

Zeitschrift: Schweizer Sportblatt
Herausgeber: Jean Enderli, Hans Enderli
Band: 2 (1899)
Heft: 32

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: 15.05.2025

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

Schweizer Sportblatt

Organ zur Pflege schweizerischen Sportlebens.

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

Redaktion: J. ENDERLI, JEAN ENDERLI, jgr., stud. jur. Für Schach: U. BACHMANN, Sek.-Lehrer.

Abonnementspreis:
Für die ganze Schweiz:
6 Monate 2.50 Franken.
12 " 5. " "
Ins Ausland: Zuschlag des Portos.
Abonnementsbestellungen nehmen alle Postämter des In- und Auslandes entgegen.

Erscheint wöchentlich, je Mittwoch abends.

Redaktion, Gesenerallee 40, Zürich I.
Verlag und Administration, Dianenstrasse 5 & 7, Zürich II.
Redaktion: Telephon 3209. Telegramm-Adresse: Sportblatt Zürich. Expedition: Telephon 4555.

Insertionspreis:
Einspaltige Petitzeile oder deren Raum 25 Cts.
Reklamen unter dem Titel: „Ohne Verantwortlichkeit der Redaktion“, per Zeile 40 „
Jahresaufträge spezielle Berechnung.

Offizielles Vereinsorgan des Ostschweizer Radfahrer-Bundes.



Nächsten Sonntag den 13. August sammeln sich die Fahnlein des O. R. B. mit ihren Getreuen zum Bundestage in der thurgauischen Metropole Weinfelden. Wie man uns mitteilt, ist die dortige Raderschar und mit ihr die gesamte Bürgerschaft bereit, die allezeit fröhlichen und namentlich über die Zeit der Hundstage etwas durstigen Seelen von nah und fern zu empfangen und ihnen für die Festzeit den Aufenthalt in ihren Mauern so angenehm als möglich zu machen. Der Ehrenwein des Gemeinderates steht bereit (so 'ne Flasche würde mir auch nichts schaden! der Setzerlehrling), die Festhütte hat sich flott herausgeputzt und wartet mit Ungeduld der feucht-fröhlichen Gesellen, die sie in ihren Schatten aufnehmen kann; Wimpel- und Fahnenstangen gucken jetzt schon verheissungsvoll aus verschiedenen Dachgiebeln heraus; durch zarte Hände werden die letzten Rosen in die Kränze geflochten und die Damenschneiderinnen schmücken mit den letzten Nadelstichen die blendend weissen Kleider der Ehrenjungfrauen mit den farbigen Schleifen und Bändern. Wohlgeut können also unsere Radler nächsten Samstag und Sonntag in der Feststadt einziehen. Bedenkt man, wie bereitwillig sich die Weinfelder Kollegen bei der Uebnahme des Bundestages und der Bundes-Rennen gezeigt haben, als es schon scheinen wollte, als müsste der diesjährige Bundestag fallen gelassen werden, und überblickt man all die gewaltige Mühe und Arbeit, die sich die Veranstalter um das Gelingen des Festes gegeben haben, so darf man ihnen zum Voraus schon Dank wissen, und die Radler des O. R. B. werden nächsten Sonntag durch ihren vollzähligen Besuch in der Feststadt ihren Kollegen die wohlverdiente Anerkennung zollen und das Ihre zum Gelingen des Festes beitragen.

Weinfelden ist zum Empfange bereit. Also sämtliche Mann auf Deck! Nächsten Sonntag auf nach der diesjährigen Feststadt des O. R. B. All Heil!

Velo-Club Weinfelden.

Einladung

zum

IV. Ostschweizerischen Radfahrerbundestag in Weinfelden

Sonntag, den 13. August 1899 (eventuell im Falle ungünstiger Witterung 8 Tage später)
Sonntag den 20. August 1899.

Werte Sportvereine!
Werte Sportkollegen!

Alljährlich einmal finden sich die Mitglieder des O. R. B. zusammen, um an diesem Bundestage alte Sportskameradschaft wieder aufzufrischen und zu befestigen und neue anzuknüpfen. Aber nicht nur fröhlicher Freundschaft ist dieser Tag gewidmet, sondern auch ernster Arbeit, denn es soll hier gezeigt werden, was die einzelnen Sektionen zu leisten im Stande sind und zugleich soll auch der Zweck des O. R. B., nämlich Hebung unseres schönen Sportes und damit Hand in Hand Beseitigung allfälliger im Publikum noch vorherrschender Vorurteile, bemerkbar werden.

Der diesjährige Ostschweizer Radfahrerbundestag wird in Weinfelden abgehalten werden, jenem lieblichen Flecken am Fusse des reben- und weinreichen Ottenberges, wo letztes Jahr der Thurgau den hundertjährigen Geburtstag seiner Freiheit in so erhabener Weise feierte, die viele Tausende und Abertausende mit Bewunderung und Entzücken erfüllte. Seid uns will-

kommen Ihr lieben Sportskameraden von Nah und Fern!

Aber nicht nur unsere Freunde vom O. R. B. laden wir ein zu unserem Feste, sondern sämtliche Sportskollegen aus allen Gauen unseres lieben Vaterlandes und auch Ihr liebe Freunde aus unsern grossen Nachbarstaaten, Ihr Alle seid uns herzlich willkommen, verknüpfen uns doch mit Vielen von Ihnen Bande ächter Kameradschaft.

Also noch einmal Ihr Freunde und Kollegen kommt zahlreich herbei zu unserm Ehrentage und feiert mit uns einige Stunden wahrer Kamerad- und Freundschaft; wir werden unser Möglichstes thun, um Ihnen einen genussreichen Tag zu verschaffen.

Indem wir Ihnen zum Voraus herzliches „Willkommen entgegenrufen, entbieten Ihnen ein kameradschaftliches, sportliches All Heil! Weinfelden, 19. Juli 1899.

Für das Organisationskomitee Veloclub Weinfelden
Der Präsident: F. H. Kesselring, Mayor.

Programm:

Samstag, den 12. August 1899:

Abends von 8 Uhr an: Empfang der Renner und Gäste im „Hôtel Bahnhof“. Verabfolgung der nötigen Abzeichen; Gemütliche Vereinigung unter Mitwirkung der Festmusik.

Sonntag, den 13. August 1899:

Morgens 5.30 Uhr: Tagwache.

6.30 Uhr: Sammlung der Renner am Start (beim Storch).

7 Uhr: Abfahrt der Renner.

8-8.30 Uhr: Ankunft der Renner.

9-10 Uhr: Empfang der Sektionen und Frischschoppen in der Festhütte. Sitzung des Kampfgerichtes im Schützenhaus.

11 Uhr Bankett in der Festhütte, Begrüssung durch den Präsidenten des Empfangskomitee, Konzert des Festmusik.

Mittags 1-2.30 Uhr: Sektionsschulfahren mit anschließenden Massenübungen der konkurrierenden Sektionen.

2.45 Uhr: Aufstellung zum Korso auf dem Viehmarktplatz.

3 Uhr: Korso durch den Festort.

4 Uhr Preisverteilung und Abendessen in der Festhütte, Konzert.

Abends 7 Uhr: Räumung der Festhütte.

8 Uhr: Abend-Konzert (Eintritt 50 Cts.).

Festmusik: Konstanzer-Musik.

Bemerkungen: Bankettkarten à Fr. 3. —

gültig für ein Bankett mit Wein und Abendessen ohne Wein berechnen zugleich zum freien Eintritt in die Festhütte bis abends 7 Uhr. Die tit. Sektionen sind gehalten, die benötigten Bankettkarten bis zum 8. August a. c. bei unserm Club-Kassier Herrn J. Brugger, Adjutant, in Weinfelden, zu beziehen, auch sind solche am Festtage selbst an der Kassa auf dem Festplatze erhältlich.

Das Bureau befindet sich im Schützenhaus.

Für Quartiere ist genügend gesorgt und wende man sich um Auskunft an den Präsidenten des Quartierkomitee Herrn Louis Regele in Weinfelden.

Das Velo-Depot sowie eine vollständig eingerichtete Reparaturwerkstatt befindet sich auf dem Festplatze.

Für sichere Aufbewahrung und Bewachung der Räder wird eine Gebühr von 20 Cts. per Rad erhoben. Kontrollnummern sind an der Kassa zu lösen.

a. Sektions-Schulfahren.

Anmeldungen beim Zentral-Komitee bis zum 7. August 1899.

Kein Einsatz laut Spezialprogramm.

Preise: Kränze und Ehrengaben laut Beschluss der letzten Delegiertenversammlung.

Wir gestatten uns noch die tit. Sektionen speziell hierauf aufmerksam zu machen und

bitten allfällige Gaben gefl. an den Präsidenten Hrn. Alb. Mayer in Weinfelden gelangen zu lassen.

Das Kampfgericht wird von den konkurrierenden Sektionen (je 1 Mann per Sektion) bestimmt.

b. Bundes-Rennen.

(Distanz 95 km.)

Offen für alle Mitglieder des O. R. B., welche (nach § 13 der Statuten) mindestens seit 2 Monaten im Verbandsgebiete wohnhaft sind.

Schrittmacher nicht gestattet, nur einsitzige Maschine zulässig. Reihenfolge am Start nach den Anmeldungen.

Rennstrecke: Weinfelden-Märstetten-Station-Eschkofen-Wellhausen-Langdorf-Frauenfeld, Wendepunkt und Kontrolle bei der Traube, retour: Felben-Pfyu-Müllheim-(untere Strasse) Wigoltingen-Märstetten-Station-Weinfelden.

Start: beim Storch. Signal: Pistolenschuss. Abzeichen: weisse Armbinde. Einsatz Fr. 3.

Preise.

1. Lorbeer, Meisterschaftstitel des O. R. B.

und Fr. 30 an bar und event. Ehrengabe.

2. Lorbeer, Fr. 25 an bar " " "

3. " " 20 " " " " "

4. Eichenkranz, Fr. 15 an bar u. v. " "

5. " " 10 " " " " "

6. " " 5 " " " " "

Alle übrigen Fahrer innert 65 Minuten werden mit Anerkennungsdiplomen bedacht. Einsatzgelder sind bis zum 8. August a. c. abends 8 Uhr an den Kassier, Hrn. J. Brugger, Adjutant in Weinfelden, einzusenden.

Derjenige Fahrer, welcher die Strecke innert 55 Minuten zurücklegt und als Erster das Band passiert, erhält ausserdem einen Rekordpreis von Fr. 20. —

— Zum Bundestag des O. R. B., der nächsten Sonntag in Weinfelden stattfindet, ist eine recht nützlich kolorierte Ansichtspostkarte erschienen, die die Festhütte darstellt und im Vordergrund ein fröhliches Radlertrio mit der Fahne des V. C. Weinfelden trägt.

Velo-Club St. Gallen.

In der Club-Versammlung vom 4. August wurde der kollektive Beitritt sämtlicher Aktivmitglieder zur *Drittersonen-Versicherung* bei der Schweiz. Unfall-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft Winterthur beschlossen und zwar für den einheitlichen Betrag von je Fr. 3000. — pro Mann.

An das kommende Bundesfest in Weinfelden wird lt. Beschluss derselben Versammlung für die Sektionskonkurrenz eine Ehrengabe verabfolgt. F. W.



Football-Club Biel.

Der F. C. Biel hat in seiner Versammlung vom 3. August seinen Vorstand pro Semester 1899/1900 folgendermassen zusammengesetzt:

Präsident: Wäullemur.
Vize-Präsident: Weibel.
Sekretär: Gasser.
Kassier: Weber.
I. Kapitän: Hofmann.
II. Kapitän: Reybaz.
Materialverw.: Peyer.

Korrespondenzen sind zu richten an K. Gasser, Neumarktstr., Biel. F. B.

— Es werden wohl schon manche städt. Radfahrer-Vereine die Wahrnehmung gemacht haben, dass das Vereinsradlerleben nicht mehr dasjenige ist, was es ehemals war. Noch vor

verhältnismässig kurzer Zeit war das Velofahren ausschliesslicher Sport, wer sich denselben widmen wollte, war beinahe gezwungen, sich einem solchen Sportsvereine anzuschliessen, sei es, um gemeinsame Vereinsausfahrten mitzumachen oder sich in künstlerischen Übungen eine gewisse Force anzueignen.

Heute liegt die Sache anders. Das Fahrrad ist lediglich Verkehrsmittel geworden, überall hat dasselbe Eingang gefunden. Er radelt, sie radelt, es radelt, man radelt. Ausser den Berufsradler und -Renner kümmern sich nicht mehr viele um die resp. Sportsvereine, es werden ohne diese grosse und kleine Vergnügungsfahrten unternommen, Geschäftsreisen, Aerzte, Geistliche, Angestellte und Handwerker aller Branchen, selbst die Bauern benützen dieses Vehikel, jeder sozusagen im eigenen Interesse und nur als wirkliches Verkehrsmittel, dadurch bleiben wohl 1/2 aller Radler den diesbezüglichen Sportsvereinen fern. Im täglichen Verkehr können sie das Radfahren hinlänglich benutzen und betr. geselliger Unterhaltung finden sie als Mitglied anderer Vereine, wo ein Zusammenhalten, eine Verbindung der Mitglieder unter sich, ohnehin unlässlich ist, hinreichend Gelegenheit, diese auszunützen.

Kein Wunder daher, wenn die heutigen städtischen Radsportsvereine beinahe um ihre Existenz kämpfen müssen, obschon sie alles aufbieten, die Sportsinteressen in jeder Hinsicht zu fördern, und gerade heute wäre es dringend geboten, wenn sich alle Radler ohne Ausnahme verbinden würden, weniger mehr des Sportes im Allgemeinen wegen, sondern vielmehr um Wahrung der Rechte betreffs des Fahrrades als wirkliches Verkehrsmittel für freie Kommunikation, freie Strassen, Aufhebung der Fahrradsteuern etc.

Eine solche Tendenz, speziell im Schulfahren, ist heute auch beim *Bicycle-Club St. Gallen* bemerkbar. Die Mitglieder sind nicht mehr so für dasselbe eingenommen, wie ehemals, obwohl an Mitgliederzahl günstig gestellt, haben die Fahrübungen an und für sich doch flauen Besuch aufzuweisen. Geschäftliche Inanspruchnahme wie eine grosse Zahl andere Geselligkeitsvereine überlasten eben auch jedes einzelne Mitglied, und der tägliche Gebrauch des Rades im Verkehr trägt ebenfalls dazu bei, dass dem Schulfahren nach überhäufte Tagesarbeit kein besonderes Interesse mehr entgegengebracht wird.

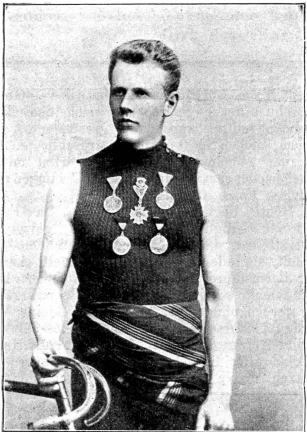
Ein Äquivalent für jenes bildet indessen unbestritten das im vorigen Jahre günstig eingeführte Preistourenfahren. Die Frequenz, die beim Schulfahren vermisst wird, erhöht sich im Preistourenfahren in sehr erfreulicher Weise ältere wie jüngere Mitglieder nehmen daran lebhaftesten Anteil, gilt es doch dabei Einzelpreise zu erringen, da jedem Mitgliede, das die Pflichten und Bedingungen des Preistourenfahrens erfüllt, für seine Leistungen in der laufenden Saison eine Anerkennung zu Teil wird.

Angesichts des bevorstehenden Bundesfestes sah sich die Kommission, die für Aktivbeteiligung an demselben sehr eingenommen war, veranlasst, eine ausserordentliche Hauptversammlung zwecks Besprechung dieser Frage einzuberufen. Das Eingangs Erwähnte hatte auch hierauf Einfluss und mussten die Entschuldigungsgründe betreffs schwacher Beteiligung an den Fahrübungen als vollgültig anerkannt werden. Abgesehen von der desto lebhafteren Benützung des Preistourenfahrens sind durch die neue Organisation unseres Vereins 2/3 der Mitglieder „Freie“ geworden und daher zur Aktivität nicht mehr obligatorisch verpflichtet, wenn nun noch in Betracht gezogen wird, dass unsere gut vertretene Clubmusik zu ihren musikalischen Übungen, nicht auch noch zum Schulfahren obligatorisch beigezogen werden kann, so ist es auch leicht denkbar, dass die Versammlung von einer diesjährigen Konkurrenz am Bundestage abstrahierte, dagegen wurde einstimmig der Beschluss

gefasst, als Gastverein mit unserer, für den 13. August reservierten Club-Musik am Feste in Weinfelden teilzunehmen und möglichst vollständig zu erscheinen.

Noch haben wir zu berichten, dass an Stelle des in Abreise begriffenen Herrn Wilh. Schmidt der bisherige Beisitzer, Herr Albert Schmid, als Aktuar und an seine Stelle Herr Emil Handloser als Beisitzer gewählt worden ist.

Die Versicherungsfrage gegen Drittpersonen, über welche in der vorhergehenden Versammlung schon in verdankenswerter Weise durch Herrn Inspektor Höpli von der Unfall-Versicherungs-Gesellschaft Winterthur eingehend referiert wurde, konnte auch an der Hauptversammlung nicht zum Abschluss gebracht werden, da unsere Mitglieder, trotz Anempfehlung, derselben kein Interesse entgegenbrachten. J. St.



Fritz Ryser.

der neue schweizerische Meisterschaftsfahrer über 100 km auf der Strasse.

Fritz Ryser, der gegenwärtig im 27. Lebensjahre steht wurde im Mai 1872 in Schaffmatt (Kt. Luzern) als Sohn eines Metzgers geboren. Durch Absolvierung der luzernischen Alltags- und Sekundarschule wählte auch er sich den Metzgerberuf und kam als junger Metzger nach Zürich. Bald hatte er sich derart gestellt, dass es ihm seine Mittel erlaubten, in Zürich III an der Badenerstrasse ein schönes Haus mit Metzgerei zu kaufen. Da sah er nun fast täglich Radler hinunterfahren auf die kaum 200 Meter von seinem Hause entfernte Rennbahn zur Hardau. Er sah einige Male dem Trainieren seines spätern Freundes Furrer zu und auf einmal erwachte auch in ihm die Freude am Radsport. Es ging indessen ordentlich lange, bis der Name Ryser durch Erfolg bekannt wurde. Ein fast sprichwörtliches „Pech“ verfolgte den jungen von Kraft strotzenden Fahrer. Letzten Herbst gewann er in Zürich wie in Basel verschiedene Preise. In der letztjährigen schweizerischen Bergmeisterschaft Trient-Waldgö-Zürich wurde er Zweiter hinter Furrer. Ebenso holte er sich Preise an den beiden diesjährigen Rennen auf der Hardau und dem Landhof. Das am 23. Juli dieses Jahres nun ausgetragene schweizer. Strassenmeisterschaftsrennen über 100 km hat Ryser endlich den wohlverdienten Erfolg gebracht, indem es ihm gelang, die hervorragenden Genfer Strassenrenner mit klar liegender Ueberlegenheit um 7 Minuten zu schlagen. Ryser ist voll unermüdlicher Zähigkeit und Ausdauer. Noch nie hat er ein Rennen aus Mangel an Energie aufgegeben, dagegen unzählig sind die Stürze und Maschinendefekte, die ihm bis jetzt von grösseren Erfolgen abgehalten haben. Wir glauben hoffen zu dürfen, dass der Name Ryser in nächster Zeit auch bei andern Gelegenheiten wieder obenansteht und sehen in ihm zusammen mit seinem Tandempartner Furrer wohl die beiden besten deutsch-schweizerischen Fahrer. Ryser gehört dem Velo-Club a. d. S. Zürich an. Im Militär bekleidet er den Grad eines Wachtmeisters. J. E.

— Das Rennen um den Genfersee (166 km). Das Rennen über diese Strecke wurde letzten Sonntag unter den besten Verhältnissen zum 16. Male gefahren. Morgens 6 Uhr wurden 48 Renner vom Start gelassen. Rossi, Calame und Perrollaz bildeten sofort eine Gruppe an der Spitze und gewannen immer bedeutenderen Vorsprung. Rossy und Calame hatten gute Schrittmacher, so dass Perrollaz immer in 3. Position fahren musste, da er ganz ohne Führung fuhr. Indessen erlitt Calame bald nach dem Start und Rossi ca. beim 100 km Maschinendefekt, wodurch Perrollaz einen bedeutenden Vorsprung erlangte, sodass er um 11 Uhr 22 Min. als Erster in 5 St. 21 Min. 50 Sek. am Ziel beim Kursaal anlangte. Als zweiter folgte ihm hart auf Calame mit 5 Std.

22 Min. 20 Sek. Dritter Rossi 5 Std. 37 Min. 40 Sek. 28 weitere Renner legten die Strecke in 8 Stunden zurück. Perrollaz, der Sieger, ist 22 Jahre alt und von Beruf Bäcker. Man erzählt sich in Genf, dass er die ganze Nacht vom Samstag auf den Sonntag noch bei seinem Meister gebacken habe. Perrollaz hält auch die Weltrekorde 3—20 km ohne Entraineurs. Der Rekord über die Strecke um den Genfersee (166 km) wird mit 5 St. 19 Min. 10 Sek. von Boino gehalten. R.

— Zu den Genferrennen vom nächsten Sonntag haben sich unter anderen folgende bekannten ausländischen Fahrer gemeldet: Rasivart, Simart und Nossam aus Frankreich; Protin aus Belgien, Ferrari, Bixio und Conelli aus Italien. Auch Deutschland soll vertreten sein.

— Rennen in Genf. Nächsten Sonntag den 13. August hält auf der Junction in Genf das Syndikat Schweizer Rennfahrer seine diesjährigen Jahresrennen ab, bei denen u. a. der Grosse Preis von Genf, ein internationales Mehrsitzerfahren, der Syndikatspreis (10 km) und der Preis vom Kursaal, ein Motorfahren über 10 km, zum Austrag kommen. Sämtliche Rennen sind international. Der Einsatz beträgt 5 Fr. Nennungen sind bis zum 9. August an den Vorsitzenden des Syndikats, Herrn Théo Champion, Rue du Rhone 54 in Genf, zu richten.

— Das 27. internat. Rad-Rennen des Kölner Rad-Rennvereins verlief in Anwesenheit zahlreicher Zuschauer recht interessant und vielseitig. Den Hauptanziehungspunkt und unstreitig ein Ereignis von sportlicher Bedeutung bildete das Revanchematch des Berufsfahrers Ant. Huber-München gegen den Amateur-Weltmeisterfahrer Paul Albert, Biebrich, das mit einem schönen Siege Alberts endete. Mit diesen beiden Grössen teilte sich in die Ehren des Tages hauptsächlich Henry Meyer, Hannover. Die Einzelergebnisse gestalteten sich wie folgt: 1. Ermunterungsrennen. 1200 m gleich 3 Runden. Offen für Rennfahrer, welche noch keinen Preis bei öffentlichen Bahnwettkämpfen errungen haben. Drei Ehrenpreise. Es waren vier Vorläufe über je 800 m erforderlich. Im Entscheidungslauf wurden Henry Meyer, Hannover, in 2 Min 1 1/2 Sek. erster, A. Houben, Aachen, zweiter, Robert Kundt, Köln. dritter. 2. Match Huber-Albert, gefahren in drei Läufen. 2000 m gleich 5 Runden, 500 m gleich 1 1/4 Runden und 1000 m gleich 2 1/2 Runden. 1. Lauf. Erster Albert in 3 Min. 55 1/2 Sek. 2. Lauf. Erster Albert in 59 1/4 Sek. 3. Lauf. Erster Huber in 1 Min. 53 1/2 Sek. Beide Fahrer bekundeten in diesen drei Läufen ihre hervorragenden sportlichen Eigenschaften. Die beiden ersten Läufe gewann Albert, dem Huber stets dicht am Hinterrade blieb, jedesmal mit glänzendem Endsprint. Im letzten Laufe überholte Huber seinen Gegner kurz vor dem Ziel. Die letzten 100 m. wurden in 6 1/2 Sek. durchgefahren. Der Sieger fuhr, mit dem Lorbeerkränze nebst Schleife in den stadtkölnischen Farben geschmückt, auf Wunsch des Publikums eine Ehrenrunde, gefolgt von Huber. Beide wurden stürmisch gefeiert. 3. Internationales Hauptfahren. 3000 m gleich 7 1/2 Runden. Offen für Herrenfahrer aller Länder. 3 Ehrenpreise und 1 Führungspreis. Zunächst wurden drei Vorläufe über 1200 m. ausgefahren, die sich recht interessant gestalteten und wo Henry Meyer-Hannover in 2 Min. 5 1/2 Sek. erster wurde. Der Entscheidungslauf, an dem fünf teilnahmen, hatte folgendes Ergebnis: Henry Meyer-Hannover erster (7 Min. 1/2 Sek.), Heini-Berlin zweiter, A. Dols-Köln dritter. Meyer errang auch den Führungspreis. 4. Vorgabe-fahren. 2000 m gleich 5 Runden. Offen für Herrenfahrer aller Länder. 3 Ehrenpreise. Die Vorgaben waren bis zu 180 m. bemessen. Aus 2 Vorläufen gingen 8 Teilnehmer für den Entscheidungslauf hervor. Das Ergebnis des Entscheidungslaufs war: Henry Meyer-Hannover erster, in 2 Min. 57 Sek., von Mal, Scholz-Köln zweiter, Otto Stegmann-Gotha dritter, Dols, der auch vom Mal fuhr, versuchte während der vierten Runde zu scheitern, kam aber bei Sittard-Achen zu nahe, der stürzte und Rahmann-Bremen mit zu Fall brachte. 5. Mehrsitzer-Hauptfahren. 3000 m. gleich 7 1/2 Runden. Offen für Herrenfahrer aller Länder. 3 Ehrenpreise. 2 Vorläufe. In den Entscheidungslauf kamen 6. Zweisitzer Heini-Berlin in 4 Min. 39 1/2 Sek. erster, Zweisitzer Rahmann-Bremen zweiter, Zweisitzer Dols-Köln dritter. Gebrüder Meyer-Hannover galten auch hierbei als Favoriten, steckten jedoch im Rudel und waren nicht instande, sich herauszuarbeiten. Das Rennen wurde von Anfang an besonders schneidig gefahren. 6. Mehrsitzer-Vorgabefahren. 2000 m = 5 Runden. Offen für Herrenfahrer aller Länder. 3 Ehrenpreise. Malleute waren das Tandempaar Iros-Heini-Berlin. Dreisitzer Otto Steiner-Lindenthal musste frühzeitig wegen Kettenbruchs ausscheiden. Das Tandempaar Schliesko-Brennhause-Koblenz geriet in einer Kurve aus der Bahn in den Sand und überschlug sich mit der Maschine, die in Trümmer ging. Ausser den Bezeichneten beteiligten sich noch fünf Paare. Zweisitzer Houben-Aachen in 2 Min. 39 1/2 Sek. (60 m. Vorgabe) erster, Zweisitzer Scholz-Köln (90 m. Vorgabe) zweiter, Zweisitzer E. Rahmann-Bremen (30 m. Vorgabe) dritter.

— Amerika allezeit voran! Sensationelle Nachrichten dringen fortwährend über den Ocean und erwecken hier mehr oder minder ein ungläubiges Lächeln. Jetzt soll ein junger Mann von Milwaukee nach Racine, eine Strecke

von 52 englischen Meilen, ohne Lenkstange gefahren sein.

— Die neueste auf dem Gebiet des Sports geleistete Grossthat war unlängst auf der Linie der Long-Island-Eisenbahn die Zurücklegung einer englischen Meile (1,61 km) mittelst des Zweirades in weniger als einer Minute durch den Brooklyn Charles Murphy. Die Direktion der oben genannten Eisenbahnlinie bot ihm dazu Gelegenheit, indem sie zwischen den Schienen einer wenig benutzten Seitenbahn einen vollkommen ebenen Rennweg aus Bohlen herstellen liess. Ueber 3000 Radfahrer aus allen Gegenden waren Zeugen des Starts, der von Murphy in dem vollen Bewusstsein unternommen wurde, dass die kleinste Schwankung, das geringste Abweichen von der Linie seinen Tod zur Folge haben müsste. Eine Schnellzuglokomotive raste mit einem Wagen als Schrittmacher voraus; ein aus starken Brettern hergestellter Verschlag am hinteren Ende des Wagens diente als Windschirm. Ein auf die Rückwand des Wagens gemalter weisser Strich gab die einzuhaltende Richtung an. Unter dieser Führung legte Murphy in 15 Sekunden das erste, in 14 1/2 Sekunden das zweite, in 13 Sekunden das dritte und in etwa 13 1/2 das letzte Viertel der Meile, die ganze Strecke in 56 Sekunden zurück und erzielte damit eine Leistung im Schnellfahren, die bisher gewiss nirgendwo auch nur annähernd erreicht wurde.

— Am 6. August fand in Wien eine Hochzeit zu Rade statt, bei der Braut, Bräutigam und sämtliche Gäste von dem Wohnhause nach der Kirche radelten. Der Bräutigam ist der Inhaber einer Radfahrerschule.

— Huet hat sich verheiratet. Huet war vor ca. 4 Jahren einer der besten Flieger Europas und bildete mit Büchner zusammen ein formidables Tandempaar, das nur in Pasini-Tommasselli zur Zeit der besten Form eine ebenbürtige Gegnerschaft fand. Wir gratulieren dem sympathischen Rennfahrer, der jetzt in Brüssel einer der ersten Zahnärzte ist und an den sich bei uns noch Mancher mit Vergnügen erinnern wird auf das herzlichste! Zur Zeit der Ausstellung in Genf startete er auch auf der Junction und machte auf die Genfer einen ausserordentlich guten Eindruck.

— Auf dem Rade um die Welt. Der amerikanische Radler W. Keyman hatte den kühnen Plan gefasst, eine Adreise um die Welt zu machen. Am 13. Februar 1897 brach er von New York auf und war seitdem verschollen. Man dachte allgemein, dass er unter den wilden Stämmen, die er mit dem Rade besuchen wollte, den Tod gefunden hatte wie Sievens, der erste Forscher auf dem Rade, in einem Kampf mit den Wilden des fernen Ostens. Endlich ist nun aber die erste Nachricht von ihm eingetroffen. Der Brief ist datiert vom 15. Mai aus Wladivostok in Ost-Sibirien und entwirft eine lebendige Schilderung der mannigfachen Gefahren, die er auf seiner kühnen Tour zu bestehen hatte. Nach einer Reise durch England, Frankreich und Deutschland überschritt er die Grenze von Russland. Nach der durch die Schneefälle erzwingenden Winterruhe begann Keyman seine sibirische Tour. Das Haupthindernis — ausser den Schwierigkeiten des Weges — waren die überglücklichen russischen Beamten, die jeden Fremden hier als Betrüger oder Flüchtling betrachten. Dazu kam der Mangel an geeigneten Nahrungsmitteln infolge der Hitze und die Belästigung durch die schädlichen Insekten der Sümpfe und Steppen. Aber es wurde noch schlimmer, als Keyman in die Mandchurei eintrat, trotz vielfacher Warnungen. Er erzählt darüber folgendes: „Wenn ich mich einer Ansiedelung näherte, hörte ich schon das fürchterliche Geläute der Glocken der Eingeborenen, die die Bevölkerung vor einem geheimnisvollen Eindringen warnen sollten. Die Kinder liefen nackt, die Erwachsenen notdürftig bekleidet aus ihren verwilderten Hütten und erhoben ein fürchterliches Gejohle und Geschrei. Das waren angestollte Minuten. Es ging nur langsam und mühsam vorwärts, da zahlreiche brückenlose Ströme und Sümpfe die Weiterreise hinderten. Ueber manche der letzteren musste der Uebergang mit der Maschine auf dem Rücken bewerkstelligt werden. Die abergläubischen Eingeborenen verfolgten mich unaufhörlich mit Speeren, Keulen und Wurfgeschossen aller Art. Da noch niemand in diese Gebiete mit dem Rade eingedrungen war, betrachteten sie mich als einen weisen Teufel, der Tod und Verderben über ihr Land bringen würde. Es war ein Glück, dass sie die Maschine für einen bösen Geist hielten, denn das diente zugleich als Verteidigung in vielen Fällen. Ich brauchte nur abzustiegen und mit schneller Bewegung das Rad an den Pedalen umzudrehen, um ein intensives Rasseln der Ketten hervorzuufen, und sie flüchteten in wahnwitziger Eile oder liessen mich wenigstens ruhig entkommen.“ Der auf dem Rade mitgenommene Vorrat von Lebensmitteln war am Ende der zweiten Woche erschöpft und Keyman musste sich von den wilden Pflanzen und selbstgefangenen Fischen nähren. Nach sechs Wochen gelangte er endlich nach Paltafa, 100 Meilen nördlich von Wladivostok, von woher er Nachricht nach Amerika gelangen liess. Sein Reiseplan ist, über Korea nach Nagasaki in Japan und von da nach Yokohama zu fahren, wo er sich nach St. Francisco einschiffen will.

— Paul Bourillon ist von dem Deutschen

Rennfahrer-Verbande wegen seines Verhaltens gegen Franz Verheyen gelegentlich des Grossen Preises in Hamburg auf 6 Wochen disqualifiziert, was dahin zu verstehen ist, dass es den deutschen Fahrern verboten ist, innerhalb dieser Zeit gegen den Franzosen zu starten, ein Verbot, das natürlich mit der Ausschlussung von den deutschen Rennbahnen gleichbedeutend ist.

— Ein Match zwischen Paul Albert und Bourillon soll nach Ablauf der 6 Wochen Disqualifikation des Letztern in Hannover stattfinden. Er wird in 3 Läufen von über 1000, 1500 und 2000 Meter zum Austrag kommen. Albert wird dann nach Beendigung des Matches höchstwahrscheinlich in Hannover seinen Abschied von der Rennbahn feiern, um sich nur noch seinem Studium zu widmen. Auf den Ausgang dieses hochinteressanten Kampfes darf man mit Recht gespannt sein.

— Ein Kulturbild aus Deutschland. Unter diesem Stichwort schreibt uns ein Korrespondent der „Radwelt“ aus dem benachbarten Koblenz: In der Nähe von Neuhäusel an dem Westerwald stürzte dieser Tage ein Radfahrer aus Koblenz, der Posamentier Besserer, verheiratet und Vater zweier Kinder, wahrscheinlich, nachdem ihn der Schlag gerührt, so unglücklich, dass er bald darauf infolge der Verletzungen starb. Heute höre ich nun zufällig von einer Rohheit, die sich dabei abgespielt, die man kaum für möglich halten sollte und die das Einschreiten der Staatsanwaltschaft erforderte. Gegen 2 Uhr Nachmittags stürzte der betreffende Fahrer und blieb bewusstlos an der Unfallstelle liegen. Kurz darauf passierten zwei Fuhrwerke den Ort. Der eine Fuhrmann, aus Kadenbach, kam mit Holz, um nach Hause zu fahren, der andere fuhr in den Wald. Die beiden wackern Kumpare berieten nun, was zu thun sei. Der Eine „hatte keine Zeit, er kam sonst zu spät in den Wald“ — der Andere „hätte den Umweg über Neuhäusel machen müssen“, und das wollte er nicht, und so liessen sie ihn den Unglücklichen, der am Verbluten lag, in der schauerlichen Mittagshitze liegen und fuhren ihres Weges! Gegen 5 Uhr kam der Neuhäuseler wieder vorbei und „erbarmte“ sich jetzt des Verunglückten, indem er ihn nach Neuhäusel fuhr. Hier folgt der Tragödie zweiter Teil: der Wirt, vor dessen Thür der Verunglückte gebracht wurde, weigerte sich, diesen aufzunehmen, da man nicht wissen könne, wer er sei; trotzdem liess er sich erweichen und besorgte ein Bündel Stroh, auf das man den Bedauernswerten bettete. Später kam ein Radfahrer aus Montabaur, der endlich die Ueberführung des Sterbenden in ein Bett durchsetzte und für einen Arzt sorgte. — So geschehen am Ende des 19. Jahrhunderts am Rhein! Wenn man bedenkt, dass bei sofortiger Bergung des Verunglückten — wenn auch nicht eine Wiederherstellung — so doch ein Hinausschieben des Todes möglich gewesen, so dass der Mann (Gatte und Vater) noch die Seinen hätte sehen, noch Verfügungen treffen könnte etc. — wenn man schliesslich die geradezu tierische Rohheit bedenkt, mit der jene beiden Fuhrleute nicht minder wie der edle Wirt einem Sterbenden gegenüber handelten, so kann man nicht umhin, an die Staatsanwaltschaft zu appellieren, um solche Bestien zur Rechenschaft gezogen zu sehen. Die benachbarte Stadt Montabaur, wo jene Vorgänge bald ruckhär wurde, befand sich in nicht gelinder Aufregung über diese glücklicherweise einzig dastehenden Rohheiten.

— Dass die Dummen nicht alle werden ist eine bekannte Geschichte; sie scheinen aber in einem gewissen Alexander Schreyer, Washington, V. S. A., ihren Herrn und Meister gefunden zu haben. Dieser beabsichtigt, acht Tage lang auf dem höchsten Schornstein der Stadt zu fahren. Der Schlot ist 195 Fuss hoch, 9 Fuss im Durchmesser und wird natürlich zugedeckt werden. Schreyer lässt sein Rad auch befestigen, indem er es auf Rollen, die an den über dem Schornstein zu legenden Brettern befestigt sind, ruhen lässt. So wird, wenn Schreyer die wahnwitzige Idee zur Ausführung bringt, Washington das höchst zweifelhafte Vergnügen eines auf einem Schornstein tönenden Fahrers haben.

— Galante Herren scheinen in der städtischen Verwaltung von Odessa zu sitzen. Sie haben nämlich beschlossen, die Frauen von der Entrichtung einer Radfahrkarte auszunehmen. Ist es da ein Wunder, wenn Odessa sechstausend Radfahrerinnen zählt, beiläufig ebenso viel wie Kollegen vom starken Geschlecht? Ist die lobenswerte Erscheinung nun ein reines Ergebnis des ritterlichen Sinnes der Odessaer Stadtväter, oder errennen sich die Herren radelnder Ehegossinnen mit besonders kräftig entwickelter Ueberredungsgabe.

— Im „Wheeling“ steht zu lesen: Eine merkwürdige Ursache eines Pneumatikdefektes ist neulich von einem Radfahrer beobachtet worden. Bei der Untersuchung stellte sich die überraschende Tatsache heraus, dass sich eine Ameisenfamilie zwischen Reifen und Radfelge häuslich niedergelassen und in ihrem Bestreben, geeignete Verkehrswege mit der Aussenwelt herzustellen, den Luftschlauch durchlöchert hatte. Allerdings sehr überraschend! —

— Ein Schutzmännchen ist in Nizza wegen böswilligen Verhaltens Radfahrern gegenüber entlassen worden. In Süd-Frankreich weiss man wenigstens, was sich schickte.

— **Neue Briefmarken.** Einen Radfahrer auf seiner Maschine zeigt die neue amerikanische Kuba-Briefmarke.

— In einer der letzten Nummern der Rad-Welt lesen wir folgende überraschende Nachricht: **Frederick** (Fr. Michel aus Zürich), der bekannte schweizerische Dauerfahrer, hat sich entschlossen, das Rennfahren aufzugeben und sich dem Automobilismus zuzuwenden. Auch sein Freund und Kollege Nawn, der mit ihm von Amerika gekommen war, gedenkt der Rennbahn Valet zu sagen und kehrt nach seiner Heimat zurück.

Eine Bestätigung dieser Nachricht bleibt abzuwarten.

Ein Vorschlag zur Verhütung von Raddiebstählen. Einen beachtenswerten Vorschlag zur Erleichterung der Fahrraddiebstähle sendet uns ein Abonnent unserer Zeitung. Er schreibt: „Seit das Fahrrad allgemeines Verkehrsmittel geworden ist, und die Besitzer häufig gezwungen sind, auf Geschäftsgängen etc. ihr Rad — wenn auch nur kurze Zeit — unbeaufsichtigt zu lassen, mehrten sich die Raddiebstähle in erschreckender Weise. Die Radfahrer zweifeln Anschlussketten ganz einfach ab, nur abgesperrte Räder laden sie im günstigen Moment auf eine Droschke und fahren davon, dem Besitzer das Nachsehen lassend. Alle bis jetzt angewendeten Sicherheitsmassregeln nützen sehr wenig, so lange jedes Rad von jedem beliebigen Menschen ohne grosse Umstände zu einem Schleuderpreis verkauft oder verpfändet werden kann. Mit einem Schlage würde dies anders werden, wenn zu jedem Rade von der Fabrik resp. deren Vertreter ein polizeilich abgestempelter Bescheinigung verabfolgt werden müsste, auf dem Fabrikmarke, Nummer des Rades, besondere charakteristische Merkmale und der Name, vielleicht auch die Photographie des Besitzers vermerkt wären.“

Wenn nun kein Rad weiterverkauft oder verpfändet werden dürfte, ohne dass dieser Bescheinigung, — wieder mit polizeilichem Stempel — einen neuen Vermerk über den nunmehrigen Eigentümer erhielt, so würde der Fahrraddiebstahl mit einem Male sehr unrentabel und schwierig werden. Denn wenn selbst das Rad auseinandergenommen und unkenntlich gemacht würde, so gehörte doch auch zum Weiterverkauf eines solchen Rades wiederum ein Bescheinigung, den zu fälschen doch immerhin ein ziemliches Mass von Geschicklichkeit erforderte, das nicht jeder Fahrradmarde besitzt.

Jedenfalls wäre aber der sofortige Verkauf, resp. die Verpfändung des gestohlenen Rades fast unmöglich, da selbst ein Hehler nur schwierig das Rad ohne Bescheinigung verwerten könnte, übrigens auch Mancher, der vor dem Besitz eines möglicherweise gestohlenen Rades nicht zurückschreckt, doch immerhin ein ganz bestimmtes gestohlenen nicht kaufen würde. Allerdings würde der löblichen Polizeibehörde damit wiederum eine kleine Mühe erwachsen, die aber einerseits durch die wegfallenden Recherchen bei zahlreichen Raddiebstählen ausgeglichen würde, andererseits das Mass liebevoller Aufmerksamkeit, welches unser polizeilichen Organe dem Radler widmen nur um ein ganz Unbedeutendes erhöhen würde.

Hier halten diese Anregung für sehr wichtig, wenn auch ihre Durchführung nicht so einfach sein dürfte. Vielleicht wissen unsere Leser uns weitere praktische Vorschläge nach dieser Richtung zu machen, und werden wir gütige Zuschriften, die uns geeignet erscheinen, gerne in den Spalten unseres Blattes veröffentlichen.

Bei den Weltmeisterschaften in Montreal wird der französische Amateurismus durch Tailland vertreten sein. Für Bourrillon, als dem Sieger der Meisterschaft von Frankreich, hatte die Sport-Kommission der U. V. F. 1000 Fr. als Reisekosten bewilligt. Wie es scheint, hat Bourrillon jedoch keine Lust zu der Reise nach dem Dollarland. Sollte er endgültig ablehnen, so wird Courbe, der Zweite in der Meisterschaft, die französischen Berufsfahrer in Montreal vertreten.



— Athersmith und Crabtree von der Aston Villa sollen Sommer und Winter je einen Gehalt von 200 Mk. wöchentlich beziehen, während vier andere Spieler sich auf 140 Mk. stellen.

Automobilismus.

Zum ersten Male wurde vorletzter Woche der Bernina-Pass von einem Automobil mit 4 Personen überfahren und somit ist dieses moderne Vehikel auch für den Bergverkehr als leistungsfähig deklariert worden.

Lawn-Tennis.

— **Lawn-Tennis-Association.** Am 14. August nehmen zum dritten Male die alljährlich von der schweizerischen Lawn-Tennis-Association veranstalteten schweizerischen Lawn-Tennis-

Meisterschaftsspiele ihren Anfang. Dieselben finden dieses Jahr unter der Leitung der Engländer Lawn-Tennis-Association auf den Plätzen des *Hotel Kulm in St. Moritz* statt und begreifen ausser den gewöhnlichen Vorgabespielen, die für jedermann offenen Meisterschaften im Herren- und Damen-Einzel- und Doppelspiel und gemischten Doppelspiel, sowie die Einzelmeisterschaft nur für Schweizer in sich. Es gelangen dabei Becher im Gesamtwerte von ca. 3000 Franken, sowie Preise im Gesamtwerte von ca. 1000 Fr. zur Verteilung. Anmeldungen sind bis zum 11. August an Herrn R. Stephenson, Hotel Kulm, St. Moritz, zu richten.

Athletik.

— Am 16. Juli veranstaltete der F. C. Allemania ein 3 km Strassenwettkampf um die Meisterschaft Pförzheims. Früh 8 Uhr wurde der erste Mann abgelassen und Minute auf Minute folgten die andern 20 Läufer. Die Herren Schimpf, Weiss und Scholl hatten in lebenswürdiger Weise das Schiedsrichteramts übernommen und die Preisverteilung wurde gleich im Anschluss an das Rennen vorgenommen. Den ersten Preis, Medaille mit Kranz mit dem Titel Meisterschaftsläufer, erhielt Ernst Schweikert, F. C. Pförzheim, 10 M. 45 S.; 2. Preis Hermann Schindlin, F. C. Allemania, 11 M. 18 S.; 3. Preis Theodor Heilemann, F. C. Frankonia, und Hugo Hasenmeyer, Meteor, 11 M. 20 S.; 4. Preis Karl Karcher, F. C. Helvetia, 11 M. 28 S.; 5. Preis Willy Cammer, F. C. Allemania, 11 M. 29 S.; 6. und 7. Preis Oskar Rein, F. C. Helvetia, und J. Semp, F. C. Meteor. Die Läufer kamen durchweg gut am Ziel an. Den Schiedsrichtern sei auch an dieser Stelle herzlichster Dank gesagt.

Schwimmen.

— Letzten Sonntag Morgen fand das **Rekord-Schwimmen** des Zürcher Schwimmclubs von Zürich nach Bendlikon statt. Zahlreiche Schwimmfreunde hatten sich am Zürichhorn eingefunden, wo die Tour um 8 Uhr ihren Anfang nahm. Totale Windstille begünstigte das Schwimmen. Das Ziel war die Badanstalt Bendlikon. Mehrere Schiffe führten fortwährend, sich nach den Schwimmern richtend, hintennach. Obschon gegen das Ende der Tour die ziemlich hochgehenden Wellen den Schwimmern ein Hindernis waren, strebten alle, die geübten Schwimmer bald diese, bald wieder eine andere Art des Schwimmens gebrauchend, dem Ziele zu. Die Strecke, die ungefähr 3000 Meter misst, ist von allen zwölf Schwimmern zurückgelegt worden: 1. Schelling Rudolf, Schaffhausen 1 Stunde 21 Min., 2. Gross Rich., Zürich 1 St. 31 M., 3. Brändli Alfred, Zürich, 1 St. 34 M., 4. Bosshardt Karl, Zürich 1 St. 38 M., 5. Klingler Wilh., Zürich 1 St. 41 M., 6. Morf Karl, Zürich 1 St. 46 M., 7. Meier Jacques, Zürich 1 St. 50 M., 8. Grieder Theophil, Albisrieden 1 St. 57 M., 9. Bock Gustav, Zürich 1 St. 58 M., 10. Meili Fritz, Zürich 2 St. 11 M., 11. Weideli Hermann Zürich 2 St. 12 M., 12. Wyler Erwin, Zürich 2 St. 12 M.

Der Rekord, der vor zwei Jahren über die gleiche Strecke von Hettich Albert und Wyler Erwin in 1 St. 45 M. gemacht worden war, ist also von Schelling Rudolf um 24 Minuten geschlagen worden.

Als Starter und Zeitnehmer fungierte Herr Gallmann.

Letzte Nachrichten.

— **Berlin, 7. Aug.** Rennen zu Friedenau. Zu den gestrigen Rennen im Sportpark Friedenau hatten sich eine Unmenge in- und ausländischer Flieger gemeldet. 90 standen im Programm verzeichnet, unter denen sich ausser Huber wohl die besten Einheimischen und ebenso von den Ausländern viele Erstklassige befanden. Auch der Besuch war recht gut, das Publikum stellenweise ganz animiert, und trotzdem kann man wohl behaupten, dass das grosse Interesse, welches früher den Fliegerrennen entgegengebracht wurde, gar sehr im Sinken begriffen ist. Die Konkurrenzen über lange Distanzen vermögen eine ganz andere Anziehungskraft auszuüben, der lange, permanente Kampf ist den Zuschauern reizvoller. Das Hauptfahren landete der Italiener Pontechi vor Arend und Büchner und das Handicap der kleine Peter, der vorzüglich fuhr und dafür lebhaft Anerkennung fand. Es scheint fast, als ob Peter sich zu einem Crack entwickeln könnte, wenn er erst das richtige Training genossen und die nötige Taktik intus hat.

1. Friedenauer Hauptfahren. Klasse A. Mal-fahren. 1000 m. Vier Barpreise: 500, 250, 100, 50 Mark. Pontechi (1 Min. 52 1/2 Sek.) 1. Arend 2. Büchner 3. Minozzi 4. 2. Friedenauer Hauptfahren. Klasse B. Mal-fahren. 1000 m. Vier Barpreise: 200, 100, 50 Mark. Krob (1 Min. 48 1/2 Sek.) 1. Suchetzky 2. Grandpierre 3. Kunze 4. 3. Friedenauer Hauptfahren. Klasse C. Prä-mienfahren. 3000 m. Dem Ersten einer jeden Runde 10 Mark. Dem Ersten der letzten Runde 30 Mark, dem Zweiten 20 Mark, dem Dritten 10 Mark. Siebenmann (4 Min. 1 1/2 Sek.) 1. Nopper 2. Peter 3. Prämien erhielten: Korn-pointer, Porte, Peter, Moht und Hartwig.

4. Friedenauer Handicap. 1609 m. Drei Barpreise: 150, 75, 40 Mark. Peter (70 m Vorg. Zeit: 5 Min. 5 1/2 Sek.) 1. Kudela (30 m Vorg.) 2. Suchetzky (40 m Vorg.) 3.

5. Zweisitzer-Hauptfahren. 3000 m. Drei Barpreise: 300, 150, 80 Mark. Büchner-Seidl (4 Min. 31 1/2 Sek.) 1. Minozzi-F. Verheyen 2. Gougoltz-Parlyb 3. Büchner-Seidl legten die letzten Runde (500 m) in 29 1/2 Sek. zurück und schufen damit einen neuen Weltrekord für diese Strecke.

6. Zweisitzer-Vorgabefahren. 1609 m. Drei Barpreise: 120, 60, 40 Mark. Sensburg-Oberberger (100 m Vorg. Zeit: 1 Min. 57 1/2 Sek.) 1. Betzin-Krob (70 m Vorg.) 2. Scheuermann-Heidenreich (80 m Vorg.) 3.

— **Wien, 6. August.** Die Bergmeisterschaft auf dem Semmering 10 km. bei 400 m. Höhendifferenz wurde von Christian in 27:26 1/2 gewonnen; 2. Schneeweiss 27:32; 3. Schoeller 27:48 1/2. Tisi und Hume karambolierten am Ziel und stürzten so schwer, dass Hume b-wusstlos liegen blieb. Tisi wurde wegen unregelmässigen Fahrens disqualifiziert. Das herrliche Wetter hatte etwa 2000 Radfahrer und Automobilisten zu dem sportlichen Schauspiel hinausgelockt.

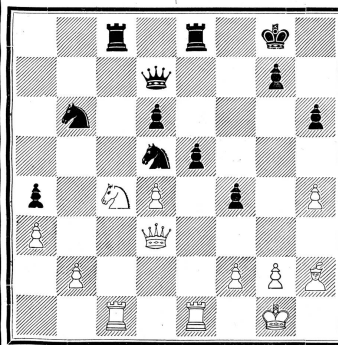
— **Paris, 6. August.** Bei dem 100 Meilen-Rennen auf der Prinzen-Park-Bahn siegte Bangé in 3:07:47, wobei von 60 km. ab sämtliche Weltrekorde verbessert wurden. Zweiter wurde Champion mit 4 Runden, 3. Digeon, 4. Walters, 5. Thé, 6. Ariès.

Schachspalte.

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

aus dem Doppelrundenturnier zu London 1899.
Weiss: J. H. Blackburne. Schwarz: E. Lasker.
Damenbauernspiel.

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. d3-d4, d7-d5 | 15. d1-d3, h7-h6 |
| 2. g2-f3, g3-g4 | 16. Lg5-h4, Tg8-e8 |
| 3. e2-e3, e7-e6 | 17. Ta1-d1, Sg6-f5! |
| 4. Lf1-d3, Sg8-f6 | 18. Lh4-g3, b6-b5 |
| 5. Sd1-d2, Lf8-d6 | 19. Sf3-d2, Sd7-b6 |
| 6. e3-e4, d5-c6 | 20. a2-a3, a7-a5 |
| 7. Sd5-c4, h7-h6 | 21. Td1-c1, a5-a4? |
| 8. 0-0, Lc8-b7 | 22. h2-h4?, f7-f5 |
| 9. Se4-xd6?, c7-c6 | 23. Lg3-h2, De6-d7? |
| 10. Tf1-e1, 0-0 | 24. Dd3-g3, f5-f4 |
| 11. Le1-g5, Dd8-e7 | 25. Dg3-d3, e6-e5! |
| 12. e2-e3, Tr8-c8 | 26. c3-c4?, b5-c6? |
| 13. Ld3-b5, Lb7-c6? | 27. Sd2-xc4, vide |
| 14. Lb5-c6, De7-c6 | Diagramm. |



Stellung nach dem 27. Zuge von Weiss.

- | | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| 27. ... e5-e4 ¹⁾ | 35. Te1-xc8?, Kg8-h7 |
| 28. Dd3-f1, Sd6-c4 | 36. Df1-b1, Sd5-f6 |
| 29. Tf1-c4, Tg8-h8 | 37. d4-d5?, g7-g6 |
| 30. Te4-c2, Kg8-h8 | 38. Te8-c7?, Kh7-h8 ¹⁰⁾ |
| 31. Te1-c1, Dd7-g4 ¹⁾ | 39. Te7-c1, Te4-e2 |
| 32. f2-f3, Dg4-xh4 | 40. Kg1-h1 ¹¹⁾ , Sd6-g4 |
| 33. f3-c4, Te8-xc4 | 41. Te1-c8?, Kh8-g7 |
| 34. Te2-c8?, Th8-xc8 | 42. Te8-c7?, Kg7-g6 |

Weiss giebt die Partie auf.

- 1) Schwarz ist hienzu gezwungen, wenn er sich nicht auf 28 einen Doppelschach machen lassen will.
- 2) Dies durchkreuzt die Absicht des Gegners, mit b3, nebst c3-c4 fortzusetzen.
- 3) Wohl um g7-g6 abzuhalten.
- 4) Sofortiges g7-g6 würde an Dd3-g3 scheitern.
- 5) Dies auf den ersten Blick recht planlos scheinende Abtauschkombination hat einen Haken.
- 6) Fein gespielt.
- 7) Wenn Te8, Se4-c6? Te8-cd oder Tel-c4? Te8-c4 29. Tel-c1, e4-d3 Dd3-c4, Dd7-b8 und gewinnt Sd4.
- 8) Das entscheidende Schlussschach.
- 9) Mit der Drohung Te8-e8. Auf sofortiges Te8 würde Schwarz mit d6-d5 antworten.
- 10) Natürlich besser als Kg8, weil dann der schwarze Turm nicht ziehen kann wegen Dd1-g8 etc.
- 11) Weiss ist rettungslos verloren. Auf 40. Tf1 entscheidet d4-d3! Gegen das drohende Dd2 ist der Textzug allerdings eine Parade.

Partie.

gespielt im Doppelrundenturnier des Londoner Schachkongresses 1899.

Zweispriegerpiel im Nachzug.

Weiss: M. Tschigorn. Schwarz: Teichmann.

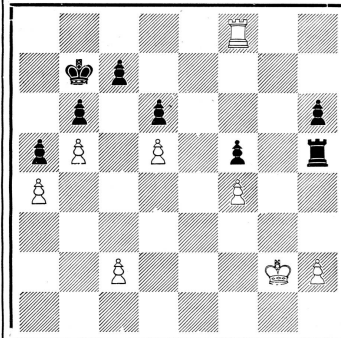
- | | |
|--------------------|----------------------|
| 1. e2-e4, e7-e5 | 15. Le1-g5, Tg7 |
| 2. Sg1-f3, Sg8-f6 | 16. Dd1-f3, e6-e5 |
| 3. Lf1-e4, Sg8-f6 | 17. Se4-f4?, Ke8-f7 |
| 4. d2-d4, e5-d4 | 18. h2-h4, h7-h6 |
| 5. 0-0, Lf8-e5 | 19. Sd6-e4?, Kf7-e6? |
| 6. e5-e4?, d7-d5 | 20. h4-h5, De7-f7 |
| 7. e5-e8, d5-L | 21. Lg5-f6, Tg7-g8 |
| 8. Tf1-e1?, Le8-e6 | 22. Df3-f4?, Ke6-d5 |
| 9. Sf8-g5, Dd8-d5 | 23. b2-b3, Tg4-f4 |
| 10. Sd1-c3, Dd5-f5 | 24. Df1, Ta8-g8 |
| 11. Sc8-e4, Le5-b6 | 25. b3-b4?, Ke4 |
| 12. f6-g7?, Tg8-g8 | 26. Ld6-g5, h6-L |
| 13. g2-g4, Df5-g6 | 27. Dg4-g3, Sc6-a5 |
| 14. S-L, f7-S | 28. De5. Giebt auf. |

- 1) Die Partie ist nun zur italienischen mit Max Lange's Angriff geworden.
- 2) Dieser und der nächste Zug von Weiss bilden eine Neuerung, die eine grosse Beachtung verdient.
- 3) Auf Tf1 folgt ebenfalls f7-Sf8! und die Stellung bleibt günstig für Weiss.
- 4) Nicht gut, wie die Folge zeigt; aber auch bei Kg8, ebenso bei Ke8, wird die Stellung von Schwarz (Weiss spielt auch h4-h5) eine unangenehme. (Münch. N. Nachr.)

Endspiel.

Eine seinerzeit im Cafe Safran in Zürich zwischen

Dr. O. von Waldkirch (Weiss) und J. (Schwarz) gespielte Partie ergab die interessante Diagrammstellung:



Weiss am Zuge gewann wie folgt: 1. Kg3, Ka7, 2. e4, Kf7, 3. h3-K4, 4. Tg8, Kh7, 5. Tg8, Ka7, 6. Tg4-L, f5-xT, 7. KxT, Th3-K, 8. Kh3 und gewinnt. (Wenn 6... Kx7, so Th4 etc.)

Berichtigung.

Die beiden Dreizüger, welche in dem kürzlich stattgehabten Problemturnier des „Sun“ mit ersten Preisen gekrönt wurden, sind leider ohne vorherige Korrektur seitens der Redaktion in die letzte Schachspalte geraten und kranken an Druckfehlern. Hier die richtige Stellung: Problem Meyer: W. Ka5, Df1, Le5, Lg6, Bb4, b7, f4. — Schw. Kd5, Sb8, Lg1, Ba6, c6, d4. Problem Erlin: W. Ka7, Dd2, Sa2, Sc7, Le8, Be2, e5, f4. Schw. Ke5, Td1, Tg9, Lb4, Lf3, Sa6, Ba3, a5, d4, e4, f5.

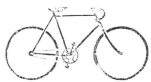
Kühner Sport.

Über dieses Thema berichtet uns einer unserer Korrespondenten wie folgt:

Unlängst lief durch die Presse die Meldung, dass ein Kapitän der amerikanischen Handelsmarine es unternommen hätte, in Folge einer Wette mit einem Segelboot von ganz winzigen Dimensionen allein den atlantischen Ocean zu durchqueren. Mancher mag beim Lesen dieser Notiz an die Zeitungs-Enten gedacht haben, welche während der heissen Jahreszeit den Stuben der Redaktionen zu entschlüpfen pflegen. Wahrscheinlich hätte man auch mich in den Reihen dieser Zweifler finden können, wenn nicht gerade durch diese Notiz die Erinnerung an eine Episode aus meinem Reiseleben bei mir aufgereizt worden wäre. Es war vor einigen Jahren, als ich auf Einladung eines befreundeten Rheders die Reise von New York nach Europa an Bord eines hanseatischen Handelsdampfers antrat. Ungefähr 8 Tage nachdem wir Sandy-Hook — die Barre vor dem New Yorker Hafen — passiert, und uns so ziemlich Mitte Ocean befanden, wurde ich eines frühen Morgens dadurch aus dem Schlummer geweckt, dass in Folge Stoppens der Maschine das Schiff in schlenkernde Bewegung geriet. Rasch warf ich mich in die Kleider und stieg an Deck. Hier traf ich den wachhabenden Offizier in Gespräch mit dem einzigen Insassen einer Schaluppe, die leewärts von uns aufkreuzte. Es stellte sich heraus, dass wir die Ehre einer unerwarteten Begegnung mit dem Fahrzeug von Kapitän Fullerton hatten, seit 3 Wochen von Baltimore nach Dänemark unterwegs. Ein Defekt an der Steuervorrichtung hatte ihn gezwungen, unsern Beistand anzufordern. Rasch wurde unsere Jolle klar gemacht und da ich mir die Gelegenheit nicht entgehen lassen wollte, den kühnen Argonauten in der Nusschale etwas näher anzusehen, erbat ich mir die Erlaubnis, mich den zur Hilfeleistung abkommandierten Mannschaften anschliessen zu dürfen. Ich fand in Kapitän Fullerton einen Mann in den besten Jahren, bei dem — obwohl er von Kopf bis zu Fuss im Oelzeug stak — die Alluren des gewandten Weltmannes unverkennbar zu Tage traten. Als ich ihn zu seinem augenscheinlichen Platz befand in so aussergewöhnlichen Verhältnissen beglückwünschte, meinte er, dass der heutige, hochentwickelte Stand der Nahrungsmittelfabrikation einem Unternehmen wie dem seinigen sehr zu statten käme. Mittelst Drucks auf einen Hebel öffnete er einen der wasserdichten Behälter des Fahrzeuges, wodurch sich meinem Auge ein wahres Juwel von einer Konservensammlung enthielt, worin auch die Schweiz mit Maggi's Spezialitäten und kondensierter Milch gebührend vertreten war. Ebenso führte er mir seinen Kochapparat „Feuerung mit Spiritus in fester Form“ vor Augen, eine höchst sinnreiche Einrichtung, deren Funktion selbst durch eine gelegentlich über das Boot waschende Sturzesee nicht beeinträchtigt werden konnte. Der Schwerpunkt seiner Strapazen lag nach des Kapitän's Äusserungen durchaus nicht in der Ernährungsfrage, sondern viel eher im Mangel an notwendiger Schlaf. Die dem Letzteren konnte er sich bloss am Tage und dann nur bei ruhiger See hingeben, denn während der Nacht hatte er — weil keine Lichter führend — fortwährend scharfen Ausguck zu halten.

Doch auch auf hoher See heisst es: Zeit ist Geld. Nach kaum 20 Minuten war Kapitän Fullerton's Fahrzeug wieder seeftüchtig, die Taue, welche unsere Boote verbanden, lösten sich, ein Händedruck, ein herzliches „Fare well“ und die nächste herannahende Woge fand den unerschrockenen Schiffer wiederum mit geschwelltem Segel auf seinem Kurse ostwärts. Nach Verlauf von ca. 3 Wochen — ich lag schon längst wieder meiner gewohnten Beschäftigung ob — meldeten die Blätter die glückliche Ankunft von Kapitän Fullerton im Hafen von Dänkirchen.

!Velos!



Brennabor Fr. 210—425

Rudge Whitworth 350—450

Humber Fr. 425—700

franko nach allen Stationen der Schweiz.



Martin Stiffler

Dianastrasse 9, Zürich.

8329



Velo „Schwalbe“

Saison 1899 eleganteste u. solideste Maschine.

Konkurrenzlose Preise. Kataloge gratis.

In Gummi grosses Lager,

sowie in allen möglichen Zubehörteilen.

Emaillieren und vernickeln,

sowie jede Art Reparatur prompt,

fachgemässe Ausführung.

Schwalbe-Fahrradwerke:

Gebr. Ruegg, Riedikon.

4859

99er Modell „SAURER“-Velos

sofort lieferbar.

Feinste, solideste Präzisions-Maschinen mit überraschend leichtem Gang.

5 Verschiedene Modelle für jedes Körpergewicht passend.

Im Interesse jedes Reflektanten wende man sich

direkt an die Fabrik in Arbon oder deren Vertreter.

Fachmännische Reparaturen aller Systeme unter billigster Berechnung.

Alle Ausrüstungsartikel am Lager!

99er Kataloge gratis und franko.

Die schönste, dauerhafteste Pneumatic-Maschine mit den letzten techn. Neuerungen versehen für Fr. 250.— komplet ausgerüstet. — Weitestgehende Garantie.

7279

Grösste Reparaturwerkstätte der Schweiz.

Neueste Chaisen-Acetylen-Laternen

von Fr. 60.— und eleganteste Velo-Acetylen-Laternen von Fr. 9.— an.

Sodor

beliebt bei

jedem

Radfahrer!

Zur Selbstbereitung erfrischender kohlen-säurehaltiger Getränke. — Ueberall zu haben. — Einige Schachteln Sodor plaziert der Radfahrer in der Westentasche, die Flasche am Rade selbst. Schachtel à 10 Stück Sodor 80 Cts.

Sodorfabrik Zürich.

8317

Peugeot-Velo & Motorwagen

Zum 5. Male wird
der Grosse Preis von Paris
auf einer Bicycle-Fabrikation

PEUGEOT

gewonnen.

1895

1. Morin.

1896

1. Morin.

1897

1. Morin.

1898

1. Bourrillon.

1899

1. Tomaselli.

Vier Jahre nacheinander 1895, 1896, 1897, 1898 wurde die schweizerische Strassenmeisterschaft über 100 Kilometer auf der weltberühmten Marke

PEUGEOT

gewonnen.

Vertreter auf allen bedeutenden Plätzen:

Basel: Filiale der Generalvertretung, Gerat: Carl Schotterbeck, Freie Strasse 73. — Bern: Hamburger & Lips, Bubenbergrasse. — Biel: J. B. Blumenstein, Nähmaschinen- und Velohandlung. — Chur: G. Zschaler. — Frauenfeld: J. U. Ammann. — Freiburg: R. Erlebach, Place du Tilleul. — Luzern: F. Höllicher, Seidenhof. — Langenthal: Jb. If. — St. Gallen: A. Riedtmann, Santsistrasse 7. — Winterthur: J. Denzler, Mechaniker. — Zolingen: Schenk, Schädeli & Cie.

Generalvertreter für die Schweiz:

Joh. Badertscher, Zürich und Basel.

7809

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

etc. etc.

fertigt in künstlerischer Ausstattung
billigst

Jean Frey, Buchdrucker

zur Dianaburg

• Zürich. •

Sport-Ausrüstungen

7476 wie

Sweaters, Strümpfe, Hemden,

Mützen, Gürtel, Gamaschen.

Gestrickte Rennhosen etc.

empfiehlt in grosser Auswahl

E. Senn-Vuichard

St. Gallen.

Spezialgeschäft für Sport-Ausrüstungen.

Zürich. Couverts mit Firmadruck

liefern ich meinen Kunden oder solchen, die

es werden wollen, 1000 Stück zu

Fr. 4.—

Jean Frey, Druckerei Merkur

Dianastrasse 5 und 7



Continental-Pneumatic.

Unerreichte Elasticität und Dauerhaftigkeit. — Seriöse Garantie. — Leichte Montage.

Fabrikniederlage für die Schweiz bei: Willy Custer, Zürich



Grösste Fahrradwerke der Welt.

Verkauft wurden 1895: 67,000 Crescents

1896: 70,000 "

7549 Zst1799g 1897: 83,000 "

1898: 100,000 "

• Das billigste Rad weil das beste. •

Generalagent für die Schweiz:

W. Glitsch, Ingenieur, Zürich I,

Rennweg 1, I. Etage.

Wer's kauft, kauft's wieder!

Velodin

Qual. 1 Stern, anerkannt bestes Nähmaschinenöl;

„ 2 Stern, unübertreffliches Brennöl;

„ 3 Stern, das einzig richtige Veloschmieröl.

6637

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 I, Ecke Brunngasse 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.

7402

Vertreter in: St. Gallen: E. A. Mäder, Velohandlg.; Bischofzell: Ferd. Knap, Velohandlg.; Affoltern a. A.: Ad. Kleiner, Velohandlg.; Frauenfeld: J. U. Ammann, Velohandlg.; Burgdorf: Chr. Guggisberg, Velohandlg.; Aarburg: G. Zink & Binkert, Velohandlg.; Luzern: M. Meier, Velohandlg.; Löwenstr.: Sulgen: A. Abt, Uhrmacher; Winterthur: J. Denzler, Velohandlg.; Basel: F. Burgweger, Velohandlg.; Klarastrasse 46; Reinach: R. Ruppert-Hunziker, Velohandlg.; Oftringen-Zolingen: G. Zimmerli, Velohandlg.; Oberriet (Rheintal): Z. Zach, zum Kreuz; Buchs (St. Gallen): J. Reich, Velohandlg.; Chur: G. Zschaler, Velohandlg.; Ilanz: J. Etter, Uhrmacher; Unterterzen (St. Gallen): Fried. Gölz, Velohandlg.; St. Johann (Toggenburg): J. Klaus, Velohandlg.; Amriswil: Keller-Lütcher, Velohandlg.; Rorschach: L. Eisenmann, Velohandlg.; Rheineck: Jak. Bänziger.