

diesen Tag. Das Rennen wurde veranstaltet auf der Eisbahn, welche dem Klub im Sommer als Rennbahn dient. Diese in ovaler Form gehaltene Bahn hat eine Länge von 333 m und war in einem guten Zustande. «Es wäre zu wünschen, dass die Kanten der Bahn deutlicher ausgeschnitten werden, damit sich die Fahrer dicht an der innern Seite halten können, und dass auch vor der letzten Runde in einem Rennen geläutet wird, damit die Beteiligten nicht genötigt sind, selbst zu zählen, wobei sich dieser oder jener um eine Runde zu viel oder zu wenig irren könnte. Mancher will doch genau wissen, wann die letzte Runde gemacht wird, um sich zum Ansetzen seiner letzten Kraft bereit zu machen.» Das Resultat war folgendes:

I. Fahren; Distanz 2000 m. Sieger: Schwaiger 4:34.

II. Fahren; Distanz 2000 m. 22 starten.

I. Lauf: Walker-Berlin 4:21¹/₅.

II. Lauf: Schwaiger-München 4:27¹/₅.

III. Lauf: Habel-Aidenbach 4:22⁴/₅.

IV. Lauf: Schäfer-München 4:23.

Entscheidungslauf: Walker-Berlin 4:18¹/₅.

Walker fuhr ein 56'' Howe-Bicycle. Das Publikum folgte dem Fahren mit grossem Interesse, jedoch war der Besuch nur spärlich, da das Schützenfest einen zu grossen Anziehungspunkt bildete. Walker erhielt ein englisches Bicycle im Wert von 280 Mark.

Der zweite Platz, an dem öffentliche Wettrennen auf einer Rennbahn abgehalten wurden, war Berlin. Am Sonntag, den 7. August 1881 wurde im Flora-Etablissement Charlottenburg das erste Rennen abgehalten. Die Bahn, ein Fussweg um den schönen Garten, war durch eine Leine abgesperrt und hatte eine Länge von 628 m. Das Ziel jedes Rennens war auf der Terrasse, wo die Gebäude und das Palmenhaus standen. Vor dem Ziel waren die reservierten Plätze und an beiden Seiten der Bahn drängten sich die Zuschauer, die durch Zurufe das lebhafteste Interesse an allen Fahren bekundeten. Es hatten sich etwa 2500 Personen eingefunden, darunter viele Offiziere und Damen. Walker wurde diesmal von Koop jr.-Bremen überholt, der die englische Meile (1609 m) im 3:38 zurücklegte. Auch in diesem Rennen erhielt der Sieger ein Bicycle. Das Programm wies ausserdem noch ein Handicap, ein offenes Fahren, ein Langsamfahren und ein grosses deutsches Klubfahren auf, in dem Walker-Berlin Sieger blieb.

In einem Bericht über das Herbstrennen des Münchener V.-K. in demselben Jahre findet «Das Velociped» Veranlassung zu einem Tadel; es meint, dass es nicht richtig sei, in einem Handicap alle Fahrer vom Mal fahren zu lassen, wie es in München geschehen war, es sei vielmehr Zweck des Handicaps, die Leistungen der Fahrer durch Vorgaben möglichst auszugleichen. Auch Berlin hielt noch im selben Jahr ein Herbstrennen ab. Bei dieser Gelegenheit hält «Das Velociped» es für angebracht, einige Vorkommnisse zu tadeln. Es wird bemerkt, dass die

Herren Koch und Emburg zwar sehr schnell fuhren, aber sich im Wettfahren noch sehr unerfahren zeigten. «Die Hauptsache ist», sagt «Das Velociped», «dass man schnurgerade fahren und die innere Bahn halten kann und dass man nicht hin und her schwankt, sodass es gefährlich ist, vorbei zu fahren; es ist sehr notwendig, dass sich ein Rennfahrer auf den anderen verlassen kann».

Walker veröffentlichte im Januar 1882 einen Entwurf zu Satzungen einer Deutschen Velocipedisten-Union. Hier wurden bereits die Begriffe Amateur und Professional nach der Definition der 1878 gegründeten englischen Vereinigung National Cyclists' Union (N. C. U.) festgelegt.

In der April-Nummer 1882 bringt «Das Velociped» bereits einige Winke über Trainieren nach einem in der englischen Zeitung «Cyclist» veröffentlichten Artikel des Amateur-Champion Cortis. Der Verfasser gab später ein kleines Werk über Trainieren heraus, das noch immer sehr lesenswert ist, da es die allgemein gültigen Grundsätze des Trainings enthält.

Am 29. Mai 1882 brachte München ein grosses Wettfahren gelegentlich des Kongresses Deutscher Velocipedisten. Das Programm enthält zum erstenmale am Schluss eine Reihe Reglements:

1. Maschinen unter 1,20 m Raddurchmesser werden nicht zugelassen.
2. Es darf nicht unter fremdem Namen gefahren werden.
3. Die Nennungen sollen bis längstens 22. Mai geschehen.
4. Als Kostüm ist vorgeschrieben Hemd oder Tricot und Kniehose.
5. Die Bahn wird von rechts nach links befahren.
6. Das Vorfahren hat rechts zu geschehen; Vorfahren auf der inneren Bahnseite ist nur dann gestattet, wenn der Vormann 2 m von der Innenkante entfernt fährt.
7. Das Zeichen zum «Start» wird mit Signalhorn gegeben, das Zeichen «Los» mit der Glocke.
8. Der Einsatz zu den Fahren beträgt 3 bzw. 2 M.; die Einsätze sind bei der Anmeldung einzusenden. Der Einsatz gilt zu gleicher Zeit als Reugeld.
9. Proteste sind unmittelbar nach dem Rennen einzureichen.
10. Die Beschlüsse der Preisrichter sind unfehlbar.
11. Die Preisverteilung findet am Fahrplatz statt.

Wie ersichtlich, enthalten diese Reglements bereits die Grundzüge der heute auf den Rennbahnen geltenden Wettfahrbestimmungen.

Zu München und Berlin trat im selben Jahr Wien als Rennplatz hinzu. Der Wiener B.-K. veranstaltete nämlich am 11. Juni 1882 sein erstes grosses Meeting. Wochen vorher schon war dies kommende Ereignis Stadtgespräch. Das Rennen wurde auf der chaussierten Bahn des Trabrennvereins hinter der Rotunde im Prater abgehalten. Die Rennbahn hatte eine Länge von 1200 m, eine Breite von 10—15 m und befand sich in gutem Zustand. «Nur musste die Oberfläche etwas glatter sein, um gute Rekorde machen zu können.» Ueber 8000 Menschen wohnten dem interessanten Schauspiel bei. Es wurde hier bereits eine Meisterschaft für Oesterreich über eine englische Meile ausgefahren. Sieger war Josef Kohout vom Prager V.-K. in 3:41²/₅. Er erhielt den Titel