

Sächsische Radfahrer-Zeitung.



Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

VIII. Jahrg.

Leipzig, 25. November 1899.

No. 24.

Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Bernhard Böhm, Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20.  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.; $\frac{1}{4}$ Seite M. 80; $\frac{1}{2}$ Seite M. 45; bei 6maliger Aufgabe 15%, bei 13maliger Aufgabe 25%, bei 26maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{2}$ % 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-Aufnahme: 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.

Vom Dresdener Tage.

Die alljährliche Versammlung des Sport-Ausschusses mit den Bezirks- und Vereinsfahrwarten hat Sonntag, den 12. ds. Mts., stattgefunden und einen hochehrwürdigen Verlauf genommen. Sie waren alle da, die bewährten Sportwarte, der allzeit arbeitsfreudige Robert

Weniger und seine Kollegen im Amte, Max Arendt und Franz Brauer, ebenso waren Hennig und Schaaf, Leipzig, erschienen, und Freund Kohle hatte sogar den weiten Weg vom oberen Vogtlande herab nicht gescheut und war herbeigeeilt, um für das Wohl des Bundes mit zu raten und zu thaten. Eine besondere Ehre ward der Versammlung zuteil durch die Anwesenheit des Herrn Bundespräsidenten, der den Beratungen von Anfang bis zu Ende beiwohnte und dieselben mit grosser Aufmerksamkeit verfolgte, wie er auch mehrmals Gelegenheit nahm, persönlich in die Debatte einzugreifen. Viel bemerkt wurde das Fehlen des in Dresden anwesenden Arthur Hanisch, von dem es im ganzen Bunde bekannt ist, dass er mit Leib und Seele an demselben hängt und jederzeit in erster Reihe zu finden ist, wenn es gilt, für denselben einzutreten. Man entschuldigte ihn aber gern, als es bekannt wurde, dass er zum Besuche seiner Fräulein Braut in die Residenz gekommen sei. Wie wir nachträglich erfuhren, hatte er es trotzdem ermöglicht, einige Stunden des Nachmittags für den Sport freizuhalten; leider musste er aber die recht unangenehme Wahrnehmung machen, in ein — falsches Lokal bestellt worden zu sein, und so sind wir denn durch diesen bedauerlichen Umstand um die Freude gekommen, auch ihm an diesem Tage die Hand drücken zu können.

Unter den anwesenden Fahrwarten bemerkten wir so manchen lieben alten Bekannten, zu denen sich neue gesellten. Von diesen seien nur erwähnt die Fahrwarte der Bezirke Kamenz und Dresden, die Herren Freudenberg und Beier, weil wir auf einiges von ihnen Vorgebrachte einmal etwas näher eingehen möchten.

Der Kamener Fahrwart erwähnte unter anderem, dass sein Bezirk ganz isoliert und infolgedessen in der

Entwicklung sehr gehindert sei. Das ist richtig, zu um so grösserer Ehre gereicht es aber in diesem Falle dem Kamener Bezirke, zu denen zu gehören, die im nunmehr zu Ende gehenden Jahre die meisten Neuanmeldungen bewirkt haben. Die Agitation könnte ja allerdings dem Bezirke leichter gemacht werden, das wäre dann Sache der Nachbarbezirke Dresden und Meissen. Wenn diese im Vereine mit Kamenz agitatorisch nach einem Zentralpunkte zu thätig sind — im vorliegenden Falle Radeburg — so muss es doch möglich sein, dort einen wenn auch kleinen Bezirk ins Leben zu rufen und so ein verbindendes Glied zu schaffen. Wir verweisen hier auf das Beispiel von Leipzig. Dieser Bezirk hat unter Lehmanns bewährter Leitung seine agitatorische Thätigkeit bis nach Torgau an der Elbe ausgedehnt, und bei Lehmann ist es gar nicht unmöglich, dass er eines schönen Tages mit seinen Mannen die Elbe überschreitet und selber über Grossenhain weg den Kamener Kameraden die Hand reicht. Der von Lehmann gegründete sehr lebensfähige Bezirk Eilenburg-Torgau wäre dann nur eine Etappe auf diesem Wege. —

Der Dresdener Fahrwart wieder brachte einen sehr beachtlichen Vorschlag bezüglich unserer Fernfahrtstrecke Zittau—Leipzig. Er führte aus, dass eine Verlegung dieser Strecke von Bautzen aus über Kamenz, Königsbrück, Radeburg nach Meissen geradezu eine Notwendigkeit sei, um die Grossstadt Dresden und die überaus belebte Strasse durch die Lössnitzortschaften zu vermeiden.

Wir müssen ihm durchaus recht geben. Wenn seinem Vorschlage gefolgt wird — und daran ist wohl nicht zu zweifeln — so vermeiden wir das unfahrbare Gefälle am Weissen Hirsch, die vom Sprengen schlüpfrigen Dresdener Pflasterstrassen und die zu Rennen ganz und gar nicht geeignete Strasse Dresden — Meissen, die durch Einlegung von Geleisen der elektrischen Strassenbahn schon für den Tourenfahrer beschwerlich zu befahren ist. Die Strecke wird übrigens nur um ungefähr 6 km länger, wird also 210 km betragen.