

Lurion führt wacker bis zur sechsten Runde, dann gibt der Frankfurter einen prächtigen Vorstoß zum Besten, den die Anderen schön erwidern. Hierauf fällt Alles in ein Bummeltempo bis zur Gewinnrunde. Opel brillirt im Endspurt und schlägt Finder knapp, aber sicher auf den zweiten Platz. Jung guter Dritter.

V. PRATERPREISFAHREN FÜR HOCHRÄDER. Strecke 10.000 M. (20 Runden.) Record: 17:49¹/₅. Carl Schneider (Grazer Bicycleclub), 31. Mai 1891 in Wien. Rennen mit Zeitbeschränkung (18:30). 4 Starter.
Max Ehinger, Wiener Bicycleclub . . . (18:53) 1
Otto Beyschlag, Frankfurter Bicycleclub . (18:53¹/₅) 2
Dom. Schönbaumsfeld, Wiener Radfahrer am Schottenfeld 3
Hans Schneider, Grazer Bicycleclub 0

Der Vertreter von Graz, welcher in Folge von Krankheit nicht in Form ist, gibt Anfangs ein paar schöne Vorstöße zum Besten, zieht sich dann ganz zurück und gibt auf. Dies ist das Signal für ein so miserables Tempo, dass das Publicum in lauten Ausrufen sein Missfallen zum Ausdruck bringt. Erst in der letzten Runde wird's wieder flott. Beyschlag fliegt an die Tête, wird vor der letzten Curve etwas hinausgetragen, so dass er auf der Lauer liegende Ehinger, den richtigen Moment erwischend, innen vorgehen kann; noch gibt der Frankfurter nicht nach. In verzweifelterm Endspurt stürmen die beiden Gegner die Zielseite herunter, Rad an Rad, fast wird es ein todes Rennen. Im allerletzten Augenblicke reißt Ehinger sein Rad auf und fliegt unter grenzenlosem Jubel des Publicums mit kaum zwei Spannen Vorsprung vor Beyschlag, dem Bezwingen des schier unüberwindlichen Meisters Lehr, durch's Ziel. Ein Protest Beyschlag's wird als ungerechtfertigt zurückgewiesen.

VI. NIEDERRAD-ERMUNTERUNGSFAHREN. Strecke 2000 M. (4 Runden.) Record: 3:9³/₅. H. Opel (Frankfurter Bicycleclub), 8. September 1892 in Linz. 6 Starter.

Oscar v. Goetzloff, Wiener »Wanderer« . (3:39³/₅) 1
Willy Friedrich, Wiener Bicycleclub . . . (3:41) 2
Norbert Pohl, Marchfelder Radfahrerclub . . . 3
Friedrich Prohaska, Wiener Radfahrer »Touristen« 0
Ludwig Wilhelm, Wiener Touren-Bicycleclub . . . 0
Richard Radler, Wiener »Wanderer« 0
Goetzloff entwickelt Renntaktik wie ein alter Rennbahnfahrer; er bleibt stets im Hinterhalt und siegt im Endkampf leicht und sicher.

VII. DOPPELSITZ-ZWEIRADFAHREN. Strecke 1 englische Meile = 1609 M. (3 Runden und 103·2 M.) Record: 2:59. F. und G. Moreau (Veloce Club Triestino), 15. August 1891 in Triest. Drei Paare starten.

Otto Beyschlag und Heinrich Opel, Frankfurter Bicycleclub (2:25²/₅, Record für Oesterreich und das Gebiet des D. R. B.) 1
Dom. Schönbaumsfeld und Hans Baumgartner, Wiener Radfahrer am Schottenfeld . . . (2:43³/₅) 2
Heinrich Bahner und Wilhelm Kohl, Wiener Radfahrer am Schottenfeld 0

Am Programm standen noch die Fratelli Mauro vom Veloce Club Tergeste, jenes vorzügliche Crew, das kürzlich in Treviso einen glänzenden Sieg über die Italiener davontrug. Leider erschienen dieselben nicht am Start, und so ward das Item zu einer toten Gewissheit für die Frankfurter, denen die genannten Wiener niemals nahekommen konnten. Ein glänzender Run, bei welchem der bisherige österreichische Record um nicht weniger als 33³/₅ Sekunden geschlagen wird.

VIII. HOCHRAD-VORGABEFAHREN. Strecke 2000 M. (4 Runden.) Record: 3:19²/₅. Max Ehinger (Wiener Bicycleclub), 31. Mai 1891 in Wien. 3 Starter. Hass Baumgartner, Wiener Radfahrer am Schottenfeld, 110 M. Vorgabe . . . (3:28) 1
Max Ehinger, Wiener Bicycleclub, vom Mal (3:31³/₅) 2
Wenzel Kratochvil, Český klub velocipedistů Smichov, vom Mal 3

Ehinger hat keinen Führer, da Kratochvil gleich zurückbleibt, und ist, auf sich allein angewiesen, nicht im Stande, an Baumgartner heranzukommen.

IX. NIEDERRAD-VORGABEFAHREN. Strecke 2000 M. (4 Runden.) Record: 3:9³/₅. Heinrich Opel (Frankfurter Bicycleclub), 8. September 1892 in Linz. 6 Starter.

Willy Friedrich, Wiener Bicycleclub, 120 M. Vorgabe . . . (3:11⁴/₅) 1
Maxim. Lurion, Radfahrer »Union-Vorwärts«, 90 M. Vorgabe (3:12) 2
Julius Porges, Radfahrer »Union-Vorwärts«, 90 M. Vorgabe (3:12¹/₅) 3
Heinrich Opel, Frankfurter Bicycleclub, vom Mal . . . 4
Richard Radler, Wiener »Wanderer«, 160 M. Vorgabe 0
Oscar v. Goetzloff, Wiener »Wanderer«, 90 M. Vorgabe 0

Opel (vom Mal) kommt wohl nahe in den Endkampf, doch in den letzten Augenblicken hat er nichts mehr in sich. Schön gehandicapt, da die drei Sieger knapp nebeneinander über's Zielband gehen.

BERICHTE.
Wien 1892.

XIX. Grosses internationales Radwettfahren, veranstaltet vom Verband Wiener Radfahrvereine für Wettfahrtsport. Sonntag den 18. September.

Das schönste Herbststrennwetter! Vormittags trübe, ja selbst ein kleiner Spritzer, so dass »Alles« zu Hause bleibt und nicht auf's Land eilt. Nachmittags Ausbeiterung, daher sehr schöner Besuch. Die Rennbahn ist im vorzüglichsten Zustande, nur ein recht starker Wind ist für die Schaffung besserer Zeiten hinderlich.

Der Frankfurter Bicycleclub entsandte seine besten Kräfte, Beyschlag, den Bezwingen Lehr's, und Opel, den berühmten Niederradfahrer. Von der Provinz kam Kra-

tochvil aus Smichov und Hans Schneider von Graz, Beide nicht in gehöriger Condition. Wien stellte diesen vier Gästen sein gegenwärtig Bestes entgegen, Ehinger, den Hochradflieger, und Finder, den neuen Champion Böhmens.

Der Ausgang bei den Hauptrennen war somit vorsehbar. Hochrad überall Beyschlag Erster, Ehinger Zweiter; Niederrad Opel, Finder. Doch in der pièce de résistance, im Grossen Prater-Preisfahren, sollte es anders kommen. Beyschlag, heute mit Lehr der berühmteste Matador auf dem Hochrade, erlitt eine regelrechte Niederlage — die auch sein unbegründeter Protest nicht wettmachen konnte — durch Ehinger's grandiosen Endspurt (siehe Resultate). Unbeschreiblicher Jubel herrschte über diesen Sieg unseres österreichischen Vertreters, nicht nur in seinem Club — nein, gewiss nicht! — sondern in allen Lagern ward ihm der voll verdiente Beifall für seine Leistung unbeneidet zuteil — für eine Leistung, die Ehinger den allerbesten Hochradfahrern der Gegenwart an die Seite stellt. Ausser dem Prater-Preisfahren verliefen alle anderen Items des Tages in fast vorhergesagter Weise. Die Rennleitung unter Herrn v. Wohlfahrt functionirte musterhaft, so dass die Wiener Saison mit einem vollen Erfolge abschliesst.

WIEN—GRAZ—TRIEST.

Die Rennämter für das grosse 500 Kilometer-Strassenrennen sind wie folgt vertheilt:

Controle I. Wien, Start 4·4 Kilometer-Stein Controlore, Starter und Zeitnehmer: A. Allmeder (Grazer Bicycleclub), V. Kadlczik (Radfahrer »Die Wanderer«, Wien), Hans Stahl (Niederöstr. R.-V. »Ostmark«), Heinr. Tschunko (Grazer R.-V. »Wanderlust«).

Controle II. Schottwien, Gasthof »zur Post«, mitten im Orte links. Controlore: Carl Gottwald (Wiener Touren-Bicycleclub) und Jos. Nechlediel (Wiener Cyclistenclub).

Controle III. Kapfenberg, Vauland's Gasthof, mitten im Orte links. Controlor: C. Dittler (Grazer Bicycleclub).

Controle IV. Frohnleiten, Hotel »Krone«, rechts am Ende des Ortes. Controlore: Dr. O. Zoth und C. Jäger (Beide Grazer Bicycleclub).

Controle V. Graz, Hotel »Engel«, Griesgasse, Mitte der Stadt, links. Controlore: Julius Hönig (Radfahrerverein Grazer Herrenfahrer), V. Kalmann (Akad.-techn. Radfahrerverein in Graz), Franz Koneczny (Grazer Radfahrerclub).

Centralleitung: Max Kleinoscheg; Stellvertreter: Dr. O. Zoth (Beide Grazer Bicycleclub). Nach Auflassung der Controle (Sonntag den 26. September, 4 Uhr Früh) befindet sich die Centralleitung bis Schluss des Rennens im Café Thonethof, Graz, Herrngasse.

Controle VI. Landschabrick, vor derselben links, Gasthaus. Controlor: V. Gagylaky (Grazer Bicycleclub).

Controle VII. Josefsberg, knapp vor Windisch-Felstritz, Mauth. Controlore: Franz Trenk (Grazer Radfahrerclub), A. Saria und Scheuchenbauer (Beide Pettauer Radfahrerverein).

Controle VIII. Cilli, Hotel »Engel«, Rathhausgasse, Mitte der Stadt, rechts. Controlore: Carl Kmelniger (Grazer Bicycleclub) und Rankl (Cillier Radfahrerverein).

Controle IX. Trojana, Gasthof »zur Post«, auf der Höhe des Berges, links. Controlore: E. Brömer-Elmerhausen (Wiener Bicycleclub) und Fritz Bullmann (Grazer Bicycleclub).

Controle X. Ober-Laibach. Gasthof Citalnica, knapp vor dem Orte links. Controlor: Dr. Oscar Gratzky (Laibacher Bicycleclub).

Controle XI. Pri-Kasarji, 1¹/₂ Kilometer nach Adelsberg, Mauthaus. Controlore: Dr. Josef Balt jun. und Dr. A. R. v. Heider (Beide Grazer Bicycleclub), eventuell J. Moro (Laibacher Bicycleclub).

Controle XII. Präwald, Gasthof mitten im Orte, links. Controlore: Bünger und Strakosch (Beide Veloce Club Triestino).

Controle XIII. Triest, Ziel, 2·6 Kilometer-Stein vor Triest.

Schiedsrichter: E. Böhme; Zielrichter: Bartek, Lucatelli (Beide Veloce Club Triestino), Vaino (Veloce Club Tergeste); Zeitnehmer: Comas, Tevini, Böhme (Veloce Club Triestino), Eckhardt, Miani, Pizzarello (Veloce Club Tergeste); Controlore: Bartek, Comas, Eckhardt, Lucatelli, Miani, Pizzarello, Tevini.

Posten und Pacemacher: 420 Mitglieder von niederösterreichischen, steirischen, krainischen und Triestiner Radfahrervereinen.

Feierliche Preisvertheilung: Montag den 26. September, 6 Uhr Abends, in Triest, Steinfelder Bierhalle, 1. Stock.

Die Nummer der zum Rennen Gemeldeten ist zugleich die des Einlaufes der Nennung, somit auch die des Start, übereinstimmend mit jener Nummer, die jeder Renner sichtbar an den äusseren Schenkeltheilen der Rennhose trägt und die im Controlsbuche verzeichnet ist.

Die Controlore II—XII haben darauf zu achten, dass, falls zwei oder mehrere Renner zu gleicher Zeit zur Controlstelle kommen, diese auch zu gleicher Zeit wieder abfahren können, somit die Controlsbüchel nicht früher den Wartenden zurückgegeben werden, als bis alle Büchel der zu gleicher Zeit angekommenen Rennfahrer unterschrieben sind. Es genügt die Unterschrift eines der vorstehend angeführten Controlore für jede Controlstelle.

Die Controlore und Posten sind nochmals gebeten, dahin zu wirken, dass die in der Nähe ihres Standplatzes befindlichen Mauthen auch in der Nacht offen bleiben, die Eisenbahnschranken nicht länger geschlossen sind, als es unumgänglich nothwendig ist, und wo es durchzuführen wäre und geboten erscheint, auch dafür zu sorgen, dass die Telegraphenämter in der Nacht zur Verfügung stehen. Posten und Controlore wollen sich thunlichst mit gefüllter Oelkanne, einer Pneumatic-Pumpe und den gewöhnlichen Werkzeugen versehen, um auch hierin den Rennern nöthige Hilfe leisten zu können.

Die Posten, deren Dienst in die Nachtzeit fällt, wollen ihren Standplatz durch Fackeln, Laternen oder Lampions (doch keine rothen Signale, dies ist ausschliesslich die Farbe der Controlore!) von Weitem sichtbar machen.

Falls ein oder mehrere der am Start Erschienenen das Rennen unterwegs aufgeben, so werden davon die Controlore und Posten telegraphisch, telephonisch oder mündlich — Letzteres durch die zu Rad erschienenen Posten — verständigt, um nicht unnöthig warten zu müssen und eher, als es bestimmt war, wieder einrücken zu können. Bis zu dieser officiellen Verständigung aber sind alle Posten und Controlore*) gebeten, auf ihren Plätzen auszuharren und ihres Amtes zu walten, um so die wackeren Renner, die die weite anstrengende Reise von 500 Kilometer machen, auf's Beste zu unterstützen, um dem grossen sportlichen Unternehmen in jeder Richtung förderlich zu sein.

RECORDFAHRTEN IN WIEN.

Die Anwesenheit der vorzüglichen deutschen Rennfahrer Beyschlag und Opel gab den Anlass zu einigen interessanten Versuchen, neue Records auf der Wiener Bahn zu schaffen. Auf Anregung einiger notablen Freunde des Radfahrtsports wurden daher die nöthigen Veranstaltungen getroffen, die Wiener Clubs eingeladen, ihre Mitglieder möglichst zahlreich abzuordnen, Pacemacher zu stellen und die Zeitaufnahme zu controliren.

Am 20. September um 5 Uhr Nachmittags wurde, nachdem alle erforderlichen Anstalten zur genauen Beaufsichtigung und scharfen Controlre vorgekehrt waren, mit den Versuchen begonnen, und es gelang in der That, zwei ganz ausgezeichnete Records für das Bundesgebiet des Deutschen Radfahrerbundes (Deutschland und Oesterreich) zu schaffen.

Eine geradezu glänzende und sensationelle Leistung boten Opel und Beyschlag auf dem Doppelsitz-Zweirad. Sie fuhrn auf dem Zweirad-Tandem 5000 Meter in der grossartigen Zeit von 7:40¹/₅, und schlugen damit A. Verheyen's und A. Underborg's am 31. Juli in einem Lauf gegen Zeit geschaffenen Record von 8:0²/₅ um 20¹/₅ Sekunden!

Die Bahn war in vorzüglicher Verfassung, die Luft mässig kühl und vollkommen windstill. Als Pacemacher wirkten abwechselnd mit Ehinger, Lurion, Jung, Labus, Schönbaumsfeld, Baumgartner.

Jung fuhr bei diesem Anlass übrigens nicht nur als Pacemacher, sondern auch selbst als Candidat für einen Record mit, und es gelang ihm thatsächlich, über 5 Kilometer eine Zeit von 7:41 zu erzielen und damit den von Alvin Vater am 21. Juli geschaffenen Record gegen Zeit (7:43³/₅) um 2²/₅ Sekunden zu schlagen.

Da Jung nun in gutem Zuge war, fuhr er gleich weiter auf den 10 Kilometer-Record. Der Versuch misslang. Die von ihm erzielte Zeit 15:55³/₅ steht hinter Alvin Vater's Record 15:46³/₅ erheblich zurück.

Nun versuchten noch Opel, Lurion und Labus auf Niederrädern die beste Zeit über 500 Meter zu schlagen, aber obwohl vorzügliche Zeiten erzielt wurden, gelang es doch nicht, den bestehenden von A. Lehr gehaltenen Record 41¹/₅ zu brechen.

Am nächsten Tage wurden die Recordversuche von Opel, Lurion und Schönbaumsfeld fortgesetzt. Es war eben bekannt geworden, dass Zimmermann über 100 Ellen = 91·4 Meter einen Weltrecord von 0:05²/₅ geschaffen habe. Auf diesen Record wurde nun mit Feuereifer losgestürzt und auf Tod und Leben gespurtet — aber Zimmermann's Record steht doch noch.

Schönbaumsfeld fuhr sodann auf Hochrad 1000 Meter in der guten Zeit von 1:32; auch Lurion, von Opel geführt, brachte eine gute Zeit für 1 Kilometer heraus, aber zum Record fehlt immer noch etwas.

Die Versuche waren aber jedenfalls interessant und anregend, und es ist zu wünschen, dass auch dieser Zweig des Radfahrtsports in Wien recht eifrig gepflegt werde.

DER NEUE 24 STUNDEN-RECORD.

Stéphane fährt 673 Kilometer 816 Meter in 24 Stunden!

Shorland's formidabler 24 Stunden-Record von 666 Kilometer hat sich nicht lange behauptet. Stéphane startete am 13. September in Paris, um diesen Record zu brechen, und die colossale Anstrengung war von Erfolg gekrönt. Stéphane durchfuhr in 24 Stunden eine Strecke von 673 Kilometer 816 Meter, und dabei wird von Augenzeugen der Fahrt behauptet, dass Stéphane trotz alledem noch nicht auf der vollen Höhe seiner Form gewesen sei.

Von trefflichen Pacemachern gut unterstützt, begann Stéphane seine Fahrt Abends um 6 Uhr 4 Minuten. Nachstehende Tabelle gibt ein anschauliches Bild der vollbrachten Leistung:

	Kilometer	Meter	
1. Stunde . . .	10	—	in 18:00
	20	—	» 35:18
	30	—	» 53:17
	33	666	» 60:00
2. Stunde . . .	40	—	» 1:11:50
	50	—	» 1:30:17
	60	—	» 1:49:14
	65	756	» 2:00:00
3. Stunde . . .	70	—	» 2:07:49
	80	—	» 2:25:56
	90	—	» 2:43:58
	99	7	» 3:00:00
4. Stunde . . .	100	—	» 3:01:44
	110	—	» 3:20:29
	120	—	» 3:40:16
	129	980	» 4:00:00
5. Stunde . . .	130	—	» 4:00:02
	140	—	» 4:20:39
	150	—	» 4:43:14
	158	95	» 5:00:00
6. Stunde . . .	160	—	» 5:03:46
(Rast von 3:50)	170	—	» 5:24:28
	180	—	» 5:44:29
	187	926	» 6:00:00

*) Besonders Diejenigen, die die lange Zeit von 15—20 Stunden zu stehen hätten.