben, ungünstige Witterung
1890	Niederrad, Cushion	"	"	541-40	—	24	—	—	22-550	"
1891	Niederrad, Pneum.	Bordeaux—Paris	G. P. Mills	577-00	—	26	35	—	21-700	Gut, Wetter ziemlich ungünstig
1891	Hochrad, Pneum.	North Road	J. F. Walch	494-40	—	24	—	—	20-600	Strasse nass
1891	Niederrad, Cushion	Leipzig—Berlin—Dresden	A. Blank	500-00	—	27	52	—	17-940	Gut, eben, Witterung günstig
1892	Niederrad, Pneum.	Berlin—Köln (Staffettenfahrt)	—	611-00	—	23	37	—	21-340	Durchschnittlich mittel-mässig, theilweise hügelig, Hitze und Gewitter
1892	"	Wien—Graz—Triest	J. Sobotka	500-00	—	28	—	45	17-390	Sehr bergig, gut, Wetter gut
1893	"	Wien—Berlin	J. Fischer	582-50	—	31	—	22 $\frac{2}{3}$	18-780	Bergig, Strasse grössentheils schlecht, Wetter sehr ungünstig
1893	"	Maastricht—Nymwegen und zurück	O. Mündner	265-00	—	9	50	27	26-892	Gut in jeder Beziehung
1893	"	Mainz—Cleve	G. Sorge	300-00	—	12	29	30	24-020	Gut, eben, günstig
1893	Dreirad, Pneum.	Lands End—John O'Groats	G. P. Mills	1385-00	3	16	47	—	15-600	Wechselnd, meist gut, Witterung günstig
1894	Niederrad, Pneum.	"	"	1385-00	3	5	49	—	17-760	Sehr schwieriges Terrain, regnerische Witterung, theilweise aufgeweichte Strasse
1894	"	Mailand—München	J. Fischer	590-40	—	29	30	32	20-000	"
1894	"	Amsterdam—Arnheim und zurück	J. Cordang	196-00	—	6	48	40	29-950	Durchaus gut
1894	"	North Road	F. Shorland	340-30	—	12	—	—	28-358	"

Aus den angeführten Beispielen, die leicht noch um eine Menge weiterer zu vermehren wären, ergibt sich klar die gewaltige Leistungsfähigkeit des Fahrrades, welche derjenigen des Pferdes um mehr als das Doppelte überlegen ist, während sie die des Fussgängers um das Vier- bis Sechsfache übertrifft.

Ganz hervorragenden Werth haben die Distanzfahrten als Propagandamittel für unseren Sport, und diese ihre Eigenschaft ist vielleicht ein ebenso wichtiger Grund, ihren Betrieb zu pflegen, als ihr sportlicher Werth.

Sie bilden zunächst einen klaren, für Jedermann leicht ersichtlichen und verständlichen Beweis der Schnelligkeit und praktischen Brauchbarkeit des Fahrrades. Wenn auch — was imponirende Schnelligkeit anbetrifft — die Distanzfahrten wie überhaupt das Fahren auf der Landstrasse nicht mit demjenigen auf der Rennbahn verglichen werden kann, so fehlt doch der grossen Mehrheit des Publicums häufig das Verständniss zur Beurtheilung auch der grossartigen Leistungen. Viel einleuchtender ist es ihm dagegen, wenn man ihm sagt, dass die gefahrene Strecke 120 Wegstunden betrage, dass dieselbe in 29 $\frac{1}{2}$ Stunden gefahren worden sei und wenn es die gefahrenen Zeiten mit derjenigen der Eisenbahn vergleichen kann. Es ist dem Publicum im Allgemeinen eine sehr gleichgiltige Sache, dass Huret im Bol d'Or in 24 Stunden fast 737 Kilometer zurückgelegt hat. Dagegen aber zeigt es sofort Interesse, wenn es hört, dass ein Fahrer bei schlechtem Wetter in 29 $\frac{1}{2}$ Stunden die Lombardei durchmessen, die Alpen in einer Höhe von 1400 Meter überschritten und schliesslich auf der den Alpen vorgelagerten Hochebene angelangt ist, dass er dabei die Länder des Dreibundes, Italien, Oesterreich und Deutschland berührt und von der Metropole Norditaliens nach der Bayernhauptstadt gekommen ist.

Wie das Publicum durch die Distanzfahrten zu unserem schönen Sport hingeführt wird, so werden auch den Civil- und Militärbehörden die Vortheile des Radfahrens in überzeugender Weise vor Augen geführt. Namentlich für den militärischen Werth des Fahrrades haben die Distanzfahrten (besonders Wien—Berlin) mit Erfolg eine Lanze gebrochen; das Rad ist seitdem für eine ganze Reihe von militärdienstlichen Zwecken in der Garnison und im Felde bestimmt und wird, nachdem es einmal festen Fuss gefasst hat, sich rasch einen stetig wachsenden Wirkungskreis erobern. Ebenso fängt man behörd-

leichten, schnellen, aber doch zuverlässigen Maschinen ihr Augenmerk zu richten. Die Fabrikanten werden veranlasst, in jeder Beziehung ihr Möglichstes zu thun, immer Vollkommeneres zu bieten und dadurch ihrerseits dem Sport zu nützen.

Aus den vorstehenden Ausführungen glauben wir nachgewiesen zu haben, dass die Distanzfahrten einen durchaus unterstützungswerthen, wichtigen Zweig des Radsports bilden und dass dieselben daher weiter gepflegt werden müssen, ihr Betrieb aber eifrig und mit weiser Mässigung zu handhaben ist! Dann werden sie dem Sport ohne Zweifel zum Heile reichen!

NOTIZEN.

IN NIZZA wird demnächst eine neue, modern ausgestattete Radrennbahn eröffnet werden. Sie ist einen Drittel-Kilometer lang, hat eine Breite von sechs Metern und fasst circa 4000 Personen.

DER GAUVERBAND II »Steiermark« des Bundes deutscher Radfahrer Oesterreichs hatte bislang seinen Sitz in Cilli. Wie man uns mittheilt, dürfte hierin in Zukunft möglicherweise eine Aenderung eintreten und der Gausitz nach der Landeshauptstadt Graz verlegt werden.

IN PARIS gibt es bekanntlich seit vorigem Jahre einen »Grand Prix Cycliste«, nach dem Muster des »Grand Prix« der Pferderennen vom Municipalrathe der französischen Hauptstadt gestiftet. Der Werth dieser Concurrenz betrug im Vorjahre 5000 Frs. und soll nunmehr auf das Vierfache erhöht werden.

AUF 1,501.830 FRCS. beläuft sich der Ertrag der Fahrradsteuer in Frankreich während des abgelaufenen Jahres. Die Zahl der im Gebrauch befindlichen, zur Besteuerung angemeldeten Maschinen belief sich auf 149.080 Stück. Vor zehn Jahren wurden in Frankreich noch 2000 Räder pro Jahr verkauft, 1893 bereits circa 50.000, während im verflossenen Jahre gar mehr als 60.000 Maschinen Käufer fanden. 25.000 Personen verdienen gegenwärtig in der Republik durch die Fahrradindustrie ihren Lebensunterhalt. Die Zahl der Radfahrer in Frankreich darf man auf mindestens 300.000 schätzen.

DIE VERMEHRUNG der Geschwindigkeit des Fahrrades durch den Luftreifen ist bekanntlich eine recht bedeutende. Interessante Daten diesbezüglich liefert die Statistik der Records, und zwar namentlich jene der besten Strassenleistungen. Die beste Leistung auf Strassenbahn innerhalb zwölf Stunden war, als man Vollreifen benutzte, 297-6 Kilometer, der derzeit bestehende mit Pneumatics erzielte Record ist 342-7 Kilometer, was somit ein Plus von 45-1 Kilometer ergibt. Der 24 Stunden-Strassenrecord betrug beim Vollreifen 521-3 Kilometer, während er gegenwärtig bei der Anwendung von Pneumatics gar 605-8 Kilometer beträgt. Es bedeutet dies somit eine Verbesserung von mehr als 84 Kilometern.

DER WIENER RENNVEREIN hielt bekanntlich am 16. v. M. seine Generalversammlung ab, musste aber, da die Fülle des durchzubehandelnden Materials die Erledigung aller Angelegenheiten an genanntem Tage unmöglich machte, dieselbe auf den vorvergangenen Dienstag verlegen. Das Capitäl »Wettfahrbestimmungen« wurde in dieser zweiten Sitzung soweit erledigt, dass, wie bereits in letzter Nummer an anderer Stelle erwähnt, ein Ausschuss zur definitiven Durchberathung des Rennreglements eingesetzt wurde. Die Anträge des Rennvereinsvorstandes auf Statutenänderung, dahingehend, dass bei Generalversammlungen künftig nicht die Vorstände, sondern eigens gewählte Delegirte der verschiedenen, dem Verbands angehörigen Clubs stimmberechtigt sein sollten, riefen eine langwierige Debatte sowie eine Reihe neuer diesbezüglicher Vorschläge hervor. Der Vertreter der »Wanderer« brachte ein Amendement ein, dass sowohl Delegirte als auch die Vereinsvorsitzenden die Stimmberechtigung erhalten sollten, während Dr. Ohnhäuser vom R.-Cl. »Favorita« gänzliche Umarbeitung der Statuten und Einsetzung eines hiemit zu betrauenden Ausschusses vorschlug. Schliesslich erwies sich die Versammlung als nicht beschlussfähig und so wurde seitens des Präsidiums die Sitzung aufgehoben. Sie dürfte jedenfalls noch ihre Fortsetzung finden.

DER VEREIN für Velocipedwettfahren in Berlin hat bekanntlich vor Kurzem Hand in Hand mit dem Wiener Rennverein eine Action behufs Festsetzung allgemeiner in Deutschland und Oesterreich gültiger Wettfahrbestimmungen eingeleitet. In Berlin ist man nun nicht nach den ersten diesbezüglichen Schritten stehengeblieben, sondern neuerdings darangegangen, die Sache in Fluss und zu einem für die Beteiligten befriedigenden Abschluss zu bringen. Vor einigen Tagen hat nämlich der Berliner Rennverein an sämtliche grösseren Clubs, Rennvereine und sonstigen Verbände das nachstehende Circular gerichtet: »Verehrte Sportkameraden! Mit Bezug auf unser Rundschreiben vom 8. December v. J. und die inzwischen an uns gelangten Erklärungen von Rennvereinen, Clubs und Verbänden, an der gemeinsamen Berathung behufs Festsetzung gleichmässiger Satzungen für Bahnwettfahren theilnehmen zu wollen, beehren wir uns hiemit Sie, respective die von Ihnen zu ernennenden Delegirten zu der am 16. und 17. Februar im »Hotel de Pologne« in Leipzig, Hainstrasse, anberaumten Versammlung ergebenst einzuladen. Wir bitten Sie, wenn noch nicht geschehen, Ihre Herren Delegirten zu wählen und uns die Namen derselben mitzutheilen. Es dürfte sich unter allen Umständen empfehlen, die Herren mit den weitestgehenden Vollmachten zu versehen. Geplant ist die Sache so, dass jeder Verein mehrere Delegirte entsendet, welche an den Berathungen theilnehmen, bei der Abstimmung jedoch hat jeder Verein nur eine Stimme. Die erste, vorbereitende Versammlung wird am Samstag den 16. Februar, Abends 8 $\frac{1}{2}$ Uhr, stattfinden, die Hauptversammlung am Sonntag den 17. Februar, Vormittags 10 $\frac{1}{2}$ Uhr. Um allen irrigen Auffassungen entgegenzutreten, bemerken wir noch, dass unsererseits nicht die allgemeine Einführung von Geldpreisen beabsichtigt wird, wie uns das immer von anderer unberufener Seite untergeschoben wird. Unser Zweck ist, Satzungen zu schaffen, welche von Rennveranstaltern wie Rennfahrern überhaupt befolgt werden können und der Begünstigung einerseits, Benachtheiligung andererseits eine Schranke setzen. Darum auf Wiedersehen in Leipzig! Mit sportlichem Grusse der Vorstand und die Commission des Vereins für Velocipedwettfahren in Berlin.«

DIE NEUE Preisliste der Oesterreichisch-amerikanischen Gummifabriks-Actiengesellschaft, Wien, über Continental-Pneumatics und sonstige Velocipedartikel pro 1895 ist soeben erschienen. Es ist dies die schönste und best-zusammengestellte Preisliste über Pneumatics, die wir bis jetzt gesehen haben. In derselben sind alle 1895er Modelle von extra schweren Continental-Tourenreifen bis zum federleichteren Rennreifen mit Holzfelgen in erschöpfender und fachmännischer Weise beschrieben und ist diese Preisliste, man kann sagen, ein lehrreiches Werkchen für alle Radfahrer. Da die Oesterreichisch-amerikanische Gummifabriks-Actiengesellschaft für ihre 1895er Modelle weitgehende Garantien leistet, so dürfte der Continentalreifen, der ohnehin schon der bekannteste und gesuchteste Luftreifen des Continents ist, noch weitere Anhänger gewinnen.



K. u. k. Hof-Juweliere

M. Granichstädten & A. Witte

beehren sich einem P. T. Publicum die ergebene Anzeige zu machen, dass sich das seit dem Jahre 1869 i. Graben 29 bestehende Geschäft vom 1. November d. J. ab

I. Bez., Tuchlauben Nr. 7

befindet.