

Wie wird man siegreicher Rennfahrer?

Das Buch

„Der Rennfahrer“ auf Landstraße und Rennbahn

2. verbesserte Auflage

Preis nur 1.— M.

18x12 cm groß, ist unentbehrlich für Amateure, die ein erfolgreicher Rennfahrer werden wollen. Versand gegen Voreinsendung von 1.10 M. inkl. Porto (auch in Briefmarken) oder per Nachnahme 1.40 M. 10 Bücher werden bei Vereinsbestellungen für 9.50 M. portofrei geliefert.

Geschäftsstelle des Sächs. Radfahrer-Bundes
Leipzig C 1, Hainstraße 16

Startverbot.

Dem Fahrer Adolf Zaiser, Berlin, vom RC. Ovel in Berlin (DRU.) wird wegen ungebührlichen Verhaltens anlässlich der Preisverteilung vom großen Ovelpreis von Sachsen am 22. Juli 1928 jeder weitere Start zu DDRB.-Rennen, welche vom Sächs. Radf.-Bund zur Ausführung kommen, untersagt.

Der Sportausschuss des S.R.B. Kurt Landgraf, Vorsitzender.

*

Ausschreibung.

Bundes-Bahnrennen,

in Verbindung mit den Bezirks-Bahnrennen des Bezirkes Leipzig
am Sonntag, den 7. Oktober 1928, 14 Uhr,
auf dem Sportplatz zu Leipzig.

Offen für alle lizenzierten Bundesmitglieder
des S.R.B.

Meisterschaft über 1 km.

Bertheidiger: Frits Bletterlein, Gera.

Der Sieger erhält Krans mit Schleife und einen Ehrenpokal, sowie den Titel: Meisterschaftsfahrer des Sächsischen Radfahrer-Bundes 1928; dem Zweiten, Dritten und Vierten je einen Ehrenpokal.

Je nach dem Kennungsergebnis Vor- und ev. Zwischenläufe.

Meisterschaft im Vereinsmannschaftsfahren über 5 km.

Bertheidiger: RC. Neustadt-Leipzig.

Sieger ist der Verein, welcher die kürzeste Zeit fährt. Der siegende Verein erhält den Titel: Meisterschaftsverein des Sächsischen Radfahrer-Bundes im Vereinsmannschaftsfahren auf der Bahn 1928, ferner eine große Bundesplakette unter Glas und Rahmen, und die Mannschaft je eine echt silberne Medaille. Dem zweiten und dritten Verein je eine Plakette und den Fahrern je einen Ehrenbecher. Allen anderen Vereinen, welche ordnungsgemäß das Rennen mit 4 Fahrern beenden, den Fahrern einen Erinnerungsbecher.

Zur Beachtung! Die Rennen finden in Verbindung mit einem vom Bezirk Leipzig veranstalteten Bahnrennen statt. Die Fahrer haben 13.30 Uhr in den Kabinen sich zum Start bereitzubehalten für evtl. Vorläufe. Ein jeder Fahrer muß im Besitz der Bundeslizenz sein.

Startgeld: Zur 1-km-Meisterschaft 2 RM., Mannschaftsmeisterschaft 5 RM.

Kennungsfrist: Sonnabend, den 22. September, 19 Uhr. Das Kennungsgeld ist unbedingt mit der Kennung einzusenden, sonst Kennung ungültig. Kennungen sind unter genauer Angabe der Adresse, Lizenznummer, Vereinszugehörigkeit und Angabe der einzelnen Fahrer und Trikotfarbe bei Mannschaften (4 Mann und evtl. 2 Ersatzleute) an Bundesrennfahrwart Kurt Landgraf, Leipzig R 22, St. Privatstr. 21 (Postfachkonto Leipzig 611 07) zu richten.

Gefahren wird nach den Wettfahrbestimmungen der DDRB. Die Fahrer sind verpflichtet, im sauberen Renndreß zu erscheinen. Den Anordnungen des Wettfahrausschusses ist unbedingt Folge zu leisten. Etwaige Änderungen der Ausschreibung gehen den ordnungsgemäß gemeldeten Fahrern rechtzeitig zu.

Kurt Landgraf, Bundesrennfahrwart.

*

Ausschreibung.

Bahnrennen des Bezirkes Leipzig im S.R.B.

Sonntag, den 7. Oktober 1928, 14 Uhr.

Offen für alle Fahrer des Bezirkes mit Lizenz für 1928.

1. Meisterschaft im Vereinsmannschaftsfahren über 5000 m (10 Runden). Geschlossene Fahrweise, der vierte Fahrer wird gewertet, zwei Ersatzleute sind zugelassen. Dieses Rennen findet in Verbindung mit der Bundesmeisterschaft statt.

2. „Goldene Armbinde“ über 3000 m (6 Runden). Bertheidiger: Alfr. Richter (Falke-Schwalbe).
3. Seniorenfahren über 1000 m (2 Runden).
4. Meisterschaft des Bezirkes über 1000 m (2 Runden). Vor- und Zwischenläufe.
5. Trostfahren für Unplatzierte über 1000 m (2 Runden).

Preise: Zu Rennen 1: Dem Sieger Titel, Meisterschaftsplakette, und den Fahrern je eine Meisterschaftsmedaille. Dem 2. und 3. Verein eine Plakette, den Fahrern Medaillen. Allen anderen Vereinen, welche ordnungsgemäß das Rennen beenden, den Fahrern Medaillen.

Zu Rennen 2: Dem Sieger Bukett mit Schleife und Anrecht auf die „Goldene Armbinde“.

Zu Rennen 3: Zwei Drittel der gestarteten Fahrer Ehrenbecher.

Zu Rennen 4: Dem Sieger Titel, Bukett mit Schleife und Meisterschaftsmedaille. Zwei Drittel der weiteren Fahrer Medaillen.

Zu Rennen 5: Drei Ehrenpreise.

Startgeld: Zu Rennen 1 5 RM. pro Mannschaft, welches einbehalten wird; zu Rennen 2-4 je 1 RM., welches einbehalten wird.

Kennungen: Mit vorgeschriebenem Kennungsgeld bis spätestens 15. 9. mit Namen, Adresse, Lizenznummer, Verein und Trikotfarbe an Karl Wege, Leipzig W 33, Kanzlerstr. 42 part. Kennungen ohne Startgeld oder zu spät eingehende werden keinesfalls angenommen.

Besondere Bestimmungen: Gefahren wird nach den Bestimmungen der DDRB. Die Fahrer sind verpflichtet, im sauberen Renndreß zu erscheinen. Den Anordnungen des Aufsichtspersonals vom Sportplatz ist unbedingt Folge zu leisten. Das Betreten des Kabinenhofes sowie der Bahn ist nur den am Rennen beteiligten Fahrern gestattet. Die Fahrer haben sich mindestens 1/2 Stunde vor Beginn der Rennen mit vorschriftsmäßiger Maschine zum Rückennummernempfang einzufinden. Zum Mannschaftsrennen hat jede Mannschaft gleichfarbene Trikots zu tragen. (Ohne Rückennummern!) Proteste müssen unmittelbar nach dem Rennen mit der vorgeschriebenen Gebühr beim Wettfahrausschuss eingereicht werden. Nichteinhalten vorstehender Bestimmungen bedingt Preisverlust. Ausschreibungsänderung vorbehalten; dieselben werden spätestens bei der Rückennummernaussgabe bekanntgemacht. Näheres noch in der Bezirksversammlung am 14. September 1928.

Karl Wege, Bezirksrennfahrwart.

*

Leipzig-Lauter (120 km) um den „Großen Dürkopff-Preis“.

Das letzte offizielle Bundesrennen des S.R.B. fand am Sonntag, den 19. August, auf der Strecke Leipzig — Borna — Altenburg — Göhnik — Zwidau — Schneeberg — Aue — Lauter statt. Prächtiges Rennwetter begünstigte die Veranstaltung. Die Straßen waren bis auf eine Umleitung vor Altenburg in gutem Zustande. Dies war um so mehr zu begrüßen, als die Fahrt an sich schon an die Teilnehmer infolge der schweren und zahlreichen Steigungen höchste Anforderungen stellte, denen nur wenige gewachsen waren. Der sportliche Erfolg der Fahrt war von Anfang an gesichert, und als sich dazu von Zwidau an auch noch ein großer Publikumserfolg gesellte, hatte das Erzgebirge seine sportliche Sensation. Nicht alle Fahrer hielten die schwere Prüfung bis zum Ende durch und es gab verschiedene Teilnehmer, die auf Motorrädern oder Wagen am Ziel eintrafen. Alle aber, die das Rennen durchgefahren haben, verdienen ein Gesamtlob.

Leider war das Ende nicht so einwandfrei, wie man es diesem Rennen gern gewünscht hätte. Man konnte sich des Eindrucks nicht erwehren, als wenn dabei verschiedene Manipulationen mißspielten, die besser unterblieben wären. Der vollauf verdiente Sieg von Conrad soll durchaus nicht herabgesetzt werden, aber Fahrer wie Paul Günther und Strobel mußten den Spurt voll ausfahren, um ein einwandfreies Ergebnis zu erzielen, nicht aber sonderbarerweise auf der abfallenden Zielstrecke kurz vor dem Ziel in so auffälliger Weise abstoppen, was nicht nur vom sachkundigen Publikum, sondern auch von Uneingeweihten bemerkt wurde. Es ist an der Zeit, daß in Zukunft der Sportausschuss gegen solche Manipulationen, die das Ansehen unseres Radsportes nur schädigen, strenge Maßnahmen ergreift.

*

Der Rennverlauf.

Einige 60 Fahrer der B-Klasse nahmen am Sonntag pünktlich früh 6 Uhr auf dem Johannisplatz in Leipzig den schweren Kampf über die 120 km auf, denen 3 Minuten später die A-Fahrer folgten, die durch den nachgemeldeten Planiker Strobel und den zur A-Klasse übergeschriebenen späteren Sieger Conrad wertvolle Verstärkung erhalten. Die Masseleute machen sich in flottem Tempo an die Verfolgung der Vorgabeleute, beschränken sich aber, als sie die Spitze zu Gesicht bekommen, darauf, den erreichten Abstand vorerst zu halten. Die Entscheidung wird anscheinend erst im bergigen Gelände, das gleich hinter Altenburg einsetzt, gesucht. Bis vor kurz vor Altenburg ereignet sich nichts Besonderes. In Trebsen wird fast die gesamte B-Klasse in einen durch Unachtsamkeit einzelner Fahrer verschuldeten Massensturz verwickelt, und wenn auch alle Betroffenen glimpflich davorkommen, ist das Feld durch diesen Zwischenfall doch völlig zerprengt und die A-Klasse hat nunmehr wenig Mühe, zur Spitze aufzuschließen. Dort gibt sie sofort den Ton an, und dem vorgelegten mörderischen Tempo fallen bald die schwächeren Fahrer zum Opfer. Das gesamte Feld wird in den Steigungen hinter Altenburg mehr und mehr zerrissen, und als 8.30 Uhr die Kartenabwerfkontrolle Zwidau erreicht wird, ergibt sich folgender Stand des Rennens: