Zeitschrift: Schweizer Sportblatt
Herausgeber: Jean Enderli, Hans Enderli
Band: 1 (1898)
Heft: 45

Heft

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Nr. 45. **Zürich, 13. Dezember 1898** **1. Jahrgang.**

Schweizer Sportblatt

Organ zur Pflege schweizerischen Sportlebens.

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

Redaktion: J. ENDERLI, JEAN ENDERLI, jgr., stud. jur. **Für Schach: U. BACHMANN,** Sek.-Lehrer.

Abonnementspreis:
Für die ganze Schweiz:
6 Monate . . . . . 2.50 Franken.
12 „ . . . . . 5.— „
Ins Ausland: Zuschlag des Portos.
Abonnementsbestellungen nehmen alle Postämter des In- und Auslandes entgegen.

Erscheint wöchentlich, je Dienstag abends.
Redaktion, Gesnerallee 40, Zürich I.
Verlag und Administration, Dianastrasse 5 & 7, Zürich II.
Redaktion: Telephonruf 3208. Telegramm-Adresse: Sportblatt Zürich. **Expedition: Telephonruf 4655.**

Insertionspreis:
Einspaltige Petitzeile oder deren Raum . . . . . 25 Cts.
Reklamen unter dem Titel: „Ohne Verantwortlichkeit der Redaktion“, per Zeile . . . . . 40 „
Jahresaufträge spezielle Berechnung.

Offizielles Vereinsorgan des **Ostschweizer. Radfahrer-Bundes,** des **Schweizer. Armbrustschützenverbandes.**

Vereins-Mitteilungen

Der Fahrrad-Transport auf der Eisenbahn.

Letzten Sonntag den 4. Dezember 1898 hatten sich auf die freundliche Einladung der Direktion der V. S. B. eine Anzahl St. Gallischer Radfahrer auf dem hiesigen Bahnhofe eingefunden, um die in einem Gepäckwagen angebrachten Apparate zur Aufbewahrung der Fahrräder für den Bahntransport zu besichtigen. Herr Direktor Otto Sand von der V. S. B. hatte die Liebenswürdigkeit, die probeweise angebrachten Sicherheitsvorrichtungen zu zeigen und zu erklären.

Angebracht waren folgende Systeme:

1. System Gradmiller, welches von der Oesterr. Südbahn adoptiert ist und das an den Wänden des Gepäckwagens angebracht wird, in Gestalt von 2 Eisenschienen, in welche das Velo der Höhe nach eingestellt und dasselbe von einem oberen Hacken festgehalten wird. Unten ist ein Holzfuss angebracht, damit etwa am Velo angebrachte Schutzbleche nicht beschädigt werden können. Dieses System hat aber den Nachteil, dass der Apparat das Velo nicht ganz sicher festhält, indem es bei starken Schwankungen des Wagens leicht von den haltenden Schienen abgleitet. Allerdings ist auch ein ähnliches System mit Stellhacken gezeigt worden, das diesem Uebelstande abhelfen würde.

2. Ein System vom Maschinenmeister der N. O. B., Herrn Höltzenbein, das sehr praktisch und für die Fahrräder schonend ist, würde aber im Waggon zu viel Platz beanspruchen und dürfte wohl desshalb nicht überall adoptiert werden. Dasselbe besteht aus zwei an der Wagendecke angebrachten Hacken mit Ringen und Schlaufen, in welche dann das Velo aufrecht eingehängt wird.

3. Amerikanisches System in Leiterform, empfiehlt sich speziell auch für Hotels, Bahnen, Gepäckbureaus etc., also überall da, wo eine einfache, gute Aufbewahrung angebracht ist. Dasselbe besteht aus 2 Latten, in welche senkrechte Sprossen eingesetzt sind, so dass die Fahrräder einfach eingeschoben und nötigenfalls bei Hotels etc. sehr leicht mit einer Kette und Schloss festgebunden werden.

4. System Maschinenmeister der V. S. B., Herr Kühn in Rorschach, 2 parallele Latten, welche mittels Charnier an der untern Wagenkante bivottieren, können heruntergelassen werden und zwischen diese Latten stellt man dann das Velo. Dieses System scheint nicht so gut zu sein, wie das

5. ebenfalls vom gleichen Herrn konstruirte Aufhängegerüst. An einer Eisenstange, welche an der Decke des Gepäckwagens angebracht wird, sind in Abständen von ca. 30 cm eiserne Doppelhacken, welche zur Schonung der Räder mit Gummi überzogen werden, festgemacht, in welche dann die Velo, abwechselnd mit dem Vorder- oder Hinterrade aufgehängt werden und da sicher und gefahrlos ruhen, leicht hinein, und herauszuheben sind und dem Rade einen sehr guten Halt geben. Wohl nach Ansicht der meisten Anwesenden dürfte sich dies System am Besten bewähren und wohl eingeführt werden, weil bei dieser Versorgung in dem Waggon auch die Räder am wenigsten Platz einnehmen. Allerdings ist dabei der Nachteil für den Radler, dass er die Laterne abnehmen muss, weil sonst das Oel, oder bei Acetylen-Lampen das Wasser auslaufen könnte.

Die Radfahrer haben sich wohl im Allgemeinen nicht zu entscheiden, welches System von den tit. Bahnverwaltungen eingeführt werden sollte, es ist aber der tit. Direktion der V. S. B., speziell Herrn Direktor Otto Sand, der selbst auch ein eifriger Radfahrer ist, sehr zu verdanken, dass sie für die humane Behandlung der treuen Stahlrosse eintritt und befürwortet, dass bessere Einrichtungen in den Bahnwaggons zur Beförderung der Fahrräder, als sie bisher existieren, geschaffen werden. Die tit. Bahnverwaltungen werden sich dadurch den Dank aller jener Radfahrer erwerben, welche, gezwungen oder ungezwungenerweise sich dem „grossen Bruder“ sammt ihrem Vehikel anvertrauen wollen. M.

Armbrustschützenverein Oberstrass.

Wir sehen uns veranlasst, Ihnen mitteilen zu müssen, dass an unserer letzten ordentlichen Monatsversammlung vom 10. ds. unser ehemaliges Aktiv-Mitglied Jakob Hübscher einstimmig aus unserer Sektion *ausgeschlossen* worden ist.

Wir ersuchen die werten Schwestersektionen um gefl. Notiznahme hievon und verbleiben mit Schützengruss

Der Vorstand.

Velosport.

— **Der „Protz“ von Wettingen.** Einen sonderbaren Begriff von seiner amtlichen Befugnis hat Gemeindeammann Spörri in Wettingen. Als letzten Sommer eine Abteilung des Velo-Clubs Oerlikon durch Wettingen fuhr, hetzte der etwas angeheiterte Ammann seinen Hund auf zwei etwas hinten drein Fahrende mit den Worten: „Nimm die Chaibe!“ Der Hund, nicht faul, biss den Erstbesten in die Wade und riss ihn von dem Rad herunter. Darauf folgte natürlich eine Demonstration, bei der es laut herging. Die Radler wurden mit Hallunken und andern Liebenswürdigkeiten regaliert, konnten jedoch den Namen des protzigen Hundebesitzers erfahren. — Spörri wurde eingeklagt und vom Bezirksgericht Baden zum Schadenersatz und anderem verknurrt.

Spörri verklagte sodann das „Aarg. Tagbl.“ wegen eines Artikels, worin der Hr. Gemeindeammann von Wettingen mit „Protz“ tituliert worden ist. Der Redaktor des Blattes trat jedoch den Wahrheitsbeweis an, und das Bezirksgericht Aarau gab ihm recht und verurteilte Spörri zu allen Kosten, auch derjenigen des Angeklagten. — Spörri nahm sich nämlich bei dem stattgehabten Auflauf die Freiheit, auf sein Geld und seine Excellenz als Gemeindeammann zu pochen; trotzdem liess er es zur Pfändung kommen, bis er dem Velofahrer die ihm gerichtlich zugesprochene Summe bezahlte. — Nun wird er wohl etwas kleinlaut werden und künftig die Radler ungeschoren ziehen lassen; denn die haben nun ihn gebissen.

— Die am 10. November in Leipzig abgehaltene *General-Versammlung des Vereins deutscher Fahrradfabrikanten* war nur von 42 Mitgliedern besucht. Die Versammlung beschloss u. a. an den preussischen Landtag eine Eingabe zu richten, in welcher auf den Nachteil der den Transport der Fahrräder auf Eisenbahnen betreffenden Ministerial-Verfügung hingewiesen und um deren Aufhebung nachgesucht werden soll. Ferner wurde beschlossen, im Juli n. J. in Berlin eine ausserordentliche Generalversammlung abzuhalten, auf welcher über die Beteiligung an Fahrradausstellungen und insbesondere über die Veranstaltung einer Kollektivausstellung gelegentlich der im Jahre 1900 stattfindenden Pariser Weltausstellung beraten werden soll. Der bisherige Vorstand, bestehend aus den Herren Kommerzienrat Naumann (in Firma Seidel & Naumann) in Dresden, als Vorsitzender, Generaldirektor Kleyer (in Firma Adler-Fahrradwerke vorm. Heinr. Kleyer) in Frankfurt a. M., Direktor Seligmann (in Firma Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Compagnie) in Hannover, Direktor Winklhofer (in Firma Wanderer-Fahrradwerke) in Chemnitz, Frankenburger (in Firma Victoria-Fahrradwerke) in Nürnberg und Carl Reichstein (in Firma Gebr. Reichstein) in Brandenburg, wurde wiedergewählt.

— **Ein Match zwischen Major Taylor und Mac Duffie** ist in Sicht. Letzterer hatte anlässlich des von dem Neger aufgestellten Meilenrekords (1 : 31 4/5) geäussert, dass er — Mac Duffie — imstande sei, eine viel geringere Zeit zu erzielen. Taylor, dem diese Bemerkung zur Kenntnis kam, will ihm nun die Gelegenheit geben, das kühne Wort in die That umzusetzen, indem er ihm eine Herausforderung über die Meile mit Schrittmachern zuschickte. Jeder Fahrer soll in diesem Match, dessen Einsatz von jeder Seite 4000 Mark beträgt, von 3 Fünfsitzern unterstützt werden.

— **Jacquelin** und **Louvet** treten z. Z. jeden Abend im Pariser Eispalaste in militärischen lebenden Bildern der Napoleonischen Zeit auf.

— Wenn man radeln kann! Da hat kürzlich in Sonneberg ein Zechpreller, der stolz zu Rad angekommen war, eine Kellnerin betrügen wollen; er machte eine hübsche Zeche, vergass aber zu zahlen und fuhr davon. Die Kellnerin, die zufällig auch radelt, schwang sich auf ihr Zweirad und folgte dem Gauner, den sie auch in einer nahen Ortschaft fand und festnehmen liess.

— Jacquelin hat sich in seinen Geschäftsräumen einen Fechtsaal einrichten lassen, wo seine Freunde und er in den Wintermonaten sich im Fechten und Boxen üben werden.

— Die französischen Radfahrer scheinen von Amerika noch immer nicht genug zu haben, obwohl viele derselben im Lande des Dollars schon trübe Erfahrungen machten. Zur Zeit befinden sich wiederum mehrere wohlbekannte französische Flieger und Dauerfahrer in Amerika. Unter den kürzlich Eingetroffenen sind auch Henry Fournier, Gaston Richard und Jean Gougoltz. Jaap Eden wird mit andern holländischen Cracks ebenfalls erwartet, und Cordang soll auch die Absicht geäussert haben, sein Glück in Amerika zu versuchen, da in Europa doch niemand mehr ist, der ihm mit Aussicht auf Erfolg entgegentreten könnte.

— Paul Bourrillon hat einen Rekord aufgestellt, der wohl noch nie dagewesen ist und sobald auch nicht wieder erreicht werden wird. Bourrillon ist nämlich aus 63 Rennen 62 Mal als Sieger hervorgegangen und das 63. Mal (auf Kurfürstendammbahn-Berlin) Zweiter ge-

Feuilleton.

Eine Stunde im Motor Car zu London!

Den Kulminationspunkt der Sensation eines reich bewegten Lebens glaubte ich erreicht zu haben, als ich vor fünf Jahren — wie die Zeit vergeht! — das ungastliche Weltwirtshaus Paris verlassen musste. Aber es kam noch besser. Vor einigen Jahren wurde ich dank dem dauerhaften Klatschen wohlmeinender Freunde vor den Vorhang einer Bühne gezogen, und gestern Nacht erstrahlte ich mit einem Kollegen vor dem Londoner Volke in einem Sprühregen elektrischer Funken. Das ging aber so zu.

Mein Kollege und ich sind Nachbarn im Westen. Eines Abend schlendern wir ziemlich spät aus einem Cafehaus und machen uns auf den Heimweg. Der Bahnbetrieb ist um diese Zeit eingestellt, und schon waren wir entschlossen, uns eines Handsomes, einer jener bekannten zweirädrigen Droschken, zu bedienen, als wir plötzlich auf dem Wagenstand eine der gelben Kupee-Motordroschken erblickten, die seit einiger Zeit in London verkehren. Das war was für mich. Mit einem Schlage entstand in mir das Bild, wie wir auf den fuhrwerkleeren Strassen in dem komfortabel eingerichteten, trefflich, für Liebespaare vielleicht zu trefflich beleuchteten Wagen dahinsausen und in ungeahnt kurzer Zeit daheim ankommen würden. Sich in später Nachtstunde noch als ganz moderner Mensch in diesem Vehikel, einer der letzten Errungenschaften des nie rastenden Menschengeistes, zu fühlen, war auch nicht zu verachten. Kurz, wir stiegen ein. Das sass sich ganz behaglich in den weichen grünen Lederkissen. Nun dreht der Führer des Gefährtes an seiner Kurbel. Welche elegante Linie beim Umbiegen, und nun geht es voran. Aber da erhebt sich ein Wimmern um und unter dem Wagen, kläglich und immer kläglicher. Aengstlich schau ich meinen Fahrkameraden an, in meinem Blicke lag die stumme Frage. „Kann man hier vielleicht in die Luft fliegen?“ und der um Nachsicht bittende Zusatz: „ich bin einer der zahlreichsten Familienväter.“ Aber mein Gefährte lächelt nur überlegen und meint beruhigend: „Das ist immer so.“ Das Wimmern wird zum Stöhnen und Heulen, welches schliesslich auf die Nerven schlägt. An Piccadilly stehen grosse Gruppen von Damen des Trottoirs mit ihren Freunden, die, als wir bei ihnen vorüberkommen, jubelnd in das Geheul unseres Wagens mit einstimmen, und wo immer wir noch Menschen begegnen, erweckt unser Vehikel das höhnende Echo seiner traurigen Erzählung von des Motorcars Leiden und Unvollkommenheiten. Ich habe noch nie jämmerliches Stöhnen so viel Vergnügen machen gesehen. Nun sind wir in dem oberen Teile von Regentstreet, der Wagenverkehr wird ein geringerer. Jetzt, glaubte ich, wird unser Maschinist mit „full speed“ loslegen, ohne sich in nächtlicher Weile gross um die Polizeireglements zu bekümmern. Mir scheint in der That, als ob der Wagen schneller fährt, und ich äussere diese Ansicht meinem Kollegen, der mir, dem Novizen im Motorcar, immer nur ein mir unbegreifliches, unergründliches Lachen zeigt. Da jagt ein rossbespanntes Handsomme an uns, uns überholend, vorüber, da noch eines und wieder eines. „Donner und Doria!“ wettere ich los, „der Car fährt ja langsamer als jeder andere gewöhnliche Wagen, dazu das Geheul! Hört denn die Geschichte nicht bald auf?“ „Warten Sie nur, mein lieber Kollege,“ erwiedert mein Nachbar ganz ungewöhnlich süss, „es wird bald genug aufhören!“

In dem Augenblick verlassen wir das Holzpflaster und kommen auf Steine. Haha! — Hups, hups! — „Pardon, ich habe Sie wohl gestossen?“ „Nein, ich“ — Hups, hups! — „Sapper“ — Hups, hups! — „Gott, mir kommt ja“ — Hups, hups! — „das ganze Diner durch einander! Nein, ist das“ — Hups, hups! — „eine Stuckerei! Nun ist mir auch noch mein Tabak ausgegangen! Darf ich Sie“ — Hups, hups! — „vielleicht um ihre Cigarre bitten?“ Diese zu ergreifen, war gar nicht so leicht, aber noch weniger leicht, sie mit der meinigen in Kontakt zu bringen. Bald ist meine Cigarre unten, bald die meines Freundes oben, bald streifen sie sich flüchtig, galant rechts und links ausbiegend. Aha, jetzt hab' ich sie. Fest wie zwei Liebende, die nicht an einander kommen konnten, drück' ich sie zusammen. Es regnet Asche und glühendes Deckblatt — die reine Vesuvlandschaft. — Aber — Hups! Hups! — ich lasse nicht los, bis ich mich in eine Rauchwolke gehüllt habe und meinem sich vor Lachen schüttelnden Kollegen seinen Henry Clay in der Form eines gebrauchten, breitgedrückten Barbierpinsels zurückgebe. Mit einem Male schnarrt es, und der Wagen hält — wirklich eine Erholung. Der Kutscher weiss wie gewöhnlich den Weg nicht. Es erfolgt eine längere Auseinandersetzung zwischen ihm und meinem Freunde, während welcher ich mich behaglich in die in der That sehr guten Kissen zurücklehne. Ach, wer doch nicht weiter zu fahren brauchte . . . . Aber unerbittlich dreht der Fahrer die Kurbel an, und wir hupfen weiter. Da in der Nähe von Baker-Street — wir sind eben in eine Nebenstrasse

worden. Hieraus ist am besten die ungeheure Ueberlegenheit des Franzosen über seine Gegner zu ersehen. Dass dieser Ruhm auch einen starken metallischen Beigeschmack hat, braucht man nicht extra zu sagen. Der Gesamtverdienst Bourrillons soll für das Jahr 1898 ca. 100,000 Franken betragen. Tim Johnson, der Manager Bourrillons seit 1890, soll die Absicht haben, im nächsten Jahre auch noch den Steher Champion unter seine Fittiche zu nehmen und mit den beiden „Grössen“ während einer Europareise selbständig Rennen zu veranstalten.

Das 6 Tagerennen in New-York.

Sieger mit km.

Wie wir bereits in letzter Nummer mitgeteilt hatten, begann vorletzten Sonntag den 4. Dezember um die Mitternachtsstunde die 6tägige Menschenschinderei. Ueber das Unmoralische und in jeder Beziehung Unsportliche einer solchen unvernünftigen Aufreibung der Kräfte haben wir und alle andern Blätter schon so viel geschrieben, dass wir uns nicht länger damit abgeben, sondern nur kurz den Verlauf dieser neuen Auflage amerikanischer Borniertheit skizzieren wollen.

Am Sonntag abend wurden auf dem Rasen im Innenraume der Madison-Square-Bahn die letzten Vorkehrungen getroffen. Aus den Kaminen der ca. 25 kleinen Zelte beginnt es zu rauchen. Die Managers brauen ihren Schützlingen ihre „selbsterfundenen“ Hexen- und Kraftbrühen, Beafsteaks werden in Eile abgeschnitten und gehackt, Côteletten paniert etc. Die Rennfahrer sind zum grössten Teil schon anwesend und ruhen noch in ihren Zelten. 5 Minuten vor 12 Uhr ruft die Glocke die Fahrer an den Start. 28 Renner stellen sich dem Starter, darunter auch unsere beiden Schweizer Monachon und Frédérick (Michel aus Zürich). Punkt 12 Uhr ertönt der Pistolenschuss. Das Feld, bestehend aus 7 Reihen à je 4 Mann, setzt sich für 144 Stunden in Bewegung. Wie viele dieser 28 werden am Ende des 6. Tages noch mitfahren und wie viele der noch fahrenden werden noch zurechnungsfähig sein? Gerade zu Anfang ereignet sich ein Sturz nach dem andern, die aber alle „glatt“ abgehen, d. h. wenigstens ohne Hals-, Arm- und Beinbrüche. Waller und Pierce führen ein geradezu haarsträubendes Tempo, dem die weiseren Fahrer wie Miller gar nicht zu folgen versuchen. Miller fährt immer im gleichen Tempo fort, unbekümmert darum, dass ihm die andern eine Runde nach der andern nehmen. Unsere Landsleute Frédérick und Monachon, vereint mit ihrem Freunde Joyeux thun noch zahmer. Ihr Manager Wuillamne hat ihnen befohlen, ein gleichmässiges Tempo unter abwechselnder Führung beizubehalten und sich nicht durch die Echappierungsversuche der andern in Aufregung bringen zu lassen. Das Kleeblatt hilft sich gegenseitig bei jeder Gelegenheit und bildet gleichsam eine von andern abgeschlossene Gesellschaft.

Am Montag nachmittags 3 Uhr, d. h. nach 15stündiger Fahrzeit war die Reihenfolge folgende:

Waller	293	Meilen	= 471	kil.	529	m
Pierce	292	—	469	„	919	„
Nawn	291	—	468	„	310	„
Miller	288	—	463	„	482	„
Gimm	280	—	450	„	607	„
Stevens	278	—	447	„	389	„
Joyeux	247	—	397	„	500	„
Monachon	240	—	386	„	235	„
Frédérick	207	—	333	„	127	„

Stéphane hat schon aufgegeben. Er scheint sehr untrainiert und nur um seine Verpflichtung zu erfüllen an den Start gegangen zu sein.

Mittwoch, 7. Furchtbar langweiliges Rennen. Frédérick klagt über Magenschmerzen. Monachon ist um 50 km vor Frédérick und um ebensoviel hinter Joyeux. Miller hat sich die Spitze erobert.

Nachmittags 3 Uhr (63. Stunde) war der Stand des Rennens folgender:

Miller	1024	Meilen	= 1647	kil.	937	m
Pierce	1020	—	1641	„	500	„
Waller	1012	—	1628	„	625	„
Albert	995	—	1601	„	267	„
Stevens	968	—	1557	„	815	„
Gimm	939	—	1511	„	145	„
Joyeux	826	—	1329	„	293	„
Monachon	777	—	1250	kil.	436	m
Frédérick	722	—	1161	„	924	„

Donnerstag, 8. Heute am 4. Tage des Rennens begannen die schrecklichen Scenen, wie man sie an den früheren Rennen und am letzten Pariser 72 Stundenrennen gesehen hat. Viele Renner sind gar nicht zum Ansehen. Mit unterlaufenen Augen, aufgeblähtem, glühend roten Gesicht trampeln sie immer drauf los, anscheinend halb tot und doch immer noch fähig zu treten. Das Publikum strömt je länger, je mehr herbei, um eben solche Schauerscenen sehen zu können. Unser Landsmann *Frédérick gab gegen Mittag das Rennen auf*, da sich sein Unwohlsein vergrösserte. Waller gelingt es, Miller die Führung mit einem Vorsprung von ca. 4 km zu nehmen. Die 107. Stunde (nachmittags 3 Uhr) zeigt folgende Rangordnung:

Waller	1339	Meilen	= 2154	kil.	871	m
Miller	1336	—	2150	„	044	„
Albert	1326	—	2133	„	954	„
Pierce	1323	—	2129	„	122	„
Stevens	1267	—	2039	„	122	„
Gimm	1220	—	1963	„	333	„
Aranson	1188	—	1911	„	865	„
Joyeux	1031	—	1659	„	202	„
Monachon	1006	—	1618	„	969	„

Freitag, 9. Die Wahnsinnerscheinungen bei einer Reihe von Fahrern treten beständig auf, nur nicht in so hohem Maasse wie letztes Jahr. Die Aerzte nehmen bei den geringsten Zeichen jeden Fahrer von der Bahn weg und lassen ihn nicht mehr fahren. So sind heute unser Landsmann Monachon und sein Freund Joyeux einfach von der Bahn weggenommen worden. Diese Niederlage der Europäer ist einerseits noch auf die Strapazen der Reise zurückzuführen, anderseits auf die schlechten Witterungsverhältnisse, die ihnen ein ernstes Training verunmöglichten. Miller bleibt fast immer auf dem Rad und gewinnt langsam aber sicher einen Vorsprung vor Waller, bei dem sich die Ermüdung zu zeigen beginnt. Nachmittags 3 Uhr haben zurückgelegt:

Miller	1667	Meilen	= 2.682	kil.	726	m
Waller	1638	—	2.636	„	056	„
Pierce	1615	—	2.589	„	042	„
Albert	1554	—	2.500	„	873	„
Gimm	1502	—	2.417	„	189	„
Lanson	1496	—	2.407	„	533	„
Aranson	1445	—	2.325	„	456	„

Samstag, 10. Letzter Tag. Miller vergrössert seinen Abstand beständig. Ein echt amerikanischer Vorfall trug sich heute Nacmittag zu. *Miller der Sieger, verheiratete sich* vor dem ca. 25,000 köpfigen Publikum in der Mitte des Innenraumes mit seiner Braut Miss Hanson. Ein Geistlicher erschien, nahm schnell die Trauung vor, Miller setzte sich wieder aufs Rad und Frau Miller begab sich wieder in die Loge, um nun dem Gatten auf seiner weiteren Reise jeweilen die Stunden und Minuten, die er noch zu fahren hat, zuzurufen und ihn anzufeuern.

Samstag nachts punkt 12 Uhr ertönte der Pistolenschuss, der das Ende des fürchterlichen Rennens verkündete. Miller wurde im Triumphe von der Bahn getragen und ebenso Waller. Nachfolgend das endgültige Resultat:

1. *Miller, total 3229 km.*
2. Waller, 3194 km.
3. Pierce, 3067 km.
4. Albert, 2932 km.
5. Gimms, 2865 km.

Miller ist gegenüber seiner letztjährigen Leistung von 3368 km um ca. 140 km zurückgeblieben, hat aber immerhin noch während der 6 Tage und Nächte durchschnittlich ca. 23 km per Stunde zurückgelegt.

Fussballwettspielresultate.

Grasshopper F. C. vers. Anglo-American F. C.

Cup-match Serie A.

A. A. F. C. gew. mit 2 : 1 Goals.

So wie wir es in unserem letzten Berichte vorausgesagt haben, ist es gekommen; — das Glück allein hat bei den sonst so ziemlich gleichen Mannschaften eine Entscheidung herbeiführen können. Schon hatte es den Anschein, als sollten die Spieler nach diesem furchtbar anstrengenden Kampfe zum 2. Male ohne Resultat vom Platze gehen, da mögen wohl die himmlischen Götter im Olymp sich versammelt haben und Zeus, der Kronide gab Fortuna den Auftrag, dem Kampfe durch ihr Eingreifen ein Ende zu machen. Die Glücksgöttin hat die beiden Lose in die Wagschalen gelegt, die eine sank, die andere stieg; nun war die Sache entschieden. Schnell bindet sie sich ihre Flügelschuhe um, dann schwebt sie hernieder auf den Kampfplatz und sucht sich ihr Opfer aus. Dort steht er, der blonde Jüngling, auf den sie 's abgesehen hat. Durch Butler lässt sie ihren Plan ausführen. Dieser erhält den Ball, führt einen schönen shot aus auf's Goal, den aber Ott sicherlich hätte abhalten können; — da, schnell eilt Bosshard, der Pechvogel hinzu, glaubt durch ein heading retten zu können, der Ball prallt unglücklicherweise ab und fliegt unhaltbar durch's eigene Goal. Fortuna hatte sich ihrer Aufgabe entledigt. Befriedigt enteilte sie, unter sich einen vor Gram Zerschmetterten zurücklassend, über dessen Unglück, resp. den Folgen desselben sich so und so viele wie wild freuten. Nun war die Entscheidung gefallen. Nicht der schwächere, nur der vom Unglück ausgewählte Teil hatte verloren.

Ungefähr 3 Uhr gab die Referee Hr. Costa vom Old Boy's Club Basel das Zeichen zum Beginn. Anglos hatten kick-off, doch bald verlieren sie den Ball an die Halves der Grasshopper und diese geben denselben ihren Forwards ab, die nun das gegnerische Goal während ca. 5 Minuten unaufhörlich aufs schärfste belagern und bedrohen. Doch macht sich eine grosse Unsicherheit im Goalshooten bemerkbar. Landolt führt einige prachtvolle Centreschläge aus, doch werden alle in der Mitte entweder durch die Backs der Anglo abgefangen oder von den Forwards verpfuscht. Engelke, der sozusagen für zwei arbeitet, macht endlich Luft und nun eilen die Anglos dem Goal der Grasshopper zu. Doch ihre Angriffe scheitern alle an dem brillanten Spiel Suters und Bosshards. Schmid markiert den so gefährlichen Centreforward Collinson so vorzüglich, dass dieser sozusagen ganz lahm gelegt war. Levinstein, der neben Collinson der beste Forward der Anglos war, nahm alles aus sich heraus, und war immer auf dem Ball wie kein weiterer, doch auch er vermochte gegen solche Gegner, wie sie Suter und Bosshard waren, nichts auszurichten. Suter namentlich war es, der zu verschiedenen Malen Collinson bei rushes auf das Goal zu, schön einholte und den Ball stoppte; wir haben Suter faktisch noch nie so springen gesehen. Ott im Goal war in bekannter Weise wohl auf seiner Hut und wehrte mit ausserordentlicher Gewandtheit viele schwere Bälle ab. Sein Kollege Sm. im Goal der Anglo erntete für sein Spiel nicht minder Beifall. Ca. 10 Minuten vor half-time eilt Landolt mit dem Ball out-linie entlang dem Goal der Anglo zu an Forgan vorbei, so dass Engelke genötigt ist, herauszugehen. In dem Momente centert Landolt, Vogel erhält den Ball, das Goal ist von Verteidigung entblösst. Vogel verfehlt den Ball; da eilt der zweite Back der Anglos herbei, fällt aber über den Ball, und nun erst sendet ihn Vogel mit sicherem Stoss in das Netz der Anglos. Erst eine Sekunde bangen Stillschweigens, dann aber erschallt ein hundertfältiger Bravoruf, Hüte fliegen in die Luft, Stöcke machen Purzelbäume in der Höhe, das ganze Publikum scheint in Extase zu verfallen. Lange noch hält das freudige Befallsgeschrei an. Die Spieler stellen sich wieder auf; der Ball wird wieder in Bewegung gesetzt; die Engländer verlieren ihre Ruhe keinen Augenblick und namentlich ihr Captain Butler ist unermüdlich im Kampfe. Anderseits nehmen die Grasshopper alles zusammen, um den so schwer errungenen Erfolg zu wahren und wenn möglich noch neue hinzuzufügen. Da gebietet die Pfeife der Referee Feuereinstellen für 5 Minuten, die von allen gerne zum Ausruhen benützt werden. Doch bald ruft sie das Signal wieder in den Kampf. Diesmal haben die Grasshoppers kick-off. Die Aufmunterungen für die beiden Parteien durch das Publikum werden öfters ohrbetäubend. In rasendem Tempo geht die Jagd hierhin und dorthin; nicht eine Minute bleibt das Spiel stehen oder wird es uninteressant. Die Anglos scheinen indessen langsam etwas die Oberhand zu gewinnen. Ein Angriff nach dem andern erfolgt. Butler leistet geradezu übermenschliches; überall ist er, immerwieder nimmt er dem anstürmenden Gegner den Ball weg und geht mit demselben vor. Er shootet aufs Goal, Ott pariert sicher, doch einmal kommt Collinson von seinem treuen Wächter Schmid los und vermag nun 20 Minuten vor time das egalisierende Goal zu treten. Nun wiederholt sich die gleiche Beifallsbekundung durch die Anhänger der Engländer. Der Lärm hält so lange an, dass die Referee das kick-off Signal mit der Hand geben muss, da die Pfeife nicht gehört worden wäre. Die nun gemachten beidseitigen Anstrengungen sind gar nicht zu beschreiben. Nur schon der Gedanke an eine event. dritte Auflage dieses Kampfes spornte alle an, eine Entscheidung herbeizuführen. Noch 10, noch 5 Minuten sind bis time. Butler beginnt noch einmal unaufhörlich zu shooten. Die Verteidigung der Grashopper, die sich während des ganzen Matches so wacker gehalten, beginnt wohl zu entschuldigende Spuren von Ermattung zu zeigen. Da plötzlich schlägt Butler den Ball mit ganzer Kraft auf das Goal zu. Bosshard versucht in der vorher beschriebenen Weise den Ball abzufangen und entscheidet dadurch das Spiel. Bosshard, dem dieses Unglück tief zu Herzen ging, wurde allgemein bemitleidet. Zitternd, die einen vor Aufregung, die andern aus Freude, stellten sich die Spieler zu einem letzten Gange wieder auf. Noch für ein paar wenige Minuten entbrannte der Kampf, dann aber verkündete die Schiedsrichterpfeife Gefechtsabbruch. Mit 2 : 1 Goal waren die Engländer Sieger geblieben.

Die Mannschaften waren folgende:

Anglo-A.-F.-C.

Smith

Sharman Engelke

Cotton Butler (cap.) Forgan

Morris Levinstein Collinson Gandolfi Bachelor

Grasshoppers F.-C.:

Simonius Vogel Huguenin Van Delden Landolt

Doll Schmid (cap.) Blydjenstein

Suter Bosshard

Ott

* * *

Und nun noch einige Worte über die einzelnen Spieler. Die zwei Leute, die vor allen verdient haben hervorgehoben zu werden, sind Suter und Butler. Sie waren die Stützen der beiden Mannschaften. Die Forwards der Grasshopper führten ein gutes Combinationsspiel, hatten aber vor dem Goal nicht gerade viel Glück und zudem fehlt es an einem richtigen Goalshooter. Doll wird immer besser; er war der einzige, der hie und da vermöge seiner Gewandtheit Butler aufhalten konnte. Schmid war wie schon gesagt ein zuverlässiger Wächter, der Cerberus Collinson. Bei Blydjenstein machte sich eine kürzlich durch einen Sturz erhaltene Verletzung etwas bemerkbar, doch stellte er seinen Mann vollständig. Ueber das vorzügliche Spiel der Backs und des Goalkeepers habe ich schon gesprochen. Die Forwards der Engländer waren alle ohne Ausnahme gut. Von den Halves war natürlich Butler der beste; Forgan und Cotton, der verschiedentlich etwas Pech hatte, thaten ihr möglichstes, doch sollten sie mehr die Flügel markieren und das Zentrum den Centre-half und den Backs überlassen. Sharman als Back hat bedeutende Fortschritte gemacht.

Engelke war neben Butler der beste Mann in der Mannschaft. Seine Leistungsfähigkeit und Ausdauer ist bewunderswert. Der Goalkeeper versah seinen Posten zum ersten Mal, und wie wir es in letzter Nummer vorausgesagt haben, vorzüglich. Kurz alle 22 Mann haben ihr möglichstes gethan, getadelt kann niemand werden.

Nächsten Sonntag findet nun das Finalmatch der Ostschweiz zwischen dem Sieger und dem F. C. Zürich statt.

F. C. Zürich vers. F. C. Concordia Zürich.

F. C. Z. gew. mit 2 : 1 Goals.

„Noch ein solcher Sieg“, kann Zürich nun ähnlich wie Pyrrhus ausrufen, „und ich bin verloren!“ Das ist ein Resultat, welches sich begreifen liesse für einen neu gegründeten Club, aber nicht für eine Mannschaft, die letztes Jahr an 2. Stelle der zürch. Clubs gestanden hat. Das Match war für den F. C. Z. in jeder Beziehung ein verunglücktes. Statt um 9 Uhr konnte erst um 1/4 10 Uhr begonnen werden, da einige Leute des F. C. Z. zu lange auf sich warten liessen. Zwei Spieler erschienen erst lange nach Spielbeginn, und mussten deshalb 2 Ersatzleute eingeschoben werden und zwar Bebié (III. team) als Goalkeeper und W. Keller (II. team) als Back. Als nun endlich das Spiel hätte beginnen können, da war es Keller, der bisherige Flügel rechts, der mit aller Gewalt Centre Forward spielen wollte, und als ihm dies nicht gestattet wurde, für den Anfang einfach stehen blieb, keinen Ball anrührte und manche schöne Gelegenheit, für seinen Club zu scoren, mit grösster Seelenruhe vorbei liess.

Böses Beispiel steckt bekanntlich an, und so glaubte sich denn Mädler am linken Flügel berechtigt, nachdem er eine zeitlang schön gespielt, und manch' guten shot aufs Goal gemacht hatte, die aber vom Goalkeeper abgefangen wurden, die Hände in den Schooss legen und dem Spiel ein wenig zuschauen zu dürfen. Kam der Ball ihm nicht direkt vor die Füsse, dann sprang er ihm gar nicht nach oder schlug ihn mit grösstmöglichster Regelrechtigkeit in einem scharfen rechten Winkel über die out-

---

eingebogen — ereignet sich das Unbegreifliche. Auf der Strasse streichen allerhand Nachtvögel, schmutzigen und gerupften Gefieders. Alle grau in grau. Männer, Frauen und Mädchen, die letzten Gäste irgend eines Public-Houses. Vom Abendgeschäft zurückkehrende halberwachsene Zeitungsjungen in grauer Mütze, den roten Schlips um den nackten Hals gewürgt, angehendes, wenn nicht schon angegangenes Gefängnisfutter, bekneipte Arbeiter mit ihren nicht minder bezechten, mehr oder weniger legitimen Gattinnen, ein in Lumpen gehülltes, nach Alkohol duftendes altes Weib gleiten an uns vorüber, immer die in der Gegend ungewohnte Erscheinung des Motor Cars mit dem Geheul in der Tonart unseres Gefährtes begrüssend. Wir fahren in dem denkbar langsamsten Tempo. Plötzlich stösst unser Fuhrmann einen lauten Warnruf aus, dann ein Kreischen von Weiberstimmen, ein scharfer Ruck — wir stehen. Ein Mädchen liegt neben unserem Wagen auf der Strasse. Wie sie dahin gekommen, weiss Gott. Der Wagenführer meint, sie habe, betrunken wie sie war, und vermutlich durch die Bedächtigkeit des Fuhrwerkes ermutigt, versucht, vor dem Wagen über die Strasse zu kommen, sei jenseits desselben gestolpert und gefallen. Sofort ist eine Menschenmenge versammelt, die aber unserem Kutscher das beste Zeugnis ausstellt und aus der Jeder beschwören will, dass ihn keine Schuld trifft.

Endlich ist Ruhe und Ordnung so weit hergestellt, dass wir wieder einsteigen können. Gravitätisch nimmt der Wagenführer auf dem Bock Platz. Energisch greift er in die Kurbel. Der Wagen rührt sich nicht, dagegen knattert und blitzt ein Brillantfeuerwerk elektrischer Funken um uns herum, welches dem verehrten Publikum begeisterte Ausrufe des Beifalls entreisst. Wir müssen uns aber auch mit der ängstlichen Verklärung auf dem Antlitz in dem bläulich violetten Lichte sehr schön gemacht haben. Dieses Mal war mein Nachaar der Furchtsamere. Abermals dreht der Kutscher den Wagen an mit demselben brillanten Effekte unter einem sich ins Irokesenhafte steigernden Beifallsgeheul. „Fest gemauert in der Erden,“ trällere ich leise, während der Kutscher vom Bock herunterklettert, um uns mit unbeschreiblicher Betrübnis zu erklären, die Sache ginge nicht weiter, es sei etwas an der Maschine gebrochen. „Sehen Sie, lieber Kollege,“ jubelt mein motorerfahrener Fahrgenosse, „habe ich nicht Recht gehabt, als ich Ihnen sagte, die Geschichte würde bald genug aufhören?“

Betrübt betrachteten wir die Fahrruine, als sich uns ein Mann mit dem Hute in der Hand näherte und, auf das Gefährt mit der Hand zeigend, uns in einem impertinent höflichen Tone fragte: „Wollen die Herren nicht so freundlich sein, einzusteigen, das Pferd dürfte sich jetzt genug geruht haben, und es kann wieder losgehen.“ Nichts ging los als der allseitige Ulk eines englischen Nachtmobs und der vorbeifahrenden Droschkenkutscher. Um dem Spott und den Neckereien zu entgehen, schwangen wir uns in das nächste leere Cab und fuhren davon. Ich habe mir aber vorgenommen, ehe ich nicht die Ueberzeugung von der Vollkommenheit der elektrischen Motorcars dadurch gewonnen haben werde, dass solche in Deutschland verkehren, ich mich hier nicht wieder in einen solchen Wagen setze, namentlich nicht, wenn ich eilig bin.

linie hinaus auf die Rennbahn. Dazu kam noch zeitweise eine allgemeine Unsicherheit der Verteidigung; die Halves zogen sich oft zu viel auf die Backs zurück u. s. w. Concordia dagegen spielte sehr ruhig und sicher und ihre Leute zeichneten sich namentlich durch eine grosse Geschwindigkeit aus.

Das Match fand letzten Sonntag morgen auf der Hardau statt. In den ersten 10 Minuten konnte Zürich bereits seine 2 Goals treten. Von da an aber war es aus. Alle Angriffe scheiterten an der flinken Verteidigung. Kurz vor time gelang es dann dem Forward right in Concordias, durch einen sehr schönen shot ebenfalls ein Goal für seine Partie zu erringen, sodass also das Match mit 2 : 1 zu Gunsten des F. C. Z. endigte. Wenn Zürich am nächsten Sonntag im Meisterschaftsmatch gegen Anglo nicht besser spielt, dann ist ihm eine Schlappe von mindesten 0 : 6 wieder so sicher wie $2 \times 2 = 4$. Gewisse Leute sollten doch einmal mehr gehorchen lernen und andere hinwiederum sollten sich auch ein wenig anstrengen und etwas Ehrgeiz bekunden, wenn sie nicht gerade ein internationales Match spielen!

Gut gespielt haben auf Seite Concordias Fürst und Suarez I; auf Seite Zürichs Wettstein, Bachmann und Bally. Referee: Hr. M. Epstein vom F. C. Z.

☆ Eissport. ☆

— **Die Meisterschaft der Welt im Schnelllaufen.** Dem Berliner Schlittschuh-Club, jenem Club, welcher bekanntlich erst vor Kurzem aus dem deutschen Eislaufverbande austrat, wurde die Abhaltung der Schnelllaufmeisterschaft der Welt für 1899 übertragen, welche vier Strecken, und zwar über 500 M., 1500 M., 5000 M. und 10,000 M. umfasst. Sieger vom Jahre 1898 ist Gustav Oestlund aus Trondhjem, der im vorigen Winter alle vier Strecken gegen Seiler (München) etc. gewann. Wir veröffentlichen hiemit die vollständige Ausschreibung. Die Eisbahn im Sportpark Friedenau bei Berlin ist eine künstliche Bahn. Länge der Schnelllaufbahn 400 M. (je 350 M. breite Doppelbahn mit 50 M. langer Kreuzung und zwei Biegungen von 180 Grad zu 25 : 61, beziehungsweise 29 : 11 M. Radius. Abgesteckte Kunstlaufbahn 30 : 60 M.

Samstag den 21. Januar.

1. Schnelllaufen um die Weltmeisterschaft für 1899, 500 M.
2. Weltmeisterschaft, 5000 M.

Sonntag den 22. Januar.

1. Weltmeisterschaft, 1500 M.
2. Weltmeisterschaft, 10,000 M.

Bestimmungen.

Die Weltmeisterschaftslaufen werden nach den Bestimmungen des G. G. und der W. O. der I. E. V. abgehalten.

Einsatz für die vier Strecken der Weltmeisterschaft zusammen 10 Mark.

Für jede der vier Strecken dem Ersten eine goldene Medaille und einen Ehrenpreis, bei entsprechender Beteiligung dem Zweiten eine silberne, dem Dritten eine brozene Medaille.

Der Sieger über mindestens drei dieser vier Strecken erhält den Titel „Meister der Welt im Schnelllaufen für 1899“, die goldene Meisterschaftsmedaille und einen Ehrenpreis. Gewinnt keiner drei Strecken, so erhält derjenige den ausgezeichneten Ehrenpreis, welcher die kürzeste Gesamtzeit über alle vier Strecken hat.

Technik, Erfindungen, Handel & Industrie, Gewerbe etc.

— **Eine neue Erfindung.** Auf vorletzen Montag abend wurden die Vertreter der Zürch. Presse zur Besichtigung einer bei Herrn Bohensky & Co., Lintheschergasse, Zürich, arrangierten kleinen Ausstellung von *Pegamoid-Fabrikaten* eingeladen und eine schöne Zahl derselben fand sich dort ein, um die Erzeugnisse einer neuen Erfindung zu besichtigen, welche für unsere schweizerische Baumwollindustrie von grosser Bedeutung zu werden verspricht. Mancher war wohl mit einem gewissen Misstrauen und Vorurteil hingekommen. Die Befürchtungen schwanden aber vollständig, als erst die vorgelegten Stoffe und Arbeiten einer Prüfung unterworfen wurden. Man musste sich gestehen, dass man da vor einer Erfindung von grösster Wichtigkeit stehe, welche einerseits dem konsumierenden Publikum ausserordentliche Vorteile bietet, anderseits geeignet ist, unserer Baumwollindustrie neue Absatzgebiete zu erschliessen, ein lohnendes Arbeitsfeld zu eröffnen.

Was ist denn das neu erfundene Pegamoid? Kurz gesagt, ein dichtes, eigens für den speziellen Zweck der Fabrikation von Pegamoid hergestelltes Baumwollgewebe, das auf sinnreichen, für diesen Zweck hergestellten Maschinen imprägniert und zu künstlichem Leder bearbeitet wird, welches alle Vorzüge des wirklichen Leders in sich schliesst, dabei aber viel leichter, weicher, biegsamer ist. Dieses Fabrikat schliesst zwei der wichtigsten Eigenschaften in sich, welche an eine neue Erfindung gestellt werden, nämlich die der Billigkeit und Solidität. Alle Zweifel über die Wichtigkeit der Erfindung schwinden, wenn die aus dem neuen Fabrikat gefertigten Gegenstände besichtigt werden, welche bereits fabriziert und in den Handel gebracht sind.

Diese Pegamoid oder Baumwollleder sieht akkurat aus wie wirkliches Leder, lässt sich auch wie dieses auf die mannigfachste Weise zu allen möglichen Sachen verarbeiten. Es ist wasserdicht, undurchdringlich für Fette und Säuren, bricht nicht und lässt sich leicht reinigen, was namentlich für Polstermöbel und andere Hausrätlichkeiten von grossem Vorteil ist. Wenn man alle aus dem Pegamoid gefertigten Artikel, wie Etuis, Hutschachteln, Taschen, Schuhe, Koffer, Tapeten, Decken, Portemonnaies, Polstermöbel etc. sieht, staunt man über die vielseitige Verwendung des Stoffes. Der grösste Vorteil liegt neben der Solidität in dem überraschend billigen Preis. Alle Gegenstände sind 50—80 % billiger als die aus echtem Leder gefertigten, ohne dass dies auf Kosten der Dauerhaftigkeit geschieht. In Kölliken (Aargau), ist bereits eine Fabrik im Betrieb, welche sich mit der Herstellung von Pegamoidstoffen befasst und eine Aktiengesellschaft ist in Bildung begriffen, die die sensationelle Erfindung verwertet. Der Alleinverkauf für die Schweiz ist Kaufmann Theod. Fierz in Zürich übertragen worden. Als Gerant des Schweizer. Pegamoid-Syndikats zeichnet Herr Kaufmann Adolf Diener in Zürich, welcher diese neue Industrie von England zu uns in die Schweiz herüber verpflanzt und sich dadurch ein grosses Verdienst namentlich um unsere Baumwollindustrie erworben hat.

Der Zürcher Einwohnerschaft wird in den nächsten Tagen eine sogenannte Pegamoid-Ausstellung Gelegenheit bieten, sich selbst von dem oben Gesagten zu überzeugen.

Möge unsere schweiz. Baumwollindustrie sich die Gelegenheit nicht entgehen lassen, ein lohnendes Gebiet ihrer Thätigkeit zu kultivieren.

Automobilismus.

— **Eine Petition an den Stadtrat** von Zürich wird gegenwärtig zur Unterzeichnung aufgelegt. Das Petitum lautet, es möchte der Stadtrat keine weiteren Konzessionen für das Aufstellen von Automobildroschken auf öffentlichen Plätzen zum Personentransport mehr erteilen, und die Frage prüfen, ob nicht seiner Zeit die Konzession für die bereits koncedierten Automobildroschken nicht mehr erneuert werden solle. Eventuell sollen nur solche Automobildroschken konzediert werden, die kein Geräusch machen.

Ob die Petition wohl den gewünschten Erfolg erzielen wird? Glaub's nicht!

— **Ein schweizerischer Automobil-Club** ist am 27. Nov. in Genf gegründet worden. Zur ersten Versammlung hatten sich Automobilfahrer aus Genf, Lausanne, Vevey, Zürich, Wetzikon, Coppet und auch einer aus Thonon eingefunden. Ein Statutenentwurf wurde angenommen und ein aus fünf Mitgliedern bestehender Ausschluss eingesetzt. An dessen Spitze steht Hr. Alois Naville (Zürich). Anfragen beantwortet Herr F. Panchaud, Quai Pierre Fatio 2, Genf.

— In Wetzikon hat sich eine grossartig angelegte Automobil-Fabrik geöffnet. Es sind bereits Wagen der neuen Firma in Gebrauch gesetzt worden und sollen sehr gute Resultate gezeigt haben. Wir werden bei Gelegenheit darauf zurückkommen.

Letzte Nachrichten.

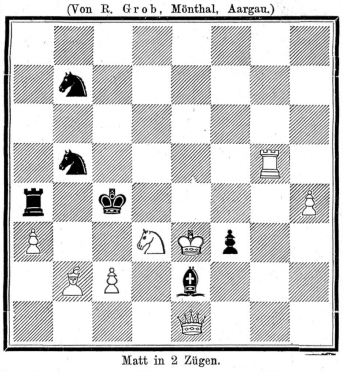
☛ **Paris,** 11. Dez. Das heutige erste Matsch zwischen einer zusammengesetzten deutschen Mannschaft und dem besten Club von Paris, den White Rovers, endigte mit 7 : 0 Goals zu Gunsten der Deutschen. Bericht folgt. C. A. M.

Schachspalte.

Alle Mittellungen für die Schachspalte sind direckt an die Redaktion U. Bachmann, Sek.-Lehrer. Badenerstrasse 138, Zürich III zu richten.

Problem No. 23.

(Von R. Grob, Mönthal, Aargau.)



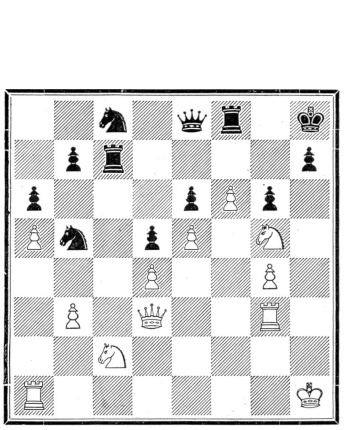
Matt in 2 Zügen.

Partie *aus dem Meisterturnier zu Wien 1898.*

Weiss: Dr. Tarrasch; Schwarz: E. Schiffers.

Französische Eröffnung.

1. **d4, e6**	11. f4, cd4:	21. g4, g6
2. **e4, d5**	12. cd4: Ld7	22. a5, Se8
3. Sc3, Sf6	13. b3 [2]) Tc8	23. Tfg1, Se6—a7
4. Lg5, Le7	14. Dd2 [2]) O—O	24. Tg3, fg4:
5. e5, Sfd7	15. Sf3, f5	25. hg4: Lb5
6. Le7: De7:	16. Ld3, Tc7	26. f5, Ld3:
7. Sb5, Sb6 [1])	17. O—O, Kh8	27. f6! De8 [9])
8. c3, a6	18. Kh1, Le8	28. Dd3: Sb5
9. Sa3, c5	19. b3, Sca7	29. Sg5! [6]) siehe Diagramm
10. Sc2, Sc6	20. a4 [4]) Sc6	



29. . . . Tc3	34. Tg6†:, Kh8	39. Tg6† Kh8
30. Dc3:, Sc3:	35. Se1, Se7 [8])	40. Tc3, De3:
31. Tc3: h6 [7])	36. Th6† Kg8	41. Se3: von
32. Th3, De6	37. Sg2, Dc3	Schwarz aufgegeben.
33. Th6†, Kg8	38. Te1, Sc6	

1) Vorzuziehen war Dd8, der Springer steht hier nicht günstig.
2) Damit war Sb6 für geraume Zeit kalt gestellt.
3) Um Sc6—b4 zu verhindern.
4) Wegen Sa7—b5 oder Lb5.
5) Tf6! 28. ef6: Dd6 würde scheitern an 29. Se5, (Lc2: 30f7, Kg7 31. Tf1).
6) Eine schöne Opferkombination.
7) Es droht sowohl Tc7 wie Th3.
8) Schwarz ist in Verlegenheit, Ta1—a2—h2 abzuwehren.

Endspiel von 1 Läufer und 1 Springer gegen 1 Springer.

Randstellung von Schwarz: **Kg8, Sh8.**

(Fortsetzung.)

b) Gewinnstellungen mit dem Königsläufer.

Am einfachsten liegt der Fall, wenn der schwarze Springer durch den feindlichen König und den Springer eingeschlossen ist; z. B. in folgender Position von Weiss:

Kf6, Se5, L beliebig.

Schwarz hat nur die Auswahl zwischen den Königszügen f8, g8, h7, h6; geht der König weiter weg, so gewinnt Weiss mit Kg7 den Springer. Die Lösung beruht, wie leicht einzusehen ist, darauf, dass der Läufer dem feindlichen König vorerst eines der weissen Felder, sagen wir h7, abschneidet. Schwarz wird infolgedessen gewungen, im nächsten oder zweiten Zuge seinen König nach f8 zu spielen, worauf Weiss mit Lh7 nebst Kg7 den Springer erobert.

Eine zweite Art von Einschliessung des schwarzen Springers h8 kann durch Kf6 und Lh5 herbeigeführt werden. Doch ist dabei zu bemerken, dass diese Einschliessung insofern eine vorübergehende ist, als Schwarz nach Kf8 ganz gut Sh8—f7 ziehen kann (oder auch Kg8—h7—h6 nebst Sh8—g6). Schlägt der weisse Läufer den Springer, so steht Schwarz patt, andernfalls wird der schwarze Springer das Weite suchen. Soll Weiss gewinnen, so muss jedenfalls sein Springer in geeigneter Weise eingreifen. Das einfache Rezept, das Amelung giebt: „Wie auch der weisse Springer steht, z. B. auf a1, so geht er alsbald nach e5 und gewinnt . . . .“ wird aber entschieden nicht ausreichen, nicht einmal für das gewählte Beispiel Sa1! Will man eine Gewinnregel hier aufstellen, so dürfte sie etwa folgende Punkte in sich schliessen: Weiss gewinnt, 1) wenn sein Springer im ersten, oder spätestens zweiten Zuge die Flucht des schwarzen Springers aus h8 verhindert;

2) wenn nach den von Schwarz geschehenen Zügen Kf8 nebst Sf7, oder auch Kh6 und Sg6 der weisse Springer Schach geben und der Läufer alsdann den feindlichen Springer mit Schach nehmen kann;

3) wenn Weiss, nachdem Sh8—f7, bez. Sh8—g6 nicht hat verhindert werden können ohne Pattstellung herbeizuführen, den schwarzen Springer auf seiner Flucht durch Treibjagd erobert.

Beispiele zu Gewinnstellungen für Weiss: **Kf6, Lh5, Se4** (oder Se6, f3, f7, h3, h7).

Der weisse Springer geht im ersten Zug nach g5, im übrigen wird der Gewinn erreicht wie in der voraufgegangenen Position, indem der Läufer dem feindlichen Könige das Feld g8 unzugänglich macht.

Kf6, Lh5, Sg3 (Se3, h4 etc.) Es geschieht 1. Sf5; auf Kgf8, sodann 2. Sh6; auf Kgh7 dagegen 2. Se7.

Weitere Gewinnstellungen für Weiss ergeben sich, wenn sein Springer im ersten Zuge auf e5 gelangt, da alsdann die Eingangs besprochene Gewinnposition vorliegt. Dies ist der Fall bei:

Kf6, Lh5, Se4 (oder Sc6, d3, d7. g4, g6).

Die Sache bleibt sich ziemlich gleich, auch wenn der Springer erst im zweiten Zuge e5 erreicht, da der erste Zug von Schwarz ohnehin nur ein Königszug sein kann, und der weisse Springer noch früh genug kommt, um den schwarzen Springer h8 von den Feldern f7 oder g6 abzuhalten. Somit gewinnt Weiss auch in Stellungen wie

Kf6, Lh5, Sa3 (Sa5, a7, b2, b4, b6, b8, c1, c5, d2, d4, d6, d8, e1, e3, f2. f4, f8, g1, h2, h4.)

Die Springerzüge Sh8—f7 oder g6 seitens Schwarz können ferner verhindert oder resultatlos gemacht werden, wenn nach Kf8 oder Kh7—h6 der weisse Springer Schach gibt oder eines dieser Felder besetzt; z. B. in folgender Position von Weiss:

Kf6, Lh5, Sb3 (oder Sb5, c2, e2.)

Es kann geschehen: 1. Sd4, Kf8. 2. Se6†, Kg8. 3. Sg5 etc. Auf

1. Sd4 . . . Kh7 oder: 1. . . . Kh7
2. Le8, Kh6 — 2. Le8, Kg8
3. Sf5†, Kh7 — 3. Se6, Kh7
4. Se7, Kh6 — 4. Lb5, Sg6 oder 4 . . . . Kh6
5. Lb5 nebst — 5. Sg5†, Kh6 — 5. Sf8! (Auf Kg8 5. Sg5!)
6. Ld3 etc. — 6. Sf7 u. gewinnt

Kf6, Lh5, Sa1.

1. Sc2, Kf8 oder 1. . . . . Kh7
2. Sd4, Sf7! — 2. Sd4, Kh6 oder 2 . . . . Kg8
3. Se6† u. gewinnt — 3. Le8, Sg6 — 3. Sf5, Kf8, h7
4. Sf5† u. gewinnt — 4. Sh6, e7 etc.

Kf6, Lh5, Sb5 (b7, c8).

1. Sd6, Kf8 — 1. . . . . Kh7
2. Ld1, Kg8 — 2. Sf5, Kg8
3. Lc2, Kf8 — 3. Ld1, Kh7 (f8) oder 3. . . . . Sf7
4. Lh7 und gewinnt den Springer. — 4. Se7 (h6) etc. — 4. Se7†, Kh6 1. 5. Sg6†, Kg8 6. Lb3 etc.

Bei Sc7 oder Se8, g2, g7 wird der Gewinn in ähnlicher Art erzwungen.

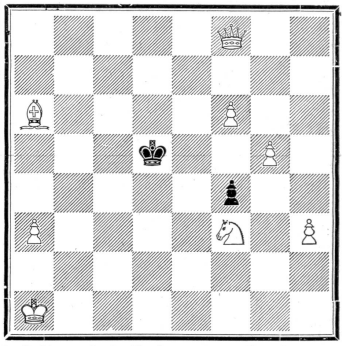
In Stellungen, wie

Kf6, Lh5, Sa4 (oder Sa6, a8, b3; auch bei Sd1, f1, h1) ist die Spielführung für Weiss insofern etwas abweichend, als bei einer Variante auch der König gezogen werden muss. Auf 1. Sc5, Kh7 z. B. ist 2. Kg5 der einzige Gewinnzug. Es folgen hier auf 3, Se6 4. Le8 5. Kf6, und ev. 6. Sf8 nebst 7. Sd7.

Korrespondenz der Schachredaktion.

Zürich. (Frl. A. F.) „Gibt es unter den Verehrerinnen des Schachs nur Kiebitze?“ Sie belieben zu scherzen; gehören Sie doch selber zu den eifrigen Problemlösern des „Schw. Sportbl.“ Schachspielerinnen, deren Namen in die Oeffentlichkeit gedrungen, gibt es allerdings nur wenige. Vor einiger Zeit konnte man von einem Wettkampfe um die Damenmeisterschaft lesen, der in New-York zwischen Mrs. Helene Showalter und Mrs. Harriet Worrald stattfinden sollte, aber nicht zum Austrag kam, da eine der Partnerinnen erkrankte. Frau H. Showalter, die Gattin des bekannten amerikanischen Meisters, hat bei Gelegenheit auch mit E. Lasker gespielt; der „champion of the world“ gab ihr einen Springer vor und ist dann seiner Gegnerin in 5 von 7 Partien unterlegen.

Eine weibliche Schachgrösse, die sich auf anderm Gebiete, nämlich der Problemkomposition einen Namen erworben hat, ist die Engländerin Mrs. Baird in Brigthon. Zu wiederholten Malen ist sie preisgekrönt aus Problemturnieren hervorgegangen. So hat z. B. der nachstehende von ihr verfasste Dreizüger



im Problemturnier der Manchester Weekly Times den ersten Preis erhalten.

Da hätten Sie also ein paar Vertreterinnen ihres Geschlechtes von ganz respektabler Stärke. Wenn ich Ihnen nun auch gerne erlaube, auf dieselben stolz zu sein, so muss ich doch, um Sie vor Hochmut und vor dem Fall — welche das bekannte Sprichwort anfeinanderfolgen lässt — zu bewahren, gleich hinzufügen, dass es eigentliche „Meisterinnen“ im Schachspiel oder gar Preisträgerinnen aus Meister- und Hauptturnieren nicht gibt. Doch was nicht ist, kann ja noch werden. Uebung macht wohl nicht blos den Meister, sondern auch die Meisterin. Wie wäre es, wenn Sie selbst einmal im praktischen Spiele sich übten, und dem „Saffran“ einen Besuch und Versuch widmen würden? Sie trinken daselbst ihren Kaffee wie zu Hause und wenn Sie — dies im Vertrauen gesagt — sogar bis zu sieben Tässchen sich versteigen wollten, so werden Herr und Frau Ernst nichts dagegen haben.

Baden. (H. S.) Die Schlusstellung Ihrer Partie hat etwelche Aehnlichkeit mit einer in letzter Nummer der „Deutsch. Schachztg.“ gebotenen. Vergleichen Sie! Weiss: Ke1, De2, Th1, Ld3 und g5, Sg6, Ba2, c3, d4, e5, f2, g2, h6. — Schwarz: Kh7, Dc6, Ta8 und f7, Le8, Sa5 und a3, Ba7, b7, c7, e6, f5, g7. Weiss gewann auf folgende hübsche Art: 1. h6×g7†, Kh7×g7
2. Th1—h7†, Kg7—g8
3. Th7—h8†, Kg8—g7
4. Lg5—h6†! Kg7×g6
5. De2—g4 matt.

Rorschach. (J. G.) Ihr Problem müssen wir mit Bedauern ablehnen, falls die von uns gefundene Lösung 1. Lb7† sich mit ihren Intentionen decken sollte. Schach im ersten Zuge gilt heutzutage als verpönt.

Briefkasten der Redaktion.

Anonymus. Warum auch anonym schreiben, geehrter Herr! Ihre Bemerkungen bilden den Ausdruck Ihrer persönlichen Meinung und dazu werden sie wohl stehen können. Ist das aber nicht der Fall, ja, was sollen wir denn davon halten? Sie sprechen von Ungleichheit und Voreingenommenheit unseres Blattes gegenüber den Grashoppers. Wissen Sie denn nicht, dass unser Blatt gerade von diesen Herren am meisten einseitig behandelt wird, dass wir von dieser Seite keine Zeile erhalten, wohl aber die gleichen Leute sehr lebhaft anderswohin berichten, und wir bis jetzt mangels einer Freikarte noch immer Eintrittsgeld für Matches auf ihrem Platze zahlen mussten. Senden die Herren uns, wie es andere Clubs auch thun, ihre Berichte gelegentlich ein, so sollen sie ebenso willkommen sein. Wir hegen für „Engländer“ und „Holländer“ gleichen „Patriotismus“. Im Uebrigen freut es uns, wenn Sie sich Luft gemacht und es Ihnen nun wieder besser wird. Nur nicht so stolz und unnahbar!

Guter Rat kommt nie zu spat. Mit dem Eintritt der rauhen Witterung macht sich bei Jedermann das Bedürfnis geltend, sich wärmer zu kleiden. Es ist diese Rücksichtnahme nicht nur im Interesse der Erhaltung des leiblichen Wohlbefindens gelegen, — der Vorsichtige will sich damit auch vor Krankheit bewahren.

Doch mit dem Warmkleiden allein ist es noch nicht gethan: von gleicher Tragweite ist auch die Art der Ernährung und da kann nicht genug empfohlen werden, sich von Zeit zu Zeit erwärmende Speisen und Getränke zu verschaffen. — Wie leicht ist dies nun heute möglich — denken wir nur an die noch immer nicht hoch genug geschätzte Milch, an die Maggi-Suppe und andere bewährte Volksnahrungsmittel, die Jeder, auch der weniger Bemittelte sich erwerben kann.

Nicht umsonst gethan bleibt, was man zum Wohlsein der eigenen Person mit geringer Auslage aufwendet. Reichlich lohnt es sich und mancher wird sich dadurch vor Schaden und bitteren Erfahrungen bewahren.

Alle Schwierigkeiten

welche das Abnehmen der Laufdecke verursachte, sind

vollständig beseitigt

durch das 1899er Modell der

Multiflex Dunlop Pneumatic Reifen

die sehr leicht abzunehmen und wieder aufzuziehen sind.

Nebenstehende Abbildung zeigt, wie die endlosen Multiflex-Drähte des Dunlop Pneumatics den Gummi-Mantel fest in seiner Lage halten und es leicht ermöglichen, den Pneumatic von dem Stahlreifen zu entfernen. Zur besseren Veranschaulichung ist auf nebenstehendem Bilde aus einer Westwood-Felge ein Stück herausgenommen worden, während die endlosen Multiflex-Stahldrähte ohne den Gummi-Mantel dargestellt sind.

Der Multiflex-Draht liegt in der Rinne der Felge, während der Draht rechts in das Bett derselben niedergedrückt ist, wodurch der untere Teil des Drahtes an der entgegengesetzten Seite der Stahlfelge hervortritt und leicht über den Rand derselben hinausgehoben werden kann.

Die Multiflex-Drähte sind so dehnbar, dass damit ausserordentlich leicht manipuliert werden kann.

Ausführliche Beschreibungen versendet auf Wunsch gratis und franko 4866

Dunlop Pneumatic Tyre. Co.

Fabriken in: Hanau a. Main, Bruchköbelerlandstr, 40. Wien VI., Linlengasse 34.
Filialen in: Berlin S. W., Zimmerstrasse 21, Dresden, Struvestrasse 24. Zürich I., Thalacker 46.

Auf Weihnachten erscheint:

Schreib-Mappe für 1899

aus bestem Löschkarton,
ausreichend für ein Jahr, für Geschäfte und Private
passend
mit Kalendarium.

Inserate besten Erfolg.

Buchdruckerei
Jean Frey, Zürich.

Wichtig für Jedermann!

Um mit meinem wohl assortierten Lager von **Neujahrs- und Gratulations-Karten** zu räumen, habe ich mich entschlossen, diese Karten **kollektionsweise** zu verkaufen.

Neujahrs- und Gratulations-Karten!!

Jede Kollektion enthält 50 Stück der schönsten und elegantesten Gratulations-Karten in verschiedenen Grössen des Sujets, auf besten Karton in hochfeinem Illustrations-Buntdruck. Der reelle Wert derselben ist mindestens 8 Fr., während ich eine derartige Kollektion von 50 verschiedenen Karten zu dem **staunenswerten billigen** Preise **von nur 4 Fr.** mit Name des Bestellers abgebe — nach Auswärts fco. um **4 Fr. 20 Cts.** gegen vorherige Einsendung des Betrages in Briefmarken.

!! Seltene Gelegenheit für billige Neujahrs- und Gratulations-Karten !!

Zürich
Dianastrasse 5 u. 7.

Jean Frey
Druckerei Merkur.

Wichtig für Jedermann!

Der

Joggeli-Kalender

ist erschienen und bietet das reichhaltigste in Ernst und Humor nebst vielen Illustrationen. **Preis 50 Cts.** Wiederverkäufern hohen Rabatt.

Jean Frey, Verlag, Zürich.

Peugeot immer Peugeot

Sonntag den 9. Oktober 1898 4830

Schweiz. Bergmeisterschaft

Erster und Zweiter auf Maschine Peugeot

Sonntag den 23. Oktober in Lugano

Internationales Hauptfahren

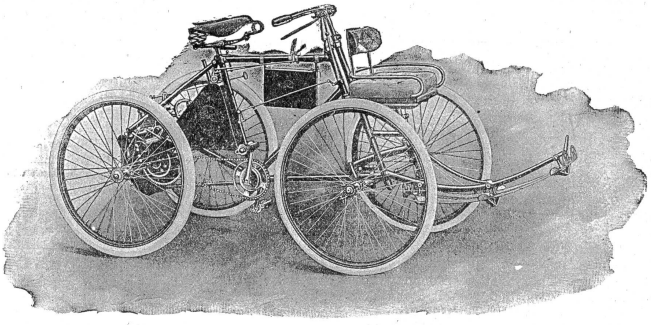
I. Charles Lugon auf Maschine PEUGEOT

Match der 3 besten Flieger der Welt

Bourrillon — Grogna — Deschamps
auf der Rennbahn in Calais

Sieger: BOURRILLON auf Maschine PEUGEOT

Cycles & Motorcycles Clément & Gladiator



sind unbestreitbar die ersten Marken Frankreichs.

Im Bau leichter Motorgefährte steht Clément unstreitbar an der Spitze und bietet in den Tricycles und Quatricycles mit zwei Plätzen (Gewicht 75 bis 90 Kos.) die leicht beweglichsten Motorfuhrwerke, welche bei höchster Stabilität Geschwindigkeiten bis zu 45 Kilometer per Stunde erreichen und jede Steigung spielend überwinden. 4872

Generalvertreter für die deutsche Schweiz:

G. Grisard,
Basel, Spalenberg 18.

Grosse Werkstätte für Velobau und Reparaturen.

Eigene Fabrikation

von feinst ausgeführten Velos „TELL".

Grosse Auswahl von Herren- und Damenrädern, deutsches und eigenes Fabrikat.

Grosses Lager von Fournituren für Velos.

Heinrich Senner, Velo-Mechaniker

General-Vertreter der Firma JUSTUS WALDTHAUSEN in München.

Fahrradteile en gros.

Werkstätte & Fabrikation: Centralstrasse 129, Wiedikon. **Wohnung:** Erlachstrasse 22, III
Vertreter in Zürich: **Gustav Ad. Rösle,** Kasernenstrasse 81. 4862

Tüchtige Reisende und Vertreter gesucht.

Horlogerie soignée

G. Billian fils

Limmatquai 50, ZÜRICH.

4870 Spezialität in:

Chronometern und Cyclometern
für **Radfahrer**
von **25 Fr.** an.
Lieferant feinster
Sportuhren (Remontoirs)
mit **beliebigen Gravuren.**

Liegenschaften-Agentur.

An- und Verkauf und Verwaltung von Liegenschaften,
4857 sowie **Darlehens-Vermittlungen auf Hypotheken** besorgt zu billigen Bedingungen und unter Zusicherung reeller Geschäftsführung und strenger Diskretion

J. Knopfli,
a. Kreiskommandant,
Telephon 1244 **Zürich III** Telephon 1244
Stauffacherstrasse Nr. 9.

Velo-Abzeichen

Preis-Medaillen, Vereinsabzeichen in künstlerischer Ausführung zu billigsten Preisen fertigt die 4869
Gravier- und Prägeanstalt
B. Jäckle-Schneider, Zürich
zum Falken beim Paradeplatz.

Billigste Möbelhalle

z. Brünneli
Joh. Binder, Froschaugasse 11, **Zürich.**

Betten mit Federzeug	Fr.	75
Bettladen	„	30
Ober-, Untermatratze mit Keil	„	36
Chiffonniere	„	42
Spiegelschrank	„	150
Kommoden	„	42
Waschkommoden	„	40
Waschtische, 2plätzig.	„	27
Nachttische	„	9
Tische, Hartholz	„	19
Tische, Tannen	„	16
Sessel	„	4.50
Divan	„	45
Sofa	„	34

— Spiegel von Fr. 7, 12 und höher. —
Garnituren in jeder Preislage.
Uebernahme ganzer Braut-Ausstattungen und Wohnungseinrichtungen.

Advokatur- & Inkassobureau

Hrch. Oggenfuss

2 Bahnhofplatz 2 Zürich Telephon 3358
Bekannte prompte und rasche Erledigung der Aufträge. 4831

Firmen-Anzeigen.

(Wir bitten unsere Leser dringend, in allen vorkommenden Fällen nachstehende Firmen zu berücksichtigen.)

Basel. Ernst Stähelin & Co.
Steinenberg 3.
Lager in prima englischen, amerikanischen, deutschen und französischen Rädern. 4868
Reparaturwerkstätte. — Fahrschule.

Rorschach. Hotel Bodan
Vereinslokal des V.-C. R.
Anerkannt gute Küche. Vorzügliche Getränke.
Veloremise.
4858 **Wilh. Holzhäuser,** Bes.

Zürich. Meyer & Cie.
zur Kronenhalle. 8464
Spezialität in Anfertigung von
Radfahrer-Anzügen.

Zürich. **Hôtel du Jura.** J. Gugolz. Mitglied M. R. V. Z. Veloremise. Diner à Fr. 1. 20 und Fr. 1. 50. Zimmer à Fr. 1. 50 und Fr. 1. 75. 4833

Zürich. Hotel Limmatquai
2 Minuten vom Bahnhof
Billiges und neu eingerichtetes bürgerliches Hotel. 4860
Zimmer von 1 Fr. 50 an.
Mittagessen zu 1 Fr., 1 Fr. 50 und 2 Fr.
Diners à la carte zu jeder Tageszeit.
Grosses Parterre-Restaurant.
Ausschank feinster offener Biere und selbstgekelterter, sorgfältig gewählter Weine.
Den Besuchern Zürichs auf's angelegentlichste empfohlen. **K. Frauenfelder,** Propr.

Zürich. **Café-Restaurant National,**
24 Rindermarkt 24.
Vorzügliche Getränke. Feine Küche. Geräumige Vereinslokale. 4839

Zürich. Milch-Chocolade
für Velofahrer
ausgezeichnet gegen Durst, bei 4861
A. Erni-Bachofen,
Colonialwaren und Delikatessen,
z. „Schloss Neumünster", Zürich V.
Innere Forchstrasse 70, Ecke Billrothstrasse.

Zürich. Rudolf Fürrer,
Papierhandlung, Bureauartikel,
„Verbesserter Schapirograph", bester und billigster **Vervielfältigungsapparat.** (Patent Nr. 6449). 4848

Zürich. Café-Restaurant Continental
vis-à-vis dem Theater. 4852
— Vereinslokal des V. C. Z. —

Zürich. M. Hildebrand,
Froschaugasse 11 (z. Brünneli).
Spezialität in Resten, Kinderkleidchen, Schürzen, Blousen, Jupons etc.
4835 Telephon.

4851 **Zinkogr. Anstalt J. ERNI ZÜRICH III.** Hochstr. 14
Anfertigung von BUCHDRUCK-CLICHÉS aller Arten

4834 FLOBERTGEWEHRE, REVOLVER JAGDGEWEHRE, MUNITION IN ALLEN SORTEN. BILLIGE PREISE höflich empfiehlt sich.. K. Schefer Büchsenmacher ZÜRICH

Email-Schilder liefert am vortheilhaftesten C. ED. DÖLITSCH, ZÜRICH 4874

Zürich. Couverts mit Firmadruck
liefere ich meinen Kunden oder solchen, die es werden wollen, 1000 Stück zu
Fr. 4.—
Jean Frey, Druckerei Merkur
Dianastrasse 5 und 7.

Druck und Verlag von JEAN FREY. Druckerei Merkur. Dianastr. 5 und 7 Zürich.