

# Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

VII. Jahrg.

Leipzig, 15. Oktober 1898.

No. 22.

Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Bernhard Böhm, Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20.  Amt III, 5752.

Für den Anzeigenteil verantwortlich: Julius Mäser, Leipzig-Reudnitz, Senefelder-Strasse 13.  Amt I, No. 235.

## Alle redaktionellen Einsendungen

sind nur an die Schriftleitung der Sächsischen Radfahrer-Zeitung Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20, zu richten.

—\*

Nachdruck von Original-Artikeln der Sächsischen Radfahrer-Zeitung bei genauer Quellenangabe gestattet.

—\*

Schluss der Schriftleitung: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

## Anzeigen-Bedingungen:

die zweigespaltene Potitzelle 60 Pf.;  $\frac{1}{2}$  Seite M. 80;  $\frac{1}{4}$  Seite M. 45; bei 6maliger Aufgabe 15%, bei 12maliger Aufgabe 25%, bei 24maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{3}$ % Rabatt.

Alle die Inserate betreffenden Einsendungen sind nur an die Expedition der Sächsischen Radfahrer-Zeitung, Leipzig-Reudnitz, Senefelder-Strasse 13, zu richten.

Schluss der Anzeigen-Aannahme: Mittwoch vor dem Erscheinungstage.

Die Zeitung erscheint alle vierzehn Tage (Sonnabends) und wird allen Mitgliedern des Sächsischen Radfahrer-Bundes und auf Wunsch jedem Fahrrad-Fabrikanten sowie Fahrrad-Händler Deutschlands und Oesterreich-Ungarns kostenlos zugesandt.

## Unsere nächsten Aufgaben.

Seit dem denkwürdigen Zwickauer Bundestage ist der Sächsische Radfahrer-Bund vollständig umgestaltet, den hochtönenden Phrasen, die bis dahin im Schwange waren, sind Thaten gefolgt, die unseren Bund auf die Höhe der Situation gebracht haben. In keiner anderen Vereinigung kann der Sport mächtiger gepflegt werden, wie es bei uns geschieht, wenn wir auch nicht verkennen wollen, dass an mancher Stelle ein Weniger, an anderer wieder ein Mehr ganz am Platze wäre.

Betrachten wir einmal die gegenwärtige Lage, und zwar zuerst das Rennfahren. Auf der Strasse veranstaltet ein jeder Bundesbezirk alljährlich ein 50-km-Bezirksstrassenfahren, der Bund selbst eine 100-km-Meisterschaft und eine Dauerfahrt über die Strecke Zittau—Leipzig. Dass daneben noch Bezirksrennen über kürzere Strecken wie auch Vereinsrennen über kurze und lange Strecken stattfinden, ist selbstverständlich. Ueber letztere etwas Generelles zu sagen, ist unmöglich, weil deren Veranstaltung abhängig ist von den örtlichen Verkehrsvorschriften, aber zu den 50-km-Bezirksstrassenfahren möchten wir noch eine Meinung äussern. Sie sind bekanntlich das Schmerzenskind des Sport-Ausschusses. Wieviel Versuche sind nicht schon gemacht worden, sie so zu gestalten, dass die berechtigten Interessen aller Bundesmitglieder in dieser Beziehung in gleicher Weise gewahrt werden, und doch haben sich noch jedesmal Unzuträglichkeiten gezeigt. Man könnte sich — bei den vielen Sitzungen, die der Lösung dieser Frage gewidmet waren — fast verwundern, dass noch niemand auf den einzig richtigen Gedanken gekommen ist, auf den naheliegenden Gedanken nämlich, diese Fahrten ganz einfach zu streichen. — Natürlich müsste ein Ersatz geboten werden, doch nichts leichter, als das! Man brauchte nur genau so wie bisher für 6- und 12-Studentouren — vielleicht im Herbst — einen Kontrolltag für ein Fahren über 50 km anzusetzen, und die Sache wäre erledigt. Würde man dieses Fahren getrennt ausschreiben für ältere und jüngere Fahrer und vielleicht für jede Sparte drei Zeitstufen angeben, in denen die Strecke zurückgelegt sein muss, und für jede Stufe eine besondere Auszeichnung aussetzen, die jeder erhält,

der die Strecke in der vorgeschriebenen Zeit zurücklegt, so dürfte den Interessen aller Bundesmitglieder, die ihre Freude am Rennen haben, in gleicher Weise und in ausgiebigstem Masse gedient sein. —

Etwas mehr Aufmerksamkeit wie bisher könnte man in Zukunft dem Bahnrennen widmen. Es würde nur mit geringen Kosten verknüpft sein, wenn wir unserer wackeren Rennmannschaft im künftigen Jahre mehr Gelegenheit geben würden, ihr Können zu entfalten. Es liesse sich sehr leicht machen, an jedem Renntage der Bahnen in Leipzig und Zittau ein Rennen einzuschieben, und was die Bahn in Elster anbetrifft, so wundern wir uns, dass man von massgebender Seite nicht längst schon Schritte gethan hat, sich dieselbe zu sichern. Es wäre gewiss nicht unmöglich, mit der dortigen Königl. Bade-direktion ein Abkommen zu treffen, wonach der S. R.-B. auf dieser Bahn die Veranstaltung von Rennen allein in die Hand nimmt unter Bedingungen, welche es ermöglichen, dass ihm keine Ausgaben erwachsen. Zweifels-ohne wäre ein Vorgehen des Bundes in angedeuteter Richtung von nicht zu unterschätzender werbender Kraft.

Das Kunstfahren zweitens verdankt seine Entwicklung nur der unermüdelichen Thätigkeit unseres Kunstfahrwarts. Man wird nicht umhin können, ihm in Zukunft reichere Mittel zur Verfügung zu stellen wie bisher, denn aus nichts wird bekanntlich nichts. Gerade dieses Gebiet unseres Sportes jedoch könnte auch anderweit bedeutende Förderung erfahren. Wie? das hat unlängst die Leipziger „Radlerlust“ gezeigt. Dieser wackere Verein wird gewiss seine Veranstaltung eines Konkurrenzrennfahrens nicht bereuen. Wäre es nicht angebrachter und vor allen Dingen nicht viel sportlicher gewesen, wenn der Bezirk Leipzig, der für das Engagement zweier Kunstfahrer zu seinem nächsten Stiftungsfeste eine beträchtliche Summe ausgiebt, dies Geld genommen und damit eine Konkurrenz im Einzel- oder im Gruppenkunstfahren veranstaltet hätte? Wir unsererseits sind der Meinung, dass es für jeden Sportsman von weit grösserem Interesse ist, einen derartigen Wettbewerb zu sehen als die Kunststücke berufsmässiger Fahrer.