

gewann ich von 53 Starts 51, siegte in den Großen Preisen von Paris, Kopenhagen und Berlin und in der Weltmeisterschaft. Das war mein größter Triumph. Fünfmal war ich zwar im Endlaufe um den Weltmeistertitel, aber nur dieses eine Mal blieb ich siegreich. Auch im Großen Preis von Paris hatte ich großes Preispech. Fünfmal war ich auch hier im Endlaufe, viermal war ich Zweiter und nur einmal Sieger.

Die „Sidney Thousand“.

Zwischen 1904 und 1913, meinen erfolgreichsten Jahren, lag aber auch allerhand. 1905 bis 1906 war ich in Australien. Im bestdotierten, aber auch im schwierigsten Rennen der Welt wurde ich Zweiter. Die „Sidney Thousand“ brachten dem Sieger 750 Pfund. Es war ein Meilenrennen (1609 Meter), im Endlaufe fuhr ich in 1 Minute 54,6 Sekunden. Hätte ich das Rennen gewonnen, wieder wäre wohl meine Lebensbahn in ganz anderer Richtung gerannt. Für den Fall meines Sieges hatte ich schon einen

mehrjährigem Kontrakt für Australien in der Tasche, und schließlich hätte ich dann wohl dort ein Hotel erworben. Aber — es gewann Dick Ahrends, übrigens derselbe Dick Ahrends, der später Skuller-Weltmeister wurde. Er war auch ein Riese und enorm schwer. Infolge seiner überaus seltenen Schuhnummer hatte er an seinem Rade Pedale, die eigens



Nach Beendigung eines 6-Tage-Rennens

für ihn von einer englischen Firma angefertigt wurden. Die „Sidney Thousand“ hatten neun Vorläufe, und man mußte in jedem davon wenigstens unter den ersten Dreien, um beim Schlußlaufe mit dabei sein zu dürfen. Zwölf Konkurrenten traten zum Endkampfe an. In Australien kamen übrigens auch die „Six days“ zu mir. Mac Farland, der große Mac Farland, Sechstagerfahrer und Manager, kam zu mir und sagte mir: „Rütt, wenn Sie in Paris ein Telegramm erhalten, nach New York zu den ‚Six days‘ zu kommen, dann packen Sie zusammen und reisen Sie. Ich will mit Ihnen fahren.“ Wer war stolzer als ich! Mac Farland hatte mich „entdeckt“, wollte mit mir die Sechstager fahren. Es war mein erstes Sechstagerrennen, wir wurden Dritte. Aber schon ein Jahr darauf, 1907, gewann ich mit dem Holländer Stol die New-Yorker „Six days“. Wir waren die erste europäische Mannschaft, der das gelang, und die Sechstagerrennen sind in New York doch schon seit 1896 in Schwung. Ich wurde Spezialist für diese Rennart. 1908 war ich mit Stol Zweiter, netto eine halbe Radlänge (bei einigen tausend Kilometern) hinter Mac Farland-Moran. 1909 siegte ich aber wieder mit dem Australier Clark, im nächsten Jahre endete ich mit demselben Partner an zweiter Stelle, aber 1912 war ich schon wieder im Siegerpaare, diesmal mit Vogeler. Erst 1921 kam ich wieder zu den New-Yorker Sechstagerrennen, wurde mit Lorenz Dritter, dann noch im selben Jahre mit Curnburn Zweiter. Der Ausbruch des Krieges hatte mich in Amerika überrascht. Ich wartete ein Weilchen, um dann im Oktober 1914 unter falschem Namen auf einem dänischen Dampfer via Christiania nach Mitteleuropa zu kommen. Ich diente bei den Kraftfahrern und bestritt nur Wohltätigkeitsrennen. Nach Kriegsende war ich der erste deutsche Sportler, der in Italien an den Start ging. Ich war ein wenig befangen, aber ich siegte gegen Moretti und Verri, und so gewann — ausgerechnet — ein deutscher Fahrer den „Prix Brouillon“, den zur Erinnerung für den großen französischen Rennfahrer gestifteten Preis. Das Publikum war begeistert, und ich mußte zwei Ehrenrunden fahren, was mir sonst noch nie passierte.