

Objektyp: **Issue**

Zeitschrift: **Schweizer Sportblatt**

Band (Jahr): **3 (1900)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Schweizer Sportblatt

Organ zur Pflege schweizerischen Sportlebens.

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

Redaktion: J. ENDERLI, JEAN ENDERLI, jgr., stud. jur.

<p>Abonnementspreis: Für die ganze Schweiz: 2.50 Franken. 6 Monate 12 " 5. — In's Ausland: Zuschlag des Posters. Abonnementsbestellungen nehmen alle Postämter des in- und Auslandes entgegen.</p>		<p>Erscheint wöchentlich, je Mittwoch abends. Redaktion, Gesnerallee 40, Zürich I. Verlag und Administration, Dianstrasse 5 & 7, Zürich II. Redaktion: Telephonruf 3208. * Telegramm-Adresse: Sportblatt Zürich. * Expeditions: Telephonruf 4655.</p>		<p>Insertionspreis: 25 Cts. Einspaltige Petitzeile oder deren Raum Reklamen unter dem Titel: „Ohne Verantwortlichkeit der Redaktion“, per Zeile 40 „ Jahresaufträge spezielle Berechnung.</p>	
---	--	--	--	--	--

Offizielles Vereinsorgan des Ostschweizer. Radfahrer-Bundes.

Vereins-Mitteilungen

F. C. Wädenswil.

Der Vorstand wurde in seiner letzten Versammlung zusammengesetzt wie folgt:
 Präsident: Karl Baumann, Wädenswil.
 Aktuar: Emil Hecht, Wädenswil.
 Quästor: Robert Hürlimann, Wädenswil.
 Materialverwalter: Wylli Nägeli, Wädenswil.
 I. Captain: August Ganz, Wädenswil.
 II. Captain: Ernst Hanser, Wädenswil.
 Alle Korrespondenzen betr. Matchangelegenheiten sind an den Aktuar, Herrn Emil Hecht, zu richten.

Velosport.

Ueber die Geschichte der klassischen französischen Bahnrennen.

Ueber dieses Thema entnehmen wir einem Werke von Dr. Paul von Salvisberg folgende höchst interessante Notizen:

Der Bol d'Or.

Der Bol d'Or ist eine goldene Vase im Wert von 5000 Fr. Gestiftet wurde dieser Preis 1894 durch den bekannten Choccoladenfabrikanten Meunier. Die damals noch bestehende französische Sportszeitung „Paris Pédale“ stiftete die Barpreise. Das Rennen um diesen Preis ist eine Nachbildung des englischen Coca-Cocoa-Cup-Rennens; während aber dieses nur für Amateure ausgeschrieben wird, ist das französische Pendant den Berufsfahrern überlassen. Das Bol d'Or-Rennen ist die Meisterschaft der Steher und geht über 24 Stunden. In den Jahren 1894 und 1895 war Constant Huret Sieger. Durch diesen zweimaligen Sieg brachte er den wertvollen Preis in seinen endgültigen Besitz. Seit 1896 hat die bekannte, grosse, täglich erscheinende Pariser Sportszeitung „Le Vélo“ die Erbschaft der „Paris Pédale“ angetreten und einen ähnlichen Preis unter gleichen Bedingungen gestiftet. Die hauptsächlichsten Propositionen sind folgende: Eine Jury erlässt Einladungen zu den Rennen. Es können Rennfahrer, die nicht genannt haben, eingeladen, und andere, die genannt haben, zurückgewiesen werden. Die Preise werden in folgender Weise verteilt: Der Sieger erhält 40 Fr. für jeden zurückgelegten 20 km, also 2 Fr. für jeden Kilometer. Der Zweite erhält 25 Fr. für 20 km, der Dritte 15 Fr., der Vierte 10 Fr., der Fünfte 5 Fr. für dieselbe Strecke. Für jeden Kilometer, der über den letztjährigen Rekord geschaffen wird, werden ausserdem noch 10 Fr. gezahlt. Wenn einem Fahrer jede Aussicht auf den fünften Platz geschwunden ist, muss er auf Verlangen der Leitung das Rennen abbrechen, bekommt aber 100 Fr.

Grand Prix de Paris.

Das Rennen um den Grand Prix de Paris, bisher von der Association de la Presse Cycliste veranstaltet, wird seit 1893 auf der städtischen Rennbahn, der Piste municipale im Vincennes Wäldchen ausgefahren. Der Grand Prix zählt mit zu den grössten sportlichen Ereignissen, selbst die politischen Tageszeitungen widmen ihm vorher und nachher besondere Leitartikel. Ungeheuer ist der Zudrang des Publikums, man zählte 25–30.000 Zuschauer. Die ersten

Gesellschaftskreise, der hohe Adel, die Finanzgrößen beehren die Rennbahn mit ihrer Gegenwart. Das Rennen wird ausgefahren in drei Tagen; es laufen die Meldungen in dem Umfang ein, dass eine ganze Reihe von Vor- und Zwischenläufen absolviert werden muss, ehe es zur Entscheidung kommt. An Preisen wird die gewaltige Summe von 20.000 Fr. verteilt. Der Sieger erhält 6000 Fr., der Zweite 4000, der Dritte 3000 Fr. zu beachten ist noch, dass der Ueberschuss dieser Veranstaltung den Armen von Paris zufliesst.

Die Pariser Armbinde No. 1.

Dieser Preis entstand im Velodrome de la Seine in Paris und wurde zum erstenmale am 19. April 1896 ausgefahren. Die zu durchzufahrende Strecke beträgt 3000 m; es sind drei Läufe notwendig; in zwei Läufen ist der Sieger entschieden. Der Preis beläuft sich auf 3600 Fr. Es wird aber nicht gleich die ganze Summe ausbezahlt, sondern man fährt in der Weise, dass man den Sieger in der Zeit vom 19. April bis zum 15. Oktober Tagesraten in der Höhe von 20 Fr. auszahlt. Man hat die Sieger dann auch Rentner genannt. Ausser diesem Preise erhält der Sieger eine goldgestickte Armbinde, le brassard. Der Gewinner kann jederzeit zum Kampf um diesen Preis herausgefordert werden. Der Herausforderer hat jedoch einen Einsatz von 400 Fr. zu hinterlegen, der zurückerstattet wird, falls er gewinnt; sonst verfällt die Summe dem bisherigen Inhaber der Binde. Der Verteidiger muss innerhalb 5 Tagen erklären, ob er den Kampf aufnehmen will; verzichtet er, so geht die Armbinde ohne Kampf an den Herausforderer über. Nimmt er den Handschuh auf, so ist das Rennen innerhalb drei Wochen im Velodrome de la Seine zum Austrag zu bringen.

Die Geschichte der Armbinde während der Saison 1896. Am 19. April siegte Jaquelin gegen Dumont und Gougoltz; er konnte in Ruhe seiner Renten leben bis zum 3. Mai, wo er einen Kampf gegen Macdonald vom World Team bestehen musste. Nachdem Jaquelin gegen Macdonald leicht gesiegt hatte, schickte Tom Eck, der Leiter des Teams, seinen besten Mann, Johnson, ins Treffen. Auch diesen fertigte Jaquelin glänzend ab. Am 31. Mai bewarb sich Jaap Eden, „der fliegende Holländer“, um den begehrten Preis. Eden war zu der Zeit in so vorzüglicher Form, dass es nur zweier Läufe bedurfte hätte. Aber Eden beging die Ungeschicklichkeit, dicht vor dem Ziel nach seinem Gegner sich umzuschauen; dadurch verlor er einen Lauf; den ersten und dritten gewann er. Jaquelin forderte ihn sofort zum Revanche-Match, der am 21. Juni zum Austrag kam. Infolge seines Sieges ward Jaquelin wieder Inhaber der Binde. Am 28. Juli stellte sich ihm Chinn, am 9. August Pontecchi, beide ohne Erfolg. Am 13. Septbr. gelang es Parly, dem Jaquelin, der allmählich seine grosse Form verloren hatte, die Goldgestickte abzunehmen. Am 27. September nahm Jaquelin dann seine Revanche und riss die Armbinde wieder an sich. Ungestört konnte er sich ihres Besitzes erfreuen bis zum Schluss der Saison, dem 15. Oktober.

Dieses sogenannte Armbinderennen hatte solchen Beifall gefunden, dass man es an vielen Orten nachahmte, in der alten sowohl als auch in der neuen Welt. Auch in Hannover und Wien setzte man derartige Rennen in Scene. Freilich haben alle diese Nachahmungen nicht die Bedeutung des Originals erlangt. Die Einrichtung dieses Rennens war aber ein äusserst geschickter Griff vom Direktor des Velodromes, Mr. Baduel, denn es brachte ihm jeder Match ein ausverkauftes Haus. Nebenbei wollen wir bemerken, dass es ausser dieser Armbinde für Flieger eine solche für Steher gibt.

Der Velo-Club „La Pédale Bâle“ hat sich aufgelöst infolge Mangels an Mitgliedern.
 Der V.-C. Baden hat seinen Austritt aus dem S. V. B. nachgesucht. Warum?

Eine Vereinigung der grossen französischen Radfahrer-Verbände wird gegenwärtig in Paris angestrebt. Ein Mitarbeiter des „Journal des Sports“, Herr Paul Puy, hat die Vorsitzenden, bezw. Vertreter der einzelnen Verbände für letzten Donnerstag zu einer Versammlung in dem Bureau des „Journal des Sports“ eingeladen, um gemeinsam über die einleitenden Schritte zu beraten.

107.976 Bicycles in Italien. Der ital. Finanzminister hat eben den statistischen Ausweis der auf der Halbinsel befindlichen, besteuerten Fahrräder veröffentlicht. Wir entnehmen demselben folgende Ziffern: Zweiräder 107.976, Tandems und Dreisitzer 717, Motorcycles und Automobile 326. Im Gauzen 109.019 besteuerte Fahrzeuge, welche eine Steuereinnahme von 1.097.035 Franken repräsentieren. An der Spitze dieser Liste steht Mailand mit 18.122 Fahrrädern, dann folgen Florenz mit 5848, Rom mit 5311. In der Provinz Mailand existieren 90 Automobile.

Die Benützung von Dreirädern. Sobald in Paris oder London schlechtes Wetter eintritt, verkaufen dort viele Radfahrer ihr Zweirad gegen ein Dreirad, das auf den glitschigen, nassen Strassen gegen die Gefahr des seitlichen Ausgleitens gesichert ist. In Wien kann sich das Tricycle keine Freunde erwerben, obwohl es an nassen, glitschigen Strassen weder im Sommer noch im Winter fehlt.

Bei Cottareau, dem ehemaligen Rennfahrer, der einst in so erstaunlicher Weise die 1893er Distanzfahrt Bordeaux-Paris gewann und der sich seit Jahren als Fahrradfabrikant in seiner Vaterstadt Dijon niedergelassen hat, ist kürzlich infolge der Entlassung eines Werkmeisters ein allgemeiner Streik der 500 Arbeiter ausgebrochen. Infolgedessen steht der Fabrikbetrieb still.

Grosses Aufsehen erregte letzthin ein Velo-Club in Leipzig, dessen sämtliche Mitglieder einer Einladung zufolge an der Kindertaufe eines Mitgliedes per Rad teilnahmen. Kurz vor 2 Uhr setzte sich der Zug, 16 Mann stark, per Rad nach der Kirche in Bewegung. Man sah eine Reihe elegant gekleideter Räder (schwarzer Gehrockanzug, weisse Cravatte, weisse Handschuhe und Cylinderhut). An der Spitze fuhr ein Radler auf Einsitzer mit Aufhängewagen. Darin sass die Dame, welche den Täufling trug. Zu Paaren folgten die übrigen Radler in strammer Haltung. An der Kirche standen Hunderte von Neugierigen und warteten des sportlichen Aufzuges. Die Haltung der Herren bewies, dass es ihnen ernst mit ihrer sportlichen Kundgebung war.

In London benutzen die Zettelankleber das Rad auf ihren Touren; einer derselben hat sich hinter dem Sattel einen Behälter für Kleisterpfopf und Bürste anbringen lassen, während das ganze Rad in der grellsten scharlachroten Farbe gehalten ist.

Die Distanzritzfahrt Wien-Berlin. Der Reingewinn der im Jahre 1893 veranstalteten Distanzradfahrt Wien-Berlin im Betrage von 115 fl. war bis heute in der Sparkasse hinterlegt. Er hätte laut Beschluss des damaligen Komitees zu einer ähnlichen Veranstaltung als Gründungsfond verwendet werden sollen. Da bis nun eine derartige Distanzfahrt nicht veranstaltet worden ist und eine solche wahrscheinlich auch nicht abgehalten werden wird, so hat das Komitee beschlossen, diesen Betrag samt Zinsen dem Strassenbaufonds des Oesterr. Touring-Club zu übergeben.

Strassburg-Paris und retour. Unter der Patronanz der Allgemeinen Radfahrer-Union soll ein Rennen Strassburg-Paris und retour zur Anschreibung gelangen.

Ein Wort der Warnung. Wir marschieren einer neuen Saison entgegen und es ist zweifellos, dass auch in diesem Jahre dem Radsport

eine Menge neuer Jünger gewonnen werden wird. Diesen Neulingen im Kauf von Fahrrädern möchten wir den Rat mit auf den Weg geben, sich beim Einkauf in ihren Entschlüssen weniger von der Billigkeit, als von der Güte und dem Rufe des Fabrikats leiten zu lassen. Ein paar Franken Mehrausgabe beim Einkauf verzinsen sich im Gebrauche hundertfältig und ersparen dem Fahrer Aerger und teure Reparaturkosten. Der Kauf eines billigen Schundrades hat dagegen noch jeden Kunden gereut.

Das Absteigen in der Strassenmitte. Es ist stets gefährlich beim Abspringen vom Rade in der Mitte einer Strasse zu sein. Selbst in unbelebten Strassen, wo man das Nahen eines von rückwärts kommenden Wagens hören muss, ist man nicht davor geschützt, dass ein Geräusch hinter uns dreifahrender Radler durch unser plötzliches Stehen gezwungen wird, mit uns zu carambolieren. Alte Fahrer befolgen meist die Taktik, ihr Rad bis dicht an den Randstein der Strasse zu lenken, zuerst einen Fuss auf das Trottoir zu stellen und dann den zweiten Fuss über den Sattel auf das Trottoir nachzuziehen. Auf diese einfache Weise entgeht man allen Fährlichkeiten.

Jimmy Michael, der einstige unbesiegbare Halbdauerfahrer und nachherige Jockey, scheint jetzt zwischen zwei Stühlen zu sitzen. In der Vollkraft seines Könnens verliess er die Rennfahrer-carrière und wandte sich dem ihm sympathischeren Berufe eines Jockeys zu. Als er aber sah, dass ihm auf diesem Gebiete Lorbeeren nicht blühen wollten, versuchte er es gegen Ende des vorigen Jahres, den Pferdesattel wieder gegen den Fahrradsattel zu vertauschen. Bei dieser Gelegenheit musste aber auch der ehemals unbezwingliche einsehen, dass sich Rennfahrerfähigkeiten nicht jahrelang ungenutzt conservieren lassen, wie etwa eingemachte Früchte; seine Schnelligkeit hatte er vollständig eingebüsst. So wird sich das „kleine Wunder“ wahrscheinlich an den Rettungskanker aller emeritierten Rennfahrer, den Fahrradhandel, hängen müssen.

Von den englischen Rennfahrern. Alle die englischen Matadore des Fahrrades, welche im Laufe der vergangenen Saison auf dem Continente Triumphe feierten, haben sich während des Winters in ihre Heimat zurückgezogen. A. E. Walters wohnt in London und erfreut sich trotz seiner wirklich anstrengenden Saison, in der es ihm, wie erinnerlich, sogar gelang, den Vierundzwanzig-Stunden-Weltreord zu erobern, der denkbar besten Gesundheit. Er hat die feste Absicht, in diesem Jahre wieder zu starten. Tom Linton und Chinn wohnen ebenfalls in London. Der erstere pflegt der Ruhe, während Chinn sich dem Automobilismus zugewendet hat. Er mag aber keineswegs ein Automobilwettfahrer werden, sondern will sich im Gegenteile in dieser Saison noch einmal auf die Kraft seiner Beine verlassen und hofft dabei auf ein ruhmreiches Abschneiden. E. E. Parly lebt in einem englischen Landstädtchen in bescheidener Ruhe. Es ist fraglich, ob er das nächste Jahr nochmals nach dem Continent kommen wird.

Die Wartenden. Es gibt Leute, die beständig auf Verbesserungen warten; sie kaufen kein neues Fahrrad, weil sie sich in absehbarer Zeit ein billigeres erhoffen. Motorwagen sind für sie nur Experimente, mit denen sie nichts zu thun haben wollen, bevor nicht die Elektrizität oder flüssige Luft für ein taugliches System in Anwendung kommt, welches das Benzin als Kraftquelle verdrängt. Auch sehen sie jede Kapitalanlage für ein anderes als die bisherigen Transportmittel als baren Verlust an. So warten sie und warten bis an ihr seliges Lebensende, das erträumte Ideal ist aber so wenig erschienen als am ersten Tage. Arme Teufel, diese Skeptiker und Grübler. In der Vollendung selbst liegt kein weiterer Anreiz, denn über das Ideal hinaus gibt es eben keinen Fortschritt mehr. Gerade die Unvollkommenheit aller menschlichen Versuche

Der
Joggeli-Kalender
ein Volksbuch für das Jahr
1900
ist 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 Aus-
führung.
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

E. Senn-Tuichard
St. Gallen.

„Vereinsfahnen“,
wofür reichhaltige Musteralbums
etc. zu Diensten stehen, liefert ge-
schmackvoll billigst
J. Werfeli, Turbenthal, (Kt. Zürich)

Wer's kauft, kauft's wieder!
Qual. 1 Stern, anerkannt bestes Nähmaschinenöl;
Velodin „ 2 Stern, unübertreffliches Brennöl; 6637
„ 3 Stern, das einzig richtige Veloschmieröl.

„Crescent“ Grösste
Fahrradwerke der Welt.
Verkauft wurden 1895: 57,000 Crescents
1896: 70,000
7649 ZA1799g 1897: 83,000
1898: 100,000
• Das billigste Rad weil das beste.
Generaagentur für die Schweiz:
W. Glitsch, Ingenieur, Zürich I,
Rennweg 1, I. Etage.

Der beste Radreifen ist der 6390
Continental-Pneumatic.
Unerreichte Elasticität und Dauerhaftigkeit. — Seriöse Garantie. — Leichte Montage.
Fabrikniederlage für die Schweiz bei: **Willy Custer, Zürich**

Radfahrer- * *
* * **Diplome,**
Schach-Diplome,
Flobert-Diplome,
Schützen-Diplome,
Rad-Plakate
etc. etc.
fertigt in künstlerischer Ausstattung
billigst
Jean Frey, Buchdrucker
zur Dianaburg
• Zürich. •

Billiger und bester Bezug
für
commercielle **Druckarbeiten**
Couverts und Postpapiere in- und aus-
ländische 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 Brunnigasse 18, Predigerplatz und Weinfeld (Thurgau). Fondé 1890.
Stahlräder nur bester Marken: Styria, Nekarsulmer Pfeil, Sturm etc.

Lernunterricht, Reparaturen. — Allerorts Vertreter gesucht. — Wo nicht vertreten, liefere direkt.

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, Velohandlg.; Aarburg: G. Zink & Binkert, Velohandlg.; Luzern: M. Meier, Velohandlg., Löwenstr.; Sulgen: A. Abt, Uhrmacher; Winterthur: J. Denzler, Velohandlg.;
Basel: F. Burgweger, Velohandlg., Clarastrasse 46; Reinach: R. Ruppert-Hunziker, Velohandlg.; Oftringen-Zofingen: G. Zimmerli, Velohandlg.; Oberriet (Rheintal): Z. Zach, zum Kreuz;
Buchs (St. Gallen): J. Reich, Velohandlg.; Chur: G. Zschaler, Velohandlg.; Ilanz: J. Etter, Uhrmacher; Untertorzen (St. Gallen): Fried. Gözi, Velohandlg.; St. Johann (Toggen-
burg): J. Klaus, Velohandlg.; Amriswil: Keller-Lötscher, Velohandlg.; Rorschach: L. Eisenmann, Velohandlg.; Rheineck: Jak. Bänziger; Baden: Weibel & Brisacher, Velohandlg.