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: 07.08.2025

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

Nr. 13. Zürich, 28. 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.

† Jules Stutz.

Kaum hatte sich der Velo-Club der Stadt Zürich von dem schweren Verluste, den er durch den Tod seines treuen, unvergeßlichen Mitgliedes A. Bär sel. erlitten, einigermaßen erholt, als dieser Tage ihm und damit zugleich der stadtzürcherischen und schweizerischen Radfahrerwelt von des Todes eisiger Hand ein neuer, unersetzlicher Verlust zugefügt wurde. **Jules Stutz-Schellenberg**, der über all in Radfahrerkreisen hochgeschätzte, langjährige Präsident des V. C. der Stadt Zürich, weilt nicht mehr unter uns. Die Folgen eines tückischen Influenzaanfalles haben den im kräftigsten Mannesalter stehenden, eifrigen Sportsmann plötzlich aus seinem trauten Familien- und großen Freundeskreise, mitten aus seiner unermüdlichen und fruchtbaren Thätigkeit abberufen. Letzten Montag wurden seine sterblichen Ueberreste der kalten Mutter Erde übergeben. Groß und untröstlich ist die Zahl seiner Freunde, die an seinem Grabe in tiefster Teilnahme um ihn trauern. Es ist uns von dem Verstorbenen nahestehender Seite für die nächste Nummer ein Nachruf zugesagt worden, und wir wollen es besser Berufenen überlassen, all die unzähligen, unschätzbaren Verdienste, die sich der sel. Verstorbene um den V. 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 liebevoller Erinnerung bleiben. Er ruhe in Frieden! R. I. P.

Wer letzten Sonntag, den 25. März, die großen Schneeflocken, welche ca. 1/2 10 Uhr in Uzwil so zahlreich vom Himmel herunterwirbelten, sah, glaubte sich in den Monat Dezember zurückversetzt. Betrachtete man aber auch jene 5 Männer, welche zu gleicher Zeit, gehüllt in ihre Ueberzieher, den Kragen hoch, eil'gen Schrittes dem Hotel Uzwil zustrebten, glaubte man wahrlich in denselben ein Komitee einer Eisbahngesellschaft vermuten zu können, während es dagegen eifrige Radler waren, welche auch in sportlichen Sachen zu tagen hatten.

Es darf wohl verraten werden, daß die Rechnungskommission des O. R. B. und C.-K.-Mitglieder mit Genannten identisch sind, die das Verbands-Material einer Prüfung unterwarfen. Ueber die Arbeit wird an der Delegiertenversammlung der Berichterstatter, Herr Schweizer, referieren, und ich glaube annehmen zu dürfen, daß man das C.-K. nochmals straflos ausgehen lassen wird.

Aber ein Hauptfehler in der beginnenden Saison ist halt doch das Wetter — ach — vorletzte Woche war es schlecht, letzte Woche schlechter und jetzt ists zwar noch nicht am schlechtesten, aber es kann noch kommen und schon ist die Delegiertenversammlung vor der Thüre.

Bald glaube ich, es ist vertraglich festgesetzt, daß es an einer Revisionssitzung des O. R. B. schneit und an einer Delegiertenversammlung wenigstens noch regnet; doch keine Regel ohne Ausnahme, so wollen wir hoffen.

Die Delegiertenversammlung nochmals berührend, sehe ich bereits, daß dem C.-K., wie den Herren Abgeordneten, eine schöne Arbeit wartet. Bis alle Traktanden richtig verarbeitet sind, wird mancher Magen knurren, namentlich wenn man es unterlassen, vor Beginn der Versammlung denselben zu restaurieren; also beherzigt diesen Rat und schreitet frisch zur That.

Der Beginn der Versammlung ist bekanntlich auf punkt 12 Uhr festgesetzt, und die Wänger Uhr geht nicht nach. Es wird das C.-K. wahrscheinlich schon etwas früher zu sprechen sein, um ev. Wünschen der Herren Delegierten vor der Versammlung gerecht zu werden, wie es auch noch nicht avisierte Abordnungen zur Anmeldung annimmt oder eventuelle Abänderungen vornehmen wird. Also nächsten Sonntag auf an die Delegiertenversammlung nach Wängi!

All Heil!

Der O.-R.-B.-Aktuar.

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 Aarau stattgehabte Delegiertenversammlung des Schweiz. Velocipedisten-Bundes hat dem Radfahrer-Verband Basel die Organisation des Bundestages und der Bundesrennen pro 1900 übertragen. Das Organisations-Komitee hat sich bereits konstituiert und beschlossen, dieses Fest am 5. und 6. Mai abzuhalten.

Wir beehren uns, Ihnen nachstehend das Programm des Festes und der Rennen zu unterbreiten und laden Sie zu reger Beteiligung aufs freundschaftlichste ein. Um den verschiedenen Clubs Gelegenheit zu geben, ihre hübschen Kostümes dem sportsliebenden hiesigen Publikum vorführen zu können, haben wir einen Preiskorso in Aussicht genommen und hiefür 4 Diplome mit Ehrengaben ausgesetzt.

Wir machen Sie noch darauf aufmerksam, daß wir den Preis der Festkarten 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.

Rücket deshalb recht zahlreich ein in unsern Mauern und seien Sie überzeugt, daß wir Ihnen einen herzlichen Empfang bereiten und alles aufbieten werden, Ihnen den Aufenthalt in der alten Rheinstadt so angenehm als möglich zu machen.

Mit freundschaftlichem Sportsgruß

Namens des Organisationskomitee:	Namens des Radfahrerverbandes Basel:
Der Präsident:	Der Präsident:
Herm. Müller.	Ed. Schluep.

Programm
für
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 der Festkarten.
Von nachmittags 4 Uhr an: Beginn der Rennen auf dem Landhof (Vor- und Zwischenläufe).
Abends 8 Uhr: Großer Festkommers in der Burgvogteihalle.

Sonntag den 6. Mai.

Morgens 8—10 Uhr: Ausgabe der Festkarten in der Brauerei Merian.
Von morgens 8 Uhr an: Rendez-vous im Zoologischen Garten; daselbst Frühschoppen und Konzert.
Morgens 10 1/2 Uhr: Aufstellung zum Korso im Zoologischen Garten.
Morgens 10 3/4 Uhr: Abfahrt des Korso durch die Stadt nach dem Musikfaal.
Mittags 12 Uhr: Festbankett im Musikfaal. (Für Unterbringung der Maschinen ist gesorgt.)
Nachmittags 1/2 3 Uhr präzis: Beginn der Rennen.
Abends 8 Uhr: Preisverteilung und Abschiedskommers in der Konzerthalle zum Kardinal.
— Offizieller Schluß des Festes.

Montag den 7. Mai.

Morgens: Besichtigung der Stadt.
Morgens 11 Uhr: Frühschoppen in Bühlers Biergarten.
Nachmittags 2 Uhr: Fahrt ins Bottminger Schloß.
— Rendez-vous: Brauerei Merian.

Vereins-Mitteilungen.

F. C. „Stella" Zürich.

Der F. C. „Stella" teilt den verehrlichen Clubs mit, daß er sein bisheriges Clublokal z. „Augustiner" Zürich I, verlassen und nunmehr seit 1. März 1900 ins „Café Mazzini", Waaggasse, Zürich I, verlegt hat.

Gleichzeitig machen wir Ihnen bekannt, daß an Stelle des zurückgetretenen Aktuars, Herr H. Guggenbühl, in der am 18. vergangenen Monats stattgehabten außerordentlichen Versammlung unser bisheriges Aktiv-Mitglied, Herr Gust. Müller, jun., zum Aktuar ernannt wurde.

Wir bitten Sie, allfällige Korrespondenzen gefl. an Herrn Gust. Müller, Müllerstraße 91, Zürich III, richten zu wollen.

Athletik-Sport-Club Basel.

Der Athletik-Sport-Club Basel ladet hiermit alle seine verehrl. Mitglieder und Sportsfreunde zu seinem Samstag, den 31. März, im obern Saale der „Rebleutenzunft" stattfindenden **Geselligen Abend** ganz ergebenst ein.

Ein Blick auf nachstehendes Programm wird Ihnen die Ueberzeugung geben, daß wir auch diesmal alle unsere Kräfte aufbieten, um Ihnen einige genußreiche Stunden bereiten zu können.

Programm:

1. Eröffnungsmarsch, „Kraft Heil".
2. Prolog.
3. Rütlischwur, von Altenhofer. Vorgetragen vom Männerchor Harmonia.
4. Athletische Stabreigen, mit Stäben à 50 Pfd.
5. Der Athletengigerl, kom. Couplet v. J. Haupt.
6. Traum und Leben, Lied, v. Erik Meyer-Helmund. Vorgetragen von Hrn. Landauer.
7. Athletische Produktionen an den Kraftringen und Parterregymnastique, ausgeführt vom I. Traineur.
8. Alles für die Katze oder ein seltsames Mißverständnis, kom. Duoscene.
9. Gruppenstemmen.
10. Abschied, von Huber. Vorgetragen v. Männerchor Harmonia.
11. Athlet. Produktionen, ausgeführt vom I. Traineur.
12. Der Räubersang, kom. Duett, von L. Kreymann.

Tombola.

Nach Beendigung des Programms Ball

Sonntag den 1. April 1900 Bummel nach Muttenz, Gasthof zum „Bären". Besammlung nachmittags 1/2 2 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 begrüßen zu dürfen, verbleiben

Mit freundschaftlichem Sportsgruße

Für die Kommission des Athletik-Sport-Club Basel,

Der Aktuar:	Der Präsident:
Ch. Haas.	**K. Kipf.**

Der I. Traineur:
Em. Baumann.

Velosport.

— **Fritz Ryser, unser 100 km-Champion, und sein Trainer Fredy Müller in Berlin.** (Privatkorrespondenz für das Schweizer Sportblatt.)

Wir sind heute in der Lage, unsern werten Lesern einige weitere Neuigkeiten über den Aufenthalt, das Training und die jetzige Leistungsfähigkeit unseres letztjährigen schweizerischen 100 km-Champions Fritz Ryser mitzuteilen. Fredy Müller, der wohlbekannte Basler Rennfahrer und nunmehrige Trainer Rysers, 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 Motortandem aufgenommen haben. Am 1. April finden auf dieser Bahn die ersten Fliegerrennen statt und am 8. April wird ein 50 km-Fahren mit Schrittmachern ausgefahren, an welchem Ryser zum ersten male gegen die deutschen Dauerfahrer starten wird. Ich glaube zu der Annahme berechtigt zu sein, daß ohne Unfall Ryser unsere Landesfarben siegreich verteidigen wird, auf jeden Fall dürfte er sehr ehrenvoll abschneiden. Ryser verfügt über 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 anbetrifft, so erfüllten sich die zu Anfang des Winters in dasselbe gesetzten Erwartungen in keiner 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 das Velodrom für Ausstellungen aller Art benutzt, welche den Aktionären bedeutend mehr Geld einbringen. Das Hamburger Publikum hat seine Vorliebe für Pferderennen; früher allerdings waren die Velo-Rennen auf der Sommer-Rennbahn gleichfalls von der Aristokratie sehr stark besucht; durch Veranstaltung von minderwertigen Rennen aber verlor das Publikum das Interesse."

Wie man also aus obigen Zeilen zur größten Freude sieht, ist unser „Fritzli" recht tüchtig ins Zeug gegangen und wir wollen alle hoffen, daß die schönen Erwartungen seines aufmerksamen Trainers in Bälde glänzend in Erfüllung gehen.

— **Albert Furrer,**
der schweizerische Meisterschaftsfahrer über 100 Kilometer von 1898 weilt gegenwärtig in Glarus und trainiert dort täglich mit seinem Freunde, dem vor einigen Jahren auf unsern Bahnen bekannten Glarner Renner Ryffel, auf Tandem. Am 6. Mai werden wir voraussichtlich beide in Basel sehen.

— **S. Rettich,**
der über den Winter zusammen mit Käser in Berlin gefahren, ist nunmehr wieder nach Basel zurückgekehrt und trainiert auf dem Landhof fleißig auf die kommende Saison hin.

— **Karl Käser von Basel,**
der sich gegenwärtig in Nizza aufhält und dort mit Verheyen zusammen trainiert, ist in die erste Klasse der deutschen Renner vorgerückt. Die Friedenauer Rennbahn in Berlin teilt die deutschen und die in Deutschland ansässigen ausländischen Renner jeweilen zu Anfang der Saison in drei Klassen ein, deren Angehörige dann bei den Rennen auf der betr. Bahn unter sich zu fahren haben. Bei der letzte Woche vorgenommenen neuen Einteilung wurde nun Käser zusammen mit Arend, Huber, Büchner, Seidl, Verheyen 2c. in die erste Klasse rangiert. Wir gratulieren zu der Anerkennung. In der zweiten Klasse treffen wir auch Rettich und Fredy Müller aus Basel.

— **Ein Unteroffizier als Fahrraddieb?** Vor einigen Tagen stellte ein Münchener Kaufmann sein Fahrrad in den Flur eines Hauses an der Korneliusstraße, um ein kleines Geschäft zu erledigen; als er nach einigen Minuten zurückkam, war jedoch das Velociped verschwunden. Der Bestohlene machte sofort Anzeige und begab sich zu einem Bekannten, der in der Nähe des Isarthorplatzes eine Fahrradreinigungsanstalt besitzt, um ihm von seinem Verlust Mitteilung zu machen. Kaum befand sich der Kaufmann im Laden seines Freundes, als ein Mann mit dem gestohlenen Rade eintrat, um dasselbe reinigen zu lassen. Sofort wurde Polizei requiriert und der Mann einem Verhör unterworfen; derselbe legitimierte sich als Trödler und gab an, er hätte vor einer halben Stunde das Rad von einem Unteroffizier gekauft. In seinem nahe gelegenen Geschäfte fand sich auch im Kaufbuche die diesbezügliche Eintragung und nun ging es auf die Suche nach dem Unteroffizier. Derselbe wurde in kürzester Zeit ausfindig gemacht und behauptete, das Rad ebenfalls von einem Unbekannten gekauft zu haben. Die Militärbehörde leitete sofort Untersuchung ein und nahm den Unteroffizier in Haft, da es sich herausstellte, daß er sich dem Trödler gegenüber eines falschen Namens bedient hatte. In der kurzen Zeit, die von der Ausführung des Diebstahls bis zur Wiedererlangung des Rades verfloß, sei es überdies nicht gut möglich gewesen, das Rad zweimal zu verkaufen. Der Verdächtigte gehört dem Königl. 1. Infanterie-Regiment an. Wie später ermittelt wurde, hatte der Unteroffizier einen Gefangenentransport in das Militär-Bezirksgefängnis an der Baaderstraße zu besorgen und soll auf dem Rückwege das Rad aus dem betreffenden Hausflur an der Korneliusstraße entwendet haben. Das Rad wurde von ihm sofort an den Trödler in der Westenriedstraße für 45 Mark verkauft, und mehrere Augenzeugen bestätigen, den Unteroffizier gesehen zu haben, wie er am fraglichen Rade sich im Hausflur zu schaffen machte. — Der wird seine Lektion erhalten!

— **Morin,**
der sich bekanntlich vor Kurzem in aller Stille mit einer jungen Pariserin verheiratete, verbringt seine Flitterwochen in Courbevoie, wo er eine reizende, unmittelbar an der Seine gelegene Villa besitzt. Vom Rennfahren hat er sich losgesagt.

— **Das Goldene Rad von Friedenau,**
welches am Sonntag den 6. Mai zur Entscheidung kommt, besteht diesmal nunmehr in einem Stun-

den-Rennen. Die Preise sind wie im Vorjahre, 2000, 1200, 800, 500 und 250 Mark, dem Sieger außerdem das Goldene Rad (gold. Medaille) im Werte von 500 Mark. Als sichere Teilnehmer gelten jetzt schon Alfred Köcher, Bouhours, Walters und Taylor. Am Renntage sind auch für Flieger noch mehrere Konkurrenzen vorgesehen, desgleichen eine solche für die Motormaschinen, welche im Goldenen Rade Schrittmacherdienste leisteten.

— **Für die Fernfahrt Paris-Roubaix**, die am 15. April stattfindet, ist die Abfahrtszeit für Radfahrer auf 8½ Uhr früh festgesetzt, während die Motorfahrer zwei Stunden später abgelassen werden. Die Fahrt geht über Saint Germain, Amiens, Arras und die Gesamtstrecke beläuft sich auf 268 km. Im vergangenen Jahre belief sich die Zeit des Siegers (Champion) auf 8:22:53, man glaubt aber, daß diesmal sogar der von Garin im Jahre 1898 aufgestellte Rekord von 8:12 mit Hülfe der vervollkommneten Führung um vielleicht eine volle Stunde gedrückt werde. Die Nennungen sind jetzt auf 10 Rennfahrer und 15 Motorfahrer gestiegen; unter den Ersteren befindet sich Bouhours, unter den Letzteren Rivierre, der ehemalige bekannte Distanzfahrer.

— **Die Union Velocipedistica Italiana** hielt am Sonntag in Mailand ihre 26. Jahres-Versammlung ab, bei der 19 Verbände resp. Vereine vertreten waren. Als wichtigst.r Beschluß ist hervorzuheben, daß der offizielle Bericht, der übrigens schon seit 2 Jahren nicht mehr erschien, in Zukunft durch ein regelmäßig erscheinendes sportliches Journal ersetzt werden soll.

— **Charles Lugon** 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 englische Fabrikat durch ihre Vorzüglichkeit überall bekannt ist. Die Vertretung der „Humber" in Zürich hat Herr Martin Stiffler, Bleicherweg 41 und Dianastr. 9, Zürich III.

— **Major Taylor** ist in Folge des Rücktrittes der L. A. W. von der Leitung des amerikanischen Sportbetriebes gezwungen, seine Wiederaufnahme in den Verband amerikanischer Rennfahrer nachzusuchen. Da in-Folge Vertrages zwischen dem Rennfahrerverband und der N. C. A. die letztere keine Fahrer starten lassen darf, welche dem Rennfahrer-Verbande nicht angehören, so wird Major Taylor erst wieder an Rennen teilnehmen dürfen, wenn der Verband ihn requalifiziert hat.

— **Die Radrennsaison in Frankreich.**

Paris, Ende März.

Mit der Eröffnung der Rennsaison im Pariser Prinzenpark-Velodrome am heutigen Sonntag nimmt ein neues Recordjahr seinen Anfang. Die Pariser Rennsaison wird heuer von so eminenter Bedeutung und für die Zukunft des Radsports innerhalb und außerhalb Frankreichs so entscheidend sein, daß es sich verlohnt, jetzt unmittelbar vor dem Saisonbeginn etwas Umschau zu halten, um die momentane Lage klar zu überschauen und sodann einen Blick in die Zukunft zu thun.

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

Da geschah es nun, daß diesen Sportsmen der Erfolg zu Kopf stieg und sie den Sport selbst ernstlich zu schädigen begannen; sie waren die Herren der Situation, diktierten ihre Forderungen und verlangten Bezahlung für ihr bloßes Erscheinen auf der Rennbahn. Rennbahnbesitzer und organisierende 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 sie die Henne töteten, die ihnen die schönen, goldenen Eier legte. Nichts konnte ihnen mehr Einhalt gebieten, jedes Mittel erwies sich als machtlos, es gab erbitterte Scharmützel zwischen der U. V. F. und deren jungen Rivalin, der U. C. F., die ihr gerade die besten Männer, die sozusagen Nerven und Rückgrat der ganzen Körperschaft waren, wegfischte. Es gab ein verhängnisvolles Schisma, das eine bedenkliche Stockung im Sportleben nach sich zog. Trotzdem kam es nicht zu jenem argen Niedergang wie in andern Ländern, denn Sonntag um Sonntag waren die Pariser Rennbahnen von einer vielköpfigen Menge umdrängt.

Heute steht die Sache weit besser. Das Rennfahrer-Syndikat, das schließlich nichts Anderes leistete als beständig Zwiespalt zu säen, existiert nicht mehr. Die U. C. F. hat sich mit ihrem Rivalen ausgesöhnt, ist wieder in ihr aufgegangen, und es kam dadurch ein neuer, frischer Zug in die Leitung der „alten Tante." Nun hat die Union Velocipédique de France die unbeschränkte Hegemonie im Lande, und selbst eine so unabhängige und feine Körperschaft wie die Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques beugt sich auf der Rennbahn vor ihrer Oberherrschaft.

Mit den beiden Rennbahnen im Prinzenpark und zu Vincennes (letztere erst kürzlich fertiggestellt) besitzen wir zwei der vorzüglichsten, wenn nicht überhaupt die besten Rennbahnen, die existieren. Soweit also die Lichtseiten. 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 Wandel der Dinge. Vor 2 oder 3 Jahren, ja bis zum verflossenen Jahre konnten wir das mächtigste Team der Welt aufstellen: Jacquelin, Morin, Nossam, Mercier, Deschamps und — last not least — Bourillon, der, was Quantität wie Qualität der Siege betrifft, der berufenste Nachfolger Zim'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 and well, so hätten wir die glänzendsten Chancen, unsere dominierende Stellung zu behaupten. Allein das Schicksal will es anders. Auch im Sportsleben gilt Fortuna's Kugel, 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 Fahnen meiden sollte, mit Gelassenheit eine Niederlage verwinden. Jacquelin ist unser bester Repräsentant in der Fliegerklasse. In Dauer- und Halbdauer-Renner stellen sich die Chancen günstiger. Taylor und Bouhours, um nur diese zu nennen, dürften den ausländischen Konkurrenten gefährliche Gegner werden. Ferner gedenkt Huret, jahrelang der „König der Steher", 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 entgegensteht, haben unsere Rennfahrer darin, daß sie die Wettkämpfe auf eigenem Boden austragen werden. Bekanntlich ist der Radrennsport überreich an „Ueberraschungen", und es taucht dort oft ein Meisterfahrer auf, wo man ihn am wenigsten vermutet hätte. Allerdings muß man zugeben, daß die ausländischen Rennfahrer Zeit genug haben werden, um sich zu acclimatisieren. Die wichtigsten radsportlichen Ereignisse fallen — wenn wir den für Juni angesetzten Grand Prix de Paris ausnehmen — erst in die Mitte des Sommers, die Weltmeisterschaft in den August, und der „Grand Prix de l'Exposition" in den September.

Betrachten wir nun die Sachlage von einem höhern Standpunkte, so gelangen wir zu der Ueberzeugung, daß sich die heurige Rennsaison, 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 freudige oder traurige Zeiten für uns eröffnen.

Nach langem, eifrigem Erforschen der Verhältnisse sind wir zu der festen Ueberzeugung gekommen, daß es nur an uns liegt, wenn der Rennsport nicht jenen Erfolg errungen hat, den man erwarten könnte. Es ist kein gesundes Symptom, daß gerade der Radrennsport zu stagnieren beginnt, während das Radfahren als Privatvergnügen immer mehr aufblüht. Wir sind geneigt, diesen Niedergang nur einer fehlerhaften, unzureichenden Organisation zuzuschreiben. Das Rennfahren ist bei uns keine feste Institution geworden, nur eine vorübergehende Mode. Match um Match wurden ausgetragen, die tonangebenden Personen sahen aber nicht weiter als bis zum nächsten Sonntag. Niemals konnte man eine absichtliche Reihenfolge, ein logisches System oder einen einheitlichen Grundgedanken in diesem laissez-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 ausgefochten wurden, das wird Niemand in Abrede stellen. Nur hätten wir lieber weniger, aber klassische Rennen gesehen, die einen ausgeprägten Charakter haben und Jahr für Jahr zu einem bestimmten Zeitpunkte veranstaltet würden. Diese Ansicht wird durch den unleugbaren Erfolg erhärtet, den die wenigen, noch bestehenden klassischen Rennen aufweisen. Diese sind es, die der Dekadenz des Radrennsports nach Kräften Einhalt thun. Was wir verlangen, ist also klar und deutlich: das Radrennen muß systemisiert und auf einer dem Pferderennen analogen Grundlage organisiert werden. Die Meisterschafts- und internationalen Rennen müssen auf eine Auswahl der fähigsten Rennfahrer abzielen und nicht einzelne spannende Wettkämpfe vortellen, deren Resultate der nächste Tag über den Haufen wirft.

Daß die Wettkämpfe im Ausstellungsjahre einen enormen Erfolg verheißen, steht 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, Mannheim, Gleiwitz, Darmstadt, Köln, Frankfurt a. d. Oder. Die Bahnen von Breslau, Hannover und Grindelberg erklärten sich im Voraus mit den zu fassenden Beschlüssen einverstanden.

Im Allgemeinen wurden die Satzungen der ehemaligen deutschen Sportbehörde acceptiert.

Danach hat jede Rennbahn eine Stimme.

Die Licenzen des Deutschen Rennfahrer-Verbandes, die Mitgliedskarten des Deutschen Radfahrerbundes sowie Licenzen auswärtiger Korporationen werden anerkannt.

Berufsfahrer, die keinem Verbande angehören, zahlen 25 Mark jährliche Lizenzgebühr.

Mitglieder des Rennfahrer-Verbandes dürfen nur auf Verbandsbahnen starten.

Amateure ohne Verbandskarte zahlen 3 Mark Lizenzgebühr.

Für alle größern Bahnen sollen offizielle Zeitnehmer bestellt werden.

Die Wahlen ergaben: Erster Vorsitzender: Karl Pochadt (Berlin); zweiter Vorsitzender: Werner (Leipzig); Kassier: Hölscher; Schriftführer: Gärtner; Beisitzer: Heimann (Berlin); Schaaf (Köln) und Linke (Darmstadt).

— **Volle Kettenräder.**

Mode und Experimentierlust haben mit dem großen Kettenrad beim Kurbelgetriebe seit langem ihr Spiel getrieben. Zuerst war dieses Antriebsrad ein schweres, schwarzgestrichenes Ding, mit drei zierlosen Speichen und einem Zahnkranz, der selbst bei guten, hochklassigen Maschinen kaum ausgearbeitet war. Später kam man darauf, daß ein vernickeltes Antriebsrad die Eleganz der ganzen Maschine hervorhob, und nun suchte man auch das Gewicht etwas herabzudrücken und ging darin schließlich so weit, daß man sogar jeden einzelnen Zahn durchlochte, um alles überflüssige Material wegzubringen. Als das Gewichtsminimum erreicht war, wendete sich die Sorgfalt der Konstrukteure mehr der Aeußerlichkeit zu. Aus den drei Speichen machte man vier, dann versuchte man es mit kleineren Verzierungen, und schließlich stanzte man ganze Arabesken in das Rad. Aber das ist jetzt auch schon überholt, wer ganz modern sein will, der muß als vorderes Zahnrad an seiner Maschine eine Vollscheibe haben, in der nur die Zähne ausgefräst 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 Geheimnis des Niederganges der Radrennen**, ist, so meint der „Irish Cyclist", zum großen Teile in dem geringen Interesse zu suchen, das die Radfahrer, als Klasse betrachtet, denselben entgegenbringen; sie ziehen es vor, an freien Nachmittagen selbst hinaus in die Umgebung zu radeln, statt anderen Cyclisten beim Rennen zuzusehen.

— **Verbogene Pedale.**

Wenn ein Radfahrer umwirft, geschieht es häufig, daß das Pedal den ersten Stoß bei der Berührung mit dem Boden erhält, und sich verbiegt. Ist die Krümmung der Spindel so stark, daß hiedurch das Pedal nicht mehr regelmäßig rotieren kann, so läßt sich das Gebrechen meist durch zwei passende Schraubenschlüssel beheben. Der eine soll die Kurbel stützen und festhalten, während der andere, soweit es möglich ist, das Pedal gerade biegt. Mitunter gelingt das Einrichten des Pedals auch dadurch, daß man sich darauf stellt und durch die Schwere des Körpers die Pedalspindel in ihre ursprüngliche Lage bringt. Wenn man zu Hause keinen Schraubstock hat, um den Schaden völlig zu reparieren, muß man das Rad einem Mechaniker übergeben.

— **Zu Rad von Dundee nach Ladysmith.**

Der „Cyclist" veröffentlicht ein überaus interessantes Schreiben eines Mr. John Llewellyn, der in den Schlachten von Dundee und Glencoe als Radfahrer dem General Symons Ordonnanzdienste leistete und nach der für die Engländer so unglücklichen Schlacht von Glencoe auf seinem Rade nach Ladysmith flüchten mußte. In dem Briefe schildert Mr. Llewellyn seine Flucht folgendermaßen: „Ich dachte, wenn ich in Dundee bliebe, gefangen genommen zu werden, aber meine Befürchtungen waren glücklicherweise nicht begründet. Ich blieb also, bis die ersten Buren in die Stadt eindrangen, dann verließ ich die Stadt auf der Helpmakaarstraße, in der Absicht, nach Greytown zu gehen. Um den Weg dahin zu erreichen, hatte ich mitten durch ödes, unwirtliches Land zu fahren — keine Straße, kein Pfad oder sonst etwas, nur Steine. Zunächst watete ich durch einen Fluß, wobei ich mein Rad auf den Schultern trug. Als ich auf die Straße gelangte, sah ich drei Reiter in der Entfernung von etwa 800 Yards. Es waren Buren. Sie winkten mir mit den Handen, ich sollte halten; aber ich kümmerte mich nicht um diesen Trick, mir Vertrauen einzuflößen, sondern begann, mich in die Pedale zu legen, mit mehr Energie, als ich es je in meinem Leben zuvor gethan hatte. Meine Maschine ist auf 84 Zoll übersetzt. Ich trat, was ich treten konnte — es war ein Tempo von ca 24 Meilen in der Stunde. Einer der Reiter schlug sein Gewehr auf mich an, feuerte aber nicht, ich glaube kaum, daß er mich hätte treffen können. Ich gewann bald einen größeren Vorsprung vor ihnen, aber ein wenig weiter war sehr durchschnittenes Terrain, das einen Abhang entlang führte, und nur ein Fußweg, der durch dasselbe ging. Ein Reiter konnte den Pfad entlang reiten, für einen Radfahrer war aber die Sache gefährlich. Immerhin, ich mußte alles wagen und wählte den Pfad — ein Glück für mich, denn die drei Buren galoppierten, was ihre Pferde gehen konnten, hinter mir her und waren mir schon wieder auf 700 Ellen nahe gekommen. Ich fuhr nun so rasch, als möglich. Als ich aber einen Hügel erklommen hatte, sah ich plötzlich zwei Berittene vor mir. Ich sprang ab und verwünschte mein Mißgeschick, denn nach einem so langen Ritte und nachdem man sich so abgehetzt, war es wirklich hart, doch gefangen zu werden. Ich nahm also meinen Revolver heraus, setzte mich auf und dachte, sie zu überraschen und wenn möglich niederzuschießen. Aber als ich näher kam, fand ich, daß die zwei in Khaki (erdfarbener Baumwollstoff, mit dem das englische Militär in Tropengegenden uniformiert ist) gekleidet waren. Es war eine Nachhutpatrouille, bestimmt, den Rücken unserer Soldaten zu decken, die in der Nacht vorher abgezogen waren. Als ich sie erreichte, war ich natürlich froh, und sie sagten mir, daß ich Glück gehabt, so zu entwischen. Unsere Hauptkolonne war schon sieben Meilen voraus. Ich ritt dann von ihnen weg und erreichte die Kolonne. Unser weiterer Weg wurde unter wahrhaft sintflutlitzem Regen zurückgelegt, und wir wurden bis auf die Haut durchnäßt. Während des Marsches in der Nacht plazierte ich meine Maschine auf den Wagen, verlor aber dann den Wagen, sodaß ich in dem Schmutz waten mußte, bis mir das Tageslicht meine Maschine entdecken half. Infolge des Regensturmes und der schweren Wagen aber wurde der Weg knietief; ich mußte das Fahren aufgeben und mit einem Ochsenwagen Freundschaft schließen. Noch sechsmal wurde ich auf dem fürchterlichen Marsche nach Ladysmith bis auf die Haut naß und jedesmal mußten die Kleider auf dem Leibe trocknen. Ich war von oben bis unten mit Kot bedeckt. Als ich endlich Ladysmith erreicht hatte, begab ich mich auf die Eisenbahnstation, brachte meine Maschine in den Klosträumen unter und wusch und reinigte mich. Da es vergebens war, ein Bett oder ein Zelt zu bekommen, so löste ich mir gleich ein Ticket nach Durban, wo ich nun ohne einen Penny bin. Meine Maschine ist noch in Ladysmith. Ich habe mich erfreulicherweise von den Wirkungen der fürchterlichen Reise von 102 Meilen nach Ladysmith, deren größter Teil mittelst Rades bei Tag und Nacht von mir zurückgelegt wurde, bereits erholt."

— **Bald**, ein amerikanischer Rennfahrer von gutem Rufe, hat sich entschlossen, den Fahrradsattel mit dem Automobilsitz 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 Gefährte mit einer Stundenschnelligkeit von 75 Meilen, also 120 Km., vorwärts zu treiben. Die Einschiffung Balds und seines Automobils nach Europa soll schon in der nächsten Zeit erfolgen. So viele „Soll's"!

Automobilismus.

— **Die Automobilausstellung in Frankfurt a. M.**, welche unlängst von der „Sonne" angeregt wurde, wird möglicherweise greifbare Gestalt annehmen, da bereits mehrere Vertreter von Motorfahrzeugen in dieser Hinsicht mit Herrn Müller-Herfurth in Frankfurt, der für die Sache plaidierte, eine Besprechung hatten. — Die Ausstellungsfrage 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 Variété.**

Nun hat es auch seinen Weg auf die Bretter genommen, das vielversprechende Vehikel des neuen Jahrhunderts. Ein Motordreirad ist's diesmal nicht, sondern ein kompletter vierrädriger Wagen System Benz, den M. Coles, ein bekannter englischer Chauffeur, in Kürze im Alhambratheater in London als Spezialität vorführen wird. Den Produkten dieses modernsten aller Chauffeure, der mit seinem 3 HP-Benzwagen auf der Spezialitätenbühne Phantasiefahren, Treppen auf und ab, Schaukelfahren und sonstige schwierige Trics 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 Besucher wird sich davon überzeugen können, wie überaus handlich und bequem so ein Benzwagen ist. Der klingende Erfolg für die Theaterkasse wird, zufolge der Eigenart des Gebotenen, gleichfalls nicht ausbleiben.

— **Den Verkehr mit Automobilen innerhalb der Stadt** will der Würzburger Magistrat untersagt wissen, obgleich der Nürnberger Trichter doch ganz in seiner Nähe domiziliert. Hoffentlich lassen die Lorbeeren der Würzburger Stadtväter die unsrigen ruhig schlafen, sonst haben wir hier auch bald eine lex Rückschritt.

— **Von den französischen Rennfahrern.**

Leveqh wird an den Rizzaer Rennen mit seinem neuen 30pferdigen Motorwagen teilnehmen. Wie die „France Automobile" meldet, geht Girardot nicht nach Nizza und wird auch nicht im Rennen um den Bennet-Becher starten, so daß Frankreich in diesem Rennen nur durch René de Knyff und Charron repräsentiert sein wird.

Letzte Nachrichten.

Die Eröffnung der Pariser Rennsaison.

(Privattelegramm des Schweizer. Sportblattes.)

Paris, 25. März. Heute fand mit den ersten Rennen im Prinzenpark-Velodrom die Eröffnung der Pariser Rennsaison statt. Es ist vielleicht von guter Vorbedeutung für die Position des französischen Rennsports in den Kämpfen der so bedeutenden Saison, daß heute sowohl in den Flieger- wie auch in den Halbdauerfahren Franzosen siegreich blieben.

Internationales: Courbe d'Outrelon 1, Mathieu 2, Bercy 3.

50 Km.: Bouhours (54:10) 1, Linton (zwei Runden zurück) 2, Walters (drei Runden zurück) 3. Unplaziert: Beaugé, Fossier, Bor und Garin.

Die Zuschauermenge war äußerst zahlreich, das Wetter aber keineswegs günstig. Es herrschte ein kalter, recht kräftiger Wind.

Toulon, 25. März. Doppelter Sieg unseres Landsmannes Gougoltz.

Internationales: Gougoltz 1, Cornet 2, Banker 3.

30 Km. mit Schrittmachen: Gougoltz 1.

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

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

100,000 Francs für den Erfinder des lenkbaren Luftschiffes. (Privattelegr. des Schweiz. Sportblatt.)

Paris, 26. März. Ein ungenanntes Mitglied des Pariser Aëro-Club hat einen Preis von 100,000 Francs ausgesetzt für ein lenkbares Luftschiff, welches die 11 Km. lange Strecke von der Aërostation im Park des Aëro-Club bis zum Eiffelturm hin und zurück in einer halben Stunde absolviert.

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

Während dieser Frist bleiben aber die Zinsen des Preisbetrages, nämlich 4000 Francs, alljährlich jenen Erfindern gewidmet, welche die meiste Ermutigung verdienen.

Technik.

— **Der Fahrrad-Panzer.**

Es haben die Technik wie die Chemie schon so viele Versuche gemacht, den Fahrradreifen gegen die Wirkung von Nägel, Splitter, Scherben, Dornen, überhaupt spitzen und harten Gegenständen unempfindlich, widerstandsfähiger zu gestalten. Fast jedes Jahr taucht ein anderes Mittel auf, um, da es sich nicht bewährt, bald wieder zu verschwinden. Endlich aber scheint denn doch nach langen und kostspieligen Bemühungen der Stein der Weisen gefunden zu sein in dem sog. Fahrradpanzer, der wirklich mit Recht von Fahrradtechnikern und Kennern als das beste dieser Art qualifiziert und gepriesen wird. Zahlreiche Versuche auf schwierigem Terrain mit den bekannten Hindernissen, Nägel, Glassplitter, Steinchen u. s. w. haben zur Genüge dargethan, daß, sofern der Reif mit dem Panzer geschützt, ein Durchdringen genannter Gegenstände und also ein Entweichen der Luft vollständig ausgeschlossen ist. Ja es hat sich gezeigt, daß selbst bei verletzten Reifen mit dem Panzer das Fahrrad, ohne Schaden zu nehmen, große Strecken (bis 100 Km.) zu laufen imstande ist. Trotz all' der Vorzüge beschädigt der Panzer den Fahrradreif nicht, wie alle bisher angepriesenen Mittel, sondern er schützt ihn, denn er ist

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, der erprobten guten Eigenschaften wird sich der Fahrradpanzer bald bei Privat- und namentlich Militärradfahrern unentbehrlich machen. Bezüglich der Bezugsquellen verweisen wir auf umstehende Annonce. S.

Fussball

— Herr **M. F. Bretzfelder,** der frühere Capitän des F. C. Concordia, lässt durch uns von München aus seinen Freunden ein herzl. Lebewohl übermitteln.

Fussball-Wettspiele

I. Internationales Fussball-Turnier.

F. C. Zürich (A-Mannschaft) gew. den Becher mit 1 : 0. F. C. Concordia zweiter.

Das vom Fussball-Club Zürich letzten Sonntag auf der „Hardau" in Zürich veranstaltete I. internationale Fussball-Turnier erzielte einen durchschlagenden Erfolg. Von der Internationalität merkte man allerdings nicht viel, da nicht einmal ein auswärtiger schweizerischer Club, geschweige ein ausländischer an demselben teilnahm. Warum Clubs wie Basel, Old Boys, Bern, Winterthur, St. Gallen etc. — von der welschen Schweiz gar nicht zu reden — nicht ebenso gut wie jeder Zürcher Club sechs gute Spieler sollten stellen können, ist uns unbegreiflich. Auf jeden Fall zeugt es entweder von Interesselosigkeit, oder aber von einer gewissen Ohnmacht — beides nicht gerade gute Zeichen für den Stand unseres Sports in der Schweiz. So spielte sich denn der Kampf um den Becher lediglich zwischen den Zürcher Clubs ab, was aber die Fussballfreunde der Stadt nicht abhielt, trotz der äusserst zweifelhaften Witterung in grossen Schaaren nach dem Spielplatze zu strömen. Noch selten hat ein Match in Zürich so viele und auch so eifrige Zuschauer angezogen, und wir gehen nicht fehl, wenn wir ihre Zahl auf ca. 5—600 schätzen. Mit grösstem Interesse verfolgte das Publikum diese neue Art von Matches. Alle 15 Minuten wieder zwei neue Mannschaften im Kampfe zu sehen, die im Vollbesitz ihrer Kräfte alles aus sich herausgaben, um in der kurzen Zeit einen Erfolg zu erringen, das hielt die Aufmerksamkeit bis zum letzten Augenblick gefesselt. Der Boden war ausgezeichnet trotz des vorangegangenen Regenwetters. Die kleine Ausdehnung des Platzes (60 m lang und 30 m breit) kam den meisten Spielern etwas ungewohnt vor; die Shots wurden zu stark ausgeführt, sodass zahlreiche Outs und Behinds gegeben werden mussten. Das erste Spiel führte zusammen:

F. C. Zürich (B-Mannschaft) und F. C. Fortuna
F. C. Zürich gew. mit 1 : 0.

Die ersten paar Minuten ist Fortuna in der Offensive, doch nehmen die Forwards Zürichs bald den Ball an sich und gefährden nun zu verschiedenen Malen das Goal Fortunas, das gut verteidigt wird. Half time ist im Nu da, ohne dass von einer Seite ein Erfolg erzielt worden wäre. Nach der Pause von einer Minute wird das Spiel von beiden Seiten in äusserst lebhaftem Tempo geführt. Bass im Goal Zürichs hält alle Bälle sicher ab und erfüllt die in ihn gesetzten Hoffnungen vollkommen. Wettstein und Müller weisen ebenfalls die meisten Angriffe energisch zurück. Die Forwards Zürichs gehen mit grosser Schärfe ins Zeug. Trotzdem sie nie speziell trainiert hatten, waren ihre „Pass" viel abgemessener, als die ihrer Gegner, die öfters zu stark waren. Cali konnte sich besser zurechtfinden, als sein Partner, doch haben wir auch ihn schon viel sicherer spielen gesehen. Nach vier Minuten sendet Enderli, nachdem er den Goalheeper, der herausgegangen war, umgangen hatte, unter grossem Jubel einen sichern Ball ein. Dabei bleibt es, Fortuna macht verzweifelte Anstrengungen, zu egalisieren, doch vergeblich. Das Resultat bleibt unverändert 1 : 0 zu Gunsten Zürichs.

Die Teams waren folgende:

Fortuna F. C.
Uster
Cali Hinnen
Sauter Schweizer Hohmann

F. C. Zürich (B-Team)
Weilenmann Enderli Stiefel
Möller Wettstein
Bass

Referee: Hr. Sommer vom F. C. Concordia.

Wenige Minuten nachher standen sich einander gegenüber:

Grasshopper F. C. (B-Team) und F. C. Concordia.
F. C. Concordia gew. 1 : 0.

Dieses Spiel, das sich erst in der letzten Minute entschied, war äusserst interessant. Von beiden Seiten wurde flott gespielt, nur waren die Forwards der Grasshopper zu schwach gegen die schwere Verteidigung der Concordia. Der Ball blieb zuerst längere Zeit in der Mitte. Dann unternahmen die Concordianer verschiedene Stürme auf das gegnerische Goal, doch alle Shots von Suarez und Sommer wurden durch Sprüngli im Goal brillant gehalten. Wyss war von den Grasshopperforwards 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 unhaltbar gehaltener Shot wird von Sprüngli wiederum mit Bravour gestoppt. Noch eine Minute vor Time. Dicht vor dem Concordia-Goal ist der Ball out gegangen. Doll wirft ihn mit ungeheurer Wucht bis mitten vors Goal; Mende versucht zu köpfen, 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 nun den 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
Doll Dietiker
Ruegg Wyss Mende

Concordia F. C.:
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 ebenbürtig. Das Spiel war manchmal etwas flau. Suter gab zu weite Shots, die oft über den ganzen Platz hinweg behind gingen. 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, dagegen 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
Dubois Keller J. Kram

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 Ueberlegenheit 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 demselben 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 ungeheurem Jubel den Ball ein. Zürich setzt alles daran, um zu egalisieren. Ein Penalty-Kick, von Wettstein gestossen, wird von Flores brillant abgewehrt. Alsbald 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. 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 keinem Resultate führten. Ein hoher Centre von Kram wird indessen bald von Dubois mit prachtvollem Schlage 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 gepfiffen 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 hielt, erhält als zweiter ein Diplom.

Hr. Enderli jun. übergab 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 beendigt; 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 andern 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 Stolze 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 zufälligerweise an dem Tage, wo er seinem schärfsten Gegner gegenübersteht, mehr Glück oder die besser disponierten Leute hat, sodass sein ärgster Konkurrent aus dem Kampfe fällt.

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 Aarestädtchens 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 Jungens 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 Kantonsschule, 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 Eisenbahnfahrt 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 jeweilen von den Backs gestoppt. Eine Anzahl Corner verlaufen resultatlos. Endlich köpft Landolt einen Free-kick von Höhr ein und übergibt damit den Zürchern die Führung. Die Berner setzen einen ausserordentlich zähen Widerstand entgegen. Sie markieren gut, namentlich auf Blijdenstein hatten sie's abgesehen. Von ihrer Verteidigung war es namentlich Bauer, der brillierte und Suter in kurzer Zeit nur um weniges nachstehen wird. Klein im Goal war gut und rettete einige Male mit grosser Bravour. Auch die Berner Halfs waren emsig an der Arbeit und fütterten ihre Forwards gut mit Bällen. Diese machten namentlich nach der Pause oft recht gefährliche Angriffe, konnten jedoch infolge Mangels an sichern Goalshootern nichts erreichen. Blijdenstein 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 Goalpfosten 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 proklamiert.

Die folgenden Teams standen sich in diesem interessanten Endkampfe gegenüber:

Grasshoppers:
Ott
Höhr Suter
Doll Lalive Simonius
Arbenz Landolt Blijdenstein Chessex Philippi

F. C. Bern:
Rod Scherrer Schaffroth Kehrli II König
H. Christen Häberli (cap.) 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. Hohmann, der bewährte linke Flügel des F. C. Fortuna war leider nicht erschienen und musste Fortuna 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 Rushes 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 wickelt 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 wirksamer 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 denn 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 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 das feindliche Goal fast beständig, es zeichneten sich namentlich Rietmann und Pape aus. Von den Old Boys nennen wir Bitterli und Stähelin, letzterem gelang es nach einem energischen Rush ein Goal für seinen Club zu erzielen.

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

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

Chronik des Fussball-Club Zürich.

Sonntag den 1. April, nachmittags 2½ Uhr, Match des III. Teams vers. I. „F. C. Stella" auf der Allmend: Kraske, Schennig, Hoigné, Eugster, 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)

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

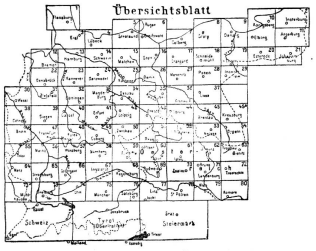
Radfahrer- Diplome, Schach-Diplome, Flobert-Diplome, Schützen-Diplome, Rad-Plakate

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

Unentbehrlich für die radfahrenden HH. 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-Niederlagen oder direkt beim **General-vertreter für die Schweiz** (965) A. R. W.

J. Denzler, Mechaniker, **Winterthur.**

„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

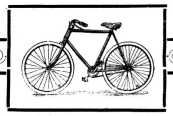
Chrutjokeb-Geschichten

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

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

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, solvente Händler gesucht.

L. Boie, Fahrradwerke
Heilbronn.

AURORA

Zweiräder!
Jugendräder!
Transportdreiräder!!
Motordreiräder!!

Mit Motoren System de Dion & Bouton.

Jul. Dressler & Co.,
Breslau.

589

„Vereinsfahnen“,

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

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

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.**

Der beste Radreifen ist der 6390

Continental-Pneumatic.

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

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

Bambus. 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 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.; **Luzern: R. Vogel**, Velohandlung, ; **Winterthur: J. Denzler**, Velohandlung; **Basel: F. Burgweger**, Velohandlung, 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. Sulz, bei Laufenburg: Ch. Obrist**; **Bürglen (Thurgau): Carl Waibel**; **Rheinfelden: Hugo Kalenbach**, Velohandlung; **Zug: Inbach**, Velohdlg.; **Flawyl: Knöpfel**, Mechan.; **Herisau: Wohlwend**, Velohandlung.

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