



120 Jahre SRB

Am Anfang stand ein Leserbrief

Am 11. September 1890 veröffentlichte die in Leipzig erscheinende Radsport-Zeitschrift „Stahlrad“ einen Leserbrief, der sich ausführlich mit dem Gedanken befasste, einen Sächsischen Radfahrer-Bund zu gründen.

Ein anonymes Herr H. W. R. stellte fest, dass „Sachsens Radler deutschlandweit das wohl bestgefügteste Straßennetz mit allen vorkommenden Bodenbeschaffenheiten vom ausgeprägten Flachlande bis zum hohen Gebirgskamm besitze und damit auf engbegrenztem Raum soviel abwechselnde Szenerien bietet, dass man sich kaum von den Nachbarländern angezogen fühle, die Besseres nicht zu bieten hätten. Obwohl in Sachsen unter Berücksichtigung seiner Fläche prozentual die größte Anzahl von Mitgliedern des DRB

(Deutscher Radfahrer-Bund) zu verzeichnen sind, gäbe es ca. fünf mal mehr Radfahrer als Bundesmitglieder. Das käme daher, dass es der DRB mit seiner Einteilung in die Gaue Dresden, Leipzig und Görlitz nicht verstanden hat, dem dicht besiedelten Sachsen mit seinen vielen Städten eine geordnete Führung und Verwaltung ange-deihen zu lassen, so dass das Interesse an einer Mitgliedschaft im DRB nur sehr mäßig wäre“.



Dann folgten eine Reihe konkreter Vorschläge, wie man einen sächsischen Bund zu organisieren hätte, um alle Radler unter einem Dach zu vereinigen.

Kritik am Deutschen Radfahrer-Bund

Dieser besagte Artikel setzte eine lebhaft Diskussion in Gang, in die schließlich auch der Chefredakteur von „Stahlrad“, Herr Theophil Weber, eingriff. Der in Zürich geborene Schweizer, 1886 nach Leipzig übergesiedelter Herausgeber der damals größten deutschen Radfahrerzeitung, hatte in scharfer Form die Verschwendungssucht der Führung des DRB kritisiert, die sich unter ihrem Präsidenten Carl Hindenburg extrem hohe Beträge für ihre ehrenamtliche Mitarbeit aus der Verbandskasse auszahlen ließen, die durch nichts zu rechtfertigen wären.

Weiterhin deckte Weber auf, dass der Präsident in Vorbereitung der Errichtung eines Drais-Denkmal unerlaubt ein durch einen Leipziger Künstler hergestelltes und vor einigen Jahren in seinem Verlag vervielfältigtes Porträt in vielen tausenden Exemplaren nachdrucken ließ und dafür schließlich mehrere hundert Mark Strafe zahlen musste – aus der Verbandskasse selbstverständlich.

Nun begann ein böser Krieg, der damit endete, dass auf Veranlassung von Hindenburg der Leipziger Verleger auf dem achten Bundestag des DRB am 11. August 1891 aus dem Bund ausgeschlossen wurde. Der Gau 21 Leipzig stimmte zwar geschlossen dagegen und legte Protest ein, der jedoch abgewiesen wurde.



Im Restaurant Kitzing und Helbig in der Leipziger Schlossgasse/Peterstraße wurde der Sächsische Radfahrer-Bund 1891 gegründet.





In diesem Saal wurde die Gründung vollzogen.

Dem sofortigen Ansinnen der Sachsen, geschlossen aus dem DRB auszutreten, brach Hindenburg sofort die Spitze ab, indem er den Gauvorsitzenden Gustav Adolf Simon als Beisitzer in den Bundesvorstand wählen ließ. Trotz seines in der Geschichte bis dato einmaligen Ausschlusses veranstaltete Weber im September 1891 erstmals in Deutschland eine Straßennettfahrt, die über sage und schreibe 500 Kilometer von Leipzig nach Berlin und zurück, dann nach Dresden und retour nach Leipzig führte. 300 Helfer waren im Einsatz und sicherten die Organisation auf der Strecke und an den Kontrollpunkten. Die Resonanz war überwältigend und aus ganz Deutschland gingen Glückwünsche ein, die den sächsischen Verantwortlichen eine perfekte Durchführung bescheinigten.

Sieger wurde übrigens der aus Gensingen bei Bingen am Rhein stammende Anton Blank, der die Wahnsinnsdistanz in 27 Stunden und 52 Minuten absolvierte und dafür im Rahmen einer Ehrungsfeier einen vergoldeten Prachtpokal im Werte von 600,00 Goldmark erhielt. Warum nun diese Vorgeschichte?

Der SRB wird gegründet

Das alles bildete den Nährboden, der in Sachsen die Stimmen immer lauter werden ließ, endlich einen eigenen Bund zu gründen. Vor allem

die Leipziger Buchhändler und Verleger um besagten Theophil Weber führten die Regie, trieben die Sache zielgerichtet voran und gründeten am 10. Oktober 1891 im Leipziger Restaurant Kitzing und Helbig in der Schlossgasse 22/24 den Sächsischen Radfahrer-Bund. Zum 1. Vorsitzenden wählten die anwesenden 45 Vertreter Sachsens, darunter

zum Teil bereits dem DRB sowie der Allgemeinen Radfahr-Union (ARU) an. Alexander Duncker stellte deshalb fest, dass „mit diesem Schritt keine Front gegen die anderen Verbände gemacht würde, sondern durch erhöhte sportliche Aktivitäten ein für ganz Deutschland beispielgebender Bund den Rad-sport befruchten sollte“.



Postkarte mit dem Präsidenten Gustav Baumann, der von 1901 bis 1906 amtierte.

allein 26 Leipziger, den Verlagsleiter Alexander Duncker, ernannten den „Stahlrad“-Chefredakteur Theophil Weber zum Schriftführer und bestimmten Verlagsbuchhändler Eugen Serbe zum Kassierer.

Zu Beisitzern avancierten ein weiterer Buchhändler, ein Theologe, ein Hutfabrikant und vier Kaufleute. Die Anwesenden gehörten

Mit sächsischer Gründlichkeit kreierte man sofort ein Bundesabzeichen und veröffentlichte ein anspruchsvolles Programm, das bei Gleichberechtigung aller Mitglieder die Pflege des Renn-, Touren- und Kunstfahrens vorsah, Bundesfeste plante und vor allem ein flächendeckendes System von Vertretern des neuen Bundes konzi-

pierte. Eine einfache Geschäftsführung, ein geregeltes Hotelwesen und die Aufstellung von Wegweisern und Entfernungstafeln waren weitere Punkte, die dem neuen Bund sofort großen Zulauf bescherten.

Erste Bundestage

Ein Riesenerfolg war die Durchführung der Weltmeisterschaften im Kunstfahren, die bei Anwesenheit des sächsischen Prinzen Johann Georg im Leipziger Krystallpalast nach kaum halbjährigem Bestehen des Bundes zur Austragung kam. Die Stadt Penig sah in ihren Mauern den I. Bundestag, an dem über 300 der bereits 604 Mitglieder teilnahmen. Höhepunkt die zweite Auflage der 500 Kilometer-Fernfahrt zwischen Leipzig, Berlin und Dresden, die der aus dem böhmischen Troppau stammende August von Goedrich als Sieger beendete, der seit Jahren in Athen ansässig, dort 1896 bei der Premiere der Olympischen Spiele der Neuzeit die erste Medaille für Deutschland im Rad-sport, und zwar Silber im Straßen-fahren, gewann.

1893 gab es bereits sieben Bezirksbüros in Dresden, Leipzig, Chemnitz, Zwickau, Wurzen, Zwickau sowie Penig, und der Vorstand konnte in Chemnitz 1.264 Mitglieder ausweisen und vier Jahre später, beim sechsten Bundestag in Leipzig, der anlässlich der Sächsisch-Thüringischen Industrie- und Gewerbeausstellung durchgeführt wurde, standen bereits 2.650 in der Mitgliederkartei. Der rührige Vorstand, inzwischen vom Leipziger Horst Wolff geleitet, der das Amt von Dr. Hermann Bauer aus Markneukirchen übernommen hatte, gründete bereits ein Jahr zuvor eine Jugendabteilung, die vor allem in Dresden, Meerane und Markneukirchen ihre Hochburgen hatte.

Fernfahrten wurden organisiert, die riesige Menschenmengen an die Straßen lockten. Die bedeutendste war die Dauerfahrt Zittau – Leipzig, die quer durch Sachsen führend, bereits 1894 Premiere hatte und bis 1926 immerhin 26 Auflagen erlebte.

Weitere große Rennen, wie „Leipzig – Dresden – Leipzig“, „Rund um Leipzig“, „Rund ums Vogtland“, „Rund um die Lausitz“ und eine „Rundfahrt um Sachsen“, um nur einige zu nennen, kamen zur Austragung. Neben hochkarätigen Bahn-wettbewerben pflegte man vor allem das freudvolle Wanderfahren sowie





Start zu „Rund um das Vogtland“ am 13. August 1922 in Plauen.

in starkem Maße in übervollen Hallen die Kunst- und Reigenfahren sowie auch den Radballsport.

Bedingt durch ein Behördenverbot, dass wegen „grober Gefährdung der Bevölkerung keine Stra-

ßenrennen mehr auf sächsischen Straßen durchgeführt werden dürfen“, gingen zwischen 1899 und 1904 die Anmeldungen deutlich zurück, um dann wieder kontinuierlich bis 1912 zum 21. Bundestag

in Bautzen anzusteigen und mit 6.535 eingeschriebenen Radfahrern in 43 Bezirken Sachsens den Höchststand seit der Gründung des Sächsischen Radfahrer-Bundes zu erreichen.

riger Kriegsdauer waren bereits über 3.000 Mann zu den Fahnen eingezogen worden bzw. hatten sich freiwillig gemeldet, so dass die Beitragszahler 1916 auf 2.502 abschmolzen. Das 25-jährige Jubiläum beschränkte sich deshalb auf einen sachlichen Bundestag, der im Leipziger Krystallpalast ohne jegliche Feierlichkeiten abgehalten wurde.

Am 27. Oktober 1918 konstatierte der Vorstand auf seinem 27. Bundestag, wiederum in Leipzig, den absoluten Tiefpunkt der Mitgliederentwicklung, denn nur 1.408 Getreue waren ihren Beitragsverpflichtungen nachgekommen. 190 Mitglieder waren im Kampf gefallen und zahllose als Invaliden zurückgekehrt. Durch den damaligen Vorsitzenden Max Bergmann (Leipzig), welcher 1906 das Amt vom Leipziger Gustav Baumann übernahm, der seit 1901 amtiert hatte und bis 1919 sowie nochmals von 1922 bis 1931, also insgesamt 22 Jahre – nur durch eine längere Krankheit unterbrochen – mit großem Engagement die Amtsgeschäfte führte, wurde 1915 ein Fonds für die im



Sächsischer Radfahrer-Bund.

(Jur. Person)

Bund zur Pflege und Förderung des vaterländisch-deutschen Radfahrersports. Gegr. am 10. Oktober 1891.

Leipzig - Berlin - Leipzig ca. 270 Klm. Sonntag den 31. März 1912.

Oberleitung, Fahr- und Wettfahr-Ausschuß

am Start und Ziel: (Armbinde: grün).

Oberleitung: Robert Weniger, Bundesfahrwart für Straßenfahren, Leipzig.

Schiedsrichter: Robert Müller II, Bundespräsident des S. R.-B. Leipzig.

Zielrichter: Julius Engemann, Bundesfahrwart für Bahnwettf. Leipzig; Otto Scholze, Bundesbeisitzer, Leipzig; Bruno Botta, 2. Bundes-Schriftführer, Leipzig.

Zeitnehmer: Bruno Hennig, Bundesbeisitzer, Leipzig, Alban Eger, Bundesbeisitzer, Leipzig.

Schriftführer: Hans Bauer, 1. Bundesschriftführer, Leipzig; Georg Neubert, Bundesbeisitzer, Leipzig.

Prüfungsausschuß: Gustav Friedrich, Bundesbeisitzer, Leipzig; Arthur Thierbach, Bundesbeisitzer, Leipzig. Franz Reichert, Bundesbeisitzer, Leipzig.

Verpflegung: Albert Bier, Bundesbeisitzer, Leipzig.

Sanität: Mannschaften vom Roten Kreuz unter Oberleitung des Kolonnenführer Trodler, Leipzig.

Aufsichts- und Absperrdienst: R.-V. Teutonia u. Einzelfahrer vom Bezirk Leipzig des S. R.-B.

Ganz besonders frühzeitig hat aber der Fahrausschuß am Ziel zu erscheinen um alle Vorbereitungen rechtzeitig in Ordnung zu bringen.

Die Preisverteilung an die Sieger findet nach Beendigung der Fahrt im großen Saale des Gasthofes zu Kleinwiederitzsch durch den 1. Präsidenten des Sächs. Radf.-Bundes Herrn Max Bergmann statt. Beginn abends 6 Uhr.



Sächsische Bahnmeisterschaft 1920 in Leipzig: Das Siegerfoto mit dem R. V. Wettin-Habicht 1897 Leipzig.

Eine wohlgedachte Maßnahme zur Stärkung des Bundes war die Eingliederung von Vereinen in den SRB, die sowohl Mitglieder im DRB oder der DRU (Deutsche Radfahrer-Union) waren. Man konnte die Mitgliedschaft im SRB als Angehöriger dieser Bünde erwerben und war damit nicht nur bei sächsischen Rennen startberechtigt, sondern auch bei denen dieser Verbände.

Der Weltkrieg bremst die Entwicklung

Mit Beginn des I. Weltkrieges 1914 wurde der 23. Bundestag in Meerane abgesagt. Nach kaum einjäh-

Feld gebliebenen Mitglieder geschaffen, der viele Hinterbliebene vor großer wirtschaftlicher Not bewahrte.

Zu Ehren der Gefallenen weihte der SRB am 30. Oktober 1921 ein Denkmal in Leipzig – Schleußiger Waldgebiet – ein. Der mächtige Granitblock überlebte unbeachtet 50 Jahre lang den II. Weltkrieg und die DDR-Zeit, um dann 1991 umgestürzt, und von Unkraut überwuchert, aufgefunden zu werden. In einer abenteuerlichen Aktion konnte er geborgen und auf die Leipziger Radrennbahn transportiert werden, wo er 70 Jahre später einen neuen würdigen Platz fand und in die Denkmalsliste von Leipzig aufgenommen wurde.





Hoffnungsvoller Neuanfang

Auf dem 28. Bundestag 1919 in Leipzig und einer außerordentlichen Bundesversammlung in Dresden wurde ein Werbeausschuss gegründet, der den Wiederaufbau auf allen Ebenen vorantreiben sollte. Unter der Leitung des für den schwer erkrankten Kaufmann Max Bergmann gewählten neuen Vorsitzenden, Arthur Klarner, den Direktor der Leipziger Messe, begann ein Aufschwung, der den SRB zu Beginn der 20er Jahre zu ungeahnter Blüte führte. Zum 31. Bundestag 1922 in Zittau präsentierte der Vorstand die hohe Zahl von 11.000 Mitgliedern – ein Großteil davon waren Radwandersportler. Als im darauffolgenden Jahr die Beitragszahlung anstand, gab es, bedingt durch die Inflation, scharenweise Austritte. Und das, obwohl von keinem anderen Verband Deutschlands erreichte Vergünstigungen angeboten wurden, so neben einer umfassenden Unfall- und Haftpflichtversicherung eine Unterstützungskasse für unverschuldet in Not geratene Mitglieder bzw. finanzielle Hilfe an Angehörige von Verstorbenen sowie eine Kraftfahrer- und Rechtsschutzversicherung.

Inflation mit Rekordbeitrag

Am 15. Oktober 1923 kostete die achtseitige Ausgabe der SRB-Zeitschrift „Der Radfahrer“, die kontinuierlich seit 1892 erschienen war, glatte fünf Millionen Mark. Der am 1. November fällige Beitrag 1923/24 – man hatte den sechs



Goldmark betragenden Jahressatz der ordentlichen Mitglieder geviertelt – betrug eine Milliarde Papiermark, die Damen zahlten 200 Millionen und die Jugendlichen wurden mit 100 Millionen Mark zur Kasse gebeten.

Auf dem 30. Bundestag in Freiberg 1924 zeigte sich der SRB erholt, denn der Mitgliederbestand

war in den 41 Bezirken mit 164 Bundesvereinen und weiteren 161 Vereinen, die noch anderen Verbänden angehörten, auf die nie-

zurückgekehrte Dauerbrenner, hatte alle Hände voll zu tun, das schlingernde Schiff SRB im Winde zu halten. Da half es auch nicht, die Aufnahmegebühren um 50 Prozent zu reduzieren und nur noch 1,50 Reichsmark zu verlangen. Die Mitgliedererhebungen der nächsten Bundestage in Leipzig, Zwickau, Falkenstein, Planitz und Dresden bewegten sich nur noch zwischen 6.000 bis 7.000. Auf der harmlos verlaufenen 39. Hauptversammlung 1930 in Grimma schienen die Probleme überschaubar und lösbar. Der Beitrag wurde auf 8,00 Reichsmark angehoben (Damen: 4,50 RM und Jugend: 3,50 RM) und damit hoffte man, die Krise zu überwinden.

Rücktritt mit Riesenschuldenberg

Doch bereits ein Jahr später – beim 40. Jubiläum in Rodewisch – kam es zum großen Knall. Der Vorstand erklärte sich außerstande, die wirtschaftlichen und damit verbunden auch die sportlichen Schwierigkeiten zu meistern und trat fast geschlossen zurück. Er hinterließ einen Schuldenberg von rund 14.000,00 Reichsmark, eine damals sehr hohe Verbindlichkeit.

In der nun notwendig gewordenen Neuwahl wurde der einzig im Amt verbliebene bisherige 2. Stellvertreter, Kurt Land-



Rund um Dresden 1921 mit dem Sieger Höher (Trachau) und Alfred Schmidt (Saxonia, links).



graf aus Dresden, fast einstimmig zum neuen I. Vorsitzenden gewählt. Ein gestellter Antrag, aufgrund der hohen Arbeitslosigkeit den Beitrag drastisch zu senken und damit die Massenausritte zu stoppen, fand keine Mehrheit. Ein Jahr später berichtete Landgraf zwar von einem Abbau von rund 5.000 RM des Defizits, doch der weitere Rückgang der Mitglieder sowie eine nach wie vor

mal wieder erreichte Zahl von 14.521 angestiegen, von denen aufgrund der Weltwirtschaftskrise und der ständig wachsenden millionenfachen Arbeitslosigkeit allerdings die gute Hälfte keinen Beitrag entrichtet hatte. Der wieder genesene Max Bergmann, vom kranken Ehrenpräsidenten auf den Stuhl des Vorsitzenden





katastrophale Zahlungsmoral wies einen Kassenbestand von nur 328,50 Reichsmark aus. Nach langer Diskussion erkannten die Vertreter der Bezirke und Kreise die Notlage des Bundes an und verzichteten gemeinschaftlich auf noch ausstehende Rückvergütungen für geleistete Tätigkeiten.

Die Auflösung des SRB

Am 1. Juni 1933 – inzwischen waren in Deutschland die Nationalsozialisten an die Macht gekommen – erschien die vorletzte Ausgabe der Sächsischen Rad- und Kraftfahrer-Zeitung mit einem Leitartikel, in dem die tiefe Enttäuschung der SRB-Mitglieder über die angedachte „Gleichstellung“ des deutschen Radsports dokumentiert wird. „Das eine steht bombenfest, dass sich mehr als 7.000 organisierte Radfahrer nicht vergewaltigen ... und nicht missbrauchen lassen. Gemeinnutz geht vor Eigennutz, lautet die Parole und alles Weitere kann nur im kameradschaftlichen Einvernehmen geschehen“. Dem war jedoch nicht so, denn bereits drei Seiten weiter wurden die Richtlinien der Auflösung aller Radsportverbände Deutschlands zu einem Einheitsverband bekanntgegeben und der neu eingesetzte sächsische Landessportkommissär, Walter Schmidt aus Chemnitz, legte fest, dass „nur noch Verbände und Vereine existent bleiben sollen, die nachweisbar vor Beginn der nationalen Erhebung auf vaterländischer Grundlage

standen. Zur Sicherstellung deren Loyalität müssen in allen Leitungen auf jeden Fall zwei Nationalsozialisten als Vertrauensmänner vertreten sein“. Weiter hieß es, dass „sich das gesamte Vereinsleben in streng nationalem Sinne abwickelt

und Vorstandsmitglieder, die bis zum Beginn der nationalen Revolution noch marxistisch eingestellt waren oder fremdrassig sind, aus den Leitungen zu entfernen sind ... Der Vorsitzende eines jeden Vereins haftet dem Vertrauensmann gegenüber für die ordnungsgemäße Durchführung dieser Bestimmungen“.

Vom 7. bis 9. August 1933 schließlich gab es in Zwickau-Platz den 42. und damit letzten Bundestag des SRB, verbunden mit den Meisterschaften auf Straße und im Saal. Am 1. September löste sich der Bund endgültig auf und erhielt innerhalb des neuen, in 16 Gaue eingeteilten einheitlichen „Deutschen Radfahrer-Verbandes“ die Bezeichnung Gau 5 – Freistaat Sachsen. In diesen gin-

gen selbstverständlich auch der BDR und die DRU auf. Erster „Gauführer“ wurde der Dresdner Nationalsozialist Benno Colditz.

In den folgenden Jahren wurden in allen Disziplinen auf Bahn und Straße sowie in der Halle regelmäßig Bezirks- und Gaumeisterschaften durchgeführt, die Sachsens Radsportler vereinigten. Es gab vor zumeist großen Zuschauerkulissen straff organisierte Straßenfernfahrten



ten, hochkarätige Bahnrennen und ausreichende Startmöglichkeiten für die Hallenradsportler, bei denen vor allem die Radballturniere in Sachsen überfüllte Säle in den Hochburgen Chemnitz, Leipzig oder Dresden garantierten.

Erst der unselige II. Weltkrieg setzte dem radsportlichen Treiben nach und nach ein Ende. Am 1. Oktober 1944 fand in Dresden das letzte Rennen vor Kriegsende – ein Aschenbahnwettbewerb – statt. Dann war der Völkermord zu Ende, doch obwohl ganz Deutschland in Schutt und Asche lag, gab es schon bald einige Besessene, die versuchten, den Radsport wieder in Gang zu bringen.

Versuchter Neuanfang gescheitert

In Sachsen waren es zuerst die Leipziger, die bei der sowjetischen Militärverwaltung um Genehmigung von Wettkämpfen nachsuchten. Bereits am 9. September 1945 gründete man eine Sparte Radsport und am 23. April 1946 gab es das erste Rundstreckenrennen in Leipzig-Stötteritz, gewonnen vom Chemnitzer Werner Fritzsche. Inzwischen wurden auch in anderen sächsischen Städten, wie Chemnitz und Dresden, Aktivitäten gleicher Art durchgeführt, Vereine wieder gegründet und kleine Rennen gefahren.

Noch waren überregionale Verbände verboten, doch mit dem Auf-

Die Vorsitzenden des Sächsischen Radfahrer-Bundes und ihre Amtsdauer innerhalb der 25 Jahre

1891 **1916**

Der amtierende Bundesvorstand in den Kriegsjahren 1914—1916

Robert Weniger Bundesfahrwart
Hr. Straßenfahren 1896—1916

Festlied Nr. 1 zum 25 jährigen Jubiläum des Sächsischen Radfahrer-Bundes gewidmet von Max Möller

Aus dem Herzen unserer Treuen
Töne heut ein Jubellied,
Auf den Mackeln, auf den neuen
Haut das Bundes Auge sieht,
Herz und Hand dem Sport verschreiben,
Ehr und Kraft dem Vaterland:
: So soll unser Wahlspruch bleiben
Lied des Wirkens Unterpfand. :
Fünf und zwanzig Schaffensjahre
Rennen hin im Raum der Zeit,
Seit am Radsporn-Hochaltäre
Wir uns einien, talbereit,
Wie die westen Lenzeströme
Einst zu reifer Frucht gediehen:
: So will heut die alle Liebe
Unsre Herzen noch durchglühn. :
Freudig soll am stolzen Werke
Künftig jeder weiterbun,
Neuer Mut und neue Stürke
Lebe fort in Sachsens Gaun,
Wie das Rad in regem Glänze
Heimatherzen einst gewann:
: So mög ziehn, dem Sport zum Preise,
Jungo Rivall durch Feld und Fern. :
Unsre Helden die gefalln
Für den Reich in geussen Schlacht
Darf kein zruschend Lied erschallen,
Dreß sei in Schmerz gedocht,
Doch den Brüdern, die noch zingen
Fern, und unserm Herz so noh,
: Laßt am Jubaling erklingen,
Danckbar, brausend, ein Hurra! :
Melodie: Ströme herbei ihr Völkchen,
Wenn mit Stolz wir heut gedanken
Aller, die den Bund geführt,
Mögen sich die Fahnen senken
Ehrend, wie's dem Ruhm gebührt,
Doch auch allen, die mit Liebe,
Nebenamtlich zings im Land,
: Grüßen in des Rad's Getriebe:
Drücken innig wir die Hand! :
Bleibt die Treue uns zu eigen
Und ein leuchtendes Herz:
Dann wird unsern Heimburg steigen
Weiter, freutzig, höherwärts,
Auf die Einheit laßt uns schwören,
Heil ins Brückenzeuge sehn,
: Wenn in Treu wir uns gehören,
Kann der Bund nie untergehn! :
leise
laut





R. C. Neustadt
Mannschaftsmeister des Bezirkes Leipzig (S. R. B.)
50 Km. in 1:20:07,2. am 24. 6. 28.

Der Mannschaftsmeister des Bezirkes Leipzig 1928, R.C. Neustadt, beim Siegerfoto. Rechts die Lizenz des Radsportlers Walter Focke aus dem Jahre 1928.

bau neuer Strukturen wuchs die Hoffnung der Funktionäre, dass in naher Zukunft ein übergeordneter Bund die Geschicke des Radsports in Sachsen steuern könnte, denn die sowjetischen Behörden lockerten diesbezügliche Beschränkungen nach und nach auf. Aber weit gefehlt!

Mit der Eingliederung des Sports in die Freie Deutsche Jugend (FDJ) wurde klar ersichtlich, dass auch

mit der Bildung der sogenannten antifaschistisch-demokratischen Ordnung Eigenständigkeit nicht gefragt war. Man konnte zwar 1947 bereits wieder an Radrennen im gesamten Gebiet Sachsens teilnehmen, doch geschah dies nun unter der „Obhut“ dieser Jugendorganisation, musste doch zunächst jeder aktive Radsportler Mitglied werden. 1948 kam zu den Trägern noch der Freie Deutsche



Der Dresdner Otto Böse gewinnt 1929 den Großen Opel-Preis des SRB vor Otto Grindel und Walter Hundertmark (beide Leipzig).

Gewerkschafts-Bund (FDGB) hinzu und gemeinsam richtete man die ersten Sachsenmeisterschaften in Leipzig aus.

Die DDR-Zeit

Doch die für das Gebiet der 1949 gegründeten DDR zuständige Sparte Radfahren, aus der sich später die Sektion Radsport und schließlich 1958 der Deutsche Radsport-Verband der DDR entwickelten, erlaubten keine Gründung von Unterverbänden, sondern gliederten sich in Bezirks- und Kreisfachausschüsse.

Die Sachsenmeisterschaften fanden 1952 auf Bahn, Straße und in der Halle zum letzten Mal statt. Die Radsportler trugen von da an in Dresden, Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) und Leipzig nur noch Bezirks- und Kreis-

bzw. Stadtmeisterschaften aus.

Es kam die große Zeit der Sportclubs in Leipzig und Karl-Marx-Stadt, die zahlreiche Weltmeistertitel auf Bahn und Straße sowie bis zu Beginn der 70er Jahre auch in der Halle brachten. Gerhardt Blotny (Kunstoffahren), Gerth Martin, Gerhard Degenkolb und Erich Dusin (Radball), Lothar Meister (Dauerrennen), Elisabeth Eichholz, Gustav-Adolf Schur, Bernhard Eckstein, Uwe Raab, Andreas Petermann, Uwe Ampler Jan Schur (Straße) sowie Maic Malchow, Axel Grosser, Herbert Richter, Manfred Ulbricht und Michael Hübner stehen unauslöschlich in den Statistiken des Weltradsports. Nicht zu vergessen auch die Dresdnerin Christa Luding-Rothenburger, die im Radsport (Sprint) und im Eisschnelllauf zu Titelehren kam.



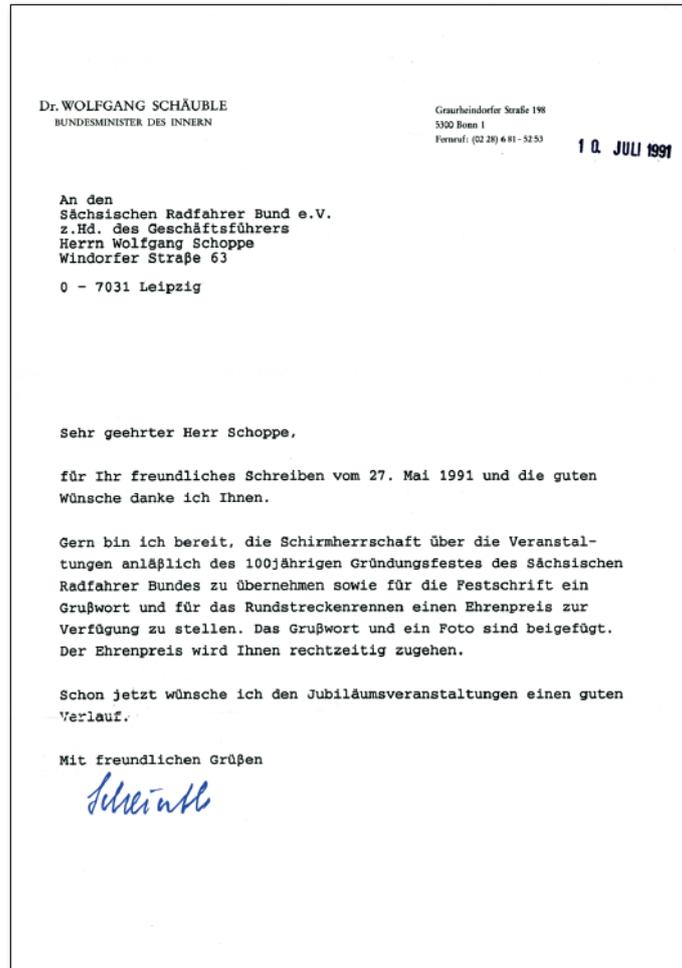


Das Wort Sachsen verschwand fast vollständig aus dem sportlichen Sprachgebrauch, auch wenn einige Wettkämpfe mit großer Tradition, wie der „Große Sachsenpreis“ sporadisch noch einige Male in den 60er Jahren ausgetragen wurden und der Dresdner Organisator Wolfgang Friedemann 1985 eine Rundfahrt im sächsischen Raum aus der Taufe hob, die er, vielen Diskussionen der DDR-Radsportführung zum Trotz, „Sachsen-Tour“ nannte.

Erst die politische Wende 1989 gab den Radsportlern Sachsens erneut die Chance, einen eigenen Verband zu gründen. Und diesmal nutzten sie die Gunst der Stunde!

Historischer Neuanfang

Am 17. März 1990 trafen sich Radsportfunktionäre der Bezirke Dresden, Karl-Marx-Stadt und Leipzig in der Messestadt, um den Sächsischen Radfahrer-Bund wiederzugründen. Unter der Leitung von Wolfgang Schoppe, dem damaligen Vorsitzenden der Kommission BSG/SG-Rennsport beim Präsidium des DRSV der DDR, der kurze Zeit später erster und gleichzeitig letzter frei gewählter Präsident dieses Gremiums wurde, unterstrichen die Anwesenden ihre Bereitschaft, zur Neuordnung des Radsports in Sachsen auf der Grundlage der großen Traditionen unverzüglich einen arbeitsfähigen Landesverband zu installieren. Es wurden sieben Arbeitsgruppen gebildet, die vollverantwortlich den 1. Verbandstag nach 57-jähriger Pause vorbereiten sollten. Schon bald war eine Satzung erstellt und am 27. Juni 1990 stellte der geschäftsführende Vorstand den



Antrag auf Registrierung des SRB in das Vereinsregister.

Nach mehreren Änderungen – anschaulich hier die nicht vorauszusehende Bürokratie – kam am 21. September endlich die Bestätigung. Nun stand dem offiziellen Festakt nichts mehr im Wege und am 21. Oktober vollzogen fast 100 Delegierte in der Mensa der DHfK in Leipzig den feierlichen Akt und

wählten einen Vorstand, der prädestiniert schien, die Geschicke des sächsischen Radsports fachlich und vor allem mit dem notwendigen Engagement zu lenken und zu leiten. Zum ersten Präsidenten wählten die Delegierten den Leipziger Sportwissenschaftler Prof. Dr. Dietmar Junker und auch die übrigen Funktionen laut Satzung konnten komplett besetzt werden.

Aufnahme in den BDR

Eine der ersten Tätigkeiten des neuen Vorstandes war die perfekte Organisation eines Ereignisses, dass deutschlandweit große Beachtung fand.

Am 8. Dezember 1990 nahm der BDR den SRB in Leipzig zusammen mit den vier weiteren neuen Landesverbänden des ehemaligen DDR-Gebietes auf einer außerordentlichen Hauptversammlung in Anwesenheit zahlloser Prominenz in seine Reihen auf. Es herrschte eine grandiose Aufbruchsstimmung, auch wenn der eine oder andere gestandene Funktionär doch noch mit Skepsis auf die rasante Entwicklung blickte. Bereits ein knappes Jahr später feierte der wieder gegründete Bund unter der Schirmherrschaft des damaligen Innenministers Dr. Wolfgang Schäuble sein 100-jähriges Bestehen.

Am 12. Oktober 1991 konnte der Präsident berichten, dass 2.165 Radsportler die Mitgliedschaft beantragt hatten, in allen Disziplinen Meisterschaften ausgetragen und durch Jens Lehmann und Michael Hübner drei Weltmeistertitel nach Sachsen geholt werden konnten. Rückschauend auf dieses Jahr ragte das vom SRB organisierte Traditionsrennen Berlin – Leipzig heraus, welches zum ersten Mal nach dem Mauerbau 1961 – also nach über 30 Jahren – durch das extra für die Rennfahrer mit einer Sondergenehmigung von Berlins Regierendem Bürgermeister kurzfristig geöffnete Brandenburger Tor führte.

Als Ehrengast gab der Sieger des Rennens von 1923, der 95 Jahre alte Berliner Fritz Gielow, bekleidet



Am 11. Oktober 1991 fand in Pohritzsch anlässlich des 100-jährigen Bestehens des Sächsischen Radfahrer-Bundes ein Nachtkriterium statt.



In der Mensa der ehemaligen DHfK fanden die Feierlichkeiten zum 100. Bestehen der Sächsischen Radfahrer-Bundes statt.





mit Frack und Zylinder, in selten erlebter körperlicher und geistiger Frische, den Startschuss. Ein unvergessliches Erlebnis für alle Beteiligten!

Anlehnung an Traditionen

Die nächsten Jahre zog mehr und mehr Kontinuität in die Arbeit des SRB ein. Bis 1996 führte der Vorstand im Leipziger Sportforum alljährlich die Verbandstages durch. Dann stellte der Geschäftsführer Wolfgang Schoppe auf dem fünften der neuen Zeitrechnung den Antrag, die 1933 unterbrochene Nummerierung wieder aufzunehmen und fortzuschreiben, um damit das Bewusstsein zu dokumentieren, als der älteste Landesverband Deutschlands an die großen Leistungen auf allen Gebieten des Radsports der Vergangenheit wieder anzuknüpfen.

Weiterhin legten die Delegierten einstimmig fest, die Jahreshauptversammlungen wieder Bundestage zu nennen und auf Antrag sachsenweit zu vergeben, um auch hier den Traditionen gerecht zu werden. So fanden der 48. und 49. im Clubheim des Heinz-Steyer-Stadions in Dresden bzw. in der wunderschönen Glauchauer Sachsenlandhalle statt und das 50. Jubiläum kam 1999 im großen Saal des Chemnitzer Polizeipräsidiums zur Durchführung.



3. Verbandstag des Sächsischen Radfahrer-Bundes 1994: Blick auf das Präsidium.

In diesen Jahren entwickelte sich der SRB zu einem stabilen Partner des BDR, der sich in allen Bereichen des Nachwuchses und der Elite, also auf Bahn und Straße, im Kunstfahren und Radball sowie im MTB, MBO oder Trial stets unter den fünf besten Landesverbänden einordnete. Davon zeugen ungezählte Meistertitel, Erfolge bei Olympischen Spielen sowie bei Welt- und Europameisterschaften.

Spitzenpositionen gingen verloren

Auch die ersten Jahre des neuen Jahrtausends konnte diese Position behauptet werden, bis sie in den letzten fünf Jahren leider mehr und mehr verloren ging. Trotz großer Anstrengungen aller Verantwortungs-

träger büßte der Bund vor allem im Ausdauerbereich des Rennsports und im Mountainbike zunehmend den Kontakt zur deutschen Spitze ein. Die Folge waren Disharmonien sowohl in der uneinigen Führung des SRB als auch zwischen einzelnen Trainern und weiteren Verantwortungsträgern.

Auf dem 60. Bundestag in der Gründungsstadt Leipzig musste konstatiert werden, dass bis auf wenige Ausnahmen im Bund nur noch Mittelmaß angesagt war. Ratlosigkeit machte sich breit und die Querelen gipfelten schließlich auf dem 62. Bundestag in Zwenkau in einem offenen Eklat, der die außerordentliche Sonderwahl eines neuen Präsidenten nach dem Rücktritt von Harald Redepenning notwendig machte.

In dieser schweren Zeit übernahm der ehemalige Sportbürgermeister von Leipzig, Holger Tschense, in stürmischer See das leckere Schiff und seine ersten Aufgaben bestanden darin, die zerstrittenen Parteien behutsam wieder zusammenzuführen, um Ruhe und Ordnung zu schaffen. Neue Konzepte wurden erstellt, zahllose Gespräche geführt und es kann zum Schluss festgestellt werden, dass alle – an einem Strang ziehend – dabei sind, in nunmehr ruhigerem Fahrwasser, den Bund zu konsolidieren.

Die großartigen Leistungen der sächsischen Sprinter im Jubiläumsjahr stimmen alle Beteiligten zuversichtlich, dass eine Signalwirkung auch auf die übrigen Bereiche ausstrahlen wird. In diesem Sinne wünschen wir allen Mitgliedern auch im 13. Jahrzehnt des Bestehens des SRB viel Erfolg, eine gute Zusammenarbeit in allen Disziplinen unserer schönen Sportart, verbunden mit der Zielstellung, die zuletzt verlorengegangenen Spitzenplätze innerhalb des BDR zurück zu gewinnen. Dies sollte Schritt für Schritt möglich sein.

Erinnern wollen wir an den bei der Gründung des SRB 1891 geprägten Spruch, der auch heute noch in seinem Inhalt Gültigkeit hat und der lautete:

Dem Sport das Herz! Dem Bund die Hand! All Ehr und Kraft dem Sachsenland!



Holger Tschense bei seiner Ansprache in Krostitz und Blick auf einige Gäste, darunter der Landrat Michael Czupalla (2. v. l.).





Abzeichen & Medaillen des Sächsischen Radfahrer-Bundes

