

DAS WIENER SEPTEMBER-MEETING.

VI.

Das war wieder einmal ein voller Erfolg! Prachtvolles Herbstwetter, sehr guter Besuch und brillanter Sport, das Alles wirkt zusammen, um den sechsten Renntag des Wiener September-Meetings zu dem gelungensten der ganzen Reunion zu gestalten. Es herrschte ein Animo, wie an keinem der Tage zuvor, ein Animo, das durch den anregenden Verlauf der einzelnen Concurrenzen von Rennen zu Rennen gesteigert wurde. Schon die Einleitung war eine vielversprechende. Am Verkaufsfördernden nahmen nämlich nicht weniger als zehn Pferde theil, ein Feld, wie man es in solcher Grösse bei uns in Hindernisconcurrenzen selten zu sehen bekommt. *Toros* war Favorit vor *Gavallier*. Acht Tage zuvor wurde er im Hürdenrennen zweiter hinter *Gek's weg* vor *Gavallier*, diesmal befand er sich dem Hengste der Compagnie I. M. gegenüber noch um sieben Pfunde im Vortheile, er musste ihn somit umsoher sicher halten. Und dennoch zeigte *Gavallier* gegen *Toros* und *Clatsy*, welche in todtem Rennen den Richter passirten. Die öffentliche Form wurde in letzter Zeit so oft auf den Kopf gestützt, dass man sich darüber schon gar nicht mehr verwundert. *Gavallier* und *Toros* wurden übrigens Beide ganz anders geritten wie bei ihrem ersten Aufeinander-treffen, und diese Veränderung der Taktik erklärt auch theilweise die Umkehrung des ersten Resultates. Von den Debutanten, welche sich im Felde befanden, machte sich nur *Sarkra* einigermaßen bemerkbar. *Sreanzer*, *Tin-Tam* und *My-ann* lenkten nicht die Aufmerksamkeit auf sich.

Im Nil Desperandum-Rennen, in dem vor zwölf Monaten *Pavallan* eine überraschende Niederlage durch *Kendi* erlitt, wurde *Ganache* der zweiten öffentlichen Probe unterzogen. Er bestand dieselbe mit derartigem Erfolge, dass man ihn nun ohneweiters den besten Zweijährigen beizählen kann, ja in ihm einen ebenbürtigen Gegner von *Trival* und *Gomba* erblicken darf. Er machte auch diesmal keinen besonders günstigen Eindruck beim Aufsätze und beim Begleitetgange. Er sah noch immer unfertig aus und schwitzte sehr stark. Dies war wohl auch die Ursache einer starken Opposition gegen den *Galopin*-Sohn, als dessen gefährlichster Gegner *Nizam* bezeichnet wurde. *Ganache* aber lernte einen leichten Sieg gegen *Eheltwilt* und *Preposit*, *Nizam* jedoch war nigdens. Nun hat zwar *Eheltwilt* im Metropole-Preis eine sehr nüssige Rolle gespielt, allein die Stute scheint seit damals um Pfunde besser geworden zu sein. Ausserdem befanden sich noch *Jap* und *Mirahel*, zwar reell gute Pferde, im geschlagenen Felde, zur, die Leistung von *Ganache* stempelt ihn zu einem hochclassigen Pferde. Der rechte Bruder von *Gaga* ist sehr schwer zu arbeiten, und Trainer Price wird viel Mühe mit ihm haben. Hoffentlich aber scheitert *Ganache* nicht an den Klippen des Trainings und ahnt die grossen Thaten seines ausgezeichneten Bruders *Gaga* nach. Die Form von *Nizam* ist zu schlecht, um wahr zu sein. Der Hengst hat beim Start mehrere Längen eingebüsst und kam nie recht in's Treffen.

Eine kleine Gesellschaft gab es im Handicap über 2400 Meter, das *Peticov* gegen *Fodian*, *Vassar* und *Bobka* gewann. Der Baumst-Sohn, der im Grossen Freudenauer Handicap über 46 Kg. so schlecht gelaufen war, trug seine hohe Last von 50½ Kg. zu einem sicheren Siege. Freilich gehörten seine donnerstägigen Gegner einer mässigen Classe an, und dann cedirten ihm ja *Fodian* und *Bobka* noch je vier Pfund, so dass sich *Peticov* auf seinen Erfolg gerade nicht viel einbilden braucht. Das Maidentwennen wurde zwischen *Rörd* und *Fragonard* gelegt. Ersterer endete bloß als Dritte hinter *Pamela* und *Miss Condellish*, *Fragonard* wurde nicht placirt. Dieses Resultat dürfte übrigens bald eine Correctur erfahren, da hier mehrfache Zwischenfälle einwirkten. *Pamela* hatte nämlich einen überaus günstigen Start und entwickelte einfach ihren Gegnern, *Rörd* aber fand die langste Zeit den Weg versperrt und erhielt erst freie Fahrt, als es schon zu spät war. *Pamela* stammt von *Pancke*, der seinem Wirken viel zu früh entrissen wurde, aus der *Mesalina*, der Mutter von *Missonner* und *Brillancon*. Die Uchtrische Stute übertrug ihre Halbbrüder wohl um ein Beliebiges. Am Rennen nahmen ausser Anderem noch *Kraggy*, der von demselben Missgeschick wie *Rörd* betroffen wurde, *Briallat* und *Falstist* theil. Die beiden letztgenannten Hengste scheinen ihrer Halbgeschwister *Margit*, beziehungsweise *Tegelhoff* und *Lissa* nicht nachgerathen zu werden.

Ein starkes Feld gah im Grossen Wiener Handicap zum Pfosten. Es starteten hier nämlich zehn

Pferde, und siegte Hero gegen *Torador*, *Kritik* und *Folichonne*. Die Trankelsche Stute war bald nach der Publication der Gewichte als voraussichtlichste Siegerin bezeichnet worden. Am Tage der Entscheidung selbst aber hatte sie nur wenig Anhänger, und wurden ihr *Torador*, *Folichonne*, *Almos* etc. in den Wetten vorgestiegen. *Hero* würde wohl auch nicht gewonnen haben, hatte *Torador* nur rechten Zeit einen Durchlass gefunden. Sein Reiter wollte an der Distanz in das Rennen eingreifen, fand aber keine Lücke, musste den Hengst ausser herum nehmen und kam zu spät. Smith hatte am Donnerstag überhaupt kein Glück. Er ritt weder *Rörd* noch *Torador* mit jener Umsicht und Geschicklichkeit, die ihn sonst auszeichnen. Dass *Torador* das beste Pferd im Felde war, ist eine unlehrgare Thatsache, und sein Besitzer mag dies als schwachen Trost für die Niederlage *Torador's* ansehen. Sehr gut lief *Kritik*. Wie vorausgesehen, hat die Lebaudy'sche Stute durch das Training über Hürden nichts von ihrem Speed eingebüsst. Uebrigens war auch sie im Rennen behindert. Für *Folichonne* war der Weg zu kurz, sie konnte, nachdem sie bis zum Beginne des Goldrennens geführt hatte, dem Anstrome ihrer mit grosserer Schnelligkeit ausgestatteten Gegner nicht den nöthigen Widerstand entgegensetzen. Für *Vasco* erwies sich im Gegentheile das Rennen nicht schmerzhaft, die Maßzahl zu weit. *Almos* schmitt schlechter ab, als man erwarten konnte. Er hat für sich die gleiche Entschuldigung wie *Torador* und *Kritik*. Die übrigen Theilnehmer an diesem Rennen, dessen Ausgang kaum einen mangreifbaren Standpunkt zur Beurtheilung des Verhältnisses der einzelnen Candidaten zu einander geben kann, waren nicht Classe genug für ein solches Rennen.

Das Verkaufrennen brachte mit dem Siege von *Maupe* eine ganz gewaltige Ueberschagung. Die Schimmelstute, welche zu Hause hoch ausprobt ist, im Rennen aber bisher nie Lust zum Gehen zeigte, war endlich einmal gut aufgelegt und siegte sicher gegen *Vinetta* und *Mundans*. Der Letztgenannte startete als heisser Favorit. Sein Rennervermögen ist aber infoseren ein eingebegrenztes, als er über unendlich wenig Ausdauer verfügt. So konnte er, der über 1000 Meter schon sehr gute Leistungen gebracht und hervorragender Pferde geschlagen hat, auch diesmal wieder über 1300 Meter nicht schaffend vermagende schlagen. In der Eastern-Steepleschace behielt *Alfordi* gegen *Ichl* und *Crackshot* die Oberhand. Diese drei Pferde waren schon in der Herbst-Steepleschace aufeinandergetroffen und hatte damals *Ichl* über *Alfordi* gesiegt, während *Crackshot* zu Fall gekommen war. Dismal standen die Chancen für *Alfordi* viel günstiger, denn er war *Ichl* gegenüber noch um weitere acht Pfund im Vortheil. Den Fürstberg'schen Hengsdrierte auch sein absolutes Gewicht von 82½ Kg. allzusehr, und so musste er unterliegen. *Crackshot* war schon 600 Meter vor dem Ziele geschlagen. Der Wallach scheint die grossen Hoffnungen nicht erfüllen zu wollen, die sein Stall bei dem Ankaufe in ihn gesetzt hat.

DAS HOPPEGARTENER SEPTEMBER-MEETING.

Durch den Sieg *Trival's* über die deutschen Zweijährigen ist das Interesse unserer Sportreize für die weiteren Schicksale der Vertreter des jüngsten Jahrganges im Nachbarreize ein wesentlich grösseres geworden, als es sonst der Fall gewesen. Musste man doch gespannt sein, ob *Ucella*, die ja so ziemlich nahe an *Trival* heranreicht, ihre Badener Form zu bestatigen vermag und ob sich ein Zweijähriger findet, der sich der *Ayrshire*-Tochter, die bisher die Beste ihres Jahrganges ist, überlegen zeigt. Aus diesem Grunde gewannen das Renard-Rennen und das Stuten-Biennial auch zu uns erhöhte Wichtigkeit. Dem Renard-Rennen blieb *Ucella* fern, da ihr Stall in *Ulena* einen anderen Vertreter zur Verfügung hatte, mit dem er das Rennen zu gewinnen hoffte. *Ulena* hat auch dem Vertrauen seines Stalles entsprechen und das Renard-Rennen, wenn auch nicht leicht, so doch sicher gegen *Monte Carlo* gewonnen. *Ulena* ist wie seine Stallgefährtin *Ucella* eigentlich englischer Abstammung und mit seiner Mutter *Mogue* vom Norddeutschen Zuchtverein importirt worden. Der Fürstberg'sohn hatte vorher schon fünf Rennen gewonnen und nur eine einzige Niederlage erlitten. Im Hamburger Criterion endete er als Dritter hinter *Monte Carlo* und *Semarchin*, diese Niederlage aber hat er durch seine letzten Sieg, den bedeutendsten während seiner bisherigen Laufbahn, vollauf wettgemacht. *Ulena* schlug *Monte Carlo* sicher mit einer halben Länge, erhielt jedoch von dem Oppen-

heim'schen Hengste drei Pfund; die beiden Pferde sind also so ziemlich auf gleiche Stufe zu stellen. Der Besitzer von *Monte Carlo* war von der Leistung des Hengstes so befriedigt, dass er sofort den Entschluss fasste, den *Charley's* Sohn zur Theilnahme am Austria-Preis nach Wien zu schicken. Macht Freiherr v. Oppenheim seinen Entschluss zur That, dann gewinnt der diesjährige Austria-Preis an erhöhter Bedeutung, denn er wird uns dann neuerliche Anhaltspunkte über das Verhältniss der deutschen Zweijährigen zu den unseren liefern. *Monte Carlo* ist zwar schon einmal mit *Trival* zusammengetroffen, im Badener Zukunftsrennen, wo der Deutsche unplatirt endete. Für dieses Versagen *Monte Carlo's* wird als Entschuldigung angeführt, dass er im Rennen ein kleines Accident erlitt und dann nicht ausgerufen wurde. Jetzt ist *Monte Carlo* wieder ganz in Ordnung und zweifellos auf der Höhe seines Könnens. Ob er aber auch im Vollbesitze aller seiner Fähigkeiten an *Trival* heranreicht, mit dem er im Austria-Preis zusammengetroffen wurde, dafür liefert das Renard-Rennen keinen Anhaltspunkt. Das Laufen von *Seadler*, der als guter Dritter endete, ist keine besondere Empfehlung. *Dean Seadler* wird bei *Gayth* noch weiter angetrieben, und *Thomson*, und diese vermochte kaum so nahe bei *Trival* und *Gomba* zu enden wie *Seadler* bei *Ulena* und *Monte Carlo*. Auf alle Fälle kann man es als Optimismus bezeichnen, wenn deutsche Blätter *Ulena* über *Ucella* stellen wollen, ohne irgend einen Anhaltspunkt dafür zu haben. Denn *Ucella* vermochte im Stuten-Biennial einen leichten Sieg über *Semarchin* davonzutragen, hat also neuerlich ihre Superiorität über ihre gleich alten Heimgenossen behauptet. Bis jetzt ist also unzweifelhaft *Ucella* die Beste ihres Jahrganges, eines Jahrganges, der mindestens das Prädicat »gute Vertheidiger« dem abgehen davon, dass die Zweijährigen in Deutschland vollkommen der Form entsprechend laufen, was bei schlechten Pferden bei der Fall ist, haben ja schon die Badener Rennen Argumente geliefert, die auf eine gute Qualität des deutschen 1896er Jahrganges schliessen lassen. In den letzten Tagen hat nun auch noch *Fragonard's* durch ihren leichten Sieg in der Freudenauer Zweijährigen Handicap, das sie über *Charley's* Tochter heimlich, auch bei uns unter die guten Vertreter der zweiten Classe zählt. Ihr Sieg über *Aquator*, *Friane* und *Italia*, denen sie sammtlich Gewicht cedirte, war eine sehr gute Leistung, nach der man noch manchen Sieg der Vertreter des Fürsten Fürstberg in der Freudenauer erwarten darf.

Wie gewöhnlich es ist, aus einer einzigen Leistung eines Pferdes weitgehende Schlussfolgerungen zu ziehen, dafür kann *Armbruster* als Beispiel dienen. Als der *May'sche* Hengst in Badener Jubiläums-Preis *Cherbourg* schlug, da wollte die deutsche Fachpresse für den armen Franzosen absolut keine Entschuldigung gelten lassen, er musste a tout prix noch das Pferd sein, das in Derby und Grand Prix Zweiter gewesen. Dann war selbstverständlich *Armbruster* besser als die französischen Dreijährigen, und da diese notorisch besser waren als die englischen Altersgenossen, ist *Armbruster* auch besser als die englischen. Nun ist dieser grosse *Armbruster* im Staatspreise I. Classe von *Migrans* im Hagelallopp geschlagen worden! Was ist aus *Handicap*, das sie über *Cherbourg* zweiter gemacht, das beste Pferd der Welt oder hat man sich bei *Armbruster* verrechnet? Da nicht einmal die kühlsten Optimisten im deutschen Sportlager das Erstere zu behaupten wagen, muss man annehmen, dass das Zweite richtig ist. *Armbruster* ist ein ganz gutes Pferd, vielleicht in seiner Heimat das beste seines Jahrganges, mehr aber auch nicht, denn seinen Sieg im Badener Jubiläums-Preis verdankte er nur dem Umstande, dass er in *Cherbourg* auf ein mudes, in der Form zurückgegangenes Pferd traf.

Was die übrigen Ereignisse des Hoppegartener Herbst-Meetings anbelangt, so ist für uns nur noch der Doppellopp der Esterházy'schen Farben von grösserem Interesse. Am Montag gewann *Theodora* das September-Verkaufsrennen gegen ein grosses Feld, das allerdings einer mehr als mässigen Classe angehörte. *Theodora* I. siegte allerdings mit grosser Ueberlegenheit, so dass Freih. v. Falkenhain keinen Moment zögerte, für die *Theodore*-Tochter 6200 Mark, also mehr als das Doppelte des angesetztten Preises zu bezahlen. Der zweite Sieg der Esterházy'schen Farben war allerdings nur ein halber, denn *Jahrgang* musste dem Staatspreis III. Classe mit *Mollu* theilen. *Mollu* war im Waldchens-Rennen in Frankfurt a. M. Zweiter hinter *Palmanov* und vor *Migrans* gewesen, die Leistung von *Interrogium*, die den *May'schen* Hengst zu einem todten Rennen zwang, ist also eine sehr beachtenswerthe, umso mehr, als hinter ihr zwei gute Altersgenossen, wie *Larus* und *Isolan*, endeten.

Hengst concurrenct nach *Morgengabe*, *Robert*, *Terzetta* und *All Right*. *Morgengabe* schoss bei gegebenem Zeichen in Front vor *Friedrichrich* und *All Right*, während *Herold I.* den dritten Platz behauptete. Schon vor der Gewinnscheibe *Herold I.* in Schwelgerei, und *Friedrichrich* zog sich in Graden in *Morgengabe* vorbei. Zwei versuchte *Terzetta* zum Schluss mit dem Fünfjährigen aufzuschließen, doch hatte sie leicht mit einer Länge zu erliegen. Ebenfalls *Morgengabe* fuhr das zweite Geld geschlagen Dritte vor *Robert*. H. S.

Zweiter Tag, Dienstag den 17. September.

Nicht ganz auf gleicher Höhe wie gestern stand heute der Besuch der Rennbahn, während hinsichtlich des Sports der zweite Tag behaue seinem Vorgänger wie ein Ei dem anderen gleich. Hier die beiden Ueberlebenden des Jahresges des Fürsten Hohenzollern in den Zweijährigen Rennen und Siege der Favorit auf der ganzen Linie. Der Herzog von Ujest darf nach den bisherigen Leistungen mit den größten Hoffungen den kommenden grossen Ereignissen des nächsten Rennjahres entgegenzehen, denn schwerlich wird noch irgend etwas Besseres in anderen deutschen Rennställen sich vorfinden, als es momentan die erstenlichen Zweijährigen sind.

Die beiden Ueberlebenden der Hengste sollte wieder einen Beweis ihrer hohen Qualität erbringen. In diesem Item debattirte des bisher Duke *Ulan*, ein Halbbruder von *Zemle*, dem sich in *Aristides* und *Leibgärtner* schon zu dem zweiten Rennen anschickten, ausserdem noch zwei Gegner mehr in den Weg stellen. In den Wetten fand *Aristides* die meiste Begehrung vor *Ulan* und *Yuba*, dem Halbbruder *Hamnabst*. Ausserordentlich war im Rennen dann *Aristides* geschlagen, denn schon am See musste der Abend-Sohn dem Ändlingen von *Yuba* weichen. Doch auch dieser sollte keine Siegesruhe flücken, denn in der Distanz kam *Ulan* voran und gewann das Rennen mit einem halben Läng vor dem zweiten Platz. In die dreifache Distanz wurde zurück angete *Leibgärtner II.* als Dritter vor *Lucky Lad*, *Kadett*, *Aristides*, *Blitzlicht*, *Sonst Sebastian*, *Lutz*, *Vain*, *Tasmin*, *Herold* und *Leibgärtner I.* Eine neuer zweite Preis gestaltete sich das Dreijährigen-Stuten-Biennal, denn der famosen *Waschbraut* trat nur *Hohel* gegenüber. Da die Graditörin noch *Vorfahrt* als Helferin mit auf den Weg bekommen hatte, so regelte Letztere die Pace für sie auf dem besten Weg vor *Waschbraut* selbst in Front ging und leicht mit einer Länge gegen *Hohel* gewann.

Nach spielen war der Sieg der famosen *Ucella* im Zweijährigen-Stuten-Biennal. Der eben Gelegene von *Arival* aus dem Zukunftsrennen wollten heute *Semarchen*, *Panama*, *Mission*, *Gaysia* und *Lenora* die Siegesbahn verfolgen. In der ersten Phase des Rennens gewann *Ucella* behaupten den ersten Platz, während *Semarchen* schlecht abgekommen und palapirte hinter *Semarchen* und *Panama*. Je weiter jedoch die Reise ging, desto mehr rückte die Favoritin auf, und am Schlussplatz lag sie bei *Ucella* mit *Semarchen* auf gleichem Stand, nach hartem Warte seiner Stute nur den Kopf frei zu geben. Im Ucella mit anderthalb Längen vor *Semarchen* als leichte Siegerin durch das Ziel zu bringen. Zwei Längen weiter geschlagen rettete *Panama* das dritte Geld vor *Lenora*.

Zu einem ausserst aufregenden Finish kam es im Staatspreis III. Klasse, des *Interrennum*, *Icarus*, *Motto* und *Inland* bestritten. Der Sieger *Motto* versuchte es nämlich, durch ein vom Fleck weg vorgelegtes scharfes Tempo seine Gegner zu den Seiten zu drängen, fast wurde dies dem May'schen Hengst auch gelüchelt, denn nur alle die Favoritin *Interrennum* war im Einlaufe im Stande, mit *Motto* anzuschliessen. Die ganze Gerade darauf kämpfte die beiden Hengste um den Sieg und es wurde weder der Hengst noch die Stute einen Vortheil, und so dicht passierten sie zusammen das Ziel, dass der Richter auf dieses Rennen erkannte. *Icarus*, dem die Distanz etwas zu weit war, anderthalb Längen zurück Dritter vor *Inland*.

Im Omnium, unseren Cesarowitch, kam ein Feld von acht Pferden heran, denn *Goldlöcher*, *Königsbrunnen*, *Quana*, *Waldreit*, *Leibgärtner*, *Lute* und *Gastelle* wurden für das wertvolle Rennen gestellt. In erster Linie gewinnte wieder *Goldlöcher* von *Königsbrunnen*, *France* und *Quana*, Graf Henckel's Stute war trotz ihrer Positität von $\frac{1}{2}$ K₂ noch so günstig im Gewinne, dass sie das vierte höchste Versteuern vollstendete und erzielte fertige. *Königsbrunnen* ertrugte völlig, obwohl man es heute bei ihr mit Worten und Speed versuchte. Als das Zeichen erliegt war, setzte sich *Lute*, *Gastelle* und *Goldlöcher* gemeinschaftlich als die Tete, gefolgt von

France und *Leibgärtner*, während *Quana* den Bestchluss machte. Ohne wesentliche Änderung lag das Feld in die kleine Bahn ein, an deren langer Seite *Lute* ganz hatte. Noch bevor die Biegung erreicht war, ging *Goldlöcher* an *Gastelle* vorüber und schwankte als Erste in die Gewinnlinie ein. Hier versuchte zwar *France* und *Waldreit* der nach Hause ziehenden Favoritin den Sieg zu entreissen, doch behielt *Goldlöcher* leicht mit einer Länge gegen *France* die Oberhand. Eine halbe Länge dahinter lag *Waldreit* zum Riesengewicht auf einen guten dritten Platz einen Hals von *Gastelle*.

Die Verkaufsconcurrenz, das Ostara-Rennen, war mit dem Satteln von *Friedrichrich* entschieden, dem nur *Jetz* und *Wendelst II.* entgegenstanden. Schwere zu verstehen ist, dass Herr Nannmann diesen vorzüglichen *Kuhstohn* hier startete, denn das war klar, dass ein heisses Bieten um den Hengst entstehen würde. Der Hammer des Auctioneiers fiel noch erst bei 1010 Mk., um welchen Preis Freiherr v. Schrader *Friedrichrich* erstand.

Zum Schluss brachte das Berühmtes-Rennen nur ein Achtefter in den Ablaufsposten. Da die Distanz des Rennens nur 1400 Meter war, so erobert der Westmark *Sal Chalk* auf dem Schild von *Hindenburg*, *Wanda*, *Sport*, *Slava*, *Morgengabe*, *Niffer* und *Ideal*. Die ausserordentlich scharfe Pace, die *Morgengabe* vorlegte, wurde für *Sal Chalk* jedoch zur Klippe, denn der Hengst brach auf der Geraden vorwärts und der Weg zum Sieger war daher für *Sport* frei, der denn Gefallen mit anderthalb Längen vor *Sal Chalk* das Ziel als Ritter passierte. Eine halbe Länge weiter geschlagen rettete *Wanda* das dritte Geld vor *Slava* und *Ideal*. H. S.

TRABEN.

TERMINE.

ÖSTERREICH-UNGARN.

Triest (Herbst-Meeting)
Wien (Herbst-Meeting) 26. 27. September, 28. 29. 30. September

DEUTSCHLAND
Berlin-Westend (Ostober-Meeting) 24. 28. October

ITALIEN.
Mailand 28. September

FRANKREICH.
Neailly-Veravallois 1. October, 2. 16. 23. 30. November

NOTIZEN.

AM DONNERSTAG beginnt das Wiener Herbst-Meeting.
GOLLOP und CHOICE sind von dieser Expedition nach Berlin wieder wohlbehalten in der Kriau angekommen.

BRNZETTA, die ausgeschiedene dreijährige Stute, wurde, nachdem sie eine Meile in 2:02 gefahrt war, von ihrem Besitzer Mr. Ayres für 1600 Dollars an Mr. P. Dnyes verkauft.

ROSSI wird sich mit *Valkyr*, *Barraco*, *Gruffo*, *Corsicano* und *Carpis* an dem Wiener Herbst-Meeting beteiligen. Sigo. Verena mit *Mario II.* und noch einem anderen Pferde seines Stalles.

MONS. MAX LEBAUDY, ein grosser französischer Rennstallbesitzer und Bruder des internationalen Sportsman Robert Leduc, hat die Absicht, sich dem Trabrennsport in ausgedehntem Masse zuzuwenden.

AZOTE machte kürzlich den Versuch, seinen Record von 2:03 $\frac{1}{2}$ zu schlagen. Der Versuch schlug nicht, denn *Arzo* kam in nur auf 2:04 $\frac{1}{2}$ und wurde von dem viertelmeilen rasen 0:30 $\frac{1}{2}$, 0:33 $\frac{1}{2}$, 0:31 und 0:32.

IN PEST gelangt am 2. October das gesammte Material des Gestutes Marinhof zur Auction. Das Lot umfasst 14 Mastenpferde, die sämtlich gedeckt sind von *Tasquin* oder *Calisto*, sowie mehrere vierjährige *Ajandale*-Fohlen.

ATTILA, ein vierjähriger Schimmelhengst, ist in den Besitz des Herrn C. Schmidt, des Eigentümers von *Glücklicher*, übergegangen. In der nächsten Woche getroffen, um hier am Herbst-Meeting theilzunehmen. Dagegen wurde die geplante Expedition der Pferde des Mr. Lidie wieder aufgegeben.

ROBERT der König der Passagier, hat sich für seine Niederlage durch *Joe Pitchen* glanzend revancheirt, indem er in Fleetwood Park das 5000 Dollars-Rennen, frei für Alle gegen *John R. Gentry*, *Directly*, *Maxim*, *Joe Pitchen* und *Rabinov* fortzusetzen versprach. Er ging in drei Stechen nach einander als erster durch's Ziel, und zwar in folgenden Zeiten: 2:06 $\frac{1}{2}$, 2:04 $\frac{1}{2}$ und 2:01 $\frac{1}{2}$.

EINE MASSENDESTRAFUNG wurde vom Rauscomité der Vereinigten Berliner Trabrenn-Gesellschaften vorgenommen. Dem Fahrer Heilmann wurde, wie wir bereits gemeldet, für das Jahr 1895 von der Westender Bahn ausgeschlossen, der Fahrer Grunow, Mills jun., Dreyer und Treibler ebenfalls einer Verwarnung mit dem Bedeuten, dass sie beim nächsten Verstoß gegen die Rennregate gleichfalls ausgeschlossen wurden. Es müssen auch Dinge gewesen sein, die vorgekommen sind, wenn auch die Rennregate gegen Fahrer bestrafen zu können sind: Viel weniger allerdings liegt die Schuld an unseren Rennstallbesitzern, die gewiss das ehrliche Bestreben haben, auf festen und sicheren Boden zu gelangen, als vielmehr an den Fahrer, die sich durch ihre Thatsachen oder für sich allein durch unerlaubte Abreden oder unehrliche Manipulationen angeblichliche Gewinn zu machen versuchen. Auf diese müssen in erster Linie die eigenen Herren einwirken, sonst wirft der Vergehen des Fahrers einen Schatten auf den Herrn. Die allen intelligenten Fahrer werden wohl eine Lehre ziehen aus den letzten Vorgängen. Die Controlle der Uhr ist eine genaue, und Ausreden mit Inediposition des Pferdes, schieligen Galoppieren u. s. w. werden der Fahrer nicht fruchten. Ob ein Pferd besser mit oder ohne Eisen, mit oder ohne Hoppchen geht und was dergleichen Finissen noch mehr sind, das zu erproben, ist in der Arbeit Zeit genug. Im Rennen soll kein Theater gespielt werden, sondern die Leistungsfähigkeit der Concurrenz erprobt werden.

NOTIZEN.

FÜR DAS HENCKEL-MEMORIAL hat am achtsten Sonntag die letzte Regelle-Erklärung zu erfolgen.

DREI JOCKEYS feierten am vergangenem Donnerstag in Wien schöne Erfolge, da jeder je zwei Rennen zu gewinnen vermochte. May sagte in den beiden Hindernisconcurrenzen mit *Gasteller* und *Affoldi*, Adams brachte das 2400 Meter-Rennen mit *Excelsior*, und das Große Wiener Handicap mit *Hero* heim, während S. Bolford mit *Panama* das Maidenrennen und mit *Mauspel* das Verkaufrennen gewann.

Zur Photographie für Amateure.
Aberkannt vorzügliche photographische Salze- und Abwicklungsapparate, sowie andererseits Brennstoff-Apparate, wie alle photographischen Bedarfsartikel bei A. Bell, k. u. k. Hoflieferant, Wien, Taubengasse 9. Unterrichts-Gang Auf Wunsch gegen Honorar gratis.

Sammtliche Pferde-Sportartikel
KREHANN & WYDRA
Wien, I. Herrngasse 4.
Einziges Geschäft dieser Art.
Spezialität: Hubner, Patent-Krasnan & Wydra.
Vergleichsweise Schutz gegen Nachahrer der Pferde, kein Preis.
Ausführung: Kaiserliche Katalog gratis und franco.

!! Renn-Saison 1896!!
!Baden-Kottingbrunn!
Bequem möblirte Schlafkammer und Sala, beste, reine Betten, complete Waasche und Service etc.
Baden, Brainerstrasse Nr. 15,

Uebersiedlungen
mittelt tapezierter Patent-Möbelwagen von und nach allen Richtungen besorgen coulontant
Hausner & Co.
nur I. Bezirk, Giselastrasse Nr. 3, Ecke Karntnerstrasse.
SPECIALTÄT:
Doppelwagen bis 8 $\frac{1}{2}$ Meter Largo.

Der Verkauf englischer Vollblutpferde

aus dem Gestüte des verstorbenen Grafen Ludwig Krasinski in Krasne, und zwar der Jahrlinge, der Nachkommen des *Ruler*, *Braconier*, *Pumpenickel* und *Highland* und der ausserst-atmigen Stuten findet **Dienstag den 15. October 1895 im Warschauer Tattersall**, Okolin-Str. 9, statt. Verzeichnisse der zu verkaufenden Pferde übersendet auf Wunsch die Hauptverwaltung der M. und L. Graflich Krasinski'schen Guter, Warschau, Krakauer Vorstadt Nr. 7, oder der Warschauer Tattersall.

Der Director der Gestüte Krasne und Osmolice
Conrad v. Wodzinski.

Huf- und Klauenbeschlag für Sommer und Winter!
Rationell, correct, dauerhaft und billig.
Normal-Klauenecsen für Zugochsen Patent-Pferdehufeisen.
Pantoffel, aufgestülpte und Schraubstollen-Hufeisen für Reit- und Wagenpferde, welche vom k. k. Thierarznei-Institute in Wien mit Verzicht verwendet werden, ferner Hufeisen für Hölz-, Kork- und Gummi-Einlagen. Huf- und Klauenclügel, Schraubstollen, Hufbeschlagwerkzeuge und -Instrumente.
Presaccourts, Zeichnungen, Muster gratis und franco.
M. Hann's Söhne, k. u. k. Hoflieferanten, Wien, I. Strauchgasse 2. (Ecke Brandenb. mit 133.)

Gegründet 1822
Fernelndt
Naturerdecreme und Glanzpasta
Wien, I. Schulerstrasse Nr. 24.
Fernelndt Schuhwiese
K. k. privileg. Fabrik
Wien, I. Schulerstrasse Nr. 24.
Generalarzt für vordererhöchliche, zum heiligen Blut, Wien, I. Operngasse 18.

Liniment Genuau.
Zielfolgt dem Genuau sehr.
Hauptanfangen versuchend Argpendweit
Wien, I. Schulerstrasse Nr. 24.
Generalarzt für vordererhöchliche, zum heiligen Blut, Wien, I. Operngasse 18.

RUDERN.

TERMINE.

RESULTATE.

Ostende 1895.

Donnerstag den 12. September.

MEISTERSCHAFT VON BELGIEN. Eisenrennen **Therapsis** Sr. Majestät Leopold II., des Königs der Belgier, und goldene Medaille. Dem Zweiten ein silbernes Ehrenzeichen. 2000 M. Gerade Bahn. **F. Miller**, Royal Sport aquatic, Brüssel. (8:10) 1. **E. Lescauwat**, Sport aquatic, Brügge. (8:12) 2. **P. Purnelle**, Union nautique, Lüttich. (8:15) 3. **J. de Hesse**, Cercle des Régates, Brüssel. (8:15) 4. **A. de Laet**, Société royale nautique anversoise, Antwerpen. (8:15) 5. **H. de Keyser**, Club nautique, Oostende. (8:15) 6.

Sonntag den 15. September.

MEISTERSCHAFT VON EUROPA. Eisenrennen. Wunderspreis der Internationalen Rudervereinigung, gerichtet vom Belgischen Ruderverbande, mit einer goldenen Medaille oder Sieger, eine vergoldete bronzene Medaille seinem Verein. **F. Miller**, Meister von Belgien, Royal Sport aquatic, Brüssel. (8:10) 1. **V. Leone**, Meister von Italien, Rowing Club, Genua. (8:15) 2. **Demaré**, Meister von Frankreich, Fédération parisienne et Société nautique de la Marine, Paris. (8:15) 3. **G. Langhans**, Meister der böhmischen Kronländer. (8:15) 4. **Slavias**, Prag. (8:15) 5.

FRITZ MILLER — MEISTERSCHAFER VON EUROPA.

Bei den am Sonntag in Ostende abgehaltenen Meisterschaftsrudern von Belgien und Europa im Eisner, ist Fritz Miller aus Ulm leichter Sieger geblieben über drei Mitbewerber aus Frankreich, Italien und Oesterreich.

Miller, welcher an deutschen Regatten nicht mehr theilzunehmen darf, weil er im Vorjahre in Gent einen kleinen Geldpreis angenommen, startete unter der Flagge des Royal Sport nautique, Brüssel. Die Theilnahme an der Weltmeisterschaft wurde in der Weise erledigt, dass von jedem Lande nur ein Bewerber an dem betreffenden Rennen theilnehmen dürfte, und nachdem am 12. September Miller im Meisterschaftsrudern von Belgien nach schönem Kampfe sicherer Sieger gegen Lescauwat, Purnelle, de Hesse, de Laet und de Keyser geblieben war, wurde er vom Belgischen Ruderverband bestimmt, dessen Farben im Meisterschaftsrudern von Europa zu verteidigen. Frankreich entsandte Demaré in Verbindung von Gresset, Italien seinen Meisterschüler Leone und Oesterreich hatte zwei Vertreter entsandt, Claich-Triest und Langhans-Franz Letzterer, beziehungsweise s'in Club beanspruchte, das Bohmen als besonderes Land anerkannt werde, doch wies der Ausschuss dies scharf zurück und bemerkte, dass er nur einen Vertreter von Oesterreich, nicht aber auch einen solchen von Bohmen zulassen werde. Hierauf einigten sich die Vertreter Oesterreichs darüber, dass Langhans starten sollte. Das Wetter war prachtvoll, der Canal, auf welchem die Wettfahrt stattfand, spiegeltalt. Miller nahm gleich die Führung und siegte leicht in 8 Minuten 10 Sekunden auf der 2000 Meter langen Strecke. Zweiter war Leone, Demaré gab auf halber Bahn auf, und Langhans kam in 8 Minuten 50 Sekunden als Letzter durch das Ziel. Sein Rudern war lahm und matt, kein Einsatz, keine reiche Sitzarbeit und kein Schwung, kurz es war ein Verlegenem aller Grundelemente des Ruderns, und die lange Reise von Prag nach Ostende brachte dem Rudersport in Oesterreich einen recht wertvollen Fingerzeig. Im Auslande suchen alle Rudern nur die beste Concurrenz auf, man fragt nicht nach dem politischen und religiösen Bekenntnisse, das man anderswo benützt, um amgehlich die Sache des Ruderns vorwärts zu bringen, sich aber in Wirklichkeit nur zersplittert in unfruchtbaren Controversen. Ein Aulau zur Besserung wurde mit Gründung des Oesterreichischen Ruderverbandes gemacht, dessen Theiligkeit aber gleich gelahmt wurde durch politische Machinationen, durch Sonderverbände und Verbände, welche im Auslande nur den Sport herausfordern und es dazu gebracht haben, dass man das österreichischen Rudersport kaum mehr ernst nimmt. Nur im gemeinsamen, sachlichen Wettbewerhe kann uns die Zukunft Besserung bringen, und in der harten Schule strenger Vorbereit liegt der zukünftige Erfolg. Das ist die Schule, aus der Fritz Miller hervorgegangen, der, sei es im Inlande, sei es im Auslande, stets mit hellem, ungetrübtem Blicke von seinen Gegnern zu

lernen suchte und der sich uns in Oesterreich ein lieber, guter Bekannter ist, da er im Jahre 1893 die Meisterschaft von Oesterreich in schönem Kampfe errungen.

NOTIZEN.

DER WIENER R.-CL. »DONAU« hat heute um 3 Uhr Nachmittag in Regattawasser seine interne Regatta ab, bei der neben fünf anderen Concurrenzen auch die Clubmeisterschaft zur Entscheidung kam.

DER AUSSCHUSS des Deutschen Ruderverbandes hält seine Herbstversammlung in Berlin ab, und es ist der 29. September als Termin dorthin in Aussicht genommen. Berathungen gegen Richtersprüche und Entscheidungen von Wettfahrtschüssen bilden hauptsächlich den Gegenstand der Tagesordnung.

AUS FRANKFURT A. M. schreibt man uns »Trotz der vorgeschrittenen Jahreszeit ist die Thätigkeit der Ruderer noch eine recht lebhafte. Sehr stark entwickelt hat sich das Schüllerrudern, welches meist Nachmittags zwischen 4 und 6 Uhr stattfindet. Die »Germania« mit ihren achtjährigen Juniors in den frühen Morgenstunden, da die Donkeltel Abends schon frühe abreicht. Hauptsächlich wird im Gig-Vierer und manchmal auch im Gig-Achter gerudert, und die jungen Leute haben sich recht gut zu die Technik des Ruderns hinarbeitend. Im Eisner sieht man Wild, Meisner und eine Anzahl junger Ruderer, doch scheint im nächsten Jahre kein Sculler auf den Regatten herangebracht zu werden Müller, welcher am ehesten dazu herufen wäre, muss seiner militärischen Dienstpflicht bei der Garde in Standa genügen, und Schweiker scheint sich auch im nächsten Jahr hauptsächlich im mehrdringigen Boot versuchen zu wollen. Einen sehr vielversprechenden Sculler hat »Sachsenhausen« in der Person von G. Wilhelm, der nach Grestal, Korpelack und rudersportlich Bildungsgang sich für den Wettkampf im Eisner besonders gut eignen dürfte und sich bereits am Sonntag das Clubrennen glatt gewonnen hat.

Jacques Wallis & Co.
MÖBEL-FABRISSEMENT
Stadt, Silesierstr. 3, Ecke der Kärntnerstrasse.
Wien's größte Lager in fertigen Holz- und Tapetenarbeiten aus der allerbilligsten Preisen. Complete Hotel-Einrichtungen. Zahlungen nach Ueberlieferungen. Neue Prachtbilder auf Vorlagen.

Saxlehner's Bitterwasser

Nach Gutachten ärztlicher Autoritäten ist **Saxlehner's Hunyadi Janos Quelle** das beste Bitterwasser, weil unerreicht in seiner raschen, sicheren, milden, gleichmässigen Wirkung.

Philipp Haas & Söhne
K. u. k. Hof-Lieferanten.
Wien, Stock - im - Eisenplatz 6.
Filialen:
VI. Mariahilferstrasse 76.
IV. Wiedener Hauptstrasse 13.
Fabriks-Preise.

K. u. k. Hof-Juweliere
G. Granichstädten & A. Witte
beehren sich einem P. T. Publikum die ergebene Anzeige zu machen, dass sich seit dem 1. October 2. bestehende Geschäft seit 1. November v. J.
I. Bez., Tuchlauben Nr. 7

SEGELN.

DER KAMPF UM DEN AMERICA-CUP.

Wohl auch nie hat ein sensationeller, mit enormen Mitteln in Scene gesetzter sportlicher Wettkampf, der zwei Welttheile in Aufregung erhielt, einen so unbefriedigenden Ausgang genommen wie der sechsjährige Kampf um den America-Cup. Der Anfang liess sich brillant an. Ganz Amerika brachte dem grossen Kampfe ein so lebhaftes Interesse entgegen, dass sich aus allen Theilen der Vereinigten Staaten ein förmliches Flottenmeer nach New-York ergoss. Als dann der Tag des ersten Kampfes, der 7. September, gekommen war, da waren die Ufer der Bai von New-York dicht besetzt mit Tausenden von Zuschauern, und in der Bai selbst tummelten sich die verschiedenartigsten Fahrzeuge. Nicht weniger als 60 Dampfjachten, 50 grosse Personendampfer, 160 Schlepper und 200 Segeljachten waren auf der verhältnissmässig nicht allzu grossen Wasserfläche versammelt, so dass man von Anfang an schon besorgt war, ob die beiden Gegner bei ihrem Wettkampfe auch freie Bahn finden würden. Aus diesem Grande hatte sich auch der New-Yorker Yacht-Club mit der Hafenspolizei in's Einvernehmen gesetzt und einen Sicherheitsdienst organisiert, um die Rennstrecke freizubehalten. Aber alle Bemühungen waren vergebens. Der Andrang der Personendampfer und anderer Boote war ein so grosses und ruckstüchliches, dass die Rennstrecke wirklich freizubehalten und damit die Verbindung für einen freien Wettkampf zu schaffen. Dabei war das Wetter dem Kampfe nicht einmal günstig. Mehrmals regnete es, auch nicht stark, und hiedurch veränderte sich der Wind häufig und die Ufer wurden nicht weniger als drei Mal abwechselnd.

Was nun den Wettkampf selbst anbelangt, so musste »Valkyrie« dem »Defender« eine Vergütung von 29' Sekunden gewähren, die nach den alljährlich vorgenommenen Versammlungen worden war. Diese Versammlungen hatten folgendes Resultat ergeben:

»Valkyrie«	»Defender«
Langs in WL	27 08 M. 26 96 M.
Langs vom Hintere des Grossbaums bis zum vorderen Punkte der Vernehmung ..	56 29' .. 55 41'
Langs von der Vorderseite des Mastes bis zum vorderen Punkt der Vernehmung ..	24 06 .. 22 42'
Grösste Langs des Spinnakelbaumes ..	24 05 .. 23 30'
Griffel ..	18 13 .. 18 34'
Stange ..	17 05 .. 17 05'
Stange 1/2 u. 3/4 ..	13 85 .. 14 00'
Höhe von Oberseite-Grossbaum bis Toppsel-Fallblock ..	39 24 .. 39 24'
Quadratwurzel aus der Segellänge ..	34 79 .. 34 92'

Aus dem für die Messformel des New-Yorker Yacht-Club's angegebenen Material ergab sich dem »Valkyrie« ein Segellänge oder ein Kennswert von 101 49 Fuss für »Valkyrie« und von 100 36 Fuss für »Defender«. Während 1893 die damalige »Valkyrie« von »Vigilant« um 48 Sec. und »Defender« um 48 Sec. umhüllten, so im letzten Rennen 1 Min. 33 Sec. Vergütung erhielt, hat die neue »Valkyrie« dem »Defender« aus dem kleineren eine Vergütung von 29 Sec. zu geben.

Am Morgen des ersten Tages regnete es bei so schwachen Winde, dass man es für unmöglich hielt, den Kampf in der vorgeschriebenen Zeit austragen zu können. Als um 10 Uhr Vormittags die beiden Concurrenzen zum Sandy-Hook-Leuchtturm geschleppt waren, konnten die beiden Boote sich geschwindigkeit constanten, der Regen hatte aufgehört, daher herrschte leichter Nebel. Als um 11 Uhr des Rennens begannen sollte, signalisirte der Wettfahrtschuss, dass wegen des schwachen Windes der Start verzögert werden würde. In der That blies die Yachtkraft nun zu einem näher an der Küste gelegenen Markboot, eine Seezelle von Seabright, geschleppt. Von dort aus war ein 15 Seemellen in O. u. S. liegendes Markboot auszureisen und wieder zum Start zurückzukehren. Als der Strichswind um 12 Uhr 30 Min fiel, war der Wind allseitig und hatte nur 2-3 Meter Geschwindigkeit. Beide Yachten fuhren volle Ueters geschwindigkeit mit Schraube-Toppack und mit Flügeln und waren die ersten eines grossen »Valkyrie«. Beide lagen dicht beisammen, und 4 Sec. vor »Defender« schoss »Valkyrie« über die Linie. Die Zeiten waren:

»Valkyrie«	12:30 46
»Defender«	12:30 20

Beide traten über Backbord nach Long Island hin die Race an. »Valkyrie« schickte mit schwachen Brise leicht ihren Vorsprung, »Defender« schien höher am Wiede zu liegen. Nach 15 Minuten Fahrt waren beide etwa sechs Längen auseinander, 20 Minuten vor 1 Uhr gingen beide auf Seebord über. Das südliche laufende Ueters hatte jetzt 4-5 Meter Geschwindigkeit. »Defender's« Bug hob sich hoch über die Wellen. »Valkyrie« peitschte das Wasser, das es 12 Meter hoch zu beiden Seiten aufspritzte. Die See war jetzt länger. »Defender« ging in 10 Minuten vor 1 Uhr Lee vorbei und machte einen leichten Schlag an der Küste von New Jersey Schlag für Schlag kreuzten die beiden Kutten auf, ein aufeinander Zuvorkommen ereignete sich erst kurz vor 2 Uhr. »Valkyrie's« Mannschaft umhüllte die Versegelochten, Cranfield legte das Ruder und suchte mit guter Fahrt vor »Defender's« Bug vorbei zu laufen, um selbes Ueters zu gewinnen. Hank Haas behielt unter dem Jubel der amerikanischen Mannschaft orang die Versegelochten Course bei und »Valkyrie« musste aufpassen, um nicht von »Defender« gerammt zu werden. Mit jedem Schlag gewann jetzt »Defender« vor Vorsprung bei etwas aufstreichender Brise und krasser See, die an den Leuchtag angriffen und das Deck des Tages überhüllte. Um 3 1/2 Uhr hielten beide Yachten über Backbord auf die Luvsseite der Wendenmarke sa. 22 Minuten nach 3 Uhr nahm »Defender«, der jetzt wohl mit 1 Sm. im Vorwärt war, sein nach innen weiter nach innen seinen Flieger weg und heizte seine Ballenwiese aufgetucht.

RADFAHREN.

TERMINE.

RESULTATE.

Bien 1895.

Sonntag den 16. September.

NIEDERRAD-CLASSENFAHREN 800 M	
Erster Lauf	
M. Lurion, W. R. U. »Vorwärts«	(3:15) 1
O. Bayschal, W. R. Cl.»	(3:15) 2
J. Rucker, München.	3

Zweiter Lauf	
H. Schillberger, Münchener V.Cl.»	(8:11) 1
J. Dietrich, W. R. Cl.»	(8:11) 2
J. Porjes, W. R. Cl.»	3

Dritter Lauf	
E. Reisinger, W. R. C. 1889	(3:21) 1
O. Wolkurka, W. R. »Die Wanders«	(3:21) 2
A. Ortner, W. R. Cl.»	3

Vierter Lauf	
C. Haderer, W. R. Cl.»	(3:07) 1
J. Walzer, R.-Cl.»	(3:08) 2
A. Betteibheim, W. R. U.»	3

Entscheidungslauf der Ersten	
M. Lurion	(3:27) 1
H. Schillberger	(3:27) 2
C. Haderer	(3:28) 3
E. Reisinger	0

Entscheidungslauf der Zweiten	
O. Bayschal	(3:15) 1
O. Wolkurka	(3:16) 2
J. Dietrich	(3:16) 3
J. Walzer	0

Entscheidungslauf der Dritten	
A. Ortner	(3:26) 1
A. Betteibheim	(3:26) 2
J. Porjes	(3:26) 3
J. Rucker	0

ZWEIRAD-TANDEMFAHREN 10.000 M.	
Wolkurka-Goss	(14:47) 1
Reisinger-Larwin	(14:58) 2
Haderer-Dietrich	(14:48) 3

NIEDERRAD-FAHREN. Preis der Stadt Wien 1609 M.	
E. Reisinger	(2:26) 1
O. Lurion	(2:26) 2
G. Goss	W. R. »Die Wanders« 3

ZWEIRAD-TANDEM-VORGABE 3000 M.	
Reisinger-Dietrich (70 M.)	(4:04) 1
Cassani-Swoboda (20 M.)	(4:05) 2
Wolkurka-Schillberger (30 M.)	3

TROSTFAHREN 3000 M.	
J. Walzer	(6:00) 1
J. Rucker	(6:00) 2
A. Rosenfeld, W. R. Cl. v. IX. Bezirk	3

BERICHTE.

Wien 1895.

Sonntag den 15. September.

Ueber alles gross Glück braucht sich der Vorstand der Wiener Radfahrer-Vereinigung für Westbahngarten nicht zu beklagen. Schon sein August-Meeting stand nicht unter dem Schutze des Wettergottes, diesmal aber muss er es sich mit dem alten Herrn gründlich verbitten haben, denn es regnete vom frühen Morgen bis vor Beginn der Rennen, um nur ja das Publikum von dem Besuche der Rennen abzuhalten. Dass der unerbittliche Regen auch der Bahn nicht zu Gute kam, ist selbstverständlich; es ist aber nur ein unerheblicher Beweis der Gute der Wiener Rennbahn und ihrer trefflichen Anlage, dass aus einmüßiger Stur, und ihr in Folge eines Pneumaticfahres, zu vermeiden war.

Was nun das Meeting selbst anbelangt, so war es allerdings ein ganz interessantes, ein rein locales, Wiener Meeting. Die Kemptelung hatte so gut wie gar nichts getan, um für die Veranstaltung am 15. September größeres Interesse zu erwecken. Die Propositionen wurden

Mit »Valkyries« verschwand der kleine Flieger erst zwei Minuten später. An der Zwischenmarke hat sich eine grosse Menge Dampf angensammelt, so dass die Marke schwer zu sehen war und »Defenders« darüber hinaus schoss, wodurch er drei Viertelstunden eingeholt haben soll. Mehr als drei Minuten früher als der kritische Kampf wurde durch das amerikanische die Marke. Zeiten:

»Defenders«	3:26:29
»Valkyrie«	3:29:52

Beide Reiter waren auf der Krensteur je siebenmal über Sieg gestiegen. Beim Rudern ist »Defenders« seinen Ballonkletterer aus, auch »Valkyrie« setzte ihr entsprechendes Gross Beisegel. Der Wind war jetzt fast SO, 4 bis 5 Meilen, die Rückweg ging es mit gutem Geschwinde. Schon »Pomaker« war nicht anwendbar. Da wieder Nebel und Regen einsetzten, konnte man die Vorgänge auf der Krensteur nicht mehr übersehen, erst gegen Ende der Walfahrt wurde die Fahrt wieder sichtbar. Die Windgeschwindigkeit betrug 2-3 Meile zurückgeh, behielt »Defenders« die Führung; beide Yachten wurden bei dem schwachen Winde durch die Wellen der andragenden Dampf sehr belästigt. »Defenders« erreichte das Ziel um 11:21 Min. später. Sein Valkyrie um 8 Min. 14 Sec. später. Das Ergebnis des ersten Tages war daher:

Geographe Zeit	
»Defenders«	5:01:35 4:59:55 I
»Valkyrie«	5:08:44 5:05:44 —

Ueber die beiden nächsten Rennen, den 10 und 12. September liegen ausführliche Berichte noch nicht vor. Die Kämpfe nahmen auch den telegraphischen Bericht des »V.«-»Geographe« Ver. an.

Am zweiten Tag war das Wetter wesentlich günstiger. Die Wellen vertheilten sich, die Sonne schien warm und klar, die See war viel ruhiger, und die leichte westliche Seiten des Winden schwächelte. Die Schoten zu nehmen zu wollen. Diesmal war von Sandy-Hook-Feuerschiff aus ein gleichzeitiges Detreck von 10 Sm. Seitenlänge abzugeben, die erste Seite sollte aufgeführt werden, deshalb signalisirte der Ausschuss die »Lachse« nach der nachfolgenden Richtung für die drei Seiten: S.-NO. so O.-NW. zu W. »W.«

»Valkyrie« kam zuerst über die Startlinie. Zeiten:	
»Valkyrie«	11:00:18
»Defenders«	11:02:15

Leider faßte der Klyptus bei dem heissen Bemühen um den ersten Platz mit fünf Gaffel (nach anderer Darstellung mit ihrem Grossbaum) »Defenders« Steuerbord-Steuerwangen und riss sie ihm von der Salig los, wodurch seine Stange gefährdet wurde. »Defenders« zeigte sofort sein Protestsignal, aber ohne Erfolg, da ein Schuss vom Ausschussdampfer ihm andeutete, dass der Protest in Erwägung genommen werden sollte. Die Havarie war nach ausgesagt, Hank Hoff wolle jedoch nicht seiner Stange einreden, sondern auf die Stange des Ausschussdampfers hinweisen, was er auf folgende Weise bekommen. »Defenders« hatte beim Einweichken in die Startlinie in Luv von »Valkyrie« liegen sollen, wurde aber durch den Wind in die Luv von »Defenders« zum Abfallen gezwungen; als er wieder an den Wind ging und sich dem Luvende der Startlinie mit dicht gehaltenen Schoten näherte, kam »Valkyrie« über gleichen Bug zwei bis drei Strich weiter, er hob ein Zeichen, die zweite Startlinie zu, erwartete, »Defenders« würde zu sehen, was dieser aber nicht that, und war dadurch gezwungen, dicht unter »Defenders« Luvweg zu rücken. Von »Valkyrie« abgedeckt, schickte »Defenders« sich auf, und dabei entstand natürlich die Collision. Erst 15 Sekunden nach dieser Zeit der Startschüsse. »Valkyrie« behauptete auf der Krensteur zur ersten Marke bei etwa 4-5 Meter Windgeschwindigkeit sicher die gewonnene Führung. »Defenders« der sich ohne Erfolg zu behelfen suchte. Auf beiden Yachten lag die ganze Mannschaft platt auf dem Deck, nur der Mann am Ruder stand. Nachdem »Valkyrie« um 12:58:15, »Defenders« um 1:02:05 die Marke erreicht hatte, wurden beide die zweite Druckmarke bei etwa S. zu W. von 6 bis 8 Meter Geschwindigkeit mit geschrückten Schoten ab.

»Valkyrie« fuhr den dritten 10 Meilen-Strrecke ging es mit geschrückten Schoten bei zitterndem Bries. Die Geschwindigkeit der flüchtigen Yacht nicht und nach mehr, ohne ihr jedoch ganz den am Start gewonnenen Vorsprung entzuziehen zu können. Zeiten am Ziel: »Valkyrie« 2:05:22, »Defenders« 2:57:40.	
--	--

Das Ergebnis des zweiten Tages war daher:	
Geographe Zeit	
»Valkyrie«	3:15:09 3:15:09
»Defenders«	3:16:25 3:15:57

Der Wettfausschuss erklärte auf »Defenders« Protest »Valkyrie« für die Führung zu erklären. Auf dem Weg nach dem Rennen hatte Lud Durranen an den Ausschuss ein Schreiben gerichtet mit der Bitte, es erst nach Entscheidung des Protestes zu öffnen. Das Schreiben lautete:

»Gütliche Herren! Mit grossen Widerstrebe schreibe ich Ihnen, um Sie zu benachrichtigen, dass ich schreiben, »Valkyrie« unter dem Umstand noch weiter segeln zu lassen, welche während der letzten beiden Rennen verloren waren, und nur um folgenden Gründen.

Erstlich, zu versehen, zwei so grosse Fahrzeuge auf einem so beschränkten Reusen und unter sich bewegenden Dampfmaschinen und Schlepplern zu steuern, ist ein höchst Meidung, dessen Gefahr ich nicht übersehen will, nicht länger das Leben meiner Mannschaft oder mein Schiff auf Spiel setzen. Zweitens war beim Start der ersten Rennens die Menge so gross, dass wir das Markbrett nicht sehen konnten und nicht wissen, ob wir die Marke nicht mehr als der Linie waren, doch unterwegs waren wir sehr von Dampfem belästigt, besonders an dem Reusen zum Ziel zurück. Heute waren auf der Strecke mit geschrückten Schoten zum Ziel acht oder neun Dampfchiffen auf meine Walfahrt, dessen ich nicht übersehen will, ein Haufe von Dampfchiffen dampfte in gleicher Höhe mit mir und dicht unter unserer Luvseite. Ich segelte fast die ganze Strecke in rollendem gebrochener Wasser, in schwerem Schmutzwasser, je dem Dampfem.

Ueber diesen Umstand wettgelte ich nach meinem Dafürhalten stänke, und ich lehne es, mich darüber Verhältnisse wieder auszusetzen. Ich möchte den Ausschuss daran erinnern, dass ich, in der Voraussicht dereriger möglicher Störungen, nachdrücklich geltend gemacht habe, wie wahrscheinlich es sei, vor Markbrett oder an einem anderen Orte als der Hal von New-York zu segeln, was Sie aber abschlugen. Gleichzeitig möchte ich meine volle Überzeugung aussprechen, dass der Ausschuss alles gethan hat, was in seiner Macht war, um eine Überbilligung der Bahn zu verhindern. Die Sache ist die: wenn ein Wettreiz der beiden Yacht-Clubs so viel öffentliche Antheilnahme erweckt und solche Volksmassen anlocken, wie wenn die Rennen in internationalen Nautischenfahrt einer grossen Stadt gesegelt werden, und die Tage der Rennen und die Startzeit bekannt und öffentlich angekündigt werden, so ist es einfach unmöglich, die Bahn von dem Ueblichen aussergewöhnlich Gefähr frei zu machen und klar genug zu beleben, um die Wahrscheinlichkeit sicher zu stellen, dass der Ausgang des Wettstreites entsprechend dem beiderseitigen Können der wettsetzenden Fahrzeuge entschieden werden wird.

Ich habe die Ehre, zu verbleibe ich ganz ergebener Diener.

Das am »Americas-Pokal-Ausschuss«.

Dann bestimmte der Ausschuss nach reichlicher Erwägung und in voller Anerkennung der gegen die Rückständigkeit der Begleitdampferführer vorgebrachten Einwürfe, dass das nächste Rennen so lange nicht gestattet werden sollte, als nicht sämtliche Begleitfahrzeuge sichergestellt eine halbe Seemeile vor der Startlinie abhalten; das ferner bei einem Andringen der Schiffe an »Valkyrie« oder »Defenders« während des Rennens sofort die Walfahrt abgebrochen und an einer anderen Stelle wieder abgebrochen werden sollte. Im Vertrauen auf die ehrlichen Absichten des Wettfausschusses konnte nun Lud Durranen als Sportsman nicht anders, als sich noch einen Versuch mit einer Walfahrt zu wagen, und so wurde denn am 19. September das dritte und letzte Rennen gesegelt.

Am dritten Tage fand sich, da die Verhandlungen zwischen Lud Durranen und dem Ausschuss neue Sentenzen hervorgebracht hatte, eine mehr als doppelt so grosse Flotte wie am zweiten Tage bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte, wurde nicht nochmals gesegelt, also lautele für diesmal die Aufgabe 15 Sm. nach einer Marke und zurück. Die Marke wurde nach Lee, gegen Longbeach, in O. zu S. gelegt, gekreuzt sollte demnach erst bestehend aus Personendampfschiffen, Schlepplern und Yachten, auf der Bai zusammen. Das Rennen des zweiten Tages, welches zu einem Zusammenstoß zwischen »Valkyrie« und »Defenders« mit Ausschussung der Ersten geführt hatte,

zwei Plätze, weiter aber würde gar nichts veranlassen, um säkularer Concurrenz heranzuziehen. Die Nennungen fielen in Folge dessen ziemlich schwach aus, und nun unwillkürlich man es sogar, dieselben den Zeitungen zur Veröffentlichung zu überlassen. Dadurch blieb es auch dem großen Publicum fremd, was sich eigentlich als erstes auf der Radfabrikation abspielen werde, und das hat auch nicht wenig den Besuch beeinträchtigt. Hoffentlich schafft die Veranstaltung sich darin Wandel und bringt es dahin, dass die Meetings ebenso tadelloser inszeniert werden, wie es tadelloser durchgeführt werden.

Das sonstige Programm erhielt seine Signatur durch ein neues Experiment, durch ein Classenfahren. Der Verfasser dieses Classenfahrens hatte den Gedanken, in den Vorläufen Fahrer von verschiedenen Classe gegen einander statuen zu lassen, dann aber die Ersten, die Zweiten und die Dritten in separaten Entscheidungsläufen gegen einander in's Treffen zu schicken. Diese Idee war so schön nicht, Bisher ist es oft vorgekommen, dass im Vorlaufe sich ein erstklassiger Fahrer von einem minderwertigen schlagen liess und sich dann doch im Entscheidungslauf den ersten Preis holte. Das ist bei einem Classenfahren nicht so möglich, weil ein Fahrer im Vorlaufe schlägt, dann darf er nicht mehr in der Classe der Sieger mitconcurrenzen. Das sichert nicht nur dem Entscheidungslauf, sondern auch allen Vorläufen einen correcten Verlauf, da jeder gezwungen ist, sein Bestes zu geben. Die Classenfahren sind also keine schlechte Einföhrung, und man darf nur hoffen, dass sie auch in Zukunft dem Wiener Programme erhalten bleiben, wenn auch gerade diesmal der Versuch nicht gelungen ist.

Die Classenfahren sind also keine schlechte Einföhrung, und man darf nur hoffen, dass sie auch in Zukunft dem Wiener Programme erhalten bleiben, wenn auch gerade diesmal der Versuch nicht gelungen ist. Die Classenfahren sind also keine schlechte Einföhrung, und man darf nur hoffen, dass sie auch in Zukunft dem Wiener Programme erhalten bleiben, wenn auch gerade diesmal der Versuch nicht gelungen ist.

Im Niederrad-Classenfahren gab es zunächst vier Vorläufe. Im ersten Vorlauf, an dem Lurion theilnahm, interessanter das Feld gut geschlossen die ganze Reihe, bis dann Lurion in Front ging und nach Belieben gewann. Im zweiten Lauf wechselte die Führung bis in die Gerade, wo dann Schilberberger loslegte und das ganze Feld nach Belieben schlug. Im dritten Laufe wurde die Führung bis in die letzte Runde, wo dann Otter voring und nach hartem Kampfe gegen Beitelheim gewann.

Das Zweirad-Tandemfahren gestaltete sich öberaus interessant. Von der ersten bis zur achten Runde führte das Crew Reininger-Lurion, hierauf Goss-Workura bis zur 13. Runde, worauf das erslere Paar abermals und unter tosendem Beifall des Publicums die Spitze gewann und dieselbe bis zur vollsten Runde behauptete. Goss-Workura gingen dann in mörderischem Tempo vor und siegten überlegen. Letzte Runde in 34¹/₂ (Record 33¹/₂). Die ersten 7500 Meter (eine deutsche Meile) legte das Paar Reininger-Lurion in 10' 53¹/₂ und die dritzte den bestehenden Record über diese Strecke (11' 03¹/₂) um 15¹/₂ Secunden herab; leider verlangsamt sich in den nun folgenden Runden das Tempo um Bedeutendes (die letzten Runden waren zu geringen 50%, 50%, 42%, 45% und 34¹/₂ Secunden).

Im Niederradfahren um den Preis der Stadt Wien fuhrte Hoffe und Porges von Start weg. In der zweiten Runde wurden sie von Lurion und Goss überholt, die sich nun auf die Lauer legten, um sich gegenseitig zu überbieten. Dabei vergaßen sie aber ganz auf Reininger, der sie in der Geraden überbumpelte und leicht schlug. Im Zweirad-Tandem-Vorgehahnen ergriffen das Malpaier-Lurion-Goss zwar an Start, fohr aber denn nicht mit ein Vorgehen, das man als sonst inopposit beschreiben muss. Das Handicap war öberigens ganz ungleich, denn

die Pässe waren so zum Ziele knapp beisammen, so dass Reininger-Dietrich trotz eines brillanten Endspurts nur einen knappen Sieg erringen konnten. Im Trostfahren blieb das Feld bei wechselnder Führung bis in die letzte Runde schön geschlossen; schliesslich siegte Walzer nach hartem Kampfe über Rucker.

NOTIZEN.

Die STANLEY-SHOW findet heute in der Zeit vom 22. bis 30. November statt.

NACHSTEN SONNTAG finden auf der Strecke Görz-Gröden sechs tolle Strassenrennen statt.

LYONEN hat sämtliche deutsche Rennfahrer zu einem Match über 50 bis 100 Kilometer herausgefordert.

IN BUDAPEST wurde kürzlich ein neuer Radfabrikant "Reclen" gegründet, der es sich als Hauptzweck gesellt hat, gute Rennfahrer heranzubilden.

RIVIERE lassen die Tüfelle Huret's nicht ruhen. Er will nun Mitte October einen Versuch machen, den letzten 24 Stunden-Record seines Rivelen zu überbieten.

Der WAHLINGER BICYCLECLUB hat mit Rücksicht darauf, dass heute das Jubiläum des Gauverbandes I. Niederösterreich stattfindet, sein Club-Meeting auf den nächsten Sonntag verschoben.

J. FISCHER gewann am vorigen Sonntag in Nürnberg das Achtstunden-Dauerfahren gegen Wales und Th. Robl. Fischer legte in acht Stunden 240+15 Km. zurück; er verbesserte sich den Drestunden-Record auf 10815 Km.

IN LEIPZIG findet heute ein Meeting statt, auf dessen Programm die Niederrad-Meisterschaft von Deutschland über 1000 Meter sowie ein Niederrad-Recordfahren über 5000 Meter und ein Doppelrad-Niederrad-Recordfahren über 2000 Meter steht.

HENRI I. HOSTE machte kürzlich den Versuch, den Welt-Kilometerrecord Lenns's, 1.08, zu schlagen. Der Versuch gelang glänzend; Hoste fuhr den Kilometer das erste Mal in 1¹/₂ Min., gleich öberauf sogar in 1' 00¹/₂, so dass dies der neue Weltrecord ist.

IN TRIEST wird die neu erbaute Rennbahn zu St. Andrea am nächsten Sonntag eröffnet. Das Programm

des Meetings umfasst acht Concurrenzen, die ausschliesslich für Herenföhrer reservirt sind, darunter das Trierer Meisterschaftsfahren für 1895/96 und ein 15 Kilometer-Fahren.

AUGUST LEHR hat am vorigen Sonntag in Breslau wieder einige brillante Leistungen gebracht. Der deutsche Altmeister gewann das Niederrad-Hauptfahren über 2000 Meter in 3' 13¹/₂ gegen A. Hegemann und O. Stumpf und verbesserte dann am Tage darauf seinen Stundenrecord, indem er denselben auf 43' 073 Kilometer brachte.

Ein STRASSENRENNEN auf der Strecke Sessana—Opäna wurde am vorigen Sonntag vom Gen III des B. d. R. Oe. "Karrigus" veranstaltet. Das Meisterschaftsfahren des Karrigus (20 Km.) gewann Frederik Jagler in 38' 15 gegen Josef Novlan (4' : 1/2) und Ferdinand Greenham (48' : 48¹/₂). Jagler blieb dann auch im Hauptfahren über 10 Km. in 18' 49¹/₂ Sieger gegen Josef Novlan und C. Staudacher.

Die PROFESSIONAL-Weltmeisterschaft über eine Meile wird nicht in Paris, sondern am nächsten Sonntag in Köln abgehalten. Der deutsche Verband hat gegen die Abhaltung des neunzehnten Rennens in Paris protestirt und ist mit seinem Proteste durchgedrungen. Zu der Meisterschaft am 29. September kommen auch solche Fahrer werden, die zu dem annäherlichen Rennen nicht theilgenommen haben. Neunungsschiff am 25. d. M.

BANKER hat, wie bereits gemeldet, den Grand Prix de l'U. S. gewonnen. Der Amerikaner gewann den ersten Vorlauf (3000 Meter in 8' 19) leicht gegen Murriger und Antony; im zweiten Laufe steigte Gouglot, im dritten Mercier und im vierten Morin. Im ersten Zwischenlauf siegte dann Banker in 3' 10¹/₂, über Bourillon und Pie und schuf dabei mit 0' 27 einen neuen französischen Viertelmilien-Record; den zweiten Zwischenlauf gewann hieran Morin gegen Mercier und Danco. Im Entscheidungslauf wurde dann Banker in 3' 58¹/₂ leicht mit Morin, Bourillon und Mercier fertig. Banker wird sich nun demnächst in einem Match mit Houben messen; auch Jacquin hat den Amerikaner zu einem Zweikampfe herausgefordert.

Brennabor-Fahrrad-Werke.

Gebr. Reichstein, Brandenburg a. H. Erstes und grösstes Etablissement auf dem Continent.



1800 Arbeiter. Jahresproduction 15.000 Maschinen. Brennabor-Räder halten die meisten deutschen und österreichischen Records für Landstrasse und Rennbahn.

„Styria“ Fahrradwerke
JOH. PUCH & COMP., GRAZ.
MEISTERSCHAFT DER ALLEMANNEN RADFAHRER-UNION, MEISTERSCHAFT D. DEUTSCH. RADFAHRER-BUNDES ÜBER 100 KM., MEISTE SCHAFT VON ITALIEN ÜBER 100 KM., MEISTERSCHAFT VON SÜDDEUTSCHLAND, MEISTERSCHAFT D. BUNDES DEUTSCH. FAHRER ÖSTERREICHS, MEISTERSCHAFT VON ÖSTERREICH, MEISTERSCHAFT VON UNGARN, MEISTERSCHAFT VON BAYERN, MEISTERSCHAFT VON WÄRTENBERG.

Im Ganzen 18 Meisterschaften, 432 erste, 174 zweite, 110 dritte Preise wurden vom 22. April bis 6. August 1895 gewonnen auf „STYRIA“-FAHRRÄDERN.

Eigene Niederlagen und Reparatur-Werkstätten: WIEN, I. Kärntnerstr. 15; BERLIN SW., Zimmerstrasse 84 BUDAPEST, VII. Elisabethstr. 48; GRAZ, I. Herrengasse 18.

— Preislisten über Verlangen frei und unberechnet. —

Oester. Waffenfabriks-Gesellschaft, Steyr.
Neueste Erfolge auf Vaffenfabriks-„Swift“-Räder.
Wien, 15. September, Classenfahren: I. Classe, I. Preis: M. LURION.
Scheibz, Strassenrennen: 13 Km.-Rennen, I. Preis: DIETRICH. 27. 3. I. A.
Fresburg: 5 Km.-Wettfahren, I. Preis: REINIGER. Erinnerungsfahren, I. A.

Erfolge in der Saison 1895:
25 Meisterschaften, darunter Meisterschaft von Europa. 470 erste, 295 zweite Preise.

VERTRETUNGEN:
Galizien-Bukowina: Victor Berger, Lemberg. Academicus. Central- und Ost-Böhmen: J. Ševčík & Podětek, Prag. Ferdinandsring 14.
Norb.-Böhmen: Fritz Schepulok, Saaz.
West- und Süd-Böhmen: Simon Hofmann, Pilsen.
Görz, Gradiska und Istrien: Marco Majanica, Triest, Via aquedotto 25.
Italienisch-Tirol: Fratelli Bontadi & Co., Rovereto.
Ungarn: Brömer-Elmerhausen & Reich, Budapest, VI., Anrassystr. 45.
Croatien, Slavonien, Bosnien, Herzegowina und Dalmatien: W. Ljtkowits & Co., Agram, Illica 90.

DIE AKAD-TECHN Ruffwaffen von Wien und Graz treten am 16. October d. J. zum zweiten Male in Con-
 R.V. durch den Gedanke des Grater Akad.-Tech-
 n.-V. ähnlich den in England in verschiedenen Sport-
 wesen schon lange üblichen Kämpfen zwischen den
 Studenten höherer Bildungsanstalten. Zu Verne mit dem
 Wiener Akad.-Techn K-V Hochschulwaffen ins
 Leben zu rufen, ein glücklicher Wurf, zeigte der ganze
 Erfolg des hiesigen ersten Male veranstalteten Kenn-
 nntensrennen, die im Vereine nach dem nachstehen-
 den Proportionen allen alljährlich zwei Hochschulwaffen
 um einen Wanderpreis stift, eines auf der Rennbahn ab-
 wechselnd in Wien und Graz, und eines auf der Strasse
 mit einem weichen Bildungswort. Zu Verne mit dem
 strecken ist für die Zukunft mit 8 Kilometer, jene auf der
 Strasse mit vorläufig 100 Kilometer festgesetzt. Die
 Distanz für das Straßenfahren war ursprünglich mit
 800 Kilometern, die für die Rennbahn mit 100 Kilometern
 vorgeschrieben, weil es Mitte October die Rennbahn wieder
 vollständig eingeeignet sein werden, und in der Verein-
 leistung mit Recht Gewicht darauf gelegt wird, dass
 beide Vereine sich möglichst vollständig an die Ver-
 einbarung betheiligen. Die Anzahl der Concurren-
 ten noch nicht endgültig bestimmt. Doch verfügen beide Ver-
 eine über eine genügende Zahl so vorzüglicher Straßen-
 fahrer, dass sich dem Starter in Krieglach ein ebenso
 schickliches, als treffliches Rennen, wie es sich zu Pfingsten auf
 der Rennbahn versammelte.

ÜBER DAS 24 STUNDEN-FAHREN in Paris, das eine Legion neuer Weltrekorde brachte, liegen uns die
 ausführlichen Berichte vor. An dem Rennen nahmen
 acht Fahrer theil, Herr Petersen, Huret, Aris und
 Lewis. Huret setzte sich von Start weg an die Spitze
 des Feldes und behielt die Führung durch die ganzen
 24 Stunden bei. Als Huret das Ziel erreichte, hatte er
 825 1/2 Kilometer zurückgelegt, also den Record vierzehn
 um mehr als 9 Kilometer geschlagen. Die Leistungen
 der Anderen waren Meyer 725 1/8, Petersen 677, Ramat
 606 6/8, Aris 524 und Lewis 618 6/8 Kilometer. Die
 Resultate der einzelnen Stunden sind folgende:

- 1 Stunde: Huret und Lewis [odt] 49 3/8, Petersen 41
 1/8, Meyer 40 2, Aris 37, Ramat 36 3/8 Kilometer.
- 2 Stunden: Huret 83 7/4, Lewis 80 4/5, Meyer
 77 1/2, Petersen 75 1/8, Aris 70 7/4, Ramat 69 4/6
 Kilometer.
- 3 Stunden: Huret 123 2/4, Lewis 115 5/8, Meyer 112 7/8,
 Petersen 107 7/6, Aris 101, Ramat 101 Kilometer.
- 4 Stunden: Huret 162 5/8, Lewis 151 7/6, Meyer
 144 4/8, Petersen 145 3/8, Ramat 134 3/8, Aris 130
 Kilometer.
- 5 Stunden: Huret 201 8/15, Lewis 184 1/6, Petersen
 178 5/8, Meyer 177 3/8, Ramat 141, Aris 154 6/8 Kilo-
 meter.
- 6 Stunden: Huret 243 2/4 (Weltrecord), Lewis 230 6/8,
 Petersen 211 3/8, Meyer 210 3/8, Ramat 192, Aris 185 3/8
 Kilometer.

- 7 Stunden: Huret 278 5/8 (Weltrecord), Lewis 266 1/8,
 Petersen 251 3/8, Meyer 249 1/8, Ramat 217 5/8, Aris
 214 Kilometer.
- 8 Stunden: Huret 314 1/4 (Weltrecord), Lewis 293 3/8,
 Petersen 281 3/8, Meyer 273 3/8, Ramat 248 4/8,
 Aris 236 1/8 Kilometer.
- 9 Stunden: Huret 349 1/4 (Weltrecord), Lewis 316 7/8,
 Petersen 306 4/8, Meyer 304 7/8, Ramat 278,
 Aris 278 1/8 Kilometer.

- 10 Stunden: Huret 385 4/8 (Weltrecord), Lewis 345 7/8,
 Petersen 335 7/8, Meyer 330 3/4, Ramat 299 1/8,
 Aris 292 7/8 Kilometer.
- 11 Stunden: Huret 418 4/8 (Weltrecord), Lewis 380 3/8,
 Petersen 371 3/8, Meyer 358 7/8, Aris 324,
 Ramat 316 Kilometer.
- 12 Stunden: Huret 457 2/8 (Weltrecord), Lewis 418 5/8,
 Petersen 405 3/8, Meyer 395 2, Aris 349 5/8,
 Ramat 351 3/8 Kilometer. Huret schlug seinen eigenen
 12 Stunden-Record, 444 0/8 Kilometer.

- 13 Stunden: Huret 489 4/8 (Weltrecord), Lewis 436 4/8,
 Petersen 425 7/8, Meyer 414 7/8, Aris 377 3/8,
 Ramat 349 4/8 Kilometer.
- 14 Stunden: Huret 534 5/8 (Weltrecord), Lewis 472 2/8,
 Petersen 454 2/8, Meyer 447, Aris 405 3/8,
 Ramat 381 Kilometer.
- 15 Stunden: Huret 555 6/8 (Weltrecord), Lewis 500 6/8,
 Petersen 492 6/8, Meyer 471 6/8, Aris 424,
 Ramat 404 Kilometer.
- 16 Stunden: Huret 588 7/4 (Weltrecord), Lewis 518 6/8,
 Petersen 511, Meyer 500 6/8, Aris 452, Ramat
 437 Kilometer.

- 17 Stunden: Huret 631 1/8 (Weltrecord), Petersen 537,
 Meyer 527 6/8, Aris 474 3/8, Ramat 404 Kilometer.
- 18 Stunden: Huret 659 6/13 (Weltrecord), Petersen
 560, Meyer 547 3/8, Aris 493 6/8, Ramat 458 8 Kilo-
 meter.
- 19 Stunden: Huret 686 1/8 (Weltrecord), Petersen
 580 8/8, Meyer 578, Ramat 511 1/8, Aris 505 3/8 Kilo-
 meter.

- 20 Stunden: Huret 717 5/8 (Weltrecord), Meyer 609 6/8,
 Petersen 600 3/8, Ramat 539 4/8, Aris 524
 Kilometer.
- 21 Stunden: Huret 749 6/13 (Weltrecord), Meyer 611 1/4,
 Petersen 619, Ramat 566 6/8 Kilometer.
- 22 Stunden: Huret 781 8/16 (Weltrecord), Meyer 647 1/8,
 Petersen 641 8/16, Ramat 581 6/8 Kilometer.
- 23 Stunden: Huret 814 8/16 (Weltrecord), Meyer 677 1/2,
 Petersen 661 2/8, Ramat 599 Kilometer.
- 24 Stunden: Huret 851 8/16 (Weltrecord), Meyer 728 5/8,
 Petersen 677, Ramat 606 6/8 Kilometer.

- 25 Stunden: Huret 881 8/16 (Weltrecord), Meyer 758 5/8,
 Petersen 707, Ramat 633 3/8 Kilometer.
- 26 Stunden: Huret 911 8/16 (Weltrecord), Meyer 788 5/8,
 Petersen 737, Ramat 660 3/8 Kilometer.
- 27 Stunden: Huret 941 8/16 (Weltrecord), Meyer 818 5/8,
 Petersen 767, Ramat 687 3/8 Kilometer.
- 28 Stunden: Huret 971 8/16 (Weltrecord), Meyer 848 5/8,
 Petersen 797, Ramat 714 3/8 Kilometer.
- 29 Stunden: Huret 1001 8/16 (Weltrecord), Meyer 878 5/8,
 Petersen 827, Ramat 741 3/8 Kilometer.
- 30 Stunden: Huret 1031 8/16 (Weltrecord), Meyer 908 5/8,
 Petersen 857, Ramat 768 3/8 Kilometer.
- 31 Stunden: Huret 1061 8/16 (Weltrecord), Meyer 938 5/8,
 Petersen 887, Ramat 795 3/8 Kilometer.
- 32 Stunden: Huret 1091 8/16 (Weltrecord), Meyer 968 5/8,
 Petersen 917, Ramat 822 3/8 Kilometer.
- 33 Stunden: Huret 1121 8/16 (Weltrecord), Meyer 998 5/8,
 Petersen 947, Ramat 849 3/8 Kilometer.
- 34 Stunden: Huret 1151 8/16 (Weltrecord), Meyer 1028 5/8,
 Petersen 977, Ramat 876 3/8 Kilometer.
- 35 Stunden: Huret 1181 8/16 (Weltrecord), Meyer 1058 5/8,
 Petersen 1007, Ramat 903 3/8 Kilometer.
- 36 Stunden: Huret 1211 8/16 (Weltrecord), Meyer 1088 5/8,
 Petersen 1037, Ramat 930 3/8 Kilometer.
- 37 Stunden: Huret 1241 8/16 (Weltrecord), Meyer 1118 5/8,
 Petersen 1067, Ramat 957 3/8 Kilometer.
- 38 Stunden: Huret 1271 8/16 (Weltrecord), Meyer 1148 5/8,
 Petersen 1097, Ramat 984 3/8 Kilometer.
- 39 Stunden: Huret 1301 8/16 (Weltrecord), Meyer 1178 5/8,
 Petersen 1127, Ramat 1011 3/8 Kilometer.
- 40 Stunden: Huret 1331 8/16 (Weltrecord), Meyer 1208 5/8,
 Petersen 1157, Ramat 1038 3/8 Kilometer.
- 41 Stunden: Huret 1361 8/16 (Weltrecord), Meyer 1238 5/8,
 Petersen 1187, Ramat 1065 3/8 Kilometer.
- 42 Stunden: Huret 1391 8/16 (Weltrecord), Meyer 1268 5/8,
 Petersen 1217, Ramat 1092 3/8 Kilometer.
- 43 Stunden: Huret 1421 8/16 (Weltrecord), Meyer 1298 5/8,
 Petersen 1247, Ramat 1119 3/8 Kilometer.
- 44 Stunden: Huret 1451 8/16 (Weltrecord), Meyer 1328 5/8,
 Petersen 1277, Ramat 1146 3/8 Kilometer.
- 45 Stunden: Huret 1481 8/16 (Weltrecord), Meyer 1358 5/8,
 Petersen 1307, Ramat 1173 3/8 Kilometer.
- 46 Stunden: Huret 1511 8/16 (Weltrecord), Meyer 1388 5/8,
 Petersen 1337, Ramat 1200 3/8 Kilometer.
- 47 Stunden: Huret 1541 8/16 (Weltrecord), Meyer 1418 5/8,
 Petersen 1367, Ramat 1227 3/8 Kilometer.
- 48 Stunden: Huret 1571 8/16 (Weltrecord), Meyer 1448 5/8,
 Petersen 1397, Ramat 1254 3/8 Kilometer.
- 49 Stunden: Huret 1601 8/16 (Weltrecord), Meyer 1478 5/8,
 Petersen 1427, Ramat 1281 3/8 Kilometer.
- 50 Stunden: Huret 1631 8/16 (Weltrecord), Meyer 1508 5/8,
 Petersen 1457, Ramat 1308 3/8 Kilometer.
- 51 Stunden: Huret 1661 8/16 (Weltrecord), Meyer 1538 5/8,
 Petersen 1487, Ramat 1335 3/8 Kilometer.
- 52 Stunden: Huret 1691 8/16 (Weltrecord), Meyer 1568 5/8,
 Petersen 1517, Ramat 1362 3/8 Kilometer.
- 53 Stunden: Huret 1721 8/16 (Weltrecord), Meyer 1598 5/8,
 Petersen 1547, Ramat 1389 3/8 Kilometer.
- 54 Stunden: Huret 1751 8/16 (Weltrecord), Meyer 1628 5/8,
 Petersen 1577, Ramat 1416 3/8 Kilometer.
- 55 Stunden: Huret 1781 8/16 (Weltrecord), Meyer 1658 5/8,
 Petersen 1607, Ramat 1443 3/8 Kilometer.
- 56 Stunden: Huret 1811 8/16 (Weltrecord), Meyer 1688 5/8,
 Petersen 1637, Ramat 1470 3/8 Kilometer.
- 57 Stunden: Huret 1841 8/16 (Weltrecord), Meyer 1718 5/8,
 Petersen 1667, Ramat 1497 3/8 Kilometer.
- 58 Stunden: Huret 1871 8/16 (Weltrecord), Meyer 1748 5/8,
 Petersen 1697, Ramat 1524 3/8 Kilometer.
- 59 Stunden: Huret 1901 8/16 (Weltrecord), Meyer 1778 5/8,
 Petersen 1727, Ramat 1551 3/8 Kilometer.
- 60 Stunden: Huret 1931 8/16 (Weltrecord), Meyer 1808 5/8,
 Petersen 1757, Ramat 1578 3/8 Kilometer.
- 61 Stunden: Huret 1961 8/16 (Weltrecord), Meyer 1838 5/8,
 Petersen 1787, Ramat 1605 3/8 Kilometer.
- 62 Stunden: Huret 1991 8/16 (Weltrecord), Meyer 1868 5/8,
 Petersen 1817, Ramat 1632 3/8 Kilometer.
- 63 Stunden: Huret 2021 8/16 (Weltrecord), Meyer 1898 5/8,
 Petersen 1847, Ramat 1659 3/8 Kilometer.
- 64 Stunden: Huret 2051 8/16 (Weltrecord), Meyer 1928 5/8,
 Petersen 1877, Ramat 1686 3/8 Kilometer.
- 65 Stunden: Huret 2081 8/16 (Weltrecord), Meyer 1958 5/8,
 Petersen 1907, Ramat 1713 3/8 Kilometer.
- 66 Stunden: Huret 2111 8/16 (Weltrecord), Meyer 1988 5/8,
 Petersen 1937, Ramat 1740 3/8 Kilometer.
- 67 Stunden: Huret 2141 8/16 (Weltrecord), Meyer 2018 5/8,
 Petersen 1967, Ramat 1767 3/8 Kilometer.
- 68 Stunden: Huret 2171 8/16 (Weltrecord), Meyer 2048 5/8,
 Petersen 1997, Ramat 1794 3/8 Kilometer.
- 69 Stunden: Huret 2201 8/16 (Weltrecord), Meyer 2078 5/8,
 Petersen 2027, Ramat 1821 3/8 Kilometer.
- 70 Stunden: Huret 2231 8/16 (Weltrecord), Meyer 2108 5/8,
 Petersen 2057, Ramat 1848 3/8 Kilometer.
- 71 Stunden: Huret 2261 8/16 (Weltrecord), Meyer 2138 5/8,
 Petersen 2087, Ramat 1875 3/8 Kilometer.
- 72 Stunden: Huret 2291 8/16 (Weltrecord), Meyer 2168 5/8,
 Petersen 2117, Ramat 1902 3/8 Kilometer.
- 73 Stunden: Huret 2321 8/16 (Weltrecord), Meyer 2198 5/8,
 Petersen 2147, Ramat 1929 3/8 Kilometer.
- 74 Stunden: Huret 2351 8/16 (Weltrecord), Meyer 2228 5/8,
 Petersen 2177, Ramat 1956 3/8 Kilometer.
- 75 Stunden: Huret 2381 8/16 (Weltrecord), Meyer 2258 5/8,
 Petersen 2207, Ramat 1983 3/8 Kilometer.
- 76 Stunden: Huret 2411 8/16 (Weltrecord), Meyer 2288 5/8,
 Petersen 2237, Ramat 2010 3/8 Kilometer.
- 77 Stunden: Huret 2441 8/16 (Weltrecord), Meyer 2318 5/8,
 Petersen 2267, Ramat 2037 3/8 Kilometer.
- 78 Stunden: Huret 2471 8/16 (Weltrecord), Meyer 2348 5/8,
 Petersen 2297, Ramat 2064 3/8 Kilometer.
- 79 Stunden: Huret 2501 8/16 (Weltrecord), Meyer 2378 5/8,
 Petersen 2327, Ramat 2091 3/8 Kilometer.
- 80 Stunden: Huret 2531 8/16 (Weltrecord), Meyer 2408 5/8,
 Petersen 2357, Ramat 2118 3/8 Kilometer.
- 81 Stunden: Huret 2561 8/16 (Weltrecord), Meyer 2438 5/8,
 Petersen 2387, Ramat 2145 3/8 Kilometer.
- 82 Stunden: Huret 2591 8/16 (Weltrecord), Meyer 2468 5/8,
 Petersen 2417, Ramat 2172 3/8 Kilometer.
- 83 Stunden: Huret 2621 8/16 (Weltrecord), Meyer 2498 5/8,
 Petersen 2447, Ramat 2199 3/8 Kilometer.
- 84 Stunden: Huret 2651 8/16 (Weltrecord), Meyer 2528 5/8,
 Petersen 2477, Ramat 2226 3/8 Kilometer.
- 85 Stunden: Huret 2681 8/16 (Weltrecord), Meyer 2558 5/8,
 Petersen 2507, Ramat 2253 3/8 Kilometer.
- 86 Stunden: Huret 2711 8/16 (Weltrecord), Meyer 2588 5/8,
 Petersen 2537, Ramat 2280 3/8 Kilometer.
- 87 Stunden: Huret 2741 8/16 (Weltrecord), Meyer 2618 5/8,
 Petersen 2567, Ramat 2307 3/8 Kilometer.
- 88 Stunden: Huret 2771 8/16 (Weltrecord), Meyer 2648 5/8,
 Petersen 2597, Ramat 2334 3/8 Kilometer.
- 89 Stunden: Huret 2801 8/16 (Weltrecord), Meyer 2678 5/8,
 Petersen 2627, Ramat 2361 3/8 Kilometer.
- 90 Stunden: Huret 2831 8/16 (Weltrecord), Meyer 2708 5/8,
 Petersen 2657, Ramat 2388 3/8 Kilometer.
- 91 Stunden: Huret 2861 8/16 (Weltrecord), Meyer 2738 5/8,
 Petersen 2687, Ramat 2415 3/8 Kilometer.
- 92 Stunden: Huret 2891 8/16 (Weltrecord), Meyer 2768 5/8,
 Petersen 2717, Ramat 2442 3/8 Kilometer.
- 93 Stunden: Huret 2921 8/16 (Weltrecord), Meyer 2798 5/8,
 Petersen 2747, Ramat 2469 3/8 Kilometer.
- 94 Stunden: Huret 2951 8/16 (Weltrecord), Meyer 2828 5/8,
 Petersen 2777, Ramat 2496 3/8 Kilometer.
- 95 Stunden: Huret 2981 8/16 (Weltrecord), Meyer 2858 5/8,
 Petersen 2807, Ramat 2523 3/8 Kilometer.
- 96 Stunden: Huret 3011 8/16 (Weltrecord), Meyer 2888 5/8,
 Petersen 2837, Ramat 2550 3/8 Kilometer.
- 97 Stunden: Huret 3041 8/16 (Weltrecord), Meyer 2918 5/8,
 Petersen 2867, Ramat 2577 3/8 Kilometer.
- 98 Stunden: Huret 3071 8/16 (Weltrecord), Meyer 2948 5/8,
 Petersen 2897, Ramat 2604 3/8 Kilometer.
- 99 Stunden: Huret 3101 8/16 (Weltrecord), Meyer 2978 5/8,
 Petersen 2927, Ramat 2631 3/8 Kilometer.
- 100 Stunden: Huret 3131 8/16 (Weltrecord), Meyer 3008 5/8,
 Petersen 2957, Ramat 2658 3/8 Kilometer.

- 101 Stunden: Huret 3161 8/16 (Weltrecord), Meyer 3038 5/8,
 Petersen 2987, Ramat 2685 3/8 Kilometer.
- 102 Stunden: Huret 3191 8/16 (Weltrecord), Meyer 3068 5/8,
 Petersen 3017, Ramat 2712 3/8 Kilometer.
- 103 Stunden: Huret 3221 8/16 (Weltrecord), Meyer 3098 5/8,
 Petersen 3047, Ramat 2739 3/8 Kilometer.
- 104 Stunden: Huret 3251 8/16 (Weltrecord), Meyer 3128 5/8,
 Petersen 3077, Ramat 2766 3/8 Kilometer.
- 105 Stunden: Huret 3281 8/16 (Weltrecord), Meyer 3158 5/8,
 Petersen 3107, Ramat 2793 3/8 Kilometer.
- 106 Stunden: Huret 3311 8/16 (Weltrecord), Meyer 3188 5/8,
 Petersen 3137, Ramat 2820 3/8 Kilometer.
- 107 Stunden: Huret 3341 8/16 (Weltrecord), Meyer 3218 5/8,
 Petersen 3167, Ramat 2847 3/8 Kilometer.
- 108 Stunden: Huret 3371 8/16 (Weltrecord), Meyer 3248 5/8,
 Petersen 3197, Ramat 2874 3/8 Kilometer.
- 109 Stunden: Huret 3401 8/16 (Weltrecord), Meyer 3278 5/8,
 Petersen 3227, Ramat 2901 3/8 Kilometer.
- 110 Stunden: Huret 3431 8/16 (Weltrecord), Meyer 3308 5/8,
 Petersen 3257, Ramat 2928 3/8 Kilometer.
- 111 Stunden: Huret 3461 8/16 (Weltrecord), Meyer 3338 5/8,
 Petersen 3287, Ramat 2955 3/8 Kilometer.
- 112 Stunden: Huret 3491 8/16 (Weltrecord), Meyer 3368 5/8,
 Petersen 3317, Ramat 2982 3/8 Kilometer.
- 113 Stunden: Huret 3521 8/16 (Weltrecord), Meyer 3398 5/8,
 Petersen 3347, Ramat 3009 3/8 Kilometer.
- 114 Stunden: Huret 3551 8/16 (Weltrecord), Meyer 3428 5/8,
 Petersen 3377, Ramat 3036 3/8 Kilometer.
- 115 Stunden: Huret 3581 8/16 (Weltrecord), Meyer 3458 5/8,
 Petersen 3407, Ramat 3063 3/8 Kilometer.
- 116 Stunden: Huret 3611 8/16 (Weltrecord), Meyer 3488 5/8,
 Petersen 3437, Ramat 3090 3/8 Kilometer.
- 117 Stunden: Huret 3641 8/16 (Weltrecord), Meyer 3518 5/8,
 Petersen 3467, Ramat 3117 3/8 Kilometer.
- 118 Stunden: Huret 3671 8/16 (Weltrecord), Meyer 3548 5/8,
 Petersen 3497, Ramat 3144 3/8 Kilometer.
- 119 Stunden: Huret 3701 8/16 (Weltrecord), Meyer 3578 5/8,
 Petersen 3527, Ramat 3171 3/8 Kilometer.
- 120 Stunden: Huret 3731 8/16 (Weltrecord), Meyer 3608 5/8,
 Petersen 3557, Ramat 3198 3/8 Kilometer.
- 121 Stunden: Huret 3761 8/16 (Weltrecord), Meyer 3638 5/8,
 Petersen 3587, Ramat 3225 3/8 Kilometer.
- 122 Stunden: Huret 3791 8/16 (Weltrecord), Meyer 3668 5/8,
 Petersen 3617, Ramat 3252 3/8 Kilometer.
- 123 Stunden: Huret 3821 8/16 (Weltrecord), Meyer 3698 5/8,
 Petersen 3647, Ramat 3279 3/8 Kilometer.
- 124 Stunden: Huret 3851 8/16 (Weltrecord), Meyer 3728 5/8,
 Petersen 3677, Ramat 3306 3/8 Kilometer.
- 125 Stunden: Huret 3881 8/16 (Weltrecord), Meyer 3758 5/8,
 Petersen 3707, Ramat 3333 3/8 Kilometer.
- 126 Stunden: Huret 3911 8/16 (Weltrecord), Meyer 3788 5/8,
 Petersen 3737, Ramat 3360 3/8 Kilometer.
- 127 Stunden: Huret 3941 8/16 (Weltrecord), Meyer 3818 5/8,
 Petersen 3767, Ramat 3387 3/8 Kilometer.
- 128 Stunden: Huret 3971 8/16 (Weltrecord), Meyer 3848 5/8,
 Petersen 3797, Ramat 3414 3/8 Kilometer.
- 129 Stunden: Huret 4001 8/16 (Weltrecord), Meyer 3878 5/8,
 Petersen 3827, Ramat 3441 3/8 Kilometer.
- 130 Stunden: Huret 4031 8/16 (Weltrecord), Meyer 3908 5/8,
 Petersen 3857, Ramat 3468 3/8 Kilometer.
- 131 Stunden: Huret 4061 8/16 (Weltrecord), Meyer 3938 5/8,
 Petersen 3887, Ramat 3495 3/8 Kilometer.
- 132 Stunden: Huret 4091 8/16 (Weltrecord), Meyer 3968 5/8,
 Petersen 3917, Ramat 3522 3/8 Kilometer.
- 133 Stunden: Huret 4121 8/16 (Weltrecord), Meyer 3998 5/8,
 Petersen 3947, Ramat 3549 3/8 Kilometer.
- 134 Stunden: Huret 4151 8/16 (Weltrecord), Meyer 4028 5/8,
 Petersen 3977, Ramat 3576 3/8 Kilometer.
- 135 Stunden: Huret 4181 8/16 (Weltrecord), Meyer 4058 5/8,
 Petersen 4007, Ramat 3603 3/8 Kilometer.
- 136 Stunden: Huret 4211 8/16 (Weltrecord), Meyer 4088 5/8,
 Petersen 4037, Ramat 3630 3/8 Kilometer.
- 137 Stunden: Huret 4241 8/16 (Weltrecord), Meyer 4118 5/8,
 Petersen 4067, Ramat 3657 3/8 Kilometer.
- 138 Stunden: Huret 4271 8/16 (Weltrecord), Meyer 4148 5/8,
 Petersen 4097, Ramat 3684 3/8 Kilometer.
- 139 Stunden: Huret 4301 8/16 (Weltrecord), Meyer 4178 5/8,
 Petersen 4127, Ramat 3711 3/8 Kilometer.
- 140 Stunden: Huret 4331 8/16 (Weltrecord), Meyer 4208 5/8,
 Petersen 4157, Ramat 3738 3/8 Kilometer.
- 141 Stunden: Huret 4361 8/16 (Weltrecord), Meyer 4238 5/8,
 Petersen 4187, Ramat 3765 3/8 Kilometer.
- 142 Stunden: Huret 4391 8/16 (Weltrecord), Meyer 4268 5/8,
 Petersen 4217, Ramat 3792 3/8 Kilometer.
- 143 Stunden: Huret 4421 8/16 (Weltrecord), Meyer 4298 5/8,
 Petersen 4247, Ramat 3819 3/8 Kilometer.
- 144 Stunden: Huret 4451 8/16 (Weltrecord), Meyer 4328 5/8,
 Petersen 4277, Ramat 3846 3/8 Kilometer.
- 145 Stunden: Huret 4481 8/16 (Weltrecord), Meyer 4358 5/8,
 Petersen 4307, Ramat 3873 3/8 Kilometer.
- 146 Stunden: Huret 4511 8/16 (Weltrecord), Meyer 4388 5/8,
 Petersen 4337, Ramat 3900 3/8 Kilometer.
- 147 Stunden: Huret 4541 8/16 (Weltrecord), Meyer 4418 5/8,
 Petersen 4367, Ramat 3927 3/8 Kilometer.
- 148 Stunden: Huret 4571 8/16 (Weltrecord), Meyer 4448 5/8,
 Petersen 4397, Ramat 3954 3/8 Kilometer.
- 149 Stunden: Huret 4601 8/16 (Weltrecord), Meyer 4478 5/8,
 Petersen 4427, Ramat 3981 3/8 Kilometer.
- 150 Stunden: Huret 4631 8/16 (Weltrecord), Meyer 4508 5/8,
 Petersen 4457, Ramat 4008 3/8 Kilometer.
- 151 Stunden: Huret 4661 8/16 (Weltrecord), Meyer 4538 5/8,
 Petersen 4487, Ramat 4035 3/8 Kilometer.
- 152 Stunden: Huret 4691 8/16 (Weltrecord), Meyer 4568 5/8,
 Petersen 4517, Ramat 4062 3/8 Kilometer.
- 153 Stunden: Huret 4721 8/16 (Weltrecord), Meyer 4598 5/8,
 Petersen 4547, Ramat 4089 3/8 Kilometer.
- 154 Stunden: Huret 4751 8/16 (Weltrecord), Meyer 4628 5/8,
 Petersen 4577, Ramat 4116 3/8 Kilometer.
- 155 Stunden: Huret 4781 8/16 (Weltrecord), Meyer 4658 5/8,
 Petersen 4607, Ramat 4143 3/8 Kilometer.
- 156 Stunden: Huret 4811 8/16 (Weltrecord), Meyer 4688 5/8,
 Petersen 4637, Ramat 4170 3/8 Kilometer.
- 157 Stunden: Huret 4841 8/16 (Weltrecord), Meyer 4718 5/8,
 Petersen 4667, Ramat 4197 3/8 Kilometer.
- 158 Stunden: Huret 4871 8/16 (Weltrecord), Meyer 4748 5/8,
 Petersen 4697, Ramat 4224 3/8 Kilometer.
- 159 Stunden: Huret 4901 8/16 (Weltrecord), Meyer 4778 5/8,
 Petersen 4727, Ramat 4251 3/8 Kilometer.
- 160 Stunden: Huret 4931 8/16 (Weltrecord), Meyer 4808 5/8,
 Petersen 4757, Ramat 4278 3/8 Kilometer.
- 161 Stunden: Huret 4961 8/16 (Weltrecord), Meyer 4838 5/8,
 Petersen 4787, Ramat 4305 3/8 Kilometer.
- 162 Stunden: Huret 4991 8/16 (Weltrecord), Meyer 4868 5/8,
 Petersen 4817, Ramat 4332 3/8 Kilometer.
- 163 Stunden: Huret 5021 8/16 (Weltrecord), Meyer 4898 5/8,
 Petersen 4847, Ramat 4359 3/8 Kilometer.
- 164 Stunden: Huret 5051 8/16 (Weltrecord), Meyer 4928 5/8,
 Petersen 4877, Ramat 4386 3/8 Kilometer.
- 165 Stunden: Huret 5081 8/16 (Weltrecord), Meyer 4958 5/8,
 Petersen 4907, Ramat 4413 3/8 Kilometer.
- 166 Stunden: Huret 5111 8/16 (Weltrecord), Meyer 4988 5/8,
 Petersen 4937, Ramat 4440 3/8 Kilometer.
- 167 Stunden: Huret 5141 8/16 (Weltrecord), Meyer 5018 5/8,
 Petersen 4967, Ramat 4467 3/8 Kilometer.
- 168 Stunden: Huret 5171 8/16 (Weltrecord), Meyer 5048 5/8,
 Petersen 4997, Ramat 4494 3/8 Kilometer.
- 169 Stunden: Huret 5201 8/16 (Weltrecord), Meyer 5078 5/8,
 Petersen 5027, Ramat 4521 3/8 Kilometer.
- 170 Stunden: Huret 5231 8/16 (Weltrecord), Meyer 5108 5/8,
 Petersen 5057, Ramat 4548 3/8 Kilometer.
- 171 Stunden: Huret 5261 8/16 (Weltrecord), Meyer 5138 5/8,
 Petersen 5087, Ramat 4575 3/8 Kilometer.
- 172 Stunden: Huret 5291 8/16 (Weltrecord), Meyer 5168 5/8,
 Petersen 5117, Ramat 4602 3/8 Kilometer.
- 173 Stunden: Huret 5321 8/16 (Weltrecord), Meyer 5198 5/8,
 Petersen 5147, Ramat 4629 3/8 Kilometer.
- 174 Stunden: Huret 5351 8/16 (Weltrecord), Meyer 5228 5/8,
 Petersen 5177, Ramat 4656 3/8 Kilometer.
- 175 Stunden: Huret 5381 8/16 (Weltrecord), Meyer 5258 5/8,
 Petersen 5207, Ramat 4683 3/8 Kilometer.
- 176 Stunden: Huret 5411 8/16 (Weltrecord), Meyer 5288 5/8,
 Petersen 5237, Ramat 4710 3/8 Kilometer.
- 177 Stunden: Huret 5441 8/16 (Weltrecord), Meyer

SCHIESSEN.

AUS „NEU-ÖSTERREICH“.

Auf dem internationalen Taubenschüssen zu Ilidze wurde nicht nur den ausländischen bewährten Sportsmännern, sondern auch den einheimischen Schützen Rechnung getragen. Dies geschah dadurch, dass das Comité an zwei Tagen der letztverflossenen Woche, d. i. am Donnerstag und Freitag ein Schiessen veranstaltete, welches Letzteren Gelegenheit geben sollte, unbehindert durch eine überlegene Concurrenz in den Bewerb um die ansehnlichen Preise zu treten.

Es hatten sich auch 17 der vornehmsten wuh-mechanischen Classe Angehörige eingefunden; was man kaum erwartete, traf ein, nämlich die Thatsache, dass mehrere der Preisbewerber sich sogar als treffliche Schützen bewährten. Der Bürgermeister von Mostar, der bereits früher wiederholt erwählte Beg Ibrahim Kapetanovic, hatte sich alle Anwartschaften auf die 2000 Kronen ersten ersten Preis erworben, musste ihn aber schliesslich mit Ibrahim Ags, einem Vornehmer aus Stolac, theilen. Auch um die weiteren Preise wetteiferte sich ein lebhafter Wettbewerber, aus dem schliesslich zwei andere Notabeln, Risa Beg und Mujaza Didarevic, als Gewinner hervorgingen.

Die einheimische Bevölkerung erwartet sich von Tag zu Tag immer mehr und mehr für den Sport des Taubenschüssens, so zwar, dass es Niemandem verwundern dürfte, in kurzer Zeit auf gleichen, anderweitigen internationalen Meetings den Orient — und ein Stück von diesem darf Bosnien-Herzegovina allerdings genannt werden — repräsentirt zu sehen.

Welch lebhaftes, farbenprächtiges Bild hat sich während der Zeit des Schiessens in dem so herrlich gelegenen Ilidze entfaltet!

Wenn man das azurblaue hohe Himmelsgewölbe betrachtete, den intensiven Sonnenschein und dabei die von dem Gehirge her wehende «weiche Luft» athmete, so dachte man sich wahrlich tief nach dem Süden, an den schönsten Punkt des Mittelmeeres, nach Monte Carlo, wiewohl sich ein Auge aber auf den umlaufenden orientalischen Trachten, dann wahrhaft man sich an den Gestaden des Bosporus.

Es scheint, als ob es den reichen Begs hochwichtig war, eine Gelegenheit zu erhalten, mit allem Pomp vor die Öffentlichkeit zu treten; denn es fehlt an goldstrotzenden Trachten ebensowenig wie an reich gezeuften Pferden und einem Dienertross, der factisch nur von dem Rang und Vermögen seines Herrn Zeugnis geben sollte. Auch an den kostbarsten Waffen fehlt es nicht; was aber die Gewehre anbelangt, so sind sie trotz ihrer werthvollen Ausstattung doch nur als weit gegen die modernen, zwar einfacher, aber scharf schiessenden und gut deckenden zurückstehend zu bezeichnen; zur grossten Verwunderung ihrer Besitzer, die der Meinung waren, in der Beziehung das Beste der Welt ihr Eigen zu nennen.

Täglich finden sich weitere ausländische Schützen ein, ohne dass jedoch die bereits in den ersten Plores sich als so hervorragend bewährten Herren an ihrem Range als Sportsmännern eingebüsst hätten. Noch immer ist Graf Dankelman der gefürchtete Schütze, und selbst eine durch einen einzigen Fehlschuss erlittene Niederlage, welche Mr. Bonnelle, einem belgischen Sportsman, den Sieg verschaffte, ändert nichts an dem Prestige, das sich Ersterer bereits erworben.

Währendem in Ilidze weiter auf Tauben und mit von Tag zu Tag erhöhter Passion geschossen wird, haben sich mehrere Herren, hervorragende Jagdfreunde, zur Jagd in das Gebirge oder nach den Niederungen der Narenta begeben; Andere wieder widmen sich ethnographischen oder archaologischen Untersuchungen, für welche alle die geschicktesten und landeskundigen Führer zur Verfügung stehen. Die von den forstlichen Excursionen Zurückkehrenden, die mit einem Aufenthalt in Ilidze den corporativen Besuch Bosniens und der Herzegovina abschliessen wollen, können nicht genug Rühmenswörter erzählen, so zwar, dass wohl noch nach Schluss des Taubenschüssens so manche Gruppe ein und das Andere Land durchqueren, namentlich aber sich nach Metkovic wenden wird, der maritimen Station der Herzegovina, dem Stolz des Landes und Zeugen einer ethnographischen dastehenden Thätigkeit der Regierung-organ.

Das Taubenschüssen hat Bosnien und die Herzegovina der Welt im vollsten Sinne des Wortes erschlossen; was an Engländern und Amerikanern sich in Ilidze eingefunden, wird dem Wunderlande mehr Besucher zuführen, als es durch was immer für ein anderes Mittel möglich gewesen wäre.

Der in so hohem Grade angefeindete Sport wird demnach aber als ein glücklicher Griff zu bezeichnen sein, welcher dem Lande nicht nur tausendfachen Nutzen, sondern sein Ansehen und dasjenige seiner Verwaltung zu überraschender Geltung bringt.

NOTIZEN.

EINE ZAHLREICHE MENGE Einheimischer und Fremder fand sich am 16. und 17. September in Ilidze bei den Taubenschüssen ein. Galt es doch dem Grand Prix, zu dem sich 32 Theilnehmer gemeldet.

ZWEI TAGE wahr noch das sportliche Fest, als welches die zwei der Ausübung des Jagd-, Schiess- und Angelports dienenden Wochen — 8. bis 20. September — zu bezeichnen sind. Die erste ist dem letztenmalen Taubenschüssen, auch die heftige Jagd und Fischerei unternehmenen Ausflüge haben alle Theilnehmer überaus befriedigt.

DER GRAND PRIX D'ILIDZE hat in der Entscheidung isoliren eine grosse Ueberzählung gebracht, als Kämpfer der zwei voraussichtlichen Sieger den Preis einheimisch, sondern dieser an die italienischen Meister-Schützen, bald und zwar der erste Preis an Guindini (17 Tauben) der zweite an Gajoli (16 Tauben), der dritte an Riva (15 Tauben) und der vierte getheilt an Galati und Calvi.

DIE SCHIESSELHAFTE und die trefflichen Einrichtungen, welche behaltend der Taubenschüssen in Ilidze einbaut, beziehungsweise getroffen wurden, sollen ständig einbezogen theils werden sie anderen ähnlichen Zwecken dienen, ihre Hauptverwendung aber bei den Schiessen finden, die nun jährlich veranstaltet werden sollen. Ob von der Regierung oder seitens einer Gesellschaft, wird sich in Kürze entscheiden.

JAGD.

AUS TURKESTAN.

Im Delta des Amu-Darja sowie in Turkestan überhaupt werden Tiger, welche dort vor wenigen Jahren noch ebenso zahlreich waren, wie in manchen Gouvernements die Wölfe, immer seltener. Am 16. August hat jedoch im Dschungel-Delta des Amu-Darja eine erfolgreiche Jagd auf diesen gefährlichsten aller Rauber stattgefunden. Drei Officiere, alle alte, bewährte Jäger, machten sich am 15. August nach dem Delta des Amu mit wenigem Gepäck und einigen Bedienten auf, um einen Königstiger zu schiessen, welcher sich kürzlich in einiger Ansiedelungen am Flusse gezeigt und unter Vieh und Menschen Unheil angerichtet hatte. Die Eingeborenen schilderten ihn als ein Thier von ungewöhnlicher Grösse und Kraft und flehten die Officiere an, den blutdürstigen Rauber unschuldig zu machen. So brachen denn die kühnen Jäger am Nachmittag des 16. August in kleinen Booten, begleitet von mehreren Eingeborenen, von der Niederlassung Aikan-Adse auf, um im Amu-Delta den gefährlichen Feind zu spüren. Grün und schlammig schlichen die Wasser des Flusses trag dahin, und kein Laut unterbrach die Stille des heissen August-Nachmittags ausser dem Geplätscher der Ruder und dem Schrei eines durch dieses Geräusch aufgeschreckten Wasservogels. Endlich hatte diese Fahrt ein Ende, und die Boote legten an einer kleinen Insel im Amu-Delta an, wo nach Aussage der Eingeborenen der Tiger stecken sollte. Stellenweise zeigte das Rohrlicht auch Spuren davon, dass ein grosses Raubthier dort durchgehoben sein musste, sonst fand man aber keine Anzeichen dafür, ob der Gefürchtete auf der Insel sei oder nicht. Einer der Jäger sprang kurz entschlossen ans Land, während die anderen beiden die Insel umfahren wollten, um nachzusehen, ob sich nicht am Ufer irgend welche sichere Beweise für den Aufenthalt des Tigers finden liessen. So verging fast eine Stunde, und die Sonne sank blutroth hinter den Kirganhöhen im Westen ins Meer. Schon befanden sich die beiden Jäger wieder an dem Punkte ihrer Ausfahrt, als sie zwei rasch aufeinanderfolgende Schüsse und ein kurzes Wuthgebell hörten, worauf wieder tiefe Stille eintrat. Sofort machten sich die beiden Zurückgebliebenen auf und gingen der Spur ihres Kameraden nach, welcher sie bei dem Dämmerlicht nur langsam folgen konnten, bis sie endlich in der Entfernung von ungefähr hundert Schritt ein verhaltenes Brüllen hörten und zwischen den Dschungeln und Cypernestämmen ein Paar Feueraugen aufleuchten sahen. Fast gleichzeitig legten sie an, und der Knall ihrer Gewehre verschmolz zu einer Schallwelle, welche sich an den Höhen und Wäldern mehrfach brach. Als sie überzeugt waren, dass ihre Schüsse den Raubthier tödlich getroffen haben mussten, drängten sie vorwärts und befanden sich alsbald auf dem Schanzenplatze, wo ihr Kamerad, der regungslos und blutübertröpfend am Boden lag, ihnen heissen Kampf aufgeföhnet hatte. Rechts vor ihnen lag ein mächtiger Königstiger, welchen der todwunde Kamerad durch die beiden ersten Schüsse zu Boden gestreckt hatte, links lag ein todttes Tigerweibchen

mit zerschmettertem Hirnschädel und Unterkiefer und dicht daneben der kühne Schütze. Ihr erstes Werk war natürlich, dem Kameraden jede mögliche Hilfe zu leisten, was zu lassen, und so trugen sie ihn zu einem in der Nähe findenden Grotte, wuschen und verbanden ihm die Wunden und riefen ihn allmählig zum Bewusstsein zurück. Nur langsam konnte sich der Schwerverwundete auf die jüngsten Vorgänge besinnen, da ihn ein starker Blutverlust beträchtlich geschwächt hatte. Endlich aber fand er die Kraft hierzu und erzählte kurz folgenden Verlauf seines Abenteuers: «Nachdem ich euch Beide verlassen hatte, drang ich, eine der frischesten Spuren verfolgend, in's Innere der Insel vor und bald die Genugthuung sicherer Anzeichen, dass der Tiger in seinem Lager sein musste. Nach etwa dreiviertelstündiger Wanderung merkte ich, dass mich das Raubthier in einem grossen Bogen umkreiste, und ich beschloss, einen freien Platz aufzusuchen, um den Tiger zu stellen, da dieses im dichten Dschungelrohrlicht geradezu unmöglich war, wenigstens einen sicheren Schuss vollkommen ausschloss. Bald gelangte ich denn auch auf diesen Platz, wofür mir der Tiger sehr bald folgte; denn, kaum hatte ich die vorgewählte Stelle ausgesucht, so trat er zwischen mich und den Rohricht, und in denselben Augenblicke — er stand etwa 40 Schritt vor mir — sass ich auch die beiden «stahl-panzerten Spitzkugeln im Schädel, so dass er in halbem Sprünge zusammenbrach. Er ich vortrat, wartete ich nach meiner Gewohnheit, um zu beobachten, ob das Thier noch ein Lebenszeichen von sich gebe, und mein Gewehr von Neuem zu laden. Zu meinem Entsetzen bemerkte ich, dass ich meine Pantorasche auf dem Marsch hieher in den Dschungeln verloren haben musste, und kaum hatte ich Zeit, mich nach einer passenden Deckung umzusehen, als es im Rohricht krachte, und das Tigerweibchen mit weiten Fluchten aus dem Rohricht brach, ein entsetzliches Gebrüll ausstoss und zum Sprung auf mich niederkrante. Das Ganze hatte seit der Erlegung des Tigers kaum eine Minute gedauert, und ich gab mich verloren, doch behielt ich meine Kalbkitzlinge und fasste meine Gewehrlader fester. Da setzte die Thier aus und springt in weitem Bogen, an 25 Fuss, auf mich zu. Ich fühle einen verzweifelten Schlag nach dem Kopf des Thieres, fühle noch, wie mein Kolben splittert und ich zu Boden gerissen werde; da habe ich noch die Geistesgegenwart, meinen Hirschfangen zu ziehen und ein oder zwei verzweifelte Stösse nach dem mich zerfleischenden Thiere zu führen, dann schwanden mir die Sinne, und ich erwartete erst in euren Armen.» Damit schloss der kühne Jäger, und es stellte sich nun folgender interessante Thatbestand heraus: Durch den Schlag mit dem Gewehrkolben hatte er dem Tigerweibchen den Unterkiefer zerschmettert und mit dem Hirschfangen ihm die Sehnen der rechten Tatze zerschritten. Hierdurch war er getretet worden. Wenn auch das wüthende, von Schmerzen geplagte Thier versucht hatte, sein Opfer nach Kräften zu zerfleischen, so war ihm das nur theilweise gelungen, da es nur seine linke Tatze dazu benutzen konnte. Trotzdem hatte es den furchtlosen Jäger entsetzlich zugerüht und ihm das Fleisch von rechten Schenkelbein bis zum Knochen abgehaut. Die Gliedertheile sind denn eilends zertheilt worden, und dürfte der tapfere Schütze in wenigen Wochen hergestellt sein. Der von ihm getödtete Tiger ist ein Riesene exemplar und misst vom Kopf bis zur Schwanzwurzel 12 1/2 Fuss, während das Weibchen nur 6 1/2 Fuss lang war. Im Triumph wurden die Jäger von den Ansielern am frühen Morgen in Booten von der Insel abgeholt und die Tiger mit Hurrahgeschrei durch die Ansiedelung getragen. Der erlegte Tiger war der 21., der dem tödlichen Biel jenes unerschrockenen Lieutenants zum Opfer fiel. P. H.

NOTIZEN.

EIN AUERHAHN, der frisch balzte, wurde in Anfänge August in einem Revier bei Marais der Steiermark verlohrt. Der Beweis der vollen Plag liegt in der Thatsache, dass der in «Liebe Verzweigungen» ausgesprochen wurde konnte.

DIE 2 FÜRCHEN auf Rothbuche ist in Schottland in vollstem Zuge; sie verspricht am so glänzende Resultate, als sie eigentlich um drei Wochen später wie in anderen Jahren begonnem hat. In der letztverflossenen Saison hatten die Conservatoren assistens MacLennan & Co. um diese Zeit bereits 300 Hirschköpfe zur Preisabgabe erhalten.

DER JAGDSPORT habe in England nicht nur unter der Monarchie sich Vertreter, die besaßen, Erfolg aufzuweisen haben, sondern auch in den Kreisen der Damenwelt. Lady Beadabale u. B. hat im Verlaufe der letzten Tage in einem der schottischen Hochwälder, und zwar in den Black Forests, auf der Parthe vier capitale Hirsche gestreikt.

DER ZWINGER. DIE AUSSTELLUNG IN MÜNCHEN.

IN FRANKREICH hat man sich vielfach mit der Frage beschäftigt, ob die Wachtel domesticirt werden könne. Die Abnahme von solchen Versuchen auf Grund dessen, dass die Wachtel ein Zugvogel ist, haben diese Versuche nicht verhindert. Ein Erfolg ist jedoch auch bisher, denn von 15 in Kageen gehaltenen Fasern hat ein einziger gebrütet und keinen Nachwuchs erzielt.

EINE WISSENTUM — falschlich werden die Wissens noch immer Auer genannt — welche zu dem Stande der ersten Maschelen im letzten Jahre gelangt sind. Die Wachtel geht, fast kürzlich ein im Walde weitestendes Pfad an und brachte es mit den furchelbaren Hörnern zum Verenden an Ort und Stelle. Es ist dies seit dem 20. Jahre, welche die Wissenschaften festgelegt haben, dass der erste derartige Fall.

EIN ÜBERFALL, den 20 Wilderer vollführten, fand kürzlich bei Varelle in Belgien in den Revieren der verschollenen Wachtel. Der Wilderer, welcher solchen sah dem vandalischen Vorgehen der Bande an, beherte sich derselben, wurde aber mit dem Tode bedroht, falls er sich nicht sofort entferne. Der Gegenstand konnte nicht Anderen than aussetzen, wie Alles, was die Wilderer für ihre Pläne zum Niederknallen wurde. Da die genannte Bande die Gesichter geschwärzt hatte, konnte auch nicht die Identität eines einzigen festgestellt werden.

DAMWILDPARIS sind in keinem zweiten Lande von solcher Ausdehnung und weisen so starke Wildart auf wie in England. In West-Sussex, und zwar in Petworth, wurde kürzlich bei Gelegenheit einer Jagd der dortige Landbesitzer — ein gewöhnlicher Trupp von Schauläufern gesehen, der über 200 selbige Gebrüder aufnahm. Obwohl gerade heute durchaus jegliche Schauläuferei geschoben wurden, so konnten doch einige Truppen nicht weniger beobachtet werden. Die Jagd einer Höhe von 28 Zoll hatten sie eine Breite von 14 und bis 7 Zoll Länge Enden.

700 MOORHÜHNER wurden in einem Jagdtag auf dem von Koster und Minkers angetrieben, und von neun Schützen erlegt. Binnen drei Tagen belief sich die Strecke auf 1614 Stück. Angesichts so bedeutender Jagderfolge muss auf eine überaus starke diesjährige Vermehrung des von Wafel hindurch im südwestlichen Theile von England geschlossenen Bestandes. Auch in der Grafschaft England selbst sind die Tapezstreifen an Moorhühnern noch immer sehr bedeutend. Auf den Wensley-Mooren im Yorkshire schossen sich Schützen an einem Tage 800 Stück erwachsener Moorhühner, auf jenen von Bolton Aye sechs Schützen 411.

SEPTEMBER ist in Norwegen der Monat der Elchjagen. Vom 15. an wird namentlich in den leichter zugänglichen Gegenden seit Jahren von Fremden aller Länder auf die Träger der so viel begehrten Jagdtrophäen, der Schenkel, gejagt. Nur unbedingt findet auch das verschiedene Feterwül, Auer, Birki, Moor- und Schneehühner, sowie Luchthar, ebenso auch — namentlich in das wilde Ren. Hunde dürfen auch Norwegen nicht eingeführt werden. Für die Elchjagd bedarf man des einheimischen „Elchhundes“, der sich als „Auerhahnbulle“ oder „Weggen“ bezeichnet, welcher ein sehr wildes, jedoch ein leistungsfähiger Setzer von ausserordentlichem Nutzen.

SCHOTTISCHE MOORHÜHNER hatte Prinz Croy mit vielen Koster und Minkers angetrieben, und von neun Schützen erlegt. Binnen drei Tagen belief sich die Strecke auf 1614 Stück. Angesichts so bedeutender Jagderfolge muss auf eine überaus starke diesjährige Vermehrung des von Wafel hindurch im südwestlichen Theile von England geschlossenen Bestandes. Auch in der Grafschaft England selbst sind die Tapezstreifen an Moorhühnern noch immer sehr bedeutend. Auf den Wensley-Mooren im Yorkshire schossen sich Schützen an einem Tage 800 Stück erwachsener Moorhühner, auf jenen von Bolton Aye sechs Schützen 411.

AUS REINHARDSBRUNN in Coburg wird berichtet, dass es im Auftrage Sr. königlichen Hoheit des Herzogs Alfred in den Revieren von Reinhardtbrunn Oberhof veranstalteten Jagden in der Zeit vom 1. August bis 7. September 41 Elchschütze Strecken an Rothwül und Rehern ergaben. Se königliche Hoheit der Herrg erlegte 46 Stück, darunter einen Aechtschender, drei Schauländer und fünf Rehbocke; Prinz Philipp 15 Stück, Rebbock, ein Leopold 5, Prinz Albert 15, Prinz Heinrich 15, Prinz Carl 15, Prinz Ernst 5, Herrmann zu Hohenlohe-Langenburg 4, Erbprinz Fürst zu Hohenlohe-Langenburg 8, Fürst Udo Stolberg-Wernigerode 4, Prinz Egon von Rathlow 4, Graf Kottbroski 8, Sir Charles Hall 5, und Comdant von Bismarck 3 Stück. Die Strecke betrug also 107 Hirsche, 1 Schmalhül und 6 Rehbocke, im Ganzen 114 Stück.

Leopold Gasser, I. u. Hof- u. Armeewaffenfabrikant Wien Comptoir: X. VI. (Ottakring), Postgasse 17 Niederlage: I. Kohlenmarkt 8 empfänglich sind rühmendst bekannnt. Revolyver als verlässliche und bequemste Vertheilungswaffe, ferner alle Sorten Gewehre in bester Ausführung, Jagdrüstungen etc. Illustrirte Preisverzeichnisse gratis und franco.

PANZER-CASSEN, PANZER-TRESORE Absolute Sicherheit und Vertheil. Bestrobene gestatt. Feuersechere Bücherschränke. einfach erprobt. Ersatz für schwere und theure Casse. einziges in München, Amster, Bielefeld, Berlin, Hamburg, etc. Hans-Johann R. TANCOS, WBS, I. Brandstätte 8.

Geprüft 1895. Täglich Postversendung durch das Haupt-Depot: K r e i s t a p o t h e k K o e n i g s b e r g.

Zu den in diesem Jahre wahrlich nicht seltenen Begebenheiten von weittragender Bedeutung auf kynologischem Gebiete wird in erster Reihe die soeben abgehaltene internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in München zu zählen sein. Es genügt, darauf hinzuweisen, dass die Anmeldungen sich auf die Zahl von 1268, die thatsächlich ausgestellten Hunde aber auf 800 beliefen. Dabei ist jedoch wohl zu bemerken, dass die in vollem Zuge begriffene Jagdsaison es nicht gestattete, die nun im Zenithe ihrer Verwendung stehenden Jagdhunde in einer solchen Zahl auszustellen, wie es im vorigen Frühjahr der Fall zu sein pflegt; daher überwogen auch die Luxushunde und vor Allem die Bernhardier; sie waren mit 162 Nennungen vertreten; in Anbetracht der Wichtigkeit dieser Hunde eine gewisse ausserordentlich hohe Zahl, deren Bedeutung durchaus nicht verliert, wenn man erwägt, dass die Dachsuhnde durch 280 Repräsentanten ihrer Art vertreten waren. Wie viele dieser, im Gegensatz zu den Bernhardiern, werden von einem und demselben Jager gehalten!

Wie waren hingegen die Classen der Vorstehuhnde besetzt? Man hörte und stammelte 20 Hunden die der kurzhaarigen, mit 13 die der denhaarigen, die der langhaarigen mit 5 An Pointers waren 18, an Gordons 11 ausgestellt. Irische Setters zahlte man 8 und englische sogar nur 3. Zu erwähen ist, dass die dreifarbigen, die Wurtemberger, 11 ihrer Vertreter zahlten. Aus den Gerd Kennels hatte die Besitzerin derselben, Frau Baronin Dewitz, 11 ihrer so herrlichen Hunde angesetzt, die eine völes Drend erste und zweite Preise sowie ein Anzahl höchst lobender und lobender Erwähnung erhielten.

Von besonderem Interesse für die Mehrheit der Besucher der Ausstellung waren die steierischen Hochgebirgsbracken; sie haben bereits auf die Ausstellung in Wien grosses Aufsehen in den Kreisen der deutschen Jager — jene Bayerns ausgenommen — erregt, derzeit aber noch mehr, da sie eben ganz fremde Erscheinungen repräsentirten.

Zu den neuerer Zeit sehr beliebten Hunden zählen die Collies; wiewohl in Rücksicht auf die in Wiesbaden demnachst stattfindende Schau die verschiedenen Classen derselben nicht so vollständig vertreten waren, wie es ausserdem falls geschehen wäre, hat die Besichtigung mit diesen prächtigen Hunden dennoch eine recht gute zu nennen. Die Classen der Neufundländer und Barzols enthalten das Beste, was der Continent aufzuweisen hat, doch musste der Thatsache Rechnung getragen werden, dass die eine wie die andere Race, derzeit im Wechsel des Haarkeits begriffen, eben nicht so glanzend repräsentirt werden kann, wie es sonst der Fall ist.

Nochmals muss auf die jagdlich verwendeten Hunde zurückgegangen werden, und zwar auf die Foxterrier, deren Classen durch die bevorstehende Specialausstellung ebenfalls nicht jene Zahl der Nennungen, beziehungsweise der angestellten Hunde und Hündinnen dieser Race aufweisen, wie es sonst

unbedingt der Fall gewesen wäre. Trotz alledem war die Ausstelhng doch eine grossartige zu nennen und das Interesse dafür ein überaus lebhaftes, was sich schon aus der Stistung so vieler Special- und Ehrenpreise ergeben hatte.

Die Prämierung selbst war ein hartes Stück Arbeit; diese wurde noch erschwert, da eine tropische Hitze geherrscht, die gerade erschöpfend gewirkt. Das Uebel auch auf den Besuch ein Rückschlag aus, zu welchem Umstände noch die Thatsache beigetragen, dass einerseits eine grosse Anzahl von Hundefreunden im Gebirge oder an der See weilte, während die Mehrzahl der Freunde der Jagd durch die Ausübung dieser sammt ihren Hunden ferngehalten wurde.

Alles in Allen genommen dürfte aber durch diese Ausstellung die für spätere Zeit vielleicht recht werthvolle Erfahrung gewonnen sein, dass die Zeit kurz nach Aufgang der Niedrigad und jene der Gebirgsjagden sich gerade nicht am besten als Termin zu solchen Unternehmungen eignet, ausser es ist eine Ausstellung von Luxushunden. Selbst eine solche wäre aber durch die demnachst abzunehmenden Specialanstellungen geschädigt worden, denn schon die Mitglieder der betreffenden Clubs mussten sich veranlasst fühlen, ihre Hunde für letztere zurückzubehalten.

NOTIZEN.

118 PREISE, darunter 62 erste, 37 zweite, 19 dritte und 39 Höchst lobende Erwähnungen haben österreichische Aussteller in München anerkannt erhalten.

EIN CLUB für englische Vorstehuhnde ist gelegentlich der Ausstellung gegründet worden. Als Puncthosen gehören demselben aus Oesterreich Baronin Dewitz, Freiherr v. Born, Carl Ritter v. Eisenstein und Herr F. N. Phean an.

EIN DEUTSCHER Club von Vorstehuhnden veranstaltet im Frühjahr 1896 der Oesterreichische Hundezucherverein. Die vom Club „Kurzbair“ in Aussicht genommene Zuchtschau findet im Vereine mit dem Derby am 10. Herbst desselben Jahres veranstaltet über der Club „Kurzbair“ eine Jagdschau, offen für ältere Hunde. Auf dieser wird nebst den bisherigen Leistungen auch Verlorenschüsse und Wasser-schieß die Arbeit auf Raabzug geprüft werden.

AUS WIRTMEMBERG wird mitgetheilt, dass gegen die sogenannten Württemberger Vorstehuhnde, meist sind es dreifarbig, ein förmlicher Verhätzungskrieg geführt wird. Sowohl die königlich württembergische Jagdverwaltung wie die Privatjäger sind in diesem Krieg eine Rolle spielend, und zwar als Gegner der genannten Hunde. Warum man diese, als Folge dessen, von Ausstellungen und Prüfungsreisen fernhalten sollte, ist rein unverständlich.

30 JAHRE alte Tackel und sogar noch drei bis vier Jahre ältere sind wohl eine Seltenheit. Graf Apponyi berichtet kürzlich über einen solchen, und dem nicht sich die Mithelung an, dass ein älter bei Gebirg abgelehntes Jagd sich zu Tackel durch einen Schneidknecht besonders hervorhat. Weiland Herzog Ernst, der Jagdherr, lobte den Hund, dessen Besitzer über die Jagdselbstheiten war, und erkrankte sich nach dem Alter der Tackel. Alles war bestimmt, als die Antwort des Genannten dahin lautete, dass sein „Krummbein“ 28 Jahre alt war.

FRANZ JOHANN KWIZDA. Kwizda's Restitutionsfluid. Kwizda's Koenigsberger Vieh-Nähr-Pulver. Patent-Streifbänder aus Gummi. K. k. priv. Waschwasser No. 1.40. Preis einer Flasche 6. W. 1.40. Kwizda's Hufeitn. Kwizda's Sattelsaife. Kwizda's Kraftfutfer. Patent-Streifbänder aus Gummi. K. k. priv. Waschwasser No. 1.40. Kwizda's Hufeitn. Kwizda's Sattelsaife. Kwizda's Kraftfutfer. Patent-Streifbänder aus Gummi.

FISCHEN.

DIE KOSTEN der Fischerei-Commission, welcher die Bewachung des Tweed in Schottland obliegt, betragen im Jahre 1894/95 9841 Pfund Sterling.

LADY BRADALBANE, eine der ersten Spottling-Ladies in England, angelte am Montag letztjähriger Woche in Begleitung eines Herrn im Flusse Orkney auf Lachs. Es wurden neun dieser Fische in einem Gesamtgewichte von 115½ Pfund gefangen.

IN IRLAND und in Schottland ergibt der Lachsfang noch immer glänzende Resultate. In der Woche vom 18. bis 24. August wurden an 1100 Fische auf dem Londoner Fischmarkt 617 Kisten à 150 Pfund, das sind also 825½ Centner Lachs, aus Schottland aber 2034 Kisten, somit 301 Centner.

180 PFUND STERLING wurden für das Fischereirecht in einem Theile des Dee in Aberdeenshire in Schottland, und zwar für das sogenannte Glentana-Wasser, an Pacht bezahlt. Diese Summe erhält erst ihre Bedeutung, wenn man hinzuzählt, dass der Fischrecht nur für zwei Monate abgeschlossen wurde.

DIE SEEN in Schottland, die sogenannten lochs, haben im Verlaufe dieser Saison, April bis einschließlich August, einen Fang von 16324 Fischen im Gewichte von 15.367 Pfund (engl. Gewicht) ergeben. Diese enorme Anzahl von gesunden Salmoniden wurde mittelst Angel gefangen und während der Saison auf Hechte in denselben Gewässen 945 Stück im Gewichte von 3357 Pfund (engl.) das schwerste Exemplar von 14½ Pfund. Mittelst Nets gefangen hat der starkste Hecht 30 Pfund.

DIE WANDERUNGEN, beziehungsweise der Aufstieg von Lachsen und Meerforellen an der Ostküste von Island hält in seiner charakteristischen Stärke im vollen Gange. An einem Tage der letztverflossenen Woche wurden am Vormittag 10480 Pfund dieser Fische gefangen, am Nachmittag desselben Tages 4000 Pfund. Diese Fischmenge ist die größte, die sich je in Island gefangen hat, an einem Tage erzielte Fischereiergebnisse zu vergleichen war. Wie es meist der Fall ist, haben die Fischer aus Aberdeen den größten Theil desselben eingebracht.

DIE LUNDBERGER HAIDE ist reich an kleinen Quenachbächen; diese werden in neuester Zeit ausgenutzt, um Teiche zu speisen, in denen Fischbrut erzogen wird. Im letztverflossenen Jahre sind an 50 Hektaren Land zu solchen Anlagen verwandelt worden, und andere, die seit einigen Jahren bestehen, haben Erträge aufgewiesen, welche die Nutzung des besten Weizenbodens weit übersteifen. Man hat sich verlaggt auf die Zucht von Karpfen und Forellen verlegt; doch sind alle Vorbereitungen getroffen worden, um viel wertvollere Fischearten und in grosseren Mengen zu züchten.

DIE COMMISSION, welche im nächsten Jahre die deutsche Fischerei in Berlin veranstalten wird, will das Gebäude, die Aquarien und die Wasserleitung mit einem Kostenaufwand von 320.000 Mk. aus eigenen Mitteln herstellen lassen und das beiden für die Ausstellung einziehende Vereine (Deutscher Fischereiverein und Deutscher See-Fischereiverein) ein zu sich einladendes weiters bare Befähigung gewähren. Der Deutsche See-Fischereiverein verfügt ausserdem über einen Zuschuss des Reiches von 30.000 Mk., während der Deutsche Fischereiverein (Binnenseerevi) ein gleiches Beihilfe sich nicht zu erheben hat, da das Reich für die Binnenseerei keine weiteren eintommigen Mittel besitzt. Das letztere ist daher bei Durchführung der Ausstellung auf die Unterstützung der Fischereivereine angewiesen und bildet dieselben, ihre Landesregierungen dafür zu interessieren, da ein direkter Antrag an die Landesregierungen nicht opportun erscheinen dürfte. Der Schwerpunkt des Unternehmens wird auf die vollständige Anstellung der lebenden Fische gelegt werden. Dabei tritt die Schwierigkeit auf, weil erstere fünf Monate dauern, während dieser ganzen Zeit die Aquarien bevollständigt zu halten. Es wird daher nöthig sein, eine Theilung der Anstellung lebender Fische in der Weise durchzuführen, dass die Concurrenzstellung der Züchter getrennt innerhalb der ersten 14 Tage bis drei Wochen abgehalten wird, woran sich dann während der übrigen Zeit eine möglichst vollständige Anstellung der Fischzucht Deutschlands anschliessen hätte.

Abonnements-Einladung!

Mit 1. October 1893 begann das vierte Quartal dieses Jahres, und bitten wir jene unserer P.T. Leser, deren Abonnement hiemit abgelaufen, um gefällige unverweilte Erneuerung desselben, damit in der Zukunft des Blattes keinerlei Unterbrechung eintritt.

Abonnementspreise bei direkter Franco-zusendung:
 # FÜR ÖSTERREICH-UNGARN: October bis December 5 B.
 # FÜR DAS DEUTSCHE REICH: October bis December 3 M.
 # FÜR ALLE ANDEREN LÄNDER (im Vorausbezahlt): October bis December 12 Fro.
 # Einzelne Nummern und Sonntags-Nummern 30 kr.
 # Dienst- und Sonntags-Nummern 15 kr.

Die Einsendung der Abonnements-Beträge erfolgt am einfachsten direct durch Postanweisung.

Die Administration

„Allgemeine Sport-Zeitung“

Wien, 9., „St. Annahof“.

werden. Da er aber ganz harmlos und verträglich ist und anderen Fischen geru um den Wege geht, kann man ihn in beliebige Teiche setzen, und er nützt dann das Futter aus, welches z. B. Karpfen und Schleien im Winter unberührt lassen. Sein Fleisch ist ausserst schmackhaft und wird in Amerika, der Heimat des Zwerghais, hoch geschätzt.

LITERATUR.

»DIE FÜRSCHE AUF DEN RHEIBOCK.« Aus der Praxis dargestellt von Carl Schneider, königlicher Jagdmester & Dr. Schriftführer des Jagdchutvereins der Rheinprovinz. Zweite Auflage. Blasenwitz-Druckerei. Verlag von Paul Wolff 1894. Preis Mk. 1.50. — Eine 67 Seiten enthaltende Brochure, die bereits in der ersten Auflage von der Jagdwelt mit grossem Interesse aufgenommen wurde. Für solche Jagdfreunde, die nicht in der Lage sind, durch einen des Waldwerks vollständig Kundigen und Erfahrenen in dieses eingeführt zu werden, sei das Werkchen besonders empfohlen. Namentlich das Kapitel Blattsgd dürfte auch für Andere von grossem Interesse und — Nutzen sein. Zu beziehen ist die thatsächlich inhaltreiche Brochure durch die Expedition der »Allgemeinen Sport-Zeitung«, Wien, I., »St. Annahof«.

SCHACH.

Redigirt von Carl Schlechter (Wien).

Problem Nr. 995.

Von Dr. A. Bayerdorfer in München.



Weiss zieht und setzt in drei Zügen mat.

NOTIZEN.

ZU ERHREN die von Einladungs zurückbleibenden Meister Dr. Tarasch und C. Schlechter veranstaltet der Frankfurter Schachverein am 7. d. M. ein kleines Fest, welches nach öffentlichen Tagesverlauf mit einem Simultanspiel von 16 Partien der beiden Meister endigte. Sechs Partien gewannen die beiden Gäste, zwei von vier Vereinstheilnehmern gewonnen, vier blieben der vorderen Stunde halber ungelöst.

GEBR. JUNGHANS
 Photographische Manufaktur,
 Wien, I., Weiburggasse Nr. 18.
 Vertreter: Josef Pisaner. Preisliste gratis.

J. Pauly & Sohn
 k. u. k. Hof-Bettwaren-Lieferanten
 WIEN
 I. Bezirk, Spiegelgasse Nr. 12.

Staines Linoleum
 (Mark-Typhele). Dauerhafter Bodenbelag, elegant, staubfrei, leicht zu reinigen; für Privatwohnungen, Comptoir, Geschäfte etc. Lager von Linoleum, Wachstuchvorlagen und Zimmereinrichtungen in den verschiedensten Dessins. Z. O. Gollmann's Nachf., A. Reiche, Wien, I., Kolowratng Nr. 3.

Pferde-Licitation.
 Auf dem 1½ Stunden von Budapest gelegenen Besitz Csepel des Herrn Ernst Wahrmann werden aus dessen Gestüt am
Mittwoch den 2. October d. J.
Vormittags 10 Uhr
 aus freier Hand folgende überzählige Pferde an den Meistbietenden verkauft:

- 8 Stück **Brabanter** volljährige Lastpferde,
- 20 — **engl. Stuten, Hackney** - Abkunft, von Hackney-Hengst gedeckt,
- 10 — **einjährige Fohlen** 1 engl Stepper,
- 10 — **entwöhnte** 1 engl Stepper,
- 1 Paar **Wagenpferde** und mehrere **Reitpferde.**

Die Pferde können jederzeit im Gestüt besichtigt werden. Das Gestüt Wahrmann major ist mittelst Wagen von Budapest aus über **Közvágány, Erzebeethfalva, Dorf Csepel, Tökölér Strasse**, in 1½ Stunden zu erreichen.
 Auskünfte erteilt:

Die **Autoverwaltung Wahrmann major**
 Insel Csepel
 Post Sziget-Szt. Miklós.

Alpaca- und Chinasilberwaren-Fabrik
W. BACHMANN & CO.

Geöffnet 1842. * WIEN * Gegründet 1842.
 Fabrik und Niederlage VI. Mollardgasse 30.
 Damit schwer verarbeitete Bestecke sowie Tafelgeräthe, Cassetten, Thee- und Kaffeemaschine, Anfatze etc. Specially für Hotels- und Restaurations-Einrichtungen sowie für Cafes, Pensionen, Officiers-Messen etc. 12

Spielwarenhaus
WILHELM POHL
 WIEN, VII. Mariahilferstrasse 5 (ernichtet 1854).

Reinhaltes Lager aller englischen Sport- und Gesellschafts-Spiele.
 Sämmtliche Spielgeräthe für Lawn-Tennis, Golf, Croquet, Croquet, Fußball und Bogenschiessen, nur echt englische Erzeugnisse der Firmen: **Thos. J. Tate, Buchanan, F. H. Ayres, Geo. G. Bussey & Co., Fothergill & Co., Frank Bryan, Wm. Hickson & Sons** und **Craston & Co.** in London.

Turngeräthe, Kinderwagen u. Fahrräder.
 Haupt-Katalog sowie Sonder-Katalog für Sport- und Gartenpiele mit Abbildungen auf Verlangen kostenlos und postfrei. — Telephone Nr. 843.

Im „St. Annahof“, Wien, I. Annagasse Nr. 3 und 3a

Franciscaner - Keller „Leistbräu“

das grösste und glanzendste öffentliche Local der Stadt.

NACHTRAG.

GEWICHTS-PUBLICATIONEN.

Wien, September-Meeting 1895.

Table with 2 columns: Name and Weight. Includes 'I. VERK. HÜRDEN' and 'II. HANDBALL'.

Table with 2 columns: Name and Weight. Includes 'III. HANDBALL' and 'IV. VERNEULT-HCP'.

Table with 2 columns: Name and Weight. Includes 'V. BEATEN-HCP'.

Table with 2 columns: Name and Weight. Includes 'VI. BEATEN-HCP'.

Table with 2 columns: Name and Weight. Includes 'VII. BEATEN-HCP'.

Table with 2 columns: Name and Weight. Includes 'VIII. BEATEN-HCP'.

Fussbodenbelag

In eleganten Matten, ebenso halbtarf, jedoch weit scheller und billiger...

Pferde-Licitations-Kundmachung.

Es wird hiemit bekannt gemacht, dass die aus den kön. ung. Pferdezucht-Anstalten ausgerangirten überzahligen jungen Stuten...

Der „Imperial“-Pneumatic ist und bleibt unübertroffen in Haltbarkeit, Leichtigkeit, Construction und Material.

BRIEFKASTEN.

R. D. in N. — Das Wiener October-Meeting umfasst heuer sechs Tage. M. v. B. in Cz. — Die einzige Antilopart, welche ihr Gehirn abwirft...

MAGYAR ATHLETIKAI CLUB in Pest — Alle für die Zeitung bestimmten Zuschriften und Einsendungen sind direct an die Redaction der „Allgemeinen Sport-Zeitung“ oder kurzweg: „An die „Allgemeine Sport-Zeitung“...



Das Training des Rennpferdes. In Victor Silberer mit George Ernst. Preis 3 Kr. — G. M. 42 Pf.

Advertisement for PUMPMASCHINEN and MOTORE by A. KUNZ, featuring technical illustrations of pumps and engines.

Licitations von Traber-Mutterstuten. Gemäss Auflösung des bestrenommirten G. v. Schroder'schen Gattendorfer Gestüttes gelangen am 2. October 1. J. im Tattersall zu Budapest 14 Mutterstuten mit Fohlen...

Wiener Bank-Verein. In Gemässheit des § 49 der Statuten werden die Actionäre des Wiener Bank-Verein zu einer ausserordentlichen General-Versammlung eingeladen...

Advertisement for Imperial-Pneumatic tires, highlighting their durability and performance.