

Der Ablasser hat vor jedem Fahren die Beteiligungskarten derjenigen Fahrer, welche starten wollen, in Empfang zu nehmen und dieselben dem obengenannten Nummerordner zu übermitteln. Der weiteren Thätigkeit des Ablassers werden wir unter Start gedenken.

Der Vorgabemesser, Handicapper. In einem Rennen, an welchem Rennfahrer verschiedener Qualität teilnehmen, gleicht man die verschiedene Leistungsfähigkeit durch Vorgaben aus, die dem Können jedes Einzelnen entsprechen. Dadurch sind jedem Beteiligten die gleichen Gewinnaussichten eröffnet. Diese Vorgaben zu setzen ist die Aufgabe des Vorgabemessers. Sein Amt ist ausserordentlich wichtig, aber auch sehr schwierig. Der Vorgabemesser muss die Rennfahrer genau kennen, er muss sie fleissig beobachten und über ihre Leistungen ein sicheres Urteil haben. Um dies zu erreichen, trägt er die Leistungen in ein Buch ein, in dem jeder Rennfahrer sein Konto hat. Dass der Vorgabemesser bei seinen Beobachtungen von einem Rennfahrer einmal hinters Licht geführt wird, kommt auch vor. Wenn der Fahrer sich beobachtet weiss, kann er seinen Beobachter über seine Leistungsfähigkeit täuschen, um später eine bessere Vorgabe zu erreichen, die ihm um so eher den Sieg verspricht. In Frankreich, England hat man amtliche Vorgabemesser, eine Einrichtung, die uns in Deutschland noch fehlt. In England darf kein offenes Rennen nach den Satzungen der N. C. U. stattfinden, bei dem nicht die Vorgaben von der offiziell mit dieser Sache beauftragten Person gesetzt sind. Die Rennfahrer sind dort auch verpflichtet, anzuzeigen, wenn sie vier Tage vor einem Rennen, zu dem sie gemeldet haben, einen ersten Preis machen. Unterlässt der Rennfahrer diese Anzeige, so wird er distanziert. Der Rennfahrer muss die ihm gesetzte Vorgabe annehmen, Verhandlungen über Richtigkeit der Vorgabe würden doch zu weit führen. Eine Aenderung in den Vorgaben kann nötig werden, sofern Malleute oder andere Fahrer ausbleiben, wodurch das Feld verschoben wird. Ein tüchtiger Handicapper muss auch dann schnell neue Vorgaben setzen können. Doch in den meisten Fällen rechnet man mit dieser Zufälligkeit nicht und lässt die einmal festgesetzten Vorgaben bestehen. Es gehört nicht zu den Aufgaben des Vorgabemessers, jedem Startenden seinen Platz auf der Bahn anzuweisen, das ist Sache des Starters.

Gewissermassen als Antwort auf die Ausschreibung eines Rennens gehen von seiten der Rennfahrer die Meldungen oder Nennungen ein. Für die Nennungen ist die Ausfüllung bestimmter Formulare nötig. Der Nennungsbogen muss enthalten: Namen des Fahrers, Namen des Vereins, Farben, Nummer und Name des betreffenden Fahrens, Höhe des beigefügten Einsatzes. Für die Nennungen der Berufsfahrer fallen einige dieser Angaben fort, dafür wird aber häufig eine Angabe über das bei dem Rennen zu benutzende Fabrikat (Maschine oder Reifen) verlangt. Alle Nennungsbogen müssen die Erklärung enthalten, dass dem Fahrer die gültigen Wettfahrbestimmungen bekannt

und dass er sich dem Ausspruche des Schiedsgerichts bzw. Preisgerichts unterwirft. Jedem Meldebogen muss der Einsatz beigefügt werden, der je nach der Bedeutung des Fahrens verschieden hoch normiert ist; für kleinere Fahren beträgt derselbe bis 3 Mk., für Hauptfahren bis 20 Mk. Rennfahrern, die ohne genügenden Grund vom Start fernbleiben, werden die Einsätze keinesfalls zurückgezahlt. Betreffend Rückzahlung des Einsatzes an die startenden Rennfahrer herrscht verschiedene Praxis, auf einigen Bahnen werden alle Einsätze zurückerstattet, auf andern Bahnen die Einsätze der Preisträger einbehalten. Nennungen unter fremdem Namen sind nicht gültig. Der Veranstalter der Wettfahrt hat das Recht, unter gewissen Umständen eine Nennung zurückzuweisen.

Ueber die Reihenfolge am Start entscheidet das Los oder die Reihenfolge der eingelaufenen Meldungen, im Programm des Rennens ist die Reihenfolge angegeben. Nr. 1 kommt vorn bzw. an der innern Seite, Nr. 2 hinter bzw. neben Nr. 1 zu stehen u. s. w. Jeder Fahrer trägt auf seiner Maschine eine Nummer, die mit der bei seinem Namen auf dem Programm stehenden Nummer übereinstimmt. Häufiger aber bringt man ausserdem auf dem Rücken des Fahrers seine Nummer in grösserem Format an; dadurch wird die Möglichkeit, den schnell vorübereilenden Fahrer zu erkennen, erhöht.

An dieser Stelle wollen wir auch gleich der Bekleidung der Rennfahrer kurz gedenken. In früheren Jahren gab die oft geradezu mangelhafte Bekleidung zu mancherlei unliebsamen Zwischenfällen Veranlassung. Da erschienen Fahrer ohne Strümpfe oder Socken, in Hosen, die nur den halben Oberschenkel umschlossen, der Tricot zeigte weiten Aermel- und Halsausschnitt. Abgesehen davon, dass eine solche Kleidung gesundheitsschädlich ist, da sie leicht zu Erkältungen Veranlassung giebt, muss man auch zugeben, dass sie geeignet war, das Schicklichkeitsgefühl zu beleidigen. Für den Rennfahrer ist eine derartig dekolletierte Kleidung nicht einmal nötig. Die Wettfahrbestimmungen schreiben folgenden Anzug vor: Wettfahr-Hose, die bis zum Knie reichen muss. Wettfahr-Tricot mit langen, resp. halblangen Aermeln, anschliessend am Halse. Strümpfe, welche mindestens bis zur Wade reichen müssen. Der Sportsbehörde müssen die Rennfahrer vor dem Beginn der Saison ihre Farben aufgeben, die sie während der Rennzeit nicht wechseln dürfen. Früher liebten es die Rennfahrer, Schärpen anzulegen.

Abgesehen von Wettfahren für bestimmte Maschinengattungen unterscheidet man hauptsächlich folgende Arten von Wettfahren:

1. Internationale Fahren, solche, an denen Fahrer aller Länder,
2. Nationale Fahren, solche, an denen alle im Reich ansässigen Fahrer,
3. Bezirks-Fahren, solche, an denen nur Fahrer eines bestimmten Bezirks, z. B. einer Stadt, einer Provinz, eines Verbandes u. s. w.,