

13. števil.

Ljubljana, 18. septembra 1920.

I. leto.

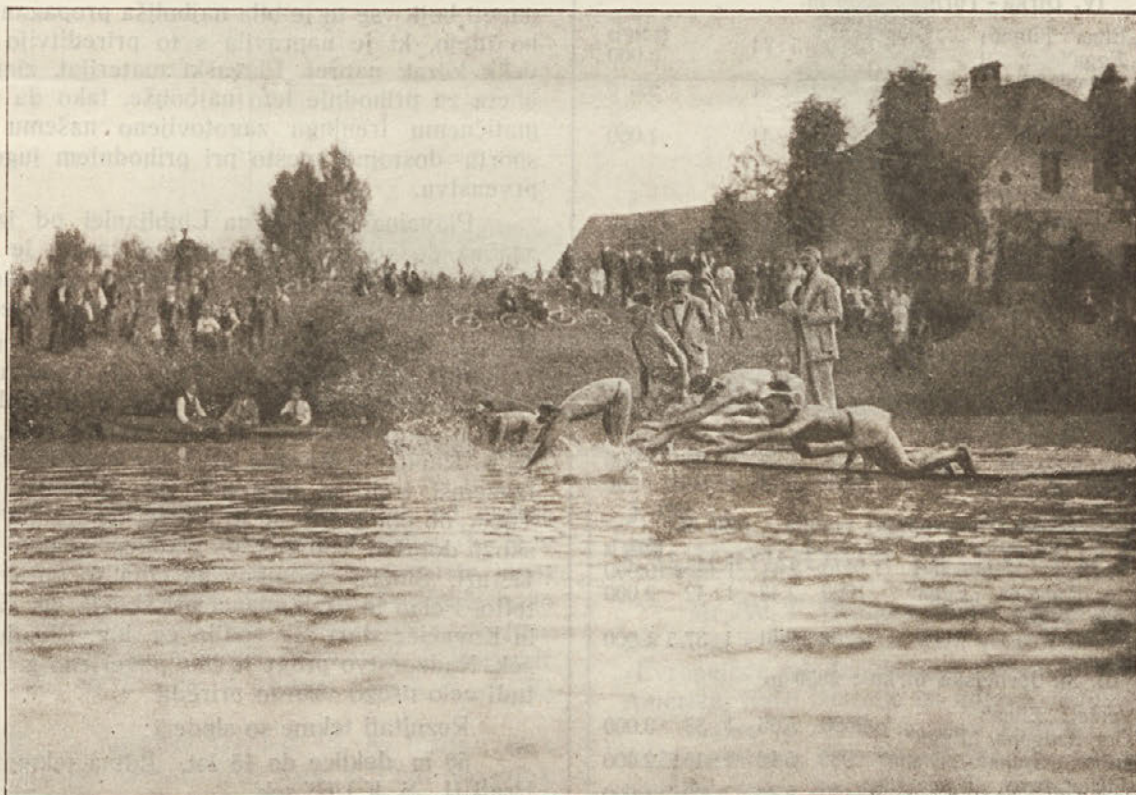
Glavna vozna dirka v Ljubljani dne 5. in 8. septembra 1920.

Dirkalni klub je končal svoje prireditve z glavno vozno dirko 5. in 8. septembra t. l.

Če se pregleda delovanje kluba v tem letu, je v sportnem oziru gotovo zadovoljivo. Klub je začel delovati v Ljubljani, kjer se ta konjski sport še sploh gojil ni, delal je z največjo požrtvovalnostjo svojih članov. S

viji, priredil je najrazličnejše tekme, žrtvoval je mnogo, — samo za glavno dirko približno 80.000 K. Klubu ni bilo na tem, da se občinstvo zabava, marveč hotel je delovati pred vsem v prid konjereje, konjskega prometa in razumevanja ne le za dirke, marveč tudi pravilnosti jahanja in vožnje.

Glavne prireditve cele sezone so bile concours hippique in pa glavne vozne dirke. Obe prireditvi sta bili na višku in sta v sportnem oziru vsacega sportnika popolnoma zadovoljili.



Plavalna tekma v Ljubljani: start juniorjev.

priznanjem in zahvalo je treba omeniti vsestransko podporo, ki sta jo klubu v pravilnem umevanju gospodarske in vojaške važnosti konjskega sporta klubu izkazovala poveljstvo dravske divizije in poverjeništvu za kmetijstvo pri deželni vladi za Slovenijo.

Klub se je v vsakem oziru kar je le moči potrudil, da bi dvignil zarimanje za lepi konjski sport; uredil je dirkališče, ki je danes gotovo najlepše v celi Jugosla-

Že v konkurzu so prišli tekmovalci iz cele Jugoslavije, voznihih dirk pa so se udeležili ne le sportniki, marveč tudi številni kmetje z doma spodrejenimi konji. Ljutomerčani so pokazali, da goje konje, ki jih ne rabijo samo za poljska dela, marveč se tudi lahko »pobahajo« ž njimi kot prvovrstnimi dirkači.

Naša konjereja bo s takimi prireditvami zaslovela kmalu tudi daleč izven naših mej.

Da se prireditve niso vršile brez pomanjkljavev in težkoč, je samo ob sebi umevno; ne le občinstvo, marveč tudi tekmovalce je treba šele navaditi na takt in disciplino. — Pač je obžalovati, da se en del občinstva, ki bi lahko gojil ta sport, sploh ne interesira za te prireditve, ker je v enem oziru preindolentno, da bi se zanimalo za kateri si bodi sport, v drugem oziru mu je pa ljubša — gostilna.

Rezultate pri glavni dirki kaže priložena tabela.

I. Prvi dan.

Ime tekmovalca in ime konja	distanca	čas	na km	darilo	častno in
I. Ljutomerska dirka : 2000 m.					
1. Sršen Jože, „Elina“	2040	3.39	1:47	3.000	častno in
2. Vavpotič Jakob, „Valsa“	2080	3.49	1:50	1.500	
3. „Zlatar“	1940	3.50	1:58.5	800	} po 500
Slavič Marko, „Danko“	1940	3.52.5			
„Alojz, „Nigra“	2000	3.54			
Golunder Franjo, „Elvira“	2100	3.52			
Novak Lovro, „Bora“	2000				
Makovec Marko, „Lokavci“, „Lina“	1940				

II. Heatvožnja : 1600 m.

Ime tekmovalca in ime konja	distanca	čas	na km	darilo	častno in
1. Filipič, Maribor, „Kurneval“	1620	2.44	1:41	10.000	častno in
2. „Egga“	1560	2.45	1:43	2.000	
3. Pl. Vangas, Zagreb, „Monte Christo“	1760	3.—	1:42	1000	

III. Mariborska dirka : 2400 m.

Ime tekmovalca in ime konja	distanca	čas	na km	darilo	častno in
1. Slavič Marko, „Danko“	2340				častno in 3.000
„Alojz, „Nigra“					
2. Golunder Franjo, „Elvira“	2500				1.500
Vavpotič Jožko, „Valsa“					
3. Makovec Marko, „Lina“	2340				500
Novak Lovro, „Bora“					

IV. Dirka - Turniš : 2850 m.

Ime tekmovalca in ime konja	distanca	čas	na km	darilo	častno in
1. Sršen Jože, „Elina“ Filipič	2770	5:24			častno in 3.000
Zangl Fran, „Egga“					
2. Slavič Marko, „Danko“	2590	5:31			2.000
„Alojz, „Nigra“					
3. Golunder Franjo, „Elvira“	2740	5:41			1.000
Vavpotič Jožko, „Valsa“					

V. Vožnja z zaprekami:

Ime tekmovalca in ime konja	distanca	čas	na km	darilo	častno in
1. Kodela Franc, „Danica“ - „Tinda“					častno
2. Krapeš Franc, „Cila“ - „Bistra“					„
3. Turk Josip, „Žigon“ - „Nero“					„

II. Drugi dan.

VI. „Slovenska dirka“ : 2000 m.

Ime tekmovalca in ime konja	distanca	čas	na km	darilo	častno in
1. Sršen Jože, Veržej, „Elina“	1960	3.20	1:42.5	5.000	častno in
2. Vavpotič Jožko, Lokavci, „Valsa“	1980	3.38	1:50.2	2.000	
3. Zangl Fran, Gor. Radgona, „Egga“	1940	3.39	1:49.5	1.000	
4. Slavič Alojz, Banovci, „Nigra“	1920	3.43	1:56.2	500	

VII. Jugoslovanska (Heatvožnja) vožnja : 1600 m.

Ime tekmovalca in ime konja	distanca	čas	na km	darilo	častno in
1. Filipič Fran, Maribor, „Kurneval“	1620	2.41	1:39.2	10.000	častno in
2. Zangl Fran, Gor. Radgona, „Egga“	1600	2.43	1:42	2.000	
3. Peter pl. Vangas, Zagreb, „Monte Christo“	1760	2.51	1:37.5	1.000	

VIII. Št. Jernejska dirka : 2850 m.

Ime tekmovalca in ime konja	distanca	čas	na km	darilo	častno in
1. Sršen Jože, Veržej, „Elina“	2690	5.06	1:53	3.000	častno in
Zangl Fran, Gor. Radgona, „Egga“					
2. Filipič Fr., Maribor, „Gyapa“ - „Diana“	2980	5.18	1:46.7	2.000	častno in
Slavič Marko, Ključarovci, „Danko“					
„Alojz, Banovci, „Nigra“	2490	5.22	2:09	1.000	

IX. Ljubljanska dirka : 1600 m.

Ime tekmovalca in ime konja	distanca	čas	na km	darilo	častno in
1. Škrjanc, „Maks“	1500	3.21			častno in
2. Codella Fran, „Cezar“	1500	3.22			1.000
3. Sturm Franc, „Minka“	1500	3.45			800

Ocenjevanje:

Enovprežni voz za dirkače:

Ime tekmovalca in ime konja	distanca	čas	na km	darilo	častno in
1. Franjo Golunder, „Elvira“					častno
2. Filipič, „Kurneval“					„
3. Marko Slavič, „Danko“					„
4. Zangl, Gor. Radgona, „Egga“					„
5. Vavpotič Jožko, „Zlatar“					„

Enovprežne kočije:

1. Dr. Derč, „Bojarka“	častno
2. Krapeš, „Liska“	„

Dvovprežne kočije, vozi posestnik:

1. Turk Josip, „Žigon“ - „Nero“	častno
2. Filipič, „Kurneval“ - „Gyapa“	„
3. Mulaček Josip, „Hella“ - „Maks“	„
4. Marko Slavič, „Zlatar“ - „Danko“	„

Dvovprežna kočija, vozi kočijaž:

1. Krapeš Franc, „Roza“ - „Žargo“	1.000
-----------------------------------	-------

Vozilo se je v splošnem zelo korektno, in kar je posebno hvalevredno, starti se to pot niso zavlačevali ampak višili redno.

Nekaj popolnoma novega za Ljubljano je bila vožnja z zaprekami in ocenjevanje vpreženih voz. V prvi so pokazali gospodje, da imamo dobre vozače, pri drugi smo videli veliko res lepih in prvovrstnih vpreženih voz.

S temi zadnjimi prireditvami je klub pokazal občinstvu vse konjske tekme, ki so običajne razven prizkušnje jahalnega konja, katero bode pa priredil klub v okviru sportnega tedna, dne 25. in 26. septembra 1920.

Plavalna tekma Sportne zveze.

Plavalna tekma »Sportne zveze«.

Plavalna sekcija »Sportne zveze« je priredila dne 12. septembra t. l. na Ljubljani v prostorih »Ljubljanskega sportnega kluba« prvi slovenski prvenstveni plavalni meeting, ki je uspel nad vse pričakovanje. Tisoči gledalcev, veliko zanimanje občinstva za potek tekem, napeti boji, vse to je bila najboljša propaganda za sportno idejo, ki je napravila s to prireditvijo v Ljubljani velik korak naprej. Plavaški material, zlasti naraščaj, obeta za prihodnje leto najboljše, tako da je pri sistematičnemu treningu zagotovljeno našemu plavalnemu sportu dostojno mesto pri prihodnjem jugoslovanskem prvenstvu.

Plavalna proga na Ljubljani od izliva Malega grabna do odcepa Gruberjevega kanala je za te prireditve kakor ustvarjena; z malimi adaptacijami obeta postati vzorna proga za največje prvenstvene tekme!

Startna lista je obsegala 65 prijav, in sicer: od ljubljanskih klubov: S. K. Ilirija 28, Ljubljanski Sportni Klub 23, S. K. Svoboda, S. K. Jadran in Ljubljanski akademski sportni klub po 3, S. K. Sparta, S. K. Primorje in S. K. Rapid — Maribor po 1 ter 2 prijavi izven klubov. Izvzemši treh so nastopili vsi prijavljeni konkurenti. Točno ob pol 15. uri se je pričela tekma, ter bila pri vse-skozi dobrem vodstvu in gladkem poteku končana ob 17. uri. Službo sodnikov na cilju so opravljali gg. Bettetto, Pelan in dr. Zupanc, pri skokih gg. Gostič, Jenčič in Kovačič; start sta vodila gg. ing. Bloudek in dr. Žižek. Nadzorstvo proge je bilo poverjeno g. Jenčiču, ki je tudi celo progo vzorno priredil.

Rezultati tekme so sledeči:

50 m deklice do 15 let. Edina tekmovalka Špelca Bretl (L. S. K.) 63 sek.

50 m dečki do 15 let, 7 konkurentov. 1. Miron Bleiweis (L. S. K.) 54⁵/₁₀ sek. 2. Joško Medved (L. S. K.) 54⁹/₁₀ sek. 3. Zvonko Fink (L. S. K.) 56⁹/₁₀ sek.

50 m novinci pod 18 leti, 5 tekmovalcev. 1. Lado Kandare (S. K. Jadran) 50 sek. 2. Boris Lunder (S. K. Sparta) 50³/₅ sek. 3. Fedor Švigelj (L. S. K.) 51²/₅ sek. Oster boj za prva mesta.

50 m junior prosti stil, 6 konkurentov. 1. Anton Martelanc (S. K. Ilirija) 48⁸/₁₀ sek. 2. Boris Kandare (S. K. Jadran) 49³/₁₀ sek. 3. Oskar Pečak (Lj. akad. S. K.) 50⁹/₁₀ sek.

50 m senior prosti stil, 8 tekmovalcev. 1. Vinko Kramaršič (L. S. K.) 42 sek. 2. Anton Martelanc (S. K. Ilirija) 42⁸/₅ sek. 3. Mirko Vovk (S. K. Ilirija) 46⁹/₅ sek.

100 m dame prosti stil, 2 tekmovalki. 1. Mirni Medved (L. S. K.) 2 min. 9¹/₁₀ sek. 2. Božena Kokalj (L. S. K.) 2 min. 9⁹/₁₀ sek.

100 m senior prosto, 4 konkurenti. 1. Vinko Kramaršič (L. S. K.) 1 min. 38¹/₁₀ sek. 2. Josip Zupan (S. K. Ilirija) 1 min. 58 sek. 3. Dalibor Trnkoczy (L. S. K.) 2 min. 1 sek.

100 m na boku, 7 konkurentov. 1. Ivan Vrtačnik (L. S. K.) 1 min. 46⁴/₁₀ sek. 2. Šandor Hronek (S. K. Ilirija) 1 min. 47²/₁₀ sek. 3. Vlado Kramaršič (S. K. Ilirija). Prvi na cilj dospeli Obereigner vsled nepravilnega plavanja diskvalificiran.

100 m vznak, 1. Miljutin Debelak (S. K. Ilirija) v lepem stilu 1 min. 45⁹/₁₀ sek; drugi med tekmo izstopil.

300 m dame prsa, 9 tekmovalk. 1. Slavka Koritzky (S. K. Ilirija) 6 min. 23 sek. 2. Ida Marčan (S. K. Ilirija) 6 min. 32 sek. 3. Jožica Prekuh (S. K. Ilirija) 6 min. 35⁰/₁₀ sek.

Skoki so bili najpopularnejša točka programa. Seniori so imeli 5 predpisanih in 2 poljubna skoka, juniori

(pid.) Pri glavnem ovinku (500 m) prehitil Lukan v ostrem boju Jakila, ki skuša z vsem naporom pridobiti izgubljeni naskok. Od tod do 50 m pred ciljem ves čas napeta borba med Lukanom in Jakilom, katero odloči Lukan v lepem končnem boju sigurno v svoj prid. Občinstvo in klubovi kolegi pozdravljajo z burnimi ovacijami zmago 17letnega Lukana, ki je preplaval celo progo v prsnem stilu v lepem času 19 min. 48²/₅ sek. Drugi je došel na cilj Fedor Švigelj (L. S. K.) v 20 min. 30⁴/₅ sek.; tretji Ivan Medved (S. K. Ilirija) v 21 min. 57¹/₅ sek. Izven konkurence Jakil (S. K. Olimpija) v času 20 min. 1¹/₅ sek.

Nedeljska plavalna tekma je pokazala osobito v Ljubljani mnogo dobrega naraščaja, ki sicer še ne obvladuje tehnično stran, vendar pa ima vse predpogoje za dober material, kateremu manjka edinole dobrega učitelja. Dame v prsnem stilu zadovoljive, v sprintu komaj v početku.

Veliki interes občinstva, ki je na tisoče napolnilo vsa obrežja okoli plavalne proge, pa je lahko »Sportni zvezi« najlepše zadoščenje za njeno delo in lep uvod k uspehu »Sportnega tedna«.



Plavalna tekma: Lep skok g. Kavška.

2 predpisana in 1 poljuben skok. Napredek od zadnje blejske tekme je očividni, zlasti pri Vodišku, ki je v ostrem boju premagal svojega klubovega tovariša jugoslov. prvaka Kavška. Juniori, predvsem Kordelič, bodo brez dvoma prihodnje leto resni konkurenti seniorjem.

Juniorji: 1. Srečko Kordelič 27-25 točk. 2. Bogomir Grile (L. S. K.) 26-75 točk. 3. Hubert Golob (L. S. K.) 21-30 točk.

Seniorji: 1. Gabrijel Vodišek (S. K. Ilirija) 69-3 točk. 2. Ivo Kavšek (Ilirija) 68-6 točk. 3. Emil Navinšek (L. S. K.) 61-8 točk. 4. Bogomir Grile (L. S. K.) 60-8 točk.

1000 m. Ta tekma je tvorila višek napetosti in interesa občinstva in udeleženih klubov. Na startu je bilo 12 plavačev, poleg teh še izven konkurence Joža Jakil (S. K. Olimpija — Karlovac). Takoj od starta prevzame vodstvo Jakil, v kratki distanci mu sledita Lukan in Švigelj oba člana L. S. K., 10 m zadaj Medved (S. K. Ilirija) in grof Auersperg (S. K. Ilirija). Vrstni red ostane do 500 m neizpremenjen. Prva skupina plava v gorenji razvrstitvi, dočim tvorijo ostali plavači drugo polje, ki že od 300 m dalje ne prihaja v poštev za mesto. V prvi polovici izstopijo: oba Zupana in Klefil (S. V. Ra-

J. G.:

Automobilni promet v Ameriki.

Mr. W. F. Bradley, znani strokovno-sportni žurnalist, slika v londonskem listu »Autocar« utise, ki jih dobi »Evropejec« od današnjega automobiliziranega prometa Amerike. Naše čitatelje bo gotovo zanimal tale izvleček:

Dobro je znano, da ima Amerika (kot Amerika so vedno mišljene Združene države) sedem milijonov avtomobilov, tako, da odpade na vsakih trinajst, v državi Detroit pa celo na vsakih šest oseb en avto, kar bi skoro pomenilo, da ima vsaka družina že avtomobil. Ali vsa ta množina ni v stanu opisati utisa, ki ga napravijo faktično vsi ti avtomobili na tujca, ko jih vidi. Njih promet je tolik, da je neobhodno potrebna popolnoma nova organizacija cest in prometa, da bo sploh mogoče dopuščati nadaljni razvoj avtomobilizmu. Amerika sama smatra ta problem kot enega najvažnejših, kako napraviti prostor na cestah sedanjim avtomobilom in onim, ki bodo v prihodnjih letih prišli v promet.

A ne samo po glavnih mestih, tudi po vsej pokrajini je ta promet kolosalen. Newyorčan, ki stanuje izven

centra mesta, izven takozvane City, ne pride navadno s svojim avtom v City. On pelje s svojim vozom do predmestne postaje in njegova soproga, hči ali njegov sin, le redko šofer, se peljejo z avtom domov, a zvečer pridejo ponj na isto postajo, kamor se pripelje on s predmestno železnico. V manjših mestih Unije je pa navada, da se vozijo prav do svojega biroja ali trgovine, in tu nastane vprašanje, kam z avtom. Zaprte garaže ne pridejo v poštev, kajti komaj bi bilo mogoče, shraniti vse automobile, ki pridejo čez dan v mesto. Amerikanci si odporejo na ta način, da jih postavijo na prostem na kakem prostoru, kjer jih čuva kak človek pred tatvino. Seveda ti prostori običajno ne zadostujejo, in počeli so jih postavljati po cestah s hladilnikom proti trotoarju, a tako tesno drug poleg drugega, da je direktna umetnost izstopati in vstopati v tak avto. Mestne uprave se skušajo braniti proti temu, a so brez moči. Komaj ubranijo najvažnejša mesta, predvsem pred ognjegasnimi hidranti, pred gledališči, hoteli in velikimi trgovskimi hišami. Te »nevtralne cone« zaznamujejo običajno s širokimi belimi pasovi na trotoarju.

lastnik takoj spozna. V Ameriki pa je vsak Ford ali Packard podoben drugemu kot jajce jajcu. Amerikanece se ne briga dosti za svojo številko, zato zaznamuje svoj voz ali z monogramom ali pa s kakim trakom na vžigalnem vzvodu.

Zaeno z avtomobili je potrebno urediti tudi promet pešcev. Živalnih ulic sploh ni mogoče prebroditi, tolik je promet. Newyorška »peta Avenue« znana velika cesta, ima postavljene visoke železne stolpe s signali in lučjo, kjer regulira policist promet. V rednih presledkih se pokaže na stolpu rdeča luč in beseda »Stop« in ves promet na kakih 800 m obstane, da morejo pasantje čez cesto. Sicer prebroditi ulico bi pomenilo direkten samomor. Nekatere ulice imajo samo visoke droge z besedicama »Stop« (stoj) in »Go« (voziti), katere istotako regulira policija. Publika je teh odredb tako vajena, da ni promet vsled tega niti najmanje oviran.

Važna je tudi naredba, da se ne sme prehiteti cestne železnice in da se ne sme peljati mimo onih postajališč, na kojih stoji tramvaj. Nekatera mesta imajo celo od trotoarja do postajališča tramvaja zaznamovan



Automobilni promet v Londonu.

V centril velikih mest se dobe prostori, kjer se ne sme pustiti avtomobila čez gotov čas brez nadzorstva. Ta čas variira od pol ure do 2 ur. Ako je dalje, napiše policist vabilo in ga položi na voz h volantu, da se ima lastnik zglasiti na policijskem uradu in položiti kazen. Na nekaterih mestih in ob gotovih urah je direktno umetnost najti prostor za avto in treba je biti zelo verziran in uren za to. Domačin smukne takoj, ako je v bližini njegovega urada kak prostor izpraznjen, na dotično mesto, medtem ko išče tujec običajno dolgo časa, kam bo postavil avto, a ko končno najde prostor, se mu lahko pripeti, da spada ta prostor med one, kjer sme le pol ure stati avto in da mora on do svoje trgovine dobro pot nazaj in pošteno hiteti, da je v pol ure še s poslom gotov, drugače je takoj kaznovan.

Pa to še ni vsa težkoča. Ko si enkrat s poslom gotov, je pač največja težkoča, najti pravi avto. Angležem je to lahko. Njihovi Fordi so sicer enaki, ali vsak ima kako malo posebnost: Ali ima posebno figuro na hladilniku, ali posebno preprogo v avtu, ali morda kak majhen znak ali kar si že bodi, nekaj gotovo, po čemer ga

1½m širok pas, katerega ne sme noben voznik prepeljati. Vse to v varnost občinstva.

Na ovinkih in cestnih križiščih so često v cestnem tlaku leže udelani železni drogi, ki so običajno še s stoječimi drogi zaznamovani, ki imajo nalogo preprečiti, da ni mogoče rezati kurv.

V Ameriki vozi vsakdo avto, ali le malo jih zna dobro voziti. Plačanih šoferjev je sorazmerno jako malo. Ali, četudi zna vsakdo tamkaj voziti, je kolosalna razlika med temi Amerikanci in med tem, kar razumemo v Evropi pod avtomobilnim sportnikom. V Ameriki ve vsakdo v družini, od gospodarja do hišne, kako se pritisne pogalni pedal, kako se pretika hitrosti, in kako treba peljati brez pretikanja z največjo hitrostjo in z vpoštevanjem obstoječih policijskih predpisov skozi mesto. Skratka, avto se uporablja tamkaj slično, kakor pri nas telefon ali v večjih mestih lift, uporablja se enako pogosto, in razume se ravno toliko o konstrukciji avtomobila kot telefona ali lifta.

V Evropi se smatra avto kot znak premožnosti, blagostanja, direktno neko gotovo socialno stališče se

doseže ž njim. V Ameriki je auto povsem nekaj drugega. Tam ima vsak kmet svojega Forda v hlevu ali v šupi, snažilec oken napravi svojo dnevno turo z autom, inštalater se pripelje z vajencem in orodjem v auto in skoro gotovo ima celo snažilec čevljev svoj auto za nedeljske izlete. Če se postavi človek za kratek čas na križišču kake važne mestne prometne žile, opazuje lahko toliko različnih avtomobilistov, kot jih gotovo nikjer na svetu ne najde skupaj.

Kaka »barvna Lady«, ki po svoji zunanosti izgleda, da je perica, vozi svoj ceneni auto, zadaj pa ima svoje prijateljice — tudi perice. Za njo krepak možak s kratkimi rokavi, nedvomno mesar, ob volantu svojega krasnega dvanajsteilidskega avtomobila; prihodnja pripelje elegantna dama, ki vozi sama, in ima poleg sebe mal sveženj; poblížje opaženo komaj par mesecev staro speče dete v povojčku; nato dva, niti 12letna otroka, ki vozita izredno močan auto; za njima vozi Chevrolet celo družino 10 oseb, — kako so prišli v auto, je čudež, kako se bodo spravili ven, še večji; velik turni voz je prenapolnjen s paketi in stopalne deske založene z zaboji in balami. Tudi dveh turistov ne manjka na potovalnem avtu, ki sta na potu iz New Yorka v San Francisco in ki sta prisegla, da ne dasta hotelirjem nikakega zaslužka in da bosta kampirala celo vožnjo v avtu.



Automobilni promet v New-Yorku.

V Fordovih tvornicah je stalo na širokem prostoru pred tvornico na tisoče avtov, last delavcev, ki se vozijo na delo. V neki manjši tovarni se je ravnatelj opravičil, da ne more peljati gostov h glavni fronti, ker je zastavljena z avtomobili nastavljenecv, in moral je sprejemati skozi stranska vrata.

Amerikanec posveča svojemu avtomobilu kar le mogoče malo časa in brige. Če je lastnik na poslu, se njegov avto na prostoru samo suho obriše. Pnevmatiko je mogoče napolniti z zrakom na posebnih postajah ob cesti, kjer se jih tudi lahko izmenja, kjer se dobi bencin in olje, kjer se napolni baterijo in lastniku ni treba drugega kot plačati. Pa še to se napravi največkrat mesečno. Ako ima avto defekt, se ga izroči taki postaji nekako tako kot pri nas pokvarjeno uro urarju.

Amerikanci so rešili problem, z najmanjšo vporabo dela napraviti največ avtovoženj. Njih avtomobili nimajo nič individualnega, nič reprezentivnega, kot avtomobili evropskih sportnikov. Še celo, če je avto na zunanaj čedno ohranjen, je gotovo pod motornim pokrovom toliko olja, masti, prahu in vode, da je pogled naravnost

oduren in tvori vse skupaj grozno maso. Mrzenje do vsakega, ne neobhodno potrebnega dela pri avtu je tolikšno, da se naravnost redko vidi avto, ki ima nazaj zloženo streho. Na vprašanje se dobi odgovor, da je prenerodno, vedno zlagati streho.

Ceste so v jako dobrem stanju. Avtomobiliste se opazi, da vozijo vedno le po eni strani ceste navzgor, a po drugi navzdol v dveh nepretrganih vrstah. Nikdar ne pade kakemu avtomobilistu v glavo, hitreje voziti kot vozijo drugi. Sreda ceste je vedno prazna.

Vendar pa manjka Amerikancu ono, kar ima avtomobilizem v Evropi. Krasne pokrajine, ki bi se menjavale s toliko romantiko kot pri nas, prosta, neovirana vožnja zunaj na prostem, vsega tega Amerika nima.

Razvoj avtomobilizma pa ni samo ameriški. Ako je danes v Ameriki na taki stopnji, gre v prvi vrsti hvala tamošnji industriji, ki ni čakala na zahteve konzumentov, ampak je iskala sama sredstev, proizvajati svoje produkte v čim večji meri in jih z nadprodukcijo in serijskim proizvajanjem poceniti in s tem napraviti dostopne najširšim slojem. Neovrgljivo je dejstvo, da je avto danes na tem, da postane eno najvažnejših prometnih sredstev in Evropa bo prej ko slej morala stopiti za Ameriko.

Nogomet.

Ilirija : Varaždinski Š. K. 6 : 0 (4 : 0). Tekma se je igrala v ostrem tempu, včasih tudi unfair. Vrlina V. Š. K. so gibčnost in vstrajnost, slabe strani pomanjkanje skupne igre in discipline. Ilirija ni bila v najboljši sestavi, skupna igra ji je bila zelo negotova. Posebne sportne vrednosti se tej tekmi ne da pripisovati. Sestava Ilirije: Pelan - Pogačar, Pretnar I. - Vrančič, Zupančič II., Beltram - Držaj, Pretnar II., Loos, Oman, Vidmajer. Beltram je bil v prvi polovici slab, v drugi boljši, Držaj je kot Half boljši, isto se mora v še večji meri povdariti pri Loosu. Obramba je bila skrajno nesigurna. — Sodnik g. Černovic se je zdel premalo energičen.

POROČILO IZ MARIBORA.

11. 9. Rapid : Innsbrucker S. V. 5 : 1.

12. 9. Rapid : Innsbrucker S. V. 2 : 1.

Rapid : Hertha 2 : 2.

Hertha : Varaždinski Š. K. 1 : 7 (1 : 2).

Igrano 5. 9. v Varaždinu. Hertha je otvorila s to tekmo svojo jesensko sezono; spremljalo jo je v prvi tekmi precej nesreče. — V rezultatu razmerje moči ni pravilno izraženo; sodnik je diktiral proti H. 5 »najst-

metrovk«, iz katerih je dosegel V. Š. K. 4 gole. K temu pride še lasten gol po backu Stauberju. V drugi polovici je morala igrati H. le z 9 možmi. Pohvalno omeniti se mora v H. goalmana Dolinška in Kurzmanna II., ki sta zabranila še večji poraz. Tudi Kurzmann I. je bil v drugi polovici kot centerhalf dober. Napadalna vrsta je bila slabo sestavljena. Pri Varaždincih jako dober notranji trio. — Sodniku bi se dala očitati pristranost.

POROČILO IZ CELJA.

10. 9. Atletiki : Innsbrucker S. V. 0 : 1 (0 : 1).

I. S. V. je napravil utis utrujenega moštva, očitno se od tekem z Ilirijo ni še oddahnil. Moštvi sta si bili precej enaki; na obeh straneh raztresena igra brez mnogo kombinacije in večidel po zraku. Napadalni vrsti slabi, brez energije, obramba mnogo boljša. Igralo se je fair in ne v preneglem tempu. Pri Atletikih sta zelo ugajal centerhalf in desni napadalec; srednji napadalec je bil slab. Nekako v 30 minutah pade po naključju edini gol za I. S. V. Celjani se trudijo izravnati, so proti koncu nekoliko v premoči, vendar pa rezultata ne morejo popraviti. Koti 3 : 3. — Sodnik g. Vodišek.

12. 9. Atletiki : Maribor 3 : 2 (2 : 1). Maribor v novi sestavi in z 2 rezervama.

Celje : Maribor 2 : 3. Svoječasno smo javili napačen rezultat 3 : 2.

Ptuj : 8. 9. Rapid rez., Maribor : S. K. Ptuj 9 : 1.

12. 9. Hertha, Maribor : S. K. Ptuj 9 : 1. Domače moštvo ima še slabo skupno igro. Igra posameznikov bi bila zadovoljiva.

Zagreb: Prvenstvene tekme Sparta : Viktorija 2 : 1, Slavija : Ilirija 0 : 1.

Split: Hajduk : Sturm, Graz, 4 : 5.

Službene objave L. N. P.

Iz seje upravnega odbora dne 12. septembra: Seji so prisostvovali zastopniki vseh klubov Slovenije. — Zahteva nekaterih klubov po sklicanju izrednega običnega zbora se je odklonila, ker ni bila podana po pravilih. Predlog g. Betetta, da se kljub temu skliče izredni občni zbor v svrhu volitve novega odbora, se je po daljši debati odklonil s 3 glasovi proti 1; gg. Betetto, Vrančič, Pretnar in Bregar so se pri tem glasovanja vzdržali. Konstatiralo se je pri tej priliki, da je delno nezadovoljstvo v upravnim odborom neutemeljeno in le posledica hujskanja. — Prvenstvene tekme za jesensko sezono se prične 19. septembra. Določili so se sporazumno sledeči termini: 19. septembra v Celju, prostor ASK : Svoboda : Slavija; v Mariboru, Rapidov prostor : Herta : Rapid; v Ptuj : S. K. : Vesna, Maribor. Dne 26. septembra v Celju: prostor ASK : Vojnik : Slavija; v Mariboru, prostor Maribora: Maribor : Rote Elf. Nadaljne termine določi poslovni odbor. Vse prvenstvene tekme se bodo vršile po sistemu na točke na sledeči način: Podsavez se deli za prvenstvene tekme v 3 okrožja: Ljubljana s Kranjem, Maribor s Ptujem, Celje z Vojnikom. Vsako okrožje igra prvenstvene tekme najprej zase, prvaki okrožij potem med seboj za prvenstvo podsaveza. Klubi so se klasificirali v I. in II. razred sledeče: Ljubljana: Ilirija in Slovan I. razr., Svoboda, Sparta, Hermes, Primorje, Akademiki S. K., Jadran, Kranj II. razr. Prvak II. razr. se uvrsti v I. razr. Maribor: Rapid, Herta, Rote Elf, Maribor I. razr., Vesna, SSK. Ptuj II. razr. Zadnji I. razr. se uvrsti v II. razr. Celje: Atletiki I. razr., Celje, Svoboda, Slavija, Vojnik II. razr. Prvak II. razr. se uvrsti v I.



Dirka z motocikli.

Zunanji rezultati.

Dunaj: Prvenstvene: WAF. : Amateure 1 : 0! Rapid : Wacker 3 : 3! Amateure : Sportklub 5 : 2; v drugi polovici centerhalf Baar po sodniku izključen. Simmering : WAC 1 : 0, WAF : Vienna 1 : 0, Rapid : Hertha 2 : 2! WAC : Floridsdorf 1 : 1, Rudolfshügel : Hakoah 3 : 1, Admira : Wacker 4 : 3. Prijateljske: Slovan : Hertha 2 : 1, Sportklub : Grazer A. C. 8 : 0, Amateure : Holandski team 3 : 0.

Genf: Rapid, Wien : Servette 0 : 5! V zadnjih letih najtežji poraz Rapida.

Lausanne: Rapid, Wien : F. C. Sport 3 : 1 in 7 : 2.

Basel: Wacker, Wien : Nordstern 0 : 0, Wacker : Old boys 3 : 0.

Wien: Wr. Sportklub : Wr. Neustadt 5 : 2.

Fürth: Fürth : Nürnberg 3 : 1.

Agitirajte povsod za naš ilustrirani „SPORT“, ki izhaja vsako nedeljo.

razr. V bodočih prvenstvenih tekmah se ima v vsakem okrožju med zadnjim I. razr. in prvim II. razr. igrati klasifikacijska tekma; zmagovalec se uvrsti v I., premaganec v II. razr. — Financijelno vprašanje se uredi sledeče: Blagajno pri vseh prvenstvenih tekmah ima podsavez. Čisti dobiček se deli pri vsaki tekmi sproti sledeče: 10% podsavez, 10% lastnik prostora, po 40% udeležena kluba. — Termini v okrožju Ljubljana se bodo določili z žrežom na skupnem sestanku, istotako v podrobnem financijelno vprašanje. — Verificirajo se: za ASK., Celje s 1. julijem Dürschmidt, za Rapid, Maribor Gerlitsch s 30. julijem in Milosits s 30. avg., za Ilirijo, Ljubljana Loos s 30. avgustom, za Maribor Ferk II., Skrabar I., Skrabar II., — Igralci A. Bregar, E. Jeras, N. Juvan, M. Kotnik, F. Hann naznanjajo izstop iz S.K. Slovan, Ljubljana. Vsled velikih nerednosti v klubu, ki so jih primorale k izstopu in ki jih v verodostojni obliki navajajo, prosijo, da se jih takoj prizna za druge klube. Upravni odbor je sklenil, da bo prošnji ugodil, ako Slovan vzrokov, iz katerih imenovani igralci izstopajo, ne more ovreči. Izvršitev sklepa se naroči

poslovnemu odboru. — Zadeva Ferk II. se je izročila kazenskemu, zadeva Fink poslovnemu odboru.

Iz poslovnega odbora: Citajo se: za Primorje: P. Birsar, Mozetič, Bano, Zuchiatti, Černovič; za Ilirijo: A. Bregar, Marčan, Soklič, Fišer. Klubi se obveščajo, da se bodo številne prijave raznih klubov mogle objaviti vsled tehničnih težkoč šele v prihodnjih številkah Sporta. — Do ureditve s Slovanom se dovoli igralcu Bregarju začasno igrati za Ilirijo, istotako se bo dovolilo začasno igranje drugim prizadetim igralcem. (Glej sklep upravnega odbora.) — Vsi dopisi na podsavez se imajo nasloviti samo na Gosposvetsko cesto 8.

Iz sekcije sodnikov: Za 19. t. m. so določeni sodniki: Ljubljana: Černovic, Loos; Celje: Hrast; Maribor: Friedan; Ptuj: Vodišek. Tajnik.

Hazená.

Damska sekcija S. K. Ilirije je pričela s treningom. Članice obiskujejo trening že v precejšnjem številu. Vežba se v ponedeljkih, torkih, četrkih in sobotah.

Vukovar : Osijek 3 : 0. Prva javna ženska tekma v Jugoslaviji. Igrano 5. septembra v Vukovaru. Tekmi je prisostvovalo za Vukovar rekordno število publike.

cikli s stranskim sedežem do 1000 cm³ Borgarello (Harley - Davidson) v 20:10²/₅. Avtomobili do 1500 cm³ Dillanto na Restelliju v 29:49¹/₅, od 1500 do 3000 cm³ Clenici na Bugattiju v 25:28, nad 3000 cm³ Reville na Peugeotu v 19:51. Dosedanji rekord, ki je znašal 19:18¹/₅ za avtomobile in 20:9 za motocikle, ni bil dosežen.

Prvenstvo Berlina na 274 km se je vozilo na krožni progi Mariendorf - Mitterwalde - Mariendorf, 54.8 km. Progo pa se je moralo petkrat prevoziti. Odprta je bila dirka le za profesionaliste. Startalo je 51 dirkačev. Vozili so ob najhujšem dežju, viharju in blatu, tako da že po prvem krogu ni bilo možno nikogar spoznati. Prvenstvo in odnesel Aberger v 9:36:02, kar bi odgovarjalo 28 km povprečnega tempa. Drugi je bil Nagel v 9:36:04.

Dirka z motornimi čolni se je vršila na otoku Wight čez 53.097 km. Mednarodni pokal je dobil motorni čoln »Miss America« pred »Miss Detroit V.« proti angleškim čolnom Dymyals L., Maple Leaf II. in V. Prvi dan je dosegla »Miss America« 37 min. 34²/₅ sek., drugi dan pa 37:09¹/₅.



Dirka za gorsko prvenstvo.

Kolesarstvo.

Italijanska gorska dirka z motocikli na progi Biella-Oropa (11 km dolžine in 769 m napetosti) se je vršila ob jako močni udeležbi. V skupini do 600 cm³ cilindrske prostornine je došel prvi z motociklom Della Ferrera v 12 : 21¹/₂, v drugi skupini pa, s 600 in do 1200 cm³ prostornine, je došel prvi Nazzaro na Indiami v 11 : 57.

Belgijska gorska dirka z motocikli na La Sarthe. Povprečno 14% napetost te ceste je zmagal Renier na Harley-Davidsonu s 96 km povprečne hitrosti.

Bordeaux-Paris-Bordeaux, 1208 km brez odmora! Pariški »L'Echo de Sports« je razpisal veliko cestno dirko Bordeaux-Paris-Bordeaux, katero naj bi se vozilo brez odmora. Startalo je 13. avgusta ob 9. uri dopoldne 38 dirkačev. Imeli so krasno vreme. Med dirko jih je izstopilo 6, ostali so prevozili celo progo. Prvi je došel na cilj znani Belgijec Mottiat, ki je prevozil 1208 km v 56 : 45 : 31, tedaj s povprečnim tempom 21¹/₄ km na uro. Drugi je došel Leonard v 58 : 27 : 19, tretji Barthélé v 60 : 11 : 03.

Klasična gorska dirka z motocikli in malimi avtomobili SUSA - Mont Cenis, 22.3 km, se je vršila 1. t. m. Višinska razlika med startom in ciljem je 1375 m. V razredu motociklov do 350 cm³ prostornine je zmagal Soglia na Douglasu v 33:52²/₅, v razredu motociklov do 500 cm³ Della Ferrera na Della Ferrera v 21:45, v razredu do 1000 cm³ Bordino na Harley - Davidsonu v 21:47. Moto-

Automobilizem.

Londonski Brooklandski autodrom. Velike avtomobilne dirke, ki bi se imele vršiti tu, je oviral silen nalive, tako, da se je od 12 dirk na programu vozilo le 9. Največjo hitrost dneva je dosegel major Lagrange v dvo-milskem handicapu na Opel-autu s 144:005 km.

Automobilna dirka na Gurnigel, 4.4 km, višinska diferenca 305 m z napetostmi od 8—15%. Cesta zahteva mojstrskega vozača za svoje ostre in strme ovinke. Rezultati: avtomobili do 6 HP: I. Segessemann na Fiatu 7 min. 52 sek., II. Schneider na Fiatu 8:17¹/₅. Avtomobili od 6 do 11 HP: I. Töndury na Fischer-Progressu v 7:07¹/₅, II. Münch na Diattoju v 7:38¹/₅. Avtomobili od 11 do 16 HP: I. Wägli na Martinyju v 7:38¹/₅, II. Tschau na Pic-Pieu v 7:52¹/₅, II. Girod na Martinyju v 8:08¹/₅. Avtomobili od 16 do 26 HP: I. Schmidt na Cole v 5:57²/₅, II. Schotterbeck na Cadillacu v 6:11¹/₅; Ramseier na Pic-Pieu je imel defekt s pnevmatiko in je startal vnovič izven konkurence, nakar je dosegel rekord za to cesto v 5:21¹/₅. Vsi vozovi so imeli predpisano obtežitev. Znano darilo Coupe Brévo je dobil za najboljši čas v konkurenci Schmidt.

Boulognski meeting je priredil avtomobil-klub du Nord. Vozilo se je 3 kilom. dirko z letičim startom s stoječim startom in gorsko dirko na 500 m s stoječim startom. Udeležili so se motocikli, motocikli s priklopnim sedežem, avtomobili, navadni in dirkalni, vsi razdeljeni v razrede in kategorije po cilindrski prostornini. Časi,

katere je dosegel vsak motocikel ali avto v enem teh treh tekmovanj, so bili merodajni za končno klasifikacijo, ki je izpadla sledeče: motocikli do 250 cm³: I. Cottin na Motosolu v 5:15²/₅, motocikli do 500 cm³: I. Barthélémy na Nortonu v 3:32¹/₅; motocikli s priklopnim sedežem do 500 cm³: I. Morel na Reading-Standardu v 4:33. Turni avtomobili pod 1.4 l: I. Repousseau na Citroenu v 4:36, isti od 1.4 do 1.8 l: I. Charavel na Bugattiju v 2:57; isti od 1.8 do 2.2 l: I. Penand na Gregoireju v 3:41⁴/₅; isti od 2.7 do 3 l: Quaray na Pierronu v 3:4³/₅; isti od 3 do 3.4 l: I. Glaczmann na Chenard-Walckerju v 3:7¹/₅; isti od 3.8 do 4.4 l: Artault na Voisinu v 2:42; od 4.4 do 5 l: I. Butez na Renaultu v 4:2¹/₅; nad 5 l: I. Crosnier na Mercedesu v 4:17¹/₅. Dirkalni avtomobili od 2.5 l do 4 l: I. De Courcelles na Bignan-Sportu v 3.4, nad 4 l: I. Réville na Peugeotu v 2:24¹/₅.

Zdraviliščne dirke Karlove vari — Marijine vari — Karlove vari razpisuje Česko-slovensky klub avtomobilistov. Pravico udeležbe imajo samo običajni turni avtomobili, voziti smejo le sportniki in je vsakdo za vse eventualije odgovoren. Vozili bodo v treh kategorijah. O uspehu bomo poročali.

Proti dirkam. Angleška Society of Motor Manufacturers and Trader (Zveza industrijecev in trgovcev) pozivlja svoje člane, da se ne smejo niti udeleževati dirk z avtomobili, niti jih kako podpirati. Celotno od kupcev zahteva ta zveza, da se morajo proti globi obvezati, da ne bodo dirkali. Tovarnarjem in trgovcem bi v protivnem slučaju zabranila razstavo na londonski Olympia-Shaw.

Vodni sport.

Plavalna tekma za jugoslovansko prvenstvo

Dne 8. tm. se je vršila v Karlovcu ob povoljni udeležbi plavalna tekma za jugoslovansko prvenstvo. Tekme so se udeležili sledeči klubi: Hašk, Marathon, Derby (Zagreb), Olimpija, Karlovac, Viktorija, Sušak, Ilirija, Ljubljana in Beograd. Doseženi so bili sledeči rezultati: 1000 m prosti stil: 1. Reš (Vikt.) 17 : 57.6, 2. Bogović (Hašk) 18 : 24.8, 3. Jovanović (Beogd.). — 50 m jun.: 1. Derda (Olimp.) 45.4, 2. Ranitović (Olimp.) 45.8, 3. Herjanić (Hašk). — 100 m dame: 1. Oreščanin (izv. konk.) 2 : 0.4, 2. Kirin (Hašk). — Skoki: 1. Kavšek (Ilir.) 58 točk, 2. Kovačec (Hašk) 49.8 točk, 3. Vodišek (Ilir.) 49 točk. — 50 m polj. stil: 1. Krišković (Vikt.) 36.1, 2. Lasić (Olimp.) 37.4, 3. Matić (Marat.). — 100 m prosti stil: 1. Krišković (Vikt.) 1 : 28.4, 2. Esapović (Hašk) 1 : 29.8, 3. Pajalić (Olimp.). — 100 m prsn. stil: 1. Jakil (Olimp.) 1 : 42.4, 2. Šole (Ol.) 1 : 45, 3. Matić (Marat.) — Olimpijska stafeta 100 + 200 + 300 + 400 m: 1. Viktorija, Sušak 18 : 35.4, 2. Hašk, Zagreb 18 : 51. Olimpija diskvalificirana. — Potapljanje: 1. Gamišek (Vikt.), 2. Reš (Vikt.).

Veslarsko regato za prvenstvo Evrope je priredila letos mednarodna veslarska zveza po šestletnem odmoru, v Maconu v Franciji na reki Marne. Dožina proge 2000 m. Rezultati:

I. Štirica s krmarjem: 1. Grasshoper Club Zürich 6 min. 50 sek. 2. Belgique. 3. Club Nautique de Rouen (Francija).

II. Skiff (enojka): 1. Schmidt-See-Club Zürich 7 min. 33 sek.

III. Dvojka s krmarjem: 1. S. N. Marne (Francija) 7 min. 42 sek. 2. S. N. Genève (Švica). 3. Belgique.

IV. Parova dvojka (double-skiff). 1. Société Nautique de la Marne. 7 min. 9 sek. 2. See-Club Bern. 3. Royal Sambre et Meuse (Belgija).

V. Osmica: 1. Grasshoper Club Zürich. 6 min. 15 sek. 2. C. K. de Bruxelles. 3. Canotieri Lario di Como.

Sportni teden

TENIS.

Od 28. do 30. septembra 1920 na prostoru Sportnega kluba »Ilirije« na Koslerjevem vrtu. Razpored:

1. Single igra za gospode,

2. Single igra za dame,
3. Double igra za gospode,
4. Double igra za dame,
5. Mixte double igra.

Pristop k tekmi je dovoljen igralcem, ki stanujejo stalno v Sloveniji in so tja pristojni.

Prijave je vposlati do 23. septembra 1920 potom pristojnih klubov, oziroma pri v klubih nečlanjenih direktno Sportni Zvezi, Tennis sekciji, Ljubljana, Narodni dom in istočasno položiti oziroma vposlati prijavnino v znesku K 30.— za vsako prijavo in kategorijo igre.

Žrebanje in določitev igralnega reda se vrši v ponedeljek, 27. septembra 1920 ob 15. uri na označenem igrišču.

Razno.

OLIMPIJSKE IGRE.

Nogomet: 1. runda: Norveška : Angleška 3 : 1, Španija : Danska 1 : 0, Francoska : Švica 5 : 0, Italija : Egipt 2 : 1, Holandska : Luksenburg 3 : 0, Švedska : Grška 3 : 0, Čehoslovaška : Jugoslavija 7 : 0, Belgija pride v 2. rundo brez tekme.

2. runda: Čehoslovaška : Norveška 4 : 0, Francija : Italija 3 : 1, Holandska : Švedska 5 : 4, Belgija : Španija 3 : 1.

3. runda: Belgija : Holandija 3 : 0, Čehoslovaška : Francija 4 : 1.

Finale: Belgija : Čehoslovaška 2 : 0; v 39. min. po Čehih prekinjena igra. Čehoslovaški team se opetovanim pristranostim sodnika ne pokorava in odide s protestom s prostora. Olimpijski komite protesta ni uvaževal, temveč je čehoslovaško moštvo diskvalificiral. Spremembe, ki vsled tega nastanejo v prvenstveni tabeli, nam doslej še niso znane.

Prijateljske tekme: Jugoslavija : Egipt 2 : 4, Jugoslavija : Belgija 0 : 6.

Jugoslavija : Čehoslovaška 0 : 7.

Belgijski listi pišejo o tej tekmi: Zmago je doseglo boljše moštvo. Čehi igrajo igro s kratkimi pasi po zemlji, nekoliko ostro, a korektno. Razpolagajo s preciznimi, ostrimi udarci na goal. Jugosloveni igrajo požrtvovalno in z velikim elanom, vendar so kvalitativno slabše moštvo. — Jugoslavija je nastopila v sestavi: Vrdjuka - Zupančič, Šifer - Tavčar, Cindrič, Rupec - Vragovič, Dubravčič, Perška, Granec, Ružič. Namesto Rupeca, ki je bil v prvi polovici blesiran, je igral Dubravčič centerhalfa.

Jugoslavija : Egipt 2 : 4.

Jugoslavija v oostavi: Vrdjuka - Zupančič, Šifer - Vragovič, Simić, Cindrič - Šole, Perška, Dubravčič, Granec, Ružič.

Egipčani dosežejo takoj spočetka in koncem prve polovice po en gol in vodijo v polčasu 2 : 0. Oba gola padeta iz naglih prodorov, ki jih naši ne morejo zastaviti. V drugi polovici se posreči našim z lepimi kombinacijami kmalu egalizirati (Perška, Granec). V zadnjih petih minutah pretečejo Egipčani vnovič našo obrambo in napravijo še 2 gola. — V igri so bili naši nekoliko v premoči. Igrali so v splošnem dobro; halfi so bili popolnoma na mestu, forward je izredno kombiniral, pred goalom pa je vsled svoje neodločnosti zamudil mnogo sigurnih prilik. Backa sta slabo krila, pri enem poslednjih goalov se je znašel Zupančič sredi igrišča. — Med publiko so Italijani seveda »drukali« za Egipt.

S. S. K. „Sparta“ Ljubljana, prosi, da se vsa njegova korespondenca odslej blagovoli pošiljati na naslov: S. S. K. Šparta, g. Franc Jerala, Ljubljanska kreditna banka, Ljubljana.

Uredništvo in upravništvo: Ljubljana, Narodni dom, Sportna zveza.

Izdaja Sportna zveza Ljubljana, urejuje Stanko Virant, Tiska „Narodna tiskarna“, klišeji iz Jugoslovanske tiskarne v Ljubljani.