

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

Heft

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

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

Schweizer Sportblatt

Organ zur Pflege schweizerischen Sportlebens.

Rad- und Motorwagen-Fahren, Wasserfahren (Segel-, Ruder- und Pontonfahren), Fussball, Lawn Tennis, Reiten, Schwimmen, Eis- und Schneesport, Fechten, Athletik, Armbrust- und 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 Verhärungen 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 daselbe nun folgendermaßen zusammenfügen:

A. Kunz H. Gautschi
G. Schmid J. Weßmann (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 „Bärenhof“ 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 Velociferen.

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

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

Friz Ryjer 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 Ryjer, Strauß, Wohl und anderen auch unsere beiden Landsleute Friz Ryjer 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, De- und Jean Frischer (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 Frischer wieder an der Fernfahrt teilnehmen.

In Buenos-Aires

tam Eingroß am 16. d. M. zu Fall, durch den auch Gervera, der beim Klotzengehen hinter ihm lag, in Mitleidenhaft gezogen wurde. Der Sturz war nicht allzu gefährlich, immerhin aber hatte Eingroß 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.

— Zu 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! Sauser-Gongol.

Sieg unseres Landsmannes Gongol. Man telegraphiert uns: Letzte Woche fand in Oran in Algier zwischen Sauser und Gongol ein Match statt. Im ersten Lauf siegte Sauser, im zweiten Gongol. Das Finale sah Gongol h an der Zete. Das Motorrennen über 30 Km. wurde auch ein Triumph für Gongol.

— Ein neues System Velobeleuchtung

führt die Firma Emil Weber, elektro-mechanische Werkstätte in Wittenried-Zürich aus. Unter dem Saftel des Velos ist der Apparat angebracht, und wird mittelst 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 Seitenfabel 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 fürchterlich 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 heututage 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 mittelst einer Gekirchhöhe berechnen kann. Verliert 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 Rompalles, 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 Rompalles durch die Lage der magnetischen Pole, die nicht mit den Polen der Erde zusammenfallen, ist die Bestimmung des Rompalles durch das im Schiff verbaute oder verbaute Eisen, die sog. Deviation. Als man die ersten Eisenschiffe baute und die oft große und unbedeutende Ablenkung des Rompalles 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 Rompalles 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 „Ab-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 laien will, anzugewöhnen. 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. Schnellfeuergechütze, Maschinengewehre, feinstufige Repetiergewehr und 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 verführbare 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 unangefangenen Formen und Konfigurationen als Bergungs- und Arbeitsfahrzeuge, als Zwei- und Dreiräder, sowie als schwere Lastfuhrwerke 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 schifften 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-Périgord vom Deutschen Automobilklub in Paris, um mit dem Automobil-Klub de France Unterhandlungen bezüglich eines Automobilrennens auf der Route Berlin-Paris zu pflegen. Die Idee hat hohe Aussicht auf Verwirklichung, denn die französischen Chauffeure stehen ihr sympathisch gegenüber.

Letzte Nachrichten.

— La Coupe des 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: Voltures mit wassergetriebenen und solche mit luftgetriebenen Motor. Jede Unterabteilung zerfiel in Unterabteilungen von Voltures mit je 250 Kilos und in Voltures 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:

Voltures mit wassergetriebenen 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

Voltures mit luftgetriebenen Motor.

C. Gewicht bis 250 Kilos.

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

Das schnellste Geschütz in dem Rennen war ein Deauville mit wassergetriebenen Motor.

Aus dem Gerichtssaal.

— Der einundzwanzigjährige, bereits zweimal vorbestrafte Commis Johann Weissen von Truns, Anton Graubünden, wohnhaft gemeldet 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 Belohändler und gab ihm vor, sein Vater sei Schuhmachermeister und stehe für den Betrag gut. Da aber der Belohändler nicht so leicht zu haben war, mußte Weissen unrichtigter Sache fort. Nun telephonierte er an den Belohändler, indem er sich als sein Vater ausgab, später kam er dann mit einem von ihm selbst geschriebenen Gutschein, der die gefällige Unterfertigung des Vaters trug. Nun glaubte der Belohändler 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: F. Enderli, stud. jur.

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

uns ausgepfändet 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 umfängen weißes Kleid und ein sehnendes Verlangen will der Weiden Blut erzipfen.

Frack und Kleid, sie möchten küssen, 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 Blattfarnen,

Feiern nach dem Balle beide Wiedersehen im Ver- sagamt.

— Früher und Jetzt.

Früher ist jeder Junger gläse

3 mänger schone Stunde am Rad,

Und hat ihm Spinnne's Leid vergesse,

Al Zuekunft denkt und unermesse

Wo Reibet traumt, wie's halt so gahst.

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 beigestellt.

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

4. Der Club, dessen Mitglieder im Entscheidungskampf 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 angetreten sein, so wird dieselbe als aus dem Turnier ausgetreten betrachtet und es fällt das Match an deren Gegner.

Teilnehmende Teams:

Concordia F. C. Zürich:

Flores

Le Bas Trueb

Sommer Suarez I Suarez II.

Ersatzleute: Lopez und Fritz (pseudo).

Grasshopper F. C. A. Mannschaft:

Ott

Simonius Suter

Landolt Blydenstein Philipp

Grasshopper F. C. B. Mannschaft:

Sprungli

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 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. Cot-

ton 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

...

... D je, in dieser Ehe ist der Mann ja nur's

britte 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

sag wie auf Roblen!“ — „Du Glücklicher, Wenel-

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 modernsten, 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 beschichtet 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 enttarnten 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 stelltst 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 fäb Gahg en schrumme Buggel mache han!“ — „Hm, das dunkt 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 Einen Thun

Der Andre auch zu leben.

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 geschloßl der

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 Americ. F. F.),

für Halves: A. Schoopp (F. C. Basel), für

Forwards: Schwarz (Old Boys F. C.).

Die Surrey-Wanderers und die S. F. A.

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 Grass-

hoppers und der F. C. Zürich waren dafür

aber bereits privatim in Unterhandlungen ge-

treten und hatten mit den Surrey-Wanderers

auf Samstag und Sonntag den 21. und 22.

April zwei Matches vereinbart. Die Surrey-

Wanderers überliessen es den beiden Clubs,

sich über die Daten zu einigen, war am Sam-

stag und wer am Sonntag spielen sollte. Beide

Clubs legten nun in gegenseitigem Einver-

ständnis 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 er-

geben 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. be-

tragen hätten, daran ist wohl kaum zu den-

ken; also ein Risiko wäre für die S. F. A. wohl

schwerlich vorhanden gewesen. Aus lau-

ter Gutmutigkeit 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 ein-

gewillt 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 raus-

gegrickt haben. Es ging denn auch nicht

lange, bis von Basel ein Brief an das Komitee

einlief, der ungefähr die gleichen Schmei-

cheleinen enthielt, der von Vernachlässigung der

Interessen der nicht-zürcherischen Clubs redete

etc. Die Basler wollten unbedingt auch gegen

die Engländer spielen und die Association

überlassen. Und die S. F. A. überliess —

nein, die beiden Clubs waren vielmehr gut-

mütig 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 Eng-

länder zu spielen. Wir werden also das Ver-

gnügen haben, die Engländer je ein Mal in

Basel und Zürich gegen ein Scratch-Team

spielen zu sehen. Im Interesse einer allge-

meinen Förderung des Fussballsportes in den

beiden Hauptzentren der Ostschweiz ist diese

Verteilung unzweifelhaft das Beste; aber wir

denkmerter — du fähest auf Kohlen bei der

Rohlennot!

En Beisideine.

Erste Buremaa (im Wirtshaus): Seyt wann

du bane Engländer none mal hilfst, wof d'r

miseri die Uterguttere an Gr...

Zweite Buremaa: Das isch m'r Wurft!

Aber wann sie verbeist, chänst sie dann selber

gahle!

Was krieger trotz Mut nicht erreichen,

Die „Krieger“ bequem sich erschießen.

Empfindliche Konstitution.

Edi: „Wie siehst Du denn aus, Ludi?“

Ludi: „Ach, mir ist gar nicht gut. Ich habe

nicht gegessen durch ein Stief Gummihalterie er-

faltet.“

Edi: „Wie kann man denn das?“

Ludi: „Der Rufe hatte so große Löcher, und

da habe ich zu viel Zug in den Magen getriggt!“

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 klavier do änn,

da traurig Glinggi nüd uszieht!

mussten doch das angegriffene Komitee der S. F. A. einerseits in Schutz nehmen und andererseits 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 hochange-schlagenen 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

schluffrig. 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 Ersatz-

leute aus dem II. Team. Concordia brauchte

etwas lange, bis es sich einigermaßen einge-

spielt 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 einsetzt. 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 Be-

schwichigungszückerchen 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 folgender-

massen 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

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

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

Gymnasium gewinnt mit 4:1.

Bei dem denkbar günstigsten Wetter fand

letzten Samstag, 17. März, auf dem Landhof

der Retour-Match der beiden obgenannten

Mannschaften statt. Basel erschien mit den-

selben Leuten wie das letzte Mal, wogegen bei

den Gymnasiasten eine Veränderung einge-

treten 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 zerpfittieren ihr Herz in kleine

Münze, und wenn sie einmal einen Schlag geben

wollen, sehen sie mit Schrecken, daß sie ruiniert sind.

Schiffahrt ist ein Staatspapier des Herzens,

das oft um so größere Jähren trägt, je unjähre-

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 Nahe.

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.

M.: Sie, Bünzli, warum hüratet Sie da das

Wettli nüd — es ist doch ganz hübsch!

B.: Ja, scho, aber sie hat bloß dreißig Franke

Vermöge!

M.: Ja nu, ich kan jetzt die viert Frau und

han au bloß mit dreißig angange!

Er weiß es besser.

Lehrer: „Meyer, sag' mir 'mal: Wie schreibt

man Trompete?“

Meyer: „Trompete schreibt mer überhaupt

nich, 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 An-

fang an ein sehr rasches. Abwechselnd be-

drohten 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. Umsoher

schaft „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 Ver-

teidigung 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 Schür-

mann 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 ver-

zeichnen.

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 Halbacks viel zu wenig

unterstützt, um die Scharte auszuwetzen zu

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.

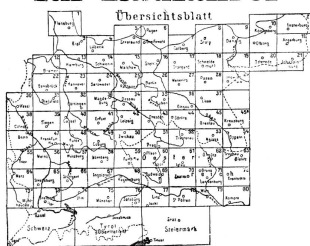
fertigt in künstlerischer Ausstattung
billigst

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

„Crescent“

Grösste Fahrradwerke der Welt.

Verkauft wurden 1895: 57,000 Crescents

1896: 70,000

7649 ZA1799g 1897: 83,000

1898: 100,000

Das billigste Rad weil das beste.

Generalagent für die Schweiz:

W. Glitsch, Ingenieur, Zürich I, Rennweg 1, I. Etage.

AURORA

Zweiräder!

Jugendräder!

Transportdreiräder!!

Motordreiräder!!

Mit Motoren System de Dion & Bouton.

**Jul. Dressler & Co.,
Breslau.**

589

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.

856

Zu meinem Verlage ist erschienen:

• Acht •

„Schuljoke - Geschichten“

zum

Vortragen in lustiger Gesellschaft

von Ulrich Gauer,

Redakteur der „Schweiz. Wochen-Zeitung“

Wird gegen Einzahlung von 60 Cts.

in 10 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

Bindfaden

WEBERSCHNÜRE

Pack-Schnüre

• Pack-Seile •

Best sortiertes Fabriklager in:

Packpapieren

in Rollen und Formaten

Post-, Schreib- und

Druckpapieren

Farbigen

Seiden- und Umschlagpapieren

Glacépapieren

Farbigen u. weissen Kartons

Zeichnen-, Paus- u. Stüpfpapieren

Stecknadeln und seidenen Ausrüstbändern

sowie in allen

Specialitäten für die Stickerei-Industrie

Kopierbücher

Brief- und Kanzlei-Converts

—

Papierhandlung en gros

Wasserdichte Stoffe:

Patent-Packing

Oleoth-Öllinen-Felloloth

Wachspapier

Leinwand-Papier

Packtuch (Hessians)

in besten

englischen Fabrikaten

General-Agentur

mit

Inkasso-Berechtigungen

für die ganze Schweiz

der

Til. Bankfabrik Basle.

für

Rosa leinen und Baumwoll.

Harlem

(Incarnathänder)

Der beste Radreifen ist der

6390

Continental-Pneumatic.

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

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

Zur Anfertigung von

Plakaten für jeden Bedarf

empfiehlt sich

Jean Frey, Buchdruckerei, Zürich.

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

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

Triumph der heutigen Fahrradtechnik.

5 Jahre Garantie für Bambusrahmen.

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

Zürich I, 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., Klarastrasse 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.