

Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

IX. Jahrg.

Leipzig, 27. Oktober 1900.

No. 22.

Erscheint alle 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.; $\frac{1}{2}$ Seite M. 80; $\frac{1}{4}$ Seite M. 45; bei 6maliger Aufgabe 15%, bei 12maliger Aufgabe 25%, bei 24maliger 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 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.

Alle Briefe, die Geschäftsstelle und den Sportausschuss betreffend, sind zu richten an

Herrn Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48.

Alle Briefe, Kassenangelegenheiten, Wohnungsveränderungen, Neuanmeldungen betreffend, sind zu richten an Herrn Friedrich Pfost, Leipzig, Brüderstrasse 6.

Zur Kartenfrage.

(Fortsetzung.)



gegenüber den Ausstellungen Künzels an der Liebenowschen Karte ist das, was Ravenstein gegen das Mittelbachsche Kartenwerk ausführt, nicht von Belang, denn das, was daran wichtig ist, ist nicht neu, und das Neue ist nicht wichtig.

Dass einmal jemand „mit den Mittelbachschen Karten nicht auskommen konnte“, kann an irgend welchen besonderen Umständen gelegen haben und beweist gar nichts gegen Mittelbach, und dass dieser auf einer Karte der weiteren Umgebung von Frankfurt a. M. das Schloss Friedrichshof und das Jagdschloss Wolfsgarten nicht verzeichnet hat, will nicht viel besagen auf einer für Radfahrer gearbeiteten Karte, da beide Schlösser wohl kaum als Wegbestimmungspunkte in Frage kommen dürften und wohl auch nicht vielbesuchte Ausflugsziele sind.

Was Ravenstein über das Profilsystem äussert, ist richtig, trifft aber nur zwei der drei Ausführungsarten des Mittelbachschen Kartenwerkes und kann daher einem allgemeinen Urteile über dieses nicht zu Grunde gelegt werden.

Die „Deutsche Strassenprofilkarte für Radfahrer“ erscheint zur Zeit in drei Ausgaben, von denen die Ausgabe A in der Profilmanier, die Ausgabe B in der Landkartenmanier und die Ausgabe C in der Planprofilmanier gehalten ist.

In dieser Entwicklung der Mittelbachschen Karte spiegelt sich die Entwicklung unseres Sportes.

In den Zeiten des Hochrades, als die ersten Radler sich auf der Landstrasse zeigten und sich an — für damalige Verhältnisse — grössere Touren wagten, gab es ja auch Landkarten. Trotzdem zeigte sich bald ein Bedürfnis nach einer besonderen Radfahrkarte, die Aufschluss über das für den damaligen Radler Wichtigste, um nicht zu sagen allein Wichtige, gab, über Beschaffenheit der Strassendecke und die Steigungsverhältnisse.

Wir alten Hochradler getrauten uns mit unseren Vollgummimaschinen kaum von der Landstrasse herunter, und wenn wir in die Berge kamen, dann hiess es aufwärts schieben und abwärts führen. Ehe man damals sich über das Weichbild seiner Heimatstadt hinauswagte, war man geradezu ängstlich besorgt, ja nicht von der Chaussee herunter zu müssen und grössere Steigungen und Gefälle selbst um den Preis eines gewaltigen Umweges zu vermeiden.

Mit welcher Freude begrüsst wir damals die ersten Profilkarten. Sie gaben uns gewissermassen Boden unter die Füsse. So mancher, der längst Lust zum Radeln hatte, dem aber die Sache zu ungewiss vorkam, schloss sich nun der Radlerschar an, und Mittelbach kommt durch diese Wirkung seiner Karte ein grösseres Verdienst um die Ausbreitung unseres Sportes zu, als man für gewöhnlich anzunehmen scheint.

Das hat sich natürlich mit der Einführung des Niederades gewaltig geändert. Für den heutigen Radler ist das Gebundensein an die Chaussee nicht mehr vorhanden, und Berge schrecken ihn nicht. So steil ist nicht gleich ein Berg, als dass er mit einem dem Gelände entsprechend übersetzten Rade nicht genommen werden könnte, so jäh ist selten ein Fall, als dass er nicht mit guter Bremse zu fahren wäre, und ein schmales Rändchen für das Rad findet man auch bei einem minder guten Verbindungswege vor.

Der Radler, der bis dahin nichts als die Strasse auf seiner Karte suchte, verlangt jetzt mehr von ihr. Sein Blick ist während der Fahrt nicht mehr an den Weg gebannt, frei schweift er über die umliegende Gegend, und über das, was er da sieht, verlangt er Aufschluss von seiner Karte.

Bei diesen veränderten Verhältnissen genügt die Profilkarte bald nicht mehr, und das Bedürfnis nach einer inhaltreicheren Karte machte sich immer mehr geltend. Diesem Umstande suchte Mittelbach Rechnung zu tragen