

Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

==== Erscheint alle 14 Tage Sonnabends. ====

Alle redaktionellen Einsendungen

sind nur an die Geschäftsstelle des Sächsischen Radfahrer-Bundes, Leipzig, Hohestrasse 48, zu richten.

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

Schluss der Schriftleitung: Montag vor dem Erscheinungstage.

Anzeigen-Bedingungen:

die zweigespaltene Petitzeile 60 Pfg.; $\frac{1}{4}$ Seite M. 80; $\frac{1}{2}$ Seite M. 40; bei 6 maliger Aufgabe 25 %, bei 12 maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{3}$ %, bei 26 maliger Aufgabe 50 % Rabatt.

Alle die Inserate betreffenden Einsendungen sind nur nach Leipzig, Kurprinzstrasse 3 zu richten.

Schluss der Anzeigen-Annahme: Dienstag vor d. Erscheinungstag.

Amateur-Rennfahrer

von Rob. Höfer.

(Nachdruck verboten.)

Auf der kürzlich abgehaltenen Versammlung des Verbands Deutscher Radrennbahnen ist wieder einmal die leidige Frage des Amateur-Rennfahrers angeschnitten worden mit dem Resultate, dass der grösste Teil der Rennbahnen, allen voran die der Grossstädte, wie schon früher, dem Amateur-Rennsport abweisend gegenüber standen und erklärten, Amateure überhaupt nicht mehr anerkennen zu wollen, da jene Fahrer, welche noch Anspruch auf diese Bezeichnung erheben, dabei Sonntag für Sonntag mit dem dazu gehörigen Schrittmacher-Apparat etc. an ersten Konkurrenzen teilnehmen, nur als verkappte Berufsfahrer anzusehen seien.

Diese Auffassung ist leider durchaus berechtigt, soweit erstklassige Amateur-Konkurrenzen in Frage kommen, denn wer heutzutage in gedachter Weise den Rennsport betreiben will, der muss nicht allein seine Person voll und ganz in den Dienst der Sache stellen, sondern er muss auch über einen grossen Geldbeutel verfügen, um die Aufwendungen, welche die Teilnahme an grossen Rennen erfordern, bestreiten zu können.

Diese Ausgaben, welche jeder bessere Rennfahrer zur Aufrechterhaltung des Rennsports machen muss, stehen aber bei den meisten Amateur-Rennfahrern in schreiendem Missverhältnis zu ihrer sozialen Stellung und ihrer Lebenshaltung, vor dem Eintritte in das Rennwesen, sodass die Annahme, der Rennbetrieb werde ihnen nur ermöglicht durch wesentliche Zuwendungen von dritter Seite aus, ihre volle Berechtigung hat. Die Annahme derartiger Unterstützungen ist aber unvereinbar mit dem Begriff „Amateur“, sie ist durchaus unzulässig.

Wie die Beispiele zeigen, ist es jedoch sehr schwer den Zufluss unberechtigter Zuweisungen resp. deren Annahme nachzuweisen, und daher kommt es, dass die verkappten Berufsfahrer meist längere Zeit unter falscher Flagge segeln können.

Unter diesen unerquicklichen Umständen kann man es den grossen Bahnen nicht verdenken, wenn sie reinen Tisch machen wollen.

Anders liegen jedoch die Verhältnisse für die kleinen Bahnen, besonders in der Provinz. Diese verfügen fast alle über einen Stamm wirklicher,

allerdings zweit- und drittklassiger Amateure, welche gerade durch ihre niedrigere Klasse die beste Gewähr für die einwandfreie Amateurschaft bieten.

Mit Hilfe dieser Amateure, die zudem meist Mitglieder von Radfahrer-Verbänden des betreffenden Bezirks sind, können die Provinzbahnen ohne grosse Unkosten ganz hübsche Rennen veranstalten, welche sich jederzeit, schon aus Lokalpatriotismus für den einen oder anderen Fahrer, stets eines guten Besuchs erfreuen.

Wenn derartige Rennen auch nicht erstklassig sind, so bieten sie doch ein Bild regen Wettstreits. Da wird noch im ehrlichen, heissen Kampfe um den Sieg gerungen, dass man seine helle Freude daran hat und lebhaft erinnert wird an die unvergesslich schönen Zeiten des reinen Amateur-Radsports bei Aufkommen des Radfahrens Mitte der 80er Jahre.

Die kleinen Bahnen haben daher natürlich ein reges Interesse, die Amateur-Rennfahrer nicht von der Bildfläche verschwinden zu sehen, und ihren Vorstellungen ist es zu verdanken, wenn der Verband der Radrennbahnen noch kein Ende gemacht hat.

Nach Lage der Sache ist es nicht unschwer Amateur gedachter Art zu sein. Der grosse teure Renn-Apparat braucht nicht gehalten zu werden, womit der grösste Teil der Unkosten wegfällt, man verlässt sich ganz auf sich selbst, benutzt nur passende Gelegenheiten zum starten und trainiert dazu in der freien Zeit. Der Rennsport wird sonach in natürlichster Form betrieben; die Fahrer sind ganz einwandfrei. Von rein sportlichem Standpunkt aus muss allerdings bedauert werden, dass der reine deutsche Amateur der Rennbahn nicht I. Klasse ist, dass der Amateur-Rennsport nur durch Fahrer untergeordneter Klasse repräsentiert wird. Deshalb sollten Mittel und Wege gefunden werden, hierin Wandel zum besseren zu schaffen.

Die Radfahrer-Verbände beginnen ja nachgerade wieder mehr Interesse für den Rennsport zu zeigen, was umso erfreulicher ist, als eine Hebung des reinen Amateurismus auf die höchste Stufe, nur durch Mitwirkung der Vereinigungen erzielt werden kann. Nur unter der Aegide der Vereine kann ein wirklicher Amateurismus erblühen und existieren.

Die Vereine müssten ihre besten Fahrer unter den Klubfarben starten lassen, sie müssen den Rennfahrern alle Mittel zur Aufrechterhaltung des Rennbetriebes gewähren, den Schrittmacher-Apparat stellen etc., überhaupt alles tun, was den Rennen