

Der Rad- und Kraftfahrer

Verlag: Sächsischer Radfahrer-Bund, E. B., Kurt Adler
Leipzig-C. 1, Thomaskirchhof 11, I./Verantw. f. d. den bundesamt-
lichen und Inzeraten-Teil: A. Landgraf, Leipzig-C. 1, Reichelstr. 6



Inzeraten-Aannahme: A. Landgraf, Leipzig-C. 1, Reichelstraße 6
Fernsprecher 28552. — Der „Rad- und Kraftfahrer“ erscheint
jeden Monat — Druck: „Planitzer Zeitung“, Planitz - Sa.

Ämtliches Organ für das Rad- u. Kraftfahrwesen des Sächsischen Radfahrer-Bundes e. B., Sitz Leipzig
Nachrichtenblatt der Vereinigung Deutscher Radsport-Verbände (V.D.R.V.)

41. Jahrgang

Leipzig, den 1. Juni 1932

Nummer 5

Ein Rückblick über die drei ersten diesjährigen großen Bundes-Kennen.

Von Bundesrennfahrwart Willi Schröter, Leipzig.

Dresden — Leipzig — Dresden, 220 Kilometer.

Die Rekordfahrt der Leichtgewichte am Sonntag, den 1. Mai.

In zeitiger Morgenstunde schon herrscht reges Leben und Treiben am Startplatz „Goldenes Lammt“, Dresden-Trachau. Der Organisationsdienst des Bezirkes Dresden arbeitet in gewohnt routinierter Weise, so daß die Aufstellung der 37köpfigen C-Klasse und der 21 Mann starken B-Klasse pünktlich vollendet ist. Um 6 Uhr geht der „Zug“ in Richtung Leipzig ab, zuerst die Fahrer der C-Klasse. Drei Minuten später folgt die B-Klasse nach, und 6.10 Uhr nimmt die A-Klasse, nur fünf Mann stark, die Verfolgung der Vorderleute auf. Die 34. Wiederholung der alten, klassischen Fahrt ist im Rollen. Ein schöner Frühlingsmorgen verspricht einen prächtigen Tag und damit ein gutes Gelingen der großartig organisierten Gesamtveranstaltung. Wir nehmen in dem großen Mercedes des Generaldirektor Korf untere Plätze ein u. liegen wenige Minuten später mitten im Rennen. Bis Kötschenbroda begleiten wir die im 50er-Tempo abziehende B-Klasse, dann wollen wir versuchen, die im Vorderreffen liegenden C-Fahrer noch vor dem Rehrener Berg zu „greifen“. Dieser großen Mühe bedarf es jedoch nicht. Trotz des starken Rückenwindes verhalten sich die „kleinen Leute“ nicht, ihre Chancen richtig wahrzunehmen. In einem großen Klumpen geballt, füllen sie hinter Coswig die ganze Breite der Straße. Man nimmt es mit der „Führung“ nicht besonders ernst und — büßt damit kostbare Zeit und Boden ein. In Sörnewitz ist es bereits um die Vorherrschaft geschehen. In schneidiger Fahrt rauscht die geschlossene B-Klasse heran und vermischt sich mit den C-Fahrern zu einem beängstigend starken Felde, das wir nicht ohne Bangen durch die „Enge“ von Meißen jagen sehen. Richtig fordert ein Sturz an der Brückenauffahrt die ersten Opfer. Alfred Schubert, Bliß, wird ausgerechnet in seiner Heimatstadt buchstäblich „aus dem Gleis“ geworfen und büßt drei Minuten ein, fährt aber dem Felde tapfer nach. Die anderen können wieder aufschließen. Dann bringt der gefährliche Rehrener Berg die erste Entscheidung des Rennens. Unter der Führung von Stäbe, Red und Häber wird der Gipfel im 30er-Tempo überschritten. Das Feld ist schon bedenklich in die Länge gezogen. Vährich, Rudert und Leuschner (Dresden) sind als letzte weit zurückgefallen. Die A-Klasse verliert inzwischen bei der Rekordfahrt noch mehr an Boden und hat beim Ueberfahren des Berges noch acht Minuten Rückstand. Bis Oschatz wird dann die vereiniigte C- und B-Klasse vollkommen zersprenat. Die Leipziger Sturm, Wiehner, Fider und die Dresdner Rieger, Lippelt, Häber und Stäbe sind die Selden der Schlacht, die bis Leipzig nicht mehr abflaut. Oschatz wird 7.25 Uhr von einer 24 Mann starken Spitze zehn Minuten vor der „Marschtablette“ durchfahren. Die zweite Gruppe folgt mit 500 m Rückstand und ist mit 13 Mann immer noch stark aktionsfähig. Vorstoß auf Vorstoß zermürbt das Feld: Contradi-Blauen muß die Spitze stehen lassen und wird von der zweiten Gruppe aufgesauat. Das gleiche Schicksal ereilt dann hinter Wurzen, das 13 Minuten vor der Tabelle durchstürmt wird, auch noch den Dresdner Unionfahrer Mülle. 8:40:55 Uhr stürmen 22 Mann die Kontrolle im Fortuna-Sportplatz. Der gefahrene Durchschnitt beträgt bis hier-

her 42 km! In muster-gültiger Weise meistert der Bezirk Leipzig mit seinen Getreuen unter der Leitung von B. Nische das sportliche Geschehen, das sich in rascher Folge mit steigendem Interesse abspielt. Die Luft ist mit „Massageduft“ geschwängert. Nach 20 Minuten Pause treten dann Wagenbreith, Peter, Schönherr, Wolf (Chemnitz), Langner, Stäbe, Rieger, Stecher (sämtlich C-Klasse), Sturm, Scharf, Leuschner, Wubig, Hübner, Krieße, Haufe, Fider, Köpcke, Häber, Görne, Körner, Wiehner und Lippelt (B-Klasse) frisch gestärkt die Rückfahrt an, während die A-Fahrer Voranblüh, Reichel, Grindel, Adler und Martin, zu denen sich Dörschel, Bfluaheil und Popp: gesellt haben, bis Leipzig nur 5 Sekunden ihres Zeitrückstandes aufholen konnten. Es soll nicht verkannt sein, daß das Sandkap für die fünf Kanonen gegenüber dem starken Vorderfeld reichlich schwer zu bewältigen war. Der auf der Einfahrt so starke Bundesgenosse „Rückenwind“ entpuppt sich aber jetzt nach der Wende als ein recht gemeiner „Blasius“. Das Tempo läßt demzufolge etwas nach. Uncinigkeit in der Führung verlanasamt die Fahrt noch mehr, so daß die A-Klasse bis Wurzen drei Minuten ihres Rückstandes aufholen kann. Einige gut gemeinte Vorstöße von Wolf und Langner (Chemnitz) und Stäbe und Lippelt (Dresden) verpuffen ohne Wirkung. Oschatz kommt in Sicht. Es langt gerade zur „Einhaltung“ der Marschtablette. Stäbe kommt trotzdem nicht mehr mit, seine Aufopferung für das Feld beginnt sich zu rächen. Wolf überrennt einen Erdhaufen und kommt zu Fall, kann aber mit dem gleichfalls abgefallenen Körner wieder zur Spitze aufschließen. Tausende umsäumen in den Städten die Straßen, durch die die Helden der Landstraße ihren Weg nehmen. Das spornt die Fahrer an. Unter Häbers Führung wird auch der Sonnenwitzer Berg angenommen, ohne daß eine Entscheidung herausreift. All diese „gefürchteten“ Gipfel sind von zahlreichen Sportbegeisterten belagert, was Wunder, daß niemand sich abhängen läßt. Nische gleitet links am Felde vorüber, schon kommt das Elbtal in Sicht und noch immer umfaßt die Kopfguppe 19 „Vorausichtliche“. Der Dresdner Lippelt versucht in mehreren Scheinmanövern das Feld zu beunruhigen, wird aber von der gerade auf ihn besonders achtenden Meute jedesmal prompt abgefangen. Das Feld fährt geradezu auf Warten gegen ein „Unternehmen“ Lippelt. Kurz vor Meißen fallen Haufe und Scharf durch einen Sturz aus der Gruppe, dem Chemnitzer Wolf wird ein gerade dort parkender „Eiswagen“ zum Verhängnis, an dem er seinen plagenden Durst stillt. Es ist zu allem Ueberflus noch sommerlich heiß geworden, und die Mittagsonne macht den Fahrern sichtbar zu schaffen. Durch Meißen windet sich die Vordergruppe durch ein tausendköpfiges Spalier von Sportbegeisterten. Noch sind die Schienen der Straßenbahn auf der Brücke Verhängnis. Das Hindernis wird aber lediglich unter Verlust eines Rennschubes, den der Dresdner Wagenbreith bei einem „Rutscher“ fahren lassen mußte, überwunden, und der Weg durch offenes Gelände nach dem nicht mehr fernen Ziel (25 km) ist frei. Das letzte Wegestück bringt doch noch eine klare Entscheidung. Zwischen Niederan und Weinböhlä hält Lippelt die Zeit für gekommen. Vom Ende des Feldes weg (wohin er sich nur Durchführung seines Planes extra begeben hatte), spurtete er an dem überraschten Gros vorbei und gewinnt im Sandaalopy R

