

ALLGEMEINE SPORT-ZEITUNG.

WOCHENSCHRIFT FÜR ALLE SPORTZWEIGE.

PRANUMERATIONS-PREISE

FÜR OESTERREICH-UNGARN 90 FL. = 45 K.
 = DEUTSCHLAND 30 MARK.
 = FRANKREICH, BELGIEN UND ITALIEN 48 FRCS.
 = ENGLAND 1 PP. ST. 16 SH.

EINZELNE NUMMERN

SONNTAG 90 KR. DONNERSTAG 15 KR.

HERAUSGEGEBEN UND REDIGIRT

VICTOR SILBERER.

ERSCHEINT

SONNTAG, DIENSTAG UND DONNERSTAG.

REDACTION UND ADMINISTRATION:

WIEN

L. „ST. ANNAHOF“.

MANUSCRIPTE WERDEN NICHT ZURÜCKGESTELLT.

UNFRANKIRTE SENDUNGEN WERDEN NICHT ANGENOMMEN.

No. 22.

WIEN, SONNTAG DEN 23. APRIL 1899.

XX. JAHRGANG.

August Sirk „Zum Touristen“
 Vertriebsbüro in WIEN CONTINENTAL I.
 „Echt Kameelhaar-
 Havelock, -Wetter- und
 -Radfahrermantel“
 aus Seid, waschen-
 d. Beutes
 Fabrikant.
 Größtes Jagd- und Touristen-
 Ausrüstungs-Magazin.
 Touringshemden
 Grösse Auswahl in Relais-Reguliren,
 Gamaschen- und Lederwaren.
 Preisverzeichniss für 1000 Exemplare
 gratis und franco.

Livreen
 neue und eingetauschte, stets vorrätig
 bei Jacob Rothberger, k. u. k. Hof-
 Lieferant, Wien, I. Stefansplatz Nr. 9.

J. Lehner's Restauration
 „zur Linde“
 Rothenthurmstrasse 12 (Marmorkasse).
 Grosse Glassala.
 Rendezvous der Einzelheimlichen und Fremden

Restaurant Riedhof
 VII. Wickenburggasse 15.
 14 elegante Chambres particulieres. Prima-Wielaub-Ausiasm.
 Joh. Benedickter.

Graben-Weinkeller
 Wien, I. Graben Nr. 16, Eingang Sötkerstrasse Nr. 8.
 Einzig in seiner Art. — Besuch von allen Sportarten.
 Geöffnet bis 3 Uhr Früh.
 J. Vogel, K. elevator.

Linoleum (Korkteppiche)
 dauerhafterer Bodenbelag für ganze Räume,
 auch als Läufer, Waschbül-Verlegen etc.
 F. C. Colmann's Nachf. A. Reichle, Wien,
 1. Ringstrasse 12

Specialität für Pferdebesitzer.
 Fachmäßig Pferdedecken, Masten und Wagendecken nach englischer
 Patente, Lager aller Gattungen Mellesenen, wie Kälten, Pferde-
 Grabenberger Gamaschen etc. Reichste Auswahl von Reiterdecken,
 Fläts, Säulen-Laufspinnen.
 Fabrike-Niederlage für k. u. k. priv. Fabrikant
Adolf Löw & Sohn, I. u. k. Hoflieferanten
 in Klein-Berens (bei Igau). Wien, II. Praterstrasse 25.

INHALT DER HEUTIGEN NUMMER:
 — Eingeweiht. — Fotograf. — Rennen. — Traben. — Rudern. — Schwimmen. — Ständen. — Radfahren. — Athletik. — Festein. — Fußball. — Lawn Tennis. — Billard. — Luftschiffahrt. — Jagd. — Der Zwinger. — Fischen. — Literatur. — Schach. — Theater etc. — Nachtrag. — Briefkasten. — Inserate.

Vöslau Vöslau
Hotel Hallmayer
 den Herren Sportsman und Turfbesuchern bestens
 empfohlen.
 A. I. Herbstler, Besitzerin.

Gegründet 1854. Telephone-Nr. 8431.


Spielwaarenhaus
WILHELM POHL
 WIEN
 VI. Bez., Mariahilferstrasse Nr. 5
 und I., Kürntnerstrasse 39.
 Stimmliche Geräthschaften
Lawn-Tennis, Cricket, Croquet, Golf,
Fussball und Bogenschiessen.
 General-Depot von F. H. Ayres, Geo G. Bussey & Co. in
 London und anderer bestrenommirter englischer Firmen.
 Grosse Auswahl
 in neuen Bewegungsspielen für Kinder, Turn-
 Apparaten, Kinderwägen und Fahrplänen.
 Preisbücher mit Abbildungen kostenlos und postfrei

„MERCUR“ Wechselbäder-Aktion-Gesellschaft
 WIEN
 Wechselbäder in I. Wollzeile 10 u. 12, IV. Wiedener Hauptstr. 14,
 VII. Mariahilferstrasse 74 B, IX. Albrechtsstrasse 32.
 An- und Verkauf aller Gattungen Meisen, Staatspapiere, Franzosen,
 Prioritäten, Lias etc. Kläufe von Anlagenswerten werden unter den
 besten Bedingungen beorgt und alle gewöhnliche Auskünfte
 kostenlos ertheilt.

Schönste Vergnügungs-Etablissement.
 Bequemste Verbindung nach allen Richtungen!
 WIEN

Colosseum.
 Heute und täglich 8 Uhr Abends:
 ● Grossartiges, vollständig neues Programm. ●
 !!! Zum erstenmale in Wien!!!
 Nach Schluss der Vorstellung: „D'Schrammeln“ mit
 ihren Sängern
 Tagescafe: Kärntnerstrasse 45 (Hingang Krugerstrasse), und im
 Colosseum von 10-5 Uhr.
 Jeden Sonn- u. Feiertag 2 grosse Vorstellungen, 3 Uhr
 Nachmittags, mit gewöhnlichem Familienprogramm (bei
 halben Preisen) und 8 Uhr Abends.

Oesterreichisch-Amerikanische Gummifabrik-Actiengesellschaft.
 Fabriken: WIEN, XVII. Bräulecker; WYOMING bei Prag. Niederlagen: WIEN, I. Schottentorg 25 u. VI. Wundelbergstr. 10, GRAZ, Johanna-Eng. 50.

Continental-Pneumatic
 unerreicht in Qualität und Ausführung.
 Specialität: **Pneumatics** für Equipagen, Motorräder und Automobile.
Wichtig für Lawn-Tennis-Spieler!
 Bester Ball des Continents: Marke „Continental-Regulation“.

Fabrication für Ungarn: Ungarische Gummifabrik-Actiengesellschaft, Budapest. Fabrication für Deutschland: Continental-Gummi- und Guttapercha-Compagnie, Hannover.




Im Verlage der „ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG“ ist erschienen das
„TURFBUCH 1899“
 Herausgegeben von **VICTOR SILBERER.**
 II. Band. — Preis: 8 fl. für beide Bände.

BRECKNELL'S
PREIS-MEDAILLEN
SATTEL-SEIFE!
Im Gebrauch an den Königl. Stallungen, in der Armee und in den Jagd-Abtheilungen.
Das allerbeste Mittel, um Sättel zu reinigen. Nur soht, wenn mit der Schutzmarke versehen.



WARNUNG. Um Ihre Kunden vor dem Irrthum zu bewahren, als ob Brecknell & Co. Ihre Sattelseife nicht nur in Wien, sondern auch in Bielefeld fabricirt, wird fortan Ihre Sattelseife den Stempel HAUSHALTSSEIFE tragen, während Ihre Sattelseife hierauf das Publikum vor dem Ankauf einer falschen Sattelseife warnen wird. Jedes Anzeichen von Nachahmung wird durch Ihre Unterschrift verurtheilt und Schutzmarke geschützt. Alle anderen sind nicht echt.

BRECKNELL, TURNER & SONS, LIMITED.
Hoflieferanten Ihrer Majestät der Königin, RAYMARKET, LONDON

WIENER BUCHMACHER:
GUSTAV E. BRANDNER,
I., Elisabethstrasse 5.
J. DOBRIN & CO.,
I., Glucksgasse 1 (Tegelhofsplatz 6).
ARTHUR HORNER,
I., Lobkowitzplatz 1.
FELIX LACKENBACHER,
IV., Gusshausstrasse 2.
Die obigen Firmen legen Wertes für alle Arten von Heiligen und anderen Karten und erhalten bereitwillig alle hierauf bezüglichen Auskünfte.

Das allerbeste Gummifrad für jede Equipage
Poseidon-Rad.
Gummi auf vulcanisirt, absolut nicht gespannt, kann nie reißen. — Kein Stoßen, angenehmes Fahren nur auf Poseidon. — An Dauerhaftigkeit jedes anderen Gummifrad überlegen. — Die Gummi klebt bei Reifahren von Schotter und schlechten Straßen spritzlos ab, ohne, wie bei anderen, zu fransen, wirft und spritzt nicht. — Grosses Sprasseln an Aecker und Reppgras.
Prager Gummivaarenfabrik-Aktiengesellschaft.
Wien, VI., Magdalenenstrasse 10
oben dem Thore an der Wien.
Alle bisher im Dienste der Kettengabelwagen nur Probe verwendeten Gummifrad Heften nur einige Tage. Dieser Poseidon macht seit Monaten den vollen Reifengedienst und entspricht den hohen Anforderungen derselben, das wir eine volle Anerkennung schicken.
Prospecte gratis und franco.
Bestell. auf Wunsch ins Haus.



Kwizda's Restitutionsfluid
K. u. k. Hof- u. Kaiserl. Medicinal-Präparat
Preis 1 Flacon 1 K. 40 Kr. O. W.
Sollt man in der Marzallung, in der gewöhnlichen Stallung des Militärs und Civilen in der Stadt von Blauschwarz von Wiederkäuern nach grossen Strapazen, bei Verletzungen, bei Blauschwarz hervorzutreten 2-3 Mal täglich im Tragen.
Nicht nur mit obigen Substanzen, zu bedecken in allen Apotheken und Drogereien Oesterreich-Ungarns.
Haupt-Depot:
FRANZ JOH. KWIZDA
K. u. k. Hof- u. Kaiserl. Medicinal-Präparat
Kreissapotheker, Korneuburg bei Wien.



ALLGEMEINE
SPORT-ZEITUNG.
WOCHENSCHRIFT FÜR ALLE SPORTZWEIGE

HERAUSGEBER UND REDACTEUR: VICTOR SILBERSTEIN.

INFRANSKRIPT SENDUNGEN WERDEN NICHT ANGENOMMEN.
MANUSKRIPTE WERDEN NICHT ZURÜCKGESTELLT.

ADRESSE FÜR TELEGRAMME: „SPORTSLIEBE“ WIEN.

WIENER TELEPHON: NR. 33.

CHEK-COUPON NR. 11-10 AN REIM E. K. POSTSPARCASSEN
IN WIEN (K. U. K. HOFTHEATRE).

Die Redaktion wendet sich an die Herren Abonnenten und die Herren
Abonnenten, welche sich für die Zeitung der Zeitung der Zeitung

WIEN, SONNTAG DEN 23. APRIL 1899.

ZU DEN NÄCHSTEN ERGEBNISSEN.

Die ersten vier Tage des laufenden Wiener Frühjahrs-Meetings haben eigentlich nur Rennen von untergeordneter sportlicher Bedeutung gebracht, wenn man vom Staatspreis und vom Zuspahn-Rennen absteht, in dem man einen ersten Derbycandidate zu Gesicht bekam, Adama, den würdigen Stallgenossen von Cid. Das Preiswettbewerb und das grosse Handicap der Dreijährigen waren ja auch recht interessante Rennen, namentlich das erstere, welches doch den Freuden den Reppgras wochenlang Stoff zu Discussionen gegeben hatte und auf den Gegenstand zahlreicher Wetten war. Der sportliche Werth der beiden Ausgleichsrennen war aber ein geringer, wie denn überhaupt Handicaps in dieser Beziehung den Altersgewichtsrennen nachstehen. Die heute beginnende Woche wird nun zwei grössere Prüfungen bringen, deren reeller Zuchtwerth zuzuschreiben ist, das Kiseber-Rennen, in welchem mehrere Dreijährige von Rang aneinanderstossen werden, und das Wasserthurn-Rennen, in welchem die Theilnehmer auf ihre Ausdauer geprüft werden. Auch sonst dürfen sich von nun an die Ereignisse weit anregender gestalten, als dies bisher der Fall war, es stehen vor Allem stärkere Felder in Aussicht.

Das heutige Programm bietet zwei Rennen, welche grössere Anziehungskraft auf das Publicum ausüben im Stande sein müssten. Es sind dies das Galao-Handicap und das früher genannte Kiseber-Rennen. Im Galao-Handicap ist dem Handicapper der Gewichtsungleich in besonderer Maasse gelungen. Es zeigen dies vor Allem die Annahmen, denn von 21 gemeldeten Pferden sind fünfzehn nach der Regulerklärung stehen geblieben. Da die meisten der noch lauffähigsten Pferde für das Rennen gesetzt werden sollen, wird es also ein ziemlich grosses Feld geben, das sich in nachstehende Weise zusammensetzt soll:

- | | |
|---|--|
| Gf. Tan. Festetics' 4j. F.H. <i>Doge</i> v. Gunders- | Rutter |
| Bar. S. Desodona, 54½, Kg. (D. Waugh) | W. Smith |
| Bar. S. Uechteritz 4j. br. H. <i>Nichert</i> v. Nickel- | |
| Euchantzen, 54½, Kg. (Milne) | Fk. Sharpe |
| Bar. Joh. Harkany's 4j. br. H. <i>Vred</i> v. Key- | |
| er-Viere, 54½, Kg. (Metzall) | Barker |
| Ob. E. v. Okolnitsky's 3j. br. H. <i>Regent</i> v. | |
| Triumph—Crown Jewel, 59½, Kg. (G. John- | Adams |
| son) | |
| A. Dreher's 3j. br. H. <i>Brodder</i> v. Morgan- | Hyams |
| Brodder, 50½, Kg. (Gmet) | |
| Bar. Joh. Harkany's 4j. br. H. <i>Jablanica</i> v. | |
| Key-fer—Jane Shore, 48½, Kg. (Metzall) | Wilton Gf. Stef. Karoly's 4j. F.H. <i>Pikus</i> v. Pree- |
| ferment—Merry Bird 54, Kg. (Ball) | Gilchrist |
| Ritta. A. Trankel's 3j. br. H. <i>Canterbury</i> v. | |
| Gundersby—Cassida, 47 Kg. (Huzibale) Rumbold | |
| Mr. Green's 3j. br. W. <i>Sarkanyo</i> v. Beau | |
| Bumal—Springal, 47 Kg. (Richards) | |
| Bar. S. Uechteritz 4j. br. W. <i>Theophil</i> v. | |
| Theodore—Angélique, 43 Kg. (Milne) | Flass |

Von diesen Pferden sind drei im Preiswettbewerb gelaufen: *Doge*, *Regent* und *Sarkanyo*. *Doge* endete damals von den beiden letztgenannten Derby, er muss sich diesmal sicher halten, nachdem die Gewichtsverhältnisse unverändert geblieben sind. *Nichert* und *Vred* haben im Frühjahrsrennen am 15. April eine so schlechte Rolle gespielt, dass man heute von ihnen absehen darf, gegen *Jablanica* spricht ihr vorjährige Krankheit. *Theophil* gehört zwar nur der minderen Handicapclassen an, allein er steht so günstig im Gewichte, dass er leicht die Überraschung des Rennens bringen kann. Von den beiden Dreijährigen *Brodder* und *Canterbury* verdient der Trankelsche Hengst den Vorzug. *Brodder* ist im Versuchrennen von

Pterie leicht geschlagen worden, *Canterbury* hat im Grossen Handicap der Dreijährigen *Albatros* sieben Pfunde gegeben und ihn sicher für das dritte Götze Rennen mühelos über *Fid-Rod* hinweg. Da nun diese Stute um nicht viel schlechter als *Pterie* sein soll, muss demnach *Canterbury*, der noch dazu von *Brodder* sieben Pfund erhält, über den Dreierischen Hengst gestellt werden. In *Canterbury* ist auch der gefürchtete Gegner des wahr-scheinlichen Siegers

Doge

zu erblicken. *Pikus* hat nur Aussenseitercharac-en. Das Kiseber-Rennen, das in den letzten Jahren wiederholt von sehr guten Pferden, so von *Kozma*, von *Margit* und von *Patolin*, gewonnen wurde, erhält heuer eine besondere Bedeutung durch die Theilnahme des Schimmels *Cid*, dessen glänzende Leistungen als Zweijähriger sind in Aller Erinnerung sind. Es ist dies zwar keine sehr erste Probe, der hier *Cid* unterzogen wird, immerhin lässt sich aber aus seinem heutigen Laufen ersehen, wie der Hengst über den Winter gekommen ist, und ob er sich sein vorjähriges Können auch bewahrt hat. Leicht wird ihm die Aufgabe jedenfalls nicht gemacht werden, denn es treten ihm mehrere Angehörige der guten zweiten Classe entgegen, wie aus nachstehender Starterliste ersichtlich ist:

- | | |
|--|------------|
| Bar. L. Edelheim-Gyalay's br. H. <i>Wedding</i> | |
| ese v. Fenek—Menyussogy, 56 Kg. (Met- | Barker |
| call) | |
| Gf. L. Forgach's bl. St. <i>Seesly</i> v. War- | |
| Horn—Hobditz, 54½, Kg. (Richards) | Wilton |
| A. v. Pöchy's F.H. <i>Iro</i> v. Muster Kildare— | |
| Irons, 56 Kg. (Milne) | Fk. Sharpe |
| Bar. G. v. H. <i>Arndy</i> v. Danse- | |
| Mirabel, 56 Kg. (Butters) | Hyams |
| Gf. J. Szary's Sch.H. <i>Cid</i> v. Crimea—Lan- | |
| terza, 56½, Kg. (Ball) | Gilchrist |
| *R. Wagners' br. H. <i>Round the corner</i> v. | |
| Simontan—Sultana, 56 Kg. (Richards) | Adams |
| * Zweifelhafte Theilnehmer. | |

Eine besondere Beschreibung erfordert dieses Rennen nicht. Wenn *Cid* der Ältere geblieben ist, dann muss er, obwohl er an alle Gegner fünf Pfund zu geben hat, das Rennen gewinnen. Man hat sich also eigentlich mehr mit der Frage zu beschäftigen, wer ihm zumacht enden wird. *Iro* ist noch nicht fertig, *Seesly* wird auch kaum jetzt bereits in bester Verfassung sein, und *Round the corner* war stets ein unzuverlässiger Geselle, mit dem man niemals ordentlich rechnen konnte. Es bleiben somit bios *Mindy* und *Wedding* als am ehesten ernste Gegner von *Cid* übrig. *Mindy* gehörte als Zweijähriger einer höheren Classe als *Wedding* an, und dann ist er auch, wie sein Sieg im Eröffnungsrennen bewiesen hat, in guter Form. Er sollte also am ehesten im Stande sein,

Cid

zum Strecken zu bringen. Interessanter als die beiden eben besprochenen Rennen sind die Trial-Stakes, über deren hohen Zuchtwerth kein Wort weiter zu verlieren ist. In den letzten Jahren waren die Trial-Stakes nicht mehr das, was sie einst gegolten haben, eine Vorprüfung für das Derby, seit 1889 haben nur zwei Trial-Stakes-Sieger das Derby gewonnen, *Triumph* und *Tobis*. Heuer aber ist es nun nicht unwahrscheinlich, dass aus dem Gewinner der Trial-Stakes ein Derby Sieger wird, denn schon lange nicht wurden so viele reelle Bewerber um das blaue Band Oesterreichs für das werthvolle Meilenrennen in der Freudenau gestellt, als heuer hierfür fertig gemacht werden sollen. Die Dispositionen der einzelnen Ställe sind zwar noch nicht endgiltig getroffen, wahrscheinlich werden noch einige Änderungen im Laufe der Woche eintreten, vorläufig aber sind nachfolgende Pferde zur Theilnahme an der werthvollen Zuchtprüfung bestimmt:

- | | |
|---|------------|
| Mr. Dorrly's F.H. <i>Romy</i> v. Master Kildare— | |
| Reilly mosey, 56 Kg. (Ch. Planter) | Warne |
| Bar. L. Edelheim-Gyalay's br. H. <i>Deo Lina</i> v. | |
| Abonant—Barbara, 56 Kg. (Metzall) | Barker |
| A. Egedy's br. H. <i>Käpfer</i> v. Daurer—Queen's | |
| Colour, 56 Kg. (Spide) | |
| Gf. Mor. Esterhazy's bl. H. <i>Skadus</i> v. Theodore | Clemens |
| —Nem szabad, 56 Kg. (Stil) | |
| *Gf. Tan. Festetics' br. H. <i>Zorobaby</i> v. Gaga | |
| —Hungata, 56 Kg. (D. Waugh) | W. Smith |
| Gf. A. Henckel's F.H. <i>Doppeldecker</i> v. Gaga | |
| —Dulice, 56 Kg. (A. Planer) | Chaloner |
| Bar. H. Königswartner's br. H. <i>Emmentan</i> v. | |
| Beaumont—Polyblon, 56 Kg. (J. Reves) Adams | |
| *A. v. Pöchy's F.H. <i>Iro</i> v. Muster Kildare— | |
| Isolie, 56 Kg. (Milne) | Fk. Sharpe |

Bar. Gust. Springer's br. H. *Mindzey* v. Duane—Mirabel, 56 Kg. (Butters) Hyams
 Gl. J. Sitaray's br. H. *Adama* v. Besu Brommel
 Ancona, 56 Kg. (Holl) Gluchrist
 Rittm. A. Trankler's br. H. *Canterbury* v.
 Guesznerbury—Caldie, 56 Kg. (Heatsbliesen) Hixtable
 R. Waldmann's br. H. *Dominik* v. Duane—
 Lady Hermione, 56 Kg. (Richards) Wilton
 Mr. C. Wood's br. H. *Boston* v. Baumstamm—
 Modiste, 56 K. (E. Hesp) Ruabold

Unter diesen Hengsten gibt es mehrere, deren Besitzer wohl kaum auf einen Sieg der Träger ihrer Farben hoffen; sie wollen wohl nur wissen, wie sich dieselben zu den Grossen ihrer Jahrgänge verhalten. Diese Pferde sind *Canterbury*, *Käpär*, *Iro*, *Boston* und wohl auch *Mindzey*, der erstens nach vorjähriger Form nicht recht in Betracht kommen kann und dessen Sieg über *Remak* im ersten Rennen dieses Jahres in Wien nicht leicht genug erfochten worden ist, um die Aussichten *Mindzey's* in den Trial-Stakes in einem günstigen Lichte erscheinen zu lassen. *Doppelader* war als Zweijähriger ein ausgesprochener Flieger, ihm sollte die Meile in einem scharfen Rennen zu weit werden, und dann sprechen auch gegen ihn die schlechten letzten Leistungen seiner Stallgenossen *Scipio* und *Wilmos*. *Dominik* hat keine 100:1-Chance, wenn er nicht besser ist, als er im Herbst 1898 war. Es heisst nun, dass er jetzt ein ganz Anderer, weit Besserer sei. Das mag immerhin richtig sein, dass aber *Dominik*, der erst vor einiger Zeit von seiner Krankheit ganz genesen ist, schon jetzt weit genug ist, um ein derartiges Rennen als die Trial-Stakes mit Erfolg mitmachen zu können, muss bezweifelt werden. *Horibaldy*, dessen Laufen sehr ungewiss ist, wird auch kaum am nächsten Sonntag bereits auf der Höhe seines Vermögens stehen und ist eher als ein Aussenseiter zu betrachten. Alle Gutsackthengstweber Aspiranten auf den reichen Preis bleiben somit *Rouvy*, *Rio tinto*, *Sinhad*, *Bonnam* und *Jdoma* übrig. Wir haben noch Gelegenheit, die Aussichten dieser fünf Pferde einer eingehenden Besprechung zu unterziehen, möchten aber doch heute bereits *Rio tinto* und *Adama* als jene beiden Hengste bezeichnen, mit denen man am nächsten Sonntag in erster Linie zu rechnen haben wird.

Tips für heute:

Maidenrennen: *Ethajnal—Maria Pia*.
 Kriau-Rennen: *Stall Egedy—Boston*.
 Galop-Handicap: *Doge—Century*.
 Kishér-Rennen: *Citá—Mindzey*.
 Verkaufs-Handicap: *Win some money—Viter*.
 Maiden-Milddenrennen: *Longchamps—Orchef*.
 Freudenau-Steeple-chase: *Tricky—Toll*.

DES WIENER FRÜHJAHR'S-MEETING.

III.

Es will noch immer nicht besser werden in der Freudenau. Am Donnerstag gab es abermals recht kleine Felder und — vom Staatspreis abgesehen — recht uninteressante Entscheidungen. Die derzeitige Sachlage wird durch die Thatsache genügend gekennzeichnet, dass ein Handicap, für welches sechs zehn Pferde genannt worden waren, am Donnerstag von zwei Pferden bestritten wurde. So schlecht als heuer sah es lange nicht in einem Frühjahr in der Freudenau aus. Hoffentlich wird es an den kommenden Tagen der laufenden Wiener Reunion anregenderen Sport geben; es war lebhaft zu wünschen. Die Vorgänge, welche sich derzeit auf dem Freudenauer Rennplatze abspielen, können der guten Sache keine neuen Anhauf zubringen; sie sind zu ode und zu langweilig, um Leute zu fesseln, welche bislang abseits vom Renngebiete gestanden sind.

Ein Maidenrennen für Dreijährige machte am Donnerstag den Anfang. Der in seinem Stalle ziemlich hochgehaltene *Pharos* blieb dem Rennen ferne, *Heather*, von der sich ihr Trainer für die heurige Saison viel verspricht, ist noch lange nicht auf der Höhe ihres Könnens, und so war für *Sinhad* der Weg zum Siege frei, denn eine andere Gegner konnten dem *Bwage*-Sohne niemals gefährlich werden. Er brauchte sich auch wahrlich nicht besonders zu strecken, um den Anprall von *Donzella* abzuwehren, welche allein ernstlich versuchte, ihn den Sieg streitig zu machen. Freilich blieb es bei dem Versuche. Im geschlagenen Felde edetete neben *Heather*, die sich wahrscheinlich später von einer besseren Seite zeigen, aber sicher niemals an ihre rechte Schwester *Hels* heranziehen wird, u. A. *Rama*, dessen Rennvermögen keineswegs sehr vornehmen Abstammung — *Rama* ist von Ragimude — White Nun gezogen — entspricht.

Einen sehr leichten Sieg feierte im Handicap über 1200 Meter *Cecilia*. Die Samere'sche Stute hatte schon in Mineral-Rennen gezeigt, dass sie heuer ein ganz anderes Pferd ist, als im Vorjahre war. Sie hatte zwar das niedrigste Gewicht von 50½ Kg im Sattel und damit allen ihren Gegnern gegenüber einen Vortheil in der Hand, die Art ihres Erfolges lässt aber die Annahme gerechtfertigt erscheinen, dass sie doch als das beste Pferd im Felde gewonnen hat. Höchstens *Gyorgy*'s Künne auf eine Stufe mit *Cecilia* gestellt werden; aber auch sie scheint um jene zehn Pfund geschlagen zu worden sein, welche sie von der Siegerin erhielt. Als Zweite hinter *Cecilia*, welche mehr Schnelligkeit als Ausdauer besitzt, endete *Erabonine* vor *Artaliss*; diese reicht nicht im Entferntesten an ihren Halbbruder *Arul* heran.

Das Ereignis des Tages war der Staatspreis, welcher heuer zum siebenten Male gelaufen wurde. Dieses Rennen, eine der wahrsten und reellsten Zuchtprüfungen des Jahres, hat nie vorher eine so vornehme Gesellschaft beim Fösten gesehen als in diesem Jahre. Ein Derbyseiger, zwei St. Leger-Sieger und zwei Handicapperde von guter Classe, die beiden Ackerbauministerien des Reiches, diese das Forderungrecht vorbehalten ist, mussten heuer wohl zufrieden sein. Aber auch der Freund des Rennsports konnte sich von Haus aus guten Hoffnungen hingeben. *Arul* und *Lulu* wüde einander und im Kampfe mit *Statenam*, *Kelet* und *Föth Park*, das versprach ein aufregendes Schauspiel. Leider aber kam nichts dergleichen. *Lulu* und *Arul* versagten ganz, *Statenam* aber siegte überlegen gegen *Kelet* und *Föth Park*. Dieses Resultat war denn doch unerwartet, und man hatte es unwosener geahnt, als gerade *Statenam* unter allen Bewerbern am schlechtesten ausah. Er steckte im Winterhar und schien noch manche Arbeit zu vertragen. Nun aber hat er überlegen gewonnen und damit wieder bewiesen, dass er doch sehr hohe Classe ist. Und stets von Neuem muss man, wenn man von einem Erfolge *Statenam's* hört, bedauern, dass er am Oesterreichischen Derby nicht hätte theilnehmen können und im Besonderen an einer Niederlage hätte erleiden müssen, wie sie unglücklicher kaum gedacht werden kann. Schade, dass der Hengst stets schlechte Beine besaß, bei tadelloser Pedalen hatte er einen grossen Siegesgast feiern und seinem vom Glück gewiss nicht verwöhnten Besitzer eine theulose Entschädigung für die vielen Opfer bieten können, welche dieser schon im Dienste des Rennsports und der Vollblutucht gebracht hat.

Statenam wurde, wie das vorausgesehen wurde, vom k. k. Ackerbauministerium gefordert. Der Staat hat an *Statenam* eine sehr gute und sehr billige Erwerbung gemacht. Abstammung, Kennleistungen und Gebaude prädestiniren in gleichem hervorragenden Masse den Hengst zu einem vielversprechenden Beschaler. *Statenam* ist ein Mitglied der Familie 10, der u. A. so hervorragende Pferde wie *Hampton*, *Caller* *Ou*, *Blair Aikol*, *Dirnkloök*, *Petrarch*, *Sir Bevy*, *Sweetheart*, *Tristan*, *Good Hope*, *Dorn*, *Gair*, *Fend*, *Sperber*, *Sperber's Bruder*, *Yellow* und *Aquarium* angehören.

Die beiden Stallgenossen *Kelet* und *Föth Park* endeten dem Sieger zuachst. Der letztgenannte Hengst schlug das Tempo an; es war nicht besonders scharf, jedenfalls nicht zu schnell für den Nächstehrer *Kelet*, welcher von der Distanz an machtag aufrückte, ohne aber je *Statenam* ernstlich gefährlich werden zu können. *Kelet*, welcher bisher viel Pech in seiner Rennlaufbahn gehabt hat, dürfte heuer noch weit mehr als seinen Hafer verdienen. Das Versagen der beiden Derbyperle vom Vorjahre *Arul* und *Lulu* ist nicht so tragisch zu nehmen, als es den Anschein hat, denn schon ihre Plätze hinter *Föth Park* beweisen, dass sie

nicht im Vollbesitze ihres Könnens sich befinden. Sie hatten aber bei mangelhafter Verfassung vor oder dicht bei *Kelt* euden sollen, wie sie eben wirkliche Classenperde waren. Ihr donnerstagiges Laufen beweist aber eben abermals, dass jene Recht haben, welche den 1898er Jahrgang für einen absolut schlechten halten.

In Verkaufrennen kam der alte *Almas* zum ersten Male in diesem Jahr heraus. Er startete als heisser Favorit, nachdem der im Prädzwil-Handicap erungene Sieg des mit ihm ausprobierten *L'Asiro* mit unlegbarer Klarheit auf seine grossen Chancen hinwies. Sei es nun, dass *Almas* zu spät in's Rennen gebracht wurde — er nahm dasselbe erst auf, als die führenden Pferde nicht mehr zu erreichen waren — sei es, dass er nun doch schon zu langsam geworden ist für ein schnelles Rennen, kurz, er kam gar nicht ernstlich in Betracht, während *Sandwich* einen leichten Sieg gegen *Bac* erlang. *Sandwich* steht fraglos ober der Classe, in der sie sich bisher bewegt hat. Weit geschlagen war *Magister*; er ist noch nicht genügend in Form.

Das Handicap war nur ein Zweikampf zwischen *Moring* und *Seesly II* Die Stute ist sicherlich das bessere Pferd, aber in der Verfassung, in welcher sie sich jetzt befindet, ist sie eben nicht im Stande, elf Pfunde an *Moring* zu geben, und so musste sie sich vor dem Halbbruder *Contra's* beugen.

Die beiden Hinterläsrennen fielen an Pferde des Mr. Turul, das Hütrenrennen an *Buda* und die Verkaufs-Steeple-chase an *Sarolta*. Beide Pferde hatten ziemlich viel Glück. Der Hengst gewann ein Rennen, das anscheinend schon ganz verloren war, denn während *Longchamps* zwischen den beiden letzten Hürden noch unzufrieden ging, musste *Buda* bereits stark ermuntert werden. Auf der fachen Bahn klappte aber *Longchamps* plötzlich zusammen, liess *Buda* fast widerstandslos an sich vorbei und verlor auch noch im letzten Momente das zweite Geld an *Aspasia*. Freilich war sie auch ein benigne Game angehalten worden. Die Form von *Buda* ist eine sehr beachtenswerthe; bei einem neuerlichen Zusammenstreffen mit *Longchamps* unter denselben Umständen dürfte aber doch *Buda* den Kürzeren ziehen. *Födrás*, der sich in Alag von einer so guten Seite gezeigt hatte, war weit geschlagen. Die Alager Form findet fast niemals in Wien Bestätigung. Der Sieg von *Sarolta* in der Verkaufs-Steeple-chase ist weit mehr der Reinkunst von Williamson als ihrem Können zuzuschreiben. In diesem von fünf Pferden bestrittenen Rennen legte der Halbblüder *Cap* ein ungemein scharfes Tempo vor und eroberte sich einen grossen Vorsprung. Williamson erkannte bald, dass der Führende nicht, wie dies in solchen Fällen meist vorzukommen pflegt, zu seinen Gegnern zurückfallen werde, und dachte schon auf halbem Wege an ein Einbleiben von *Cap*. *Sarolta* kam näher und näher, erreichte *Cap* nach der Einlaufsecke und passirte ihn. Nun aber forderte Williamson *Sarolta* erst recht auf und that sehr wohl daran, denn *Cap* rückte von Neuem auf und hatte *Sarolta* sichte geschlagen, wenn ihr Reiter nicht so sehr auf der Hut gewesen wäre. Die Kräfte der anderen Pferde erlahmten völlig in der schnellen Fahrt. Oberlieutenant Johann Rheina-Wolbeck hat in *Cap* einen ebenso sicheren Springer als andauernden Steepler, der ihm sicherlich bald ein Rennen gewinnen wird.

Privat-Detectiv S. Goldberger

Wien, II. Praterstrasse 37, öferrt seine discreten Dienste für delicate Angelegenheiten, Beobachtungen, etc. für Wien und auswärts.

Sensationelle Neuheit.

Equipagen-Pneumatics ohne Luftschauch

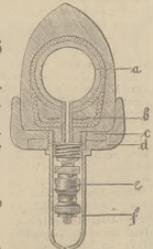
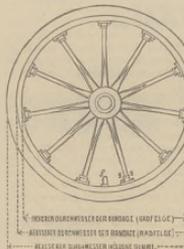
(Patent Freyinger)

Bester und einziger Pneumatic, welcher allen Anforderungen entspricht.
 Grösste Dauerhaftigkeit, angenehmes und stress-freies Fahren, elegantes, zieliches Aussehen, einfache Befestigung etc. etc.

AufWärtliche Preis-Courante auf Verlangen.

General-Vertretung:
 Englisch-amerikanische Gummiwaren-Niederlage
 Krehann & Wydra
 Wien, Hirtengasse 3 (Palais Graf Hohenhausen)

Besten und ältesten Spezialgummi für Pneumatik und Kapseln für Wagenräder.



RENNEN.

TERMINE.

ÖSTERREICH-UNGARN.

Table listing horse races in Austria-Hungary with columns for location, date, and race name. Includes events like 'Wien (Frühjahrs-Meeting)', 'Kettlingbrunn', and 'Tatra-Lomnitz'.

DEUTSCHLAND.

Table listing horse races in Germany with columns for location, date, and race name. Includes events like 'Hamburg-Horn', 'Berlin-Carlshorst', and 'Regensburg'.

ENGLAND.

Table listing horse races in England with columns for location, date, and race name. Includes events like 'Newmarket', 'Hurst Park', and 'Kempton Park'.

FRANKREICH.

Table listing horse races in France with columns for location, date, and race name. Includes events like 'Paris', 'Bordeaux', and 'Maison-Laffitte'.

DÄNEMARK.

Table listing horse races in Denmark with columns for location, date, and race name. Includes events like 'Kopenhagen'.

ITALIEN.

Table listing horse races in Italy with columns for location, date, and race name. Includes events like 'Rom', 'Mailand', and 'Turin'.

NENNUNGSSCHLUSSE.

ÖSTERREICH-UNGARN.

Table listing horse names and their owners for races in Austria-Hungary. Includes names like 'Eis. Wien', 'Verkauf', and 'Hürden'.

DEUTSCHLAND.

Table listing horse names and their owners for races in Germany. Includes names like 'Berlin-Hoppegarten' and '30.000 Mk'.

AUCTIONEN.

Table listing auction dates and locations. Includes entries for 'Budapest', 'Nagajed', and 'Freudenau'.

PROGRAMM.

Table listing horse names and their owners for the 'Frühjahrs-Meeting 1899'. Includes names like 'I. MAIDEN', 'II. KREAU-R', and 'Nepfey'.

III. GALAOR-HCP. 6000 K. 1000 M.

Table listing horse names and owners for the Galaor-HCP race. Includes names like 'Tip-Top', 'L'Astro', and 'Doge'.

IV. KISBÉR- 7000 K. 3 1600 M.

Table listing horse names and owners for the Kisbér race. Includes names like 'Napfey', 'Nyidling eve', and 'Broder'.

V. VERKAUF-HCP. 2400 K. 1300 M.

Table listing horse names and owners for the Verkauf-HCP race. Includes names like 'Francia Mulatto', 'Félic 4j', and 'Theophil 5j'.

VI. MAIDEN-HÜRDEN. 2500 K. 2400 M.

Table listing horse names and owners for the Maiden-Hürden race. Includes names like 'Ex oppo 4j', 'Erbrizzo 4j', and 'Wagner 4j'.

VII. FREUDENAU-STEEPLE-CHASE. 2300 K. 4j. 4800 M.

Table listing horse names and owners for the Steeple-Chase race. Includes names like 'Alar', 'Ines', and 'May be'.

NENNUNGEN.

Table listing horse names and owners for various races. Includes names like 'Aul. Dreher's 5j', 'Arth. Egedy's 4j', and 'Gf. Emer. Degenfeld's 5j'.

VI. PRATER-PARK. 2400 K. 1800 M. 13 U.

Table listing horse names and owners for the Prater-Park race. Includes names like 'Gf. Emer. Degenfeld's 5j', 'Arth. Egedy's 4j', and 'Gf. Mor. Esterházy's 3j'.

II. HANDICAP. 2400 K. 3j. 1600 M. 25 U.

Table listing horse names and owners for the Handicap race. Includes names like 'Dr. Day's 3j', 'Gf. Emer. Degenfeld's 5j', and 'Gf. Arth. Egedy's 4j'.

NESSELDORFER WAGENBAU-FABRIKSGESSELLSCHAFT

NESSELDORF, k. k. priv. Wagenfabrik Schustala & Co. MÄHREN.

P. T. LUXUSWAGEN

Wir erlauben uns, unsere geschätzten Kunden darauf aufmerksam zu machen, dass unsere Constructeure, welche wir während der Wintermonate nach geschickt haben, um die

NEUESTEN WAGEN LUXUSWAGEN AUTOMOBILS

zu studiren, speciell eine ausserordentlich geschmackvolle und leichte Type

HALBGEDECKTEN WAGEN (MYLORDS)

mitgebracht haben, die wegen ihrer Eleganz und Vornehmheit nicht verfehlen werden, besonderen Anhang zu finden. Durch unsere maschinellen und technischen Einrichtungen sowie ein zahlreiches Personal - unser derzeitiger Arbeiterstand beträgt 1600 Mann - sind wir in der Lage, Bestellungen in kürzester Frist zu effectuiren.

Für Reparaturen, alle Arten von Abänderungen etc. empfehlen wir unsere Reparatur-Werkstätte in Wien

III. Untere Weissgärberstrasse 8-10. WIEN BERLIN BRISLAU I. Kolowratring 8. LEIBERG RATIBOR CZERNOWITZ Carl Ludwigsstrasse 6.

Grundlage gewonnen. Sieger in diesem Meeting ausgeschieden. Min-Dist. 2000 M. 1600, 450, 250, 100 K. Eins. 32 K. Reug. 28 K.

59. VII. ZWEISPANNIGES HERRENFABRERN. 2100 K. Für Pferde aller Länder, im Besitze oder in Kutschpferden zu fahren. Der Vorsitz des Clubs der Herrenfahrer. Pferde mit einem Kilometer-Record von 1.36 oder schlechter vom Start, für jede bessere Secunde 25 M. Zul. Bei Gespannen aus Pferden mit verschiedenen Kilometer-Records ist der Durchschnittsrecord, bei dessen Ermittlung Bruchtheile nicht abgerundet werden. Massgebend ist der Sieger eines zwispännigen Fahrens 1899 95 M. Extrazulage. Für ständige Gespanne oder kein Rennen. 3800 Meter 1600 K. oder Ehrepreis, 600, 300 K. Eins. 45 K. Reug.

60. VIII. TROST-HANDICAP. 2200 K. Für Hengste und Stuten aller Länder, welche in diesem Meeting vor Bekanntheit dieses Handicaps gestartet sind. Sieger in diesem Meeting ausgeschlossen. In diesem Handicap wird eine Leistungsfähigkeit von mindestens 1.39 über den Kilometer zur Grundlage genommen. Min-Dist. 2800 M. 1600, 400, 200, 100 K. Eins. 48 K. Reug. 36 K.

Beachtungnahme der Handicaps: Freitag den 10. Mai, 1 Uhr Nachmittags.

Nennungsschluss: Donnerstag den 27. April, 12 Uhr Mittags.

Die Lösung für die Rennen Nr. 2, 3, 6, 7, 9, 14, 15 und 18 findet Samstag den 29. April, 12 Uhr Mittags, statt.

Bei allen anderen Rennen, Handicaps zugekommen, entscheidet bei gleichem Startplatz die Reihenfolge der Anmeldung.

Regime der Rennen 1/3 Uhr Nachmittags.

Allgemeine Bestimmungen.

Die Anmeldungen, welche im Sinne der §§ 67 bis 72 der Rennordnung zu machen sind, haben bis zu dem festgesetzten Termine unter gleichzeitiger Deposition, respective Anweisung der Einsetze zu geschehen und sind an das Generalsecretariat des Wiener Trabrenn-Vereines, Wien, I., Nibelungenstrasse 3, an adressiren (Telegraphen-Adressen: 1000, 1001, 1002).

Verpatet eingetragene Anmeldungen sind nur dann gültig, wenn erwiesenermassen sowohl die Nennung als auch die Abänderung des Einsetzes vor Ablauf des Anmeldefristtermins dem Post- respective Telegraphenamt des Aufgabesortes übergeben wurden.

Nennungen zu einzelnen Classenrennen sind nicht zulässig. Die Nennung muss — ohne Bezeichnung der Classe — für die Classenrennen eines Meetings überhaupt zulässig werden. Hiedurch erweist sich die Zulässigkeit der Zulassung nach Massgabe seines Records vorausgesetzt — die Berechtigung, in allen Classenrennen eines Meetings starten zu dürfen. Die Einreichgebühren zu den Classenrennen eines Meetings betragen pro Pferd 70 K. Ueberdies sind für jedes startende Pferd in einem Rennen III. Classe 12 K., in einem Rennen II. Classe 25 K., und in einem Rennen I. Classe 38 K. nachzuschalen. Gans einigend.

1) Inländische Pferde müssen in das Gebürtisregister eingetragen sein und für dieselben bei der ersten Vorführung, wenn 1894 oder früher geboren, die Deckschüsse, respective Gebürtisbescheinigungen, wenn 1895 oder später geboren, die Fehlschüsse vorgelegt werden.

2) Pferde, welche nach Oesterreich-Ungarn importirt, Traber muss, um an den Rennen theilnehmen zu können, in das Einführsregister eingetragen werden. Zur Eintragung wird die Vorlage nachstehender Documente gefordert:

a) Einführscheck des Gebürtislandes (Urspurscheck);

b) Original-Pedigree, wenn die Ausfertigung solcher im Gebürtislande gebräuchlich ist;

c) Einführscheck des Landes, aus dem das Pferd importirt wurde, wenn dies nicht das Gebürtisland ist;

Die Certificate müssen Abstammung, Gebürtisdatum, Farbe, Geschlecht, besondere Abzeichen sowie den besten etwaigen Record, eventuell die beste etwaige Leistung des Pferdes enthalten.

Die neu importirten Pferde sowie Inländer, die nicht gestartet sind oder das fünfte Jahr nicht überschritten haben, müssen, wenn sie nicht registriert, respective im laufenden Jahr nicht aufgenommen worden sind, eine Leistung in dem Meeting, in welchem sie eingeführt werden, welche auf Grund der vorgelegten Documente die Identität des Pferdes zu constatiren hat.

Sämmtliche Rennen, bei welchen nicht besondere Bestimmungen getroffen, sind als Rennen zu bezeichnen (Hes. oder Hengstrennen) sind gestattet, ein Pferd an einem Renntage öfter als zweimal starten zu lassen.

Wird in einem Rennen eine besondere Qualifikation der Pferde hinsichtlich der Leistungen, oder die zu gewöhnlichen Preise oder Renne bedungen, so muss diese Qualifikation wohl nicht beim Nennungsschlusse, jedoch zur Zeit der Abhaltung des betreffenden Rennens vorhanden sein, ausser er wäre in der Proposition diesbezüglich eine besondere Bestimmung getroffen.

Die Sieger im laufenden Meeting erhalten in allen auf ihre Siege folgenden, bereits publicirten Handicaps eine Zulage von 25 Meter, falls die Proposition nicht bereits eine höhere Belastung vorgegeben hat.

Die Bestimmungen der folgenden Bestimmung Geltung: Für je zwei im laufenden Jahre in einer Classe ohne Kilometer-Record-Verbesserung gewonnene Renne erhalten Pferde in derselben Classe eine Extrazulage von 20, respective 25 Metern, wenn sie sich in irgend einem Renne erweisen Kilometer-Record-Verbesserung für je eine Secunde um 20, respective 25 Meter ver-

lassen. Alle naheren Bestimmungen enthalten die Rennordnung des Kaiserl. K. und Fährordnung des Wiener Trabrenn-Vereines.

In des auf dem Trabrennplatze gelegenen Verzeichnissen stehen den Concurrenzen eine beschränkte Anzahl

von Boxes zur Verfügung. Aussehen und Ueberlassung von Boxes sind so das Generalsecretariat zu richten, wofür benekrt wird, dass dem Directorium das Dispositionsrecht vorbehalten ist. Die Mietgebühren betragen 40 K. per Box, wobei der Miether berechtigt ist, die Boxes vierzehn Tage vor Beginn des Meetings zu besichtigen und erst acht Tage nach Schluss desselben zu räumen. Darüber hinaus ist per Box und Tag eine Gebühr von 1 K. zu entrichten.

RESULTATE.

Amstetten, Frühjahrs-Rennen 1899.

Table with race results for Amstetten, Frühjahrs-Rennen 1899. Columns include horse names, jockeys, and times. Races listed include I. BADENER PR., II. KRÖLL'S DR., III. BDRGER-PR., IV. GRIMMER'S PR., V. KESDLOH'S PR., VI. ST. BALKA'S PR., VII. FRIEDRICH'S PR., VIII. TROST-HCP., IX. R.H. SELLES PR., X. ST. BALKA'S PR., XI. ST. ZISCHENPAN, XII. INB. ST. NINA, XIII. R. H. SELLES PR., XIV. ST. BALKA'S PR., XV. FRIEDRICH'S PR., XVI. W. R. V. JESSE'S PR., XVII. E. PETERIK'S PR., XVIII. W. R. V. JESSE'S PR., XIX. J. DÄGLER'S PR., XX. TOT. 15-5 PLATZ.

DIE WIENER FRÜHJAHRSPROPOSITIONEN.

Der Publication des festen Grappes für das Wiener Jahresprogramm, wie es in Zukunft in grossen Umrissen aussehen soll, hat der Wiener Trabrenn-Verein nunmehr die Veröffentlichung der Ausschreibungen für sein Frühjahrs-Meeting folgen lassen. Die systemisirten 19 Rennen des Meetings wurden an dieser Stelle bereits bei der ersten Gelegenheit besprochen, es erübrigt daher heute blos, auf den anderweitigen Theil der Frühjahrs-Propositionen und allgemeine Einzelheiten von Interesse an den Anschreibungen überhaupt einzugehen.

Die 41 Rennen, die jetzt neu ausgeschrieben worden, sind im Allgemeinen so ziemlich mit den verschiedenen Concurrenzen identisch, welche der Speiszeitel des vorigen Frühjahrs-Meetings aufwies, vielfach stimmen sogar ihre Bezeichnungen ganz mit jenen des Vorjahres überein. An den meisten sind aber in gewissen Einzelheiten einschneidende Aenderungen vorgenommen worden, zunächst was die Recordbestimmungen anbelangt, dann was die Dotirung betrifft.

Vor Allem sind entsprechend der stetig fortschreitenden Verbesserung in der Qualität des internationalen wie des heimischen Materials die Recordgrenzen gegen das Vorjahr wesentlich erhöht worden, allerdings natürlich nur bei einem gewissen Theile der Entscheidung kommenden Rennen.

Der ältesten Classe reservirt sind die vier für allemal dem eisernen Bestande des Wiener Programmes einverleibten grossen Concurrenzen, der Wiener Frühjahrs-Preis, der Comite-Preis, das Que Allen-Rennen, und das Colonel-Kuser-Rennen, die frei für Alle ausgeschrieben sind. Sie fanden bereits vor acht Tagen eine ausführliche Besprechung an dieser Stelle.

Die internationalen Grossen, die nicht zur ältesten Classe, aber auch nicht in die zweite Classe zu zählen, haben die vom Eröffnungs-Meeting her bekannten „combinirten“ Rennen zur Verfügung; :28 oder :1:29 vom Start mit einer

Secundenzulage von 15 Metern, in welchen die grossen Kanonen mit ihnen zusammengebracht werden sollen. Dieser Versuch ist zwar in März-Meeting verunglückt, wird aber gleichwohl wiederholt, was übrigens vorläufig nicht weiter bekämpft werden soll, weil diesmal nur einige Rennen dieser Art neben den frei für Alle-Rennen gemacht wurden. Als Nebenummern haben derlei Rennen unter Umständen sogar eine gewisse Berechtigung. Der arge Missstand im März-Programm lag eben nur darin, dass man gar keine Rennen frei für Alle gab, wodurch die erste Classe schwer geschädigt und dieselbe thatsächlich hinter die zweite zurückgestellt wurde.

Stark herabgesetzt wurden die Recordgrenzen in den internationalen Rennen der dritten Classe. Vor zwölf Monaten noch gab es Rennen 1:34 vom Start für die mindeste Classe des internationalen Materials, jetzt ist das nicht mehr der Fall. 1:33 ist heuer die äusserste Grenze der schlechtesten Classe, und auch das nur in Handicaps. Ausgleichsrennen von einer derartigen Marke gibt es überhaupt nicht, wenn man von den bekanntlich nicht als „legitim“ geltenden Herrenfahren absteht; 1:30, 1:31 und 1:32 sind hier die Recordgrenzen.

Was die Inländer-Concurrenzen betrifft, so ist in den Ausgleichsrennen für die schlechteste Classe 1:41, beziehungsweise 1:40, die Startgrenze. Für die guten Inländer sind ausser den Zuchtrennen theils Concurrenzen mit Startmarken von 1:38—1:35, theils Rennen vom gleichen Start mit Pönalitäten und Erlaubnissen je nach den Summen der gewonnenen Gelder vorhanden.

Auch hier also zeigt sich eine wesentliche Erhöhung der verlangten Leistungsfähigkeit gegen das Vorjahr. In letzteren hiess es beim Frühjahrs-Meeting in den besten Inländerrennen: 1:33 vom Start, für das schlechteste Material gab es sogar noch Ausgleichsrennen mit einer Marke von 1:44. Diese Herabsetzung der Recordgrenzen wird zweifellos die wohlthätige Folge haben, die ganz niederwertigen Inländer der Mehrzahl nach dorthin zu bananen, wofür sie eigentlich gehören: auf die Provinzbahnen, und damit Raum zu schaffen für jene zahlreichen Traber, die nicht gut genug sind, um in besser Gesellschaft ihren Hafer zu verdienen, aber trotzdem nützlich genug, um noch eine Berücksichtigung bei der Vertheilung der Preise zu verdienen. Bei derselben gab bisher diese Art von Pferden fast leer aus. Die Rennen der ersten und guten zweiten Classe waren ihnen eo ipso verschlossen, in jenen der anderen Classen aber hatten sie gleichfalls fast nichts zu suchen, denn das übliche Vorgabesystem raubte ihnen dank seiner Unzulänglichkeit nahezu jede Möglichkeit, gegen die vom Start gebenden Mitbewerber halbwegs zu bestehen, mochten dieselben auch im vollsten Sinne des Wortes Anspruch auf die Bezeichnung Mahren haben.

Man hat übrigens im Frühjahrs-Meeting das mindeste Material nicht ganz von der Wiener Bahn ausgeschlossen, sondern ihm noch immer einen, wenn auch sehr beschränkten Spielraum zur Bethätigung gelassen. Die Ausschreibungen weisen nämlich eine Reihe von Handicaps auf, in welchen die Startmarken noch sehr hohe sind, auf Grund deren die Vorgabebemessung erfolgt. Es gibt da Rennen, in denen ein Leistungsvermögen von 1:45, 1:49, ja sogar von 1:50 für Dreijährige, ein solches von 1:42 und 1:43 für ältere Pferde zur Grundlage genommen wird und in welchen somit auch noch Pferde, deren Schnelligkeit blos die genannten Zeiten erreicht, auf ihre Kosten kommen können.

Im Anschlusse hieran sei übrigens gleich ein charakteristisches Merkmal erwähnt, durch das sich die Inländerrennen des diesjährigen Frühjahrs-Meetings von jenen der vorhergehenden Jahre und auch des heurigen Eröffnungs-Meetings unterscheiden. Es ist das der Umstand, dass das ganze Programm kein Rennen enthält, in welchem Dreijährige Inländer mit älteren Pferden kämpfen müssen. Die Dreijährigen sind nämlich in allen Rennen, die ihnen offen stehen, unter sich. Im Gassen sind ihnen zwölf Rennen, also genau ein Fünftel sämmtlicher Concurrenzen, reservirt.

Wie man die Recordgrenzen zum Theil herabsetzt, so ist man diesmal auch mit der Dotirung einzelner Concurrenzen für die Sieger etwas freigebiger gewesen. In den „combinirten“ Rennen für die erste und zweite Classe unserer Internationalen erhalten die Sieger stets mindestens 2000 Kronen, fast durchwegs aber 2200 Kronen; in den internationalen Rennen der zweiten Classe,

deren Startgrenze 1:30 oder 1:31 ist, betragt der erste Preis nie weniger als 1900 Kronen. Die Rennen der letzteren Kategorie haben bekanntlich im Vorjahre für den Sieger einen nominalen Werth von bis 1800 Kronen. Ebenso wurden in den meisten der abernals ausgeschriebenen Inlander-Ausgleichsrennen, wie z. B. dem Kismet-Rennen, dem Amber-G-Rennen, dem King Wilkes-Rennen u. s. f., der ersten Gelder auf 1900 Kronen (im Vorjahre 1800) erhöht. Bemerkenswerth bei allen diesen Werthsetzungen ist, dass sie nicht durch eine höhere Gesamtdotation des betreffenden Rennens überhaupt, sondern einfach durch Herabsetzung der dritten und vierten Gelder um je 500 Kronen erzielt wurden. Diese Massnahme ist jedenfalls mit Befriedigung zu begrüssen; es wird sicherlich das beitragen, dass ehrliche Ausfahrer der Pferde zu fördern, wenn die Platzgelder aufhören werden, gewissermassen noch Prämien auf die gegenseitige Manipulation zu sein, weil sie eben, im Verhältnisse zu den ersten Geldern, so gross sind, dass man durch fleissiges Bestehen von Plätzen auch schon auf seine Kosten kommen kann, ohne von den kostbaren, sorgsam gehaltenen Secunden auch nur eine einzige zu opfern.

An Preisen sind für das Meeting im Ganzen 201 400 Kronen ausgeworfen. Von dieser Summe entfallen 116 100 Kronen auf die Inlanderrennen, 89 200 Kronen auf die legitimen internationalen Concurrenzen, die Vertheilung der Preise zwischen inländischem und internationalem Materiale ist also im Verhältnisse von 5:3 erfolgt. 16 100 Kronen sind für die sogenannten »illegitimen« Rennen vorbehalten, deren, ausser den üblichen Herrenfahren, das Programm des Meetings ein Zweispännfahren für Professionals und ein Fickersfahren enthält.

Für das Meeting ist am nächsten Donnerstag Nennungschluss. Der Nennungsmodus ist bei einem Theile der Rennen ein gegen früher geänderter: Nennungen zu den einzelnen Classenrennen sind nämlich nicht zulässig. Die Nennung muss vielmehr — ohne Bezeichnung der Classe — für die Classenrennen des Meetings überhaupt erfolgen und ist für sämtliche Classenrennen eine Einschreibgebühr zu entrichten. Für startende Pferde sind dann Sondergehälter nachzu zahlen. Merkwürdiger Weise enthalten die Ausschreibungen keinerlei Bestimmung darüber, wann eigentlich diese Gebühren für startende Pferde zu entrichten sind, ob am Tage vor dem Rennen, am Renntage selbst oder im Nachhinein. Bei der gegenwärtigen Stylisirung »nachzu zahlen« ist die Annahme berechtigt, dass dem Pferdebesitzer bis zum Augenblicke der Starterklärung Zeit bleibt und er die Sondergebühr erst nachträglich — d. h. nach dem Rennen — zu leisten hat. Klarheit wäre da doch sehr wünschenswerth; hoffentlich hilft eine offizielle Publication im Rennkalender baldmöglichst dieser Ungewissheit ab.

NOTIZEN.

IN PRAG finden heute Trabrennen statt. Das TRABER-DERBY in Wien wird heuer am 7. Mai gelaufen.

TRAINER EDERER gewann am Sonntag in Straubing, Bayern, mit Lord Gaffey ein Trabrennen.

ATHANIO ist aus dem Gestüte Kotischau, wo er bekanntlich während der Dckperiode aufgestellt war, bereits in Wien eingetroffen, um für die Rekrutbahn vorbereitet zu werden.

AUS TRIEST sind Baron Ralli's Manfreda, Calisto, Dämon, Dio Bellinconi und der Zweijährige Eubates zur Theilnahme an den Wiener Trabrennen in der Krone eingetroffen.

NANCY HANKS 2:04, die einjährige Trabrennkönigin, brachte vor Kurzem ein Hongstohlen von dem Vollblutheute Meddler zur Welt, dem besten Sohne von aus gleichfalls in Amerika befindlichen S. Galien.

MAGGIE SHERMAN 2:19 1/2, die einjährige Inhaberin des continentalen Meilenrecords, wird sich heuer wieder auf austern Bahnen versuchen. Die schnelle Stute ist bereits in Wien und war schon in den letzten Tagen bei der Arbeit zu sehen.

BIRD SHAVER, die amerikanische Schimmelstute, welche kürzlich aus dem Besitze des Fürsten Max Fürsten-

berg wieder in den der Firma S Spitz & Co' zurückkehrt, ist von dem Berliner Hufpedelefantanten George Weltmann erworben worden.

MILADY, die 2-jährige 9:10 1/2, kommt nach Europa. Die von Birchwood—Mianic von Handhall, französische Geste, die erst schätzbar ist, wurde von John Spitz, dem Chef der bekannten Auctions-firma Spitz & Newgas, für Wiener Rechnung erworben.

IN MANTLAND kommt heute der Gran Premio Internationaler Trotter-Italien, das mit 31 000 Lire dotirte Dreijährigenrennen für Pferde aller Länder, zur Entscheidung. Als voraussichtliche Sieger bezeichnen sämtliche italienische Blätter Cavaliere Giuseppe Rossi's Dana.

MILADY, die in den Farben der Herren W. Schlesinger & Co und Gherlaci di Marchi widerholt in Wien und Buda gelauene Italienerin, war am Sonntag in Mailand erfolgreich. Die Stute gewann den Premio Nazionale über 3700 Meter leicht gegen Miss Eady, Brada, Stella, Gertie, Hero und Möllau.

DAS DIRECTORIUM des Wiener Trabrennvereines hat als die in Betrach kommende Centralstelle im Sinne der §§ 5 und 6 der Renngesetze den Prager Reitz- und Fahr-Club in Prag als auserkanneten Vertreter erklärt und seiner Bahn im Ausmasse von 1100 Metern (Grashahn) die Lizenz ertheilt.

FOXMASTER v. Quartermaster—Foxy Maid, der in Deutschland Beside befindliche zweijährige rechte Bruder von Quartermasterin, dem bei uns wohlkannnten Amerikaner, ist vor Kurzem an einer Lungenerkrankung erkrankt. Der Hengst, der die Qualifikation als deutscher Inlander besitzt, gibt in seinem Stalle als ein sehr gutes Pferd

NACHTEN SONNTAG wird in Kopenhagen-Charlottenlund das bedeutendste Trabrennen Danemarks, das dänische Trabderby 5000 Talerische Kronen, 8000 Meter, das Herbst Meeting am 27. und 30. August, 5. und 10. September.

FÜR KOPENHAGEN hat die dänische Trabrenngesellschaft die Termine festgesetzt. Es finden statt: das Frühjahrs-Meeting am 30. April, 7. 11. und 14. Mai; das erste Sommer-Meeting am 4. 11. 14. und 18. Juni; das zweite Sommer-Meeting am 30. Juli, 2. August, das Herbst Meeting am 27. und 30. August, 5. und 10. September.

STERNBERG 2:10 1/2, dem von der Firma Morgenstern & Rubicko vor Kurzem aus Amerika importirten Deckheugste, sind vor Kurzem wieder mehrere hochgezogene Stuten angewiesen worden, nachdem er bekanntlich erst jüngst einige der wertvollsten Mütterchen des kaiserlichen Hofgestütes Lipitz zu Belgen gebracht hatte. Graf Harach hat nämlich von dem Hengste verschiedene der Mutterstuten seines Gestütes decken lassen.

EIN REICHES GUTES FERD besitzt Deutschland in der vierjährigen Inlanderin Edda v. Savoyard, Josie S., die von dem verstorbenen Mr. William Crutt genozen wurde. Die Stute war am Dienstag zu Berlin bestet in Grunewald-Preis Zweite hinter Tassus, dem sie 120 Meter, wobei sie die aussergewöhnliche Zeit von 1:29 über 3430 Meter zeigte. Da es noch ziemlich früh an der Zeit ist, so wird man wohl im Laufe der Saison in noch bessere Leistungen zu sehen bekommen.

GRAF SIMON WIMPFER hat abernals ein hervorragendes Zweispänn amerikanischer Herkunft von der Firma S. Spitz & Co. importirt. Dasselbe besteht aus dem kürzlich importirten Stuten Dorothy Wilkes, E. St. v. Jersey Wilkes—Estella Eddy, geb. 1892, und Amelia 2:29 1/2, Sch-St. v. Pilot Meeting—Dora Cooper, geb. 1891. Letztere ist eine Halbsechse von Pilot 2:09 1/2, mit dem sie in Amerika im Zweispänn Verwendung fand. Graf Wimpfer erwarb von derselben Firma in der verfloffenen Woche auch noch drei amerikanische Stuten für Geblütswecke, nämlich Ella Delean, Miss C. und Miss May.

LEGENE ist von seinem Besitzer Herr Johann Celsoth Trauner Tappan in Arbeit gegeben worden. In der Haad Tappan's, der Legene aus Amerika brachte und den ungeborenen Gesellen kennt wie kein Anderer, geht der Hengst ziemlich hoch, obwohl er noch innerer seine Matzchen und Mücken dazu und wird durchgehelt sein. Wenn sich sein Temperament einmal gebessert hat, dürfte Legene in den grossen internationalen Rennen einen beachtenswerthen Gegner abgeben. Schwell ist er nämlich — ungeachtet am Freitag irrte er in Gesellschaft von Gold Belle bei der Arbeit ohne Mühe eine Bahnrunde in circa 1:30, was ungefähr einer Kilometerzeit von 1:24 entspricht.

AM STAMETZEN wurde am Mittwoch das am Sonntag begonnene Frühjahrs-Meeting zu Ende geführt. Das Wetter war zwar Vormittags recht trüb, der befürchtete Regen blieb jedoch aus, und so gab es trotz des Wochenendes recht guten Besch. Von den in der Umgebung amstetzen amstetzen Terschachau war die (Mahl-) schiene; unter Anderem hatte sich auch Seine Durchlaucht Fürst Camillo Hierich Starbenburg am dem Renntaple eingefunden. Die Rennen, deren Resultate in nächster Stelle finden, waren stark bestritten und verliefen durchwegs recht interessant, so z. B. die des Eröffnungsrenns; in Folge dessen war auch die Willkür beim Publicum ziemlich reger. Alles in Allem war das Meeting ein ehrlicher Erfolg des veranstaltenden Vereines.

ABNET gewann am Sonntag bei den Mailänder Trabrennen das Premio Milano, ein Stüchfahren von fünf bis vier Jahren, das die Pferde über eine Strecke von 1000 Metern leicht geschacht, denn es bedürfte nicht weniger als sechs Stechen, bis das Rennen endlich entschieden war. Es startierten sechs Pferde, Austrain, Digma, Miss Bowman, Tacoma, Princesa und Almet. Das erste Stechen gewann Austrain gegen Princesa und Digma mit 3:38 (1:37 per Kilometer). Im zweiten Stechen siegte Miss Bowman vor Almet und Digma in 3:38 (1:27); Miss Bowman war dann auch im dritten Stechen, und zwar in genau gleichem Resultate, die Siegerin. Im vierten Stechen die drei nächsten Stechen feierte aber an Almet, die stonal gegen Miss Bowman und Austrain, das zweite Mal gegen Miss Bowman und Princesa, zuletzt gegen Miss Bowman und Austrain siegte. Die Zeiten, die sie absetzten, waren 3:39 (1:38); Almet (1:29) und 2:38 (1:27).

IN FRANKREICH hat bekanntlich die »Société d'Encouragement du Demi Sang«, die dort in Trabrennen ausschreiben. Für dieselben sind kürzlich die diesjährigen Propositionen geschrieben. Die Rennen sind folgende: Prix du Jura, zu laufen am 24. Juni in Neuilly-Levallois, 10 000 (6000, 2500, 1500, 1000) Frs., Trabfahren für 3- bis 5-jährige Hengste und Stuten aller Länder, 1600 Meter, zu laufen am 24. Juni, im Eibsenen dem fünften Preise, der Rest dem Sieger, Nennungsabschluss am 13. Juni; Prix Flush, zu laufen am 27. August in Neuilly-Levallois, 10 000 (6000, 2500, 1600, 1000) Frs., Trabfahren für 3- bis 5-jährige Hengste aller Länder, 1600 Meter, Gewicht 60 Kg., Eibsen 75 Frs., 500 Frs. von den Eibsenen dem fünften Preise, der Rest dem Sieger, Nennungsabschluss am 22. August; Prix Vincennes, zu laufen nach Belien am 1. September oder dem Stalle am 24. October in Paris Vincennes, 20 000 (12 000, 4000, 2000, 1500, 500) Frs., für 3- bis 5-jährige Hengste und Stuten aller Länder, 4000 Meter, Eibsen 100 Frs., die Eibsenen dem Sieger, Gewicht für die gealterten Hengste, 59 Kg., 59 Kg., 55 Kg., 50 Kg., 45 Kg., 40 Kg., 35 Kg., 30 Kg., 25 Kg., 20 Kg., Nennungsabschluss am 17. October. Ausser diesen drei Concurrenzen werden in Frankreich noch nur noch in Niza internationalen Rennen stattfinden. Das Rennen in Niza wird von der »Société d'Encouragement«, sondern von dem »Trotting du Littoral« betrieben wird.

DER WIENER TRABRENN-VEREIN hat bekanntlich seinerzeit gemäss einem Beschlusse des letztes Trabrenns in Gemeinschaft mit verschiedenen anderen internationalen Trabrennvereinen die Eibsenbahnministerien eine Eingabe gerichtet, in welcher diese Behörde ersucht wird, zu veranlassen, dass der Transport von wertvollen Renn- und Zuchtstuten auf den Eibsenbahnen in zweckentsprechender Weise geregelt werden möge, als dies bisher der Fall war. Auf diese Eingabe ist seit dem Wiener Trabrenn-Vereine (jüngst folgende Erledigung eingekommen: v. 807/116. Wien, am 16. März 1899. In Beantwortung der von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 17. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt und mit einem gewöhnlichen Güterzuge nur dann stattfindet, wenn dieser in der Bestimmungsstation früher als der nächste Zug der vorgenannten Kategorie eintrifft, sowie dass solche Transporte auch zur Beförderung mit Schnellzügen — gegen Erstattung der erhöhten tarifrüssigen Gebühr — angestellt werden können, sofern die Verladung der betreffenden Güternüsse gestattet und die Maximalbelastung der Schwellen nicht überschritten wird. Eine Erweiterung der diesfalls bestehenden Vorschriften in dem Sinne in's Auge zu fassen, dass der Transport von Pferden in zweckentsprechenden Anschlusse stets mit Schnellzügen zu erfolgen habe, wäre das Eibsenbahnministerium schon mit Rücksicht auf die gebotene Verkehrssicherheit nicht im Stande. Zur Vermeidung längerer Aufenthalt in den Anschlussestationen empfiehlt es sich, die Verladung der betreffenden Güternüsse im Vorhinein mit der Versandstation oder mit den am Transport beteiligten Bahnbetriebsstellen in Absicht auf die Auswahl des geeigneten Zuges mit den kürzesten Anschlussestationen zu pflegen. In Bezug auf die Verwendung der Schnellzüge zu hengeren, dass die österreichischen Bahnen schon seit langer Zeit entsprechend construirte, mit allen zum Schutze der Pferde nöthigen Einrichtungen versehene Schnell-Stallwagen besitzen. Die von dem genannten Wiener Trabrenn-Vereine am 16. März 1899 an den k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und des Trabrenn-Vereines in Baden bei Wien überreichte Eingabe vom 11. Februar d. J., mit welcher um Erlösung zweckentsprechender Anordnungen für die Beförderung von Renn- und edlen Zuchtstuten sowie um Abheilung diebezüglich wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten ersucht wurde, beehrt sich das Eibsenbahnministerium das geordnete Präsidium zu versichern, dass getaserte die volle Bereitwilligkeit besitzt, zum Zwecke einer klugen Beförderung des hochwertigen Renn- und Zuchtstutenmaterials auf den Eibsenbahnen alle geeigneten und nach den bestehenden Bahnbetriebsvorschriften zulässigen Vorkehrungen zu treffen. Leders das nach hiermit gemachten unorkorrigirten Erachten nicht übersehen werden, dass die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Pferde in der Regel mit Gütern- oder Personengütern erfolgt

als gewöhnliches Frachtgut aufgegeben Pferde oder besonders Anzug der Partei gegen Einbringung eines Frachtbriefes, bei Aufgabe des Edlges aber nach dem Antrage des Absenders und ohne Anrechnung eines besonderen Gebühre bewilligt. Die rechtzeitige Anmeldung des Transportes, namentlich in Fällen, wo die Veranlassung dieselben von einer anderen Station zu übernehmen, ist dem Versender zu empfehlen, die Bestimmung derartiger Specialwägen. Das Eisenbahnministerium kann heute nicht umhin zu bemerken, dass gerade in Folge der Nichtbeachtung dieses Umstandes oder in Folge der Unterlassung des erwähnten erforderlichen Partienanges diese Stallwägen wenig benützt werden. Das Eisenbahnministerium würde es dem geehrten Präsidium Dank wissen, falls dasselbe die beteiligten Kreise auf die im Vorstehenden angeführten Momente aufmerksam machen wollte. Was die Einbringung von Vieh-Transporten verwendet Wagen abstrifft, so erhalten diebesiglichen sowohl die veterinärpolizeilichen Vorschriften wie die internen Eisenbahninstrucctionen streng und vollkommen ausreichende Bestimmungen, deren Befolgung durch die betreffenden Revisionsbeamten wird, und deren Auserlassung, wozu sie zur amtlichen Kenntnis gebracht wird, eine strenge Abmahnung nach sich zieht. In Betreff der Bestimmung der zum Ein- und Auswegens der Pferde nötigen Lademittel wird der geehrte Präsidium eröffnet, dass in den meisten Stationen solche Geräte vorhanden sind, dass aber die Ausstattung aller Stationen mit denselben schon mit Rücksicht auf die hohen Kosten und der verhältnismäßig geringen Bedarf unthunlich ist, zumal bei rechtzeitiger Anmeldung eines Pferdetransportes die betreffende Station immer in der Lage ist, diese Veranlassung von der nächsten damit ausgerüsteten Station zu beziehen. Aus demselben Grunde ist der geehrte Präsidium entnehmen, dass die für den Eisenbahnsport bestehenden Vorschriften und Einrichtungen der Eigentümer der in Rede stehenden Transporte volle Rechnung tragen. Wenigstens Beschwerden wegen Nichtbeachtung dieser Vorschriften seitens der exekutiven Organe bisher herab von anderer Seite nicht bekannt geworden sind, so hat das Eisenbahnministerium dennoch die vorliegende Eingabe zum Anlass genommen, den k. k. Staatsbahndirektionen und Privatbahnbewertern die genaue Befolgung der betreffenden Bestimmungen in Erinnerung zu bringen. Zugleich wurde die Bahnerhaltung anzuweisen, den Anforderungen der Versender von Renn- und selten Zuchtstufen in Bezug auf Auswahl der Wagen und Züge, Bereitstellung von Ladevorrichtungen u. s. w. nach Thunlichkeit zu entsprechen und die Beibehaltung größter Sorgfalt bei Abwicklung von solchen Transporten den unterstellten Organen einzuschärfen. Auch ist das Eisenbahnministerium bereit, eventuelle concrete Beschwerden eingehend zu untersuchen und erforderlichen Falles die Beseitigung etwa zu Tage tretender Uebelstände zu veranlassen. In künftiger Hinsicht ist zu wünschen, dass die Hoffentlich erreichten namentlich die manchmal bekanntlich ganz ausserordentlichen Uebelstände bei der Beförderung von wertvollen Pferdewaren wirklich ein für allemal ein Ende.

Macadam's Pferde-Malz
Depot bei Carl Wlecke & Sohn, Wien

II. ASPERGERS 3. — Betselmpfisches Stärkungsmittel für Pferde, welche keine Lust am Fressen haben oder überarbeitet sind. Täglich in den Ställen 1 l. m. der Königin von England gebraucht.

Pariser Specialartikel
Gummiwaarenlager
Arnold Földi, Wien, IX/3, Währingerstrasse Nr. 15

Dieser patentirte Schuhstrecker existirt blos in 2 Größen Damen u. Herren und ist wiewohl prachvoller als das bisher gebräuhliche. Preis per Paar fl. 150. Fragen Sie darumlhnen Herrenmodehändler.



Internationaler Sportausstellung Wien 1894 Höchste Auszeichnung.

J. & G. Abel
Wien, IV. Bez., Hauptstrasse Nr. 3.
Gegründet 1853

Eigene Fabrication und reichhaltiges Lager von Rennreifen, Ehrenzeichen, Medaillen, Glühbirnen für Radfahrer und jeden Sport in Gold, Silber und Bronze zu den billigsten Preisen.

Masterverordnungen auf Verlangen postfrei.

Specialfabriken
PUMPEN- u. WÄGEN
aller Arten, für jeden Zweck
Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinen-Fabrication
W. Garvens, Wien.

RUDEHN.

TERMINE.

Wien (Gemeinsame Anfuhr)	10, 11, 12. Juli
Hellbrunn	18. Juni
Wien (Wiener Amateur-Regatta)	18. Juni
Frankfurt a. M.	25, 26. Juni, 6. August
Mannheim	2. Juli
Stettin	2. Juli
Healey (Healey Royal-Regatta)	5, 6, 7. Juli
Wien (Strom-Regatta)	9. Juli
Dresden	9. Juli
Danzig (Deutsches Meisterschaftsrennen)	9. Juli
EM	9. Juli
Köln	9. Juli
Wien (Wiener Regatta)	10, 15. Juli
Hamburg	15, 16. Juli
München	15. Juli
Dresden	21. Juli
München	21. Juli
Wien	23. Juli
Wien	23. Juli
Gießen	30. August
Klagenfurt	30. August
Ostende (Europa-Meisterschaften)	15. August

Meisterschluss für ausländische Vereine: Freitag 8. Juni 1899, 8 Uhr Abends
Mittelschluss für Verbandsvereine: Freitag 16. Juni 1899, 8 Uhr Abends
Neuauflössluss: Freitag 16. Juni 1899, 8 Uhr Abends.
Die Starterlösung findet Freitag 16. Juni 1899, 1/10 Uhr Abends, im Restaurant „Weinberg“ statt.

NOTIZEN.

FUNFHUNDERT MARK hat das badische Cultusministerium dem Heidelberger Ruder-Club für ein von Studenten zu bezahlendes Übungsboot überwiesen.
ZUR AUFNAHME in den Deutschen Ruder-Verband haben sich die Ruder-Gesellschaft „Rubrovis“ und die Münchener Ruder-Gesellschaft geäußert. Gegenüber dem vorzusschickenden Zuwachs dieser beiden Vereine hat übrigens der Deutsche Ruder-Verband den Abgang eines Verbandsvereines zu bedauern gehabt. Der Nürnberger Ruder-Club nämlich hat sich aufgelöst.
DIE „ELLIDA“, der jüngste der Wiener Rudervereine, ist namentlich auch mit 14 Mitgliedern dem Wiener Regatta-Verband beigetreten. Die Aufnahme erfolgte am Sonntag den 13. d. M. in der Regatta-Verband, die am Montag abgehalten wurde. Mit des Ellida gehören dem Regatta-Verband derzeit sieben Ruder-Clubs an, nämlich ausser diesem Vereine noch „Donau“, „Donau-R“, „Lila“, „Normannen“, „Fräse“ und „Dinze“.
DIE VERHANDLUNGEN der Rudervereine an der Donau hielt am Sonntag einen Verbandstag in Ulm. Auf demselben wurde beschlossen, in diesem Jahre keine Regatta abzuhalten, da die Vertreter sich nicht zur Veranstaltung einer Regatta in Ulm entschließen konnten. Es wurde Regenschnee als ständiger Regattaplatz gewählt mit Rücksicht auf die centrale Lage dieser Stadt, und im Jahre 1900 soll dasselbe die erste Regatta stattfinden, während in diesem Spatsummer vorzusschickend ein Dauerrennen veranstaltet wird.

OFFICIELLES Programm

für die am 7. Mai d. J. stattfindende Auffahrt der Rudervereine durch den Donaucaanal.
Die Boote sämtlicher Vereine versammeln sich Punkt 11 Uhr Vormittags am linken Ufer des Donaustrumes zwischen Kilometernständer 5 und 6; auf später erscheinende Mannschaften kann keine Rücksicht genommen werden.
Punkt 1/2 Uhr zum Thiergarten, Landung am rechten Ufer des Donaucaanals. Die Abfahrt geschieht nach Vereinen und wird die Reihenfolge durch Herrn Zeiser bestimmt, dessen Anordnungen im Interesse eines reibungslosen Durchführens der Fahrt unbedingt Folge zu sein haben.
Gemeinschaftliches Essen im Restaurant Thiergarten um 1 1/2 Uhr Mittags. Preis des Couverts 1 fl. 20 kr.

Die Boote sämtlicher Vereine versammeln sich Punkt 11 Uhr Vormittags am linken Ufer des Donaustrumes zwischen Kilometernständer 5 und 6; auf später erscheinende Mannschaften kann keine Rücksicht genommen werden.
Punkt 1/2 Uhr zum Thiergarten, Landung am rechten Ufer des Donaucaanals. Die Abfahrt geschieht nach Vereinen und wird die Reihenfolge durch Herrn Zeiser bestimmt, dessen Anordnungen im Interesse eines reibungslosen Durchführens der Fahrt unbedingt Folge zu sein haben.
Gemeinschaftliches Essen im Restaurant Thiergarten um 1 1/2 Uhr Mittags. Preis des Couverts 1 fl. 20 kr.
Anmeldungen, enthaltend die Namen der Herren Theilnehmer, müssen spätestens Freitag den 5. Mai J. an die Adresse des Regatta-Vereines, II, Seinfelderstr. 9, gelangt sein. Diese Anmeldungen sind für die Versammlung im Thiergarten unter allen Umständen bindend. Die Aufsicht selbst unterliegt auch, falls anhebendes Regenwetter eintreten sollte.

AUSSCHREIBUNGEN.

Mannheim 1899.

XXI. oberheinhische Regatta in Mannheim im neuen Rheinbäder.

Sonntag den 2. Juli.

- I. MCHAU-Preis. Vierer. Offen für Ruderer, welche vor dem 9. Juli 1899 in einem offenen Rennen noch nicht gestartet haben. Epr. Eins. 40 Mk.
- II. VIERER. Preis des Deutschen Ruder-Verbandes. Waadepri. zum dauernden Eigenthum gibt der Mannheim'sche Regatta-Verein die Rückgabe des Preises im nächsten Jahre eines silbernen Ehrenschiff. Sieger von 1898: Mannheimer Ruder-Verein „Amicitia“. Eins. 40 Mk.
- III. ZWEITER ACHTER. Offen für Ruderer, welche nicht zu Nr. XI (Erster Achter) genannt sind. Epr. Eins. 60 Mk.
- IV. JUNIOR-EINSER. Epr. Eins. 10 Mk.
- V. STAATSPREIS. Vierer für Juniors Eins. 40 Mk.
- VI. VIERER ohne Steuerfrau. Epr. Eins. 40 Mk.
- VII. RHEIN-Preis. Vierer. Offen für Ruderer, welche nicht zu Nr. II (Verbandspreis) genannt sind. Epr. Eins. 40 Mk.
- VIII. ZWEIER ohne Steuerfrau. Epr. Eins. 30 Mk.
- IX. NECKER-Preis. Vierer. Offen für Ruderer, welche vor dem 2. Juli 1899 in einem offenen Rennen noch nicht gestartet haben. Epr. Eins. 40 Mk.
- X. RHEIN-MEISTERSCHAFT. Einses. Waadepri. und goldenes Meisterschiff-Ehrenzeichen. Offen für alle deutschen im Stromgebiete des Rheines ansässigen Ruderer. Sieger von 1898: Ferdinand Hartmann vom Frankfurter Ruder-Club. Eins. 50 Mk.
- XI. ERSTER ACHTER. Waadepri. Der Mannheim'sche Regatta-Verein gibt hierzu einen Nebeapreis im Werthe von 100 Mk. Sieger von 1898: Mannheimer Ruder-Verein „Amicitia“. Eins. 60 Mk.
- XII. RHEINHAFFEN-Preis. Vierer. Offen für Ruderer, welche zum Verbandspreis, Vierer oder Steuerfrau, Rhein-Preis und Erster Achter weder genannt sind, noch nachträglich zum Genuß gelangen und welche vom 2. d. Juni 1899 noch in keinem offenen Rennen um eines Waadepri. oder Herausforderungspreis gestartet haben. Epr. Eins. 40 Mk.
- XIII. JUNIOR-ACHTER. Epr. Eins. 60 Mk.

WILHELM HOLLERL, der Meister von Oesterreich und auf der Donau, über dessen Erkrankung die „Allgemeine Sport-Zeitung“ seither berichtet, ist wieder so weit hergestellt, dass er eine Probefahrt machen konnte. Sie hat ihm recht angefallen. Ueberhaupt ist Herr Hollerl wieder normal aus, auch ist daran, dass er jetzt in Alltagskleidung mit Ueberzieher um zwei Kilogramm schwerer ist als zur Zeit seiner Meisterschaftskämpfe im leichtenest Ruderboote, zu erkennen, wie ernstlich das Leiden war, das ihn befallen hatte. Hoffentlich erholt er sich recht rasch zur Gans.

PRINZ ALEXANDER SOLMS-DRÄUFENFELD, der, wie wir lasthin berichteten, als zukünftiger Präsident des Wiener Regatta-Vereines in Aussicht genommen ist, wurde in der eigens zu diesem Zwecke am letzten Montag abgehaltenen Comitteeitzung zunächst einstimmig als Mitglied aufgenommen. Hierauf wurden die Herren Vicepräsident Walter Gerhardus und von Ellagger mit der Mission betraut, dem Prinze die Bitte um Uebernahme des Präsidiatus zu überbringen.

DIE AUSSCHREIBUNGEN für die XXI. oberheinhische Regatta, die am 2. Juli in Mannheim abgehalten wird, sind soeben erschienen. Die diesjährigen Mannheimer Propositionen, welche die Leser übrigens vollständig im offiziellen Theile finden, sind im Grossen und Ganzen mit jenen der vorjährigen Regatta identisch. Sie hat wie die Änderungen, die sie anfein, ist wohl die, dass dieselben an Stelle des unbeschriebenen Einses-Rennens eine bedeutendere Concurrenz getroffen ist. An seiner statt wird nämlich die Rhein-Meisterschaft, die von dem Mannheim'schen Regatta-Verein begründet, im Jahre 1898 zum ersten Male stattfand, wieder in diesem Jahre in Mannheim ausgedrückt.

DIE FESTLICHE AUFFAHRT der Wiener Rudervereine durch den Donaucaanal wird nicht, wie ursprünglich geplant, am 30. April stattfinden. In der Sitzung, welche das Comitö des Wiener Regatta-Vereines am 17. d. M. abhielt, wurde nämlich beschlossen, die Auffahrt auf den 7. Mai zu verschieben, an welchem Tage sie dann bestimmt erfolgt, ausser es sollte heftiges Regenwetter herrschen. Ausgangspunkt der Fahrt ist das hohe Ufer des Donaustrumes zwischen Kilometernständer 5 und 6 oberhalb der Koopnzsig Rudolf-Brücke. Der Beginn der Fahrt ist auf genau 1/12 Uhr Mittags anberaumt. Um circa 12 Uhr dürfte dann die Landung beim Thiergarten am Schüttel erfolgen. Nüheres wird „Officielles“.

FÜR DIE HENLEY-REGATTA liegt bereits ein Theil der auswärtigen Meldungen vor. Am 31. März, nämlich gemäss der Wettlaufbestimmungen der Henley-

Möbel-Fabrik August Knobloch's Nachfolger, Wien
VII/2. Breitengasse Nr. 7, 10 und 12.



Acatene Metropole
 sechste Jahrgang bewährtesten ketten-
 losen Rad.
Opel & Bayschlag
 I. Kärntnerstr. 13. ab August 1899
 I. Coovergasse 4.

Entscheidungslauf. 2000 M.
 M. Lurion, Wien (6:45) 1
 V. Lanfranchi, Florenz (6:45) 2
 R. Heller, Wien (6:45) 3
 Ferner fuhr: V. Kudela (Prag).
 IV. ARMBINDE-RENNEN. Ehrentpr. 9000 M.
 L. Franz, Gleiwitz (4:45) 1
 F. Schneeweis, Wien (4:45) 2
 M. Kleemann, Wien (4:45) 3
 Ferner fuhr: F. Cernil, F. Edler (Wien).
 V. SERIKEN-HCP 120, 80, 60, 30 K. 1000 M.
 Erster Vorlauf.

A. Lussan, Wien, 30 M. (1:24) 1
 F. Reuther, Wien, 30 M. (1:24) 2
 A. Ortner, Wien, 40 M. (1:24) 3
 V. Lanfranchi, Florenz, 10 M. 4
 Ferner fuhr: R. Heller (Mail), Ch. Charron (60 M.), C. Larwin (40 M.), Wien.
 Zweiter Vorlauf.
 V. Kudela, Prag, 10 M. (1:16) 1
 R. Uhl, München, 30 M. (1:16) 2
 H. Suckert, Gleiwitz, 50 M. (1:16) 3
 A. Kessler, Budapest, 30 M. (1:16) 4
 Ferner fuhr: M. Lurion (Mail), Haderer (50 M.), Montor (60 M.), Wien, W. Behr (40 M.), Aussig a. E.

Entscheidungslauf.
 V. Lanfranchi, 10 M. (1:24) 1
 R. Uhl, 30 M. (1:24) 2
 H. Suckert, 30 M. (1:24) 3
 F. Reuther, 20 M. (1:24) 4
 Ferner fuhr: Kudela, Kessler, Lussan, Ortner.

BERICHTE.

Wien 1899.

61. internationales Radwettkamp, veranstaltet vom Verband Wiener Radfahrervereine für Wettkampspor.
 Sonntag den 16. April.

Der zweite Sonntag auf der Praterbahn hatte ebenso wie der erste mit der Wettrennbill zu kämpfen. Die Temperatur war eine sehr niedrige und machte den Aufenthalt im Freien nicht annehmlich, das Biles sie kalter Wind. Dennoch waren auf dem Volksplatze die Getreuen des Radrennspors zahlreich wie immer erschienen, während Actionismus und Tribüne schwach besucht waren. Der Reichs-Kriegsminister Freiherr von Kriegshammer wohnte den Rennen bis zu Ende bei.

Der gebotene Sport war ein guter. Einzelne Wettfahrten gestalteten sich sehr interessant. Ausser den inländischen Fahrern traten diesmal von Rennfahrern: die Deutschen Scheckitzky und Buchner, die Deutschböhmen Kudela und Behr, ferner der Italiener Lanfranchi, von Herrenfahrern war der deutsche Amateur Franz aus Gleiwitz in Preussisch-Schlesien erschienen, ein Fahrer, welcher auch in Berlin einen Namen von gutem Klang besitzt. Das Mitbringen ausländischer Renneute gestattete interessante Rückschlüsse auf die Form der heimischen Rennfahrer. Einige von ihnen zeigten sich auch in der zuwartigen Gesellschaft recht gut, so Heller, welcher sich annehmlich immer mehr verbessert. M. Kleemann, der junge Fahrer vom Wiester Bicycle-Club, bewies im Führungspriestafre, dass sein vorsonaliger Sieg gegen Schneeweis kein Zufallsieg war. Im Armbindevrennen musste er sich von dem Gleiwitzer Franz heugen. Er hatte im Endgelfochte eine ungunstige Stellung inne und in Folge dessen schliesslich nicht mehr mit dem Ausgange des Rennens zu thun.

Die Wettfahrten wickelten sich rasch und exakt ab, was man von jenen früherer Jahre bekanntlich nicht immer sagen konnte. Die Renneleitung functionirte vorrefflich. Protest gab es nur einen. Er wurde von dem Deutschböhmen Kudela eingebracht, den Lurion im Hauptfahren angefahren hatte. Da die beiden Beobachter den Verfall nicht bemerkt hatten, weil derselbe sich gerade zwischen den zwei Beobachtungsposten ereignete, und somit Aussage gegen Aussage stand, so legte der Schiedsrichter Graf Fetting-Perring zu Kudela nahe, seinen Protest als aussichtslos zurückzunehmen, was dieser denn auch that.

Zum Schlusse sei noch bemerkt, dass der Tag ein sportliches Unicum brachte: ein Prämienfahren mit — Vorlauf. Dies Netherer war allerdings nur eine Geburt der Noth. Das Prämienfahren musste nämlich deshalb mit zwei Vorläufen gefahren werden, weil zu demselben fünfjährig Fahrer genannt hatten und ein gleichzeitiges Ablassen einer so grossen Zahl von Rennfahrern auf der verhältnissmässig schmalen Praterbahn sowohl aus sportlichen als auch aus Gründen der körperlichen Sicherheit unthunlich erschien. In Folge dessen hatten sich diejenigen, die zu diesem Prämienfahren zugelassen werden wollten, erst durch die Eintragung in Vorläufe für die Theilnahme an dem eigentlichen Rennen zu qualifiziren. Wenn das nun auch dem Princip der Prämienfahren widerstreitet, so hat die Renneleitung dennoch, eben mit Rücksicht auf die vorgetragene Beweggründe, vielleicht gut daran, die Vorläufe einzuschleichen. Das wurde auch seitens aller Renn-

fahrer anerkannt, weil es ja nur in ihrem Interesse geschah. Für die Folge würde es sich allerdings empfehlen, demartige Rennen zu qualificiren, auszuscheiden, und in diesem Zwecke eine Eintheilung unserer Fahrer in Classen vorzunehmen, mit welch nachahmwerthen Beispiele die Friedensauer Renneleitung in Berlin jüngst voraus-

 Im Prämienfahren waren also zwei Vorläufe abzuwendig, nachdem sich für denselbe 15 Bewerber gefunden hatten. Im ersten Vorlauf siegte Lanfranchi leucht über Heller, dem Scheckitzky und Kudela zunächst folgten. Auser ihnen fuhrten sich Ortner, Uhl und Charron. Den zweiten Vorlauf gewann Lurion, nach dem Gefalle gegen Scheckitzky, Lurion war Dritter vor Ortner; Reuther, Behr, Larwin und Wagner endeten unplatzt. Die vier Ersten eines jeden Vorlaufes besprachen die Entscheidung. Die Aotangereichte befanden sich Lurion an der Spitze, über die zweite Rande führte Kudela. In der zweiten Hälfte der dritten Rande aber begann Lanfranchi plötzlich loszuliegen, sicherte sich rasch einen Vorsprung von guten 60 Metern und blieb nun den Wegweiser bis zur vollendeten Curve. Dort machte sich das Feld an seine Verfolgung. Von Kudela fort geführt, erreichte die Gesellschaft Lanfranchi in der letzten Bahnrückung. Hier nahm Heller die Spitze, musste sie aber abstoßend an Buchner abtreten. Der letzte siegte schließlich trotz aller Anstrengungen Heller, das das Commando zu entziehen, sicher mit einer hohen Radlänge. Scheckitzky war Dritter.

An dem Führungspriestafahren für Amateure nahmen M. Kleemann, F. Schneeweis, Lurion, Uhl und der deutsche Fahrer L. Franz theil. Die erste Rande führte Schneeweis, die nächsten zwei Runden war Kleemann, in der vierten Rande hatte wieder Schneeweis die Spitze, zum Abschlusse in der fünften Teuz abermals an Kleemann abzutreten. In der Zehncurve entspann sich zwischen Schneeweis, Franz und Kleemann ein hübsches Endgelfoch. Kleemann behauptete hierin schliesslich die Oberhand. Er siegte sicher gegen Franz, Schneeweis gab 10 Meter vor den Rande des Kampfes. Franz war schon in der dritten Rande ausgegrungen; das Tempo war ihm von Hause aus zu scharf gewesen.

Im Hauptfahren hatte jeder Concurrent eine Runde gegen Zeit zu machen. Die vier Fahrer mit den besten Zeiten waren Lurion, Scheckitzky, Kleemann und Heller. Am Start für die Einzelrunden erschienen Kessler, Buchner, Scheckitzky, Lussan, Behr, Ortner, Reuther, Charron, Heller, Lurion, Kudela und Lanfranchi. Die vier Letztgenannten erzielten die besten Zeiten und bestanden demgus die Entscheidung. Derselbe verlor nicht sehr kurzweilig. Fast den ganzen Weg über wurde abwechselnd gehumault, und erst von der vorletzten Curve an begann das Feld ein festes Tempo vorzusagen. 200 Meter vor dem Ziele legte Lanfranchi los. Er führte, Heller unmittelbar hinter sich, die dicht geschlossene Gesellschaft bis in die Zielstee, musste aber dort einen Angriff von Lurion weichen, der zuletzt sicher mit einer halben Radlänge siegte. Heller blieb Dritter vor Kudela. Letztere war von Lurion im Endgelfochte ziemlich heftig angefaen worden und protestirte deshalb, trotz aber schliesslich seinen Einspruch zurück.

Das Arm bindevrennen für Herrenfahrer fand fünf Bewerber, L. Franz, C. Cernil, Schneeweis, Kleemann und Edler. Unter wechselnder Führung ging es bis zur dritten Rande, dann gab Edler einen Entwichensuch zum Besten. Seine Gruper waren indess auf ihrer Hut und hielten ihn abstoßend ein. In der letzten halben Rande schenkte der Gesellschaft wieder den Vorlauf. Von der Zehncurve an begann Franz sich in's Zeug zu legen. Einmal an der Spitze, behauptete er dieselbe ohne besondere Mühe bis über das Band, welches er eine Radlänge vor Schneeweis passirte. Kleemann der einen ungunstigen Platz in der letzten Curve innehatte, vermochte, obwohl er schliesslich hübsch aufkam, nicht mehr in den Endkampf einzutreten und musste sich mit dem dritten Platze begnügen.

Das Motor-Dreiradrennen nahm, sowohl was seine Vorläufe als auch was die Entscheidung anbelangt, einen sehr einfachen Verlauf. Jedemal erwies sich eine Maschine ihren Concurrenten in von Anfang an demüthig, dass diese letzteren nicht mehr in Betracht kamen. Es war dies nicht etwa eine Folge besserer Construction, sondern lediglich des Umstandes, dass der Lenker des betreffenden Vehikels eben das Glück hatte, sofort die richtigen Zündungen zu finden, während seine Vorgänger länger daran arbeiten mussten. Gewissermüße das Rennen von einem Dreirad, das der Rennfahrer Max steuerte. Eine von Stary geleitete Maschine kam als zweite ein, Lurion war Dritter. Sein Gefährte war von dem Sieger überhandet worden.

Im Serien-Handicap gingen zwei Vorläufe der Entscheidung voran. Im ersten Vorlaufe siegte Lussan über Reuther, die Plätze hinter ihnen besetzten Ortner und Lanfranchi von Charron, Larwin und M. Kleemann. Heller, welcher trotz aller Anstrengungen keinen Boden gutmachen konnte und schliesslich erschöpft aufgab. Der zweite Vorlauf fiel an Kudela, der leicht gewann; Uhl, Scheckitzky und Kessler langten ihm zunächst an. Lurion, der vom Mal ging, Behr, Haderer und Montor kamen

Jordan & Timaeus

K. u. K. Hof-Chocolade-Lieferanten
 Bodenbach, Niederlage: Wien, I. Am Peter
 empfehlen:

Dessert-, Reise- und Touristen-Chocoladen.

Entöltes Cacao-Pulver.
 Trink-Chocoladen.
 Garantiert rein.

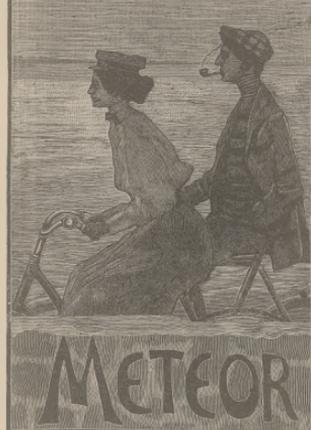
Somatose Kraft-Nähr-Chocolade.

Fahrräder-Schmier-Oel „Comme il faut“.

Das vollkommenste der existierenden Schmiermittel, vollkommen elastisch und sterilisiert, geruchlos, sauresfrei, nicht stockend. Preis per Flasche 25 Kr.

Haupt-Depot: S. Mittelbach
 Wien, I. Hoher Markt 8, Palais Sina.

Nur beste Qualität.
 Steirische Präzisions-Arbeit.



Meteor-Fahrrad-Werke
 Central- u. Filialfabrik:
 GRAZ, Schindlergasse. GRAZ, WIEN, N. Ringg. 6.
 Älteste Fabrik der Steiermark.
 Niederlage: WIEN, I. Bez., Opernring Nr. 7.

Motor-Zweiräder
 (Werner Freres).
Motor-Dreiräder „ATTILA“.
Anhangewagen
 für 2 Personen.
Automobil-, Luxus- u. Lastwagen
 in jeder Ausführung von 3-12 Pferdekraften.



Englische Fahrräder
 der weltberühmten Firma
 The Rover Cycle Co. Limited Coventry.
GENERAL-VEBTRETER
 für Oesterreich-Ungarn:
M. JOLLES
 WIEN
 I. Hoher Markt Nr. 12.

nicht einen Moment in Betracht. Im Endlauf traten die vier Ersten jedes Vorlaufs einander gegenüber. Schon nach dem ersten 20 Meter war das Ziel fast geschossen, an der letzten Bahnrückung vor dem Ziele ging Lang-Franconi an die Spitze und ließ sich nach des Commando nicht mehr bewegen. Er gewann leicht gegen Uhl, dem Schächty als Dritter folgte. Reuber war Viertes.

Die Vorführung eines Selbsttrieb's-Zweiradlers über 10 Kilometer beschloss den Tag. Die mit dem Paer Monitor—Larwin bemannte Maschine legte die Strecke in 11 3/4 Min., zurück, einer Zeit, die keine absehbare Zeit geben würde, um das Schwere der Weltrecorder für den durch bloße Menschenkraft betriebenen Zweiradler als auch der Weltrecorder für das gewöhnliche einstufige Zweirad über diese Distanz sind beweisend.

ÖSTERREICH UND DIE I. C. ASSOCIATION.

Der Herausgeber dieses Blattes hat von Mr. Henry Sturmeij, dem eigentlichen Leiter der International Cyclists' Association, das nachfolgende Schreiben erhalten:

International Cyclists' Association for the Conduct of the World's Cycling Championships
Coburg, England, 11. April 1899.

Herr Victor Silberer, Wien.
Dear Mr. Silberer,

Since I had the pleasure of meeting you last summer many changes have taken place in relation to cycling in Austria, for, as you are probably aware, the Deutscher Radfahrer-Bund has now decided to entirely relinquish any claim to the control of racing in Austria. This leaves Austria quite unrepresented on the International Cyclists' Association, the effect of which is that Austrian riders, and especially Austria professionals, cannot compete in other great European countries because, having no union, they have no license or letters of recommendation with which to introduce themselves, for all unions affiliated to the I. C. A. now require a man to produce a license from his own country before he is permitted to compete in theirs. The I. C. A. therefore hopes that a strong union governing both amateurs and professionals will speedily be formed in Austria, and receive the support of the Austrian clubs and organizations, and the object of this letter is to ask you to be good enough through the great influence you possess in Austrian sporting circles to urge this matter forward, and also to inform Austrian professional riders who desire to compete elsewhere that, pending the formation of a recognized union in Austria, they can obtain from me upon payment of \$1 (one English pound) an international permit, which will frank them through to other countries.

I believe there are in Austria several small rival organizations, between which, if application is made, it will be a very difficult matter for the I. C. A. to decide. Needless to say, the I. C. A. desires in recognizing any particular body to secure that such a body should be really a national one, and really recognized by all classes in its own country.

Anything you can do to further this end will be of great assistance not only to the I. C. A., but to Austrian cycling as a whole, and hoping that you will be able

Believe me to remain,
Yours faithfully,
Henry Sturmeij w.

Zu deutsch:

Herr Victor Silberer in Wien.
Lieber Herr Silberer!

Seit ich im letzten Sommer das Vergnügen gehabt, mit Ihnen zusammenzukommen, hat sich in Österreich was das Radfahren anbetrifft, Vieles geändert, denn der Deutsche Radfahrer-Bund hat, wie Sie ja wissen werden, jetzt beschlossen, sich von jeder Leitung von Rennen in Österreich gänzlich loszusagen. Durch diesen Schritt wird Österreich jeder Vertretung in der International Cyclists' Association vollständig beraubt, und die Folge davon ist, dass österreichische Fahrer, speziell österreichische Berufsfahrer, in keinem andern grossen europäischen Lande concurrenz können, weil sie keine Union und daher auch keine Lizenzen noch Empfehlungsschreiben haben, mit denen sie sich ausweisen könnten; denn alle der I. C. A. angehörigen Vereinigungen verlangen ja jetzt von einem Fahrer, dass er einen Lizenz von seinem eigenen Lande vorweist, bevor sie ihn zu Wettrennen in ihrem Lande zulassen. Die I. C. A. hofft daher, dass in Österreich recht bald eine starke Vereinigung entstehen möge, welche sowohl für Amateure als für Berufsfahrer massgebend ist und von den österreichischen Clubs und Organisationen genügend unterstützt wird. Der Zweck dieses Briefes ist nun, Sie zu bitten, so gut zu sein, dass Sie

mit Ihrem grossen Einflusse in den österreichischen Sportkreisen diese Sache fördern und ausserdem denjenigen österreichischen Berufsfahrern welche sich an österreichischen Concurrenzen betheiligen wollen, zur Kenntnis bringen, dass sie — bis zur Gründung eines anerkannten Bundes in Österreich — von mir gegen Bezahlung von \$1 (einem englischen Pfund) einen internationalen Erlaubnisschein erlangen können, der ihnen in anderen Ländern als Ausweis dient.

Ich glaube, es gibt in Österreich mehrere kleine rivalisierende Vereinigungen, zwischen denen im Falle einer Bewegung zu entstehen der I. C. A. wohl sehr schwer fallen würde. Es ist überflüssig zu sagen, dass die I. C. A. wünscht, bei der Anerkennung irgend einer Körperschaft sicher zu sein, dass diese eine wirklich nationale und auch von allen Classen ihres eigenen Landes anerkannt ist. Alles, was Sie zur Erreichung dieses Zieles beitragen können, wird nicht nur der I. C. A., sondern auch dem Radfahren in Österreich überhaupt zu grossem Nutzen gereichen. Auf Ihre Mühe hoffend,
verbleibe ich
Ihr getreuer
Henry Sturmeij m. p.

Mr. Henry Sturmeij überschickt jedenfalls sehr unsere Einflüsse auf die Radfahrerschaft und

er ersucht nach mehr die in unserem vielsprachigen Lande vorliegenden Schwierigkeiten, wenn er meint, dass es so leicht ginge, alle Radfahrer des Reiches unter einen Hut zu bringen. Gewiss ist, dass Österreich in einer internationalen Vereinigung, welche die Radweltmeisterschaften abhält, vom Hause aus hatte direct vertreten sein müssen und dass es geradezu dem Ansehen unserer Flagge im Auslande abträglich ist, darin ganz unvertreten zu bleiben. Was aber dazu gethan werden sollte, müssen die berufenen Factoren unseres Radsports entscheiden. Wir haben es für ersprieslich und für das Einfachste gefunden, zunächst den Brief des Mr. Sturmeij der österreichischen Radfahrer zu Kenntniss zu bringen, um in erster Reihe die massgebenden Persönlichkeiten zu veranlassen, dazu Stellung zu nehmen.

NOTIZEN.

HEUTE Radwettkahren in Wien. 8 Uhr.
IN NEW YORK sind alle Wettfahren, welche ohne Unterbrechung länger als 12 Stunden dauern, durch ein besonderes Gesetz verboten worden.

DIE DALMATIENREISE des Österreichischen Touring-Clubs unterleibt, weil sich für dieselbe keine Theilnehmer meldeten. War übrigens voraussichtlich.
R. H. WALNE, der Meisterfahrer von Australien, beabsichtigt, unterstützt durch einige reiche australische Sportfreunde, zu den Radweltmeisterschaften in Montreal zu kommen.

EIN ZWEIERPAAR werden die englischen Amateure Burnard und Callaghan bilden und als solches an den Meisterschaftsfahren für Zweier der National Cyclists' Union theilnehmen.

DER »VELO« halt sich derzeit in Wien einem Correspondenten. Der Mann scheint sehr gut informiert zu sein, denn er theilt in seinem Sportbrief den Pariser mit, dass die Praterbahn in — Margareten liege.
EINE DAMPFWALZE die erste in Österreich-Ungarn, hat der niederösterreichische Landesausschuss bestellt. Für die Verbesserung der Strassenpflege wird diese Bestellung, wenn ihr nach Erprobung weitere folgen sollten, nur vortheilhaft sein.

IN NEUSEELAND hat sich der seltsame Fallgetragen, dass ein fünf-Meiler-Meisterschaftsfahrer in einem todsüßigen Rennen zwischen dem Berufsfahrer Fall und Reynolds edigte. Noch seltsamer ist der Umstand, dass dies innerhalb dreier Monate auf Neuseeland das zweite Mal bereits der Fall ist.

GEO. BANKER, der jetzt nach Canada und hauptsächlich in den Titel eines Weltmeistersfahrers zu vertheiligen, den ihn zu Wien im vorigen Jahre der Zufall in den Schoss warf. Selbsterkennung besitzt Banker offenbar keine, da er sonst an die erfolgreiche Vertheiligung eines Zufalls nicht denken würde.

FÜR KRENBLE werden neuer die Meisterschaften der französischen Alpenländer über 1000 und 25000 Meter von der Union des Sociétés Françaises des Sports Athletiques für den 28. Juli ausgeschrieben. Sie werden in Velodrom von Uriage ausgetragen werden. Bei der 25000 Meter-Meisterschaft sind Schrittmacher gestattet.

OPEL.
Opel & Beyschlag

I. Karnettiring 13. Ab August 1899 - I. Canovagasse Nr. 5.



Fahräder
Motorräder
Gepäcksräder
höchster Precision!
Patria-Fahradwerk
Gemeinschafts-Fabrik
Alfred Weidner & Co.
WIEN
1/7, Handelsplatz 92.
S 112 zu g = 20.
Fahrad in Wien bei:
Kadoczik & Weidner
I. Tegelstrasse 113.

◆ Light-Cycle ◆
Eldredge & Belvidere-Cycles.
Feinste amerikanische Fahräder, Modell 1899.
Migotti & Cie., Wien
I. Kohlmarkt 5.
Filialen in allen grösseren Provinzstädten der Monarchie.
Grösste Fahrschule Wiens, aller Comfort.

CH. ULRICH jun. & Co.
K. U. K. HOF-SPIEGEL- UND RAHMEN-FABRIKANTEN
WIEN, Wollzeile 2.
Rahmen in allen Stylarten.
Spiegel.
Kunstblätter in Rahmen.
Kataloge gratis und franco.

Kais. kön. priv.
Eisemöbelfabrik und Eisengiesserei
Jos. & Leop. Kuttner
WIEN, IX. Michelbeuerngasse Nr. 6
und Galgöz-Lipowitz, Ungarn
Barackern complete Einrichtungen von Villen, Schlossern u. Hotels.
Preisverzeichnisse auf Verlangen franco.

Prämiirt mit 32 Medaillen

Sorgfältigst ausgewählte Rohmaterialien
gewonnen und
von vorzüglicher Qualität
Herstellung
Delikat Hartwig & Vogele
Ungarn und bezieht stets
Zweckmässige Einrichtungen
Ausgiebig daher billig

Anerkannt
Vorzugslos-Quantität!

Zu haben in unserer Filiale
Wien, I. Kohlmarkt 20

FUCHS-RÄDER **Wien**
II. Praterstrasse 33.
Johann Fuch, Fahrradwerke, Graz.
FAHRSCHULEN: II. Taborstrasse 8 und VII. Neustiftgasse 66
(Bodensteinerische Eislaufplätze).

IN NEUMARGARETHEN wird auf der neu hergerichteten Rennbahn der »Wiener Reuerverband für Wettfahrtsport« demnach wieder Wettfahren veranstalten, nachdem der Concurs der Verband von k. Landesregierung aufgehoben worden ist. Die Gläubiger gehen vollständig leer aus. Die Bahn wird hauptsächlich zur Abhaltung von Vereins- und Clubfahrten dienen.

IN PARIS fand am Sonntag auf der Praterparkbahn das angekündigte grosse 50 Meilen-Rennen mit Schrittmachern statt. Welter siegt vor Digeon, Tom Liston und Bouhours. Er legte die 80 1/2 Kilometer in 1:35:17¹/₂; zuvor Digeon war eine halbe Runde hinter dem Sieger zurück, Liston und Bouhours hatten noch 2 1/2 Runden zurück, Welter nur noch eine, als Welter ins Ziel passierte.

19 RADRENNBAHNNEN sind bisher dem Verbands-Deutschen Radrennbahn beigesetzt. Es sind dies die Rennbahnen von Aachen, Berlin-Halensee, Braunschweig, Ebersdorf, Breslau, Darmstadt, Friedrichshagen, Gießen, Hamburg-Lübeck, Hannover, Köln am Rhein, Leipzig, Lübeck, Memmel, Mainz, Metz, Münster in Westfalen, Oldenburg und Weissenfels. Es ist das jedenfalls ein Zeichen der fortschreitenden Consolidirung der deutschen Rennsportgenossenschaft, das man mit Genugthuung begrüßen muss.

ZWEI HUSBACHE ERFOLGE hat der Oesterreichische Touring-Club zu verzeichnen. Zunächst hat auf seine selber Eingaben die Statthalter die Mißbilligung der staatlichen Straßeneinrichtungen für den Verkehr von Radfahrern ausgesprochen. Ferner hat das Ackerbauministerium die staatliche Concession für das Salzkaunertal erteilt, dem Touring-Club mitzubehalten, das sich Radfahrern von Aussee nach Obertraun, von Aussee nach Hallstatt und von Lech auf die Kettenbahn als nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel aus Eigenem auszuführen gedachte. Der Ausbau dieser drei Wege wird jedoch erst in drei Jahren ganz vollendet sein.

DER »CYCLIST« bringt eine Zusammenstellung der verschiedenen Fahrten, welche die einzelnen Rennbahnen dieses benützen. Morio, Mouo, Grogna und Guspogitz fahren »Peugeot«, Bourillon und Hrazet »Clemens«, Walters, Bouhours, Bourotte und Lambrechts »Gladators«, Miller und Tom Liston »Orient«, Goring und Meyers »Hilaresis«, Bunkle, Cleveland, Champion, und Frederik »Chonbersky«, Jacquin und Gatin »La Française«, Chaez und Zeeu »Swift«, Chien »Jules«, Palmer »Ariels«. Aus dieser Zusammenstellung, welche gleichbedeutend mit dem Engagements jeder Fahrer ist, geht hervor, dass die Mehrzahl derselben bei französischen Fahrradwerken angestellt ist.

DER OSTGAU der »Ostmark« schreibt für den 25. April einen Ganstag in Wiener-Neustadt aus, auf welchem die Delegirten des für den Verband der deutschen Radfahrer Niederösterreich gewählt werden sollen. Zur Ausschreibung solcher Wahlmannweihen hat zunächst der Ostgau kein zutragendes Recht, ferner haben diese Wahlmann kein Recht, an einer Versammlung des neuen Verbandes theilzunehmen. Das Ganze ist ein satzungswidriger Versuch, die Constitution des neuen Landesverbandes, die nach seiner eigenen Satzung unmöglich ist, auf einem verbotenen Wege zu ermöglichen. Ausser der Wahl der Theilnehmer soll noch über eine eventuelle Auflösung des »Ostgaues« Beschlüsse gefasst werden.

AUF DER PRATERBAHN werden heute die rad-sportlichen Wettkämpfe fortgesetzt. Sie dürfen sich abermals ganz interessant gestalten. Für das Verfolgungrennen der Wiener Clubs, die Neuheit, die das Programm dieses Tages aufweist, sind sieben Anmeldungen eingelaufen, und auch sonst war der Ausfall der Neuungen ein guter. Die meiste Anziehungskraft dürfte wohl das 25 Kilometer-Fahren mit Schrittmachern ausüben. Für dasselbe haben sich Fahrer gemeldet, welchen vier Motor-Zweiräder Schrittmachern leisten werden. Heute werden also die automatisch Schrittmachermaschinen ihre Probezeit zu bestehen haben, und auf den Anfall derselben darf man wohl gespannt sein. Die Leser finden die Nennungen für das Meeting an gewohnter Stelle.

DR. EDUARD MIGHTL hat einen schmerzhaflichen Uebel angegriffen und sich — angeblich bloß für diese Zeit — von allen Ämtern im österreichischen Radfahrerverbande, von der Bundesvollmachtsgestaltung im Bunde der selbstständigen Herrenverbände Deutsch-Oesterreichs, endlich von demjenigen in künftigen grossen Bundesrathe ausgeschieden. An seiner Stelle tritt Dr. Presser. Dieser Rücktritt ist sehr bedauerlich und steht offenbar im Zusammenhang mit Unterdrückungen, welche von der »vornehmlich-wöchentlichen Partei« unter der Führung einzelner deutscher Radfahrer in der österreichischen Zeitung und das Einigungsrecht bedrohen. Der grosse Kraftverkehr aus hervorragenden Mannern, welcher während der letzten Jahre die Reihen der wirklichen Sportisten im Verbandsleben geradezu lichteit, bringt es mit sich, dass

das Verbandswesen in Oesterreich immer mehr verfallt, apertelle Nichts-istens, Streber und Privatinteressen dagegen ein leichtes Spiel haben.

ÜBER DEN FORTGANG des Einigungswerkes zwischen dem deutschen Radfahrerclub in Niederösterreich versendet die Leitung des Gau I Niederösterreich des Bundes deutscher Radfahrer Oesterreichs folgende offizielle Mittheilung: »Sonntag den 16. d. M. fand in Wien, I. Am Hof, Restaurant »zur Kugel«, eine vom Einigungsamt einberufene Versammlung statt, an welcher ausser diesem die Leitung des Gau I des Bundes deutscher Radfahrer Oesterreichs, der Vorstand des niederösterreichischen Landesverbandes »Ostmark« sowie eine Anzahl Mitglieder des Bundes der deutschen Radfahrer. Der Einigungsamt schickte über die weiteren Schritte bezüglich der Einigung den Vorständen der beiden Verbände. Zweck der Versammlung war die Besprechung diverser Vorwürfe, welche der gründenden Versammlung unterbreitet worden. Die gründende Versammlung des neuen Verbandes selbst wurde auf den 11. Mai 1899 festgesetzt. Eine nähere Einladung hierzu wird rechtzeitig erfolgen.«

GRANTAS, ein von Paris herkommender, welchen der Präsident der christlichen Radfahrer Oesterreichs neuerdings in's Leben rufen will, und der sich bereits mit »gebrochenen Radfahrern«, andererseits mit »gebrochenen Radfahrern« beschaffen soll. Die gebrochenen Räder sollen durch eine Anzahl von »Vertriebs-« »Charitas« begünstigt werden und die Erzeuger derselben zum Schadenersatz herangezogen werden. Die gebrochenen Radfahrer aber sollen durch die freiwillig Radfahrertouringgesellschaft gelehrt, verbunden werden in, welche Räder sollen durch eine Anzahl von »Vertriebs-« »Charitas« erhalten und dieselben immer tragen, offenbar, um Jedermann auf die Gefährlichkeit des Radfahrens aufmerksam zu machen. Die ganze Sache ist zwar nicht neu, aber, wie man sieht, doch sehr heikel. Der österreichische Samariterband hat ja bereits eine solche aus Radfahrern bestehende »Charitas«, und eine Section zur Beugungung von Radstichen besitzt der Bund deutscher Radfahrer Oesterreichs schon längst. Somit ist dieser neueste Antrag aus einer Radfahrervereinigung so recht das unnutzeste Project, das der projectreich christliche Verbandspräsident in letzter Zeit ausgedacht hat.

EINE SPORTPERDE ist zwischen dem drei französischen Verbänden, welche den Rennsport pflegen, ausgebrochen, wie sie lacerlicher kann gedacht werden kann. Die »Union velocipédique de France« hat die Durchführung des Grossen Preises von Paris auf den 1. Juni festgesetzt, während die »Fédération Française« ihren Amateuren den Start im »Grand Prix« sowohl gegen die Amateure der »Union velocipédique de France« als auch gegen die der »Fédération Cycliste des Amateurs Français« verboten. Sowohl die »Union Velocipédique de France« wie die »Union des Sociétés Françaises des Sports Athlétiques« sind Mitglieder der Internationalen Cyclist Association, die »Fédération« ist ein reiner Herrenfahrerverband. Das Startverbot unterhebt also jeder rechtlichen Begründung und ist nur aus verhandspolitischen Gründen zu begriffen. Dem Radrennsport, dem Aesche des Verbandswesens und nicht in letzter Reihe des französischen Herrenfahrens sowie der städtischen Armeeesche wird damit ein schlechter Dienst erwiesen.

ZUR FRAGE, was die Leistungsfähigkeit einer Maschine mehr in Anspruch nimmt, das Tonnenfahren oder ihre Benützung in der Stadt, sendet uns ein Pseudonym unseres Blattes in München die nachstehenden interessanten Ausführungen: »Die Zeiten sind verfallen, wo eine Fabrikant sein Rad damit empfahl, dass er auf die damit erzielten Erfolge auf der Rennbahn hinwies; eine bessere Empfehlung ist es, wenn Strassenrennen damit gewonnen wurden, die hiesige Empfehlung, wenn irgend ein Radtourist, dessen Name in Sportkreisen einen guten Klang hat, dasselbe empfahl. Der Nichtrennfahrer verlangt von einem Rad, dass es eben leichtem Lauf eine möglichst grosse Stabilität gewährt, und große Stabilität ist eben desto wertvoller ist es Maschinenbauer, die sich über wiederholtes, können auch dem einfachesen Radler das ganze Vergnügen vergällen, und es gibt sogar hervorragende Tonnenfahrer, die lieber einen etwas schwereren Lauf in Kauf nehmen, wenn nur die Maschine möglichst stabil ist; auch ich handle so. Es ist unwirklich der sogenannte Radtourist die richtige Autorität, um hier bezüglich der Güte einer Maschine das entscheidende Wort zu fällen;« und große Stabilität zu erlangen, möglichst lang Strecken auf der Landstrasse in kurzer Zeit und angenehm zurückzulegen, d. h. in angenehmer Weise. Er ist meist ein Fahrer, der eine mittelmassige Geschwindigkeit vorzieht, möglichst ungebunden sein will und seine Maschine sehr schnell, weil

er eben dieselbe schon kann. Das Hauptvergnügen einer Radtour ist die vollkommene Ungeduldigkeit in Bezug auf die Abfertigung der Wege. Ein solcher Fahrer braucht auf keine Eisenbahnabfahrtsrückzeit zu nehmen, ist nicht genöthigt, sich in irgend eine mehr oder weniger vollen Weggen hineinzuwerfen zu lassen, kann sich seine Geschwindigkeit wählen, wie er will, kann man ist es vollkommen freier, unabhängiger Mensch, rechte Radler, der nur von einem Fahrer, dem Wetter abhängt, im hellsten Gegensatz zu ihm nicht der Radler in der Stadt. Während der Hitze auf der Landstrasse, wo die Fahrt für den Fahrer ein Vergnügen ist, ist der Stadtfahrer hat ein ganz anderes Terrain wie der Radtourist, und zwar in jeder Beziehung; während Ersterer selten in unangenehmen Lagen durch Wagen, Omnibusse, Handkarren, etc. verhalten, so ist der Stadtfahrer, wenn er nicht beim Passiren von Dörfern und Städten — hat die Stadtfahrer oft während mit dergleichen mehr oder minder fatalen Situationen zu thun. Das Befahren verkehrsreicher Strassen ist ein harte Prüfung für die Geschicklichkeit des Fahrers und stellt an seine Gestengegewand und schnelle Ueberlegungsfähigkeit oft die grossen Ansprüche. Der Radtourist findet auf der schlechtesten Landstrasse immer einen kleinen, gut fahrbaren Streifen, der Strassenfahrer hat selten Geländegut, gute Fahrbahn zu finden, muss sich meist mit denkar schlechtestem Pflaster oder ebensolcher Macadamstrasse zufriednen geben. Zehn Kilometer auf der Landstrasse mit ihrem hölzernen Pflaster sind dem Stadtfahrer ein Vergnügen, während die Stadtfahrer ein Pflaster ebenso hohe Ansprüche als 30 Kilometer auf guter Landstrasse gefahren. Auch sonst wird beim Fahren in der Stadt die Maschine mehr angegrinst. Hier ist man genöthigt, plötzlich entgegen zu stoppen, um wenige Minuten darauf ebenso energisch in die Pedale zu treten. Dann heisst es plötzlich bremsen und abspringen, dort ebenso schnell aufspringen und weiterfahren. Kurz, Fahrer und Maschine müssen das Beste leisten und das Allerbeste anstreben. Nur zu meinen Selbstverpflichtungen. An wessen Maschine werden grössere Anforderungen bezüglich Stabilität gestellt? An die Maschine des Stadtfahrers. Wer kann daher am besten mit der Güte einer Maschine zufrieden? Der Stadtfahrer. Das ist Vortheilhaft niederschreibend, welche ich eine statische Unterlage haben und mich auch darüber orientiren, welche Summe von Distancen im Durchschnitt Geschäftslente in der Stadt z. B. monatlich zurücklegen. Ich würde mich überglücklich in einen sogenannten Angeber. Derselbe cassirt per Rad für zwei Vereine die Mitgliederbeiträge ein und versorgt ausserdem ein Raten-Geschäft. Ich übergab dem Mann einen Cyclometer für die Zeit vom 1. Februar bis 1. März 1899; derselbe zeigte eine Strecke von 753 Kilometer an. Bemerket sei, dass der Monat Februar sich durch fünf durchgängig schöne oder, wie man in hiesigen Sportkreisen sagt, fahrbare Wetter auszeichnet. Vom 1. März bis 1. April zeigte ich dann meinen Cyclometer dem Angeber ein Modehaus zur Verfügung; die von ihm durchgefahrene Strecke betrug 619 Kilometer, die Witterung ließ im Monat März sehr viel zu wünschen übrig. Ich muss offen gestehen, dass ich über die hohe Kilometerzahl sehr erstaunt war und eine so hohe Zahl gar nicht für möglich gehalten habe, daher um so überraschter war. Wenn man aus das zumeste grauenhafte Pflaster fast aller grossen Städte denkt, so ist die von der Maschine gemessene Zahl nicht ein ausserordentlich hohe und überhebliche Stabilität ein auch Gelegenheit, mit einem Fahrradlenker über diesen Punkt zu sprechen, und bekam die überraschende Mittheilung, dass alle diese Ausgeseht, Erstpositionen, gute Stadtfahrer, auch die beste Maschine in drei Jahren stofffahren. Eine Blicke Durchblätterung seiner Bücher zeigte auch, dass die meisten Reparaturen für diese Stadtfahrer gemacht werden, welters gilt es, dass die meisten »Echte« Maschine, die drei Jahre von einem dieser Stadtfahrer gebraucht werden kann, ist die denkbar beste Tourenmaschine, und ich classifice meine Maschinen, je nachdem sie sich in der Stadt bewahren.« Welche Lehre man aus diesen Ausführungen ziehen kann? Dass vielleicht doch eine Maschine die stabilste ist, die sich bei den Stadtfahrern am besten bewährt hat. Nicht die Erfolge auf der Rennbahn sind es, welche die Güte, respicive Haltbarkeit der Maschine beweisen, sondern ihre Widerstandsfähigkeit gegen harte Gebrauch, und da ist das Stadtfahrer die strengste Prüfung. — C. S.»

Gewährleistung, Etablissement, Copirrecht über.

WOHNUNGS-EINRICHTUNG

LUDWIG SCHMITT

k. u. k. Hof-
Kunstmaler u. Malerfabrikant

WIEN

I. Stefansplatz Nr. 6 VIII. Floriengasse
im Zwettlhof. Nr. 54.

Graziösa-Fahrradwerke, Graz

Commanditgesellschaft Benedikt Albl & Comp.

Hauptniederlage Wien:

Paul Reich

Operring

die populärste **kettenlose** Marke.

ATHLETIK.

TERMINE.

VON DR. WILHELM ABRAHAMSON.

I. BILAU 1893.

DIE ENGLISCHE ATHLETIK.

(Fortsetzung.)

Die nächste übliche Distanz, welche auf 300 Ellen folgt, ist eine Viertelmeile (= 440 Ellen = 402 Meter). Sie ist schon deshalb interessant, weil sie den Übergang von dem Sprint zum Dauerlaufe bildet, also eine glückliche Mischung von technischem und physischem Können erfordert. So kommt es, dass auf diesem Gebiete sich zwei ganz verschiedene Klassen von Läufern begegnen: Sprinter, welche überzogen sind, dass sie, wenn sehr gut disponirt, eine Viertelmeile noch als Kurzlauf behandeln dürfen, und Dauerläufer, die schon hier ihre Kraft und Ausdauer einsetzen. Aber auch hier gibt es Spezialisten von grösster Leistungsfähigkeit, deren Können so scharf umgrenzt ist, dass sie sich ebensowenig bei 200 als bei 600 Ellen auf den Plan wagen dürfen.

Die Trainer und Sportübner, welche dem »Viertelmeiler« rathen, die ganze Strecke höchstens einmal im Tage zu laufen, sind ebenso kurzfristig als veränderlich. Ihre Schnelligkeit und Kraft erwerben will, wer sich noch einen Reservetank von beiden für den entscheidenden Tag unberührt lassen will, was doch thöricht, wenn er sich mindestens einmal täglich bis zur vollständigen Erschöpfung üben würde. Von der Hauptsache ganz zu schweigen, dass nämlich der Amateur einen Sport pflegt, um durch denselben seine Gesundheit und Energie zu festigen und zu mehren, nicht aber, um — wie es den Unvorkannten leider nicht selten geschieht — einer Krankheit oder gar dem frühen Tode zu verfallen.

Das Training ist für jede der beiden genannten Klassen verschieden. Der Sprinter hat sich in derselben Weise wie für den Kurzlauf zu üben, nur dass die Probeäufe länger — 200 bis 300 Ellen — sein müssen und er auch seine langsameren Zehnenübungen weiter ausdehnen soll. Will er auch die ganze Strecke in vollster Schnelligkeit durchlaufen, so darf er es einmal, aber auch nur einmal, thun und ruhe dann einen Tag aus. Die Probeäufe von 200, 290 oder höchstens 300 Ellen mache man zwei- oder dreimal per Woche, und dabei vergesse man nie, dass man als Sprinter sich einzig und allein auf Schnelligkeit zu verlassen hat. Derselbe Grundsatz muss den Wettkämpfer auch auf dem Terrain leiten, um zuletzt also thöricht, wenn er langsamer anfinge, er warte mit Hilfe seiner Schnelligkeit den Anderen zuvorzukommen: wer bürgt ihm dafür, dass er da noch im Vollbesitze dieser Schnelligkeit sein wird? Gebraucht er dieselbe jedoch, so lange er sie hat, dann wird es ihm wohl gelingen, in den ersten 100 oder 150 Ellen seinen langsameren Gegnern, die sich auf ihre Ausdauer verlassen, einen Vorsprung von einigen Ellen abzugewinnen; dann mag er ein wenig nachlassen, jedoch nur in dem Augenblicke, da ihm die Anderen ganz nahe sind, wieder frisch loszulegen. Bei diesem Verfahren wird ein Kurzläufer, vorausgesetzt, dass er sich nicht durch unvernünftiges Trainiren um einen Theil seiner Leistungsfähigkeit und um den nothwendigen Reservetank von Energie gebracht hat, begründete Hoffnung auf den Sieg hegen dürfen. Die meisten Regeln, welche sich auf eine Viertelmeile beziehen, stammen noch aus der Zeit, da diese Strecke als unbeschränkte Donane der Dauerläufer galt und man dem Sprinters höchstens 300 Ellen zuzahnte. So kommt es nun, dass man Männer, die ihrer Natur und Gewohnheit nach auf Schnelligkeit das Hauptgewicht legen sollten, dazu veranlasst, nach Ausdauer und Gewichtverminderung zu streben und durch gewaltsames Trainiren die für den Kurzläufer unentbehrliche Elasticität der Beinmuskeln und der Willenskraft zu verlieren.

Die zweite Classe der »Viertelmeiler« recrutirt sich aus jenen, die im Kurzlaufe nicht eben hervorragend sind, dafür aber — dank ihrer langen Schritte und ihrer Ausdauer — auf der ganzen Strecke keinen Augenblick nachlassen und frisch am Ziele anlangen. Dem für sie ist die Viertelmeile nicht etwa, wie für den Sprinter, das äusserste Maass, sondern eine kurze Strecke. Sie dürfen es sich also gestatten, in dem Übungsmonate fünf- oder sechsmal über die ganze Distanz zu laufen, weil ihnen möglichst ansiebige Bewegungen nur gut thun

kann. Aber auch sie müssen überdies kurze Schnellaufe und flinkes Starten pflegen, denn wenn ein Läufer dieser Art über einen rascheren Collegen siegen will, muss er ihn, so oft dieser erschläft, überholen. Wie weit man im Trainiren gehen darf, fñhlt Jeder am besten selbst; hier ist ohne sorgfältige Individualisirung und nicht etwa blinde Befolgung allgemeiner Regeln am Platze.

Anfangs galt, wie erwähnt, die Viertelmeile in der Regel schon als Dauerleistung, und so haben wir in den ersten Jahren der Meisterschaftskämpfe keine bedeutenden Records zu verzeichnen: im Jahre 1866 wurde der Sieg in 55 Sekunden, 1867 in 52 $\frac{1}{2}$ Sekunden errungen. Schon in nächsten Jahre, im Jahre der Siege von 1866 und 1867, R. Kildley, im Inter-University-Kampfe 61 $\frac{1}{2}$ Sekunden auf, konnte aber die Meisterschaft selbst mit dieser Leistung nicht erlangen. Denn in diesem Jahre trat einer der ersten Helden der Amateurathletik in den Vordergrund; es war E. J. Colbeck, ein grosser, breitschulteriger Mann, dem im wahrhaft kraftiger Sport, unterstützt durch bedeutende Körperkraft, zu zahlreichen Siegen verhalf, noch dazu, was sehr selten vorkam, auf wesentlich verschiedenen Distanzen. Denn bei 100 Ellen konnten es ihm nur wenige gleich thun, bei 220 Ellen bis eine halbe englische Meile (880 Ellen = 805 Meter) war es so gut wie unüberwindlich. Sein Sieg im Jahre 1868 war besonders beachtenswerth. Die ganze Zeit war er Allen voran und befand sich schon in der Nähe des Zieles, da stellte sich ihm ein Schaf entgegen, das sich auf den Rennplatz verirrt hatte und nun den gewaltig Daherstürmenden anstaute. Er jedoch eilte ruhig weiter, rannte dabei das Thier um, zerschnitterte ihm ein Bein und kam in 50 $\frac{1}{2}$ Sekunden an's Ziel. Dieser Record, der unter besonders ungünstigen Umständen geschaffen wurde und dreizehn Jahre lang unübertroffen blieb, ist um so beachtenswerther, als Colbeck sich beim Laufen gar nicht angestrengt zu haben scheint, da er noch an demselben Nachmittage die Meisterschaft für eine halbe Meile in 2 Minuten 2 Sekunden gewann und ohnehin nach dieser gewiss sehr schönen Leistung, im Hundert Ellen-Rennen dem Sieger leichtzusetzen. Der genannte Record wurde erst im Jahre 1877 wieder erreicht und 1881 durch den Amerikaner Myers, der die Viertelmeile gar in 48 $\frac{1}{2}$ Sekunden lief, geschlagen. Seit dieser Zeit sind ergiebige Amateurs mehrere Male in weniger als 50 Sekunden an's Ziel gekommen, und diese Resultate sind ohne Zweifel dem Beispiel Myers' zu verdanken, der gezeigt hat, dass man die in Frage stehende Distanz in raschem Laufe zurücklegen kann. Dieses Beispiel trug gute Früchte, und so kam es dazu, dass nach ihm einmal sogar ein Record von 48 $\frac{1}{2}$ Sekunden erzielt werden konnte. Nach Allen, was über Myers berichtet wird, war er der Mann, der, wenn man ihn hart bedrängt hatte, ganz nahe an 48 Sekunden herankommen war. Er war physisch höchst glücklich beschaffen: trotz einer Höhe von 5 Fuss 8 Zoll wog er nur 50 $\frac{1}{2}$ Kilogramm, und diese geringe Last wurde noch dazu von überlangen Beinen getragen; so gebaut, ohne eine Faser überflüssigen Fleisches, war er wie zum Schnellaufen prädestinirt. Die Zuschauer bemerkten oft mit Staunen, dass er ungefähr auf halbem Wege, wenn die schweren Sprinters zum ersten Male zum Athemschöpfen innehielten, erst recht seine Schritte zu verlängern suchten und anscheinend ganz mühelos im Nu zwischen sich und dem Zweiten eine Lücke von 6 bis 7 Ellen schuf. Keine Strecke unter einer Meile vermochte ihn zu ermüden, und so konnte er überall, wo Ausdauer und Raschheit erforderlich waren, seinen Mitbewerber ganz einfach davonlaufen.

Nach den bisherigen Erfahrungen ist eine Viertelmeile die Grenze der Leistungsfähigkeit des Sprinters. Die nächste Distanz — 600 Ellen (= 548 $\frac{1}{2}$ Meter) ist schon ausschliessliche Donane der Dauerläufer. Doch haben wir, so beliebt sie auch in der Praxis ist, gar keinen Grund, ihr eine gesonderte Betrachtung zu widmen, denn wer 600 Ellen machen kann, wird in der Regel auch bei einer halben Meile gar keine Schwierigkeiten haben und selbst auf noch grösseren Strecken ganz seinen Mann stellen. Wir dürfen also sagen, dass die mittleren Distanzen, 600 Ellen (= 548 $\frac{1}{2}$ Meter), eine halbe Meile (= 880 Ellen = 804 Meter) und 1000 Ellen (= 914 Meter) einen eigenen Typus von Läufern erfordern. Bei ihrer Trainirung kann es ihnen wohl nützen, wenn sie den Kurzlauf nicht vernachlässigen, denn eine Erhöhung der Schnelligkeit ist immer erstrebenswerth, aber derartige Übungen sind keinesfalls

von grosser Wichtigkeit. Entscheidend für den Sieg ist, dass sie ihre Beine und Körpermuskeln kräftigen und einen guten Athem haben. Um diese Resultate zu erzielen, ist es nicht so sehr nothwendig, die Uebungsstrecken immer mehr auszu dehnen, als vielmehr seine Gangart auf diesen Uebungsstrecken zu beschleunigen. Beim Training für eine halbe Meile genügen 600 Ellen, wozu noch rasche Spaziergänge in der frischen Luft kommen mögen. Ein- oder zweimal kann der Amateur die ganze Strecke durchmessen, um genau zu sehen, was er beim Wettlaufe zu thun haben wird.

Wenn ein »Halbmeiler« an's Trainiren geht, muss er zunächst schon in guter Condition sein. Und nun verfähre er etwa nach folgendem Schema:

Erster Tag: 600 Ellen in gleichmässigem, langsamem Schritte.

Zweiter Tag: 600 Ellen rasch. Dies wird ihm wohl anstrengen, ihm aber die Glieder ein wenig strecken.

Dritter Tag: Wieder langsam und gleichmässig, diesmal aber eine halbe Meile.

Vierter Tag: Wie der zweite.

Fünfter Tag: 600 Ellen, langsamer als im Tag zuvor, aber recht gleichmässig.

Sechster Tag: 600 Ellen, rascher als bisher. Wenn der betreffende Amateur am siebenten Tag einer verhältnissmässigen Ruhe pflegt und sich mit einem längeren Spaziergange begnügt, so wird er in der einen Woche an Leistungsfähigkeit viel gewonnen haben, seine Gemüthsken werden härter und kräftiger, seine Athemtechnik wird den Bedürfnissen eines Läufers angepasst sein.

Ein ähnliches Programm halte er in den drei übrigen Wochen ein, beachte jedoch, dass er sein Versuchslaufen über die ganze Strecke nicht später als acht Tage vor dem Wettkampfe machen darf, und dass er in den letzten Tagen überhaupt nicht bis zur Erschöpfung zu üben hat. Ja, am Tage vor dem Rennen genügen ein paar kurze Sprints vollständig, um ihn die durch das Training erlangte Eignung zu erhalten. So ist stets Vorsicht das höchste Gesetz. Merkt er z. B., dass er beim Ueben nicht über die Leistung des Vortages hinauskommen konnte, so muss er daraus schliessen, dass er sich überarbeitet hat; er gönne sich sofort mehr Schonung, denn besser zu wenig arbeiten als zu viel. Und keinen Augenblick darf er vergessen, dass bei mittleren und langen Rennen die Hauptsache ein gleichmässiger und zwar ein so schneller gleichmässiger Schritt nothwendig ist, als die Strecke es erlaubt; nur in besonderen Fällen, wenn es sich darum handelt, einen Vorsprung zu gewinnen oder mit einer letzten Anstrengung an's Ziel zu kommen, darf er sich ein rascheres Vorstürmen erlauben. Es ist daher wichtig, beim Trainiren zu wissen, wie schnell man geht, und man thut gut, sich von Zeit zu Zeit in diesem Punkte vom Trainer controliren zu lassen, um zu erfahren, ob man bei bestimmten Uebungsläufen den für die ganze Strecke angezeigten Schritt einhält oder noch im Rückstande ist. Im ersten Rennen ist es noch wichtig, dass man verständig vorgehe und den Kopf oben behalte. So ist es in der Regel klug, seinen Gegner durch ergiebigeres Hervorbrechen zu überholen, denn wenn man es langsam versucht, kann man immer leicht abgeschüttelt werden, und überdies ist die erstere Art effectvoller und deshalb geeignet, den Mitbewerber zu entmuthigen. Fñhlt sich ein Läufer ganz ausgepumpt, so thut er gut daran, zu trinken, dass es den Anderen wohl auch nicht besser geht, dass daher seine Siegeschancen darum nicht schlechter sind. Wird Jeder so denken, dann werden die Fälle seltener sein, in denen der Sieg nicht dem Schnelleren, sondern dem Ergiebigeren und Zuversichtlicheren zueithel wird. So bescheiden unsere obige Forderung klingt, so schwer ist es oft gerade Jenen, an die sie gerichtet ist, zu erfüllen, denn wer noch ziemlich frisch bei Kräfte ist, wird ohnehin nicht leicht verzaun, wer sich aber ganz erschöpft fñhlt — sei es, weil er sich überhaupt zu viel zutraute, sei es, weil er zufällig nicht in Condition ist — der wird meist mit der Herrschaft über seine Gliedmassen auch die Willenskraft verlieren. Ganz abgesehen davon, dass es auch Sache des Temperaments ist, ob Jemand bis zum letzten Athemzuge und mit seiner letzten Kraft dem Ziele zustreben kann.

(Fortsetzung folgt.)

BILLARD.

DIE ÜBUNGSPARTIE im Caderpel, welche Kerka und Herman Alagar während der vorigen Woche in Berlin begannen, gewann, wie zu erwarten, wieder Kerka, welcher seine 3000 Points fertig brachte, als Alagar einseitlich seinen Vorgabe von 1000 Points erst 2383 Punkte gemocht hatte. Kerka's größte Serie waren 199 Points. Gegenwärtig spielt Kerka mit Schosswald eine gleiche Partie.

LUFTSCHIFFFAHRT.

FRITZTAG halt der Wiener Jagdgesellschaft Verein seine XII. ordentliche Generalversammlung ab. Dieselbe fand um 7 Uhr Abends im Vortragssaal des Wissenschaftlichen Clubs, Wien, I., Eschenbachgasse 9, statt. Die Tagesordnung ist folgende: 1. Rechenschaftsbericht und Rechnungsabrechnung pro 1898. 2. Preliminare pro 1899. 3. Bericht der Revisoren. 4. Wahl von Vereinsfunctionären. 4. Eventuelle Anträge der Mitglieder. 5. Vortrag des k. und k. Oberlieutenants Franz Hinterstoisler, Commandant der militär-aeronautischen Anstalt: Ueber die Simultan-Ballonfahrten vom 24. März 1899.

JAGD.

AUS OSTSIIBIRIEN.

Kaum in einem zweiten Lande hat der Bau und die Eröffnung des Verkehrs einer Eisenbahn so unmittelbare Umwälzungen hervorgerufen, wie es in Ostsibirien der Fall ist; an und für sich im höchsten Maasse unwirksam, dem Besucher nicht einmal die primitivsten Bedingungen dessen, was man Gastlichkeit nennt, darbietend, ausserdem von einer Bevölkerung durchzerrt, die das Wort Cultur nicht einmal dem Namen nach kennt, alles das hat nicht verhindert, dass schon in den ersten Tagen der Eröffnung einzelner Strecken der ost-sibirischen Bahn Fremde aus aller Herren Ländern sich da oder dort einfanden, um auf den schon lange vorher so gerühmten Wildreichtum der östlichen Gebiete Sibiriens, mag er in dem betreffenden Theilgebiete weicher Art immer sein, Jagd zu machen. Wenn die Befürchtungen bezüglich des Entbehrens nicht nur allen Comfortes in der primitivsten Bedeutung des Wortes, sondern auch in Bezug auf den nothwendigen Lebensunterhalt gegen die Wirklichkeit weit zurückgeblieben waren, so hat das — zur Ehre der betreffenden Jagdsportsmen sei es gesagt — doch keinen derselben zur Umkehr bewogen. Die Urwälder Amerikas sowie die sibirischen Tiefen haben den sie aufsuchenden Jagdfreunden auch nicht mehr zu bieten, und doch wurden und werden sie stets als ein wahres Jagdparadies betrachtet. Dasselbe gilt von den verschiedenen Gebieten Ostsibiriens, mögen es nun die noch grösstentheils intact gebliebenen Urwälder sein oder die hunderte von Werst sich ausdehnenden Sampegebiete, die einen Wildreichtum aufzuweisen haben, wie sich ihm keiner der dahin gelangenden fremden Jäger vorgestellt haben mag.

Weite Strecken eines dieser Sampegebiete gehen ihrem Charakter nach in die Tundra über, und was eine solche an Federwildarten herbeibringt, ist nur allzu bekannt, um darüber auch nur ein Wort zu verlieren. Wo aber irgend ein Wasserlauf die Tundra durchschneidet, findet ein fortwährender Zug von tausenden Stück alles nur denkbaren Wasserwildes statt, unter dem der Schwan eine hervorragende Bedeutung hat.

Da und dort erheben sich aus dem mehr oder weniger sumpfigen Boden, der übrigens mitunter von einer dicken Moosdecke die grösste Festigung erhält, aus einem nahezu undurchdringlichen Gewirre aller Arten von Beerenträumern kleinere Waldbestände aus Tannen und Lärchen, die sich am fernen Horizont in einem dunklen Streifen abhebt, als geschlossener Urwald kennzeichnen.

Mit dem Erreichen eines solchen wie immer geringen Waldbestandes befindet man sich im Herzen eines reich besetzten Jagdgebietes, in welchem sich auf Schritt und Tritt Gelegenheit zur Jagd auf eine besondere Art von Wild ergibt. Von Federwild ist es sowohl das Auer- wie Birk-, Moor-, Schnee- und Haselhuhn, das selbst im Schutze der Beerenträucher nur wenige Schritte von dem Jäger zum Aufstehen gebracht wird, indes Rudel von wilden Reu und einzelne Elche sich ebenso bis auf die kürzeste Entfernung anpersuchen lassen.

Ebensovienig mangelt es an Rotten von Schwarzwild, das seitens der einheimischen Jäger,

den Giljaken, keine Beachtung findet, sich im Laufe der Zeit daher noch weiter stark, als ohnedies der Fall ist, vermehrt hatte, wenn Baren und Wolfe dem nicht steuern würden.

In hoher gelegenen Gebieten, die, wenn nichts anderes Vorthellhafteres, so doch trockenen und munterer sogar steinigern Boden aufzuweisen haben, sind verschiedene Hirscharten in starkem Stande vertreten und in Laubholzwäldern das sibirische Reh, das schon seines prächtigen, gewöhnlichen Gehörnes wegen eines der Hauptobjecte der Jagd bildet. Weit häufiger, als man im Allgemeinen annimmt, ist aber das Moschusthier, das vielleicht am stärksten bejagt wird, weil es das Moschus wegen eines viel verlangten Exportartikels bildet.

Jedoch auch zu viel gefahrloseren Jagden, als zu denen auf die so friedlichen Arten der Cerviden, gibt sich häufig genug Gelegenheit; vor Allem auf Baren, die von höchst aggressivem Charakter sind, und nicht selten auf Tiger, die, der ostsibirischen Unterart angehörend, sogar den Königs tiger in aller und jeder Beziehung überragen.

Die zwar für die Tundra wie für das Waldgebiet charakteristischsten Wildarten sind das Reu und der Elch, soweit von Haarwild die Rede ist; was Federwild betrifft, treten die verschiedenen Waldhühner, Tetraonen an die Stelle.

Die einen wie die anderen bilden für einzelne Jäger sowie für ganze Jagdgesellschaften, die sich zu einer gemeinsamen Expedition in diese der Cultur so fernem Gebiete entschlossen hatten, eine unversärgbare Proviandquelle, die zu einer Genussquelle zu machen es nur der einfachsten Kochkunst bedarf, da ein durch die Einwirkung des Klimas und die Strapazen zu einem wahren Heisunger sich gestaltender Appetit das Uebrige thut, auch einen primitiv zubereiteten Wildbraten als Leckerbissen erscheinen zu lassen. An einem Dessert fehlt es zu Ende des Sommers und im Herbstgebiete wahrlich auch nicht, da der Reichthum an Beeren einer Unzahl von Arten ein solches in mannigfacher Geschmacksabwechslung darbieth.

In der Nähe eines Flusses oder an den Ufern eines solchen selbst bietet der Reichthum an den edelsten Fischarten eine zweite Proviandquelle, die im Verein mit Wild aller Arten nicht nur unversärgbar genannt werden muss, sondern geradezu die mannigfaltigsten Abwechslungen in der Ernährung einer wie immer zahlreichen Gesellschaft von Jägern gestattet.

Uebrigens macht es, sobald das eine oder das andere zu durchjagende Gebiet an einem der grösseren Flüsse liegt, der auf diesen schon seit Jahren unterhaltene Dampfschiffverkehr leicht möglich, sich mit allen Artikeln, die der civilisirte Mensch benöthigt, zu versehen, was bezüglich der Jagd in Ostsibirien im Vergleich zu der in anderen dem Weltverkehr entrückten Ländern von grosser Wichtigkeit ist.

NOTIZEN.

VIRGINISCHE WACHTELN wurden vor einigen Jahren auf einer Bestimmung in Preussisch-Schlesien ausgesetzt. Die Erwartungen, diese Federwildart acclimatisirt und vermehrt zu sehen, haben sich jedoch nicht erfüllt. Um so überraschender war es, als auf den im letztverwichenen Herbst abgethanen Hasenjagen ein aus sechs Stück bestehendes Volk dieser Wachteln zum Aufstehen gebracht wurde. Obgleich zwei Stück zum Abschied gelangten, ist vielleicht doch Aussicht vorhanden, diese Federwildart weiterhin vermehrt zu sehen.

TEXAS ist zu Ende des Winters das Mecha aller jener Freunde der Wilderjagd, welche in einem der Nachbarstaaten ihren Wohnort haben. Ein besonders passivirter Grunack ist kürzlich nach einem längeren Aufenthalt in dem als Jagdparadies bezeichneten Staate nach Chicago zurückgekehrt; er berichtet, er habe in A., das er einmal einen Zug von Wildgänsen einfangen sah, der auf eine Stärke von mindestens 30,000 Stück abzuschätzen war. An Wildentente falle im Rockport Country z. B. eine unzahlbare Menge ein, so dass sie leicht Aufstehen einer Riesenwolke gleich die Luft verfinstern.

IN KONGSBERG, Ostpreussen, soll seitens des dortigen Landesverwalters des Allgemeinen deutschen Jagdschutz-Vereines eine Gewehlsausstellung, jedoch erst im nächsten Jahre zur Zeit der Hauptversammlung des genannten Vereines veranstaltet werden. Da die Jagdherren und sonstigen Jagdfreunde Ostpreussens sich im Besitze einer grossen Anzahl der herrlichsten Jagdtrophäen befinden, wird die geplante Ausstellung sich jedenfalls zu einer hervorragenden gestalten und in erster Reihe wie keine zweite recht an Elchschäufeln von einem ganz besonderen Interesse sein.

EIN REHBÖCKGEHÖRN, das von seinem damaligen Besitze auf 1500 Mark bewertet wird, beabsichtigt die Verwaltung der kaiserlichen Schlösser Romanten zu erwerben. Dieses Gehörn repräsentirt eines der seltensten Abnormitäten, indem es sein zur Kopf des Tragers stand und die Enden ineinander gewirrt sind. Der Bock selbst wurde im letztverwichenen Herbst in einem Forste des Kretzes Braunsberg von einem Jagdbesitzer erlegt, dem seitens der genannten Verwaltung für das Gehörn 1100 Mark geboten wurde. Schon diese Thatsache allein weist auf die überaus seltene Abnormität hin; diese dürfte wohl ihren Platz im Romantier Schlosse finden.

IN NORDKIRCHEN, der in Sporkirenen allbekannteste Bestimmung, befindet sich ein Thiergarten, welcher von dem Thierbesitzer, dem leider allsehr früh verstorbenen Herrn von Nitzkau (Nitzkau, a. A.), mit mehreren freudiglichen Hirscharten besetzt wurde. So z. B. wurden dasselbe Versuche mit der Acclimatisirung des Wapiti und des so seltenen Milubisches sowie eines japanischen Geweihthieres unternommen. Derselbe ist ein Kreuzungsproduct zwischen Letzterem und einem europäischen Vertreter der Cerviden von ganz besonderem Interesse sein, und zwar insofern, als die Geweihbildung eine ganz aussergewöhnliche ist. Neuer Zeit worden in dem Thiergarten mehrere Rothhirsche aus dem durch seine Rothwild berühmte Saargebiet gebracht, um das bis jetzt in ersterem gezeugene Rothwild einer Blutauffrischung zu unterziehen.

EIN WILDSTAND, der an und für sich als einer der »steigenden« der in den nordamerikanischen Unionsstaaten so starken Wildstände überhaupt bezeichnet werden muss und, auf das Günstigste übertrieben, in Kürzen mit dem Namen »Nackel« (Nackel, a. A.) mit mehreren wiederholt erwähnten Gebieten von Jackson Hole in Wyoming; er wird auf 10,000 Stück veranschlagt, von denen 6000 Stück in dem Jacksonhole selbst ihre Stätte haben, 4000 aber in den Nachbargebieten, die eine grosse Anzahl von Farmen einschließen. Dasselbe haben die Farmer einen harten Kampf mit den so zahlreichen Rudeln der verschiedenen Hirscharten um die Erhaltung ihrer Heuwerke zu bestehen gehabt, indem die überaus vertriebenen Thiere, gleichwie es im Wapiti oder andere Rothwildarten waren, sich Nachts selbst durch stetig unterhaltene Feuer nicht abhalten liessen, auf die vermeintlichen Futterplätze zu treten und sich dieselben auf die Reckeltheil zu machen. Man erinnert sich an Wyoming kaum eines einzigen Jahres, das letzterverwichenen haben Jahrs, in dem ein so starker Wildstand festzustellen gewesen war.

DIE EISENBahn, welche im Verlaufe der letzten Jahre ihre Schienenstrasse über die Felder des nördlichen Schwedens gezogen hat, wird von den nordamerikanischen Lappen als der grösste Feind ihrer halbdomesticirten Reithierherden betrachtet. Auf diese haben sowohl die Bahndämme selbst, als auch die Reithiermosen vortheilhaft und in grosser Menge, gleichwie es im Wapiti oder Schnee freigehaltenen Kreuz der Dämme eine grosse Anziehungskraft aus. Während die Reithiere tagsüber sich an der Moosvegetation aus, wählen sie Nachts den schneefernen Schienenstrang zu ihren Ruheplätzen, von denen sie selbst das Herannahen eines Zuges nicht zu verschrecken vermag.

BERNDORFER METALLFABRIK
ARTHUR KRUPP
VERSILBERTE TAFELGERÄTHE, BESTECKE ETC.
KUNST - BRONZE.
KOCHGESCHIRRE AUS REIN-NICKEL

NIEDERLAGEN IN WIEN:
 I. WOLLZELLE 12.-I. GRABEN 12.
 I. BOGNERGASSE 2.-VL. MARIAHILFERSTR. 19.-21.

PRAG : GRABEN 37.
BUDAPEST : WAIKZERGASSE 25.

REIN NICKEL PATENT
 SCHUTZMARKE

PREIS-COURANTE UND PROSPECTE GRATIS.

Letzteres hat zur Folge, dass bereits eine Anzahl von Fällen sich ereignet hat, in denen die Eisenbahnung in die Radel zerfallen fuhr und unter diesen die furchtbaren Verletzungen anstrebte. Doch nicht selten sind den Ueberfahrern: diejenigen Ren, welche sich rechtzeitig durch Flucht vor dem Ueberfahrern zu retten vermochten, werden mit einer merkwürdigen Hartnäckigkeit laggt des Gelases flüchtig und fallen, von dem Zug eingeholt, diesem ebenfalls in grosser Zahl zum Opfer. Nach den so zahlreich vorgekommenen Fällen, welche die Lappen in der empfindlichsten Weise schädigen, hat die Regierung eine Absperrung der Dämme durch Gitter in Erwägung gezogen, welche die grossen Schwierigkeiten an sich liegt, schliesslich aber auf eine oder die andere Weise doch durchgeführt werden muss.

DER BIBER ist in einem grossen Theile von Nordamerika so er einst vertreten war, ausgerottet. Nur Canada gilt bisher, nach ein Anzahl kleinerer Seen verbunden, bedeckt mit hat der Biber ein vornehm gestochtes Heim, und in welcher Anzahl er daselbst vorkommt, das lassen die zahlreichen Fagen abschätzen, die namentlich an einem der Seen eine fast unabhare Reihe bilden, die in derate zur Zeit des Braches derselben durch die erwahnte Gesellschaft die grösste Thätigkeit herrschte; junge und alle Biber waren theils mit dem Abschneiden von Baumstamm, theils mit dem Schalen von Aesten beschäftigt, welche die Biber in die Seen hinein zu arbeiten, was sich durch Schlagen mit ihren Köllen kundgab.

DER ZWINGER.

RAUHHAARIGE GEBRAUCHSHUNDE.

Noch immer stellen sich unsere Jager und Jagdfreunde, von Letzteren namentlich die besonders passionierten, die auch im Winter für Sumpf- und Wasserragd eingenommen sind, mit dem derzeitigen rauhaarigen Gebrauchshund nicht zufrieden, namentlich der Behaarung wegen, die sie als zu wenig widerstandsfähig gegen die Einflüsse von Wasser und Schnee erklären. Vergebens wurde nach in dieser Richtung auf Abhilfe zielenen Mitteln gesonnen und ebenso vergeblich ein und die andere Kreuzung versucht; stets blieb die Behaarung der betreffenden Zuchtprodukte entweder zu wollig, was sich für die Arbeit im Wasser am wenigsten eignet, oder es erwies sich als die unserer langhaarigen Vorstehende.

Wiederholt wurde darauf hingewiesen, dass die für den Gebrauchshund erwünschteste Art der Behaarung die des Airedale-Terriers war, ohne dass man jedoch an eine Kreuzung dieses mit einem Vorstehhund irgend einer Race gedacht hatte.

Inzwischen wurde aber die genannte Terrier-race bezüglich ihrer Verwendungs- und Leistungsfähigkeiten so vielseitig gerühmt, dass sich nicht nur einzelne Jagdfreunde, sondern auch Berufsjager veranlasst fühlten, es mit dem Airedale-Terrier zu versuchen. Die Resultate dieser Versuche waren durchaus überraschend, nicht nur was die Vielseitigkeit der Leistungsfähigkeiten dieser Race von Hund betrifft, sondern die Art der Leistungen selbst.

Ausser dass diese Hunde sich z. B. behufs des Jagens an Säuen als vorzüglich erwiesen haben, leisteten sie auch in der Arbeit auf Schnee geradest Erstaunliches, so dass bereits eine Anzahl von Berufsjagern den Airedale thatsächlich an Stelle eines Schweisshundes hält und seine Leistungen nicht genug hervorzuheben vermag.

Es wurde bereits wiederholt darauf hingewiesen, welche vielseitige Verwendung der Airedale-Terrier in früheren Zeiten in England als Jagdhund gefunden hat, eine Thatsache, die sich im Augenblicke bei uns zu wiederholen scheint.

Allin nicht das ist es, was diese Terrier-race so werthvoll macht; es ist vielmehr die Thatsache, dass man in derselben das Material gefunden haben will, mittelst Kreuzung die Behaarung des rauhaarigen Gebrauchshundes jene Vollkommenheit der Structur erlangen zu sehen, um den betreffenden Hund in höchstmöglichem Masse gegen die Einflüsse von Nasse und Kalte zu schützen, so also seine Verwendungs-fähigkeit zu erhöhen.

Da der Airedale ausserdem von einer so vielseitigen jagdlichen Verwendungs-fähigkeit ist und ausser einer vorzüglichen Nase auch die Fähigkeit besitzen soll, Wild vorzustehen, wird jetzt dafür eingetreten, diesen Terrier zur Schaffung eines sowohl seiner Behaarung wie seinen jagdlichen Eigenschaften nach besonders leistungsfähigen Gebrauchshundes zu verwenden.

Ein Wurf von Hunden, die einer zufälligen Kreuzung zwischen Setter und Airedale entstammen und die, wie kürzlich in einem deutschen Fachblatt mitgeteilt wurde, sich in einem Alter von sechs Monaten bereits von vorzüglichen jagdlichen Anlagen erweisen, dabei auch einen correcten Bau zeigten, hat diese Kreuzungsidee gefestigt; es werden wohl sehr bald weitere Kreuzungsversuche folgen, um über die Möglichkeit klar zu werden, unseren Gebrauchshunden sowohl bezüglich ihrer Behaarung wie ihrer jagdlichen Eigenschaften nach ein so wichtiges Verwendungs-fähigkeit entsprechend höheres Maass von Vollkommenheit anzuschaffen, beziehungsweise neue Gebrauchshundstämme selbst zu schaffen.

NOTIZEN.

EINEN EHRENPREIS hat die Oesterreichisch-ungarische Expositio-Club für die Ausstellung in Rostock, 10. bis 12. Juni d. J., gestiftet.

ÜBER DIE AUSSTELLUNG von Damshunden, welche im Systemat zu Sydney vom 20. März 1. Juli d. J. veranstaltet werden soll, haben die »Ladies Kennel Associates« und die Herogio von Marlborough das Protectorat übernommen.

Die Ausstellung der Kieler Ausstellung, 3. bis 4. Juni d. J., weist 166 Classen für Jagd- und 189 Classen für Luxushunde, daher im Ganzen 355 Classen auf. Geldpreise werden nicht verliehen, dagegen ist das Stangeid in den meisten Classen sehr niedrig, mit 3 Mark, bemessen, nur für die ersten 10 bis 15 Stück.

BEHÜFS VORBEREITUNG der Zucht des Clubhundes »Toy Bulldog« hat sich in Frankreich ein Fabrikant, welcher sich in mehreren Punkten in Gegensatz zu dem in England üblichen Verfahren stellt, »S. 4. B. verpätet er Rosen- und Knopfnasen und verlagrt von den Hunden, die ausstellungsfähig sein sollen, unbedingt Stöcheren.

IN ENGLAND werden in diesem Monate die Frühjahrs-Feldtrials abgehalten. Das erste in der Reihe derselben war das an Orwell-Park, welches, für Pointers und Setters offen, von dem englischen Kennel-Club am 12. d. M. abgehalten wurde; demselben folgen das vom 15. d. M. abgehalten zu werden, veranstaltete und vom 25. bis 27. April die National Fieldtrials.

M. A. FULDA, der bestbekannte Züchter und Richter von Foxterriern, hat aus England einen erstklassigen Hund der abwechseln »Redbone«-Rasse, ein Zuchtprodukt Mr. Harrison's vom Champion »Vista« aus »Vadon« importirt. Dieser Rude, der sich durch seine Kleinheit und den überaus feinen Kopf auszeichnet, dürfte in Deutschland einen neuen Stamm von Foxterriern begründen und dadurch die continental Zucht überhaupt von Bedeutung stellen.

DIE SAISON der diesjährigen Ausstellungen hat eine Eröffnung gefunden, welche auf einen sehr betrübenden Fortschritt und eine absonderliche Abminderung des Interesses an der Hebung der kynologischen Beschäftigung hinweist. In Bochum, Kiel, Magdeburg, Dresden haben sich die Ausstellungen noch weit grossartiger gestaltet, als es sich allein den Programmen nach annehmen war, und Allenfalls die in Rostock abgehaltene Ausstellung, welche verhältnissmässig noch sehr hoch, dürfte sich dieselbe zu einer ganz aussergewöhnlichen Bedeutung aufschwängen.

HOHE PREISE, wie sie z. B. von Amerikanern für hochklassige Hunde, die in England aus der Züchtereckels bekannter Züchter stammen, in perdenen erstklassiger Hobe gezüchtet werden, lassen sich in kurzer Zeit wenn nicht in voller Hobe so doch zum grössten Theil wieder erbringen. Ein Beispiel hierfür gibt die Thatsache, dass Ge. Z. der vielbesprochene, mehrfach ausgezeichnete »Förde«, der um den Preis von 500 Pf. St. kürzlich nach Amerika verführt, kurz nach seiner Ankunft daselbst auf einer Ausstellung eines Cup im Werthe von 200 Pf. St. gewonnen hat, wobei ihm abermals ein Preis zuerkannt worden ist, und zwar umso mehr, als die sametheligen Fach- sowie Tageliebhaber sich mit Schilderungen über die Züchtung, Zucht und Abzucht jenes Hohen beizogen, was zur Folge hat, dass Züchter aus England sich um jeden Preis die Benutzung des so gefeierten Rüden behufs Decken einer oder der anderen Terrierhündin zu sichern suchen.

BEI NAMUR, haben in der ersten Woche dieses Monats die diesjährigen Fieldtrials der »International Pointer and Setter Society« stattgefunden. Zufolge des in England eingeführten Verbotens der Einfuhr von Hunden aus dem Ausland, sowie wegen der langen Contomanz wurde, haben sich diesmal im Gegensatz zu früheren Jahren in England selbst nur einige wenige Besitzer von Hunden entschlossen, sich mit ihrem Material an den Trials zu betheiligen; nur Mr. B. J. Warwick machte eine Ausnahme und ließ sich ein Paar aus E. H. Batten vertreten, welcher für die von ihm angemeldeten Hunde Regard erhielt. Angemeldet wurden für das All Age Hund 30 Hunde, von denen 10 an Ort und Stelle erschienen. Für die ersten vier Wochen von 7 Nennungen 2 glückliche Hunden, die sich als Sieger erwiesen. In der ersten Ebene ohne Hecken und Graben, was den Hunden die Arbeit in hohem Masse erleichtert hatte. Für die Poppies war der Ueberaus reiche Besitz an Hasen ein ausserordentlich günstiges Umstand, den sich auch die beiden anderen zahlreiche Betzeu, welche die Suche auf Häher in hohem Masse beeinträchtigt.

FISCHEN.

DER SALAWIK-SEE IN ALASKA.

Das an den sonderbarsten Naturscheinungen so reiche Alaska omimt vor allem Anderen das Interesse der Forscherwelt, die sich mit einer oder der anderen Classe des Thierreiches beschäftigt, in höchstem Masse in Anspruch. Die Verbreitung der Thierwelt in den so hochnordischen Breiten des genannten Landstüches hat schon vor Jahren zu den gewagtesten Hypothesen geführt, und auch jetzt wird dieselbe auf die verschiedensten Ansichten zurückzuführen gesucht.

Das gilt besonders von der Fischwelt; denn weder die Küsten-noch die Binnenwasser trengt eines zweiten Landes haben ausser dem ungeheuren Reichtum an Fischen überhaupt so viele Arten zu verzeichnen wie jene Alaskas, und was das Sonderbarste ist, es finden sich in diesem oder jenem Binnensee, hat mit der See in keinem sichbaren Zusammenhang steht, häufig Seefische, d. h. Bewohner des Meeres vor, während andererseits wieder an den Küsten selbst zu gewissen Zeiten nicht unbeträchtliche Mengen von Süsswasserfischen auftauchen.

Die erste Ersehung wurde und wird auch jetzt bezüglich des Salawik-Sees beobachtet. Dieser See, in der Nahe der durch die Goldfunde weltberühmt gewordenen Minenstadt Dawson gelegen, hat eine Längenausdehnung von 60 englischen Meilen, während seine Breite ungefahr 15 Meilen betragt. Bereits in einem früher gebrachten kleineren Artikel wurde dieses See gedacht und dessen Eigenartlichkeit hervorgehoben, die darin besteht, dass, obwohl der See mit dem Meere durch keinen Wasserlauf in Verbindung steht, sein Wasserspiegel doch von Ebbe und Fluth in einem höchst auffälligen Maasse beeinflusst wird.

Diese unwiderleglich festgestellte Thatsache ist in mehr als einer Beziehung von der weitestgehenden Bedeutung, hauptsächlich aber in Bezug auf die Vertheilung und Verbreitung von See- und Binnenfischen sowohl als auch betrefis verschiedener Naturscheinungen, unter denen jene wohl eine der interessantesten ist, welche darin besteht, dass das Wasser des genannten Sees im Winter eine Temperatur aufweist, die daselbe nie zum Gefrieren kommen lässt. Zeitweise füllt sich der See mit Seefischen förmlich an, so dass ein unterirdischer Zusammenhang des Seegrundes mit dem Meer nicht in Zweifel gezogen werden kann. Woher aber die so hohe Temperatur des Wassers, das trotz seiner Fläche von 900 englischen Quadratmeilen sich doch nie mit Eis bedeckt?

Andererseits wieder ist das Wasser des Sees den Sommer hindurch von angenehmer Frische und entschieden »Süsswasser«.

Die letzteren zwei Thatsachen haben seit der Zeit, als Alaska von Goldsuchern überschwemmt wurde, namentlich aber eine grosse Berühmtheit verschafft, diesem See sind es Jager und Fischer, die sich im Winter an den Ufern des Sees in grosser Zahl einfänden: denn auch die Thierwelt wird von der Warmwasseratmosphäre angezogen, während die verschiedenen Arten von Seefischen zur Zeit des strengsten hochnordischen Winters in dem See in den niedrigsten Mengen auftauchen und so also einen mühseligen Fang gestatten, der für die Minearbeiter eine hochst werthvolle Proviantquelle bildet, und zwar umso mehr, da in Dawson selbst sowie in anderen Stationen der Preis aller Nahrungsmittel von einer fabelhaften Höhe ist.

Die Fischer selbst sind in dem See mit durchaus keinen Schwierigkeiten verbunden; es sind weder Angelrache noch auch kostspielige und schwer handhabende Netze notwendig. Es genügt eine Harpune oder sonst ein primitives Gerath, um damit aus dem Vollen zu schöpfen, so lange man dazu Lust und Kraft besitzt, und bei dem Umstände, als jeder Fisch in der so tiefen Wintertemperatur Alaskas, sobald er der Warmwasseratmosphäre entrückt wird, sehr rasch gefriert, lässt er sich Wochen hindurch conserviren. In erster Reihe ist es der Lachs, der in ungeheuren Mengen in dem See aufritt, und dessen Fang factisch tausende von Menschen vom Hungertode gerettet hat und tausend andere noch retten wird.

Den ganzen Winter hindurch sieht man Horden von hunderten mit Hunden bespannten Schlitten vom See weg nach Dawson sich bewegen; sie sind mit gefrorenem Lachs beladen

der in Dawson selbst in tausenden von Stück am Lager gehalten wird und somit auch einen der wichtigsten Handelsartikel bildet, dem sich im Winterbeginne auch die verschiedensten Arten von Seefischen anreihen.

NOTIZEN.

DER STORFANG, welcher derzeit an der pommerischen Küste betrieben wird, gestaltet sich höchst lebhaft. Die Berg-Dünungen Fischer haben an einem Tage 44, mitunter wahrhaft riesige Stör gefangen.

AUF DER OSTSEE haben in der Letztesten starke Nordwestwinde geherrscht, welche namentlich an der südsüdlichen Küste die Fischerei nicht nur im höchsten Masse beeinträchtigt, sondern auch Verluste an Schiffen zur Folge hatten, die wieder mit zahlreichen Opfern an Menschenleben verbunden waren.

IN NORWEGEN werden zur Hebung der Hochseefischerei die umfassendsten Massnahmen vorbereitet; diese stützen hauptsächlich darauf, den Gesammt-Erfang nicht mehr vom Auslande her, sondern durch den Ertrag der eigenen Fischerei zu decken. Es ist höchst bedauerlich, dass aus Danemark allein jährlich für nur 5000 Kronen Fisch nach England wurde.

HULL UND GRIMSBY, die zwei bedeutendsten Fischereifischen Schottlands, stehen gleich in ihrer Art da. Auf den kolossalen Fischereisucht erhebt sich eine Eis- und Gussfabrik um die andere, während die Kohlebestanden Erweiterungen erfahren, als würde es sich um die Versorgung der gesammten englischen Flotte handeln. In einer der anderen der zwei Hafenstädte haben grosse Fischereigesellschaften ihre Sitz, die dieselbst auch ihre Rheederien und sonstigen Etablissements errichteten.

DIE ERKLEHRUNG SCHWEDENS ist befehligt, die Fischerei nach ihrer Rechtschaffenheit zu beurtheilen und zu heben. Die neueste zu dem Zweck zu ergreifende Massregel soll darin bestehen, sich der von der russischen Regierung in Vorbereitung befindlichen Expedition, die beabsichtigt ist, nach dem hohen Norden zu ziehen, zu unternehmen werden soll, anzuschliessen. Es wird nämlich behauptet, dass diese See mit der Ostsee Vieles gemeinsam hat, und da dürfte es wohl auch der Fall sein, dass manche der in der letzteren See vorkommenden Edelthiere auch nach der Ostsee vertrieben werden können.

VERNEHMUNGEN eines der besten Fischwasser in den Regierungsbücherei Magdeburg der Fischerei sollen enormen Schaden zugefügt. In Folge eines Fabrikbrandes wurden zur Verflüchtung einer Explosions an 80000 Liter Sprengstoff abgebrannt. Ein verheerendes Sprengereisack wurde in Folge dessen der gesammte Fischbesitz an 10 Tausende von Fischen, mitunter bis fünf Pfund schwer, Karpfen, Hechte, Barsche u. A. trieben mit sich fort, die meisten davon getödtet. Bis zur nächsten Wintertage hindurch angewandten und mit grossen Kosten verbundenen Bemühens zur Hebung der Fischerei.

DER FISCHEREIREICHTHUM der afrikanischen Westküste und so auch jenes Theiles derselben, der in das Mittelmeergebiet fällt, ist ein geradezu erstaunlicher, und man hätte sich wohl kaum die ungeheure Küstenvölkerung sich mit Fischerei ernährt. Dieser Umstand gab Veranlassung, sich seitens des deutschen Gouvernements mit der möglichsten Anreizung der von der Natur abhängigen Vorkultur zu befassen, und die nicht Wunder nehmen, wenn ein der andere deutsche Fischmarkt auch afrikanische Seefische, in erster Reihe unsere höchst werthvollen Hecht, anzuweisen haben wird, auch die Vorkultur anderer Märkte mit australischen Fischen ein aufmerksames Beispiel gibt.

DER HUMMERFANG, welcher bisher in den Küstengewässern von Christiansand die erntbarlichsten Resultate erzielte, hat, geht zur Neige, was bei der so heftigen Nachfrage auf den deutschen Märkten sich recht empfindlich gestaltet. In der ersten Woche dieses Monats gingen von Frederikshavn, dem Hauptfischplatz, 5000 Stück der gesammten Krustler nach Deutschland ab, was jedoch kaum einzelnen Bestellern genügtte, geschweize denn den Gesammtbedarf nach dem Theil der deutschen Küsten konnte. Jetzt, nach Eintritt ruhiger und warmerer Wetters dürfte sich der Fang an Hummern viel zufriedenstellender gestalten, was nicht nur den Fischern selbst, sondern weit mehr noch den Exportirerndern höchst willkommen wäre.

DIE FISCHEREI-CONFERENCE, welche von der Regierung Schwedens vorgeschlagen wurde und zu den an England, Dänemark, Norwegen, Russland und Holland Einladungen zur Theilnahme an derselben statthabend, soll in London im September abgehalten werden. Der Zweck dieses Land wird sich dahin eine besondere grosse Sympathie kund, und ist es nicht unwahrscheinlich, dass auch in London eine ähnliche Conference veranstaltet werden dürfte. Ein wesentlicher Punkt der Conference ist die Frage betreffend die Vertheilung der Küstengewässer, eine einheitliche Durchführung aller noch in Schwere befindlichen Meeresforschungen, und zwar sowohl nach einer gemeinsamen Ordnung der wissenschaftlichen sowie praktischen Forschungen, wie auch der gesetzlichen Bestimmungen der Basis liegt wäre der, in jedem Lande lange dessen Meeresküste die wissenschaftlichen Untersuchungen über Salgehalt des Wassers, dessen Temperaturverhältnisse, Vegetation, Strömungen, Wanderungen der Fische etc. auszuführen, so dass diese Untersuchungen, unter einem und demselben System unternommen und die Ergebnisse nach ebenso übersichtlich zusammengestellt, einander gegenüber werden und so einander gerecht, nutzbringend, eines bestimmten Maaßes zu erreichen.

Das Bild der betreffenden Verhältnisse geben müssen. Praktische Fischereiveruche der verschiedensten Arten wären ebenso einsehlich zu unternehmen und in einer gemeinschaftlich festgesetzten Art zusammenzufassen. Die Durchführung dessen würde eine sehr wichtige Aufgabe, welche in der Erforschung der See besteht, gelöst werden.

LITERATUR.

PAUL PEUKER'S Schriften. Wien 1899. (Bruno Th'ls Verlag.) — Es gibt nicht so bald eine fesselnde, entscheidende Lectüre als die Schriften, die uns der leider zu früh verstorbenen Peuker als ein unvergleichliches Vermächtnis hinterlassen hat. Peuker war damals Professor des Freirechtswissenschaften an k. k. Staatsgymnasium in Meudling. Durch eine testamentarische Verfügung wurden zwei seiner Freunde, Hans Fraungraber und Friedrich Haslwanter, beauftragt, aus dem reichlich schriftlichen Nachlass Peuker's eine passende Auswahl zu treffen und diese in Buchform herauszugeben. Die beiden Herren haben die schönsten Blumen ausgesucht und zu Kränzen gewunden. Was da an gebührender Rende wie speziell an Form offenbar wird, ist praktisch die reichste, ganz Platonische, der eingetragenen Göttergestirp, die unheimlichen Traumbilder — man möchte sagen „ideenmäßig“ — und harmonisch. Die Werke sind in zwei Bänden zusammengedruckt.

VOLLMONDZAUBER Roman von Ossip Schubin. Stuttgart 1898. (J. Engelhorn's Verlag.) — Die Verlagsbuchhandlung J. Engelhorn hat vor Kurzem dieses meisterlichen Roman der berühmten Dichterin Luja Kischner Ossip Schubin herausgegeben. Die Vaseerin von „Straß rechts“, »Erinnerungen eines alten Oesterreichers«, »Gloria victis«, »Eduiketes u. a. w. ist zu bekann, den Geist, der aus ihrer Feder fließt, haben schon so Viele bewundert, daß es nicht verwunderlich wäre, wenn auch die vorliegende Analyse zu unterziehen. Begnügen wir uns aber, zu constatiren, dass die Ausstattung des Werkes allerhöchst ist, und daß durch die Verlagsbuchhandlung gross Lob zu teilen ist, die »Gedankenausgabe« präsentiert sich als Buch wirklich als ein Muster eines würdigen Gebrauchs, das wohl jedem Leser willkommen sein wird. Es sei hier erwähnt, dass der neue Roman ihrer Opflichkeit der Frau Prinzessin Marie von Thurn-Taxis zugeeignet ist. In Kirschner's Verlag sind folgende Bücher erschienen: »Die Heimkehr« und »Sind ein beliebte Lesebuch, und was Papier, Druck und Inhalt anbelangt, ebenso geschmackvoll ausgestattet, als Vollmondzauber.« Dr. Preis eines Bannes beträgt 7 Mark.

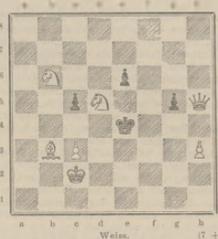
DIE DISTANZFAHRT Wien—Donauessingen 1898. Zusammengefaßt und herausgegeben nach den Berichten der Theilnehmer von Adolf Graf Gyalal. Wien 1899. Die Verfasser der »Distanzfahrt« sind seit Jahren auf nach Donauessingen ist ein vereinzelt deutsches sportliches Ereignis, dessen genaue Daten und Beschreibungen geeignet sind, jedem Sportsman oder Fahrenkennner als ein willkommenes Material, und die, die es nicht, nicht nur gerade auch der Beibehaltung fortzusetzen. Adolf Graf Gyalal hat uns in dieser richtigen Erkenntnis die dankenswerthe Initiative ergriffen, eine reiche Beschreibung des interessanten Ereignisses in die Öffentlichkeit gelangen zu lassen. Er erwarb sich in diesem Werke alle Theilnehmer an ihre eigenen Meinungen und Erfahrungen. Die Herren kamen dieser Aufforderung in erhebenwürdigster Weise nach, und so entstand eine Reihe von ausführlichen Berichten, die Adolf Graf Gyalal in ein Werkchen zusammenstellte. Er schuf dadurch eine ebenso vollständige wie genaue Aufzeichnung des Unternehmens. Sein Buch beginnt mit der Proposition der Fahrt, dann folgen die Meinungen, das Resultat, die Functionen und endlich die Hauptfrage, die Berichte der einzelnen Herren, welche an der Fahrt theilgenommen haben. Dazu schliessen sich die Besprechungen, zwei Besprechungen aus der Presse und endlich ein Epilog. Das Werkchen enthält eine sehr vollständige Beschreibung des Durchlaufs des Fürsten Fürstenberg, der ja das Unternehmen in's Leben gerufen hat. Ausserdem enthält das Buch photographische Aufnahmen der beteiligten Gesandten.

NEHM'T S' MIT! Oesterreichische Dialectdichtungen zum Vortrag in geselligen Kreisen von Gustav Braunmüller. Wien (Verlag von C. Gerold's Sohn.) — Die poetischen Werke Braunmüller's »Nehm't s' mit!« sind in Oesterreichischen Dialecte verfasste Gedichte. Sie enthalten theils wahre Begebenheiten von Lande oder Einfälle und Bemerkungen von irgendwelchen typischen Land- und Volksgängen, theils nach kleine Ideen des Verfasser, die in ganz neuer Weise behandelt sind. Damit soll nicht, vielleicht gesagt sein, dass seine Gedichten nur in die österreichische Dialecte, haben, dabei aber der entsprechenden einfachen bairischen Charaktere erbehalten, etwa wie ein in die Poetie übergebenen Schatzkammer. Nicht so sind sie auch in der Bauernsprache, sondern echter Gestalten, die uns Braunmüller vorführt. Er hat sie, wie sich zeigt, mit grossem Verstande studirt. Einige wenige der Gedichten sind eigentlich in einem alten Dialecte, sind aber für gedichte in Volkstheater geeignet und in epigrammatische Form gebracht hat. Der Dialectdichter soll eben möglichst sich selbst verleugnen und nur die Natur auflassen und ihrer Art weitgeben, sich nicht um manche Gedächtnis der Welt kümmern, und dies zu begreifen, ist vielleicht nicht das letzte Merkmal des echten Poeten, so sagt der grosse Dr. Carl Sieler, der leider verstorbenen gelehrte Dichter in hochdeutscher und oberbairischer Mundart, die er nicht nur seinem Freund, und dieser hilft eifrig an Sieler's Gedichtesätzen fest, speziell an diesem: »Das erste Reforndicten, das man ein dialectische Dichtungen stellt, ist die Echtheit. Was das Dialect betrifft, ist es ein entscheidender Faktor der wissenschaftlichen Dichtung, und es ist nicht möglich Jedermann leicht vertritt. Braunmüller bildet durch seine Dichtungen vielleicht eine Art Brücke zwischen dem Bauerleben und der Stadteleganz. Er nennt sich ein »Mittelalterlicher Dichter«, und er nennt »Stoffen«, der im Gebirge wohnend steigt, und was er so ganz anders, was er so anders, was er so anders aufnimmt. Er hat jetzt schon vier solcher Sammlungen herausgegeben, drei davon bereits in mehreren Auflagen. Die vorliegende ist die viertige, und sie hat Fürstin Pauline von Metternich-Winberg gewidmet. Der Preis eines Bändchens ist ein Gulden 5 W.

SCHACH.

Redigirt von Carl Schlechter (Wien)

Problem Nr. 1181.
Von Dr. M. Lewy.



Weiss setzt in zwei Zügen mat.

NOTIZEN.

J. H. BLACKBURNE hat die Absicht, seine Partien zu sammeln und in Buchform herauszugeben.

IN TRINIDAD besteht ein Schachclub, der Part of Spain Chess Club, dessen Präsident der Berichtersteller Mr. Farfan ist.

G. R. WRAINWRIGHT gibt aus dem Winteranfang des British Chess Club mit acht Gewinnpartien als erster Sieger hervor.

C. A. WALBRÖDT spielte am 5. März in Gloggnitz Schachclub gleichzeitig 17 Partien, von welchen er 26 Gewinne, 10 Remis und 1 Niederlage erzielte.

FRIEDRICH HALTSTEIN gewann im Turnier des Grazer Schachclubs den ersten Preis, indem er gegen sämmtlichen Gegner besiegte! Nach ihm folgte R. von Paatz. Als Dritter in der Anzahl der Gewinnsaher verlor der Neuter der Grazer Schachclubi K. Koss (74 Jahre alt), Turnierleiter Professor Johann Berger.

IN NEW-YORK luden am Geburtstage Washington's (29. Februar) Congress verschiedener Staaten vornehmlich im Hauptquartier der New York State Association kam es zu einem Stichtamp von den ersten Preis zwischen Philadelphia und Vicksburg, welcher der Vrsrer gewann. Die ersten Preise bekam J. W. Baird, und den vierten und fünften theilten Marshall und Delmar.

IN HASTINGS fand in der Zeit vom 10.—18. März das jährliche Schachfest statt. Auf dem Programm standen die Wettkämpfe um die East Sussex Queen (Dr. F. J. Mans und Dr. P. W. K. theilten den ersten Rang) und die Damenmeisterschaft von Sussex (Miss Holloway lieb Sieger). Ausserdem spielten Blackburne, Gussing und Teichmann Herausgabe- und Simultanspiele. Blackburne gab seine Bindungsanmeldung.

IN STAFFELSTEIN (Bayern) hatten sich am 15. April mehr als 40 Mitglieder der bühnisch-französischen Schachvereingung eingeladen. Der Vorsitzende (am Zeit der Präsident des Coburger Schachvereins) eröffnete die Verhandlungen, indem er die Entscheidung, u. A. sich des Wieser Schachmeister Schlechter, willkommen hies. (Herr Linke hatte zu allgemeinem Bedauern noch in letzter Stunde abgehen müssen.) Neu aufgenommen wurden die Schachclubs in Hof und Saargburg. Solange waren nachfolgend am 26. Juni auf Schloss Hans ein Turnier abgehalten werden soll, und zwar in mehreren Abtheilungen für stärkere und schwächere Spieler. Das Arrangement hat der Coburger Verein übernommen. Solange begannen Herr Schlechter gleichseitig gegen 21 Gegner zu spielen. Obgleich namentlich von Bamberg die stärksten Spieler in's Feld geschickt wurden, hatte der Simultanspieler nicht ganz zwei Stunden 17 Partien gewonnen, 2 remis gemacht und 2 Verluste (eine gegen Kroschek, eine gegen Bomerz).

* Steirische und Tiroler-Loden *
135-140 Cm. breit, R. 1,35, starke Qualität E. 2,10
* Sport- und Jagd-Loden *
140 Cm. breit, R. 2,40, reine Schafwolle R. 3,60
* Havelock-Loden, wasserdicht *
100 Cm. breit, E. 2,15, reine Schafwolle E. 2,60
Modestoffe
Livree-Tuche, Wagen-Tuche in allen Farben und Preisen.
Manchester, Reitsammet
Widuhalt DECKEN in besten Qualitäten verwendet die Tuchabtheilung der Firma Kastner & Oehler, Graz.

THEATER ETC.

IM COLOSSEUM wechelt das Programm sich Mitte des Monats. So sind seit dem 15. d. M. wieder etliche neue Kräfte zu sehen. Ein sehr gute Gedanke war es, die reisende amerikanische Sängerin Miss Deyo, welche gelegentlich der Eröffnung des Etablissements daselbst aufgeführt war, für denselben wieder zu gewinnen. Die bildschöne und vollendet amüthliche Amerikanerin - sie zählt erst 18 Jahre - verfügt wohl über vier verschiedene Stimmkräfte, unterstützt diese aber durch einen geüblichen, geschulten Vortrag; dabei ist sie dies ausgesprochenen Talents. Sie erschallt der Reihe nach in vier Toiletten und jede ist geschmackvoll. Eine weitere Attraction ist Professor D'Aix mit seinem Miniaturbühnen. Die Leistungen dieses kleinen Schmeichlers als Akrobat mit ganz Handgeübten, das Desarrange vertritt auch Mr. Goleman, dem es gelangen ist, Hund und Katze in friedlicher Gemtschaft zu hübschen Kunststücken abzurufen. Neu sind erst die ausauklachtliche Excentricer Fresco, die mit Recht zu den Besten ihres Faches zählen. Von den älteren Productionen erregen nach wie vor die Leistungen der amerikanisch-englischen Pantomime und die Comedien die Aufmerksamkeit. Die Pantomime verbleiben nur noch wenige Tage im Engagement. Die Amerikaner sind den Engländern nur um wenige Punkte voraus, und die Entscheidung, welcher man mit sich geringem Interesse entgegensteht, dürfte sich sehr rasches Resultat zu Tage fördern. Die akrobatischen Leistungen der Geschwister Doleff sind ganz einzig in ihrer Art.

IM CIRCUS BUSCH hat vorigen Samstag die Eröffnungsvorstellung vor einem dichtbesetzten Hause stattgefunden. Eine rechtliche Novität wurde den Zuschauern in Gestalt einer Dogenfeier geboten, ausgeführt von Mad. Doré, welche einen aus einem swärzigen, blumengeschmückten Wagen gespannten Tigerhengst lenkte. Das Pferd war nicht in einem Gabel eingeklemmt, die Verbindung wurde vielmehr durch eine lose, an den Rückenblech des Baugesirgs befestigte Dornschleife hergestellt. Das Pferd excoitirte allezeit Gähnen und wurde geschickt gelenkt. Besonders Lob gebührt auch dem von der letzten Saison her schon bekannt bekannnten Schutlerier Herrn Follitt-Burkhardt, welcher seinen ausnehmend schönen ostpreussischen Fuchswallach in der hohen Schule ritt. Herr Follitt reitet ohne sichtbare Hilfen in einer hohen Haltung und mit vollkommenem Gleichgewicht. Besonders gelungen waren die Vorübungen, indem die Pferde, die er sein Pferd auch noch rückwärts ausführen lies, nicht völlig gelang. Ein tüchtiger und geschickter Jockeyreiter ist Herr Alfred Lévy, und er würde auch besten Eindruck machen, wenn er die zahlreichen Orchesterdecorationen unbekannter Stützen, die seine Brust bedecken, ablegen würde. Die Schutlerierier Fraulein Martha, die höchste Erziehung, ist nach keiner Seite meier, Großen Beifall hatten die von ihrer Herr Schönen bekannnten Gelehrter Doux, die in einer akrobatischen Parterrearbeit als Chinesen mit Tischen; ebenso bringen auch die Parterremeister Frères Manzoni eine gute Ensembleleistung. Ein Schauspieler bildet der „Ehrliche verschleierte Katerstanz“. Viele der Klagen eines von swärzigen Blasen sezucitirten Grenadiermarsches betreten zuerst mittelalterliche Ritter, sodann ein Trupp arabischer Reiter, weiterhin ein Dutzend Walküren, die unter dem Namen der Oesterricher, welche von Betreibern in der Tracht der spanischen Hofschmucke, der Reihe nach den Schuplatz. Herrsche auch, wie ersichtlich, keinerlei innerer Zusammenhang zwischen den einzelnen Gruppen, und würde der Zuschauer auch dem einfachen Anzuge der Reitertruppen eigenenthümliche Evolutionen der Araber, Walküren und der Hofbetreiber vorzuziehen haben, so war doch immerhin Gelegenheit, das reiche Material an Pferden und Costümen zu würdigen. Der Gewinn wird reichlich betragt. Unter den 120 Thieren gibt es viel gutes Vieh. An der Spitze stehen wohl die sechs edeln arabischen Schimmelberge, die zusammen mit einem sehr gelegigen Tigerhengst vom Director Busch in Freiheit verführt wurden. Die gleichfalls von Letzterem vorgeführten zwölf Fuchswallache waren von früher her schon bekannnt. Unter des Clowns tag der treffliche Daniels hervor. Das Ballettverweiser „Gross an Wien“ verspielte wohl an 30 Balletteten in Mellicrücken der schwarzen Seiten an die Mäntel. Wie veraltet, geknickt Herr Busch eine grosse Pantomime als „Haupt-schlager“ der Saison bereits demnach vom Stapel zu lassen.

NACHTRAG.

GEWICHTS-PUBLICATIONEN.

Wien, Frühjahrs-Meeting 1899.

Sechster Tag, Dienstag den 25. April.

Table with 2 columns: Name and Weight. Includes H. HANDICAP 2400 K. 3j. 1600 M. and V. HANDICAP 2400 K. 1600 M.

Table with 2 columns: Name and Weight. Includes VI. HÜCKENR. Hep 2800 K. 2400 M. and VII. WOODMAN-ST. CH. Hep 8000 K. 6000 M.

Table with 2 columns: Name and Weight. Includes VI. HÜCKENR. Hep 2800 K. 2400 M. and VII. WOODMAN-ST. CH. Hep 8000 K. 6000 M.

NENNUNGEN.

Wien, Frühjahrs-Meeting 1899.

Siebenter Tag, Donnerstag den 27. April

Table with 2 columns: Name and Weight. Includes H. HANDICAP 2400 K. 3j. 1300 M. 28 U. and Bar. Leopold's dbr. H. Sündels and F-St. Platirichen.

Bar. Leopold's dbr. H. Sündels and F-St. Platirichen. Bar. Gust. Spiegler's dbr. F-H. Gaspillieur.

Table with 2 columns: Name and Weight. Includes Bar. Leopold's dbr. H. Sündels and F-St. Platirichen. Bar. Gust. Spiegler's dbr. F-H. Gaspillieur.

VI. TURUL-HURDENR. 5000K. 2400 M. 11 U. GM. Erbl. Oble's 5j. F-H. Trilch. Lad. Schindler's 4j. F-H. Tobl. Mr. Tarul's 5j. F-H. Sehr möglich, by F-W. Steurer, 4j. br. H. Buda und 4j. dbr. H. Sylvester.

RESULTATE.

Epsom 1899.

Mittwoch den 19. April. CITY AND SUBURBAN HCP. 4000 nora. 2000 M. W. Cooper's 6j. F-H. Newhouse 11 v. Newman's Ocean, 9 St. (Blackwell) 11. M. Cannon 1 Theobald's 6j. dbr. H. Sorvitor, 7 St. 9 v. Alhopp 2 Lord Rosebery's 4j. F-H. Tom Cringle, 7 St. 10 Pf.

M. LORENZ & SOHN „ZUM MOHREN“, I. Bauernmarkt 19. Fabrik: Wien, H. Kleine Neubaugasse 3, Admont (Osterr.-steiermark), Weert (Belgien).

Gewerbsamige Erzeugung und Fern-Vertrieb von Torf-Gespinnsten, Torf-Papier und Torf-Pappendeckel in allen Sorten und Größen.

zuzu das Rohmaterial aus den in allen Ländern in besonderem Maße vorhandenen Torflagen zur Ausbeutung und Verwertung gelangt. Ausschließliche Privilegien für ganz Europa, für die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, für Canada und Britisch-Indien.

Es werden nach neuen patentirten Verfahren angefertigt: Torf-Manufakturdecken in allen Formen und Größen. Torf-Pferdedecken in allen Formen und Größen. Torf-Schlüchden, moatit, mit Band eingefaßt, Lederhüten und Schmalzen. Torf-Gewächshäuser, vorrichtungsmaße. Torf-Saltdecken, verschiedene. Torf-Stallmatten, Pferdestand-Auskleidungen. Torf-Stall-Abstreplagen. Torf-Isolirstränge. Torf-Watte für antiseptische Verbände in der Kriegsin- in der menschlichen und in der Veterinar-Chirurgie. Torf-Pulver. Torf-Wolle. Torf-Gewächshäuser, hygienesich, absorbierende Eigenschaften, Elasticität, antiseptische und desinficirende Wirkung. Torf-Teppeiche, Torf-Vorleger. Torf-Matten für Kirchen, Capotaire, Betten, Badezimmer, Säle, Corridors, etc. Torf-Untertopfche in Stücken von 50 und 100 Metern Länge. Torf-Papier, Torf-Packpapier, Torf-Pappendeckel. Die Vortheilhaftigkeit des Torf-Papiers ist durch viele Certificate des k. k. technischen Gewerhewesens und auch Atteste der k. k. technischen Hochschule in Wien anerkannt und bestätigt. Torf-Wasser, hervorwolltes Desinficansionsmittel für Coliculen, Arbeiterhäuser, Seakgraben etc. Torf-Closets, transportable. Torf-Oefen für Gasernen, Spillier etc. Das n. i. Interessantes Originel-Documente zur Einsicht vor, und es wird jede wahre Auskunft bereitwillig erteilt. Torf-Industrie Karl A. Zschörner & Comp.

KING, BALFOUR & CO. Fabrikanten wasserdichter Artikel

19, Leicester Square LONDON, W. C.

Erstes Haus der Welt für wasserdichte Strümpfe, Schuhe, Hoson, Stiefel zum Fischen, Fischartaschen

alle Arten wasserdichter Bekleidungsartikel für jedes Klima. Preisaccount auf Verlangen.

BRIEFKASTEN.

M. D. in T. — Gewiss, in Amerika gibt es Trabrennen für einjährige Pferde.

FICHTNER in A. — Ihr Aerbietete haben wir an das betreffende Comité geantwortet.

A. G. in Wien. — Die St. Leger in Budapest wird heuer am 30 September gefahren.

LANDSTRASSER B.-CL. in W. — Beten Dank für die Karte und herzlichen Gross.

M. F. in Berlin. — Der genannte ungarische Cavalier soll jetzt in vollständiger Zurückgezogenheit in Modling bei Wien leben.

*ARGLE in Sp. — Ueber das Ruder-Turnier finden Sie in Victor Silberer's "Handbuch des Rudersports eine ausführliche Abhandlung.

N. G. in Sp. — Verschaffen Sie sich das "Jury-Lexikon" von Victor Silberer; Sie finden darin alle ausführliche Erörterungen.

LT. ANI. v. W. in Budapest — Die Grosse Pariser Steeple-chase ist zuletzt im Jahre 1893 von einem Herenreiter gewonnen worden, und zwar von Mr. G. B. Milne auf "Steddele".

*ARGLE in Dijon. — Jawohl, der Resenalk ist ausgesetzt. Zu wiederholten Male wurden vor einigen Jahren von englischen Ornithologen für Eier dieses Vogels über 700 Guineen pro Stück bezahlt!

F. L. jun. in Wien. — Die gewissenhaften Nummern sind in Adressen nach dem "Blatt" zu entnehmen. Bezüglich Ihrer Anfrage können wir Ihnen keine Auskunft geben; wenden Sie sich an die Gutsbesitzerverwaltung in Napsjed.

A. K. in Prag — Auf Wild Man von Bernau war ein Grosse Steier in der Grosse Liverpool Steeple-chase 1895 nicht sein Besitzer im Sattel. Der Eigentümer des Wallachen war Mr. John Widger, der Reiter aber Mr. Josef Widger.

KRÄMER M. in Sao Remo. — Ueber Löwejadgen existirt ein gerades classisches Werk von dem berühmten französischen Löwejadger Jules Gérard, es heisst: "La Chasse au Lion" und ist 1854 in Verlage der französischen Jagdzeitung in Paris erschienen.

W. K. in Graz. — "Gambotto" hat während des Vorjahres in Graz gedeckt. In Amerika hatte er bereits zwei Produkte in der 30-120, darunter ein so gutes Pferd wie "Saxton Leach" im Jahre 1892. Ihren Record von 2:03 1/4 auf 2:08 1/4 verbesserte "Gambotto" ein von Gambetta Willes gezogen.

H. M. in P. — "Klischalgers" war ehemals die in Antikreisen gebräuchliche Bezeichnung für einen Affen, der sich für die Jagd eignet, dass der grossartige Affenspieler, den es je gegeben, Klischig nie bis. Gegenwärtig ist diese Bezeichnung für alle Arten von Schlangen- und Kautschukmaschinen in Gebrauch.

CATE G. in Frankfurt a. M. — Die Springs'chen Pferde wurden beim vorjährigen Meeting an einem Tage wohl von dem Stall-Jockey Hyams, am zweiten Tage aber von Gilchrist gesteuert. Der Reiterwechsel erfolgte deshalb, weil Hyams auch dem ersten Rennen von einem Fallstein befallen wurde und vor Schluss des Meetings abfuhr.

K. L. in B. — Alle Auerhähner lassen sich dem Hirschjagen ein ganz gleichmüthigen, dumpfdruckenden Laut vernehmen und pflegen sich auch zu überlassen, die sie nicht einen starken Ast waschen, auf dem sie ihre Nachruhe halten. Dieselben beginnen sie vor Anbruch des Tages zu balzen, obwohl erst abends zu überlassen.

B. ERDEFREUND. in Meran. — Die Mutter des Prix Hocquet-Siegers Perla, die 1885 geborene Primrose Dame, stammt von Barchidie—Lady Rosebery (1873), von Lord Clifden—Violet (1864), v. Thornbury—Woodbine (1860), v. Stockwell—Boneyvelde (1851), v. Touchstone—Wing (1838), v. Dr. Syrus—Sax (1817), v. Ardrossan—Lady Eliza (1813), v. Whitworth.

W. R. in Pressburg. — Die Meisterschaft von Ungarn im Ringer gelangte im Vorjahre gelegentlich der Budapester Kriegerregatta am 3. Juli zum Austrag. Erst nach dem vierten Kampfe gelangte v. Neplata schließlich seinen ersten Gegner Bela Strandner von Budapestener National-Ruderverein. Die 2000 Meter lange Rennecke (stomach) wurde von dem Sieger in 6:09 zurückgelegt.

OBL. O. v. B. in Triest. — Woodman hat die Grosse Wiener Steeple-chase 1886 gegen Mäwes, Columbus und Moerock — Edger brach aus — und die Grosse Parabolische Steeple-chase 1887 gegen Lady Tenquet und Waverley gewonnen. Die anderen Teilnehmer sind: cadabra, Lampfield und Salt passiren nicht das Ziel. In der Grosse Wiener Steeple-chase 1887 konnte Woodman nur Vierter hinter Argonaut, Triesting und Carst-Offen werden.

V. M. in Lembez. — George Fordham ist schon laugsam. Der in Jahre 1857 geborene berühmte Jockey starb am 12. October 1892. Fordham war dreifachmalen Champion-Jockey, und zwar in den Jahren 1805 bis 1809, 1806, 1807, 1809 und 1871. Die 2000 Guineen hat Fordham auf Vanban und auf Petrosni, das englische Derby auf Lord Grand und Prix de St. Louis auf Torosgo auf Earl und auf Foshall und das französische Derby auf Gabriel's d'Estrees und auf Saueratin gewonnen.

BAR. A. G. in Pottswam — Das Grosse Freudenauer Handicap und das Wiener Handicap, die beiden bedeutendsten Ansehenspreise in der Freudenauer, wurden im Jahre 1886 gegründet. Das erste Freudenauer Handicap gewann Graf Anton Apponyi's dreijähriger Exzellenz I. unter 49 Kg gegen Seneca 41, 61 Kg, und Angelo 33, 61 Kg, im ersten Grand Prix de Handicap siegte Graf Tassilo Festetics' fünfjähriger Occident vier 58 Kg gegen Metallist 43, 55 Kg, und Goldsch 41, 57 1/2 Kg

*RADFAHRER in W. — Je nasser das Pfaster ist, desto weniger ist die Gefahr des Rutschens vorhanden. Gefährlich ist nur der beiragte, jehmalige Stürzenstock, und doch dieser bei Grobpfadern. Auf Asphalt- und Holzstockpfadern ist selbst bei starkem Kotze, namentlich wenn man in einer geraden Linie fährt, nicht viel zu fürchten, weil Asphalt und Holz das Ausgleiten nicht so häufig als bei Grobpfadern verhindern. Mit dem Rade natürlich bei feuchtem Wetter immer ausserst vorsichtig gemacht werden. Das Rad muss dabei möglichst senkrecht gehalten werden. Das geschieht, indem man die Wendung nicht etwa mittelst Saltwärtigen des Körpers, sondern einzig und allein durch eine starke Drehung der Lenkstange vollführt.

F. B. in Wien. — Arion, der Vater des gleichnamigen Inlanderhengst, entstammt der berühmten californischen Zuchtstute Palo Alto des Senators Leitch Sanford, welche im Jahre 1829 geboren, acht Jahre alt der berühmte Elector, seine Mutter die Nubwood Tochter Manette, Arion wurde wie alle anderen Vertreter des Palo Alto-Gestutes von Charles Marvin trainirt und erzielte in diesem Hand als Zweijähriger zuerst einen Meilenrecord von 5:10 1/2, den er in kurzer Zeit auf 2:18 1/4, dann gar auf 2:10 1/2 herabminderte. Der letztgenannte Record ist bis heute auch nicht annähernd erreicht worden. Als Dreijähriger trauete Arion die Meile in 2:10 1/4, und erreichte damit ein Rekord, welches bis heute nicht erreicht worden ist. Dieses dreijährige Traber, das dann allerdings im Jahr darauf von Fantasy auf 2:08 1/4 gebracht wurde, als Vierjähriger erreichte Arion nicht mehr auf der Rennbahn, sondern fand bereits im Gestüte von Grand Trappeur ein Verbleiben.

*LAEI in Budapest. — Play or pay (p. o. p.) bedeutet eine Wette, welche auch dann ihre Gültigkeit behält, wenn das Pferd, welches deren Object bildet, nicht läuft. Als p. o. p. Wette werden (angenommen den Fall eines ungegengenen Unfalls) betrachtet: 1. Alle Wetten, welche bezüglich eines einzigen Tages, sechs Monate vor dem Rennende schliessenden Rennens, wer bezüglich eines Handicaps in Werthe von 4000 K. (ohne Unbegriff der Einmaste und Reugelder) geschlossen wurden; 2. alle Wetten, welche von einem beliebigen Tage an abgehen; 3. alle Wetten, welche bezüglich eines ohne Hinzurechnung der Einmaste und Reugelder wenigstens einen Werth von 10000 Kronen repräsentirenden Rennens geschlossen wurden. Alle Rennen gelten sind p. o. p. oder nicht p. o. p., je nachdem die Particularien des betreffenden Rennens, in Ermangelung eines solchen Einbezeichnens sind dieselben als not p. o. p. zu betrachten.

G von S. in Bologno. — Die erste Sendung von Eiern des californischen Lachens nach Europa fand 1877 statt. Zu diesem Zwecke baute ein amerikanischer, der berühmte Friedrich Mather einen eigenen Eisfrachtkasten verfertigt, nach dessen Muster später der Eisfrachtkasten konstruirt wurde. Bei einem damals noch sehr lange Zeit in Anspruch genommenen Transport handelte es sich vor Allen darum, die totale Ausbreitung der bereits embryonirten Lachse zu hindern. Das wurde dadurch erreicht, dass das kalte Wasser der jagenden schmelzenden Eieser von Eismaschinen abgekühlt, auf dessen die Eier getrocknet waren, trockne und so die Eier in ihrer Entwicklung zurückhielt. Sie verloren nicht nur gar nichts an ihrer Lebensfähigkeit, sondern ergaben später eine vollkommen entwickelte Brut, welche rasch und gut gedeiht. Was Ihre Frage über die Reismasterei betrifft, konnte wir Ihnen sagen, dass sogar besser zu Anfang des Jahres eine solche geübt wird, als für ein Exemplar! Nicht weniger als 3 Pfund 200 Gramm im Gewicht sind im Jahre was Fingergewicht (das Kilo) zu ZUCHTER in Warschau. — Nachstehend geben wir die Stammtafel von Alindie:

	Velocite 19	Vollpiger 2	Vollrite 2
		Mr. Ridgway	Martha Lynn
		Flying Dutchman 3	Nan Darrell
			Bay Middleton 1
		Merore	Vollrite 2
			Vollpiger's Mutter
			Ovalina 2
			Whisper 2
			Stonwell 3
			Isolina
			Lord Lyon 4
			Stonwell 3
			Parkings
			Red Flag
			Rouge Rose
			Toucheuse 4
			Ursula Horn
			Ursula 2
			Banier
			Ursula 17
			Rebecca
			Malay 6
			Loisette
			Bay Middleton 1
			Camilla
			Ursula 17
			Boswing
			Jeremy Diddler 3
			Ursula 17
			The Baron 21
			Rataplan 3
			Peachbottom
			Orlando 13
			Jedon

1, 2, 4, 5 Benenfamilien, 3 Renn-Sire-Familie, 8, 11, 12 H. Sire-Familien, die Autoren Sirenfamilien.

legte. Am Elfen, wo die dritte Fahrt stattfinden sollte, war wieder kein Wind; das Rennen wurde trotzdem begonnen, doch es waren schon von Stunden vergangen, als der führende "Vigilant" noch immer nicht das Windboot erreicht hatte! Das Rennen wurde demnach für ungültig erklärt und schliesslich am 13. October entschieden. Es war ein heisser Kampf an jenem Tage. Ein wehrer Sturm brachte Windwärts bewachte sich die "Walkyrie" sehr gut; zwei Minuten früher als ihr Gegner erreichte sie den Wendepunkt! Es schien fast, als würde sie von dem Sturm umgeworfen. Die Rückfahrt plng mit fehlerhafter Schnelligkeit vor sich; der "Vigilant" rückte seiner Gegner immer näher an, bis er endlich, gestützt die fünf Meilen vor dem Ziel und kam schliesslich 0:01:39 vor ihr ein; nach Abzug der Zetlerlaubnis machte diese Vorsprung um 140 Sekunden aus. Damit hatte Amerika gewonnen. Die Capitane der beiden Schiffe waren: Mr. Herreshoff ("Vigilant") und Mr. Cranfield ("Walkyrie").

Stefan Zwitsch
Graz, Murgasse
Niederlegter der K. K. Zittl, Lahnwald- und Tischengeldbrücken
Carl Siegl'sen in Wahr.-Schönberg
Special-Artikel
für Hotel- und Restaurationswasche.
Muster und Kostenübernahme gratis.

RICHARD EMMER
k. u. k. Hoflieferant
7 Stefansplatz 7
apoth. seine reiche Auswahl von Holz- und Kohlenkorben.
Kamin- und Eisenwaaren etc.
Preferenzen franco. etc.

Natürlicher
ILINER SAUERBRUNN!
von bekanntem hohen medicinalen Werthe, auch vorzüglich mit Wein oder Prosecco-Fränkchen.
Pastilles de Biliin (Verdauungs-Mittel)
Probaltes Mittel bei Sodbrennen, schlechter Verdauung und Magenbeschwerden überhaupt.
Eigene Niederlegungs- und Vertretung
in **WIEN**
I. Augustinerstrasse 10 (Lobkowitz-Palais).

ARBENZ'sch Schweizer Rasirmesser
mit ersetzbaren Klängen sind widerstandsfähiger als alle Rasirmesser, die in der Welt verfertigt werden. In Verande unter vollster Garantie von Fabrikanten in besseren Geschäften.
In ganz Oesterreich-Ungarn. Man achte auf die Marke.
A. ARBENZ, JOUGNE (LAUSANNE).

Sportbilder.
Von den in der "Allgemeinen Sport-Zeitung" erschienenen Bildern sind 1 Extra-Abdrucke auf feinen Carton — gut 1/2 zu 3/4 Kr. — 60 Pf. und 4 Stück zu 1 Pf. — 3 Mark verfertigt und bei uns zu beziehen, und zwar nach erschienen:
COLONEL KUSER
Die Oxford Fussball-Mannschaft für Wien 1890.

Circus Busch
k. k. Prater.
Heute und täglich
1/2, 3 Uhr Abends
Grosse Vorstellung.
Vorführung und Reiten der bestdirirten Schul- und Freiheitsreiter. Auftreten der ersten Künstler und Künstlerinnen, sowie sammtlicher Specialitäten und der besten Clowns.
Jeden Sonn- und Feiertag
2 grosse Vorstellungen
um 4 Uhr Nachmittags (Kinder halbe Preise) und um 1/2, 3 Uhr Abends.
Karten ohne Vorverkaufgebühr Tabak-Trafik, Graben 12 und Wahrgängerstrasse 2.
Die Circusassa, ist von 11 Uhr Vormittags

