

Gaufest in Feldsberg und zum nächstjährigen IV. Bundestag des Bundes deutscher Radfahrer Oesterreichs in Brünn ein Stelldchein, um die innig geschlossenen freundschaftlichen Beziehungen zu erneuern. »Auf Wiedersehen!«

Schlussfestlichkeiten.

Am Montag den 1. August Früh fand in Glanz, Dominicanerkeller ein Frischoppen statt, zu welchem sich viele fremde Radfahrer eingefunden hatten. Hierauf wurde die Stadt unter Führung Wiener Radfahrer besichtigt. Der für Nachmittag geplante Ausflug auf den Kahlenberg musste in Folge des eingetretenen Regens unterbleiben. Die lieben Gäste, welche noch in Wien weilten, verbrachten den Abend in Gesellschaft hiesiger Radfahrervereine.

Möge die stattliche Zahl der beim III. Bundestage des Bundes deutscher Radfahrer Oesterreichs in Wien versammelten Radfahrer stets sich des österreichischen Radfahrerbundes erinnern, und in diesem Sinne bringen wir denselben zum Schlusse ein herzliches »All Heill!«

WIEN—GRAZ—TRIENT.

Zu dem am 24. September beginnenden Strassenwettfahren über 500 Kilometer ist als Rennstrecke die Reichsstrasse Wien—Triest gewählt.

Vom Start aus anfangs mittelmässig, doch bald besser und sehr gut werdend, führt die Strasse eben bis Schottwien. Hier beginnt in bester Güte die grossartig angelegte Kunststrasse auf den Semmering, eine bedeutende, 10 Kilometer lange, doch fahrbare Steigung bis zur Grenze Steiermarks. Nun mässig bergab bis Mürzzuschlag, dann vorwiegend eben, hie und da einige kleine Hügel, durchwegs gut, im breiten Mürz- und Murthale (durch Bruck kurzes Pflaster) nach Graz. Durch Graz wenig Pflaster. Von hier beiläufig 10 Kilometer mittelmässige Strasse. Bei Wildon kurze, steilere, doch fahrbare Berge, hierauf wieder sehr guter Weg, eben, dann dauernd mässige Steigung und Gefälle nach Marburg. (Durch die Stadt etwas Pflaster und kurz, steil bergab zur Drau.) Eben und gut bis Schleinitz. Von hier bis Hochenegg — das ungünstigste Stück — mehrere kaum fahrbare, doch kurze Steigungen und Gefälle. Hochenegg—Cilli—Franz eben. Nach Franz Steigung zur Grenze von Krain, einige Hügel und nun, bis Triest dauernd, eine Strasse von bester Rennbahngüte. Vor und nach Laibach (bis Oberlaibach) Gefälle und eben, bei Oberlaibach beginnt der Karst. Die Strasse steigt in grossen Kehren nicht steil, doch dauernd bis kurz vor Adelsberg, dann bergab und hügelig (bei Präwald kurze, steile Steigung), zuletzt fast eben zum Obelisk von Opicina. Nun in grossen Windungen hinab nach Triest.

Einen genauen Strassenweiser mit Angabe aller Orte, Bahnstationen, grösserer Gasthöfe, der Controlstellen, Hindernisse (Mauth- und Bahnschranken) etc. (ähnlich jener Karte, welche anlässlich des heurigen Rennens Paris—Bordeaux herausgegeben wurde), erhält jeder Gemeldete nach Nennungsschluss zugesandt.

Auf der Strecke sind 11 (einschliesslich Start und Ziel 13) Controloren, und zwar in: (Wien, Start), Schottwien, Kapfenberg, Frohnleiten, Graz, Landschabrücke, Pulsgauerberge, Cilli, Trojana, Oberlaibach bei Adelsberg, Präwald (und Triest, Ziel) aufgestellt. Die Controlstelle ist von Weitem sichtbar und durch eine rothe Fahne (bei Tag) oder rothe Laterne (bei Nacht) gekennzeichnet. Jeder Renner hat bei diesen Controlstellen abzusitzen, dem Controlor sein Bestätigungsbuch (welches als Zeichen der Ane der Nennung sofort nach Nennungsschluss zugesandt wird) zur Eintragung — die sehr kurz dauernd — vorzuweisen und das Buch dann wieder zu sich zu nehmen.

Ausser diesen 11, respective 13 Controloren sind auf der Strecke 150 Posten (weisse Fahne) aufgestellt, welche lediglich den Rennern zu Diensten stehen und verpflichtet sind, denselben mit Rath und That an die Hand zu gehen, für Beseitigung etwaiger Hindernisse nach Thunlichkeit zu sorgen, vor geschlossenen Bahnschranken und Mauthen die Renner rechtzeitig zum Absitzen veranlassen, auf unvermeidliche Hindernisse (steiles Gefälle u. dgl.) aufmerksam machen u. s. w. — In Orten mit schwer auffindbarer Durchfahrt sind »Schrittmacher« als Wegweiser zu Rad bereit. — Für Speise und Trank ist insofern gesorgt, als jeder »Posten« und Controlor, der in einem grösseren Orte seinen Standort hat, leicht Erhältliches bereit hat oder sofort besorgt. Besondere Wünsche wollen in irgend einem Orte einem »Posten« bekannt gegeben werden, damit dieser deren Erfüllung im nächst folgenden Orte telegraphisch veranlassen (z. B. warme Speisen bestellen) kann. Ebenso ist Waschwasser überall bereit.

Jeder Renner erhält am Start zwei Stück auf weisse Leinwand schwarz gedruckte Nummern, welche auf den Schenkeltheilen der Hose befestigt und vor Beendigung der Fahrt nicht abgenommen werden dürfen, da sonst die Fahrt nicht gehörig controlirt und der Renner eventuell preisverlustig werden kann.

In Niederösterreich und Steiermark ist links zu fahren, links auszuweichen und rechts vorzufahren, in Krain und Küstenland gilt die umgekehrte Vorschrift, ist also rechts zu fahren, rechts auszuweichen und links vorzufahren.

Jeder Rennfahrer hat eine in Stand gesetzte Laterne mitzuführen, da in vielen Orten, die Nachts passirt werden (Steiermark), nur mit brennender Laterne gefahren werden darf. Laut polizeilicher Vorschrift hat das Rad auch mit einer Glocke versehen zu sein.

Selbstverständlich sind seitens der Renner auch alle anderen, überall üblichen Strassen-Fahrsvorschriften einzuhalten.

Die feierliche Preisvertheilung findet in Triest statt, und ist für diese Veranstaltung ein Unterausschuss eingesetzt. Ferner ist eine Siegesfeier in Graz geplant. — Ueber beide Festlichkeiten wird Näheres später veröffentlicht werden.

Sehr amüsant!

Lerne effectvolles, stets unterhaltendes Kunststück: Teller und Tassen am Tische mit blosser Hand zu drehen.

Unter Chiffre „Montandon“ an die Expedition, Cl. B. 1892

DER KAMPF UM DEN CUCA-COCOA-CUP.

Frank W. Shorland fährt 666 Kilometer in 24 Stunden!

Der grossartige Record von 631 Kilometer 811 Meter in 24 Stunden, den Stéphane am 12. und 13. v. M. geschaffen hat, ist nicht lange aufrecht geblieben. Am letzten Freitag den 29. Juli fand auf der Bahn von Herne-Hill zu London das grosse 24 Stunden-Fahren um den »Cuca-Cocoa-Cup« statt.

Noch niemals hatte man in England ein solches Lot von Rennfahrern um einen Preis von solchem Werthe (1200 fl.) concurrenzen sehen, und noch niemals, seitdem der Radsportsbetrieb betrieben wird, sind so colossale, wahrhaft phänomenale Leistungen erzielt worden. Dem Starter stellten sich: J. E. L. Bates, übers. Hochrad (cryptogear-ordinary); F. T. Bidlake, Dreirad; A. Brundrett, Niederrad; S. F. Edge, übers. Hochrad; M. A. Holbein, Niederrad; S. M. James, Niederrad; E. P. Moorhouse, Dreirad; F. W. Shorland, übers. Hochrad; J. F. Walsh, Niederrad; also die berühmtesten Rennfahrer Englands. Ein Einziger, T. A. Edge, erschien nicht beim Start, er war, wie wir schon gemeldet haben, nicht in gehöriger Condition.

Die officiellen Persönlichkeiten waren: Zeitbestimmer: C. P. Coleman, J. Dring, J. A. Webber, Henry Sturmy, H. J. Swindley. Starter: T. W. J. Britten. Leiter und Richter: G. L. Hillier und E. B. Turner.

Beim Start nimmt Bates die Spitze, bleibt aber zu Ende der zweiten Stunde zurück. Bidlake auf dem Dreirad entledigt sich gleich zu Anfang seines Concurrenten Moorhouse und schafft eine Serie von Records von 26—200 Meilen.

Zu Ende der zweiten Stunde macht Shorland eine Reihe von Vorstössen und fängt bei der 90. Meile an, die Records zu schlagen. Er machte 100 Meilen in 5 Stunden 5 Min. 3 1/2 Sec. Von diesem Moment an vergrössert sich sein Vorsprung. Bei der 167. Meile gab Holbein, nachdem er in Folge von Satteldruck schon mehrere Male die Maschine gewechselt hatte, definitiv das Rennen auf.

Nach der zwölften Stunde war die Reihenfolge der Concurrenten folgende:

1. Shorland 220 Meilen 14 1/2 Yards.
2. James 215 1/2 »
3. S. F. Edge 212 »
4. Walsh 210 »
5. Brundrett 208 »
6. Bidlake 172 1/2 »

In der vierzehnten Stunde zieht sich Edge, nachdem er 227 Meilen gefahren war, vom Rennen zurück und etwas später Bidlake, nachdem er eine Reihe von Records von 26—200 Meilen für das Dreirad geschaffen hatte.

Shorland setzt seinen Weg fort mit ganz hervorragender Schnelligkeit und trägt durch seine Frische und gute Laune nicht wenig dazu bei, die Anderen zu ermüthen; er plaudert unablässig mit seinen Trainern und Pacemachern und macht ganze Meilen, ohne seine Lenkstange zu berühren. Als Wilson, der taub ist, ihn zu führen begann, unterhielt sich Shorland in der Zeichensprache mit ihm und lenkt seine Maschine nur mit den Füssen; und das bei einem Tempo von 30 Kilometer in der Stunde. So oft einer der Rennfahrer etwas zu sich nahm, machte Shorland einen Spurt; er fuhr auf diese Art seine 285. Meile in 2 Min. 38 Sec.!

Bei der 330. Meile macht Walsh einen ziemlich schweren Sturz, aber er steigt wieder auf und setzt seinen Weg bis zu Ende fort.

Shorland macht 400 Meilen in 24 Stunden 14 Min. 7 1/2 Sec., und beim Erörten des Pistolenschusses hat er 413 Meilen 1615 Yards = 666 Kilometer 266 Meter vollendet. Anstatt abzusteigen, macht er eine letzte Tour im vollsten Spurt: 35 Sec. für eine Viertelmeile, und das mit 665 Kilometer in den Beinen. Um einen Begriff von der Frische zu geben, die Shorland besass, wollen wir nur anführen, dass er nach 580 Kilometer nach einer kleinen Pause sich durch den Pedalfahrtstief in den Sattel brachte.

Folgendes sind die Leistungen der vier Ersten:

1. Shorland 413 Meil. 1615 Yards = 666 Km. 266 M.
2. James 407 » 285 » = 655 » 375 »
3. Walsh 384 » 874 » = 619 » 100 »
4. Brundrett 379 » 796 » = 610 » 53 »

Von den Pacemachern nennen wir:

E. V. Soanes, J. Wass, C. L. Newland, R. L. Ede, C. J. Thistleton, J. Rowley, A. F. Iley, J. N. Still, F. Lowe, A. Brown, C. W. Brown, R. G. Merry, C. Muir, G. L. Hillier, S. E. Williams, F. Bramson, C. v. Hoppelow, J. Laurence, E. B. Turner, P. C. Adrian, C. Grant, C. W. Nettleton, W. H. M. Burges, A. J. Wilson, F. W. Weatherley, F. Greville, C. W. M. Birch, R. L. Jefferson, D. Dodds, J. A. Bennett etc.

Die Zeiten und Entfernungen des Siegers sind:

Stunden	Meilen	Yards	Stunden	Meilen	Yards
1 Stunde	20	910	13 Stunden	232	170
2 Stunden	40	270	14 »	248	160
3 »	60	910	15 »	265	535
4 »	78	1250	16 »	280	1715
5 »	98	450	17 »	296	1360
6 »	114	100	18 »	313	700
7 »	131	250	19 »	330	320
8 »	149	40	20 »	346	250
9 »	166	170	21 »	361	1650
10 »	186	1440	22 »	379	1300
11 »	202	1240	23 »	495	741
12 »	220	140	24 »	413	1615

50 Meilen	2 : 28	10 1/2	250 Meilen	14 : 6	42 1/2
100 »	5 : 5	3 2/5	300 »	17 : 10	18
150 »	8 : 3	8 1/5	350 »	20 : 18	7 1/2
200 »	10 : 49	32 1/5	400 »	23 : 14	7 1/5

So ward Holbein's Record geschlagen und unter brausendem Jubel auch die Leistung des Franzosen Stéphane, überhaupt jeder bisher innerhalb dieser Zeit

liegende Record pulverisirt und der Rubikon der viel discutirten 400 Meilen überschritten. Das Wetter war günstig, und die Zahl der Zuschauer zählte nach Tausenden. Shorland sprang frisch von seiner Maschine und wurde von seinen begeisterten Anhängern fast erdrückt und dann im Triumph herumgetragen.

NOTIZEN.

DIE AUSSCHREIBUNG für das 500 Kilometer-Rennen Wien—Graz—Triest veröffentlichen wir in heutiger Nummer.

P. J. BERLO fuhr am 4. Juli zu Hartford, Connecticut in Amerika, die Viertelmeile bei fliegendem Start in 28 1/2 und schuf damit einen neuen ausserordentlichen Weltrecord.

DAS BUNDESFEST am vorigen Sonntag hatte trotz des für die Cassiere sehr ungelogen niedergehenden Gewitterregens knapp vor Beginn des Rennens einen grossartigen Erfolg.

DER WIENER Cyclistenclub von 1883 wird im Februar 1893 sein zehnjähriges Gründungsfest feiern. Um das Fest würdig begehen zu können, soll im Club ein Fonds von 500 fl. aufgebracht werden.

EINE SCHREIBMASCHINE spendete Herr Dominik Fetz, Mitglied des Wiener Cyclisten-Clubs, seinem Club. Es ist immer erfreulich, wenn die Mitglieder so rühmliche Opferwilligkeit für ihren Club bekunden.

WAS Kunst- und Reigenfahren eigentlich ist, das hat das grosse Publicum Wiens erst am vorigen Sonntag in der Musikhalle der Theaterausstellung kennen gelernt. Die Productionen bildeten eine ausserordentlich wirksame Propaganda.

EINE BESONDERE Auszeichnung wurde den Herren W. Tischbein vom Hallischen Bicycleclub und A. Verheyen vom Frankfurter Bicycleclub zutheil, indem dieselben von dem London County Cycling und Athletic-Club zu Ehrenmitgliedern ernannt wurden.

ZAHLREICHE Gäste aus dem Auslande und aus allen Gauen Oesterreichs hatten sich zu dem Feste des Bundes deutscher Radfahrer Oesterreichs eingefunden. Mit besonderem Jubel wurde die stattliche und stramme Abordnung des Budapester Radfahrervereins »Hunnia« begrüsst.

ALLES KLAPPT am Schnürchen beim vorwöchentlichen Bundesrennen. Der Wettfahrausschuss hat in jedem Punkte seine Pflicht voll und ganz erfüllt; insbesondere verdient Herr Alexander Kováts für seine aufopferungsvolle Hingebung ein Wort der Anerkennung. Er war die Seele des Ganzen und seine umsichtige Thätigkeit über alles Lob erhaben.

HANS GRAF WILCZEK jun. leitete als Ehrenpräsident alle Concurrenzen im Schnell- und Kunstfahren beim Bundesfeste mit vollstem Verständniss und einem Interesse, das auch keinen Moment erlahmte. Der Herr Graf ist nicht nur ein warmer Anhänger des Radsports in der Theorie, sondern ein Amateur, der das Radfahren selbst praktisch ausübt.

AUF DIE HULDIGUNGSDPESCHE, welche der Vorstand des Bundes deutscher Radfahrer Oesterreichs gelegentlich des letzten Festes an Seine Majestät den Kaiser abschickte, kam an den ersten Bundesvorsitzenden Dr. Hans Schum folgende Erwiderung: »Seine Majestät haben die dargebrachten Gefühle unerschütterlicher Treue und Anhänglichkeit mit Dank entgegenzunehmen geruht.«

AUGUST LEHR scheint doch wieder zu seiner alten Form aufzulaufen. Er fuhr am 21. Juli auf der Frankfurter Bahn gegen Zeit auf Niederrad die halbe Meile (804.5 Meter) in 1 : 06 3/5 und 100 Meter in 1 : 24 und schuf damit zwei neue Records. Auf derselben Bahn bewährten sich fast wöchentlich auch A. Verheyen und Alwin Vater als Recordbrecher. So fuhr Letzterer ebenfalls am 21. Juli auf Niederrad 10.000 Meter in 15 : 46 2/5 und damit zum ersten Male in Deutschland die Strecke unter 16 Minuten.

ALFRED GERICHKE hat am letzten Sonntag bei dem Oesterreichischen Bundesfestrennen nicht nur als Rennfahrer, sondern auch als Geschäftsmann einen guten Tag gehabt. Die wichtigsten Rennen wurden auf Maschinen gewonnen, deren Generaldepöt für Oesterreich er inne hat, so die Hochradmeisterschaft des Bundes deutscher Radfahrer Oesterreichs auf »Triumph«, das Hochradhauptfahren ebenfalls auf »Triumph«, die Niederradmeisterschaft des Bundes deutscher Radfahrer Oesterreichs auf »Raleigh« und das Niederrad-Hauptfahren ebenfalls auf »Raleigh«. Im Ganzen also ein Record!

FACHLEUTE waren lange der Ansicht, dass das Jahrhundert zur Neige gehen werde, ohne dass das Ziel ehrgeiziger Radfahrer: 400 Meilen in 24 Stunden zu fahren, erreicht werden könnte. Es scheint aber keine Unmöglichkeit zu geben. Frank W. Shorland vom North Road C. C. fuhr mehr als 413 Meilen in 24 Stunden! Er hat damit eine Leistung vollbracht, die alles bisher auf dem Gebiete des Radsports geleistete tief in den Schatten stellt, und welche die uneingeschränkte Bewunderung sowohl der Laien als auch der Fachkreise erregen muss. Es ist geradezu staunenswürdig, was menschliche Kraft und Ausdauer zu vollbringen vermögen. Es wird in Kurzem ein Distanzreiten Wien Berlin abgehalten werden und ebenso ein Distanzradfahren Wien—Triest; da wird sich denn, wie wir nicht zweifeln, die colossale Ueberlegenheit der menschlichen Ausdauer im Vergleich selbst mit dem besten Vollblutpferdematerial auf das eclatanteste ergeben.

UNTER dem Schlagworte »Eine gefährliche Situation« berichtet das »N. Wr. Tagbl.« folgende merkwürdige Geschichte aus Traiskirchen: »Samstag Nachmittags ereignete sich auf der Triesterstrasse zwischen hier und Guntramsdorf eine originelle Scene. Ein Knecht sass auf seinem hoch mit Heu beladenen Wagen, als dessen Pferde plötzlich scheuten und in rasendem Trab davonfuhren. Bei der Strasseneinbiegung nach Gumpoldskirchen wurde der Knecht von den Telegraphendrähten erfasst, der Wagen