

Objektyp: **Issue**

Zeitschrift: **Schweizer Sportblatt**

Band (Jahr): **2 (1899)**

Heft 39

PDF erstellt am: **30.06.2024**

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.

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 gingen leer aus, dagegen gewann Walters 8000 Mk., Bouhours 3850 Mk., Taylor 2100 Mk. und Fischer 1800 Mk.

— **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 Telefon, 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 Herkeskörper 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 circa 25 Radfahrer, heute bei den deutschen 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 für die Dienstleistung für das grosse Hauptquartier, ein Sergeant und sechs Mann für die Mahilverteilung 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, Tiefenbrunn, 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 Würzburg, Vaihingen nach Weisbach, Markgröningen nach Hemmingen. So entstand ein ausserordentlich geregelter Nachrichten-dienst, der sehr genau und pünktlich funktioniert.

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 Übungsmärschen ganz Würtemberg nach allen Richtungen durchquert hatten. Ihre Tageshöchstleistung in geschlossener Truppe betrug 120 Kilometer; sie wurden hauptsächlich als Arriergarde verwendet, wofür sie auch sehr geeignet erscheinen, denn, in gedeckten Stellungen liegend, sieht man jeden vordringenden Feind mit Schnellfeuer ab, um dann im kritischen Augenblicke aufzusitzen und davon-zuziehen.

Alle Militärfahrräder 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 aufgewickelten Strassen gar viele Radler stürzten.

Hat man sich also an die Verwendung des Rades im Heere schon vollständig gewöhnt, so erregten andererseits 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 Dreirädern und Pneumatics, teils Wagen mit vier Sitzen und Raum für grösseres Gepäck. Alle wurden mit Benzin getrieben und von Monteuren der betreffenden Firmen geführt. Zwei Wagen dienten zur Kontrolle der Relaisstationen und die sechs anderen waren für die verschiedenen Stäbe bestimmt; sie waren fast fortwährend unterwegs, hielten 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.

— **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	939,890 "
23 " 983,833	978,030 "
24 " 1030,110	1020,977 "

Cordang wurde von dem Publikum im Triumph 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 das jeweilige bestehende 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 878,263 km um mehr als 30 km. Als diese Kilometeranzahl in den Zeitungen registriert wurde, machte man Ausrufzeichen: 909,027 km!

Cordang forderte Huret zu einem Match über 24 Stunden heraus, doch der übermüdete 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 991,661 km in 24 Stunden und 1000 km in 24:12:21.

Länger als irgend einer seiner Vorgänger erntete 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 23:29:50¹/₂ 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 in Folge 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 günstigem 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 Apsielen der Nationalhymne lecht 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 zurück-jalten, um 10 Uhr auf 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 10¹/₂ 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 messieren, 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
1 Taylor	58,980	Cordang 48,085
2 Baugé	106,867	94,656
3 "	157,350	141,281
4 Walters	203,460	186,532
5 "	250,490	232,457
6 Cordang	293,135	276,602
7 "	332,818	316,600
8 "	379,290	358,204
9 "	423,654	401,560
10 "	468,295	444,821
11 Walters	507,666	487,749
12 "	549,333	524,252
13 "	589,220	569,940
14 "	631,220	609,866
15 "	672,966	657,820
16 "	711,533	698,835
17 "	750,190	739,716
18 "	788,866	786,898
19 "	826,300	830,836
20 "	865,115	872,340
21 "	903,490	906,745
22 "	939,850	950,703
23 "	978,030	983,832
24 "	1020,977	1030,110

— **Der Generalretreter 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 **Baldertcher**, Generalretreter der Peugeotfahräder 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 Zerstreungen 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 Mephus' 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 Stalloh 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 Stalloh stellen sie in Pyramiden und weithin strahlet

Acetylgasleuchtkraft, 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 dass das Beste, was er konnte, nur dass der Andere nicht den Magen sich verderbe und weithell stieg der Choral: „Joggeli pass uff, der Luftballon geht uff“, zum sternbesäten Aether empor. Da plötzlich fasst sie all ein wehmütiges Ahnen Oed entgegen starrt ihnen des Korbes leere Tüte... und ausgelert ist jede Flasche bis zum Grund... und mahnend ruft ein Glücklein aus Oesterreichs Gauen: Kehrt heim! Und seufzend fährt ein Windstoss durch die Binsen... sie brechen auf... Erkönigartig 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 rammet Schildkrot knirschtgerecht 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 Vergissmännchen an Knie und Ellenbogen... Da plötzlich wird es hell wie lichter Tag... Aus eines Leihanstaltsbesitzers Fenster blinkt friedlich lächelnder Mondschein... Der Mond im Hemd... mit einem Kerzenstock, ein wunderlich selbter Anblick. Und sie zerstreuen wie die Spreu im Wind, sie reichen nicht einmal mehr sich die Pfoten. Es tönt nur noch gedämpft... All Heil und stille wirts... 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 Sportfest zu verbinden und dabei folgende Nummern zur Konkurrenz zu bringen: 1. Fusswettkampfen über 100 m für Senioren. 2. Fussballwettkampfen (3 Versuche). 3. Fusswettkampfen über 1600 m (1 englische Meile). 4. Dreieinläufen über 100 m. 5. Fusswettkampfen über 804¹/₂ m (1/2 engl. Meile). 6. Placck durchs Goal auf 30 m Entfernung (6 Stösse). 7. Fusswettkampfen 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, Stngrossi 2. Dritter Zwischenlauf: Momo 1, Ferrari 2. Entscheidungslauf: Tommaselli 1, Bixio 2, Momo 3.

— **Matth.** 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.

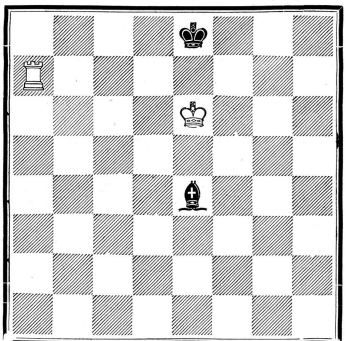
Motorrennen: Tandem Bouhours 1, Tandem Dickentmann 2, Kannamüller 3.

Schachspalte.

Alle Mitteilungen für die Schachspalte sind direkt an die Redaktion U. Bachmann, Sek.-Lehrer, Thalgaasse 22, Zürich I zu richten.

Studie No. 14

(Von H. von Gottschall.)



Weiss zieht und gewinnt.

Partie

aus dem Doppelrennenparner zu London 1899.
Weiss: K. Schlechter; Schwarz: Mason.

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. e2-e4, e7-e5 | 12. h2-h3, Lg4<3?* |
| 2. Sg1-f3, Sg8-f6 | 13. Dd1<3, c7-c6 |
| 3. Sg3<e5, d7-d6 | 14. Sg5-f6, Sg3-g5 |
| 4. Sg5-f3, Sg8<e4 | 15. Lc1-g5, Sg5-f5 |
| 5. d2-d4, Sg4-f3 | 16. Sg3<e7, Sd5<e7 |
| 6. Lf1-d3, Lf8-e7 | 17. Te1-e2, f7-f6 |
| 7. 0-0, Lc3-g4 | 18. Lg5-d2, Dd8-d7 |
| 8. Tf1-e1, 0-0 | 19. Ld3-e4?*, d6-d5 |
| 9. Sd1-c2, Sg8-d7 | 20. Ld4-c3, Sg6-f5 |
| 10. Sd2-f1, Tg8-g8 | 21. Td1-e1, Sg7-g6 |
| 11. Sf1-g2, Sd7-d3? | 22. Ld3-f5! Dd7-f7? |

23. g2-g3, T6Sx-c2
 24. Df3-xc2, a7-a5?
 25. h3-h4, b7-b6
 26. h4-h5, Sg6-h8
 27. h5-h6, Sh8-g6?
 28. h6-xg7, Kg8-xg7
 29. Kg1-g2, Td8-a7
 30. Dd8-e8, Df7-xe8
 31. Te1-xe8, Kg7-f7

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. Tg7, Td8
 23. Le7, Sf5-f
 24. g2, 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 problematische Wendungen eingeleitet, zunächst drohte Lb5.
 11) Nun folgt ein forciertes Schluss. Schwarz hatte aber keine Verteidigung mehr. Hübsch sind folgende Varianten:
 36. ... Sd4: Oder: 36. ... f5!
 37. f5, Se5 37. Lf5, Sd4:
 38. Lb5-f, Ke7 38. Ld3, Kf6
 39. Lf5-f, 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. Lb5-f, Kg8 oder: 38. ... Sh5:
 39. Td8! 39. Td8-f, Ke7
 40. Td8, Kf6
 41. g4.

13) Schwarz muss den Springer e7 öffnen, weil auf Sg5: Weiss mit Tf8 matt setzt. („Wiener Schach.“)

Partie,
 in Hastings 1895 gespielt. J. H. Blackburne: Schwarz.
Mitteltambit.

1. e2-e4, e7-e5
 2. d2-d4, e5-xd4
 3. Dd1-xd4, Sd8-c6
 4. Dd4-c3, g7-g6
 5. Lc1-d2, Lf8-g7
 6. Sd1-c3, Sg8-e7
 7. 0-0-0, 0-0
 8. f2-f4!, d7-d5
 9. e4-xd5, Sc6-b4

1) Sicherer ist 8. Le4.
 2) Weiss übersieht den 13. Zug von Schwarz. Besser wäre 12. Dc5.
 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 Turnierteilnehmer Lee-Tschigorin nach dem 34. Zuge von Schwarz (Dc5).

Weiss am Zuge spielte: 35. Tg2-xg7 in der Meinung, nach 35. ... Tg8-xg7 und 36. Tg1-xg7, Kf8-xg7 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 Turnierteilnehmer Tschigorin-Pillsbury Sie hatte nach dem 39. Zuge von Weiss folgende Stellung:
 Weiss: Kd3, Lb4, Be5, e4, f2, g3.
 Schwarz: Ke6, Lc7, Ba4, c6, f6, g4.
 Es geschah:
 39. ... Le7-e5
 40. Lb4-a3, Le5-a1!
 41. La3-e1, Df6-f5
 42. Le1-a3, Ke6-e5
 43. e4-xf5, Ke5-xf5
 44. Kd3-e3, Kf5-e5
 45. f2-f4!, Ke5-d5
 46. f4-f5, La1-c5
 47. Ke3-f2, Kd5-e4
 und Weiss gibt 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.

— In Birmingham News Turnier erhielt E. Westburg in London den 1. Preis für folgenden Zweizüger:
 Weiss: Kf1, Dh4, Tc8, 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 mit begründeten und zur eigentlichen Ausgestaltung gebrachten „Bilgierschen Handbuch des Schachspiels“, diesem Fundamentarwerk 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 8 1/4 Uhr
 Vorstandssitzung
 im Clubzimmer des Hotels Bodan. Wichtige Traktanden.
 Der Präsident.

Nimm
MAGGI
 zum
Würzen
 Deiner Suppen.

PEUGEOT
 Marque de Fabrique

Lokalwechsel.

Um meinem Geschäfte die nötig gewordene Ausdehnung geben zu können, habe ich meine sämtlichen Geschäftslokalitäten:
 Verkaufsladen und Bureau: Bahnhofstrasse 84
 Mechanische Werkstätte: Konradstrasse 20
 Fahrssaal und Engrosmagazine: Konradstrasse 32

nach
Göthestrasse 16 und Falkenstrasse 19
 (Stadelhoferanlagen, beim Stadtheater)
verlegt.

Die grossen Räumlichkeiten (ca. 900 m²), die ich in meinem neuen Domizile inne habe, erlaube ich 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 **Fahrssaal 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 weitem Publikum angelegentlichst empfohlen halte, lade ich zur Besichtigung meines Etablissements höflichst ein. (8842)

JOH. BADERTSCHER
 Generalvertreter für die Schweiz

Peugeot-Velo & Motorwagen

Wer's kauft, kauft's wieder!

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

Billiger und bester Bezug
 für
commercielle Druckerarbeiten

Couverts und Postpapiere in- und ausländische Fabrikate.
 Specialität:
 Kaufmännische Druckerarbeiten
 Neuheiten in Visit- und Adresskarten.

Druckerei „Mercur“, 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. Allorts Vertreter gesucht. Wo nicht vertretten, liefere direkt.

Vertreter in: St. Gallen: E. A. Mäder, Velohandlg.; Bischofzell: Ferd. Knuip, Velohandlg.; Affoltern a. A.: Ad. Kleiner, Velohandlg.; Frauenfeld: J. U. Ammann, Velohandlg.; Burgdorf: Chr. Gugisberg, 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-Zolingen: G. Zimmerli, Velohandlg.; Oberriet (Rheintal): Z. Zach, zum Kreuz; Buchs (St. Gallen): J. Reich, Velohandlg.; Chur: G. Zschaler, Velohandlg.; Ilanz: J. Etter, Uhrmacher; Unterterzen (St. Gallen): Fried. Gützi, Velohandlg.; St. Johann (Toggenburg): J. Klaus, Velohandlg.; Amriswil: Keller-Lötscher, Velohandlg.; Rorschach: L. Eisenmann, Velohandlg.; Rheineck: Jak. Bünziger; Baden: Weibel & Brisacher, Velohandlg.



Der Joggeli-Kalender

ein Volksbuch für das Jahr

1900

ist soeben erschienen und überall zum Preis von

50 Rappen

erhältlich. Gegen Einfindung 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
E. Senn-Zuichard
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.—.)



**Grösste
Fahrradwerke der Welt.**
Verkauft wurden 1895: 87,000 Crescents
1896: 70,000 "
7549 2a1799g 1897: 83,000 "
1898: 100,000 "
Das billigste Rad weit 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. •



Anzeige und Empfehlung.
Unterzeichnete machen ihren Sportskollegen, sowie übrigen geehrten fahrlustigen Publikum von Stadt und Land, die höffliche Anzeige, dass sie ein Velomagazin mit Vertretung der feinsten Marken eröffnet haben. OF9838
Velo-Pneumatikreparaturen jeder Art, Fabrikation von Pneumatik mit Draht-einlage, 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.**

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

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.

Zur Anfertigung von
Plakaten für jeden Bedarf
empfiehlt sich
Jean Frey, Buchdruckerei, Zürich.

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



Velo „Schwalbe“
Saison 1899 eleganteste u. solideste Maschine.
Konkurrenzlose Preise. Kataloge gratis.
In Gummi grosses Lager,
owie in allen möglichen Zubehörteilen.
Emailieren und vernickeln,
sowie jede Art Reparatur prompt, fachgemässe Ausführung.
Schwalbe-Fahrradwerke:
Gebr. Ruegg, Riedikon.
4859