



DES UHRMACHERS NEBENBERUFE: Elektrotechnik. ∞ Optik. ∞ Musikwerke und Automaten. ∞ Nähmaschinen. ∞ Fahrräder. Gold- und Alfenidewaren.

Nähmaschinen und Fahrräder.

Überwinterung des Fahrradlagers.

Wohl jeder Fahrradhändler ist gezwungen, einen mehr oder weniger großen Bestand neuer Räder während der toten Saison lagern zu lassen. Wenngleich ein auch nur bescheidenes Lager in Fahrrädern schon einen recht bedeutenden Wert repräsentiert, dessen Erhaltung dem Besitzer am Herzen liegen sollte, so sieht man doch recht oft die Räder in der unzweckmäßigsten Weise aufbewahrt. Teils stehen sie in Läden herum, teils findet man sie in Lagerräumen zusammengepfergt, woselbst sie, neben- und übereinandergestellt, sehr oft schweren Schaden durch Verletzung der Emaille und Vernicklung nehmen. Kommt dann der Frühling heran, so werden sie hervorgeholt und der Händler schimpft auf das Radgeschäft, weil er mal wieder eine Anzahl ramponierter Räder unter dem Wert verkaufen muß. Und doch trägt er selbst die Schuld an dieser Verminderung seines Einkommens, die nur in der unzweckmäßigen Aufbewahrung ihre Ursache hat.

Jeder Händler sollte zu Beginn der Saison mit einer Auswahl guter, blitzsauberer Modelle aufwarten können, die möglichst vorteilhaft im Laden oder in einem besonderen, recht hellen Raum ausgestellt werden. Ist es also einerseits durchaus nötig, daß die im Frühjahr eintreffenden Räder mitsamt den überwinterten ausgepackt, montiert und sauber geputzt werden, so ergibt sich aber andererseits die Notwendigkeit, die unverkauften Räder im Herbst so zu behandeln, daß sie im Frühjahr den neueintreffenden in keiner Weise im Aussehen nachstehen.

Um die neuen Räder gut durch den Winter zu bringen, ist es vor allen Dingen erforderlich, daß sie mit einem weichen, reinen Tuch sauber abgerieben und von allem Staub und altem Fett befreit werden. Zu dem Zweck sind auch die eventuell noch in der Fabrikpackung stehenden Räder auszupacken. Sodann überlege man, ob es vielleicht vorteilhaft ist, die Pneumatiks der schon länger stehenden Räder abzunehmen und sie im Laden zu verkaufen, bevor sie so alt werden, daß ihr Wert so viel sinkt, um noch mit der Garantie verkauft werden zu können. Man sollte demzufolge die Mäntel und Schläuche eines Rades, welches länger als $\frac{1}{2}$ Jahr steht, abnehmen und separat verkaufen.

Die gereinigten Räder werden jetzt ganz und gar — also auch die Rahmen — mit erwärmtem salzfreiem Talg bestrichen, wobei aber darauf zu achten ist, das Sattel und Tasche nicht fleckig werden. Dieser Talgüberzug schützt das Rad vor den verderblichen Einflüssen der Temperaturschwankungen und erhält die gute Politur der Vernicklung und der Emaille. Nachdem die Pneumatiks aufgepumpt worden sind, bewickelt man die Räder mit Papier oder Leinen, vergißt dabei auch die Mäntel nicht und stellt sie dann ordnungsmäßig ins Winterquartier. Ein derartig behandeltes Rad steht im Frühjahr einem eben von der Fabrik eingetroffenen an Aussehen in keiner Weise nach.

Werden die Räder anfangs der Saison wieder ausgepackt, so entfernt man die Talgschicht leicht mit Hilfe eines mit Benzin angefeuchteten Lappens. Entdeckt man an einem Rahmen oder

an der Vernicklung eine etwas blinde Stelle, so ist diese durch sehr feines Hirschhornpulver, welches in jeder Drogenhandlung käuflich ist, wieder zu reparieren. Das Pulver wird in Wasser angefeuchtet und auf ein reines, weiches Tuch gebracht, welches zum Abreiben der blinden Stellen benutzt wird.

Es sei noch vor der Verwendung der im Handel befindlichen Auffrischungsmittel für Mäntel gewarnt, die diese fast immer porös machen. Unansehnlich oder fleckig gewordene Decken werden zweckmäßig mit reinem Benzin abgerieben und mit Talkum betupft, wodurch die Flecke verschwinden. T.

* * *

Die Schätzung der Geschwindigkeit. Es ist bekannt, daß die Geschwindigkeit des Automobils von dem Fahrer oder dem Mitfahrer viel kleiner geschätzt wird als von jemand, der am Wege steht und an dem der Wagen vorbeifährt. Die Erklärung dieser Verschiedenheit ist nicht weitab zu suchen. Der Fahrer schätzt die Geschwindigkeit seines Wagens nach der scheinbaren Bewegung des Weges, der wie ein Band auf den Wagen zuläuft und unter ihm verschwindet. Diese scheinbare Geschwindigkeit hängt nun ganz davon ab, unter welchem Winkel man auf den Weg sieht. Ist der Blick senkrecht auf den Boden gerichtet, so erscheint die Bewegung des Bodens am größten. Je mehr sich die Sehrichtung der Horizontalen zuwendet, um so mehr verlangsamt sich die scheinbare Geschwindigkeit des Weges. Denn nimmt man als Maß einen bestimmten Sehwinkel und als Merkmal z. B. einen auffallenden Stein auf dem Wege, so hat dieser Stein für den festen Sehwinkel im Sehfelde einen viel kleineren Weg zu durchlaufen, wenn der Blick nach unten gerichtet ist, als wenn man schräg auf den Weg blickt und einen Wegteil übersieht, der um 10 oder 20 oder 30 m vor dem Wagen liegt.

Überblickt man, um ein Beispiel zu wählen, bei einem bestimmten Sehwinkel mit senkrecht gerichtetem Blicke etwa 30—40 cm Weglänge, so wächst dieses überblickte Wegstück an, wenn man allmählich den Blick hebt.

Nun sieht der Fahrer für gewöhnlich schräg auf den Weg, und an der Stelle, auf die sein Blick gerichtet ist, ist die scheinbare Geschwindigkeit des Weges eine vergleichsweise kleine.

Anders bei dem Manne, der am Wege steht und auf das vorbeieilende Auto blickt. Er sieht es zwar auch in verschiedenen scheinbaren Geschwindigkeiten fahren, aber seine Schätzung gründet er doch auf die Wahrnehmung in dem Augenblicke, wo der Wagen gerade an ihm vorbeifährt, er also senkrecht zur Fahrtrichtung auf das Auto sieht und dieses also im Maximum der scheinbaren Geschwindigkeit erblickt.

Aus diesen einfachen mathematischen psychologischen Verhältnissen erklärt es sich, warum man im Wagen mit behäbiger Geschwindigkeit zu fahren scheint, während man als „Außensteher“ das Gefährt mit bekannter Blitzzuggeschwindigkeit vorbeifahren sieht.

Schutz der deutschen Arbeit! Die Vereinigten Staaten von Nordamerika sperren sich durch ihren Zolltarif gegen die Einführung gewisser Industrieerzeugnisse anderer Kulturstaaten planmäßig ab. Ein Wertzoll, der auch nach dem neuen Tarif noch 30 Prozent beträgt, ruht z. B. auf der Einfuhr deutscher Nähmaschinen. Dadurch ist den deutschen Fabrikaten der Eingang nach Amerika vollständig unmöglich gemacht! Während so die Vereinigten Staaten den Wünschen ihrer Industrie Rechnung tragen und ihr im eigenen Lande die ebenbürtige deutsche Konkurrenz vom Leibe halten, belegt im Gegensatz zu ihnen das Deutsche Reich amerikanische Nähmaschinen mit ganz minimalen Zollsätzen, die nur ein Zehntel des amerikani-