

Sicher gewonnen; guter Zweiter und Dritter. Die Distanz war keinesfalls zwischen dem Zweiten und Dritten so gross, als die Zeitdifferenz von 10 Secunden andeutet. Unter mässiger Führung seitens Sláva's wird die ganze Strecke zurückgelegt; in der letzten Runde macht Budinský einen schönen Vorstoss und langt als sicherer Erster an, während es Voženilek mühelos gelingt, den völlig fertigen Sláva auf den dritten Platz zu verweisen.

VII. INTERNATIONALES HANDICAP-RENNEN auf allen einsitzigen Maschinen. 3000 M.
H. Opel, Bicycleclub Frankfurt, vom Mal . . . (4:52¹/₅) 1
Ant. Pfingstner, Č. K. V. Žizkov, 300 M. Vorg. (4:54) 2
Fr. Kliment, Praha, 300 M. Vorg. . . . (4:55¹/₅) 3

Das schönste Rennen des Tages. Eine grossartige Leistung von Opel, der dieses Rennen, trotz der colossalen Vorgaben und ohne jeden Zwischenmann, im glänzendsten Style gewann. Beyschlag führt Opel durch zwei Runden im förmlichen Spurttempo; während Esterer aufgibt, saust Opel weiter und gewinnt zusehends an Terrain. Ohne in den gewöhnlichen Fehler der Malmänner, sich von den eingeholten Fahrern eine Strecke führen zu lassen, zu verfallen, verbleibt Opel in demselben mörderischen Tempo, und trotzdem gelingt es ihm erst in der letzten Runde, den vollen Anschluss zu erreichen. Beim Passiren der letzten Curve erfolgt noch seitens Opel's ein grandioser Vorstoss, der ihn als sicheren Sieger durch's Ziel bringt.

Zweiter Tag. Montag den 26. September.

I. JUNIOR-RENNEN. (Touren-Sicherheits-Zweirad.) 2000 M.
Fr. Voženilek, K. V. Chrudim (3:47) 1
Jos. Novakovský, Poděbrady (3:50) 2
Rich. Radler, R.-V. »Die Wanderer«, Wien 3:50¹/₅) 3
Sicher gewonnen; mässiger Zweiter, sehr guter Dritter. Radler führt zwei Runden, wird sodann von Voženilek abgelöst, welcher als sicherer Erster einlangt.

II. RECORD-RENNEN. (Sicherheits-Zweirad.) 1609 M.
Heinr. Opel, Bicycleclub Frankfurt (2:59³/₅) 1
Otto Beyschlag, Bicycleclub Frankfurt (3:00) 2
W. Kratochvíl, Č. K. V. Smíchov (3:00³/₅) 3
Bedrängt von Beyschlag, doch sicher gewonnen; guter Zweiter und Dritter. Kratochvíl führt die ganze Strecke. In der letzten Runde setzt sich Opel an die Spitze, jedoch hart verfolgt von Beyschlag und Kratochvíl, in welcher Reihenfolge die Fahrer einlaufen. Hausadel gab nach der ersten Runde auf. (Ein merkwürdiger Zufall und ein besonderes Glück für beide Fahrer Opel und Beyschlag, nachdem deren Maschinen, kaum durch's Ziel gegangen, zusammenbrachen!)

III. RENNNEN UM DIE MEISTERSCHAFT DER böhmischen Kronländer am hohen Zweirad. Ausgeschrieben vom Č. U. J. V. Prag. Offen für alle Amateure. 2000 M. Der Sieger erhält den Titel »Meisterfahrer der böhmischen Kronländer auf dem hohen Zweirad« und hat denselben beim nächsten Rennen der Č. U. J. V. zu vertheidigen. Der gegenwärtige Meisterfahrer ist Herr W. Kohout, Mitglied des Č. K. V. Smíchov. Distanz statt wie oben angegeben 2000 M. mit 8045 M. vom Richtercollegium bemessen.
Otto Beyschlag, Bicycleclub Frankfurt (16:45) 1
W. Kratochvíl, Č. R. V. Smíchov (16:45²/₅) 2
W. Ivanov, Č. K. V. Pardubice (16:50) 3

Leicht gewonnen; guter Zweiter, schlechter Dritter. Unter wechselnder Führung wird in langsamem Tempo die Strecke zurückgelegt. In der letzten Runde setzt sich Beyschlag an die Spitze und siegt sicher. Kratochvíl hält mühelos den zweiten Platz.

IV. 5 KILOMETER-HAUPTFAHREN FÜR Sicherheitszweirad.
H. Opel, Bicycleclub Frankfurt (9:12¹/₅) 1
W. Kratochvíl, Č. K. V. Smíchov (9:13¹/₅) 2
Alb. Budinský, Č. K. V. Pardubice (9:13²/₅) 3
Leicht gewonnen; guter Zweiter, dichtauf Dritter. Unter Budinský's Führung, der den Führungspreis erhält, werden sieben Runden in flottem Tempo zurückgelegt. In der achten Runde geht Kratochvíl vor, doch wird das Tempo verlangsamt, und in der letzten Runde geht Opel vor und gewinnt sicher, während Kratochvíl, bedrängt von Budinský, den zweiten Platz hält.

V. INTERNATIONALES DREIRAD-HANDICAP. 2000 M.
Ant. Libal, Č. K. V. Smíchov, vom Mal (4:06³/₅) 1
Paul Hausadel, Stettin. R.-V. »Germania«, Dresden, 50 M. Vorg. (4:12²/₅) 2
Ot. Prokop, Č. K. V. Pardubice, 150 M. Vorg. (4:22) 3
Nach Belieben gewonnen; schlechter Zweiter, noch schlechterer Dritter.

VI. RENNNEN AUF DEM HOHEN ZWEIRAD. (Tourenmaschine.) 3000 M.
R. Lendecke, Radfahrverein Dauba (6:35) 1
Ant. Pfingstner, Č. K. V. Žizkov (6:38) 2
Wechselnde Führung. In der letzten Runde geht Lendecke vor und gewinnt leicht; mässiger Zweiter.

VII. OMNIUM-HANDICAP. Offen für alle Amateure auf allen einsitzigen Fahrrädern. 3000 M. Eins. 2 fl. Dem Ersten, Zweiten und Dritten Ehrenpreis.
Alb. Budinský, Č. K. V. Pardubice, 180 M. Vorg. (5:46) 1
Rich. Radler, R.-V. »Die Wanderer«, Wien, 280 M. Vorg. (5:50¹/₅) 2
Fr. Voženilek, K. V. Chrudim, 250 M. Vorg. (6:00) 3
Ot. Wartenberg, C. T. C., 450 M. Vorg. 0
Jos. Novakovský, Poděbrady, 320 M. Vorg. 0
H. Opel, Bicycleclub Frankfurt, vom Mal 0
Ant. Sláva, Č. K. V. Pardubice, 350 M. Vorg. 0
Opel begnügt sich, Wartenberg zu führen, und nimmt in Folge dessen das Rennen nicht auf. Die Vorgaben waren für den Malmann wie gewöhnlich zu hoch bemessen, noch viel höher als am Vortage.

BERICHTE.

Wien—Graz—Triest.

Internationales 500 Kilometer-Radwettfahren.
21. bis 26. September 1892.

Die nicht nur in Radfahrerkreisen, nicht nur in allen Sportkreisen, sondern selbst in den breiten Schichten der Bevölkerung unseres Reiches mit Spannung erwartete Radwettfahrt von der Donau zur Adria ist ausgekämpft, die mit Aufregung erwarteten Telegramme haben über den Ausgang berichtet. Josef Sobotka, das bisher kaum gekannte Mitglied des Wiener R.-Cl. »Wanderlust«, ist der Sieger im grossen Wettstreit, sein Name klingt von Mund zu Mund.

Der Kampf war heiss, die Zeiten sind mit Berücksichtigung der Uebersetzung zweier gewaltiger Gebirgszüge auf der Heerstrasse Wien—Triest, des Semmerings und des Karstes, geradezu ausserordentlich und überraschend gute.

Bevor wir zur detaillirten Beschreibung der gewaltigen Distanzfahrt übergehen, gedenken wir hier der Functionäre, die mit bewunderungswürdiger Ausdauer ihres Amtes mustergiltig walteten. In erster Linie sei Herr Dr. O. Zoth erwähnt, der in Stellvertretung Max Kleinoscheg's, welcher nach Triest zum Ziel musste, die Oberleitung des Rennens von Graz aus durchführte und in dieser Amtserfüllung einen Record — im 24stündigen Sitzen — schuf! Alles klappte, Alles ging wie am Schnür.

Nicht weniger als 47 officielle und eine Anzahl Privat-Telegramme berichteten der Centrale in Graz von jeder Ortschaft der Rennstrecke über die Durchfahrt und die Zeiten der Renner. Die Centrale in Graz, aufgeschlagen im Café »Thonethof«, war ununterbrochen von Hunderten von Menschen umlagert, die jede neue Phase des Rennens wollten. Die einlaufenden Telegramme wurden sofort an den grossen Spiegelscheiben im erwähnten Kaffeehaus, das in der Hauptader der Stadt, Herrergasse, liegt, affichirt, bei Nacht im Transparent wiedergegeben. Wir sahen Leute, die stundenlang vor dem Fenster standen und jedes neue Telegramm mit grosstem Interesse lasen. So war es nicht in Graz allein, so war es fast in allen Orten der Rennstrecke; man brachte dem Rennen das denkbar grösste Interesse entgegen.

Den Start in Wien verliessen folgende sechzehn Renner:

1. Julius Blumauer, Pischelsdorfer Radfahrerverein (Steiermark).
2. Gustav Bloos, Radfahrerverein »Grazer Tourenfahrer«.
3. Heinrich Freih. v. Eisebeck, Akademisch-technischer Radfahrerverein in Graz.
4. Dedo Winkler, Einzelfahrer des Deutschen Radfahrerbundes Nr. 33.584, Gau 18, »Magdeburger«, Mühlberg a. d. Elbe.
5. Gustav Bachmann, Münchener Radfahrerverein.
6. Arthur Thom, Münchener Radfahrerverein.
7. Edmund Schröder, Freie Radfahrervereinigung Kaiserslautern (Rheinpfalz).
8. Carl Schug, Neubau-Mariahilfer Radfahrerverein (Wien).
9. Friedrich Trinkaus, Radfahrer »Die Wanderer«, Wien.
10. Josef Fischer, Velociped-Club »Germania«, München.
11. Ludwig Wilhelm, Wiener Touren-Bicycleclub.
12. Otto Wokurka, Wiener Touren-Bicycleclub.
13. Moritz Ehrenfeld, Radfahrer-Union »Vorwärts«, Wien.
14. Josef Sobotka, Wiener R.-Cl. »Wanderlust«.
15. Josef Lugert, Wiener Cyclistenclub (von 1883).
16. Franz Hager, Wiener Radfahrerverein »Rapid«.

Nur fünf von den gemeldeten einundzwanzig Rennern sind nicht erschienen. Am Start hatte sich eine sehr grosse Corona von Zusehern eingefunden, ein Photograph nahm die Gruppe der Renner und Functionäre des Starts auf. Punkt 10 Uhr entliessen die Herren Stahl und Kadliczik das Feld, das nun nach der Adria stürmte.

Die Führung hatten Nr. 6, 7, 11 und 5, dann folgten Nr. 13, 16, 20, 15, 21, 3, 1, 4, 9, 8 und 2, so lautet die erste Postenkarte aus Neudorf. Bei Traiskirchen war Nr. 7 schon abgefallen, so dass an der Tête Nr. 5, 6 und 11, die drei Münchener, eng beisammen, marschierten. Bloos, ein Favorit der Grazer, hatte das Malheur, zu stürzen, er fuhr noch bis Gloggnitz, wo er aufgab.

Bei Günseldorf war die Strasse sehr schlecht, theilweise frisch beschottert, theilweise kothig.

Der Posten aus Theresienfeld meldet, dass der Revierförster Cizek einigen Lastfuhrwerkern zurief, die Radfahrer niederzufahren!! Hier wurde Freih. v. Eisebeck von einem Gemeindediener von der Maschine gerissen! Gegen Beide wurde bereits die Anzeige erstattet.

Wiener-Neustadt passirten die ersten Drei (Nr. 6, 5 und 11) um 11 Uhr 25 Minuten, der letzte, Nr. 4, um 11 Uhr 51 Minuten.

Die ersten 50 Kilometer (Bachmann an der Spitze) wurden gefahren in 1:58:00.

Knapp vor Neunkirchen gab Schröder aus Kaiserslautern wegen Maschinenbruchs auf.
Bei Wimpassing schiebt sich Sobotka in's führende Feld. (Rückenwind.)

In Gloggnitz erreicht ein Gewitterregen die Renner, an der Tête (12 Uhr 45 Minuten) sind Nr. 11, 16 und 5. Schottwien starker Regenguss.

Semmering, Passhöhe: Sobotka Erster! Regen aufgehört, Gegenwind; Nr. 16, 14, 11 und 5 passiren den »Erzherzog Johann« 2 Uhr 14 Minuten und bleiben nun beisammen bis Graz. In flottester Fahrt geht es den Semmering hinab, und Mürrzuschlag wird um 2 Uhr 59 Minuten 16 Secunden erreicht. Das sind genau 100 Kilometer vom Start. Sobotka 4:59:16.

In Mürrzuschlag war Markttag, Hunderte von Personen in der Hauptstrasse, welche mustergiltig vom Mürrzuschlager Club mit Zuhilfenahme von Gendarmerie und Feuerwehr der Ortschaft besetzt ist.

In gutem Tempo geht's durch's Mürrzthal, durch Langenwang, Krieglach, Kindberg, Mürrzhausen zur Controlle III: Kapfenberg. Hier ist Bachmann der Erste, doch das Vierer-Crew dicht zusammen. Hier gibt Hager wegen Maschinenbruch auf, ebenso Wilhelm.

Bruck a. d. Mur wird von den Ersten, dicht beisammen, um 5 Uhr passirt. Wetter sehr schön; gegen 7 Uhr, als Nr. 15, 4 und 6 durchfahren, fällt Nebel ein.

In Kirchdorf, genau 150 Kilometer vom Start, schlägt Sobotka den bisherigen österreichischen Record (zufällig auf gleicher Strecke gefahren von B. Diamant 1888 in 7:35) mit 7:23:35 (österreichischer Record).

Der Frohnleitner Posten meldet: Nr. 14, 11, 16, 5 am muntersten, Nr. 3, 9, 1 munterer, Nr. 8, 20 munter, Nr. 15 matsch, Nr. 4 mätcher, Nr. 6 am mätchesten.

Die Badlwand, 23 Kilometer von Graz, wird bei einbrechender Dunkelheit von den ersten Vierer erreicht. Sternhell, kühl.

In St. Stefan klagt Nr. 20 über »Wolf«. Die Strasse gegen Graz wird sehr schlecht. Die Weinzettelbrücke, wo die Grazer Racemen Urpani, Schneider, Pammer, S. Kazil, Jerney u. s. w., zusammen zwölf, Aufstellung hatten, um als Pacemacher durch Graz zu führen, wird um 7 Uhr 22 Minuten nach telephonischer Mittheilung erreicht. Die Ankunft in Graz schildert das »Grazer Tagblatt«, eine sportlich stets am besten informirte Localzeitung:

»Im Café »Thonethof« und vor demselben steigerte sich die Bewegung von halb 7 Uhr ab von Minute zu Minute. Ein Theil der Radfahrer begab sich zur Controlstelle für Graz, in's Hotel »Engel« in der Griesgasse, wo sich um diese Zeit bereits, wie am Lendplatz, in der Mariahilferstrasse und am Murplatz eine nach Tausenden zählende Menschenmenge angesammelt hatte, um die Radwettfahrer zu erwarten.

Als um 7 Uhr 37 Minuten Sobotka, Fischer und Wokurka als Erste vor dem Hotel »Engel« anlangten, wurden sie von der Menge mit brausenden »Hoch!«-Rufen und von den zahlreichen Radfahrern, welche vor und in der Controlstation V mit Spannung die Ankömmlinge erwarteten, mit herzlichem »All Heil!« begrüsst und sogleich in das für die Rennfahrer bereitgehaltene Zimmer geführt. Alle Drei waren im besten Wohlbefinden hier eingelangt. Ihnen folgte nach zehn Minuten, um 7 Uhr 47 Minuten, Bachmann, dann, um 8 Uhr 8 Minuten, Baron Eisebeck, bei seiner Ankunft stürmisch mit Jubelrufen begrüsst; zugleich mit diesem Trinkaus; um 20 Minuten später Blumauer (Pischelsdorfer Radfahrerverein) um 8 Uhr 20 Minuten, nach diesem Lugert um 8 Uhr 30 Minuten und Schug um 8 Uhr 37 Minuten. In bester Condition befanden sich Baron Eisebeck, Trinkaus, Fischer, Blumauer und Wokurka, die sich sofort stärkten und guten Appetit entwickelten. Trinkaus z. B. nahm ein Naturschnitzel, ein Roastbeef, eine Suppe mit zwei Eiern und einen Thee zu sich; mit nicht viel weniger begnügten sich die anderen Wettfahrer. Einzelne hatten einen Masseur in das Hotel bestellt, liessen sich kalt abreiben und massiren und bestiegen dann neu gestärkt das Rad. Für Marburg, Hotel »Meran«, haben sich die Radfahrer eine neue Ration von Roastbeef mit Spiegelei, weichen Eiern und Chocolate telegraphisch vorausbestellt.

Bei der Durchfahrt durch unsere Stadt sind zwei der Wettfahrer, Bachmann und Fischer, in Folge der allzu hastigen Führung ihrer Schrittmacher vom Rade gestürzt, ohne sich besonders zu verletzen. Herr Fischer, der sich beim Sturze ein wenig die Hand beschädigt hatte, liess sich im Hotel »Engel« von einem anwesenden Aerzte einen Verband anlegen und war wieder vollkommen fahrtüchtig. Bachmann, der wie Fischer am Lendplatze gestürzt war, hatte eine Beschädigung seines Rennwagens zu beklagen und setzte die Fahrt mit einer anderen Maschine von Graz aus fort. Nach einem Aufenthalte von 25 Minuten verliess der Erste, Sobotka, die Controlstation Graz um 8 Uhr 2 Minuten, um einen 200 Kilometer-Record zu schaffen; er erreichte, wie bald darauf hierher gemeldet wurde, den 200. Kilometer (circa 200 Meter unter Puntigam) mit einer Zeit von 10 Stunden 18 Minuten (österreichischer Record). Nach ihm verliessen um 8 Uhr 14 Minuten Fischer, Bachmann und Wokurka, um 8 Uhr 45 Minuten Blumauer, um 8 Uhr 53 Minuten Baron Eisebeck, um 8 Uhr 56 Minuten Trinkaus die Controlstation und setzten ihre Wettfahrt wacker fort.

Zugleich mit Trinkaus fährt Lugert, welcher Letzterem man aber auch gar nichts von den nahezu vollendeten 200 Kilometern anmerkt. 9 Uhr 15 Minuten verlässt Schug Graz. 10 Uhr 9 Minuten trifft Ehrenfeld ein, der nur 10 Minuten rastete, dann kommt Thom (10 Uhr 37 Minuten) und Winkler (10 Uhr 45 Minuten); 12 Minuten vor den Anderen ist Sobotka von Graz abgefahren. Trotz der Nacht geht er in ein so mörderisches Tempo über, dass er in Marburg (nach 66 Kilometer) bereits 30 Minuten vor Fischer, Wokurka und Bachmann und genau 60 Minuten vor Trinkaus anlangt.

Zwischen Bruck und Puntigam war eine ausserordentliche Besetzung durch Mitglieder der Grazer Vereine, besonders Grazer Radfahrerverein, Grazer Bicycleclub und »Wanderlust«, inscenirt. Unter Puntigam waren es die »Grazer Herrenfahrer«, die die verschiedenen »Bierdörfer« besetzt hielten und lebhaftest die Telefonverbindungen in Anspruch nahmen.

Wildon und der Wildoner Berg war die Domäne der »Wildoner Radfahrer«. Dieser Club war ausserordentlich thätig, letztgenannten Berg bewachte eine Kette von Fackelträgern. Auf der Landshabrücke hatte sich der Controlor VI häuslich niedergelassen, in seiner Begleitung Leibnitzer Sportcollegen und — eine Musikcapelle. Hier ging's lustig her und mancher Renner war schwer wieder wegzubringen. Die in Radfahrerkreisen bekannte schöne Frau Wirthin machte in liebenswürdiger Weise die sportkundige Hausfrau. Die nächste Strecke, die ehemalige Landscha-Allee, war von den Strasser, Murecker und Radkersburger Clubmitgliedern dicht bewacht.

Nun beginnt das Territorium der vier Marburger Clubs, die unter der umsichtigen Leitung Gustav Scherbaum's ihre Posten bezogen hatten. 11 Kilometer vor Marburg ist die Hälfte der langen Reise erreicht. Sobotka erreichte den 250. Kilometer um 10 Uhr 50 Minuten, schuf somit über diese Distanz den österreichischen Record von 12:50.

Für die nicht leicht zu findende Durchfahrt in Marburg fungirt wieder eine Anzahl guter Fahrer als Pacemacher.

Das Grossartigste aber in der Rennstreckebesetzung leisteten die »Marburger Schwalben«, der Pettauener Radfahrerverein und der Windisch-Feistritzer Radfahrerverein.

Englische und französische Sport-Niederlage
sämtlicher Neuheiten für Sportbekleidung
von
Orel & Schubert, Wien, I., Kolowratring Nr. 4.

Sie hatten die gefürchteten und gefährlichen Pulsbauer Berge besetzt und bezeichneten die steilen Gefälle, Abzweigungen etc. mit transparenten Warnungstafeln! Fürwahr eine originelle und ausserordentlich lobenswerthe neue Art von Wegweisern! — Um so unangenehmer berühren die Berichte aus Cilli; hier gab's zwischen dem windischen und deutschen Club Randal. Eine Untersuchung ist im Zuge, und wir werden nicht ermangeln, die Urheber der Störung des guten Einvernehmens festzunageln. Doch immerhin war die Rennstrecke gut besetzt, besonders an der bei Nacht recht gefährlich zu passierenden Sannbrücke waren verlässliche Posten (Standzeit von 1 Uhr Früh bis 2 Uhr Nachmittags = 13 Stunden!). Den 300. Kilometer erreichte Sobotka in der Fahrzeit von 16:09:10 (österreichischer Record). Nun kommt der starke Berg gegen Trojana. Oben hatten Brömer (Wiener Bicycleclub) und Bullmann (Grazer Bicycleclub) Controle IX bezogen; Sobotka, noch immer weit voraus, erreicht ziemlich »fertige« die Höhe um 5 Uhr 38 Minuten Früh (25. September). Allen macht der Berg zu schaffen, nur Ehrenfeld will ihn nicht schieben. Eisebeck leidet bereits sehr an den Folgen seines Sturzes. Doch hier heroben in frischer Bergesluft und bei guter Verpflegung ist Alles bald wieder auf den Beinen, und flott geht's hinab in's Krainische. Die Rennstrecke — vorzügliche Strasse — ist gut besetzt vom slovenischen Laibacher Club. In Kraxen ist die Reihenfolge noch immer Nr. 16, 14, 11, 5, 9, 20, 3, 1, 6 und 15; Nr. 16 mit einem Vorsprung von 43 Minuten vor Nr. 14, Letzterer sehr frisch. — Es wird Tag; etwas neblig, frisch. Nun kommen Nr. 14 und 11, stets beisammen, dem Vormanne auf, der immer mehr zu ermüden scheint.

Laibach: Nr. 16 (7 Uhr 42 Minuten), 11 und 14 (8 Uhr 12 Minuten), dann Nr. 5, 9, 20, 3, 1, 15, 6 und 4. Eisebeck muss leider aufgeben; er war die Hoffnung der Grazer. In Laibach grossartige Theilnahme des Publicums. Gleich ausser der Stadt ist der 400. Kilometer der Rennstrecke. Denselben erreicht Sobotka in der Fahrzeit von 21:55:25 (österreichischer Record). Der Laibacher Bicycleclub (Oberleitung Achtschin) hatte die ausgiebigste Streckenbesetzung ausgeführt; 70 Kilometer! Er entledigte sich seiner Pflicht auf's Beste; nur eines seiner Mitglieder machte in vorlauter Weise den unverantwortlichen Fehler, nach den ersten sechs Rennern die Posten vorzeitig abzugeben, allerdings in der Meinung, es wären schon alle Renner passiert, so dass die Nachkommenden keinen Posten fanden. Glücklicherweise blieben die Controlorgane auf ihren Plätzen.

Controle Oberlaibach, Dr. Gratzky: Nr. 16, 1', 14, 9, 5, 20, 1, 15, 4 und 6; Erster 8 Uhr 47 Minuten Früh, Letzter 6 Uhr 14 Minuten Nachmittags.

Karst! Hier gewaltige Verschiebung! Nr. 14, 16, 11 etc., somit Wokurka in der Führung! Der bedeutende Vorsprung Sobotka's von Nr. 14 und 11 eingeholt!

Prachtvolles Wetter bis gegen Abend, wo ein Gewitter heraufzieht, in welches Nr. 6 und 4 kommen, die Anderen waren längst vorbei. Rückenwind.

Planina (nach der ersten Karststeigung): Nr. 14 und 11 dicht beisammen, 10 Uhr 29 Minuten Vormittags; Nr. 16 um 10 Uhr 32 Minuten, somit um einen Kilometer geschlagen. Auch Nr. 5 überspurt Nr. 9.

Adelsberg: Nr. 16, 14 und 11 um 11 Uhr 1 Minute 30 Sekunden; somit Sobotka wieder aufgekommen und an der Tête. Mit Blitzschnelle geht es durch den Ort.

Pri-Kasarij, Controle XI: Dr. Heider und Dr. Bartl (Beide Grazer Bicycleclub) melden Nr. 11, 14, 16, 9, 5, 1 und 15. Wetter schön, Mittags heiss. Rennfahrer sehr ruhig, ein Pacemaker sehr aufgeregt.

Präwald, Controle XII: Der erste italienische Posten meldet: Nr. 16, 14 und 11 zusammen um 12 Uhr 22 Minuten, Nr. 9 um 1 Uhr 20 Minuten, Nr. 5 um 1 Uhr 25 Minuten, Nr. 20 um 1 Uhr 45 Minuten, Nr. 1 um 3 Uhr 20 Minuten, Nr. 5 sehr müde. Rückenwind.

Senosi: Nr. 11, 14 und 16 um 1 Uhr Nachmittags, Sessana: Nr. 14, 16, 11 etc.

Inzwischen stieg wohl in Graz und Triest, auch in Wien und anderen Städten die Aufregung auf's Höchste, umso mehr als die Telegramme nicht rasch genug befördert wurden. In allen Orten am Start war viel Publicum versammelt. Der Posten von Opicina (Villaggio), R. Cappellani (Veloce Club Triestino) schreibt: »Viel Volk begrüsst die starken Renner.«

Nun, und Triest? das Ziel? Ein Berichterstatter des »Grazer Tagblatt« schreibt hierüber:

»Triest! das Ziel! Es ist nicht leicht möglich, das Ziel eines Rennens unscheinbarer auszustatten. Wir sind gewohnt, bei 50 oder 100 Kilometer-Rennen schon festlich geschmückte Ziele zu sehen — hier — bei einem 500 Kilometer-Rennen, beim ersten derartigen und grössten Rennen Oesterreichs, nichts, gar nichts als eine rothe Fahne, die das Ziel bedeutet, die Functionäre und zehn bis zwanzig Personen aus der nächsten Vorstadtnachbarschaft. Die Zielfunctionäre sind verstärkt durch die aus Wien und Graz gekommenen Start- und Controlfunctionäre. Die Sonne brennt hier auf die Umgebung des 2.6 Kilometer-Steines in schauerhafter Weise, eine miserable Osteria versucht ihr Bestes zu leisten. Die Telegramme und telephonischen Mittheilungen müssen von Triest per Rad heraufbefördert werden, sie kommen immerhin schneller als durch Boten.

Triest entwickelte auch nicht das geringste sportliche Interesse, die Blätter besprechen das Rennen in kurzen Artikeln, ohne eben zu wissen, was es heisst, mit eigener Kraft 500 Kilometer zurückzulegen. Soeben wird Fischer als Erster in Adelsberg avisirt.

Inzwischen sammeln sich am Ziel doch noch einige Neugierige an, Leute der Nachbarschaft bringen sogar einige Fahnen, die an den Bäumen mit aller Eile befestigt werden. Auf diesen hatte übrigens längst die liebe Strassenjugend Platz genommen und begrüsst jede Staubwolke, die auf der in Serpentina herabziehenden Opicinastrasse sichtbar wird, mit frenetischem Geheul.

Endlich ertönt ein Schuss, und in schärfstem Tempo kommt ein — Pressburger Radfahrer dahergesaut, der eben nur eine Reise zu Rad nach dem Süden macht.

Es war also nichts oder richtiger ein falscher Alarm. Inzwischen siedelt sich am Ziele ein »ambulantes« »Gefornes-Mann« an, der prächtige Geschäfte macht, denn die Sonne brennt unbarmherzig herab.

Endlich ist es auch gelungen, in aller Eile sieben Mann einer sehr, sehr vorstädtischen Musikcapelle aufzutreiben, die nach längerem Handeln endlich auch ihre Instrumente bringt und den Versuch macht, den beliebten Buona Fortuna-Marsch loszulassen. Gleich darauf wird es 2 Uhr Nachmittags. Abermals ein Schuss, jetzt ist's Ernst. Zwei grosse Staubwolken wirbeln dicht hintereinander auf, und — Sobotka von der »Wiener Wanderlust«, mit Tusch und »All Heils-Evvivas« begrüsst, fliegt 2 Uhr 45 Sekunden durch's Ziel, somit den Record Wien—Triest 500 Kilometer mit 28 Stunden und 45 Sekunden schaffend. Ihm dicht an der Ferse um 35³/₅ Sekunden später als Zweiter folgt Wokurka vom Wiener Touren-Bicycleclub. Beide ganz frisch und munter, nur entsetzlich mit dem Staub bedeckt, der fusstief auf der miserablen Opicinastrasse liegt. Sie werden sofort in's Hotel spedirt, wo sie nun ruhen.

Kaum von der ersten Aufregung beruhigt, wird wieder Achtung gerufen, und der dritte Renner wird sichtbar. 2 Uhr 25 Minuten 10³/₅ Sekunden geht Fischer von der Münchener »Germania« über's Ziel. Er ist ganz wohl auf und geht sofort in's Meer, ein kräftigendes Bad zu nehmen. Fischer, der vor Adelsberg an der Tête war, hatte leider das Malheur, 24 Kilometer vor dem Ziele das Rad zu brechen, die dortigen Posten waren so indolent und verweigerten ihm ihre Maschine, möglicherweise verstanden sie auch nicht seinen bayrischen Dialect; erst nachdem er einige Zeit sein zerbrochenes Rad geschoben und dabei mehr als zwanzig Minuten eingebüsst hatte, fand er ein Mitglied des Veloce Club Triestino, das ihm sein Rad — leider ein Cushion — anvertraute. Es war zu spät, er konnte die Ersten nicht mehr einholen und landete als guter Dritter.

Dann folgte der Vierte, Trinkaus, von den Wiener »Wanderern«, der Fünfte, Lugert, von den Wiener 1883er Cyclisten, und der Sechste, Bachmann, vom Münchener Radfahrerverein. Dies die Preisträger, die alle innerhalb 29 Stunden die grosse Reise, reich an Hindernissen, Bergen, schlechten Strassen, von Wien nach Triest fast ohne Rasten machten.

Als Siebenter folgt Blumauer, und in der Nacht die Uebrigen: Ehrenfeld, Thom und Winkler, Letzterer genau nach 40 Stunden.

Am Montag Abends 8 Uhr feierliche Preisvertheilung in der Steinfelder Bierhalle. Bei derselben sind vorwiegend Wiener und Grazer Radfahrer anwesend. Comas vom Veloce Club Triestino, begrüsst in italienischer Sprache in herzlichen Worten die Erschienenen, Kleinoscheg entwickelt in kurzer Rede ein Bild der Entstehungsgeschichte des Rennens, des namhaften finanziellen Erfolges, den die eingeleitete Subscription bei Bänden, Verbänden und Vereinen gefunden, die es ermöglichte, so werthvolle Ehrenpreise zu geben, der über alle Erwartung zahlreich erfolgten Nennungen, insbesondere dass unter den Meldungen ein Drittel Reichsdeutsche sind, gedenkt schliesslich der aufopfernden Thätigkeit der Posten und Controloren und spricht die Hoffnung aus, dass das diesjährige 500 Kilometer-Rennen wohl nicht das letzte sein wird von der Donau zur Adria.

Hierauf verliert Herr Böhme, der Schiedsrichter, die Resultate und übergibt die prachtvolle Ehrengabe unter stürmischem Beifall dem Sieger.

Noch einige Reden, die Verlesung eines ganzen Stosses von Glückwunschtelegrammen an die Renner und Veranstalter (besonderen Beifall erhielt das überaus herzliche Telegramm der Wiener »Wanderer«), und nach kaum 1¹/₂stündiger Dauer ist auch dieser Abschnitt des Festes — die Siegesfeier — vorüber.

Pardubitz 1892.

IV. Grosses internationales Rennen, veranstaltet vom Český klub velocipedistů Pardubitz.

Sonntag den 25. und Montag den 26. September.

Am 25. und 26. September fand das IV. Grosse internationale Rennen, veranstaltet vom Český klub velocipedistů Pardubitz unter zahlreicher Theilnahme der dortigen Publicums und bei denkbar schönstem Wetter statt.

Obwohl unter Leitung der Č. U. J. V. Prag, stach diese Veranstaltung von den sonstigen, speciell in Prag vom Český klub Smichow veranstalteten Rennen merklich ab. Prag gilt bekanntermaassen als Eliteplatz, und finden dessen Veranstaltungen, speciell was die Leitung anbelangt, alleits Anklang. Umso mehr enttäuschte diesmal Pardubitz, nachdem gerade die Leitung ihrer Aufgabe nicht gewachsen war, und manch' unerquickliche Scene, nur bei Einhaltung der Ausschreibung, nicht vorgekommen wäre und schon im Interesse des Sports entschieden vermieden hätte werden müssen.

Möglich, dass die Herren in Pardubitz annehmen, dass begangene Fehler in den Propositionen nur die theilhaftigen Rennfahrer treffen können — wir und jedenfalls sämtliche versirte Sportsleute theilen diese Ansicht nicht, denn die Ausschreibungen sind der Contract, der beide Theile, Veranstalter und Rennfahrer bindet. Kommen daher Fehler vor, so kann nur derjenige verantwortlich gemacht werden, der diese verschuldet, und zwar hier der Pardubitzer Verein. In der Proposition des ersten Tages Programm-Nr. V, steht: »Sicherheits-Zweiradrennen. Offen für alle Amateure, mit Ausnahme derjenigen, die zu dem Rennen Nr. II des ersten Tages und Nr. IV des zweiten Tages gestartet haben.« Wenn daher ein Rennen auf Tourenmaschinen gemeint war, so hätte dies ersichtlich gemacht werden müssen, anstatt dass den Rennfahrern Beyschlag und Radler, die Rennmaschinen mithatten, der Start einfach untersagt wird, und erst auf stetes Beharren der Theilhaftigen wie deren Begleiter dieses Rennen in zwei Theilen, und zwar für Touren- und Rennräder, fahren zu lassen.

Am zweiten Tage fiel es der Leitung wiederum ein, das Meisterschaftsrennen auf dem Hochrade nicht über die ausgeschriebene Distanz von 2000, sondern 8045 Meter fahren zu lassen, und nachdem sich die Rennfahrer weigerten, drohte die Leitung, das Meisterschaftsrennen fallen zu lassen und ein gewöhnliches Rennen hierfür einzuschalten. Unter solchen Umständen blieb den Rennfahrern nichts Anderes übrig, als die Meisterschaft auf

8045 Meter zu fahren; hier siegte Gewalt vor Recht, und die daraus resultirenden Folgen mögen die Pardubitzer tragen.

Die Rennen selbst verliefen, durch die vorgekommenen Stürze, die noch glücklicherweise ohne Folgen blieben, ohne besonderes Interesse. Speciell dem Fünfkilometer-Rennen des ersten Tages, mit Beyschlag und Ehinger besetzt, wurde das grösste Interesse entgegengebracht. Leider kam Ehinger durch den Sturz Bartošek's zu Fall und konnte zum grössten Leidwesen der Anwesenden kein Rennen mehr mitmachen. Vorher fuhr Ehinger in dem Meisterschaftsrennen zum ersten Male Niederrad und zeigte sich auch auf dieser Maschine als vorzüglicher Fahrer, wengleich er gegen Opel nicht aufkommen konnte. Letzterer zeigte dagegen seine grosse Ueberlegenheit im Vorgabefahren des ersten Tages. Die Vorgaben waren nicht nur, wie in gewohnter Weise und hier schon oft gerügt, viel zu hoch bemessen, es fehlten auch sämtliche Zwischenmänner. Wir anerkennen ja, dass in den Vorgaberennen durch die entsprechende Vorgabe der Ausgleich zwischen dem Junior und dem Meisterfahrer stattfinden soll und ein gut handicaptetes Vorgabefahren nicht nur zu den grössten Seltenheiten gehört, dass dies sogar eine Kunstleistung der betreffenden Personen ist. Keinesfalls dürfen aber Vorgaben bis zu 400 und, wie dies hier der Fall — wo die kleinste 200 Meter betrug —, ohne jeden Anschluss bewilligt werden, denn in den seltensten Fällen gelingt es dem Malmann, ein derartiges Rennen zu gewinnen, und es kann weder im Interesse des Sports noch der Rennleitung liegen, die Malmänner auf solch' eine Weise kaltzustellen. Wenn Opel dieses Rennen ausnahmsweise gewann, so war dies nicht die Kunst des Handicappers, sondern in allererster Linie dessen aussergewöhnliche Form, mit der man nicht zählen darf, und hauptsächlich die Aufopferung seines Clubcollegen Beyschlag, der in zwei Runden Alles hergab, nur um seinem Freunde zu nützen. Ein solcher Freund ist nicht immer zur Seite.

Dafür wurden im Handicap am zweiten Tage, jedenfalls in Anbetracht des Sieges seitens des Malmannes, die Vorgaben noch bedeutend erhöht, trotzdem Opel eine fremde Maschine fahren musste. Opel begnügte sich jedoch, nur als Pacemaker für Wartenberg zu fungiren, doch nützte diesem auch diese Hilfe nicht; derselbe wurde trotz 450 Meter Vorgabe nicht placirt.

FOURNIER—CASSIGNARD.

Niemals hat man eine solche Menge von Gästen auf dem Velodrome Buffalo zu Paris gesehen, als am 18. September um 2 Uhr Nachmittags, da der mit so ungeheurer Spannung erwartete Kampf zwischen den beiden berühmten Professionals Fournier und Cassignard zum Austrag kommen sollte. Wir haben unseren Lesern die ganze Entstehungsgeschichte dieses Matches mitgetheilt, sie kennen den ganzen vorhergegangenen diplomatischen Notenwechsel, die Höhe der Einsätze und sind endlich auch in Kenntniss all' der Interessenfragen der Fabrikanten, die hiebei in's Spiel kamen.

Als die beiden Gegner zum ersten Kampf antraten, der Curs sollte über 1000 Meter gehen, wurden sie von der Menge schon mit lauten Ovationen begrüsst. Fournier erhielt durch das Loos die innere Bahn zuerkannt, er überlässt schon wenige Sekunden nach dem Start seinem Gegner das Vergnügen der Führung, und nun geht die kurze Reise in einem Bummeltempo vor sich. Erst bei der dritten und letzten Runde kommt Leben in den Kampf; Fournier schießt wie aus der Pistole geschossen davon, und Cassignard nimmt seine Verfolgung hitzig auf, ohne jedoch seinen Gegner ganz erreichen zu können, der in 2:26¹/₅ mit einer knappen Länge einen sicheren Sieg landet. Die Zeiten für die drei Runden sind folgende: erste Runde 1:09, zweite Runde 0:51, dritte Runde 0:26¹/₅.

Nachdem die beiden Gegner genügend ausgerüstet waren, kam nun das Match über 10.000 Meter an die Reihe. Sollte dieses von Cassignard gewonnen werden, so hätte nach der Proposition noch ein Entscheidungslauf über 5000 Meter abgehalten werden müssen. Wieder wird bis zur letzten Runde, diesmal aber unter wechselnder Führung ein ausserordentlich langsames Tempo eingehalten zum grossen Missvergnügen der Zuschauer, die ihrem Unmuth in lebhafter Weise Ausdruck gaben. Die letzte Runde glich dann vollständig der im ersten Match gelaufenen, und Fournier wurde unter betäubenden Beifallrufen als Sieger erklärt. Fournier ist auch thatsächlich der Bessere, wenn auch jetzt zur Entschuldigung Cassignard's angeführt wird, dass sein Pneumatic-Reifen im Endkampf schlaff geworden sei.

Fournier darf somit jetzt wohl als der vorzüglichste Fahrer Frankreichs über kurze und mittlere Distanzen angesehen werden, und so lange er sich in seiner gegenwärtigen Form hält, hat er auf der Rennbahn keinen Gegner zu fürchten.

Auf einem Gebiete hat er doch in den letzten Tagen eine Niederlage erlitten. Er hielt bisher den französischen Stundenrecord mit 39 Kilometer 307 Meter. Diesen hat nun Dubois geschlagen, indem er in der Stunde 39 Kilometer 707 Meter fuhr.

DIE SCHNELLSTE BAHN.

In der Streitfrage, welches die schnellste Bahn sei, haben sich nun doch die meisten Autoritäten für die Cementoberfläche ausgesprochen. Nun ist über die Verwendung von Cement als Material für Radfahrbahnen von Berufenen und Unberufenen schon so viel für und gegen geschrieben worden, dass einige sachverständige Bemerkungen, die H. O. Duncan, der Leiter des Velodrome Buffalo zu Paris, in »The Cyclist« über diesen Gegenstand macht, unseren Lesern nicht unwillkommen sein dürften.

Nach Duncan's Ansicht ist Cement für Rennbahnen zweifelsohne das Material der Zukunft, da es alle Vortheile ohne die Nachtheile anderer Materialien vereinigt. Durch vielfache Versuche ist zunächst festgestellt, dass die Buffalo-Bahn, die eine Cementoberfläche besitzt,