Zeitschrift: Schweizer Sportblatt
Herausgeber: Jean Enderli, Hans Enderli
Band: 2 (1899)
Heft: 39

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: 18.05.2025

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

Nr. 39. **Zürich, 27. September 1899** **2. Jahrgang.**

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 Flobertschiessen, 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 Auslands entgegen.

Erscheint wöchentlich, je Mittwoch abends.

Redaktion, Gessnerallee 40, Zürich I. Verlag und Administration, Dianastrasse 5 & 7, Zürich II. Redaktion: Telephonruf 3208. ❄ Telegramm-Adresse: Sportblatt Zürich. ❄ Expedition: Telephonruf 4655.

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.

Vereins-Mitteilungen

Unsere Antwort.

Bezüglich der Entgegnung des R. C. W. in No. 38 des „Schweiz. Sportblattes" auf meine Korrespondenz habe ich den Lesern des Sportblattes nur noch mitzuteilen, dass ich auf persönliche Anrempelungen nicht eintrete und betreffend der „Phrase" im Weinländer. mögen sich die Herren der Unschuld im R. C. W. doch auf die Redaktion des Weinländer" bemühen, wo sie ihren Irrtum bald einsehen werden. Damit Schluss. W. —er.

Anmerkung der Redaktion. Damit schliessen auch wir die Kontroverse.

Velosport.

— **Das Club-Rennen des Velo-Club a. d. Sihl.** *Furrer siegt.* Das infolge Ungunst der Witterung bereits zweimal verschobene diesjährige Clubstrassen-Rennen auf der Strecke Hardau-Killwangen retour. konnte endlich letzten Samstag Vormittag programmgemäss abgewickelt werden.

Von den Angemeldeten erschienen, mit wenigen Ausnahmen, alle am Start, so dass die drei verschiedenen Kategorien ziemlich gut besetzt waren und man einen lebhaften Kampf erwarten durfte. Leider war Fritz Ryser, auf den man mit berechtigten Erwartungen gespannt war, am Starte nicht erschienen, da er es offenbar vorzog, seine Kräfte dem am gleichen Tage in Basel stattfindenden Rennen voll und ganz widmen zu können.

Es starteten in allen drei Kategorien cirka 20 Mitglieder.

Leider passierte dem bekannten jungen Rennfahrer Asper schon kurz nach der Abfahrt ein Unfall, der ihm die weitere Beteiligung am Kampfe verunmöglichte. Der Unfall hatte jedoch ausser einigen Schürfungen und einem Bruch der Lenkstange für Asper keine weiteren Folgen.

Punkt 1/2 8 Uhr verliessen die Startenden das Ziel und fuhren in gemässigtem Tempo durch Altstetten nach Killwangen.

Endlich nach Verfluss von 50 Minuten zeigten die vor Altstetten nächst dem Starte aufgestellten Beobachtungsposten das Anrücken der Ersten an. Unter Führung von Bosshard kamen auch wirklich einige Augenblicke Furrer und Hurni in Sicht. Das Kampfgericht stand in Bereitschaft und erwartete mit Spannung den Endkampf der 3 Ersten. Cirka 400 Meter vor dem Ziel trat Hurni fester in die Pedale und auch Furrer holte zum Endspurte aus; ein gleiches that auch der führende Bosshard. Bis kurz vor dem Band blieben die 3 ziemlich auf gleicher Höhe und dann passierte mit Radeslänge-Vorsprung, Furrer als erster, vor Bosshard das Band. Und nun kamen in kurzen Zwischenräumen auch die andern in kleineren Abteilungen an.

Die Reihenfolge der Ankunft der Startenden war folgende: *I. Kategorie:* 1. Furrer, Albert 52 Min. 11 3/5 Sek.; 2. Bosshard 52 Min. 12 2/5 Sek.; 3. Hurni 52 Min. 13 3/5 Sek.; 4ter wurde Heini, Jean (55 Min. 21 Sek.). *II. Kategorie:* 1. 1.Walser 58 Min. 4 1/5 Sek.; 2. Bill, Ludw. 58 Min. 9 Sek.; 3. Häfeli, Ad. 64 Min. 6 Sek.; 4. Dünner, Ernst 65 Min. 37 Sek.; 5. Amrein 65 Min. 59 Sek.; 6. Brunnschwyler 69 Min. 58 1/5 Min.; 7. Kull, G., 70 Min. *III. Kategorie* 1. Laur, Gottfr. 55 Min. 24 Sek.; 2. Fritschi, Engelbert 58 Min. 5 2/5 Sek.; 3. Winkler, J. 60 Min. 49 Sek.; 4. Moosman, Paul 60 Min. 51 Sek.: 5. Rimbach, Karl; 6. Obrist, Wilh. und 7. Hartmann, Ernst.

Am Abend vereinigten sich dann im Bergerhof, dem Clublokal, die Preisgewinner und zahlreiche weitere Mitglieder zu einer gemütlichen Zusammenkunft, an welche anschliessend die Preisverteilung stattfand. Der Gabentisch war so reich besetzt, dass alle Startenden mit einem und mehreren Preisen bedacht werden konnten. Die Stimmung war eine recht animierte und trug gewiss ein Wesentliches zum Segen des innern und äussern Clublebens bei.

* * *

Die beste, von Furrer erzielte Zeit von 52 Min. und 11 3/5 Sek. ist zwar in Anbetracht der Strecke nicht gerade eine ausgezeichnete Leistung, indessen ist sie immerhin anerkennenswert, indem der Wind für die Konkurrenten ein unangenehmes Hemnis bildete.

J. F. R.

Die internationalen Velorennen auf dem Landhof in Basel.

Die heutige Rennveranstaltung stand in einem etwas ungünstigen Zeichen. Jupiter pluvius schien zu grollen und gerade in dem Momente, da sich die Bahn von dem sonst so radsportfreundlichen Basler Publikum füllen sollte, setzte er mit seiner unerbittlichen Hand ein und liess als Ouverture einen kurzen Regenschauer hernieder prasseln. Der Besuch litt also erheblich unter den ungünstigen Witterungsverhältnissen. Dass dieser Umstand in nicht minderem Masse auch den Sport beeinträchtigte, ist klar. Während fast einer Stunde musste das Programm unterbrochen werden, da die nasse Bahn ein Starten geradezu lebensgefährlich machte; beim 20 km Hauptfahren stürzten von 28 Startenden durch Ausrutschen nicht weniger als 26 ein oder mehrere Male, sodass natürlich das Rennen keinen richtigen Aufschluss über die Qualität der Renner geben konnte.

Das internationale Fahren für mehrplätzige Maschinen musste infolge der vorgerückten Zeit überhaupt fallen gelassen werden. Im ganzen hatten sich 71 Renner angemeldet, die so ziemlich alle am Start erschienen. Die besten Fahrer von Basel, Zürich, Genf, Mülhausen, Strassburg, etc. waren anwesend Frankfurt a. M. und es fehlte den Rennen nichts zu ihrem internationalen Charakter als eben ein besserer Besuch von Seiten des Publikums. Käser hat in Berlin grosse Fortschritte gemacht, er gewann das internationale Hauptfahren und die Meisterschaft des Radfahrerverbandes Basel in überlegenem Style vor Herty und Siebenmann resp. vor Rettich und Champion. Der kleine Rettich erregte ebenfalls aller Bewunderung. Sein Sieg über Champion war ein durchaus regelrechter und zeigte, dass ihm die kurze Schule in Berlin gut gethan. Das internationale Hauptfahren über 20 km brachte ein prachtvolles Feld zusammen. Doch verlor das Rennen jegliches Interesse, da alle Augenblicke die Besten gerade zu Fall kamen und so ausser Kampf gesetzt wurden. So stürzte z. B. Ryser, unser neuer 100 km Meisterfahrer nicht weniger als 4 Mal; Furrer stürzte ebenfalls, Käser musste von der Bahn getragen werden, zu verschiedenen Malen bildeten die gestürzten Fahrer ganze Knäuel auf der Bahn.

Nachfolgend die Resultate der Rennen:

1. Meisterschaft des Radfahrer-Verbandes Basel (professionel). Offen für alle Mitglieder des Radfahrer-Verbandes Basel, unabhängig, wo ihr Wohnsitz sei.

Distanz 2000 Meter. Event. Serien über die gleiche Distanz.

1. Preis Fr. 100.—, silbervergoldete Medaille und Lorbeerkranz.
2. „ „ 40.—
3. „ „ 20.—

Die Vorläufe werden von Käser, Stalet, Champion und Rettich gewonnen, die alle 4 in die Entscheidung kommen. *Endlauf: 1. Karl Käser 3'16"*; 2. Rettich, 3. Champion N. P.: Stalet. Das Rennen wird in flottem Tempo gefahren. Rettich steht zuerst zum Spurt ein und vermag sich einen Vorsprung zu sichern, den nur Käser knapp einzuholen vermag, während Champion sich mit Radlänge geschlagen geben muss.

II. Amateur-Meisterschaft des Radfahrer-Verbandes Basel. Preise: Medaillen und Kränze. Für den Endlauf placieren sich in den Vorläufen *Michel* (Bern) *Jägg, Alber* und Vomstein (Basel), die auch in dieser Reihenfolge im Finale übers Band gehen.

III. Internat. Hauptfahren (2000 Meter). Offen für alle Radfahrer. Nur einsitzige Maschinen zulässig. Schrittmacher keine gestattet.

Event. Serien ebenfalls über 2000 Meter.

1. Preis Fr. 200.—
2. „ „ 100.—
3. „ „ 50.—

1. Vorlauf: 1. Rettich, 2. Müller. N. P.: Calame. Sicher gewonnen. *2. Vorlauf: 1. Käser,* 2. Siebenmann (Berlin). N. P.: Billig, Bürr und Suigy. Mit Radlänge gewonnen. *3. Vorlauf: 1. Champion,* 2. Nigg. *4. Vorlauf: 1. Herty,* 2. Nicot; N. P.; Paquette, Tschumberly und Bertschy. *5. Vorlauf: 1. Roth,* 2. Mayer (Strassburg). N. P.: Chauçard, Britsch, Bousquet. *6. Vorlauf: 1. Dörflinger,* 2. Stalet. N. P.: Tschudin, Bilger, Ingol. *Befähigungslauf* (für die Zweiten): *1. Siebenmann,* 2. Stalet. *Endlauf: 1. Käser,* 2. Herty, 3. Siebenmann. 4. Champion. N. P. Roth, Dörflinger, Rettich. Käser läuft dem Feld davon und geht als sicherer Sieger aufgerichtet über das Band; die übrigen gehen Rad an Rad übers Ziel.

IV. Internat. Fusswettlauf über eine englische Meile=1609 Meter.

1. Preis Fr. 100.—
2. „ „ 50.—
3. „ „ 20.—

1. Magnin (Genf) 5', 2. Schweizer (Zürich) 5,5 4/5", 3. Baufi (Mailand) 5'6 1/5". Ein zahlreiches Feld legt unter Calame's Führung die ersten Runden zurück. Dieser stoppt indessen bald ab und nun löst sich die Gruppe Magnin, Schweizer und Baufi immer mehr von den übrigen ab. Magnin geht ca. 200 m. vor dem Ziel zum Spurt über, dem die beiden andern nicht Stand halten können. Mit ca. 10 Meter Vorsprung geht er über das Band.

V. Internat. Hauptfahrnn über 20 km mit Schrittmachern. Offen für alle Radfahrer. Für die konkurrierenden Rennen nur einsitzige Maschinen zulässig. Automobile als Schrittmacher nicht gestattet.

1. Preis Fr. 300.—
2. „ „ 150.—
3. „ „ 100.—

1. Herty (Frankfurt) 32 Min., 2. Bousquet (Strassburg), 3. Vendredi (Paris). Am Start waren ausser diesen erschienen: Ryser, Käse, Calame, Zwick, Siebenmann, Bertschi, Rettich, Gysi, Perrier, Nicot und Mayer, die aber alle ein- oder mehrere Male auf der schlipfrigen Bahn zu Fall kamen und dann aufgeben mussten. Alles atmete erleichtert auf, als die 50 Runde abgefahren und als man von der Sanitätsabteilung erfahren, dass keiner der Gestürzten erheblich verletzt sei. Die sechste Nummer des Programms: *Internationales Fahren für mehrplätzige Maschinen,* offen für alle Entraineurs im 20-Kilometer-Rennen, musste wegfallen, weil in diesem Rennen keine Entraineurs zur Verwendung kamen; auch der eingetretenen Dunkelheit wegen hätte man auf dieses Rennen verzichten müssen.

Der zweite und letzte diesjährige Renntag war damit zu Ende. Am Abend sammelten sich die Mitglieder des Radfahrerverbandes zur Preisverteilung in der Glashalle der Burgvogtei und zu einer gemütlichen Abendunterhaltung bei den Klängen der Metallharmonie. Dr. Hagenbach, Präsident des Basler Radfahrerverbandes hielt eine mit grossem Beifall aufgenommene Ansprache, in welcher er auf die Bedeutung des schönen Velosports hinwies.

A. F.

Der Grosse Preis von Berlin für Dauerfahrer

Der Grosse Preis von Berlin ist nun auch vorbei und hat, wie vorauszusehen war, im Siege des besten Mannes am Platze, A. E. Walters, geendet, dessen Fahren den bereits am 7. Mai erhaltenen guten Eindruck noch erhöhte. Walters hat seit seinem Verweilen auf dem Kontinent viele grosse Siege eingeheimst, von denen der Bol d'Or und das Sechsstunden-Rennen am Sonntag die bedeutendsten waren. Er hatte eine grossartige Konkurrenz gegen sich; es war ein Feld versammelt, wie man es selten findet, die beiden Sieger von Bordeaux — Paris, Huret und Fischer, der Sieger vom Bol d'Or, A. E. Walters, Deutschlands bester Mitteldistanzfahrer, A. Köcher, der Sieger vom Goldenen Rade 1898, E. Bouhours, der Stundenrekordhalter, E. Taylor, und die durch viele Siege bekannten tüchtigen Fahrer Th. Robl und A. Baugé. Vom Donnerstag an weilten die meisten in Berlin, Huret langte etwas später an; allen aber machte das unangenehme Wetter einen gehörigen Strich durch die Rechnung. Es konnte nur wenig trainiert werden, und wir müssen alle recht dankbar sein, dass von einigen Tropfen abgesehen, das Rennen vom Regen verschont blieb. Sobald aber Walters vom Rade gestiegen war, begann es tüchtig zu giessen, ein Zeichen, dass Jupiter pluvius sich dem Radsporte geneigt erwies. Eine ebenso grosse Zuschauerzahl wie am 10 September umringte die Bahn, die Fahrer mit lauten Rufen anspornend und sich an den famosen Leistungen erfreuend. Leider konnte Köcher, der total heiser war, den Kampf mit Taylor, welcher während der beiden ersten Stunden herrlich fuhr, nicht aufnehmen und stoppte beim 44 km. ab, er erschien nochmals auf der Bahn, hörte aber nach kurzem Fahren wieder auf. Taylors Leistungen waren ausgezeichnete, er hielt sich brillant und zog sich erst beim Beginn der vierten Stunde aus dem Rennen zurück, nachdem er 2100 Mk. an Preisgeldern errungen hatte. Dann kam Walters' Zeit; ganz famos gezogen, arbeitete er, trotzdem er erst seit einer Woche vor dem Rennen im Training war, wie eine Maschine, und bei drei Stunden hatte er, Unfälle ausgeschlossen, sas Rennen schon in der Hand. Er findet eine Zeiten noch verbesserungsfähig und bedauert nur, dass Huret nicht in der Lage war, ihn zu drängen. Um neun Minuten nach 3 Uhr begann das Rennen, bei dem Walters von 120 km ab sämtliche Weltrekords verbesserte.

1. Stunde. 1. Taylor 54,680 km. 2. Walters 54,010 km. 3. Bouhours 53,400 km. 4. Fischer 47,360 km. 5. Baugé 46,900 km. 6. Robl 44,870 km. 7. Huret 44,510 km. 8. Köcher 44,140 km.

2. Stunde. 1. Taylor 106,250 km. 2. Walters 105,755 km. 3. Bouhours 104,780 km. 4. Fischer 102,720 km. 5. Huret 98,120 km. 6. Baugé 97,650 km 7. Robl 87,300 km.

3. Stunde. 1. Walters 157,350 km. 2. Taylor 155,830 km. 3. Bouhours 155,100 km. 4. Fischer 147,800 km. 5. Huret 144,475 km. 6. Baugé 137 380 km. 7. Robl 136,890 km. Taylor führte wiederum, konnte aber Walters, der nun erst kam, nicht widerstehen. Durch den heftigen Angriff begannen die Weltrekords zu fallen, und bald hatte Walters Taylor zurückgelassen, während die andern Fahrer gleichfalls an Walters Runden abgeben mussten.

4. Stunde. 1. Walters 203,460 km. 2. Bouhours 201,650 km. 3. Fischer 103,540 km. 4. Huret 186,050 km. 5. Robl 179,585 km.

5. Stunde. 1. Walters 250,490 km. 2. Bouhours 246,390 km. 3. Fischer 238,940 km. 4. Robl 220,220 km. 5. Huret 219,800. 6. Baugé 189,975 km.

6. Stunde. 1. Walters 293,135 km. 2. Bouhours 287,180 km. 3. Fischer 279,950 km. 4. Robl 262,420 km. 5. Huret 259.470 km. Wal-

ters wurde für seine prachtvolle Leistung stürmisch begrüsst; und nach Abfahren einer Ehrenrunde, mit einer schönen Schärpe geschmückt, trug man ihn schulterhoch von der Bahn. Huret, Robl, Baugé und Köcher giengen leer aus, dagegen gewann Walters 8000 Mk., Bouhours 3850 Mk., Taylor 2100 Mk. und Fischer 1800 Mk. „Sp. & Sp“.

— **Fahrräder und Motorwagen bei den deutschen Kaisermanövern.** Die moderne Kriegführung mit ihren kolossalen Menschenansammlungen auf verhältnismässig kleinen Gebieten zwingt die Heeresleitungen naturgemäss, sich alle Hilfsmittel der Neuzeit nutzbar zu machen. Dazu kommt als weiterer Faktor, dass unsere raschlebige Zeit alles in einem schnelleren Tempo verlangt wie früher, so dass die Hilfskräfte eines Heeres neben den eigentlichen Schlachttruppen eine ganz erhebliche Ausdehnung und Bedeutung erlangt haben. Man hat Telegraph und Telephon, Luftballons und Brieftauben dem Felddienste nutzbar gemacht, man hat bald die Vorzüge des Rades erkannt, und als neuestes Glied in der Kette dieser Hilfsfaktoren hat das Motorfahrzeug sich der Probe unterziehen müssen.

Das Fahrrad hat sich jetzt endgiltig seine feste Stellung im Herreskörper errungen, eine Stellung, deren wachsende Grösse man bei jedem Kaisermanöver beobachten kann. Noch sind wir ja nicht so weit, dass wir geschlossene Truppenteile vollständig mit Rädern ausgerüstet sehen, aber doch können wir beobachten, wie die Spezialtruppen mit jedem Jahre mehr Radfahrer heranziehen.

Da ist zum Beispiel die Radfahrerabteilung der Eisenbahnbrigade; sie findet bei jedem Kaisermanöver Verwendung und wird vom Generalstab speziell für dessen Dienste verwendet. Vor 2 Jahren in Bad Homburg waren es cirka 25 Radfahrer, heute bei den süddeutschen Manövern sind es etwa 65 bis 70 Radler unter der Oberleitung des Hauptmanns Oschmann vom 2. Eisenbahn-Regiment. Aber nicht nur ihre Zahl, sondern auch die Art ihrer Verwendung hat sich verändert. Sie sind nämlich jetzt in ganz bestimmte Funktionen eingeteilt. Ein Feldwebel und neun Mann sind zur Dienstleitung für das grosse Hauptquartier, ein Sergeant und sechs Mann für die Manöverleitung in Karlsruhe und ein Vicefeldwebel, acht Unteroffiziere und vierzig Mann für die Relaisstationen bestimmt. Diese Relaisstationen sind neu und genau dasselbe, was man in Sportkreisen als Staffettenfahrten öfters zum Austrag bringt. Die Strecke Karlsruhe-Stuttgart ist in sieben Teile eingeteilt, auf denen sich je eine Relaisstation befindet und zwar sind dies: Karlsruhe, Singen, Pforzheim, Tiefenbronn, Rutesheim, Dietzingen, Stuttgart. Jede dieser Stationen hat einen Unteroffizier und fünf Mann zur Bedienung. Kommen nun Briefe, Befehle, Telegramme etc., so werden dieselben schnellstens von einer Station zur andern überbracht, wodurch die betreffende Sendung viel rascher ans Ziel kommt, als wenn ein Mann allein sie überbringen sollte.

Ausserdem werden die Leute durch die Kräfteverteilung mehr geschont. Diese Stationen arbeiten Tag und Nacht ununterbrochen. Eine zweite Relaisstrecke ist über Pforzheim, Mühlacker, Vaihingen und Markgröningen eingerichtet. Ueber diese ist Oberlieutenant Witt von der Eisenbahnbrigade der Leiter. Da sich die Ereignisse mehr nach Süden zogen, so rückte am 11. September diese Linie II auch mehr nach Süden vor, und zwar Station Mühlacker nach Wurmberg, Vaihingen nach Waissach, Markgröningen nach Hemmingen. So entstand ein ausserordentlich geregelter Nachrichtendienst, der sehr genau und pünktlich funktionierte.

Ausserdem war noch ein Heliographenkommando für optische Telegraphie bei Tag und Nacht gebildet, in der Stärke von vier Offizieren, sechs Unteroffizieren und 14 Telegraphisten und Mechanikern. Auch die Feldtelegraphenabteilung bediente sich für ihren Dienst mehrerer Fahrräder. Alle diese Radler sind neutral für beide Teile und tragen deshalb weisse Binden.

In den Armeekorps selbst hat ja jedes Bataillon zwei bis sechs Meldefahrer, eine geschlossene Radfahrerkolonne konnte man aber nur bei dem 13. Armeekorps bemerken. Es waren dies zwei Offiziere, und 60 Mann von den 14er und 15er Pionieren aus Strassburg, die auf ihren Uebungsmärschen ganz Württemberg nach allen Richtungen durchquert hatten. Ihre Tageshöchstleistung in geschlossener Truppe betrug 120 Kilometer; sie wurden hauptsächlich als Arrieregarde verwendet, wofür sie auch sehr geeignet erscheinen, denn, in gedeckten Stellungen liegend, weisen sie jeden vordringenden Feind mit Schnellfeuer ab, um dann im kritischen Augenblicke aufzusitzen und davonzueilen.

Alle Militärradfahrer in Verbänden haben dunkelblauen Rock mit Umlegekragen (Litewka), Mütze mit weit vorstehendem Schild, Schnürstiefel mit Ledergamaschen, und sind mit Karabinern, Revolvern und Seitengewehren bewaffnet. Manche haben noch ihre eigenen Räder, die Meisten aber schon die sogenannten Armeeräder, bei denen alle sonst vernickelten Teile schwarz oxydiert sind. Da diese Räder sehr stark gebaut werden, so sind auch im allgemeinen wenig Maschinendefekte vorgekommen, trotzdem bei den aufgeweichten Strassen gar viele Radler stürzten.

Hat man sich also an die Verwendung des Rades im Heere schon vollständig gewöhnt, so erregten anderseits die Motorwagen ihrer Neuheit wegen noch berechtigtes Aufsehen. Um die Motorfahrzeuge in den schwierigen Verhältnissen des Felddienstes einer Probe zu unterwerfen, hatten verschiedene grosse Firmen der Motorindustrie insgesamt acht Wagen dem Generalkommando in Karlsruhe zur Verfügung gestellt. Teils waren es leichte, zwei und dreisitzige Breaks mit Dreirädrern und Pneumatics, teils Wagen mit vier Sitzen und Raum für grösseres Gepäck. Alle wurden mit Benzin getrieben und von Monteuren der betreffenden Fabriken geführt. Zwei Wagen dienten zur Kontrolle der Relaisstationen und die sechs anderen waren für die verschiedenen Stäbe bestimmt; sie waren fast fortwährend unterwegs, holten die Generalstabsoffiziere aus dem Generalstabsquartier ab und brachten sie nach allen Richtungen. Auch ein Motor-Zweirad war in den Manövern zu sehen.

Da die Versuche gut ausgefallen sind, werden wir in einigen Jahren bei fortschreitender Technik das Motorfahrzeug überall im deutschen Heere treffen, bei den Munitions- und Proviantkolonnen, beim Brücken- und Belagerungstrain, zur Brief-, Paket- und Personenbeförderung.

N. W. T.

— **Cordang schlägt den 24 Stunden-Weltrekord.** 1030 km 110 m. Ein Telegramm aus dem Haag meldet uns, dass es dem Holländer Cordang nunmehr endlich gelungen ist, den vielumstrittenen 24 Stunden-Weltrekord wieder an sich zu reissen. Von 19 bis 24 Stunden schlug Cordang alle Weltrekords.

Acht Motortandems führten ihn abwechselnd. Die neuen Weltrekords sind:

Cordang:		Bisherige Rekords:	
19 Stunden	$830_{,836}$	$826_{,300}$	Walters
20 „	$872_{,340}$	$865_{,155}$	„
21 „	$906_{,745}$	$903_{,490}$	„
22 „	$950_{,703}$	$939_{,850}$	„
23 „	$983_{,832}$	$978_{,030}$	
24 „	$1030_{,110}$	$1020_{,977}$	

Cordang wurde von dem Publikum im Triumphe von der Bahn getragen.

* * *

Am 18./19. November 1891 stellte der Engländer M. A. Holbein in London den ersten 24 Stunden-Weltrekord auf, und zwar mit 582 km.

Der Reihe nach schlugen dann den jeweilig bestehenden Rekord der Amerikaner F. E. Spooner, 8./9. Juli 1892, der Franzose E. Stephane 19./20. Juli 1892, Shorland 22./23. Juli 1892, Stephane 13./14. September 1892, Shorland 22./23. Juli 1893, Lucien Lesna 18./19. September 1893, Constant Huret 15./16. Juni 1894, Shorland 27./28. Juli 1894, Huret 19./20. Juni 1895, Gaston Rivierre 27./28. Juli 1895, Huret 12./13. September 1895, Rivierre 2./3. Juli 1896, Huret 15./16. Oktober 1896.

Im Jahre 1897 begann der grosse Kampf zwischen Huret und Cordang. Das war damals, am 14. und 15. August, auf der Pariser Prinzenparkbahn das Dreier-Match Huret-Cordang-Rivierre. Cordang, verfolgt von seinem ewigen Pech, stürzte und musste aufgeben. Huret fuhr in 24 Stunden $909_{,027}$ km und schlug damit seinen eigenen Rekord von $878_{,365}$ km um mehr als 30 km. Als diese Kilometeranzahl in den Zeitungen registriert wurde, machte man Ausrufungszeichen: $909_{,027}$ km!

Cordang forderte Huret zu einem Match über 24 Stunden heraus, doch der übermütige Franzose erwiderte höhnisch: Der Holländer möge erst zeigen, dass er überhaupt 24 Stunden zu fahren vermag, ohne zu stürzen . . . . Und am 15./16. September schon verblüffte Cordang durch seine auf der Londoner Krystallpalast-Rennbahn mit Unterstützung der Dunlop-Schrittmacher geschaffene Leistung von $991_{,651}$ km in 24 Stunden und 1000 km in 24:12:21.

Länger als irgend einer seiner Vorgänger erfreute sich Cordang des Besitzes seines Weltrekords, bis zum 8./9. Juli des laufenden Jahres, als der Engländer Walters in 24 Stunden $1020_{,977}$ km und 1000 in 23:29:50$^{7}/_{5}$ fuhr.

Doch Cordang ruhte nicht. Schon vor einigen Wochen machte er im Haag einen Versuch, „seinen“ Rekord wieder zu erlangen. Damals liessen ihn in der zehnten Stunde die Motortandems im Stiche. Am 26. August um 5 Uhr 20 Minuten Nachmittags begann er seine Rekordfahrt, und um 3 Uhr 30 Minuten Früh musste er infolge der Defekte an den Motortandems aufgeben. Trotzdem gelang es ihm, von Walters Weltrekords die von sechs bis inklusive zehn Stunden zu schlagen.

Als Walters beinahe 1021 km in 24 Stunden fuhr, fragte man sich unwillkürlich: Wie weit noch? Und nun kommt der Holländer und fährt mehr als 1030 km. Wir gestatten uns einige: **!!!**

582 km im Jahre 1891
1030 „ „ „ 1899
Wie weit noch?

Cordang musste zu seiner 24 Stunden-Rekordfahrt dreimal starten.

Wie aus der Tabelle ersichtlich, fuhr Cordang in der letzten Stunde bei strömendem Regen noch 46 km 278 m. Eine fast unmenschliche Leistung nach 23 Stunden ununterbrochener, anstrengender Arbeit, dabei stieg er, wie von einem kleinen Ausfluge kommend, von seiner Maschine, nahm eine tüchtige Mahlzeit zu sich und gieng schlafen. Bei günstigerem Wetter und weniger Wind wäre sein Plan, 1200 km. zu erreichen, entschieden zur Wahrheit geworden.

Wir sehen unsern Rekordmann Samstag den 16. d., präzis 5 Uhr, in rasendem Tempo den Start verlassen. Das bereits den ganzen Tag wütende Unwetter hat um diese Zeit etwas nachgelassen, und das Publikum ist zahlreich anwesend. Mit begeisterten Zurufen und unter Abspielen der Nationalhymne legt Cordang die ersten Kilometer zurück, doch der herrschende Sturm und die strömenden Regenschauer gebieten Halt. Die Fortsetzung des Rekordversuches scheint unmöglich zu sein, dennoch lässt Cordang sich nicht zurückhalten, um 10 Uhr aufs Neue den Start zu beginnen, und — dank seinem alten Pech — schon nach dem fünften km kommt der führende Motor auf der spiegelglatten Bahn zu Fall, derart, dass Führer und Fahrer bewusstlos weggetragen werden. Glücklicherweise sind die erhaltenen Wunden nur geringer Natur, so dass nach Konsultation des untersuchenden Arztes das Rennkomitee beschliesst, am Sonntag Morgens 10 Uhr den Start zum dritten Male zu beginnen.

Nach guter Nachtruhe, aber noch mit den sichtbaren Spuren starker Hautabschürfungen, startet Cordang vollkommen frisch Sonntag Morgens 10$^{1}/_{2}$ Uhr. Das Wetter ist nun günstiger, ab und zu ein Regenschauer, aber stets anhaltender starker Wind. Das Publikum erscheint zahlreicher, selbst die teuren Tribünenplätze weisen nur wenige Lücken auf. Nach der siebenten Stunde lässt sich Cordang passieren, was ca. 10 Minuten in Anspruch nimmt. Er scheint stark von Durst gequält zu werden, denn er trinkt sehr oft. Verschiedene Windstösse lassen selbst den regelmässig fahrenden Motor nur langsam vorwärts, und Cordang muss sehr auf der Hut sein, keine Kollision herbeizuführen. Die Uebernahme der führenden Motore geht indessen glatt von statten. Die Tabelle zeigt, in welchen Stunden das Wetter am ungünstigsten war. Der Regen scheint Cordang weniger wie der starke Wind zu hindern. In den letzten acht Stunden regnet es bis auf die letzte Stunde nicht, was Cordang eine angenehme Erfrischung zu sein schien, denn er verschnellert sein Tempo zusehends und legt, wie bereits gesagt, in der letzten Stunde 46 km 278 m zurück. Die bisherigen Rekords und die verbesserten sind:

Stunde	km		km	p. Stunde km
1 Taylor	58,980	Cordang	48,085	48,085
2 Baugé	106,867	„	94,656	46,571
3 „	157,350	„	141,281	46,525
4 Walters	203,460	„	186,532	45,251
5 „	250,490	„	232,457	45,925
6 Cordang	293,135	„	276,602	44,145
7 „	332,818	„	316,600	39,998
8 „	379,290	„	358,204	41,604
9 „	423,654	„	401,560	43,356
10 „	468,295	„	444,821	43,361
11 Walters	507,666	„	487,749	42,928
12 „	549,333	„	524,252	36,503
13 „	589,220	„	569,940	55,688
14 „	631,220	„	609,866	39,926
15 „	672,966	„	657,820	47,954
16 „	711,533	„	698,835	41,015
17 „	750,190	„	739,716	41,081
18 „	788,866	„	786,898	47,182
19 „	826,300	„	830,836	43,938
20 „	865,115	„	872,340	41,504
21 „	903,490	„	906,745	34,405
22 „	939,850	„	950,703	45,958
23 „	978,030	„	983,832	33,129
24 „	1020,977	„	1030,110	46,278

— **Der Generalvertreter der österr.-amerik. Gummifabrik A.-G. Wien,** Hr. Willy Custer in Zürich verlegt am 1. Oktober seine Geschäftslokalitäten vom Kreis III in den Kreis V an die Dufourstrasse 99 (Ecke Klausstrasse).

Ebenso hat dieser Tage Herr **Badertscher, Generalvertreter der Peugeotfahrräder** sein grossartiges Magazin an der Bahnhofstrasse nach Stadelhofen verlegt.

— **Der Sport auf der Pariser Welt-Ausstellung im Jahre 1900.** Das in Vincennes für den Sport angewiesene Terrain ist umfangreicher als das gesamte übrige Ausstellungsgelände. Ueber Benachteiligung in räumlicher Beziehung wird man sich also nicht zu beklagen haben, Allerdings ist das Terrain nicht lediglich für Sportzwecke, sondern auch für Transportmittel: Eisenbahnwesen, Luftschiffahrt etc. reserviert. Natürlich wird es auch nicht an Zerstreuungen aller Art fehlen.

Idylle.

12 Uhr schlägt's und mit schnarrender Stimme verkündet der dicke Gastwirt zum grünen Birnbaum die Polizeistunde. Vier Radler sitzen noch im trauten Raum: Schildkrot, Zuckerfritz, Metallgödi und Stahlvogel, keiner gesonnen, sich in den nächsten Augenblicken in Morpheus Arme zu werfen. Da . . . ein eifriges Flüstern . . . Kopfnicken . . . einige Worte mit der hübschen Wirtin und im Nu steht Metallgödi mit einem Korb voll Wurstwaren und Brod, sowie auch flüssiger Labe für des Leibes Bedürfnis vor seinen Brüdern. Sie brechen auf, schwingen sich aufs Stahlross und sausen hinaus in die sternbesäte Nacht. Dort, wo der junge Rhein in Vater Bodans Schoos sich birgt und wo im grünen Schilf melodisch Millionen Frösche quaken, wird abgestiegen . . . Halt gemacht. Das Stahlross stellen sie in Pyramiden und weithin strahlet Acetylengasleuchtkraft, die dunkle Nacht verwandelnd in den hellen Tag. Im grünen Schilf, wo Schildkrot sich als aklimatisierter Afrikaner heimisch fühlte, ward denn das leckere Mahl verzehrt und jeder that das Beste, was er konnte, nur dass der Andere nicht den Magen sich verderbe und weihevoll stieg der Choral: „Joggeli pass uff, der Luftballon goht uff“, zum sternbesäten Aether empor. Da plötzlich fasst sie all ein wehmutsvolles Ahnen Oed entgegen starrt ihnen des Korbes leere Tiefe . . . und ausgeleert ist jede Flasche bis zum Grund . . . und mahnend ruft ein Glöcklein aus Oesterreichs Gauen: Kehret heim! Und seufzend fährt ein Windstoss durch die Binsen . . . sie brechen auf . . . Erlkönigartig fasste es jeden an . . . gleich Nachtgespenstern fliegen sie dahin, nur hie und da durchtönt ein schrilles Klirren die Nacht, wenn aus Metallgödis Menagekorb der leeren Flaschen eine den Weg zur harten Strasse nimmt. Und in des Städtchens friedlich stillen Strassen rammelt Schildkrot kunstgerecht auf eines Randsteins Kante und weg in weitem Bogen fliegt Metallgödis Korb hin unter Fritzens Rad, auch dieser stürzt zu Mutter Erde nieder und pflanzt im Fallen sich ein riesiges Vergissmeinnicht an Knie und Ellenbogen . . . Da plötzlich wird es hell wie lichter Tag . . . Aus eines Leihanstaltsbesitzers Fenster blickt friedlich lächelnder Mondschein . . . Der Mond im Hemd . . . mit einem Kerzenstock, ein wunderlieblich seltner Anblick. Und sie zerstieben wie die Spreu im Wind, sie reichen nicht einmal mehr sich die Pfoten. Es tönt nur noch gedämpft . . . All Heil und stille wirds . . . Als wie im Reich der Toten F. H.

Athletik.

Der F. C. Fortuna Zürich gedenkt, mit seinem am 22. Oktober stattfindenden I. Stiftungsfeste ein internes, nur für Clubmitglieder offenes Sportsfeste zu verbinden und dabei folgende Nummern zur Konkurrenz zu bringen: 1. Fusswettlaufen über 100 m für Senioren. 2 Fussballweitstossen (3 Versuche). 3. Fusswettlaufen über 1609 m (1 englische Meile). 4. Dreibeinlaufen über 100 m. 5. Fusswettlaufen über 804$^{1}/_{2}$ m ($^{1}/_{2}$ engl. Meile). 6. Placekick durchs Goal auf 30 m Entfernung (6 Stösse). 7. Fusswettlaufen über 100 m für Junioren.

NB. Es gelten die üblichen Rennbestimmungen.

Letzte Nachrichten.

— **Como.** Meisterschaft von Italien. Erster Zwischenlauf: Bixio 1, Conelli 2. Zweiter Zwischenlauf: Tommaselli 1, Singrossi 2. Dritter Zwischenlauf: Momo 1, Ferrari 2. Entscheidungslauf: Tommaselli 1, Bixio 2, Momo 3.

Match. Tommaselli schlägt Restelli, den italienischen Amateur-Meisterfahrer.

Tandems: Bixio-Ferrari 1, Anzani-Sintich 2.

Trostrennen: Conelli 1.

— **Breslau,** 50 Km.-Rennen. Bouhours 1:00:36 1, Dickentmann (eine halbe Bahnlänge zurück) 2, Kannamüller (sechs Bahnlängen zurück) 3, Fischer gestürzt.

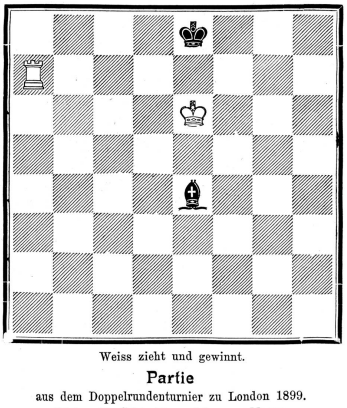
Motorrennen: Tandem Bouhours 1, Tandem Dickentmann 2, Kannamüller 3.

Schachspalte.

Alle Mitteilungen für die Schachspalte sind direkt an die Redaktion U. Bachmann, Sek.-Lehrer, Thalgasse 29, Zürich I zu richten.

Studie No. 14

(Von H. von Gottschall.)



Weiss zieht und gewinnt.

Partie

aus dem Doppelrundenturnier zu London 1899.

Weiss: K. Schlechter; Schwarz: Mason.

1. e2-e4, e7-e5
2. Sg1-f3, Sg8-f6
3. Sf3×e5, d7-d6
4. Se5-f3, Sf6×e4
5. d2-d4, Se4-f6
6. Lf1-d3, Lf8-e7[1])
7. 0-0[2]), Lc8-g4
8. Tf1-e1, 0-0
9. Sb1-d2, Sb8-d7
10. Sd2-f1, Tf8-e8
11. Sf1-g3, Sd7-f8[3])
12. h2-h3, Lg4×f3[4])
13. Dd1×f3, c7-c6
14. Sg3-f5, Sf8-g6
15. Lc1-g5, Sf6-d5
16. Sf3×e7[5]), Sd5×e7
17. Te1-e2, f7-f6
18. Lg5-d2, Dd8-d7
19. Ld3-c4[6]), d6-d5
20. Le4-d3, Se6-f8
21. Ta1-e1, Se7-g6
22. Ld3-f5! Dd7-f7[6])

23. g2-g3, Te8×e2
24. Df3×e2, a7-a5[7])
25. h3-h4, h7-h6
26. h4-h5, Sg6-h8
27. h5-h6, Sh8-g6[8])
28. h6×g7, Kg8×g7
29. Kg1-g2, Ta8-a7
30. De2-e8, Df7×e8
31. Te1×e8, Kg7-f7
32. Te8-h8, b6-b5
33. Ld2-h6, Ta7-e7[9])
34. Th8-a8, a5-a4
35. Lf5-g4![10]), Sf8-e6
36. f2-f4! Se6-g7[11])
37. f4-f5, Sg8-e7[12])
38. Lg4-h5†.

Aufgegeben.[13])

1) Durch diese Spielweise erhält Schwarz ein ziemlich gedrücktes Spiel.

2) Vorher h2-h3! würde die Entwicklung des Damenläufers von Schwarz zurückhalten.

3) Hier kam 11. . . . Le7-f8 in Betracht, um durch Abtausch etwas Luft zu schaffen. 11. . . . Lf8, 12. Le3, Sd5.

4) Zieht sich der Läufer zurück, so folgt Sf5 mit Vorteil. Schwarz hat keinen groben Fehler gemacht, und doch hat Weiss ein überlegenes Spiel, eine Folge der ungünstigen Eröffnung.

5) Eine kleine Feinheit; das Feld d5 muss dem Springer genommen werden.

6) Auf Sh4 gewinnt Weiss sehr leicht, z. B.:

22. Sh4,	26. Te7, Td8
23. Lc7:, Sf3:†	27. Lf4, Kf8
24. gf, Te2:	28. Ld6, u. s. w.
25. Te2:, Sd7:	

7) Um auf b7-b6 dem Weissen mit Ta7 nebst Te7 den Besitz der e-Linie zu entwinden.

8) Auf 27. . . . g7-g6 könnte Weiss mit 28. Le6 mindestens einen Bauer gewinnen.

9) Es drohte Tc8.

10) Damit werden problemartige Wendungen eingeleitet, zunächst drohte Lh5.

11) Nun folgt ein forcierter Schluss. Schwarz hatte aber keine Verteidigung mehr. Hübsch sind folgende Varianten:

36. . . . Sd4:	Oder:	36. . . . f5!
37. f5, Se5		37. Lf5:, Sd4:
38. Lh5†, Ke7		38. Ld3, Kf6
39. Lf8†, Kd7		39. g4 und der weisse Angriff muss durchdringen.
40. Le8 matt.		

12) Ein ziemlich grober Fehler. Aber zu helfen war nicht mehr. Wenn

37. . . . Sf8, so		
38. Lh5†, Kg8	oder:	38. . . . Sh5:
39. Td8!		39. Tf8:†, Ke7
		40. Th8, Kd6
		41. g4.

13) Schwarz muss den Springer e7 opfern, weil auf Sgh5: Weiss mit Tf8 matt setzt. („Wiener Schachz.“)

Partie,

in Hastings 1895 gespielt. J. H. Blackburne: Schwarz.

Mittelgambit.

1. e2-e4, e7-e5	10. Lf1-c4, Lc8-f5
2. d2-d4, e5×d4	11. Le4-b3, Se7×d5
3. Dd1×d4, Sb8 c6	12. Sc3×d5?[2]) Sb4×d5
4. Dd4-c3, g7-g6	13. De3-f3, Dd8-f6[13])
5. Lc1-d2, Lf8-g7	14. c2-c3, Sd5-b4!
6. Sb1-c3, Sg8-e7	15. Lb3-c4, Df6-a6![4])
7. 0-0-0, 0-0	16. g2-g4, Da6×a2
8. f2-f4[1]), d7-d5	17. Ld2-c3, Lg7×c3
9. e4×d5, Sc6-b4	Von Weiss aufgegeben.

1) Sicherer ist 8. Lc4.

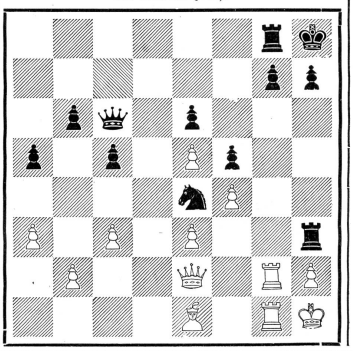
2) Weiss übersieht den 13. Zug von Schwarz. Besser wäre 12. De5.

3) Schwarz setzt den Angriff in überraschender Weise fort.

4) Dieses glänzende Damenopfer führt schnell zum Siege. Die Partie wird von Blackburne mit der ihm auch jetzt noch eigentümlichen Eleganz und Schneidigkeit durchgeführt.

Stellung

der Londoner Turnierpartie Lee-Tschigorin nach dem 34. Zuge von Schwarz (De6).



Weiss am Zuge spielte: 35. Tg2×g7 in der Meinung, nach 35. . . . Tg8×g7 und 36. Tg1×g7, Kh8×g7 mit 37, De2-g2† den Turm zurück zu gewinnen und mit einem Bauer mehr im Vorteil zu bleiben, übersah aber die Antwort: 37. . . ., Se4-g3†!

Ein lehrreiches

Endspiel

lieferte die Londoner Turnierpartie Tschigorin-Pillsbury Sie hatte nach dem 39. Zuge von Weiss folgende Stellung

Weiss: Kd3, Lb4, Bc5, e4, f2, g3.
Schwarz: Ke6, Lc7, Ba4, c6, f6, g4.

Es geschah:

39. . . . Lc7-e5	44. Kd3-e3, Kf5-e5
40. Lb4-a3, Le5-a1!	45. f2-f4†, Ke5-d5
41. La3-c1, f6-f5	46. f4-f5, La1-e5
42. Lc1-a3, Ke6-e5	47. Ke3-f2, Kd5-e4
43. e4×f5, Ke5×f5	und Weiss giebt auf.

Schwarz gewinnt jetzt einen Bauer und kann nach wenig Zügen, z. B. nach Kf5-e4-d5 einen zweiten erobern, da die weissen Figuren, wie leicht ersichtlich, an ihre Plätze gebunden sind.

Mitteilungen.

— Im Birmingham News Turnier erhielt E. Westburg in London den 1. Preis für folgenden Zweizüger:

Weiss: Kf1, Db4, Te8, Lb8, Sg5, Sh5.
Schwarz: Kd5, Tb5, Sa3, Sh3, Bb3, b6, f5, g7.

— In dem Korrespondenzturnier der Vereinigten Staaten, das im Jahre 1896 begann und 70 Teilnehmer zählte, war C. W. Phillips aus Chicago Sieger.

— Wie unsere Leser schon wissen werden, ist der Nestor der deutschen Schachspieler, der kaiserliche Geheimrat und Gesandte a. D. Tassilo v. Heydebrand und der Lasa, fast 81 Jahre alt, am 27. Juli auf seiner Besitzung Storchnest in Posen gestorben. Eine grosse Reihe wertvoller Schriften über das Schachspiel und dessen Geschichte entstammen seiner Feder und in dem von ihm mitbegründeten und zur eigentlichen Ausgestaltung gebrachten „Bilgner'schen Handbuch des Schachspiels“, diesem Fundamentalwerk alles Schachwissens, hat er sich selbst ein unvergängliches Denkmal gesetzt. Sein Name war der populärste in der gesamten gebildeten Schachwelt und hatte auch am k. Hofe in Berlin einen guten Klang. Wilhelm I. pflegte seinen Gesandten mit den herzlichen Worten zu empfangen: „Wie geht's, Herr von Heydebrand? und was macht von der Lasa?“

Chronik des Fussball-Club Zürich.

Nächsten Sonntag den 1. Oktober, vormittags 9 Uhr

oblig. Spielübung

auf dem Spielplatz zur „Hardau“.

Der Captain.

Freitag, den 29. September, abends 8¼ Uhr

Vorstandssitzung

im Clubzimmer des Hotels Bodan. Wichtige Traktanden.

Der Präsident.

Lokalwechsel.

Um meinem Geschäfte die nötig gewordene Ausdehnung geben zu können, habe ich meine sämtlichen Geschäftslokalitäten:

Verkaufsladen und Bureaux:	Bahnhofstrasse 84
Mechanische Werkstätte:	Konradstrasse 20
Fahrsaal und Engrosmagazine:	Konradstrasse 32

nach

Göthestrasse 16 und Falkenstrasse 19

(Stadelhoferanlagen, beim Stadttheater)

verlegt.

Die grossen Räumlichkeiten (ca. 900 m²), die ich in meinem neuen Domizile inne habe, erlaubten mir,

für die Velo- und Automobil-Branche

ein Etablissement ersten Ranges

wie solches in seiner Art in der Schweiz noch nirgends existiert, zu schaffen. Ich mache speziell darauf aufmerksam, dass **ein Fahrsaal mit den neuesten Einrichtungen, eine grosse mechan. Werkstätte für Fahrrad- und Motorwagen-Reparaturen** jeder Marke, **eine Emaillierungs- und Vernicklungsanstalt,** ferner **ein Garage für Velos und Automobiles** mit dem **Verkaufsladen** zusammenhängend, auf **einem** Boden sich befinden. Es ermöglicht dies eine Bedienung, die jedermann befriedigen wird.

Indem ich mich meiner werten Kundschaft, wie einem weitern Publikum angelegentlichst empfohlen halte, lade ich zur Besichtigung meines Etablissementes höflichst ein. (8842

JOH. BADERTSCHER

Generalvertreter für die Schweiz

der **Peugeot-Velo & -Motorwagen**

Wer's kauft, kauft's wieder!

Velodin

Qual. 1 Stern, anerkannt bestes **Nähmaschinenöl;**
„ 2 Stern, unübertreffliches **Brennöl;** 6637
„ 3 Stern, das einzig richtige **Veloschmieröl.**

Billiger und bester Bezug für commercielle **Druckarbeiten**

Schönste Ausführung

Couverts und Postpapiere in- und ausländische Fabrikate.

Specialität:
Kaufmännische Druckarbeiten
Neuheiten in Visit- und Adresskarten.

Druckerei „Merkur“, Zürich

JEAN FREY, Dianastrasse 5 und 7

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. 740

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

Der

Joggeli-Kalender

ein Volksbuch für das Jahr

1900

ist soeben erschienen und überall zum Preis von

50 Rappen

erhältlich. Gegen Einsendung von **55 Cts.** in Briefmarken durch den Verlag

JEAN FREY, Druckerei Merkur
Zürich.

Wiederverkäufer erhalten entsprechenden Rabatt.

Den Sportsvereinen

empfiehlt sich zur Anfertigung von

Statuten,
Aufnahmsurkunden,
Mitgliedskarten,
Programmen,
Zirkularen,
Diplomen etc.

bei schönster, künstlerischer Ausführung.

Jean Frey, Druckerei Merkur,
Dianastrasse 5 und 7, **ZÜRICH.**

Sport-Ausrüstungen

7476 wie

Sweaters, Strümpfe, Hemden, Mützen, Gürtel, Gamaschen.

Gestrickte Rennhosen etc.

empfiehlt in grosser Auswahl

C. Senn-Vuichard
St. Gallen.

Spezialgeschäft für Sport-Ausrüstungen.

Football.

Geschichte und Erklärung des Spiels.
Von **F. Isler, Frauenfeld.**

Beim Verfasser zu beziehen (1 Expl. 20 Cts., 10 Expl. Fr. 1. 70 Cts., 20 Expl. Fr. 3. —, 50 Expl. Fr. 6.—.) (8667

„Crescent"

Grösste
Fahrradwerke der Welt.

Verkauft wurden 1895: 57,000 Crescents
1896: 70,000 „
7549 Zà1799g 1897: 83,000 „
1898: 100,000 „

Das billigste Rad weil das beste.

Generalagentur für die Schweiz:
W. Glitsch, Ingenieur, **Zürich I**,
Rennweg 1, I. Etage.

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

etc. etc.

fertigt in künstlerischer Ausstattung billigst

Jean Frey, Buchdrucker
zur Dianaburg
Zürich.

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.

Cosmos-Räder

siegen neuerdings bei der Meisterschaft um den **Genfersee**, 168 Kilometer.

Professionsfahrer:

Erster H. Perrolaz, 5 Std. 21, 50 auf **Cosmos.**
Zweiter Calame, 5 Std. 22, 20 auf **Cosmos.**

Amateurfahrer:

Erster Schira, 5 Std. 43, 05 auf **Cosmos.**

Cosmos-Fahrräder

wurden ferner an der Bernisch-Kantonalen Industrie- und Gewerbe-Ausstellung in Thun mit der

Goldenen Medaille

ausgezeichnet. (8540

Velofabrik Cosmos, Madretsch-Biel.

Anzeige und Empfehlung.

Unterzeichnete machen ihren Sportskollegen, sowie übrigem geehrten fahrlustigen Publikum von Stadt und Land, die höfliche Anzeige, dass sie ein **Velomagazin mit Vertretung der feinsten Marken** eröffnet haben. OF9838

Velo-Pneumaticreparaturen jeder Art, Fabrikation von Pneumatic mit Drahteinlage, sowie Emailieren und Vernickeln von Maschinen werden prompt und billig ausgeführt. Bestandteile auf Lager.

Es zeichnen hochachtungsvoll
Furrer und Gruber, Müllerstrasse 87
7892 bei der Sonne, **Zürich III.**

Zur Anfertigung von Plakaten für jeden Bedarf

empfiehlt sich

Jean Frey, Buchdruckerei, Zürich.

Zürich. Couverts mit Firmadruck

liefere ich meinen Kunden oder solchen, die es werden wollen, 1000 Stück zu

Fr. 4.—

Jean Frey, Druckerei Merkur
Dianastrasse 5 und 7

Velo „Schwalbe"

Saison 1899 eleganteste u. solideste Maschine.

Konkurrenzlose Preise. Kataloge gratis.

In Gummi grosses Lager,
owie in allen möglichen Zubehörteilen.

Emaillieren und vernickeln,
sowie jede Art Reparatur prompt, fachgemässe Ausführung.

Schwalbe-Fahrradwerke:
Gebr. Rüegg, Riedikon.
4859

Der beste Radreifen ist der 6390

Continental-Pneumatic.

Unerreichte Elasticität und Dauerhaftigkeit. — Seriöse Garantie. — Leichte Montage.
Fabrikniederlage für die Schweiz bei: **Willy Custer, Zürich**

Druck und Verlag von JEAN FREY, Druckerei Merkur, Dianastr. 5 und 7 Zürich.