

Prag 1892.

IX. Internationales Radwettfahren des Český klub velocipedistů am Smichow.

Erster Tag, Donnerstag den 8. September.

I. HOCHRAD-RECORDRENNEN. 1 engl. Meile. (Der bisherige Record Oesterreichs 2:38 1/5.) O. Beyschlag, Bicycleclub Frankfurt a. M. (2:43 1/5) 1 V. Kratochvíl, Č. K. V. na Smichově (2:56 1/5) 2 M. Ivanov, Č. K. V. na Smichově (3:03) 3 Mit grosser Ueberlegenheit gewonnen; schlechter Zweiter und Dritter. Beyschlag hat die Absicht, den österreichischen Record zu schlagen und geht daher vom Start los, gewinnt einen Vorsprung von über 100 Meter, doch gelingt ihm seine Absicht nicht, weil ein heftiger Wind losbrach.

II. NIEDERRAD-ERMUNTERUNGSRENNEN. Strassenräder zulässig. 2000 M. Aug. Novák, Č. K. V. na Smichově (3:52 1/5) 1 R. Radler, »Die Wanderer«, Wien (3:57 1/5) 2 O. Voženílek, Č. U. J. V., Chrudim (3:57 1/5) 3 Sicher gewonnen; schlechter Zweiter, sehr guter Dritter. Novák übernimmt vom Start die Führung, gewinnt einen Vorsprung von 50 Meter, welcher sich beim Passiren des Zieles noch vergrössert.

III. GROSSES RENNNEN UM DIE MEISTERSCHAFT von Böhmen auf dem Hochrade. 10.000 M. Bisherige Sieger: 1883 Josef Huber, München; 1884 Josef Kohout, Smichov; 1887 Josef Goebel, Mainz; 1888 Josef Gifka, Prag; 1889 Václav Kohout, Smichov; 1890 Václav Kohout, Smichov; 1891 Paul Naumann, Halle. (Der bisherige Record Oesterreichs 17:49 1/5.) Otto Beyschlag, Bicycleclub Frankfurt a. M. (20:43 1/5) 1 V. Kratochvíl, Č. K. V. na Smichově (20:46) 2 Führungspreis mit 33 Punkten O. Beyschlag sicher gewonnen; mässiger Zweiter. Vom Start ziehen Beyschlag, Kratochvíl davon, Černý, Ivanov geben nach der ersten Runde auf.

IV. GROSSES NIEDERRADRENNEN um den Wanderpreis Sr. Excellenz des Herrn Grafen Franz Thun. 3000 M. (Der bisherige Record Oesterreichs 4:59.) V. Kratochvíl, Č. K. V. na Smichově (5:26 1/5) 1 A. Budinský, Č. K. V. »Pardubice« (5:26 1/5) 2 F. Dvořák, Č. K. V. na Smichově (5:27) 3 Nach Kampf sicher gewonnen; sehr guter Zweiter, guter Dritter. Novák übernimmt die Führung, um diese nach den drei Runden an Dvořák abzugeben. In der vorletzten Runde geht Novák los, dicht hinter demselben Kratochvíl, Dvořák, Budinský. Beim Einbiegen in die letzte Curve befindet sich Kratochvíl bereits an der Spitze, und knapp vor dem Ziel überspurt Budinský Dvořák.

V. HOCHRAD-VORGABERENNEN. 2000 M. (Der bisherige Record Oesterreichs 3:19 1/5.) Otto Beyschlag, Bicycleclub Frankfurt a. M., vom Mal (3:22 1/5) 1 Karel Kroužilka, Č. K. V. na Smichově, 300 M. Vorg. (3:23 1/5) 2 Josef Habánek, Č. K. V. na Smichově, 280 M. Vorg. (3:23 1/5) 3

Grossartig gewonnen; guter Zweiter, sehr guter Dritter. Eine der grossartigsten Leistungen Beyschlag's. Als einziger Malmann musste derselbe, nachdem die Zwischenmänner nicht fahren, von 180 bis 350 Meter vorgeben. Vom Start aus loslegend, gelingt es Beyschlag erst in der vierten Runde, Anschluss zu finden. Beim Glockenzeichen setzt Beyschlag zum Spurt ein, und gelingt es ihm, knapp vor dem Ziel sämtliche Concurrenten zu überholen.

VI. NIEDERRADRENNEN. Nur Strassenräder zulässig. 2000 M. Aug. Novák, Č. K. V. na Smichově (3:48) 1 O. Voženílek, Č. U. J. V., Chrudim (3:48 1/5) 2 Ant. Meisler, Č. K. V. »Karlin« (3:52 1/5) 3 Sicher gewonnen (der Vorsprung war circa 20 Meter, daher die Zeitdifferenz von 1/5 Secunde nicht ganz richtig sein kann und auf das Differiren der Uhren zurückzuführen ist).

VII. GROSSES HOCHRADRENNEN um den Wanderpreis Sr. Durchlaucht des Herrn Jur. Dr. Friedrich Prinzen von Schwarzenberg. 3000 M. (Der bisherige Record Oesterreichs 5:03 1/5.) V. Kratochvíl, Č. K. V. na Smichově (6:02 3/5) 1 J. Černý, Č. K. V. »Plzeň« (6:02 3/5) 2 M. Ivanov, Č. K. V. na Smichově (6:03) 3 Bedrängt von Černý, doch sicher gewonnen; sehr guter Zweiter und Dritter.

Zweiter Tag, Sonntag den 11. September. I. NIEDERRAD-RECORDRENNEN. 1 engl. Meile. (Der bisherige Record Oesterreichs 2:42 3/5.) Heintz Opel, Frankfurter Bicycleclub, Frankfurt a. M. (2:54) 1 K. Finder, »Die Wanderer«, Wien (2:54 3/5) 2 V. Kratochvíl, Č. K. V. na Smichově (2:54 3/5) 3 Sicher gewonnen; guter Zweiter, dichtauf Dritter.

II. HOCHRAD-ERMUNTERUNGSRENNEN. Nur Strassenräder zulässig. 2000 M. A. Pflingstner, Č. K. V., Žizkov (3:59) 1 A. Gottfried, Č. K. V., Karlin (3:59 1/5) 2 Schön gewonnen; guter Zweiter. Durch unvorsichtiges Vorgehen auf der Innenseite seitens eines Fahrers stürzen drei Betheiligte. Černý, Susa aufgegeben.

III. GROSSES RENNNEN UM DIE MEISTERSCHAFT von Böhmen auf dem Dreirade. 5000 M. Bisherige Sieger: 1890 Robert Voigt, Leipzig; 1888 Louis Stein, Magdeburg; 1889 Arthur Klärner, Leipzig; 1890 Alfred Gericke, Wien; 1891 Paul Nagel, Dresden. (Der bisherige Record Oesterreichs 9:23.) K. Finder, »Die Wanderer«, Wien (10:19 1/5) 1 Ant. Libal, Č. K. V. na Smichově (10:27 1/5, Führungspreis) 2

Ein zu leichter Sieg. IV. GROSSES RENNNEN UM DIE MEISTERSCHAFT von Böhmen auf dem Niederrade. 5000 M. Bisherige Sieger: 1891 Paul Nagel, Dresden. (Der bisherige Record Oesterreichs 8:45.)

Heintz Opel, Frankfurter Bicycleclub, Frankfurt a. M. (9:07) 1 K. Finder, »Die Wanderer«, Wien (9:07 1/5) 2 F. Dvořák, Č. K. V. na Smichově (9:07 1/5) 3 Sicher gewonnen; guter Zweiter, sehr guter Dritter; Kampf um den zweiten Platz. Mayer führt und versucht einen Vorstoss, der kräftig erwidert wird und Mayer zum Aufgeben veranlasst. Unter Opel's Führung wird die Strecke absolvirt. Beim Glockenzeichen setzt Opel ein und sichert sich den ersten Platz. Dvořák, der am zweiten Platze liegt, behauptet denselben bis knapp vor dem Ziele, wo derselbe von Finder auf den dritten Platz verwiesen wird.

V. HOCHRADRENNEN. Nur Strassenräder zulässig. 2000 M. R. Lendecke, Radfahrerclub »Dauba« (4:00) 1 V. Siegmund, Č. K. V. na Smichově (4:02 1/5) 2 Sicher gewonnen; guter Zweiter.

VI. NIEDERRAD-VORGABERENNEN. 2000 M. (Der bisherige Record Oesterreichs 3:14 1/5.) F. Dvořák, Č. K. V. na Smichově, 80 M. Vorg. (3:12 1/5) 1 A. Novakovský, Poděbrad, 200 M. Vorg. (3:12 1/5) 2 R. Selmer, Velopedclub, 200 M. Vorg. (3:18) 3 Otto Beyschlag, vom Mal, Frankfurter Bicycleclub (Hochrad, ausser Concurrenz) (3:19)

Ueberlegen gewonnen; mässiger Zweiter und Dritter. Opel und Beyschlag gehen vom Start (Opel wird schlecht abgestartet und verliert hiedurch) mächtig los, können aber — weil keine Zwischenmänner vorhanden — keinen Anschluss erreichen; erst in der letzten Runde erreichen sie denselben, um als Vierter und Fünfter einzulangen. Beyschlag schlägt hiebei den österreichischen Record auf dem Hochrade um 2/5 Secunden.

VII. DREIRAD-VORGABERENNEN. 2000 M. (Der bisherige Record Oesterreichs 3:39 1/5.) Ant. Libal, Č. K. V. na Smichově, 200 M. Vorg. (3:37) 1

Der grossen Vorgabe wegen leicht gewonnen. Finder kann absolut nichts einbringen, er verliert noch Terrain und gibt in der vorletzten Runde, da der Kampf vollkommen aussichtslos ist, auf.

BERICHTE.

Linz 1892.

VII. internationales Radwettfahren.

Donnerstag den 8. September.

Von schönem Wetter begünstigt war der Verlauf des VII. internationalen Radwettfahrens, welches Donnerstag den 8. September d. J. vom Linzer Cyclistenclub auf der eigenen, nach dem Ausspruche der Betheiligten allen rennsportlichen Anforderungen entsprechenden Rennbahn beim Hauptbahnhofe abgehalten wurde, ein unerwartet günstiger. An dem Corso und bei der Festauffahrt betheiligte sich eine grosse Anzahl Radfahrer, unter welchen der Passauer Velopedclub und der Linzer Radfahrerverein mit Standarte vertreten waren.

Das Rennen selbst, welches sich in Folge zahlreicher Nennungen von bedeutenden Rennfahrern des In- und Auslandes zu einem äusserst interessanten gestaltete, wurde von dem zahlreich erschienenen Publicum mit Aufmerksamkeit verfolgt. Die Resultate desselben veröffentlichen wir an anderer Stelle.

Der vorzüglichen Beschaffenheit der Bahn einerseits und der schneidigen Führung andererseits ist es zu danken, dass vorzügliche Zeiten, darunter drei österreichische Records, geschaffen wurden. Am Schlusse des Rennens producirte sich Herr H. Roth, München, aus Gefälligkeit für den Linzer Cyclistenclub als Kunstdfahrer auf dem Zweirad und erntete für seine vorzüglichen Leistungen grossen Beifall. Der Abend vereinte die Sportgenossen in Eurich's Bierhalle, woselbst auch die Vertheilung der sehr hübschen Preise stattfand, zu einer gemüthlichen Unterhaltung. Bei dieser Gelegenheit trug das Linzer Walzerquartett den von Herrn Prewratzky componirten und dem Linzer Cyclistenclub gewidmeten neuen Marsch »Linzer Cyclistenmarsch« vor, und fand derselbe grossen Beifall.

Prag 1892.

IX. grosses internationales Radwettfahren des Český klub velocipedistů am Smichow.

Donnerstag den 8. und Sonntag den 11. September.

Bei günstigstem Wetter und unter zahlreichster Betheiligung seitens des Publicums fanden am 8. und 11. September die internationalen Radwettfahren des Český klub velocipedistů am Smichow, unter dem Protectorate Seiner Durchlaucht des Herrn J. U. Dr. Friedrich Prinzen von Schwarzenberg, statt.

Unten den vielen Rennen wurden gleichzeitig sämtliche Meisterschaften auf dem Hoch-, Nieder- und Dreirade ausgetragen. Leider erlitten diese durch den berühmten Ukas des Deutschen Radfahrerbundes, dass Meisterschaften nur von den im Bezirke ansässigen Fahrern bestritten werden dürfen, einen bedeutenden Abbruch, da im letzten Momente Tischbein und Roderwald aus obigen Gründen absagen mussten und daher diese Rennen, speciell die Dreiradmeisterschaft, ohne besonderes Interesse verliefen.

Einen bedeutenden Reiz verlieh dem ersten Tage die Nennung August Lehr's, denn, wie wir erfahren, galt es Ersterem hauptsächlich darum, die erlittene Schlappe wettzumachen und die erstbeste Gelegenheit zu benützen, mit Otto Beyschlag zusammenzutreffen. Leider kam es nicht zu diesem hochinteressanten Match — ohne sonstige Entschuldigung erschien einfach Lehr nicht, und Beyschlag brillirte in allen ihm offenen Rennen. Obwohl keine nennenswerthe Concurrenz (Kratochvíl war entschieden nicht mehr auf jener Höhe wie im Frühjahr), vollbrachte Beyschlag zwei grossartige Leistungen, das Hochrad-Vorgaberennen, in welchem die kleinste Vorgabe 180, die grösste 350 Meter (Distanz 2000 Meter) betrug, ferner den

zweiten Tag im Niederrad-Vorgaberennen, in welchem derselbe Hochrad, ausser Concurrenz mit Opel vom Mal fuhr, um den bestehenden österreichischen Record zu schlagen, was ihm auch thatsächlich um 2/5 Secunden gelang.

Am zweiten Tage war es Opel, der durch seine Leistungen auf dem Niederrade glänzte. Wiewohl ebenfalls keine ebenbürtige Concurrenz vorhanden war, fuhr derselbe das Recordrennen und die Meisterschaft im vollendetsten Style; bei letzterer führte er von der dritten Runde ununterbrochen, und nur das Vorgaberennen konnte er nicht erringen.

Ebenso erging es Finder, der möglicherweise das Dreirad-Vorgaberennen allzu leicht nahm und seinem einzigen Concurrenten Anton Libal eine Vorgabe von 200 Meter einräumte, wobei er nicht nur nichts einbrachte, sondern an Terrain verlor und noch in der vorletzten Runde, nachdem er vollständig aussichtslos fuhr, aufgab.

Bei der sonstigen vorzüglichen Leitung und dem Arrangement der Rennen ist es geradezu unerklärlich, warum so grosse Vorgaben bewilligt werden — ein Fehler, der bereits gerügt wurde und noch immer nicht verbessert wird; wahrscheinlich kommt erst dann Hilfe, wenn die Malmänner die Vorgaberennen nicht fahren und besetzen werden und hiedurch die interessantesten Rennen, zu denen doch Handicaps zählen, zu ganz untergeordneten Junior-Fahren herabgedrückt werden.

Von den einheimischen Fahrern war es vor Allem Kratochvíl, der nicht nur sämtliche zweite Plätze neben Beyschlag, sondern auch beide Wanderpreise spielend gewann. Hiebei bezwang er auf dem Niederrad seinen Clubcollegen Dvořák, der nicht mehr in seine vorjährige Form gelangen kann. Dvořák gewann nur das Niederrad-Vorgaberennen mit 80 Meter Vorgabe, sonst musste er sich nur mit zweiten und dritten Plätzen begnügen.

Von den Junioren war es Novák, der sich den Anderen weit überlegen zeigte; hoffentlich sehen wir ihn nächstes Jahr als Senior.

Schliesslich wäre dem Renncomité, speciell dem Herrn Eugen Graf Wratislav v. Mitrovic, für die überaus liebenswürdige Aufnahme, welche allen Gästen aus Nah und Fern zu Theil wurde, der allerverbindlichste Dank auszusprechen, mit der gleichzeitigen Versicherung, dass alle Betheiligten die schönsten und angenehmsten Erinnerungen von den Prager Rennen mitgenommen haben. Die genauen Resultate veröffentlichen wir an gewohnter Stelle.

WIEN—GRAZ—TRIEST.

Die Vorbereitungen für das grosse Internationale Strassenwettfahren, 500 Kilometer, von Wien nach Triest, welches schon nächsten Samstag seinen Anfang nimmt, sind vollendet. Ausser den 13 Centralstellen in Wien, Schottwien, Kapfenberg, Frohnleiten, Graz, Landschabbrücke, Windisch-Feistritz, Cilli, Trojana, Ober-Laibach, Pri Kasarji, Präwald und Triest, wo die Renner abzusitzen und ihr Controlsbuch zur Unterschrift vorzuweisen haben, ist die ganze Rennstrecke mit »Posten« besetzt. Anfangs rechnete man auf Posten von circa 5 zu 5 Kilometer, hiezu Verstärkungen in den Städten, zusammen 150. Nun gibt sich aber über alles Eswarten in der Radfahrerschaft Niederösterreichs, Steiermarks, Krains und des Küstenlandes ein derartiges Interesse für das grosse sportliche Unternehmen kund, dass sich mehr als vierhundert Radfahrer gemeldet haben, die Rennstrecke während der ganzen Dauer des Rennens besetzt zu halten, und das ist im Karst z. B. 16—20 Stunden! Heute ist Nennungsschluss, und man erwartet wohl die Meldung aller hervorragenden österreichischen und deutschen Dauerfahrer, die zeigen sollen, was mit Kraft und Ausdauer, vor Allem aber Willensstärke auf dem Rade erreicht werden kann.

Der Start erfolgt präcise nächsten Samstag beim 4-4 Kilometer-Stein, nächst Wien, auf der Reichsstrasse, das Ziel ist knapp vor Triest, die Rennstrecke genau 500 Kilometer.

Am Start functioniren als erste Controloren, Ablasser und Zeitnehmer die Herren V. Kadlecik (Radfahrer »Die Wanderer«), Hans Stahl (Niederöstr. R.-V. »Ostmark«) und H. Tschunko (Grazer R.-V. »Wanderluste«). Die Centrale der Rennleitung ist in Graz im Café Thonethof aufgeschlagen, dieselbe ist geleitet von Herrn Max Kleinsocheg (Grazer Bicycleclub).

Am Ziele in Triest fungiren die Herren E. Böhme (Unparteiischer), Zielrichter und Zeitnehmer B. Comas, G. B. Tevini und Lucatelli (alle Mitglieder des Veloce Club Triestino), ausserdem eine Abordnung des Veloce Club Tergeste, welcher jedoch bis Redactionsschluss die Namen der Delegirten noch nicht bekannt gegeben hatte. Besonders lobenswerth besetzte die Rennstrecke der Laibacher Bicycleclub mit 31 Mitgliedern, die 70 Kilometer lange Strecke von Laibach bis Präwald, fast durchwegs einsame Karstgegend; unter den Posten befindet sich sogar eine Dame, die Radfahrerin Frau Dr. Gratzy. Als Controloren sind vorwiegend die freiwilligen Candidaturen der Mitglieder der grösseren Wiener, Grazer und Triester Clubs angenommen worden. Bisher sind mit Controloren definitiv besetzt:

- II. Schottwien durch die Herren Gottwald (Wiener Touren-Bicycleclub) und Nechlediel (Wiener Cyclistenclub);
- III. Kapfenberg durch den Herrn C. Dittler (Grazer Bicycleclub);
- IV. Frohnleiten durch die Herren C. Jäger (Grazer Bicycleclub) und Dr. O. Zoth (Grazer Bicycleclub);
- V. Graz durch den Herrn F. Konezny (Grazer Bicycleclub);
- VI. Landschabbrücke durch den Herrn V. Gagylaky (Grazer Bicycleclub);
- VII. Windisch-Feistritz durch die Herren F. Trenk (Grazer Radfahrerverein) und A. Saria (Pettauer Radfahrerverein);
- VIII. Cilli durch ein Mitglied des Cillier Radfahrervereines;
- IX. Trojana durch die Herren E. Brömer (Wiener Bicycleclub) und F. Bullmann (Grazer Bicycleclub);

- X. Ober-Laibach durch den Herrn Dr. O. Gratzy (Laibacher Bicycleclub);
- XI. Pri Kasarji durch die Herren Dr. Josef Bartl (Grazer Bicycleclub) und Dr. A. R. v. Heider (Grazer Bicycleclub);
- XII. Präwald durch die Herren Moro (Laibacher Bicycleclub) und Bunger (Veloce Club Triestino);
- XIII. Triest durch die Herren D. Comas, E. Böhme und Tevini (Veloce Club Triestino).

Die Profil- und Detailstrassenkarte, gezeichnet von C. Jäger (Grazer Bicycleclub), ist bereits in Druck erschienen und ist ein ausserordentlich praktischer Wegweiser nicht nur für jeden Renner, welche die Karte vom Comité aus zugesandt bekommen, sondern für alle Radfahrer, die die Strecke Wien—Triest befahren.

Hoffentlich hält noch diese Woche das gegenwärtig günstige Wetter aus, damit auch in dieser Hinsicht das grosse sportliche Unternehmen nicht gestört wird.

**EINE MILITÄRISCHE RADTOUR.**

Wir haben unseren Lesern schon kurz von der Rad-tournee Wr.-Neustadt—Tarvis—Triest und über Graz retour vom k. und k. Militär-Fecht- und Turnlehrercurs am 20. Juli 1892 berichtet; heute sind wir in die Lage gesetzt, eine ausführliche Beschreibung dieser interessanten Fahrt folgen zu lassen. Der uns zugekommene Bericht lautet: Wie in allen Zweigen militärischer Sport- und Leibesübung mit den Anforderungen vom Leichteren zum Schwereren vorgegangen wird, um schliesslich eine hervorhebende und anerkannterthe Leistung zu erzielen und durchzuführen, so ist es auch beim militärischen Bicyclesport — dem nur eine geringe Stundenzahl im Jahre gewidmet ist, und der hauptsächlich in der freien Zeit geübt wird —, dass am Schlusse jedes Schuljahres eine grössere Radexcursion stattfindet.

Diese Radexcursion hat lediglich den Zweck, Fahrer und Rad in Bezug auf Leistung, Ausdauer und Kraft zu erproben und den Officieren Gelegenheit zu bieten, neues Land und Terrain kennen zu lernen, wobei sich während der Fahrt von Seite des Curscommandanten mannigfache Fragen und tactische Aufgaben ergeben.

Die heutige Radtournee wurde nach Triest und zurück nach hier folgender Instradirung unternommen:

Instradirung und Fahrzeit  
der Radtournee Wr.-Neustadt—Triest und retour am  
20. Juli 1892.

	Kilo- meter	St.	Min.
1. Tag (Wr.-Neustadt bis Semmering per Bahn*) Semmering—Judenburg (Strasse durch Regen aufgeweicht und schlecht) . . . . .	134	10	15
2. Tag Judenburg—St. Veit (Strasse durch Regen schwer fahrbar) . . .	80.3	6	30
3. Tag St. Veit—Tarvis (über Klagenfurt) [Strasse in sehr gutem Zustande] . . . . .	96.8	7	5
4. Tag in Tarvis. Uebungsmarsch nach Malbourgeth—Luschariberg, 1750 Meter hoch.			
5. Tag Tarvis—Tolmein (Strasse in sehr gutem Zustande) . . . . .	70.2	5	30
6. Tag Tolmein—Triest (Strasse in sehr gutem Zustande) . . . . .	93.1	6	5
7., 8. und 9. Tag Excursionen.			
10. Tag Triest—Loitsch (Strasse in sehr gutem Zustande) . . . . .	74.5	6	—
11. Tag Loitsch—Laibach (Laibach—Steinbrück per Bahn*) [Strasse mittelmässig gut] . . . . .	35.3	2	30
Steinbrück—Cilli (Strasse mittelmässig gut) . . . . .	26.5	2	40
12. Tag um Cilli Uebungsmärsche.			
13. Tag Cilli—Marburg (Strasse theilweise durch Regen schlecht geworden, dann sehr schotterig) . . . . .	64.3	5	15
14. Tag (Marburg—Kindberg per Bahn*) Kindberg—Mürzzuschlag (Strasse mittelmässig gut) . . . . .	22.4	1	45
15. Tag Mürzzuschlag—Wiener-Neustadt (Strasse gut) . . . . .	59.2	3	15
Summe . . . . .	756.6	56	50

Durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit per Stunde 13.27 Kilometer.

Durchschnittsleistung per Tag 75.66 Kilometer.

Theilnehmer an der Excursion sind alle Frequenzen des Curses, welche sich dieser körperlichen Gewandtheit und Anstrengung gewachsen fühlen und ein hiezu nothwendiges Rad besitzen.

Wir hatten alle Arten von Systemen, vorwiegend niedere, dann hohe Maschinen mit Voll- und Kissenreifen. Räder mit pneumatischen Reifen stehen nicht im Gebrauch, da sie den Strapazen während des Jahres im Curse nicht genügenden Widerstand leisten dürften.

An dieser Partie nahmen 15 Officiere und 9 Unterofficiere theil, die in Patrouillen zu 7 und 8 Mann grupirt und in Distanzen von 500 bis 800 Meter einander folgten.

**Patrouillen.**

Stab: Commandant Major Oscar Schadek,  
Feldwebel-Lehrgehilfe Josef Henke.

Erste Patrouille.	Zweite Patrouille.
Obl. Jaroslav Waniorek,	Obl. Heinrich Tenner,
Obl. Wilhelm Kropf,	Obl. Oscar Wasshuber,
Obl. Rudolf Wahl,	Obl. Franz Edl. v. Stransky,
Obl. Johann Schuberth,	Obl. Adolf Märkel,
Obl. Carl Korber	Lieut. Edmund Müller
und drei Unterofficiere.	und zwei Unterofficiere.

\*) Die Bahnstrecken sind nicht eingerechnet.

**Dritte Patrouille.**

Obl. Victor Chernel de Chernelháza,  
Obl. Theodor Drennig,  
Obl. Eugen Freih. v. Bothmer,  
Lieut. Amon Edler v. Gregurich  
und drei Unterofficiere.

Jeder Patrouille war eine Anzahl von Reservebestandtheilen mitgegeben, wie z. B. Sattel, Pedale, Schraubenmuttern etc.; ferner wurde ein photographischer Apparat mitgenommen, und so entfielen an Gewicht nebst der eigenen Verpackung auf jeden Fahrer circa 15 bis 20 Kilogramm.

Je drei bis vier Herren hatten einen Bedienungsmann mit, der stationsweise mit der kleinen Bagage per Bahn vorausgeschickt wurde und zugleich die Quartiere zu besorgen hatte.

Weiters hat je ein Herr einer Patrouille die Aufschreibung an Weg und Zeit und diesbezügliche Anmerkungen zu führen.

Um 10 Uhr 50 Minuten Nachts wurde vom Bahnhof Wr.-Neustadt nach Waggonirung der Räder mittelst Bahn weggefahren und die Station Semmering um 1 Uhr 20 Minuten Nachts erreicht.

Als wir den Zug verliessen und die Räder ausluden, fing es zum Nebelrieseln an, und so kamen wir durchnäss nach einer halben Stunde Bergaufschieben in's Hotel »Erzherzog Johann«, welches am Culminationspunkt des Semmering-Sattels liegt.

Vollkommene Stille herrschte überall, und der nasskalte Wind liess die Ungeduld immer grösser werden, da uns nicht bald aufgemacht wurde und wir eine lange Zeit draussen verharren mussten: denn Niemand dachte daran, noch so späte Gäste zu bekommen.

Ein heisser Thee erwärmte uns bald, und so wurde der Morgen abgewartet, der lange nicht kommen wollte.

Um 3 Uhr 30 Minuten Nachts bei dunklem Morgenrauen verliessen wir Semmering.

Nachtsüber hatte es stark geregnet, die Strassen waren aufgeweicht und so musste das Gefälle hinab getreten werden, um vorwärts zu kommen.

Der schlüpfrige Boden und die lange währende Dunkelheit beeinträchtigten ungemein das Fahren, und nach schweissvollen vier Stunden war die Stadt Bruck a. d. Mur erreicht, wo gefrühstückt wurde.

An Unfällen wäre zu bemerken, dass ein Unterofficier vom hohen Rade stürzte und verletzt in der Ortschaft zurückbleiben musste. Auch kam ein Sattelbruch vor.

Von Bruck wurde um 8 Uhr 30 Minuten Früh aufgebrochen, und nach Zurücklegung der schlecht gewordenen Strasse war Leoben um 9 Uhr 45 Minuten erreicht worden. Während der Fahrt hatte es zeitweilig geregnet, und die Strasse war sehr aufgeweicht.

In Leoben wurde abermals bei der »Post« gefrühstückt.

Um 10 Uhr 45 Minuten verliessen wir den Ort, und mit Freude wurden die ersten Sonnenstrahlen begrüsst; doch dauerte es nicht lange, denn bald war der Himmel mit schwerem Gewölk umzogen, das einen wenig erquicklichen Regen verursachte, wodurch das Fahren ungemein erschwert wurde, da die Strasse vollends aufgeweicht war.

Nach vieler Mühe und grosser Anstrengung war die Mittagsstation Knittelfeld um 2 Uhr 15 Minuten erreicht.

Fast schien es dem Wetter doch zu gelingen, die gute Laune und Fröhlichkeit der Radfahrer zu verderben, und so brach die Gesellschaft — nur mehr sieben Herren — auf, um Judenburg bald zu erreichen.

Durch den strömenden Regen war die Strasse ganz unfahrbar geworden, ja, es gab Stellen, wo wir, trotzdem es bergab ging, absitzen und das Rad schieben mussten; trotz oftmaliger gewaltsamer Anstrengung blieb man im Koth stecken.

Es galt auf alle Fälle, den nur noch 4 Kilometer weit gelegenen Ort Judenburg zu erreichen, und da allen Theilnehmern die Kraft in Folge des schweren Fahrens versagte, so wurden grössere Strecken geschoben.

Endlich, ermattet und erschöpft, war es gelungen, nach zweistündiger Fahrt Judenburg um 6 Uhr 15 Minuten zu erreichen, wo Nachtstation gehalten wurde.

Kommenden Tages, nachdem es die ganze Nacht bis zum Morgen geregnet hatte, wurde beschlossen, die Eisenbahn nach St. Veit zu benützen, doch wurde wieder davon Abstand genommen, da es sich gegen 7 Uhr Früh ausheiterte und schön zu werden sprach.

Anfangs ging es wohl schwer über den Neumarkter Sattel, doch gegen Mittag zu wurde der Weg trocken und gut fahrbar. Von hier an, in der reizend schönen Gegend, blieb uns die Wetterconstellation günstig. Nach 6 1/2 Stunden Fahrt war St. Veit erreicht.

Der 23. Juli, durch einen herrlich schönen Morgen ausgezeichnet, entschädigte uns für gehabte Mühe. Die reine Luft förderte die Fernsicht, und der Anblick der Julischen Alpen war ein göttlicher. Um 5 Uhr 15 Minuten von St. Veit abgefahren, nahmen wir die Route anstatt Feldkirchen—Ossiacher See über Klagenfurt, nachdem die Strasse längs des Wörthersees besser und schöner führt, wengleich sie um 12 Kilometer länger war.

In einer Stunde war Klagenfurt passirt und längs des Wörthersees ging es nach Velden, wo wir, um 8 Uhr 45 Minuten angekommen, im Hotel »Glaser«, am Wörthersee gelegen, Gabelfrühstück eingenommen hatten. Um 10 Uhr 15 Minuten Abfahrt nach Villach, die Strasse war sehr gut; grössere Steigungen und Gefälle. Am Wege wurden mehrere photographische Aufnahmen gemacht. Von Velden bis Villach benötigten wir 1 1/4 Stunden; wegen der Aufnahme kamen wir erst um 12 Uhr 15 Minuten in Villach an und kehrten im Hotel »Mareine« ein. Von Villach sind wir um 2 Uhr 40 Minuten Nachmittags weggefahren, haben am Wege zwei kleine Raststationen gehalten und sind um 4 Uhr 10 Minuten nach Unterthörl gekommen. Von hier erreichten wir Tarvis in einer Stunde — es war 5 Uhr 30 Minuten. In Tarvis selbst, welches eine reizend schöne Umgebung besitzt, waren wir im Hotel Schnabeleger abgestiegen.

De Weg und die Gegend von Villach—Tarvis—Raibl und Predil gehören zu den schönsten Strecken, die wir bisher gesehen und durchfahren haben; eine Naturschönheit überbot die andere. Am kommenden Tag — Sonntag —

wurde eine Fusspartie nach Malbourgeth, von hier über Wolfsbach auf den Luschariberg — der beliebteste Wallfahrtsort Krains, 1792 Meter hoch — unternommen, der ebenfalls unser lieber und strammer Herr Major bewohnte.

Am 25. Juli, 6 Uhr 40 Minuten Früh, verliessen wir Tarvis und kamen um 7 Uhr 40 Minuten nach Raibl; hier besichtigten wir den artesischen Brunnen und nahmen ein kleines Frühstück ein.

Um 9 Uhr Vormittags wurde aufgebrochen und den Predil über eine Stunde aufwärts geschoben; dann ging es flott im Karache 1 1/2 Stunden bergab, und um 10 Uhr 50 Minuten waren wir in Flitsch. Hier wurde Mittagmahl gehalten und um 12 Uhr nach Karfreit gefahren, welchen Ort wir um 1 Uhr 25 Minuten erreichten. Nach einer halben Stunde Rast wurde nach Tolmein aufgebrochen, welchen Ort wir um 3 Uhr erreichten.

Am nächsten Tage wurde um 6 Uhr Früh aufgebrochen; wir erreichten bald Canale, Görz, Monfalcone und sind auf guter Strasse bei einer hohen Temperatur um 4 Uhr Nachmittags in Triest erschöpft eingetroffen.

In Triest wurde uns seitens der k. und k. Marine ein kleiner Propeller zur Benützung gegeben, mit dem kleinere Ausflüge unternommen wurden, z. B. nach S. Rocco, Miramare etc.

Am 30. Juli, 6 Uhr Früh, sind wir nach Abgang von fünf Herren, die mit der Bahn von Triest zurückgefahren sind, von Triest frisch und gekräftigt abgefahren, und haben, nachdem wir ein gutes Stück bergauf schoben, Adelsberg um 10 Uhr 3 Minuten erreicht. Um 2 Uhr Nachmittags wurde die Grotte besichtigt, die allgemeine Bewunderung erregte.

Um 3 Uhr 30 Minuten sind wir von Adelsberg weg und in Unter-Loitsch um 5 Uhr Nachmittags angekommen, wo übernachtet wurde.

Am nächsten Morgen von hier um 6 Uhr Früh fortgefahren und um 8 Uhr 30 Minuten in Laibach angekommen, wurde bis zum 11 Uhr 44 Minuten-Zug gewartet, der uns nach Steinbrück brachte. Die Strasse war sehr gut erhalten.

Von Steinbrück führen wir per Rad weiter gegen Cilli, haben uns auf dem Wege in Römerbad, wo Mittagsstation gehalten wurde, und Tiffer aufgehalten und erreichten Cilli um 6 Uhr Abends. In Cilli war ein Rasttag eingeschaltet, der wieder mit kleineren Fusspartien ausgefüllt worden ist.

Am 2. August, 6 Uhr Früh, sind wir von Cilli abgefahren und nach drei Stunden in Windisch-Feistritz angekommen. Am Wege, der sehr steinig und schotterig war, wurde eine kleine Rast gehalten.

In Windisch-Feistritz wurde Mittagmahl gehalten, zu welcher Zeit ein heftiges Gewitter losging und die Abfahrt erst um 3 Uhr Nachmittags ermöglichte. Anfangs schien der Regen aufhören zu wollen, doch bald (circa 15 Kilometer vor Marburg) regnete es sehr stark und erschwerte ungemein das Fabren. Um 5 Uhr 15 Minuten kamen wir in Marburg an, und wurden Alle im Hotel »Erzherzog Johann« bequartiert.

Am . August, nachdem es die ganze Nacht hindurch geregnet hatte und die Strassen aufgeweicht waren, führen wir um 5 Uhr 35 Minuten Früh mittelst Eisenbahn bis Kindberg, woselbst wir um 10 Uhr 45 Minuten ankamen. Von Kindberg wurde nach kleinem Aufenthalt um 11 Uhr 30 Minuten aufgebrochen und in 1 1/4 Stunden Mürzzuschlag erreicht, wo wir über Nacht blieben.

Am nächsten Morgen wurde um 7 Uhr Früh aufgebrochen, und wir kamen in einer Stunde am Semmering (»Erzherzog Johann«) an, wo gerastet wurde. Von hier wurde der Aufstieg auf den Sonnwendstein, 1523 Meter hoch, unternommen, oben gespeist und um 1 Uhr der Abstieg angetreten.

Um 2 Uhr Mittags verliessen wir Semmering, führen über Gloggnitz, Neunkirchen — wo uns schon Herren begrüssend von Neustadt entgegenkamen — bis Wr.-Neustadt in 2 1/2 Stunden.

Die Strasse bis Neunkirchen war eminent gut, von hier bis Neustadt mässig.

Während der Excursion, nachdem viel und gut gegessen wurde, blieb durchschnittlich das Körpergewicht egal. Die Radexcursion äusserte sich die ersten drei Tage anstrengend, dann wurde sie zur Erleichterung und hatte trotz der durch ungünstiges Wetter zunehmenden Strapazen sehr viel Annehmlichkeit und Vergnügen für jeden Theilnehmer geboten und blieb so zur unvergesslichen Erinnerung jedem Einzelnen.

**VI. HAUPTGATAG DES STEIRISCHEN RADFAHRERGAUVERBANDES.**

Trotz des miserablen Wetters, das sich nach einer Reihe so herrlich schöner Sommertage am Sonntag den 4. September im ganzen Alpengebiete urplötzlich einstellte, war der für diesen Tag nach Bruck a. d. Mur einberufene VI. Hauptgautag der steirischen Radfahrerschaft ausserordentlich zahlreich besucht. Das allzu gütig gespendete Nass von Oben war nicht im Stande, die lustige Stimmung, die allseits herrschte, abzukühlen. Unsere lieben Sportcollegen von der grünen Steiermark können auf ein in allen Stadien überaus gelungenes Fest zurückblicken.

Die Festlichkeiten wurden eingeleitet mit dem Samstag Abends vom gastfreundlichen Brucker Bicycleclub veranstalteten solennen Begrüssungsabend in den festlich geschmückten Sälen des Hotels zum »Schwarzen Adler«. Unter den Klängen der städtischen Musikcapelle, deren Vorträge mit heiteren und ersten Reden und Liedern wechselten, verstrich nur zu bald die Zeit. Nach kurzer Nachtruhe versammelte sich Sonntag Früh 7 Uhr Alles am Zielbände knapp ausser Bruck, um die von Graz pünktlich 6 Uhr Früh — bei strömendem Regen — abgelaassenen Concurrenten um die »Meisterschaft von Steiermark pro 1892« zu erwarten.

Die Resultate des Rennens geben wir an anderer Stelle. Zu erwähnen wäre, dass diesmal nur Niederräder, und zwar nur Pneumatics zum Start gingen. Der Boden der Rennstrecke war durch die bedeutenden Regengüsse der Nacht derart weich, dass keine guten Zeiten erzielt wurden, umso mehr als alle Concurrenten wiederholt mit ihren Luft-