

(allen zaal Giandomenici), terwijl uit Engeland de volgende dames zullen trachten den door den schermmeester G. Giandomenici uitgelooften beker over het Kanaal te transporteren: miss Jean Colmer (Queen Alexandra's House Gymnasium), miss A. M. Cunningham (Kensington School of Arms), miss Rosamund Johnstone (Salle Bertrand), miss C. E. Taylor (Ealing Tencing Club Polytechnic Gymnasium) en miss E. C. Martin Edmunds (Salle Alibert), allen te Londen woonachtig.

Door de mededinging van zoovele bekende schermsters, waaronder in het bijzonder laatstgenoemde uitblinkt (zij won o.a. op de tentoonstelling te Gent den eersten prijs), belooft deze wedstrijd, welke de eerste is, die op dit gebied in onze stad wordt gehouden, zeer belangrijk te worden.

Uit ons land worden nog eenige inschrijvingen verwacht. De heeren Felix Vigeveno en M. Zeldenrust hebben de functie van president der jury op zich genomen.

Golf.

Nederlandsch Golfcomité.

Ten einde de algemeene belangen van het golfspel in Nederland te behartigen, is door eenige Nederlandsche golfclubs dezer dagen »Het Nederlandsche Golfcomité» gesticht.

De werkzaamheden van dit college, waarin van iedere aangesloten club een afgevaardigde zitting heeft, bestaan voorloopig in:

- 1e. het uitschrijven van de verschillende door hem vastgestelde kampioenschappen, de vaststelling van de plaats waar en de data waarop zij zullen worden verspeeld;
- 2e. het houden van voeling met buitenlandsche golfclubs of golforganisaties, de bevordering van internationale wedstrijden, de bepaling der keuze van de spelers in vertegenwoordigende Nederlandsche teams en de bepaling der terreinen, waar zoodanige wedstrijden gehouden zullen worden;
- 3e. het ontwerpen en vaststellen d'ér regelingen betreffende de onder I en II bedoelde soort wedstrijden in den meest uitgebreiden zin;
- 4e. de regeling van het handicapwezen;
- 5e. alles wat verder de ontwikking van het golfspel in Nederland kan bevorderen;

Reeds hebben de Doornsche Golfclub, de Haagsche Golfclub, de Hilversumsche Golfclub en de Kennemer Golfclub zich aangesloten. Het N. G. C. is dus thans samengesteld uit de afgevaardigden dezer vier clubs en heeft zich aldus geconstitueerd: Mr. C. Ridder van Rappard (Haagsche Golfclub), Den Haag, *voorzitter*; Jhr. G. F. van Tets (Doornsche Golfclub), Zeist, *secretaris-penningsmeester*; A. Heldring (Hilvers. Golfclub), Amsterdam, en Jhr. Mr. J. W. Schorer (Kennemer Golfclub), Bloemendaal.

Automobilisme en Wedstrijden.

Aanstaande wedstrijden en tentoonstellingen.

WIELRIJDEN.

- | | |
|------------------|---|
| 15 Maart. | Wegwedstrijd Berlijn—Kottbus—Berlijn. |
| 22 » | Wegwedstrijd Berlijn—Leipzig—Berlijn. |
| 22 » | Wegwedstrijd Parijs—Reims. |
| 25 » | Baanwedstrijd Gent. |
| 29 » | Wegwedstrijd Rondon Crefeld. |
| 29 » | Baanwedstrijd Lize, Seraing. |
| 29 » | Wegwedstrijd Parijs—Tours. |
| 5 April. | Olympiabaan, Berlijn. |
| 5 » | Wegwedstrijd Bochum—Osnabruck—Bochum. |
| 12 » | Wegwedstrijd Hamburg—Berlijn. |
| 12 » | Baanwedstrijd Breslau. |
| 12 » | Baanwedstrijd Dortmund. |
| 13 » | Wegwedstrijd Dwars door West Duitschland. |
| 19 » | Wegwedstrijd Dresden—Leipzig—Dresden. |
| 19 » | Olympiabaan, Berlijn. |
| 19 » | Opening nieuwe baan Milaan. |
| 26 » | Wegwedstrijd Grootte Prijs, Hannover. |
| 26 » | Wegwedstrijd Parijs—Meenen. |
| 26 April—10 Mei. | Ronde van België. |

AUTOMOBIELEN.

- | | |
|-------------------|---|
| 1—25 Maart. | Tour de France. |
| 14—22 » | Automobieltentoonstelling Kopenhagen. |
| 17—22 » | Automobielseweek van Cannes. |
| 5 April. | Intern. Automobielerwedstrijden te Bohemen. |
| 5 » | Wedstrijd voor motorrijwielen en cycle-cars op het circuit van Rambouillet. |
| 5 » | Openings-Reunie te Apeldoorn, N. M. V. |
| 12—13 » | Circuit de Paris voor motorrijwielen. |
| 12—19 » | Automobieltentoonstelling Praag. |
| 12, 19 » | Marseille—Nice, motorrijwielen. |
| 13 » | Meeting te Brooklands. |
| 21, 22, 23 April. | Betrouwbaarheidsrit, motorrijwielen en kleine auto's. |
| 26 April. | Lyon—Bourg—Lyon, motorrijwielen. |

Aanbevelingswaardige Garages,

waar Automobielen in huur te bekomen zijn.

NIJMEGEN. M. F. G. Goudriaan, Barraque-Palace. Automobielen, reparatiën en verhuuren, Hugo de Grootstraat 23, Telefoon 570.

KENNERMEYER AUTO-GARAGE, Alkmaar, Telef. 146. Firma Stikkel, Oly en ten Zeldam. Fiat, Minerva en Oryx-automobielen, verhuur-huurinrichting, stalling, reparaties, benzine, olie.

Links rijden.

Het *Berliner Tageblatt* bevat een hoofdartikel, getiteld: »Linksfahren. Eine aktuelle Verkehrsfrage».

De schrijver vestigt de aandacht op den last, dien de automobilisten ondervinden van de voerlieden, die niet alleen slapend op hun voertuig zitten, doch bij voorkeur de linkerzijde van den weg berijden.

De meening van de automobilisten, dat het voorschrift luidt, dat men de rechterzijde van den weg moet houden, berust volgens hem op een dwaling, omdat op de landwegen slechts een voorschrift bestaat om rechts uit te wijken en links in te halen en dit niet spreekt van rechtsrijden. Enkel in groote steden bestaan politievoorschriften, dat de rechterzijde van den weg bereden moet worden. Na er op gewezen te hebben, dat in Engeland links gereden en in Oostenrijk links en rechts, in Hongarije en Zweden weer links rijden het voorschrift is, breekt schrijver een lans voor eene internationale regeling, die zal leiden tot het links houden. Na de feiten opgesomd te hebben, die voor het linkshouden pleiten en dezelfde zijn als wij voor eenigen tijd ook aanhaalden, somt hij de bezwaren op van degenen, die huiverig zijn om de bepalingen, die nu in enkele landen burgerrecht verkregen hebben, te veranderen. In den aanvang zullen, volgens schrijver, er wel ongelukken door veroorzaakt worden, doch hij denkt dat die veel minder zullen zijn dan men wel verwachtte, omdat men van nature geneigd is de linkerzijde van den weg te gebruiken. Hij voert hiervoor ook aan het feit, dat de voerman altijd rechts op den bok zit en hij bij links rijden 10 pCt. meer overzicht over den weg heeft, waarvan hij bijna aan het midden zit, dan bij het rechtsrijden, wanneer hij aan den buitenkant van den weg zijn voertuig bestuurt. Ook de gewoonte, die de trekdieren nu hebben om rechts uit te wijken, zal spoedig veranderen en daarvoor is trouwens de voerman om dit te beletten. Voor de nalatigheid van voerlieden heeft de Internationale Verkeerscommissie verordeningen van vijf artikelen ontworpen, waarvan het eerste luidt: »Ieder voerman moet steeds zijn span ten allen tijde in zijn macht hebben. Hij moet zich steeds bij de trekdieren bevinden en mag den teugel niet los laten. Hij kan voor het rijden het midden of de voorgeschreven wegzijde gebruiken, hij mag echter in geen geval op de verkeerde zijde van den weg rijden.

Van de kosten die eene verandering in het verkeer door het verbouwen van trambanen, straten, wagens, enz. na zich zal sleepen, wordt door den schrijver geen woord gerept. Wanneer het eenmaal zoover komt, dat de verordening van rechtshouden in links veranderd wordt, hopen wij dat tevens den voetgangers gelast wordt zich in omgekeerde richting te bewegen. Wanneer men toch zijn gewoonte wijzigen moet, kan dit er wel bij, en de voetgangers zien dan altijd het gevaar aankomen, in plaats van er van achteren door overvallen te worden.

De Verkeersregeling.

Alweer een steentje aan het gebouw »de verkeersregeling», waarvan »het snelverkeer» de architect en »het algemeen belang» de bouwlieden zijn.

Daar wij ook ijerig onze steentjes tot dezen bouw aanbrengen, is het ons altijd een genoegen het van anderen ook te kunnen melden, en evenals bij den bouw van het Vredespaleis van alle giften en gaven voor den bouw werd kond gedaan, vermelden wij het steentje dat de motorrijwielrijders zich voorstellen hiertoe bij te brengen.

Daar ook motorrijwielrijders zeer veel te lijden hebben van de tuchtelooheid van de andere weggebruikers en ook, helaas, van mede-sportgenooten, wordt in *Het Motorrijwiel* er op gewezen, dat men buiten onwillige karvoerders, spelende kinderen, dronken voerlui, veel te jeugdige paardrijders, domme wandelaars, onkundige fietzers, ook automobilisten en motorwielrijders ontmoet, die op Zondagen juist de drukke wegen opzoeken om daar te leeren rijden, evenals de krabbelaars op het ijs. De schrijver noemt dit een gebrek aan zelfucht, een bandeloosheid, dat een noodlottigen invloed op het verkeer op den openbaren weg heeft. En dan komen de steentjes, de raadgevingen aan de sportbroeders, om niet op het laatste oogenblik uit te wijken, omdat anderen het ook doen; het rijwielpad niet te verlaten, omdat het bezet is door degenen die er niet op behoren. Neen, dan moet gestopt en de onwillige gedwongen worden zich aan de verkeersregelen te houden. Niet wijken voor onderwijzers met een klasse kinderen, die op het rijwielpad of den rijweg loopen, maar voor de klasse halt houden en den onderwijzer leeren wat orde en regelmaat is.

Als de motorrijders dat alles doen, dan moeten zij zich ook stipt aan de verkeersregelen houden; laten zij propaganda maken, doch eerst bij zich zelf beginnen.

De schrijver zegt, dat geen middelen te straf kunnen zijn voor hen, die te veel ruimte en plaats, die hun niet toekomt, wenschen in te nemen, alléén uit gemakzucht

of uit nijd op anderen, die zich het leven wat gemakkelijker kunnen maken.

Bravo! Wij zijn het hiermede volkomen eens, ook met den wensch om te wijzen op wantoestanden, zoowel bij de motorrijders als bij anderen, om zodoende tot de goede wegregering te komen. Toevallig zagen wij, na het artikel gelezen te hebben, twee motorrijders met zijspanwagens naast elkander door Amsterdam's straten rijden; wij hopen dat ook zij dit artikel zullen lezen.

Wanneer alle wielrijders, automobilisten, motorrijders, ruiters, rijtuig- en wagenbestuurders het voorbeeld gaven, door zich ook als voetganger aan de regelen van den weg te houden, door steeds op de voetwegen en aan den rechterkant te loopen, de rijwielpaden vrij te laten, geen onnoodige opstoppen veroorzaakten, door met 3 of 4 den geheelen weg te beslaan, en hun vrienden en kennissen hiertoe ook aanmaanden, en de onwilligen die hun op den verkeerden kant tegen het lijf liepen hierop opmerkzaam maakten, ja dan was er al veel gewonnen en schoot het gebouw des te eerder op tot nut en veiligheid van het algemeene.

De Zesdaagsche te Berlijn.

Het Berlijnsche Sportpaleis, dat wegens zijn grootte beter zou renderen met zijn deuren te sluiten dan een half vol gebouw te exploiteeren, werd door den ondernemer van den Zesdaagsche afgehuurd, omdat het hem niet toegestaan werd dezen wedstrijd in de Zoö te doen plaats vinden. En nu kwamen ze tegen middernacht wel, die vroeger wegbleven en dus oorzaak van de sluiting waren, en betaalden hun 10 Mark, om schouder aan schouder op het middenterrein op het pistoolschot van den gewezen renner August Lehr wachtte, waarna zestien mannen begonnen zes dagen en nachten van hun leven met wieltrappen, cirkelend den eenen cirkel na den anderen, te besteden. Achter elkander cirkelden de verschillende kleuren der tricots het publiek voorbij.

De beste der tegenwoordige renners, zoowel als de veebleekte sterren van vroeger, traden hier in het strijdperk, allen met de hoop, om na 6 etmalen, gelauwerd met geld en roem, weer de buitenlucht te ademen en na de afmattende eentonige bezigheid, weer gesterkt te worden door lucht en licht in de vrije natuur. Daar reden ze: Rütt, Stol, Moran, Fogler, de gevreesden; Lorenz en Saldow, de hope der Berlijners; Arend en Jacquelin, de sterren van vroeger, ieder op zijn manier, ieder belust op geld en eer, ieder elkander bespiedend, om dengene, die het waagt zich uit de rij te te verwijderen om een voorsprong te krijgen, in een woest tempo te achterhalen, totdat allen weer vredig achter elkander hun wiel betrippend zich voortbewegen. Zoo gaan de 16 koppels van uur tot uur, honderd vier en veertig uur door.

Op het middenterrein bewoog zich een steeds aangroeiend menschenal, dat den tijd kortte met een bezoek aan de bars of met het eten op Duitsche wijze van belegde sneedjes brood, of flirten met de meisjes op andere uren in de publieke balzalen of op het toneel als koriste aanwezig. Daar speelt de muziek weer een Tango en men ziet het hobbelen en deinen. O! wat hadden ze gaarne een dansje met de aanwezige echte en nagmaakte baronnen en graven gedaan... maar het dansen is verboden, slechts de renners mogen hun beenen laten bewegen en dan liefst zoo snel mogelijk, honderd vier en veertig uren achtereën, behoudens de aflossingen voor eten, voor slapen en nog in den slaap van het beenbeweg te droomen. En toch een ieder wil dat zijn landsman of favoriet het wint. Niet alleen uit een zuiver nationaal gevoel, doch laten wij daar niet verder op ingaan.

Hoevelen er van sport en wielrennen niets weten, kennen toch bijvoorbeeld Stol van naam. En hoevele Nederlanders zijn niet trotsch op Stol en vragen: wint Stol?

* * *

De eerste twaalf uren gaven niet veel bijzonders. Wel trachten Stol en Lorenz tijdens het eerste uur weg te loopen, maar de anderen waren nog te veel op hun qui vive, zoodat het veld spoedig weer hersteld was. Een valpartijtje, gelukkig zonder ongelukken, had nog plaats. Ook het wegloupen van Saldow werd door Root en Miquel verijdeld, waaruit bleek dat bijna allen in goede conditie waren; alleen Arend en Hofman bleken niet aan de voortdurende jagerij weerstand te kunnen bieden en waren in het vierde uur reeds de zes ronden achter, zoodat ze, volgens reglement, uit de baan moesten.

Even na zes uur — het publiek was nog talrijk en dacht nog niet aan »huis toe» — viel Tadewald en als gevolg daarvan Nettelbeek, die een kleine hersenschudding kreeg en wien door den baanarts het verder rijden werd verboden. Na een uur kwam hij toch weer in de baan, doch moest het opgeven, ook Jacquelin gaf het op.

Er werden twee nieuwe paren gevormd: van Groszmann met Bauer en Mara met Carapezzi, zoodat er nu nog 14 paren overbleven.

Om 10 uur was 382.356 K.M. gereden, waarmede het wereldrecord met 4½ K.M. verbeterd was.

Om 2 uur was de stand 526.647 dus 2 K.M. minder dan het wereldrecord.

Het bezoek begon eerst na 6 uur, om 9 uur was het goed bezet. Tusschen 6 en 7 uur werd 42.30 K.M. gereden, waardoor het record met 7 K.M. verbeterd werd.

Rüdel, die gevallen was en daarbij een ribbreuk opgelopen had, gaf het om 5 uur op.

In 21 uur was 784.180 K.M. gereden, wat beneden het record bleef. Nog 12 koppels namen aan den strijd deel en gingen zoo nu en dan door, aangevuurd door de menschenmassa, die dien nacht hun bivouak in het Sportpaleis hadden opgeslagen.

Om halftwee werd een premie van 100 Mark voor 10 ronden uitgelooft. Stellbrink, Paulin, Saldow en Packebusch reden zoo snel dat het veld moeite had bijeen te blijven, haast alle koppels waren aanwezig, tot een val van Saldow en Mac Namara eene ontspanning gaf.

Het zou echter niet lang duren, want weder werd een premie van 100 Mark uitgelooft, waarom de Amerikanen Fogler en Morau streden en die door Fogler binnengesleept werd.

Hierna was de rust in het veld teruggekeerd, totdat Lorenz in eens wegliep en reeds een halve ronde vóór was, voordat het peloton tot vervolging overging, het gelukte Stol echter het peloton weer bij te brengen, waardoor Lorenz kwam te vallen en eenige ontvelingen opdeed, desniettemin wist hij om 2½ uur twee premies van 100 Mark te bemachtigen.

Automobielen Renault.

Importeurs GRUND & Co., UTRECHT,
Maliebaan 71. Tel. Interc. 1886.