Zeitschrift: Schweizer Sportblatt
Herausgeber: Jean Enderli, Hans Enderli
Band: 3 (1900)
Heft: 5

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. 5. **Zürich, 31. 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. Basel.

Mit Gegenwärtigem erlauben wir uns mitzuteilen, daß sich die Kommission des Footballclub Basel folgendermaßen verändert hat:
Präsident: Herr E. Thalmann.
I. Captain: Herr G. Fürstenberger.
II. Captain: Herr A. Schorpp.
Aktuar: Herr A. Magnin, Bachlettenstr. 84.
Alles Schriftliche ist letzterem zuzusenden.

Anglo-American F. C.

Der Anglo-American F. C. hat an Stelle des vergangene Woche verreisten Herrn Buttler, Herrn Pollit zum Captain des ersten Teams für diese Saison gewählt.

Velo-Club Fidelio Basel.

In der zahlreich besuchten Generalversammlung wurde der Vorstand für das Vereinsjahr 1900/01 aus folgenden Mitgliedern bestellt:
Präsident: Albert Häring (neu).
Sekretär: Heinr. Schmid (alt).
Kassier: Gotthard Burri (neu).
I. Captain: Jakob Flammer (alt).
II. Captain und Beisitzer: Joseph Wiesler (neu).
Zu Rechnungsrevisoren wurden gewählt: Adolf Nanz und Karl Müller.
Emil Bueß hatte eine Wiederwahl als Präsident abgelehnt.

Velosport.

— **Radfahrerkurse pro 1900.**
Das letzte Woche erschienene Militär-Tableau pro 1900 weist folgende Radfahrerkurse auf:
Radfahrer-Unteroffiziersschule, zugleich Spezialkurs für Fahrradreparateure, 1. bis 21. Oktober in Bern.
Radfahrer-Wiederholungskurs für die Radfahrer des III. Armeekorps vom 8. bis 10. Sept. (Stabsquartiere des Armeekorpsstabes III und der Divisionsstäbe VI und VII).
Radfahrer-Wiederholungskurs für die Radfahrer des IV. Armeekorps und der Landwehr-Infanteriebrigade Nr. XVII (Radfahrer der Landwehr I. Aufgebotes des I. Armeekorps), insofern sie nicht zum Generalstabskurs IV einberufen werden, vom 9. bis 21. Okt. in Bern.
Ein Detachement, aus den Radfahrern des IV. Armeekorps und Nachdienstpflichtigen gebildet, tritt zum Stabe der Manöverdivision.

— **Das Austral Wheel Race.** Das große Handicap, bekannt als das Austral Wheel Race, gelangte am 13. Dezember 1899 in Melbourne zur Entscheidung. Mehr als 20,000 Zuschauer waren anwesend. Der Preis betrug nach unserm Gelde 7500 Fr. dem Sieger, 3750 Fr. dem Zweiten, 1250 Fr. dem Dritten. Da über 150 Starters waren, wurden 14 Vorläufe gemacht. Der Erste jedes Vorlaufes kam in die Entscheidung. Beauchamp (Mal) siegte vor Mutton (20 Yards) und Lewis (20 Yards).

— **Charles Lugon**, der in zürcherischen Sportskreisen wohlbekannte Rennfahrer, wird kommende Saison eine Brennabor-Maschine fahren, von welcher Fabrik er als Renner engagiert wurde. Er gedenkt sich in Bälde einem ernsten Training zu unterwerfen, das den begabten Flieger wohl bald wieder in seine alte Form bringen wird; er wird an den schweizerischen Rennen also wohl ein Wort mitreden. Der hiesige Vertreter der Marke Brennabor ist Herr Martin Stiffler, am Bleicherweg und der Dianastraße in Zürich II.

— **Hübsche Reklame-Postkarten** versendet die bekannte Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Generalvertreter Karl Partik, Zürich) an ihre Kunden. Solche, die es werden wollen, können die Karten gratis beziehen von der hiesigen Generalagentur.

— **Tommaselli, Banker und Meyers** sind heute, Mittwoch, den 31. Januar, mit dem Dampfer Saint-Louis wieder nach Frankreich abgedampft.

— **Jährlich 1000 Mark Beihülfe** aus städtischen Mitteln haben auf die Dauer von 5 Jahren der Rat und die Stadtverordneten von Leipzig dem dortigen Verein Sportplatz bewilligt. Bis das bei uns vorkommt!

— **Die „City of London Volunteers“**, welche für den Dienst in Süd-Afrika bestimmt sind, führen ein Radfahrerkorps von 35 Mann mit sich. Major Iles, eine in englischen Radlerkreisen sehr bekannte Persönlichkeit, hat die Leute für ein Radler-Freiwilligenkorps von 250 Mann zusammen, während der Fabrikant Starley die Räder stiften will. Es ist aber doch noch nichts aus der Sache geworden, weil das unglückselige „W. O.“, d. h. das jetzt allgemein als Sündenbock dienende Kriegsamt, die großmütige Offerte noch nicht angenommen hat.

— **Der Krieg und Englands Fahrradindustrie.**
Begreiflicherweise absorbiert der Krieg in Süd-Afrika das Interesse der Engländer im höchsten Maße. Alles dreht sich um den leidigen Krieg und die Gedanken eines jeden Engländers folgen den Truppen in Südafrika auf ihren — bisher so ruhmlosen — Pfaden. Die Geschäftswelt vor Allem zeigt sich am meisten interessiert und wahrhaftig, sie hat triftige Gründe dazu, denn die unheilvollen Wirkungen des Krieges spürt sie wohl am ärgsten. So mehren sich in jüngster Zeit die Klagen der englischen Fahrradfabrikanten, daß ihre Hauptbezugsquelle für Rohmaterial, die Sheffielder Stahlwerke, ihren Lieferungspflichten nicht mehr nachzukommen vermögen, weil alles Material und alle Arbeitskraft durch die Herstellung von Kriegsbedarf in Anspruch genommen wird. Und das, was an Private überhaupt noch geliefert wird, geben die Werke nur zu horrenden Preisen ab. Ein neulich veröffentlichtes Schreiben eines Londoner Rahmenfabrikanten an eine englische Fachzeitung illustriert so recht die üble Lage: Der Fabrikant hat mit einem Sheffielder Werke einen Kontrakt auf Lieferung von zehn Tonnen Rohmaterial pro Woche abgeschlossen, und jetzt hat er seine liebe Not, wöchentlich zwei Tonnen zu erlangen und das obenein zu gepfefferten Preisen. Es liegt auf der Hand, daß unter diesen Umständen die englische Fahrrad-Industrie nicht eben gut auf Joe Chamberlain's afrikanische Abenteuer zu sprechen ist.

— **Die große jährliche Fahrrad- und Automobil-Ausstellung**
der Vereinigten Staaten hat am 20. Januar in Madison Square Garden begonnen und die amerikanischen Fabrikanten haben alle Anstrengungen gemacht, sie glänzender und vielseitiger auszustatten, als alle ihre Vorgänger. Sowohl an Zahl als auch an Verschiedenheit der Ausstellungsobjekte soll sie die „shows“ der letzten Jahre weit übertreffen, außerdem präsentiert sie sich in einem originellen Gewande, das beinahe einem Jahrmarkt gleicht. Allerhand Trics und radsportliche Vorführungen, die allerdings mehr auf eine Spezialitätenbühne zu gehören scheinen, sind vorgesehen. So wird Charley Murphy, bisher der einzige Fahrer, dem es gelungen ist, hinter einer Lokomotive eine englische Meile in weniger als einer Minute auf dem Rade zurückzulegen, sich dem Besucher auf einem home-trainer präsentieren, auf dem er seinen Erfolg noch zu verdoppeln (!) hofft. Miniaturmodelle von Lokomotiven werden ausgestellt, überhaupt nehmen die Motorgefährte jeder Gattung, auch solche durch Elektrizität getrieben, den Hauptraum der Ausstellung in Anspruch. Die American Bicycle Kompany hat 105 Plätze für sich belegt, und keine der großen amerikanischen Firmen fehlt unter den Ausstellern. Um die Augenweide der Besucher noch vielseitiger zu gestalten, wird eine vollständige Kollektion von Bildern und Photographien, die Scenen aus dem Radfahrerleben darstellen, gezeigt werden. Und dazu erstrahlt die ganze Ausstellungshalle in einem Meer von elektrischem Licht, so daß man meinen kann, sich in einer elektrischen Ausstellung zu befinden.

— **Die Chinesen legen dem Rade,**
das heißt Räder, welche in derselben Erdfarbe gehalten sind, wie die englischen Uniformen, werden jetzt für den Krieg in Süd-Afrika hergestellt. An der ganzen Maschine befindet sich kein einziger blinkender Teil.

— **Vor dem Schöffengericht in Mülhausen** stand dieser Tage der Eisenbahnarbeiter Oskar Lang von Ottmarsheim, welcher sich am 8. Oktober vorigen Jahres damit belustigte, daß er einem Radfahrer aus Homburg, namens Regisser, als dieser abends auf der Straße von Ottmarsheim nach Homburg fuhr, einen Stock zwischen die Speichen des Fahrrades steckte, in Folge dessen Regisser stürzte und sich Verletzungen zuzog. Diese Rohheit trug dem Lang drei Monate Gefängnis und vierzehn Tage Haft ein; auch wurde seine sofortige Verhaftung angeordnet.

— **Die Lederpreise steigen.**
Aus England wird ein starkes Anziehen der Lederpreise signalisiert; demgemäß wird die Fahrrad-Industrie für die nächste Zeit mit einer erheblichen Verteuerung der Sättel und Taschen zu rechnen haben. Man wird nicht fehlgehen, wenn man als eine der mittelbaren Ursachen dieser Erscheinung den südafrikanischen Krieg betrachtet; der Bedarf an Leder, namentlich amerikanischer Herkunft, für das englische Heer ist ein so riesiger, daß die vorhandenen Vorräte bereits aufgebraucht sind und die gesamte Lederproduktion kaum der gesteigerten Nachfrage gerecht zu werden vermag. Die großen englischen Sattlerfirmen haben gemeinsam beschlossen, die Preise für ihre Ware zunächst um 5 Prozent zu erhöhen, und dabei scheint es noch nicht einmal bleiben zu wollen. Auch unsere Lederindustrie ist zum Teil auf das Ausland als Bezugsquelle für ihr Rohmaterial — vorzüglich auf die Vereinigten Staaten — angewiesen; wir werden also voraussichtlich ebenfalls bald diese Wirkung des Krieges zu spüren bekommen.

— **Frankreich und die amerikanischen Räder.**
Eine französische Radzeitung bringt den Protest eines französischen Fahrrad-Fabrikanten gegen die massenhafte Einfuhr amerikanischer Schund- und Schleuderware, der Hörner und Zähne hat. Im Wesentlichen decken sich die Ansichten des Franzosen mit den unsrigen. Großspurig, wie die Amerikaner sind — so etwa heißt es, freilich in gemilderten Ausdrücken — geht auch ihre Radfabrikation ins Großartige: Lauter Riesenunternehmen, deren vornehmstes Geschäftsprinzip es ist, jede Konkurrenz tot zu machen, und zwar tot um jeden Preis, selbst den der Anständigkeit. Darin harmonieren die Herren Amerikaner übrigens rührend mit ihren Busenfreunden, den Engländern — überhaupt ein par nobile fratrum in Hinblick auf geschäftliche Noblesse. Was die solide, darum aber um so lästigere französische Konkurrenz anbetrifft, so sucht man sich derselben durch folgenden Geschäftskniff zu entledigen! Der Yankee-Fabrikant schickt seine Sendboten aus, um den französischen Geschmack an Ort und Stelle zu studieren. Das gelingt ohne weitere Schwierigkeit, denn die französische Höflichkeit und Gastlichkeit erleichtert dem Fremden jeden Schritt nach Möglichkeit. Zu Hause wieder angelangt, verwertet er die erworbenen Kenntnisse und ahmt den französischen Geschmack mit anerkennenswertem Geschick nach. Soweit wäre die Sache ja weiter nicht bedenklich, aber sie hat ihren Haken: Er gibt dem Fabrikat nur die äußere Tünche, die dem französischen Käufer die Augen blendet, und was darunter steckt, ist der pure unverfälschte Yankeeschwindel. Dieser Schund von Maschinen wird nun in erdrückenden Massen auf den französischen Markt geworfen, und das zu Preisen, die den Laien verloden, dem Kundigen freilich nur ein Lächeln des Mitleids abnötigen. Und das Schlimme bei der Sache ist, daß die geriebenen Yankees das französische Fabrikat durch einen Zoll von 35 Proz. des Wertes von ihrem Markt so gut wie ausschließen, während die amerikanische Schleuderware mit dem französischen Einfuhrzoll von 35 Francs pro Stück sich noch erheblich billiger in Frankreich stellt, als ein gutes französisches Rad — und dabei sieht der wohlfeile Amerikaner doch genau ebenso schmuck und adrett aus wie sein teurer französischer Konkurrent — das freilich darf man nicht übersehen: Er sieht eben nur so aus!! So aber will es der Käufer, und besonders der kleine Mann, bei dem jeder Franc mehr oder weniger eine Rolle spielt, haben. Zurück mit dem amerikanischen Schund nach Chicago oder sonst wohin, jedenfalls hinaus aus Frankreich!

Fussball

— **Die Daten der Cup-Matches um die schweizerische Meisterschaft** für die 2. Hälfte.

Serie A.

II. Spieltag: Sonntag den 4. Februar:
F. C. Zürich versus Old Boys Basel in Zürich.
Anglo-American versus Grasshoppers auf dem Angloplatz (Allmend).
V. F. C. St. Gallen frei.

III. Spieltag: Sonntag den 11. Februar:
F. C. Zürich versus V. F. C. St. Gallen in Zürich.
Old Boys versus Grasshoppers in Basel.
Anglo-American F. C. frei.

IV. Spieltag: Sonntag den 18. Februar:
V. F. C. St. Gallen versus Old Boys in St. Gallen.
Anglo-American F. C. versus F. C. Zürich auf der Hardau.
Grasshoppers frei.

V. Spieltag: Sonntag den 25. Februar:
Grasshoppers versus V. F. C. St. Gallen in Zürich.
Anglo-American versus Old Boys in Basel.
F. C. Zürich frei.

VI. Spieltag: Sonntag den 4. März:
Anglo-American versus St. Gallen F. C. in St. Gallen.
Grasshoppers versus F. C. Zürich auf dem Grasshopperplatz.
Old Boys frei.
F. C. Bern und F. C. Neuchâtel an irgend einem dieser Daten in Biel.

VI. Spieltag: Sonntag den 11. März:
Final-Match zwischen den beiden Siegern der Ost- und Westschweiz.

Serie B.

(Wir bitten die vorgenommenen Daten-Aenderungen zu beachten.)

I. Spieltag: Sonntag den 4. Februar:
F. C. Zürich vers. F. C. Winterthur in Zürich (vormittags).
Grasshoppers versus F. C. Fortuna auf dem Grasshopperplatz.

II. Spieltag: Sonntag den 11. Februar:
F. C. Winterthur versus Grasshoppers in Winterthur.
F. C. Fortuna versus F. C. Zürich auf der Allmend.

III. Spieltag: Sonntag den 25. Februar:
F. C. Zürich versus Grasshoppers auf der Hardau.
F. C. Fortuna versus F. C. Winterthur in Winterthur.
Neuchâtel walk-over.

IV. Spieltag: Sonntag den 4. März:
Finale zwischen dem Sieger der Ostschweiz und Neuchâtel II.

— **Die Tabelle der schweizerischen Meisterschaftsspiele** lautet bis jetzt folgendermassen:

	Gesp.	Gew.	Unent.	Verl.	Gf.	Gg.	Punkte
Serie A.							
Ostschweiz.							
Grasshopper	4	4	—	—	18	5	8
Anglo-Americ.	4	2	1	1	8	11	5*)
Old Boys	4	1	2	1	5	9	4
Zürich F. C.	4	1	1	2	6	4	3
V.F.C.St.Gall.	4	0	0	4	3	10	0
Westschweiz.							
Bern F. C.	1	1	—	—	2	0	2
Neuchâtel F.C.	1	—	—	1	0	2	0

*) Zwei Proteste gegen das Resultat der Matches A. A. versus Old Boys 3:3 und Anglo vers. St. Gallen 2:1 sind noch zur Erledigung vor das Schiedsgericht gewiesen.

Serie B.							
Winterthur (I)	3	2	1	0	7	4	5
Fortuna (I)	3	1	1	1	6	4	3
Grasshoppers (II)	3	1	1	1	10	11	3
Zürich (II)	3	0	1	2	3	7	1

— **Der Fussball-Club Zürich** hat soeben eine ehrenvolle Offerte zu einem Matchturnee über die Osterfeiertage nach Prag und event. Wien erhalten, der er wahrscheinlich Folge leisten wird.

— **Cup-Matches.** Für das nächsten Sonntag den 4. Februar auf der „Allmend“ stattfindende Return-Cup-Match F. C. Grasshopper versus Anglo-American-Club werden sich voraussichtlich folgende Mannschaften gegenüberstehen:

Grasshopper F. C.:
Ott
v. Muralt Suter
Doll Lalife Simonius
Landolt Arbenz Blijdenstein Chessex Mettler

A. A. C.:
Suarez II. Levinstein Suarez Germain Nicoll
Cotton Forgan Gibson
Pollit Sharman
Spencer

Obwohl die zwei besten Kräfte des A. A. C., Butler und Engelke, wegfallen, so stehen sich hier doch wieder zwei ziemlich gleichwertige Teams gegenüber, und verspricht darum das Match ein sehr interessantes zu werden. H. S.

— **Klassifikations-Match.** Am 11. März, am Tage des Final-Matches um die diesjährige schweizerische Meisterschaft findet durch die Vermittlung der S. F. A. ein Klassifikationsmatch statt zwischen dem letzten Club der Kategorie A der Ostschweiz und dem Sieger der Kategorie B aus der Ostschweiz. Der Sieger in diesem Match kommt für die nächste Saison in die Serie A, der verlierende Club in die Serie B.

— **Das Komitee der S. F. A.** gibt hierdurch bekannt, dass in Zukunft als Referee bei Cup-Matches nur noch die von den Clubs angemeldeten Schiedsrichter anerkannt werden.

— **Basel.** Soeben erhalten wir die Nachricht, dass das altberühmte Backs-Paar, Heyd und Jenny, des F. C. Old-Boys nur gewissermassen wie ein Schrecken verbreitender Komet am Himmel der Schweiz. Fussballerwelt aufgetaucht ist, denn Heyd liegt seit dem letzten Match gegen den F. C. Basel krank darnieder und Jenny wird dieser Tage seine Vaterstadt wieder verlassen, um nach London zu verreisen. Wir werden also an dem nächsten Sonntag auf der „Hardau“ in Zürich stattfindenden Cup-Match zwischen Old-Boys und F. C. Zürich wahrscheinlich folgende Mannschaften sehen:

Old Boys:
Schweizer
Bienz Devick
Bollinger Banga Graf
Mory Senn Schwarz Montbaron II Bächlin

F. C. Z.:
Kram Weilenmann Dubois Enderli Keller J.
Keller W. Escher Möller
Meyer Wettstein
Machwürth. H. S.

— **Herr Paul Kehrli,** der letztjährige Centralpräsident der S. F. A. und bekannte bernische Fussballspieler verlässt dieser Tage auf längere Zeit die Schweiz. Wir verlieren dadurch einen der eifrigsten Verfechter unseres schönen Sports. Herr Kehrli war Präsidium des Schiedsgerichtes, für welchen Platz demnächst eine Ersatzwahl zu treffen ist.

— **Die Zürcher Clubs,** die der S. F. A. angehören, werden diese Woche, wahrscheinlich Freitag abends zu einer Sitzung zusammentreten, um an Stelle des abgereisten Herrn Butler vom A. A. F. C. eine Ersatzwahl für den Beisitzer zu treffen.

Fussball-Wettspiele

F. C. Zürich versus Grasshopper F. C.

(Cup-Match Serie A)

Grasshopper gew. 2:1.

Was lange währt, wird endlich — schlecht! So muss man dieses Sprichwort umändern, wenn es für den vorliegenden Fall passen soll. Schon lange war das Match der ungeeigneten Witterung wegen verschoben worden. Die letzte Woche endlich hatte ein schönes Wetter gebracht. Der Schnee war durch einen radikal verfahrenden Föhn weggeschafft und der Boden ordentlich getrocknet worden. Doch am Donnerstag begann das „Hudelwetter“ von Neuem. Doch man tröstete sich — es regnete ja nur — wenn's nur nicht schneit. Am Samstag, den ganzen Tag Regenwetter, dazu ein ordentlich kalter Wind. „Wenn kein Schnee fällt, wird gespielt!“ so lautete die Antwort auf unzählige telephonische Anfragen, die am Samstag Nachmittag auf unserm Bureau gemacht wurden. Das mag wohl mit ein Grund gewesen sein, weshalb dann am Sonntag der Besuch nicht so gross war, wie ihn dieses Treffen der zwei Clubs unter günstigeren Verhältnissen gewiss gebracht hätte, denn, als man am Sonntag Morgen einen fragenden Blick zum Fenster hinauswarf, zeigte sich die liebe Mutter Erde wieder in einem weissen Flockenkleide. Hoher Schnee lag auf der Flur. Da war also wieder ein grosses Fragezeichen hinter das Stattfinden des Matches gestellt. Doch man verständigte sich und da man sich überzeugte, dass der Platz trotz der leichten Schneedecke ganz ordentlich sei, entschloss man sich trotzdem zu spielen.

Der Besuch war schwach und das Wetter klar. Ca. 3 Uhr gab Herr Loos vom F.-C. Winterthur das Zeichen zum Beginn. Zürich hatte kick-off und drang sofort energisch vor. Die ersten paar Minuten schon musste der Goalkeeper der Grasshopper verchiedentlich in Aktion treten und einige scharfe shots konnte er nur mit grossem Glück abwehren. Nur einzelne Rushes des rechten Flügels brachten die Grasshopper vor das feindliche Goal, wo aber die Verteidigung gut stand hielt. Sonst spielte sich der Kampf in der ersten Hälfte fast meistens auf der Seite der Grasshopper ab, ohne dass es indessen den Forwards gelungen wäre zu scoren. Ein merkwürdiges Pech verfolgte ihre Bemühungen. Entweder prallten die schönsten shots an den Goalstangen ab, giengen dicht vorbei oder wurden vom Goalkeeper abgefangen. Nach ca. 30 Minuten unternahmen die Grasshopper wieder einen plötzlichen Vorstoss und Keller W. berührte, indem er auf dem Schnee ausglitt, innerhalb der 11 Meter-Linie den Ball mit einer Hand, wofür die Referee den Grasshoppern einen Penalty-kick zusprach, der, von Suter prächtig gestossen, totsicher durchs Goal flog. Wieso die Referee bei der offenkundigen Unabsichtlichkeit der Berührung, die nur durch das Ausgleiten herbeigeführt worden war, einen Strafstoss gewähren konnte, wurde unter den Zuschauern lebhaft kommentiert. Bis Halftime blieb das Resultat unverändert 1:0 zu Gunsten der Grasshopper.

Nach der Pause wurde das Spiel von beiden Seiten mit gleicher Energie weitergespielt. Zürich unternimmt sofort einen gefährlichen Rush, zwei aufeinander folgende Goalshots werden schön abgewehrt. Doch bald darauf egalisiert Zürich unter grossem Jubel seiner Anhänger. Nun entbrennt der Kampf noch heftiger, jede Partei sucht einen Vorteil zu gewinnen. 10 Minuten vor Time gibt Landolt einen schönen Corner mitten vors Goal und Chessex tritt den Ball aus einem grossen Wirrwar heraus durch. Zürich gibt sich umsonst alle Mühe, Dubois Rushes endigen verschiedene Male in „Offsides“ (?) und mit 2:1 Goals endigt das Spiel zu Gunsten der Grasshopper.

Wir erwähnen Suter, Ott, Simonius und Chessex auf Seite des Grasshopper F. C. und Machwürth, Wettstein, Meyer, Escher, Keller J. und Kram auf Seite des F. C. Zürich.

Team der Grasshopper:
Ott
v. Muralt Suter
Doll Lalife Simonius
Landolt Arbenz Blijdenstein Chessex Mettler

F. C. Zürich:
Kram Weilenmann Dubois Enderli Keller J.
Keller W. Escher Möller
Meyer Wettstein
Machwürth.

F. C. Old Boys versus F. C. Freiburg.

Freiburg gew. mit 2:1 Goals.

Zuerst einiges Allgemeines über die Mannschaften.

Wodurch Freiburg sich auszeichnet, das ist das grossartige Zusammenspiel Aller, wie man es in der Schweiz wirklich nirgends zu sehen bekommt. Der Spieler behält den Ball bis zum Moment, in welchem der Gegner ihn wegnehmen will, dann gibt er ihn gerade dem Nebenmann vor die Füsse u. s. w. Die ganze Kombination geht so schnell vor sich, dass der Gegner geradezu machtlos ist. Es wäre wirklich schwer zu sagen, wer der beste Mann der Süddeutschen gewesen ist, denn der Einzelne suchte nicht sich als Einzelner auszuzeichnen, sondern er ging auf im Zusammenspiel.

Gerade das Gegenteil ist von den Old Boys zu bemerken. Hier sah man einzelne gute Spieler, aber nur wenig Kombination. Dies machte sich besonders bei den Forwards bemerkbar, die durch ihr eigennütziges Spiel dem Gegner das Spiel sehr erleichterten. Immerhin spielten Schwarz und Senn oft sehr schön zusammen, doch konnten sie nichts erzielen. Von den Half-Backs zeichnete sich Bollinger aus, der immer auf seinem Posten stand und den Ball meistens sicher abfing. Das relativ gute Resultat verdanken die Old Boys den beiden Backs Jenny und Devick, die ihre Pflicht tadellos erfüllten.

Nun zum Spiel selbst. Anfangs konnte man eine Ueberlegenheit der einen oder andern Seite nicht bemerken. Beide Parteien griffen scharf an und wehrten sicher ab. Etwa nach 20 Minuten nach Beginn erzielt Hunn für Freiburg das erste Goal. Von da an haben die Basler Backs entschieden mehr zu thun als die der Gegner; aber sie verhindern jeden Erfolg und setzen das Publikum durch ihre Kicks über den ganzen Platz in Erstaunen. Bald gelingt es den Old Boys sogar, zu egalisieren, indem Montbaron den ihm zugespielten Ball vermag einzusenden. Mit 1:1 werden die Plätze gewechselt. Freiburg greift immer rascher an, die Old Boys scheinen langsam zu erlahmen, ausgenommen die Backs. Fast immer spielt sich das Spiel auf Seite des Old Boys ab und es gelingt denn auch Hunn, ein zweites Goal für seinen Club zu treten. Bis zum Schluss ist das Goal der Old Boys in Bedrängnis, aber ein weiterer Punkt wird nicht mehr erzielt. Als der Referee, Herr Hans Frey, Schluss pfiff, hatte also Freiburg mit zwei zu eins gewonnen. Die verlorenen Goals der Old Boys hätten beide leicht abgehalten werden können, aber Freiburg hatte sie zum mindesten verdient, da es unvergleichlich besser spielte. Vom F. C. Old Boys zeichneten sich aus: Jenny, Devick, Bollinger und Schwarz (Heyd fehlte); von Freiburg Wagner, Specht, Hunn.

Team der Old Boys:
Schweizer
Jenny Devick
Bollinger Banga Graf
Mory Senn Schwarz Monbaron Bächlin

Th.

F. C. Freiburg:
Bussler Bauzhaf Hunn Hoog Schilling
Liefmann Specht (Capt.) Teuz
Geis Wagner
Butz

Automobilismus.

— **Der Automobilismus als Sport.**

Der Schriftsteller Balduin Groller hat in der Wiener Zeitschrift „Die Wage“ nachzuweisen gesucht, daß der Automobilismus auch nicht im Entferntesten prätendieren dürfte, als Sport angesehen zu werden, da ihm jedes Kennzeichen dafür mangle. — Er sagt, Alles liege an der Maschine; wer die beste und stärkste bezahlen könne, gehe als Sieger aus dem Wettstreit hervor, sofern er einen guten Fahrer habe. Wolle man das aber nicht vollkommen gelten lassen und behaupten, daß es gerade auf den letzteren ankomme, so sei bei einem Siege oder Niederlage nichts für oder gegen das Fahrzeug bewiesen.

Allem Anscheine nach hat Herr Bulduin Groller sich noch nicht in die Finessen der Steuerung eines Motors vertieft, sonst vermöchte er dem Automobilismus nicht so kategorisch jegliche sportliche Berechtigung abzusprechen. — Ist dem geschätzten Herrn Verfasser der beachtenswerten Abhandlung noch nicht die Thatsache bekannt geworden, daß kräftige Maschinen mit tüchtigem Chauffeur gegen schwächere Motore mit gleich gutem Fahrer unterlagen?

Wenn es Strecken von fünfzig Kilometer zurückzulegen gilt, kann, wie ich zugeben will, nicht viel von Sport gesprochen werden, handelt es sich aber um drei-, vier,ache und noch größere Entfernungen, schält sich doch nach und nach der Sportsmann in der Person des Fahrers heraus.

Hohe Anforderungen werden alsdann an seine körperlichen und nicht minder starke an seine geistigen Kräfte gestellt, denn der Chauffeur hat eine geistlose, viele Aufmerksamkeit erheischende Maschine unter sich, für die er denken muß. — Mit den Handgriffen ist es, wie Herr Groller meint, denn doch nicht so leicht gethan, diese Handgriffe müssen alle sehr wohl überlegt werden, denn sonst geht der Erfolg in die Binsen. — Klares Auge, sichere Hand, rasches Denken und Geistesgegenwart sind bei einer Automobilfahrt meiner Ansicht nach viel mehr notwendig, als wie bei einem Pferdewettrennen, das sich auf einer hübsch hergerichteten Rennbahn abspielt.

Wo körperliche und geistige Kräft so eminent angestrengt werden, wie auf einem Motorwagenrennen, darf unter allen Umständen von einem Sport gesprochen werden. — Der blödeste Joken wäre sonst ein größerer Sportsmann wie der unfehlbar mit Intelligenz ausgestattet sein müssende Chauffeur. — Wenn wir unsere Herrenreiter Revue passieren lassen, so finden wir Dutzende, deren „Rennmaschine“ gescheiter ist, wie sie selbst. — Der Gaul nimmt ihnen sehr oft das Denken, an dem sie ohnehin keinen Spaß haben, ab, während der Motorfahrer nicht nur über die zu einem Sporte notwendigen körperlichen Kräfte, sondern auch über einen Fonds wissenschaftlicher Kenntnisse verfügen muß. Nur wenn diese Eigenschaften vorhanden sind, wird die gute stärkere über die gleich gute schwächere Maschine den Sieg davontragen können, während der dümmste, aber körperlich wohlgeeignete Reiter auf dem besten Pferde so ziemlich immer siegen dürfte.

Warum soll der reiche Herr, der sich kostbare Rennpferde hält, mehr Sportsmann sein, wie der wohlhabende Freund des Automobils, der sich mehrere wertvolle Rennwagen zugelegt hat? — Vielleicht deshalb, weil das Roß lebt und der Motor belebt werden muß? — — Das wäre absurd.

Wie der große Suermondt einen mittelmäßigen Gaul zum Siege steuern kann, so vermag auch ein tüchtiger Fahrer auf einer schwächeren Maschine es mit einer weit überlegenen aufzunehmen, wenn er alle Vorteile auszunutzen versteht. — Was nützt mir eine Rennmaschine, die in einer Stunde sechzig Kilometer durchjagen kann, in der Minute also einen Kilometer zurücklegt, wenn sie bei dreißig Kilometer pausieren muß, während die schwächere Konkurrentin in der Minute nur die Hälfte des Weges frißt, aber erst nach mehreren Stunden einer Wartung bedarf.

Wenn es praktisch und nicht nur theoretisch auf dem Papier feststände, daß die stärkste Maschine siegen müßte, dann wollte ich Herrn Groller zugeben, daß von einem Sporte schwerlich gesprochen werden könnte, da aber gerade die stärksten Motoren oft die schwächsten Seiten zu haben pflegen, so ist es mit der schönen Theorie Essig und der Ringkampf zwischen Fahrern von Maschinen spielt sich gerade so ab, wie die Konkurrenz zwischen Reitern. — Weshalb soll man unter solchen Umständen nicht auch von einem „Kraftwagenrennsport“ sprechen dürfen?

Müller-Herfurth.

— **Fahrverbot für Motorwagen.**

Das königliche Landratsamt in Hannover hat durch eine Verfügung vom 8. Dezember 1899 bewiesen, daß es in seiner landesrätlichen Fürsorge die biederen Hattinger noch überflügeln will. Die kulturhistorische Verfügung hat folgenden Wortlaut:

Hannover, den 8. Dezember 1899.

Der königliche Landrat des Landkreises Hannover
J. Nr. 26783.

Es ist hier Beschwerde darüber geführt worden, daß Motor-Wagen im hiesigen Kreise in viel zu schnellem Tempo auf der Straße fahren, speziell auch innerhalb der einzelnen Ortschaften und so Menschen gefährden. Auch ist bereits Schaden durch einen solchen Motorwagen in Arnum angerichtet. Von der königlichen Polizeidirektion hierselbst sind mir die Namen der hiesigen Motorbesitzer mitgeteilt worden und mache ich sie wiederholt darauf aufmerksam, daß bei wiederholt zu schnellem Fahren im hiesigen Kreise nicht allein ihre Festnahme auf Grund des § 366 Nr. 2 des Strafgesetzbuches erfolgen wird, sondern daß auch die Gendarmen angewiesen sind, ev. gegen die den Verkehr gefährdenden Führer der Motorwagen auf der Stelle einzuschreiten, ihre Persönlichkeit festzustellen und beim etwaigen Entgehen der Feststellung durch schnelles Weiterfahren und anderen Ungehorsam gegen die Anordnungen der Sicherheitsbeamten mit Gewalt einzuschreiten. Die etwaigen Folgen werden Sie sich zuzuschreiben haben. Die Vorschrift über einen ordnungsmäßigen Verkehr auf den hiesigen Straßen und öffentlichen Wegen haben Sie beim Fahren mit den Motor-Wagen ebenso genau einzuhalten, wie der Führer jedes anderen Fuhrwerks. Ein schnelleres Tempo als das eines ordentlichen Trabes ist nicht zulässig und darf mit dem Motorwagen keineswegs schneller gefahren werden als mit anderen Fuhrwerken. Wenn dadurch Personen und Tiere oder Sachen verletzt werden, so werden auch die strengen Bestimmungen des Strafgesetzbuches unnachsichtig zur Anwendung gebracht werden.

J. V. Knoll.

Das heißt also auf gut deutsch: Wer mit einem Motorwagen schneller fährt als ein gewöhnlicher Milchkarren, der wird vom Gendarmen niedergeschossen, oder er erhält einen Hieb mit dem Säbel über den Kopf, falls er das Unglück haben sollte, daß er den Ruf des Schutzmannes überhört. Brav! Herr Landrat, es ist erreicht! Wir wollen keinen Fortschritt! Wir wollen keine blühende Industrie! Dem Leichtsinn der Industriellen, die so gefährliche Neuheiten bauen, muß gesteuert werden! Wäre es nicht möglich,

---

Feuilleton.

Eine unverschämte Geschichte aus dem Französischen.

Ich hatte mich, von der herrschenden Hitze ermattet, auf meinem Ruhebett ausgestreckt (meiner Ansicht nach eines der wichtigsten Möbelstücke in meinem Arbeitszimmer), als mein Diener eintrat und mir Mademoiselle Mirès meldete.

„Was wünscht sie?“ fragte ich, indem ich mit einiger Ueberwindung die Augen aufschlug.

„Sie bittet den gnädigen Herrn um eine Abschrift des Briefes, den er ihr vor drei Jahren geschrieben und der mit den Worten beginnt: „Elende Kröte!“

Ich fuhr zusammen, ein wenig betroffen von dieser sonderbaren Apostrophe, die sonst so wenig in meiner Gewohnheit lag — doch allmählich dämmerte es in meiner Erinnerung. Was mir diese Lucie Mirès angethan, war wirklich ganz abscheulich. Ich hatte sie seinerzeit im Athenée Comique kennen gelernt, wo sie, noch ein halbes Kind, mit ziemlichem Geschick in irgend einer Revue die Rolle eines kleinen Gassenjungen verkörperte. Ihr degagiertes, keckes Wesen war mir aufgefallen und ich versprach ihr, — was verspricht man nicht in solchen Momenten — wenn jemals in einem meiner Stücke die Rolle eines vorlauten Kammerkätzchens vorkommen sollte, an sie zu denken.

Als sie nun erfuhr, daß in den Variétés ein Vaudeville von mir zur Probe angesetzt wurde, suchte sie mich auf und erinnerte mich an mein Versprechen bezüglich der Rolle der Kammerzofe. Ich zögerhte, denn die weiblichen Mitglieder des überkompleten Variété-Ensembles rissen sich förmlich um diese leichte und dankbare Rolle; ich hatte die Qual der Wahl. Doch Lucie bat und bettelte so lange, indem sie mir erklärte, daß dies vielleicht einen Wendepunkt in ihrem Leben bedeute, den Beginn einer künstlerischen Karrière, gewissermaßen eine Rehabilitierung, die sie ihren galanten Abenteuern entzog, sodaß ich schließlich nachgab und sie dem Direktor auf das Wärmste empfahl. Dieser wollte mir meine Bitte nicht abschlagen, denn er nahm an, ich sei in die Kleine verschossen, was zum Mindesten für den Augenblick nicht stimmte.

So wurde denn Lucie Mirès eine Künstlerin der Variétés, ein Titel, der sich auf ihren Visitenkarten sehr gut ausnahm. Sie war übrigens das Muster eines Theatermitgliedes; stets die Erste und Letzte bei der Probe, wußte sie ihre Rolle bis aufs Z-Tüpfelchen und befolgte die Belehrungen des Regisseurs mit rührender Unterwürfigkeit. Ich konnte mich selbst vor Ueberraschung nicht fassen, als sie eines Tages, von Begeisterung durchglüht, sich mit blitzenden Augen an mich wandte:

„Ich will es zu etwas bringen,“ sagte sie. „Was danke ich Ihnen nicht alles! Nie werde ich vergessen, was Sie für mich gethan haben!“

Und, meiner Treu, ich begann nun selbst Interesse an meinem Werk zu nehmen, erteilte ihr Ratschläge, gab ihr Winke, stückelte die Rolle an, wo es nur ging, stattete sie mit sogenannten Schlagern aus und suchte krampfhaft nach effektvollen Abgängen, sodaß die anderen Schauspieler schon ganz nervös wurden. Ich wollte durchaus, daß Lucie Mirès einen großartigen Erfolg davontrage und das war thatsächlich der Fall.

Sobald sie nur auf der Bühne erschien mit ihrem aufgestülpten Näschen, dem spöttischen, insolenten Lächeln auf den Lippen, beide Hände in den Taschen ihres Spitzenschürzchens vergraben, wurde ein Murmeln des Wohlwollens laut. Man fand sie chik und drollig, jedes Wort wirkte, und am nächsten Morgen hoben die großen Kritiker den Esprit, die Verve und die herbe Grazie der kleinen Lucie Mirès hervor, die Tags vorher, wenigstens in künstlerischer Beziehung, noch ganz unbekannt gewesen.

Eines schönen Tages, es war die elfte Vorstellung angesetzt, und das Stück zog über alle Erwartung (man hatte am Abend vorher 3800 Francs eingenommen, für Mitte Juli eine recht hübsche Einnahme), da erhielt ich eine Rohrpostkarte folgenden Inhalts:

„Mein teurer junger Autor!

Verzeihen Sie, aber ich muß nach Luchon fahren. Ich weiß, es ist nicht recht von mir, und Sie werden außer sich sein, daß ich Sie so treulos im Stiche lasse, aber mir bleibt keine Wahl. Mein Glück steht auf dem Spiel. Es ist eine Gelegenheit, wie sie sich nicht bald wieder findet. Dagegen läßt sich nichts machen, man muß das Leben nehmen, wie es ist. Wer sich mit Gewissensbissen abgibt, der wird es nie zu etwas bringen. Nochmals, verzeihen Sie

Ihrer

Lucie.“

Ich glaubte im ersten Moment an einen Scherz. Es war ja nicht anders möglich, denn alles, was ich für sie gethan, konnte sie nicht mit so schnödem Undank lohnen. Ich schickte zu ihr. Es war thatsächlich so, wie sie geschrieben. Sie war nach Luchon abgereist, und zwar in Gesellschaft eines fabelhaft reichen Engländers, namens Lord Ratisbury. Ich eilte zu dem Theaterdirektor, dem ebenfalls eine Verständigung zugegangen war, und der sich in heller Verzweiflung befand. Er erschöpfte sich in bitteren Bemerkungen. „Habe ich Sie nicht genug gewarnt? War ich nicht immer dagegen? Denn ich habe seit Jahren ein wohlbegründetes Mißtrauen gegen diese Halbwelt-Damen. Man muß sich bei ihnen immer auf solche Ueberraschungen gefaßt machen. Aber Sie waren ja rein vernarrt in diese Person. Sie hatten sich's einmal in den Kopf gesetzt, jetzt haben wir die Bescherung. Ach, warum mußte ich auf Sie hören? Warum?“

„Ach, gehen Sie, lieber Direktor, es ist zwecklos, uns jetzt zu streiten und mit Vorwürfen zu überhäufen, ich gebe zu, ich habe eine Dummheit begangen, daran läßt sich nun einmal nichts mehr ändern. Jetzt han-

auch die Eisenbahn, durch die so viel Unglück entsteht, aus der Welt zu schaffen? Hoffentlich wird man höheren Orts Veranlassung nehmen, dem Herrn Knoll für diese Verfügung die verdiente Anerkennung zu teil werden zu lassen.

— **Der Rheinische Automobil-Club** beabsichtigt in kommender Saison zwei Rennen, ein großes und ein kleines zu veranstalten. Für das kleinere Rennen sind bereits nähere Bestimmungen getroffen. Dasselbe dürfte am ersten oder zweiten Sonntag im Mai stattfinden und als Strecke für diese erste Fernfahrt kommt in erster Linie Mannheim-Karlsruhe und retour in Betracht. Die an dem Rennen teilnehmenden Wagen sollen wenigstens einen Tag vorher in einer größeren Halle ausgestellt werden und wird zu dieser Ausstellung ein geringes Eintrittsgeld erhoben werden, um die Wagen auch dem großen Publikum vorzuführen und das Interesse für dieselben zu fördern. Das Rennen zerfällt in drei Klassen: 1. Dreiräder, 2. Voiturettes (leichte Wagen) und 3. Tourenwagen. Die Einsätze betragen für die I. Klasse 30 Mk., II. Klasse 50 Mk. und die III. Klasse 70 Mk. An Preisen (Ehrenpreise) werden gegeben: Klasse I 140, 80, 40 und 30 Mk.; Klasse II 200, 150, 80 und 50 Mk.; Klasse III 300, 200 und 100 Mark. Ueber die große Fernfahrt sind noch keine näheren Bestimmungen getroffen.

— **Der englische Automobil-Club** wird diesen Sommer ein Straßen-Rennen für seine Mitglieder abhalten — und zwar auf französischem Boden, da bekanntlich in England derartige Rennen verboten sind.

— **In Mexiko** wurde eine Gesellschaft mit 500,000 Doll. Grundkapital gegründet, welche sich mit dem Bau elektr. Motorfahrzeuge beschäftigen will.

Eissport.

— **Die Meisterschaft von Europa im Kunstlaufen für 1900.** Ueber das Resultat des am Sonntag den 21. Januar in Berlin ausgetragenen Eislaufmeetings um den Europa-Meistertitel im Kunstlaufen ist uns nachstehender Bericht zugegangen:

Die Europa-Meisterschaft endete mit dem Siege des Verteidigers des Preises, U. Salchow vom Stockholm-Allmänna Skridskoklubb, über den Weltmeister Hügel (Wien-Davos). Im Vorjahre konnte Salchow bei der Europa-Meisterschaft den Wiener Hügel ebenfalls auf den zweiten Platz verweisen, doch revanchierte sich Hügel nachträglich an Salchow sowohl in Berlin beim internationalen Kunstlaufen als auch bei der Weltmeisterschaft zu Davos, indem er vor diesem als Sieger hervorging.

Salchow lief letzten Sonntag ganz vorzüglich und man sah es ihm an, daß er ein längeres, gewissenhaftes Training durchgemacht hatte. Weiters konnte man bei seinem Kürlaufen, durch die Zusammenstellung und Vorführung desselben ganz deutlich die Schule Hügels bemerken, so daß Hügel eigentlich mit seinen eigenen Waffen geschlagen wurde.

Hügel war übrigens nicht disponiert, was bei dem Umstande, daß er die Fahrt nach Berlin als Rekonvalescent unternahm, leicht begreiflich ist.

Salchow lief die Pflichtübungen vielleicht noch besser als im Vorjahre, er machte sie sehr groß, in Achse und mit vorzüglicher Deckung. Das Kürlaufen, das sehr hübsch zusammengestellt war und von ihm sehr schön gelaufen wurde, begann er mit einem Sprung von Lva auf Rra und setzte den Bogen als Spirale fort. Es folgten sodann einige Mondvariationen, ein Mondsprung, mehrere Tanzschritte, der Engelmann-Stern, Hügel-Stern, Hügel-Brillentanz und der Schluß war eine Haynes-Pirouette in tiefer Kniebeuge.

Hügels Pflichtübungen waren ebenfalls groß in Achse gehalten und schön gedeckt, doch machte Hügel beim Laufen derselben einen müden Eindruck, was beim Kürlaufen noch mehr bemerkbar wurde. Die Verve und die Elastizität, mit der er sonst sein Kürprogramm absolvierte, waren diesmal nicht so bemerkbar, und wie wir schon vorher erwähnten, scheint er nicht disponiert gewesen zu sein, außerdem hatte er einige seiner besten Figuren, darunter den Mondsprung, in sein Programm nicht aufgenommen. Mit einer Spirale ve lief er ein, machte sodann eine sehr schöne Stehpirouette, mehrere Tanzschritte, seine Spezialfigur: Haynes-Pirouette in tiefer Kniebeuge, aufstehend zur hohen Pirouette, und Spitzen-Pirouette im selben Schwung, dann einige Figuren eigener Erfindung und zum Schluß eine tiefe Haynes-Pirouette.

Holthe und Lefstad aus Trondhjem, die Beide in einem etwas akrobatenhaften Kostüm (schwarz mit weißer Verbrämung) liefen, beherrschten die Pflichtübungen nicht mehr so gut, wie Salchow und Hügel, und Beide liefen beim Schlangenbogen-Gegendreier, den Gegendreier schnabelförmig. Im Kürlaufen brillierten sie mit verschiedenen, mit kolossaler Sicherheit ausgeführten Sprüngen und einigen tiefen Pirouetten. Holthe führte übrigens einen Walzer auf einem Bein vor, der recht gut war.

Die Anderen — darunter auch Martinus, der infolge einer Verletzung, die er sich während des Laufens zugezogen hatte, aus dem Rennen scheiden mußte — waren einer solchen Konkurrenz nicht gewachsen.

Rudern.

— **Internationale Amateur-Ruder-Regatten in Luzern.**

In der Absicht, dem Rudersport eine dauernde Heimstätte auf dem unvergleichlichen Vierwaldstättersee zu schaffen, hatte das unterzeichnete Komitee im Juli des vergangenen Jahres in Luzern eine internationale Amateur-Ruder-Regatta veranstaltet.

Die sympathische Aufnahme, die dieser Gedanke in weitesten Kreisen gefunden hatte, sowie der schöne Erfolg des Unternehmens haben uns dessen Berechtigung bewiesen und wir werden deshalb das Vergnügen haben, Sie auch in diesem Jahre zu einer größeren internationalen Regatta einzuladen.

Als Grundlage wird das Programm des vergangenen Jahres dienen, das aber noch erweitert werden soll, um den teilnehmenden Ruderern eine möglichst reichhaltige Gelegenheit für ihre Bethätigung zu bieten.

Die Preise werden wie bisher nur in Medaillen und Kunstgegenständen von hervorragendem Wert bestehen.

Die Regatta soll im Monat Juni oder Juli stattfinden; das genaue Datum wird später bekannt gemacht werden.

Wir bitten Sie, heute schon, bei Feststellung Ihres Arbeitsprogrammes für die kommende Rudersaison, einen Besuch Luzerns in Aussicht zu nehmen und glauben, Ihnen in aller Ruhe versprechen zu können, daß unsere Regatta Sie in jeder Hinsicht befriedigen wird.

Für das Komitee
der internationalen Amateur-Ruder-Regatten
in Luzern (Vierwaldstättersee)
Der Präsident:
Dr. **H. Dietler.**

Letzte Nachrichten.

— **Hamburg.** 28. Januar. Neuerdings ein dreifacher Sieg Käfers. Prämienfahren, 10 km. Käfer 15:04⅘ 1, Bocquillon 2, Mulder 3. Prämien gewannen Käfer 19, Bocquillon 3, Mulder 4, Van der Tuyn 2, Albrecht 1.

Tandems. Van der Tuyn-Käfer 1, Albrecht-Krüger 2.

Verfolgungsrennen. Käfer 1, vor Mulder, Albrecht und Van der Tuyn.

Handel und Industrie.

— Wohl das größte Institut in der ganzen Schweiz für den Verkauf von Automobil-Fahrzeugen und Velos dürfte momentan das Geschäft des Herrn Joh. Badertscher bilden, der bekanntlich letzten Herbst seine Lokalitäten an die Göthe- und Falkenstraße verlegt hat. Die bekannte Firma wird jetzt in noch größerem Maßstab weiter geführt und ist es für Freunde des Fahrrad- und Automobil-Sportes äußerst interessant, diesem Etablissement einen Besuch abzustatten. Von einem großen, geräumigen Laden, an welchen sich links Bureau und Direktionszimmer anschließen, gelangt man in einen großen, mit einem Glasdach gedeckten und asphaltierten Hofraum, welcher als Fahrsaal und Automobilmagazin dient. In demselben befindet sich auch für den ersten Unterricht im Fahren ein in den Boden eingelassener Guignard-Apparat und ringsherum auf einer kleinen Gallerie stehen die vorrätigen Velos. Eine Nebentüre führt uns in die Werkstatt, die ebenfalls vollständig mit Glas überdeckt ist. Sie besteht aus zwei Abteilungen, eine für Fahrrad-Reparaturen und die andere für Arbeiten an Automobils. Auch eine Benzinkammer ist vorhanden, sodaß also für unsere Chauffeurs auch in dieser Hinsicht aufs Beste gesorgt ist. An die Werkstatt angebaut ist der Maschinensaal, in welchem sich alle für etwaige Reparaturen nötigen Maschinen befinden. Die ganze Anlage wird elektrisch betrieben. An diesen Raum stößt ein zweites Magazin zur Aufbewahrung fremder Automobile und demselben gegenüber liegen eine Emaillierungskammer und ein Packraum. Im Soussol und ersten Stock befinden sich noch weitere Lager- und Packräume, sodaß also auch noch für weitere Vergrößerungen genügend Platz da ist. Es ist dieses großartige Etablissement für jeden zürcherischen Sportsmann eine sehr angenehme Schöpfung, da er dort alle in die Velobranche einschlägigen Reparaturen in ein und demselben Geschäft besorgen lassen kann. —

Herr Badertscher gedenkt sich in der kommenden Saison hauptsächlich auf die Einführung von Motorwagen in der Schweiz zu verlegen und hat deshalb neben seinen bekannten Velofirmen und der Pneumaticfabrik „Soly" in Lyon, auch die Vertretung der weltberühmten Fabrik für Automobile, „Perfecta" von A. Darracq & Co. in Paris übernommen. M. M.

Automobilismus.

— **Motorfahren auf glitschigem Boden.** Ein Mitarbeiter des „Irish Cyclist" schreibt über die Kunst des Motorfahrens auf glitschigem Boden wie folgt: „Nach vielen mühsamen Versuchen habe ich gefunden, dass man bei unermüdlicher Aufmerksamkeit selbst mit Geschwindigkeiten von 10 bis 15 km in der Stunde auf kothigen Strassen fahren kann, ohne dass die Maschine von der gewollten Richtung abweichen darf. In den Strassen der Vorstädte Londons hatte ich kürzlich hinlänglich Gelegenheit zu diesen Uebungen. Die Strassen waren so glitschig, dass es schwer fiel, auf dem Macadam- oder Granitpflaster ein Seitswärtsgleiten zu vermeiden. Es kommt hauptsächlich darauf an, keine scharfen Wendungen zu versuchen, und vor Beginn der Kurve die Zündung abzustellen. Auch bei der geringsten Abweichung von der geraden Linie schalte ich den Strom aus, reguliere ich die Steuerung, und sowie die Maschine darauf reagiert, schalte ich den Strom wieder ein, und wiederhole dies Manöver, so oft es nötig ist, der Maschine eine kleine Ausbeugung von der Geraden zu erlauben. Das Moment der Motorkraft erlaubt eine Steuerung, ohne von der direkt nach vorwärts gerichteten Propulsionskraft des Motors beeinflusst zu werden. Gilt es eine scharfe Wendung zu machen, z. B. eine volle Umdrehung, um in der entgegengesetzten Richtung weiterzufahren, so drücke ich die Fahrgeschwindigkeit auf 8 km und weniger herab, und das Bewegungsmoment besorgt mir die halbe Runde. Sodann schalte ich die Zündung für ein oder zwei Kolbenhube des Motors ein, um das Kraftmoment zur Ausführung des noch übrigen Halbkreises auszunützen. Die Gefahren des Anfahrens an Prellsteine, oder des Hineingeratens in eine Vertiefung sind hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass man während der Wendung den Motor arbeiten lässt.

— **Amerikas Industrie.** In Amerika bestehen gegenwärtig schon 108 Automobil-Gesellschaften mit einem Kapital von 130 Millionen.

— **Auf der Prinzenparkbahn zu Paris** schlug Fossier am letzten Sonnabend mehrere Rekords vermittelst des Motor-Niederrades, musste aber die Fahrt beim 22. Kilometer einstellen, da er Reifendefekt erlitt. Er legte u. A. zurück: 10 km in 8 : 40, 15 km in 12 : 16³, 20 km in 17 : 01². Einen neuen, für den nächsten Tag bereits beabsichtigten Versuch, den Stunden-Rekord zu schlagen, konnte er bisher infolge ungünstiger Witterung nicht unternehmen.

— **In Italien** besteht eine Automobiltaxe, die bis jetzt für 326 Fahrzeuge und Räder bezahlt wird. Der Automobilsport ist sonach auf der Halbinsel noch ziemlich schwach entwickelt.

— **Eine belgische Firma** baut für den Kampf um den Gordon Bennett-Pokal einen 35 pferdigen Rennwagen.

— **Russland** hat eine Automobilordnung erhalten, welche voll der härtesten Bestimmungen ist. So ist unter Anderem die Maximalgeschwindigkeit auf 12 Werst (12,8 km) festgesetzt, vierräderige Wagen dürfen nicht ohne Aufsicht auf der Strasse stehen bleiben etc.

— **Der englisch-amerikanische Automobilen-Trust.** Engländer und Amerikaner können sich noch immer nicht mit dem Gedanken vertraut machen, dass sie in einer mechanischen Industrie, wie die der Automobilen, von Frankreich überflügelt worden sind. Daher haben sie beschlossen, der gegenwärtig so entwickelten französischen Industrie eine aus der Vereinigung der hauptsächlichsten Automobil-Fabriken Grossbritaniens und der neuen Welt bestehende furchtbare Konkurrenz entgegenzustellen. Der „Trust" wird seinen Genossenschaftssitz in New-York unter dem Namen „Englisch-amerikanische Gesellschaft haben sein Kapital ist auf 75 Millionen Dollars festgesetzt. Die hauptsächlichsten Begründer sind die Herren Wyndley-Grange (England), Ernest Martin (New-York) und James Verdin aus Dower in Delaware.

— **In verschiedenen Städten Amerika's** macht die Post Versuche mit der Einführung von Motorwagen.

— **5207 Motocycles** sind derzeit in Frankreich im Gebrauche.

— **Die Engländer** erhalten eine fraglose Bereicherung ihres Wertschatzes durch den Automobilismus. Für das Fahren im Automobil haben sie das Wort „motoring" erfunden und den Automobilisten nennen sie kurzweg „motist". Die deutsche Sprache ist nur im Volksmunde so rasch zu Neubildungen bereit; so heisst in Wien das Automobil schon ziemlich allgemein Automoppel.

Humoristische Ecke

— **Vorwurf.** Radfahrer (zum Fahrradhändler): „Mit dem Rade, welches ich vorige Woche bei Ihnen kaufte, bin ich schön reingefallen". — Radhändler: „Erlauben Sie, wie wäre das bei meiner Primawaare möglich"? — Radfahrer: „Nun, ich fuhr aus und eine Stunde später lag ich im Strassengraben".

(„Radfahr-Humor".)

Vermischtes.

Fremde Federn.

„Da lef' ich eben ein hübsches Gedicht, dessen Verfasser denselben Namen hat, wie ich. Damit werde ich heute Abend am Stammtisch renommieren, indem ich mich als Mitarbeiter des Blattes ausgebe."

Briefkasten der Redaktion.

— E. E. v. F. C. Victoria, Zürich III. Wir bedauern Ausschluß-Bekanntmachungen nicht mehr in unserm Blatte veröffentlichen zu können. Unliebsame Reklamationen zwingen uns dazu. Teilen Sie Ihren Beschluß den andern Clubs per Brief mit.

— Anonymus in Basel. Leider mußte Ihr Bericht über das Match Old Boys-Freiburg weggelegt werden, da bereits ein solcher früher eingetroffen. Warum übrigens anonym? Glaube indessen Schrift erkannt zu haben. St. nicht wahr? Gruß.

Chronik des Fussball-Club Zürich.

Für die nächsten Sonntag den 4. Februar stattfindenden Cup-Matches des I. und II. Teams sind folgende Spieler ausgewählt:

I. Team. Cup-Match versus Old Boys Basel. (Nachmittags 2½ Uhr auf der Hardau.) Machwürth, Meyer, Wettstein, Möller, Escher (cap.), Keller W., Keller J., Enderli, Dubois, Weilenmann, Kram.

II. Team. Cup-Match versus Winterthur F. C. I. (Vormittags 10 Uhr auf der Hardau.) Wötzer, Wrubel (cap.), Ott, Reinhold, Huber, Schneebeli, Stiefel, Oehninger, Wiederkehr II, Kratz, Wettstein II. Ersatzmann: Schennig.

Das III. Team ist für die kommende Saison folgendermassen zusammengesetzt: Bebie, Siegmund, Ruoff F., Zellweger, Reichenhardt, Schennig, Lombardi, Eugster, Hillburn, Germann (cap.), Guggenbühl. Ersatzmann: Schwyn.

Das IV. Team setzt sich folgendermassen zusammen: Kraske, Kissner (cap.), Päpke, Schwyn, Zollinger, Stapfer, Hoigné, W. Weiss, Steinacher, Kissner II, Frey.

Donnerstag, den 1. Februar, abends 8 Uhr, **Vorstandssitzung** im Cafe ‚Centralpost', Kappelergasse.

Samstag, den 3. Februar, abends, freie Zusammenkunft im Café ‚Centralpost'.

---

delt es sich vor allem darum, eine Remplaçantin zur Stelle zu schaffen."

„Eine Remplaçantin? Um ein Uhr, wenn die Vorstellung um neun anfängt und die Rolle fünfhundert Zeilen hat. Sind Sie von Sinnen? Es ist ein Ding der Unmöglichkeit, daß heute gespielt wird. Wir müssen absagen, meinetwegen „wegen plötzlicher Erkrankung". Aber Sie wissen, lieber Freund, eine Absage bei der ersten Vorstellung bringt Ihnen Ihr Stück um."

Diese Unterredung mit dem Direktor steigerte noch meine gerechte Erbitterung. Als ich aus der Passage des Panoramas trat, sah ich den Theaterdiener, der einen großen weißen Streifen quer über den gelben Theaterzettel klebte, just wo mein Name prangte. Kaum zu Hause angelangt, schrieb ich unter diesem Eindruck, vor Wut erbebend:

„Elende Kröte!

Nicht allein, daß Sie mir einen bedeutenden materiellen Schaden zufügen, bringen Sie mir auch mein Stück um, auf das ich all meine Hoffnungen gesetzt, indem Sie mich zwingen, es heute Abend auszusetzen. Sie sind eine Unwürdige, eine Undankbare. Ich werde Ihnen niemals verzeihen, niemals!"

All diese Erinnerungen schwirrten mir durch den Kopf, während mein Diener, noch immer geduldig auf meinen Bescheid wartend, dastand. Diese Spitzbübin hat also noch die Stirne, sich bei mir blicken zu lassen. Die soll mich kennen lernen. „Nur herein!" schrie ich in drohendem Tone.

Lucie trat ein, hübscher wie je, mit der demütigen Miene eines Hundes, der eben Prügel erhalten, die ihr entzückend stand.

„Ah, da sind Sie mein Fräulein! Er freut mich, Sie zu sehen, denn — —"

Doch sie fiel mir voll Sanftmut ins Wort: „Ich weiß alles, was Sie mir sagen wollen, und was Sie über mich denken. Doch so grob und beschimpfend Ihr Brief auch gewesen ist, ich habe Ihnen denselben nie übel genommen, denn ich hatte ihn verdient. Aber sehen Sie, das Leben ist nicht so einfach für uns Frauen, und Sie, als echter Pariser, der weiß, wie hart der Kampf ums Dasein für uns ist, Sie sollten nachsichtiger sein."

„Sagen Sie mir endlich, was Sie von mir wünschen," fiel ich ihr ein wenig ungeduldig ins Wort.

„Nun also: Meine Undankbarkeit gegen Sie hat kein Glück gebracht, denn Lord Ratisburn hat seine Versprechungen nicht gehalten. Er stellte mir allerdings einen Wechsel auf hunderttausend Francs aus, weigert sich jedoch, denselben zu bezahlen. Mein Anwalt sagte mir, daß ich lieber nicht klagen soll, da der unter solchen Bedingungen ausgestellte Wechsel keinen Wert habe.

„Aber," entgegnete ich, „wenn diese hunderttausend Francs eine Entschädigung für den Verlust meiner künstlerischen Position in den Variétés sind?"

„Haben Sie einen Beweis hiefür?"

„Gewiß, ich bekam einen Brief von dem Autor des Stückes, in welchem ich spielte, der von Beschimpfungen strotzte, weil ich bei der ersten Vorstellung auf und davon ging, und die Aufführung unmöglich machte."

„Gut, sehr gut, bringen Sie diesen Brief mit den Beschimpfungen."

„Nun besitze ich diesen Brief aber nicht mehr; außer mir, in dieser Weise beschimpft und behandelt zu werden, hatte ich ihn damals in Stücke gerissen. Deshalb bitte ich Sie inständig um ein Duplikat. Wenn Sie wollen, diktiere ich Ihnen den Brief, ich weiß ihn auswendig."

Ich betrachtete Lucie. Tausend selige Erinnerungen lebten in mir auf. Unter ihrem Schleier sah ich im Augenwinkel eine kleine Thräne wie eine Perle zittern. Und willenlos, vergebens gegen meine Rührung ankämpfend, setzte ich mich an meinen Schreibtisch und schrieb, während sie mir mit zitternder Stimme diktierte:

„Elende Kröte!

Nicht allein, daß Sie mir einen bedeutenden materiellen Schaden zufügen — — —"

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.

Motorcycle

Fabrikat Dedion & Bouton, wie neu, $1^3/_4$ H. P. ist unter günstigen Bedingungen zu verkaufen. 332

Offerten unter **332** an die Expedition des Blattes.

Zürich. Couverts mit Firmadruck

liefere ich meinen Kunden oder solchen, die es werden wollen, 1000 Stück zu

Fr. 4.50.

Jean Frey, Druckerei Merkur
Dianastrasse 5 und 7

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)

Carl Moser

Nachfolger von Appenzeller-Moser & Co.

zum Papierhof — St. Gallen — zum Papierhof

LAGER
in
Grauen (Buchbinder-) Kartons
in allen
Dimensionen und Stärken

Holz-Kartons
Stroh-[Pack-]Kartons
Weber-Kartons
Press-Kartons
Jacquard-Kartons
Stick-Kartons
Kopier-Kartons
Weiss und farbig Papyrolin
Bindfaden
WEBERSCHNÜRE
Pack-Schnüre
Pack-Seile

Best sortiertes Fabriklager in:
Packpapieren
in Rollen und Formaten
Post-, Schreib- und Druckpapieren
Farbigen
Seiden- und Umschlagpapieren
Glacépapieren
Farbigen u. weissen Kartons
Zeichnen-, Paus- u. Stüpfelpapieren
Stecknadeln und seidenen Ausrüstbändern
sowie in allen
Specialitäten für die Stickerei-Industrie
Kopierbücher
Brief- und Kanzlei-Couverts

Wasserdichte Stoffe:
Patent-Packing
Oiloloth-Oillinen-Feltcloth
Wachspapiere
Leinwand-Papiere
Packtuch (Hessians)
in besten
englischen Fabrikaten

General-Agentur
mit
Inkasso-Bevollmächtigung
für die ganze Schweiz
der
Tit. Bandfabrik Blaubeuren.
für
Rosa leinen und Baumwoll.
Harlem
(Incarnatbänder)

Papierhandlung en gros

Hohe

Provision

verdienen Reisende und Agenten der Branche durch Vertrieb meines

leicht verkäuflichen
und
leicht mitzuführenden
Patentierten

Fahrrad-Artikels.

Anfragen mit Referenzen unter **F. O. A. 447** an

Rudolf Mosse,
30/ **Frankfurt a. M.**

Football.

Geschichte und Erklärung des Spiels.
Von **F. Isler, Frauenfeld.**

Beim Verfasser zu beziehen (1 Expl. 20 Cts., 10 Expl. Fr. 1. 70 Cts., 20 Expl. Fr. 3. —, 50 Expl. Fr. 6.—.) (8667

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 Zä1799g 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 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.