

Der glänzende Aufschwung des Saalsports

in unserem Bunde wird bewiesen unter anderem dadurch, daß 7000 Saalmaschinen in acht Jahren, nämlich in der Zeit von 1919 bis 1926 von unserer Fahrrad-Fabrik Frischauf an Ortsgruppen geliefert wurden. Diese Tatsache läßt fünf für den ganzen Bund nur hochehrwürdige Feststellungen machen. Sie beweist

1. Die Fortdauer der Fortschritte des Saalsports im Bunde,
2. hervorragende Leistungen der Opferwilligkeit der Bundesgenossen für ihren Sport,
3. die achtunggebietende Leistungsfähigkeit der Bundes-Fahrrad-Fabrik Frischauf,
4. die allgemeine Anerkennung des hervorragend guten Baues der Bundes-Frischauf-Räder,
5. daß Größeres geleistet werden kann, wenn alle helfen!

Frischauf-Fahrräder

für Wanderfahrerinnen und Wanderfahrer, Kinder und Jugendliche. Eigene Fabrikation. Tretlager mit konzentrischen Kugellagern.

Fahrradhaus Frischauf

Fabrik und Hauptgeschäft in Offenbach a. M.

Filialen:

Berlin-Noahit, Breslau, Chemnitz, Köln, Dresden, Erfurt, Frankfurt-M., Kiel, Leipzig, Nürnberg, Offenbach a. M., Saalfeld, Magdeburg-Alstadt, Magdeburg-Buckau, Magdeburg-Sudenburg, Burg, Stahfurt, Stendal.

Das Bundesgeschäft des Arbeiter-Radsportler-Bundes Solidarität ist für alle Radsportler die beste und billigste Bezugsquelle, welche jeder Radsportler im eigenen Interesse und zum Nutzen der ganzen Radsportler zu fördern bestrebt sein muß. — Die Konsumgenossenschaft der organisierten Arbeiter-Radsportler arbeitet in der Ausschaltung der kapitalistischen Gewinnerzielung nur im Interesse der Mitglieder des Arbeiter-Radsportler-Bundes Solidarität.



Dritter Teil.



Allerhand Wissenswertes
für sämtliche Sparten
der Funktionäre des Bundes.





1. Die Arbeiterradfahrer-Internationale.

Der Arbeiter-Radsfahrer-Bund der Schweiz Solidarität.

Dieser Bund ist entstanden 1905 als Gau des deutschen Bundes Solidarität. Der Gau machte sich selbständig im dritten Jahre des Weltkrieges. Dieses Ereignis stellt ein Mitglied des Bundes in dem seit 1917 erscheinenden Schweizer „Arbeiter-Radsfahrer“ wie folgt dar: „Unser Bund hat als Benjamin im Kriegsjahre 1916 das Licht der Welt erblickt.“ (Der „Arbeiter-Radsfahrer“, Bern, 3. Jahrgang, Nr. 2, 1. Februar 1919.) Das Organ erschien erst nur in deutscher, seit 1921 erscheint es auch in französischer Sprache zweimal im Monat. Der Sitz des Bundes ist in Bern. Im Jahre 1919 zählte der Bund 105 Sektionen mit 3600 Mitgliedern, 1922 schon 180 Sektionen mit 9000 Mitgliedern, im Jahre 1926 bereits 263 Sektionen mit 15 000 Mitgliedern. Das Fahrradhaus des Bundes befindet sich in Bern. Der Bund bietet Unfallunterstützung, Rechtsschutz und zollfreien Grenzübertritt. Der Sportbetrieb ist rege. Wettfahren ist nicht erlaubt.

Der Arbeiter-Radsfahrer-Bund Solidarität Elsass-Lothringens.

Bis Kriegsbeginn bestanden in Elsass-Lothringen einige Bezirke eines Gaues des deutschen Bundes, die auch Sektionen in Frankreich hatten. Nach Beendigung des Krieges wurden bald einige Ortsgruppen wieder aufgebaut und dann unter dem in der Überschrift angeführten Namen vereinigt. Die Genossen betrieben die Werbearbeit fleißig und konnten 1923 die Einteilung in sieben Bezirke vornehmen. Der Bund hat seinen Sitz in Strassburg und zählt in 60 Sektionen 4000 Mitglieder. Der Sport wird eifrig betrieben nach Bestimmungen, die in der Hauptsache nach denen unseres Bundes festgelegt wurden.

Der Verband der Arbeiter-Radsfahrer-Bereine Österreichs.

Die Gründung erfolgte am 4. Dezember 1898 mit 30 Vereinen und 8479 Mitgliedern. Bis 1914 wurde die Zahl von 20 000 Mitgliedern erreicht. Jetzt zählt der Verband 25 000 Mitglieder. Die Zeitung erscheint mit dem Titel „Reichsorgan der Arbeiter-Radsfahrer Österreichs“ seit 1909. Am Sitze des Bundes, in Wien, wurde schon in der Vorkriegszeit das Geschäft des Bundes, das Fahrradhaus Allfrei, gegründet. Der Verband hat 1926 die Einheitskleidung eingeführt, treibt alle Radsportarten und davon besonders rege das Wettfahren. Er wird vielleicht demnächst den

Namen annehmen: Arbeiter-Radfahrer-Bund Österreichs (Arbö).

In Steiermark besteht neben den Vereinen des Verbandes der Steiermärkische Arbeiter-Radfahrer-Bund, eine Vereinigung, die dem österreichischen Verbande nicht angehört. Ende des Jahres 1926 haben Verhandlungen stattgefunden mit dem Ergebnis, daß der Beitritt des steiermärkischen zum österreichischen Bunde für 1. März 1927 in Aussicht steht.

Der Verband der Arbeiter-Radfahrer-Vereine im Bereiche der tschechoslowakischen Republik.

Zu diesem Verbande schlossen sich nach dem Kriege die Vereine in Böhmen, Mähren und Schlesien zusammen, die vor dem Kriege zu dem Verbande der Arbeiter-Radfahrer-Vereine Österreichs gehört hatten. Der Sitz des Verbandes ist in Karbitz in Böhmen. Das Organ wird mit dem Titel „Der Arbeiter-Radfahrer“ herausgegeben. Im Jahre 1922 zählte der Verband 105 Vereine mit 3360 Mitgliedern. Jetzt hat er bereits 300 Vereine mit 9000 Mitgliedern. Der Verband ist in zehn Kreise gegliedert. Seit 1920 hat der Verband eine Fahrradhaus-Genossenschaft, deren Handelsbetrieb seit 1. Dezember 1925 in einem eigenen Hause in Karbitz erfolgt. Man treibt alle Radsportarten, besonders den Saalsport eifrig nach den Systemen des deutschen Bundes Solidarität.

Der Tschechische Arbeiter-Radfahrer-Verband.

Die Gründung wurde im Jahre 1920 vorgenommen durch Wiederaufbau einer Vereinigung, der schon vor dem Kriege eine Anzahl Vereine angehörten. Der Sitz ist in Prag. 1922 wurden 70 Vereine mit 3000 Mitgliedern gezählt. Zurzeit hat der Verband 90 Vereine und 4000 Mitglieder. Dieser Verband ist leider wenig bemüht, mit dem Verbande der deutschsprechenden Arbeiter-Radfahrer der Tschechoslowakei Verbindung zu halten, jedoch erhielt ein Verein in Pilsen schon 1922 Frischluft-Saalkräder. Man fährt auch Massenreigen auf Straßenrädern.

Belgien.

In Belgien gibt es etwa 250 Arbeiterradfahrervereine, die der 1914 gegründeten Sozialistischen Vereinigung zur körperlichen und geistigen Erziehung in Belgien durch die Spartenverwaltung Radsportarten eingegliedert sind. Die Vereinigung wird, was einzig ist in Europa, in letzter Zeit durch Konsumvereine stark finanziell unterstützt. Durch die Frankfurter Arbeiter-Olympiade hat die Arbeiterradfahrerbewegung einen kräftigen Ansporn erhalten. Es werden viele Rennen über sehr lange Strecken gefahren, aber Saalradsport treibt man noch nicht.

Dänemark.

In jenem Teile von Schleswig-Holstein, der an Dänemark fiel, hat unser Bund eine Ortsgruppe. — In einigen größeren Städten gibt es Vereine radfahrender Arbeiter, die es aber noch nicht bis zum Zusammenschluß in einem Bunde bringen konnten.

Der Clarion-Cycling-Club in England.

Der Clarion-Club konnte im Jahre 1926, gleichlaufend mit dem 30jährigen Bestehen des deutschen Bundes Solidarität, auf die gleiche Zeit des Bestandes zurückblicken. Der Club wurde gegründet aus dem Bestreben heraus, mitzuhelfen, das Ideal des Sozialismus in die Wirklichkeit umzusetzen. Die Gründer wurden ausgelacht, aber sie ließen sich nicht entmutigen. Robert Blatchford, jetzt 76 Jahre alt und Leiter des Kluborgans, sammelte Anhänger, die er mit den Ideen des Sozialismus bekannt machte und die dann lebhaft Propaganda für den Sozialismus entfalten überall, wohin sie ihr Stahlrohr trug. Es gibt jetzt Klubs in allen Teilen der britischen Insel, die in einem kleinen, im Format eines Geldtaschen-Kalenders gedruckten Verzeichnis aufgeführt werden, deren Mitgliederzahlen aber merkwürdigerweise noch sehr gering sind. Der Sportbetrieb beschränkt sich auf das Radweiterraden.

Finnland.

Die Arbeiterradfahrer sind dem Finnischen Arbeiter-Sportbund als Sparte eingereiht. Ihre Zahl ist noch nicht sehr groß. Sie haben für das Straßenweiterraden das denkbar größte Interesse, die Anfänge zur Betreibung des Saalsports werden durch allerlei Schwierigkeiten gehemmt.

Frankreich.

Die französischen Arbeiterradfahrer sind in Sektionen und Vereinen angeschlossen dem 1913 gegründeten Arbeiter-Sportbund in Frankreich, der im Jahre 1926 den Namen Arbeiter-Turn- und Sport-Vereinigung angenommen hat. Der Sportbetrieb besteht nur im Weiterraden, dem man eifrig huldigt. Ausfahrten sind selten, Wanderraden kennt man nicht. Ehemalige Mitglieder des deutschen Bundes Solidarität bemühen sich in einigen Vereinen der Arbeiterviertel von Paris, den Saalradsport einzuführen.

Holland.

Nahe der deutschen Grenze bestanden schon in der Vorkriegszeit einige Ortsgruppen des deutschen Bundes Solidarität. Dort und in den Großstädten bestehen jetzt auch einige Arbeiterrad-

fahrervereine. Diese entstanden auf Anregung deutscher Arbeiter-radfahrer. Die Vereinigung zu einem Bunde konnte noch nicht erreicht werden. Demnächst soll, wozu der Film von der Frankfurter Arbeiter-Olympiade angespornt hat, ein Arbeiter-Sportbund gegründet werden.

Jugoslawien.

Dem Arbeiter-Turn- und Kulturverband Jugoslawiens gehören auch schon einige Radfahrervereinigungen an, zu deren Gründung auch Rat gegeben werden konnte von einem Mitgliede des deutschen Bundes Solidarität. Man glaubt, daß schnelle Fortschritte sicher sind, wenn gute Radsporthätigkeit öffentlich gezeigt werden kann.

Lettland.

In Radfahrer-Abteilungen und Vereinen zusammengeschlossen, gehören die Arbeiterradfahrer dem Lettischen Arbeiter-Sport- und Schutzbund an, der 5000 Mitglieder hat. Man betreibt nur das Wettfahren, doch zeigen sich auch Bestrebungen zur Einführung des Saalfahrens.

Lugemburg.

In den größeren Industrieorten bestehen Radfahrervereine, deren Mitglieder nur Angehörige der Arbeiterklasse sind. Diese Vereine sind teils wild, teils gehören sie einem bürgerlichen Bunde an. Sie zu vereinigen, wurden öfter Versuche gemacht, die jedoch den gewünschten Erfolg bisher noch nicht zeitigen konnten. Neuerdings versuchen die Gewerkschaften der Bergarbeiter und Metallarbeiter, den Arbeitersport zu organisieren.

Norwegen.

Im Jahre 1922 erfolgte die Gründung des Norwegischen Arbeiter-Sportverbandes, der jetzt 12 000 Mitglieder zählt. Bei dem Zusammenschluß waren auch Vereine radfahrender Arbeiter beteiligt, die durch Unterricht über den deutschen Bund Solidarität und über den russischen Radsporth zu planmäßiger Tätigkeit angeregt wurden. Man betätigt sich vorerst nur im Wettfahren, doch hegt man auch großes Interesse für den Saalradsporth

Polen.

Nach dem Kriege wurde in dem von Deutschland abgetretenen Gebiete eine frühere Ortsgruppe unseres Bundes als Verein wieder aufgebaut. Einige andere Vereine wurden dort in der Folgezeit gegründet. Es gelang auch die Gründung eines Arbeiter-radfahrervereins in Warschau. Ein schnelles Vorwärtkommen der

Arbeiterradfahrbewegung ist dort in nächster Zeit nicht zu erwarten, auch nicht mit Hilfe des vier Jahre alten Polnischen Arbeiter-Sportbundes, der Werbehilfe für die Arbeiterradfahrer versprach.

Rußland.

Die Radsporthbewegung steht in Rußland in höchster Blüte. Das Radfahren wurde nach einem streng durchdachten Plane organisiert. Es wurde dem Obersten Rat für Körperkultur in Moskau unterstellt und für Gründung von Vereinen nicht nur in den Hauptstädten, sondern auch in den entlegenen Dörfern, sogar in Sibirien, Sorge getragen. Die Vereine erhalten Lokalitäten und Mittel vom Staate und werden direkt vom Staate auch mit Fahrrädern und Ersatzteilen versorgt, um jede den Sport verteuernde Zwischenhand zu vermeiden. Dem bedeutendsten Moskauer Verein, dem Woto-Belo-Klub, stehen für seine 3000 Mitglieder die Räume eines großen Hotels zur Verfügung. In den Radfahrervereinen sind besonders beliebt langstredige Ausfahrten und Wanderausfahrten, wobei für den Radsporth geworben wird. Die Jugend huldigt dem Rennsporth und zurzeit ist überall die Ausbildung im Saalradsporth im Gange. Fortgesetzt lassen sich die Vereine von Lichtbildern unterstützte Vorträge über den Sportbetrieb der ausländischen Arbeiterradfahrbünde halten. Das Interesse für das Radeln wird in Rußland immer auffallender.



2. Die gegnerischen Radfahrer-Verbände.

Der Arbeiter-Radfahrer-Bund Freiheit.

Die Entstehung des Bundes Freiheit ist bekanntlich auf einen Beschluß zurückzuführen, der auf dem Bundestage des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität zu Erfurt im Jahre 1904 gefaßt wurde und nach welchem an jedem Orte nur ein Bundesverein bestehen darf, d. h. die damals in den Großstädten bestehenden zahlreichen Vereine wurden gezwungen, sich zu einem einzigen Verein zu verschmelzen. Leider hatte man für diesen Zentralisationsbeschluß, dessen Berechtigung — auf Gewerkschafts- und Parteiorganisation angewandt — von keinem einsichtigen und vorurteilsfreien Arbeiter bestritten werden kann, nicht das erforderliche Verständnis. Zum Teil suchten auch einzelne Personen aus persönlicher Eitelkeit und krassem Egoismus, der das eigene Ich höher stellt als die Gesamtheit, den Beschluß innerhalb ihrer damaligen Wirkungssphäre zu durchkreuzen. In unglaublicher Verblendung unternahm es eine Anzahl Berliner Vereine, einen neuen Bund zu gründen, der sich genau dieselben Einrichtungen schuf wie der Radfahrerbund Solidarität. Der Bund Freiheit unterschied sich nur dadurch von unserem Bunde, daß in Großstädten jedes winzige Vereintchen, dessen Glieder zum Teil oft von einer Arbeiterbewegung gar keine Ahnung hatten und lediglich der Vereinsmeierei und -spielerei huldigten, dort Unterschlupf finden konnte.

Die Gründung des Bundes Freiheit ist also zurückzuführen auf einen sonderbaren Grund, der seine Vertreter als weit absteigend von den Idealen der Arbeiterbewegung kennzeichnete. Es ist darum auch kein Wunder, daß der Sitz des Bundes oft wechselte, die Gründer mit der Zeit den Bund verließen und der Hauptgründer Vier, der der erste und dann viele Jahre der Vorsitzende des Bundes Freiheit war, in der Nachkriegszeit von jungen Kräften des Bundes Freiheit genötigt wurde, sein Amt niederzulegen, weil er nicht organisiert war.

Die Gründer jenes Bundes lebten in dem Wahne, daß es ein Leichtes sei, in kurzer Zeit eine ansehnliche Mitgliederzahl um sich zu scharen und dem Bunde Solidarität erfolgreiche Konkurrenz zu machen. Doch sie übersahen zweierlei: erstens, daß man in Arbeiterkreisen nicht ohne weiteres für jeden Zersplitterungsversuch in einer Organisation Unterstützung findet; zweitens aber, daß der bereits bestehende Bund in jeder Hinsicht allen Ansprüchen der radfahrenden Arbeiter genügte und insolgedessen für eine Organisation, die nichts Besseres an dessen Stelle setzte, kein

Bedürfnis vorhanden war. Wenn die Gründer des Bundes Freiheit immerzu betonten, daß der Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität auch aus kleinen Anfängen hervorgegangen sei und dennoch groß und mächtig wurde, so vergaßen sie, daß bei der Gründung des Bundes Solidarität ein Bedürfnis vorlag, was bei derjenigen des Bundes Freiheit keineswegs der Fall war.

Im Laufe von zwei Jahrzehnten erwies sich, daß unsere Auffassung die richtige ist, denn seit dem Jahre 1904, seit der Gründung des Bundes Freiheit, hat es dieser bis heute auf eine nennenswerte Mitgliederzahl nicht bringen können, während der Bund Solidarität im gleichen Zeitraume von 35 000 Mitgliedern auf 250 000 gestiegen ist. Wer nicht unverbesserlicher Ignorant ist, muß allein schon aus dieser Zahl ersehen, daß dem Bunde Freiheit trotz aller hochtrabenden und schönfärberischen Renommaden seiner Leiter keine Werbekraft innewohnt und derselbe über kurz oder lang von der Bildfläche verschwinden wird.

Es muß für die Leitung des Bundes ein ungeheuer deprimierendes Gefühl sein, bei allen ihren Bemühungen um weitere Ausdehnung ihres Mitgliederkreises von vornherein überall die Gewißheit mit hinzunehmen, des Mißfallens aller einsichtigen Leute sicher zu sein, weil eben die Notwendigkeit des Bestehens zweier Arbeiter-Radfahrer-Verbände sich durch rein gar nichts begründen läßt und die jüngere schwächere Organisation ohne weiteres mit dem Odium belastet ist, der Arbeiterbewegung unnütz Kräfte und Mittel zu entziehen, die in anderer Weise viel bessere Verwendung finden könnten.

In einer Zeit, in der die Arbeiterschaft mehr als je von allen Seiten bekämpft und bedrängt wird, wäre es dringende Pflicht aller Arbeiter, gerade zunächst auch im gesellschaftlichen Leben jeden kleinlichen Haß und jede Selbstsucht zurückzudrängen und der friedlichen Eintracht das Wort zu reden und dementsprechend zu handeln.

Hoffentlich wird bald jeder radfahrende Arbeiter des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Freiheit die Lehre ziehen, daß das Bestehen dieses Bundes nicht von Dauer sein kann, weil eben alle Voraussetzungen zu einer gesunden Entwicklung fehlen und somit jede Garantie mangelt, daß die statutarisch gewährten Vorteile auch in Wirklichkeit geleistet werden können und nicht nur auf dem Papier stehen.

Daß es im Bunde Freiheit von Anfang an sehr sonderbar zuging, das weiß jedes ältere Mitglied des Bundes Solidarität. Es herrschten allezeit sehr traurige Zustände auf dem Verwaltungsgebiete und sportlich wurde fast gar nichts geleistet. Diese schlimmen Zustände bestanden allezeit und herrschen bis zum

heutigen Tage. Um diese Behauptung zu beweisen, soll einiges aus neuester Zeit hier angeführt werden.

Auf dem Bundestag des Bundes Freiheit, welcher am 8. Juni 1924 in Darmstadt stattfand, wurden 56 Vereine mit einer Mitgliederzahl von 2782 gezählt. Aus der Abrechnung über die Zeit vom 1. Januar 1924 bis 8. Juni 1924 war zu ersehen, daß die Einnahmen 696.77 Mark und die Ausgaben 665.69 Mark betragen, mithin ein Kassenbestand von 31.08 Mark vorhanden war. Das Eintrittsgeld betrug damals 60 Pfennig, der Bundesbeitrag je Monat und Mitglied 25 Pfennig, die jährliche Delegiertensteuer 20 Pfennig, für Übertritt aus anderen Verbänden war eine Einschreibgebühr von 60 Pfennig zu zahlen.

Bis zum Ende des Jahres 1924 wurde es nicht besser. In welcher Bedrängnis sich der Arbeiter-Radsfahrer-Bund Freiheit damals befand, geht aus seiner Zeitung vom 1. Februar 1925 hervor, worin geschrieben wird:

„Durch eine außergewöhnliche Anzahl von Unfällen und Sterbefällen, sowie durch Beschaffung dringender Utensilien zur Erledigung der Bundesgeschäfte ist die Bundesleitung in finanzielle Schwierigkeiten geraten.

Aus diesem Grunde hat der Bundesvorstand beschlossen, gleichzeitig mit dem Monat Februar einen Extrabeitrag in Höhe von 50 Pfg. pro Mitglied zu erheben. Der Extrabeitrag ist obligatorisch und muß deshalb geleistet werden und ist von den Kassierern sofort an die Bundesgeschäftsstelle einzusenden. Wir erwarten, daß Verständnis und Idealismus bei den Mitgliedern vorherrschend ist und überall für sofortige Bezahlung eingetreten wird.“

Man sieht also, wie bedeutungslos der Bund ist.

Sehr schlimm wurde es für den Bund Freiheit nach seinem Bundestag 1926, welcher in Altona abgehalten wurde. In der Zeitung des Bundes Freiheit, im Oktober 1926, schreibt der Redakteur Genosse Mal:

„Bundesmitglieder! Brandt (Geschäftsführer) gibt ohne jede Berechtigung eine eigene Zeitung heraus. Erneute Diktatur! Gebt ihm die richtige Antwort! Verweigert die Annahme der Zeitung und sendet sie zurück! Hokenholz (Bundesauschuß) deckt und billigt all diese frechen Maßnahmen, obwohl er selbst für die Absetzung der Bundesleitung eingetreten ist und seine Funktionäre zur Unterschrift bewogen hat. Zwischen Brandt und Buhlmann entsteht bereits Mißtrauen. Buhlmann schreibt Briefe und will Mitteilungen nur an seine Privatadresse. Der Bund steht in schwerer Gefahr! Brandt hat nur noch das Bestreben, den Bund in einen Trümmerhaufen zu verwandeln. Der Bundesrevisor hat einen Kassenbestand von 84 Mark berichtet. Wo sind eure Bundesgelder? Helft alle mit, die Ausbeuter und Schädlinge eures Bundes wegzufegen, haltet euer Wort und bleibt geschlossen hinter euren Führern. Keinen Pfennig Geld nach Frankfurt senden, sondern sofort nach Cann-

statt überweisen. Brandt setzt seinen Statutenentwurf eigenmächtig in Kraft, obwohl das Statut auf dem Bundestag noch nicht angenommen wurde. Helft alle mit, den Kampf, den wir für euch führen, siegreich zu beenden, es geht um eure Rechte. Leset die Originalschriften Brandts, dann seht ihr sein Lügengestammel. Laut Beschluß des Beschwerdeausschusses ist die Bundesleitung ab 26. September vorläufig nach Cannstatt verlegt. Zehn Delegierte haben ihre Zustimmung zur Amisenzziehung von Buhlmann und Brandt gegeben, folglich ist eure Bundesleitung nur in Cannstatt.“

Die provisorische Bundesleitung.

Mit Bundesgruß! gez. J. A.: Th. Mal.

Aus einem anderen Bericht ging hervor, was in einer Sitzung am 26. September 1926 in Cannstatt beschlossen wurde. Es heißt dort:

„Die von der Oppositionsleitung einberufene Versammlung unter Hinzuziehung des Bundes-Beschwerdeausschusses tätigte folgenden Beschluß:

Nach eingehender Prüfung der Originalbriefe ist klipp und klar zu erkennen, daß die Bundesleitung, Genosse Buhlmann und Brandt, schwere Verstöße gegen das Statut gemacht haben, sowie die Unterschlagung von Bundesgeldern einwandfrei vorliegt. Gleichzeitig ist festgestellt, daß eine starke Befangenheit des Obmanns des Beschwerdeausschusses, Genossen Hokenholz, vorliegt, indem er trotz seiner Versprechen die Sitzung nicht besucht hat. Aus diesem Grunde erklärt der Beschwerdeausschuß in Person des Genossen Both (Berlin) und Hofmann (Mannheim) die Genossen Buhlmann und Brandt mit sofortiger Wirkung ihres Amtes enthoben. Genosse Hokenholz ist vorläufig als Obmann seines Amtes gleichfalls enthoben bis zur Klärung durch die neue Bundesleitung.

Aus diesem Anlaß und auf Grund des § 24 des Statuts ist die Absetzung sofort rechtskräftig, da die besagte Majorität der letzten Bundestagsdelegierten vorliegt.

Mit dem heutigen Tage hat also die Bundesleitung ihre Geschäftstätigkeit einzustellen und unverzüglich, spätestens am 5. Oktober 1926, sämtliche Bundesmaterialien, also Inventar, Barmittel usw., an den Genossen Mal (Stuttgart), zu überweisen. Wir ersuchen um strengste Beachtung und sofortige Überweisung des Bundesmaterials. Sollten bis zu dem bestimmten Termin die Sachen nicht abgeliefert sein, behalten wir uns weitere Schritte vor.

Der Bundes-Beschwerdeausschuß:
gez. Ludw. Hofmann, W. Both.

Die Oppositionsleitung:
J. A.: Mal.

Die Delegierten des zehnten Bundestages:
gez. Kemmer, Englert, Jöhnl, Mosert, Knöhele, Hofmann, Both, Kruhsch, Dittmar, Mal.

Mosert zählt zwei Stimmen wie auf dem Bundestag.“

Was im Bunde Freiheit die Regel ist, kann also auch hiernach festgestellt werden. Der Bund Freiheit hat kein Geld in der Kasse, und die Leitung des Bundes ist wieder einmal abgesetzt. Dazu kommen die Angst, manche Vereine oder Bezirke könnten zum Arbeiter-Radsfahrer-Bund Solidarität übertreten, und die Meinungsverschiedenheiten in den eigenen Reihen. Alles dieses trägt dazu bei, daß der Verfall des Bundes unaufhaltsam ist.

An die Mitglieder des Bundes Freiheit, die es mit der Arbeiterbewegung ernst nehmen, ist die dringende Ermahnung zu richten, sich wohl zu überlegen, ob ihre Zugehörigkeit zu einer Organisation, die überflüssig und schädlich zugleich ist und obendrein mit ihrer Geschäftsgebarung vollständig in der Luft schwebt, für die Arbeiterbewegung überhaupt von Nutzen sein kann. Für jeden organisierten Arbeiter muß als Grundsatz gelten: „Jede Zersplitterung, mag sie heißen, wie sie wolle, ist von Übel!“ Darum fort auch mit dieser Sonderorganisation!“ Der Bund Freiheit hat keine Daseinsberechtigung.

Die bürgerlichen Radsfahrer-Verbände.

Kein einziger der vielen bürgerlichen Radsfahrer-Verbände kann bestehen aus eigener Finanzkraft. Das Blut zur Erhaltung ihres Daseins fließt aus den Geldschränken der Industrie, des Handels und vieler Behörden. Würden sie und ihre Glieder auf die Bittgänge zur Industrie und auf die Bittschreiben an den Handel verzichten, dann würde ihr Sportbetrieb fast ganz aufhören, manche Verbände könnten nicht mehr bestehen und in den meisten würden die zurzeit herrschenden unübertrefflich sonderbaren Zustände noch viel trauriger werden.

Aus der folgenden Darstellung der Verhältnisse des größten Verbandes, des „berühmten“ Bundes Deutscher Radsfahrer, kann man schlussfolgern, wie es in den anderen, den kleineren und kleinsten, zugeht, über die nur kurze Angaben unterrichten.

Der Bund Deutscher Radsfahrer.

Anfang der achtziger Jahre bestanden einige kleine bürgerliche Radsfahrerverbände. Am 29. Juni 1884 versammelten sich die Vertreter der Deutschen Radsfahrerverbände in Meiningen und beschloßen, vom 16. bis 18. August 1884 in Leipzig eine gemeinsame Tagung abzuhalten. Diese Tagung fand statt und es erfolgte am 17. August die Gründung des Deutschen Radsfahrerbundes mit dem Sitz in Magdeburg. An dieser Gründung waren beteiligt: der Deutsche und Deutsch-Österreichische Velozipedisten-Bund mit 1770 Mitgliedern (gegründet am 28. Mai 1882 in München), der Norddeutsche Velozipedisten-Bund mit 635 Mitgliedern (gegründet am 28. Oktober 1882 in Hannover) und der Rheinische

Velozipedisten-Bund mit 132 Mitgliedern (gegründet am 25. Mai 1884 in Düsseldorf)

Aber schon auf dem zweiten Bundestag 1885 in Nürnberg wurde der Grund gelegt zu einer Abzweigung süddeutscher Kreise, welche die unterschiedliche Beitragszahlung zwischen Vereinsmitgliedern, die zwei Mark, und Einzelsfahrern, die vier Mark zahlen mußten, nicht gutheißen wollten. Es entstand am 31. Januar 1886 die Allgemeine Radsfahrer-Union mit dem Sitz in Nürnberg.

In den folgenden vier Jahrzehnten wurde oft versucht, beide Verbände wieder zu vereinigen. In der Vorkriegszeit gelang das nie. Erst auf einer gemeinsamen Tagung zu Nürnberg am 26. und 27. Juli 1919 gelang die Verschmelzung und seit dieser Zeit führt der Bund den Namen: „Bund Deutscher Radsfahrer“.

Nach den Satzungen hat dieser Bund vier Arten von Mitgliedern, nämlich ordentliche Mitglieder, Familienmitglieder, Jugendmitglieder und Ehrenmitglieder. Stimmrecht haben nur die ordentlichen und Ehrenmitglieder und nur diese können Ämter im Bunde bekleiden.

Der Jahresbeitrag für 1927 beträgt 10 Mark, wovon 7.50 Mark am Jahresanfang, 2.50 Mark später eingezogen werden. Davon erhalten die Landesverbände und Gaue Anteile.

Von Familienmitgliedern und Jugendlichen sind jährlich 3 Mark Beitrag zu zahlen. Zu diesen Sähen kommen noch die Gau-, Bezirks- und Vereinsbeiträge. (Zusammen jährlich etwa 20 Mark.)

Aber seine Mitgliederzahl läßt der Bund die bürgerliche Tagespresse mitteilen, daß er 130 000 Mitglieder habe

Der Mitgliederbestand betrug jedoch nach Feststellungen anlässlich der Bundeshauptversammlung am 26. Oktober 1925 nur 52 000 ordentliche und 18 000 Familien- und jugendliche Mitglieder.

Auf dieser Hauptversammlung wurde bei Beratung der Sportfragen vom Bundesvorstand erklärt, daß „es im verflossenen Jahre möglich war, infolge reicher Zuwendungen 300 000 Mark für den Sport auszugeben. Die Bundeskasse wurde nur mit 14 000 Mark in Anspruch genommen“. Man ersieht hieraus, daß der Bund Deutscher Radsfahrer aus eigener Kraft keine großen Aufwendungen für seinen Sportbetrieb machen kann, daß er auf die Unterstützungen von der Industrie und dem Handel angewiesen ist, um seine sportlichen Veranstaltungen zu finanzieren. Solche Spenden nennt man „hochherzig“ in großer Verzückung. Aber die Industrie gibt das Geld den bürgerlichen Radlern nur als Hilfsmittel gegen den Arbeitersport.

Wie es mit den Finanzen im Bund Deutscher Radsfahrer überhaupt aussieht, geht aus einer Resolution hervor, die auf dem Gau-tag des Berliner Gaus am 8. Februar 1925 einstimmig angenommen wurde und welche lautet:

„Die Gauhauptversammlung des Gau 22 (Berlin) nimmt mit Entrüstung Kenntnis von den Beschlüssen der Bundeshauptversammlung in Weimar. Insbesondere spricht sie der Bundesverwaltung ihre schärfste Mißbilligung über die Verwaltung der Bundesgelder aus. Die Summen für Reisespesen und die Verwaltung der Haupt- und Nebengeschäftsstellen des Bundes erklärt die Versammlung als viel zu hoch, während nur 5 Prozent der Etatsumme als Anteil für den Sport viel zu niedrig sind. In Anbetracht der niedrigen Summe von 2.50 Mark, welche die Gauen, die Träger des Hauptsportbetriebes im Bunde, als Beitrag pro Mitglied erheben dürfen, beantragt die Versammlung, die Sondersteuer der Sportausübenden (also die Lizenzgebühren) nicht in die unendliche Kasse des Bundes, sondern in die Gauskassen fließen zu lassen. Die Versammlung stellt fest, daß dem Gau Berlin bei 2000 Mitgliedern für Verwaltung und Sport nicht einmal die Summe zur Verfügung steht, welche ein mittlerer Bundesangestellter als Gehalt bezieht. Die Versammlung fordert ihren Vorstand auf, aufklärend zu wirken, und geht zur Tagesordnung über.“

Daß es der Bund, obgleich er vier Jahrzehnte besteht, bis zur Stunde noch zu keiner geordneten Geschäftsführung gebracht hat, wird bewiesen durch einen zwei Spalten langen Bericht in der „Rad-Welt“ Nr. 183 vom 21. Dezember 1926 über den sehr bewegten Verlauf des am 19. Dezember 1926 abgehaltenen Herbstgautages des Berliner Bundesgau 22. Danach äußerten verschiedene Redner folgendes:

„Man will, ehe man die zehn Mark zahlt, erst einmal wissen, was aus den Mitgliedsbeiträgen der Jahre 1925 und 1926 geworden ist und wie der Voranschlag für 1927 aussteht.“

„In der Berliner Sitzung des Bundesvorstandes ist den Landesverbands-Vorsitzenden mitgeteilt worden, daß die Gothaer Versicherung das Abkommen mit dem BDR. infolge fortgesetzter Unterbilanz gekündigt habe.“

„Die vorgenommene Beitragserhöhung von 7.50 Mark auf 10 Mark sei notwendig geworden, weil der Bund in diesem Jahre einen Fehlbetrag von 26 000 Mark zu verzeichnen habe. 746 000 Mark an Einnahmen im Jahre 1925 stünden nur 440 000 Mark im Jahre 1926 gegenüber. Der Fehlbetrag erkläre sich einerseits aus dem Rückgang der Mitgliederzahlen, andererseits aus der Zurückhaltung der Industrie, deren Anzeigenaufträge für die Bundeszeitung ebenso wie die Zuwendungen für sportliche Zwecke zurückgegangen seien. Die Erhöhung des Bundesbeitrags sei ferner bedingt durch eine Erhöhung des Versicherungsbeitrages von 70 Pfg. pro Kopf zwecks Abschluß eines neuen Versicherungsvertrages.“

„Das Zustandekommen des Versicherungsvertrages habe einem Bundesvorstandsmitgliede die stattliche Provisionssumme von 5000 Mark eingetragen.“

Ein Redner schlug „eine Liquidierung des Bundes und den Übergang zu dessen Neuaufrichtung unter einem anderen System vor.“

„In der Bundeszeitung sei nie eine Bilanz erschienen. Ein dunkles Kapitel sei die letzte Fahrt Zürich—Berlin, für deren Durchführung eine Firma 36 000 Mark zur Verfügung gestellt habe.“

Schließlich gelangte man zur einstimmigen Annahme folgenden Antrages: „Der Gau 22 (Berlin) beantragt die Ablehnung der vom erweiterten Bundesvorstand vorgeschlagenen Beitragserhöhung von 7.50 Mark auf 10 Mark, bis der Bundeshauptversammlung eine Abrechnung bis Ende 1923 vorgelegt wird, welche genaue Zahlen über die Verwendung der eingegangenen Gelder enthält. Ebenso ist ein genauer Voranschlag für 1927 vorzulegen. — Danach entscheidet die Hauptversammlung über Annahme oder Ablehnung der geforderten Nachzahlung von 2.50 Mark.“

Hiernach muß man das Urteil fällen: Es wird eine andere Organisation, in der ebenso erstaunliche Zustände herrschen, nicht geben.

Die Empörung hierüber herrscht aber nicht nur im Gau Berlin, sondern in allen Gauen, was daraus hervorgeht, daß verschiedene bürgerliche Zeitungen sinngemäß dasselbe schrieben, was der „Nachener Anzeiger“ vom 18. Dezember 1926 hervorhob mit folgenden Sätzen:

„In der Politik der Beitragsfrage hat der BDR. einen großen Schnitzer gemacht. Statt der erhofften Beitragsermäßigung ist eine Erhöhung in Aussicht genommen worden. Die Genehmigung zu dieser Beitragserhöhung wird kaum zu erhoffen sein, da aus allen deutschen Gauen Einspruch gegen die Erhöhung erfolgte...“

Warum der Beitrag aber so bedeutend erhöht werden muß, das wurde kundgetan in Berliner Tageszeitungen am 23. Dezember 1926 durch folgende Mitteilung:

„Der Prozeß, den der Bund Deutscher Radfahrer mit einem Berliner Verlage in Sachen „Rad-Welt“ führte und verlor, fordert in Anbetracht des hohen Objekts (etwa 250 000 Mark) natürlich auch enorme Kosten. Diese sollen in Form einer Erhöhung des Bundesbeitrages um 2.50 Mark auf 10 Mark jährlich umgelegt werden.“

Nach alledem darf man sagen, die Zustände im BDR. sind in keiner Weise musterhaft. In der Verwaltung herrscht Wirrwarr und der Sportbetrieb ist tadelnswert.

Wie stark die Behörden den Bund stützen, geht aus der Tatsache hervor, daß die Stadt Dresden das Defizit des im August 1926 in Dresden abgehaltenen Bundesfestes in Höhe von rund 46 000 Mark gedeckt hat.

Den wirklichen Stand des Bundes kann man wie folgt schätzen: Der BDR. kann haben 30- bis 35 000 zahlende Mitglieder, die höchstens 250 000 Mark an Jahresbeiträgen leisten.

Der Bund Deutscher Radsfahrer hat für seine Mitglieder eine Unfall- und Haftpflichtversicherung mit einer Versicherungsgesellschaft abgeschlossen. Alle Fälle müssen der Versicherungsgesellschaft in der von ihr vorgeschriebenen Zeit gemeldet werden. Wie bürokratisch diese Gesellschaften vorgehen, ist zur Genüge bekannt. An Unfall- und Haftpflichtschäden wurden in der Zeit vom 15. November 1924 bis Mitte September 1925 in 808 Fällen 29 356 Mark ausbezahlt.

Ein Bundesverein ist berechtigt, den Austritt des Vereins, jedoch nicht den der Mitglieder aus dem Bunde Deutscher Radsfahrer anzumelden. Die Vereinsmitglieder haben vielmehr den Austritt selbst bis zum 1. Dezember des Jahres bei der zuständigen Geschäftsstelle zu melden.

Der BDR. ist gegliedert in die 13 Landesverbände Nordmark, Pommern, Ostmark, Brandenburg, Schlesien, Sachsen, Niedersachsen, Rheinland, Westfalen, Mittelelbe, Hessen, Württemberg und Bayern. In diese ordnen sich die 101 Gauverbände (Gau) ein, die in Bezirke geteilt sind.

Der BDR. hat auch mehrere Unterorganisationen, und zwar die folgenden:

Deutscher Rennfahrer-Verband, bestehend aus Bahnfahrern,

Berufsfahrer-Verband (Berufsfahrer-Gau im BDR., umfassend das ganze Reichsgebiet). Zu diesem gehört der Berufsstraßenfahrer-Verband.

Verein Deutscher Radrennbahnen.

Die Vereinigung deutscher Radsport-Verbände.

Dieser Verband wurde am 13. April 1924 zu Kassel gegründet.

Ihm gehören folgende 13 Verbände an:

Deutsche Radsfahrer-Union (Hannover),

Deutscher Rad- und Motorfahrer-Verband Concordia (Bamberg),

Sächsischer Radsfahrer-Bund (Leipzig),

Bayrisch-Württembergischer Radsfahrer-Bund (Lindau-Bodensee),

Hessisch-Rassauischer Radsfahrer-Bund (Laubenheim-Mainz),

Lausitzer Radsfahrer-Bund (Niedersteina i. Sa.),

Oberbadischer Radsfahrer-Bund (Gottmadingen bei Konstanz),

Oberlausitzer Radsfahrer-Bund (Zittau i. Sa.),

Pfälzischer Radsfahrer-Bund (Ludwigshafen),

Radsfahrer-Landesverband Württemberg (Stuttgart),

Verband zur Wahrung der Interessen bayrischer Radsfahrer (München).

In der BDRV besteht der Grundsatz: Sportlich vereint, wirtschaftlich getrennt. Es gibt einheitliche Sportvorschriften. Die Wettbewerbe der Anschlussverbände sind für alle Mitglieder der Vereinigung offen, die wirtschaftliche Selbständigkeit der Unterverbände bleibt aber gewahrt.

Der Bestand der BDRV. sowohl als auch der Anschlussverbände gründet sich darauf, daß die bürgerlichen Radsfahrer sehr arg von dem deutschen Erbübel der Eigenbrötelei und Vereinsmeierei befallen sind und die Concordia schwarze Ziele verfolgt.

Zwischen dem Bund Deutscher Radsfahrer, der Concordia, der Union, dem Sächsischen Radsfahrer-Bund und dem Verband Bayrischer Radsfahrer haben in den Jahren 1921 bis 1924 Vereinigungsversuche stattgefunden. Die Einigungsversuche gingen vom Bund Deutscher Radsfahrer aus und waren zweifellos im Interesse des deutschen Radsports gut und ehrlich gemeint. Der BDR. wünschte das sofortige Aufgehen der Verbände ineinander. Der Bund Deutscher Radsfahrer sollte bestehen bleiben, und die anderen Verbände sollten in ihm aufgehen. Hieran scheiterten alle Verhandlungen und hatten zur Folge, daß mit Beginn des Jahres 1924 alle Verhandlungen abgebrochen wurden.

Die vier zuletzt genannten Verbände gründeten dann, wie oben erwähnt, die Vereinigung Deutscher Radsport-Verbände.

Im Januar 1926 fand in Hannover eine Hauptversammlung der BDRV. statt, von der in bezug auf den Einheitsverband folgende Resolution angenommen wurde:

„Die über das Zusammengehen des Bundes Deutscher Radsfahrer und des Verbandes Deutscher Radrennbahnen verbreiteten Nachrichten mit Titeln wie „Der Einheitsverband im deutschen Radsport“ sind Irreführungen der öffentlichen Meinung.

Es bestehen in Deutschland zwei Reichsorganisationen, der Bund Deutscher Radsfahrer mit 70 000 und die Vereinigung Deutscher Radsportverbände mit 88 000 Mitgliedern. Neben diesen zwei großen Amateur-Sportverbänden bestehen zwei Berufs-Sportverbände, der Deutsche Berufsstraßenfahrer-Verband und der Deutsche Rennfahrer-Verband. (Seit 1. Januar 1927 mit dem BDR. vereinigt Anmerk. d. Bearbeiters.)

Von einem „Einheitsverband“ wäre nur erst zu sprechen, wenn zunächst der BDR. und die BDRV. Hand in Hand gehen, denn damit wäre das Gros der deutschen Radsportler vereinigt.

Die BDRV. erklärt sich zum Zusammenschluß auf sportlicher Grundlage unter Wahrung der Selbständigkeit ihrer Anschlussverbände und Aufnahme entsprechender Verhandlungen, wie sie das wiederholt bekannt hat, bereit.

Daß ein Einheitsverband auf sportlicher Grundlage nicht nur möglich, sondern förderlich für die Gesamtinteressen des Radsportes ist, beweist die BDRV. und die neuerdings erfolgte Gründung einer Einheitsfront im Motorrad- und Automobilsport.“

Auch die DDB. erhält zur Finanzierung ihrer Rennen und sonstigen Veranstaltungen große Zuwendungen von den Fahrrad-industriellen. Als ein Beispiel ist die Vereinbarung mit der Firma Opel zu betrachten, nach welcher Opel die Finanzierung von zehn großen Straßenrennen, die als „Große Opel-Straßenpreise“ durchzuführen sind, übernimmt. Das Pressebureau der DDB. ist auch eine Einrichtung der Firma Opel.

Der Generalsekretär Schirmer (Hannover) schrieb im Oktober 1925, daß es nach dem Kriege gelungen sei, drei große Spitzenorganisationen zu bilden. Diese seien, der Mitgliederstärke nach, der Arbeiter-Radsfahrer-Bund Solidarität, die Vereinigung Deutscher Radsport-Verbände und der Bund Deutscher Radsfahrer. Eine Vereinigung dieser Verbände auf einer Grundlage würde an der Solidarität infolge ihrer parteipolitischen Einstellung scheitern, deshalb käme der Bund Solidarität für die Vereinigung nicht in Betracht.

Wir haben auch gar kein Verlangen nach dieser Vereinigung, denn die bürgerlichen Radsfahrerverbände stehen im Dienste der Kapitalisten, der Bund Solidarität aber im Dienste der Arbeiter-sportbewegung.

Die Deutsche Radsfahrer-Union.

Die Vorläuferin ist die Allgemeine Radsfahrer-Union, die am 21. Januar 1886 gegründet wurde. Der erste Kongreß fand am 29. August 1896 in Nürnberg statt, der 28. Kongreß am 10. August 1913 in Meiningen. Der 29. sollte in Aachen am 2. August 1914 stattfinden. Da kam der Krieg. Der Sitz der Union war in Straßburg. Nach dem Waffenstillstand kam die Union in Zahlungsschwierigkeiten und mußte in Liquidation treten. Da griff der Bund Deutscher Radsfahrer ein und gewährte Vergünstigungen den Unionisten, welche übertraten. Am 27. Juli 1919 wurde in Nürnberg die Verschmelzung mit dem Bund Deutscher Radsfahrer vollzogen, der zur Erinnerung daran seinen früheren Namen Deutscher Radsfahrer-Bund änderte in seinen jetzigen.

Die Verschmelzung wurde aber von vielen Unionisten nicht gebilligt und diese gründeten in Berlin am 23. November 1919 den Verband Deutsche Radsfahrer-Union mit ungefähr 400 Mitgliedern. Am 24. Januar 1920 fand der erste Kongreß der neuen Union in Hannover statt, die es aber bis heute noch nicht weit gebracht hat. Sie hatte immer mit Schwierigkeiten zu kämpfen.

Auf der Jahreshauptversammlung, welche am 9. und 10. Januar 1926 in Hannover stattfand, ist mitgeteilt worden, daß Ende des Jahres 1924 12 370 Mitglieder in 181 Ortsgruppen vorhanden waren. Dieser Bestand konnte aber nicht gehalten werden und am Schlusse des Jahres 1925 wurden in 148 Ortsgruppen nur 11 160 Mitglieder gezählt. Selbst diese hatten nicht restlos ihren Jahresbeitrag bezahlt. Danach konnte mit einem weiteren Verlust an Mitgliedern im Jahre 1926 gerechnet werden.

Wie wenig Geldmittel der DRU. zur Verfügung stehen, geht daraus hervor, daß am Ende des Jahres 1925 ein Defizit von 1394.70 Mark festgestellt wurde und noch Schulden in Höhe von 4605 Mark aus dem Jahre 1924 zu decken waren, wofür die Mittel fehlten. Obendrein war dem Drucker der Unions-Zeitung ein Defizit von 18 000 Mark entstanden und die Union war moralisch verpflichtet, auch dieses zu decken.

Um aus diesem Finanzelend herauszukommen, mußte die DRU. in kurzer Zeit mehrere Male die Beiträge erhöhen. Der Jahresbeitrag betrug für ordentliche Mitglieder anfangs 1925 3 Mark. Im Juli desselben Jahres wurde durch den in Schweinfurt abgehaltenen Kongreß dieser Beitrag auf 4 Mark erhöht. Diese Erhöhung reichte noch nicht aus. Der Jahresbeitrag beträgt vom 1. Januar 1926 an 5 Mark. Die Jugendlichen bezahlen einen Jahresbeitrag von 2.50 Mark, bekommen aber keine Zeitung geliefert. Außerordentliche Mitglieder haben ebenfalls 2.50 Mark zu zahlen. Für die Ausstellung einer Grenzkarte ist 1 Mark zu entrichten.

Die Unfall- und Haftpflichtversicherung ist mit einer Gesellschaft abgeschlossen. Es erfolgten im Jahre 1925 in 38 Fällen Auszahlungen wie folgt: ein Haftpflichtfall 30.60 Mark, ein Unfall mit tödlichem Ausgang 850 Mark, in den anderen 36 Fällen wurden von 5 Mark bis 100 Mark ausbezahlt.

Der Hauptsportbetrieb dieses Verbandes ist das Straßenrennen. In der Zeit vom 31. März 1926 bis September 1926 wurden 44 Straßenrennen abgehalten.

In 3000 bürgerlichen Zeitungen läßt sich die Union als groß und stark preisen. Die obigen Ausführungen zeigen, was man von solchen Übertreibungen zu halten hat.

Der Deutsche Rad- und Motorradfahrer-Verband Concordia.

Dieser Verband wurde am 10. Oktober 1909 von Radsfahrer-vereinen von München, Fürth, Remmern, Memmelsdorf, Bamberg und Nürnberg gegründet. Er hat seine Geschäftsstelle in Bamberg in einem eigenen Verbandshause. Seine Vereine gewann er hauptsächlich in katholischen Gegenden.

Was der Verband der Concordia will, geht aus einem Flugblatt hervor, worin geschrieben steht:

„Die Concordia pflegt und fördert die höheren Ideale der christlich und national denkenden Radsfahrer.

Der Hauptzweck der Concordia ist in ideeller Beziehung der Kampf gegen die Sozialdemokratie, die über 150 000 Radsfahrer für die Zwecke des Umsturzes in der Solidarität organisiert. Treu zur christlichen Weltanschauung, treu zum großen deutschen Vaterlande, das ist die Losung der Concordia. Dabei verfolgt die Concordia weder politische noch konfessionelle Zwecke, sie steht auf christlich-nationalem Standpunkt.

Eine ganze Weltanschauung trennt uns von der Christentums- und vaterlandsfeindlichen Sozialdemokratie und von der Solidarität. Wer auf dem Boden des Christentums steht, und sein Vaterland liebt, für den gibt es nur einen Verband, den Deutschen Rad- und Motorradfahrer-Verband Concordia."

Man erkennt hieraus, wie fanatisch die Kapitalistenfreunde der Concordia gegen den Bund Solidarität eingestellt sind. Wenn man in der Sozialdemokratischen Partei dafür gesorgt hätte, daß der Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität so viele Mitglieder bekommen hat, dann hätten wir uns gefreut. Aber es waren unsere eigenen Bundesgenossen, die in unermüdlicher Agitationsarbeit die große Zahl der Mitglieder des Bundes Solidarität erreichten. Nur ihnen ist es zu verdanken, daß der Bund Solidarität so groß geworden ist.

Die sozialen Einrichtungen der Concordia sind unserem Bunde nachgeahmt. Die Haftpflicht- und Unfallversicherung ist mit einer Versicherungs-gesellschaft abgeschlossen.

An Beiträgen verlangt die Concordia folgende: Ordentliche Mitglieder je Quartal 1.20 Mark, außerordentliche 90 Pfg., Jugendliche 50 Pfg., Motorradfahrer, welche einem Verbandsverein angehören, 5 Mark, Einzelmotorradfahrer 6 Mark, Einzelradfahrer 2.25 Mark.

An Unterstützungen wurden ausgezahlt in der Zeit vom 1. Januar 1925 bis 15. Dezember 1925 für Unfall, Sterbefall, Rechtschutz und Haftpflicht 32 103 Mark.

Auf dem Verbandstag, welcher im April 1926 stattfand, wurde folgender Beschluß gefaßt:

„Im Vollzuge eines im Verbands- und Mitgliederinteresse gestellten und durch den 11. ordentlichen Verbandstag zum Beschluß erhobenen diesbezüglichen Antrages wird hiermit bekanntgegeben, daß dem in der letzten Zeit stark eingerissenen Verfahren, bei Arbeitslosigkeit oder Kurzarbeit die Stundung der Verbandsbeiträge zu gewähren, künftighin nicht mehr stattgegeben werden kann.“

Die Einlagen der Verbandssparkasse wurden nur mit 15 Prozent aufgewertet, also um 50 Prozent weniger wie die der Frischauf-Sparkasse.

Mit den Finanzen des Verbandes Concordia muß es nicht besonders gut stehen, denn in einer am 11. und 12. September 1926 abgehaltenen Sitzung des Hauptvorstandes wurde bekanntgegeben, daß „die finanzielle Lage des Verbandes infolge verspäteter Abrechnung vieler Vereine außerordentlich leidet und größtmögliche Sparsamkeit zwingendes Gebot sei“.

Die Verbands-Zeitung muß abonniert werden. Sie kostet je Quartal 2.25 Mark für Nichtmitglieder, demnach für Mitglieder wohl 2 Mark.

Die Mitgliederzahl beträgt ungefähr 60 000.

Der Ehrenpräsident des Verbandes Concordia ist Fürst Alois zu Löwenstein-Wertheim.

Der Sächsische Radfahrer-Bund (SDRB.).

Die Gründung dieses Bundes geschah am 10. Oktober 1891. Am 19. und 20. Juni 1926 wurde der 35. Bundestag in Zwickau abgehalten. Anwesend waren 66 Vertreter aus den 16 Bezirken des Bundes. Berichtet wurde, daß „der Mitgliederbestand 4818, nämlich 3928 männliche, 542 weibliche und 348 jugendliche, betrug. Es wurde ein Rückgang gegen das Vorjahr festgestellt. Die Einnahmen betrugen 1925 nur 53 753 Mark, die Ausgaben 37 988 Mark. An Unfall- und Haftpflichtversicherung führte der Bund 9541 Mark an die Gesellschaft ab, wovon den Mitgliedern etwa 5000 Mark zugute kamen.“

Das Eintrittsgeld beträgt 1.50 Mark, der Jahresbeitrag 7.50 Mark. Die Bezirke und Vereine erheben beträchtliche Zuschläge. Der Sitz des Bundes ist in Leipzig.

Welche Gesinnung in diesem Bunde herrscht, zeigt folgendes Bettelschreiben vom Juli 1923:

„An die Industriellen und Kaufleute Pirnas!
Der Radfahrerverein „Falle“, Pirna, Bundesverein des Sächsischen Radfahrer-Bundes, hat sich zur Aufgabe gemacht, Radfahrer und Jugend aus den Händen des verderblichen Proletariats zu entreißen, dem bürgerlichen Sächsischen Radfahrer-Bund zuzuführen und auf anständige, vernünftige Bahn zu leiten, damit die Industrie Mitarbeiter hat, auf welche sie sich stützen kann. Unsere Mitglieder stellen sich bei irgend einer Angelegenheit gern zur Verfügung. Mit unserem Prinzip haben wir bis jetzt ganz schöne Erfolge gehabt. Die Arbeiten, die sich der Verein stellt, sind natürlich mit großen Unkosten verbunden, deshalb treten wir mit der herzlichsten Bitte an Sie heran, unsere Arbeit finanziell zu unterstützen . . .“

gez. Otto Wasner. Max Bieberstein.“

Gegen diese unerhörte Beleidigung nahm die Arbeiterschaft Pirnas in einer öffentlichen Versammlung am 10. August 1923 Stellung. Auch die Pirnaer Volkszeitung brandmarkte das Schand-schreiben.

Der Baiisch-Württembergische Radfahrer-Bund (SDRB.).

Sitz Lindau im Bodensee. Die Zahl der Vereine ist sehr gering.

Der Hessisch-Rassauische Radfahrer-Bund (SDRB.).

Gegründet 8. April 1906 in Mainz. Sitz Laubenheim bei Mainz. Gliedert in fünf Gaue. 67 Vereine. Halbjahresbeitrag 50 Pfg. Man will Unfall- und Haftpflichtversicherung einführen

Der Saufziger Radfahrer-Bund (SDRB.).

Sitz Niedersteina in Sachsen. Gegründet 1908. In der in Görlitz am 28. November 1926 abgehaltenen Generalversammlung wurde nach der „Rad-Welt“ u. a. folgendes berichtet: „Der Bund zählte 1925 5487 Mitglieder, am Schlusse des Jahres 1926 5532 Mitglieder. Die einzelnen Bezirke wiesen nachstehende Mitgliederstärken auf: Görlitz 956, Zittau 806, Löbau 758, Sohland 643, Pulsnitz 505, Reichenburg O.-L. 434, Bischofswerda 397, Leuben 397, Kamenz 362 und Bautzen 264. Die Unfallversicherung, die der Bund in diesem Jahre wiederum in eigene Regie nahm, wurde in 79 Fällen in Anspruch genommen. Zur Auszahlung gelangten 1813 Mark. Der Kassenbestand lautet auf 5050.51 Mark, der Inventarwert beträgt 3242 Mark. Der für 1927 festgelegte Haushaltsplan nennt Einnahmen von 33 800 Mark und Ausgaben von 34 000 Mark, wobei bei letzteren 5000 Mark Rücklage eingerechnet wurden. Der Bundesbeitrag beträgt für 1927 5 Mark, das Eintrittsgeld für ordentliche Mitglieder einschließlich Bundesabzeichen 1 Mark. Die Jugend ist vom Eintrittsgeld befreit“ — Wanderfahrten und Weitefahrten ohne Bedeutung, Saalsport ohne Qualität. Das Organ „Deutsche Radler-Post“ erscheint in Pulsnitz i. Sa.

Der Oberbadische Radfahrer-Bund (SDRB.).

Gegründet 1908. Sitz Gottmadingen bei Konstanz am Bodensee. Die Zahl der Vereine und Mitglieder ist so gering, daß sie nie angegeben werden.

Der Oberlausitzer Radfahrer-Bund (SDRB.).

Gegründet 1892. Sitz Zittau i. Sa. 500 Mitglieder in 20 Vereinen.

Der Pfälzische Radfahrer-Bund (SDRB.).

Gegründet 1914. Sitz Ludwigshafen am Rhein. Höchstens 5000 Mitglieder. Die Mitglieder können sich durch Zahlung von Prämien gegen Unfall versichern.

Der Radfahrer-Landesverband Württemberg (SDRB.).

(Württembergischer Radfahrer-Bund.)

Gegründet 1920. Sitz Stuttgart. 3000 Mitglieder in 140 Vereinen.

Der Verband zur Wahrung der Interessen bayerischer Radfahrer (Bayerischer Radfahrer-Verband) (SDRB.).

Die Gründung erfolgte 1895. Sitz München. Etwa 2000 zahlende Mitglieder. In der Presse wurden schon 4000 Mitglieder

angegeben. Die angebliche Mitgliedschaft ehemaliger bayerischer Prinzen wird oft hervorgehoben, also monarchistische Einstellung dieses Partikularisten-Verbandes feststehend. Das Mitteilungsblatt „Der Bayerische Radfahrer“ wird in Augsburg gedruckt. Jahresbeitrag 3.60 Mark in Halbjahresraten, Familienmitglieder 2.50 Mark, Jugend 1.50 Mark. Unfall- und Haftpflichtversicherung für Radfahrer Motorradfahrer zahlen noch für 1. Haftpflicht 35 Mark, Zuschlag für Beiwagen ein Drittel der Grundprämie, 2. Unfall Fahrer und Sozjus je 7 Mark. Rennfahren und Wanderfahren wenig, Saalsport ganz unbedeutend.

Die kleinsten Radfahrer-Verbände.

Die voranstehend erwähnten Verbände gehören der Vereinigung Deutscher Radsporth-Verbände an, die nachfolgend aufgeführten nicht, sie sind noch „selbständige“ partikularistische Vereinigungen und halten sich auf dem Boden kleinlichster Vereinsmeierei.

Der Ammerländische Radfahrer-Bund.

Gegründet 1907. Sitz Oldenburg. 800 Mitglieder in 20 Vereinen.

Der Brandenburgische Radfahrer-Bund.

Wenige Vereine in der Nähe von Berlin.

Die Niederlausitzer Radfahrer-Vereinigung.

Gegründet 1921. Einige Vereine in Landorten.

Der Queistal-Radfahrer-Verband.

Gegründet 1913. Sitz Greiffenberg in Schlessien. Etwa 200 Mitglieder.

Der Radfahrer-Bund 1922.

Gegründet im September 1922 in Buzbach durch Zusammenschluß der Taunus-Wetterauer Radfahrer-Vereinigung, der Taunus-Radfahrer-Vereinigung, des Radfahrer-Bundes Wanderlust und des Oberhessischen Radfahrer-Bundes. Sitz Bad Nauheim. Gegliedert in die Gaue Gießen, Friedberg, Usingen und Schotten. Das Organ „Der Radler“ erscheint in Friedberg. 30 Vereine, 600 Mitglieder.

Der Radfahrer-Verband Wanderlust.

Sitz Ruttlau in Niederschlesien. 15 Vereine in kleinen Landorten. Jahresbeitrag 1 Mark in zwei Raten.

Der Riesengebirgs-Radfahrer-Bund.

Gegründet 1910. Sitz Hirschberg. 15 Vereine, angeblich 1000 Mitglieder.

Der Spessart-Radfahrer-Bund.

Einige Vereine, die wenig leisten.

Der Süddeutsche Radfahrer-Bund.

Sitz Ludwigshafen. Gegründet 1908. Eine Anzahl Vereine in der Pfalz und im Saargebiet.

Der Verband der vereinigten Radfahrer-Vereine von Schwaben und Neuburg.

Sitz Augsburg. Eine geringe Zahl ländlicher Radfahrervereine.

Zeitweise erscheinende Radfahrer-Bünde.

Bergischer Radfahrer-Verband,
Bund der Radfahrervereine von Magdeburg und Umgegend,
Friesischer Radfahrer-Bund,
Harzer Radfahrer-Verband,
Ländlicher Radfahrer-Bund des Kreises Merseburg,
Mittel-Westfälischer Radfahrer-Verband,
Nordostdeutscher Radfahrer-Verband, Gumbinnen,
Ostfriesischer Radfahrer-Bund, Emden,
Radfahrer-Verband für die Altmark und Briegnitz,
Schwarzwälder Radfahrer-Verband,
Vogtländischer Radfahrer-Bund, Plauen i. V.,
Westdeutscher Radfahrer-Verband.

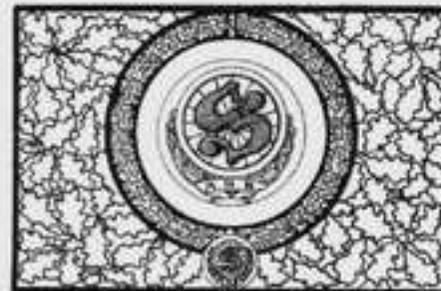
Der bürgerliche Aachener Anzeiger schrieb am 18. Dezember 1926 folgendes über die Zersplitterung der bürgerlichen Radfahrer:

„Es ist gar zu traurig, die große Uneinigkeit unter den deutschen Radfahrern feststellen zu müssen.“

Trotz ihrer jämmerlichkeit finden alle bürgerlichen Radfahrerverbände Unterstützung durch Behörden, 3000 bürgerliche Tageszeitungen und Fahrradindustrie und Fahrradhandel, denn sie nützen dem Kapitalismus. Die „Neutralität“ der bürgerlichen

Radfahrerverbände ist deutlich gekennzeichnet in der 1912 erschienenen und von Arthur Frahnert geschriebenen Broschüre: „Die militärische Zwangserziehung der Jugend zu patriotischer Gesinnung, eine Besprechung der bürgerlichen Jugendpflege-Bestrebungen mit besonderer Berücksichtigung der Tätigkeit der bürgerlichen Radfahrer-Verbände beim Jugendfang“. Diese Broschüre ist vergriffen. Aber von den Bundesgenossen, die Funktionäre in der Vorkriegszeit waren, besitzen sicherlich viele diese Schrift noch. Sie sollten sie den neuen Funktionären zur Verfügung stellen, denn über die Einstellung der bürgerlichen Radfahrerverbände muß sich jeder Funktionär genau unterrichten. Diese Kenntnisse braucht er nötig bei der Werbearbeit.

Leider sind in den bürgerlichen Radfahrer-Bünden auch noch viele radfahrende Arbeiter Mitglieder. Es muß deshalb unsere ernste Aufgabe sein, alle Arbeiter dahin aufzuklären, daß sie die gegnerischen bürgerlichen Radfahrerverbände sowie auch jede Sonderorganisation zu meiden haben, dafür aber verpflichtet sind, sich der großen zentralen radsporthen Organisation, dem Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität, anzuschließen!



3. Die deutschen Arbeiter-Sport-Verbände.

Die Zentralkommission für Arbeiter-Sport- und Körperpflege.

Hauptgeschäftsstelle: Berlin W 57, Bülowstraße 29, III.
Geschäftsführer: Fritz Bildung. — Zeitschrift: Deutsche Arbeiter-Sport-Zeitung.

Angeschlossene Verbände.

Arbeiter-Turn- und -Sportbund. Leipzig, Fichte-
straße 36. Fernsprecher: 30 289 und 30 418. — Zeitschriften:
Arbeiter-Turn-Zeitung, Freie Sport-Woche, Freier Wassersport,
Beilagen: Die freie Turnerin, Jungsturm, Der Vorturner,
Bundesschulnachrichten.

Arbeiter-Radsfahrer-Bund Solidarität. Offen-
bach a. Main, Sprendlinger Landstraße 220—226. Fernsprecher:
1157. — Zeitschrift: Der Arbeiter-Radsfahrer.

Arbeiterathletenbund. Großottersleben bei Magdeburg,
Magdeburger Straße 28. Vorsitzender: Paul Strumpf. Fern-
sprecher: 7357. — Zeitschrift: Die Athletik.

Touristenverein „Die Naturfreunde“. Wien 15/1,
Löhrigasse 16. Reichsdeutsche Geschäftsstelle: Nürnberg, Webers-
gasse 1, Alois Steinberger. — Zeitschrift: Der Naturfreund.

Arbeiter-Samariter-Bund Chemnitz in Sachsen, Dres-
dener Straße 40. Vorsitzender: Theodor Kerschmar. Fern-
sprecher: 9855. — Zeitschrift: Der Arbeiter-Samariter.

Verband Volksgesundheit. Dresden, Große Kloster-
gasse 8. Geschäftsführer: Hermann Wolf. Vorsitzender: Max
Gruhl, Dresden N., Trachenbergstraße 18. — Zeitschrift:
Volksgesundheit.

Arbeiter-Schach-Bund. Chemnitz in Sachsen, Lüchow-
straße 38. Vorsitzender: Alfred Gläser. — Zeitschrift: Arbeiter-
Schachzeitung.

Arbeiter-Schützen-Bund. Braunschweig, Klint 28. Vor-
sitzender: Fritz Flegel. — Zeitschrift: Arbeiter-Schützenzeitung.

Befreundete Verbände.

Arbeiter-Angler-Bund. Paul Pfaffenschläger,
Berlin NW 21, Birkenstraße 49.

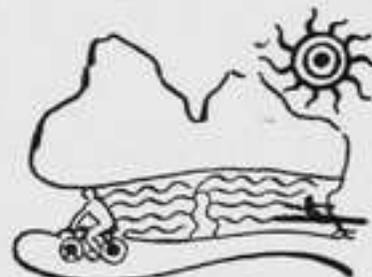
Deutscher Arbeiter-Sänger-Bund. Berlin NO 55,
Brausberger Straße 43. Geschäftsführer: Alex Kaiser. Fern-
sprecher: Königstadt 915.

Deutscher Arbeiter-Abstinenten-Bund. Berlin SO
16, Engelufer 29. Verlag von Michaelis. Fernsprecher: Moritz-
platz 11 371.

Deutscher Arbeiter-Theaterbund. Anschrift: Bernhard
Art, Potsdam-Wildpark, Viktoriastraße 26.

Arbeiter-Mandolinistenbund. Kurt Hoppe, Berlin-
Adlershof, Handjeristraße 12.

Die Abzeichen der deutschen Arbeitersportler.



4. Internationaler Arbeiter-Verband für Sport und Körperpflege.

Sekretär: Jules Devlieger, Fléron (Belgique).

Adressen der Landesverbände und der Korrespondenten.

Deutschland: Zentralkommission für Sport und Körperpflege,
F. Wildung, Bülowstraße 29, III, Berlin W 57; C. Gellert,
Fichtestraße 36, Leipzig.

England: Tom Groom, „The Clarion“, Worship street 44,
London E C 2.

Österreich: Engelbert Zösch, Margarethengürtel 94, Wien, V.

Belgien: Gaston Bridoux, rue des Ecriniers 13, Ath (Belgien);
Sekretär: Edouard Cordier, Parvis St.-Gilles 39, Bruxelles.

Spanien: Mariano Rojo, apartado de Correos 10.036 (X),
Madrid.

Finnland: Työväen Urheiluliitto, Elantarhantie 1, Helsingfors.

Frankreich: Bontemps, rue St. Marc 34, Paris; A. Guillevic,
rue J. B. Sémanaz 9, Pré St. Gervais (Seine).

Elfaß-Lothringen: Strasbourg (Elfaß).

Luxemburg: Hubert Clément, rue Victor Hugo 39, Esch-
sur-Alzette.

Ungarn: Munkás Testedző Egyesület, Almásy-Tér 2, Buda-
pest VII.

Italien: Docteur Attilio Maffi, via F. III-Bronzetti 35, Mai-
land.

Lettland: Stradnieku Sporta Saveeniba (Arbeitersportver-
band), Romanowstraße 43/45, Riga.

Portugal: Alfredo Franco, F. S. C. D. A., palacio da Calveias,
Largo Afonsa Pena (campo Pequeno), Lissabon.

Polen: Arbeiter-Turn- und Sportverein „Vorwärts“, Bielitz
(Polen), Arbeiterheim, Neubau

Schweiz: Dr. J. Steinemann, Manuelstraße 76, Bern.

Tschechoslowakei: Prag: K. Silaba, Hybernská 7, Prag II;
Aussig: Heinrich Müller, Marktplatz 2.

Türkei: Chakir Rassim, Kazghani Saadi, rue Tchechmé 31,
Ak-Sérai, Constantinople.

Jugoslawien: Jakob Bchove, Arbeiter-Turnvereines, Slogo,
Maribor.

Manifest der Arbeiter-Sport-Internationale.

(Beschlossen in Leipzig Juli 1922.)

An die Arbeiter der ganzen Welt!

Arbeitsbrüder! Noch lagen die schweren Schatten des Krieges über der Welt und verdunkelten dem Proletariat den Weg in eine lichtere Zukunft. Der Weltkapitalismus setzt das Werk der Völkerverheerung fort, um das Proletariat nicht zur Erkenntnis seiner gemeinsamen internationalen Interessen kommen zu lassen. Man hat euch vorgelogen, daß aus dem großen gewaltigen Krieg ein wahrer Friede entstehen werde. Aber der Kapitalismus rüstet noch mitten im Kriege zu neuem Kriege. Systematisch sucht man die Jugend für den Krieg zu begeistern. Gesetze zur Pflicht der Wehrtätigkeit hat man geschaffen, um die Jugend körperlich und geistig für den Militarismus zu dressieren. In allen Ländern fördert man den Sport, weil man in ihm ein Hilfsmittel für die militärische Ausbildung erblickt. In den besiegten Ländern benutzt ihn das reaktionäre Bürgertum zur Wiedererweckung des nationalistischen Chauvinismus, um für den Revanchekrieg begeistertes Kanonenfutter zu werben. In den Siegerländern rüstet man gegen den Protest der Arbeiterklasse, um den Gewaltfrieden gegen den erwachenden Gegner zu sichern. Auch den Kapitalisten der Siegerstaaten dient der Sport dazu, trotz notwendig gewordener Dienstzeitverkürzung des stehenden Heeres, die Zahl der Besoldeten zu vermehren. Die bürgerlichen Sportvereine stehen ohne Ausnahme auf Seiten der Bourgeoisie, denn sie sind politisch und wirtschaftlich mit dem Kapitalismus verbunden. Überall schüren sie den Nationalismus und schaffen damit eine Atmosphäre, die neuen Krieg gebären muß.

Gegen diesen Mißbrauch des Sportes muß das Proletariat der ganzen Welt sich selbst und seine Jugend schützen. Eure Jugend muß heraus aus der Atmosphäre des Krieges, des Völkerhasses und des Mordes. Der Sport des Proletariats muß in den Dienst des Sozialismus gestellt werden. Er soll ein mächtiger Hebel der neuen Kultur werden, deren Trägerin das Proletariat sein wird. Kettenbrecher sei der Sport für die Jugend des Proletariats, Befreier aus körperlicher und geistiger Knechtschaft. Jungbrunnen für kulturelle Erneuerung. Das ist aber nicht zu erreichen, solange

die Arbeiterschaft sich sportlich mit dem Bürgertum verbrüderet. Die Arbeiterschaft muß auf dem großen und wichtig gewordenen Gebiet des Sportes ihre Jugend zu eignen Verbänden zusammenschließen, um sie im proletarischen Geiste für unsere Ideale zu erziehen.

Der 3. Kongreß des Internationalen Verbandes für Sport und Körperkultur in Leipzig ruft die gesamte Arbeiterschaft der Welt auf, überall Arbeiter-Sportvereine zu gründen und sie zu einer Erziehungsstätte geistiger und körperlicher Kultur des Proletariats zu machen. Der Kampf für den Aufstieg des Proletariats muß auf der ganzen Front geführt werden. Der Sport als das modernste Mittel der Völkernerziehung darf nicht mehr ein Machtmittel in den Händen des Bürgertums sein.

Heraus aus den Verbänden der Bourgeoisie! Hinein in den Internationalen Arbeiterverband für Sport und Körperkultur! Nieder mit dem Kriege! Es lebe die Kultur des Proletariats!



5. Staatliche Unfall-Versicherung für Jugendliche.

(Über andere Jugendangelegenheiten unterrichtet das Buch: „Amtliche Verfügungen und Verordnungen von Reichs- und Landesregierungen zur Jugendpflege“, das alle Gau- und Bezirksjugendleiter besitzen.)

Reich, Länder, Provinzen, Kreise und Gemeinden haben Verordnungen und Verfügungen über Jugendangelegenheiten erlassen. Auch die staatliche Unfall-Versicherung für Jugendliche ist durch Verordnungen geregelt. Die Jugendleiter müssen sich unbedingt die für ihr Gebiet geltenden Jugendpflege-Verordnungen alle verschaffen, also auch die der Jugend-Unfallversicherung. Hier können nur die Hauptpunkte aus dem Erlaß des Preussischen Ministers für Volkswohlfahrt vom 31. Mai 1924 erwähnt werden.

Die Ortsgruppen, die dem Ortsausschuß für Jugendpflege beitreten, müssen sich verpflichten, für ihre Jugendlichen die Versicherungsprämien zu zahlen.

Weiteres gibt die folgende Verordnung an:

Anderungen.

Der Vertrag über die Versicherung der Jugendlichen, Jugendleiter(-innen) usw. gegen Unfall ist mit Wirkung vom 1. April 1926 an wie folgt geändert worden:

1. Im § 2 des neuen Vertrages wurde festgelegt, daß „als Jugendleiter(-innen) nur solche Personen gelten, die das 21. Lebensjahr vollendet haben über jüngere Personen Leitertätigkeit aus, dann werden sie wie Jugendliche entschädigt“.

2. Die Entschädigungssummen sind im § 6 des neuen Vertrages wie folgt festgesetzt worden:

- a) für die Versicherten der Jugendlichen:
- | | |
|--------|--|
| 1000.— | Reichsmark für den Todesfall, |
| 5000.— | „ „ Invaliditätsfall, |
| 1.50 | „ „ tägliche Entschädigung bei vorübergehenden Unfallfolgen, oder auf Antrag 90 prozentiger Ersatz der notwendigen Arzt- und Apothekerkosten bis zum Betrage von 450 Reichsmark für jeden Versicherungsfall; |
- b) für die Versicherung der Jugendleiter (Jugendleiterinnen) usw.:
- | | |
|----------|--|
| 2 000.— | Reichsmark für den Todesfall, |
| 10 000.— | „ „ Invaliditätsfall, |
| 3.— | „ „ tägliche Entschädigung bei vorübergehenden Unfallfolgen. |

3. Hierbei ist zu beachten, daß eine entschädigungslose Wartezeit von drei Tagen neu eingeführt worden ist.

§ 9. Abschnitt 3 bestimmt nämlich, daß für Kurkosten und Arbeitsunfähigkeit für die Dauer der ärztlichen Behandlung (höchstens für die Dauer des auf den Unfall folgenden Jahres) erst vom vierten Tage an nach Eintritt des Unfalls die versicherte tägliche Entschädigung vergütet wird.

4. Dieser neuen Vereinbarung entspricht es, wenn in dem oben wiedergegebenen Wortlaute des § 6 unter a) festgelegt ist, daß die auf Antrag zu gewährenden Heil-(Arzt- und Apotheker-)kosten nicht voll, sondern nur mit 90 Prozent ersetzt werden.

5. Die Prämie beträgt für jeden Jugendlichen 20 Reichspfennig auf das Jahr. Hierzu kommt die Reichsversicherungssteuer von 1 Reichspfennig, so daß also 21 Reichspfennig für jeden Jugendlichen für das neue, vom 1. April 1926 laufende Versicherungsjahr einzuziehen sind.

Der Haftpflichtversicherungsvertrag ist unverändert verlängert worden.



6. Die Ermäßigung der Eisenbahnfahrpreise zugunsten der Jugendpflege.

Die Anmeldungen zur Fahrpreisermäßigung müssen von den Ortsgruppen vollzogen werden. Der Anmeldung ist eine Bescheinigung, daß die Ortsgruppe der Zentralkommission angehört, beizufügen. Die Ortsgruppen melden auf je zehn Jugendliche unter 20 Jahren einen Führer an. Dieser muß über 18 Jahre alt sein. Für jeden Führer ist ein Paßbild mit einzusenden. Damit keine Verwechslungen vorkommen, ist auf der Rückseite der Paßbilder der Name des Führers zu schreiben. In Preußen hat die Anmeldung bei den Regierungspräsidenten zu erfolgen (in Berlin beim Oberpräsidenten in Charlottenburg). In den übrigen Ländern sind die Stellen öffentlich bekanntgegeben worden. Sie müssen gegebenenfalls beim Sportkartell oder Arbeitersekretariat erfragt werden.

Jegendeine andere Bescheinigung als die der Zentralkommission brauchen unsere Ortsgruppen nicht beizubringen. Viele Behörden sind falsch unterrichtet und verlangen noch eine Bescheinigung der Jugendämter usw. Die Ausstellung der Bescheinigung kann nicht abhängig gemacht werden davon, ob die Ortsgruppe der staatlichen Jugendpflege angeschlossen ist.

In Preußen ist die Ausstellung der Berechtigungskarten unentgeltlich. In anderen Ländern werden Gebühren berechnet. Sollten die Gebühren zu hoch sein, ist Beschwerde bei der Landesregierung anzubringen.

Obwohl in dieser Sache schon viele Bekanntmachungen erfolgt sind, herrscht noch sehr viel Unkenntnis hierüber. Die Funktionäre müssen sich unbedingt die Drucksachen besorgen, die über die Fahrpreisermäßigung von den Länderregierungen herausgegeben wurden. Die preußischen Bestimmungen sind nachstehend wiedergegeben:

Unsere Ortsgruppen können die von der Zentralkommission für Arbeitersport und Körperpflege herausgegebenen Antragsformulare von der Bundesgeschäftsstelle zugestellt erhalten.

Besonders zu beachten ist:

1. Es können mehrere Führer durch den Verein gemeldet werden,
2. Die Führer müssen mindestens 18 Jahre alt sein,
3. Für jeden Führer muß ein Lichtbild eingelandt werden (den Namen des Führers auf die Rückseite des Lichtbildes schreiben).

Merkblatt für die Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege in Preußen.

A. Allgemeine Bestimmungen

I. Für die von Vereinen für die Jugendpflege unter Leitung sachverständiger erwachsener Personen veranstalteten Ausflüge werden jugendliche Personen, die das 20. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, sowie die leitenden erwachsenen Personen in der 3. Klasse der Eil- und Personenzüge, sowie in der 4. Klasse der Personenzüge zum halben Preise befördert.

Zwei Jugendliche unter 10 Jahren werden für eine Person gerechnet.

Es muß sich um solche Reisen handeln, die eine Förderung der körperlichen, sittlichen oder geistigen Erziehung der Jugendlichen bezwecken, insbesondere also um Wanderfahrten, sportliche und sonstige jugendpflegerische Veranstaltungen der Vereine.

II. Die Fahrpreisermäßigung erhalten nur Vereine, die als Jugendpflegevereine behördlich anerkannt (s. Abschnitt B) und in die behördliche Liste der Jugendpflegevereine eingetragen (s. Abschnitt B VI) sind. Die anerkannten Vereine werden der Eisenbahnverwaltung namhaft gemacht.

III. An der Fahrt müssen mindestens 9 jugendliche Personen und eine Aufsichtsperson teilnehmen. Bei einer größeren Teilnehmerzahl wird auf je weitere 9 jugendliche Personen — auch wenn diese Zahl nicht voll erreicht ist — eine Aufsichtsperson zugelassen.

Die Aufsichtspersonen müssen einen behördlichen Lichtbildausweis (Führerausweis) darüber besitzen, daß sie zur sachverständigen Leitung von Ausflügen zu Zwecken der Jugendpflege befähigt sind (s. Abschnitt E).

IV. Die Mindestentfernung für eine Fahrtrichtung muß 10 Tarifkilometer betragen.

V. Für Schnellzüge wird eine Ermäßigung nicht gewährt.

VI. Die Eisenbahn kann die Ermäßigung an einzelnen Tagen, z. B. zu Ostern, Pfingsten, Weihnachten oder zum Ferienanfang und -schluß versagen*) oder die Fahrtteilnehmer auf bestimmte Züge verweisen; auch können die Teilnehmer nicht verlangen, in Triebwagen befördert zu werden.

*) Diese Bestimmung des Eisenbahntarifs findet auf Jugendpflegefahrten nur Anwendung, soweit die Eisenbahnverwaltung dies besonders anordnet. Bisher ist diese Bestimmung nicht in Kraft gesetzt worden. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft — Hauptverwaltung — hat vielmehr die Reichsbahndirektionen angewiesen, die Ermäßigung auch während der Oster- und Pfingsttage allgemein zu gewähren, wenn nicht betriebliche Schwierigkeiten die Ausschließung rechtfertigen.

B. Behördliche Anerkennung als Jugendpflegeverein.

I. Die behördliche Anerkennung (vgl. A II) wird erteilt den den folgenden vier Reichsorganisationen angehörigen Vereinen, die sich über die Zugehörigkeit zu der Reichsorganisation ausweisen müssen:

- a) dem Deutschen Reichsausschuß für Leibesübungen,
- b) der Deutschen Turnerschaft,
- c) dem Reichsausschuß der Deutschen Jugendverbände,
- d) der Zentralkommission für Arbeiter-Sport- und Körperpflege,

sofern im Einzelfalle sich nicht Tatsachen ergeben, die den jugendpflegerischen Charakter der Vereinigung in Frage stellen.

II. Die behördliche Anerkennung (vgl. A II) kann erteilt werden:

- a) solchen Vereinen, Vereinigungen usw., deren eigne Organisation sich nicht über das Gebiet eines Landes hinaus erstreckt, falls ihnen von seiten der bei III. bezeichneten Behörden die Eigenschaft als Jugendpflegeverein zugesprochen wird;
- b) auch andern Vereinen, die den Orts- und Kreisausschüssen für Jugendpflege angeschlossen sind.

III. Zur behördlichen Anerkennung als Jugendpflegeverein bedarf es eines besonderen Antrags, der zu richten ist:

in Berlin: an den Oberpräsidenten in Charlottenburg, Kaiserdamm 1,
in den übrigen preußischen Bezirken: an den Regierungspräsidenten.

Der Antrag wird je nach Bestimmung der ebengenannten Behörden in der Regel durch die Hand der Orts- und Kreisausschüsse für Jugendpflege zu leiten sein.

IV. In den Anträgen ist anzugeben:

- a) Name der Vereinigung,
- b) Sitz der Vereinigung,
- c) Zweck der Vereinigung,
- d) Name und Wohnung des Vorsitzenden, gegebenenfalls Anschrift der Geschäftsstelle der Vereinigung,
- e) Zahl der Mitglieder, die das 20. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.

V. Sämtliche Anträge müssen bei der genannten Behörde (Regierungspräsident, in Berlin Oberpräsident) spätestens bis zum 1. Oktober eines jeden Jahres eingehen.

Bei Anträgen, die nach diesem Zeitpunkt eingehen, kann mit einer rechtzeitigen Ausfertigung des behördlichen Ausweises nicht gerechnet werden.

VI. Falls dem Antrage stattgegeben wird, trägt die Behörde (Regierungspräsident, in Berlin Oberpräsident) die Aner-

kennung in eine Liste*) ein, stellt die Bescheinigung über die Anerkennung nach Vordruck der Eisenbahnverwaltung (in Form von Postkarten) aus und übersendet sie den Vereinen.

VII. Die Bescheinigung gilt nur für ein Kalenderjahr. Für das darauffolgende Kalenderjahr ist die Ausstellung einer neuen Bescheinigung rechtzeitig (siehe B V) zu beantragen.

VIII. Jeder Verein soll im allgemeinen nur eine Bescheinigung erhalten. Nur für besonders große Vereine, bei denen regelmäßig mehrere Jugendgruppen zu gleicher Zeit Fahrten unternehmen, können mehrere Ausfertigungen der Bescheinigung ausgestellt werden. Diese Ausfertigungen sind als solche von der ausstellenden Behörde zu bezeichnen.

Doppelstücke oder Abschriften werden von der Eisenbahnverwaltung nicht anerkannt.

C. Inanspruchnahme der Fahrpreisermäßigung im Einzelfalle.

I. Der Antrag auf Fahrpreisermäßigung ist für jede Reise besonders bei der Fahrkartenausgabestelle der Abgangstation zu stellen.

II. Zu den Anträgen müssen die von der Eisenbahnverwaltung zu beziehenden Vordrucke verwendet werden, die mit dem Stempel des Vereins oder der Behörde zu versehen sind.**). Die Vordrucke sind genau auszufüllen. Die Vorschriften auf der Rückseite des vorgedruckten Antragsformulars sind genau zu beachten.

III. Der Antrag nach Vordruck ist mindestens zwei Tage vor Reiseantritt einzureichen***) und muß enthalten:

1. die Angabe

- a) des Reisetags und des Reiseziels,
- b) der zu benutzenden Züge,
- c) der Wagenklasse,
- d) der Teilnehmerzahl;

2. eine Bescheinigung des Vereins, daß es sich um einen Ausflug zur Jugendpflege handelt;

3. eine Bescheinigung des Leiters darüber,

- a) wieviel Aufsichtspersonen und wieviel jugendliche Personen an dem Ausfluge teilnehmen,

*) Für jeden Reichsbahndirektionsbezirk ist eine besondere Liste zu führen. Die Vereine sind nach dem örtlichen Sitz des Vereins und innerhalb desselben Orts nach der Buchstabenfolge zu ordnen.

***) In Berlin sind die Vordrucke unter Vorlage der behördlichen „Bescheinigung über die Aufnahme von Vereinen in die Liste der Jugendpflegevereine“ (vgl. B VI) bei der Auskunft des Bahnhofs Alexanderplatz zu beziehen.

***) Der Antrag wird aber noch bis 2 Stunden vor Abgang des zu benutzenden Zuges berücksichtigt, wenn nicht allgemeine betriebliche Schwierigkeiten entgegenstehen.

b) daß die jugendlichen Personen zur Teilnahme an dem Ausfluge berechtigt sind und keine von ihnen das 20. Lebensjahr überschritten hat.

IV. Mit dem nach Vordruck ausgefüllten Antrage ist vorzulegen:

1. die behördliche Bescheinigung über die Aufnahme des Vereins in die Liste der Jugendpflegevereine (vgl. Abschnitt B Ziff. VI). Diese Bescheinigung wird den Vereinen zurückgegeben, während der vorgedruckte Antrag in der Hand der Abgangstation bleibt.

2. Ein behördlicher Lichtbildausweis für jede erwachsene Begleitperson — Führerausweis — über die Befähigung zur sachverständigen Leitung (s. Abschn. E.).

V. Wird die Ermäßigung auch für die Rückreise beansprucht, so ist dieser Antrag mit dem Antrag auf Gewährung der Ermäßigung für die Hinreise zu verbinden.

D. Abfertigung und Fahrgeld.

Die Abfertigung erfolgt auf Beförderungsschein. Jeder Teilnehmer erhält außerdem eine Gesellschaftskarte, die in Verbindung mit dem Beförderungsschein als Fahrkarte im Sinne der Tarifbestimmungen gilt. Für die Hin- und Rückfahrt werden je besonders Gesellschaftskarten ausgegeben.

Das Fahrgeld ist spätestens zwei Stunden vor der Abfahrt zu bezahlen.

E. Führerausweise.

I. Die leitenden erwachsenen Aufsichtspersonen bei den Ausflügen der Jugendpflegevereine (s. Abschn. A Ziffer III) müssen einen behördlichen Lichtbildausweis darüber besitzen, daß sie zur sachverständigen Leitung von Ausflügen zu Zwecken der Jugendpflege befähigt sind. Es können einer beliebigen Anzahl von Personen Führerausweise ausgestellt werden.

Der Führerausweis für sich allein berechtigt nicht zur Inanspruchnahme der Fahrpreisermäßigung.

II. Die Ausfertigung der Führerausweise ist bei der im Abschnitt B III genannten Behörde (Regierungspräsident, in Berlin Oberpräsident) unter Angabe des Namens und des Vornamens und der Anschrift der Aufsichtsperson, ferner des Namens und der Anschrift des in Frage kommenden Vereins unter Beifügung eines zum Ausleben geeigneten Lichtbildes in Paßgröße zu beantragen.

III. Ein Führerausweis kann nur ausgestellt werden, wenn der Verein in die Liste der Jugendpflegevereine (vgl. Abschn. B VI) eingetragen ist. Anträge auf Erteilung von Führerausweisen können gleichzeitig mit den Anträgen der Vereine auf Anerkennung als Jugendpflegeverein gestellt werden.

IV. Die Gültigkeitsdauer der Führerausweise ist nicht begrenzt.

V. Die Ausweise sind bei den Reisen von den Aufsichtspersonen stets mitzuführen und auf Verlangen vorzuzeigen.

F. Kosten der Ausweise.

Die Ausstellung der Bescheinigungen über die Anerkennung eines Vereins als Jugendpflegeverein sowie der Führerausweise geschieht kostenlos. Für jede Ersahausfertigung ist an die ausstellende Behörde von dem Antragsteller eine Verwaltungsgebühr von 2 Mark zu entrichten; die Aushändigung erfolgt in diesem Falle gegen Zahlung des Betrages, g. F. gegen Postnachnahme.

G. Inkrafttreten und Übergangsbestimmungen.
Das vorstehende Verfahren zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege tritt mit dem 1. Januar 1927 in Wirksamkeit.

Die Anträge auf Ausstellung von Bescheinigungen gemäß Abschnitt B III—V sowie von Führerausweisen gemäß Abschnitt E für jedes Jahr sind bis spätestens zum 1. Dezember des vorhergehenden Jahres bei der ausstellenden Behörde (Regierungspräsident, in Berlin Oberpräsident) einzureichen.



Die Anmeldung zur Fahrpreisermäßigung

haben wir zu richten an:

.....

.....

.....

.....

7. Die neue Verordnung über den allgemeinen Verkehr auf öffentlichen Wegen (Straßenverkehrsordnung).

Die folgende Verkehrsordnung ist nicht allgemein für das Reich als Gesetz erklärt worden. Die gesetzgebenden Körperschaften der Länder können Abweichungen oder Ergänzungen anordnen.

Wichtig ist, daß im § 20 unter 1. die Rücktrittsbremse als Hemmvorrichtung allgemein behördlich anerkannt ist. Früher konnte jede Polizeibehörde eine andere Auffassung darüber haben.

Wichtig ist für jeden Fahrer, der Kinder hat, der § 21.

Der Reichsverkehrsminister hat unterm 10. Juni dem Reichstage folgendes mitgeteilt:

Mit den Länderregierungen ist vereinbart worden, daß sie den allgemeinen Verkehr auf öffentlichen Wegen einheitlich nach Maßgabe der als Anlage beigefügten Straßenverkehrsordnung landesrechtlich regeln werden.

Die Verordnung hat folgenden Wortlaut:

Auf Grund der ... werden für den Fuhrwerks-, Radfahr-, Reit- und Fußgängerverkehr und das Treiben und Führen von Tieren und zum sonstigen Schutze des Verkehrs auf öffentlichen Wegen folgende Vorschriften erlassen:

A. Allgemeines. — B. Fuhrwerksverkehr. — § 1 bis § 19.

C. Radfahrerverkehr.

a) Das Fahrrad.

Beschaffenheit des Fahrrades.

§ 20. (1) Jedes Fahrrad muß versehen sein:

1. mit einer sicher wirkenden Hemmvorrichtung; als solche gilt auch eine Rücktrittsbremse;
2. mit einer hell tönenden Glocke zum Abgeben von Warnungszeichen;
3. während der Dunkelheit und bei starkem Nebel mit einer hellbrennenden Laterne mit farblosem oder gelblichem Glase, welche den Lichtschein nach vorn auf die Fahrbahn wirft.

(2) Fahrräder Polizei- und Zollbeamten sind bei dienstlicher Benutzung von der Bestimmung des Abs. 1 Nr. 3 insoweit befreit, als die Befolgung dieser Bestimmung die Durchführung besonderer Aufgaben des Dienstes in Frage stellen würde.

(3) Sofern an dem Fahrrad ein Rücklicht geführt wird, ist gelbrote Farbe zu verwenden.

b) Der Radfahrer und seine Pflichten.

Führung von Fahrrädern; Mitnahme von Personen und Sachen.

§ 21. (1) Der Radfahrer ist dafür verantwortlich, daß das Fahrrad sich in vorschriftsmäßigem Zustande befindet und während der Dunkelheit und bei starkem Nebel in vorgeschriebener Weise beleuchtet ist. Er darf auf einem einsitzigen Fahrrad nur Kinder unter sechs Jahren und auch diese nur, falls für sie eine geeignete Sitzgelegenheit auf dem Fahrrad vorhanden ist, mitnehmen; Gegenstände darf er nur mitnehmen, falls sie seine Bewegungsfreiheit nicht beeinträchtigen und Menschen oder Sachen nicht gefährden.

(2) Der Radfahrer ist zur gehörigen Vorsicht bei der Führung seines Fahrrades verpflichtet.

Fahrgeschwindigkeit, Anhängen an Fahrzeuge.

§ 22. (1) Hinsichtlich der einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeit gelten die Vorschriften des § 8 sinngemäß. In den Fällen des § 8 Abs. 2 sowie bei jedem Bergabfahren ist es verboten, beide gleichzeitig von der Lenkstange oder die Füße von den Fußtritten zu nehmen.

(2) Das Umkreisen von Fuhrwerken, Menschen und Tieren und ähnliche Bewegungen, die geeignet sind, Menschen oder Sachen zu gefährden, den Verkehr zu stören oder Tiere scheu zu machen, sind verboten.

(3) Das Anhängen an Fahrzeuge ist verboten.

Es lautet § 8 wie folgt:

(1) Der Führer hat die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten.

(2) Ist der Überblick über die Fahrbahn behindert, die Sicherheit des Fahrens durch die Beschaffenheit des Weges beeinträchtigt, oder herrscht lebhafter Verkehr, so muß so langsam gefahren werden, daß das Fuhrwerk auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann.

(3) Innerhalb geschlossener Ortsteile darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden.

Warnungszeichen, Gefährdung von Menschen oder Tieren.

§ 23. (1) Der Radfahrer hat überall dort, wo es die Sicherheit des Verkehrs erfordert, durch deutlich hörbares Glockenzeichen rechtzeitig auf das Nähen des Fahrrades aufmerksam zu machen.

(2) Das Abgeben von Glockenzeichen ist sofort einzustellen, wenn Tiere dadurch unruhig oder scheu werden.

(3) Das Abgeben zweckloser oder belästigender Glockenzeichen ist zu unterlassen. Der Gebrauch von Signalpfeifen, Hupen und beständig tönenden Gloden (Schlittengloden und dergleichen) sowie von sogenannten Radlaufgloden, sofern sie derart in Verbindung mit der Hemmvorrichtung stehen, daß sie ertönen, wenn und solange diese in Anwendung gebracht wird, ist untersagt.

(4) Merkt der Radfahrer, daß ein Tier vor dem Fahrrad scheut oder daß sonst durch das Vorbeifahren mit dem Fahrrad Menschen oder Tiere in Gefahr gebracht werden, so hat er langsam zu fahren und erforderlichenfalls sofort abzustiegen.

Fahrregeln usw.

§ 24. Für den Radfahrverkehr gelten die Vorschriften der §§ 10 bis 16 sinngemäß. Diese lauten:

Rechtsfahren und Einbiegen.

§ 10. (1) Der Führer hat mit seinem Fuhrwerk, soweit nicht besondere Umstände entgegenstehen, die rechte Seite des Weges einzuhalten und darf die linke Seite nur beim Überholen oder beim Anhalten an links liegenden Grundstücken — soweit dies örtlich nicht verboten ist — benutzen. Langsam fahrende Fuhrwerke haben innerhalb geschlossener Ortsteile möglichst die äußerste rechte Seite einzuhalten. Beim Durchfahren von scharfen oder unübersichtlichen Wegekümmungen ist stets die rechte Seite einzuhalten.

(2) Beim Einbiegen in einen anderen Weg hat der Führer nach rechts in kurzer Wendung, nach links in weitem Bogen zu fahren.

Zeichen der Polizeibeamten.

§ 16. (1) Den Weisungen und Zeichen der Polizeibeamten ist Folge zu leisten. Insbesondere hat der Führer auf den Haltbefehl oder das Haltzeichen eines als solcher kenntlichen Polizeibeamten sofort anzuhalten. Zur Kenntlichmachung eines Polizeibeamten ist das Tragen einer Dienstmütze ausreichend. Den zur Regelung des Verkehrs aufgestellten Polizeibeamten hat der Führer auszuweichen. Die von diesen Beamten gegebenen Zeichen bedeuten:

1. Winken in der Fahrtrichtung „Frei Fahrt“.
2. Hochheben eines Armes „Achtung, Halten“.
3. Seitliches Ausstrecken eines oder beider Arme „Halt“.

(2) Werden Lichtzeichen verwendet, so bedeutet grünes Licht „Freie Fahrt“, gelbes Licht „Achtung, Halten“, rotes Licht „Halt“, Blinklicht „Langsamfahren“.

c) Benutzung öffentlicher Wege.

Verbote und Beschränkungen der Benutzung von Wegen.

§ 25. (1) Zum Radfahren sind die dafür eingerichteten besonderen Wege (Radfahrwege), soweit diese zur Ausnahme des Radfahrverkehrs ausreichen, andernfalls die für Fuhrwerke bestimmten Fahrwege zu benutzen. Außerhalb geschlossener Ortschaften darf mit Zweirädern auch auf den neben den Fahrwegen hinführenden, nicht erhöhten Banketten gefahren werden. Bei Benutzung der Bankette darf der Verkehr der Fußgänger nicht gestört werden. Die Bankette hat der Radfahrer bei Annäherung an Fußgänger rechtzeitig zu verlassen; sofern dies nicht möglich ist, hat er abzustiegen.

(2) Die Polizeibehörden sind befugt, den Radfahrverkehr auf Wegen, die für Fuhrwerke nicht bestimmt sind, zuzulassen.

(3) Für Verbote und Beschränkungen des Radfahrverkehrs auf bestimmten Wegen oder Banketten gelten § 18 Abs. 2 und 3 sinngemäß. Diese lauten:

(2) Auf polizeiliche Fahrverbote und sonstige Beschränkungen des Fuhrwerksverkehrs auf einzelnen Wegen ist durch Warnungstafeln oder in sonst geeigneter Weise hinzuweisen.

(3) Das Anbringen von Tafeln, die zu Verwechslungen mit den von der Polizeibehörde angebrachten Tafeln Anlaß geben können, ist verboten.

Wettfahren.

§ 26. Das Wettfahren und die Veranstaltung von Wettfahrten auf öffentlichen Wegen sind verboten. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der zuständigen Polizeibehörde, die im einzelnen Falle die besonderen Bedingungen festsetzt.

d) Ausnahmen.

Dienstlicher Radfahrverkehr der Beamten.

§ 27. Ob und inwieweit Ausnahmen von den gemäß § 25 ergangenen Vorschriften für den dienstlichen Radfahrverkehr der Beamten zugelassen sind, bestimmt die oberste Landesbehörde.

D. Reitverkehr. — § 28.

E. Fußgängerverkehr.

Pflichten der Fußgänger; Benutzung öffentlicher Wege.

§ 29. (1) Fußgänger haben in der Regel die besonderen für die Fußgänger eingerichteten Wege (Bürgersteige usw.) zu benutzen. Die Benutzung von Reit- und Radfahrwegen, die nicht ausdrücklich durch die Polizeibehörde für den Fußgängerverkehr freigegeben sind, ist verboten.

(2) Bei der Benutzung des Fahrweges ist die erforderliche Rücksicht auf den übrigen Verkehr zu nehmen. Den Weisungen und Zeichen der Polizeibeamten ist Folge zu leisten.

(3) Wer auf die Straßenbahn wartet, hat dazu den Fußweg oder die Schutzinsel zu benutzen.

(4) Auf Fahrzeuge während der Fahrt unbefugt aufzuspringen oder von ihnen abzuspringen oder sich daran anzuhalten, ist untersagt.

(5) Für Verbote und Beschränkungen des Fußgängerverkehrs auf bestimmten Wegen gelten § 8 Abs. 2 und 3 sinngemäß.

Die neue Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr vom 28. Juli 1926.

enthält folgende mit der Straßenverkehrsordnung in Verbindung stehende Bestimmungen:

Im Sinne nachstehender Vorschriften gelten:

1. als Kraftfahrzeuge Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein;
2. als Kraftträder Kraftfahrzeuge, die auf nicht mehr als drei Rädern laufen, wenn ihr Eigengewicht in betriebsfertigem Zustand 200 Kilogramm nicht übersteigt; Anhänger, Bei- oder Vorstetzwagen bleiben bei Feststellung der Fahrzeugart außer Betracht. Als Kraftträder gelten außerdem Kraftfahrzeuge mit zwei Laufrädern und zwei seitlichen, nur gelegentlich benutzten Stützrädern ohne Anhänger, Bei- oder Vorstetzwagen, wenn ihr Eigengewicht in betriebsfertigem Zustand 300 Kilogramm nicht übersteigt;
3. als Kraftomnibusse Personenkraftwagen mit mehr als acht Sitzplätzen (einschließlich Führersitz);
4. als Wege auch Plätze, Brücken und Durchgänge;
5. als Wegebenutzer Schienensfahrzeuge, Fuhrwerke, Kraftfahrzeuge (einschließlich Kleinkraftträder), Radfahrer, Reiter, marschierende Abteilungen, Aufzüge sowie getriebene oder geführte Tiere, ausgenommen Hunde;
6. als Dunkelheit in den Monaten April bis September die Zeit von einer Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang, in den übrigen Monaten die Zeit von einer halben Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang.

Wenn neben der befestigten eine unbefestigte Fahrbahn (Sommerweg) vorhanden ist, so gilt jede der beiden Fahrbahnen für die Anwendung der Fahrordnung in den §§ 21 bis 21 b — Beurteilung der rechten und der linken Seite — als selbständiger Weg; beim Ausweichen und Überholen darf auch erforderlichenfalls vom Sommerweg auf die befestigte Fahrbahn und umgekehrt übergegangen werden.

Lastkraftwagen, deren Eigengewicht zuzüglich der zulässigen Belastung 3500 Kilogramm übersteigt, müssen an der linken Seite mit einem Spiegel versehen sein, der dem Führer die Beobachtung der Fahrbahn nach rückwärts ermöglicht.

Die Ladung muß so verteilt, verwahrt oder befestigt sein, daß sie weder Personen oder Sachen beschädigen oder verunreinigen noch starkes Geräusch oder das Umschlagen des Fahrzeugs verursachen kann. Am hinteren Ende des Fahrzeugs weit herausragende Ladungen müssen an den Enden durch Strohkränze, Lappen oder dergleichen besonders kenntlich gemacht sein.

Der Halter eines Kraftfahrzeugs darf die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm ein Mangel bekannt ist. Stellen sich Mängel unterwegs ein, so hat der Führer für Abhilfe zu sorgen.

Der Führer hat mit seinem Kraftfahrzeuge, soweit nicht besondere Umstände entgegenstehen, die rechte Seite des Weges einzuhalten und darf die linke Seite nur beim Überholen oder beim Anhalten an links liegenden Grundstücken — soweit dies örtlich nicht verboten ist — benutzen. Langsam fahrende Kraftfahrzeuge haben innerhalb geschlossener Ortsteile möglichst die äußerste rechte Seite einzuhalten. Beim Durchfahren von scharfen oder unübersichtlichen Wegekrümmungen ist stets die rechte Seite einzuhalten.

Beim Einbiegen in einen anderen Weg hat der Führer nach rechts in kurzer Wendung, nach links in weitem Bogen zu fahren.

Der Führer hat entgegenkommenden anderen Wegebenuzern rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen oder, falls dies die Umstände oder die Örtlichkeit nicht gestatten, zu halten, bis der Weg frei ist. Jedoch hat der Führer entgegenkommenden Schienenfahrzeugen nach links auszuweichen, wenn der Abstand zwischen dem Schienenfahrzeug und dem rechten Wegrand ein Rechtsausweichen nicht zuläßt.

Soweit bei Begegnung mit andern Wegebenuzern ein Ausweichen unmöglich ist, hat der Führer nötigenfalls umzukehren oder rückwärts zu fahren, wenn ihm dies nach den Umständen des Einzelfalles am leichtesten fällt.

Der Führer hat eingeholte andere Wegebenuzer auf der linken Seite zu überholen. Schienenfahrzeuge hat er jedoch rechts zu überholen, es sei denn, daß der Abstand zwischen dem Schienenfahrzeug und dem rechten Wegrand ein Rechtsüberholen nicht zuläßt. Schnelleren Wegebenuzern, welche die Absicht zu überholen kundgeben, hat er dies durch sofortiges Rechtshalten zu ermöglichen.

An einer Haltestelle haltende Schienenfahrzeuge dürfen auf der Seite, auf der die Fahrgäste ein- und aussteigen, nur in Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen seitlichen Abstand überholt werden, daß die Fahrgäste nicht gefährdet werden.

Nach dem Überholen darf sich der Führer erst wieder nach rechts wenden, wenn der überholte Wegebenuzer dadurch nicht gefährdet wird.

An unübersichtlichen Wegestellen und an Stellen, an denen die Fahrbahn durch andere Wegebenuzer oder in sonstiger Weise verengt ist, ist das Überholen verboten.

An Kreuzungen oder Einmündungen von Wegen hat, unbeschadet der von den Polizeibeamten im Einzelfalle zu treffenden Anordnungen das auf einem Hauptverkehrswege sich bewegende Kraftfahrzeug die Vorfahrt gegenüber dem aus einem Seitenwege kommenden Fahrzeug; im übrigen hat das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt.

Für Fahrzeuge der Polizei und der Feuerwehr, die sich durch besondere Zeichen kenntlich machen, ist schon bei ihrer Annäherung freie Bahn zu schaffen. Ferner ist Kranken- und Rettungswagen und in Tätigkeit befindlichen Sprengwagen und Rehrmaschinen Platz zu machen. Truppenkörper, geschlossene Verbände der Polizei, Leichenzüge und Prozessionen dürfen nur durch die im Feuerwehrdienst begriffenen Fahrzeuge unterbrochen oder sonstwie in ihrer Bewegung gehemmt werden.

Kraftfahrzeuge, die sich auf Schienengleisen befinden, haben diese bei Annäherung von Schienenfahrzeugen unverzüglich zu räumen.

Der Führer hat anderen Personen die Absicht des Stillhaltens durch senkrecht Hochhalten des Armes, die Absicht des Umwendens und des Verlassens der bisher verfolgten Fahrtrichtung durch wagerechtes Halten des Armes in der Richtung des Wechsels rechtzeitig zu erkennen zu geben; zum Abgeben der Zeichen kann auch eine mechanische Einrichtung benutzt werden.

Es folgt weiter ganz § 16, der unter Radfahrerverkehr in der vorliegenden Nummer wiedergegeben ist. Dann heißt es weiter:

Unberührt bleibt die nach § 129 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 (Bundesgesetzbl. des Norddeutschen Bundes S. 317) dem Führer obliegende Verpflichtung, im Zollgrenzbezirk den Anordnungen der Zollbeamten Folge zu leisten. Die Zollbeamten bedienen sich derselben Haltzeichen wie die Polizeibeamten. In bürgerlicher Kleidung Dienst verrichtende Zollbeamte zeigen beim Haltruf oder beim Geben des Haltzeichens eine grüne Armbinde mit Messingschild.

Der Führer eines zum Stillstand gelangenden Kraftfahrzeugs hat dieses so aufzustellen, daß es den Verkehr nicht behindert. Insbesondere ist die Aufstellung an engen Stellen, Wegekrenzungen und scharfen Wegekrümmungen, sowie an Haltestellen bei Straßenbahnen und Kraftomnibussen verboten.

Der Führer darf von dem Fahrzeug nicht absteigen, solange es in Bewegung ist und darf sich von ihm nicht entfernen, solange die Maschine oder der Motor läuft. Er darf das Fahrzeug nur

verlassen, nachdem er die erforderlichen Maßnahmen getroffen hat, um Unfälle und Verkehrsstörungen zu vermeiden, insbesondere muß er, falls er sich von dem Fahrzeug entfernt, die Vorrichtung (§ 4 Abs. 1 Nr. 6) in Wirksamkeit setzen, die verhindern soll, daß ein Unbefugter das Fahrzeug in Betrieb setzt.

Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen ist auf die hierfür bestimmten Fahrwege beschränkt. Wo keine erkennbaren Fußwege vorhanden sind und die Breite der Fahrbahn es zuläßt, haben die Kraftfahrzeuge mindestens 1 Meter Abstand vom Straßenrande zu halten.

Die neuen Verkehrsschilder.

(Gültig für das ganze Reich)

A. Achtungs-(Warnungs-)Schilder.



1

2

3

Achtung „Kreuzung“ Achtung „Bahnübergang“ Achtung „Querrinne“



4

5

6

Achtung „Kurve“

Achtung „Kirche“
oder „Schule“ oder
„Krankenhaus“
oder dergl.

Achtung „Straßenbahn“



7

8

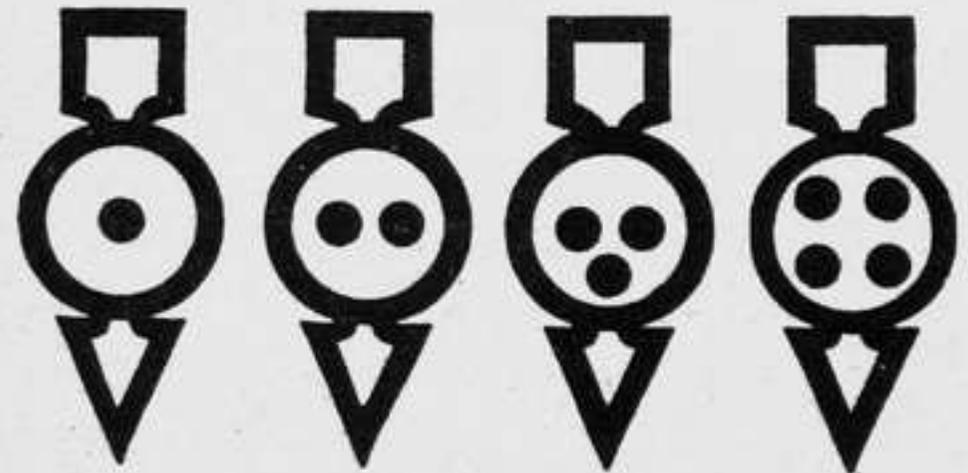
9

Achtung „Schritt-
geschwindigkeit für
alle Fahrzeuge“

Für alle Fahrzeuge
„Höchstgeschwindigkeit
15 km“

Für Kraftfahrzeuge
über 5,5 t
„Höchstgeschwindig-
keit 15 km“

B. Sperr-(Verbots-)Schilder.



1

2

3

4

Gesperrt für Fahr-
räder und Motor-
räder
(ohne Beiwagen)

Gesperrt nur für
Kraftwagen
Frei für
Motorräder

Gesperrt für
Kraftfahrzeuge
aller Art

Gesperrt für alle
Lastfahrzeuge



4a

Gesperrt für Lastkraftfahrzeuge über 5,5 t



5

Gesperrt für Fahrzeuge aller Art
Frei nur für Fußgänger



6

Gesperrt für Radfahrer allein



6a

Gesperrt für den Durchgangsverkehr, f. Fahrzeuge aller Art einschl. Kleinwagen sowie für Radfahrer, Reiter und Viehtreiben



6b



7

Gesperrt an Sonn- und Feiertagen für Fahrräder und Motorräder



7a

Gesperrt an Sonn- und Feiertagen für alle Kraftfahrzeuge



7b

Gesperrt an Sonn- und Feiertagen für alle Lastwagen

8. Verkehrsregelung und Straßendisziplin.

Von Obering. F. A. E. Martin (Berlin).

Infolge des rapide zunehmenden Kraftfahrzeugverkehrs werden die Gefahren für alle Beteiligten immer größer. Dies trifft besonders in größeren Städten zu. Am meisten haben die Fußgänger und Radfahrer unter diesen Verhältnisse zu leiden. Nur durch strenge Straßendisziplin und eine baldige einheitliche behördliche Verkehrsregelung für das ganze Reich können unerträgliche Zustände vermieden werden, wenn der Verkehr noch intensiver wird. In allen größeren Städten bemühen sich die zuständigen Stellen der Polizei mit mehr oder weniger Geschick Herr der Situation zu werden und durch Regelung des Verkehrs die Gefahr zu vermindern. Leider fehlt es hierbei an Einheitlichkeit.

Mit Nachstehendem soll nun versucht werden, dem Leser absolute Klarheit über die bestehenden Vorschriften, deren Anwendung und die gebräuchlichsten Verständigungs-Signale zu verschaffen. Einem jeden müssen diese Dinge in Fleisch und Blut übergehen und strikte befolgt werden. Oberster Grundsatz für alle ist:

Dauernde Vorsicht und Rücksichtnahme!

Man soll weder ängstlich, noch unsicher sein; entweder bleibt man stehen, oder geht nach vorwärts weiter. Klug ist es stets, dem Stärkeren den Vorrang zu lassen.

Nicht weniger wichtig ist aber auch die Regel:

Den Bürgersteig nur für Fußgänger!

Den Fahrdamm nur für Fahrzeuge!

Die Disziplin der Fußgänger ist grauenvoll. Es ist dringend zu wünschen, daß die Polizeibehörden auch den Fußgänger-verkehr viel besser regeln und die Haftpflicht gegenüber fahrlässigen Fußgängern endlich gemildert wird, damit das Publikum größere Vorsicht walten läßt. Der Fahrdamm muß stets auf dem kürzesten Weg und in flotter Gangart beschritten werden. Kinder und gebrechliche Leute sollten sich bei starkem Verkehr nach Möglichkeit auf die andere Straßenseite führen lassen. Der Fahrdamm ist weder zum Plaudern und Redenhalten, noch zum Zeitunglesen da; auch ist er kein Spielplatz für Kinder und kein Aufenthalt für Tiere aller Art. Leider respektiert der Radfahrer, besonders in Außengemein-

den größerer Städte, in Dörfern und auch auf Landstraßen den Weg für Fußgänger zu wenig, weil man dort meistens bequem fahren kann.

Der Radfahrer ist auf dem Fahrdamm der Schwächste. Bedauerlicherweise wird ihm gegenüber nicht immer die erforderliche Rücksicht genommen. Autos rasen dicht an ihm vorbei und bespritzen ihn bei schlechtem Wetter womöglich von oben bis unten mit Straßenkot. Auf der andern Seite ist der unvorsichtige Radfahrer auch ein außerordentlich unzuverlässiger Weggenosse. Besonders junge Leute (Geschäftsradfahrer, Radlerboten, Schüler und Schülerinnen) treiben mit dem sehr „wendigen“ Fahrrad auf dem Straßendamm unglaublichen Unfug. Sie schießen plötzlich um die Ecke oder hinter einer Straßenbahn bzw. einem Fuhrwerk vor und fahren dann direkt in ein entgegenkommendes Auto hinein. Besonders gefährlich ist für den Radfahrer auch das sich Anhängen an Straßenbahnwagen und Autos. Ebenso sehr ist das dichte Hinterherfahren von Radfahrern hinter Motorrädern und Autos zu verurteilen. Dies ist besonders für den Motorfahrer äußerst unangenehm. Auch das „Freihändigfahren“, das Loslassen der Pedale in Gefällen (ohne Freilauf) und das Fahren ohne Licht bei Dunkelheit sind immer wieder zu beobachtende Untugenden, die auch für den „Sünder“ mit großen Gefahren verbunden sind. Hier sollten die Radfahrervereine nach Möglichkeit belehrend einwirken. Ebenso ist es verwerflich, wenn der Fahrdamm von Radfahrern zum Kunstfahren, zum Lernen oder gar als Rennbahn benützt wird. Bei eintretender Dunkelheit muß das Fahrrad unbedingt mit einer gut brennenden Laterne versehen sein. Die elektrischen Lampen mit einem kleinen Dynamo sind heutzutage sehr zuverlässig und zu einem erschwinglichen Preise zu haben. Sie sind jederzeit betriebsfertig und geben eine ausreichende Beleuchtung.

Vorteilhaft und wünschenswert ist besonders auf Landstraßen zur eigenen Sicherheit des Radfahrers die Anbringung eines selbstleuchtenden, roten „Bullauges“ an der Hinterradgabel oder am hinteren Schutzblech. Diese Bullaugen, die $\frac{1}{2}$ bis 2 Mark je nach Ausführung kosten, sind in verschiedenen Ländern, z. B. in Italien, polizeilich vorgeschrieben.

Fahrregeln und Signale.

Als Hauptregel gilt der Grundsatz:

Scharf rechts fahren und links überholen!

Eine Ausnahme bildet lediglich das Überholen der Straßenbahn. Dieselbe sollte man — insbesondere, wenn sie zweigleisig läuft — niemals links überholen. Straßen mit zwei Fahrdämmen, die durch eine Promenade oder einen Reiterweg in der Mitte getrennt sind, haben Richtungsverkehr, d. h. jeder Fahrdamm darf nur in einer bestimmten Richtung befahren werden (Fig. 1).

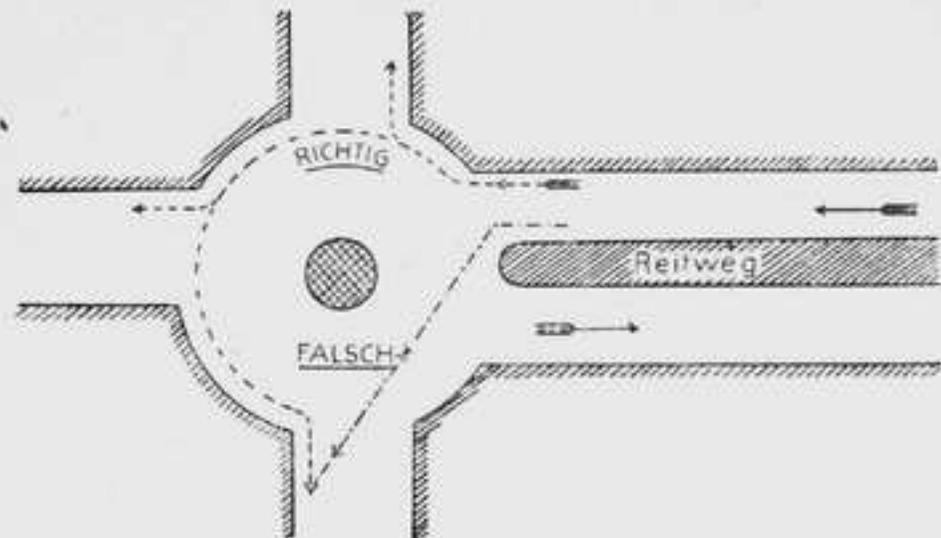


Bild 1. Plätze (Denkmäler usw.) sind stets ringförmig, entgegen dem Dreh Sinn des Uhrzeigers zu befahren. Bei Straßen mit einem Reiterweg oder einer Promenade in der Mitte dient jede Straßenhälfte nur dem Verkehr in einer Richtung. Die Benützung der linken Fahrbahn ist nicht gestattet.

Ebenso sind Plätze stets auf der rechten Außenseite entgegen dem Dreh Sinn des Uhrzeigers zu befahren (Fig. 1).

**Rechtstkurven nehme man in kurzem Bogen,
Linkskurven in weitem Bogen! (Fig. 2.)**

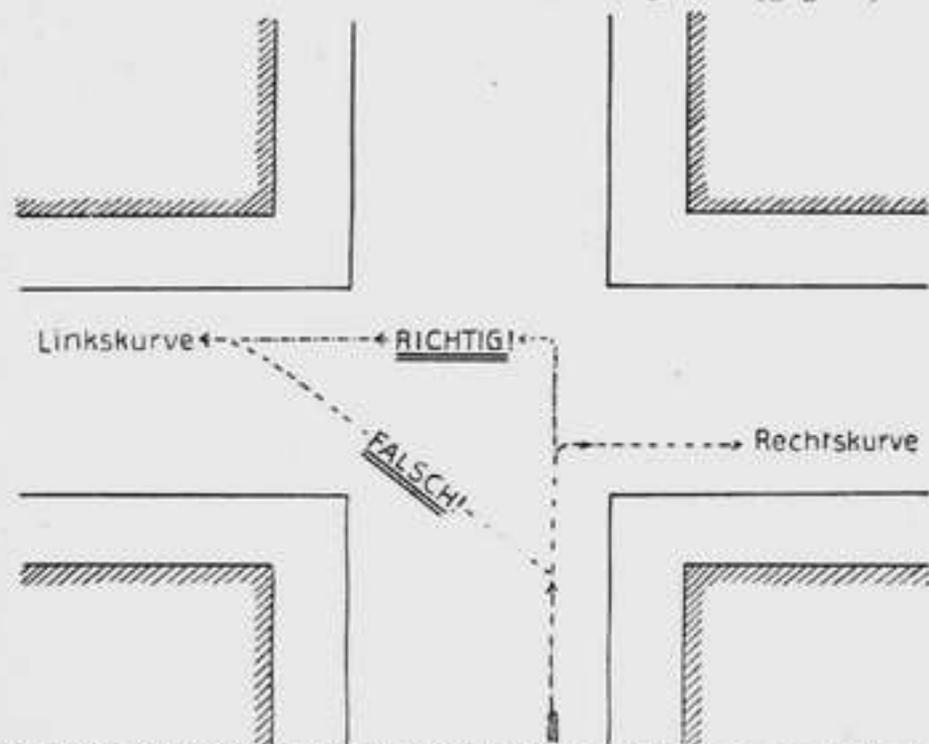


Bild 2. Bei Rechtstkurven scharf um die Ecke fahren. Linkskurven im weitem Bogen nehmen; das „Schneiden“ der Linkskurve ist falsch!

Beabsichtigt man die Fahrriohung zu ändern, so muß man, wie aus Fig. 3 ersichtlich, wenden.



Bild 3. Wechsel der Fahrriohung und Erreichen der linken Straßenseite zwecks Anhalten.

Dasselbe gilt auch, wenn man auf der linken Straßenseite anhalten will. Der Radfahrer tut dann am besten, auf der rechten Straßenseite abzustiegen und sein Rad über die Straße zu schieben (Fig. 3).

Muß man vor Straßenkreuzungen halten, so fahre man nicht zu weit nach vorne, sondern lasse einen Verbindungsweg für den Fußgänger quer über die Fahrbahn frei (Fig. 4).

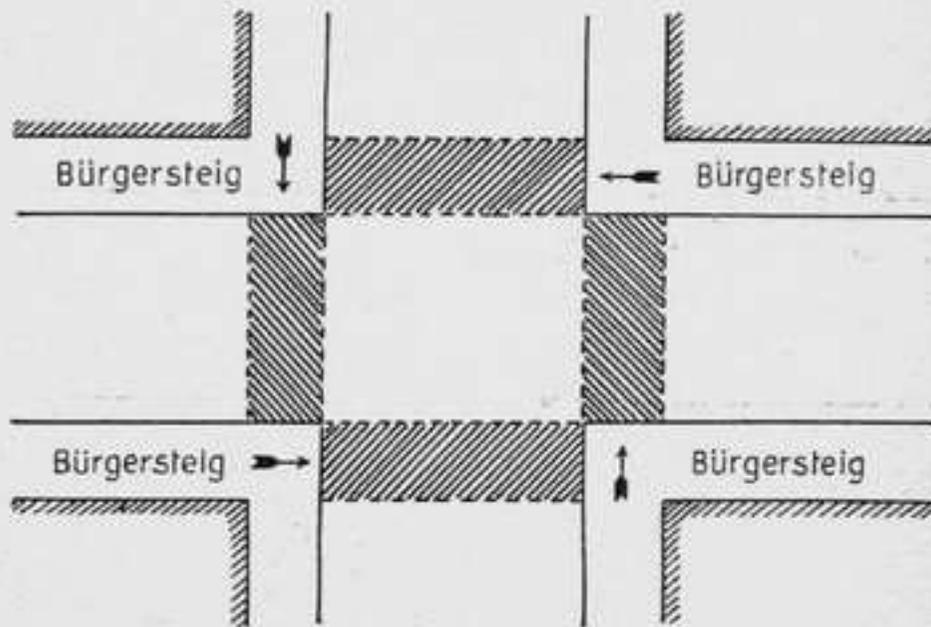


Bild 4. Beim Anhalten an Straßenkreuzungen stets genügend Platz für den Fußgängerverkehr freilassen! (Schraffierte Übergänge für das Publikum.)

Die zurzeit gebräuchlichsten Signale der Verkehrspolizei für die Regelung des Verkehrs werden in den Abbildungen 5—9 dargestellt und durch die Unterschriften näher erläutert.



Bild 5
Halt!



Bild 6
Frei! Zur Weiterfahrt um die rechte Ecke



Bild 7
Frei! Zur Weiterfahrt gerade aus



Bild 8
(Erste Bewegung)



Bild 9
(Zweite Bewegung)

Frei! Für den Verkehr von der Seite.

Man richte sich strikte nach den Weisungen der Polizeiorgane, welche dazu da sind, Ordnung in den Verkehr zu bringen und somit Unglücksfälle zu verhüten. Man betrachte deshalb den Verkehrspolizisten als Helfer und erbitte unter Umständen durch Klingeln seine Hilfe, indem man ihm gleichzeitig mittels einem der nachstehenden Zeichen zu verstehen gibt, in welcher Richtung man weiterfahren will. Derselben Zeichen, die hier für Automobilisten dargestellt sind (Fig. 10—13) sollte sich auch der Radfahrer stets bedienen, wenn er das Tempo oder die Fahrtrichtung ändern will.



Bild 10
Ich halte! Rechten Oberarm und Hand senkrecht hochhalten (bzw. Peitsche)



Bild 11
Ich fahre langsamer! Rechten Arm wagrecht ausstrecken und in senkrechter Linie auf und abbewegen.



Bild 12
Rechts an mir vorbeifahren! Rechten Arm schräg nach unten ausstrecken u. vor- u. rückwärts bewegen



Bild 13
Ich biege nach rechts ab! Rechten Arm wagrecht zur Seite ausstrecken und stillhalten. Dergleichen mit der linken Hand, wenn man nach links abbiegen will

Alle diese Zeichen sind rechtzeitig und deutlich zu geben, damit nachfolgende und entgegenkommende Fahrzeuge wissen, was man beabsichtigt und genügend Zeit haben, um ihre Fahrt zu verlangsamen bzw. auszuweichen.

Diese dauernde, einheitliche und klare Verständigung der einzelnen Lenker untereinander ist eines der wichtigsten Erfordernisse für einen reibungslosen und gefahrlosen Verkehr. Einen solchen anzustreben, ist Pflicht jedes einzelnen, der an ihm beteiligt ist, denn das Leben und die Gesundheit ist des Menschen höchstes Gut.

9. Richtlinien für radfahrende Arbeiter und Arbeiterinnen.

Weil es notwendig ist, daß jeder Radfahrer die Verkehrsregeln genau kennt und in Anbetracht der vielen Radunfälle, sah sich im Juli der Vorstand unserer Ortsgruppe Barmen veranlaßt, nachstehende Verkehrsrichtlinien in einer Tageszeitung zu veröffentlichen. Da dieselben einige besondere Winke für die Mitglieder unseres Bundes geben, werden sie im Anschluß an den obigen Artikel hier wiedergegeben:

1. Bevor du ausfährst, untersuche genau dein Rad, besonders aber die Bremsvorrichtung, damit du sicher bist, daß alles in Ordnung ist und du nicht gezwungen bist, durch plötzliches Halten an einer verkehrreichen Stelle den Verkehr zu hindern oder daß du nicht ungewollt Unfälle herbeiführst.

2. Betrachte dich nicht als den Herrn der Straße, denn der Fußgänger hat genau dasselbe Recht wie du. An einer verkehrreichen Stelle erreichst du durch überlautes Schellen meistens das Gegenteil von dem, was du willst, weil du die Leute wirr machst. Also sei anständig dem Publikum gegenüber und steige an verkehrreichen Stellen ab.

3. Fahre auf der Straße nie freihändig und übe dich auch nicht im Schulfahren, denn da ist die Verkehrsstraße nicht für da. Hast du aber den unwiderstehlichen Drang, dich auf diesem Gebiete zu betätigen, so melde dich beim Reigenfahrwart und nimm an den Übungsstunden teil. Du wirst dadurch tätiges Mitglied der Reigenabteilung und der Ortsgruppe, dann hast du uns und dem Verkehr am besten gedient.

4. Fahre stets **rechts** auf der Straße. Kommst du an Seitenstraßen vorbei, so fahre langsam, damit du im gegebenen Falle direkt und rasch bremsen bzw. stoppen kannst und dadurch ein Unfall vermieden wird.

5. Willst du in eine Nebenstraße einbiegen, so biege langsam ein. An verkehrreichen Stellen richte dich nach den Anordnungen des Verkehrsbeamten.

6. Überquere nie rasch und plötzlich eine Straße, sondern überzeuge dich erst, daß vor und hinter dir kein Fahrzeug ist. Vor allen Dingen fahre nie parallel-schräg über die Gleise, da du in den meisten Fällen durch hervorstehende Gleise stürzt oder hängen bleibst. Fahre möglichst immer ganz quer über die Gleise.

7. Halte nie Spur mit Bahn oder Auto, denn du mußt dann beim plötzlichen Stoppen derselben unwillkürlich scharf links ausbiegen, und kommst dann in die Gefahr, durch ein dir entgegenkommendes Fahrzeug überrannt zu werden.

8. Überhole nie rechts, sondern immer links, überzeuge dich aber vorher, daß dann die Straße auch frei ist und du ungehindert das dir voranfahrende Fahrzeug überholen kannst.

9. Fahre in der Stadt bergab nicht zu schnell, denn du bist dann an sehr steilen Stellen nicht in der Lage, dein Rad halten zu können und wirst in den meisten Fällen dadurch Unfälle herbeiführen.

10. Sei eingedenk, daß du Mitglied des Arbeiter-Radsfahrer-Bundes Solidarität bist, und nur durch ruhiges, anständiges, verkehrssicheres Fahren deiner Ortsgruppe dienen und für den Bund werben kannst.



Schlusswort.

In der Überzeugung, daß das vorliegende Werk immer dann zu Rate gezogen wird, wenn sich ein Funktionär wegen der Erledigung eines Falles nicht klar ist, und daß es dazu beiträgt, unsere Ortsgruppen-, Bezirks- und Gaufunktionäre in ihrer Tätigkeit und mühevollen Arbeit für den Bund zu stützen und zu festigen, wird das Buch den Funktionären in die Hände gegeben.

Der Bundesvorstand hegt die Hoffnung, daß alle Funktionäre des Bundes auch in Zukunft so weiter arbeiten wie bisher. Unser Bund steht heute auf einer höheren Stufe als vor dem Kriege, besonders bezüglich der sportlichen Betätigung der Bundesmitglieder. Jetzt gilt es, unsere Bewegung machtvoll weiter vorwärts zu treiben, damit wir bald das Ziel erreichen, das wir uns gesteckt haben, das Ziel:

Vereinigung aller radfahrenden Arbeiter und Arbeiterinnen im Bunde Solidarität.



Arbeiter-Radfahrer-Bund
Solidarität

**Reklame-
Blakate**
in verschiedenen Größen
und verschiedener
Ausführung

Zu beziehen gegen Voreinsendung des
Betrages oder gegen Nachnahme von der

**Geschäftsstelle des Arbeiter-
Radfahrer-Bundes Solidarität**
Offenbach-M., Sprendlinger Str. 220—226

Inhalts-Übersicht.

Erster Teil.

Vorwort zur ersten Ausgabe	3
Vorwort zur zweiten Ausgabe	5
Entstehung und Entwicklung des Arbeiter- Radfahrer-Bundes Solidarität.	
1. Die Arbeiterradfahrbewegung v. d. Gründung d. Bundes	9
1893. — Der 1. Kongreß der Arbeiterradfahrer	10
1894. — Der 2. Kongreß der Arbeiterradfahrer	16
1895. — Der 3. Kongreß der Arbeiterradfahrer	16
2. Die Gründung des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität	19
Der 1. Bundestag in Offenbach a. M. 1896	19
3. Die Weiterentwicklung des Bundes und die wichtigsten Ge- schehnisse	22
Der 2. Bundestag in Altenburg 1897	22
Der 3. Bundestag in Braunschweig 1898	27
1899. — Der 4. Bundestag in Mannheim 1900	33
1901. — Der 5. Bundestag in Hamburg 1902	35
1903. — Verwaltungskonferenz	37
1904 und 1905. — Der 6. Bundestag in Erfurt 1904	38
Der 7. Bundestag in München 1906	39
1907. — Gauleiterkonferenz in Leipzig	40
Der 8. Bundestag in Berlin 1908	41
Gauleiterkonferenz in Berlin 1909	44
1910 u. 1911. — Der 9. Bundestag in Frankfurt a. M. 1910	44
1912 u. 1913. — Der 10. Bundestag in Dresden 1912	47
Der 11. Bundestag in Köln 1914	49

Konferenz der Gau- und Filialleiter in Leipzig 1915 . . .	50
1916—1918. — Außerord. (12.) Bundestag in Leipzig 1916	52
1919 und 1920. — Der 13. Bundestag in Würzburg 1919	53
1921—1923. — Der 14. Bundestag in Halle a. S. 1921 . . .	55
Der 15. Bundestag in Kassel 1924	57
Der 16. Bundestag in Karlsruhe 1926	59
4. Die Entstehung u. Entwicklung d. Fahrradhauses Frischau	63
Sparordnung der Frischau-Sparkasse	68
Die Gründungszeiten der Filialen	70
Eingegangene und bestehende Filialen	71
Übersicht über die Umsätze des Bundesgeschäftes	71
5. Die Geschichte und die Entwicklung des Arbeiter-Radsfahrer-	
Bundes Solidarität in Zahlendarstellung	72
Der Stand des Bundes in den Jahren 1919 bis 1925	76
Die Fortschritte unseres Saalsport. i. d. J. 1919 bis 1925	76
Bild der Bundeszeitung in der Ausgabe von 1925	77
6. Die Gliederung des Bundes	78
Die Gaubundeinteilung	78
Die Gau- und Bezirkseinteilung 1926	79

Zweiter Teil.

1. Die Aufgaben der Gaubünde und ihrer Obmänner . . .	83
Zweck der Gaubünde. Gaubundobmann.	
2. Die Aufgaben der Gaue und ihrer Funktionäre	84
Gautage. Gauvorstand. Gauleiter. Stellvertreter des	
Gauleiters. Gaukassierer. Gauschriftführer. Gaupresse-	
wart. Gaujugendleiter. Gaurevisoren. Gausportauschuß	
Gausportwart. Vertreter des Gausportwarts. Gauaal-	
fahrgewart. Gaustraßenfahrgewart. Gauschiedsrichterobmann.	
Gaumotorradfahrerobmann.	
3. Die Aufgaben der Bezirke und ihrer Funktionäre	90
Bezirkstage. Bezirksvorstand. Bezirksleiter. Stellvertreter	
des Bezirksleiters. Bezirkskassierer. Bezirkschriftführer.	
Bezirkspressewart. Bezirksjugendleiter. Bezirksrevisoren.	
Bezirksportauschuß.	

4. Die Aufgaben der Ortsgruppen und ihrer Funktionäre . . .	94
Vorstand. Vorsitzender. Stellvertreter. Kassierer. Schrift-	
führer. Pressewart. Beisitzer. Revisoren. Sportauschuß.	
Sportwart. Saalfahrgewart. Straßenfahrgewart. Schieds-	
richter. Motorradfahrerobmann. Versammlung. Sport-	
und Festveranstaltungen.	
5. Anweisungen für die Geschäftsführung der Ortsgruppen	104
Mitgliederaufnahme. Kinderaufnahme. Mitgliedsbuch.	
Ersatzbuch. Beitrag. Beitragsbefreiung. Militärdienst.	
Ausschluß. Bundeskasse. Geldsendung. Abrechnung. Neue	
Ortsgruppen (Siehe 7). Materialbestellung. Zeitungs-	
bestellung.	
6. Das Unterstützungsweesen	123
Radunfall. Sterbefall. Haftpflicht. Raddiebstahl. Aus-	
zahlung der Unterstützung und Eintragung in das Mit-	
gliedsbuch. Rechtsschutz. Grenzarten.	
7. Anweisungen zur Erledigung von mancherlei besonderen	
Angelegenheiten	135
Bundeschilder. Neue Ortsgruppen (Siehe 5). Sparkasse.	
Bundesanzüge. Bleiben. Bürgerliche Vereine. Acht-	
stundentag. Wertsport. Gewerkschafts-Jugendabteilungen	
Unsere Forderungen. Kurse. Bibliothek. Statistik.	
Sammelmappe. Radsportliteratur.	
8. Besondere Bestimmungen und Richtlinien	147
Der Sportbetrieb. Sportauschüsse. Arbeitsbestimmungen.	
Arbeitsverteilung. Straßenfahren. Signalordnung. Fest-	
züge. Pflichten der Veranstalter. Bundes-Werbefahrtage.	
Motorradfahrer. Anlegung von Fahrflächen. Die Jugend-	
pflege-Organisation des Bundes.	

Dritter Teil.

1. Die Arbeiterradsfahrer-Internationale	179
Schweiz. Elßaß-Lothringen. Osterreich. Tschechoslowakei.	
Belgien. Dänemark. England. Finnland. Frankreich.	
Holland. Jugoslawien. Lettland. Luxemburg. Norwegen.	
Polen. Rußland.	

2. Die gegnerischen Radfahrer-Verbände	184
Der Arbeiter-Radfahrer-Bund Freiheit	184
Die bürgerlichen Radfahrer-Verbände	188
Der Bund Deutscher Radfahrer	188
Die Vereinigung Deutscher Radsport-Verbände	192
Die Deutsche Radfahrer-Union	194
Der Deutsche Radfahrer-Verband Concordia	195
Der Sächsische Radfahrer-Bund	197
Die kleinen und kleinsten Radfahrer-Bünde	197
3. Die deutschen Arbeiter-Sport-Verbände	202
Die Abzeichen der deutschen Arbeitersportler	203
4. Die Arbeiter-Sport-Internationale	204
Manifest	205
5. Staatliche Unfall-Versicherung für Jugendliche	207
6. Die Ermäßigung der Eisenbahnfahrpreise zugunsten der Jugendpflege	209
Die Anmeldung zur Fahrpreisermäßigung	214
7. Die neue Verordnung über den allgemeinen Verkehr auf öffentlichen Wegen (Straßenverkehrsordnung)	215
Die neue Verordnung über den Kraftwagenverkehr vom 28. Juli 1926	219
Die neuen Verkehrsschilder	222
8. Verkehrsregelung und Straßendisziplin	225
9. Richtlinien für radfahrende Arbeiter und Arbeiterinnen	231
Schlusswort	233
Immerwährender Kalender	239
Bewegliche Feste bis 1930	240
Portosätze	240

Immerwährender Kalender

Ermittlung des Wochentages für jedes Datum
von 1801 bis 1980

A				B											
1801—1900		1901—1980		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oktober	Nov.	Dez.
01	29	57	85												
02	30	58	86												
03	31	59	87												
04	32	60	88												
05	33	61	89	01											
06	34	62	90	02											
07	35	63	91	03											
08	36	64	92	04											
09	37	65	93	05											
10	38	66	94	06											
11	39	67	95	07											
12	40	68	96	08											
13	41	69	97	09											
14	42	70	98	10											
15	43	71	99	11											
16	44	72		12											
17	45	73		13											
18	46	74		14											
19	47	75		15											
20	48	76		16											
21	49	77	60	17											
22	50	78		18											
23	51	79		19											
24	52	80		20											
25	53	81		21											
26	54	82		22											
27	55	83		23											
28	56	84		24											

C Wochentage

Sonntag	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	32	33	34	35
36	37					

Frage: Auf welchen Wochentag fiel der 6. April 1893?

Antwort: Auf einen Donnerstag.

Erklärung: Ich gehe von der in Tafel A aufgesuchten Zahl 1893 nach rechts bis zu der in Tafel B unter April stehenden Ziffer. Zähle ich zu dieser (6) die Zahl des Monatstages (6), so habe ich 12. In Tafel C steht über 12 Donnerstag.

Bewegliche Feste von 1927 bis 1930.

Jahr	Ostern	Himmelfahrt	Pfingsten
1927	17. April	26. Mai	5. Juni
1928	8. April	17. Mai	27. Mai
1929	31. März	9. Mai	19. Mai
1930	13. April	22. Mai	1. Juni

Portosätze.

Briefe:	im Ortsverkehr	im Fernverkehr
bis 20 g	5 Pfg.	10 Pfg.
über 20—500 g	10 "	20 "
Postkarten:	3 "	5 "
Drucksachen:	Volldrucksache	Teildrucksache
bis 50 g	3 Pfg.	5 Pfg.
über 50—100 g	5 "	5 "
" 100—250 g	10 "	10 "
" 250—500 g	20 "	20 "
" 500 g — 1 kg	30 "	30 "
" 1 kg — 2 kg*)	30 "	30 "

*) Nur für einzeln versandte, ungeteilte Druckbände.

Geschäftspapiere: bis 250 g 10 Pfg., über 250—500 g 20 Pfg., über 500 g — 1 kg 30 Pfg.

Päckchen: bis 1 kg (nicht nach Saargebiet) 30 Pfg.

Pakete:	1. Zone	2. Zone	3. Zone
(Reisgewicht 20 kg)	bis 75 km	über 75—375 km	über 375 km
bis 5 kg	0.40 Mk.	0.80 Mk.	0.80 Mk.
über 5—6 kg	0.45 "	0.90 "	1.20 "
" 6—7 kg	0.50 "	1. — "	1.60 "
" 7—8 kg	0.55 "	1.20 "	2. — "
" 8—9 kg	0.60 "	1.40 "	2.40 "
" 9—10 kg	0.65 "	1.60 "	2.80 "

Jedes weitere kg kostet in der 1. Zone 10 Pfg., in der 2. Zone 20 Pfg., in der 3. Zone 40 Pfg.

Einschreibgebühr: 30 Pfg.

Eilzustellung: Brief 30 Pfg., Paket 50 Pfg., Landbezirk doppelt.

Postschekzahlungen: bis 25 Mk. 10 Pfg., über 25—50 Mk. 20 Pfg., über 50—100 Mk. 30 Pfg., über 100—250 Mk. 40 Pfg., über 250—500 Mk. 60 Pfg., für je weitere 250 Mk. (Summe unbegrenzt) 20 Pfg. mehr.

Postanweisungen: bis 25 Mk. 20 Pfg., über 25—50 Mk. 40 Pfg., über 50—100 Mk. 60 Pfg., über 100—250 Mk. 80 Pfg., 250—500 Mk. 1.20 Mk., für je weitere 250 Mk. oder einen Teil davon 40 Pfg.

Telegramme: je Wort: Ortsverkehr $7\frac{1}{2}$ Pfg., Fernverkehr 15 Pfg.