

Sächsische Radfahrer-Zeitung.



Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

VIII. Jahrg.

Leipzig, 13. Mai 1899.

No. 10.

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 13maliger Aufgabe 25%, bei 26maliger 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-Aahme: 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. Telephone: No. 5468.

Verfehlte Politik.



Der Sportausschuss des Deutschen Radfahrer-Bundes hat kürzlich neue Wettfahrbestimmungen verlautbart, nach denen es den Mitgliedern des Bundes verboten ist, in Herrenfahrer-Rennen zu starten, die nicht nach den Wettfahrbestimmungen des D. R.-B. ausgefahren

werden. Der Deutsche Radfahrer-Bund hat dadurch aufs neue bewiesen, dass diejenigen recht haben, die ihm die Schuld an der Unordnung der Verhältnisse im deutschen Radrennsport zuschreiben. Hätte er seinen Mitgliedern erlaubt, Herrenfahrerlicenzen vom Verbands deutscher Radrennbahnen zu nehmen, so wäre die heiss ersehnte Ordnung sofort da. Nun, es hat wieder einmal nicht sein sollen, und der Wirrwarr wird immer grösser ad majorem gloriam des grossen und mächtigen Deutschen Radfahrer-Bundes, des alleinigen Hortes deutschen Herrenfahrertums.

Nach Lage der Verhältnisse — die für den Sachsenbund allein in Betracht kommende Leipziger Bahn wird sich nicht von Halle bevormunden lassen — würden wir die ganze Angelegenheit gar nicht erwähnt haben, wenn nicht der Wiener „Radfahr-Sport“ in einer seiner letzten Nummern sich mit derselben beschäftigt hätte. Die Ausführungen der österreichischen Kollegin sind aber so recht geeignet, unseren Mitgliedern zu zeigen, wie man anderwärts über das Vorgehen des D. R.-B. denkt, so dass wir sie hier mitteilen wollen. Der „Radfahr-Sport“ schreibt:

Erleichtert atmete die deutsche Sportwelt auf, als am Dortmunder Bundestage der Deutsche Radfahrer-Bund einmütig den Antrag seines Präsidenten zum Beschluss erhob, dass er sich von der Beaufsichtigung des Rennbahnwesens zurückziehe.

Mit der Ausführung dieses Beschlusses wäre freie Bahn für eine Regelung der deutschen Sportpflege geschaffen gewesen, wenn die Hallesche Partei im Bunde den ehrlichen Willen dazu gehabt hätte. Dieser scheint jedoch nicht vorhanden zu sein.

Das deutsche Herrenfahrertum, welches zu zwei Dritteln ohnedies nicht in den Rahmen der derzeit gültigen

Herrenfahrerformel hineinpasst, ist durch die jüngsten Bundesmassnahmen willkürlich in zwei neue Abteilungen gesondert worden: in Mitglieder des Bundes und in die anderen Herrenfahrer, mit welchen ein Starten den ersteren durch die neuen Wettfahrbestimmungen überhaupt untersagt wird.

An diesen neuen Wettfahrbestimmungen hofft nun der Sportausschuss des Bundes den Rennbahnen gegenüber den Regulator zu besitzen, mit welchem er den gesamten Herrenfahrersport Deutschlands in seinem vermeintlichen Interesse lenken zu können glaubt. Selbstverständlich muss dadurch der Deutsche Radfahrer-Bund in eine Sportfehde mit allen jenen Rennbahnen verwickelt werden, welche Herrenfahren nach anderen als den Bundesbestimmungen abhalten.

So kommt es, dass der Deutsche Radfahrer-Bund dem jüngst behufs Ordnung der Sportpflege gegründeten Verband deutscher Radrennbahnen Sportfehde angesagt hat, durch welche jedoch in erster Reihe die Interessen zahlreicher Bundesmitglieder geschädigt werden, und aus der nur jene Radrennbahnen hauptsächlich Nutzen ziehen, die sich in den Händen von Privatbesitzern und Aktiengesellschaften befinden, dann aber das Berufsfahrertum, welches in dem grossen Amateurbunde einen seltsamen Verbündeten im Kampfe gegen die ihm unvorteilhafte Regelung der deutschen Sportpflege gefunden hat.

Solche Sportpolitik richtet sich von selbst. Sie muss consequenterweise zum Austritte jener radsportlichen Landmannschaften führen, welchen der Sportausschuss die Pflege des Wettfahrersports auf Radrennbahnen, die sich nicht nach seinen Wettfahrbestimmungen richten, untersagt, ohne ihnen einen Ersatz durch Bundesbahnen bieten zu können. Der Sportausschuss des Deutschen Radfahrer-Bundes will zwar seinen Mitgliedern in einer jüngst verlautbarten Bekanntmachung glauben machen, dass solche Enthaltensamkeit von anderen als Bundesfahrern im eigenen Interesse der Bundesmitglieder liege. Gerade das Gegenteil ist jedoch der Fall.

Man blicke bloss auf das deutsch-österreichische Sport-