

# Sächsische Radfahrer-Zeitung.



Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

VIII. Jahrg.

Leipzig, 15. April 1899.

No. 8.

Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

Für die Schriftleitung verantwortlich: In Vertretung: Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48.  No. 5752.  
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Julius Mäser, Leipzig-Reudnitz, Senefelder-Strasse 13.  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 Petitzeile 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-Annahme: Mittwoch vor dem Erscheinungstage.

Die Zeitung erscheint aller 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.

Adresse für alle die Bundesverwaltung, den Zeitungsversand usw. betreffenden Schriftstücke: Geschäftsstelle des Sächsischen Radfahrer-Bundes, Leipzig-Plagwitz, Jahnstrasse 44. Telephon: No. 5468.

## Das Ende eines Rennfahrers.

 Nachstehenden Artikel, den wir dem B. T. entnehmen, möchten wir speziell der Beachtung unserer jüngeren Bundes-Mitglieder empfehlen. Die enorm hohen Summen, welche ein Bourillon, Arend etc. erhält, sind ebensolche Ausnahmen, wie weisse Sperlinge unter ihresgleichen. Nur wenige unserer Rennfahrer werden sich soviel während der Rennkarriere erwerben können, um sich in Ruhe von der Bahn zurückziehen zu können. Meist wird kaum das Verdient, was Reise und der tägliche Bedarf nötig macht. Hat ein Rennfahrer seine gute Zeit hinter sich, sind die Beine nicht mehr schnell genug, dann heisst es: Der Mohr hat seine Schuldigkeit gethan, der Mohr kann gehen. Der Fall Pachot ist durchaus nicht der erste und wird noch nicht der letzte sein, weshalb wir nochmals raten, nicht das sichere Handwerk oder die sonst innehabende Stellung aufzugeben, sich nicht von dem scheinbar glanzvollen Leben der Rennfahrer verleiten zu lassen.

Gaston Pachot zählte Anfang der neunziger Jahre zu den bedeutendsten Dauerfahrern der Welt. Im Jahre 1863 in einem kleinen Dörfchen der Ardennen geboren, begab sich Pachot nach Paris, als daselbst die grossen Radwettfahrten in Blüte standen. Dank einer ungewöhnlichen Ausdauer und Energie gelang es ihm bald, die Aufmerksamkeit der Sportwelt auf sich zu ziehen. Mit Terront und Corre, den ersten Stehern der damaligen Zeit, startete er erfolgreich in den riesigen Strassenrennen Paris—Brest—Paris, Paris—Nantes—Paris, Bordeaux—Paris 1891. Wenn er auch nie als Sieger aus diesen und späteren Kämpfen hervorging, so errang er doch stets einen guten Platz. Im Jahre 1892 unternahm er einen Rekordversuch auf 1000 km, doch kam er nicht über 800 km, ohne Schrittmacher (!), hinaus. Im Jahre darauf schlug er den Rekord der schönen Strasse Salon-Arles. Dann widmete er sich der Fahrradindustrie, jedoch ohne Erfolg. Später startete er noch wiederholt, so

zu Lille im Jahre 1894 über 1000 km gegen Corre, so 1896 im Strassenrennen Bordeaux—Paris. Nach mehreren Stellen in Fahrradgeschäften verschwand er dann gänzlich aus dem Sportleben. Er ward Camelot. Als Strassenverkäufer der bekannten Zeitung „La Patrie“ konnte man ihn häufig in der Pariser Aussenstadt herumgaloppieren sehen. Es ging bergab mit ihm. Das Camelotgewerbe scheint seinen Mann auch nicht immer zu ernähren, obwohl dieser Industriezweig allein Vorteil aus der Dreyfus-Affaire zog. Pachot geriet in Bedrängnis . . . und vor einigen Tagen fanden ihn Schutzleute eines Morgens schlafend und halb erstarrt in einem Rinnstein, zu Puteaux, einem Vororte von Paris; er hielt noch einige Exemplare der „Patrie“ in der steifen Rechten. Er wurde sogleich nach dem Hospital geschafft, starb aber daselbst drei Tage später an Erkältung, Schwäche und schlechter Ernährung. Sein Körper wurde in der Morgue, dem Leichenschauhaus, ausgestellt. Niemand verlangte nach ihm, niemand kannte ihn. Zuletzt entdeckte man seine Identität durch den Schneider, der vor Jahren den jetzt zerlumpten Ueberzieher geliefert, der in letzter Zeit nebst einer zerrissenen Hose die einzige Bekleidung des Unglücklichen bildete. Der Leichnam des ehemaligen Rennfahrers wurde der medizinischen Fakultät ausgeliefert. Das ist das grässliche Ende des einst bewunderten und beklatschten Rennfahrers, der es nicht verstand, in seiner Glanzzeit an die Zukunft zu denken. Uebrigens verlautet, die Stadt habe im Begriffe gestanden, Pachot und seinem früheren Associé für eine, von jenem längst vergessene Expropriation die hübsche Summe von 45 000 Francs auszusahlen. Wahrscheinlich wusste Pachot, den die Behörden wohl nicht ausfindig zu machen wussten, gar nichts von diesem Vermögen, das ihm wahrscheinlich wieder auf die Füsse geholfen hätte. Er hatte 22 500 Fres. zu erheben und starb an Hunger. Grosstadtleben!