

4. Bei drei Startern in einem Rennen fällt der 3. Preis, bei zwei Startern der 2. Preis weg. Bei einem walk-over wird der 1. Preis zurückbehalten, und nur der 2. gegeben.
5. Sämtliche Anordnungen sind dem Renn-Komitee, die Entscheidung der etwaigen Streitigkeiten dem Schiedsgericht endgültig überlassen.
6. Nennungen und Annahmeerklärung des Handicaps sind unter Beifügung der Einsätze an N. N. zu senden.

Bei dem grossen Rennen in Prag 1883 wurde eine Meisterschaft von Böhmen auf dem Hochrad und eine auf dem Niederrad ausgefahren.

Ein bedeutendes Rennen brachte die erste Jahresversammlung des Norddeutschen Velocipedisten-Bundes am 12., 13. und 14. Mai 1883 zu Hannover. Hier wurde die erste Meisterschaft von Norddeutschland über die englische Meile 1609 m =  $6\frac{1}{5}$  Runden zum Austrag gebracht. Sieger war Koch-Berlin in  $3:20\frac{4}{5}$ . In der Meisterschaft von Norddeutschland über 5 engl. Meilen siegte Walker-Berlin in  $18:49\frac{2}{5}$ . Das Reglement wies 12 Punkte auf; neu unter denselben waren:

1. Jeder Rennfahrer erhält eine Nummer.
2. Der Start wird durch Pistolenschuss angezeigt.
3. Das Ziel wird durch ein auf der Bahn liegendes weisses Band bezeichnet.

Die bislang in den Rennen erzielten Rekorde hatten noch wenig Wert, da man über das Messen der Bahn nicht einig war. Man folgte nunmehr dem Beispiel der engl. Union, welche die Bahn 1 Fuss von der Innenkante mass. Das entspricht der heutigen Gepflogenheit, die Länge der Bahn in einem Abstand von 0,35 m zu messen.

Wieder etwas Neues ist es, was Karlsruhe und München noch im selben Jahre einführen. Man verlangt bei Nennungen die Farben des Rennfahrers.

Einen günstigen Einfluss auf die Entwicklung des Rennsports übte die Verbindung der beiden bis dahin sich befeindenden deutschen Verbände aus. Am 29. Juni 1884 bezw. 17. Aug. 1884 wurde der Deutsche Radfahrer-Bund gegründet. Zu Meiningen bezw. Leipzig traten der Deutsche und Deutsch-Oesterreichische Velocipedisten-Bund (gegründet 1882 in München), der Norddeutsche Velocipedisten-Bund (gegründet 1882 in Hannover) und der Rheinische Velocipedisten-Bund zu einem Deutschen Bunde zusammen.

Bis hierher haben wir die Entwicklung des Rennsports ziemlich genau verfolgen können, von da an schwindet aber mehr die Uebersicht. Der Radfahrersport überhaupt gewinnt zusehends Anhänger, die Zahl der Rennbahnen wächst ständig, die Leistungen der Rennfahrer auf den Bahnen wachsen dank der Vervollkommnung der Maschine und der Bahnen, die Wettfahrbestimmungen werden fortwährend verbessert, alle diese einzelnen Fortschritte genauer zu verfolgen, würde uns zu weit führen. Wir beschränken uns daher auf die Registrierung der bei den Rennen erzielten Leistungen, um zu zeigen, wie dieselben allmählich zu ihrer jetzigen Höhe emporgestiegen sind.

Sicherlich werden die Leistungen der Meisterfahrer von Deutschland und dem Bundesgebiet des Deutschen Radfahrer-Bundes auf Interesse rechnen können; wir geben dieselben nach dem letzten Handbuch dieser genannten Vereinigung:

Jahr:	Ort:	Fahrrad:	Strecke:	Fahrzeit:			Name und Wohnort:
				Std.	Min.	Sek.	
1883	Magdeburg	H*	10 000	22	13	$\frac{3}{4}$	St. Wyndham, Freiburg i. B.
1884	Leipzig	H	10 000	19	58	$\frac{2}{5}$	J. Huber, München.
1885	Nürnberg	H	10 000	20	49		J. Pundt, Berlin.
»	»	D**	5 000	11	12	$\frac{4}{5}$	W. Beissbarth, Nürnberg.
1886	Berlin	H	10 000	19	29	$\frac{4}{5}$	J. Pundt, Berlin.
»	»	D	5 000	10	11	$\frac{2}{5}$	E. Emberg, Berlin.
1887	Frankfurt a. M.	H	10 000	19	01	$\frac{2}{5}$	J. Pundt, Berlin.
»	»	D	5 000	10	13	$\frac{2}{5}$	L. Stein, Magdeburg.
1888	Wien	H	10 000	18	54		A. Lehr, Frankfurt a. M.
»	»	N***	7 500	15	23	$\frac{4}{5}$	L. Stein, Magdeburg.
»	»	D	5 000	9	23		M. Schuritz, Dresden.
1889	Hamburg	H	10 000	20	15	$\frac{3}{5}$	A. Lehr, Frankfurt a. M.
»	»	N	7 500	14	05	$\frac{2}{5}$	Th. Jaide, Rüsselsheim.
»	»	D	5 000	10	55	$\frac{1}{5}$	J. Eschermann, Hamburg.
1890	München	H	1 000	1	37	$\frac{1}{5}$	A. Lehr, Frankfurt a. M.
»	»	H	10 000	18	07	$\frac{3}{5}$	A. Lehr, Frankfurt a. M.
»	»	N	1 000	1	38		A. Vater, Frankfurt a. M.
»	»	N	10 000	18	25		L. Lestemaker, Köln.
1891	Breslau	H	1 000	1	42	$\frac{2}{5}$	A. Lehr, Frankfurt a. M.
»	»	H	10 000	18	06	$\frac{3}{5}$	A. Lehr, Frankfurt a. M.
»	»	N	1 000	1	41		A. Vater, Frankfurt a. M.
»	»	N	10 000	19	22		A. Vater, Frankfurt a. M.
1892	Köln	H	1 000	1	36		A. Lehr, Frankfurt a. M.
»	»	H	10 000	18	08	$\frac{4}{5}$	A. Lehr, Frankfurt a. M.

\* Hochrad, — \*\* Dreirad, — \*\*\* Niederrad