

Zeitschrift: Schweizer Sportblatt
Herausgeber: Jean Enderli, Hans Enderli
Band: 3 (1900)
Heft: 13

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: 02.01.2026

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

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 Postos.

Abonnementsbestellungen nehmen alle Postämter des In- und Auslands entgegen.

Erscheint wöchentlich, je Mittwoch abends.

Redaktion, Gessneralle 40, Zürich I.
Verlag und Administration, Diagonalstrasse 5 & 7, Zürich II.
Redaktion: Telefon 3208. ⚡ Telegramm-Adresse: Sportblatt Zürich. ⚡ Expedition: Telefon 4855.

→ Insertionspreis: →
Einspaltige Petizes oder deren Raum 25 Cts.
Reklamen unter dem Titel: "Ohne Verantwortlichkeit der Redaktion", per Zeile 40 .
Jahresaufräge spezielle Berechnung.

Offizielles Vereinsorgan des Ostschweizer Radfahrer-Bundes.

Jules Stutz.

Kaum hatte sich der Velo-Club der Stadt Zürich von dem schweren Verluste, den er durch den Tod seines treuen, unvergleichlichen Mitgliedes A. Wär fel erlitten, einigermaßen erholt, als diefe Tage ihm und damit zugleich der städtischeren und schweizerischen Radfahrerwelt von des Todes effigen Hand ein neuer, unerleglicher Verlust zugefügt wurde. **Jules Stutz-Zellweger**, der überall in Radfahrerkreisen hochgeschätzte, langjährige Präsident des R. C. der Stadt Zürich, weilt nicht mehr unter uns. Die Folgen eines tödlichen Ansturzunfalles haben den im kräftigen Mannesalter stehenden, eisfrigen Sportsmann plötzlich aus seinem traumtäumlichen und fruchtbaren Därtigkeit abberufen. Gestern Montag wurden Seine sterblichen Überreste der kalten Mutter Erde übergeben. Groß und untrüglich ist die Zahl seiner Freunde, die an seinem Grabe in tieffester Teilnahme um ihn trauern. Es ist uns von dem Verstorbenen naheliegender Seite für die nächste Nummer ein Radraus zusagst worden, und wir wollen es besser Verurtheilen überlassen, ob die ungänglichen, unschätzbaren Verdienste, die sich der sel. Verstorbenen um den R. C. der Stadt Zürich, den zürcherischen und schweizerischen Velosport erworben hat, zu schildern. — Ein wirkungsvolles Leben hat seinen allzufrühen Abschluss gefunden. Jules Stutz wird allen, die ihn kannten, stets in lebhafter Erinnerung bleiben. Er ruhe in Frieden! R. I. P.

S. V. B. Bundestag und Bundesrennen des Schweiz. Velocipedisten-Bundes veranstaltet vom Radfahrer-Verband Basel

Samstag den 5. und Sonntag den 6. Mai 1900
in Basel.

Werte Sportsgenossen!

Die im Dezember v. J. in Arara stattgehabte Delegiertenversammlung des Schweiz. Velocipedisten-Bundes hat dem Radfahrer-Verband Basel die Organisation des Bundesstages und der Bundesrennen pro 1900 übertragen. Das Organisations-Komitee hat sich bereits konstituiert und beschlossen, dieses Fest am 5. und 6. Mai abzuhalten.

Wir beeihren uns, Ihnen nachstehend das Programm des Festes und der Rennen zu unterbreiten und laden Sie zu reicher Beteiligung auf. Freundschaftliche ein. Um den verschiedenen Clubs Gelegenheit zu geben, ihre hübschen kostümten dem sportslebendigen Bühnen vorzuführen zu können, haben wir einen Preisfonds in Aussicht genommen und hiesfür 4 Diplome mit Ehrenabzeichen ausgesetzt.

Wir machen Sie noch darauf aufmerksam, daß wir den Preis der Feierlichkeiten aufs äußerste reduziert haben, von der Absicht ausgehend, jedem Verein und jedem Mitglied des S. V. B. die Möglichkeit zu bieten, eine solche Lösen und somit zum Gelingen des ganzen Festes beitragen zu können. Rücksicht deshalb recht zahlreich ein in unsern Mauern und setzen Sie überzeugt, daß wir Ihnen einen herzlichen Empfang bereiten und alles vorbereitet werden, Ihnen den Aufenthalt in der alten Rheinstadt so angenehm als möglich zu machen.

Mit freundlichem Sportsgruß
Ramens Ramens
des des
Organizationstomitee: Radfahrerverbandes Basel:
Der Präsident: Der Präsident:
Herrn Müller. S. Schlueter.

Programm

Bundestag und Bundesrennen des S. V. B.
in Basel
Samstag den 5. und Sonntag den 6. Mai 1900.

Samstag den 5. Mai.

Von mittags 12 Uhr an: Empfang der ankommenden Gäste in der Brauerei Merian. Bezug zu den Festkarten.

Von nachmittags 4 Uhr an: Beginn der Rennen auf dem Landhof (Bar- und Zwischenläufe). Abends 8 Uhr: Großer Festlommers in der Burgvogteihalle.

Sonntag den 6. Mai.

Morgens 8—10 Uhr: Ausgabe der Festkarten in der Brauerei Merian.

Vom morgens 8 Uhr an: Rendez-vous im Zoologischen Garten; daselbst Frühstück und Konzert.

Morgens 10½ Uhr: Aufstellung zum Kurso im Zoologischen Garten.

Morgens 10½ Uhr: Abfahrt des Kurso durch die Stadt nach dem Musikhala.

Mittags 12 Uhr: Festkantone im Musikhala. (Für Unterbringung der Maschinen ist geforgt.)

Nachmittags 1½ Uhr präzis: Beginn der Rennen. Abends 8 Uhr: Preisträgerversammlung und Abschiedsommers in der Konzerthalle zum Kardinal.

— Offizieller Schluss des Festes.

Montag den 7. Mai.

Morgens: Besichtigung der Stadt.

Morgens 11 Uhr: Frühstück in Bühlers Biergarten.

Nachmittags 2 Uhr: Fahrt ins Bottminger Schloss.

— Rendez-vous: Brauerei Merian.

stattgehabten außerordentlichen Versammlung unser bislangstes Aktiv-Mitglied, Herr Gust. Müller, jun., zum Aktuar ernannt wurde. Wir bitten Sie, allfällige Korrespondenzen gelt. an Herrn Gust. Müller, Müllerstraße 91, Zürich III, richten zu wollen.

Athletik-Sport-Club Basel.

Der Athletik-Sport-Club Basel lädt hiermit alle seine verehrte Mitglieder und Sportsfreunde zu seinem Samstag, den 31. März, im oben Saale d'r. Rennstreckenjuni" stattfindenden **Festlichen Abend** ganz ergebnist ein.

Ein Bild auf nächstfolgendes Programm wird Ihnen die Überzeugung geben, daß wir auch diesmal alle unsere Kräfte aufstellen, um Ihnen einige genug bereit zu können.

Programm:

1. Eröffnungsmarsch, "Kraft Heil".
2. Prolog.
3. Rüttelchor, von Altenhofer. Vorgetragen vom Männerchor Harmonia.
4. Athletische Stabreiten, mit Stäben à 50 Pf.
5. Der Athletengigant, kom. Couplet v. J. Haupt.
6. Traum und Leben, lied, v. Ernst Meyer-Helmund.
7. Athletische Produktionen an den Krautringen und Parterregymnastique, ausgeführt vom I. Trainer.
8. Alles für die Lage oder ein selbstames Wohlverständnis, kom. Duoscene.
9. Gruppenstücken.
10. Abschied, von Huber. Vorgetragen v. Männerchor Harmonia.
11. Athletische Produktionen, ausgeführt vom I. Trainer.
12. Der Räuberfang, kom. Duet, v. L. Kreymann.

Tom bala.

Nach Beendigung des Programms Ball Sonntag den 1. April 1900 Bummel nach Muttenz, Gaffhof zum "Bären". Versammlung nachmittags ½ Uhr beim Springbrunnen. Abmarsch präzis 2 Uhr. Bei ungünstiger Witterung Abfahrt 2.15 S. C. B.

Der Hoffnung Raum gebend, Sie auch dieses Jahr wieder als freundliche Gäste in stattlicher Zahl einzuladen, verbleiben.

Mit freundlichem Sportsgruß
Für die Kommission des Athletik-Sport-Club Basel,

Der Aktuar: Der Präsident:

G. Hüsler. A. Kipf.

Der I. Trainer:

G. Baumann.

Velosport.

— **Kris Myer, unter 100 km-Champion, und sein Trainer Fredy Müller in Berlin.** (Privatcorrespondenz für das Schweizer Sportblatt.)

Wir sind heute in der Lage, unsern werten Lesern einige weitere Neuigkeiten über den Aufenthalts, das Training und die jegliche Leistungsfähigkeit unseres leidenschaftlichen schwäizerischen 100 km-Champions Kris Myer mitzuteilen. Fredy Müller, der wohlbelakmte Basler Rennfahrer und nummerigster Trainer Myers, schreibt uns in einem Brief vom 21. März ungefähr folgendes:

"Vor allem teilen wir Ihnen mit, daß wir dieser Tage unsern Wohnsitz von Hamburg nach Berlin verlegt haben, und das Training auf der „Friedenauer Rennbahn“ hinter einem Motorfanden aufgenommen haben. Am 1. April finden auf dieser Bahn die ersten Rennen statt und am 8. April wird ein 50 km-Rennen mit Schrittmachern ausgetragen, an welchem Myer zum ersten male gegen die deutschen Dauersfahrer starten wird. Ich glaube zu d'r Annahme berechtigt zu sein, daß ohne Unfall Myer unsere Landesrunden sehr ehrenvoll verteidigen wird, auf jeden Fall dürfte er eine ungeheure Energie und besitzt eine beispiellose Ausdauer. Ausgerüstet mit diesen Eigenschaften wird er sicher ein gefährlicher Gegner für seine Konkurrenten.

Was nun das Wintervelodrom in Hamburg betrifft, so erfüllten sich zu Anfang des Winters in daselbe gelegten Erwartungen in seiner Weise. Anfangs Oktober fanden jeden Sonntag Flieger- und Dauerrennen statt, jedoch wurden diese Rennen seitens des Publikums so schlecht besucht, daß sich die Verwaltung schon nach 3 Wochen entschloß, nur noch alle 14 Tage einen Renntag abzuhalten. Als dann gar im Laufe des Monats Dezember Herr Hölscher, der bekannte Leiter der

Friedenauer Bahn, von seinem Posten als Direktor zurücktrat, da ihm seitens der Verwaltung zu wenig freie Hand gewährt wurde, fand nur noch ein Rennen Ende Januar statt und seitdem wird die Velodrom für Ausstellungen aller Art benutzt, welche den Aktionären bedeutend mehr Geld einbringen. Das Hamburger Publikum hat seine Vorliebe für Rennfahrer; früher allerdings waren die Velofahrer auf dem Sommer-Rennbahn gleichfalls von der Kritikseite sehr stark befürchtet; durch Bekanntstellung von minderwertigen Rennen aber verlor das Publikum das Interesse."

Wie man also aus obigen Zeilen zur größten Freude weiß, ist unter „Athletik“ recht tüchtig ins Begriff gegangen und wir wollen alle hoffen, daß die nächsten Erwartungen seines aufmerksamen Trainers in Wahrheit glänzend in Erfüllung gehen.

— **Albert Zürer.**

der schwizerische Meisterschaftsfahrer über 100 Kilometer von 1898 weit gegenwärtig in Glarus und trainiert dort täglich mit seinem Freunde, dem vor einigen Jahren auf unsern Bahnen bekannten Glarner Rennfahrer Myrfel, auf Tandem. Am 6. Mai werden wir voraussichtlich beide in Basel starten!

— **S. Rettich.**

der über den Winter zusammen mit Käfer in Berlin gefahren, ist nunmehr wieder nach Basel zurückgekehrt und mit seinem Freunde, dem vor einigen Jahren auf unsern Bahnen bekannten Glarner Rennfahrer Myrfel, auf Tandem. Am 6. Mai werden wir voraussichtlich beide in Basel starten!

— **Karl Käfer von Basel.**

der sich gegenwärtig in Wazza aufhält und dort mit Verheyen zusammen trainiert, ist in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der Letzte Woche vorgenommenen neuen Eintheilung wurde nun Käfer zusammen mit Arent, Huber, Böckli, Seidl, Verheyen etc. in die erste Klasse der deutschen Rennfahrer vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Wazza teilte die deutschen und die in Deutschland anfänglich ausländischen Rennfahrer jeweils zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der best. Bahn unter

dem-Rennen. Die Preise sind wie im Vorjahr, 2000, 1200, 800, 600 und 250 Mark, dem Sieger außerdem das Goldene Rad (gold, Medaille) im Wert von 500 Mark. Als niedrige Teilnehmer gelten jetzt noch Alfred Körber, Bourbouys, Walters und Taylor. Am Rennstage sind auch für Flieger noch mehrere Konkurrenten vorgesehen, desgleichen eine solche für die Motormaschinen, welche um Goldenen Rad Schriftmacherdiente leisteten.

— Für die Rennfahrt Paris-Roubaix,

die am 15. April stattfindet, ist die Abfahrtszeit für Radfahrer auf 8½ Uhr früh festgesetzt, während die Motorfahrer zwei Stunden später abgeschafft werden. Die Fahrt geht über Saint-Germain, Aincourt, Arcis und die Gesamtstrecke beläuft sich auf 268 km. Um verangloste Jahre belief sich die Zeit des Siegers (Champion) auf 82:53, man glaubt aber, daß diesmal sogar der von Gatin im Jahre 1898 aufgestellte Rekord von 8:12 mit Hilfe der neuverkommenen Führung um vielleicht eine volle Stunde gebrochen werde. Die Rennungen sind jetzt auf 10 Radfahrer und 15 Motorfahrer gestiegen; unter den Letzteren befindet sich Bourbouys, unter den Vierteren der ebenfalls bekannte Distanzracer.

— Die Union Velocipedique Italiana hielt am Sonntag in Mailand ihre 26. Jahressammlung ab, bei der 19 Verbände rep. Ver. eine vertreten waren. Als wichtigster Beschuß ist hervorzuheben, daß der offizielle Bericht, der übrigens schon seit 2 Jahren nicht mehr erschien, in Zukunft durch ein regelmäßiges erscheinendes sportliches Journal ersetzt werden soll.

— Charles Augon hat dieser Tage wieder mit dem Training begonnen; er hofft bis zum Tage der Bundesrennen wieder in guter Form zu sein. Er wird in der kommenden Saison „Humber“ Marke fahren, die als erstes englisches Fabrikat durch ihre Vorzüglichkeit überall bekannt ist. Die Vertretung der „Humber“ in Zürich hat Herr Martin Stüssler, Blecherweg 41 und Dianastr. 9, Zürich III.

— Major Taylor hat dieser Tage wieder mit dem Training begonnen; er hofft bis zum Tage der Bundesrennen wieder in guter Form zu sein. Er wird in der kommenden Saison „Humber“ Marke fahren, die als erstes englisches Fabrikat durch ihre Vorzüglichkeit überall bekannt ist. Die Vertretung der „Humber“ in Zürich hat Herr Martin Stüssler, Blecherweg 41 und Dianastr. 9, Zürich III.

— Die Radrennsaison in Frankreich.

Paris, Ende März.
Mit der Gründung des Rennfests im Pariser Prinzenpark-Belodrome am heutigen Sonntag nimmt ein neues Rekordjahr seinen Anfang. Die Pariser Rennsaison wird heuer von so emittierter Bedeutung und für die Zukunft des Radsports innerhalb und außerhalb Frankreichs so entscheidend sein, daß es sich verlohnt, jetzt unmittelbar vor dem Saisonbeginn etwas Umsicht zu halten, um die momentane Lage klar zu übersehen und sodann einen Blick in die Zukunft zu thun.

Der Radsport ist in Frankreich jüngsten Datums als zum Beispiel in England, dem Mutterlande des Sports. Vielleicht hat er schon diesen Umstande eine größere Beliebtheit beim Publikum zu verdanken. Auch sind wir in Frankreich weniger durch den Ball auf zahllose Gefechtsvorschriften behindert als die Radfahrer manch anderer Länder. Was immer aber der Grund sein mag, jedenfalls steht die Thatache fest, daß Radrennen hat in Frankreich seine Rolle noch nicht ausgespielt. England war in diesem Sport unter Lehrmeister. Wir standen noch weit zurück, hatten keine Rennbahnen und nur wenige Rennfahrer. Aber wie die Geschichte zeigt, waren wir keine talentlosen Schüler. Das Erstes Zimmermann's, das „fliegenden Yankees“, öffnete uns die Augen, damit waren wir über den toten Punkt hinaus. Der Mann lebte unter uns, wirkte unter uns, und wir befanden einen richtigen Begriff vom Training. Eine neue Epoche därmerte von diesem Besuch. Allerorten wurden Rennbahnen angelegt, und die Zahl der Champions wuchs rasch an. So wurden alte Unterlaufrungsstunden wieder gutgemacht, und unsere Rennfahrer nahmen es bald mit allen Konkurrenten auf.

Da gelobte es nun, daß diesen Sportlern der Erfolg zu Kopf stieg und sie den Sport selbst ernstlich zu schädigen begannen; sie waren die Herren der Situation, diktirten ihre Forderungen und verlangten Bezahlung für ihr bloßes Er scheinen auf der Rennbahn. Rennbahnbetreiber und organisierte Komitees waren ihrer Willkür preisgegeben. Damals war die Epoche der sensationellen Sonntags-Matches, der Rennen in den Wintervelodroms.

Der Rennsport wurde ohne Maß und Ziel betrieben, und die „Stars“ merkten nicht, daß die Hölle töte, die ihnen die schönen, goldenen Eier legte. Nichts konnte ihnen mehr Einhalt gebieten, jedes Mittel erwies sich als machtlos, es gab exorbitante Scharmützeln zwischen der U. V. F. und deren jungen Mitgliedern, der U. C. F., die ihr gerade die besten Männer, die soufaulen Nerven und Rüdigat der ganzen Körperkraft waren, meßten. Es gab ein verhängnisvolles Schisma, das eine bedenkliche Störung im Sportleben nach sich zog. Trotzdem kam es nicht zu jenem argen Niedergang, wie in anderen Ländern, denn Sonntag um Sonntag waren die Pariser Rennbahnen von einer vielfachen Menge umdrängt.

Heute steht die Sache weit besser. Das Rennfahrer-Syndikat, das schließlich nichts Anderes leistete als beständig Zwielicht zu stören, erfüllt nicht mehr. Die U. C. F. hat sich mit ihrem Rivalen ausgefehdet, ist wieder in ihr aufgegangen, und es kam dadurch ein neuer, frischer Zug in die Leitung der „alten Tante“. Nun hat die Union Velocipedique de France die unbefrührte Hege monie im Lande, und selbst eine so unabhängige und seine Körperlichkeit wie die Union des Sociétés Francaises de Sports Athlétiques beugt sich auf der Rennbahn vor ihrer Überherrschaft.

Mit den beiden Rennbahnen im Prinzenpark und zu Vincennes (Letztere erst kürzlich fertiggestellt) befinden wir zwei der vorzüglichsten, wenn nicht überhaupt die besten Rennbahnen, die existieren. Somit also die Lichtheiten. Nun zu den Schattenseiten.

Angesichts der großartigen Wettkämpfe der kommenden Saison, zu welchen alle Welt ihre besten

Kräfte ins Treffen schicken wird, sind unsere Aussichten keineswegs rosig. Hier treffen wir also auf einen merkwürdigen Bandel der Dinge. Vor 2 oder 3 Jahren, ja bis zum verlorenen Jahre kommen wir das mächtigste Team der Welt aufstellen: Jacquelin, Morin, Noisam, Mercier, Deschamps und — last not least — Bourillon, der was Quantität wie Qualität der Sieg betrifft, der berufenste Nachfolger Jim's ist. Es ist sehr zu bedauern, daß diese Rennfahrer gerade zu der Zeit in absteigender Linie ihrer Fähigkeiten, oder nicht am Platze sind, da man ihre Dienste für den beginnenden Wettkampf am meisten benötigt. Wären sie fit und wohl, so hätten wir die glänzendsten Chancen, unsere dominierende Stellung zu behaupten. Allein die Schisko will es anders. Auch im Sportsleben gilt Fortune's Rule, auch hier folgen Auf und Nieder rasch auf einander. Wir müssen uns nun mit dem, was uns noch übrig bleibt, so gut als möglich behaupten und wenn der Sieg unsere Fähigen meiden sollte, mit Gefallen einer Niederlage verwinden. Jacquelin ist unser bester Repräsentant in der Fliegerklasse. In Vauer und Halbdauer-Rennen stellen sich die Chancen günstiger. Taylor und Bourbouys, um nur diese zu nennen, düfen den ausländischen Konkurrenten gefährliche Gegner werden. Ferner gedenkt Hurst, Jahrgang der „König des Stebers“, bevor er sich von der Rennbahn zurückzieht, in dem Rennen Bordeaux-Paris und im Bol d'or zu starten.

Einen kleinen Vorteil, der eventuellen Mängeln entgegenstellt, haben unsere Rennfahrer darin, daß sie die Wettkämpfe auf eigenem Boden austragen werden. Bekanntlich ist der Radrennsport überreich an „Überraschungen“, und es taucht dort oft ein Meisterfahrer auf, den man ihn wenigstens vermeidet hätte. Allerdings muß man dazu geben, daß die ausländischen Rennländer Zeit gewonnen haben, um sich zu acclimatisieren. Die wichtigsten radportlichen Ereignisse fallen — wenn wir den für uns angelegten Grand Prix de Paris ausnehmen — erst in die Mitte des Sommers, die Weltmeisterschaft den August, und der „Grand Prix de l'Exposition“ in den September.

Betrachten wir nun die Schlacht von einem höheren Standpunkt, so gelangen wir zu der Überzeugung, daß sich die heurige Rennaison, für Frankreich wenigstens, zu einer der bedeutungsvollsten gestalten werde. Alles hängt von den kommenden Rennen ab, und je nach den günstigen oder ungünstigen Resultaten werden sich freudig oder traurige Zeiten für uns eröffnen.

Nach langem, eifrigem Erforschen der Verhältnisse finden wir zu der festen Überzeugung gekommen, daß es nur an uns liegt, wenn der Rennsport nicht jenen Erfolg erzielen hat, den man erwarten könnte. Es ist kein gefundenes Sympathie, daß gerade der Radrennsport so glorios beginnt, während das Radfahren als Privatunternehmen immer mehr ausblüht. Wir sind geneigt, die Riedergang nur einer schlerhaften, unzureichenden Organisation zuzuschreiben. Das Rennen ist bei uns keine reine Initiative geworden, nur eine vorübergehende Mode. Wasch um Wasch wurden ausgetragen, die tonangebenden Personen sahen aber nicht weiter als bis zum nächsten Sonntag. Niemals konnte man eine abhängige Nettensfolge, ein logisches System oder einen einheitlichen Grundgedanken in diesem laisser-aller-Gebaren erkennen. Die Meetings hatten mehr den Charakter einer Vorstellung als den einer sportlichen Veranstaltung. Damit ist nicht gesagt, daß die Rennen nicht tapfer ausgeschossen wurden, das wird Niemand in Abrede stellen. Nur hätten wir lieber weniger, aber klasse Rennen geben können, die einen ausgeräumten Charakter haben und Jahr für Jahr zu einem definitiven Zeitpunkt veranstaltet würden. Diese Ansicht wird durch den ungleichmäßigen Erfolg erhabt, den die wenigen, noch bestehenden klassischen Rennen aufwiesen. Diese sind es, die den Defadens des Radrennsports nach Kräften Einhalt thun. Was wir verlangen, ist also klar und deutlich: das Radrennen muß systematisch und auf einer dem Pferderennen analogen Grundlage organisiert werden. Die Meisterschafts- und internationales Rennen müssen auf eine Auswahl der jüngsten Rennfahrer abzielen und nicht einzelne spannende Wettkämpfe vorstellen, deren Resultate den nächsten Tag über den Haufen wirft.

Doch die Wettkämpfe im Ausstellungsjahr einen enormen Erfolg verheißen, sieht außer Frage. Unsere Sache aber ist es, denselben für Frankreich zu einem bleibenden zu gestalten.

— Vereinigung deutscher Rennbahnen.

Am 18. März hat sich die Vereinigung deutscher Rennbahnen in Berlin konstituiert. Anwesend waren die Vertreter der Berliner Bahnen Friedenau und Kurfürstendamm, ferner Vertreter aus Leipzig, Mainz, Gleiwitz, Darmstadt, Köln, Frankfurt a. d. Oder. Die Bahnen von Breslau, Hannover und Grindelberg erklärten sich im Voraus mit zu fassenden Beschlüssen einverstanden.

Am allgemeinen werden die Sanktionen der ehemaligen deutschen Sportverbände akzeptiert.

Danach hat jede Rennbahn eine Stimme.

Die Licenzen des Deutschen Rennfahrer-Bundes, die Mitgliedsfarten des Deutschen Rennfahrerbundes sowie Licenzen auswärtiger Korporationen werden anerkannt.

Rennfahrer, die keinen Verbund angehören, zählen 25 Marti jährliche Lizenzgebühr.

Mitglieder des Rennfahrer-Bundes dürfen nur auf Verbandsbahnen starten.

Amateure ohne Verbandslizenzen zählen 3 Marti Lizenzgebühr.

Für alle größeren Bahnen sollen offizielle Zeitnehmer bestellt werden.

Die Wahlen ergaben: Erster Vorsitzender: Karl Vogel (Berlin); zweiter Vorsitzender: Werner Leipzig; Kässler Hölscher; Schriftführer: Göttinger; Beißiger; Heimann (Berlin); Schaaf (Köln) und Linke (Darmstadt).

— Solle Rennfahrt.

Mode und Experimentierlust haben mit dem großen Rennsport beim Kurzelstreite seit langem ihr Spiel getrieben. Zuerst war dieses Antreide ein schweres, schwatzgekratztes Ding, mit drei sterilen Spießen und einem Zahntrakt, der selbst bei guten, hochfliegenden Maschinen kaum ausgearbeitet war. Später kam man darauf, daß ein vermeidliches Antreibrad die Eleganz der ganzen Maschine hervorholte, und nun hießt man auch das Gewicht etwas herabzudrücken. So viele „Soll's“!

und ging darin läßlich so weit, daß man sogar jeden einzelnen Zahn durchlöcherte, um alles überflüssige Material wegzubringen. Als das Gewichtsmimum erreicht war, wendete sich die Sorgfalt der Konstrukteure mehr der Ausleistung zu. Aus den drei Stilettien: Jacquelin, Morin, Noisam, Mercier, Deschamps und — last not least — Bourillon, der was Quantität wie Qualität der Sieg betrifft, der berufenste Nachfolger Jim's ist. Es ist sehr zu bedauern, daß diese Rennfahrer gerade zu der Zeit in absteigender Linie ihrer Fähigkeiten, oder nicht am Platze sind, da man ihre Dienste für den beginnenden Wettkampf am meisten benötigt. Wären sie fit und wohl, so hätten wir die glänzendsten Chancen, unsere dominierende Stellung zu behaupten. Allein die Schisko will es anders. Auch im Sportsleben gilt Fortune's Rule, auch hier folgen Auf und Nieder rasch auf einander. Wir müssen uns nun mit dem, was uns noch übrig bleibt, so gut als möglich behaupten und wenn der Sieg unsere Fähigen meiden sollte, mit Gefallen einer Niederlage verwinden. Jacquelin ist unser bester Repräsentant in der Fliegerklasse. In Vauer und Halbdauer-Rennen stellen sich die Chancen günstiger. Taylor und Bourbouys, um nur diese zu nennen, düfen den ausländischen Konkurrenten gefährliche Gegner werden. Ferner gedenkt Hurst, Jahrgang der „König des Stebers“, bevor er sich von der Rennbahn zurückzieht, in dem Rennen Bordeaux-Paris und im Bol d'or zu starten.

— Das Geheimnis des Niederganges der Rennrennen.

So meint der „Irish Cyclist“, zum großen Teile in dem geringen Interesse zu suchen, das die Radfahrer, als Klasse betrachtet, denjenigen entgegenbringen; sie stehen es vor, an freien Nachmittagen selbst hinaus in der Luft die Zähne ausgeträgt sind. Auf den ersten Augenblick erscheint eine solche volle Scheibe schwerer als die bisher üblichen, in Wirklichkeit bleibt aber das Gewicht das gleiche, da diese Scheiben im Fleisch dünner gehalten sind.

— Das Automobilismus im Varieté.

Nun hat es auch seinen Weg zu den Breiter genommen, das vielversprechende Rehfeld des neuen Jahrhunderts. Ein Motorradrennen ist diesmal nicht, sondern ein kompletter vierwärtiger Wagen System Benz, den M. Coles, ein bekannter englischer Chauffeur, in Kürze im Alhambra-Theater in London als Spezialität vorführen wird. Den Produkten dieses modernsten aller Chauffeuren, der mit seinem 3 HP-Wagen aus der Spezialitätenbühne Pantomifagern, Treppen auf und ab, Schaufelschäben und sonstige schwierige Tricks ausführen wird, sieht man laut englischen Blättern, mit Interesse entgegen. Diese moderne Spezialität wird nicht nur neu, sondern auch überaus interessant, lehrreich und der Sache des Automobilismus von großem Nutzen sein, denn jeder Betrachter wird sich davon überzeugen können, wie überaus handlich und begreiflich so ein Benz wagen ist. Der klingende Erfolg für die Theatralose wird, zufolge der Eigenart des Gedachten, gleichfalls nicht ausbleiben.

— Den Bericht mit Automobilen innerhalb der Stadt will der Würzburger Magistrat unterfragt wissen, gleichzeitig der Nürnberger Richter doch ganz in seiner Nähe dominiert. Hoffentlich lassen die Vorberreiter der Würzburger Stadtadler die unrichtigen rübig falten, sonst haben wir hier auch bald einen losen Rücksicht.

— Von den französischen Rennfahrern.

Lebhaft wird an den Rennen mit neuen Sportwagen teilnehmen. Wie die „France Automobile“ meint, geht Girardot nicht nach Riga und wird auch nicht im Rennen um den Vennel-Becher starten, so daß Frankreich in diesem Rennen nur durch René de Kniff und Charron repräsentiert wird.

Automobilismus.

— Die Automobilstellung in Frankfurt a. M., welche unlängst von der „Sonne“ angeregt wurde, wird möglicherweise greifbare Gestalt annehmen, da bereits mehrere Betreiber von Motorfahrzeugen in dieser Hinsicht mit Herrn Müller-Gerhardt in Frankfurt, der für die Sache plädierte, eine Versprechen hatten. — Die Ausstellungfrage wird sich in Kürze entscheiden, da bei sehr renommierten Firmen Neigung besteht, sich an einer Automobilausstellung in Frankfurt a. M. zu beteiligen.

— Das Automobil im Varieté.

Nun hat es auch seinen Weg zu den Breiter genommen, das vielversprechende Rehfeld des neuen Jahrhunderts. Ein Motorradrennen ist diesmal nicht, sondern ein kompletter vierwärtiger Wagen System Benz, den M. Coles, ein bekannter englischer Chauffeur, in Kürze im Alhambra-Theater in London als Spezialität vorführen wird. Den Produkten dieses modernsten aller Chauffeuren, der mit seinem 3 HP-Wagen aus der Spezialitätenbühne Pantomifagern, Treppen auf und ab, Schaufelschäben und sonstige schwierige Tricks ausführen wird, sieht man laut englischen Blättern, mit Interesse entgegen. Diese moderne Spezialität wird nicht nur neu, sondern auch überaus interessant, lehrreich und der Sache des Automobilismus von großem Nutzen sein, denn jeder Betrachter wird sich davon überzeugen können, wie überaus handlich und begreiflich so ein Benz wagen ist. Der klingende Erfolg für die Theatralose wird, zufolge der Eigenart des Gedachten, gleichfalls nicht ausbleiben.

— Den Bericht mit Automobilen innerhalb der Stadt will der Würzburger Magistrat unterfragt wissen, gleichzeitig der Nürnberger Richter doch ganz in seiner Nähe dominiert. Hoffentlich lassen die Vorberreiter der Würzburger Stadtadler die unrichtigen rübig falten, sonst haben wir hier auch bald einen losen Rücksicht.

Letzte Nachrichten.

— Die Gründung der Pariser Rennsaison.

(Privattelegramm des Schweizer Sportblatts.)
Paris, 25. März. Heute fand mit den ersten Rennen im Prinzenpark-Belodrome die Gründung der Pariser Rennsaison statt. Es ist vielleicht von großer Bedeutung für die Position des französischen Rennsports in den Rennländern der Welt, sowohl in Frankreich wie in den Halbbauernfrankos siegreich blieben.

Internationales: Course d'Outrelon 1, Matthey 2, Berç 3.

so km.: Bourbouys (54:10), Linton (zwei Runden zurück), Walter (drei Runden zurück) 3. Unplaziert: Beaupré, Fosser, Vor und Garin.

Die Ruhmsermenge war außerordentlich zahlreich, das Wetter aber feineswegen günstig. Es herrschte ein kräftiger Wind.

Loulon, 25. März. Doppelter Sieg unseres Landesmannes Gougoz.

Internationales: Gougoz 1, Cornet 2, Banter 3.

30 km. mit Schrittmachen: Gougoz 1.

— Cooper, der amerikanische Flieger, so telegraphiert mir uns aus Paris, wird demnächst dort eintreffen, um sich während der Dauer der Weltausstellung an den Radrennen zu beteiligen.

— London, 24. März. Englische Wettkämpfe. Für den English Cup gab es zwei unentschiedene Semifinals. In London spielten Millwall Athletic und Southampton 0:0, in Stoke Nottingham Forest und Bury 1:1.

100.000 Francs für den Erfinder des leibbaren Rennspurten. (Privattelegramm des Schweizer Sportblatts.)

Paris, 26. März. Ein ungenanntes Mitglied des Pariser Aero-Club hat einen Preis von 100.000 Francs ausgesetzt für ein lebensbares Rennschiff, welches die 11 km. lange Strecke von der Arëostation im Park des Aero-Club bis zum Eiffelturm hin und zurück in einer halben Stunde absolvieren.

Der Wettbewerb ist international. Bleibt der selbe fünf Jahre erfolglos, so zieht der Spender seinen Preis zurück.

Während dieser Freistil bleiben aber die Bitten des Preisbetrages, nämlich 4000 Francs, alljährlich jenen Erfindern gewidmet, welche die meiste Errungenschaft verdienten.

Technik.

— Der Fahrrad-Panzer.

Es haben die Technik wie die Chemie schon so viele Versuche gemacht, den Fahrradsreifen gegen die Wirkung von Nagel, Splitt, Scherben, Dornen, überwundene Spitzen und harten Gegenständen unempfindlich, widerstandsfähiger zu gestalten. Seit jedes Jahr taucht ein anderes Mittel auf, um, da es sich nicht bewährt, bald wieder zu verworfen. Endlich aber scheint denn doch nach langen und kostspieligen Versuchungen der Stein der Weisen erreicht zu haben, begabt sich nach auf die Rennfahrt. Am Rennfahrttag plazierte ich meine Maschine auf den Wagen, verlor aber dann den Wagen, sobald ich Glädel gehabt, so fuhr nun so rasch, als möglich. Als ich aber einen Hügel erklommen hatte, saß ich plötzlich zwei Kerrenite vor mir. Ich sprang ab und verwünschte mein Misgeschick, denn nach einem so langen Ritte und nachdem man sich so abgeholt, war es wirklich hart, doch gezwungen zu werden. Ich nahm also meinen Revolver heraus, setzte mich auf und dachte, sie zu überwältigen und wenn möglich niederschießen. Aber als ich näher kam, fand ich, daß die zwei in Ruh (erdarbeiten Baumwollstoff, mit dem das englische Militär in Tropengegenden uniformiert ist) das englische Militär waren. Es war eine Nachtpatrouille, bestimmt, den Kunden unserer Soldaten zu deden, die in der Nacht vorher abgezogen waren. Als ich sie erreichte, war ich höchst fröhlich, und sie sagten mir, daß ich Glück gehabt, so zu entwischen. Unsere Hauptpolizei war schon sieben Meilen voraus. Ich ritt dann von ihnen weg und erreichte die Kolonne. Unter wachhalt und linsflüssigem Regen aufgerückt, und wir wurden bis auf die Haut durchmäht. Während des Marsches in der Nacht plazierte ich meine Maschine auf den Wagen, verlor aber dann den Wagen, sobald ich in den Schmutz waten mußte, bis mir das Tageslicht meine Maschine entdecken half. Tiefstof des Reiternummers und der schweren Wagen aber wurde der Weg breiter, ich mußte das Radrennen aufgeben und mit einem Oldenwagen Freundschaft schließen. Nach Tiefstof wurde es auf den furchterlichen Marsch nach Linke ist noch in Ladymith. Ich habe mich erfreulicherweise von den Wirkungen der furchterlichen Reise von 102 Meilen nach Ladymith, deren größter Teil mit Rades bei Tag und Nacht von mir zurückgelegt wurde, bereits erholt.“

— Bald.

eine amerikanische Rennfahrer von gutem Rufe, hat sich entschlossen, den Fahrradsreifen mit dem Automobil zu vertauschen. Ein großes amerikanisches Automobilhaus hat Bald engagiert, und zwar soll er einen Wagen der Firma bei den großen Rennen in Frankreich steuern. Dieses Automobil soll — nach amerikanischen Berichten — eine Maschine haben, die imstande ist, das Geschäft mit einer Stundenhöchstgeschwindigkeit von 70 Meilen, also 120 Km., vorwärts zu treiben. Die Einschätzung Balds und seines Automobils nach Europa soll schon in der nächsten Zeit erfolgen. So viele „Soll's“!

ein festes Gewebe, das auf der Innenseite des Mantels angebracht wird und dem Reif eine glatte Lauffläche verleiht, welche wiederum ein Ausgleiten (Rutschen) bei naßer Witterung verunmöglicht. Vermöge der Vorteile, die erprobten guten Eigenschaften wird sich der Fahrradpanzer bald bei Privat- und namentlich Militärfahrern unentbehrlich machen. Bezuglich der Bezugssachen verweisen wir auf umfassende Annonce.

durch Sprüngli im Goal brillant gehalten. Wyss war von den Grasshopperwarts der beste und schoss scharf, doch war Flores im Goal Concordias gut auf dem Posten. Nach der Pause machen die Grasshopper alle Anstrengung, etwas zu erreichen. Der Ball bleibt lange Zeit vor Concordias Goal. Ein plötzlicher Durchbruch Sommers und ein von Jedermann für unhalbar gehaltener Shot wird von Sprüngli wiederum mit Bravour gestoppt. Noch eine Minute vor Time. Dicht vor dem Concordia-Goal ist der Ball oft gegangen. Doll wirft ihn mit ungeheurer Wucht bis mittan vors Goal; Mende versucht zu kippen, wird aber auf die Seite gedrängt. Sommer erhält den Ball, brennt wiederum durch, da sich die Grasshopper Verteidigung noch vor dem feindlichen Goal befindet, und diesmal sendet er einen Ball einige Sekunden vor Time mit prächtigem Shot ein. Mit 1:0 verlassen die Concordianer als Sieger den Platz. Erwähnenswert spielten auf Grasshopperseite Sprüngli, Dietiker und Wyss; auf Seite Concordias Sommer, Le Bas und Suarez I.

Die Teams waren folgende:

Grasshoppers (B-Team):	Sprüngli	
Ruegg	Wyss	Mende
Concordia F. C.:	Doll	Dietiker

Suarez II.	Suarez I.	Sommer
Trueb	Le Bas	
	Flores	

Referee: Hr. Meyer vom F. C. Zürich.

Mit Spannung erwartete man das folgende Spiel:

Grasshoppers (A-Team) versus F. C. Zürich (A-Team)
F. C. Zürich gew. mit 2:0.

Die erste Hälfte des Spiels brachte kein Resultat. Die beiden Teams waren völlig ebnbürtig. Das Spiel war manchmal etwas flau. Suter gab zu weite Shots, die oft über den ganzen Platz hinweg behinderten. Mit 0:0 wurden die Plätze gewechselt. Nach der Pause entbrennt ein heißer Kampf. Zürichs Forwards spielen gut und manche Shots hat Ott im Goal zu halten. Kram schickt bald nach Wiederaufnahme des Spiels einen prachtvollen Ball von links ein, dem kurze Zeit darauf Dubois unter grossem Beifall einen zweiten von rechts folgen lässt. Beide Shots waren unhaltbar; den Goalkeeper traf keine Schuld. Dadagegen schienen mir die Backs die Gegner etwas zu nahe ans Goal herankommen zu lassen. Damit war das Spiel entschieden. Mit 2:0 Goals hatte Zürich gesiegt und sich somit für das Finale plaziert. Die Mannschaften waren folgendermassen zusammengesetzt:

F. C. Zürich (A-Team):
Machwürth

Escher	Meyer	Kram
Dubois	Keller J.	
Grasshopper F. C.:		

Simonius	Arbenz	Landolt
Suter	Lalive	Ott.

Referee: Hr. Le Bas vom Concordia F. C. Nun folgte das Demi-Finale zwischen den beiden Siegern aus den Vorkämpfen.

F. C. Concordia versus F. C. Zürich (B-Team)
Concordia gew. mit 1:0.

Bis zur Pause bot das Spiel wenig interessante Momente. Der Ball blieb fast immer in der Mitte und man konnte eine Überlegenheit weder der einen noch der andern Partei anmerken. Nach der Pause zeigte sich Concordia etwas überlegen. Suarez I. machte viele scharfe Schüsse aufs Goal, doch gingen sie entweder hart an den Stangen vorbei oder wurden vom Goalkeeper gehalten. Die festgesetzten 15 Minuten Spielzeit waren vorbei, und noch war keine Entscheidung gefallen. Es musste also 5 Minuten weiter gespielt werden. 3 Minuten vor Time kommt Suarez I zum Schiessen und dreht unter ungeheuren Jubel den Ball ein. Zürich setzt alles daran, um zu legalisieren. Ein Penalty-Kick, von Weltstein gestossen, wird von Flores brillant abgewehrt. Als bald pfeift die Referee, Hr. Landolt vom Grasshopper-Club, Time. Concordia hatte sich also für das Finale klassifiziert. Nach einer kurzen Pause von 15 Minuten traten alsdann zum Entscheidungsspiel an.

F. C. Concordia und F. C. Zürich (A-Team)

F. C. Zürich gew. mit 1:0.

Concordia schien durch das vorangegangene Spiel etwas ermüdet zu sein. Zürichs Forwards setzten sich alsbald vor dem Concordia-Goal fest und erzielten hintereinander drei Corners, die, von Dubois schön gegeben, trotzdem zu keinen Resultate führten. Ein hoher Centre von Kram wird indessen bald von Dubois mit prachtvollem Schlag eingesandt. Zürich bleibt auch nachher in der Offensive, vermag aber infolge der guten Verteidigung nichts mehr auszurichten. Nach der Pause ist es Sommer, der einige Male das Zürcher Goal in Bedrängnis bringt; doch hält der Goalkeeper mit grosser Sicherheit und Ruhe alles. Als Time gejippt wird, spielt Zürich wieder vor dem Goal seiner Gegner. Die A-Mannschaft des F. C. Zürich ist also als Sieger aus dem Turnier hervorgegangen und erhält den Becher und ein Diplom. Der F. C. Concordia, der sich in den verschiedenen Spielen so ausgezeichnet hieß, erhält als zweiter ein Diplom.

Hr. Enderli jun. übertrug als Präsident des Turnierausschusses sofort nach der Entscheidung mit einer kurzen Ansprache dem Sieger den Becher und brachte ein kräftiges Hoch aus.

auf unsern schönen Fussballsport, in das die versammelte zürcherische Fussballerwelt mit Freude einstimmte. Damit war das I. Turnier beendet; wir sind überzeugt, dass diese neue Veranstaltung das Interesse des Publikums im höchsten Masse in Anspruch genommen und Anklang gefunden hat.

Grasshopper F. C. versus F. C. Bern.*

Final-Cup-Match Serie A.

Grasshoppers gew. die Meisterschaft pro 1900 mit 2:0 Goals.

Wie es vorauszusehen war, haben die Grasshoppers auch im Final-Match ihre Superiorität über alle anderen Clubs bewiesen. Keine einzige Niederlage haben sie diese Saison erlitten, nicht einmal ein Draw haben sie dabei gemacht, auf lauter Siegeszüge können sie mit berechtigtem Stolz zurückblicken. Das ist eben der Vorzug des in diesem Jahre zum ersten Male eingeführten Systems der englischen Liga, dass dabei der durchschnittlich beste Club Sieger wird und nicht der, welcher sie schärferen Gegner gegenübersteht, mehr Glied oder die besser disponierten Leute hat, sodass sein ärgerster Konkurrent aus dem Kampf fallt.

Das Final-Match der Serie A fand wie 8 Tage vorher dasjenige der Serie B auf dem Schachen in Aarau statt. Eine überaus zahlreiche Zuschauermenge, worunter auffallend viele Vertreterinnen des schönen Geschlechtes, umgab den Platz auf allen Seiten und zeigte bei grosser Unparteilichkeit für jeden guten, namentlich starken und hohen — Shot ungeteilte Freude. Hei, wie lachte die muntere Jungmannschaft des Aarestadtschens aus vollem Halse, wenn so ein „Windspiel“ etwas unsanft mit dem Boden in Berührung kam und dabei seine Beine in der Luft herumtanzen liess! Das war ein Gaudeum für die Kleinen! Aber auch schon ein ordentliches Verständnis für das Spiel konnte man bei vielen kleinen Jungen herausmerken, und diese Matches in Aarau dürften wohl nicht lange auf eine Frucht in Form eines neugegründeten Aarauer Football-Clubs warten lassen. Der Platz für das Spiel ist da, junge Leute gibt es in Aarau genug, die sich dafür begeistern liessen, namentlich an der Kantonschule, also nur angepackt und frisch gewagt; andere Clubs werden jeden Versuch gewiss gerne mit Rat und That unterstützen. Doch nun zu dem Match selber. Bern setzt den Ball ins Spiel und bringt ihn im ersten Anlauf bis zu den gegnerischen Backs; doch diese thun ihre Schuldigkeit und spielen ihn ihren Forwards zu. Diese scheinen indessen etwas ermüdet von der Eisenbahnhaftrahrt von Lausanne, wo sie Tags vorher gegen La Villa gespielt hatten, nach Aarau und kamen nicht recht vorwärts. Lange Zeit hielt sich das Spiel in der Mitte des Platzes. Einige plötzliche Vorstöße beider Forwards-Linien werden jeweils von den Backs gestoppt. Eine Anzahl Corner verlaufen resultlos. Endlich köpft Landolt einen Free-kick von Hörh ein und übergibt damit den Zürichern die Führung. Die Berner setzen einen außerordentlich zähen Widerstand entgegen. Sie markieren gut, namentlich auf Bühdenstein hatten sie's abgesehen. Von ihrer Verteidigung war es namentlich Bauer, der brillierte und Suter in kurzer Zeit nur um wenigen nachstehen wird. Klein im Goal war gut und rettete einige Male mit grosser Bravour. Auch die Berner Halbs waren einsig an der Arbeit und fütterten ihre Forwards gut mit Bällen. Diese machen namentlich nach der Pause oft recht gefährliche Angriffe, konnten jedoch infolge Mangels an sicheren Goalshooken nichts erreichen. Bühdenstein vermag bald einen der ziemlich zahlreichen Corners einzusenden und so das Score für seinen Club auf 2 zu erhöhen. Kurz vor Time lässt sich Klein einen Fehler zu Schulden kommen, wofür er von der Referee mit einem Penalty-kick gestraft wird. 100 Fr. gegen 1 hätte ich jedesmal auf Suter gewettet, dass er ihn reinbringe; doch diesmal hätte ich verloren. Der Ball ging ziemlich weit am Goalposten vorbei.

Bald darauf pfiff die Referee Time. Die Grasshoppers hatten das Final-Match mit 2:0 gewonnen und wurden daher zum zweiten Male als Champion-Club der Schweiz pro 1900 gekrönt.

Die folgenden Teams standen sich in diesem interessanten Endkampfe gegenüber:

Grasshoppers:
Ott
Hörh
Suter

Doll	Lalive	Simonius
Arbenz	Bühdenstein	Chessex Philipp
		F. C. Bern:

Rod Scherrer	Schaffroth	Kehrli II
H. Christen	Häberli (cap.)	König
	P. Christen	Kehrli I
		Bauer
		Klein

Referee: Hr. Forgan (Anglo American F. C. Zürich).
M. E.

Old Boys F. C. Basel versus F. C. Fortuna Zürich.

Old Boys F. C. gewinnt mit 2:1 Goals.

Vorletzten Sonntag fand auf der Schützenmatte in Basel ein Match obigen Clubs statt.

Anmerkung der Redaktion. Der Artikel lief zu spät ein und musste deshalb auf die heutige Nummer verschoben werden.

Hohmann, der bewährte linke Flügel des F. C. Fortune war leider nicht erschienen und musste daher mit nur 4 Forwards spielen. Das Tempo war von Anfang an ein ziemlich lebhaftes; der Kampf wogte von einem Goal zum andern. Etwa 10 Minuten nach Beginn gelingt es Koller, einen schönen Centre in das Goal der Basler einzudrehen. Diese bemühen sich nun auszugleichen. Bei einem ihrer Vorstöße will Cali mit dem Kopf parieren, der Ball gleitet ab und fällt ins Goal hinein. Die Basler drücken nun gewaltig gegen das Goal der Zürcher. Doch auch diese machen energische Rückschläge und besonders Sauter sendet mehrere gefährliche Bälle gegen das feindliche Goal. Da aber die Verteidigung auf beiden Seiten eine ausgezeichnete ist, können bis Half-Time keine Erfolge mehr erzielt werden.

Nach Half-Time weicht sich der Kampf meistens auf Seite des Goals der Zürcher ab. Diese müssen sich mehr auf die Verteidigung beschränken, doch dringen sie mehrmals in gefährliche Nähe des gegnerischen Goals vor, werden aber hier von den beiden Backs Heyd und Jenny erfolgreich zurückgewiesen. Die Abwesenheit Hohmanns macht sich empfindlich bemerkbar, die Forwards Fortunas zeigen wenig Kombination, besonders auch da Koller für heute aus dem II. Team herbeigezogen worden war; sie sind der feindlichen Vordermannschaft nicht ganz gewachsen. Desto wissamer zeigt sich die Verteidigung der Zürcher; Hinnen und Cali spielen geradezu grossartig und auch Uster ist seiner Aufgabe vollständig gewachsen: die Halves zeigen ein hübsches Spiel und unterstützen die Forwards bei ihren Vorstößen kräftig. Die Gegner überraschen sowohl durch ihre gute Kombination als auch durch schönes Einzelspiel. Die beiden Flügel Mory und Bächlin I und auch Banga senden Ball auf Ball gegen das Goal Fortunas. Mory hat dann auch bald ein zweites Goal für seinen Club zu verzeichnen. Alle ihre weiteren Anstrengungen, die Goalzahl zu vergrössern, sind vergeblich. Das Match endigt mit dem Siege des Old Boys F. C. mit 2:1 Goals.

Die Aufstellung der Teams war folgende:
Old Boys F. C.:
Frey

Heyd	Jenny
Dewick	Banga (Capt.)
	Bächlin II
Mory	Senn
	Schwarz
	Wächter
	Bächlin I
	F. C. Fortuna:
Albrecht	Siegel
Sauter	Sauter I (Capt.)
	Koller
	Sauter II
	Schweizer
	Stelzer
	Hinnen
	Cali
	Uster.

Referee: Hr. Studer vom O. B. F. C. Sch.

F. C. Old Boys III versus F. C. Basel II.

F. C. Basel gew. 3:1

Sonntag den 18. März fand auf dem Landhof ein Match zwischen dem III. Team Old Boys und dem II. Team Basel statt. Die Basler gingen nach einem hitzigen Spiel mit 3:1 Goals als Sieger hervor. Vor einigen Sonntagen wurde das Team der Basler 5:0 von den Old Boys geschlagen. Die Forwards der Old Boys waren nicht vollständig, und konnten gegen die starke Verteidigung der Basler nicht viel ausrichten. Die Forwards der Basler zeigten eine ganz nette Kombination, und bedrängten die feindliche Goal fast beständig, es zeichneten sich namentlich Rietmann und Pape aus. Von den Old Boys nennen wir Bitterli und Stähelin, letzterer gelang es nach einem energetischen Rush ein Goal für seinen Club zu erzielen.

Das Amt als Referee versah H. Seiffert von F. C. Old Boys.

Chronik des Fussball-Club Zürich.

Sonntag den 1. April, nachmittags 2½ Uhr, Match des III. Teams vers. I. „F. C. Stell“ auf der Allmend: Kraske, Scheimig, Hoigné, Engster, Reichenhard, Schwyn, Lombardi, Germann, Hilburn, Zollinger, Guggenbühl. Ersatz: Frey.

Die Redaktion des „Schweizer Sportblatt“ befindet sich von heute an Zähringerstr. 10, Zürich I und bitten wir Einsendungen nur an diese Adresse zu richten.



Motorfahrzeug-Fabrik „Falke“

M.-Gladbach (Rheinpreussen)

liefer 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.

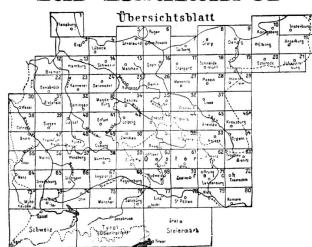
590

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

fertigt in künstlerischer Aussstattung
billigst

Jean Frey, Buchdrucker
zur Dianenburg
• 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.

Grösste Fahrradwerke der Welt.
Verkauft wurden: 1895: 67,000 Crescents
1896: 70,000
7549 ZA1799g 1897: 88,000
1898: 100,000
• Das billigste Rad will das beste.
Generalagentur für die Schweiz:
W. Glitsch, Ingenieur, Zürich I,
Rennweg 1, 1. Etage.

AURORA
Zweiräder!
Jugendräder!
Transportdreiräder!!
Motordreiräder!!
Mit Motoren System de Dion & Bouton.
Jul. Dressler & Co.
Breslau. 589



Sport- • • Postkarten

in verschied. Grössen und Farben.

20 Stück für 1 Mark

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

Unentbehrlich für die radfahrenden H.H. Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten!
Patentierte

Fahrrad-Panzer

Sensationelle Neuheit!

Der Fahrrad-Panzer verhindert unbedingt das Durchdringen der Nägel, Dornen, Glasscherben etc., wodurch das Entweichen der Luft unmöglich gemacht wird. Bei Bestellungen ist die Nummer des Mantels anzugeben.

Zu beziehen durch sämtliche Fahrrad-Niederlassungen oder direkt beim Generalvertreter für die Schweiz (965) A. R. W.

J. Denzler, Mechaniker, Winterthur.

Boie-Fahrräder
seit 12 Jahren bewährtes und durch wiederholte Militärlieferungen ausgezeichnetes Fabrikat sind im Gebrauch die billigsten.

Niemand versäume bei Anschaffung eines Fahrrades sich von dieser bewährten Marke Preise und Illustration senden zu lassen.

Wo nicht vertreten, solvante Händler gesucht.

L. Boie, Fahrradwerke Heilbronn.

Der beste Radreifen ist der
Continental-Pneumatic.
Unerreichte Elasticität und Dauerhaftigkeit. — Seriöse Garantie. — Leichte Montage.
Fabrikniederlage für die Schweiz bei: **Willy Custer, Zürich**

Bambus. Fahrräder. Bambus.

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

Triumph der heutigen Fahrradtechnik. 5 Jahre Garantie für Bambusrahmen.
Generalvertretung für die Schweiz: **A. Saurwein, Weinfelden** (Thurgau). Fondé 1890.

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

Lernunterricht, Reparaturen. Allerorts Vertreter gesucht.

Wo nicht vertreten, liefern direkt.

Vertreter in: Zürich: J. Irminger, Quellenstr.; St. Gallen: E. A. Mäder, Velohandl.; Bischofszell: Ferd. Knup, Velohandl.; Burgdorf: Chr. Guggisberg, Velohandl.; Luzern: R. Vogel, Velohandlung; Winterthur: J. Denzler, Velohandlung; Basel: F. Burgweger, Velohandlung, Klarastrass 46; Reinach: R. Ruppert-Hunziker, Velohandl.; Oftringen-Zofingen: G. Zimmerli, Velohdl.; Oberriet (Rheintal): Z. Zach, zum Kreuz; Buchs (St. Gallen): J. Reich, Velohdl.; Chur: G. Zschaler, Velohandl.; Ilanz: J. Etter, Uhrmacher; Unterterzen (St. Gallen): Fried. Gätz, Velohandl.; St. Johann (Toggenburg): J. Klaus, Velohlg.; Amriswil: Keller-Lötscher, Velohandl.; Rorschach: L. Eisenmann, Velohandl.; Rheineck: Jak. Bänziger; Baden: Weibel & Brässacher, Velohandl.; Vevey: Bugnon & Zaborowsky; Madretsch: F. Dübendorf; Rapperswil: E. Pfenniger; Wetzikon (Zürich): W. Vollenweider, Sulz, bei Laufenburg; Ch. Oberst; Bürglen (Thurgau): Carl Waibel; Rheinfelden: Hugo Kalenbach, Velohandlung; Zug: Inbach, Velohandl.; Flawyl: Knöpfel, Mechan.; Herisau: Wohlwend, Velohandlung.