

Wir sind noch nicht fertig mit den gemeldeten »genaueren« Details. Als Pacemacher dienten dem famosen Rennfahrer zwei Pferde. Schön. So etwas wäre ja möglich, obschon damit mancherlei Missheiligkeit für den Radfahrer verbunden wäre — aber wir wollen auch das annehmen. Nun ist es klar, dass es auf der Welt die Traber nicht gibt, die einem solchen Radfahrer Pace machen könnten, denn ein solcher Radfahrer verliert ja sofort auch eine *Nancy Hanks*. Die Pferde haben also galoppirt, und zwar müssen sie so scharf galoppirt haben wie bei irgend einem Wettrennen, denn Johnson's Zeit ist auch keine schlechte für Pferderennen, und wir haben in der Freudenua schon manches Meilenrennen hochedel gezogener Pferde aufgenommen, das in einer schlechteren Zeit gelaufen worden ist. Wem will man nun einreden, dass man ein gutes Vollblut auf einer Asphaltbahn oder sonst auf einer harten Bicyclebahn sich werde strecken lassen? Und noch dazu auf einer Bahn mit scharfen Curven! Und wenn die Bahn nicht so hart war, wie kam dann Herr Johnson zu seiner fabelhaft guten Zeit?

Wer ist denn nun dieser Johnson, der so formidabile Weltrecords schafft? Vor vier Wochen wurde er in Chicago in einem Meilen-Handicap von A. S. Lumsden, der ihm 40 Ellen vorgegeben hatte, leicht geschlagen, vor drei Wochen schlug ihn Taylor, der ihm 45 Ellen vorgegeben hatte. Bis dahin war seine beste Zeit für die Meile 2:33 gewesen, und nun entdeckt er auf einmal sein Herz und seine wahre Form und pulverisirt förmlich die angestauntesten Weltrecords. Man sieht, die Sache wird schlimmer, je mehr Details über sie mitgeteilt werden. Auf die endliche Lösung sind wir einigermaßen gespannt. Vielleicht hat sich der Zeitmesser nur um die Kleinigkeit von einer Minute geirrt. Die Geschichte ist im Ganzen sehr heiter, sie hat aber auch einen ersten Hintergrund, und es muss jeder Versuch, den Schwindel auf dem Gebiete des Sports einzubürgern, mit allem Nachdruck zurückgewiesen werden.

ZUM 500 KILOMETER-RENNEN WIEN—GRAZ— TRIEST.

Wir haben bereits über den Verlauf dieses epochemachenden Rennens ausführlich in unserer letzten Sonntags-Nummer berichtet und wollen heute einige Details nachtragen, die für unsere Leser nicht ohne Interesse sein dürften.

Bereits Donnerstag und Freitag Früh trafen die auswärtigen Concurrenten in Wien ein, so Fischer, Bachmann und Thom aus München, Winkler aus Mühlberg an der Elbe, Schröder aus Kaiserslautern, sowie Bloos und v. Eisebeck aus Graz.

Zu der Freitag Abends stattfindenden Begrüssung der Gäste hatten sich bei achtzig Wiener Radfahrer — als Vertreter beinahe sämtlicher Wiener Vereine — eingefunden, und auch die drei Münchener, zwei Grazer Fahrer und Winkler-Mühlberg waren erschienen.

Hier wurde noch die letzte Hand an das Werk gelegt, einige in letzter Minute ausgesprungene Posten waren im Nu vergeben, ebenso war die erste und einzige niederösterreichische Controlstelle, in Schottwien nach »Versagen« des zuerst hierfür Bestimmten sofort wieder besetzt. Auch die beiden in Wien etablierten Centralstellen wurden organisiert, und man konnte mit guter Hoffnung auf das Gelingen des Ganzen blicken.

Gegen 9 Uhr ergriff das Mitglied des Ausschusses Herr W. Kadlezik das Wort, um nach einem kurzen Ueberblicke über die Entstehung des Rennens allen Clubs zu danken, die demselben ihre Unterstützung in so weitgehendem Masse angedeihen liessen, bewillkommte die fremden Rennfahrer in Wien und schloss mit einem stürmisch aufgenommenen dreifachen »All Heil!« auf dieselben.

Am nächsten Tage, Samstag den 24. September, war zeitlich Früh schon das sonst nur von Ziegelfuhrwerken bevölkerte Inzersdorf am Wienerberge das Ziel vieler.

Im Fiaker, per Rad und mittelst Dampftramway trafen nicht nur viele Sportscollegen, sondern auch Officiere, Privatpersonen und Zeitungsberichterstatter ein, was gewiss Zeugniß davon ablegt, welche hohes Interesse dem Rennen in allen Kreisen der Gesellschaft entgegengebracht wurde.

Das Gasthaus »zum goldenen Stern«, in welchem die Functionäre ihr Hauptquartier aufgeschlagen hatten, war dicht belagert. Allmälig trafen die Concurrenten ein, und waren die meisten derselben eifrig mit den letzten Herrichtungen ihrer eigenen Person sowie ihrer treuen Räder für die anzutretende lange und anstrengende Reise beschäftigt. Das Comité hatte für Alles bestens Vorsorge getroffen, und als um $\frac{1}{2}$ 10 Uhr im Hofe des Gasthauses eine Gruppenphotographie aufgenommen wurde, waren 15 Rennfahrer und etwa 200 bis 300 Zuseher anwesend.

Nun ging's zu dem circa 600 Meter vom Hauptquartier entfernten Startplatz, der in üblicher Weise durch ein Band am Boden markirt war. Hier nahmen die Renner in acht Reihen zu je zweien, respective einen, hinter einander Aufstellung, der Starter verlas nochmals die wichtigsten Bestimmungen über das Rennen, gab nöthig erscheinende Aufklärungen und entliess Punkt 10 Uhr mitteleuropäischer Zeit unter herzlichem »All Heil!«-Rufen der anwesenden Menge, das Feld der 15, die inzwischen auf 16 angewachsen waren. Eine halbe Minute vor dem Start nämlich, der Starter hatte die Fahne bereits erhoben, machte sich in den hinteren Reihen des Publicums und der Renner eine Bewegung geltend, welche der soeben — also eine halbe Minute vor dem festgesetzten Start —

erscheinende Herr Wokurka vom Wiener Touren-Bicycleclub hervorrief. Trotzdem wurden die Renner ordnungsmässig um 10 Uhr entlassen, da es nicht angängig gewesen wäre, eines einzigen Herrn, der sich aus welcher Gründen immer verspätet hatte, die anderen 15 Herren auf der Strasse warten zu lassen, insbesondere als die nöthigen Vorbereitungen, wie Unterschrift, Aufnähen der Startnummern u. s. w., längere Zeit in Anspruch genommen hätten. Wokurka fuhr dessenungeachtet gleichzeitig mit den Anderen ab, stieg jedoch beim zweiten Starter — der circa 40 Meter von dem ersten entfernt stand — ab, und dieser bestätigte Wokurka in seinem Controlbuche die Abfahrt, so dass sich nachträglich die Nothwendigkeit herausstellte, den Start Wokurka's, trotzdem derselbe ohne die vorschriptomässigen Nummern fuhr, anzuerkennen und demgemäss an alle Centralen und Controlstellen in diesem Sinne zu telegraphiren.

Obwohl sich aus diesem Zwischenfalle keinerlei Complication irgend welcher Tragweite ergab, so ist das Verhalten Wokurka's — trotzdem wir ihm seinen Erfolg beim Rennen voll und ganz gönnen — in diesem Falle nicht scharf genug zu verurtheilen; denn wir glauben, dass schon die Rücksicht für die Mitbewerber sowie für die Functionäre es gebietet, rechtzeitig — in diesem Falle, wie vorgeschrieben war, längstens $\frac{1}{2}$ 10 Uhr — am Start sich einzufinden, abgesehen davon, dass diese Stunde keine derart frühe war, dass man sein Späterkommen durch »Verschlafen« entschuldigen konnte.

Den Verlauf des Rennens selbst haben wir bereits in letzter Nummer ausführlich geschildert, so dass wir denselben hier übergehen können.

Wir wollen hier nur dem Erfolge in moralischer Beziehung, den dieses Rennen nach sich zog, einige Bemerkungen widmen. Dass derselbe ein geradezu grossartiger und hoffentlich für die Radfahrerwelt nachhaltiger ist, wird Niemand bestreiten, der die Aufregung mitanzusehen in der Lage war, die sich des grossen Publicums in Wien und in Graz bemächtigte. In Graz war am Abend des Samstags die Griesgasse — in welcher sich die Controlstelle befand — derart vom Publicum besetzt, dass die ankommenden Rennfahrer sich nur schwer eine Gasse durch diese Menschenmassen bahnen konnten.

Auch die Centrale im Café »Thonethof« war Sonntag von Menschen umdrängt, ebenso waren beide in Wien etablierten Centralen, das Café Nowotny in Margarethen sowie das Café Parsifal in der Wallfischgasse, stets von Interessenten aus dem Publicum dicht besetzt, die jedes neu ankommende Telegramm förmlich verschlangen.

Das Telephon in letzterem Kaffeehause war Tag und Nachts über derart in Anspruch genommen, dass es endlich den ihm aufgezwungenen Dienst als »Mitfunctionär« beim 500 Kilometer-Rennen aufgab und — schliesslich versagte.

In Graz sowohl als in Wien bildete das hervorragende Tagesgespräch während der ganzen Woche das Radrennen von Wien bis Triest, und insbesondere in der Residenz wurden unter dem Publicum anlässlich des Distanzritzes Wien—Berlin oft Vergleiche angestellt zwischen der Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit des Fahrrades und des Pferdes, welche in Folge der erzielten ausserordentlich günstigen Zeit Sobotka's von 28 Stunden natürlich stark zu Gunsten des ersteren ausfielen.

Der Ausschuss des 500 Kilometer-Rennens hat sich daher nicht nur grosse Verdienste um den tadellosen Verlauf des Rennens selbst erworben, sondern er hat durch letzteres auch der Radfahrsache selbst in kaum erwarteter Weise genützt, er hat dazu beigetragen, unseren schönen Sport bei der grossen Menge wieder um ein nicht geringes Theil populärer zu machen.

In allererster Linie aber möchten wir die Verbände, Vereine und Clubs nennen, durch deren Mitwirkung in finanzieller und technischer Hinsicht die Veranstaltung des Rennens überhaupt erst ermöglicht wurde, und unter diesen verdienen wieder speciell die Wiener und niederösterreichischen Clubs genannt zu werden, und zwar aus ganz besonderen Gründen.

Wer die Verhältnisse in Wien kennt, muss zugeben, dass der Erfolg und der Anklang, den das 500 Kilometer-Rennen bei fast allen Wiener Radfahrvereinigungen fand, ein ganzer und ungetheilter war, was um so höher anzuschlagen ist, als hier in Wien leider nicht immer eine Einigkeit herrscht, wie sie für die gute Sache so sehr nach zu wünschen wäre. Allein diesmal blieb jedes andere Interesse bei Seite, Alles arbeitete fleissig und unermüdlich mit, und wir brauchen nur einige Ziffern sprechen zu lassen, die das Gesagte zu erhärten geeignet sind:

Von dem bei der Subscription eingegangenen Betrage von circa 850 fl. sind 420 fl., also beinahe die Hälfte, von Wiener und niederösterreichischen Clubs gezeichnet worden. Nicht minder beteiligten sich dieselben an der Besetzung der Rennstrecke, indem die Clubs: Mödlinger Radfahrerverein mit 8 Mann, Marienthaler Radfahrerverein mit 3 Mann, Berndorfer Radfahrerverein mit 2 Mann, Wiener-Neustädter Bicycleclub (unter Leitung des Herrn P. Grüssner vom Wiener Bicycleclub) mit 10 Mann, Neunkirchner Bicycleclub (unter Leitung des Herrn F. Weyrer, Neunkirchen) mit 8 Mann und von Wienern: der Wiener Bicycleclub mit 2 Mann, Radfahrer »Die Wanderer« mit 6 Mann, Radfahrer-Union »Vorwärts« mit 1 Mann, Wiener Cyclistenclub mit 3 Mann, Radfahrerclub »Rapid« mit 2 Mann sowie mehrere Einzelfahrer sich in die Ueberwachung der 85 Kilometer langen Rennstrecke in Niederösterreich theilten.

Ohne die grossartigen Leistungen, die die Clubs in Steiermark, Krain und Küstenland durch ihre ausdauernden Posten anlässlich des Rennens vollbracht haben, auch nur im Geringsten verkennen oder schmälern zu wollen, müssen wir anerkennen, dass auch die Niederösterreicher, respective Wiener einen Erfolg bei dem Rennen zu verzeichnen haben: sie sind einmal wenigstens vollkommen einig gewesen, kein Misston, keine Disharmonie durch das ganze Rennen, jede bei uns so beliebte kleinliche Eifersichtelei blieb bei Seite, und dieser Erfolg ist nicht hoch genug anzuschlagen.

Mögen alle Clubs das so angebahnte Einvernehmen unter einander weiter verfolgen und weiter ausbilden, und alle werden einsehen lernen, dass sie, wie bereits anlässlich des Rennens bewiesen, als ein geschlossenes Ganzes unverhältnissmässig mehr und Grösseres zu leisten im

Stande sein werden als jetzt, wo jeder seinen eigenen Weg in jeder Angelegenheit wandeln will.

Und so schliessen wir denn diese Zeilen über das erste grösste Strassenrennen Oesterreich-Ungarns mit der Hoffnung, dass bei der nächstjährigen Wiederholung desselben wir zu berichten in der Lage sein werden: die so sehr ersehnte Einigkeit unter den Wiener Clubs ist endlich hergestellt . . .

Weitere nachträgliche Details zu unserem ausführlichen Berichte vom vorigen Sonntag erhalten wir von einem anderem Berichterstatter:

Am Semmering kam einer der schlauesten Renner auf den Gedanken, Zeit und Kraft sparend, lieber die »alte« kurze Strasse zu schieben, als die vorgeschriebene bedeutend weitere neue zu benützen. Er schob schon lustig die halbe Strecke, als ihn ein Posten bemerkte und ihn mit den Worten: »Das gilt nix!« wieder zurückwies bis ganz hinab zur neuen Strasse, auf der er nun die Semmeringhöhe erklimmte.

In Mürrzuslag, wo, wie bekannt, am Rennstage Viehmarkt war, hatte der Mürrzuslager Club vollauf zu thun, die dicht mit Menschen besetzte Rennstrecke — die Hauptstrasse — freizuhalten. Feuerwehr und Gendarmerie halfen freiwillig und wacker mit, die Durchfahrt frei zu halten, so dass die Fahrt durch den ersten grösseren Ort Steiermarks flott von Statten ging.

In allen Orten des Mürr- und Murthales nahm die Bevölkerung lebhaften Antheil an dem Rennen; in den geschlossenen Orten erwarteten die Einwohner selbst bis spät in die Nacht hinein die Renner, diese auf's Lebhafteste begrüssend. In St. Stefan, wo sich die grosse »Gratweiner Papierfabrik« befindet, machten die Arbeiter Spalier und gaben, was sie sonst nicht immer thun, den glatten Fussweg längs des Fabrikgartens frei. Diese Annehmlichkeit ist der Direction des Etablissements zu verdanken, welche die Arbeiterschaft auf das Rennen aufmerksam machte und das Ersuchen stellte, die Renner hindernisslos passiren zu lassen. Die Direction gestattete auch in dankenswerther Weise die Benützung der Telephonleitung zur Controlle nach Graz.

Von Graz südlich waren an vielen Orten Musikcapellen theils von den Clubs, theils sogar von den Ortswohnern beigegeben, die die ankommenden Renner mit Tusch empfingen.

In Wildon gestattete in liebenswürdigster Weise der Postmeister Herr Stoisser, dass auch in der Nacht telegraphirt werde (Telegraphenamtsamt sonst um 6 Uhr Abends geschlossen), und Herr Med. Dr. Sabin war für Hilfeleistungen bereit; glücklicherweise wurde er nicht in Anspruch genommen.

Hier, im zweiten Theile der Rennstrecke — während der Nachtfahrt — waren fast alle Posten mit Lampions ausgerückt, so dass die Fahrt der Renner schier der Reise eines gekrönten Hauptes in »voreisenbahnlischer« Zeit glich.

Wie schon erwähnt, war am grossartigsten die Rennstrecke über die Pulsgauerberge besetzt. Lampions, Transparente mit Warnungsworten, die die Gefährlichkeit und Hindernisse der Strasse bezeichneten, sowie weithin sichtbare Feuer an den Banketten wechselten ab, so dass die Renner auch über diesen gefürchtetsten Theil anstandslos hinwegkamen. Wegen der geringen Zahl der Radfahrer, die hier anässig ist, boten Letztere sogar die Landbevölkerung auf, Posten zu stehen, und es war rührend anzuhören, wie die Leute, des Deutschen nicht mächtig, sich befeiligten, die eingedrillten Worte: Vorsicht! Gefährlich! Absitzen! auf gut deutsch den Rennern zuzurufen.

In Gonobitz bildete ebenfalls die Ortsbevölkerung Spalier und sperrte so eine verführerische Irrstrasse ab. Und dies um Mitternacht!

Ueber Cilli gehen wir lieber stillschweigend hinweg; der Zwispalt der dortigen beiden Clubs ist zu traurig, als dass darüber Worte zu verlieren wären. Diesmal wäre es, allerdings provocirt durch die nichtfahrende Bevölkerung, bald zum Streite gekommen, und nur dem taktvollen Eingreifen des Controllers Kmelniger aus Graz ist es zu verdanken, dass das Rennen nicht gestört wurde.

In Krain, wo die Strassen ohnedies so schön sind, waren diese auf höhere Weisung — gekehrt!! Die Gendarmerie war überall auf der Strasse postirt und war beauftragt, dafür zu sorgen, dass die Strasseneinräumer alle zufälligen Hindernisse von dem Wege entfernen! Dies wirkten die beiden Clubs von Laibach, die in Anbetracht des hochsportlichen internationalen Unternehmens diesmal friedlich zusammen arbeiteten.

Mit dieser kleinen Ergänzung unseres kürzlich gebrachten ausführlichen Berichtes soll nur der Beweis erbracht werden, wie durch vereinte Kraft Grosses geschaffen werden kann. Wir hoffen, dass alle Clubs der Rennstrecke auch nächstes Jahr wieder so bereitwillig sein werden, ihr Schärfflein beizutragen zum guten Gelingen des nächsten 500 Kilometer-Rennens Wien—Graz—Triest.

NOTIZEN.

HEUTE: Grosses Strassenrennen bei Wien.

VATER UND VERHEYEN fuhren in Frankfurt a. M. auf einem Adler-Doppelsitz-Rennniederrad 1000 Meter in 1:21 $\frac{3}{5}$ und schufen damit einen neuen brillanten Record.

DER BUND deutscher Radfahrer Oesterreichs veranstaltet heute sein grosses Strassenrennen, bei welchem hochinteressante Kämpfe zu erwarten sind. Der erste Start ist um 8 Uhr Früh bei Klein-Schwechat.

A. KLOMSER, A. Kováts, A. Rogge, F. Angerer und zahlreiche andere Wiener Radfahrer, von Brünn die Herren Karafiat, Duffek und Winkler haben einzelne Officiere bei dem Distanzritt Wien—Berlin auf dem Rade begleitet und ihnen dabei gute Dienste geleistet.

DIE NENNUNGEN zu den heutigen Strassenrennen des Bundes deutscher Radfahrer Oesterreichs sind uns bis zum Redactionsschluss dieser Nummer nicht zugekommen. Es wäre wünschenswerth, dass die Bundesleitung im Interesse der guten Sache der Publicistik mehr Beachtung schenke.

MAN DARF neugierig sein, ob der Deutsche Radfahrerbund die Rennfahrer Beyschlag und Opel wirk-