

einheimischen Truppenteile, an die Presse und last not least an die betreffenden Sportskameraden, die zur Uebernahme eines Ehrenamtes ausersehen sind.

Inzwischen müssen zur Fertigstellung des Programms Annoncen gesammelt und nach Eingang der Meldungen die Rennen zusammengestellt werden. Ausserdem: Musik bestellen, Eintrittskarten drucken lassen, Bahnpersonal engagieren und instruieren, Arzt bestellen, Nummern, Schilder, Verbandskasten revidieren, Zeitnehmer-Uhren prüfen lassen, Preise kaufen, Eintrittskarten an die Herren vom Preisrichteramt sowie an die Rennfahrer senden, für Ausschmückung der Bahn sorgen, event. Proben mit dem Rennausschuss machen.

Es sei uns an dieser Stelle eine kleine Abschweifung gestattet, um die einheimischen Verhältnisse den auswärtigen gegenüber zu stellen.

Ein Hauptunterschied zwischen dem deutschen Rennsport und dem ausländischen liegt darin, dass in letzterem der geschäftliche Geist vorherrscht, während in ersterem durchweg noch das rein sportliche Interesse zu Tage tritt. Besonders in Paris ist das Geschäftssystem ausgebildet. Dort beherrscht M. Baduel, der Direktor der vereinigten Rennbahnen, den ganzen Rennsport selbständig, disqualifiziert einen Rennfahrer nach eigenem Ermessen. Die französischen Rennfahrer sind dagegen machtlos, da es an einer mächtigen, einflussreichen Union dort gebricht. Es giebt drei französische Vereinigungen, die sich mit dem Radrennsport beschäftigen, die Union Vélocipédique de France, die Union Cycliste de France und das Omnium.

Erstgenannte hat an Ansehen eingebüsst; die zweite, jüngere Vereinigung besitzt nicht Macht genug und im übrigen ist M. Baduel Urheber und Seele dieser Union. Die französischen Rennfahrer haben sich deshalb zu einem Syndicat des coureurs vereinigt, um ihre Rechte geltend machen zu können und nicht auf Gnade oder Ungnade den Majestäten Monsieur Baduel und Desgranges, Direktor des Wintervélodromes, überliefert zu sein.

Auch in Deutschland herrschte in den letzten Jahren im Rennsport ein arges Zerwürfnis, indem sich der Deutsche Radfahrer-Bund einerseits und der Verband der Vereine für Radwettfahren andererseits um die Vorherrschaft im Radrennsport in heissem Kampfe stritten. Jede Partei bemühte sich, namentlich die Rennfahrer, die am 31. Mai 1896 in Würzburg zum Deutschen Rennfahrer-Verband zusammengetreten waren, auf ihre Seite zu ziehen, bedrohte diejenigen, die zur Gegenpartei hielten, mit Disqualifikation. Die radspportlichen Blätter der letzten Jahre geben uns von den dadurch hervorgerufenen unerquicklichen Zuständen ein im Interesse des Sports tief beklagenswertes Bild. Jetzt haben diese Kämpfe einen Abschluss gefunden; man hat die Streitaxt eingegraben und sich zu einem gemeinsamen Vorgehen vereinigt. In Zukunft wird der Rennsport einer obersten Behörde, der Deutschen Sports-Behörde für Bahnwettfahren (D. S.-B.), unterstellt sein.

Diese Behörde, zusammengesetzt aus Vertretern aller bei dem Rennsport massgebenden Faktoren, besteht aus zwei Mitgliedern des Deutschen Radfahrer-Bundes, einem Mitglied der Allgemeinen Radfahrer-Union, einem Mitgliede des Sachsenbundes, vier Vertretern der Rennbahnen und einem Rennfahrer. Durch diese Heranziehung aller beteiligten Kreise, namentlich der Radfahrer-Verbände, ist einer eventuellen Verschiebung der Machtsphäre, wie sie in Frankreich am Platze ist, vorgebeugt. Die Forderungen der Rennbahnbesitzer, als Vertreter der geschäftlichen Seite des Sports, werden eingeschränkt durch die Macht der Verbände, die aus Sportsleuten bestehen und den sportlichen Verhältnissen ihre Aufmerksamkeit widmen. Diese neue Behörde gliedert sich in drei Abteilungen: I. Verwaltung und Schiedsgericht. II. Abteilung für Ausweise und Lizenzen. III. Abteilung für Rekorde und Meisterschaften. Alle Rennangelegenheiten auf Wettfahrbahnen werden nach den Bestimmungen dieser Behörde geregelt. Eine solche Behörde ist im Interesse der Einheit und zur Verhütung von Ausartungen notwendig.

In Frankreich veranstaltet der Rennbahnbesitzer gleich einem Cirkusdirektor eine Vorstellung; er engagiert für seine Zwecke ein Beamtenpersonal gegen Honorar, er engagiert die Rennfahrer und benutzt vor allen Dingen die Reklame in marktschreierischer Weise, um für seine sensationellen Vorführungen ein möglichst zahlreiches Publikum heranzuziehen, damit das Ergebnis der Vorstellung für ihn ein möglichst einträgliches sei. Weil so der Sport zu sehr vom Geschäftsgeist ausgebeutet wird, das rein sportliche Interesse in den Hintergrund treten muss, daher auch die vielen unsportlichen Auswüchse, die wir hie und da eingehender beleuchtet haben.

Im Gegensatz zu diesen Verhältnissen muss hervorgehoben werden, dass in Deutschland die bei Veranstaltung eines Rennens amtlich thätigen Personen, der Renn-Ausschuss, ihres Amtes unentgeltlich walten.

Sehen wir uns jetzt einen Renn- oder Wettfahr-Ausschuss, dem die Leitung des Rennens obliegt, in seiner Zusammensetzung und nach den den einzelnen Mitgliedern zufallenden Aufgaben näher an!

In Deutschland liebt man es, dem Programm einen Ehren-Ausschuss an die Spitze zu setzen, dessen Mitglieder den angesehensten Gesellschaftskreisen angehören. Dieser Ausschuss hat mit der Leitung des Rennens nichts zu thun, ihm wohnt nur ein repräsentativer Charakter inne.

Die Hauptpersönlichkeit, in der die einzelnen Fäden des ganzen Getriebes zusammenlaufen, ist der Vorsitzende, Obmann oder Schiedsrichter. Derselbe muss mit allen Einzelheiten eines Rennens durchaus vertraut sein, klare Auffassungsgabe, schnelles Urteil haben, bei etwaigen Protesten dieselben, wenn irgend möglich, schnell erledigen, im übrigen eine Persönlichkeit sein, die sich Ansehen zu verschaffen versteht.

Der Fahrwart hat die Leitung des Wettfahrens unter sich. Derselbe hat 10 Minuten vor dem Beginn