und schwierigste Teil seiner Arbeit, nämlich die Kunst des Spurtens. Man versteht darunter die Fähigkeit, auf einer kürzeren Strecke die grösste Geschwindigkeit zu entwickeln. Was nun die Länge dieses Spurts anbetrifft, so ist dieselbe abhängig von der Individualität des Rennfahrers; der eine spurtet über 50 m, ein anderer über 100 m, ein Dritter hat die Fähigkeit, noch grössere Strecken zu durchfliegen. Das Auge des Trainers muss hier die rechte Strasse finden. Um schnell aus dem Tempofahren in die Spurtgeschwindigkeit übergehen zu können, ist ein schneller Antritt erforderlich. Die Kunst des Spurtens und des schnellen Antritts sind die beiden Momente, die das Training des Fliegers erzielen soll. Sind sie ihm eigen geworden, so hat er seine Form, die nun auf der Rennbahn im ernstlichen Wettkampf erprobt und vervollkommnet werden soll.

Wesentlich anders liegt die Sache beim Dauerfahrer. Auch er muss im Anfang des Trainings sein Pensum im Tempofahren absolvieren, auch für ihn gilt wie für den Flieger, eine bestimmte Strecke in einer bestimmten Zeit zurückzulegen. Doch auf einen Spurt kommt es bei ihm nicht an, seine Aufgabe besteht darin, dieses Tempo über eine lange Strecke hinweg halten zu können, seien es 50, 100, 250 km, sei es für die Zeit von 6, 12, 24 Stunden oder gar für mehrere Tage. Da die grossen Rennen jederzeit mit Schrittmachern gefahren werden, so muss er selbstverständlich mit den Eigentümlichkeiten dieses Apparates während seines Trainings vertraut werden. Da die grossen Rennen selten sind, hat er später nicht nötig, fortgesetzt in der grossen Form zu trainieren, es genügen zur Erhaltung derselben kürzere Strecken. Monate vorher werden schon die Termine für die grossen Rennen festgesetzt und dadurch ist er in der Lage, sich rechtzeitig in die gehörige Form zu bringen.

Trainingschulen. Schon am Anfang dieses Kapitels wurde bemerkt, dass es erst seit kurzem berufsmässige Trainer in Deutschland gebe. Aus diesem Grunde thun sich vor Anfang der Saison die Rennfahrer zu Trainingschulen zusammen. Die erfolgreichste dieser Schulen war im letzten Jahre entschieden die Grazer, die von Alexander Geyer, Mitglied des Grazer B.-C., geleitet wurde. Dieser eifrige Sportsmann trainiert seine poulains bereits seit Jahren zu seinem Privatvergnügen. 1896 hatte er recht viele Schüler, auch von auswärts. Wir nennen Emile Huet, Eisenrichter, Büchner, Henry Luyten, Franz Gerger, Franz Seeger, Baumgartner.

Eine andere Schule bestand im letzten Jahre in Breslau. Der Leiter derselben war Altmeister Aug. Lehr. An Erfolgen ist sie der Grazer Schule nicht gleich gekommen.

Trainer. Der bekannteste und zugleich erfolgreichste auswärtige Trainer ist der Anglo-Franzose Choppy Warburton. Dieser kam mit Arthur Linton nach Paris und brachte diesen soweit, dass er auf 50 und 100 km eine Zeit lang unbesiegbar war. Nach dem Abgange dieses jungen Mannes nahm Choppy sein Lieblingskind Jimmy Michaël, genannt der «kleine Michaël», unter seine Obhut. Dieser ward unter der sorgfältigsten Pflege der Welt-Dauermeister, er riss alle Weltrekorde von 100-250 km an sich. Als Michaël sich verheiratete und seinem Trainer zu gunsten seiner Schwiegermutter untreu wurde, nahm Choppy den Tom Linton, den Bruder des oben Genannten, in Training. Auch dieser hat eine grosse Reihe von bedeutenden Leistungen aufzuweisen. Die neueste Erwerbung Choppys ist Champion. Auch bei diesem hat sich die Kunst des Meisters bewährt.

Die bislang von ihm herangezogenen Renngrössen waren Dauerfahrer. Im Anfang dieses Jahres hat er damit begonnen, einen Flieger auszubilden. Das hält man bisher für unmöglich. Im Laufe der diesjährigen Saison wird sich nun zeigen, ob Choppy der Hexenmeister ist, für den man ihn gern ausgiebt. Wie es allen sagenhaften und wunderlichen Personen ergeht, so hat sich auch um Choppy ein ganzer Mythenkreis gebildet. So geht das Gerücht, dass er seinen Zöglingen vor den Rennen einen Trank gebe, der ihnen sicher den Sieg bringe. Wir erwähnen es hier nur der Kuriosität halber.

_ 8. Allgemeine Wettfahrbestimmungen und Rennen.

Leitung derselben als Sport betreibt und ein rein geschäftliches Interesse an der Veranstaltung von Rennen nicht hat, oder richtiger nicht ausschliesslich haben sollte, so kann

er die finanzielle Seite doch nicht ganz ausser acht lassen. Denn abgesehen von der Kapitalsanlage und etwaigen Pacht erfordert die Instandhaltung der Bahn ständige Ausgaben; verregnet ein Rennen, macht sich die Konkurrenz einer andern Rennbahn fühlbar, so erscheint das Deficit. Rennbahnen sind in den meisten Fällen sich schlecht verzinsende Kapitalsanlagen und es ist Thatsache, dass viele Bahnen mit einem chronischen Deficit arbeiten. Bei aller sportlichen Begeisterung

ENNGLEICH der Rennverein, heisst es also immer, kühl bleiben und möglichst der im Besitze einer Bahn ist, die sicher rechnen. Welche Aufgaben erwachsen dem Rennverein, wenn er beabsichtigt, ein Rennen zu veranstalten?

> Wir wollen nicht von dem ersten Rennen sprechen, welches auf einer neu angelegten Bahn abgehalten werden soll, und schon Monate vorher die gesamte Rennleitung in fiebernder Aufregung erhielt, die, bis zum Renntag beständig wachsend, dem Vorstand Ruhe und Schlaf raubte. Wir wollen annehmen, dass dies Rennen glücklich verlaufen ist und dass mehrere andere demselben bereits gefolgt sind, so dass die Rennleitung sich hat einarbeiten können. Ruhig sehen wir die Herren ihres Amtes am Start, auf der Tribüne walten, und alles nimmt seinen Fortgang, als ob es von selbst ineinandergreife. Und