Zeitschrift: Schweizer Sportblatt
Herausgeber: Jean Enderli, Hans Enderli
Band: 3 (1900)
Heft: 2

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: 07.08.2025

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

Nr. 2. Zürich, 10. Januar 1900. 3. Jahrgang.

Schweizer Sportblatt

Organ zur Pflege schweizerischen Sportlebens.

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

Redaktion: J. ENDERLI, JEAN ENDERLI, jgr., stud. jur.

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 Mittwoch abends.

Redaktion, Gessnerallee 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.**

Vereins-Mitteilungen

F. C. Wädensweil.

Der Vorstand wurde in seiner letzten Versammlung zusammengesetzt wie folgt:
Präsident: Karl Baumann, Wädensweil.
Aktuar: Emil Hecht, Wädensweil.
Quästor: Robert Hürlimann, Wädensweil.
Materialverwalter: Wylli Nägeli, Wädensweil.
I. Captain: August Ganz, Wädensweil.
II. Captain: Ernst Hauser, Wädensweil.

Alle Korrespondenzen betr. Matchangelegenheiten sind an den Aktuar, Herrn Emil Hecht, zu richten.

Velosport.

Ueber die Geschichte der klassischen französischen Bahnrennen.

Ueber dieses Thema entnehmen wir einem Werke von Dr. Paul von Salvisberg folgende höchst interessante Notizen:

Der Bol d'Or.

Der Bol d'Or ist eine goldene Vase im Wert von 5000 Fr. Gestiftet wurde dieser Preis 1894 durch den bekannten Chocoladenfabrikanten Meunier. Die damals noch bestehende französische Sportszeitung „Paris Pédale“ stiftete die Barpreise. Das Rennen um diesen Preis ist eine Nachbildung des englischen Coca Cocoa-Cup-Rennens; während aber dieses nur für Amateure ausgeschrieben wird, ist das französische Pendant den Berufsfahrern überlassen. Das Bol d'Or-Rennen ist die Meisterschaft der Steher und geht über 24 Stunden, In den Jahren 1894 und 1895 war Constant Huret Sieger. Durch diesen zweimaligen Sieg brachte er den wertvollen Preis in seinen endgültigen Besitz. Seit 1896 hat die bekannte, grosse, täglich erscheinende Pariser Sportzeitung „Le Vélo“ die Erbschaft der „Paris Pédale“ angetreten und einen ähnlichen Preis unter gleichen Bedingungen gestiftet. Die hauptsächlichsten Propositionen sind folgende: Eine Jury erlässt Einladungen zu den Rennen. Es können Rennfahrer, die nicht genannt haben, eingeladen, und andere, die genannt haben, zurückgewiesen werden. Die Preise werden in folgender Weise verteilt: Der Sieger erhält 40 Fr. für jeden zurückgelegten 20 km, also 2 Fr. für jeden Kilometer. Der Zweite erhält 25 Fr. für 20 km, der Dritte 15 Fr., der Vierte 10 Fr., der Fünfte 5 Fr. für dieselbe Strecke. Für jeden Kilometer, der über den letztjährigen Rekord geschaffen wird, werden ausserdem noch 10 Fr. gezahlt. Wenn einem Fahrer jede Aussicht auf den fünften Platz geschwunden ist, muss er auf Verlangen der Leitung das Rennen abbrechen, bekommt aber 100 Fr.

Grand Prix de Paris.

Das Rennen um den Grand Prix de Paris, bisher von der Association de la Presse Cycliste veranstaltet, wird seit 1893 auf der städtischen Rennbahn, der Piste municipale im Vincenner Wäldchen ausgefahren. Der Grand Prix zählt mit zu den grössten sportlichen Ereignissen, selbst die politischen Tageszeitungen widmen ihm vorher und nachher besondere Leitartikel. Ungeheuer ist der Zudrang des Publikums, man zählte 25—30.000 Zuschauer. Die ersten Gesellschaftskreise, der hohe Adel, die Finanzgrössen beehren die Rennbahn mit ihrer Gegenwart. Das Rennen wird ausgefahren in drei Tagen; es laufen die Meldungen in dem Umfange ein, dass eine ganze Reihe von Vor- und Zwischenläufen absolviert werden muss, ehe es zur Entscheidung kommt. An Preisen wird die gewaltige Summe von 20,000 Fr. verteilt. Der Sieger erhält 6000 Fr., der Zweite 4000, der Dritte 2000 Fr. Zu beachten ist noch, dass der Ueberschuss dieser Veranstaltung den Armen von Paris zufliesst.

Die Pariser Armbinde No. 1.

Dieser Preis entstand im Vélodrome de la Seine in Paris und wurde zum erstenmale am 19. April 1896 ausgefahren. Die zu durchfahrende Strecke beträgt 3000 m; es sind drei Läufe notwendig; in zwei Läufen ist der Sieger entschieden. Der Preis beläuft sich auf 3600 Fr. Es wird aber nicht gleich die ganze Summe ausbezahlt, sondern man verfährt in der Weise, dass man dem Sieger in der Zeit vom 19. April bis zum 15. Oktober Tagesraten in der Höhe von 20 Fr. auszahlt. Man hat die Sieger darum auch Rentner genannt. Ausser diesem Preise erhält der Sieger eine goldgestickte Armbinde, le brassard. Der Gewinner kann jederzeit zum Kampf um diesen Preis herausgefordert werden. Der Herausforderer hat jedoch einen Einsatz von 400 Fr. zu hinterlegen, der zurückerstattet wird, falls er gewinnt; sonst verfällt die Summe dem bisherigen Inhaber der Binde. Der Verteidiger muss innerhalb 5 Tagen erklären, ob er den Kampf aufnehmen will; verzichtet er, so geht die Armbinde ohne Kampf an den Herausforderer über. Nimmt er den Handschuh auf, so ist das Rennen innerhalb drei Wochen im Vélodrome de la Seine zum Austrag zu bringen.

Die Geschichte der Armbinde während der Saison 1896. Am 19. April siegte Jacquelin gegen Dumont und Gougoltz; er konnte in Ruhe seiner Renten leben bis zum 3. Mai, wo er einen Kampf gegen Macdonald vom World Team bestehen musste. Nachdem Jacquelin gegen Macdonald leicht gesiegt hatte, schickte Tom Eck, der Leiter des Teams, seinen besten Mann, Johnson, ins Treffen. Auch diesen fertigte Jacquelin glänzend ab. Am 31. Mai bewarb sich Jaap Eden, „der fliegende Holländer“, um den begehrten Preis. Eden war zu der Zeit in so vorzüglicher Form, dass es nur zweier Läufe bedurft hätte. Aber Eden beging die Ungeschicklichkeit, dicht vor dem Ziel nach seinem Gegner sich umzuschauen; dadurch verlor er einen Lauf; den ersten und dritten gewann er. Jacquelin forderte ihn sofort zum Revanche-Match, der am 21. Juni zum Austrag kam. Infolge seines Sieges ward Jacquelin wieder Inhaber der Binde. Am 28. Juli stellte sich ihm Chinn, am 9. August Ponteccchi, beide ohne Erfolg. Am 13. Septbr. gelang es Parlby, dem Jacquelin, der allmählich seine grosse Form verloren hatte, die Goldgestickte abzunehmen. Am 27. September nahm Jacquelin dann seine Revanche und riss die Armbinde wieder an sich. Ungestört konnte er sich ihres Besitzes erfreuen bis zum Schluss der Saison, dem 15. Oktober.

Dieses sogenannte Armbinderennen hatte solchen Beifall gefunden, dass man es an vielen Orten nachahmte, in der alten sowohl als auch in der neuen Welt. Auch in Hannover und Wien setzte man derartige Rennen in Scene. Freilich haben alle diese Nachahmungen nicht die Bedeutung des Originals erlangt. Die Einrichtung dieses Rennens war aber ein äusserst geschickter Griff vom Direktor des Vélodromes, Mr. Baduel, denn es brachte ihm jeder Match ein ausverkauftes Haus. Nebenbei wollen wir bemerken, dass es ausser dieser Armbinde für Flieger eine solche für Steher gibt.

— **Der Velo-Club „La Pédale Bâle“** hat sich aufgelöst infolge Mangels an Mitgliedern.

— **Der V.-C. Baden** hat seinen Austritt aus dem S. V. B. nachgesucht. Warum?

— **Eine Vereinigung der grossen französischen Radfahrer-Verbände** wird gegenwärtig in Paris angestrebt. Ein Mitarbeiter des „Journal des Sports“. Herr Paul Puy, hat die Vorsitzenden, bezw. Vertreter der einzelnen Verbände für letzten Donnerstag zu einer Versammlung in dem Bureau des „Journal des Sports“ eingeladen, um gemeinsam über die einleitenden Schritte zu beraten.

— **107,976 Bicycles in Italien.** Der ital. Finanzminister hat eben den statistischen Ausweis der auf der Halbinsel befindlichen, besteuerten Fahrräder veröffentlicht. Wir entnehmen demselben folgende Ziffern: Zweiräder 107,976, Tandems und Dreisitzer 717, Motocycles und Automobile 326. Im Ganzen 109,019 besteuerte Fahrzeuge, welche eine Steuereinnahme von 1,097,035 Franken repräsentieren. An der Spitze dieser Liste steht Mailand mit 18,122 Fahrrädern, dann folgen Florenz mit 5848, Rom mit 5311. In der Provinz Mailand existieren 90 Automobile.

— **Die Benützung von Dreirädern.** Sobald in Paris oder London schlechtes Wetter eintritt, vertauschen dort viele Radfahrer ihr Zweirad gegen ein Dreirad, das auf den glitschigen, nassen Strassen gegen die Gefahr des seitlichen Ausgleitens gesichert ist. In Wien kann sich das Tricycle keine Freunde erwerben, obwohl es an nassen, glitschigen Strassen weder im Sommer noch im Winter fehlt.

— **Bei Cottereau,** dem ehemaligen Rennfahrer, der einst in so erstaunlicher Weise die 1893er Distanzfahrt Bordeaux-Paris gewann und der sich seit Jahren als Fahrradfabrikant in seiner Vaterstadt Dijon niedergelassen hat, ist kürzlich infolge der Entlassung eines Werkmeisters ein allgemeiner Streik der 500 Arbeiter ausgebrochen. Infolgedessen steht der Fabrikbetrieb still.

— **Grosses Aufsehen** erregte letzthin ein Velo-Club in Leipzig, dessen sämtliche Mitglieder einer Einladung zufolge an der Kindtaufe eines Mitgliedes per Rad teilnahmen. Kurz vor 2 Uhr setzte sich der Zug, 16 Mann stark, per Rad nach der Kirche in Bewegung. Man sah eine Reihe elegant gekleideter Radler (schwarzer Gehrockanzug, weisse Cravatte, weisse Handschuhe und Cylinderhut). An der Spitze fuhr ein Radler auf Einsitzer mit Anhängewagen. Darin sass die Dame, welche den Täufling trug. Zu Paaren folgten die übrigen Radler in strammer Haltung. An der Kirche standen Hunderte von Neugierigen und warteten des sportlichen Aufzuges. Die Haltung der Herren bewies, dass es ihnen ernst mit ihrer sportlichen Kundgebung war.

— **In London** benutzen die Zettelankleber das Rad auf ihren Touren; einer derselben hat sich hinter dem Sattel einen Behälter für Kleistertopf und Bürste anbringen lassen, während das ganze Rad in der grellsten scharlachroten Farbe gehalten ist.

— **Die Distanzrittradfahrt Wien-Berlin.** Der Reingewinn der im Jahre 1893 veranstalteten Distanzradfahrt Wien-Berlin im Betrage von 115 fl. war bis heute in der Sparkasse hinterlegt. Er hätte laut Beschluss des damaligen Komitees zu einer ähnlichen Veranstaltung als Gründungsfond verwendet werden sollen. Da bis nun eine derartige Distanzfahrt nicht veranstaltet worden ist und eine solche wahrscheinlich auch nicht abgehalten werden wird, so hat das Komitee beschlossen, diesen Betrag samt Zinsen dem Strassenbaufonds des Oesterr. Touring-Club zu übergeben.

— **Strassburg-Paris und retour.** Unter der Patronanz der Allgemeinen Radfahrer-Union soll ein Rennen Strassburg-Paris und retour zur Ausschreibung gelangen.

— **Ein Wort der Warnung.** Wir marschieren einer neuen Saison entgegen und es ist zweifellos, dass auch in diesem Jahre dem Radsport eine Menge neuer Jünger geworben werden wird. Diesen Neulingen im Kaufe von Fahrrädern möchten wir den Rat mit auf den Weg geben, sich beim Einkaufe in ihren Entschlüssen weniger von der Billigkeit, als von der Güte und dem Rufe des Fabrikats leiten zu lassen. Ein paar Franken Mehrausgabe beim Einkauf verzinsen sich im Gebrauche hundertfältig und ersparen dem Fahrer Aerger und teure Reparaturkosten. Der Kauf eines billigen Schundrades hat dagegen noch jeden Kunden gereut.

— **Das Absteigen in der Strassenmitte.** Es ist stets gefährlich beim Abspringen vom Rade in der Mitte einer Strasse zu sein. Selbst in unbelebten Strassen, wo man das Nahen eines von rückwärts kommenden Wagens hören muss, ist man nicht davor geschützt, dass ein geräuschlos hinter uns dreifahrender Radler durch unser plötzliches Stehen gezwungen wird, mit uns zu carramboliren. Alte Fahrer befolgen meist die Taktik, ihr Rad bis dicht an den Randstein der Strasse zu lenken, zuerst einen Fuss auf das Trottoir zu stellen und dann den zweiten Fuss über den Sattel auf das Trottoir nachzuziehen. Auf diese einfache Weise entgeht man allen Fährlichkeiten.

— **Jimmy Michael,** der einstige unbesiegbare Halbdauerfahrer und nachherige Jockey, scheint jetzt zwischen zwei Stühlen zu sitzen. In der Vollkraft seines Könnens verliess er die Rennfahrercarrière und wandte sich dem ihm sympathischeren Berufe eines Jockeys zu. Als er aber sah, dass ihm auf diesem Gebiete Lorbeeren nicht blühen wollten, versuchte er es gegen Ende des vorigen Jahres, den Pferdesattel wieder gegen den Fahrradsattel zu vertauschen. Bei dieser Gelegenheit musste aber auch der ehemals unbezwingliche einsehen, dass sich Rennfahrerfähigkeiten nicht jahrelang ungenützt conservieren lassen, wie etwa eingemachte Früchte; seine Schnelligkeit hatte er vollständig eingebüsst. So wird sich das „kleine Wunder“ wahrscheinlich an den Rettungsanker aller emeritierten Rennfahrer, den Fahrradhandel, hängen müssen.

— **Von den englischen Rennfahrern.** Alle die englischen Matadore des Fahrrades, welche im Laufe der vergangenen Saison auf dem Continente Triumphe feierten, haben sich während des Winters in ihre Heimat zurückgezogen. A. E. Walters wohnt in London und erfreut sich trotz seiner wirklich anstrengenden Saison, in der es ihm, wie erinnerlich, sogar gelang, den Vierundzwanzig-Stunden-Weltrecord zu erobern, der denkbar besten Gesundheit. Er hat die feste Absicht, in diesem Jahre wieder zu starten. Tom Linton und Chinn wohnen ebenfalls in London. Der erstere pflegt der Ruhe, während Chinn sich dem Automobilismus zugewendet hat. Er mag aber keineswegs ein Automobilwettfahrer werden, sondern will sich im Gegenteile in dieser Saison noch einmal auf die Kraft seiner Beine verlassen und hofft dabei auf ein ruhmreiches Abschneiden. E. E. Parlby lebt in einem englischen Landstädtchen in bescheidener Ruhe. Es ist fraglich, ob er das nächste Jahr nochmals nach dem Continent kommen wird.

— **Die Wartenden.** Es gibt Leute, die beständig auf Verbesserungen warten; sie kaufen kein teures Fahrrad, weil sie sich in absehbarer Zeit ein billigeres erhoffen. Motorwagen sind für sie nur Experimente, mit denen sie nichts zu thun haben wollen, bevor nicht die Elektricität oder flüssige Luft für ein tadelloses System in Anwendung kommt, welches das Benzin als Kraftquelle verdrängt. Auch sehen sie jede Kapitalsanlage für ein anderes als die bisherigen Transportmittel als baren Verlust an. So warten sie und warten bis an ihr seliges Lebensende, das erträumte Ideal ist aber so wenig erschienen als am ersten Tage. Arme Teufel, diese Skeptiker und Grübler In der Vollendung selbst liegt kein weiterer Anreiz, denn über das Ideal hinaus gibt es eben keinen Fortschritt mehr. Gerade die Unvollkommenheit aller menschlichen Versuche

ist für uns ein Born immer neuer Hoffnungen und Träume. In dem Ringen mit der rohen Materie, in der Vermeidung und Ueberwindung der jeder Sache anhaftenden Mängel liegt ein edleres Vergnügen als im Lustwandeln in den Gefilden der Vollkommenheit, wo keine Gefahr, keine Hoffnung, keine Furcht, keine Ungewissheit mehr winkt und uns nichts anderes bleibt, als ein kaltes, totes Vollkommenheitsideal.

— **Englische Radfahr-Clubs** veranstalten häufig Billardwettkämpfe, an welchen alle Mitglieder teilnehmen müssen. Die Einteilung ist dabei genau dieselbe, wie bei den Radrennen: Vorläufe, Zwischenläufe, Befähigungslauf und Entscheidung. Solche kleine Veranstaltungen tragen dazu bei, die Clubzusammengehörigkeit auch während der Wintermonate wachzuerhalten.

Der schweizerische Touring-Club hat die höchste Auszeichnung, nämlich die grosse goldene Medaille, an der Ausstellung des deutschen Touring-Clubs in München erhalten.

Ein gutes Rad gleicht einer aufrichtigen Liebe: es übersteht Alles.

Der Schleier der Radfahrerinnen. Unsere radfahrenden Damen wissen häufig nicht, dass der Schleier, bei kaltem Wetter zu Rade getragen, eine rote Nase verursachen kann.

Sammlungen für den Krieg in Afrika werden gegenwärtig in allen englischen Radfahrerclubs veranstaltet. Die Summen, die auf diese Weise zusammengebracht werden, sind meist recht stattliche.

Mayor Taylor, der famose amerikanische Rennfahrer, hat ein Angebot von 2000 Pfd. St. für die Teilnahme an den diesjährigen Pariser Rennen ausgeschlagen. Den Grund dieser Ablehnung bildet die Religiösität Taylor's die ihm nicht gestattet, an Sonntagsrennen teilzunehmen.

— **Radfahrer im Kriege.** Eine bemerkenswerte Auslassung über die Erfahrungen, welche bisher mit den Radfahrertruppen im Transvaalkriege gemacht worden sind, bringt der „Wheeling" in seiner Nummer vom 20. Dezember. Er schreibt: „Zwei wichtige Lektionen, den Radfahrer betreffend, hat uns der Krieg erteilt, die eine bezieht sich auf den Radfahrer selber, die andere auf die Bureaukraten, mit welchen wir unglücklicherweise überbürdet sind. Die letztere und gegenwärtig wohl die wichtigere von beiden ist, dass die Rekognoszierungswaffe durch den Gebrauch von Radfahrern verbessert werden muss. Beim Beginn des Krieges wiesen wir auf die Schwäche der Armee in ihrer Radfahrersektion hin. Ein Hindernis nach dem andern von Nicholson's Nek bis zum Tugela River, hat sich uns in den Weg gestellt, woran zum grössten Teil die Unfähigkeit des Nachrichten-Departements schuld ist. Den Generalen fehlt die genaue Kenntnis der Stellung des Feindes. Die Kriegsbehörde ist befangen in den Traditionen der Kavallerie-Rekognoszierung, sie hat verfehlt, die Möglichkeit der Radfahrer-Rekognoszierung inirgend einer zu einer Würdigung befähigenden Ausdehnung zu prüfen. Der Radfahrer hat in dieser Beziehung unzählige Vorzüge vor dem Reiter. Einige der wichtigsten wollen wir erwähnen:

1. Seine Geschwindigkeit ist grösser, in neun Fällen von zehn, wird ein Radfahrer in einem Lande, welches es auch sei, stets ein Pferd überholen.

2. Er bietet ein viel kleineres Ziel für den verfolgenden Schuss und in praktischer Beziehung ist der einzige Weg, einen Radfahrer unschädlich zu machen, dass man ihn selber vom Rade holt.

3. Er kann sich viel leichter verbergen, als ein Reiter.

4. Der Radfahrer hat eine natürliche Begabung zur Erkenntnis der Wege: bei Erforschung der Lage eines Landes kommt ihm sein trainierter Instinkt zu Hülfe.

Der Kavallerist kann nichts thun, was der Radfahrer nicht mit derselben Fertigkeit vollbringen könnte, und was den Späherdienst anbetrifft, so ist er Jenen in den vier angeführten Punkten bedeutend überlegen. Es besteht kein Zweifel, dass die Boeren Radfahrer in grossem Umfange zu Rekognoszierungszwecken verwenden und man sieht das Resultat in der genauen Kenntnis, die sie stets von unserer Position besitzen.

Das Kriegs-Departement hat sich beinahe ganz auf die Kavallerie für den Späherdienst verlassen und wir sehen auch davon das Resultat. Das ewige Beharren auf dem Wachtdienst zu Pferde hat die britischen Waffen geschwächt, und wir glauben fest, wenn Radfahrer in grösserem Umfange verwendet worden wären, so würden unsere Generale eine bessere Kenntnis von der Stellung und Stärke des Feindes gehabt haben und manches britischen Soldaten Leben wäre erhalten geblieben.

Es ist noch jetzt nicht zu spät, den Irrtum wieder gut zu machen und die Anwendung von Radfahrer-Kundschaftern an Stelle von Kavallerie würde, so glauben wir, einen grossen Einfluss auf die weitere Entwickelung des Krieges haben.

Die andere Lehre bezieht sich mehr auf die Zukunft; sie macht den Radfahrer zu einem Mitglied der athletischen Macht von Britanien. Wir entblössen das Reich von seinen Soldaten und die Zeit nähert sich, da seine Verteidigung in den Händen der Bürger ruht. Es ist von einer Aushebung gemurmelt worden, aber wir glauben nicht, dass, abgesehen von den ökonomischen Bedenken, die starre Unabhängigkeit der britischen Nation jemals erzwungenes Soldatentum dulden würde. Aber durch das Radfahren und andere athletischen Körperübungen haben wir die Muskeln der Nation trainiert und es erübrigt nur ein weiteres Training in der Disziplin der *volunteers* (Freiwillige) und in der Taktik des Kriegsdienstes, um uns eine Verteidigungsmacht von unübertrefflicher Fähigkeit zu bilden.

Es sind Anzeichen vorhanden, dass sich etwas derartiges in nächster Zukunft ereignen wird. Der Radfahrer alt oder jung, hat bereits eine trainierte Muskulatur, der Geist der Rasse ist noch derselbe wie in den Tagen von Marlborough und Wellington, und es gibt keinen Briten, der nicht entschlossen wäre, sein Heimatland bis zum letzten Blutstropfen, zu verteidigen. Das einzige, was fehlt, ist: disziplinarisches Training. Wenn die massgebenden Autoritäten nur dies in den Bereich von Jedermann bringen können, so werden sie eine grosse Unterstützung in der Welt des Rades finden und wir glauben nicht, dass es einen einzigen Radfahrer gibt, der sich nicht würde nützlich machen und zu den schon abgehärteten Muskeln das Training fügen wollen, das ihn befähigen würde zu kämpfen und wenn nötig zu sterben für sein Vaterland.

— **Fahrräder für die englische Armee in Süd-Afrika.** Die Swift Company hat kürzlich mehrere Maschinen an die Royal Engineers für den Dienst in Süd-Afrika geliefert, welche denjenigen ähneln, die in den letzten drei Jahren von den Militärbehörden für das Royal Military Tournament benutzt wurden. Die Swifts für den Kriegsschauplatz sind, damit sie im Gelände nicht auffallen, mit einer stumpfen Erdfarbe emailliert. Diese Maschinen werden Brieftauben, Mausserepetierpistolen und Cameras mit „Telephoto"-Linsen mit sich führen, um schnell Nachrichten nach rückwärts senden, aus nächster Nähe sich verteidigen und photographische Ansichten von feindlichen Stellungen aus einer Entfernung von zwei englischen Meilen aufnehmen zu können.

— **Das Training der Lunge** sollten Radfahrer mehr beachten, als das Training der Rennbahn. Der Mensch athmet durch die Lungen, und zwar soll die Athmung ständig so tief und nachhaltend sein, dass alle Teile der Lungen davon betroffen werden und es so unmöglich wird, dass an einzelnen Stellen der Lungen sich Mikroorganismen einnisten können. Es ist also die Möglichkeit vorhanden, dass Jeder seine Athmung selbständig und richtig regeln kann. Von wie vielen Menschen wird hierin aber gefehlt! An Stelle des tiefen Athmens tritt bei diesen ein so flaches, oberflächliches Athmen, dass der Stoffwechsel nur ganz unvollkommen bewirkt wird. Als äusseres Zeichen des flachen Athmens kann angesehen werden, wenn Personen bei der geringsten Anstrengung, die über das Alltägliche hinausgeht, die Luft verlieren, solche Personen sollen richtig zu atmen schnellstens lernen. Es ist dazu nichts geeigneter, als das Radfahren, natürlich das vernunftmässige. Wenn auch anfangs die Sache nicht so recht klappen will, nach und nach werden die erschlafften Teile der Lunge ihrer eigentlichen Thätigkeit wieder zugeführt, sie erweitern sich und gestatten so die leichtere Lufteinnahme. Man glaube ja nicht, dass die Vermehrung der Atemzüge, also schnelles Luftholen, genügt; nein, nur ein tiefes, ruhiges Ein- und Ausatmen, das nach und nach rein mechanisch betrieben werden muss, kann da helfen. Beim Radeln ist jeder gezwungen, tiefer zu thmen, und zwar sollte dies zweckmässiger nie durch den Mund, sondern nur durch die Nase geschehen. In unserer Luft schweben viele der kleinsten Krankheitserreger, diese atmet man mit jedem Athemzuge ein. Geschieht dies durch den Mund, so werden sie mit der Luft den Lungen unvermittelt, unvorbereitet und ungereinigt übermittelt, denn weder in der Mund-, noch Rachenhöhle finden sich Vorkehrungen, die diese Arbeiten leisten könnten. Ganz anders, steht es aber, wenn bei festgeschlossenem Munde nur durch die Nase geatmet wird. In der Nase befinden sich eine Menge von kleinen Haaren, die die in eingeathmeter Luft enthaltenen Unreinlichkeiten nicht durchlassen, sie bleiben dort hängen und werden meistens von dem Nasenschleim unschädlich gemacht und getötet. Ausserdem erwärmt sich die so eingezogene Luft auf dem Wege durch die Nase und kann nun der Lunge nicht mehr schaden. Die Nase ist aber auch dazu da, die Kraft des Luftstromes zu brechen, denn je schneller wir fahren, je mehr haben wir zusammengepresste Luft vor uns, je dichter wird also die Athemluft. Die Nase gibt der Luft eine veränderte Richtung, sie schwächt den Anprall der Luft ab. Wir können das leicht an uns selbst probieren, und zwar bei Gegenwind. Fahren wir bei solchem, so legen wir uns nach vorn, und zwar je mehr, je mehr die Stärke des Windes zunimmt. Weshalb thun wir das, und zwar rein mechanisch? Einmal wollen wir mit dem vorgestreckten Kopfe leichter die uns umgebende Luft zerteilen, anderseits geschieht dies aber auch, um für die Nase ruhigere Luftschichten zu finden, in denen das Athmen leichter von statten geht. Aus Vorstehendem ergibt sich, dass das richtige Athmen besonders für Radfahrer von grosser Bedeutung ist, es hat uns aber auch anderseits gezeigt, dass das Radeln selbst schwächeren Personen nicht schädlich sein kann, wenn sie dabei eben nicht über ihre Kräfte hinausgehen.

— **Die Aufbewahrung des Fahrrades im Winter.** Die zweckmässige Aufbewahrung des Fahrrades im Winter sollte von keinem Radfahrer versäumt werden. Nachlässige Leute pflegen ihre Maschine nach der letzten Ausfahrt in irgend einen Winkel zu stellen, ohne zuvor die notwendige Reinigung derselben vorgenommen zu haben. Wenn sie dann im Frühjahr wieder an ihr Rad denken und es seinem Winterschlaf entreissen, dann finden sie es verrostet und verstaubt; die blanken Nickelteile sind schwarz, die Reifen brüchig, kurz, das einst so schmucke Rad sieht infolge der Nachlässigkeit seines Besitzers aus, als komme es aus der staubigen Rumpelkammer eines Trödlers. Wer jedoch die kleine Mühe nicht scheut, seine Maschine für den Winterschlaf in zweckmässiger Weise zu präparieren, dem werden nachstehende Ratschläge, welche ein Fachmann im „Deutschen Radfahrer-Bund" gibt, von Nutzen sein: Die grösste Sorge gelte den blanken, vernickelten Teilen des Rades. Man sehe aufmerksam alle Stellen, besonders die schwerer zugänglichen Ecken nochmals genau nach, entferne jedes Rostfleckchen, mag es klein und unbedeutend oder bereits grösser sein, durch Abreiben mit einer Mischung, die aus reinem Petroleum, in welches Paraffin geschabt ist, hergestellt wurde. Gerade bei dieser keineswegs angenehmen Arbeit ist äusserste Peinlichkeit am Platze. Wird auch nur das geringste Rostfleckchen übersehen, so wird diese Unachtsamkeit böse Folgen haben; gefrässig dehnt sich der Rost weiter und weiter aus, und im Frühjahr verdirbt ein unschöner, nicht wieder wegzubringender Fleck die ganze Freude am Fahrrade. Will man sich etwas Mühe sparen, so genügt es bei noch nicht veralteten Leiden — Rostflecken — oft, die bewusste Stelle mit ganz feinem Sandpapier leicht abzureiben. Ist dies geschehen, so wird ein reiner Lappen mit Oel oder Vaseline betupft, und es werden damit alle blanken Teile gut eingerieben. Wurde der Fahrer kurz vorher noch vom Regen überrascht, oder scheint irgend ein anderes Merkmal auf das Vorhandensein von Rost oder übermässigem Schmutz in den Lagern hinzudeuten, so müssen diese mit Benzin oder Petroleum ordentlich ausgespült und darauf mit Oel oder Vaseline gut eingeschmiert werden. Dass das verwendete Oel vollkommen säurefrei sein muss und nicht harzen oder dickflüssig werden darf, versteht sich von selbst; es soll jedoch an dieser Stelle nochmals besonders darauf aufmerksam gemacht werden. Die Kette ist nach Lösung des Kettenschräubchens abzunehmen, etwa 24 Stunden hindurch einem Oelbade auszusetzen, darauf mit einem Leder- oder leinenen Lappen gut abzureiben und endlich mit einem wollenen Tuche nachzutrocknen. Erst dann, wenn äusserlich Fettteile nicht mehr erkennbar sind, erhält die Kette wiederum ihre Lage auf den vorher ebenfalls mit Benzin oder Petroleum gereinigten und alsdann leicht eingefetteten Zahnrädern. Auch das Ueberreiben der von Staub oder Schmutz gesäuberten Emailteile der Maschine mit einem eingefetteten Tuche kann nichts schaden. Bei allen vorher erwähnten Arbeiten hat man genau darauf zu achten, dass die Radreifen mit den Oelen oder Fetten nicht in Berührung kommen. Wie bekannt, sind alle Oele und Fette Lösungsmittel für Gummi; es würde also ein Ausserachtlassen der gebotenen Vorsicht bei Beginn der Fahrzeit den Ersatz des Laufmantels oder Innenschlauches notwendig machen. Die pneumatischen Reifen müssen ebenfalls einer Reinigung unterzogen werden, welche am besten durch Abwaschen der äussern Lauffläche mit einem feuchten Schwamm bewirkt werden kann. Zweckmässig ist es, hiezu die Reifen ganz abzunehmen; bei dem Nachtrocknen derselben mit einem reinen Tuche können dann auch die Rinnen an den Wulsten auf beiden Seiten besser ausgerieben werden, so dass nasse Stellen nicht zurückbleiben. Vor dem Wiederauflegen des Reifens reibe man die Felgenränder und auch die Nippelköpfe mit feinem Papier über; es könnten sich Granneln oder Rostflecken gebildet haben, die später auf die Dichtigkeit des Reifens üblen Einfluss gewinnen möchten. Ein loses Aufbewahren der Reifen ist nicht zu raten; in solchen Fällen wird man wiederholt erfahren müssen, dass der Reifen, trotzdem derselbe vollständig knickfrei, sauber und lose gerollt und gut eingewickelt wurde, bei späterer Montierung die Dienste versagt. Man ziehe infolgedessen jetzt die gesäuberten und vollständig trockenen Reifen wieder auf die Felge auf und halte sie auch in Ruhezeit unter mässigem Druck. Ist so alles blitzblank, dann stelle man die ganze Maschine in einen geeigneten Ständer oder hänge sie an einer passenden Vorrichtung an der Wand auf, jedoch nicht, bevor sie mit einer Schutzhülle umgeben oder aber mit einem grösseren Tuche vollständig bedeckt ist, damit der Staub nicht so leicht eindringen kann. Nicht jeder Raum eignet sich zum Standort für die Maschinen. Kühl, dunkel und mässig feucht muss derselbe sein; einmal erwärmte, dann wieder kalt gelassene Zimmer eignen sich deshalb keineswegs zur Aufbewahrung der Räder, ebenso sind Luftzug und helles Licht Feinde der Gummireifen.

Fussball

Internationales Fussball-Turnier

veranstaltet vom

Fussball-Club Zürich.

Auf *Sonntag den 18. Februar 1900* veranstaltet der F. C. Zürich auf seinem Spielplatze in der „Hardau" zum ersten Male in der Schweiz ein internationales Fussballturnier. Der F. C. Z. ladet hiemit alle Clubs zu dem Turnier ein, für welches folgende Propositionen gelten:

1. Jede spielende Mannschaft besteht aus 6 Spielern (Goalkeeper, 2 Backs und 3 Forwards), die einem und demselben Club angehören. Von jedem Club sind höchstens zwei Mannschaften zulässig, jeder Spieler darf nur für eine Mannschaft genannt werden Nach dem Antreten ist ein Ersatz nicht gestattet.

2. Der Spielplatz ist 60 m lang und 30 m breit, der Ball hat die normale Wettspielgrösse. Die Spielzeit beträgt für jede Mannschaft sieben Minuten für jede Richtung. Sollte das Spiel unentschieden bleiben, so wird weitere fünf Minuten gespielt; ist auch nach dieser Zeit eine Entscheidung nicht gefallen, so wird das Spiel so lange fortgesetzt, bis eine Partei ein Goal erzielt. Die Schiedsrichter werden vom Turnierausschusse aus den teilnehmenden Clubs beigestellt.

3. Die Reihenfolge der Spiele wird durch das Los bestimmt. Das Turnier wird in Vor- und Zwischenkämpfen und einem Entscheidungskampfe ausgefochten. Die Sieger der Vorkämpfe kommen in die Zwischenkämpfe, die Sieger in den Zwischenkämpfen in die Entscheidung.

4. Der Club, dessen Mitglieder im Entscheidungskampfe siegreich bleiben, erhält als Ehrenpreis einen silbernen Pokal, dasselbe Format wie der Ruinart-Becher der S. F. A. und ein Diplom; die unterliegende Mannschaft erhält ein Diplom.

5. Sollte eine Mannschaft in zehn Minuten nach der festgesetzten Zeit nicht angetreten sein, so wird dieselbe als aus dem Turnier ausgetreten betrachtet und es fällt das Match an deren Gegner.

6. Die Nennungen müssen enthalten: a) die Anzahl der Mannschaften; b) die Namen der Spieler und Ersatzmänner; zu a): sind zwei Mannschaften genannt, so sind dieselben mit „A, B" zu bezeichnen.

7. Der Nennung muss der Betrag von 12 Fr. für die erste und 9 Fr. für die zweite Mannschaft beigefügt sein. Nennungen ohne Beischluss des Nennungsgeldes sind ungültig.

Der Nennungsschluss ist auf den 10. Febr., abends 8 Uhr, festgesetzt. Die Auslosung findet am 12. Februar, abends 8 Uhr im Clublokale des F. C. Z., Hotel „Bodan", in Zürich statt und ist öffentlich. Nennungen sind zu richten an den Präsidenten des Turnierausschusses, Hrn. J. Enderli, stud. jur., Gessnerallee 40, Zürich I.

Einige Winke für Schiedsrichter.

(Uebersetzt aus der „Revue des sports")

1. Fast alle Spieler glauben, dass sie, sobald der Schiedsrichter gepfiffen habe, beim kick-off in den Kreis eintreten können. Ganz falsch: Der Ball muss vorher in Bewegung gesetzt sein. Wir haben schon Schiedsrichter gesehen, die in den Kreis eintreten und den Ball dem ausspielenden Gegner haben nehmen lassen, bevor diejenigen, denen der kick-off zukam, ihn berührt hatten. — Der gleiche Irrtum zeigt sich öfters bei free-kicks und bei penalty-kicks. Die Spieler müssen 6 Yards von dem Ball entfernt sein und dürfen nicht schon auf den Pfiff hin näherkommen, sondern erst, wenn sich der Ball einmal umgedreht hat. Man sieht es häufig bei einem Free-kick vor dem Goal, dass ein Spieler den Ball leicht berührt und dann ein anderer den eigentlichen Shot ausführt, damit, wenn der Ball direkt durchs Goal ginge, der Punkt gelten sollte. Wenn in diesem Falle der, welcher den Ball nun berührt, dieses so leicht thut, dass der Ball sich fast nicht von der Stelle bewegt, dann darf vom Gegner niemand sich dem Ball nähern, bevor der zweite Spieler seinen Shot gemacht hat.

2. Die Schiedsrichter unterlassen es sehr oft, die nachfolgenden Regeln strenge zu beachten und mit Unrecht. In dem Falle, wo ein Penalty-kick am Platze ist, muss der Referee die Reklamation der betr. Partei abwarten; erst die Reklamation zieht den Penalty nach sich Ebenso, wenn beim Kick-off der erste Schlag nach rückwärts gegeben wird, oder wenn die Gegner in den Kreis eintreten, bevor der Ball in Bewegung gesetzt ist, soll der Referee der andern Partei einen Free-kick gewähren und nicht wieder neu anfangen lassen. Gleich verhält es sich bei Fehlern, die beim „Out-Einwerfen" gemacht werden, sei es, dass der Einwerfende nicht mit beiden Füssen auf der „Out-Linie gestanden oder nicht über den Kopf hinweg geworfen habe.

Im Gegensatz dazu kann und muss der Referee, wenn bei einem Corner, einem Free-kick oder einem Penalty ein Fehler gemacht wird, ohne dass es von einer Seite verlangt wird, den Stoss so lange wiederholen lassen, bis alles genau nach der Regel ausgeführt ist.

3. Was die Corners anbetrifft, darf der Referee nie ein Match verlängern, um noch einen Corner ankicken zu lassen. Er kann nur für einen Penalty über die Zeit hinaus spielen lassen; in diesem Falle hat er aber zu pfeifen, sobald ein zweiter Spieler den Ball berührt hat.

4. Der Schiedsrichter hat es völlig in seiner Hand, das Spiel anzuhalten, wenn er will, unter dem Vorwande eines Verstosses gegen die Regeln. Er kann in diesem Falle einen Free-kick zuerkennen und innerhalb der 11 Meter-Linie einen Penalty. Ebenso kann er einen Spieler vom Platze wegschicken.

5. Nicht jeder Fehler innerhalb der 11 Meter-Linie zieht einen Penalty nach sich. So soll nur ein Free-kick und kein Penalty gegeben werden, wenn ein Spieler beim Behindankicken oder bei einem Free-kick zwei Mal den Ball berührt.

6. Der Referee hat die Aufsicht über das Spiel, aber den Zuschauern hat er nichts zu sagen. Man sieht oft Leute, die den Referee bitten, er solle doch das Publikum zur Ruhe ermahnen, und zwar geschieht dies gewöhnlich unter dem Hinweis, dass das in England so der Brauch sei. Tiefer Irrtum. Das gehört nicht zu den Aufgaben des Referees. Die Aufrechterhaltung der Ordnung rings um den Platz liegt dem veranstaltenden Club ob. Der Referee kann nur die betr. Polizeiorgane bitten, das Eindringen des Publikums in den Platz zu verhindern. In England, wo die Plätze abgeschlossen sind, kann der Referee einen Zuschauer, der ihn beleidigt oder einen Spieler zu Verstössen gegen die Ordnung aufgereizt hat, unter der Androhung, ihm den Eintritt in den Platz für einige Zeit verbieten zu lassen, durch die Polizeiorgane wegschicken.

7. Ein anderer Irrtum besteht darin, dass man allgemein glaubt, eine Mannschaft könne sich nicht vervollständigen. Wenn ein Team unvollständig ist, kann jeder Spieler, der erscheint, es vervollständigen und wäre es in der letzten Minute des Spiels. Ganz anders allerdings ist der Fall, wo ein Team mit seinen 11 Mann angefangen hat zu spielen und dann einer ausser Kampf gesetzt wird. Er kann ohne die Zustimmung der Gegenpartei nicht ersetzt werden.

8. Namentlich in Bezug auf das „Off-side"-stehen hört man oft die wunderlichsten Theorien. Der Mann, der Off-side steht, darf nicht nur den Ball nicht berühren, sondern auch nicht einen Gegner aufhalten und markieren. Dieser letztere Punkt wird öfters von dem Referee übersehen.

Was das Off-side selbst anbetrifft, so besteht es aus wesentlichen Punkten: Um zu wissen, ob ein Spieler in seiner Stellung Off-side ist, muss man das Spiel nicht in dem Momente betrachten, da dieser Spieler den Ball erhält, sondern den Moment, wo der Ball zuletzt berührt worden war; um das Off-side geben zu können, muss der Spieler den Ball berührt oder einen andern Spieler gehindert haben.

Oefters hört man reklamieren, weil der Referee nicht sofort auf die Reklamation hin das Off-side gebe. Gewöhnlich kann er dies gar nicht und muss erst abwarten bis der betreffende Spieler berührt oder hindert. Diejenigen, welche behaupten, man stehe nie Off-side, wenn man dem Ball folge auf gleicher Höhe, sind im Konflikt mit den Regeln.

Man könnte noch viele Fälle anführen, allein wir müssen uns auf diese wenigen, wichtigeren beschränken. Ich schliesse mit einer Beobachtung über die Stellung des Schiedsrichters. Dieser soll das Spiel anhalten, sobald ein Mann verletzt ist. Diese Regel wird sehr strenge in England beobachtet; sie gab sogar einmal Anlass zu einem eigentümlichen Zwischenfall. Ein Back, der einen Gegner nicht hatte aufhalten können, fiel zu Boden, wie wenn er verletzt wäre (kommt auch bei uns vor. D. Red.). Der Gegner trat das Goal, aber es wurde ungültig erklärt, weil der Refere in diesem Momente das Spiel stoppte. Der Aruc war traurig, aber die Thatsache beweisst die Strenge der englischen Schiedsrichter.

Oft stützen sich die Referee zu wenig auf die Linesmen, besonders bei bestrittenem Goal, Corner oder Off-side. In diesen Fällen ist oft der Linesman besser placiert als der Schiedsrichter, um die Berechtigung der Reklamation zu beurteilen. Der Referee ist der höchste Entscheidende, aber muss es nicht für seiner unwürdig halten, sich der Meinung anderer zu bedienen in einer Beurteilung, die er selbst unter keinen Umständen mit absoluter Sicherheit machen kann. In England geht der Referee öfters so weit, dass er die Spieler der beiden Parteien selbst befragt, und niemand sich daraus einen unverdienten Vorteil ziehe. R. W. S.

Fechten.

— **Zum internationalen Turnier auf der Pariser Ausstellung.** Die zu dieser Veranstaltung gewählte Kommission hat nun die Bestimmungen endgiltig festgesetzt und genehmigt. Es ist ausser Zweifel, dass die Hauptkommission für die sportlichen Veranstaltungen die Bestimmungen ebenfalls genehmigen wird.

Es finden Konkurrenzen auf Fleuret, Degen und Säbel statt. Dauer und Datum: 15 bis 20 Tage, und zwar zwischen dem 15. Mai und dem 15. Juni. Ort: Festsaal im Trocadero.

Preise: Für Meister: Ehrenpreis 5000 Fr. Erster Preis 2000 Fr. Zweiter Preis 1500 Franken. Dritter Preis 1000 Fr. Vierter Preis 600 Fr. Fünfter Preis 550 Fr. Sechster Preis 450 Fr. Siebenter Preis 400 Fr. Für den achten bis fünfzehnten Preis sind 1600 Fr. ausgeworfen, im Ganzen für die Fleuretkonkurrenz der Meister also 13,100 Fr.

Amateure: Ehrenpreis 2000 Fr. Erster Preis 1000 Fr. Zweiter Preis 800 Fr. Dritter Preis 600 Fr. Vierter Preis 400 Fr. Fünfter Preis 350 Fr. Sechster Preis 250 Fr. Siebenter Preis 200 Fr. Für den achten bis fünfzehnten Preis sind 800 Fr. bestimmt. Gesamtsumme für Amateure 6400 Fr. Also für Fleuret im Ganzen 19,500 Fr. Die Preise für Amateure bestehen jedoch nicht in barem Gelde, sondern in Kunstgegenständen im angegebenen Werte.

Die Jury setzt sich aus 20 Herren, Meistern und Amateuren, zum Teile Franzosen, zum Teile Ausländern zusammen. Die Bestimmungen sind im Allgemeinen die jetzt üblichen; erwähnen wollen wir nur, dass jeder Fechter verpflichtet ist, mit weisser oder sehr heller Jacke anzutreten, was übrigens auch bei den andern Waffen verlangt wird. Diejenigen Fechter, welche sich der Spada bedienen, werden aufmerksam gemacht, dass der Hebel nicht über die Schale herausstehen darf.

Jeder Teilnehmer hat ein Probe-Assaut in der Dauer von 7 Minuten zu machen (épreuves éliminatoires), von dessen Ausfall die weitere Beteiligung abhängt, die empfangenen und ausgeteilten Touches werden gezählt.

Die Durchführung der Fleuret-Konkurrenz hat die Société d'encouragement à l'escrime, Rue Blanche 10, übernommen.

Degen. Zur gleichen Zeit wie die Fleuret-, finden die Degen-Assauts statt, und zwar auf der Terrasse der Tuilerien. Offen für Meister und Amateure, Gesamtsumme der Preise 16,000 Franken. Hier ist die Kleidung genau vorgeschrieben; sie muss aus schwarzem Beinkleid, ebensolchen Schuhen, weisser Jacke und weissem Handschuh bestehen. Die Société d'escrime à l'epée arrangiert diesen Teil der Konkurrenzen.

Der Säbel ist am schwächsten mit Preisen bedacht; nur 4500 Franken stehen zur Verfügung, dagegen 8 vergoldete, 8 silberne und 16 Bronze-Medaillen; gefochten wird im Trocadero während 6 Tagen in der Zeit vom 15. Mai bis 15. Juni.

Die Jury besteht aus sechs Mitgliedern, darunter zwei Ausländern; der Präsident muss Franzose sein; Dauer der Assauts 6 Minuten.

Um den internationalen Charakter zu wahren, werden betreffend Wahl des Modells keinerlei Vorschriften gemacht; jeder Fechter darf sich seiner landesüblichen Waffe bedienen, vorausgesetzt, die Klinge bewegt sich in der Länge von 82 bis 91 cm, und das Gewicht zwischen 450 bis 950 Gramm; nur Klingen aus Metall zulässig. Diese Bestimmung wird uns lächerlich vorkommen, sie bezieht sich aber auf Fechter aus Belgien, wo der hölzerne Säbel noch sehr viel gebraucht wird. Das Arrangement fällt der Société de sabre zu. Sehr streng sind bei allen Konkurrenzen die Vorschriften über das Verhalten der Fechter auf der Planche, jede Diskussion und jede Reklamation ist verboten, die Jury kann Dawiderhandelnde eventuell vom Turnier ausschliessen. Auch das Publikum wird ernstlich darauf aufmerksam gemacht, dass laute Beifalls- oder Missfallsbezeigungen unstatthaft sind.

Ob es von Vorteil für das Turnier sein wird, so rasch nach Eröffnung der Ausstellung zu beginnen, bleibt abzuwarten; fast scheint es, als solle diese Veranstaltung den Fechtkonkurrenzen bei den olympischen Spielen schaden. Jedenfalls wird es sehr wenig ausländische Fechter geben, die sich bei beiden Gelegenheiten zu beteiligen in der Lage sind, das heisst zweimal nach Paris zu reisen, oder vom Mai bis eventuell Juli dort zu verweilen.

Automobilismus.

— **Der internationale Automobil-Kongress in Paris.** Soeben werden von der französischen Republik die Einladungen zu dem 1900 in Paris stattfindenden internationalen Automobilisten-Kongress versendet. Es heisst darin: „Im Interesse aller Jener, welche Automobile konstruiren oder sich automobiler Fahrzeuge bedienen — und das werden in Bälde ja alle civilisierten Völker thun — ist es nötig, dass gewisse Fragen einer ersten Durchberatung unterzogen werden". Der Kongress wird am 9. Juli 1900 im grossen Saale des Palais des Congrès seinen Anfang nehmen. Unterzeichnet ist die Einladung von dem Präsidenten des organisierenden Komitees Michel Lévy, den Vizepräsidenten Comte de Dion und Forestier und den Sekretären Chasseloup-Laubat und G. Collin. Mitglieder des Komitees sind ferner: Bollée, Delahaye, Hospitalier, Jeantaud, Mors, Peugeot, Scotte, Baron Turkheim etc. Das dem Kongress vorgelegte Arbeitsprogramm befasst sich mit historischen, technischen, ökonomischen und internationalen Fragen.

Eissport.

— Samstag den 5. Januar 1900 fand in **Davos** auf der Davoser Eisbahn ein Hocker-Match zwischen Berliner und Davoser Spielern statt. Davos siegte mit 7:1. Der Match hätte schon Donnerstag stattfinden sollen, da aber das Eis schlecht war, musste derselbe verschoben werden. Es werden in nächster Zeit noch 2 Matches bevorstehen. C. Sch.

— **Die Weltmeisterschaft im Schnelllaufen auf dem Eise** wird am 24. und 24. Februar 1900 auf Frognerkilen bei Christiania zur Austragung gelangen. Sie wird über die vorgeschriebenen Strecken von 500, 1500, 5000 und 10,000 Meter gelaufen. Es sind für jede einzelne Strecke eine goldene, eine silberne und eine bronzene Medaille als Preise ausgesetzt. Der Gewinner der Meisterschaft erhält ausser dem Titel „Weltmeister im Schnelllaufen für 1900" noch eine goldene Meisterschaftsmedaille. Einsatz 10 Mark. Meldeschluss 19. Februar. Für diejenigen Läufer, die über die einzelnen Meisterschaftsstrecken keinen Platz erringen können, ist ein Trostrennen über 1500 Meter ausgeschrieben. Die bisherigen Schnelllaufmeister waren:

1891 zu Amsterdam, J. F. Donoghue (Amerika);
1892 wurde wegen Thauwetters nicht ausgetragen;
1893 zu Amsterdam, J. J. Eden (Haarlem);
1894 zu Stockholm, kein Läufer siegte über drei Strecken;
1895 zu Hamar, J. J. Eden (Haarlem);
1896 zu Petersburg, J. J. Eden (Haarlem);
1897 zu Montreal, Melulloch (Winnipeg);
1898 zu Davos, P. Oestlund (Trondhjem);
1899 zu Berlin P. Oestlund (Trondhjem).

Berichte über Vereinsanlässe.

Jahresfeier des F. C. Bern.

Schon das geschmackvoll ausgeführte Programm für diese Jahresfeier hatte etwas aussergewöhnliches verheissen. Was an der Feier selbst in unterhaltender, gesellschaftlicher wie auch in kameradschaftlicher Hinsicht geboten wurde, das überstieg aber selbst die höchstgespannten Erwartungen. Reicht uns auch der Raum nicht, hier alles Gesehene und Gehörte, sowie die mitwirkenden Kräfte alle zu nennen, so können wir doch nicht umhin, wenigstens den beiden Hauptarrangeuren, den Herren Giessberger und Müller, hier die wohlverdiente Anerkennung für ihre Aufopferung zu zollen. Als Aug' und Ohr schon zum Ueberfluss gesättigt, wurde sogar noch für den Magen mit „Fussballerrippli und Unkraut" in weitgehendster Weise gesorgt.

Auch an oratorischen Genüssen war kein Mangel, sowohl von seite der Herren Prof. Strasser und Dr. Schenk, als auch von seite der Vertreter eingeladener Clubs, wie Burgdorf (Hr. Schluep) und Zürich (Hr. Siegmund) die alle in mehr oder weniger weitgehender Rede unsern Sport verherrlichten. Gewissen Turnfreunden, die nie genug das Fussballspiel zu Gunsten des Turnens herabwürdigen können, gab Herr Dr. Schenk, der früher selbst ein eifriger Turner war, ein nettes Verslein ins Stammbuch. Wir geben hieraus eine markante Stelle wieder: „Die Schulmeister haben unser Schweizer Turnen verpfuscht, wie die Pfaffen die Religion. Sie haben dem Turner jegliche Individualität entzogen, die eben beim Fussballsport jedem Spieler gewährt werden muss. Früher, im freien Feld, war das Turnen ein herrliches, freies „Schaffen"; heute wird in der Halle der Turner mit einer von Pedanterien durchsetzten Methode zur Maschine ausgebildet".

Morgens 5 Uhr trennte man sich, mit dem Versprechen, sich um 10 Uhr auf dem Kirchenfelde zu einer Spielübung zusammenzufinden

Bemerkenswert ist, dass dieser Vorschlag von den oben erwähnten „alten Herren" gemacht und auch wirklich durchgeführt wurde.

Nachmittags vereinigte dann ein gemütlicher Katerbummel die Festteilnehmer in der „Moospinte" bei Schönbühl.

Vertreten waren an der Feier weiters der Anglo-American-Club Zürich (Herr Engelke), der Fussball-Club Lausanne (Herr Brand) und der Stadtturnverein Bern. H. S.

V. C. Uzwyl.

Letzten Samstag abends gegen 7 Uhr zogen die Uzwiler Radler mit ihren Angehörigen ins Hotel Uzwil. Zahlreich erschienen die Aktiv- und Passivmitglieder.

Etwas nach 7 Uhr begrüsste Herr Dr. Mauchli im Namen des Velo-Clubs die Anwesenden.

Ein feiner Walzer und der Festhumor ging los.

Das Duett von Herr und Frau Meyer „All Heil" erntete grossen Beifall; ebenso das Tenor-Solo „Der Bettlerbua", vorgetragen von Herrn Niederleithner.

Hierauf führten 6 Mitglieder des V. C. U. einen Fahrreigen aus. Mit grossem Interesse verfolgten die Zuschauer die Leistungen der lieben Jungmannschaft.

Nach Schluss dieses Reigens begann das Bankett; 65 Personen beteiligten sich daran.

Während des Nachtessens erschien Herr Meier im Clown-Costüm als Scheerenschleifer.

Sein Rad wurde auf den Sattel gestellt und nun fing Mr. M. an zu drehen und auf den Pneus die Messer und Scheeren zu schleifen. Kaum hatte er mit seiner Arbeit begonnen, als ihm das Papier, in welchem er die zu schleifenden Messer gebracht hatte, in die Augen fiel; er hob es empor und was war es — eine Jux-Zeitung „Uzwiler Radfahrer-Echo", die speziell für die heutige Feier von Herr Meier selbst herausgegeben wurde. (Anmerk. der Red. Wir haben unser neues Bruderorgan gesehen und gratulieren dem Herrn Verleger und Redaktor bestens zu seinem humorvollen Werke.)

Nach Schluss des Essens kamen Marmorgruppen zur Ausführung. Dann folgten der im Programm vorgesehene „Velo-Schwank" (E. Sprenger und Büchler), der grosse Heiterkeit unter den Anwesenden erregte.

Der Indianerreigen wurde wahrlich mit vieler Mühe ausgeführt. Es wurde mit einer Präzisität gearbeitet, die nicht nur von einem Kenner, sondern von jedem Laien respektiert wurde.

Kurz und gut, das ganze Festchen war so fidel, dass nur zu bald die Stunde schlug, wo ich mich von den lieben Uzwiler-Kollegen trennen musste.

Herr Hermann Sprenger, Fahrwart des V. C. U., werde an dieser Stelle ein besonderes Lob zu teil für seine gehabte Mühe. Mit wie viel Fleiss und Ausdauer er seine Aufgabe lösste, weiss nur derjenige zu schätzen, dem schon eine ähnliche Arbeit oblag.

Aber auch den übrigen Club-Mitgliedern speziell den Herren E. Sprenger, Niedleithner, Meier und Büchler sei ein Kränzchen gespendet.

Nun noch etwas liegt mir am Herzen, liebe Leser: was für Gründe bewegten Euch, meine l. R.-B.:Kollegen, der herzlichen Einladung des Velo-Club Uzwil kein Gehör zu schenken? Ich weiss, dass es einige seiner Mitglieder sehr gekränkt hat, dass nicht einmal die Nächsten ihr Interesse für sie bekundeten. O. Z.

Letzte Nachrichten.

— ☛ **Davos-Platz** (Privat-Telegr.). In Davos haben folgende Hockey-Matches stattgefunden:
Berlin gegen St. Moritz 7 : 7, Davos gegen St. Moritz 10 : 1. Davos gewinnt.

— **Das europäische Team in Amerika.** Jacksonville. Match. Erster Lauf: Meyers 1, Tommaselli 2, Banker 3. Zweiter Lauf: Meyers 1, Banker 2. Tommaselli 3. Dritter Lauf: Tommaselli 1, Banker 2, Meyers 3. Demnach stellt sich die Reihenfolge auf: 1. Meyers mit 5 Punkten, 2. Tommaselli 6 Punkten, 3. Banker 7 Punkten.

Chronik des Fussball-Club Zürich.

Donnerstag, den 11. Januar 1900, im Clublokal, Hotel Bodan, **Gesangsprobe.** Vollzähliges Erscheinen aller Sänger!

Freitag, den 12. Januar

ordentl. Monatsversammlung

im Clublokal. Unentschuldigt fehlende Aktive trifft die statutarische Busse. Der Vorstand.

Bankettkarten für das diesjährige Kränzchen im „Palmengarten" können am Buffet im Hotel Bodan bezogen werden. Für die Tombola bestimmte Gaben bitten wir baldmöglichst an die mit der Entgegennahme betrauten Herren E. Germann, Asylstrasse 69 oder C. Nauer, jun., Stüssihofstatt, Zürich, gelangen zu lassen.

Das Komitee.

Der

Joggeli-Kalender

ein Volksbuch für das Jahr

1900

ist erschienen und überall zum Preis von

50 Rappen

erhältlich. Gegen Einsendung von **55 Cts.** in Briefmarken durch den Verlag

JEAN FREY, Druckerei Merkur
Zürich.

Wiederverkäufer erhalten entsprechenden Rabatt.

Den Sportsvereinen

empfiehlt sich zur Anfertigung von
Statuten,
Aufnahmsurkunden,
Mitgliedskarten,
Programmen,
Zirkularen,
Diplomen etc.
bei schönster, künstlerischer Ausführung.
Jean Frey, Druckerei Merkur,
Dianastrasse 5 und 7, **ZÜRICH.**

Sport-Ausrüstungen

7476 wie
Sweaters, Strümpfe, Hemden,
Mützen, Gürtel, Gamaschen.
Gestrickte Rennhosen etc.
empfiehlt in grosser Auswahl
E. Senn-Vuichard
St. Gallen.

„Vereinsfahnen",

wofür reichhaltige Musteralbums etc. zu Diensten stehen, liefert geschmackvoll billigst
J. Werffeli, Turbenthal, (Kt. Zürich)

Wer's kauft, kauft's wieder!

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

„Crescent"

Grösste Fahrradwerke der Welt.
Verkauft wurden 1895: 57,000 Crescents
1896: 70,000 „
7549 Za1799g 1897: 83,000 „
1898: 100,000 „
Das billigste Rad weil das beste.
Generalagentur für die Schweiz:
W. Glitsch, Ingenieur, **Zürich I,**
Rennweg 1, I. Etage.

Der beste Radreifen ist der 6390

Continental-Pneumatic.

Unerreichte Elasticität und Dauerhaftigkeit. — Seriöse Garantie. — Leichte Montage.

Fabrikniederlage für die Schweiz bei: **Willy Custer, Zürich**

Radfahrer- Diplome,
Schach-Diplome,
Flobert-Diplome,
Schützen-Diplome,
Rad-Plakate

etc. etc.

fertigt in künstlerischer Ausstattung billigst

Jean Frey, Buchdrucker
zur Dianaburg
Zürich.

Billiger und bester Bezug für commercielle **Druckarbeiten**
Schönste Ausführung
Couverts und Postpapiere in- und ausländische Fabrikate.
Specialität:
Kaufmännische Druckarbeiten
Neuheiten in Visit- und Adresskarten.

Druckerei „Merkur", Zürich

JEAN FREY, Dianastrasse 5 und 7

Bambus, das Fahrrad aller, welche das Beste haben wollen!

K. k. priv. Bambusfahrräderfabrik Grundner & Lemisch, Ferlach (Kärnten).

Triumph der heutigen Fahrradtechnik. ● **5 Jahre Garantie für Bambusrahmen.**

Generalvertretung für die Schweiz: **Bambus-Fahrrad-Manufaktur A. Saurwein.**

Zürich I, Ecke Brunngasse 18, Predigerplatz und Weinfelden (Thurgau). Fondé 1890.

Stahlräder nur bester Marken: Styria, Nekarsulmer Pfeil, Sturm etc.

Lernunterricht, Reparaturen. — Allerorts Vertreter gesucht. — Wo nicht vertreten, liefere direkt. 740

Vertreter in: St. Gallen: E. A. Mäder, Velohandlg.; **Bischofzell: Ferd. Knup,** Velohandlg.; **Affoltern a. A.: Ad. Kleiner,** Velohandlg.; **Frauenfeld: J. U. Ammann,** Velohandlg **Burgdorf: Chr. Guggisberg,** Velohdlg.; **Aarburg: G. Zink & Binkert,** Velohdlg.; **Luzern: M. Meier,** Velohdlg., Löwenstr.; **Sulgen: A. Abt,** Uhrmacher; **Winterthur: J. Denzler,** Velohdlg.; **Basel: F. Burgweger,** Velohdlg., Klarastrasse 46; **Reinach: R. Ruppert-Hunziker,** Velohdlg.; **Oftringen-Zofingen: G. Zimmerli,** Velohdl.; **Oberriet** (Rheintal): **Z. Zach,** zum Kreuz; **Buchs** (St. Gallen): **J. Reich,** Velohdl.; **Chur: G. Zschaler,** Velohdl.; **Ilanz: J. Etter,** Uhrmacher; **Unterterzen** (St. Gallen): **Fried. Gäzi,** Velohdlg.; **St. Johann** (Toggenburg): **J. Klaus,** Velohlg.; **Amrisweil: Keller-Lötscher,** Velohdlg.; **Rorschach: L. Eisenmann,** Velohdlg.; **Rheineck: Jak. Bänziger; Baden: Weibel & Brisacher,** Velohdlg.

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