

Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

Verantwortlicher Schriftleiter: Bernhard Böhm.

VII. Jahrg.

Erscheint vom 1. April bis 30. September voraussichtlich jeden Sonnabend,
vom 1. Oktober bis 31. März aller vierzehn Tage Sonnabends.

Leipzig, 5. März 1898.

No. 6.

Schluss der Schriftleitung: Dienstag Abend 8 Uhr derjenigen Woche, in welcher die Zeitung erscheint.

Alle für die Sächsische Radfahrer-Zeitung bestimmten Einsendungen — ausgenommen Anzeigen-Angelegenheiten — sind zu richten an die Schriftleitung der S. R.-Z.,

Leipzig-Plagwitz, Ernst Meyrstrasse 20, I.

— Fernsprecher: Amt III, No. 5752. —

Nachdruck unserer Aufsätze mit genauer Quellenangabe gestattet.



Der Ankündigungspreis beträgt:

(Erfüllungsort für Lieferung und Bezahlung ist Leipzig)

1/2 Seite Mk. 80; 1/3 Seite Mk. 40; 1/4 Seite Mk. 20; 1/8 Seite Mk. 10; 1/16 Seite Mk. 5; die 2 gespaltene Petitzelle 60 Pfg.; bei 6 maliger Aufgabe 25%; bei 12 mal 33 1/3%; bei 24 mal 50%; bei 36 mal 60% Rabatt.

➡ Auf Zeilen wird kein Rabatt gewährt. ➡

➡ Ankündigungs-Aufträge beliebe man zu richten an Herrn W. Vogt, Leipzig, Kurprinzstr. 3. ➡

Die Zeitung wird allen Mitgliedern des Sächsischen Radfahrer-Bundes und allen Interessenten Deutschlands und Österreich-Ungarns, die sich als der Fahrradbranche angehörig ausweisen und ihre Adresse der Geschäftsstelle der S. R.-Z. angeben, kostenlos zugesandt.



Was nun?

Tempora mutantur — ins radportliche Deutsch übertragen: Es wird immer schlimmer, und es ist auch gar nicht abzusehen, wie und wann es im Radrennsport einmal besser werden könnte. Da haben sie nun am Sonntage getagt, die Vereinigung deutscher Radrennbahnen, der Verband der Vereine für Radwettfahren, die Vertreter des deutschen Radfahrer-Bundes und der Vorstand des deutschen Rennfahrer-Verbandes, und was ist das Ergebnis?

Statt der erhofften Einigung und Ordnung die abgesagte Feindschaft und die vollständige Anarchie. Auf der einen Seite stehen die Vereinigung deutscher Radrennbahnen und der deutsche Radfahrer-Bund, auf der anderen Seite der Verband der Vereine für Radwettfahren und der deutsche Rennfahrer-Verband; jene haben wieder einmal das einige und alleinseligmachende Amateurprinzip „unentwegt“ hochgehalten, diese dagegen erklären im Rennsport jede Unterscheidung zwischen Herrenfahrer und Berufsfahrer für hinfällig.

Infolge der am Sonntage stattgefundenen Vorbesprechungen trat man am Sonntage im Savoy-Hotel zu einer gemeinsamen Beratung zusammen; nach langem Für und Wider, ob dem D. R.-B. in der neuen Sportbehörde Sitz und Stimme eingeräumt werden solle oder nicht, gestand man demselben eine Vertretung zu mit ungefähr 2/3 der abgegebenen Stimmen.

Hierdurch war der Verband der Vereine für Radwettfahren schon in einem Hauptpunkte überstimmt; doch es kam gleich noch viel schlimmer. Herr Gust gab dem Wunsche des Verbandes Ausdruck, in Zukunft den Unterschied zwischen Herrenfahrern und Berufsfahrern fallen zu lassen und stellte die Frage an die Versammlung, ob sie gewillt sei, diesem Wunsche Folge zu leisten. Die Antwort hierauf war der mit 13 gegen 11 Stimmen gefasste Beschluss, den Unterschied zwischen Herrenfahrern und Berufsfahrern im Sinne der Satzungen des deutschen Radfahrer-Bundes aufrecht zu erhalten.

Der Tragweite dieses Beschlusses war man sich allseits bewusst, daher suchte man nach Vermittelungsvorschlägen. Herr Gust beantragte, seiner Partei das Zugeständnis zu

machen, im laufenden Jahre den Herrenfahrern den freien Start in offenen Rennen gegen Berufsfahrer zuzugestehen unter der Bedingung, dass dieselben nicht das bare Geld, sondern einen Ehrenpreis in gleichem Werte empfangen würden. Da aber zu diesem gar nicht aussichtslosen Antrage die durch die Bundessatzungen gebundenen Vertreter des D. R.-B. ihre Zustimmung nicht geben konnten und derselbe somit nicht Annahme fand, erfolgte die Trennung.

Die Vertreter der Vereinigung deutscher Radrennbahnen und die des D. R.-B. blieben, die Vertreter des Verbandes der Vereine für Radwettfahren und des D. R.-V. gingen, tagten im „Badischen Hof“ weiter und beschlossen: Der Unterschied zwischen Herrenfahrern und Berufsfahrern wird vollständig fallen gelassen. Es giebt nur Rennfahrer. Die Rennen werden nur mit Geldpreisen ausgestattet. Wer bar Geld nicht nehmen will, dem wird auf Wunsch ein Ehrenpreis im Werte des gewonnenen Geldpreises ausgehändigt.

Die Bahnen, auf denen nun nach diesen Beschlüssen gefahren werden wird, sind folgende: Berlin-Friedenau, Berlin-Halensee, Berlin-Kurfürstendamm, Köln, München-Nymphenburg, München-Perläch, Hamburg-Eilbeck, Mannheim und Kaiserslautern.

In dem nun unvermeidlich beginnenden Kampfe wird es sich zeigen, wer stärker ist, die Bundesbahnen oder die Verbandsbahnen; wir unsererseits glauben das letztere, wir sind überzeugt, dass die Berliner und Münchener und die anderen mit ihnen verbündeten Bahnen die grössere Anziehungskraft ausüben werden und dass daher den Satzungen des D. R.-B. zufolge wieder einmal ein grosses Fliegen aus demselben beginnen wird.

Es wird drüber und drunter gehen, und das alles ad majorem gloriam des erhabenen Amateurprinzipes, nach welchem ein armer Teufel, der sich in einer Fahrradfabrik auf rechtliche Weise unter saurem Schweisse sein Brot verdient, ein Berufsfahrer ist, während der Sohn des reichen Fabrikanten für das Fabrikat seines Vaters Reklame fahren kann — als Herrenfahrer. Sapienti sat! —

