

gliedern, als alle übrigen radSPORTlichen Vereinigungen in ganz Deutschland zusammengenommen.

Wir dürfen uns aber auch nicht verhehlen, daß die Zahl derjenigen Arbeiterradfahrer, welche unserem Bunde noch fernstehen, eine noch viel größere ist. Es ist deshalb Pflicht aller Bundesgenossen, besonders aber der Bundesfunktionäre, ihre ganze Kraft einzusetzen, um auch den letzten Arbeiterradfahrer unserem Bunde als Mitglied zuzuführen. Groß ist das Feld, welches wir zu beackern haben, und groß ist die Arbeit, welche wir auf diesem Gebiet noch verrichten müssen. Rüttelt die Säumigen auf! Stärkt die bestehenden Ortsgruppen! Gründet neue Ortsgruppen! Treibt die Arbeiterradfahrer aus den gegnerischen Vereinen und Verbänden heraus und führt dieselben unserem Bunde als Mitglieder zu!

Wenn in diesem Sinne jedes Bundesmitglied seine Schuldigkeit tut, dann wird auch das Ziel, welches wir uns gesteckt haben: alle Arbeiterradfahrer zu vereinigen in dem Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität, bald erreicht sein!

Darum, Bundesgenossen:

Frischauf, ans Werk!



4. Die Entstehung und Entwicklung des Fahrradhauses Frischauf.

Ende der 90er Jahre hatte sich in Berlin eine Einkaufsvereinigung für Fahrräder und Zubehörteile unter dem Namen Voran I abgeschlossen. Ein Genosse in der Marsiliusstraße wurde mit der Entgegennahme von Bestellungen und der Verteilung der Waren betraut. Durch unliebsame Vorkommnisse im Verein trat im Jahre 1899 eine Spaltung ein, indem 12 Genossen austraten und eine neue Einkaufsgenossenschaft unter dem Namen Voran II mit 17 Mitgliedern gründeten.

Voran I stellte den Ein- und Verkauf von Waren ein und bildete sich um als reiner Radfahrerverein.

Dagegen setzte im Voran II eine eifrige Tätigkeit für Gewinnung von neuen Mitgliedern und Umsatz von Waren ein. Die Bestellung und Abgabe der Waren erfolgte zunächst durch einen Genossen in Rummelsburg bei Berlin, von 1901 ab bei dem Genossen M. Labbe, Berlin N, Swinemünder Straße. Ein eifriger Genossenschaftler, welcher in der damaligen Anfangsperiode der Konsumvereinsbewegung eine Rolle spielte, Rechtsanwalt Steinschneider, stand dieser jungen Bewegung mit Rat und Tat zur Seite.

Ende des Jahres 1901 schloß sich der Verein mit über 200 Mitgliedern dem Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität an. Dadurch wurde der Umsatz erhöht, daß sich die Notwendigkeit herausstellte, eine öffentliche Verkaufsstelle zu errichten.

1903 wurde in der Oderberger Straße ein Laden mit Reparaturwerkstätte eröffnet. Von W. Wittig wurde diese Verkaufsstelle in der ersten Zeit ehrenamtlich geleitet, bis er dann später angestellt wurde.

Von großer Bedeutung für das Geschäft war der Zentralisationsbeschluß des Bundestages 1904 in Erfurt. Die damals in Berlin bestehenden sieben Bundesvereine schlossen sich zu einem Zentralverein zusammen mit gleichzeitiger Übernahme der Verkaufsstelle als Vereinseigentum.

Der nunmehr eintretende Aufschwung des Geschäftes machte eine Verlegung desselben notwendig. Die bisherigen Räume waren zu abgelegen und zu klein. Nachdem mit dem Bundesvorstand eingehende Verhandlungen stattgefunden hatten und eine Verständigung erzielt war, wurde 1906 die bisherige örtliche Einkaufsgenossenschaft umgeändert in Solidaritäts-Fahrrad-Industrie, Einkaufsstelle für die Mitglieder des Arbeiter-Radfahrer-Bundes

Solidarität (Offene Handelsgesellschaft). Gleichzeitig fand die Verlegung des Geschäftes nach den schönen großen Räumen (Laden und Werkstätte) in der Brunnenstraße statt.

Diese Firma mußte jedoch auf Einspruch einer ähnlich lautenden bald geändert werden und es wurde die heutige Firma Fahrradhaus Frischau gewählt.

Diese Firmenbezeichnung wurde übernommen von dem Fahrradhaus Frischau in Magdeburg, welches im Jahre 1902 von den Magdeburger Bundesgenossen gegründet und im Zentrum Magdeburgs in der Straße, die Johannisberg heißt, in einem großen Laden eingerichtet worden war. Zwischen beiden Geschäften wurden schon seit längerer Zeit Verschmelzungsverhandlungen geführt. In dieser Zeit wurde die Namensänderung des Berliner Geschäfts notwendig, und weil vorauszusehen war, daß die Verschmelzung bald erfolgen würde, übernahm man die Firma Fahrradhaus Frischau auch für das Berliner Unternehmen. Hierbei und überhaupt in dieser Zeit hat der Bundesgenosse Hartmann (Rudolfstadt), ein genossenschaftlich hervorragend geschulter Genosse, beiden Geschäften und dem Bunde die ausgezeichnetsten Dienste geleistet.

Der Bund nahm zum erstenmal offiziell Stellung zum Fahrradhaus Frischau auf einer Konferenz des Bundesvorstandes mit dem Ausschuß und den Gauleitern am 20. Oktober 1907 in Leipzig. Es wurde dem Unternehmen ein Darlehen von 10 000 Mark zum weiteren Ausbau bewilligt.

Im selben Jahre wurde die erste Filiale und zwar in Leipzig errichtet. Die Kosten für Errichtung derselben hatten die Leipziger Bundesgenossen selbst aufgebracht.

Auf dem Bundestag 1908 in Berlin beschäftigte man sich zum erstenmal mit dem Fahrradhaus Frischau als einem Teil des Bundes. Die Geschäftsverbindungen hatten sich bereits über das ganze Reich ausgedehnt, so daß man dazu überging, Verkaufsstellen und Filialen an verschiedenen Orten zu errichten.

Eine Übernahme des Geschäftes auf den Bund wurde jedoch noch nicht beschlossen. Das blieb vielmehr dem nächstfolgenden Bundestag 1910 in Frankfurt a. M. vorbehalten. Dort wurde nach sehr eingehenden Besprechungen das Geschäft nicht allein auf den Bund übernommen, nachdem sich eine Konferenz der Gauleiter schon im Dezember 1909 für die Übernahme ausgesprochen hatte, sondern weiterhin beschlossen, in Offenbach a. M. ein geeignetes Grundstück zu erwerben, auf welchem das Bundeshaus errichtet werden sollte, das dem Geschäft sowohl als auch dem Bunde eine bleibende Stätte bieten würde.

Der Kauf des Grundstückes wurde sofort vollzogen und mit dem Bau am 1. November 1910 begonnen. Schon im folgenden Jahre konnte der Neubau bezogen werden. Jetzt setzte eine sprunghafte Entwicklung des Geschäftes ein. Der Geschäftsbericht, der dem Bundestag in Dresden 1912, der, nebenbei bemerkt, auch die Errichtung der Bundessparkasse beschloß, vorlag, sagt:

„Das Geschäftsjahr 1910 hatte mit der Übernahme des Geschäftes in Bundesregie einen kräftigen Aufschwung zu verzeichnen. Stieg doch der Umsatz in diesem Jahre von 291 185.39 Mark im Jahr 1909 auf 474 974.04 Mark im Jahre 1910, also um 183 788.65 Mark oder 63,12 Prozent. Besonders aber ist das Jahr 1911, rein ziffermäßig betrachtet, als ein überaus günstiges anzusprechen. Es kommt dieses sowohl in den Zahlen des Umsatzes, wie auch in denen der Bilanz zum Ausdruck. Stieg doch der Umsatz gegen das Vorjahr um 367 631.— Mark oder 77,40 Prozent von 474 974.04 Mark im Jahre 1910 auf 842 605.04 Mark im Jahre 1911. Es ist dieses die größte Steigerung, die bis jetzt zu verzeichnen war.“

Dieser Aufschwung weckte den Neid unserer Gegner im Lager der Fahrradhändler bzw. deren Berufsorganisationen. Von dieser Seite wurde alles versucht, dem Geschäft Schwierigkeiten zu bereiten, und als sich alles als nutzlos erwies, ging man daran, uns den Warenbezug abzuschneiden. Unseren Lieferanten wurde zugemutet, uns nichts mehr zu liefern und ihnen angedroht, daß ihnen im Weigerungsfalle die Lieferung an die Verbandsmitglieder entzogen würde. Das Wort von dem Geist, der das Böse will und das Gute schafft, bewahrheitete sich auch hier. Dem Boykott der Händler setzten wir den Boykott der Käufer gegenüber, indem die Parole ausgegeben wurde: Keinen Pfennig den Händlern, solange sie ihr Verhalten dem Bundesgeschäft gegenüber nicht ändern.

Das nützte. Die Nachfrage nach Frischau-Ware wurde so groß, daß eine Filiale nach der anderen errichtet werden mußte, um den Bundesgenossen überall bequeme Kaufgelegenheit bieten zu können. Bei Ausbruch des Weltkrieges bestanden schon 28 eigene Filialen, und außerdem zirka 60 Verkaufsstellen in Händen von Bundesmitgliedern.

Der Krieg verhinderte naturgemäß die Weiterentwicklung, ja er zwang sogar zum Abbau. Die Bundesgenossen wurden zum Heere eingezogen und dem Geschäft damit die Absatzmöglichkeit genommen. Außerdem war die gesamte Industrie für die Bedürfnisse der Kriegsführung beschäftigt. Die Heeresverwaltung beschlagnahmte so ziemlich alles für ihre Zwecke. Metalle, Gummi, Gummilösung, Karbid, sogar die am Lager befindlichen Bekleidungsgegenstände, Sweater und Strümpfe, versielen dem Moloch Krieg. Wenn man für einige Pfennige Drahtstifte kaufen wollte, mußte man einen Freigabeschein beibringen, der aber nur erteilt wurde, wenn man nachweisen konnte, daß die Stifte im Interesse der Landesverteidigung gebraucht wurden. Wenn man ein Gut bei der Bahn zur Verfrachtung ausliefern wollte, mußte der Nachweis erbracht werden, daß es im Interesse der Landesverteidigung geschieht.

14 Filialen wurden unter diesen Umständen geschlossen. Aber auch dies alles wurde überwunden. Leider brachte jedoch das

Kriegsende noch keine Wiederkehr der vorkriegsmäßigen Verhältnisse.

Von den Siegern wurde noch vier Jahre die Blockade Deutschlands aufrecht erhalten. Die Gütererzeugung konnte dadurch den Bedürfnissen bei weitem nicht genügen und ein großer Warenmangel war die Folge. Daher konnte das Bundesgeschäft in den Nachkriegsjahren die Bundesgenossen nicht so beliefern, daß alle Wünsche restlos befriedigt gewesen wären.

Dann kam die fürchterliche Entwertung der deutschen Mark, die uns allen wohl noch frisch in Erinnerung ist.

Alldem ungeachtet konnte das Geschäft, das bis jetzt ein reines Handelsunternehmen war, im Frühjahr 1922 die Eigenfabrikation aufnehmen. Hergestellt wurden zunächst Saalmaschinen, nach denen durch den Aufschwung, den der Saal sport im Bunde gewonnen hatte, große Nachfrage war. Ende 1926 waren bereits rund 3700 dieser Räder fertiggestellt und verkauft.

Im März 1923 konnte auch mit der Fabrikation von Tourenrädern begonnen werden. Grundsatz war vor vornherein, nur erstklassige Erzeugnisse herauszubringen, was Verwendung der allerbesten Rohmaterialien und peinlich gewissenhafte Arbeit zur Voraussetzung hatte. Im Geschäftsjahr 1924/25 wurden schon 3600 Tourenmaschinen im eigenen Betrieb hergestellt, ohne daß damit die Nachfrage hätte voll befriedigt werden können.

Im Herbst 1925 wurden umfangreiche Erweiterungsbauten (5 Hallen zu je 350 Quadratmeter Flächenraum) in Angriff genommen, die im Frühsommer 1926 bezogen werden konnten. Neuzeitliche Arbeitsmethoden mit zweckmäßigen Arbeitsmaschinen, Emaillierungs- und Vernicklungsanlagen nach den neuesten Erfahrungen setzen das Geschäft nun in die Lage, jährlich 20 000 Räder allererster Güte herzustellen.

Im September 1926 wurde auch die Fabrikation von Einrädern aufgenommen. Ebenso wird jetzt eine verstärkte Saalmaschine speziell zum Radballspiel hergestellt.

Es können somit alle Wünsche der Bundesgenossen befriedigt werden und an ihnen liegt es jetzt, das Geschäft zu unterstützen.

Über die zurzeit bestehenden Filialen gibt die nachstehende Tabelle Auskunft. Dort finden die Bundesgenossen allezeit reiche Auswahl unserer Erzeugnisse. Außerdem sind zahlreiche Auftrags-sammelstellen dort vorhanden, wo wir keine Filialen unterhalten. Auch durch die Auftrags-sammelstellen ist den Bundesgenossen bequeme Gelegenheit zum Kauf unserer Waren gegeben.

Den Zeitverhältnissen Rechnung tragend, hat sich der Bundesvorstand und die Geschäftsleitung des Fahrradhauses neuerdings entschlossen, zuverlässigen Käufern Räder auf Teilzahlung zu geben. Ein diesbezügliches Rundschreiben ging den Ortsgruppenleitungen zu. Aus demselben geht hervor, daß dabei auf die Mitwirkung der Funktionäre gerechnet wird und daß dieselbe unbedingt nötig ist, wenn das Teilzahlungssystem nicht zu einer Quelle endloser Verluste für das Geschäft werden soll.

Der Vertrieb der Waren des Bundesgeschäftes ist der Hauptsache nach auf dem System der eigenen Geschäfte (Filialen) aufgebaut. Dieses System ist das einzig richtige, wenn der Gründungsgedanke: Direkter Verkehr mit den Käufern unter gänzlicher Ausschaltung aller verteuernenden Zwischeninstanzen, verwirklicht werden soll. Aus diesem Grunde soll auch die Errichtung weiterer Filialen durchgeführt werden. Allerdings kann das nur nach Maßgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Mittel geschehen.

Außer den Filialen bestehen innerhalb des Bundes ebenfalls unter der Firma Fahrradhaus Frischau eine Anzahl anderer Unternehmungen, die aber alle mehr oder weniger Privatinteressen dienen, und die nach den Beschlüssen der Bundestage in Halle und Kassel in Bundesregie übernommen, d. h. Filialen werden müssen, sobald es die Betriebsmittel des Bundesgeschäftes zulassen.

In vielen kleinen Orten wurden und werden noch sogenannte Auftrags-sammelstellen errichtet, die den Bundesgenossen ermöglichen, ihre Einkäufe direkt beim Hauptgeschäft oder in der nächstgelegenen Filiale zu machen. Ein Lager unterhalten diese Auftrags-sammelstellen nicht, da dieselben keine Betriebsmittel besitzen. Das betreffende Bundesmitglied, das mit dem Posten betraut wird, hat lediglich auf Grund des Kataloges und der Preisliste die Aufträge der Mitglieder zu sammeln und dieselben geschlossen an das Hauptgeschäft oder an die Filiale, der die Belieferung übertragen ist, weiterzugeben. Die Ware geht dann dem Auftrags-sammler zu, der die Verteilung übernimmt, sowie das Einkassieren der Beträge und die Übermittlung derselben an die Lieferstelle. Für seine Bemühungen erhält der Auftrags-sammler eine Vergütung von 10 Prozent des jeweiligen Rechnungsbetrages, wobei er allerdings auch die Porto-spesen zu tragen hat. Der Betrag soll ja auch, wie alle anderen Vergütungen, welche die Funktionäre erhalten, keine Bezahlung einer Arbeitsleistung darstellen, sondern nur verhüten, daß der betreffende Bundesgenosse noch sein eigenes Geld zulegen muß. Die betreffende Ortsgruppe erhält am Jahres-schluß 2 Prozent Rückvergütung auf die Rechnungsbeträge der Sammelstelle.

Anträge auf Errichtung einer Sammelstelle müssen an das Hauptgeschäft gerichtet werden.

Es bliebe zum Schlusse noch die Bundes-spar-kasse zu erwähnen. Wir haben schon weiter oben angeführt, daß der Bundestag in Dresden im Jahre 1912 beschloß, dem Bundesgeschäft eine Spar-kasse anzugliedern. Den Bundesgenossen, Ortsgruppen, Bezirken und Gauen sollte Gelegenheit gegeben werden, ihre Ersparnisse im eigenen Geschäft zinstragend anzulegen, anstatt dieselben der privatkapitalistischen Gesellschaft zu überlassen und damit die Privatwirtschaft zu stärken. Den Einlegern böte die Bundes-spar-kasse mindestens dieselbe Sicherheit, wie jede private Spar-kasse, da der Bund mit seinem Vermögen ausreichende Sicherheit für die

Einlage gibt. Die Sparkasse wurde dann auch ins Leben gerufen und gewann in kurzer Zeit das Vertrauen der Bundesgenossen. Nachstehende Zahlen geben den jeweiligen Bestand der Sparkasse wieder:

1912	40 000 Mk.	1921	507 000 Mk
1913	325 000 „	1922	901 000 „
1914	382 000 „	1923	80 000 000 „
1915	323 000 „	1924	44 000 „
1916	295 000 „	(nach 15prozent. Aufwertung)	
1917	276 000 „	1925	48 000 „
1918	291 000 „	1926	60 000 „
1919	308 000 „	(nach weit. 7½proz. Aufwert.)	
1920	372 000 „		

Die Verzinsung der bei der Bundessparkasse angelegten Gelder ist immer etwas höher, als bei den anderen Sparkassen, um den Bundesgenossen einen Anreiz für die Anlage ihrer Gelder bei unserer Sparkasse zu geben. Zurzeit beträgt der Zinsfuß 7 Prozent.

Als Abschluß lassen wir das Regulativ der Sparkasse folgen:

Sparordnung der Frischauf-Sparkasse.

§ 1. Für die Sicherheit der Spareinlagen und der Zinsen haftet das Fahrradhaus und der Arbeiter-Radsfahrer-Bund Solidarität mit ihren gesamten Vermögen.

§ 2. Spareinlagen werden im Bureau des Fahrradhauses Frischauf, Offenbach a. M., wie auch in dessen Filialen entgegengenommen. Jede Spareinlage muß mindestens 5 Mark betragen.

§ 3. Die Spareinlagen werden, soweit sie volle Mark betragen, jährlich verzinst. Bei der Zinsberechnung werden Bruchteile eines Pfennigs nicht vergütet.

Die Verzinsung beginnt für Einlagen, die in der ersten Monatshälfte gemacht werden, mit dem 15. des laufenden, und für Einlagen, die in der zweiten Monatshälfte gemacht werden, mit dem 1. des folgenden Monats.

Sie endet mit dem Schlusse des der Rückzahlung vorangehenden Monats.

Die Zinsen werden, abgesehen von dem Falle der gänzlichen Rückzahlung der Spareinlagen, alljährlich am Schlusse des Geschäftsjahres berechnet und — soweit sie vom Sparer nicht erhoben werden — dem Kapital zugeschrieben und mit diesem vom Beginne des neuen Geschäftsjahres an verzinst. Das Geschäftsjahr fällt mit dem Geschäftsjahre des Fahrradhauses Frischauf zusammen.

§ 4. Der Zinsfuß wird zunächst festgesetzt auf 7 Prozent für das Jahr. Änderungen des Zinsfußes, sowie dieser Sparordnung sind für jeden Sparer verbindlich, sobald sie mindestens einen

Monat vor dem Zeitpunkte, von welchem an sie eintreten sollen, im Organe des Bundes, des „Arbeiter-Radsfahrer“, bekanntgemacht sind. Änderungen des Zinsfußes unterliegen der Beschlussfassung der Geschäftsleitung und des Bundesvorstandes.

§ 5. Auszahlungen können statifinden:

- bis 50 Mark wöchentlich, ohne vorherige Kündigung,
- bis 100 Mark mit vierzehntägiger Kündigung,
- bis 500 Mark mit dreißigtägiger Kündigung.

In Ausnahmefällen werden auch höhere Beträge ohne Kündigung ausgezahlt. Die Entscheidung hierüber trifft die Geschäftsleitung. Bei Beträgen von über 1000 Mark ist die Kündigungsfrist in jedem einzelnen Falle mit der Geschäftsleitung zu vereinbaren.

Die Kündigung ist nur im Kontor des Fahrradhauses Frischauf, Offenbach a. M., oder dessen Filialen anzubringen, und muß schriftlich oder zu Protokoll erfolgen. Über die stattgefundene Kündigung ist auf dem Sparkonto ein Vermerk zu machen.

§ 6. Für einen gekündigten Betrag, der am Rückzahlungstermine nicht erhoben wird, entsteht der Nachteil, daß derselbe vom Tage des Ablaufes der Kündigungsfrist so lange zinslos im Fahrradhaus liegen bleibt, bis der Einleger neue Verfügung darüber trifft.

Das Fahrradhaus Frischauf, Offenbach a. M., hat das Recht, seinerseits Spareinlagen mit Frist von einem Monat zur Rückzahlung zu kündigen.

Die Kündigung erfolgt schriftlich, bei Unbestellbarkeit durch zweimalige Veröffentlichung im „Arbeiter-Radsfahrer“. Mit Ablauf der Kündigungsfrist hört die Verzinsung des gekündigten Kapitals auf.

§ 7. Jeder Sparer erhält eine mit dem Sparkassenstempel des Fahrradhauses Frischauf, Offenbach a. M., versehene, auf seinen Namen ausgefertigte Spar-Konto-Karte, nebst Spar-Ordnung, deren Bestimmungen er dadurch als für sich verbindlich anerkennt.

In diese Spar-Konto-Karte ist jede Einzahlung und jede Rückzahlung von zwei dazu beauftragten Angestellten des Fahrradhauses Frischauf, Offenbach a. M., unter Angabe des Datums einzutragen.

Bei Rückzahlung ist außerdem eine Quittung in Höhe des gezahlten Betrages von dem Empfänger als Beleg für die Kassensführung auszustellen.

§ 8. Auszahlungen von Sparguthaben und Zinsen werden nur im Kontor des Fahrradhauses Frischauf, Offenbach a. M., resp. in den von der Geschäftsleitung beauftragten Filialen, und nur gegen Vorlage der Spar-Konto-Karte geleistet; sie können an jeden Vorzeiger der Spar-Konto-Karte ausgezahlt werden, solange nicht von dem Sparer, dessen Ver-

treter oder Rechtsnachfolger gegen die Auszahlung bei der Geschäftsleitung des Fahrradhauses Frischau, Offenbach a. M., schriftlich Einspruch erhoben ist. Der Einspruch wird auf der Konto-Karte des Betreffenden vermerkt.

Das Fahrradhaus Frischau, Offenbach a. M., hat in jedem Falle das Recht, die Legitimation des Vorzeigers der Spar-Konto-Karte zu prüfen und ist dazu verpflichtet, wenn gegen die Auszahlung Einspruch erhoben ist.

Jeder Sparer hat deshalb in seinem eigenen Interesse seine Spar-Konto-Karte sorgfältig zu verwahren und einen vorkommenden Verlust derselben sofort der Geschäftsleitung in Offenbach am Main schriftlich mitzuteilen.

§ 9. Spar-Konto-Karten, die vollständig ausgezahlt sind, bleiben in Verwahrung des Fahrradhauses Frischau, Offenbach am Main.

§ 10. Wird der Geschäftsleitung der Verlust oder die gänzliche Vernichtung einer Spar-Konto-Karte in glaubhafter Weise nachgewiesen, so kann eine neue Spar-Konto-Karte an Stelle der verloren gegangenen ausgefertigt werden. Um diesen Nachweis zu erbringen, kann auf Antrag und Kosten des Sparers ein Aufgebotsverfahren herbeigeführt werden.

§ 11. Wenn auf eine Spar-Konto-Karte während 25 Jahren weder Ein- noch Auszahlungen geleistet werden, so hört die Verzinsung auf und das Guthaben wird gekündigt. Erfolgt die Abhebung nicht, so kann nach Ablauf der gesetzlichen Verjährungsfrist das Guthaben dem Unterstützungsfonds des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität überwiesen werden.

Die Gründungszeiten der Filialen.

Aue	1. 1. 1912	Magdeburg, Breite-	
Berlin, Beusselstr.	1. 3. 1913	weg	1. 2. 1913
Berlin, Kottbuser		Magdeburg, Budau	
Sträße	1. 4. 1908	(1910)	1. 11. 1913
Berlin N. 31	1. 11. 1906	Magdeburg, Johan-	
Braunschweig	1. 1. 1913	nisberg 1904	1. 11. 1913
Breslau	2. 10. 1911	Magdeburg, Suden-	
Chemnitz	1. 1. 1927	burg (1909)	1. 11. 1913
Dresden	1. 10. 1911	Mannheim	1. 4. 1913
Eberswalde	1. 1. 1913	München	1. 1. 1914
Erfurt	15. 2. 1926	Rürnberg	1. 11. 1912
Frankfurt a. M. I.		Offenbach a. M.	1. 3. 1910
Frankfurt a. M. II	23. 10. 1926	Saalfeld, Saale	15. 10. 1925
Hamburg	1. 1. 1913	Stäfffurt (1910)	1. 11. 1913
Hannover	1. 4. 1912	Stendal (1911)	1. 11. 1913
Karlsruhe	1. 3. 1910	Stuttgart, Cannstatt	1. 8. 1913
Kiel	1. 1. 1913	Tangermünde	
Leipzig	1. 4. 1907	(1912)	1. 11. 1913

Eingegangen sind folgende Filialen:

Aue	Karlsruhe
Berlin, Kottbuser Straße	Magdeburg, Breiteweg
Berlin N. 31	Mannheim
Braunschweig	München
Eberswalde	Stuttgart-Cannstatt
Hamburg	Tangermünde.
Hannover	

Zurzeit bestehen folgende Filialen:

Berlin-Moabit	Kiel
Breslau	Leipzig
Budau-Magdeburg	Magdeburg
Burg-Magdeburg	Rürnberg
Chemnitz	Offenbach a. M.
Dresden	Saalfeld-Saale
Erfurt	Stäfffurt
Frankfurt a. M. I.	Stendal
Frankfurt a. M. II	Sudenburg-Magdeburg

Übersicht über die Umsätze des Bundesgeschäftes.

1905	24 000	Mt.	1916	429 883	Mt.
1906	48 000	"	1917	311 335	"
1907	80 000	"	1918	347 841	"
1908	183 823	"	1919	954 069	"
1909	291 185	"	1920	391 508	"
1910	474 974	"	1921	440 974	"
1911	842 605	"	1922	324 761	"
1912	1 015 547	"	1923	212 086	"
1913	1 275 802	"	1924	755 373	"
1914	1 083 537	"	1925	1 810 735	"
1915	680 835	"	1926	1 780 444	"



5. Die Geschichte und die Entwicklung des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität in Zahlen-

darstellung.

Vier Tabellen.

1. Tabelle.

2. Tabelle.

Nr.	Konferenzen vor Gründung des Bundes	Jahr	Eintrittsgeld	Eintrittsgeld für Jugendl. u. 18 J.	Beitrag			Ortsgruppen		Mitgliederszahl am Jahresabschluss
					monatl., seit 1925 1/4 jährl.	Jugendliche mit 18 Jahren	Finanz im Jahr	Zahl	in Orten	
1.	Leipzig	1893								
2.	Berlin	1894								
3.	Fürth	1895								
	Bundestage									
1.	Offenbach a. M.	1896	50		15			16		476
2.	Altenburg	1897	50		15			55		1415
3.	Braunschweig	1898	50		20			100		2330
		1899	60		20			150		3500
4.	Mannheim	1900	60		20			200		6500
		1901	60		20			300		9451
5.	Hamburg	1902	60		20			500		11275
		1903	60		20			700		19201
6.	Erfurt	1904	60		20			900		24846
		1905	60		20			1154		40425
7.	München	1906	60		20			1673		62000
		1907	60		20			2000		86301
8.	Berlin	1908	75		20			2826		103570
		1909	75		20			2859		111487
9.	Frankfurt a. M.	1910	75		25			3100		125000
		1911	75		25			3300		133928
10.	Dresden	1912	75		25			3500		143369
		1913	75		25			3743		147557
11.	Höfn	1914	75		25			2347		75187
		1915	75		25			1915		35382
12.	Leipzig	1916	75		25			1811		25603
		1917	75		25			1642		22578
		1918	75		25			1536		22461
13.	Würzburg	1919	75		25			2387		103385
		1920	100		40			3109		156447
14.	Halle a. S.	1921	100		40			4249	9261	237850
		1922	250		100			4737	10577	282379
		1923	?		?			?	?	?
15.	Raffel	1924	150		30			4264	8327	189778
		1925	150		90			4513	8641	189559
16.	Karlsruhe	1926	150		90					
		1927	150		110					

Eintrittsgeld	Einnahmeposten			Bundesvermögen	Unterstützungen an Mitglieder				
	Beiträge	Delegierten-Steuer	Gesamt-Einnahmen Eintritt und Beiträge		Unfallfälle	Unfälle mit tödl. Ausgang	Unterstützungen		
N	N	N	N	N	Ställe	Anzahl der Krankheits-tage	Begabte Unter-stützung	Zahl	negative Unterst.
?	350	?	448	172					
?	1547	?	2656	1065					
?	4000	?	4857	1448					
?	5801	333	7257	3825	13	246	204		
?	8850	968	11550	8762	22	738	492		
?	11619	776	17997	11189	81	1364	1364		
3099	16139	945	27476	17312	155	2515	2515	1	25
6386	29992	2251	42890	25352	309	4776	5014	2	50
8673	45887	3335	73536	37879	528	7357	9136	1	50
13043	73474	5047	106025	40000	765	13203	15521	2	200
20874	117878	8302	164533	60000	1134	18833	22598	1	50
30591	157318	12729	213823	100000	1698	28805	34188		
31698	214291	18320	282175	105000	2416	43075	54668	8	400
30710	239784	19169	308288	125300	2629	45994	62820	8	400
30429	249824	1293	354673	143273	2916	53044	76668	16	800
31256	316518		453004	209862	3253	57294	86229	17	850
34247	413828		528787	291525	3445	64976	99995	11	550
27069	399924		490993	312719	3473	64511	104238	18	900
15593	276474		294783	353109	2528	48636	67840	11	500
1593	147551		149147	387184	484	11026	10150	1	25
983	92536		95826	422188	247	5486	7308	1	30
292	67433		67726	426424	117	3330	4663		
513	64894		65332	447522	101	2145	3585		
34430	255680		364335	297025	244	5669	7384	2	100
127289	623069		1104675	368228	412	9936	16165	1	50
251773	954847		1848416	328730	747	19313	30802	?	?
?	?		?	?	847	?	?	?	?
?	?		?	?	?	?	?	?	?
19455	559180		578635	497348	506	?	?	?	?
25766	661533		667300	702534	1519	37235	58874	15	750
					2519	60703	101090	13	650

[33108|610210|307861|129| 6380

Die Geschichte und die Entwicklung des in Zahlen-

3. Tabelle.

Jahr	Unterstützungen an Mitglieder											
	Todesfall		Notfall		Rechts- schutz		Grenzverkehrsart.			Sofort- pflicht		
	Zahl d. Fälle	Begabte Unter- stützung M.	Zahl d. Fälle	Begabte Unterstütz. M.	Zahl der Fälle	Kosten M.	Ortsgrupp.d. Start. erhieft.	Zahl d. ausge- stellt. Karten	bav.-f. Motorr. M.	Grenzwahl begabte M.	Fälle	Betrag M.
1896												
1897												
1898												
1899												
1900												
1901												
1902												
1903												
1904												
1905												
1906	28	1400										
1907	131	6550										
1908	226	10566	38	1112	223	7692						
1909	299	13322	85	2166	316	8320						
1910	353	17450	131	4069	297	8223	551	7744	20	1387		
1911	433	22538	219	4654	402	10241	559	8451	21	888		
1912	480	24842	278	6306	323	9486	677	13313	47	1599		
1913	622	31748	451	7195	402	15701	680	13328	48	2924		
1914	635	26603	361	4821	266	11172	729	14560	49	—		
1915	416	10874	214	2965	38	4778	117	1512	48	1536		
1916	309	10173	225	8535	23	2392	60	536	1	—		
1917	307	11991	110	10920	3	1500	51	183	—	—		
1918	324	13115	70	9188	8	1492	39	181	—	—		
1919	389	14624	138	2210	27	2457	36	482	—	399		
1920	475	18529	135	3545	82	6179	98	1487	—	313		
1921	506	18569	181	6647	219	16670	348	9560	5	7106		
1922	694	?	128	?	274	?	525	14559	3	?		
1923	563	?	40	?	234	?	394	7683	10	?		
1924	759	15402	139	2605	78	5414	?	6563	?	1168		
1925	739	20655	252	6230	112	6796	?	5524	?	710	14	646
1926												
1927												
	8694	289276	3215	83168	3637	125614		128302	252			

Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität darstellung.

4. Tabelle.

Rad- diebstahl		Gesamtbetrag der Unterstützungen M.	An die Gaue u. Bezirke zurück M.	Kurse, Bundes- meisterschaften M.	Der Arbeiterradfahrer gegr. 1. Oktober 1895			Bundesgeschäft Fahrradhaus Greifau Umlag in Gold-M.
Fälle	Betrag M.				Auflagen am Jahreschluss	Gesamts- kosten M.	Zufuß vom Bunde M.	
					500	200	200	
					2000	1025	1025	
					3000	1500	1500	
		204			4500	2367	2367	
		492			7500	3994	3994	
		1364	664		11000	6545	6545	
		2515	980		15000	7649	7649	
		5322	1849		22000	13432	13432	
		9485	4848		30000	27870	20870	
		18440	7477		45000	34645	27200	24000
		25952	18160		65000	48365	41117	48000
		46295	23590		98000	58208	47058	80000
		74810	34357		121000	90507	76490	183823
		88136	40760		133000	86475	68883	291185
		108143	40490		145000	90512	72550	474974
		124551	44485		150000	94366	85526	842605
		140736	51694		167000	103580	86119	1015547
		161807	58388		169000	107646	90440	1275802
		110437	42303		110000	61967	61867	1083537
		28768	13202		54000	21479	21479	680835
		28409	19535		36000	12939	12939	429883
		29076	5839		27500	11166	11166	311335
		27381	3263		37000	9675	9675	347841
		26975	27470		110000	50226	48383	954069
		44733	40294	?	157000	224146	97800	391508
		72690	100840	?	249000	383755	351769	440974
		271822	?	?	309000	?	?	324761
		65851	?	—	286000	?	?	212086
		83465	59966	?	228000	70585	62454	755373
10	375	136664	112549	16245	215000	114355	105536	1810735
					213000			1780444
		1734523	753109			1739179	1436033	13759317

**Der Stand des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität
in den Jahren 1919 bis 1925**

Zeit	Bezirke	Ortsgruppen	Mitglieder				Zusammen	
			über 18 Jahre		unt. 18 Jahren			
			in Orten	männl.	weibl.	männl.	weibl.	
Stand 31. 12. 1918	200	3743	?	?	?	?	?	148508
Stand 31. 12. 1919	219	2387	?	91970	7687	3728	?	108385
Zugang i. J. 1920	4	722	?	44590	3128	4429	?	59052
Stand 31. 12. 1920	223	3109	?	136560	10815	8157	905	156437
Zugang i. J. 1921	11	1140	?	66220	7897	6462	834	81413
Stand 31. 12. 1921	234	4249	9261	202780	18722	14619	1789	237850
Zugang i. J. 1922	17	488	1316	34939	5623	3362	605	44529
Stand 31. 12. 1922	251	4737	10577	237719	24335	17981	2344	282379
Keine Stat. üb. 1923	?	?	?	?	?	?	?	?
Stand 31. 12. 1924	261	4264	8327	160825	18537	8966	1450	189778
Zu- oder Abg. 1925	+5	249	+314	-4486	+520	2947	800	-219
Stand 31. 12. 1925	266	4513	8641	156339	19057	11913	2250	189559
Zugang i. J. 1926								
Stand 31. 12. 1926								

**Die Fortschritte unseres Saalportes
in den Jahren 1919 bis 1925**

Zeit	Saalport				In Schuttern- hallen üben		Motorradfahr.			
	plie- gen Orts- grup.	Saal- trup.	Zahl	Mann- schaften	Ver- gütung	Ver- gütung	in Orts- gruppen	Zahl	eigene Möbel	
Stand 31.12.1919	?	401	2651	?	?	?	?	53	142	?
Zunahme 1920	?	135	640	?	?	?	?	25	34	?
Stand 31.12.1920	?	536	3291	1794	10186	?	?	88	176	?
Zunahme 1921	?	166	966	768	5227	?	?	38	67	?
Stand 31.12.1921	?	702	4257	2562	15413	211	137	?	126	243
Zunahme 1922	?	151	828	777	4877	68	42	?	—	21
Stand 31.12.1922	?	853	5080	3339	20290	279	179	100	125	264
Keine Stat. 1923	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
Stand 31.12.1924	2276	1127	6552	3986	22586	262	207	55	256	402
Zunahme 1925	130	392	2615	491	2151	73	17	56	408	911
Stand 31.12.1925	2406	1519	9167	4477	24737	335	224	111	664	1313
Zunahme 1926										
Stand 31.12.1926										

In 40 Ortsgruppen wird auch noch mit zusammen 300 Einrädern geübt.

Der Arbeiter-Radfahrer

Zeitung für die Mitglieder
des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität
Verlag: Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität
Herausgeber: Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität
Redaktion: Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität
Druck: Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität

Nummer 5 Cliché des Monats, 1. Mai 1925 31. Jahrgang

**Zum 1. Mai.
Der proletarische Maiertag.**

Der 1. Mai ist ein Tag der großen Bedeutung für die Arbeiterklasse. Er ist der Tag der proletarischen Revolution. In diesem Tag haben die Arbeiter die Welt erobert. Sie haben die Herrschaft der Bourgeoisie gestürzt und die Herrschaft der Arbeiter errichtet. In diesem Tag haben die Arbeiter die Welt erobert. Sie haben die Herrschaft der Bourgeoisie gestürzt und die Herrschaft der Arbeiter errichtet.

**Freie Ausprache
über die
bildlichen Darstellungen
drei Arten des Radportes.**



Waldportfahren



Kolonportfahren



Saalportfahren

6. Die Gliederung des Bundes.

Die Gaubundeinteilung

(Eingeführt 1924).

Gaubund Nordost

- Gau 1: Ostpreußen
 „ 3: Pommern

Gaubund Nordwest

- Gau 4: Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz
 „ 5: Schleswig-Holstein
 „ 6: Oldenburg und Ostfriesland
 „ 10: Hannover

Gaubund Ost

- Gau 7: Niederschlesien
 „ 8: Oberschlesien
 „ 9: Brandenburg
 „ 15: Ostfachsen

Gaubund Mitte

- Gau 11: Braunschweig und Reg.-Bez. Magdeburg
 „ 14: Westfachsen
 „ 16: Thüringen
 „ 17: Südliche Provinz Sachsen und Anhalt

Gaubund West

- Gau 12: Westfalen
 „ 13: Rheinland
 „ 18: Hessen-Darmstadt und Hessen-Nassau
 „ 22: Nordbaden und Rheinpfalz

Gaubund Süd

- Gau 19: Nordbayern
 „ 20: Südbayern
 „ 21: Württemberg
 „ 23: Südbaden

Die Gau- und Bezirks-Einteilung 1926.

Zahlen: Nummer des Bezirks. — Ortsnamen: Name des Bezirks.

Gau 1: Ostpreußen. 1. Königsberg 2. Iltis 3. Rastenburg 4. Allenstein 5. Elbing 6. Danzig	Gau 2: Pommern. 1. Stolp 2. Köslin 3. Bärenwalde 4. Neustettin 5. Kolberg 6. Altdamm 7. Stettin 8. Hammer 9. Wolgast 10. ?	Gau 3: Brandenburg. 1. Berlin 2. Neufahr 3. Ludenwalde 4. Finsterwalde 5. Cottbus 6. Fürstentum 7. Frankfurt-O. 8. Guben 9. Forst i. V. 10. Jülichau 11. Jelenzig 12. Landsbg.-W. 13. Dragebruch 14. Arnswalde 15. ? 16. Altdreiwitz 17. Pöpe o. F. 18. Prenzlau 19. Tempin 20. Sommerfelde 21. Berlin O. 22. Neuruppin 23. Potsdam 24. Belgig 25. Brandenburg 26. Birtkorf 27. Wittenberge 28. Schneidemühl	Gau 4: Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz. 1. Trebo 2. Kenjefeld 3. Neufahrstede 4. Gütrow 5. Wahren 6. Schiffbeh	Gau 5: Schlesw.-Holst. 1. Kiel 2. Wandorf 3. Wedel 4. Elmshorn 5. Eutin 6. Husum	Gau 6: Ostschlesien. 1. Posen 2. Grotzen 3. Gnesen 4. Bromberg 5. Gostin 6. Gostin 7. Gostin 8. Gostin 9. Gostin 10. Gostin 11. Gostin 12. Gostin 13. Gostin 14. Gostin 15. Gostin 16. Gostin 17. Gostin 18. Gostin 19. Gostin 20. Gostin 21. Gostin 22. Gostin 23. Gostin 24. Gostin 25. Gostin 26. Gostin 27. Gostin 28. Gostin	Gau 7: Niederschlesien. 1. Breslau 2. Glogau 3. Sagan 4. Luben 5. Glogau 6. Glogau 7. Glogau 8. Glogau 9. Glogau 10. Glogau 11. Glogau	Gau 8: Oberschlesien. 1. Breslau 2. Glogau 3. Sagan 4. Luben 5. Glogau 6. Glogau 7. Glogau 8. Glogau 9. Glogau 10. Glogau 11. Glogau	Gau 9: Brandenburg. 1. Berlin 2. Neufahr 3. Ludenwalde 4. Finsterwalde 5. Cottbus 6. Fürstentum 7. Frankfurt-O. 8. Guben 9. Forst i. V. 10. Jülichau 11. Jelenzig 12. Landsbg.-W. 13. Dragebruch 14. Arnswalde 15. ? 16. Altdreiwitz 17. Pöpe o. F. 18. Prenzlau 19. Tempin 20. Sommerfelde 21. Berlin O. 22. Neuruppin 23. Potsdam 24. Belgig 25. Brandenburg 26. Birtkorf 27. Wittenberge 28. Schneidemühl	Gau 10: Hannover. 1. Hannover 2. Gronau 3. Scharzen 4. Hildesheim 5. Bielefeld 6. Hameln 7. Braunschweig 8. Göttingen 9. Weitzbergen 10. Verden 11. Delligsen	Gau 11: Braunschweig, Reg.-Bez. Magdeburg. 1. Magdeburg 2. Halberstadt 3. Harburg 4. Hildesheim 5. Lüneburg 6. Verden 7. Braunschweig 8. Göttingen 9. Weitzbergen 10. Verden 11. Delligsen	Gau 12: Westfalen. 1. Münster 2. Hamm 3. Bielefeld 4. Hamm 5. Hamm 6. Hamm 7. Hamm 8. Hamm 9. Hamm 10. Hamm 11. Hamm 12. Hamm 13. Hamm 14. Hamm 15. Hamm 16. Hamm 17. Hamm 18. Hamm 19. Hamm 20. Hamm 21. Hamm 22. Hamm 23. Hamm 24. Hamm 25. Hamm 26. Hamm 27. Hamm 28. Hamm	Gau 13: Rheinland. 1. Aachen 2. Eifel 3. Aachen 4. Aachen 5. Aachen 6. Aachen 7. Aachen 8. Aachen 9. Aachen 10. Aachen 11. Aachen 12. Aachen 13. Aachen 14. Aachen 15. Aachen 16. Aachen 17. Aachen 18. Aachen 19. Aachen 20. Aachen	Gau 14: Westfachsen. 1. Hamm 2. Hamm 3. Hamm 4. Hamm 5. Hamm 6. Hamm 7. Hamm 8. Hamm 9. Hamm 10. Hamm 11. Hamm 12. Hamm 13. Hamm 14. Hamm 15. Hamm 16. Hamm 17. Hamm 18. Hamm 19. Hamm 20. Hamm	Gau 15: Ostfachsen. 1. Hamm 2. Hamm 3. Hamm 4. Hamm 5. Hamm 6. Hamm 7. Hamm 8. Hamm 9. Hamm 10. Hamm 11. Hamm 12. Hamm 13. Hamm 14. Hamm 15. Hamm 16. Hamm 17. Hamm 18. Hamm 19. Hamm 20. Hamm	Gau 16: Thüringen. 1. Altenburg 2. Gera 3. Coburg 4. Erfurt 5. Mühlhausen 6. Gotha 7. Weimar 8. Neustadt 9. Saalfeld 10. Langensalza 11. Suhl 12. Frankenhau. 13. Eisenach	Gau 17: Sächs.-S.-Rh. 1. Chemnitz 2. Riesa 3. Leipzig 4. Leipzig 5. Leipzig 6. Leipzig 7. Leipzig 8. Leipzig 9. Leipzig 10. Leipzig 11. Leipzig 12. Leipzig 13. Leipzig 14. Leipzig 15. Leipzig 16. Leipzig 17. Leipzig 18. Leipzig 19. Leipzig 20. Leipzig	Gau 18: Hessen u. Nassau. 1. Kassel 2. Kassel 3. Kassel 4. Kassel 5. Kassel 6. Kassel 7. Kassel 8. Kassel 9. Kassel 10. Kassel 11. Kassel 12. Kassel 13. Kassel 14. Kassel 15. Kassel 16. Kassel 17. Kassel 18. Kassel 19. Kassel 20. Kassel	Gau 19: Nordbayern. 1. Bamberg 2. Würzburg 3. Schweinfurt 4. Hof 5. Bayreuth 6. Kulmbach 7. Coburg 8. Hof 9. Bamberg 10. Regensburg	Gau 20: Südbayern. 1. München 2. München 3. München 4. München 5. München 6. München 7. München 8. München 9. München 10. München 11. München 12. München 13. München 14. München 15. München 16. München 17. München 18. München 19. München 20. München	Gau 21: Württemberg. 1. Stuttgart 2. Stuttgart 3. Stuttgart 4. Stuttgart 5. Stuttgart 6. Stuttgart 7. Stuttgart 8. Stuttgart 9. Stuttgart 10. Stuttgart 11. Stuttgart 12. Stuttgart 13. Stuttgart 14. Stuttgart 15. Stuttgart 16. Stuttgart 17. Stuttgart 18. Stuttgart 19. Stuttgart 20. Stuttgart	Gau 22: Nordbad., Rhpf. 1. Mannheim 2. Heidelberg 3. Karlsruhe 4. Karlsruhe 5. Karlsruhe 6. Karlsruhe 7. Karlsruhe 8. Karlsruhe 9. Karlsruhe 10. Karlsruhe 11. Karlsruhe 12. Karlsruhe 13. Karlsruhe 14. Karlsruhe 15. Karlsruhe 16. Karlsruhe 17. Karlsruhe 18. Karlsruhe 19. Karlsruhe 20. Karlsruhe	Gau 23: Südbaden. 1. Karlsruhe 2. Karlsruhe 3. Karlsruhe 4. Karlsruhe 5. Karlsruhe 6. Karlsruhe 7. Karlsruhe 8. Karlsruhe 9. Karlsruhe 10. Karlsruhe 11. Karlsruhe 12. Karlsruhe 13. Karlsruhe 14. Karlsruhe 15. Karlsruhe 16. Karlsruhe 17. Karlsruhe 18. Karlsruhe 19. Karlsruhe 20. Karlsruhe
--	---	---	---	---	--	--	--	---	---	--	--	---	--	---	--	--	---	--	--	--	---	---



Anhang.



Allerhand Wissenswertes
für sämtliche Sparten
der Funktionäre des Bundes.





1. Die Arbeiterradfahrer-Internationale.

Der Arbeiter-Radfahrer-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-Radfahrer“ wie folgt dar: „Unser Bund hat als Benjamin im Kriegsjahre 1916 das Licht der Welt erblickt.“ (Der „Arbeiter-Radfahrer“, 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. Weisfahren ist nicht erlaubt.

Der Arbeiter-Radfahrer-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-Radfahrer-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-Radfahrer Österreichs“ seit 1909. Am Sitz 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 Weisfahren. 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 Freischauf-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 Radsfahren 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 lebhafteste 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 Radwettfahren.

Finnland.

Die Arbeiterradfahrer sind dem Finnischen Arbeiter-Sportbund als Sparte eingereiht. Ihre Zahl ist noch nicht sehr groß. Sie haben für das Straßenwettfahren 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 Wettfahren, dem man eifrig huldigt. Ausfahrten sind selten, Wanderrfahrten 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 Radisporttätigkeit 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.

Luzemburg.

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 Radisport zu planmäßiger Tätigkeit angeregt wurden. Man betätigt sich vorerst nur im Wettfahren, doch hegt man auch großes Interesse für den Saalradisport.

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 schelles Vorwärtstommen der

Arbeiterradfahrerbewegung 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 Radisportbewegung 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 vertuernde 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 langstreckige Ausfahrten und Wanderfahrten, wobei für den Radisport geworben wird. Die Jugend huldigt dem Rennsport und zurzeit ist überall die Ausbildung im Saalradisport im Gange. Fortgesetzt lassen sich die Vereine von Lichtbildern unterstützte Vorträge über den Sportbetrieb der ausländischen Arbeiterradfahrerbünde 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 Vereinchen, 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 abstechend 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 Diet, 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 genüge 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 schönfärbischen 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 herrschten 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 Bundessvorstand 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 einzulenden. 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 Mat:

„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 Abhebung 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 legt 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 Beschwerdeauschusses ist die Bundesleitung ab 26. September vorläufig nach Cannstatt verlegt. Zehn Delegierte haben ihre Zustimmung zur Amtsentziehung von Buhlmann und Brandt gegeben, folglich ist eure Bundesleitung nur in Cannstatt.“

Die provisorische Bundesleitung.
Mit Bundesgruß! gez. J. A.: Th. Mat.

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-Beschwerdeauschusses 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 Besangenheit des Obmanns des Beschwerdeauschusses, Genossen Hokenholz, vorliegt, indem er trotz seiner Versprechen die Sitzung nicht besucht hat. Aus diesem Grunde erklärt der Beschwerdeauschuß 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 Abhebung 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 Mat (Stuttgart), zu überweisen. Wir eruchen 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-Beschwerdeauschuß: Die Oppositionsleitung:
gez. Ludw. Hofmann, W. Both. J. A.: Mat.

Die Delegierten des zehnten Bundestages:
gez. Kemmer, Englert, Jöhnt, Mosert, Knöbele, Hofmann, Both,
Krusch, Dittmar, Mat.

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 oben-drein mit ihrer Geschäftsgedabung 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 Reiningen 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-Osterreichische 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 Einzelfahrern, 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 Sätzen 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, in Folge 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 Unterstüzungen 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 Gautag des Berliner Gaues 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 Gaukassen 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 Bundesgauen. 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 Bundesbeitrages sei ferner bedingt durch eine Erhöhung des Versicherungsbeitrages von 70 Pfg. pro Kopf zwecks Abschluß eines neuen Versicherungsvertrages.“

„Das Zustandekommen des Versicherungsvertrages habe einem Bundesvorstandesmitgliede die statische 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 „Aachener 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 zählende 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 Haftpflichtschaden 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 VDRB. 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 VDRB. 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 VDRB. 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 Anmerkg. d. Bearbeiters.)

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

Die VDRB. 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 VDRB. und die neuerdings erfolgte Gründung einer Einheitsfront im Motorrad- und Automobilsport.“

Auch die DKB. 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 DKB. 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 Radsfahrervereinen von München, Fürth, Kemmern, Memmelsdorf, Bamberg und Nürnberg gegründet. Er hat seine Geschäftsstelle in Bamberg in einem eigenen Verbandshause. Seine Vereine gewannen 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 gestaut. 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, Rechtsschutz 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 betragen 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 „Falke“, 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. Gegliedert in fünf Gaue. 67 Vereine. Halbjahresbeitrag 50 Pfg. Man will Unfall- und Haftpflichtversicherung einführen.

Der Sächsischer 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 Bauhen 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 Wettfahrten 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. Kennfahrten und Wanderfahrten wenig, Saalsport ganz unbedeutend.

Die kleinsten Radfahrer-Verbände.

Die voranstehend erwähnten Verbände gehören der Vereinigung Deutscher Radsporthverbände 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 Lueistal-Radfahrer-Verband.

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

Der Radfahrer-Bund 1922.

Gegründet im September 1922 in Buchbach 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 Radsfahrer-Verband Wanderlust.

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

Der Riesengebirgs-Radsfahrer-Bund.

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

Der Spejart-Radsfahrer-Bund.

Einige Vereine, die wenig leisten.

Der Süddeutsche Radsfahrer-Bund.

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

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

Sitz Augsburg. Eine geringe Zahl ländlicher Radsfahrervereine.

Zeitweise erscheinende Radsfahrer-Bünde.

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

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

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

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

Radsfahrerverbände ist deutlich gekennzeichnet in der 1912 erschienenen und von Arthur Trahner geschriebenem Broschüre: „Die militärische Zwangserziehung der Jugend zu patriotischer Gesinnung, eine Besprechung der bürgerlichen Jugendpflege-Bestrebungen mit besonderer Berücksichtigung der Tätigkeit der bürgerlichen Radsfahrer-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 Radsfahrerverbände muß sich jeder Funktionär genau unterrichten. Diese Kenntnisse braucht er nötig bei der Werbearbeit.

Leider sind in den bürgerlichen Radsfahrer-Bünden auch noch viele radsahrende Arbeiter Mitglieder. Es muß deshalb unsere ernste Aufgabe sein, alle Arbeiter dahin aufzuklären, daß sie die gegnerischen bürgerlichen Radsfahrerverbände sowie auch jede Sonderorganisation zu meiden haben, dafür aber verpflichtet sind, sich der großen zentralen radisportlichen Organisation, dem Arbeiter-Radsfahrer-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 Wildung. — Zeitschrift: Deutsche Arbeiter-Sport-Zeitung.

Angegliederte 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 Borturner,
Bundesschulnachrichten.

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

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

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

Arbeiter-Samariter-Bund Chemnitz in Sachsen, Dres-
dener Straße 40. Vorsitzender: Theodor Krejschmar. 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, Lüthow-
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.

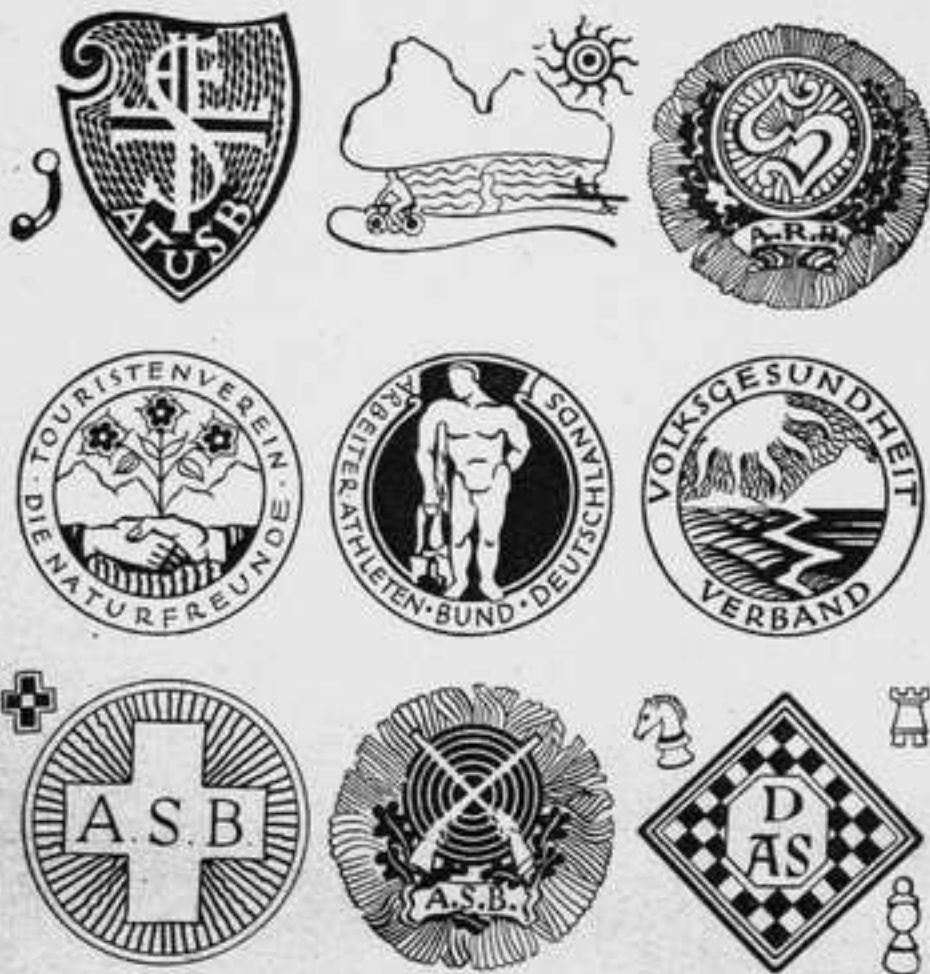
Deutscher Arbeiter-Sänger-Bund. Berlin NO 55,
Brausberger Straße 43. Geschäftsführer: Alex Kaiser. Fern-
sprecher: Königstadt 915.

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

Deutscher Arbeiter-Theaterbund. Anschrift: Bernhard
Arlt, 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. Bildung, 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 Zölch, 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 Sports 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: R. Slaba, Hybernská 7, Prag II;
Aussig: Heinrich Müller, Marktplatz 2.

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

Jugoslawien: Jakob Beshove, 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 vorgezogen, 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 Kanonensfutter 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 Völkerverheerens 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:

Änderungen.

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 festgelegt worden:

a) für die Versicherten der Jugendlichen:

1000.— Reichsmark für den Todesfall,
5000.— „ „ Invaliditätsfall,
1.50 „ „ tägliche Entschädigung bei vorübergehenden Unfallfolgen, oder auf Antrag 90prozentiger 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.

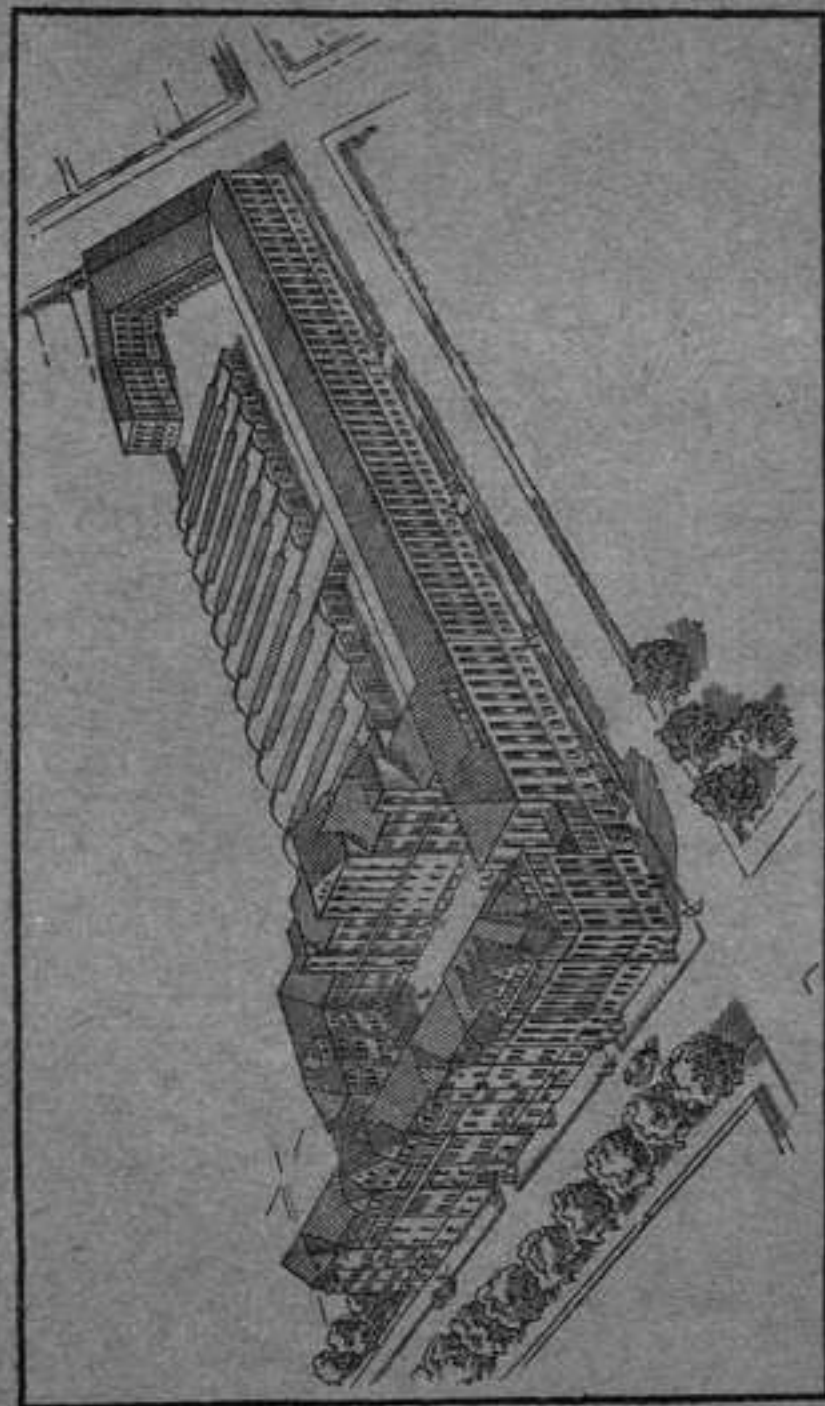
3. Hierbei ist zu beachten, daß eine entschädigungslose Wartezeit von drei Tagen neu eingeführt worden ist.

§ 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.



Plan für den Weiterbau des Bundeshauses in Offenbach am Main.