Zeitschrift: Schweizer Sportblatt
Herausgeber: Jean Enderli, Hans Enderli
Band: 3 (1900)
Heft: 12

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. 12. Zürich, 21. März 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.

Delegiertenversammlung

Sonntag den 1. April 1900, mittags punkt 12 Uhr im Gasthof zum „Adler" in Wängi.

Traktanden:

Die Statutarischen.

Die Tit. Sektionen bitten wir um Einreichung der Namen ihrer Delegation an das Bureau des C. K. in Felsegg-Niederuzwil.

Mit Bundesgruß:

Der Vorstand.

Vereins-Mitteilungen.

Football-Club „Old Boys" Zofingen.

Wegen Abreise mehrerer Vorstandsmitglieder hat der F. C. Old Boys Zofingen seinen Vorstand wie folgt bestellt:

Präsident und I. Captain: Hr. P. Walty.
Vize-Präsident: Hr. A. Zellweger.
Aktuar und II. Captain: Hr. C. Pletscher.
Kassier: Hr. W. Minder.
Beisitzer: Hr. R. Vonwyl.

Allfällige Korrespondenzen beliebe man an Hrn. C. Pletscher, pr. Adr. Bank in Zofingen zu richten.

Veloclub Burgdorf.

Der Veloclub Burgdorf hat sich infolge Mangel an Aktiv-Mitgliedern aufgelöst und das vorhandene Vereinsvermögen unter die Mitglieder verteilt! R.

Veloclub Liestal.

Monats-Sitzung Samstag den 24. März 1900, abends 8 Uhr bei unserm Mitgliede Gnemmi zum Schützengarten.

Traktanden:

1. Protokoll.
2. Eintritte und Austritte.
3. Wahl eines I. Fahrchefs.
4. Tourenwettfahrten.
5. Bundestag in Basel.
6. Diverses.

Zu zahlreicher Beteiligung ladet ein

Der Vorstand.

Football-Club „Viktoria" Schaffhausen.

In der Generalversammlung v. 25. Febr. a. c. wurde der Vorstand wie folgt gewählt:

Präses: Fritz Stierlin;
Vizepräses: Edwin Furrer;
Aktuar: Carl Boser;
Kassier: Hch. Reinfried;
1. Capt. Fritz Fellier.

Leider sah sich das wiedergewählte Präsidium Fritz Stierlin infolge einiger groben, gegen ihn gerichteten Aeußerungen am Schlusse der Sitzung genötigt, sein Amt wieder abzulegen und wurde daher in der Sitzung vom 1. März als Ersatz Hch. Wanner zum Präses des Clubs gewählt.

F. C. Excelsior Basel.

Der F. C. Excelsior hat in seiner letzten Sitzung Herrn D. Schmaßmann, Frobenstr. 8, zum Aktuar gewählt.

Das erste und zweite Team hat noch einige freie Sonntage für Matches und beliebe man Matchanfragen an den Aktuar zu richten.

Das erste Team hat nun zu seinem großen Vorteile ziemlich geändert, es wird sich dasselbe nun folgendermaßen zusammensetzen:

A. Kunz
C. Kunz H. Gautschy
G. Schmid J. Rebsamen (Capt.) Schmaßmann
Th. Völker O. Frey A. Koch L. Kempf L. Dörflinger

Nächsten Sonntag, den 25. März, begibt sich das Team des F. C. Excelsior nach Freiburg i. B., um gegen den dortigen Football-Club ein Match zu spielen.

F. C. „Viktoria" Zürich.

Der F. C. „Viktoria" teilt den verehrlichen Clubs mit, daß er sein bisheriges Clublokal zum „Löwenhof" Zürich III verlassen und nunmehr seit 1. März 1900 ins „Café Rennweg", Zürich I, verlegt hat.

Gleichzeitig machen wir Ihnen bekannt, daß an Stelle des zurückgetretenen Präsidenten, Herr Osk. Schenk, in der am 25. verg. Monats stattgehabten, außerordentlichen Versammlung unser bisheriges Aktivmitglied, Herr Ad. Rysler, senior, zum Präsidenten ernannt wurde. Wir bitten Sie, allfällige Korrespondenzen gefl. an Herrn Rysler, Zelgstr. 2, Zürich III, richten zu wollen.

Velosport.

— **Aargauische Velosteuer.**

In der letzten Sitzung des aargauischen Großen Rates empfahl Herr Großrat Karli in einer Rede über die landwirthschaftliche Notlage auch die Einführung einer Velosteuer, die bei der landwirtschaftlichen Bevölkerung sehr sympathisch aufgenommen würde, „da gewisse hirnverbrannte Stahlreiter alles thun, um die Landbevölkerung gegen die Velofahrer zu erbittern". Was wohl die hirnverbrannten, aargauischen Kollegen dazu sagen werden? Entweder ist der Herr Referent von vorneherein ein Radlerfresser, oder aber es brennt wohl bei ihm hie und da etwas! Die Motion wurde erheblich erklärt und dem Regierungsrate überwiesen.

— **Fritz Ryser und Lesna in Berlin.**

Der Sportpark Friedenau in Berlin eröffnet die diesjährige Saison mit einem zweitägigen Meeting am 1. und 8. April. Die Ausschreibung verzeichnet im ganzen acht Rennen, von denen ein 50 Kilometer-Fahren mit Schrittmachern, Preise 300, 200, 100 und 60 Mark, und das Friedenauer Hauptfahren über 1000 m, Preise 200, 100 und 50 Mk., die höchst dotierten Gaben sind. An dem 50 km-Fahren nehmen neben Köcher, Struck, Kobl und und andern auch unsere beiden Landsleute Fritz Ryser und Lesna teil. Unsere besten Wünsche!

— **Für Paris—Roubaix**

ist die Nennungsliste bereits eröffnet. Von Radfahrern sind bisher acht, von Motorfahrern neun Nennungen eingegangen. Unter den Ersteren befinden sich u. A. die Gebrüder Garin, Paul Bor und Jean Fischer (Paris). Von den Motorfahrern nennen wir Béconnais, Rigal, Marcellin, Osmont und Baras. Der Schluß der Nennungsliste ist auf den 9. April, mittags 12 Uhr, festgesetzt. Bekanntlich wird auch der Münchner Josef Fischer wieder an der Fernfahrt teilnehmen.

— **In Buenos-Ayres**

kam Singrossi am 16. d. M. zu Fall, durch den auch Cervera, der beim Glockenzeichen hinter ihm lag, in Mitleidenschaft gezogen wurde. Der Sturz war nicht allzu gefährlich, immerhin aber hatte Singrossi doch derartige gefährliche Verletzungen davongetragen, daß seine Beteiligung an dem nächsten Rennen in Frage gestellt wurde. Das Ergebnis des Hauptrennens war folgendes: 1. Minozzi; 2. Simar; 3. Oliveira.

— **Der Engländer Walters**

ist am Dienstag in Paris eingetroffen und arbeitete am Mittwoch bereits fleißig auf der Rennbahn. Der Sieger aller größeren vorjährigen Dauerrennen hat sich in diesem Jahre wieder seinem alten Manager Hunter anvertraut und befindet sich bereits in vorzüglicher Verfassung. Auch in diesem Jahre hofft er wieder das Goldene Rad von Friedenau, das er im vorigen Jahre gegen Bouhours gewann, siegreich zu verteidigen.

— **In Rom**

fanden am 11. März größere Rennen statt, in denen Ferrari das Hauptfahren gegen Conelli, Magli und Deleu gewann. Außerdem kamen verschiedene Militär-Konkurrenzen für Offiziere und Unteroffiziere zum Austrag, denen das Publikum mit großem Interesse folgte.

— **Der deutsche Kaiser**

soll, wie der Pariser „Velo" berichtet, einen Preis von 80 000 Mark für das beste Kriegsautomobil ausgesetzt haben. Daß der „Velo" die Nachricht früher hat als deutsche Blätter, macht die Mitteilung mehr als unwahrscheinlich.

— **Match Banker-Gougoltz.**

Sieg unseres Landsmannes Gougoltz. Man telegraphiert uns: Letzte Woche fand in Oran in Algier zwischen Banker und Gougoltz ein Match statt. Im ersten Lauf siegte Gougoltz an der Tete. Das Motocyclerennen über 30 Km. wurde auch ein Triumph für Gougoltz.

— **Ein neues System Velobeleuchtung**

führt die Firma Emil Weber, elektro-mechanische Werkstätte in Altstetten-Zürich aus. Unter dem Sattel des Bekikels ist der Apparat angebracht, und wird mittelst einer Uebersetzung vom Hinterrad in Bewegung gestellt. Vorn am Gestell ist eine Glühlampe, sechs bis zehn Volt aongebracht, umgeben von einem parabolischen Spiegel-Reflektor, die Lampe ist mit einem feinen Seidenkabel mit dem Apparat verbunden. Sobald das Velo gefahren wird, erstrahlt die Lampe im schönsten Licht. Die Geschwindigkeit, mit der gefahren wird, hat absolut keinen Einfluß auf die Helligkeit des Lichtes, auch ist der nötige Kraftaufwand verschwindend klein. In Verbindung mit dem Apparat kann ein kleines Akkumulatorchen gebracht werden, das während der Fahrt geladen wird, sodann wird auch Licht erzeugt beim Stillstand des Velos. Die Handhabung ist äußerst einfach. Erfinder dieser Beleuchtung ist Herr B. Scherrer, technischer Leiter der genannten Firma.

— **Gut heimgeschickt.**

Herr Victor Breyer vom „Velo" regt sich furchtbar über den kürzlich veröffentlichen Beschluß des Deutschen Rennfahrer-Verbandes, nach welchem ausländische Fahrer, die auf deutschen Bahnen starten wollen, zuvor Mitglied des Verbandes werden sollen. „Diese Anmaßung eines Verbandes von Rennfahrerne", so schreibt er, „sich in Dinge zu mischen, die sie gar nichts angehen, und sich eine Herrschaft über den Rennbetrieb erzwingen zu wollen, ist absolut unzulässig; sie ist überhaupt sehr gefährlich für den Deutschen Rennfahrer-Verband, der gut thun wird, nicht auf diesem Wege zu beharren, da er sonst unfehlbar dieselbe Niederlage erleiden würde, durch welche dem armen Syndikat der französischen Rennfahrer ein Ende bereitet wurde. Es unterliegt absolut keinem Zweifel, daß weder die französischen Rennfahrer, in deren Namen ich in diesem Falle sprechen zu dürfen glaube, noch auch die deutschen Rennbahnen auch nur einen Augenblick daran denken werden, sich dieser ungerechtfertigten Chicane in Verbindung mit einer geradezu skandalösen Steuer, zu unterwerfen. Uebrigens wird die U. V. F., deren Aufgabe es ist, ihre Landsleute zu schützen, namentlich in Ländern, wo keine offizielle Sportbehörde existiert, nicht umhin können, hier unverzüglich einzuschreiten. Will der Deutsche Rennfahrer-Verband

Feuilleton.

Der Weg über das Weltmeer.

Von Karl Anhalt.

Quer über das Weltmeer den Weg zu finden, und zwar den kürzesten, dünkt dem Laien weit leichter, als es ist. Der Unerfahrene denkt sich die Kunst des Seemanns meist in der Weise, daß der Schiffer bei seiner Abfahrt vom Lande sich genau der Himmelsrichtungen versichert, sein Schiff danach einstellt und dann munter in derselben Richtung weiter steuert, bis er jenseits angelangt ist. Das muß doch ungefähr stimmen. Trifft er einmal etwas zu nördlich oder zu südlich die Küste des transozeanischen Landes, nun, dann fährt er an der Küste entlang, bis er zu dem gesuchten Hafen gekommen ist. Dies Manöver ist ausführbar, und als die Schiffahrt über den Ozean noch in den Kinderschuhen steckte, machte man es wirklich so. Die Segelschiffe straßen damals noch nicht, wie die heutigen Ozeandampfer, täglich viele Tonnen teurer Kohlen, und auf ein paar Tage Zeit kam es auch und der Sterne den genauen Süd- und Nordpunkt auf.

Der Kompaß, von dem der Uneingeweihte eine so hohe Meinung hat, ist für sich allein ein recht unzureichender Leiter bei der Fahrt über den Ozean. Er zeigt wohl die Himmelsrichtungen an, aber seine Abweichungen von der reinen Nordlinie sind an den verschiedenen Orten der Welt sehr verschiedene, und weiß man diese nicht, dann ist die Bestimmung der Himmelsrichtung eine recht ungenaue. Dazu kommt, daß sich durch ihn der Ort des Schiffes nicht feststellen läßt, den man auf das genaueste kennen muß, um den kürzesten Weg zu finden. Er verkündet weder, um wieviel sich ein Schiff in der Richtung seiner Fahrt fortbewegt hat, noch kann man an ihm die seitlichen Verschiebungen ersehen, denen das Schiff durch die Einwirkung von Wind und Strömungen ausgesetzt ist. Diese beiden Faktoren können ein Schiff, das nach dem Kompaß genau seinen Kurs nimmt, weit vom richtigen Wege abtreiben.

So muß denn der Seeschiffer zu anderen Mitteln greifen, um seinen Weg genau festlegen zu können, will er nicht seine Fahrt unnötig lange ausdehnen und die kostbaren Kohlen verschwenden, deren übermäßiger Verbrauch die Rentabilität der ganzen Fahrt in Frage stellt. Der kürzeste und schnellste Weg ist heutzutage die Parole. Um ihn zu finden, verfährt der Schiffer folgendermaßen.

So lange der Schiffer noch in Sicht des Landes ist, legt er zunächst nach bestimmten Landmarken, das sind Leuchtfeuer, Kirchtürme, Mühlen, einzelstehende Bäume und ähnliche Dinge, die auf den Seekarten genau verzeichnet sind, den Standort seines Schiffes fest. Durch Visieren sucht er den Winkel zu finden, unter dem diese Punkte von der durch den Kompaß gegebenen Richtung abliegen. Mehrere dieser Visirlinien, in die Seekarten eingetragen, ergeben in ihrem Kreuzungspunkt den Ort des Schiffes. Die Seekarten sind aber anders geartet, als die gewöhnlichen Karten. Sie sind nach Merkators Projektion hergestellt, deren Eigentümlichkeit darin besteht, daß die Erde zwecks kartographischer Wiedergabe nicht als eine Kugel, sondern als ein Cylinder aufgefaßt ist, dessen Mantel abgerollt und ausgebreitet, eine ebene Fläche ergibt, statt der Kugelform. Die Mittagslinien laufen auf diesen Karten einander parallel, statt an den Polen zusammenzulaufen, und die Breitenkreise die in Wirklichkeit nach den Polen zu immer kleiner werden, sind auf diesen Karten alle dem Aequator gleich. Während in Wirklichkeit ein Breitengrad am Aequator die Länge von 60 Seemeilen oder 15 deutschen Meilen hat, mißt ein Grad in unseren Breiten, am 50. Grad nur noch 38,6 Seemeilen, und am 60. Breitengrade sogar nur noch die Hälfte eines Grades am Aequator. Nun paßt zwar das Ganze auf der Karte nicht zu einander, aber für den einzelnen Punkt, der zahlenmäßig festgelegt wird, sind diese Angaben zutreffend, und das System erleichtert sehr die Eintragungen.

Um das Schiff auf der gewählten Linie zu führen, wird täglich der Ort des Schiffes festgestellt. Man mißt die geographische Breite nach der Sonnenhöhe, indem man den Abstand des Seehorizontes von der Sonne bestimmt und dann nach dem Standpunkt des Beobachters korrigiert. Dabei ist auch die Lichtberechnung zu beobachten, die die Sonne nicht auf ihrem wirklichen Standpunkt erscheinen läßt. Damit hätte man die geographische Breite, wenn die Sonne gerade über dem Aequator stände; dies thut sie aber nur an zwei Tagen im Jahre, deshalb muß der Schiffer bei seiner Berechnung die sogenannte Deklination der Sonne in Betracht ziehen. Um die geographische Länge zu bestimmen, bedient man sich der Zeitunterschiede, denn sie ist ja nur der in Graden ausgedrückte Zeitunterschied zwischen zwei Meridianen. Man vergleicht die Zeit des gewöhnlich nach Greenwich eingestellten Schiffschronometers mit der Zeit des Ortes, an dem sich das Schiff befindet, und den man aus der geographischen Breite mittelst einer Gestirnhöhe berechnen kann. Versagt aber einmal der Chronometer, dann kann man die Zeit auch aus dem Verhalten der Sterne bestimmen, aus der Stellung des Erdmondes zu den Sternen, aus der Verfinsterung der Jupitermonde und aus ähnlichen Vorkommnissen am Sternhimmel.

Um von den so festgestellten Punkten alltäglich dem Ziele auf dem kürzesten Wege zuzusteuern, bedient man sich des Kompasses, von dem stets eine Anzahl auf dem Schiffe vorhanden ist, die auf ihren richtigen Gang miteinander verglichen werden. Aber wie schon angedeutet, ist der Kompaß ein sehr veränderlicher Geselle, seine Richtung ist an den verschiedenen Standorten eine verschiedene, die auch für ein und denselben Ort nicht immer gleich bleibt. Man hat dafür Tabellen aufgestellt, denen eine regelmäßige Beobachtung zugrunde liegt, zur Kontrolle sucht aber der Schiffer zuweilen noch an der Hand der Sonne und der Sterne den genauen Süd- und Nordpunkt Noch stärker als diese Ablenkung des Kompasses durch die Lage der magnetischen Pole, die nicht mit den Polen der Erdachse zusammenfallen, ist die Beeinflussung des Kompasses durch das im Schiff verbaute oder verladene Eisen, die sog. Deviation. Als man die ersten Eisenschiffe baute und die oft große und unbeständige Ablenkung des Kompasses in diesen Schiffen bemerkte, da war man im Zweifel, ob man die Schiffe für den Dienst auf hoher See würde leiten können. Allmählich erforschte man diese Erscheinung. In den verschiedenen Lagen des Schiffes, bei verschiedenem Kurs, in verschiedenen Gegenden ꝛc. ist auch die Deviation des Kompasses verschieden, dabei ist sie nicht bei allen Schiffen gleich, sondern sie muß für jedes Schiff durch Ausprobieren erst festgestellt werden. Dazu bedarf diese Abweichung auch einer steten Kontrolle. Der Grund für diese eigenartige Erscheinung ist darin zu finden, daß das Schiff während seines Baues durch das Lagern in einer bestimmten Richtung selbst zu einem

sich mit Gewalt den Hals brechen, so bleibt freilich nichts übrig, als ihm seinen Willen zu lassen, immerhin aber möge er wenigstens gewarnt sein und darum erlaube ich mir, ihm menschenfreundlicherweise ein lautes „Achtung“ entgegen zu rufen.“

Dazu antwortet ihm die „Rad-Welt“, das offizielle Organ des Deutschen Rennfahrer-Verbandes, folgendes:

„Herr Breyer scheint sich weder über die Tragweite des Beschlusses der Rennfahrer, noch über die Rücksichten klar zu sein, welche diese gegen die ausländischen Fahrer und speziell gegen die Landsleute des Herrn Breyer zu nehmen haben. Die Sache liegt doch einfach so, daß die Rennfahrer gezwungen sind, sich persönlich gegen illoyale Konkurrenz zu schützen, weil wir eben in Deutschland einstweilen keine offizielle Sportbehörde haben. Sobald eine anerkannte deutsche Sportbehörde existiert, wird der Rennfahrer-Verband natürlich sofort bereit sein, dieser Behörde die Erhebung der Licenz abzutreten; so lange das aber nicht der Fall ist, haben die deutschen Rennfahrer gar keine Ursache, ausländische Konkurrenz ohne alle Formalitäten in Deutschland starten zu lassen, während sie selbst überall im Auslande ihre Licenz zu entrichten haben. Wollen die französischen Rennfahrer diese kleine Gebühr nicht bezahlen, so mögen sie ruhig in Frankreich bleiben; es zwingt sie niemand, in Deutschland zu starten. Vielleicht aber fragen sie auch gar nicht nach der Meinung des Herrn Breyer und freuen sich sogar, Mitglieder des Deutschen Rennfahrer-Verbandes werden zu dürfen. Bourrillon, Huret, Taylor, Jacquelin, Champion u. a. haben in den letzten Jahren jedenfalls soviel Geld in Deutschland verdient, daß sie dem Deutschen Rennfahrer-Verbande die paar Mark Jahresbeitrag aller Wahrscheinlichkeit nach gern gönnen werden, gleichviel, ob Herr Breyer damit zufrieden ist oder nicht. Herrn Breyer können wir daher nur den menschenfreundlichen Rat geben, sich nicht gar zu sehr über den Beschluß des Rennfahrer-Verbandes aufzuregen und lieber für alle Fälle ein. Brausepulver bereit zu halten. Wir haben absolut keine Ursache, die Regelung unseres Rennbetriebes den Privatwünschen des Herrn Breyer oder des „Velo“, was dasselbe sagen will, anzupassen. Wir sind Herren im eigenen Hause und richten uns, so gut es geht, unseren eigenen Bedürfnissen entsprechend ein. Französische Rennfahrer werden wir wie früher auch in Zukunft immer gern bei uns sehen, aber nur unter der Bedingung, daß sie sich unserer Hausordnung fügen, wie es unsere deutschen Rennfahrer in Frankreich auch thun müssen.

Automobilismus.

— **Das Automobil im Dienste der Armee.** Die letzten 10 Jahre haben in der Entwickelung unserer Kampfesmittel einen totalen Umschwung gebracht. Schnellfeuergeschütze, Maschinengewehre, kleinkalibrige Repetiergewehr und Sprenggranaten haben sich die Vorherrschaft im Kampfe errungen und den Kriegen ein scheinbar sehr viel blutigeres Gepräge aufgedrückt als bisher. Eine Verwendung von Millionenheeren — des ganzen Volkes in Waffen — ist eingetreten, und in ähnlich rapider Weise sind die Kommunikationsmittel, beziehungsweise die zu ihrer Bedienung bestimmten Truppen auf eine gewaltige Höhe angewachsen.

Eine Armee ohne eine große Zahl von Trains und Kolonnen, ohne eine tüchtige Eisenbahn- und Telegraphentruppe und gut organisierte Etappenlinien wird heutzutage einer modernen Armee gegenüber etwa dieselbe Wirkung haben, wie ein alter Vorderlader einem modernen Infanteriegewehr gegenüber.

Die modernen Schnellfeuerwaffen, die auf einen Punkt konzentrierten Millionenheere erfordern einen Park von Munitions- und Proviant-Kolonnen, den man bisher nicht kannte, und hiermit geht Hand in Hand die gegen früher bedeutend verbesserte Krankenpflege, sowie ein unverhältnismäßig großer Nachschub von Armeebedürfnissen, die durch die moderne Kriegführung bedingt sind.

Bei der verhältnismäßigen Beweglichkeit unserer modernen Heere ist nun mit Recht die Frage aufgeworfen worden, ob die Kolonnen immer imstande sein werden, bei der verhältnismäßig großen Entfernung der einzelnen Etappenmagazine der Feldarmee den nötigen Bedarf an Proviant beziehungsweise Munition nachzuführen.

Nicht minder drängte sich die Frage auf, ob ein Land auch imstande sein werde, ein genügendes und leistungsfähiges Pferdematerial zur Bespannung der Kolonnen dieser Millionenheere zu stellen, ohne der Kavallerie und Feldartillerie die nötigen Pferde zu entziehen oder durch Inanspruchnahme sämtlicher vorhandenen brauchbaren Pferde als Zugmaterial die Produktionsfähigkeit der eigenen Ackerbau treibenden Bevölkerung völlig lahm zu legen, da ihr bei der Mobilmachung schon so wie so eine große Zahl von Arbeitskräften entzogen wird.

Endlich tritt noch die Frage auf, ob nicht wiederum durch die große Zahl von Kolonnen die Beweglichkeit der Heere sehr beschränkt werden würde.

Die Armeeverwaltungen der verschiedenen Staaten haben sich deshalb entschlossen, eingehende Versuche mit Automobilen und transportablen Feldbahnen zu machen, während die Feldbahnen bestimmt sind, der Feldarmee von den Hauptseenbahnstationen (ihren Ausschiffungspunkten) zu folgen, um zerstörte, beziehungsweise nicht vorhandene Eisenbahnen leicht zu ersetzen, wobei an ihren Endpunkten die eigentlichen Etappenmagazine für die Feldarmee errichtet werden sollen — sollen die Automobilen leicht bewegliche, leicht verschiebbare Magazine bilden, aus denen die Kolonnen der Feldarmee ihre Bestände schnell und sicher ergänzen können; sie sollen also die Etappen- und Magazin-Kolonnen ersetzen.

Blicken wir nun kurz auf die Entwickelung des Automobilismus. Während bereits im Jahre 1870 in dem belagerten Paris Straßenlokomotoren zum Transport von Geschützen, Wagen und Kriegsmaterial verwandt wurden, ging man allmählich, nach Erfindung und Verbesserung der Motore dazu über, bewegliche, nicht durch Dampfkraft betriebene Wagen zu konstruieren. Hierbei that sich ganz besonders Frankreich hervor, und entwickelte sich dort das Automobil zu einem Sportsfahrzeug, was wiederum der technischen Entwickelung einen großen Vorschub leistete. In Deutschland begann man erst verhältnismäßig spät sich mit dem Automobil zu beschäftigen, und hier waren es in erster Linie die Benzschen und Daimlerschen Motorwagen, von denen man öfter hörte. Erst durch die Schaffung eines mitteleuropäischen Motorwagenvereins, sowie durch die erste Motorwagen-Ausstellung wurde das große Publikum interessiert und vor allem die Fabriken zu ernster Inangriffnahme der Fabrikation von Motorwagen angeregt.

Als nun sowohl elektrische als auch Benzin-, Petroleum- und Spiritus-Motoren in unzähligen Formen und Constructionen als Vergnügungs- und Arbeitsfahrzeuge, als Zwei- und Dreiräder, sowie als schwere Lastfuhrwerke wie Pilze aus der Erde schossen, wurde die Armeeverwaltung vor die Frage gestellt, die praktischsten und lieferungsfähigsten Fahrzeuge für ihre Zwecke sich auszusuchen.

Die Verwendung elektrischer Konstruktionen ist für den Feldgebrauch ausgeschlossen, da es nicht möglich sein wird, die für die Fahrzeuge nötige Elektricität sich jederzeit zu verschaffen, weil man eben nicht überall elektrische Centralen zum Laden solcher Fahrzeuge findet, auch das Laden selbst zu lange Zeit in Anspruch nimmt.

Man ist deshelb darauf angewiesen, Motorwagen zu verwenden, welche für verhältnismäßig große Strecken ihr treibendes Element mit sich führen und bei welchen das treibende Element auch unter schwierigen Verhältnissen leicht zu ergänzen ist.

Die Anforderungen nun, die man an ein derartiges Motorfahrzeug für den Feldgebrauch stellen muß, sind auf dem fundamentalen Grundsatze aufgebaut, daß nur das Einfachste im Krieg Erfolg verspricht. Es ist also nur die Verwendung von Motorwagen möglich, welche einen starken, leistungsfähigen Motor und eine unter allen Umständen sicher funktionierende Zündung haben, auch einfache, leicht zu erlernende Handhabung und Bedienung gewährleisten, damit auch nicht technisch gebildete Leute die Bedienung und Instandhaltung leicht erlernen, um nicht gezwungen zu sein, den technischen Truppen zur Bedienung der Motorwagen die technischen Kräfte zu entziehen.

Eine weitere Anforderung ist die, daß man imstande ist, nicht nur auf Chausseen und Pflasterstraßen, sondern auch auf Land- und Feldwegen (letzteres natürlich nur ausnahmsweise) zu fahren und daß die Fahrzeuge auch Steigungen, wie sie in unseren Gebirgen vorkommen, überwinden.

Die Vorteile nun, die die Verwendung von Motorwagen auf den Etappenstraßen gewährt, liegen auf der Hand. Auf einem großen Motorwagen läßt sich der Inhalt von 2—3 Proviant- oder Munitionswagen unterbringen. Man erspart Pferde, Mannschaften, und dadurch eine entsprechende Zahl von Rationen und vermindert den Troß der Armee wesentlich.

Wenn wir nun schließlich noch auf die Verwendung von Motor-Dreirädern für militärische Zwecke eingehen, so werden sich dieselben wohl zum Ordonnanz-Dienst unter gewissen Umständen ganz gut verwenden lassen, aber wohlgemerkt, nur auf der Etappe. Eine Verwendung im Gefecht, beziehungsweise, wie wir dies in England als Träger von Maxim-Geschützen sehen, ist, wie so viele englische Militaria, eine Spielerei und nicht ernst zu nehmen.

— **Im Automobil durch Algier.** Vor einigen Tagen schifften sich in Marseille der Prinz und die Prinzessin Tarente nach Algier ein. Das „Reisegepäck“ des Paares bestand hauptsächlich in zwei Automobilen, mit welchen die Reise durch Algier gemacht werden soll. Es sind zwei Panhard-Automobile von 12 und 8 Pferdekräften.

— **Ein Automobil-Rennen zwischen Paris und Berlin.** Vor einigen Tagen weilte Herr v. Tallenrand-Périgord vom Deutschen Automobilklub in Paris, um mit dem Automobil-Klub de France Unterhandlungen bezüglich eines Automobilrennens auf der Route Berlin-Paris zu pflegen. Die Idee hat hohe Aussicht auf Verwirklichung, denn die französischen Chauffeure stehen ihr sympathisch gegenüber.

Letzte Nachrichten.

— **La Coupe des Voiturettes.** (Privattelegramm des „Schweizer Sportblattes.)

Paris, 11. März.

Heute hat auf der Strecke Paris-Rouen und retour das vom „Journal des Sports“ veranstaltete Rennen der Voiturettes stattgefunden. Das Rennen zerfiel in zwei Kategorien, mit je zwei Unterabteilungen, und zwar: Voiturettes mit wassergekühltem und solche mit luftgekühltem Motor. Jede Abteilung zerfiel in Unterabteilungen von Voiturettes bis zu 250 Kilos und in Voiturettes von 250 bis 500 Kilos.

Der Start erfolgte in Chambourcy auf der Straße des Quarante-Sous, über Mantes, Gaillon (mit dem durch das vom „Vélo“ arrangierte Bergstraßenrennen bekannten Berg Saint-Barbe), nach Rouen und retour nach Saint-Germain, insgesamt 200 Kilometer. Die Resultate waren:

Voiturettes mit wassergekühltem Motor:

A. Gewicht bis 250 Kg.

1. Camus 7:36:50

B. Gewicht von 250 Kilos bis 500 Kilos.

1. Thery 4:51:04
2. Ravenez 5:56:47
3. Doriot 5:58
4. Ullmann 6:18:11
5. Creux 6:22:41
6. Delautre 6:26:12
7. Richard 6:38:55

Voiturettes mit luftgekühltem Motor.

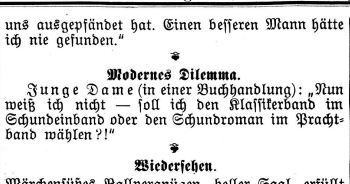
C. Gewicht bis 250 Kilos.

1. Tard 5:46:55
2. Osmont 7:17:08

Das schnellste Gefährte in dem Rennen war ein Decauville mit wassergekühltem Motor.

Aus dem Gerichtssaal.

— Der einundzwanzigjährige, bereits zweimal vorbestrafte Commis Johann Meißen von Truns, Kanton Graubünden, wohnhaft gewesen an der Hohlstraße in Zürich III, wollte gerne ein Velo haben, allein es fehlten ihm die nötigen Geldmittel. Er ging nun zu einem hiesigen Velohändler und gab ihm vor, sein Vater sei Schuhmachermeister und stehe für den Betrag gut. Da aber der Velohändler nicht so leicht zu haben war, mußte Meißen unverrichteter Sache fort. Nun telephonierte er an den Velohändler, indem er sich als sein Vater ausgab, später kam er dann mit einem von ihm selbst geschriebenen Gutschein, der die gefälschte Unterschrift des Vaters trug. Nun glaubte der Velohändler die Sache in Ordnung und gab dem Meißen ein Fahrrad für 350 Fr. Er sah aber dann bald nachher ein, daß er betrogen war und klagte nun den Burschen ein. Die Appellationskammer des Obergerichtes verurteilte ihn zu acht Monaten Arbeitshaus.



Internationales Fussball-Turnier

veranstaltet vom

Fussball-Club Zürich.

Sonntag den 25. März 1900 auf der Rennbahn zur „Hardau“ (Spielplatz des F. C. Zürich). Beginn punkt 2½ Uhr.

Entrée: Tribüne 2 Fr., I Platz (Tribünenseite) 1 Fr., II. Platz (linke Seite) 50 Cts.

Turnier-Ausschuss (rot-weisse Rosette):

Präsident: J. Enderli, stud. jur.

Vize-Präsident: H. Siegmund, stud. chem.

Mitglieder: H. Escher.
H. Guggenbühl.
W. Weiss.

Zeug- und Platzwart: E. Kram.

Bestimmungen des Turniers:

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

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

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

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

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.

Teilnehmende Teams:

Concordia F. C. Zürich:
Flores
Le Bas Trueb
Sommer Suarez I Suarez II.
Ersatzleute: Lopez und Fritz (pseudo).

Grasshopper F. C. A. Mannschaft:
Ott
Simonius Suter
Landolt Blydenstein Philippi

Grasshopper F. C. B. Mannschaft:
Sprüngli
Höhr Dietiker
Rüegg Arbenz W. Keller.

F. C. Zürich A-Mannschaft:
Machwürth
Escher Meyer
Keller J. Dubois Kram

F. C. Zürich. B. Mannschaft:
Bass
Wettstein Möller
Stiefel Enderli Weilenmann.

In der öffentlichen Sitzung des Turnier-Ausschusses, die gestern, Dienstag den 20. März, stattfand, wurden die Spiele resp. Mannschaften folgendermassen ausgeloost (in Abwesenheit eines Vertreters des Grasshopper-Clubs zog Herr Rossi vom F. C. Winterthur für diesen das Loos):

I. Runde:

I. Grasshoppers B mit Concordia F. C. — II. Grasshopp. A mit F. C. Zürich A. — III F.C. Zürich B frei

II. Runde:

IV. F. C. Zürich B mit dem Sieger aus I. — V. Sieger aus II frei

Finale:

Sieger aus II mit Sieger aus IV.

Als Referees wurden bestimmt für I Hr. Meyer vom F. C. Z.; für II Hr. F. Suarez vom Concordia F. C. Für IV und V Hr. Cotton vom Anglo-American F. C.

Internationales Match Schweiz gegen Süd-Deutschland.

Das Komitee der S. F. A. hat in seiner Sitzung vom letzten Freitag den 16. März das Repräsentativ-Team der Schweiz, welches am

---

Magneten wird, dessen Eigenart erst ausprobiert werden muß.

Zu dem allem kommt als weiteres Orientierungsmittel noch die Untersuchung des Meerbodens. Die Seekarten zeigen mit großer Genauigkeit die Meerestiefen an, und an diesen hat der Seemann ebenfalls Anhaltspunkte dafür, wo er sich befindet. Die Messung der Tiefen geschieht durch verschiedene Arten von Loten, das Handlot für Tiefen bis etwa 30 Meter, das Mittellot bis zu 100 Meter und das Tiefseelot für alle übrigen Tiefen. Daneben gibt es noch eine Reihe von neueren Erfindungen auf dem Gebiete des Lotens, so ein chemisches Lot, das meist auf den modernen, schnellen Schiffen verwendet wird. Das Meßinstrument an diesem Lot besteht in einer oben geschlossenen Glasröhre,, deren Innenwand mit dem im Wasser leicht löslichen chromsauren Silberoxyd bestrichen ist. Die Luft in der Röhre wird von dem Wasser zusammengedrückt und in dem vom nachdringendem Wasser erfüllten Raum der Farbüberzug gelöst. Aus der Höhe des entfärbten Teiles kann man dann die Tiefe bestimmen. Besonders in der Nähe der Küste kommt das Lot in Anwendung, bei trübem Wetter ist dort das Lot der einzige Führer.

Vermischtes.

Der kennt sich aus!

„Wie stellst du es nur an, stets die beste Cigarre aus einem dir dargereichten Etui zu finden?“ — „Ich nehme immer diejenige, welche der Besitzer mit dem Daumen festzuhalten sucht!“

Seltsame Erchläärig.

„Du, Frieda, lueg au emal, wie gspässig det die säb Chatz en chrumme Buggel mache chan!“

„Hm, das dunkt mich nid gspässig; sie ghört ja 's Grüblis und er ist halt Schriber i d'r Regierigskanzlei!

Große Trauer.

Madame (zu ihrer Köchin): Warum so traurig und trübselig, Lisette? Ist etwa Ihr Schatz abgereist?

Köchin (weinend): Ja, — alle Drei!

Gedankensplitter.

Die rückgratlos nach oben sind, sind meist rücksichtslos nach unten.

Eine Existenz.

Es waren einmal zwei Chemiker
Von ganz verschied'nem Streben;
Doch hatte durch des Einen Thun
Der And're auch zu leben.

Der eine fälschte Bier und Wein
Und Mehl und Wurst und Speisen;
Der And're hatte dann zu thun,
Die Fälschung nachzuweisen.

Amors Walten.

Bertha: „Was — einen Betreibungsbeamten heiratest Du und so schnell? Ja, wo hast Du denn den kennen gelernt?“

Mizzi: „Bei uns selbst. Du machst Dir gar keinen Begriff, wie schonend und gefühlvoll der uns ausgepfändet hat. Einen besseren Mann hätte ich nie gefunden.“

Modernes Dilemma.

Junge Dame (in einer Buchhandlung): „Nun weiß ich nicht — soll ich den Klassikerband im Schundeinband oder den Schundroman im Prachtband wählen?!“

Wiedersehen.

Märchensüßes Ballvergnügen, heller Saal, erfüllt von Düften,
Melodienwogen wiegen, und das Glück liegt in den Lüften.
Schwarzer Frack hält fest umfangen weißes Kleid mit Sammt und Spitzen,
Und ein sehnendes Verlangen will der Beiden Blut erhitzen.
Frack und Kleid, sie möchten lüstern, ach, im Wonnetraum vergehen.
Und aus stockend leisem Flüstern klingt es wie „Auf Wiedersehen“!
Frack, besetzt mit feinster Seide, und das Spitzenkleid mit Glattsammt,
Feiern nach dem Balle beide Wiedersehen im Versatzamt.

Früehner und Jetzt.

Früehner ist jedi Jungfer gsässe
I mänger schöne Stund am Rad,
Und hät bim Spinne 's Leid vergesse,
A Zuekunft denkt und unermesse
Vo Liebi traumt, wie's halt so gaht.

Jetzt spinned d' Jungfere nümme, leider;
Jetzt sitzets lieber uf em Rad
Und fahred i scharmante Kleider
Dur d' Welt uf freudbebluemten Pfad.

Redensarten,

wie sie angesichts der „Radler-Hochzeiten“ bald in Gebrauch kommen dürften.

. . . Bei den X. hat mir scheint auch die Frau das Gouvernal in der Hand!

* * *

. . . O je, in dieser Ehe ist der Mann ja nur's dritte Rad am Tandem!

* * *

. . . Der arme Y. muß seine Frau rein ohne Latern g'heiratet haben!

* * *

. . . Der ist auch mit beiden Pedals in sein Unglück hineingetreten!

Alles da.

Arzt (den Finger der Patientin besichtigend): „Hm — haben Sie nicht etwas, was man um den Finger wickeln kann?“

Patientin: „O ja — Auguste, ruf doch 'mal meinen Mann!“

Der Glückliche.

„Donnerwetter, dort sitzt mein Schneider, der mir wegen der letzten Halbjahrrechnung schon viermal auf die Bude gerückt ist — ich sag dir, ich sitz wie auf Kohlen!“ — „Du Glücklicher, Benet-

8. April in Strassburg gegen das Team des Verbandes Süddeutscher Fussball-Vereine spielt, folgendermassen zusammengesetzt:

C. R. Machwürth
(F. C. Zürich)
J. Devich H. Suter
(Old Boys Basel) (Grasshopper F. C.)
H. Banga H. Escher Simonius
(Old Boys Basel (F. C. Zürich) Grasshopper F. C.
J. Keller Landolt Diem E. Kram Thalmann
(F. C. Zürich) (Grasspop.) (V. F. C. St. Gall.) (F. C. Zürich) (F. C. Basel

Ersatzleute: für Goalheeper: E. Mory (Old Boys), für Backs: E. Engelke (Anglo-Americ. F. F.), für Halves: A. Schoopp (F. C. Basel), für Forwards: Schwarz (Old Boys F. C.).

— **Die Surrey-Wanderers und die S. F. A.** Wie wir bereits in der vorletzten Nummer unseres Blattes mitgeteilt haben, hatte die S. F. A. resp. deren Komitee beschlossen, von dem Arrangement eines Matches] der Engländer gegen ein Scratch-Team der S. F. A. aus verschiedenen Gründen abzusehen. Die Grasshoppers und der F. C. Zürich waren dafür aber bereits privatim in Unterhandlungen getreten und hatten mit den Surrey-Wanderers auf Samstag und Sonntag den 21. und 22. April zwei Matches vereinbart. Die Surrey-Wanderers überliessen es den beiden Clubs, sich über die Daten zu einigen, wer am Samstag und wer am Sonntag spielen solle. Beide Clubs legten nun in gegenseitigem Einverständnis den Entscheid hierüber, der durch „tossing" gefällt werden sollte, in die Hände des Komitees der S. F. A. und dieses nahm sich nun der Sache an und schloss mit den beiden unternehmenden Clubs einen Vertrag, den beide Clubs ebensogut nur unter sich allein hätten eingehen können, hätten sie dabei nicht das Wohl der S. F. A. resp. deren armen Kasse im Auge gehabt. Es wäre doch auf alle Fälle zu erwarten gewesen, dass sich in einer Stadt wie Zürich bei einem solchen, noch nie dagewesenen Attraktions-Sport-Ereignis noch über die den Engländern garantierten 500 Fr. hinaus ein nettes Sümmchen als Benefiz ergeben hätte, und dieses sollte nun laut Abkommen zu gleichen Teilen unter die Clubs und die Kasse der S. F. A. geteilt werden. Dass die Einnahmen von beiden Matches weniger als 500 Fr. betragen hätten, daran ist wohl kaum zu denken; also ein Risiko wäre für die S. F. A. wohl schwerlich vorhanden gewesen. Aus lauter Gutmütigkeit lassen also die beiden Clubs die S. F. A. an dem Erfolge partizipieren, nötig wäre die S. F. A. keineswegs gewesen. Und nun — weil das Komitee der S. F. A. in kluger und weiser Fürsorge in diesen für die S. F. A. nur nutzbringenden Vertrag eingewillt hatte, wird es in der vorletzten Nummer der „Suisse sportive" angerempelt und abgedeckelt. Woher der betreffende Artikel stammte, mochten wohl die meisten Leser, die mit den Vorgängen in der schweizerischen Fussballerwelt etwas vertraut sind, bald rausgekriegt haben. Es ging denn auch nicht lange, bis von Basel ein Brief an das Komitee einlief, der ungefähr die gleichen Schmeicheleien enthielt, der von Vernachlässigung der Interessen der nicht-zürcherischen Clubs redete etc. Die Basler wollten unbedingt auch gegen die Engländer spielen und die Association habe einen der beiden Tage den Baslern zu überlassen. Und die S. F. A. überliess — nein, die beiden Clubs waren vielmehr gutmütig und friedliebend genug, denn nur sie und nicht die S. F. A., hatten die Matches arrangiert, — also in der letzten Sitzung des Komitees der S. F. A. einigte man sich, um die Basler zu befriedigen, auf den einen Match am Samstag den 21. April zu verzichten und dafür am folgenden Tage mit einem Scratch-Team aus den beiden Clubs gegen die Engländer zu spielen. Wir werden also das Vergnügen haben, die Engländer je ein Mal in Basel und Zürich gegen ein Scratch-Team spielen zu sehen. Im Interesse einer allgemeinen Förderung des Fussballsportes in den beiden Hauptcentren der Ostschweiz ist diese Verteilung unzweifelhaft das Beste; aber wir mussten doch das angegriffene Komitee der S. F. A. einerseits in Schutz nehmen und anderseits den Baslern vor Augen führen, dass sie in diesem Falle nur zu bitten hatten und nicht zu fordern, wie der Schreiber des Artikels und des betr. Briefes wohl meinte, und dass sie den guten Erfolg ihres Gesuches keineswegs etwa dem barschen und hochangeschlagenen Tone desselben zu verdanken haben, sondern lediglich der Zuvorkommenheit der beiden zürcherischen Clubs.

Fussball-Wettspiele

F. C. Zürich versus F. C. Concordia.

F. C. Zürich gew. mit 6 : 1 Goals.

Auf dem Platze des F. C. Zürich, auf der „Hardau", trafen sich letzten Sonntag diese beiden Clubs. Infolge des frisch gefallenen Schnees war der Boden ungemein aufgeweicht, und namentlich vor den beiden Goals sehr schlüpfrig. Etwas nach 3 Uhr eröffnete Herr Cotton vom Anglo-American F. C. das Spiel, das zweimal 35 Minuten dauerte. Zürich spielte am Anfang mit nur 10 Mann, wovon 4 Ersatzleute aus dem II. Team. Concordia brauchte etwas lange, bis es sich einigermassen eingespielt hatte. Zürichs Forwards, die nun viel besser von den Halfs unterstützt wurden als am Sonntag vorher gegen die Grasshoppers, liessen Angriff auf Angriff folgen. Ein Penalty-Kick, der von Escher schön gestossen wird, bringt den ersten Punkt. Rheinhold und Enderli lassen bis half-time noch zwei weitere Bälle folgen. Mit 3:0 zu Zürichs Gunsten wechselt man die Plätze. Nach der Pause ergreifen die Concordianer für einige Zeit die Offensive. Namentlich die Gebrüder Suarez arbeiten schön miteinander. Die linke Seite dringt lebhaft vor und nicht lange dauert es, bis Suarez I einen unhaltbaren Ball einsendet. Doch dabei scheinen sich die Concordianer begnügt zu haben. Die Halfs unterstützten ihre Forwards nicht recht und giengen nicht mit ihnen vor; die Backs waren zu nahe ihrem Goal und liessen die Gegner zu nahe herankommen. Bis Time passierte das Leder noch weitere 3 Mal das Goal Concordias, sodass Zürich mit 6 : 1 Sieger erklärt wurde. Es ist dieses Resultat für den F. C. Zürich wieder ein kleines Beschwichtigungezückerchen für die saure Suppe, die ihm die Grasshoppers vorletzten Sonntag eingebrockt. Der Unterschied ist doch nicht so gross, das haben die beiden Resultate vom letzten Sonntag gezeigt. Grasshoppers gewannen vor 3 Wochen gegen Concordia nur 3 : 1 und erzielten im Final-Match gegen Bern 2:0 Goals; dasselbe Resultat, wie das des F. C. Zürich vor 3 Wochen gegen Bern. Die Teams, von denen wir die Gebrüder Suarez, Lopez, Le Bas und Le Breton von den Concordianern und Keller J., Escher, Möller, Weilenmann und Stiefel besonders hervorheben, waren folgendermassen zusammengesetzt:

F. C. Zürich:
Machwürth
Wettstein Möller
Keller J Escher (1) Wrubel
Stiefel Rheinnold (2) Enderli (1) Weilenmann (2) Kram

F. C. Concordia:
Suarez II Lopez Suarez I Luchsinger Guasconi
Sommer Trueb Callonas
Le Breton

Referee: Herr Cotton (A. A. F. C. Z.)

F. C. Basel (Scratch Team) versus Gymnasium Basel.

Gymnasium gewinnt mit 4:1.

Bei dem denkbar günstigsten Wetter fand letzten Samstag, 17. März, auf dem Landhof der Retour-Match der beiden obgenannten Mannschaften statt. Basel erschien mit denselben Leuten wie das letzte Mal, wogegen bei den Gymnasiasten eine Veränderung eingetreten war, die sich sehr bald als zweckmässig zeigte. Um 3 Uhr gab Herr Bolliger vom F. C. Old Boys das Zeichen zum Beginn. Auf beiden Seiten wurde entschieden besser gespielt als beim vorigen Match, namentlich von den Forwards. So kam es denn, dass das Spiel ein sehr interessantes, bewegtes wurde und von den Zuschauern mit grossem Eifer verfolgt wurde. Nach langem Hin- und Herwogen erzielt Schwarz für Gymnasium ein Goal, dem bald darauf Riggenbach ein zweites hinzufügt. Beide wurden mit grossem Jubel seitens der Anwesenden begrüsst. Bis Half-Time gelingt es keiner Partei mehr, etwas auszurichten, und so werden die Plätze gewechselt mit 2 : 0. Nun aber nehmen die Basler alle Kraft zusammen, um die erhaltene Schlappe auszuwetzen. Gleich nach Half-Time flog denn auch der Ball, von Sewin geschlagen, unaufhaltsam durch die Pfosten Gymnasiums. Doch dieses war der erste Streich, und der letzte auch zugleich; von nun an hiess es: bei geschlossener Barrière Halt! Der Ball strebte oft verzweifelt darnach, dem feindlichen Goal einen Besuch abzustatten, doch wurde er von den Beaks immer barsch abgewiesen und zurückgeschreckt. Alle Vorstösse, so viele es deren auch waren, scheiterten an der guten Verteidigung; Gymnasium dagegen wurde für Basel sehr gefährlich; denn es fing an bedenklich viel auf's Goal zu shooten. Allein die meisten Shoots gingen infolge des allzu leichten Balls, wie es uns schien, zu hoch; zwei jedoch, von Walz und Schwarz geschlagen, verfehlten ihr Ziel nicht, und so endigte der Match mit dem unerwarteten, ehrenvollen Siege Gymnasiums mit 4:1.

F. C. Basel:
Leuthardt
Hug Thalmann II
Kleiber Thalmann I. Viehoff I
Pappe Pfeiffer Sewin Viehoff II Rietmann

Gymnasium:
Sauter Riggenbach Schwarz Walz Kubli
Hächler Schönberg Lüdin
Herdener Schaffner
Böhringer.

F. C. „Stella" I Zürich versus Baden F. C. I.

Baden gewinnt mit 6:2 Goals.

Am letzten Sonntag Nachmittag kam das Return-Match auf der grossen Allmend in Zürich zum Austrag. Ca. 3 Uhr eröffnet Hr. Tobler als Referee den interessanten Kampf. Trotzdem der aufgeweichte Boden das Spiel stark beeinträchtigte, war das Tempo von Anfang an ein sehr rasches. Abwechselnd bedrohen die beiden Clubs gegenseitig ihr Goal. Baden vermag sich zeitweilig vor dem Stella-Goal festzusetzen und nur dem entschiedenen Pech der Badener ist es zuzuschreiben, dass sie keinen Erfolg erzielen konnten Umsomehr schafft „Stella". Namentlich der linke Flügel gibt sehr gute Bälle in den Centre, von denen Rock einen eindrehen kann. Bald darauf erzielt Schenk einen zweiten Punkt für „Stella". Half-time ist da mit einem Sieg der „Stella" von 2 : 0 Goals.

Wer nun an einen schliesslichen Sieg der „Stella" glaubte, hatte sich tüchtig verrechnet. Nach Half-time wird das Spiel mit gleichem Eifer wieder aufgenommen.

Die energischen Vorstösse Badens gebea den Stellanern viel zu schaffen. Als Keller (Baden) zweimal nacheinander scort, ist bei „Stella" schon einige Verwirrung bemerkbar. Den Forwards der „Stella" wird von der Verteidigung in keiner Weise mehr geholfen. Einige Corner, welche „Stella" noch erzielt, verlaufen resultatlos. Allmälich erlahmt die Verteidigung „Stellas" immer mehr und Baden setzt sich nun ganz vor dem Goal der „Stella" fest. Die Forwards Badens, namentlich Schürmann und Armstrong, von ihrer Verteidigung aufs Beste unterstützt, gefährden das „Stella"-Goal unaufhörlich. In den letzten 15 Minuten passierte der Ball noch viermal die Pfosten und als Time gepfiffen wurde, hatte Baden einen schönen Sieg von 6 : 2 Goals zu verzeichnen.

Die namentlich aufs Letzte hinaus bei „Stella" leicht bemerkbare Ermüdung mag wohl einen grossen Teil zu ihrer Niederlage beigetragen haben. Auch wurden die Forwards der Stella von ihren Half-backs viel zu wenig unterstützt, um die Scharte auswetzen zu können. Ihres guten Spieles wegen verdienen lobende Erwähnung von Stella: Schenk I, Schenk II, Peter, Jobin und Schneider; von Baden: Armstrong, Schürmann, Keller und Coli.

Aufstellung Stella:
P. Schenk cap't (1) A. Schenk Jobin Kaspari Hebelen
Rock (1) Schneider Maglia
Guggenbühl Peter
Gege.

Aufstellung Baden:
Stierli
Schürmann (1) Kellersberger
Reinle Armstrong (2) Ruedin
Barth (1) Coli Keller (2) Ziepser Streuli
F. M. U.

F. C. Zürich, III. Team versus F. C. Victoria, I. Team.

F. C Z. gew. 4 : 1.

Trotzdem die Bodenverhältnisse letzten Sonntag auf der Allmend sehr viel zu wünschen liessen, einigten sich dennoch obengenannte Clubs, ein Match auszufechten.

Ein Viertel vor 3 Uhr gab Herr Poos vom F. C. Fortuna das Zeichen zum Beginn. Der F. C. Viktoria hatte Abstoss, doch bemächtigten sich die Forwards vom F. C. Z. sofort des Balles und schon nach kurzer Zeit gelang es Guggenbühl, einen schön abgegebenen Centre von Lombardi aufzufangen und das erste Goal für Zürich zu treten. Fast beständig belagerten die Zürcher das feindliche Thor und nach kurzen Zwischenräumen wurden, trotz der sehr guten Verteidigung des F. C. V., wobei namentlich das sichere Spiel von Schenk hervorzuheben ist, 2 weitere Punkte erzielt.

Kurz vor Half-Time gelang es endlich, den gegnerischen Forwards den Ball vor das Goal des F. C. Z. zu bringen, wobei dann der Centre-Half Victorias den ersten und letzten Punkt für sein Team zu erzielen vermochte.

Während vor Half-Time das Spiel sich fast ausschliesslich auf Seite des F. C. Viktoria abspielte war es nachher sozusagen umgekehrt, denn jetzt setzten die Gegner alles daran, ein besseres Resultat für ihren Club zu erreichen. Oft sehr lange bedrohten sie das Goal der Zürcher, doch ihre Mühe war vergeblich, indem Bebie seinen Posten als Goalkeeper ausgezeichnet versah und mit Sicherheit die gefährlichen Shoots abhielt. Des sehr schlechten Terrains wegen vor dem Goal des F. C. Z. konnten die Backs keinen richtigen Ball mehr einsenden, immerhin unternahmen die Forwards des letztern Clubs noch einige gefährliche Vorstösse aufs feindliche Thor und versuchten nochmals zu scoren. Mit 4 : 1 giengen sie als Sieger aus dem Kampfe hervor.

Für den F. C. Victoria dürfen des guten Spieles hervorgehoben werden: vor allem Schenk, ferner Uebelen und Egli.

Auf Seite des F. C. Z. spielten gut: Bebie, Schennig, Lombardi und Ott.

F. C. Winterthur vers. F. C. Victoria Schaffhausen.

Viktoria gew. 3 : 2.

Am letzten Sonntag trafen sich auf dem Spielplatze des F. C. Viktoria in Schaffhausen die beiden obigen Team. Um 3½ Uhr gab Herr Schinz vom F. C. Winterthur das Zeichen zum Beginnen. Nach einigem Hin- und Herziehen erzielt Bustamante das erste Goal für seinen Club; doch jetzt beginnt Schaffhausen an zu drängen und bald egalisiert Oechslin mit einem prächtigen Shot.

Nach Half-Time drängt Viktoria immer mehr und mehr und nach hartem Kampfe endigte das Treffen mit 3:2 zu Gunsten Viktorias. Winterthur hat seine Niederlage nur der schlechten Kombination der Forwards zuzuschreiben. Es spielten gut für Viktoria: Oechslin, Ragaz, Felliez und Stierlin. Für Winterthur: Höhn, Frey, Bär und Weingart.

Nach dem Match vereinigten sich Sieger und Besiegte zu paar gemütlichen Stunden und im Auftrage des F. C. Winterthur sei Victoria an dieser Stelle recht herzlich gedankt. *C. S.*

F. C. Basel versus F. C. Biel.

Basel gew. 2:0, bricht aber das Spiel ab.

Sonntag den 18. März trafen sich die beiden Clubs zum Return-Match in Biel. Gleich beim Beginn des Spiels wurde das Tempo ein schnelles und besonders die Forwards der beiden Parteien brachten oft den Ball in kurzer Zeit über den ganzen Platz hin. Indessen war Basel fast immer der angreifende Teil und sein Goalkeeper musste während des ganzen Spiels nur 3 mal in Aktion treten. Dagegen spielten die Bieler Backs mit grosser Ruhe und Sicherheit und schlugen manchen Angriff ihrer Gegner ab. Vor Half-Time erreichte Thalmann ein Goal, dem nach Half-Time von Schneider ein weiteres hinzugefügt wurde. Im gleichen Moment, als Schneider den Ball durchs Goal gejagt, sprang ihm der Goalkeeper mit den Füssen in den Bauch, dass er zusammenfiel. Schon während des ganzen Spiels musste Basel fortwährend wegen Foul protestieren, da die Hälfte der Bieler die Gewohnheit hat, auf ihre Gegner in die Höhe zu springen. Der Referee, für den Biel gesorgt hatte, wusste aber von Footballregeln sehr wenig und gab nie Foul. Nach Half-Time hatte das Spiel schon einmal eingestellt werden müssen, da Schorpp einen unglücklichen Tritt in den Unterleib bekommen. Als daher auch noch der halbrechte Forward kampfunfähig gemacht war, brach Basel, ungefähr eine Viertelstunde nach Half-Time, das Spiel ab. Schon im ersten Match war ein Bieler Spieler dem Captain der Basler in den Magen gesprungen, so dass es ein Wunder war, dass er einige Minuten nachher wieder spielen konnte.

Es ist unbedingt nötig, dass gegen solche Rohheiten energisch eingeschritten wird. Unser Schweizerpublikum sieht unserm Spiel sonst schon als einem groben misstrauisch zu. Wenn Unglücksfälle ernsterer Art vorkommen sollten, so wäre unserm Sport der Todesstoss versetzt, da die Behörden ihn alsdann verbieten würden, und zwar bei solch unanständigem Spiel mit Recht.

Th.

denswerter — du sitzest auf Kohlen bei der Kohlennot!

❦

En Bescheidene.

Erste Buremaa (im Wirtshus): Jetzt wänn du däne Engländer none mal hilfst, wirf d'r miserj die Literguttere an Gr . . .!

Zweite Buremaa: Das isch m'r Wurst! Aber wänn sie verheit, chansch sie dänn selber zahle!

❦

Was Krieger trotz Mut nicht erreichen,
Die „Kriecher" bequem sich erschleichen.

❦

Empfindliche Konstitution.

Edi: „Wie siehst Du denn aus, Ludi?"

Ludi: „Ach, mir ist gar nicht gut. Ich habe mich gestern durch ein Stück Emmenthalerkäse erkältet!"

Edi: „Wie kann man denn das?"

Ludi: „Der Käse hatte so große Löcher, und da habe ich zu viel Zug in den Magen gekriegt!"

❦

An en Grund.

Maa: Und i säge, es Klavier mues m'r häre!

Frau: Aber, bist goppel überegschnappt, es spillt ja vo eusere ganze Familie Niemert Klavier!

Maa: Ebe drum mues m'r es Klavier häre! Will dänn bigottlig luege, öb dä Meier do änne, dä truurig Glünggi nüd usziehi!

❦

Ein- und Ausfälle.

Die Männer zersplittern ihr Herz in kleine Münze, und wenn sie einmal einen Schatz geben wollen, sehen sie mit Schrecken, daß sie ruiniert sind.

Höflichkeit ist ein Staatspapier des Herzens, das oft um so größere Zinsen trägt, je unsicherer das Kapital ist.

Es gibt auch in der menschlichen Entwicklung recht sonderbare Erscheinungen: so bekommen viele Beamten erst, wenn sie schon graue Haare haben — eine Nase.

Die Zuneigung mancher Menschen zeigt sich in Schlamperei, ihre Feindschaft in Pünktlichkeit.

Die teuersten Junggesellenwohnungen sind in den Herzen der Mädchen: sie kosten die Freiheit.

Frauen sind selten aufmerksame Zuhörer — außer man macht ihnen einen Heiratsantrag.

❦

Me mues mit äpis afange.

A.: Sie, Bünzli, warum hürated Sie da das Meitli nüd — es ist doch ganz hübsch!

B.: Ja, scho, aber sie hät bloß dreitusig Franke Vermöge!

A.: Ja nu, ich han jetzt die viert Frau und han au bloß mit dreitusig agfange!

❦

Er weiß es besser.

Lehrer: „Meyer, sag' mir 'mal: Wie schreibt man Trompete?"

Meyer: „Trompete schreibt mer iberhaupt nich, die blost mer!"

❦

Motorfahrzeug-Fabrik „Falke"

M.-Gladbach (Rheinpreussen)

liefert in tadelloser Ausführung

Motor-Dreiräder mit Anhängewagen.
Motor-Quadricycles mit Vorspannwagen.
Motorwagen, leicht und schwer, mit Benzin-Motoren von 3, 6, und 12 Pferdekräften, elektrischer Zündung, Luft- und Wasserkühlung.

590

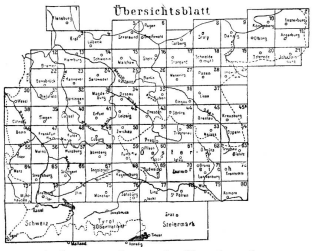
Radfahrer- * * * * Diplome, Schach-Diplome, Flobert-Diplome, Schützen-Diplome, Rad-Plakate

etc. etc.

fertigt in künstlerischer Ausstattung billigst

Jean Frey, Buchdrucker
zur Dianaburg
Zürich.

Mittelbach's Strassenprofil-Karte der Schweiz für Radfahrer



ist anerkannt die beste.

938 Preis auf Leinwand gezogen in Etui **Fr. 2.50.** (SA516R

Zu beziehen vom Velo-Club Weinfelden.

Sport- Postkarten

in verschied. Dessins und Farben.

20 Stück für 1 Mark

von der Expedition von „Sport im Bild", Berlin W., Kurfürstendamm 239, zu beziehen.

855

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 Ausrüsthändern sowie in allen Specialitäten für die Stickerei-Industrie, Kopierbücher, Brief- und Kanzlei-Couverts

Wasserdichte Stoffe: Patent-Packing, Oiloloth-Oillinen-Feltoloth, 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

„Crescent"

Grösste **Fahrradwerke der Welt.**

Verkauft wurden 1895: 57,000 Crescents
1896: 70,000 „
7549 Za1799g 1897: 83,000 „
1898: 100,000 „

Das billigste Rad weil das beste.

Generalagentur für die Schweiz:
W. Glitsch, Ingenieur, **Zürich I**, Rennweg 1, I. Etage.

In meinem Verlage ist erschienen:

Acht Chrutjokeb-Geschichten

zum Vortragen in lustiger Gesellschaft
von Ulrich Farner,
Redakteur der „Schweiz. Wochen-Zeitung"

Wird gegen Einsendung von 60 Cts. in 5er-Marken franko versandt von Jean Frey, Verlag, in Zürich.

„Vereinsfahnen",

wofür reichhaltige Musteralbums etc. zu Diensten stehen, liefert geschmackvoll billigst

J. Werffeli, Turbenthal, (Kt. Zürich).

Der beste Radreifen ist der 6390

Continental-Pneumatic.

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

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

AURORA

Zweiräder!
Jugendräder!
Transportdreiräder!!
Motordreiräder!!

Mit Motoren System de Dion & Bouton.

Jul. Dressler & Co., Breslau.

589

Den Sportsvereinen

empfiehlt sich zur Anfertigung von

Statuten,
Aufnahmsurkunden,
Mitgliedskarten,
Programmen,
Zirkularen,
Diplomen etc.

bei schönster, künstlerischer Ausführung.

Jean Frey, Druckerei Merkur, Dianastrasse 5 und 7, **ZÜRICH.**

Zur Anfertigung von

Plakaten für jeden Bedarf

empfiehlt sich

Jean Frey, Buchdruckerei, 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: Zürich: J. Irminger, Quellenstr.; **St. Gallen: E. A. Mäder**, Velohandlg.; **Bischofzell: Ferd. Knup**, Velohandlg.; **Burgdorf: Chr. Guggisberg**, Velohdlg.; **Aarburg: G. Zink & Binkert**, Velohdlg.; **Luzern: M. Meier**, Velohdlg., Löwenstr.; **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**, Velohdlg.; **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.; **Vevey: Bugnon & Zaborowsky; Madretsch: F. Dübendorf; Rapperswil: E. Pfenniger Wetzikon** (Zürich): **W. Vollenweider.**

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