

Objektyp: **Issue**

Zeitschrift: **Schweizer Sportblatt**

Band (Jahr): **3 (1900)**

Heft 12

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Flobertschüssen, 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, Gesenerallee 40, Zürich I.
Verlag und Administration, Dianenstrasse 5 & 7, Zürich II.
Redaktion: Telephon 3208. Telegramm-Adresse: Sportblatt Zürich. Expedition: Telephon 4655.

Insertionspreis: 25 Cts.
Einspaltige Petitzeile oder deren Raum.
Reklamen unter dem Titel: „Ohne Verantwortlichkeit der Redaktion“, per Zeile 40 „
Jahresaufträge spezielle Berechnung.

Offizielles Vereinsorgan des Ostschweizer Radfahrer-Bundes.



Delegiertenversammlung

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

Traktanden:

Die Statutarischen.

Die Tit. Sektionen bitten wir um Einreichung der Namen ihrer Delegation an das Bureau des E. R. in Felssegg-Wiederswil.
Mit Bundesgruß:

Der Vorstand.

Vereins-Mitteilungen.

Football-Club „Old Boys“ Zofingen.

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

Präsident und I. Captain: Hr. B. Walz.
Vize-Präsident: Hr. M. Zellweger.
Aktuar und II. Captain: Hr. C. Pletscher.
Kassier: Hr. W. Minder.
Beisitzer: Hr. R. Bonnyl.
Allfällige Korrespondenzen beliebe man an Hr. C. Pletscher, pr. Mr. Bank in Zofingen zu richten.

Veloclub Burgdorf.

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

Veloclub Liestal.

Monats-Sitzung Samstag den 24. März 1900, abends 8 Uhr bei unsern Mitgliedern Gnommi zum Schillinggarten.

Traktanden:

1. Protokoll.
2. Eintritt und Austritte.
3. Wahl eines I. Fahrchefs.
4. Tourenverfahrten.
5. Bundestag in Basel.
6. Diverces.

Zu zahlreicher Beteiligung ladet ein
Der Vorstand.

Football-Club „Viktoria“ Schaffhausen.

In der Generalversammlung v. 25. Febr. a. c.

wurde der Vorstand wie folgt gewählt:
Präsident: Fritz Stierlin;
Vizepräsident: Edwin Furrer;
Aktuar: Carl Bolter;
Kassier: Sch. Reinfried;
I. Capt. Fritz Stierlin.

Leider sah sich das wiedergewählte Präsidium Fritz Stierlin infolge einiger groben, gegen ihn gerichteten Verleumdungen am Schluß der Sitzung genötigt, sein Amt wieder abzulegen und wurde daher in der Sitzung vom 1. März als Ersatz Sch. Bolter zum Präsidenten des Clubs gewählt.

F. C. Excelsior Basel.

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

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

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

A. Kunz H. Gautschi
G. Schmid J. Rebsamen (Capt.) Schmaßmann
Th. Walder D. Frey M. Koch U. Reinfried
Nachdem Sonntag, den 25. März, begibt sich das Team des F. C. Excelsior nach Freiburg i. V., um gegen den dortigen Football-Club ein Match zu spielen.

F. C. „Viktoria“ Zürich.

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

Gleichzeitig machen wir Ihnen bekannt, daß an Stelle des zurückgetretenen Präsidenten, Herr Ost, Schent, in der am 25. verg. Monats stattgehabten außerordentlichen Versammlung unser bisheriges Aktivmitglied, Herr W. Hysler, junior, zum Präsidenten ernannt wurde. Wir bitten Sie, allfällige Korrespondenzen gefl. an Herrn Hysler, Belgstr. 2, Zürich III, richten zu wollen.

Veloport.

— Margauische Velofreier.

In der letzten Sitzung des aargauischen Großen Rates empfahl Herr Großrat Karli in einer Rede

über die landwirtschaftliche Notlage auch die Einführung einer Velofreier, die bei der landwirtschaftlichen Bevölkerung sehr sympatisch aufgenommen wurde, „da gewisse hirnverbrannte Stahltreiter alles thun, um die Landbevölkerung gegen die Velofreier zu erbittern“. Was wohl die hirnverbrannten, aargauischen Kollegen dazu sagen werden? Entweder ist der Herr Referent von vorneherein ein Nabelstuffer, oder aber es brennt wohl bei ihm die und da etwas! Die Motion wurde erheblich erklärt und dem Regierungsrat überwiesen.

Freizügiger und Lesna in Berlin.

Der Sportplatz Friedenau in Berlin eröffnet die diesjährige Saison mit einem zweitägigen Meeting am 1. und 8. April. Die Ausföhrung verzeihet im ganzen acht Rennen, von denen ein 50 Kilometer-Fahren mit Schrittmachern, Breite 300, 200, 100 und 60 Meter, und das Friedenauer Hauptfahren über 1000 m, Breite 200, 100 und 50 Meter, die höchsten dotierten Gagen sind. An dem 50 Kilometer nehmen neben Köcher, Strauß, Mohl und anderen auch unsere beiden Landsleute Freizügiger und Lesna teil. Unsere besten Wünsche!

Für Paris—Noubaix

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

In Buenos-Aires

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

Der Engländer Sallers

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

In Rom

fanden am 11. März größere Rennen statt, in denen Ferrati das Hauptfahren gegen Conelli, Magli und Deleu gewann. Außerdem kamen verschiedene Militär-Konkurrenzen für Offiziere und

Unteroffiziere zum Austrag, denen das Publikum mit großem Interesse folgte.

Der Deutsche Kaiser

folgt, wie der Pariser „Velo“ berichtet, einen Preis von 80 000 Mark für das beste Kriegerautomobil ausgelegt haben. Daß der „Velo“ die Nachricht früher hat als deutsche Blätter, macht die Mitteilung mehr als unwahrscheinlich.

— Mach! Sauber-Gongolg.

Sieg unseres Landsmannes Gongolg. Man telegraphiert uns: Letzte Woche fand in Oran in Algier zwischen Banter und Gongolg ein Match statt. Im ersten Lauf siegte Banter, im zweiten Gongolg. Das Finale sah Gongolg im Zuge. Das Motorcyclenrennen über 30 Km. wurde auch ein Triumph für Gongolg.

Ein neues System Velobeleuchtung

führt die Firma Emil Weber, elektro-mechanische Werkstätte in Altstätten-Zürich aus. Unter dem Saftel des Velos ist der Apparat angebracht, und wird mittels einer Ueberleitung vom Hinterrad in Bewegung gesetzt. Vorn am Gestell ist eine Glühlampe, sechs bis zehn Volt angebracht, umgeben von einem parabolischen Spiegel-Reflektor, die Lampe ist mit einem feinen Seitenfahel mit dem Apparat verbunden. Sobald das Velo gefahren wird, ertitcht die Lampe im schönsten Licht. Die Geschwindigkeit, mit der gefahren wird, hat absolut keinen Einfluß auf die Helligkeit des Lichtes, auch ist der nötige Kraftaufwand verhältnismäßig klein. In Verbindung mit dem Apparat kann ein kleines Akkumulatordchen gebracht werden, das während der Fahrt geladen wird, so daß auch Licht erzeugt beim Stillstand des Velos. Die Handhabung ist außerordentlich einfach. Gefinde dieser Beleuchtung ist Herr B. Scherrer, technischer Leiter der genannten Firma.

Gut heimgekehrt.

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

Seuilleton.

Der Weg über das Weltmeer.

Von Karl Anhalt.

Quer über das Weltmeer den Weg zu finden, und zwar den kürzesten, dünkt dem Laien weit leichter, als es ist. Der Unerfahrene denkt sich die Kunst des Seemanns meist in der Weise, daß der Schiffer bei seiner Abfahrt vom Lande sich genau der Himmelsrichtungen verfährt, sein Schiff danach einstellt und dann munter in derselben Richtung weiter fliehet, bis er jenseits angelangt ist. Das muß doch ungefähr stimmen. Trifft er einmal etwas zu nördlich oder zu südlich die Küste des transoceanischen Landes, nun, dann führt er an der Küste entlang, bis er zu dem gelinsten Hafen gekommen ist. Dies Vorgehen ist ausführbar, und als die Schifffahrt über den Ozean noch in den Kinderjahren steckte, machte man es wirklich so. Die Segelschiffe trafen damals noch nicht, wie die heutigen Dampfer, täglich viele Tonne treuer Rohlen, und auf ein paar Tage Zeit kam es auch und der Sterne den genauen Süd- und Nordpunkt auf.

Der Rompach, von dem der Unerfahrene eine so hohe Meinung hat, ist für sich allein ein recht unzureichender Leiter bei der Fahrt über den Ozean. Er zeigt wohl die Himmelsrichtungen an, aber keine Abweichungen von der reinen Nordlinie sind an den verschiedenen Orten der Welt sehr verschiedene, und weiß man diese nicht, dann ist die Bestimmung der Himmelsrichtung eine recht ungenaue. Dazu kommt, daß sich durch ihn der Ort des Schiffes nicht feststellen läßt, den man auf das genaueste kennen muß, um den kürzesten Weg zu finden. Er verläßt weder, um

wieviel sich ein Schiff in der Richtung seiner Fahrt fortbewegt hat, noch kann man an ihm die feinsten Veränderungen erkennen, denen das Schiff durch die Einwirkung von Wind und Strömungen ausgesetzt ist. Diese beiden Faktoren können ein Schiff, das nach dem Rompach genau seinen Kurs nimmt, weit vom richtigen Wege abtreiben.

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

So lange der Schiffer noch in Sicht des Landes ist, legt er zunächst nach bestimmten Landmarken, das sind Leuchtfeuer, Kirchtürme, Mühlen, einzelstehende Bäume und ähnliche Dinge, die auf den Seekarten genau verzeichnet sind, den Standort seines Schiffes fest. Durch Winkeln sucht er den Winkel zu finden, unter dem diese Punkte von der durch den Rompach gegebenen Richtung abliegen. Mehrere dieser Winkellinien, in die Seekarten eingetragen, ergeben in ihrem Kreuzungspunkt den Ort des Schiffes. Die Seekarten sind aber anders geartet, als die gewöhnlichen Karten. Sie sind nach Mercators Projektion hergestellt, deren Eigentümlichkeit darin besteht, daß die Erde zwecks kartographischer Uebersicht nicht als eine Kugel, sondern als ein Zylinder aufgeföhrt ist, dessen Mantel abgerollt und ausgebreitet, eine ebene Fläche ergibt, flakt der Kugelform. Die Mittagslinien laufen auf diesen Karten einander parallel, flakt an den Polen zusammenzulaufen, und die Breitenkreise

die in Wirklichkeit nach den Polen zu immer kleiner werden, sind auf diesen Karten alle dem Äquator gleich. Während in Wirklichkeit ein Breitengrad am Äquator die Länge von 60 Seemeilen oder 15 deutschen Meilen hat, mißt ein Grad in unseren Breiten, am 50. Grad nur noch 38.6 Seemeilen, und am 60. Breitengrad sogar nur noch die Hälfte eines Grades am Äquator. Nun paßt zwar das Ganze auf der Karte nicht zu einander, aber für den einzelnen Punkt, der zahlmäßig festgelegt wird, sind diese Angaben zutreffend, und das System erleichtert sehr die Eintragungen.

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

des Erdmundes zu den Sternen, aus der Verflönerung der Jupitermonde und aus ähnlichen Beobachtungen am Sternhimmel.

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

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

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

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

Automobilismus.

— Das Automobil im Dienste der Armee.

Die letzten 10 Jahre haben in der Entwicklung unserer Kampfmittel einen totalen Umwälzung gebracht. Schnellfeuergeheiß, Maschinengewehr, Klein- und Schnellgeschütz, Sprengapparate haben sich die Vorkämpfer im Kampf errungen und den Kriegern ein so bisher nie gekanntes Verhängnis ausgedrückt als bisher. Eine Verwendung von Millionenheeren — des ganzen Volkes in Waffen — ist eingetreten, und in ähnlich rapider Weise sind die Kommunikationsmittel, beziehungsweise die zu ihrer Bedienung bestimmten Truppen auf eine gewaltige Höhe angewachsen.

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

Die modernen Schnellfeuerwaffen, die auf einen Punkt konzentrierte Millionenheere erfordern einen Park von Munition- und Proviant-Kolonnen, den man bisher nicht kannte, und hiermit geht Hand in Hand die gegen früher bedeutend verbesserte Kranenpflege, sowie ein unverhältnismäßig großer Nachschub von Armeebedarfsstoffen, die durch die moderne Kriegsführung bedingt sind.

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

Nicht minder drängte sich die Frage auf, ob ein Land auch infanterie sein werde, ein genügendes und leistungsfähiges Vordringematerial zur Verpflegung der Kolonnen dieser Millionenheere zu stellen, ohne der Kavallerie und Feldartillerie die nötigen Pferde zu entziehen oder durch Inanspruchnahme sämtlicher vorhandenen brauchbaren Pferde als Zugmaterial die Produktionsfähigkeit der eigenen Ackerbau treibenden Bevölkerung völlig lahm zu legen, da ihr bei der

Mobilmachung schon so wie so eine große Zahl von Arbeitskräften entzogen wird.

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

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

Wenden wir nun kurz auf die Entwicklung des Automobilismus. Während bereits im Jahre 1870 in dem belagerten Paris Straßenlokomotiven zum Transport von Geschützen, Wagen und Kriegsmaterial verwendet wurden, ging man allmählich, nach Erfindung und Verbesserung der Motore dazu über, bewegliche, nicht durch Dampftrakt betriebene Wagen zu konstruieren. Hierbei hat sich ganz besonders Frankreich hervor, und entwickelte sich dort das Automobil zu einem Sportfahrzeug, was wiederum der technischen Entwicklung einen großen Vorstoß leistete. In Deutschland begann man erst verhältnismäßig spät sich mit dem Automobil zu beschäftigen, und hier waren es in erster Linie die Berg- und Zäunersche Motorenwagen, von denen man erst hörte. Erst durch die Schaffung eines mitteleuropäischen Motorenvereins, sowie durch die erste Motorenwagen-Ausstellung wurde das große Publikum interessiert und vor allem die Fabriken zu erster Inanspruchnahme der Fabrikation von Motorenwagen angeregt.

Als nun sowohl elektrische als auch Benzin-, Petroleum- und Spiritus-Motoren in ungleichen Formen und Konfigurationen als Bergungs- und Arbeitsfahrzeuge, als Zwei- und Dreiräder, sowie als schwere Lastfahrzeuge wie Wilze aus der Erde schossen, wurde die Armeeverwaltung vor die Frage gestellt, die praktischen und leistungsfähigsten Fahrzeuge für ihre Zwecke sich auszuwählen.

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

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

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

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

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

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

— Im Automobil durch Algerien.

Vor einigen Tagen schiffen sich in Marseille der Prinz und die Prinzessin Tarante nach Algerien ein. Das „Reisegepäck“ des Paares bestand hauptsächlich

in zwei Automobilen, mit welchen die Reise durch Algerien gemacht werden soll. Es sind zwei Panhard-Automobile von 12 und 8 Pferdestärken.

— Ein Automobil-Rennen zwischen Paris und Berlin.

Vor einigen Tagen reiste Herr v. Tellenrand-Péridor vom Deutschen Automobilklub in Paris, um mit dem Automobil-Klub de France Unterhandlungen bezüglich eines Automobilrennens auf der Route Berlin-Paris zu pflegen. Die Idee hat hohe Aussicht auf Verwirklichung, denn die französischen Chauffeure stehen ihr sympathisch gegenüber.

Letzte Nachrichten.

— La Coupe des Voltaires. (Privattelegramm des „Schweizer Sportblattes“).

Paris, 11. März.

Seute hat auf der Stredz-Rouen und retour des vom „Journal des Sports“ veranstalteten Rennen der Voltaires stattgefunden. Das Rennen zerfiel in zwei Kategorien, mit je zwei Unterabteilungen, und zwar: Voltaires mit wassergetriebenen und solche mit luftgetriebenen Motor. Jede Unterabteilung zerfiel in Unterabteilungen von Voltaires mit je 250 Kilos und in Voltaires von 250 bis 500 Kilos.

Der Start erfolgte in Chamois-sur-Loire auf der Straße des Quatre-Vents, über Mantes, Gailion (mit dem durch das vom „Velo“ arrangierte Bergstraßenrennen bekannte Berg Saint-Barbe), nach Rouen und retour nach Saint-Germain, insgesamt 200 Kilometer. Die Resultate waren:

Voltaires mit wassergetriebenem Motor:

A. Gewicht bis 250 Kg.

1. Camus	7:38:50
B. Gewicht von 250 Kilos bis 500 Kilos.	
1. Bery	4:51:04
2. Havencz	5:56:47
3. Dorant	5:58
4. Lillmann	6:18:11
5. Greup	6:22:41
6. Delaunay	6:26:12
7. Richard	6:38:55

Voltaires mit luftgetriebenem Motor.

C. Gewicht bis 250 Kilos.

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

Das schnellste Ergebnis in dem Rennen war ein Deauville mit wassergetriebenem Motor.

Aus dem Gerichtssaal.

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



Internationales Fussball-Turnier

veranstaltet vom Fussball-Club Zürich.

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

Beginn punkt 2 1/2 Uhr.

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

Turnier-Ausschuss (rot-weiße Rosette): Präsident: J. Enderli, stud. jur. Vize-Präsident: H. Siegmund, stud. chem.

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

Zeug- und Platzwart: E. Kram.

Bestimmungen des Turniers:

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

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

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

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

5. Sollte eine Mannschaft in zehn Minuten nach der festgesetzten Zeit nicht antreten, so wird sie als aus dem Turnier ausgetreten betrachtet und es fällt das Match an deren Gegner.

Teilnehmende Teams:

Concordia F. C. Zürich: Flores

Le Bas Trueb

Sommer Suarez I Suarez II.

Ersatzleute: Lopez und Fritz (pseudo).

Grasshopper F. C. A. Mannschaft: Ott

Simonius Suter

Landolt Blydenstein Philipp

Grasshopper F. C. B. Mannschaft: Sprüngli

Höhr Dietiker

Rüegg Arbenz W. Keller.

F. C. Zürich A.-Mannschaft: Machwirth

Escher Meyer

Keller J. Dubois Kram

F. C. Zürich. B. Mannschaft: Bass

Wettstein Möller

Stiefel Enderli Weilenmann.

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

I. Runde:

I. Grasshoppers B II. Grasshopp. A III. F.C. Zürich B

mit mit frei

Concordia F. C. F. C. Zürich A.

II. Runde:

IV. F. C. Zürich B V. Sieger aus II

mit mit frei

dem Sieger aus I.

Finale:

Sieger aus II mit Sieger aus IV.

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

Internationales Match Schweiz gegen Süd-Deutschland.

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

Magneten wird, dessen Eigenart erst ausprobiert werden muß.

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

Vermischtes.

Der kennt sich aus!

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

Seltene Erklärung.

„Du, Frieda, lueg zu emal, wie spässig det die fass Sag en schumme Buggel mache han!“ — „Im, das dunst mid nich spässig; sie gehört ja 's Grüblich und er ist halt Schreiber i d'r Regiergskanzlei!“

Große Trauer.

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

Köchin (weinend): Ja, — alle Drei!

Gedankenflüster.

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

Eine Gräfin.

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

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

Amors Wallen.

Bertha: „Was — einen Vetreibungsbeamten hetratet du und so schnell? Ja, wo hast du denn den kennen gelernt?“

Mizzi: „Bei uns selbst. Du machst dir gar keinen Begriff, wie schonend und gefühlsvoll der

uns ausgepöndet hat. Einen besseren Mann hätte ich nie gefunden.“

Modernes Dilemma.

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

Wiedersehen.

Märchenfüßes Ballvergnügen, heller Saal, erfüllt von Düften,

Melodienwogen wiegen, und das Glück liegt in den Lüften.

Schwarzer Frack hält fest umfange weißes Kleid mit Sammt und Spitzen,

Und ein sehnendes Verlangen will der Weiden Blut erzipen.

Frack und Kleid, sie möchten küßten, ach, im Wonne- traum vergehen.

Und aus stöckend leisem Klüstern klingt es wie „Auf Wiedersehen!“

Frack, besetzt mit feinsten Seide, und das Spitzen- Kleid mit Blattsammt,

Feiern nach dem Balle beide Wiedersehen im Ver- sagamt.

Frühner und Zeit.

Frühner ist jeder Junger gläffe I mänger schone Stund am Rad, Und hat ihm Spinnne 's Leid vergesse, I Zuekunft denst und unermesse Wo Reibet traumt, wie's halt so gahst.

Jetzt pinnet d' Jungfer nümme, leider; Jetzt siget lieber uf em Rad Und fahret i schamante Reiber Dur d' Welt uf freudbeftuerten Pfad.

Redensarten.

wie sie angelächelt der „Mabler-Gochzeiten“ bald in Gebrauch kommen dürften.

„Bei den A. hat mit (heint auch die Frau das Gouvernail in der Hand!“

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

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

„Der ist auch mit beiden Pedals in sein Unglück hineingetreten!“

Alles da.

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

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

Der Glückliche.

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

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

C. R. Machwirth

(F. C. Zürich)

J. Devich

H. Suter

(Old Boys Basel) (Grasshopper F. C.)

H. Banga H. Escher Simonius

(Old Boys Basel (F. C. Zürich) Grasshopper F. C. J. Keller Landolt Diem E. Kram Thalmann (F. C. Zürich) (Grasshopper) (V. F. C. St. Gall.) (F. C. Zürich) (F. C. Basel Ersatzleute: für Goalkeeper: E. Mory (Old Boys), für Backs: E. Engelke (Old-America F. F.), für Halves: A. Schoopp (F. C. Basel), für Forwards: Schwarz (Old Boys F. C.).

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

demerter — du fägst auf Kohlen bei der Kohlennot!

En Beisideine.

Erste Buremaa (im Wirtshaus): Seyt wann du bane Engländer none mal hilfst, wif d'r miseri die Uterguttere an Gr...!
Zweite Buremaa: Das isch m'r Wurf! Aber wann sie verbeist, chanst du dann selber gahle!

Was Krieger trotz Mut nicht erreichen,
Die "Krieger" bequem sich erschießen.

Empfindliche Konstitution.

Ebi: "Wie siehst Du denn aus, Ludi?"
Ludi: "Ach, mir ist gar nicht gut. Ich habe mich gestern durch ein Stück Gummihalterie erfaltet!"
Ebi: "Wie kann man denn das?"
Ludi: "Der Rufe hatte so große Löcher, und da habe ich zu viel Zug in den Magen getrieben!"

Au en Grand.

Maa: Und i sage, es Klavier mues m'r häre!
Frau: Aber, bist goppel übergeschnappt, es ist ja so euere ganze Familie Niemert Klavier!
Maa: Ebe drum mues m'r es Klavier häre!
Wilt dann bigottig luege, ob da Meier do änn, da traurig Glinggi nüd uszieht!

mussten doch das angegriffene Komitee der S. F. A. einerseits in Schutz nehmen und anderseits den Baslern vor Augen führen, dass sie in diesem Falle nur zu bitten hatten und nicht zu fordern, wie der Schreiber des Artikels und des betr. Briefes wohl meinte, und dass sie den guten Erfolg ihres Gesuches keineswegs etwa dem barschen und hochangelegenen Tone desselben zu verdanken haben, sondern lediglich der Zuvorkommenheit der beiden zürcherischen Clubs.

Fussball-Wettspiele

F. C. Zürich versus F. C. Concordia.

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

F. C. Zürich: Machwirth
Wettstein Möller
Keller J. Escher (1) Wrubel
Stiefel Rheinhold (2) Enderli (1) Weilenmann (2) Kram
F. C. Concordia:
Suarez II Lopez Suarez I Luchsinger Guasconi
Sommer Trueb Callonas
Le Breton

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

Gymnasium gewinnt mit 4 : 1.
Bei dem denkbar günstigsten Wetter fand letzten Samstag, 17. März, auf dem Landhof der Retour-Match der beiden obgenannten Mannschaften statt. Basel erschien mit denselben Leuten wie das letzte Mal, wogegen bei den Gymnasiasten eine Veränderung eingetreten war, die sich sehr bald als zweckmässig zeigte. Um 3 Uhr gab Herr Bolliger vom F. C. Old Boys das Zeichen zum Beginn. Auf beiden Seiten wurde entschieden besser gespielt als beim vorigen Match, namentlich von den Forwards. So kam es denn, dass das Spiel

Ein- und Ansätze.

Die Männer zerpfitteln ihr Herz in kleine Münze, und wenn sie einmal einen Schlag geben wollen, sehen sie mit Schrecken, daß sie ruiniert sind.
Söfflichkeit ist ein Staatspapier des Herzens, das oft um so größere Finnen trägt, je unjülicher das Kapital ist.
Es gibt auch in der menschlichen Entwicklung recht fonderbare Erscheinungen: so bekommen viele Beamten erst, wenn sie schon graue Haare haben — eine Nase.

Die Zuneigung mancher Menschen zeigt sich in Schlamperei, ihre Feindschaft in Pünktlichkeit.
Die teuersten Junggefellenswohnungen sind in den Herzen der Mädchen: sie kosten die Freiheit.
Frauen sind selten aufmerksame Zuhörer — außer man macht ihnen einen Heiratsantrag.

Ne mues mit äpis anfangen.

A.: Sie, Bünzli, warum hüratet Sie da das Weifli nüd — es ist doch ganz hübsch!
B.: Ja, scho, aber sie hat bloß dreifüssig Franke Vermöge!
A.: Ja nu, ich han jetzt die viert Frau und han au bloß mit dreifüssig anfangen!

Er weiß es besser.

Lehrer: "Meier, sag' mir 'mal: Wie schreibt man Trompete?"
Meier: "Trompete schreibt mer überhaupt nüd, die bloßt mer!"

ein sehr interessantes, bewegtes wurde und von den Zuschauern mit grossem Eifer verfolgt wurde. Nach langem Hin- und Herwogen erzielt Schwarz für Gymnasium ein Goal, dem bald darauf Riggenbach ein zweites hinzufügt. Beide wurden mit grossem Jubel seitens der Anwesenden begrüßt. Bis Half-Time gelangt es keiner Partei mehr, etwas auszurichten, und so werden die Plätze gewechselt mit 2:0. Nun aber nehmen die Basler alle Kraft zusammen, um die erhaltene Schlappe auszuwetzen. Gleich nach Half-Time flog denn auch der Ball, von Sewin geschlagen, unaufhaltsam durch die Pfosten Gymnasiums. Doch dieses war der erste Streich, und der letzte auch zugleich; von nun an hiess es: bei geschlossener Barrière Halt! Der Ball strebte oft verzweifelt darnach, dem feindlichen Goal einen Besuch abzustatten, doch wurde er von den Backs immer barsch abgewiesen und zurückgeschreckt. Alle Vorstöße, so viele es deren auch waren, scheiterten an der guten Verteidigung; Gymnasium dagegen wurde für Basel sehr gefährlich; denn es fing an bedenklich viel auf's Goal zu shooten. Allein die meisten Shoots gingen infolge des allzu leichten Balls, wie es uns schien, zu hoch; zwei jedoch, von Walz und Schwarz geschlagen, verfehlten ihr Ziel nicht, und so endigte der Match mit dem unerwarteten, ehrenvollen Siege Gymnasiums mit 4:1.

F. C. Basel:

Leuthardt

Hug Thalmann II

Kleiber Thalmann I. Viehoff I

Pappe Pfeiffer Sewin Viehoff II Rietmann

Gymnasium:

Sauter Riggenbach Schwarz Walz Kubli

Hächler Schönborg Lüdin

Herdener Schaffner

Böhringer.

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

Baden gewinnt mit 6:2 Goals.
Am letzten Sonntag Nachmittag kam das Return-Match auf der grossen Allmend in Zürich zum Austrag. Ca. 3 Uhr eröffnet Hr. Tobler als Referee den interessanten Kampf. Trotzdem der aufgeweichte Boden das Spiel stark beeinträchtigte, war das Tempo von Anfang an ein sehr rasches. Abwechselnd bedrohen die beiden Clubs gegenseitig ihr Goal. Baden vermag sich zeitweilig vor dem Stella-Goal festzusetzen und nur dem entschiedenen Pech der Badener ist es zuzuschreiben, dass sie keinen Erfolg erzielen konnten. Umsonsther schafft "Stella". Namentlich der linke Flügel gibt sehr gute Bälle in den Centre, von denen Rock einen eindrehen kann. Bald darauf erzielt Schenk einen zweiten Punkt für "Stella". Half-time ist da mit einem Sieg der "Stella" von 2:0 Goals.

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

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

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

Aufstellung Stella:

P. Schenk capt (1) A. Schenk Jobin Kaspari Nebelen
Rock (1) Schneider Maglia
Guggenbühl Peter

Aufstellung Baden:

Schürmann (1) Kellersberger
Reinle Armstrong (2) Rudin
Barth (1) Coli Keller (2) Ziepser Streuli
F. M. U.

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

F. C. Z. gew. 4 : 1.
Trotzdem die Bodenverhältnisse letzten Sonntag auf der Allmend sehr viel zu wünschen liessen, einigten sich dennoch obgenannte Clubs, ein Match auszufechten.

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

Spiel von Schenk hervorzuheben ist, 2 weitere Punkte erzielt.

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

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

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

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

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

Viktoria gew. 3 : 2.

Am letzten Sonntag trafen sich auf dem Spielplatze des F. C. Viktoria in Schaffhausen die beiden obigen Team. Hm 3 1/2 Uhr gab Herr Schinz vom F. C. Winterthur das Zeichen zum Beginn. Nach einigem Hin- und Herziehen erzielt Bustamante das erste Goal für seinen Club; doch jetzt beginnt Schaffhausen an zu drängen und bald egalisiert Oechsli mit einem prächtigen Shot.

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

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

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

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

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

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



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 Pferdekraften, elektrischer Zündung, Luft- und Wasserkühlung.

590

Radfahrer- * *

* * Diplome,

Schach-Diplome,

Flobert-Diplome,

Schützen-Diplome,

Rad-Plakate

etc. etc.

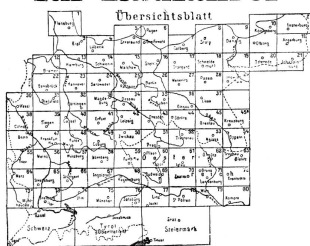
fertigt in künstlerischer Ausstattung
billigst

Jean Frey, Buchdrucker

zur Dianaburg

• Zürich. •

Mittelbach's Strassenprofil-Karte der Schweiz für Radfahrer



ist anerkannt die beste.

Preis auf Leinwand gezogen in Etui Fr. 2.50. (SA516R)
Zu beziehen vom Velo-Club Weinfelden.

938

Sport-Postkarten

in verschied. Dessins und Farben.

20 Stück für 1 Mark

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

855

Zu meinem Verlage ist erschienen:

• Acht •

„Schuljoke - Geschichten“

zum Vortrag in lustiger Gesellschaft von Ulrich Zander, Redakteur der „Schweiz. Wochen-Zeitung“ Wird gegen Einlösung von 60 Cts. in 100 Marken franco versandt von Jean Frey, Verlag, in Zürich.

„Vereinsfahrten“

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

Carl Moser

Nachfolger von Appenzeller-Moser & Co.

zum Papierhof — St. Gallen — zum Papierhof

LAGER

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

Holz-Kartons

Stroh-(Pack-)Kartons

Weber-Kartons

Press-Kartons

Jacquard-Kartons

Stick-Kartons

Kopier-Kartons

Weiss und farbig Pappein

Bindfäden

WEBERSCHNÜRE

Pack-Schnüre

• Pack-Seile •

Best sortiertes Fabriklager in:

Packpapieren

in Rollen und Formaten

Post-, Schreib- und Druckpapieren

Farbigen

Seiden- und Umschlagpapieren

Glacépapieren

Farbigen u. weissen Kartons

Zeichnen-, Paus- u. Stüpfpapieren

Stecknadeln und seidenen Ausrüstbändern

sowie in allen

Spezialitäten für die Sticker-Industrie

Kopierbücher

Brief- und Kanzlei-Converts

Papierhandlung en gros

Wasserdichte Stoffe:

Patent-Packing

Oleoth-Ölnein-Felloloth

Wachspapier

Leinwand-Papiere

Packtuch (Hessians)

in besten

englischen Fabriken

General-Agentur

mit

Inkasso-Berechtigungen

für die ganze Schweiz

der

Til. Bankfabrik Basle.

für

Rosa leinen und Baumwoll.

Harlem

(Incarnatbänder)

Der beste Radreifen ist der

Continental-Pneumatic.

Unerreichte Elastizität und Dauerhaftigkeit. — Seriöse Garantie. — Leichte Montage.
Fabrikniederlage für die Schweiz bei: Willy Custer, Zürich

6390

Zur Anfertigung von Plakaten für jeden Bedarf

empfiehlt sich

Jean Frey, Buchdruckerei, Zürich.

Bambus, das Fahrrad aller, welche das Beste haben wollen!

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

Triumph der heutigen Fahrradtechnik.

5 Jahre Garantie für Bambusrahmen.

Generalvertretung für die Schweiz: **Bambus-Fahrrad-Manufaktur A. Saurwein.**

Zürich I, Eke Brunnengasse 18, Predigerplatz und Weinfelden (Thurgau). Fondé 1890.

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

Lernunterricht, Reparaturen.

Allerorts Vertreter gesucht.

Wo nicht vertreten, liefere direkt.

740

Vertreter in: Zürich: J. Imringer, Quellenstr.; St. Gallen: E. A. Mäder, Velohandlg.; Bishofzell: Ferd. Knap, Velohandlg.; Burgdorf: Chr. Guggisberg, Velohandlg.; Aarburg: G. Zink & Binkert, Velohandlg.; Luzern: M. Meier, Velohandlg., Löwenstr.; Winterthur: J. Denzler, Velohandlg.; Basel: F. Burgweger, Velohandlg., Klarstrasse 46; Reinach: R. Ruppert-Hunziker, Velohandlg.; Oftringen-Zofingen: G. Zimmerli, Velohandlg.; Oberriet (Rheintal): Z. Zach, zum Kreuz; Buchs (St. Gallen): J. Reich, Velohandlg.; Chur: G. Zschaler, Velohandlg.; Ilanz: J. Etter, Uhrmacher; Unterterzen (St. Gallen): Fried. Gölz, Velohandlg.; St. Johann (Toggenburg): J. Klaus, Velohandlg.; Amriswil: Keller-Lötscher, Velohandlg.; Rorschach: L. Eisenmann, Velohandlg.; Rheineck: Jak. Bänziger; Baden: Weibel & Brisacher, Velohandlg.; Vevey: Bugnon & Zaborowsky; Madretsch: F. Dübendorf; Rapperswil: E. Pfenniger; Wetzikon (Zürich): W. Vollenweider.