

Zeitschrift: Schweizer Sportblatt
Herausgeber: Jean Enderli, Hans Enderli
Band: 1 (1898)
Heft: 2

Heft

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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 Flobertschiesse, Amateurphotographie etc.

Redaktion: J. ENDERLI, HANS FAHRNI, JEAN ENDERLI, jgr.

→ Abonnementpreis: →
Für die ganze Schweiz:
6 Monate 3 Franken.
12 " " " 5 "

Ins Ausland: Zuschlag des Postos.

Erscheint bis zum 1. März alle 14 Tage → vom 1. März an wöchentl., je Dienstag abend.

Redaktion, Verlag und Administration:
Stampfenbachstr. 26, Zürich I.

TELEPHON 1882. ♦ Telegramm-Adresse: SPORTBLATT ZÜRICH ♦ TELEPHON 1882.

→ Insertionspreis: →
Einspaltige Petzzeile oder deren Raum 25 Cts.
Reklamen nach dem redaktionellen Teil per Zeile 40 "
Jahresauflage spezielle Berechnung.

No. 2. (Probeblatt.)

Zürich, 1. Februar 1898

1. Jahrgang.

An die schweizer. Armbrust- und Flobert-Schützen.

Sämtliche Sektionen, soweit sie uns bekannt sind, erhalten von dieser Nummer des „Schweizer Sportblatt“ eine Anzahl Exemplare in Paquet zugestellt. Wir bitten die Vorstände dringend, dieselben an die Mitglieder zu vertheilen.

Sodann ersuchen wir die Vorstände höflich, doch aus ihrem Schosse je ein Mitglied zu bezeichnen, das allfällige Vereinsmitteilungen uns jeweils übermittelt und so den bisher unter den Sektionen fehlenden Kontakt herstellt und die Freunde der Armbrust- und Flobert-Vereine auf dem Laufenden erhält. Um den Mitgliedern Ihrer Vereine das Probeblatt Nr. 3 direkt zustellen zu können, bitten wir um gefällige Einsendung der genannten Adressen derselben.

Redaktion u. Verlag „Schweizer Sportblatt“.

* * *

An die verehrte Sekretäre aller schweiz. Football-Clubs.

Seit Jahren ist man in England daran gewöhnt, durch „Jahrbücher“ Näheres über die Verbreitung der verschiedenen Sparten, Bestand des Clubs, Thätigkeit derselben etc. zu erfahren. Ein deutscher Sportmann, Hr. Ph. Heineken in Stuttgart, hat auch ein Fussballjahrbuch in Aussicht gestellt, in dem er ein Bild von Fussballsparten in Deutschland, Oesterreich und der Schweiz entrollen will. Die grosse Verbreitung, die unser Sport in den letzten Jahren in unserm Lande genommen hat, rechtfertigt es aber, selbst unter uns Umschau zu halten. Die Herausgabe eines Jahrbuches beabsichtige ich indessen nicht; ich möchte nur den Versuch wagen, die Anhänger unseres Sports in der Schweiz zu zählen und die Clubs durch Veröffentlichung des Resultates der Enquête in unseren Sportszeitungen miteinander näher bekannt zu machen und in engem Kontakt zu bringen. Ich gelange deshalb mit der hofft. Bitte an Sie, untenstehende Fragen bis spätestens den 15. Februar beantworten zu wollen.

Für Ihre Mühe danke ich Ihnen zum voraus bestens und zeichne mit sportlichem Gruss

Ferd. Isler, Aktuar des F.C. Basel,
Lohhofweg 10.

1. Name des Clubs:
2. Gründungsjahr:
3. Zahl der Aktivmitglieder:
4. Zahl der Passivmitglieder:
5. Zahl der seit der Gründung gespielten Matches:
6. Adressen bekannter Clubs:

Albert Furrer.

Schweiz, Bergmeisterschaftsfahrer pro 1897/98.

Albert Furrer ist am 10. April 1873 in Zürich geboren, wo er bis zu seinem 17. Altersjahr verblieb und sich dann in verschiedenen Schweizerstädten aufhielt; von Beruf Maurer, hatte er sich auf der Wanderschaft tüchtig ausgebildet. Als er der Fremde genug hatte, kehrte er in seine Heimatstadt zurück, um sich da festzusetzen. Er fand auch eine Stelle als Werkführer bei einem der grössten Bauunternehmer Zürichs. — Aber inzwischen hatte der Radsport es ihm angethan, er machte einige Rennen mit und zeichnete sich aus und seit der Eröffnung des Geschäftes von Herrn M. J. Badertscher, Generalvertreter für die Fahräder Peugeot in Zürich, gehört er zum Personal dieses Hauses.

In Folgendem ein kurzes Résumé der von Furrer mitgemachten Rennen: 1895 enttrainierte er Goncet in der Schweiz. Meisterschaft auf der Strecke Zürich—Bülten und zurück. Am 11. Juni 1896 wurde er Zweiter in einem Juniorrennen auf der Remmbahn in Basel. Am 13. Juli desselben Jahres plazierte er sich wiederum als Zweiter in einem 30 Kilometer-Stadionrennen, das vom Velo-Club an der Sihl, dessen Mitglied Furrer ist, organisiert worden war. Frédéric erreichte das Ziel einer Minuten vor ihm. Am 2. Juli 1897 wird er in denselben Rennen, diesmal mit ca. 5 Minuten Vorsprung, Sieger. In der Meisterschaft um den Zürichsee am 11. Juli wird er trotz einiger kleinerer Unglücksfälle Zweiter. Am 8. August nahm er am Rennen des Velo-Clubs der Stadt Zürich, Zürich—Baden und zurück, teil, wurde aber, nachdem er die grösste Zeit geführt hatte, im Endspur von Lugon und Meyer (Basel) auf den 3. Platz verwiesen. Aber er nahm glänzende Revanche, indem er am 15. August nach leichten Kämpfen die Schweizerische Bergmeisterschaft gewann, Lugon, Meyer, Rüegg und

ein Feld von 14 andern Konkurrenten weit hinter sich lassend. Bei dieser Gelegenheit schlug er den bis jetzt von Bégin eingehaltenen Record um mehr als eine Minute. Endlich gewann er am 29. August, nachdem er vorher im 58 Kilometer-Rennen in Wohlen als

Zweiter hinter Lugon sich plaziert, das Bergfahren. Am Schlusse seiner letzjährigen Rennsaison gewann er noch als Erster mit ca. 5 Minuten Vorsprung ein Rennen Zürich—Baden und zurück.

Furrer ist wie schon gesagt Mitglied des Velo-Clubs a. d. Sihl und ein fröhlicher und überall gern gesehener Sportsmann.

Hoffen wir, dass wir noch recht oft von ihm hören werden.



Albert Furrer auf Bicyclette Peugeot.

Vereins-Mitteilungen

Ostschweiz. Armbrust-Schützen-Verband.

Generaldelegiertenversammlung

Sonntag, den 20. Februar 1898 im Saale zur „Schmidstube“ in Unterstrass, nachmittags punkt 1 Uhr.

Traktanden: 1. Appell. 2. Verlesen des Protokolls der letzten außerordentlichen Versammlung. 3. Wahl der Stimmenzähler. 4. Verlesen des Jahresberichtes. 5. Verlesen des Kassaberichtes. 6. Verlesen des Schiessberichtes. 7. Eintritte u. Austritte. 8. Gründung des eidgen. Verbandes. 9. Vorstandswahlen. 10. Wahl der Rechnungsreviseure. 11. Festverhandlungen (Vorlage des Entwurfes von der Sektion Oberstrass). 12. Sektionsanträge. 13. Eventuelle Statutenrevision. 14. Diverses.

Hoffen der Wichtigkeit der Traktanden

Hans Huckebein's Veloreise durch die Schweiz.

(Von ihm selber erzählt.)

Am frühen Morgen des 14. Juni radelte ich in Baden ab, frisch gewaschen, blank gebürstet, diesmal das Portemonnaie fest in der Tasche; es war eine Freude, mich geschneiderten und blitzblank kostümirten Radler im Spiegelbild der Schaufenster zu sehen. Ich bin gewiss nicht eitel, wenn man mich schon von Jugend auf den „schönen Hans“ nannte, aber das muss ich sagen, ich bin heute noch stolz auf meinen Papa, dass er die Ehre hat, einen so schönen Sohn zu besitzen. Mein heutiges Reiseziel war Olten. Ich musste daher wacker ausholen; aber schon kurz vor Holderbank sollte ein Ereignis eintreten, das einem tiefen Eindruck auf mich machte. Ich holte nämlich eine Radlerin ein. Sie sah von hinten schon ganz reizend aus in ihren dunkelbraunen Pumpen und ihrem prächtigen crèmefarbenen Flanelljäckchen und dem allerliebsten Hütchen auf einer ganzen Flut blonder Locken.

„Herrgott!“ dachte ich viel lauter, als gerade nötig war, „muss die vorne schön sein!“ Ich hole in flottem Spur die reizende Radlerin ein, rufe ihr „All Heil!“ zu und wie sie mich nun sieht, gleich einem Adonis auf frischalakiertem Schimmel, entrang sich ihren Lippen unwillkürlich ein „Ah!“ Und wie herzig ihr Gesichtchen dabei aussah! Rein zum Anbeißen!

Ich fuhr langsam. „Mein Fräulein,“ wagte ich anzubandeln, „fahren Sie auch Velo?“ „Nein!“ gab der reizende Kobold zurück. „Wie Sie sehen, fahre ich auf einer Kaffeemühle!“

Ich war geschlagen; ich fühlte auf einmal den ganzen Blödsinn meiner Frage. Aber die Kleine lachte und meinte: „Sie werden mir den Scherz verzeihen, mein Herr; aber wissen Sie, ich liebe den Humor über Alles! Er ist mein täglicher Begleiter!“

„Bitte, wie — wie sagten Sie, dass der Herr heisse?“ Sie lacht schon wieder.

„Ein reizendes Velo fahren Sie!“ wagte ich zu bemerken; das verflig Gottlob und nun kamen wir ins Gespräch. Auf einmal fragte ich sie, wohin Sie fahre.

„Ich!“ entgegnete sie lachend, „ich

fahre mit dem Wind, wohin er weht, ich such mir radelnd einen Mann!“

Jetzt war ich sprachlos, das heisst, dummeweise stotterte ich: „Und ich suche mir eine Frau!“

„Gut,“ rief sie, „Sie gefallen mir, ich nehme Ihren Antrag an!“

Jetzt weiß ich nicht, ist mir oder meinem Rad der Schrecken in die Glieder gefallen, item, es machte plötzlich einen Rank und direkt am Dorfeingang von Holderbank führte ich ihr ins Rad — eins — zwei — drei — flog ich vorüber in den Strassengraben und kam dort gerade noch rechtzeitig an, um die etwas unsanft auf mich her niederkugelnde Reisegeschäftsfrau in meine Arme aufzunehmen, und stieh —

„Da lagen wir Beide und weinten vor Schmerz und vor Freude!“

„Thut es Ihnen weh?“ fragte mein Gewicht auf mir teilnehmend; ich versicherte aber, obwohl ich glaubte, alle Rippen gebrochen zu haben, es thue mir gar nichts weh, im Gegenteil, es sei sehr angenehm — — —

„Da lagen wir Beide und weinten vor Schmerz und vor Freude!“

In diesem Augenblick hatte sie sich drehen

wegen auf zahlreiches und pünktliches Erscheinen.

Der Centralvorstand.

Delegierten-Vorversammlung

Sonntag, den 13. Febr., nachmittags 1½ Uhr, im Restaurant „Ackerstein“, Josephstrasse, Zürich III. Traktanden: 1. Wahl des Bureau. 2. Anträge an die Generaldelegierten-Versammlung. 3. Diverses.

Wir laden nun sämtliche Sektionen ein, an die Vorräumung ihre Delegationen abzuordnen, und hoffen wir auf zahlreiches und pünktliches Erscheinen.

Der Centralvorstand.

* * *

Ostschweizer. Armbrust-Schützen-Verband

Sitz in Zürich.

Das Central-Comité besteht aus den Herren: Präsident: Holliger, Rud., Müllerstr. 31, Zch. III. Vizepräsident: Äberli, Jacques, Breitgarterstrasse 2, Zch. III. Aktuar: Benz, Karl, Frohburgstr. 12, Zch. IV. Sekretär: Weber, Otto, Z. Feldheim, Affoltern, Seefeldstrasse 20, Zch. V. I. Schützenmeister: Vogel, Joh., Rudolfstr. 6, Zch. V., II. Schützenmeister: Kull, Oscar, a. Friedhofweg 32, Zch. III.

Verbandssektionen sind: Auerswil, Riesbach, Wiedikon, Hottingen, Oberstrass, Zug, Unterstrass, Affoltern, Industriequartier, Seen b. Winterthur, Höngg, Herisau.

* * *

Armbrustschiesseisen.

an die Armbrustschützenvereine der Schweiz, welche dem Zentralverbande

bis heute noch nicht angehören!

Der ostschweiz. Armbrustschützenverband gelangt hierdurch an alle dem Verbande bis jetzt noch fernstehenden Armbrustschützenvereine und -Gesellschaften der Schweiz mit der Bitte, sich dem Erstern anzuschliessen, da nur durch Einigkeit und Kollegialität das grosse Ziel, die „Gründung des eidg. Verbandes“, zu Stande kommen wird, und es auch unsere Pflicht ist, das Schiesswesen in dieser Hinsicht zum Aufblühen zu bringen.

Anmeldungen nimmt entgegen der Präsident des ostschweizer. Verbandes, R. Holliger, Müllerstrasse 31, Zürich III.

Der Centralvorstand.

* * *

Ostschweizer. Armbrustschützen-Verband.

Sitz in Zürich.

Mitteilung des Centralvorstandes an sämtl. Verbandssektionen.

Hiermit werden Sie ersucht, folgende unten erwähnte Posten schriftlich beantwortend, genau

Wir erhoben uns; eine kleine Volksversammlung stand um uns her.

Die kleine Leidensgeschäftsfrau sagte zu den Leuten, ich sei ihr Bräutigam — es sei uns da eben ein kleines Missgeschick passiert.

Was wollte ich machen? Ich konnte sie doch nicht blamieren und that daher auch so, als wäre sie meine Braut!

Auch ein Mitglied des Gemeinderates war herzgekommen und vor diesem und anderen Leuten hatte die impudente Person die Freiheit, mich zu fragen:

„Aber, Hans, wirst du mich trotzdem heiraten?“ Ich war baff. „Hans!“ sagte sie — Hans hiess ich — woher kannte sie mich?

— In meiner Baffheit, natürlich wieder bloss, um die kleine schöne Dame nicht zu blamieren, antwortete ich auf ihre verflixten Frage: „Ja natürlich! Säb sicher!“

Die beiden Räder waren verdorben; aber am schlimmsten sah mein Anzug aus; es war grässlich.

„Giebt es eine chemische Waschanstalt hier?“ fragte ich; aber man winkte mir frostlos ab und so zottelten wir, meine „Braut“ und ich, ins nächstgelegene Wirtshaus, wo wir uns umkleideten und unser Velokostüm und unsere Räder in so gutem Zustande, als eben

Fussballvereine am Gymnasium, die aber mit Ausnahme desjenigen von Trogen lediglich auf das Training angewiesen sind, da ihnen die Rektorate die Abhaltung von Wettspielen untersagen. Warum?

Damit glauben wir ein kleines Bild von der Thätigkeit unserer deutschschweizerischen Fussballclubs in der verflossenen Saison gegeben zu haben. Eine reiche Arbeit wurde geleistet, fürwahr! Hoffen wir, dass im Frühling die gleiche Arbeitslust und die gleiche Tüchtigkeit sich zeige, wie in dieser vergangenen Saison, und möge der Ostschweiz die Ehre zu teilen, ihren Vertreter aus dem schweizer Meisterschaftskampfe siegreich hervorgehen zu sehen.

Eissport.

Die Eiswettlaufen zu Davos.

(Corr.)

Die Davoser Eisbahn vereinigt fortgesetzt das Interesse aller Sportkreise Europas auf sich. Sehr erklärlicherweise, denn während selbst Petersburg, Stockholm und Trondhjem ohne Eis sind, zählte man bis zum 27. Januar in Davos den 97. Lauftag; die Witterung ist dabei fortgesetzt so gut, dass die Aussichten für die Wettlaufen am 5. und 6. Februar die grünstigsten sind. Berlin hat dagegen die Zentrale-Wettlaufen, welche ursprünglich am 16. Januar stattfinden sollten, zunächst auf den 30. d. M. verlegt und sodann endgültig bis zum nächsten Winter verschoben. Die Rennen in Hamburg um die Kartellmeisterschaften Deutschlands und Oesterreichs am 23. Januar und noch eine ganze Reihe anderer Laufen konnten bisher ebensoviel abgehalten werden.

Aber auch Davos bietet dieses Jahr insfern eine Abnormität, als die bisher gefallene Schneemenge kaum 1 m Höhe erreicht hat, so dass an den Südhängen fast überall der magere Boden zu Tage tritt.

Um so reizvoller wirkt das fröhliche Leben und Treiben auf der vorzüglich gehaltenen Eisbahn. Nicht nur zur Dekoration dienen die auf dem 90 m langen Pavillon und an zahlreichen Flaggenmasten gehissten Fahnen aller Nationen. Neben den schlanken, sich kerzenförmig haltenden Säulen Albions zieht die feurige, schöne Brasilianerin ihre Kreise, Deutsche und Portugiesen, Russen und Spanier, Amerikaner, Franzosen und Oesterreicher: Kurz alle Nationen Europas und andere Erdteile stellen ihre Vertreter, ja die englischen Sportsleute sind so zahlreich, dass für ihr Figurenlauf eine eigene Bahn neben der Hauptbahn angelegt wurde.

Über die Beteiligung an den Wettläufen stehten schon Bestimmtes zu sagen, ist nicht gut möglich, weil der Meldeschluss erst am 3. Februar abends ist und die definitiven Nennungen erst in den letzten 24 Stunden einzugehen pflegen. Bisher sind zum Training eingetroffen und fleißig bei der Arbeit:

J. F. Banning, Edam;
Ch. Edgington, Oxford;
G. Estlander, Helsingfors;
J. C. Greve, Amsterdam;
K. Kleberg, Berlin;
A. Lautenburg, Hamburg;
P. Oestlund, Trondhjem;
W. Sensburg, München;
J. Segler, München u. Davos;
J. Vollenweider, St. Petersburg.

Banning und Greve zählen — nach dem Ausscheiden Edens aus der Reihe der Amateure — zu den besten Läufern Hollands. Edgington hat in Davos schon mehrfach zweite und dritte Plätze errungen. Oestlund hält zur Zeit den von ihm am 7. Februar 1897 zu Trondhjem geschaffenen Weltrekord über 500 m mit 46^{3/4} Sekunden. Sensburg hat 1896 und 1897 die Meisterschaft des deutschen und österreichischen Eislaufverbandes, Segler in denselben Jahren die Europameisterschaft gewonnen. Auch die anderen oben genannten Läufer sind sehr tüchtige Kämpfen. Weitere Läufer von guten Rufe haben außerdem die Absicht, herzukommen. Spannende Kämpfe stehen also in Aussicht.

Auch die ausgeschriebenen Kunslaufen werden voraussichtlich zahlreiche und scharfe Konkurrenten auf dem Plane seien, besonders aber dürften das Paarlaufen und das Viererlaufen, letzteres deutscher und englischer Schule, für das Sport- und Laienpublikum sehr interessante Darbietungen bringen. J. V. V.

* Davos, 22. Januar. Gestern fand auf der hiesigen Eisbahn das jährlich wiederkehrende Hockey-Match zwischen den Mannschaften von Davos und St. Moritz statt. Bald nach Beginn gelang es den Davosern kurz nacheinander 3 Goals zu machen und schon glaubte man, dass diesmal der Sieg sicher den Davosern zufalle, die in den letzten Jahren immer von St. Moritz geschlagen worden waren, als sich die St. Moritzer langsam erholteten, erst gleichzogen und dann im letzten Momenten mit 6 : 5 Goals den Sieg an sich rissen.

Von den Engländern werden diesmal in Davos Edgington, Syers und Readhead starten. Wahrscheinlich wird auch der Europameister vom Jahre 1895, Naess aus Christiania, an den Weltmeisterschaftskämpfen teilnehmen.

* Der internationale Kongress der Eislaufvereinigung wird nächstes Jahr in Davos oder Budapest stattfinden.

* Weltrecord. Von den vier Weltrecords hält der Holländer Jaap Eden (ein prima Rad-

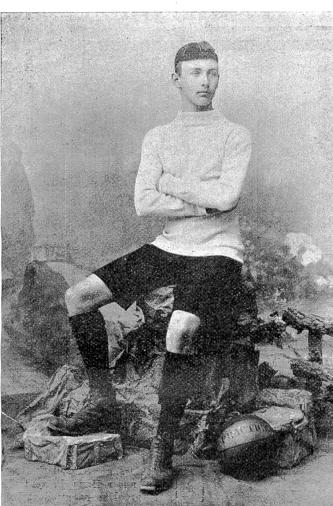
fahrer) immer noch. Die Zusammenstellung er zeigt:

Meter	Min. Sek.	Inhaber
500	0 : 46 ^{3/4}	P. Oestlund.
1.500	2 : 25 ^{2/5}	Jaap Eden.
5.000	8 : 37 ^{3/5}	Jaap Eden.
10.000	17 : 56	Jaap Eden.

Hans Gamper.

Wer kennt ihn nicht, diesen vielseitigen schweizer Sportsmann? Wer hat nicht schon in Sportskreisen den Namen Gamper gehört? Sei es im Velosport, im Fussballsport oder auf dem Gebiete des athletischen Sports, überall begegnen wir dem Namen Hs. Gamper. Der junge Mann, aus dessen Feder wir in heutiger Nummer einen grösseren Artikel über das Fussballspiel in Lyon bringen, ist ein wahrer Universal-Sportsmann.

Hans Gamper wurde am 22. November 1877 in Winterthur geboren. Schon frühzeitig wurde er Velofahrer und im Alter von 14 Jahren fieng er an, richtig zu trainieren. Kräftig gebaut, wie er war, und dazu von einer eisernen Energie und Zähigkeit, brachte er es bald so weit, dass er ein gefährlicher Gegner wurde. Am 30. April 1892 startete er zum ersten Male in einem Vorlage-Jugendrennen als Malmann, wobei die Vorgaben viel zu hoch bemessen waren, so dass er in einem Felde von 8 Konkurrenten als 3. hinter Lugon und Maag vor Enderli, Gut etc. endete.



Am 28. Juni desselben Jahres wird er auf der Rennbahn in Zürich in zwei Rennen zweiter nach dem Meisterschaftsfahrer Piria, aber vor Wicky, Béguin etc.

Am 1. Juli gewann er das Juniorrennen über 2000 m anlässlich der Bundesrennen des S. V. B.

Dann leistete Gamper fast alle Sonntage Schrittmachdienst bei Strassen- und Bahnrennen. Infolge eines Verbotes von zu Hause musste sich Gamper dann vom Rennen zurückziehen. Nach und nach schien es, als ob der Eifer in ihm erhalten würde, und als ob das Fussballspiel, dem er sich dann zugewandt hatte, ihn ganz in Anspruch nehmen wolle, bis letztes Jahr plötzlich Gamper fast ohne Training in dem Clubmeisterschafts-Rennen des Bicycle-Club Zürich um den Zürichsee startete und sich den zweiten Preis errang.

1894 ist dann Gamper zum Fussball übergegangen und hat als Mitglied und zeitweiliger Captain des F. C. Excelsior diesem zu manchen schönen Siegen verholfen. Namentlich als Fussballer wurde Gamper bald auch ausserhalb der schweizerischen Grenzen ein bekannter Name. Unser Bild zeigt Gamper als Captain des F. C. Zürich, dessen Gründer er ist und den er unter seiner Leitung während 1 1/2 Jahren zu einem der ersten Clubs der Ostschweiz herangeführt hat. Gamper ist jetzt 20 Jahre alt und hat im Zeitraume von 3 1/2 Jahren 55 Matches gespielt. Er ist für diese Leistung sowohl Inhaber der Meisterschaftsmütze des F. C. Excelsior als des F. C. Zürich. Im Herbst 1897 kam Gamper von seiner Vaterstadt nach Lyon. Dort hat er sich nun den Rugby-Football angeschlossen und gewiss eine schöne Erkenntnis seines Königs ist es, dass er nach ein paar Wochen bereits in die erste Mannschaft des ersten Lyoner F. C. eingegliedert wurde. Als Fussballer wird er sicherlich noch öfters von sich hören lassen, zur Ehre des schweizerischen Fussballspors, dessen würdiger Vertreter in Lyon er ist. Auf dem Gebiete des athletischen Sports war er ebenfalls zu verschiedenen Malen siegreich. So war er 1895 bei einem vom F. C. Excelsior veranstalteten Laufen Zürich-Zug 2. in 2' 28" 31". Am 14. Juli 1895 gewann er anlässlich des Sommerfestes des F. C. Excelsior ein 650 m Rennen mit grossem Vorsprung in 1' 50". Die Zeit, die als Record für Zürich gilt, besteht trotz mehrfacher Versuche heute noch. Am selben Tage machte er mit Nauer im 100 m Laufen totes Rennen.

* Weltrecord. Von den vier Weltrecords hält der Holländer Jaap Eden (ein prima Rad-

rennfahrer) immer noch. Die Zusammenstellung er zeigt:

Am 13. August gewinnt er bei Eröffnung der Rennbahn in Basel ein 1600 m Rennen unter 20 Konkurrenten. Mitte September 1897 kam also Gamper nach Lyon und schon 14 Tage später, am 3. Oktober, wurde er ohne vorheriges Training in einem Vorgaberennen über 2000 m bei einem Felde von 10 Startern driffter.

Gamper ist ein fröhlicher, dem Freunde treu ergebener und namentlich auch gebildeter Jüngling. In Zürich besuchte er während mehrerer Jahre die Kantonschule und nachher absolvierte er eine dreijährige Lehrzeit in dem bekannten zürcherischen Seidengeschäft Grieder & Cie.

Gamper ist ein Sportsmann, auf den die schweizerische Sportswelt mit Stolz blicken darf.

Fussball-Wettspielresultate.

* Das lotzten Sonntag gespielte Match zwischen den beiden II. Mannschaften des F. C. Zürich und des F. C. Fortuna endigte mit 6:0 Goals zu Gunsten Zürichs. Bericht in nächster Nummer.

England. Die Resultate der ersten Abteilung der englischen Liga lauten:

	Gesp.	Gew.	Verl.	Unentsch.	Gr.	Ge.	Punkte.
Sheffield United . . .	20	11	2	7	41	24	29
W. Bromwich Albion . . .	20	9	4	7	34	27	25
Sunderland . . .	20	10	6	4	28	22	24
Aston Villa . . .	21	10	7	4	45	36	24
Sheffield Wednesday . . .	21	10	8	3	39	28	23
Everton . . .	19	9	5	5	32	28	23
Whampton Wanderers . . .	20	8	6	6	35	27	22
Nottingham Forest . . .	19	7	6	6	32	28	20
Derby County . . .	21	7	8	6	41	40	19
Blackburn Rovers . . .	20	6	7	7	29	35	19
Bolton Wanderers . . .	21	8	10	3	21	28	19
Liverpool . . .	20	7	9	4	30	21	18
Preston North End . . .	22	6	11	5	34	32	17
Stoke . . .	22	6	12	4	25	44	16
Bury . . .	18	4	9	5	22	33	13
Notts County . . .	20	3	11	6	23	35	12

Die letzjährige Siegerin, Aston Villa, ist mit ihrer letzten Woche auf dem eigenen Platz erlittenen Niederlage von 1:2 durch Sheffield United auf den 4. Platz zurückgeschossen worden, so dass es ihr kaum gelingen wird, in der zweiten Hälfte sich wieder den ersten Platz zurückzuerobern.

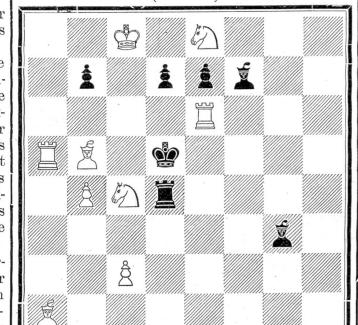
Wasserfahren.

Der Pontonierfahrverein Zürich wird diesen Sommer eine grosse Fahrt von Berneck auf dem Bodensee bis nach Diessenhofen ausführen.



Problem Nr. 1.

(Schwarz)



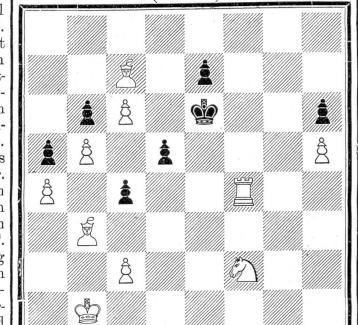
(Weiss)

Weiss zieht an und setzt in 3 Zügen Matt.

Problem Nr. 2.

Berliner Schachzeitung.

(Schwarz)



(Weiss)

Matt in vier Zügen.

Ein interessanter Schachwettkampf (auf telegraphischem Wege) wird zwischen St. Petersburg und Wien ausgefochten. Es werden gleichzeitig zwei Partien mit wechselndem Angriffe gespielt.

Das Petersburger Spielkomitee besteht aus den Herren: M. Blumenfeld, A. Lewin, P. Sabrow, J. Sybin, M. Tschigirin.

Das Wiener Komitee besteht aus den Herren: H. Fähnrich, B. Fleissig, L. Kaufmann, G. Marco, C. Schlechter.

Einsatz 2000 Francs. Bedenkzeit 4 Tage. Der Stand der Partien bis heute ist folgender:

I. Partie.		Evansgambit.	Wien:
1.	e 2 — e 4.	e 7 — e 5.	
2.	S g 1 — f 3.	S b 8 — c 6.	
3.	L f 1 — c 4.	L f 8 — c 5.	
4.	b 2 — b 4.	L c 5 X b 4.	
5.	c 2 — c 3.	L b 4 — a 5.	
6.	O — O.	d 7 — d 6.	
7.	d 2 — d 4.	L a 5 — b 6.	
8.	a 2 — a 4.	S g 8 — f 6.	
9.	L e 4 — b 5.	a 7 — a 6.	
10.	L b 5 X c 6 +	L b 7 X c 6.	
11.	a 4 — a 5.	L b 6 — a 7.	
12.	D d 1 — a 4.	e 5 X d 4.	
13.	e 3 X d 4.	Wien am Zuge.	

II. Partie.		Damengambit.	Wien:
1.	d 2 — d 4.	d 7 — d 5.	
2.	c 2 — c 4.	S b 8 — c 6.	
3.	S b 1 — c 3.	d 5 X c 4.	
4.	d 4 — d 5.	S c 6 — a 5.	
5.	D d 1 — a 4 +	c 7 — c 6.	
6.	b 2 — b 4.	b 7 — b 5.	
7.	D a 4 X a 5.	D d 8 X a 5.	
8.	b 4 X a 5.	b 5 — b 4.	
9.	S c 3 — d 1.	c 6 X d 5.	
10.	e 2 — e 4.	e 7 — e 6.	
11.	S d 1 — e 3.	S g 8 — f 6.	
12.	e 4 X d 5.	e 6 X d 5.	

Wien am Zuge.

Neuigkeiten aus der Schachwelt.

Bern. Im Berner Winterturnier (23 Teilnehmer) gelang als erste Sieger hervor die Herren Eliasoff, H. Fahrni, Zigraggen, Stooss, Hänni und Juchli.

Zürich. Im gegenwärtigen Turnier der Zürcher Schachgesellschaft stehen bis jetzt an der Spitze die Herren Pestalozzi und Dr. Karl Meyer.

Der Schachklub Neu-Zürich hat nun auch ein Turnier veranstaltet, an welchem sich 12 Spieler beteiligen. Schachabend: Dienstag, in der „Henne“.

Deutschland. Seit Beginn des neuen Jahres wird die „Deutsche Schachzeitung“ von J. Berger (Problemteil) und P. Lipke (Partientiel) herausgegeben.

Wien. Zur Feier des fünfzigjährigen Regierungsjubiläums Sr. Majestät des Kaiser's Franz Josef I. veranstaltet der Wiener Schachklub im Juni und Juli ein grosses internationales Meisterturnier, für welches Preise von 18,000 Kronen ausgesetzt sind. Jeder Spieler hat mit jedem zwei Partien zu spielen. Einsatz ist nicht zu leisten.

In Wien erscheint eine neue monatlich erscheinende Schachzeitung, redigiert von H. Fähnrich, A. Halprin, G. Marco. Das Abonnement kostet 8 Kronen per Jahr.

England. Der Meister Blackburn befindet sich, wie alljährlich, auf einer Tour durch die bedeutendsten Städte Englands und setzt die Schachfreunde durch sein Blindlings- und Simultanspiel in Erstaunen. In Glasgow hat er 51 Partien gespielt, von denen er 41 gewonnen, 8 unentschieden gemacht und nur 2 verloren hat.

Briefkasten.

Möchte die werten Schachfreunde bitten, mich auf allfällige Mängel meiner Schachspalte aufmerksam zu machen. Mit Dank.

An den Amateur J. M. in Biel. Ihr „Erstlingsproblem“ erhalten. Alter Anfang ist schwer! Es fehlt ja der schwarze König.

Korrespondenzen während dem Schachturnier vom 3. bis 7. Febr. gef. H. Fahrni poste restante Davos-Platz.

Armbrustschiessen.

Das diesjährige schwizer Armbrustschiessen findet in Oberstrass statt. Die Festsektion macht alle Anstrengungen, die Fest in bedeutend grössern Rahmen, als bisher, abzuhalten. Die bezüglichen Pläne werden in der Delegiertenversammlung am 20. Februar vorgelegt und dort auch der Festtag bestimmt werden.

Briefkasten der Redaktion.

An Verschiedene. Wir ver danken Ihnen die uns zugeschickten freundlichen Anmunterungen anlässlich des Erscheinens der Nr. 1 unseres Blattes aufs wärmete. Helfen Sie durch Ihre Mitarbeit, aus dem Blatte das zu machen, was uns bei der Gründung vorgeschwebt — einen steten Sprachsaal und ein Bindeglied der Angehörigen aller deutschen Sport-Clubs.

P.-R.C., Zürich. Herzlich Dank! Gewiss werden wir das unsre thun, um dem Wasserfahrt-Sport und Freunde zuzuführen. Schreiben Sie mir recht fleissig. Die Beiträge Ihrer Mitglieder sollen stets willkommen sein.

An unsere Mitarbeiter. Bitte, Manuskripte nur auf einer Seite zu beschreiben.

K. R. in Luzern. Ueber die Anwendung der Gelbscheibe werden wir in einer späteren Nummer schreiben.

L. F. in Basel. Alles sehr praktisch empfehlen wir Ihnen. Photograph. Notizbuch und Nachschlagebuch für die Praxis von Dr. Léonard David und Charles Stollik, Verlag von W. Kappeler, Halle, a. S., Mk. 3.—, das Sie durch jede Buchhandlung beziehen können.

P. Z. in Zürich. Besten Dank, soll gelegentlich verwendet werden.

J. M. in Frauenfeld. Es ist nicht schwierig, das Trocken der Negative durch Wärme zu beschleunigen. Legen Sie die nach dem Fixieren gut ausgewaschene Platte 5 Minuten lang in absoluten Alkohol und lassen Sie abtropfen, nach wenigen Minuten ist die Platte vollkommen trocken und kopierfähig.

E. S. in Bern. Weder auf einen Konstruktionsfehler Ihres Objektes noch auf eine Luftsiegelung ist Ihr „verkehrtes“ Bild, auf dem es war, natura rechts steht, sich links befindet, zurückzuführen. Sie haben die Platte einfach verkehrt, statt Schichtseite oben nach unten einzulegen, wodurch Sie ein verkehrtes (positives) Negativ und ein durchdringend verkehrtes (negatives) Negativ erhalten. Da Sie nach so wenig vorgelesen sind, um im Kopieren nach Ihnen vorrichtigen ein richtiges Negativ herzustellen, bleibt, falls Sie diese Arbeit nicht durch einen Photographen besorgen lassen wollen, nichts anderes als eine neue Aufnahme übrig.

Litteratur.

Eine praktische Neuheit.

Verlage A. Saurwein in Weinfelden erscheint demnächst eine Neuheit, welche für die Radfahrr-Industrie und den gesamten Sport von grosser Wichtigkeit ist. Es ist dies ein handliches Taschenbuch, „Vademecum für Radfahrer“ genannt, und enthält in drägerter Form (ca. 180 Seiten Text) als unschätzbares Ratgeber für die Sportwelt alles, was der Radfahrer wissen

soll und muss. Im Fernern ist demselben je eine gute Touristenkarte (entweder Deutschlands oder die Schweiz, nach Wunsch) des betreffenden Landes beigegeben. Einen ganz besondern Wert hat aber das Büchlein deswegen, weil es eine vollständige Reparaturstätte bildet, d. h. Alles, was der Radfahrer für Pneumatic-Reparaturen benötigt, enthält. Der Rücken des Büchleins birgt eine Parabolung, während in der Einbanddecke vorteilhaft angeordnet sich 1 grosse Paraplate, 1 Stück gummierter Mantelleinwand, 1 Stück antiseptische „Cito“-Heftpaster und 1 Stück Ventilschlüssel befinden.

Der Fahrer findet also alles, was er auf der Tour benötigen kann, in diesem Ratgeber enthalten.

„Vademecum“ kommt statt der bisher gebräuchlichen Reparaturkarten in den Handel und ist in einer ersten Auflage von 50,000 Exemplaren angefertigt.

(+) Radfahrer-Taschenkalender. Der Verlag des Schweizer Radfahrer-Taschenkalenders (Velo-Club Weinfelden) ist von seinem veränderten, und erscheint derselbe nun in Zürich; Verlag: J. J. Gasser, Redaktor, Bahnhofstrasse, Zürich.

* * *

Ein Prachtband ist uns durch Hrn. Willy Custer als Generalvertreter der österreichisch-amerikanischen Gummi-fabrik-Aktiengesellschaft auf den Bücherherberg gelangt. Die genannte Fabrik hat zum Neujahrs Geschenk ihren zahlreichen Freunden der Continental Pneumatic die vom Wiener Radfahr-Club „Künstlerhaus“ herausgegebene, im Kunstverlag Gerlach & Schenk in Wien zu beziehende „Radfahrer-Taschenkalender“ geschenkt. Dieser Kalender damit allerorten, wo der Neujahrsgruss singtgetroffen, höchstens Freude erzeugt. Der Wiener Radfahr-Club hat sich in der gesamten Rad-Sportwelt mit seinem Unternehmen hohe Anerkennung erworben. 42 prächtige Kunstabfotos, teils in Farben, teils in Lichtdruck und feinsten Stichen, wechselnd mit hübschen Vignetten aller Art, stammen aus bewährten Kunstreisern. Professoren, Bildhauer, Kupferstecher, Ciselemeister von Ruf, Kunstmaler, deren Werke guten Klang haben, berühmte Radierer und Zeichner, sie alle

haben sich zusammengethan, um den ebenso sorgfältig und flott gewählten Text würdig im Bilder auszuspielen. Die textuelle Redaktion haben die Herren Schriftsteller Rabits und Carl Schmid verfasst, der Titelblatt von einem gewissen Reiter, einer der berühmtesten Künstler des Landes. Da findet die unvergleichliche Wienskulpturen von Ed. Pitzel, Ostini, Karlweis, Julius Baer, Fulda u. a. Sie alle sind in diesem Buche „Radier“ lustig-fröhliche Radler, teils überhemt, voll Mutwillen, sprühender Witze und heisender Satyre. Freilich findet auch die Liebe auf dem heitern und boten nur das Beste, wie sie gehör, wenn eine Königin an der Spitze der Autorenliste steht. Niemand geringerer als Carmen Sylva (Königin von Rumänien) führt sich in folgendem Schlussstrophen eines Liedes auf das Zweirad als Radfahrerin ein:

Selber Dein Steuermann über dem schwankenden Rad, Schmetterling, Vogel ab blüternen Pfad!

Schwilt Dir nicht fließend jauchzender Mut in der Brust? Möchtest Du jubeln vor strömender Jugendlust?

Ein feiner Neujahrsgruss hätte die Wiener Firma ihren Freunden nicht widmen können.

Letzte Nachrichten.

Paris, 30. Jan. (Privattelegramm.) Das Velorennen um den grossen Preis von Paris findet am 3. und 10. Juli statt.

Paris, 31. Jan. (Privattelegramm.) Zimmermann hat Gesundheitshalber definitiv auf seine Europareise verzichtet.

* * *

Pferderennen.

Nizza, 23. Januar. (Originaltelegramm.) Heute wurde um den Grand prix de la ville de Nizza eine Steeple-Chase im Werte von 2000 Fr. gelassen. M. Mahers Detonator gewann das wertvolle Rennen in einem Felde von acht Pferden. Ihm zunächst entsetzt Sarcelle und Marée. — Im Eröffnungssprint kam als erster ein: M. Ledats Quetchon, das dritte Rennen gewann M. de Romanets Gravet.

Ein halbe Million Mark wird der Internationale Club zu Baden-Baden hener für die Deterierung seiner Rennen verwenden. Die Termine der Rennen wurden gesändert und sind nunmehr wie folgt festgesetzt: 19., 21., 23., 25., 27. und 28. August.

Ein Vorsichtiger.

A.: Der jungen Frau Professor habe ich zur Hochzeit ein Croquetspiel gestiftet; und Du?

B.: Eine ganze Kiste Maggi, Suppenwürze und Rollen, und zwar aus Vorsicht.

A.: Aus Vorsicht, wieso?

B.: Ich bin beim Professor öfters eingeladen und kann nun sicher sein, auch in dieser jungen Haushaltung eine wirklich gute Suppe zu bekommen. A. E.

Fridolin Binkert

March-Tailleur

Löwenstrasse 9 **Zürich** Löwenstrasse 9

Spezialität: Sportanzüge.

Flotte und prompte Bedienung in allen Sportanzügen. Es liegen bei mir stets die modernsten Muster zur gef. Einsicht auf.

Union philocartique *

* de France

17 rue Satory 17 Versailles.

„L'Union“ répondra sur une carte postale à vues à toute demande de renseignements libellée sur une carte de même genre.

Peugeot
weltbekannt
die beste Marke.
Velomagazin Peugeot, Bahnhofstrasse 75, Joh. Badertscher, Generalvertreter für die Schweiz.

Umstände halber zu verkaufen:

Eine neue

Pneumatic- Maschine

statt zu Fr. 350 nur Fr. 200.

Auskunft bei der Expedition dieses Blattes.

Advokatur- & Inkassobureau

Herr. Oggendorff

2 Bahnhofplatz 2 **Zürich** Telefon 3358

Bekannte prompte und rasche Erledigung der Aufträge.

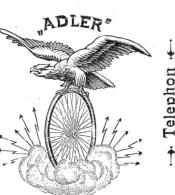
11

Adler-Rahrräder

Generalvertretung:

Rudolf Leemann, Langnau.

Filiale: Stockerstrasse 60,
Zürich-Selnau.



Wer die Marke Adler gebraucht, gelangt in seiner vorurteilsfreien, fachmännischen Begutachtung zum Urteil: Erste Qualitäts-Marke, wie tausendfache Gutachten aus allen Kreisen und Ländern bestätigen.

Reparaturwerkstätte.

Vertretung in Seebach-Oerlikon:

Robert Dillflug.

Café-Restaurant National

Rindermarkt 24 **Zürich I** Rindermarkt 24

empfiehlt seine geräumigen Lokale in Parterre und I. Etage einer verehr. Sports- welt zu geselliger Vereinigung.

Wir halten nur reale Land- und Flaschenweine, vorzüglich Lagerbier, und sorgen auch stets dafür, dass die Kiche in jeder Beziehung gut bestellt ist.

Unser Gesellschaftssaal eignet sich speziell für Zusammenkünfte in geschlossener Gesellschaft, Versammlungen, Sitzungen in engern Zirkeln etc. etc., da unser Haus in zentraler Lage der Altstadt sich befindet. Eine reichhaltige Sportsliteratur liegt bei uns auf.

Mögen unsere Sportsleute nach des Tages angestrengter Arbeit zu fröhlichem Kreise bei uns sich einfinden; wir rufen Euch ein „Willkommen“ zu!

Katherli Frey,

ehemals z. Kreuzstein, Neuenhof und neue Krone, Dietikon.

Gaolin! Gaolin!

Der Erfindung Königin
Gaolin, du treu Geleit,
Radlers Schutz und Sicherheit.
Nicht mehr droht uns Ungemach.
Hast du im Geheimnisfach,
Hast du in den Reifen drinne
Gaolin!!

Gaolin, du feiner Saft.

Gaolin, du Wunderkraft.

Gaolin, mein Talisman.

Dir gehört die Zukunft an.

Gaolin!!

Gaolin, das unbezwinglich.
Macht dein Fahrrad undurchdringlich.
Macht die Reifen unverletzbar.
Gaolin, du bist unschätzbar,
Mit dir kann ich sicher schreiten,
Über Scherb' und Nägel reiten.
Schutzgeist aller Pneumatiques.
Gaolin, des Radlers Glück!

Fahrräder für Kenner.

Columbia

Telephon 2558

HUMBER

Anerkannt die besten Velos der Welt.

Als weitere erstklassige Marken empfehle „Rudge Whitworth“, „Triumph- Coventry, Singer.“ — Die 98er Modelle sind jetzt auf Lager.

Allein-Vertretung für die Kantone Zürich, Luzern und St. Gallen:

Thos. F. Alton, British-American Import House
Luzern, Haldenstrasse.

(gegenüber dem Kursaal)

Velodrom Humber, Stampfenbachstrasse.

Grösster Fahrsaal Zürichs. Vorzügliche Lehrer. Telephon 2558.

Unsere Modelle 98 sind fein ausgeführt
Bicyclettes Cosmos 98
haben staubstabile, ühltende Lager.

COSMOS

Fabrik in Biel.
Succ. Genf 16 Boulevard Plainpalais.

Phänomenal!

Ist die

Acetylenfahrradlampe „ORION“

gefunden?

A. Waranensteller, Acetylenhändler, D.-R. G. M. Nr. 85902.

Abschluß sturzfesten! Absolut stecksfesten!

In allen Kulturstädten zum Patent angemeldet.

Die Lampe wird wie jede andere an der Hölle gesteckt! Fühlung und Entzündung der Kalkwasserzündung ist äusserst einfach. Sofort nach Einfüllung breitet die Lampe sich aus, nach Verzweigung kommt dann automatisch brennen, deren 3 in verschieden Dimensionen, auf einer Membrane, **automatisch, daher**.

konstantes Licht!

Alleinverkauf für die ganze Schweiz.

Fahrrad-Import und -Export.

Auslandsgeschäfte zu verkaufen.

Sensational! Das Vollkommenste auf diesem Gebiete.

—

A. Saurwein, Weinfelden.

—

A. Saurwein, We

Beilage zum „Schweizer Sportblatt“.

Nr. 2.

Zürich, 1. Februar 1898

1. Jahrgang.



Sollen Frauen fahren?

II.

Um die Luftwege nicht durch Einatmen von Staub und etwaigen Fremdkörpern zu schädigen, sollten die Radfahrerinnen nie staulige Wege benutzen, namentlich nicht bei windigem Wetter. Fahren sie in Begleitung von Herren, so mögen sie sich nie dazu verleiten lassen, es mit jenen um die Wette zu thun zu wollen, sondern müssen stets ein mässiges Tempo einhalten, was am besten dadurch geschieht, dass sie die Führung an der Spitze übernehmen. Sie sind dann auch besser geschützt gegen etwaige Ungezogenheiten des Publikums, welche immer nur an den letzten verübt werden, und jede Unregelmässigkeit an ihrer Maschine, ein Verwickeln des Kleides oder ein Um- und Unfall wird sofort bemerkt. Sehr gefährliche, wenn auch nicht plötzlich eintretende, so doch allmälig sich geltend machende Folgen hat das übermässig schnelle Fahren. Es bewirkt dies eine Ueberanstrengung des Herzens, welche zur Herzverweiterung und schliesslich zu Klappenfehlern führt. Das sind dann sehr gefährliche, lebenbedrohende Leiden, die man sich durch unverzeihlichen Leichtsinn bei einer ursprünglich gesunden Körperbildung fürs ganze Leben zugezogen hat. War die Ueberanstrengung sehr bedeutend, so kann auch plötzlicher Tod durch Herzschlag eintreten. Namentlich berücksichtige man bei jeder Fahrt, dass man auch wieder zurückfahren muss, verbrauche also bei dem Hinweg nur die Hälfte seiner Kräfte und warte nicht erst, bis man ganz ermüdet ist. Gerade auf dem Heimwege kommt am meisten Herzschlag vor.

Während beim männlichen Geschlechte von ärztlicher Seite immer wieder auf die grossen Gesundheitsschädlichkeiten des Krummsitzens auf dem Rade hingewiesen werden muss, ist dies beim weiblichen Geschlecht viel weniger der Fall. Wahrscheinlich spielt hier die Eitelkeit eine grosse Rolle. Eine Dame ist eben viel daran gelegen, sich in möglichst schöner Haltung zu zeigen.

Noch ein Wort über die Kleidung der Radfahrerinnen vom hygienischen Standpunkte aus. Zunächst sei betont, dass das Radfahren nicht der damit verbundenen Sportkleidung wegen ausgeübt werden soll. Diese Bemerkung mag vielen mindestens überflüssig erscheinen, aber doch ist das nicht der Fall. Man beobachte nur einmal in den Grossstädten Kleidung und Benehmen vieler Radfahrerinnen. In Paris sieht sich die Radfahrer-Welt zu bestimmten Zeiten in einem Restaurant ein Rendez-vous. Da verspürte nun mal vor einiger Zeit die neugierige Polizei das Verlangen, die Herrschaften sich etwas genauer anzusehen. Und siehe da, gerade unter den in recht fesche Sporttoilette gekleideten Damen befanden sich viele, welche gar kein Rad besasssen, überhaupt noch nie auf einem gesessen hatten. Bei Anfertigung der Sportkleidung sollen Damen sich nur von hygienischen und Bequemlichkeitsgesichtspunkten leiten lassen und alle Eitelkeitsliste tapfer unterdrücken. Als Grundprinzip einer zweckmässigen Damenkleidung für das Radfahren ist nur die einzige Lösung denkbar, dass das ganze Gewand in einem Stück hergestellt wird und so jede Notwendigkeit einer besondern Befestigung und Aufhängung wegfällt, gleichviel ob nun die untere Hälfte hoseartig oder zu einem vorn geschlossenen, hinten offenen Rocke wird. Auch müsste das Innenunder aus Seide oder Satin bestehen, damit das Knie sich leicht darin bewegen kann. Jedes heengende Kleidungsstück sei vollständig verbannt, also vor allem Gürtel und Korsett. Frauen, die letzteres absolut nicht entbehren können, sollen jedenfalls ein sehr kurzes nehmen und dasselbe nicht schärfen. Ein Gürtel aber darf nie gefragt werden. Zu den intimieren Kleidungsstücken eignet sich Wolle viel besser als Leinwand, da sie Staub und Schweiß leichter aufnimmt und beim Feuchten nicht das unangenehme Gefühl der Kälte erzeugt.

Wenn die radfahrenden Damen sich nach all den angegebenen hygienischen Regeln richten, dann werden sie auch unzweifelhaft bald grossen Vorteil an ihrem Gesundheitszustande verspüren. In dieser Weise betrieben, jeder Modethörigkeit entkleidet, ist das Radfahren noch besonders den Salondamen zu empfehlen, welche durch reichliche Nahrung und bequemes Leben allmälig in jenen pathologischen Zustand geraten, der sich durch Nervosität, Schlaflosigkeit, Appetitlosigkeit, Verstimmung etc. kennzeichnet. Mögen diese es auch nur der

Mode wegen mitmachen, schadet nichts, sie haben hygienischen Nutzen davon.

Die Acetylenlampenfrage für Velofahrer im Kanton Zürich.

Kaum sind die neu konstruierten Acetylenlampen für Velofahrer erfunden und auf dem Markt erschienen, so hat sie im Kanton Zürich auch schon das Auge des Gesetzes entdeckt und ist deren Verkauf in den Magazinen und das Benutzen dieses prächtig hellstrahlenden Lichtes für Velofahrer untersagt. Von diesem Interdikt ist zuerst ein grosses hiesiges Geschäft betroffen worden. Daraufhin reichte die betroffene Firma beim kantonalen Justizdepartement ein Spezialgesuch ein und dieses wurde nun vom Departementsvorsteher Herrn Kantonschemiker Dr. Laubli zur Begutachtung überwiesen. Das betreffende Gutachten ist bis zur Stunde noch nicht erschienen, die Frage also noch pendent.

Der Entscheid ist für unsre Radler und für Verkaufsgeschäfte von Bedeutung, weshalb wir hier die Sache kurz berühren wollen.

Unter 18. November 1897 erliess der Regierungsrat eine Verordnung betr. der Aufstellung und den Betrieb von Acetylen-gas-Bleuchtungsapparaten. Darin lautet Art. 2:

„Die Verwendung von flüssigem oder mit Luft gemischtem Acetylen, sowie von tragbaren, mit Gasentwicklungsrecipienten verbundenen Lampen ist untersagt.“

Gestützt auf diesen Artikel ist nun auch die Acetylenlampe für Velofahrer beanstanden. Aus uns persönlich gemachten Mitteilungen scheint man namentlich unangenehme Zufälle aus dem Umstande, dass oft nur rasch eine Lampe ausgelöscht und das Rad seitwärts gestellt wird, das Acetylen-gas sich aber ohne besondere Schutzvorrichtung weiter entwickelt und Explosionsgefahr in sich bergen, zu befürchten. Wie weit das zutrifft oder nicht, darüber und über alle weiteren technischen Schutzeinrichtungen möchten wir sach- und fachkundige Fahrer und Fabrikanten bitten, sich in unserm Blatte des Nähern auszulassen.

Es wurde uns an zuständigen Stelle bedeckt, dass die Sache durchaus noch nicht abgeklärt sei und wenn der Beweis genügender Sicherheit der Lampen erbracht werden könnte, so werde man auch nicht anstehe, den betreffenden Artikel abzuändern oder den Velolampen eine Ausnahme zu gestatten.

Es liegt also nun an Fabrikanten und Fachkundigen, so bald als möglich die Sache abzuklären.

In gleicher Weise spricht sich, wenn auch noch zurückhaltend, folgendes uns heute zugängenes Schreiben an:

„In Beantwortung Ihrer Anfrage vom 22. d. M. befehle ich mich Ihnen Folgendes mitzuteilen.

Nach Einsichtnahme der mir in letzter Zeit von der kant. Justiz- und Polizeidirektion zur Begutachtung überwiesenen Acetylen-Lampen für Radfahrer, halte ich dafür, dass die Einführung derartiger Belichtungseinrichtungen zum Gebrauch in Freien und unter gewissen Bestimmungen, hauptsächlich in Bezug auf die Grösse der Calciumcarbidbehälter, gestattet werden soll und dementsprechend der Art. 2 der einschlägigen Verordnung vom 18. Nov. 1897, welchem zufolge tragbare, mit Gasentwicklungsrecipienten verbundene Lampen untersagt sind, abzuändern resp. zu entlassen.“

Gegenwärtig bin ich noch mit der Prüfung der verschiedenen Konstruktionen solcher Vorrichtungen beschäftigt und kann einstweilen noch kein entscheidendes Urteil abgeben.

Hochachtungsvoll

Laubli,
Kantonschemiker.

Wir eröffnen nun über diese Frage die Diskussion und werden das Ergebnis derselben alsdann den Behörden zur Prüfung im Sinne einer Änderung des Art. 2 der Verordnung unterbreiten.

Wir ersuchen Radfahrer anderer Kantone, uns mitzuteilen, ob bei ihnen ebenfalls bezügliche Bestimmungen und Verbote existieren.

Ein neues Radfahrreglement für die Stadt Biel.

(Korr.)

Gegenwärtig liegt bei den Behörden der Stadt Biel eine neue Polizeiverordnung betr. das Radfahren in der Stadt Biel in Beratung, die noch auf bevorstehende Saison in Kraft treten dürfte. Wir sind heute in der Lage, diese nachstehend mitzuteilen. Sie dürfte namentlich für die Bieler Sportskollegen von Interesse sein.

Die Verordnung lautet:

„Der Stadtrat von Biel, gestützt auf § 7 des Gesetzes über das Gemeindewesen vom 6. Dezember 1852; auf die Verordnung über die Ortspolizei vom 12. November 1852; auf die Polizeiverordnung betreffend das Radfahren vom 22. April 1891; auf das Gesetz über die Strassen vom 21. März 1894; auf die Verordnung betreffend das Fahren mit Velocipedes vom 1. April 1892; endlich auf Art. 70, Al. 2, der Staats-Verkissung des Kantons Bern, auf Antrag der Polizei-Kommission und des Gemeinderates, verordnet:

§ 1. — Im Stadtbezirk Biel ist das Befahren öffentlicher Strassen, Wege und Plätze mit Fahrträder jeder Art (Motor- oder Fußbetrieb) nur gestattet, wenn der Fahrer im Besitz einer Fahrkarte ist und an seiner Maschine eine Kontrollnummer angebracht hat.

Diese Vorschrift bezieht sich auch auf auswärtige Radfahrer, welche regelmässig in den Stadtbezirk Biel fahren.

Von obiger Vorschrift sind dagegen ausgenommen:

a. Motorfahrer, welche Radfahrer lediglich zu dienstlichen Zwecken benötigen;
b. ansässige Radfahrer, welche sich vorübergehend, d.h. nicht länger als 3 Tage im Stadtbezirk aufhalten. Bei längeren Aufenthalt sind dieselben verpflichtet, bei der städtischen Polizei-Inspektion eine provisorische Bewilligung einzuholen.“

§ 2. — Die Fahrkarten werden vom Polizei-Inspektor gegen Entrichtung einer jährlichen Kontrollgebühr von Fr. 2.— sowie 50 Cts. für die Karte und die Erstellungskosten der von der Polizei-Inspektion zu liefernden Kontroll-Nummern ausgestellt. Dasselbe kann die Ausstellung verweigert und eine bereits ausgestellte Karte dauernd oder vorübergehend zurückziehen, wenn der Gesuchsteller beziehendes Inhaber des Fahrtrades gänzlich unkundig ist, oder wegen Widerhandlung gegen die Vorschriften betreffend das Radfahren bestraft worden ist.

§ 3. — Die Fahrkarte ist persönlich; sie soll von Radfahrer als Ausweis bei sich getragen und auf Verlangen jeder Ansichtsperson vorgezeigt werden. Der Radfahrer ist für die Benützung seiner Karte durch andere Personen strafbar, sofern der Widerhandelnde selbst nicht zur Verantwortung gezogen werden kann.

§ 4. — Jeder Radfahrer hat die seinem Fahrtrude vorliegende Kontrollnummer vorne an der Steuerung des Fahrtrades in sichtbarer Weise anzubringen.

§ 5. — Die §§ 1—4 angestellten Vorschriften gelten auch für den Vermieter von Radfahrern. Den Vermietern von solchen ist jedoch gestattet, ihre Radfahrer auch an ansässige Radfahrer, die nicht im Besitz der in § 1 vorgeschriebenen Fahrkarte sind, oder an solche Mieter abzugeben, die das Fahrzeug erlernen wollen. Diese letztern dürfen jedoch Übungen nur an vom Verkehr abgelegten Orten machen.

§ 6. — Der Eigentümer eines mit einer Kontrollnummer versehenen Fahrtrades ist für alle Widerröhungen, welche der Mieter oder Inhaber des betreffenden Fahrtrades während des Gebrauchs desselben begangen hat, verantwortlich und haftbar, sofern der Widerhandelnde selbst nicht zur Verantwortung gezogen werden kann.

§ 7. — Jedes Fahrtrude muss mit einer gut wirkenden Bremsvorrichtung, mit einem genügenden Signalapparat, sowie bei Dunkelheit mit einer hellbrennenden Laterne, deren Licht ungehindert nach vorne fallen kann, versehen sein.

§ 8. — Promenaden, Anlagen, incl. die daneben befindlichen Wasserschlössern, Trottosirs und Fusswege dürfen zum Fahren mit Fahrträder nicht benutzt werden.

§ 9. — Auf den Strassen, Plätzen, Promenaden, Anlagen, Wegen und Trottoirs im Stadtbezirk Biel sind die Übungen in Schnell- und Kunstfahrten strengstens untersagt.

§ 10. — Die Polizei-Behörde ist befugt, das Radfahren einzelner oder sämtlicher Strassen der Stadt mit Fahrträder bleibend oder nur vorübergehend zu untersagen.

§ 11. — Für Wettfahrten u. dgl. ist eine polizeiliche Bewilligung erforderlich.

§ 12. — Innerhalb der Stadt, sowie überall bei starkem Verkehr, beim Einbiegen in andere Strassen und bei Strassenkreuzungen muss so langsam gefahren werden, dass sofortige Anhalten möglich ist. Bei Volksandrang, wodurch der Durchgang erschwert wird, hat der Radfahrer abzusteigen und sein Fahrtrud zu stoppen.

§ 13. — Beziiglich des Ausweichens und Vorfahrens gelten die Art. 15 des Strassenverkehrs- und der Fahrerwettbewerbs-Ordnung, ansofern die Fahrer, womit jedes Fahrwerk dem ihm entgegenkommenden Fahrer zur rechten Hand über die Mitte der Strassen breite anweichen soll. Beim Vorfahren, welches auf der linken Seite stattfinden soll, soll sich der Radfahrer den betreffenden Personen und Fahrwerken durch Signale bemerkbar machen. Das Vorfahren darf sodann nur mit derjenigen Geschwindigkeit stattfinden, die zum Überholen nötig ist.

§ 14. — Der Signalapparat soll nicht erst kurz vor dem Hindernis, sondern auf gehörige Entfernung von demselben so rechtzeitig in Thätigkeit gesetzt werden, dass eine Ausweichen ohne Übersturz möglich ist. Umnötige Alarm-signale dagegen sollten vermieden werden.

§ 15. — Wenn durch den Radfahrer eine Person überfahren oder ein Unfall herbeigeführt wird, so hat dieser sofort abzusteigen, dem Verletzten nach Kräften Beistand zu leisten und auf Verlangen Namen und Wohnort anzugeben.

§ 16. — Scheuen Pferden gegenüber ist es Pflicht des Radfahrers, abzusteigen oder, wenn dies nicht möglich sein sollte, auf geeignete Weise zur Bernigung der Tiere beizutragen.

§ 17. — Wird ein Radfahrer durch eine Aufsichtsperson angerufen, so ist es seine Pflicht, sofort anzuhalten und abzusteigen. Die Verfügungen dieser Personen ist seitens der Radfahrer unverzüglich Folge zu leisten.

§ 18. — Es ist verboten, das Vorbeifahren der Radfahrer nutzwilligerweise zu hindern, den Radfahrer Hunde anzuhetzen, Gegenstände in die Speichen der Räder zu werfen oder andere gefährdende Hindernisse in den Weg zu legen. Die Besitzer von Hunden haben ihr Möglichstes beizutragen, ihre Hunde, welche die Radfahrer aus eisem Antrieb verfolgen, davon abzuhalten.

§ 19. — Widerhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung, wie das Fahren mit Busse bis zu Fr. 20.— bestraft. Vorbehalt bleibt die Anwendung der kantonalen Verordnung betreffend das Fahren mit Velocipedes vom 1. April 1892, sowie die Geleitordnung zivilrechtlicher Ansprüche für den durch solche Fahrzeuge zugefügten Schaden.

§ 20. — Diese Verordnung tritt nach erfolgter Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.

Biel,

im Namen des Stadtrates,

Der Präsident:

Der Sekretär:

Gleiche Pflichten, gleiche Rechte. Man schreibt uns aus dem Kt. Aargau: Mit dem Velofahren haben sich in den letzten Jahren nun wohl alle Polizeiverordnungen der Schweiz in eingehendster Weise befasst. Man hat Bestimmungen aller Art aufgestellt, um den Velofahrer für allen allfälligen Schaden, den er stiftet, fassbar zu machen. Auch das geringste Vergehen wird geahndet und wir haben nichts dagegen einzuwenden — auch der Velofahrer soll wissen, dass er Pflichten hat. Aber dann dürfen wir auch wohl verlangen, dass die gleiche Polizei, die uns reglementiert, auch dafür sorgt, dass der Velofahrer Schutz findet. Das hat man im Kanton Aargau noch nicht begriffen. Hier steht noch für auf der Strasse verkehrende Fuhrwerke das alte Polizeireglement aus den 60er Jahren in Kraft. Darnach kann der Fuhrmann mit seinem Wagen im Stockdunkeln fahren, braucht keine Laternen wie der Velofahrer und hat eine gute Ausrede für sich, wenn es einen „Zwischenfall“ absetzt.

Und einen solchen hat es dieser Tage zwischen drei Radfahrern und einem Fuhrwerk auf der Landstrasse von Aarau nach Entfelden gegeben; dass die Folgen nicht schwerwiegend waren, hat der Fuhrmann keine Schuld. Die Radfahrer waren vorschriftsmässig mit brennenden Laternen und einer immerwährenden Läute versehen und erkannten das entgegenkommende Fuhrwerk erst, als es in gerader Richtung im Reflex der Laternen erschien. Der vorbereitete konnte nur so viel abweichen, dass er nicht gerade in das Gespann hineinfuhr, sondern in die Räder. Das lichtscheinende gewordene Pferd konnte jedoch vom Leiter sofort angehalten werden und der hintere Radfahrer fuhr über die vordern hinaus, indem er ebenfalls zu liegen kam. Glücklicherweise kamen alle mit dem Schrecken, einigen Hautschürfungen und zerriissenen Kleidern davon, während Velo und Wagen ziemlich beschädigt wurden. Hätte das Fuhrwerk eine Latene getragen, so wäre der Zusammenstoß vermieden worden.

Was nun, wenn die Sache schlimmer abgelaufen?

Wir möchten alle aargauischen Radfahrer ersuchen, energisch und so lange zu reklamieren, bis hier Wandel geschaffen wird.

Anmerk. d. Red. Wahrscheinlich wären aber auch noch andere Kantone in der Lage, ihre alten Verordnungen über den Fahrverkehr zu revidieren. Wir ersuchen die Velofahrer aller Kantone, sich hierüber genau zu erkundigen und uns hierüber Mitteilungen, event. mit Beilage der noch in Kraft bestehenden Verordnung zugehen zu lassen. Nur am rechten Ort vorstellig werden, dann ändert's!

Radelnde Geschäftsreisende. Die neueste Erscheinung im Berliner Strassenwesen sind weibliche Geschäftsreisende, die auf dem Rad. Es sind Damen, die mit Winterkostümen für Radfahrerinnen aufwarten. Der Reisende, die in einem feuchten Kostüm per Rad vorfährt, folgt einem Mann, gleichfalls radelnd, mit einem Koffer, der eine Auswahl der Sachen birgt, die angepriesen und verkauft werden sollen.

Bambus-Fahrräder. Das Radfahrsport liebende Publikum dürfte es interessieren, dass eine österreichische Fabrik seit ca. einem Jahre Fahrräder, resp. deren Rahmen aus Bambusröhr fabriziert. Diese Fahrräder bilden eine ganz besondere Spezialität, welche bis heute überall allgemeinen Anklang und Beifall gefunden hat. Durch zahlreiche und gewisse Versuche haben die Fabrikanten festgestellt, dass Bambusröhr unbedingt zähler als die bei der Fahrradfabrikation verwendeten Stahlröhren ist, dass dasselbe sich nicht verbiegt, wie es bei den Stahlröhren vorkommt, keine Mulden durch Stürze erhält und jeden Witterungsseinflüssen widersteht. Sämtliche Verbindungsstücke sind fest und dauerhaft verbunden und bieten alle Gewähr gegen Rahmenbrüche. Auch lassen sich die einzelnen Bambusröhr leicht, schnell und ohne grosse Kosten auswechseln, was bei allfälligen Schäden von grossem Werte ist. Dabei ist der Rahmenbau elastisch, was bei Tourenfahrten sehr angepasst ist.

Amateur-Photographie.

Berichte, Mitteilungen und Fragen etc. aus dem Gebiete der Amateur-Photographie sind zu richten an Hrn. Ad. Eichenberger in Kemthal.

Winterlandschaften.

Während im Frühling, Sommer und auch im Herbst noch die Amateure in Scharen ausziehen, bewaffnet mit allen möglichen und unmöglichen Kameras, um mit mehr oder weniger Geschick und Verständnis alles, was da krenkt und fleucht, abzukonterfeien; ihren Momentenschluss mit Revolver-Schnellfeuergeschwindig-

keit, oft zum Schrecken des harmlosen Spaziergängers, spielen lassen, und schliesslich dann doch wenig brauchbares aus der Dunkelkammer röthisch-schimmerndem, geheimnisvollen Halbdunkel aus Tageslicht fördern, scheint mit den Fällen des herbstlichen Laubes auch die Grosszahl der Amateure in den Winterschlaf zu verfallen. Eine kleine Zahl nur ist es, die in Landschaften gutes leistet, die es mit ihrer Kunst ernst nimmt, sie nicht nur als Sport betreibt. Neben die Liebe zur Kunst gehört eben Zäude und nicht zum mindesten künstlerische Aufassung, ein sehend Auge und aufgeweckter Sinn für Naturschönheit. Wer diese Gaben nicht besitzt, kann sich dieselben bis zu einem gewissen Grade erwerben durch eifriges Studium guter Bilder und Werke.

Doch viele wollen von Landschafts-Photographie nichts wissen und ziehen Porträts, Gruppenbilder, Momentaufnahmen vor; mit Utrecht, denn eine Sammlung z. B. während einer Ferienreise aufgenommener Landschaftsbilder ruft uns immer wieder in die durchwanderte Natur, die uns entzückte, in die Erinnerung zurück. Freilich ist dabei manche Beschwerlichkeit mit in den Kauf zu nehmen, denn ich halte ein kleineres Format als 1/18 zu ernsthaften Landschaftsphotographie als unbrauchbar; am liebsten arbeite ich mit einem 1/18. Hat er mich auch manche heissen Schweissperlen gekostet u. mir manchen schweren Seufzer entlockt, desto grösser war die Freude am gelungenen Bilde, und besonders dann, wenn meine Freunde einen ähnlichen nicht besessen.

Ganz besondere Reiz aber überstets gute Winterlandschaftsbilder auf den Beschauer aus; Waldpartien, ein gefrorner Wasserfall, ein morscher, halbverfallener, mit Eiszapfen behangener Steg etc. sind stets dankbare Objekte, die bei richtiger Beleuchtung und Exposition effectvolle Bilder liefern. Allerdings gehört zu einer Winterlandschaft Schnee und der ist uns diesen Winter bisher nur spärlich zu Teil geworden. Doch liegt statt dessen jetzt gerade auf Wald und Feld ein Duft, der prächtige Bilder liefert. Drum mache Dich reisefertig, zieh' aus den beengenden Mauern der Stadt hinaus, prüfe und wähle das beste.

Winterlandschaften verlangen selbstverständlich eine äusserst kurze Expositionszeit, bei zerstreutem Licht mit kleinsten Blende 1—2 Sekunden; bei Sonne: Moment (je nach Empfindlichkeit der Platte und Lichtstärke des Objektivs bis 1/10 Sek.). Da der Schnee die Schatten mildert und das Licht reflektiert, wird man mit diesen Expositionseiten gewöhnlich gut durchgearbeitete Schatten erhalten. Einige Aufnahmen übrigens genügen, um für seine Objektive bestimmte Anhaltspunkte zu erhalten, auf Grund welcher dann die weiteren Schlussfolgerungen leicht gezogen werden können. Ich meinerseits bemasse die Expositionszeit etwas zu lang, da ich ja das Bild beim Entwickeln ganz in der Gewalt habe. Die schönen Bilder habe ich in der Zeit zwischen 2—4 Uhr erzielt, bei kräftiger Belichtung von seitwärts (nicht von hinten). Beim Entwickeln kommt man anfangs leicht in die Versuchung, diese zu früh abzubrechen; lieber zu lang entwickeln (bis das Bild auf der Rückseite erscheint) und dann nachher, wenn zu dicht, abschwächen, als umgekehrt; denn beim Verstärken erhält man nicht mehr Détails als vorher. Ich entwickelte Schneebilder schon bis zu 30 Minuten und habe vorzügl. Resultate erhalten.

In vielen Lehrbüchern wird die Anwendung von orthochromatischen (farbenempfindlichen) Platten in Verbindung mit der Gelbscheibe empfohlen, es können dieselben jedoch leicht entbebt werden. Mit Vorteil habe ich sie verwendet bei Aufnahmen mit nebligem Hintergrund, den ich sonst, infolge der für Winterlandschaften notwendigen kurzen Exposition, ohne Détails erhalten hätte. Bei Aufnahmen mit der Gelbscheibe aber ist eine 3—4 fache Expositionserforderlich, je nach Licht, Empfindlichkeit der Platte und Lichtstärke des Objektivs: 3—5 Sekunden.

Nicht alle Papiere liefern schöne Kopien von Winterlandschafts-Negativen; sehr gut eignen sich hierzu Bromsilbergelatine- oder Platinpapiere, am besten und effektvollsten aber wirkt das Pigmentverfahren.

Noch mancher Einzelheit wäre zu denken, doch haben sie alle nicht Raum im Rahmen vorliegender Arbeit; sie würden zu weit führen, denn mit jeder Aufnahme ändern sich auch die bestimmenden Faktoren, die von Fall zu Fall auf Grundlage der gegebenen allgemeinen Regeln zu bestimmen bei einiger Übung nicht schwer fallen dürften.

A. Eichenberger.

* * * * * **Photographie eines Blitzes.** In den Verhandlungen der Physikalischen Gesellschaft zu Berlin berichtete A. Blümli über eine interessante Blitzaufnahme, in welcher der ganze Weg des Blitzstrahles zur Abbildung gelangte. Der Blitz teilte sich direkt nach Austritt aus der Wolke in einen Hauptstrahl und einen Nebenstrahl, welch letzterer in nur 100 Schritten Entfernung vom Apparat einschlug, während der Hauptstrahl bei 400 Schritten Entfernung sich anderthalbmal so breit auf der Platte abbildete, als eine nur 100 Schritte entfernte Telegraphenstange. Unter der Annahme, dass die Entstehungsstelle ungefähr senkrecht über der Einschlagsstelle lag, konnte aus anderen geometrischen Höhenbestimmungen analoger

Messungen die Höhe der Gewitterwolke zu nur 150 Meter bestimmt werden. Diese geringe Höhe macht es verständlich, dass trotz der geringen Entfernung die ganze Blitzbahn auf die Platte kam. Das „Centralblatt“ bemerkte hierzu: Im Interesse der Meteorologie wäre es sehr wünschenswert, dass recht häufig von Amateuren derartige Aufnahmen gemacht und an geeigneter Stelle veröffentlicht würden.

Automobilismus.

Elektrische Cabs. — Die Popularisierung des Automobils. — Motor-Lastwagen. — Ersatz für das Pferd.

Die in mehreren Blättern erschienenen Nachricht, dass in London über 100 elektrische Cabs (Mietwagen) in Verkehr gesetzt wurden, hat nicht verfehlt, das Interesse für diese Neuerrung wachzurufen. Bei uns hört, sieht und liest man vom Automobilismus sehr wenig, während in Deutschland, England und hauptsächlich in Frankreich die weitesten Kreise sich dafür energisch interessieren und für und wider leidenschaftlich Stellung nehmen. In Frankreich ist man nämlich schon so weit vorgeschritten und sind schon so viele Automobile aller Art, vom Motocycle bis zum Omnibus, in Betrieb, dass die züchterischen Provinzen Gesetzentwürfe einbringen, um die pferdediesel Fahrzeuge hoch zu besteuern und das Erträge den den Pferdezüchtern und der Landwirtschaft zuzuwenden. Dass die zunehmende Verwendung der Motoren zum Zweck einer Frage von grosser ökonomischer Bedeutung werden wird, ist ja zweifellos, und zwar viel rascher, als allgemein geglaubt wird.

Auch bei uns ist ja das Bestreben vorhanden, die Leistung des Pferdes durch Dampf und Elektrizität zu ersetzen, wie man bei den elektrischen und Dampftrambwys sieht. Das Prinzip ist also ein allgemein acceptiertes und es handelt sich nur um den Schritt vom Schieben auf die glatte Fahrbahn. An der Überwältigung der verschiedenenartigen Schwierigkeiten und an der Abbestellung der kleinen Unzukünftlichkeiten, welche dem Automobil zum Teil noch anhaften, arbeiten in Frankreich, England und Amerika zahllose Köpfe und Hände mit einem sehr bedeutenden Aufwande von Zeit und Geld. Den grössten Erfolg in jeder Beziehung hat bis jetzt Paris erzielt. Dort wird die Popularisierung des Automobils mit Rennen versucht. Das letzte grosse Automobilrennen hat auch den grössten Erfolg gehabt. Bei 32 (!) Starten haben 29 das Ziel erreicht. Die Distanz betrug über 260 Km., die Durchschnittsgeschwindigkeit des Gewinnenden war über 42 Km. per Stunde in sehr hügeligem Terrain.

Die Sensation des letzten Sommers war aber der Erfolg der Concurrence des poids lourds. Es handelte sich dabei um eine achttagige Prüfung von Motorwagen, welche eine Last von 6000 Kg. auf einer Strecke herumzuführen hatten, die alle erdenklichen Hindernisse darbot. Die Art, wie mehrere der Konkurrenten die Hindernisse überwand, wie dieselben auf starken Steigungen sowohl bei der Berg- als bei der Thalfahrt anstandlos hielten und wieder anfuhrn, übertraf selbst die Erwartungen der hoffnungsvollsten Optimisten.

Es erscheint somit auf allen Gebieten ein vielversprechender Anfang gemacht, ja mehr die Leistungen sind solche, dass die erzielten Resultate schon als erreichtes Postivum betrachtet werden können. Das Bestreben der Konstrukteure geht nun dahin, einerseits einen Ersatz für das Pferd in der Form zu finden, dass ein Motor einem beliebigen Wagen vorgespannt werden kann, oder der Motor so zu gestalten, dass er, im Wagen untergebracht, die Passagiere nicht durch Geräusch und Erschütterung belästigt. Wie weit dies schon gelungen ist, lässt sich bei der Fülle neuer Typen oberflächlich kaum konstatieren. That sache ist, dass in Frankreich die Fabrikanten von Automobilen der Nachfrage noch immer nicht entsprechen können, obwohl die Anlagen und Werkstätten innerhalb des Jahres sich verdoppelt und vervierfacht haben; das Fahren mit dem Autocar scheint also weder so qualvoll noch so unsicher zu sein, wie es manche Pferdesport-Zeitungen gerne glauben machen wollen.

Die Gegner der Neuerung (es sind die Enkel und Nachtreter der Gegner der Eisenbahn) werden immer böser, ein Zeichen, dass ihnen schon ärgerlich wird. Sie wollen alle warten, bis das elektrische, geräusch-, geruch-, kostenlose und unschöpfliche Automobil erfunden ist. Auch das wird ja in absehbarer Zeit annähernd erreicht werden, aber in der Zwischenzeit verdienen auch die Übergangsstädte Ermüdung. Wir fahren ja auch heute noch in Waggons, deren Typen längst durch bessere ersetzt sind, der Raddämpfer ist trotz der Schraube noch nicht verschwunden, und es wird sich so mancher noch der Benzinp- und Petrolmotoren bedienen, wenn am Graben elektrische Fiaker stehen. Die Pferdezüchter und -Freunde freilich werden der Sache stets feindlich gegenüberstehen, denn sie werden nicht einsieben wollen, welcher Vorteil es für die Hygiene der Stadt ist, wenn tausende von

Pferden ans derselben verschwinden, und dass das Auge wohl mehr durch den Anblick von Kleppern gequält als ergötzt wird. Aber die Anhänger des Alten werden versöhnt werden, denn was ganz verloren schien, wird wiederkehren: die Postkutsche und die Reise auf der Strasse.

Bereits existiert auch hier in Zürich ein Etablissement, das sich mit der Fabrikation von Motorwagen beschäftigt, schon manches derartige Vehikel kreuzt unsere Strassen und die Zukunft wird diese Wagen aus dem Reiche des Sports hinüber in das der nimmer rasten den Verkehrslebens führen.

* * * * * **Automatische Luftpumpe.** das ist das neueste in der anglo-amerikanischen Automobilindustrie. Ein New Yorker Journalist erfand einen Automat, der gegen Einwurf von einem Zehnrappenstück einen Reifen aufpumpt. Eine amerikanische Gesellschaft stellt nun 10.000 solcher Automaten her und stellt sie in New York an geeigneten Stellen zur Verfügung auf. Der Apparat ist äusserst einfach und praktisch und wird dessen Einführung auch wohl bald in den Verkehrslebens führen.

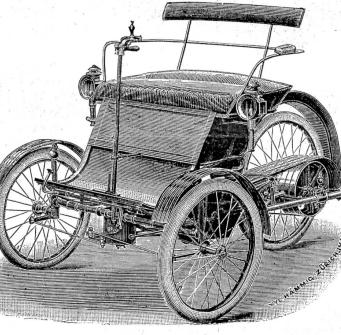
* * * * * **Ein Leichenbegängnis per Motorwagen** hat vor kurzem in einem Vororte Londons stattgefunden. Hochzeiten per Automobil hat es schon vorher gegeben; nun fehlt nur noch eine Entbindung im Motorwagen. Fin de siècle!

* * * * * In der italienischen Armee werden eine Anzahl Motorwagen für den Bagagetransport eingereiht.



Die Anfänge des Fahrades.

Unter den Vorläufern des heutigen Fahrades werden die vierrädrigen, durch den oder einen der Fahrer zu bewegenden Wagen von den Nürnberger Hans Hornsch und Torler aus dem Mitte, von dem Pariser Arzt Richard de la Roquette aus dem Ende des 17. Jahrhunderts genannt. Direktor Haedicke-Remscheid machte indessen in einem interessanten Vortrage über die Fabrikation des Fahrades



Ein neuer Motorwagen.

(+) Schutz der europäischen Fahrradindustrie
Man schreibt uns über dieses Thema:

Die Vorsitzenden des Vereins deutscher Fahrradfabrikanten, Heinr. Kleyer, Frankfurt a.M., und Geh. Kommerz-Rat Naumann, Dresden, gebeten sich vor Ende letzten Jahres zum Staatssekretär des Reichsschatzamtes, um dort vorstellig zu werden, dass der Überschreitung des deutschen Marktes durch amerikanische Fahrräder ein Ziel gesetzt werde. Die Herren waren auf die Unerheblichkeit des Angelegenheitsgegenstandes aufmerksam und sagten, dass die Amerikaner, die Fahrräder deutscher Firmen unter der Tarifposition „Fahrzeuge“ mit 50—80 Mark pro Stück verzollen, während die ausländischen Fahrräder hier unter der Rubrik „Eisen und Stahl“ mit dem ganz geringen Zollansatz von 5 Mark beliefert werden. Im Anschluss an einen bereits vom Bunde der Industriellen gestellten Antrag, die ausländischen Fahrräder ebenfalls unter die Rubrik „Fahrzeuge“ zu tarifieren, baten die Genannten den Staatssekretär um Beschleunigung der Angelegenheit, die für die Lebensfähigkeit der deutschen Fahrradindustrie von hoher Bedeutung sei. Graf von Posadowsky erwiederte, dass auf einen Antrag hin schon Verhandlungen eingeleitet worden und soweit gediehen seien, dass die deutsche Regierung sich mit der veränderten Tarijforderung der ausländischen Fahrräder einverstanden erklärt habe. Die deutsche Fahrradindustrie hat in der That eine so bevorzugende Entwickelung angestrebt, dass die Einführung der ausländischen Fahrräder völlig entbehrlich erscheint. Die Aktionen amerikanischer Fahrräder, welche fast ausschliesslich als Schmuckware auf den Markt kommen, haben sich in der Reichshauptstadt geradezu zu einer Katastrophe für die Käufe und die deutsche Industrie herausgebildet.

Leider haben sich diese Schmuckfabrikate in der Schweiz auch schon ziemlich stark eingebürgert und ist es an der Zeit, dass Abhilfe geschafft wird. Der neugegründete deutsche-schweizerische Fahrradhandelsverband dürfte gerade in dieser Hinsicht ein schönes Stück Arbeit finden.

(+) Acetylentenfahrradlampe. Der bisherigen Oel-Laterne ist der Krieg erklärt und durften die Fabrikanten dieser Branche gut thun, ihre Vorräte baldigst an Mann zu bringen. Die Technik ist soweit fortgeschritten, dass jetzt das Calcium in Laternen in Form von Gas verbrannt wird. Es existieren bereits mehrere Modelle dieser Laterne, praktisch und rationell sind jedoch diejenigen, die gleichzeitig ein und kein höheres Gewicht als die bisherigen Oillaternen aufweisen. Den ersten Rang nimmt wohl diejenige des Acetylentechnikers A. Wartenweiler in Engwang (Thurgau) ein. Diese Laterne hat genau die Form einer Oillaterne, wiegt in gefülltem Zustande (Wasser und Carbid) ca. 700—800 g., kann mit Brennern bis zu einer Dimension von 60 Kerzen Leuchtkraft, bei einer Brenndauer von 8 Stunden, verschen werden. Eine Gefahr ist bei dieser Konstruktion absolut ausgeschlossen, indem der Apparat derart konstruiert ist, dass nur soviel Gas entwirkt wird, als vorzu verbrennt. Die Regulation ist automatisch und wird durch eine Membrane bewerkstelligt. Die Laterne ist in 9 Staaten patentiert und erregt überall grosses Aufsehen.

Humoristische Ecke.

Radl auf der Haiden.

Sah ein Lump ein Radl stehen,
Radl auf der Haiden,
War so blank und wunderschön,
Niemand war dabei zu sehn;
Das sah er mit Freuden.
Radl, Radl, Radl o,
Radl auf der Haiden.

Gauner sprach: Ich nehme Dich,
Radl auf der Haiden;
Radl sprach: O, schäm Dich,
Dass Du willst stibitzen mich;
Lump, sei doch beschcheiden!
Radl, Radl, Radl o,
Radl auf der Haiden.

Doch der frohe Gauner nahm
's Radl auf der Haiden.
Aber schon der Radler kam,
Schlug den Burschen krumm und lahm,
Musst es eben leiden.
Radl, Radl, Radl o,
Radl auf der Haiden.

(„Das Radl.“)

* * * * *

Ratladerschmerzen.

In dem hübschen Werke „Ratlerei“ lese ich folgende nette Parodie, die mich wie ein Spiegel aus jenen Tagen, da ich unter dem Kommando des Herrn Schönfeld draussen bei der Kirche Neumünster meine Radlspuren verdienten wollte, anmutete:

Anfangs hab' ich's auch getahdet,
Und ich schwär, ich fühl' nie —
Und nun hab' ich doch geradelt,
Aber fragt mich nun nicht — wie ?

Als ich neulich pflegeschwinde
Steil bergab gefahren bin,
Flieg mein Zweirad gleich dem Winde,
Aber fragt mich nicht — wo ?

Ach, da gab es grossen Schrecken,
Und mein Körper schmerzt mich so
Von den vielen blauen Flecken,
Aber fragt mich nicht — wo ?

Und mein Rad, das arg ruinierte,
Trug die Eisenbahn ans Ziel,
Und der Radarzt liquidierte,
Aber fragt mich nicht — wie viel ?

Dass ich auslitt, wenn geregnet,
Leute anfuhr unverhofft,
Ist mir gleichfalls schon begegnet,
Aber fragt mich nicht — wie oft ?

Angstvoll les' ich in den Sternen,
Ob ich jemals fahren kann —
Ja, gewiss! Ich werd' es lernen,
Aber fragt mich nur nicht — wann ?

* * * * *

Aus der guten alten Zeit.

Hauptmann (der Vorpostenkompagnie, die eben alarmiert wurde und abmarschierte)

„Du, Oberlieutenant, bildest mit zehn Ma bim Bierfassl — sonst wird's von Find usg'soffe!“

* * * * *

Die Küchenfee per Rad.

„Gut Ding will Weile haben.“ besagt ein alter Spruch, Doch Weile in der Küche war ehemals ein Fluch. Die Küchin weilt beim Einkauf, die Uhr auf halber olf. Das Fleisch noch hart im Topfe, der Gatte kam um zwöl'; Da gab's ein Donnerwetter für sie und auch für mich. Jetzt segnen die Bicycles die Küchenfee, und ich, Ja, voller Anerkennung schwört auch der Herr Gemahl: Die Küchin auf dem Rade, das ist mein Ideal. (Die Radlin.)