Unser Verein, der «Velocipeden-Klub Aachen», war damals kaum gegründet, wobei ich Mitstifter gewesen, und so wurden wir zu dem Rennen eingeladen, welches denn auch zwei Mann, Christian Marsen und ich besuchten. Um nach Maastricht zu gelangen, fuhren wir aber von hier per Rad dahin, ca. 40 km, was für die damalige Zeit schon eine der grössten Strecken war, welche überhaupt gefahren worden waren. Dazu war es ein schlechtes Wetter, der Gegenwind kam von WSW und trieb uns von Zeit zu Zeit den Regen ins Gesicht. Auch hatten wir über fünf Stunden für die Strecke gebraucht und kamen ungefähr um 2 Uhr auf dem Rennplatze an, wozu man mitten in der Stadt den Frythof, auch Place d'armes genannt, mit Tauen abgesperrt hatte.

Es fanden drei Rennen statt: ein Schnellfahren, ein Langsamfahren und ein Hindernisfahren.

Zeiten wurden nicht genommen; wer zuerst da war, oder beim Langsamfahren zuletzt, war Sieger. Auch war nicht angegeben, wie gross die Strecke war. Beim Schnellfahren ging es einfach dreimal um den Platz, was etwa 12 bis 1500 m ausmachen mochte, beim Langsamfahren einmal und beim Hindernisfahren zweimal. Das letztere war vielleicht von allen das interessanteste; es enthielt als erstes Hindernis einen Graben, über welchen drei schmale, etwa 20 cm breite Dielen als Brücke gelegt waren und welcher infolge des Regens etwa noch eine Hand hoch mit Wasser angefüllt war. Natürlich wollte es das Schicksal, dass ich mit meinem weissen Turneranzug hineinfiel. Als zweites Hindernis war die ausgehobene durchnässte Erde an einer andern Stelle lose aufgeschüttet; das dritte Hindernis war eine gegen 5 Fuss hohe Holzbrücke, welche in einem Winkel von beinahe 45° aufwärts ging, oben ungefähr 2 m horizontal lief und an der andern Seite wieder hinunterführte. Man musste keinen schlechten Anlauf nehmen, um auf die Brücke hinaufzugelangen.

Detlev Sierck—Hamburg.

Diese Tour wurde zweimal gemacht, woran auch wir Aachener erfolgreich, wenn auch nur mit einem dritten und vierten Preise, beteiligt waren.

Auf dem Platze waren wohl 50 «Velocipede» aufgestellt, welche heute die schönste Zierde eines Museums bilden würden.

Die Rückfahrt haben wir nicht zu Rad unternommen, dies wäre für eine Reise zu stark gewesen.»

Das erste Rennen auf Velocipeden ist dies eben beschriebene jedenfalls gewesen. Es hat aber doch noch Vorläufer gehabt; die Maschine, aus der das Velociped sich entwickelt hat, die Draisine, wurde auch zu Rennen verwendet, wie eine Notiz im «Radfahrer» zeigt: «Von geschätzter Seite geht uns folgender Bericht über ein Draisinen-Rennen zu, das in München, Montag den 20. April 1829 stattgefunden hat. Es liefen 26 Draisinen. I. Preis: hellblaue Fahne mit Sr. königl. Maj. Namenszug und 20 bayer. Thaler. H. v. N. weichselbraune Draisine. II. Preis: hellblau und weisse Draisine, Fahne mit Ihrer Maj. Namenszug und 6 bayer. Thaler. III. Preis: bronzegrüne eiserne Draisine mit goldenem Schlangenkopf, Fahne und 1 Thaler. Die ersten machten den Lauf vom Karolinenplatz bis ans Nymphenburger Schloss (4,5 km) in 31½ Minuten, die letzten 2, 3 auch 4 zusammen bedeutend später. Die besten ersten Draisinen waren von Mechanikus Semmler, eine hölzerne 25 fl., eine eiserne 55 fl., auch lehnungsweise den ganzen Tag 48 kr., die Stunde 9 kr. zu haben.»

Jedenfalls ein eigentümlicher Bericht und auch