Objekttyp: **Issue**

Zeitschrift: **Schweizer Sportblatt**

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

Heft 3

PDF erstellt am: **28.04.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Nr. 3. Zürich, 17. Januar 1900. 3. Jahrgang.

Schweizer Sportblatt

Organ zur Pflege schweizerischen Sportlebens.

Rad- und Motorwagen-Fahren, Wasserfahren (Segel-, Ruder- und Pontonfahren), Fussball, Lawn Tennis, Reiten, Schwimmen, Eis- und Schneesport, Fechten, Athletik, Armbrust- und Flobertschiessen, Amateurphotographie etc.

Redaktion: J. ENDERLI, JEAN ENDERLI, jgr., stud. jur.

Abonnementspreis: Für die ganze Schweiz: 6 Monate . . . . . 2.50 Franken. 12 „ . . . . . 5.— „ Ins Ausland: Zuschlag des Portos. Abonnementsbestellungen nehmen alle Postämter des In- und Auslandes entgegen.

Erscheint wöchentlich, je Mittwoch abends.

Redaktion, Gessnerallee 40, Zürich I. Verlag und Administration, Dianastrasse 5 & 7, Zürich II. Redaktion: Telephonruf 3208. ❄ Telegramm-Adresse: Sportblatt Zürich. ❄ Expedition: Telephonruf 4655.

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

Offizielles Vereinsorgan des Ostschweizer. Radfahrer-Bundes.

Velo-Club Rorschach.

Nächsten Samstag den 20. Januar findet im Kronensaale zu Rorschach der diesjährige Familienabend statt, wozu alle Mitglieder des O. R. B. von Nah und Fern geladen sind. Näheres im Programm auf der Inseratenseite.

Vereins-Mitteilungen

F. C. Winterthur.

Hiemit machen wir den Clubs die Anzeige, dass der F. C. Winterthur Hrn. Ed. Diener, Haldenstrasse Nr. 9, zu seinem Aktuar gewählt hat. Wir bitten allfällige Korrespondenzen an obige Adresse zu richten.

Anfragen betr. Matches beliebe man zu richten: Für das erste Team an Herrn Hans Kollbrunner, Römerstrasse No. 28, für das zweite Team an Herrn K. Pommerer, Wartstrasse No. 25, für das dritte Team an Herrn O. Schinz, Feldstrasse No. 582, Veltheim.

Velosport.

— **Militärischer Radfahrerdienst.** In der „Schweizer Monatsschrift für Offiziere aller Waffen" werden betreffend Organisation, Ausbildung und Verwendung von Radfahrertruppen folgende wesentliche Vorschläge gemacht: Es sollen im Auszug 5 Radfahrerkompagnien und in der Landwehr fünf Radfahrerabteilungen aufgestellt, dem Armeestab und den Armeekorps unterstellt werden. Die Radfahrerkompagnie des Auszuges besteht aus 6 Offizieren und 208 Unteroffiziere und Soldaten (204 Gewehre). Die Radfahrertruppen werden der Infanterie unterstellt; sie erhalten ihre erste Ausbildung in einer Infanterierekrutenschule, an welche sich eine spezielle Radfahrerschule von dreiwöchentlicher Dauer anschliesst. Die Ausbildung der Radfahrerkompagnien erfolgt in Wiederholungskursen von der Dauer derjenigen der Infanterie. Die Ausbildung zum Offizier erfolgt in den Offiziersbildungsschulen der Infanterie, diejenige zum Unteroffizier in einer Unteroffiziersschule der Infanterie. Die für die Infanterie festgesetzte Schiesspflicht wird auf die Radfahrertruppen ausgedehnt; die Fahrräder werden vom Bunde als Korpsmaterial angeschafft.

— **Tom Cooper und Earl Kiser**, die beiden bekannten amerikanischen Flieger, welche ebenfalls die Absicht haben, an den diesjährigen grossen Pariser Rennen teilzunehmen, haben bereits eine Herausforderung an alle europäischen Fahrer erlassen. Cooper proponiert jedem Fahrer ein Match, das in drei Läufen über die Meile auszutragen sein soll, während Beide sich jeder beliebigen Tandem-Mannschaft entgegenstellen wollen. Anfang März gedenken sie sich nach Europa einzuschiffen.

— **Die Kunst der Balance.** Ein biederer Irländer wollte auch Radfahrer werden. Er ging hin und kaufte sich ein Bicycle. Zuerst, dachte er sich, heisst es, die Balance zu erlernen. Es verging Woche um Woche, da fragte ihn ein Bekannter, wie es denn mit dem Radfahren gehe. „Ach, erinnere mich nicht daran. Ich konnte mich nicht einmal beim Stillestehen im Gleichgewicht erhalten, da kann doch vom Fahren noch keine Rede sein". — Hoffentlich sieht der biedere Irländer heute schon klarer in dieser Sache.

— **Um die Hände warm zu erhalten,** empfiehlt ein Radfahrer, die Innenseite der Handschuhe mit Vaseline einzufetten. Dieses „Rezept" gibt ein englisches Fachblatt. Besonders appetitlich ist es nicht.

— **Radler-Abenteuer.** Jeder unverzagte Radler schreibt der „Irish Cyclist", erlebt von Zeit zu Zeit sein Abenteuer. So fuhr neulich bei stockfinsterer Nacht von Stillorgan nach Goatstown, als er plötzlich eine schwarze Masse in den Rinnsteinen vor sich sah. Er richtete neugierig seine Lampe auf den fraglichen Gegenstand, der sich alsbald als ein total Betrunkener entpuppte, der sich vorsichtigerweise lieber auf allen Vieren bewegte. Der Radfahrer sprang ab und wollte ihm behilflich sein. Allein unser Betrunkener wies jede Unterstützung ab. „Gehen Sie nach Hause junger Mann! Ich bin all right, sorgen Sie sich nur um sich selbst!" Der würdige Mann war offenbar viel zu betrunken, um sich auf seinen Füssen zu erhalten, hatte aber doch instinktiv vorausgesehen, dass auf dem Gehwege die Passanten über ihn stolpern würden, auf der Strasse ein Wagen ihn überfahren könnte und hatte deshalb die Ablaufrinne als seine „Rutschbahn" gewählt.

— **Der englische „Cyclists Touring Club"** hat jetzt über 60,000 Mitglieder.

— **A. A. Zimmermann,** der bekannte Amerikaner, soll nach den neuesten, dem „Vélo" in in Paris zugegangenen Nachrichten schon wieder einmal die Absicht ausgesprochen haben, nach Europa zu kommen, um sich von Neuem an Rennen zu beteiligen, nachdem ihm von Paris günstige Angebote gemacht worden sind. Bevor er aber nicht auf dem Kontinent ist und sein Training aufgenommen hat, glauben wir nicht an die immer wieder auftauchenden Pläne des Ex-Königs der Flieger.

— **Die Gründungs-Versammlung** des „Verbandes deutscher Amateur-Rennfahrer" soll am Sonntag, den 21. Januar, im Central-Hotel zu Mainz stattfinden, wie aus der Bekanntmachung im Inseratenteil der vorliegenden Nummer hervorgeht.

— **Die Weltausstellungs-Rennen zu Paris.** Vom Hauptausschuss wurde am letzten Sonnabend das von der sechsten Kommission vorgelegte Programm über die Radrennen genehmigt. Dieselben finden auf der städtischen Bahn zu Vincennes statt, die bekanntlich von 400 m auf 500 m erweitert wird, und sind wie folgt vorgesehen:

Sonntag, 9. September:
Grosser Ausstellungspreis f. Berufsfahrer, Vorläufe (2000 m), 3000 Fr.
Prämien-Rennen, Fahrer 2. Klasse (10000 m), 1500 Fr.
Handicap, international, (5000 m) 3000 Fr.
Tandem-Rennen, ev. Vor- und Zwischenläufe (2000 m), 4000 Fr.

Montag, 10. September:
Inländer-Rennen, nur französische Fahrer, 6000 Franken.

Dienstag, 11. September:
Grosser Ausstellungs-Preis für Amateure, Vorläufe (2000 m), 500 Fr.
100 Meilen-Rennen m. Schrittmachern (160,9 km), 10,000 Fr.

Donnerstag, 13. September:
Grosser Ausstellungs-Preis für Amateure, Zwischenläufe und Endläufe (2000 m), 3500 Franken.
Grosser Ausstellungs-Preis für Berufsfahrer, Zwischenläufe und Endlauf (2000 m), 27,000 Fr.
50 Kilometer-Rennen mit Schrittmachern, 7000 Franken.

Freitag, 14. September:
Länder-Mannschafts-Rennen (je 3 Fahrer), 6500 Franken.

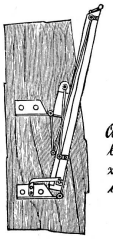
Sonnabend, 15. September:
Fremden-Preis für ausländische Teilnehmer am Grossen Ausstellungs-Preis (1000 m), 3000 Franken.

Sonnabend und Sonntag, 15./16. September: 24 Stunden-Rennen mit Schrittmachern (Bol d'Or) [Sonnabend Abends 6 Uhr bis Sonntag Abends 6 Uhr], 25,000 Franken.

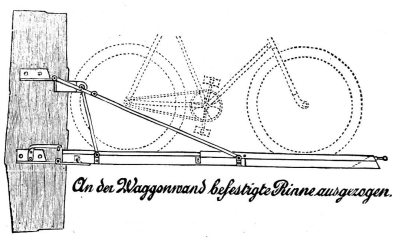
Gefahren wird nach den Wettfahrbestimmungen der Union Vélocipédique de France; teilnahmeberechtigt sind alle Fahrer, welche eine Licenz der U. V. F. oder solche eines von dieser anerkannten Verbandes besitzen. Nennungsschluss ist am 31. August, mittags, bei der Geschäftsstelle der U. V. F., 21 rue des Bons-Enfants, Paris. Ohne Einsätze wird keine Nennung angenommen: dieselben stellen sich folgendermassen: Grosser Preis für Berufsfahrer 20 Fr., 100 Meilen und 50 km-Rennen je 10 Fr., 24 Stunden-Rennen 50 Fr., alle übrigen Rennen je 5 Fr. Mit Ausnahme des Handicaps und des Prämien-Rennens ist jeder Gemeldete zum Start verpflichtet. Die Meldung zu den Dauerrennen kann zurückgewiesen werden, wenn der Bewerber sich nicht über genügende Schrittmacher ausweisen kann. Im Tandem- und Mannschafts-Rennen müssen die Fahrer bei der Anmeldung namentlich aufgeführt werden. Die Meldungen müssen enthalten: Vor- und Zunahme des Fahrers nebst genauer Adresse, ev. Pseudonym, Nationalität, Rennfarben, Angabe der Rennen, an welchen er teilnehmen will, und Licenznummer. Anfragen sind an den Sekretär der U. V. F. (obige Adresse) zu richten.

— **85.676 Franken** zahlt die Firma, welche die Ausbeutung der beiden Fahrrad-Aufbewahrhallen der Weltausstellung übernimmt. Es werden solche an zwei Eingängen, am Konkordienplatz und am Quai d'Orsay, errichtet. Erstere hat eine Oberfläche von 150 m Länge und 5 m Breite, sowie 250 m Höhe. Die Firma bot 60.000 und 10.000 Franken für die beiden Hallen, wozu noch ein Aufschlag von über 15.000 Franken tritt. Andere Firmen hatten für die Konkordien- beziehungsweise Champs Elysée-Halle 20,600, 24,000 beziehungsweise 41,250 Franken, für die Quai d'Orsay-Halle 6000, 8750 und 10,250 Franken geboten. Der Zuschlag erfolgte für das höchste Gesamtangebot.

— **Der Transport der Fahrräder in den Eisenbahnen** ist zur Zeit noch mit Misständen verbunden. Verwechselungen und Beschädigungen der Felgen, Speichen und Pneumatiks bilden immer wieder den Anlass zu Beschwerden bei den Eisenbahnverwaltungen und es ist den Radfahrern nicht zu verdenken, wenn sie ihre Maschine nur ungern den Packwagen anvertrauen. Wir haben bereits in einer frühern Nummer von einer neuen, praktischen Erfindung Mitteilung gemacht und sind heute in der Lage, den Interessenten dieselbe vorzuführen. Diese von der Aktiengesellschaft für Metallindustrie zu Apolda in allen Kulturstaaten patentierte Vorrichtung besteht in einer an der Wagenwand befestigten, ausziehbaren Rinne aus Eisenblech, in welche das Rad in natürlicher Stellung hineingestellt wird, während das Hinterrad sich in eine gepolsterte Klammer einschiebt. Die Rinnen sind mit Nummern versehen, eine entsprechende Nummer erhält der Radfahrer als Legitimation. Die einzelnen Rinnen, deren 36 an einer Wagenwand angebracht werden können, sind schräg neben und übereinander angeordnet, so dass jede Berührung der Lenkstangen und Pedale vermieden wird. Sind keine Räder zu befördern, so wird die Rinne zusammengeschoben und an die Wagenwand geklappt, so dass der Waggon anderweitig benutzt werden kann.



An der Waggonwand befestigte Rinne zusammengeschoben und aufgeklappt.



An der Waggonwand befestigte Rinne ausgezogen.

— **Dem französischen Touring-Club** sind im verflossenen Monat 624 neue Mitglieder beigetreten, darunter der Deputirte Duputy, der ehemalige Ministerratspräsident Cochery, der ehemalige Minister Loiret, der Senator Siegfried, zahlreiche Chefs der Brücken- und Wege-Ingenieure, nebst verschiedenen anderen notablen Persönlichkeiten.

— **Das Rad des Präsidenten.** Anlässlich der Ausstellung von Fahrrädern und Automobilen im Wagramsaale zu Paris erzählt ein französisches Blatt folgende Anekdote: Vor drei Jahren besuchte Felix Faure die Fahrrad-Ausstellung im Industriepalast. Einige Stunden vor seiner Ankunft besichtigte ein Mitglied des Ausschusses die Galerien, um zu sehen, ob Alles bereit wäre, den erwarteten Gast zu empfangen; bei den meisten Ausstellern bemerkte er ein mit dreifarbigen Bändern geschmücktes Zweirad, was ihn an diesem feierlichen Tage nicht sonderlich überraschte. „Das ist das Zweirad, das ich Felix Faure schenken will!" sagte ihm im Vorübergehen ein Fabrikant, indem er auf das bebänderte Rad zeigte. Jetzt begriff das Komitee-Mitglied: die bebänderten Fahrräder waren sämtlich für den Präsidenten bestimmt. Die braven Fahrradhändler waren nur schwer davon zu überzeugen, dass sich das nicht machen liesse. „Schade", sagten sie alle wie ein Mann, „das wäre eine sehr hübsche Reklame gewesen". Seit damals legen sie auf den Besuch des Präsidenten wenig Wert.

— **Einer dankenswerten Aufgabe** unterzieht sich der Italienische Touring-Club, indem er soeben ein Verzeichnis aller Benzinstellen in Italien herausgibt. Für unsere nach Italien reisenden Chauffeure wird dies Verzeichnis ein wichtiger Behelf sein.

— **Militärradfahrer.** In Australien wird die Bedeutung der Militärradfahrer immer mehr gewürdigt. In Brisbane ist unlängst ein neues Radfahrercorps ausgerüstet worden, und Neu-Seeland besitzt bereits vier Freiwilligencorps auf Fahrrädern.

— **Lord Roberts**, der Oberbefehlshaber der englischen Truppen in Südafrika, wird von englischen Blättern als ein begeisterter Radfahrer geschildert.

— **Der böse Radfahrsport.** In einer Generalversammlung der Montags-Gesellschaft in Magdeburg-Sudenburg hielt kürzlich ein Geistlicher, Prediger Görnemann, einen Vortrag über das jugendliche Verbrechertum, bei dem er aus

statistischen Werken mitteilte, dass die Zahl der jugendlichen Verbrecher in den letzten 20 Jahren um 50 Prozent zugenommen habe. Die Gründe für diese Zunahme erblickte Hr. Görnemann nach einem Berichte des „Magdeburger General-Anzeiger“ „in der verkehrten Erziehung, der Schundlektüre, der Zunahme des Radfahrsports und in den traurigen Wohnungsverhältnissen besonders in den Industrie-Centren“. Hiezu bemerkt die „Rad-Welt“: „Wir haben schon viele unrichtige und verkehrte Anschauungen über das Radfahren gelesen, aber eine so einseitige und beschränkte Auffassung ist uns denn doch noch nicht vorgekommen. Wir sind überzeugt, dass Herr Pastor Görnemann mit seiner Behauptung, soweit sie das Radfahren betrifft, selbst bei seinen blödesten Zuhörern keinen Glauben gefunden hat. Sollte er ihn aber doch gefunden haben, so würde sein Vortrag jedenfalls schädlicher gewirkt haben, als der so arg verlästerte Radfahrsport, denn es unterliegt nach unserer Ueberzeugung keinem Zweifel, dass junge Leute gerade durch das Radfahren von vielen Thorheiten und Verirrungen abgelenkt werden. Wenn es also Herrn Görnemann gelungen sein sollte, wirklich dem einen oder andern seiner Zuhörer das Radfahren zu verleiden, so hätte er mit seinem Vortrage gerade das Gegenteil von dem bewirkt, was er wollte. Wir können ihm nur empfehlen, sein Gewissen nach dieser Richtung hin nochmals auf das strengste zu prüfen und sich ernstlich zu fragen, ob eine frische, fröhliche Fahrt in Gottes weite Welt hinaus einem jungen Menschen wirklich schaden kann. Wahrscheinlich erblickte Herr Görnemann die Schädlichkeit des Radfahrens doch nur darin, dass vielleicht der eine oder andere junge Mann dadurch vom Kirchenbesuch abgehalten wird. Er irrt aber sicherlich, wenn er der Meinung ist, dass diejenigen, welche des Radfahrens wegen die Kirche versäumen, im entgegengesetzten Falle zur Kirche gehen würden. Dagegen glauben wir bestimmt, dass viele Radfahrer auf ihren Sonntagstouren gern einmal in eine Kirche einkehren würden, wenn sie sicher sein könnten, dass sie wegen ihres Kostüms nicht scheel angesehen werden. Unsere Geistlichen würden wahrlich besser thun, wenn sie sich die englischen Kirchen zum Muster nähmen, an denen vielfach Stände für Fahrräder angebracht sind, um den Radfahrern die Einkehr zu erleichtern, und wo weder das Publikum noch die Geistlichen Anstoss daran nehmen, wenn ein junger Mann im Radfahreranzug die Kirche betritt. Wir sind mit der Bibel der Ueberzeugung, dass der liebe Gott nicht auf das Kleid, sondern auf ein andächtiges Herz sieht. Leider gibt es namentlich unter den protestantischen Geistlichen noch viele, welche nicht dieser Ansicht sind und dadurch werden der Kirche hundertmal mehr Andächtige entzogen, als ihr durch den übel angebrachten Eifer, wie ihn Herr Pastor Görnemann an den Tag legte, gewonnen werden.

— **Radsport in Spanien und Portugal.** Obwohl in Spanien trotz der bergigen Beschaffenheit des Landes der Radsport auch bereits eine beträchtliche Anzahl von Anhängern gefunden hat, besitzt das Land doch keine einzige eigene Fahrradfabrik. Die spanischen Fahrradhandlungen von Madrid, Barcelona etc. beschränken sich darauf, einzelne Fahrradteile vom Auslande zu beziehen und sie zu Rädern zusammenzusetzen. Den Versuch, den vor ca. zwei Jahren eine grosse einheimische Firma unternahm, eigene Räder zu bauen, missglückte völlig, einerseits der unsicheren, politischen Lage Spaniens wegen, anderseits weil das Rad: Kosmopolis, das sie fertigten, besonders in Bezug auf die Pneumatics ein völlig unzulängliches Fabrikat war. Den Gebrauch von Fahrrädern deckt Spanien also völlig durch den Import und zwar steht die Einfuhr von Maschinen aus Deutschland neben der aus England und Frankreich obenan. Amerikanische Räder sind nicht beliebt bei den Spaniern, die in ihren Geschäften mit Bruder Jonathan ein Haar gefunden haben. Madrid zählt etwa 10,000 Radfahrer, Barcelona ca. 8000 und besonders in der letzteren Stadt mit ihren weiten Entfernungen gewinnt das Radfahren schnell an Boden, hauptsächlich unter den Geschäftsleuten und Fabrikanten, deren Etablissements in den Vororten gelegen sind. Nordspanien bietet dem Import die besten Chancen; die ausserordentliche Sommerhitze von Süd- und Mittelspanien veranlasst die wohlhabenden Familien während der heissesten Zeit ihren Wohnort in den Seebädern der Nordküste zu nehmen. — Weit populärer als in Spanien ist der Radsport in Portugal; hier werden auch Räder im Lande selber durch die Humber Mfg. Co. gebaut. Diese Firma hat es verstanden, die ewigen Geldkalamitäten der portugiesischen Regierung wahrzunehmen und sich für einige Jahre das Monopol für die Radfabrikation im Lande gesichert, sodass jede andere Radfabrikation für die nächste Zeit ausgeschlossen ist. Der Import indessen ist gestattet.

— **Wenn man im Strassenkleid radelt.** Damen sollten niemals anders als in dem für das Rad bestimmten Rock die Maschine besteigen, und zwar aus den verschiedensten Gründen. Das gewöhnliche Strassenkleid eignet sich nicht zum Radfahren, es zieht sich rückwärts in die Höhe, fliegt leicht bei einem Windstosse auf und wird auch von einer einzigen Fahrt so strapaziert, dass es für den gewöhnlichen Gebrauch nicht mehr verwendbar ist. Dass ein Strassenkleid aber auch gefährlich werden kann, musste eine junge Dame kürzlich erfahren, die ihren geteilten Pariser Rock einer Freundin geliehen und selbstverständlich nicht rechtzeitig zurückerhalten hatte. So war sie gezwungen, im gewöhnlichen Strassenkleide zu fahren. Dabei passierte es ihr, dass ein böser Windstoss einen Zipfel des langen Rockes zwischen Kettenkasten und Kette praktizierte; sofort erfasste das Zahnrad das Kleid und begann es in weiterer Folge förmlich aufzuwinden. Resultat: ein Sturz. Nachdem die Dame sich aus der derangierten Lage, die dem schönen Geschlechte fataler zu sein scheint, als ein Armbruch, in eine etwas günstigere Position gebracht hatte, versuchte sie, aufzustehen. Aber da gab es eine neue Schwierigkeit. Die Fahrerin war durch den aufgewickelten Rock so fest mit dem Rade verbunden, dass es ihr absolut nicht gelingen konnte, sich von der Maschine zu befreien, und alle Versuche, sich mit dem Rade vom Boden zu erheben, blieben erfolglos. Die Situation schien verzweifelt, denn die einzige Möglichkeit, sich der Fessel zu entledigen, bestand für die Aermste nur noch darin, den Rock mit dem Federmesser zu zerschneiden. Bevor sie aber dieses äusserste Mittel zur Anwendung bringen konnte, half ihr glücklicherweise ein des Weges kommender Sportgenosse. Indes, wie sagt doch das Lied: „Wär nicht ein Mann gekommen, der sich ein Herz genommen, Wer weiss?“

Fussball

I. Internationales

Fussball-Turnier

veranstaltet vom F.-C. Zürich

(18. Februar 1900).

Der silberne Siegespokal.

(1/4 der natürlichen Grösse).

Internationales Fussball-Turnier

veranstaltet vom

Fussball-Club Zürich.

Auf *Sonntag den 18. Februar 1900* veranstaltet der F. C. Zürich auf seinem Spielplatze in der „Hardau“ zum ersten Male in der Schweiz ein internationales Fussballturnier. Der F. C. Z. ladet hiemit alle Clubs zu dem Turnier ein, für welches folgende Propositionen gelten:

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

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

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

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

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

6. Die Nennungen müssen enthalten: a) die Anzahl der Mannschaften; b) die Namen der Spieler und Ersatzmänner; zu a): sind zwei Mannschaften genannt, so sind dieselben mit „A, B“ zu bezeichnen.

7. Der Nennung muss der Betrag von 12 Fr. für die erste und 9 Fr. für die zweite Mannschaft beigefügt sein. Nennungen ohne Beischluss des Nennungsgeldes sind ungültig.

Der Nennungsschluss ist auf den 10. Febr., abends 8 Uhr, festgesetzt. Die Auslosung findet am 12. Februar, abends 8 Uhr im Clublokale des F. C. Z., Hotel „Bodan“, in Zürich statt und ist öffentlich. Nennungen sind zu richten an den Präsidenten des Turnierausschusses, Hrn. J. Enderli, stud. jur., Gessnerallee 40, Zürich I.

— **I. Internationales Fussballturnier.** Wir bringen in der heutigen Nummer unsern Lesern eine Abbildung des Siegespreises für das am 18. Februar nächsthin stattfindende internat. Fussballturnier des F. C. Zürich. Der Pokal ist ein Kunstwerk getriebener Silberarbeit und dürften sich wohl eine grosse Anzahl unserer besten schweizerischen und süddeutschen Clubs um seinen Besitz im Wettkampfe messen. Wir machen noch speziell darauf aufmerksam, dass der Becher kein Wanderpreis ist, sondern endgültig in den Besitz des Siegers übergeht. Wie man uns mitteilt, ist der Becher von heute an während der beiden nächsten Wochen im Schaufenster des Sportmagazins Anglo-American am Bahnhofplatze ausgestellt.

— **Internationales Match Schweiz versus England.** Wie uns von Neuenburg mitgeteilt wird, ist es nicht unwahrscheinlich, dass über die Osterfeiertage ein englisches Team, die „Surrey Wanderers“ nach der Schweiz kommen und voraussichtlich mehrere Matches spielen wird. Unser Korrespondent in Oxford wird uns über allfällige Beschlüsse des englischen Teams auf dem Laufenden halten und das „Schweizer Sportblatt“ wird nicht verfehlen, seine Leser von den Unterhandlungen genau zu unterrichten.

— **Butler,** der ausgezeichnete Centrehalf und Capitän des F. C. Anglo-American, kehrt diese Woche in seine Heimat nach England zurück. Butler gehörte zu den bestern Spielern der Schweiz und dürfte wohl überall bekannt sein. Auf dem Spielplatz war er unermüdlich und mehr als einmal hat seine zähe Energie seinem Clube eine Niederlage erspart. Er führte das letzte Jahr seine Engländer-Mannschaft zum Siege in den schweizerischen Meisterschaftsspielen.

Feuilleton.

Ein seltsames Radfahrererlebnis.

Von Josef Siclosy.

In einer schönen Nacht erging ich mich in der Avenue de Neuilly, die bereits ausserhalb der Linie von Paris gelegen.

Es ist eine breite, boulevardisierte Strasse, viel breiter als der Wiener Ring, die kerzengerade zum Monument der Verteidigung von Paris hinausführt, eine sehr saubere, gesunde, vom nahen Bois de Boulogne mit würziger Luft gespeiste, zum Teile von sehr vornehmen Leuten bewohnte Avenue, jedoch höchst mangelhaft beleuchtet und wie ausgestorben, sobald es Nacht wird.

Die Strasse hat drei Fahrwege und zwei Gehalleen. In einer solchen Allee ging ich frische Luft schöpfen, nachdem ich bis nach dem Diner gearbeitet hatte. Ich wohne in der Nähe und war für ein halbes Stündchen oder so etwas hinabgegangen.

Die Avenue war menschenleer wie gewöhnlich und auch kein Wagenverkehr herrscht in der Nacht. Bloss einzelne Gemüsekarren rollen in Intervallen, aus den umliegenden Ortschaften kommend, daher; die Kutscher dieser Karren schlafen sämtlich, weil das Pferd allein den Weg zur Halle findet den es in jeder Nacht zurücklegt. Auch ist das Pferd klug genug, beim Linienthore stehen zu bleiben, wo die Octroierevision erfolgt. Kurz, es war vollkommen öde und dunkel und so stille, dass man jedes Geräusch auch aus der Ferne vernehmen konnte.

Ich hörte ein eigenartiges Klirren, das meinen Ohren vertraut klang, denn es war, wie wenn jemand ungeschickt auf einem Bicycle tährt und alle Augenblicke an die steinerne Trottoirkante stösst und absteigen muss oder hinunterfällt. Sehen konnte ich noch nichts, da es in der Strasse, besonders auf dem Mittelwege, wie gesagt fast finster ist. So ging ich näher hinan, dem sich ebenfalls annähernden Geräusch entgegen, und sah endlich, dass es ein doppelsitziges Zweirad, ein Tandem, war, das von einem einzelnen Reiter derart misshandelt wurde. Mein erster Gedanke war, dass diese Fahrmaschine gestohlen worden; doch erschien mir dieser Verdacht alsbald als unbegründet oder doch unwahrscheinlich, da der ungeschickte Radreiter — eine Dame war.

Je länger ich zusah, wie die Radfahrerin vergebens sich abmühte, mit dem Doppelinstrument flott zu werden, um so rätselhafter erschien mir die Geschichte. Die Dame, die eben wieder, und zwar jetzt dicht bei einem der so vereinzelt stehenden Gaskandelaber, einen neuen Aufstieg versuchte, war in Trauer gekleidet. Trauer-Radfahrkostüme sind eine Pariser Spezialität. Schwarze Höschen, schwarze Strümpfe, schwarze Schuhe, schwarze Taille, schwarze Halskrause, schwarzer Hut mit schwarzer Feder. Nur blondes, goldenes Haar hatte die Unbekannte. Das Gesicht konnte ich noch nicht wahrnehmen. Und zu fahren verstand sie eigentlich, das ersah ich deutlich aus ihren Bewegungen. Nur war es ein solches Tandem, bei welchem der Vordersitz dem Herrn eingeräumt ist, und die Haltegriffe des hinten befindlichen Damensitzes unbeweglich sind und hier nicht, wie auf manchen Maschinen, mit der Lenkvorrichtung verbunden waren.

Um das Tandem allein fortbringen zu können, musste die Dame den vorderen Platz benützen, der für den abwesenden männlichen Begleiter bestimmt war, und dazu waren ihr die Pedale zu tief, beziehungsweise der Sattel zu hoch gestellt. Das war die Ursache davon, dass die Dame immer wieder herunter musste und nur kleine Strecken weit, auch das nur, weil sie recht schlank war, mit den Fusspitzen arbeiten konnte. bis die Pedale ihr wieder entschlüpften.

Beim nächsten Umkippen trat ich höflich heran, um mit einigen Ratschlägen zu dienen. Ich erbat mir von der Dame, die bei meinem Erscheinen nicht sehr erschrak, jedoch in grosser Aufregung zu sein schien, Erlaubnis, ihr in den Sattel helfen zu dürfen, was sie mir gewährte, und da sah ich, dass der Vordersattel wegen des hohen Cadres der Maschine gar nicht tiefer gesetzt werden konnte, sondern von Haus aus für einen grossgewachsenen Mann bestimmt war. Der rückwärtige, aber ungouvernable Platz hingegen schien den Proportionen der Dame zu entsprechen, das Tandem folglich nach Mass und Bestellung angefertigt zu sein, eine sehr elegante Maschine. Jedes Bemühen war vergebens. Die Dame stieg wieder ab und rang in Verzweiflung die Hände.

„Einen Wagen,“ rief sie, „ich möchte einen Wagen nehmen!“

Das war ebenfalls ein Ding der Unmöglichkeit zu dieser Stunde, in der Avenue de Neuilly.

„Sie müssen bis zur Barrière,“ sagte ich, „ich werde, wenn Sie erlauben, die Maschine ziehen.“

„Sie sind gewiss Radfahrer,“ rief die Unbekannte aus, die, wie ich sehen konnte, schön war, wie eine Märchenprinzessin.

Ich nickte Bestätigung.

„Verstehen Sie vielleicht ein Tandem zu lenken?“

„Madame,“ erwiderte ich, „ich bin ein einschichtiger Bicyclist; aber es wird wohl dasselbe sein.“

„Ach, bitte, versuchen wir's. Sie könnten mir einen unschätzbaren Dienst leisten.“

Ich war natürlich bereit.

Da ich „en bourgeois“ gekleidet war, krempte ich rasch meine Beinkleider auf und stellte das Tandem zum Start auf, indem ich es mit den Pedalen an die Alleekante lehnte.

Ich sass auf und auch die Dame hob hinter mir mit Grazie ihr Bein über den Sattel und fasste Fuss, denn es war ihr gewohnter Platz.

„Fertig?“ „Los!“ Einige anfängliche Schwankungen abgerechnet, kamen wir sofort ins gemeinsame Tempo.

„Rasch,“ drängte meine Begleiterin nun hinter mir, „wir müssen schneller fahren, als ein Wagen, doppelt schneller!“

„Gut, aber wohin?“

„Ah, richtig! Nach Saint Mandé. Kennen Sie den Weg?“

„Ich habe ihn hundertmal gemacht. Es ist gerade durch die Stadt, auf der entgegengesetzten Seite derselben.“

„Also vorwärts, ich bitte Sie um des Himmels Willen, und rasch, wir müssen fliegen!“

Und wir flogen.

Die Dame war eine geübte Tandemistin, so dass ich mich bald wie auf meiner eigenen Maschine fühlte. Und nachdem ich mich nach kurzen Sekunden an die wahrhaft beängstigende Schnelligkeit gewöhnt hatte, die ein Tandem gleich bei der geringsten Bearbeitung entfaltet, sausten wir dahin, dass es eine Lust war Ich wurde förmlich übermütig, aber es waren zum Glück auch innerhalb Paris wenig Wagen auf der Strasse und noch weniger Fussgänger, die den Fahrweg überschritten. Es war die Zeit, wo die Leute vor den Cafés sitzen und die Wagen den Schluss der Theater und Café-Konzerte erwarten. Unsere Lampe brannte hell, so dass uns auch kein „Sergot“ anhalten konnte. In kaum mehr als fünf Minuten waren wir die Avenue de la grande Armée hinauf und die Champs Elysées hinabgefahren. Zur Vorsicht vermied ich aber die grossen Boulevards und wählte, auf dem Concordeplatz angelangt, die Rue de Rivoli, wo das geschlossene Tuilleriengitter, längs dem wir dahinglitten, mir sogar gestattete, mich umzuwenden, um nach meiner Begleiterin zu sehen.

(Fortsetzung folgt.)

Beim internationalen Match Schweiz gegen Süddeutschland wurde ihm von der S. F. A. die ehrenvolle Stelle des Captains des Schweizer-Teams übertragen. Als Beisitzer gehörte er auch dem gegenwärtigen Komitee der S. F. A. an. Seinem Club, dem Anglo-American F. C., geht durch seine Abreise eine Hauptstütze verloren, wodurch seine Chancen auf einen Erfolg in diesem Jahre wohl etwas zurückgegangen sein werden. Butler wird bei allen, die ihn kannten, in guter Erinnerung bleiben.

— **Franz Cali,** der bekannte back des F.-C. Fortuna, ist am Neujahrstage nach Genf, wo seine Eltern sich jetzt aufhalten, vereist. Der F.-C. Fortuna verliert in ihm einen seiner thätigsten und geschicktesten Spieler und ein uneigennütziges Vorstandsmitglied.

Möge es ihm in Genf ebensogut gefallen wie in Zürich und möge er in einem dortigen Fussball-Club ebenso wirksam thätig sein, wie im F. C. Fortuna, dessen Mitglieder ihm stets treue Kameraden bleiben werden.

Fussball-Wettspiele

Old Boy F.-C. Basel versus Grasshopper F.-C. Zürich (II. teams).

Old Boys gewinnt mit 5:1 goals.

Letzten Sonntag den 14. Januar, stattete das II. team des Grasshopper F.-C. denjenigen der Old Boys in Basel einen Besuch ab. Das II. team der Old Boys ist infolge der Rückkehr und dem Wiedereintritt Jenny's und Heyd's in das I. team, durch frühere Spieler des I. teams, die dadurch überzählig wurden, verstärkt worden; immerhin glaubte man nach den letzten Nachrichten über das Grasshopperteam nicht an einen solch' überlegenen Sieg der Basler. Allerdings soll in dem team der Grasshopper ein Ersatzmann (goal) gespielt haben. Das Spiel wurde durch den Schnee, der das Feld bedeckte, sehr beeinflusst. Von Kombination war auf keiner Seite viel zu sehen, namentlich wurde von der vielgerühmten Grasshopperforwardsreihe mehr Passing erwartet. Die Old Boys waren dem Gegner an Grösse und Kraft bedeutend überlegen, und es schien oft, als hätten die Grasshopper etwas Furcht, recht dreinzugehen.

Ein verhältnismässig zahlreiches Publikum hatte sich auf der Schützenmatte zu dem Spiele eingefunden. Um 3 Uhr gab Hr. Fürstenberger vom F.-C. Basel das Zeichen zum kick-off. Die Verteidigung der Grasshopper lässt sich zweimal hintereinander überraschen und schon nach kurzer Zeit führen die Old Boys mit 2:0. Halftime rückt heran. Die Grasshopper vermögen den stark drängenden gegnerischen Forwards nicht Stand zu halten und noch 3 Mal fliegt der Ball durch ihre Pforten; ein goal wird indessen als off-side nicht anerkannt. Nach der Pause sind die Grasshopper die Angreifenden, während die Forwards der Old Boys bedeutend nachlassen. Ruegg gelingt es endlich, einen seiner schönen Centres durchzubringen. Dadurch wieder aufgewacht, legen sich auch die Old Boys in's Zeug und kurz vor time erzielt der Centre-half mit einem prachtvollen shot das 5. und letzte goal für seinen Club. Bald darauf verkündet die Pfeife den Schluss; die Old Boys hatten mit 5:1 einen unerwarteten, schönen Sieg errungen.

Gut gespielt haben für Old Boys: Bienz, Gautschy, Graf, und Senn; für die Grasshopper: Höhr, Naville, Ruegg, Dietiker und Luden.

Die teams waren folgende:

Old Boys F.-C.:

Gass
Bienz Bächlin II
Heyd II Graf (capt.) Gautschy
Monbaron Senn Kupferschmid Seiffert Häfelfinger

Grasshopper F.-C.:

Keller Naville Luden Wyss Ruegg
Mettler Höhr (capt.) V. Muralt
Dietiker E. Keller

* * *

Th. E.

F. C. Genf versus F. C. Excelsior Genf.

F. C. Genf gewinnt mit 1:0.

Sonntag den 14. Januar fand auf dem Platze des F. C. Genf ein Matsch zwischen den obgenannten Clubs statt, was eine grosse Zuschauermenge herbeilockte. Ca. 3 Uhr gab Herr Vrioni vom F. C. Châtelaine das Zeichen zum Beginn. Man sah sofort, dass es zu einem harten und lebhaften Kampf komme. Der F. C. Genf spielte bergauf und wurde anfänglich sehr stark bedrängt, aber dank der guten Verteidung gelang es dem Gegner nicht, ein Resultat zu erzielen. Mit 0:0 wurden die Plätze gewechselt.

Nach Half-time bemächtigen sich die Leute des F. C. Genf des Balles und bedrängen das feindliche Goal unaufhaltsam, und es gelingt Reiss nach langem Hin und Her das erste und letzte Goal für Genf zu treten, und so endigte das Match zu gunsten des F. C. Genf mit 1:0 Goal.

F. C. Genf:

Steinegger
Petit Jerzinger
E. Baltensperger Cali Seiz
Baltensperger A. Leuba Weber Reiss Baltensberger O.

F.-C. Excelsior:

Terracina
Druz F. Gamper
Trosset Bonnet Zucchinetti
de Vincenti Duffaux Travella Deserts Mani

F. G.

F.-C. Genf II. team versus F.-C. Britania I. team. (unentschieden 3:3).

Das Match fand am Sonntag Morgen in Plainpalais statt und endigte nach ziemlich lebhaftem Spiel unentschieden mit 3:3 goal.

F. C.

Eissport.

— **Die Eis-Hockey-Wettspiele Berlin contra Davos und St. Moritz.** Als die Berliner Mannschaften am 3. ds. in Davos-Platz eintrafen, um die vereinbarten Wettspiele der Davoser und St. Moritzer Mannschaften auszutragen, fanden sie dort das vor, was sie am wenigsten erwartet hatten: strömenden Regen und eine Temperatur von 5 Grad über Null. Am 4. hatte der Regen zwar aufgehört, die Witterung war aber noch immer so warm, dass das Wasser stellenweise 6 Centimeter hoch stand und dass man schon für das Zustandekommen der Wettspiele zu fürchten begann. Aber schon in der darauffolgenden Nacht trat mit einem heftigen Schneefalle ein Wetterumschwung ein, und von 10 Uhr Vormittags an konnte die Eisbahn wieder zum Training benutzt werden. Um halb 3 Uhr nachmittags begann das erste Wettspiel zwischen der Davoser und der kombinierten Berliner Mannschaft (Akadem. Sportclub Berlin und Anglo American Club). Es verlief unter lebhaftem Interesse der zahlreichen Zuseher in hochinteressanter Weise. Als gegen 4 Uhr die Spielzeit beendet war, hatten die Davoser mit 7:1 gesiegt. Am 6. spielten bei gutem Eis und Wetter um 1 Uhr nachmittags der Akademische Sportclub Berlin gegen die St. Moritzer, je 7 Mann stark. Schiedsrichter war, ebenso wie am Tage vorher, der Herzog von Manchester; nach heissem und aufregendem Kampfe endete das Spiel mit 7:7 unentschieden. Leider verlief dieser Wettkampf nicht ohne ernsten Unfall, indem der Berliner E. Schricker durch ein Mitglied der St. Moritzer Mannschaft eine nicht unerhebliche Verletzung am Unterkiefer erhielt. Nach längerer Pause fand ein Wettkampf zwischen der Davoser und St. Moritzer Mannschaft statt und brachte den Davosern einen glänzenden Sieg mit 10:1 Goals. Der Sonntag gestaltete sich für die Berliner günstiger. Der akademische Sportclub vermochte es, die Davoser Mannschaft, in der allerdings einige der besten Spieler fehlten, mit 6:0 zu schlagen. Nach diesen Resultaten ist die Ueberlegenheit der Davoser wohl wahrscheinlich, aber nicht sicher. Vielleicht bringen die für die nächsten Tage geplanten Wettspiele eine Entscheidung.

— **Peder Oestlund,** der Sieger in der Weltmeisterschaft im Schnellaufen für 1898 und 1899, ist in Davos, wie uns von dort gemeldet wird, zum Training eingetroffen. Da die Weltmeisterschaft im Schnellaufen dieses Jahr in Christiania stattfindet, wird sie wohl nicht so sehr eine internationale Konkurrenz, dafür aber eine um so grössere Zahl norwegischer und schwedischer Rennläufer am Start versammeln. Unter diesen Umständen ist wohl sehr fraglich, ob es ihm gelingen wird, den Weltmeistertitel ein drittes Mal an sich zu reissen, und damit die glänzende Leistung Jaap Eden's zu erreichen, der in den Jahren 1893, 1895 und 1896 diese klassische Konkurrenz gewann.

Automobilismus.

— **Ein Automobil-Rennen München-Wien.** In der vorletzten Sitzung des Sportkomitees des Oesterreichischen Automobil-Club kam der Vorschlag des Bayerischen Automobil-Club zur Sprache, zu Beginn der Fahrsaison 1900 ein Automobil-Rennen auf der Strecke München-Salzburg-Wien zu veranstalten. Das Sportkomitee erwiderte den Antrag sofort mit konkreten Vorschlägen. Danach wird — die Zustimmung der Münchener vorausgesetzt — das Rennen Ende Mai oder Anfang Juni gefahren werden, und zwar in zwei Etappen. Die erste Etappe ist München-Salzburg, die zweite Salzburg-Wien. Das Ziel soll nach Nussdorf verlegt werden. Die startenden Vehikel sind in vier Kategorien geteilt, wobei schon das neue Reglement des Oe. A.-C. als Grundlage diente. Die erste Gruppe bilden die Rennwagen, die zweite Gruppe die Tourenwagen im Gewichte von mehr als 400 kg und mit mindestens drei Mann Besatzung, in die dritte Gruppe rangieren Voiturrettes im Gewichte bis 400 kg und in die letzte Gruppe Motocycles. Als Preise wurden Ehrenpreise in Vorschlag gebracht. Der Ruhetag in Salzburg soll dazu benützt werden, um die eingetroffenen Fahrzeuge gegen Entrée auszustellen. Auch in Wien will man — vielleicht in den Sälen der Gartenbaugesellschaft — eine kleine Ausstellung arrangieren, auf der aber auch andere Gefährte als die am Rennen beteiligt gewesenen zur Exposition gelangen können.

— **Das Reglement des französischen Automobil-Club** wurde (allgemeine Regeln, Motocycle-Rennen in Serien) wie folgt ergänzt: „Es ist bei Disqualifikation verboten, ein und dasselbe Vehikel in verschiedenen Serien eines und desselben Rennens zu benützen. Jeder Konkurrent muss im Endlaufe dasselbe Vehikel benützen, welches er in den Serien benützte".

— **„La France Automobile"** wurde in eine „Société anonyme" mit einem Kapital von 120,000 Fr. umgewandelt. Aktionäre sind: Peugeot, de Dietrich, de Dion & Bouton, Van Zuylen, Deutsch, de Bari, Vanquelin, Chauchard, Mors, Serpollet, George Richard, Darracq, Michelin, Lemoine, Labouré, Partin, Lucas, Mouter, Rheims & Auscher etc. „La France Automobil" erscheint ab 1. Januar zweimal wöchentlich. Baudry de Saunier soll, wie wir hören, ausgetreten sein und die Absicht haben, ein neues Blatt zu gründen.

— **Das Rennen um den Bennet-Becher** findet, wie nunmehr festgesetzt wurde, am 14. Juni (Frohnleichnam) statt. Die Strecke wird demnächst bestimmt werden. Man wird wahrscheinlich anordnen, dass die Wagen jedes konkurrierenden Landes eine bestimmte Farbe haben müssen, zum Beispiel Frankreich blau, Belgien rot, Deutschland weiss, Italien grün, Amerika gelb.

— **Automobilpost.** Aus Chicago, 29. Dezbr., wird berichtet: In dem Chicagoer Postdienst werden die Pferde durch Automobile ersetzt. Gestern wurde eine offizielle Probe gemacht, und heute bei Generalpostmeister Smith alle auf die Automobilpost bezughabenden Kontrakte unterfertigt.

— **Ein schottischer Automobil-Club** hat sich als Sektion des englischen Automobil-Club gegründet.

— **Der Kraftwagen.** Die mangelhaften Kenntnisse, welche selbst Gebildete über das Automobil haben, setzen mich in Erstaunen. — Stereotyp ist bei Leuten, die in der Lage sind, sich einen Motorwagen anzuschaffen, die Phrase: „Ich warte noch bis die Wagen vollkommener sind." — Unter Umständen müssen diese Freunde des „Kraftwagens", wie ich diese Vehikel zu nennen beliebe, lange warten. Mehr als ein Menschenalter und darüber hinaus, so lange bis gewisse Naturgesetze als antiquiert von der Vorsehung über den Haufen geworfen werden, denn Motor bleibt Motor, ob sein Cylinder vermittelst Rippen oder Wasser kühl gehalten wird.

Die guten Leute, welche auf die Vervollkommnung des Motors warten, sollten sich die Gesetze der Mechanik vergegenwärtigen oder vortragen lassen, um einzusehen, dass der Explosionsmotor — und um diesen handelt es sich in erster Linie — nicht aus seiner Haut heraus kann. Es kann sich bei ihm nur um eine mehr oder weniger praktische, handliche Konstruktion handeln, es wird vielleicht gelingen, ihn ohne Weiteres, ohne das lästige Ankurbeln in Bewegung zu setzen, aber das dürfte auch Alles sein. — Und bis dies erfunden ist, warten die Motorwagenfreunde und sagen ihr lächerliches Sprüchlein her, das Berechtigung nur in Bezug auf den Akkumulatorenwagen haben dürfte, da die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass die schweren Akkumulatoren viel leichter und erheblich kleiner werden. — — Wenn dieses freudige Ereignis eintreten wird, das wissen freilich die Götter. —

Wer Geld hat und sich für die reizende Fortbewegungsmethode interessiert, der wende sich an eine tüchtige Kraftwagenfabrik und bestelle sich jetzt einen Motor; weil es lächerlich ist, zu warten bis das Ding vollkommener wird. — Inzwischen lerne er die Behandlung des bestellten Automobils aufs Genaueste, am besten mache er einen Kursus von wenigen Tagen in der Fabrik durch — und wenn dann der Kraftwagen eintrifft, wird er mit Wonne losfahren können.

Die paar Wintermonate, während welchen das Kraftwagenfahren infolge der Witterungsumstände kein allzu grosses Vergnügen bereitet, sind bald vorbei und deshalb thun alle Reflektanten auf ein Motorfahrzeug gut, so zeitig ihre Bestellungen aufzugeben, dass ihnen der Wagen bei Frühlingsanfang zur Verfügung steht. — — Welche Fabriken die Freunde des Automobilismus mit ihren Aufträgen erfreuen sollen, will ich unerwähnt lassen, sonst sagt man mir am Ende gar noch, ich bezöge von den Firmen Provision. — — Die Welt ist halt zu schlecht.

— **Die Schnelligkeit der Kraftwagen.** Rühmend wird häufig hervorgehoben, dass es gelungen sei, Wagen mit 50 ja mit 100 Kilometer Geschwindigkeit zu konstruieren. — Das braucht man ja nicht zu bewundern. — Der ganze Witz liegt in der Maschine. Je stärker die Maschine, desto grösser die Leistung. Indessen halten wir es für überflüssig, derartig schnelle Fahrzeuge zu bauen, weil es zweifellos ein gröblicher Unfug ist, solche Kraftwagen auf die Menschheit los zu lassen. — So sehr wir die Industrie sich entwickeln sehen mögen, so sehr sind wir dennoch gegen Motorwagen, die an Schnelligkeit das Mass des Erlaubten überschreiten. — Wir trösten uns übrigens mit der Thatsache, dass diese „monströsen Velocitasseriche", welche wie wild gewordene Elephanten daherstürmen, von Privatleuten nur in Ausnahmsfällen erstanden werden, im Grossen und Ganzen werden sie Reklamefahrzeuge der Fabrikanten bleiben. — Wenn wir mit einer Geschwindigkeit von 30 Kilometern die Stunde auf freier Landstrasse fahren, so ist das genügend, dass jede Fabrik Maschinen mit erheblich höherer Schnelligkeit bauen kann, ist Thatsache und bedarf keines Beweises.

— **Ein Automobil-Club in Rom.** Auch in Italien regt sich der Automobilismus. In Rom geht man soeben an die Gründung eines Automobil-Club, dem die vornehmsten Kreise der ewigen Stadt angehören werden. Man nennt als Gründer die Herzogin Grazioli, die Prinzessin Corsini, den Herzog Caetini und den Prinzen Borghese.

Athletik.

— **Eine Weltmeisterschaft im Ringen für Amateure.** Noch eine Weltmeisterschaft für Ringer in Paris! Diesmal reserviert für die Amateure aller Länder. Als Beginn ist der 2. Februar ds. J. festgesetzt. Man hat für die bevorstehenden Kämpfe drei Kategorien geschaffen: die erste umfasst alle Amateurringkämpfer, deren Gewicht 65 kg nicht übersteigt, die zweite Kategorie jene, deren Gewicht mehr als 65 kg und nicht über 80 kg ist, und die letzte Kategorie die schweren Gewichte von mehr als 80 kg. Im Anschluss an die Weltmeisterschaft im Ringen ist eine Weltmeisterschaft im Stemmen ausgeschrieben. Bedingungen für die Zulassungen sind: Halten eines 15 kg-Gewichtes mit ausgestrecktem Arm, Aufreissen von 50 kg mit einer Hand, Stemmen einer Kugelstange im Gewichte von 80 kg in zwei Zeiten. Als Preise für beide Veranstaltungen sind 14 Medaillen ausgeschrieben. Meldungen für die Kämpfe nimmt Herr Noël, Paris, 23, rue des Boulets, bis zum 31. Januar mittags entgegen.

Humoristische Ecke

— **Was hat das 19. Jahrhundert gebracht?** Was wir sahn' in hundert Jahren, sollt prägnant ihr hier erfahren: Neue Reiche, neue Staaten, Gasbeleuchtung, Automaten, Emanzipation der Neger, Wollregime von Dr. Jäger, Seuchen, Revolutionen, Kaffee ohne Kaffeebohnen, Ansichtskartensammelwut, Weine ohne Traubenblut, Bier ohne Malz und Hopfen. Magenpumpe, Hoffmannstropfen, Dichtungen von Schiller, Göthe, Kriege, Krisen, Hungersnöte, deutsche Zollvereinigung, Dampflatrinenreinigung, Impfzwang, Repetiergewehre, *Amateure* und Masseure, vielerlei Assekuranzler, deutschen Kaiser, deutschen Kanzler, deutsches Heer und deutsche Flotte, anarchistische Komplotte, Pulver ohne Knall und Rauch, deutsche Kolonien auch, Nihilistenattentate, Rotes Kreuz, Brutapparate, Brot-, Wurst- und Weinfabriken, Oertelkuren für die Dicken, Streichhölzer und Eisenbahnen, Heines Lieder, Freytags „Ahnen", Telegraphen mit und ohne Leitungsdrähte, Telephon, auch Torpedos, rasch versenkbar, Flugmaschinen, beinah lenkbar, Reblaus-, Schildlausinvasion, Rotationsdruck, Sezession, Bahnhofsperre (läst'ge Fessel), „Fuhrmann Henschel", „Weisses Rössel", Chloroform, Antipyrin, Morphium, Phenacetin, Vegetarierkost — o jerum! Diphtherie-, Pest-, Hundwutserum, Erbswurst, Marlitt, Sanatorien, Panzerzüge, Krematorien, Phonographen, Mauerlinten, Röntgenstrahlen, Schnurrbartbinden, *Fahrrad-, Ski- und Kraxelsport, Tennis, Fussball* und so fort, Sonnenbäder, Wasserkuren, Hygieneprofessuren, Auerlicht, Acetylen, Strassenbahn, Sanatogen, Klapphornverse, Streichholzscherze, Kaviar aus Druckerschwärze, Feuerwehren, stets bereit, europäische Einheitszeit, *Motordroschken*, Interviews, bestdressierte Känguruhs, Warenhäuser und Bazare, Färbemittel für die Haare, Zähne-, Wadensurrogate, *Maggi*, Soxlethapparate, Lyddytbomben, Gasmotoren, Fango, weibliche Doktoren, Influenza, Heilsarmee, ethische Kulturidee, Bogenlampen, Glühlichtstrümpfe, Börsenkrachs, Parteigeschimpfe, „Hurra"-Ruf statt „Hoch"-Geschrei, Dr. Schenks Austüftelei, Robert Mayers Theorie, Falbprognose (stimmt fast nie!) Dreyfussache. Zolabriefe, Richard Wagners Leitmotive, Nordpolfahrten, Schweizerpillen, Reinkulturen von Bazillen, Wasmuths Hühneraugenringe und noch tausend andere Dinge. — Dies des Säkulums Bedeutung, nach der „Magdeburger-Zeitung".

Chronik des Fussball-Club Zürich.

Wir laden hiermit nochmals alle unsere Sportsfreunde aus andern Clubs zur Teilnahme an unserem diesjährigen Ball im „Palmengarten" (Hotel Bahnhof) ein. Derselbe findet nächsten Samstag den 20. Januar, abends 8 Uhr, statt. Ein ausgewähltes Programm und eine feine Ballmusik (Prof. Seebold's Elite-Damenorchester) werden den Abend für einen jeden Teilnehmer zu einem äuserst genussreichen gestalten.

Das Vergnügungskomitee.

Donnerstag den 18. ds. Mts., abends 8 Uhr, letzte Proben sämtlicher Mitwirkenden. Unbedingtes, pünktliches Erscheinen notwendig.

1/48 Uhr Sitzung des Vergnügungskomitees.

Der

Joggeli-Kalender

ein Volksbuch für das Jahr

1900

ist erschienen und überall zum Preis von

50 Rappen

erhältlich. Gegen Einsendung von **55 Cts.** in Briefmarken durch den Verlag

JEAN FREY, Druckerei Merkur

Zürich.

Wiederverkäufer erhalten entsprechenden Rabatt.

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.**

Sport-Ausrüstungen

7476 wie

Sweaters, Strümpfe, Hemden, Mützen, Gürtel, Gamaschen.

Gestrickte Rennhosen etc.

empfiehlt in grosser Auswahl

E. Senn-Vuichard
St. Gallen.

„Vereinsfahnen",

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

J. Werffeli, Turbenthal, (Kt. Zürich)

Velo-Club Rorschach.

Wir erlauben uns, sämtliche werte Sportskollegen des O. R. B. zu dem am 20. Januar 1900, abends 8 Uhr stattfindenden

Familien-Abend

im **Kronensaale** in **Rorschach** ganz ergebenst einzuladen.

Nachstehendes Programm sichert Ihnen gewiss einige gemütliche Stunden. 273

1. **Eröffnungsfahren,** gefahren von 8 Mitgliedern.
2. **Jubiläumsmarsch** von Faust.
3. **Velo-Schwank,** gefahren von 3 Mitgliedern.
4. **Radfahrer-Couplet** von Maxstadt.
5. **Velopost,** gefahren von 9 Mitgliedern.
6. **Polonaise** von Gédike.
7. **Der gefoppte Jäger,** komische Pantomine, gefahren v. 9 Mitgl.
8. **Die Schicksalskinder des Velo-Club Rorschach,** grosses velodramatisches Gesangstück mit Chorbegleitung.

Nach Schluss des Programms **„Tanz"** mit originellen Ueberraschungen.

Auf regen Besuch hoffend zeichnet mit Sportsgruss

Im Namen des Velo-Club Rorschach:
Die Kommission.

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

etc. etc.

fertigt in künstlerischer Ausstattung billigst

Jean Frey, Buchdrucker
zur Dianaburg
Zürich.

Wer's kauft, kauft's wieder!

Velodin

Qual. 1 Stern, anerkannt bestes **Nähmaschinenöl;**
„ 2 Stern, unübertreffliches **Brennöl;** 6637
„ 3 Stern, das einzig richtige **Veloschmieröl.**

„Crescent"

Grösste Fahrradwerke der Welt.

Verkauft wurden 1895: 57,000 Crescents
1896: 70,000 „
7549 Zä1799g 1897: 83,000 „
1898: 100,000 „

Das billigste Rad weil das beste.

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

Der beste Radreifen ist der 6390

Continental-Pneumatic.

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

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

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

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

Triumph der heutigen Fahrradtechnik. ● 5 Jahre Garantie für Bambusrahmen.

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

Zürich I, Ecke Brunngasse 18, Predigerplatz und Weinfelden (Thurgau). Fondé 1890.

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

Lernunterricht, Reparaturen. —∿— Allerorts Vertreter gesucht. —∿— Wo nicht vertreten, liefere direkt. 740

Vertreter in: St. Gallen: E. A. Mäder, Velohandlg.; **Bischofzell: Ferd. Knup,** Velohandlg.; **Affoltern a. A.: Ad. Kleiner,** Velohandlg.; **Frauenfeld: J. U. Ammann,** Velohandlg. **Burgdorf: Chr. Guggisberg,** Velohdlg.; **Aarburg: G. Zink & Binkert,** Velohdlg.; **Luzern: M. Meier,** Velohdlg., Löwenstr.; **Sulgen: A. Abt,** Uhrmacher; **Winterthur: J. Denzler,** Velohdlg.; **Basel: F. Burgweger,** Velohdlg., Klarastrasse 46; **Reinach: R. Ruppert-Hunziker,** Velohdlg.; **Oftringen-Zofingen: G. Zimmerli,** Velohdl.; **Oberriet** (Rheintal): **Z. Zach,** zum Kreuz; **Buchs** (St. Gallen): **J. Reich,** Velohdl.; **Chur: G. Zschaler,** Velohdl.; **Ilanz: J. Etter,** Uhrmacher; **Unterterzen** (St. Gallen): **Fried. Gäzi,** Velohdlg.; **St. Johann** (Toggenburg): **J. Klaus,** Velohlg.; **Amrisweil: Keller-Lötscher,** Velohdlg.; **Rorschach: L. Eisenmann,** Velohdlg.; **Rheineck: Jak. Bänziger; Baden: Weibel & Brisacher,** Velohdlg.

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