

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

## 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>**



statistischen Werken mitteilte, dass die Zahl der jugendlichen Verbrecher in den letzten 20 Jahren um 50 Prozent zugenommen habe. Die Gründe für diese Zunahme erblickte Hr. Görnemann nach einem Berichte des „Magdeburger General-Anzeiger“ „in der verkehrten Erziehung, der Schundlektüre, der Zunahme des Radfahrensports und in den traurigen Wohnungsverhältnissen besonders in den Industrie-Centren“. Hiezu bemerkt die „Rad-Welt“: „Wir haben schon viele unrichtige und verkehrte Anschauungen über das Radfahren gelesen, aber eine so einseitige und beschränkte Auffassung ist uns denn doch noch nicht vorgekommen. Wir sind überzeugt, dass Herr Pastor Görnemann mit seiner Behauptung, soweit sie das Radfahren betrifft, selbst bei seinen blödesten Zuhörern keinen Glauben gefunden hat. Sollte er ihn aber doch gefunden haben, so würde sein Vortrag jedenfalls schädlicher gewirkt haben, als der so arg verlästerte Radfahrersport, denn es unterliegt nach unserer Überzeugung keinem Zweifel, dass junge Leute gerade durch das Radfahren von vielen Thorheiten und Verirrungen abgelenkt worden. Wenn es also Herrn Görnemann gelungen sein sollte, wirklich dem einen oder andern seiner Zuhörer das Radfahren zu verleiden, so hätte er mit seinem Vortrage gerade das Gegenteil von dem bewirkt, was er wollte. Wir können ihm nur empfehlen, sein Gewissen nach dieser Richtung hin nochmals auf das strengste zu prüfen und sich ernstlich zu fragen, ob eine frische, fröhliche Fahrt in Gottes weite Welt hinaus einem jungen Menschen wirklich schaden kann. Wahrscheinlich erblickte Herr Görnemann die Schädlichkeit des Radfahrens doch nur darin, dass vielleicht der eine oder andere junge Mann dadurch vom Kirchenbesuch abgehalten wird. Er irrt aber sicherlich, wenn er der Meinung ist, dass diejenigen, welche das Radfahren wegen der Kirche versäumen, im entgegengesetzten Falle zur Kirche gehen würden. Dagegen glauben wir bestimmt, dass viele Radfahrer auf ihren Sonntagstouren gern einmal in eine Kirche einkehren würden, wenn sie sicher sein könnten, dass sie wegen ihres Kostüms nicht scheinbar angesehen werden. Unsere Geistlichen würden wahrlich besser thun, wenn sie sich die englischen Kirchen zum Muster nähmen, an denen vielfach Stände für Fahrräder angebracht sind, um den Radfahrern die Einkehr zu erleichtern, und wo weder das Publikum noch die Geistlichen Anstoss daran nehmen, wenn ein junger Mann im Radfahrersanzug die Kirche betritt. Wir sind mit der Bibel der Überzeugung, dass der liebe Gott nicht auf das Kleid, sondern auf ein andächtiges Herz sieht. Leider gibt es namentlich unter den protestantischen Geistlichen noch viele, welche nicht dieser Ansicht sind und dadurch werden der Kirche hundertmal mehr Andächtige entzogen, als ihr durch den übel angebrachten Eifer, wie ihn Herr Pastor Görnemann an den Tag legte, gewonnen werden.“

**Radspport in Spanien und Portugal.** Obwohl in Spanien trotz der bergigen Beschaffenheit des Landes der Radspport auch bereits eine beträchtliche Anzahl von Anhängern gefunden hat, besitzt das Land doch keine einzige eigene Fahrradfabrik. Die spanischen Fahrradhandlungen von Madrid, Barcelona etc. beschränken sich darauf, einzelne Fahrradteile vom Auslande zu beziehen und sie zu Rädern zusammensetzen. Den Versuch, den vor ca. zwei Jahren eine grosse einheimische

Firma unternahm, eigene Räder zu bauen, missglückte völlig, einerseits der unsicheren, politischen Lage Spaniens wegen, andererseits weil das Rad, Kosmopolis, das sie fertigten, besonders in Bezug auf die Pneumatics ein völlig unzulängliches Fabrikat war. Den Gebrauch von Fahrrädern deckt Spanien also völlig durch den Import und zwar stellt die Einfuhr von Maschinen aus Deutschland neben der aus England und Frankreich; obenan. Amerikanische Räder sind nicht beliebt bei den Spaniern, die in ihren Geschäften mit Bruder Jonathan ein Haar gefunden haben. Madrid zählt etwa 10,000 Radfahrer, Barcelona ca. 8,000 und besonders in der letzteren Stadt mit ihren weiten Entfernungen gewinnt das Radfahren schnell an Boden, hauptsächlich unter den Geschäftsleuten und Fabrikanten, deren Etablissements in den Vororten gelegen sind. Nordspanien bietet dem Import die besten Chancen; die ausserordentliche Sommerhitze von Süd- und Mittelspanien veranlasst die wohlhabenden Familien während der heissesten Zeit ihren Wohnort in den Seebädern der Nordküste zu nehmen. — Weit populärer als in Spanien ist der Radspport in Portugal; hier werden auch Räder im Lande selber durch die Humber Mfg. Co. gebaut. Diese Firma hat es verstanden, die ewigen Geldkamlamitäten der portugiesischen Regierung wahrzunehmen und sich für einige Jahre das Monopol für die Radfabrikation im Lande gesichert, sodass jede andere Radfabrikation für die nächste Zeit ausgeschlossen ist. Der Import indessen ist gestattet.

**Wenn man im Strassenkleid radelt.** Damen sollten niemals anders als in dem für das Rad bestimmten Rock die Maschine besteigen, und zwar aus den verschiedensten Gründen. Das gewöhnliche Strassenkleid eignet sich nicht zum Radfahren, es zieht sich rückwärts in die Höhe, fliegt leicht bei einem Windstosse auf und wird auch von einer einzigen Fahrt so strapaziert, dass es für den gewöhnlichen Gebrauch nicht mehr verwendbar ist. Dass ein Strassenkleid aber auch gefährlich werden kann, musste eine junge Dame kürzlich erfahren, die ihren geteilten Pariser Rock einer Freundin geliehen und selbstverständlich nicht rechtzeitig zurückgehalten hatte. So war sie gezwungen, im gewöhnlichen Strassenkleide zu fahren. Dabei passierte es ihr, dass ein böser Windstoss einen Zipfel des langen Rockes zwischen Kettenkasten und Kette praktizierte; sofort erfasste das Zahnrad das Kleid und begann es in weitere Folge förmlich aufzuwinden. Resultat: ein Sturz. Nachdem die Dame sich aus der derangierten Lage, die dem schönen Geschlechte fatal zu sein scheint, als ein Armbruch, in eine etwas günstigere Position gebracht hatte, versuchte sie, aufzustehen. Aber da gab es eine neue Schwierigkeit. Die Fahrerin war durch den aufgewickelten Rock so fest mit dem Rade verbunden, dass es ihr absolut nicht gelingen konnte, sich von der Maschine zu befreien, und alle Versuche, sich mit dem Rade vom Boden zu erheben, blieben erfolglos. Die Situation schien verzweifelt, denn die einzige Möglichkeit, sich der Fessel zu entledigen, bestand für die Aermste nur noch darin, den Rock mit dem Federmesser zu zerschneiden. Bevor sie aber dieses äusserste Mittel zur Anwendung bringen konnte, half ihr glücklicherweise ein des Weges kommander Sportgenosse. Indes, wie sagt doch das Lied: „Wär nicht ein Mann gekommen, der sich ein Herz genommen, Wer weiss?“

## Feuilleton.

### Ein seltsames Radfahrererlebnis.

Von Josef Siclosy.

In einer schönen Nacht erging ich mich in der Avenue de Neuilly, die bereits ausserhalb der Linie von Paris gelegen.  
Es ist eine breite, boulevardisierte Strasse, viel breiter als der Wiener Ring, die kerzengerade zum Monument der Verteidigung von Paris hinausführt, eine sehr saubere, gesunde, vom nahen Bois de Boulogne mit würziger Luft gespeiste, zum Teile von sehr vornehmen Leuten bewohnte Avenue, jedoch höchst mangelhaft beleuchtet und wie ausgestorben, sobald es Nacht wird.  
Die Strasse hat drei Fahrwege und zwei Gehalleen. In einer solchen Allee ging ich frische Luft schöpfen, nachdem ich bis nach dem Diner gearbeitet hatte. Ich wohne in der Nähe und war für ein halbes Ständchen oder so etwas hinabgegangen.  
Die Avenue war menschenleer wie gewöhnlich und auch kein Wagenverkehr herrschte in der Nacht. Bloss einzelne Gemüsekarren rollen in Intervallen, aus den umliegenden Ortschaften kommend, daher; die Kutscher dieser Karren schlafen sämtlich, weil das Pferd allein den Weg zur Halle findet den es in jeder Nacht zurücklegt. Auch ist das Pferd klug genug, beim Linienthor stehen zu bleiben, wo die Octroirevision erfolgt. Kurz, es war vollkommen öde und dunkel und so stille, dass man jedes Geräusch auch aus der Ferne vernahmen konnte.  
Ich hörte ein eigenartiges Klirren, das meinen Ohren vertraut klang, denn es war, wie wenn jemand ungeschickt auf einem Bicycle fährt und alle Augenblicke an die steinerne Trottoirkante stösst und absteigen muss oder hinunterfällt. Sehen konnte ich noch nichts,

da es in der Strasse, besonders auf dem Mittelwege, wie gesagt fast finster ist. So ging ich näher heran, denn ich ebenfalls annähernden Geräusch entgegen, und sah endlich, dass es ein doppelstelliges Zweirad, ein Tandem, war, das von einem einzelnen Reiter derart misshandelt wurde. Mein erster Gedanke war, dass diese Fahrmachine gestohlen worden; doch erschien mir dieser Verdacht alsbald als unbegründet oder doch unwahrscheinlich, da der ungeschickte Radreiter — eine Dame war.  
Je länger ich zusah, wie die Radfahrerin verborgen sich abmühte, mit dem Doppelsternem flott zu werden, um so rätselhafter erschien mir die Geschichte. Die Dame, die eben wieder, und zwar jetzt dicht bei einem der so vereinzelt stehenden Gaskandelaber, einen neuen Aufstieg versuchte, war in Trauer gekleidet. Trauer-Radfahrerkostüme sind eine Pariser Spezialität. Schwarze Hüschchen, schwarze Strümpfe, schwarze Schluhe, schwarze Taille, schwarze Halskrause, schwarzer Hut mit schwarzer Feder. Nur blondes, goldenes Haar hatte die Unbekannte. Das Gesicht konnte ich noch nicht wahrnehmen. Und zu fahren verstand sie eigentlich, das ersah ich deutlich aus ihren Bewegungen. Nur war es ein solches Tandem, bei welchem der Vordersitz dem Herrn eingeräumt ist, und die Haltegriffe des hinten befindlichen Damensitzes unbeweglich sind und hier nicht, wie auf manchen Maschinen, mit der Lenkvorrichtung verbunden waren.  
Um das Tandem allein fortbringen zu können, musste die Dame den vorderen Platz benützen, der für den abwesenden männlichen Begleiter bestimmt war, und dazu waren ihr die Pedale zu tief, beziehungsweise der Sattel zu hoch gestellt. Das war die Ursache davon, dass die Dame immer wieder herunter musste und nur kleine Strecken weit, auch das nur, weil sie recht schlank war, mit den Fusspitzen arbeiten konnte, bis die Pedale ihr wieder entschlüpfen.

# Fussball

I. Internationales  
**Fussball-Turnier**  
veranstaltet vom F.-C. Zürich  
(18. Februar 1900).



**Der silberne Siegespokal.**  
(1/4 der natürlichen Grösse).

**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 Auftreten ist ein Ersatz nicht gestattet.
2. Der Spielplatz ist 60 m lang und 30 m breit, der Ball hat die normale Wetspielgrösse. Die Spielzeit beträgt für jede Mannschaft sieben Minuten für jede Richtung. Sollte das Spiel unentschieden bleiben, so wird wei-

tere 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 ausgetragen. 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.

— **I. Internationales Fussballturnier.** Wir bringen in der heutigen Nummer unsern Lesern eine Abbildung des Siegespreises für das am 18. Februar nächsthin stattfindende internat. Fussballturnier des F. C. Zürich. Der Pokal ist ein Kunstwerk getriebener Silberarbeit und dürfte sich wohl eine grosse Anzahl unserer besten schweizerischen und süddeutschen Clubs um seinen Besitz im Wettkampfe messen. Wir machen noch speziell darauf aufmerksam, dass der Becher kein Wanderpreis ist, sondern endgültig in den Besitz des Siegers übergeht. Wie man uns mitteilt, ist der Becher von heute an während der beiden nächsten Wochen im Schaufenster des Sportmagazins Anglo-American am Bahnhofplatze ausgestellt.

— **Internationales Match Schweiz versus England.** Wie uns von Neuenburg mitgeteilt wird, ist es nicht unwahrscheinlich, dass über die Osterferien ein englisches Team, die „Surrey Wanderers“ nach der Schweiz kommen und voraussichtlich mehrere Matches spielen wird. Unser Korrespondent in Oxford wird uns über allfällige Beschlüsse des englischen Teams auf dem Laufenden halten und das „Schweizer Sportblatt“ wird nicht verfehlen, seine Leser von den Unterhandlungen genau zu unterrichten.

— **Butler,** der ausgezeichnete Centrehalf und Capitän des F. C. Anglo-American, kehrt diese Woche in seine Heimat nach England zurück. Butler gehörte zu den besten Spielern der Schweiz und dürfte wohl überall bekannt sein. Auf dem Spielplatz war er übermüht und mehr als einmal hat seine zähe Energie seinem Clube eine Niederlage erspart. Er führte das letzte Jahr seine Engländer-Mannschaft zum Siege in den schweizerischen Meisterschaftsspielen.

Beim nächsten Umkippen trat ich höflich heran, um mit einigen Ratschlägen zu dienen. Ich erbat mir von der Dame, die bei meinem Erscheinen nicht sehr erschrocken, jedoch in grosser Aufregung zu sein schien, Erlaubnis, ihr in den Sattel helfen zu dürfen, was sie mir gewährte, und da sah ich, dass der Vordersattel wegen des hohen Cadres der Maschine gar nicht tiefer gesetzt werden konnte, sondern von Haus aus für einen grossgewachsenen Mann bestimmt war. Der rückwärtige, aber ungovernable Platz hingegen schien den Proportionen der Dame zu entsprechen, das Tandem folglich nach Mass und Bestellung angefertigt zu sein, eine sehr elegante Maschine. Jedes Bemühen war vergebens. Die Dame stieg wieder ab und rang in Verzweiflung die Hände.  
„Einen Wagen,“ rief sie, „ich möchte einen Wagen nehmen!“  
Das war ebenfalls ein Ding der Unmöglichkeit zu dieser Stunde, in der Avenue de Neuilly.  
„Sie müssen bis zur Barrière,“ sagte ich, „ich werde, wenn Sie erlauben, die Maschine ziehen.“  
„Sie sind gewiss Radfahrer,“ rief die Unbekannte aus, die, wie ich sehen konnte, schön war, wie eine Märchenprinzessin.  
Ich nickte Bestätigung.  
„Verstehen Sie vielleicht ein Tandem zu lenken?“  
„Madame,“ erwiderte ich, „ich bin ein einschichtiger Bicyclist; aber es wird wohl dasselbe sein.“  
„Ach, bitte, versuchen wir's. Sie könnten mir einen unschätzbaren Dienst leisten.“  
Ich war natürlich bereit.  
Da ich „en bourgeois“ gekleidet war, kramte ich rasch meine Beinkleider auf und stellte das Tandem zum Start auf, indem ich es mit den Pedalen an die Alleeante lehnte.  
Ich sass auf und auch die Dame hob hinter mir mit Grazie ihr Bein über den Sattel und

fasste Fuss, denn es war ihr gewohnter Platz „Fertig?“ „Los!“ Einige anfängliche Schwankungen abgerechnet, kamen wir sofort ins gemeinsame Tempo.  
„Rasch,“ drängte meine Begleiterin nun hinter mir, „wir müssen schneller fahren, als ein Wagen, doppelt schneller!“  
„Gut, aber wohin?“  
„Ah, richtig! Nach Saint Mandé. Kennen Sie den Weg?“  
„Ich habe ihn hundertmal gemacht. Es ist gerade durch die Stadt, auf der entgegengesetzten Seite derselben.“  
„Also vorwärts, ich bitte Sie um des Himmels Willen, und rasch, wir müssen fliegen!“  
Und wir flogen.  
Die Dame war eine geübte Tandemistin, so dass ich mich bald wie auf meiner eigenen Maschine fühlte. Und nachdem ich mich nach kurzen Sekunden an die wahrhaft beängstigende Schnelligkeit gewöhnt hatte, die ein Tandem gleich bei der geringsten Bearbeitung entfaltet, aussten wir dahin, dass es eine Lust war. Ich wurde förmlich übermüht, aber es waren zum Glück auch innerhalb Paris wenig Wagen auf der Strasse und noch weniger Fussgänger, die den Fahrweg überschritten. Es war die Zeit, wo die Leute vor den Cafés sitzen und die Wagen den Schluss der Theater und Café-Konzerte erwarten. Unsere Lampe brannte hell, so dass uns auch kein „Sergot“ anhalten konnte. In kaum mehr als fünf Minuten waren wir die Avenue de la grande Armée hinauf und die Champs Elysées hinabgefahren. Zur Vorsicht vermied ich aber die grossen Boulevards und wählte, auf dem Concordeplatz angelangt, die Rue de Rivoli, wo das geschlossene Tuilleriesgitter, längs dem wir dahinglitten, mir sogar gestattete, mich unzuwenden, um nach meiner Begleiterin zu sehen.  
(Fortsetzung folgt.)

Beim internationalen Match Schweiz gegen Süddeutschland wurde ihm von der S. F. A. die ehrenvolle Stelle des Captains des Schweizer-Teams übertragen. Als Beisitzer gehörte er auch dem gegenwärtigen Komitee der S. F. A. an. Seinem Club, dem Anglo-Amerikaner F. C., geht durch seine Abreise eine Hauptstütze verloren, wodurch seine Chancen auf einen Erfolg in diesem Jahre wohl etwas zurückgegangen sein werden. Butler wird bei allen, die ihn kannten, in guter Erinnerung bleiben.

— **Franz Cali**, der bekannte back des F. C. Fortuna, ist am Neujahrstage nach Genf, wo seine Eltern sich jetzt aufhalten, vereist. Der F. C. Fortuna verliert in ihm einen seiner thätigsten und geschicktesten Spieler und ein uneigennütziges Vorstandsmitglied.

Möge es ihm in Genf ebensogut gefallen wie in Zürich und möge er in einem dortigen Fussball-Club ebenso wirksam thätig sein, wie im F. C. Fortuna, dessen Mitglieder ihm stets treue Kameraden bleiben werden.

## Fussball-Wettspiele

**Old Boy F.-C. Basel versus Grasshopper F.-C. Zürich** (II. teams).

Old Boys gewinnt mit 5:1 goals. Letzten Sonntag den 14. Januar, stattete das II. team des Grasshopper F.-C. denjenigen der Old Boys in Basel einen Besuch ab. Das II. team der Old Boys ist infolge der Rückkehr und dem Wiedereintritt Jenny's und Heyd's in das I. team, durch frühere Spieler des I. teams, die dadurch überzählig wurden, verstärkt worden; immerhin glaubte man nach den letzten Nachrichten über das Grasshopper-team nicht an einen solch' überlegenen Sieg der Basler. Allerdings soll in dem team der Grasshopper ein Ersatzmann (goal) gespielt haben. Das Spiel wurde durch den Schnee, der das Feld bedeckte, sehr beeinflusst. Von Kombination war auf keiner Seite viel zu sehen, namentlich wurde von der vielgerühmten Grasshopperforwardreihe mehr Passing erwartet. Die Old Boys waren dem Gegner an Grösse und Kraft bedeutend überlegen, und es schien oft, als hätten die Grasshopper etwas Furcht, recht dazugehen.

Ein verhältnismässig zahlreiches Publikum hatte sich auf der Schützenmatte zu dem Spiele eingefunden. Um 3 Uhr gab Hr. Fürstenberger vom F.-C. Basel das Zeichen zum kick-off. Die Verteidigung der Grasshopper lässt sich zweimal hintereinander überraschen und schon nach kurzer Zeit führen die Old Boys mit 2:0. Halftime rückt heran. Die Grasshopper vermögen den stark drängenden gegnerischen Forwards nicht Stand zu halten und noch 3 Mal fliegt der Ball durch ihre Pforten; ein goal wird indessen als off-side nicht anerkannt. Nach der Pause sind die Grasshopper die Angreifenden, während die Forwards der Old Boys bedeutend nachlassen. Ruegg gelingt es endlich, einen seiner schönen Centres durchzubringen. Dadurch wieder aufgewacht, legen sich auch die Old Boys ins Zeug und kurz vor dem Ende der Centre-half mit einem prachtvollen shot das 5. und letzte goal für seinen Club. Bald darauf verkündet die Pfeife den Schluss; die Old Boys hatten mit 5:1 einen unerwarteten, schönen Sieg errungen.

Gut gespielt haben für Old Boys: Bienz, Gautschi, Graf, und Senn; für die Grasshopper: Höhr, Naville, Ruegg, Dietiker und Luden.

Die teams waren folgende:  
Old Boys F.-C.:

Gass		Bächlin II	
Heyd II	Graf (capt.)	Gautschi	
Monbaron	Senn	Kupferschmid	Seiffert
Grasshopper F.-C.:			
Keller	Naville	Luden	Wyss
Mettler	Höhr (capt.)	V. Muralt	Ruegg
	Dietiker	E. Keller	
* * *			
Th. E.			

**F. C. Genf versus F. C. Excelsior Genf.**  
F. C. Genf gewinnt mit 1:0.

Sonntag den 14. Januar fand auf dem Platze des F. C. Genf ein Match zwischen den oben genannten Clubs statt, was eine grosse Zuschauermenge herbeilockte. Ca. 3 Uhr gab Herr Vriani vom F. C. Châtelaine das Zeichen zum Beginn. Man sah sofort, dass es zu einem harten und lebhaften Kampf komme. Der F. C. Genf spielte bergauf und wurde anfänglich sehr stark bedrängt, aber dank der guten Verteidigung gelang es dem Gegner nicht, ein Resultat zu erzielen. Mit 0:0 wurden die Plätze gewechselt.

Nach Half-time bemächtigten sich die Leute des F. C. Genf des Balles und bedrängten das feindliche Goal unauffällig, und es gelang Reiss nach langem Hin und Her das erste und letzte Goal für Genf zu treten, und so endigte das Match zu gunsten des F. C. Genf mit 1:0 Goal.

F. C. Genf:

Steinegger		Jerzinger	
Petit	Jerzinger	Cali	Seiz
E. Baltensperger	A. Leuba	Weber	Reiss
Baltensperger O.			
F.-C. Excelsior:			
Terracina			
Druz	F. Gamper		
Trosset	Bonnet	Zucchinetti	
de Vincenti	Duffaux	Travella	Deserts
F. G.			

**F.-C. Genf II. team versus F.-C. Britannia I. team.**  
(unentschieden 3:3).

Das Match fand am Sonntag Morgen in Plainpalais statt und endigte nach ziemlich lebhaftem Spiel unentschieden mit 3:3 goal.  
F. C.

## Eissport.

— **Die Eis-Hockey-Wettspiele Berlin contra Davos und St. Moritz.** Als die Berliner Mannschaften am 3. ds. in Davos-Platz eintrafen, um die vereinbarten Wettspiele der Davoser und St. Moritzer Mannschaften auszutragen, fanden sie dort das vor, was sie am wenigsten erwartet hatten: strömenden Regen und eine Temperatur von 5 Grad über Null. Am 4. hatte der Regen zwar aufgehört, die Witterung war aber noch immer so warm, dass das Wasser stellenweise 6 Centimeter hoch stand und dass man schon für das Zustandekommen der Wettspiele zu fürchten begann. Aber schon in der darauffolgenden Nacht trat mit einem heftigen Schneefalle ein Wetterumschwung ein, und von 10 Uhr Vormittags an konnte die Eisbahn wieder zum Training benutzt werden. Um halb 3 Uhr nachmittags begann das erste Wettspiel zwischen der Davoser und der kombinierten Berliner Mannschaft (Akadem. Sportclub Berlin und Anglo American Club). Es verlief unter lebhaftem Interesse der zahlreichen Zuseher in hochinteressanter Weise. Als gegen 4 Uhr die Spielzeit beendet war, hatten die Davoser mit 7:1 gesiegt. Am 6. spielten bei gutem Eis und Wetter um 1 Uhr nachmittags der Akademische Sportclub Berlin gegen die St. Moritzer, je 7 Mann stark. Schiedsrichter war, ebenso wie am Tage vorher, der Herzog von Manchester; nach heissem und aufregendem Kampfe endete das Spiel mit 7:7 unentschieden. Leider verlief dieser Wettkampf nicht ohne einen Unfall, indem der Berliner E. Schricker durch ein Mitglied der St. Moritzer Mannschaft eine nicht unerhebliche Verletzung am Unterkiefer erhielt. Nach längerer Pause fand ein Wettkampf zwischen der Davoser und St. Moritzer Mannschaft statt und brachte den Davosern einen glänzenden Sieg mit 10:1 Goals. Der Sonntag gestaltete sich für die Berliner günstiger. Der akademische Sportclub vermochte es, die Davoser Mannschaft, in der allerdings einige der besten Spieler fehlten, mit 6:0 zu schlagen. Nach diesen Resultaten ist die Ueberlegenheit der Davoser wohl wahrscheinlich, aber nicht sicher. Vielleicht bringen die für die nächsten Tage geplanten Wettspiele eine Entscheidung.

— **Peder Oestlund**, der Sieger in der Weltmeisterschaft im Schnellaufen für 1898 und 1899, ist in Davos, wie uns von dort gemeldet wird, zum Training eingetroffen. Da die Weltmeisterschaft im Schnellaufen dieses Jahr in Christiania stattfindet, wird dies wohl nicht so sehr eine internationale Konkurrenz, dafür aber eine um so grössere Zahl norwegischer und schwedischer Rennläufer am Start versammeln. Unter diesen Umständen ist wohl sehr fraglich, ob es ihm gelingen wird, den Weltmeistertitel ein drittes Mal an sich zu reissen, und damit die glänzende Leistung Jaap Eden's zu erreichen, der in den Jahren 1893, 1895 und 1896 diese klassische Konkurrenz gewann.

## Automobilismus.

— **Ein Automobil-Rennen München-Wien.** In der vorletzten Sitzung des Sportkomitees des Oesterreichischen Automobil-Club kam der Vorschlag des Bayerischen Automobil-Club zur Sprache, zu Beginn der Fahr Saison 1900 ein Automobil-Rennen auf der Strecke München-Salzburg-Wien zu veranstalten. Das Sportkomitee erwiderte den Antrag sofort mit konkreten Vorschlägen. Danach wird — die Zustimmung der Münchener vorausgesetzt — das Rennen Ende Mai oder Anfang Juni gefahren werden, und zwar in zwei Etappen. Die erste Etappe ist München-Salzburg, die zweite Salzburg-Wien. Das Ziel soll nach Nussdorf verlegt werden. Die startenden Vehikel sind in vier Kategorien geteilt, wobei schon das neue Reglement des Oe. A.-C. als Grundlage diene. Die erste Gruppe bilden die Rennwagen, die zweite Gruppe die Tourenwagen im Gewichte von mehr als 400 kg und mit mindestens drei Mann Besatzung, in die dritte Gruppe rangieren Voiturettes im Gewichte bis 400 kg und in die letzte Gruppe Motorcycles. Als Preise wurden Ehrenpreise in Vorschlag gebracht. Der Ruhetag in Salzburg soll dazu benützt werden, um die eingetroffenen Fahrzeuge gegen Entrée auszustellen. Auch in Wien will man — vielleicht in den Sälen der Gartenbau-Gesellschaft — eine kleine Ausstellung arrangieren, auf der aber auch andere Gefährte als die am Rennen betheiligt gewesen zur Exposition gelangen können.

— **Das Reglement des französischen Automobil-Club** wurde (allgemeine Regeln, Motorcycle-Rennen in Serien) wie folgt ergänzt: „Es ist bei Disqualifikation verboten, ein und dasselbe Vehikel in verschiedenen Serien eines und desselben Rennens zu benützen. Jeder Konkurrent muss im Endlaufe dasselbe Vehikel benützen, welches er in den Serien benützte.“ — **„La France Automobile“** wurde in eine „Société anonyme“ mit einem Kapital von 120,000 Fr. umgewandelt. Aktionäre sind: Peugeot, de Dietrich, de Dion & Bouton, Van Zuylen, Deutsch, de Bari, Vanquelin, Chau-

chard, Mors, Serpollet, George Richard, Darraq, Michelin, Lemoine, Labouré, Partin, Lucas, Mouter, Rheims & Auscher etc. „La France Automobile“ erscheint ab 1. Januar zweimal wöchentlich. Baudry de Saunier soll, wie wir hören, ausgetreten sein und die Absicht haben, ein neues Blatt zu gründen.

— **Das Rennen um den Bennet-Becher** findet, wie nunmehr festgesetzt wurde, am 14. Juni (Frohleichnam) statt. Die Strecke wird demnächst bestimmt werden. Man wird wahrscheinlich anordnen, dass die Wagen jedes konkurrierenden Landes eine bestimmte Farbe haben müssen, zum Beispiel Frankreich blau, Belgien rot, Deutschland weiss, Italien grün, Amerika gelb.

— **Automobilpost.** Aus Chicago, 29. Dezbr., wird berichtet: In dem Chicagoer Postdienst werden die Pferde durch Automobile ersetzt. Gestern wurde eine offizielle Probe gemacht, und heute bei Generalpostmeister Smith auf die Automobilpost bezughabenden Kontrakte unterfertigt.

— **Ein schottischer Automobil-Club** hat sich als Sektion des englischen Automobil-Club gegründet.

{ } — **Der Kraftwagen.** Die mangelhaften Kenntnisse, welche selbst Gebildete über das Automobil haben, setzen mich in Erstaunen. — Stereotyp ist bei Leuten, die in der Lage sind, sich einen Motorwagen anzuschaffen, die Phrase: „Ich warte noch bis die Wagen vollkommener sind.“ — Unter Umständen müssen diese Freunde des „Kraftwagens“, wie ich diese Vehikel zu nennen beliebe, lange warten. Mehr als ein Menschenalter und darüber hinaus, so lange bis gewisse Naturgesetze als antiquiert von der Vorsehung über den Haufen geworfen werden, denn Motor bleibt Motor, ob sein Cylinder vermittelt Rippen oder Wasser kühl gehalten wird.

Die guten Leute, welche auf die Vervollkommnung des Motors warten, sollten sich die Gesetze der Mechanik vergegenwärtigen oder vortragen lassen, um einzusehen, dass der Explosionsmotor — und um diesen handelt es sich in erster Linie — nicht aus seiner Haut heraus kann. Es kann sich bei ihm nur um eine mehr oder weniger praktische, handliche Konstruktion handeln, es wird vielleicht gelingen, ihn ohne Weiteres, ohne das lästige Ankerbül in Bewegung zu setzen, aber das dürfte auch Alles sein. — Und bis dies erfindet ist, warten die Motorwagenfreunde und sagen ihr lächerliches Sprüchlein her, das Berechtigung nur in Bezug auf den Akkumulatorenwagen haben dürfte, da die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass die schweren Akkumulatoren viel leichter und erheblich kleiner werden. — Wenn dieses freudige Ereignis eintreten wird, das wissen freilich die Götter.

— **Wer Geld hat und sich für die reizende Fortbewegungsmethode interessiert**, der wende sich an eine tüchtige Kraftwagenfabrik und bestelle sich jetzt einen Motor; weil es lächerlich ist, zu warten bis das Ding vollkommener wird. — Inzwischen lerne er die Behandlung des bestellten Automobils aufs Genaueste, am besten, mache er einen Kursus von wenigen Tagen in der Fabrik durch — und wenn dann der Kraftwagen eintrifft, wird er mit Wonnelust fahren können.

Die paar Wintermonate, während welchen das Kraftwagenfahren infolge der Witterungsverhältnisse kein allzu grosses Vergnügen bereitet, sind bald vorbei und deshalb thun alle Reflektanten auf ein Motorfahrzeug gut, so zeitig ihre Bestellungen aufzugeben, dass ihnen der Wagen bei Frühlingsanfang zur Verfügung steht. — Welche Fabriken die Freunde des Automobilismus mit ihren Aufträgen erfreuen sollen, will ich unerwähnt lassen, sonst sagt man mir am Ende gar noch, ich bezöge von den Firmen Provision. — Die Welt ist halt zu schlecht.

— **Die Schnelligkeit der Kraftwagen.** Rühmend wird häufig hervorgehoben, dass es gelungen sei, Wagen mit 50 ja mit 100 Kilometer Geschwindigkeit zu konstruieren. — Das braucht man ja nicht zu bewundern. — Der ganze Witz liegt in der Maschine. Je stärker die Maschine, desto grösser die Leistung. Indessen halten wir es für überflüssig, derartig schnelle Fahrzeuge zu bauen, weil es zweifellos ein grösserer Unfug ist, solche Kraftwagen auf die Menschheit los zu lassen. — So sehr wir die Industrie sich entwickeln sehen mögen, so sehr sind wir dennoch gegen Motorwagen, die an Schnelligkeit das Mass des Erlaubten überschreiten. — Wir trösten uns übrigens mit der Thatsache, dass diese „monströsen Velocitasserische“, welche wie wild gewordene Elephanten daherstürmen, von Privatleuten nur in Ausnahmefällen erstanden werden, im Grossen und Ganzen werden sie Reklamefahrzeuge der Fabrikanten bleiben. — Wenn wir mit einer Geschwindigkeit von 30 Kilometern die Stunde auf freier Landstrasse fahren, so ist das genügend, dass jede Fabrik Maschinen mit erheblich höherer Schnelligkeit bauen kann, ist Thatsache und bedarf keines Beweises.

— **Ein Automobil-Club in Rom.** Auch in Italien regt sich der Automobilismus. In Rom geht man soeben an die Gründung eines Automobil-Club, dem die vornehmsten Kreise der ewigen Stadt angehören werden. Man nennt als Gründer die Herzogin Grazioli, die Prinzessin Corsini, den Herzog Caetani und den Prinzen Borghese.

## Athletik.

— **Eine Weltmeisterschaft im Ringen für Amateure.** Noch eine Weltmeisterschaft für Ringer in Paris! Diesmal reserviert für die Amateure aller Länder. Als Beginn ist der 2. Februar ds. J. festgesetzt. Man hat für die bevorstehenden Kämpfe drei Kategorien geschaffen: die erste umfasst alle Amateurringkämpfer, deren Gewicht 65 kg nicht übersteigt, die zweite Kategorie jene, deren Gewicht mehr als 65 kg und nicht über 80 kg ist, und die letzte Kategorie die schweren Gewichte von mehr als 80 kg. Im Anschluss an die Weltmeisterschaft im Ringen ist eine Weltmeisterschaft im Stemma ausgeschrieben. Bedingungen für die Zulassungen sind: Halten eines 15 kg-Gewichtes mit ausgestrecktem Arm, Aufreissen von 50 kg mit einer Hand, Stemma einer Kugelstange im Gewichte von 80 kg in zwei Zeiten. Als Preise für beide Veranstaltungen sind 14 Medaillen ausgeschrieben. Meldungen für die Kämpfe nimmt Herr Noël, Paris, 23, rue des Boulets, bis zum 31. Januar mittags entgegen.

## Humoristische Ecke

— **Was hat das 19. Jahrhundert gebracht?**

Was wir sahn' in hundert Jahren, soll prägnant ihr hier erfahren: Neue Reiche, neue Staaten, Gasbeleuchtung, Automaten, Emanzipation der Neger, Wollregime von Dr. Jäger, Seuchen, Revolutionen, Kaffee ohne Kaffeebohnen, Ansichtskartensammelwut. Weine ohne Traubenblut, Bier ohne Malz und Hopfen. Magenpumpe, Hoffmannstropfen, Dichtungen von Schiller, Göthe, Kriege, Krisen, Hungersnöte, deutsche Zollvereinigung, Dampfabreinigung, Impfwang, Repetiergewehre, *Amateure* und *Masseur*, vielerlei Assekuranz, deutschen Kaiser, deutschen Kanzler, deutsches Heer und deutsche Flotte, anarchistische Komplotte, Pulver ohne Knall und Rauch, deutsche Kolonien auch, Nihilistenattentat, Rotes Kreuz, Brutapparate, Brot-, Wurst- und Weinfabriken, Oertelkuren für die Dicken, Streichhölzer und Eisenbahnen, Heines Lieder, Freytags „Ahnen“, Telegraphen mit und ohne Leitungsdrähte, Telephone, auch Torpedos, rasch versenkbar, Flugmaschinen, beinahe lenkbar, Keblaus, Schill-lausinvasion, Rotationsdruck, Sezession, Bahnhofsperre (last' ge Fessel), „Fuhrmann Henschel“, „Weisses Rössel“, Chloroform, Antipyrin, Morphinum, Phenacetin, Vegetariarkost — o jü- rum! Diphterie, Pest-, Hundwutserum, Erbsenwurst, Marilit, Sanatorien, Panzerzüge, Krematorien, Photographen, Mauerflinten, Röntgenstrahlen, Schnurrbartbinden, *Fahrrad*, *Skis* und *Krasselsport*, Tennis, Fussball und so fort, Sonnenbäder, Wasserkuren, Hygieneprofessoren, Auerlicht, Acetylen, Strassenbahn, Sanatogen, Klapphornverse, Streichholzscherze, Kaviar aus Druckerschwärze, Feuerwehren, stets bereit, europäische Einheitszeit, *Motordroschen*, Interviews, bestreidete Kängurus, Warenhäuser und Bazare, Färbemittel für die Haare, Zähne, Wadensurrogat, *Maggi*, Soxlethapparate, Lyddtomben, Gasmotoren, Fango, weibliche Doktoren, Influenza, Heilsarmee, ethische Kulturde, Bogenlampen, Glühlichttrümpfe, Birsenkrachs, Partegeschimpfe, „Hurra“-Ruf statt „Hoch“-Geschrei. Dr. Schenks Antistieplei, Robert Mayers Theorie, Falbprognose (stimmt fast nie!) Dreyfussache, Zolabriefe, Richard Wagners Leitomotive, Nordpolfahrten, Schweizerpilen, Reinkulturen von Bazillen, Wasmuths Hühneraugenringe und noch tausend andere Dinge. — Dies des Säkulums Bedeutung, nach der „Magdeburger-Zeitung“.

## Chronik des Fussball-Club Zürich.

Wir laden hiermit nochmals alle unsere Sportsfreunde aus andern Clubs zur Teilnahme an unserem diesjährigen Ball im „Palmengarten“ (Hotel Bahnhof) ein. Derselbe findet nächsten Samstag den 20. Januar, abends 8 Uhr, statt. Ein ausgewähltes Programm und eine feine Ballmusik (Prof. Seebold's Elite-Damenorchester) werden den Abend für einen jeden Teilnehmer zu einem äusserst genussreichen gestalten.

## Das Vergnügungskomitee.

Donnerstag den 18. ds. Mts., abends 8 Uhr, letzte Proben sämtlicher Mitwirkenden. Unbedingtes, pünktliches Erscheinen notwendig. 7/8 Uhr Sitzung des Vergnügungskomitees.



**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 Aus-  
führung.  
**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.

„Vereinsfahrten“,  
wofür reichhaltige Musteralbumen  
etc. zu Diensten stehen, liefert ge-  
schmackvoll billigst  
**J. Werfeli, Turbenthal, (Kt. Zürich)**

Velo-Club Rorschach.

Wir erlauben uns, sämtliche werthe Sportskollegen des O.  
R. B. zu dem am 20. Januar 1900, abends 8 Uhr stattfindenden

**Familien-Abend**

im Kronensaale in Rorschach ganz ergebenst einzuladen.  
Nachstehendes Programm sichert Ihnen gewiss einige ge-  
mütliche Stunden. 273

1. Eröffnungsfahren, gefahren von 8 Mitgliedern.
2. Jubiläumsmarsch von Faust.
3. Velo-Schwank, gefahren von 3 Mitgliedern.
4. Radfahrer-Couplet von Maxstadt.
5. Velopost, gefahren von 9 Mitgliedern.
6. Polonaise von Gédike.
7. Der gefoppte Jäger, komische Pantomime, gefahren v. 9 Mitgl.
8. Die Schicksalskinder des Velo-Club Rorschach, grosses velo-  
dramatisches Gesangstück mit Chorbegleitung.

Nach Schluss des Programms „Tanz“ mit originellen  
Überraschungen.  
Auf regen Besuch hoffend zeichnet mit Sportsgruss  
Im Namen des Velo-Club Rorschach:  
Die Kommission.

Radfahrer- \* \*  
\* \* Diplome,  
Schach-Diplome,  
Flobert-Diplome,  
Schützen-Diplome,  
Rad-Plakate  
etc. etc.  
fertigt in künstlerischer Ausstattung  
billigst  
**Jean Frey, Buchdrucker**  
zur Dianaburg  
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.

Grösste  
**Fahrradwerke der Welt.**

Verkauft wurden 1895: 57,000 Crescents  
1896: 70,000 „  
7549 ZAl799g 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**

**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 Weinfeldten (Thurgau). Fondé 1890.

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

Lernunterricht, Reparaturen. — Allorts 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, Velohandlg.; Aarburg: G. Zink & Binkert, Velohandlg.; Luzern: M. Meier, Velohandlg., Löwenstr.; Sulgen: A. Abt, Uhrmacher; Winterthur: J. Denzler, Velohandlg.; Basel: F. Burgweger, Velohandlg., Klarastrasse 46; Reinach: R. Ruppert-Hunziker, Velohandlg.; Oftringen-Zofingen: G. Zimmerli, Velohandlg.; Oberriet (Rheintal): Z. Zach, zum Kreuz; Buchs (St. Gallen): J. Reich, Velohandlg.; Chur: G. Zschaler, Velohandlg.; Ilanz: J. Etter, Uhrmacher; Unterterzen (St. Gallen): Fried. Gözi, Velohandlg.; St. Johann (Toggenburg): J. Klaus, Velohandlg.; Amriswil: Keller-Lötscher, Velohandlg.; Rorschach: L. Eisenmann, Velohandlg.; Rheineck: Jak. Bänziger; Baden: Weibel & Brisacher, Velohandlg.