

Frishauf!



Frishauf!

Der Straßen- Fahrradspport

im Arbeiter-Radsportbund Solidarität

Beigaben:

Wertungs-Bestimmungen
für Ausfahrten, Touren und Wanderfahrten
Fahr- und Signal-Ordnung

Verhaltensregeln beim Gebrauch von Grenzkarten
Winke für Wanderfahrten und andere Ratschläge

Von H. Frahnert, Redakteur der Bundeszeitung



A 80-10435

1921

Verlag des Arbeiter-Radsport-
bundes Solidarität, Offenbach=M.





Inhalts-Übersicht.

	Seite
Vorwort	2
Fahr- und Signal-Ordnung	4
Unser Sport	5
Sportbetätigung ist Gesundheitspflege	6
Eben vor längeren Fahrten	7
Vorbereitung zu Wanderrfahrten	8
Bericht für Radwanderfahrten	8
Das Atmen beim Radfahren	9
Gebote für das Radfahren	10
Hygienische Vorschriften für Radfahrer	10
Behandle deine Radbereifung gut	10
Die Ausbesserung der Fahrradbereifung	11
Ratschläge für erste Hilfe	12, 13
Der Wanderrfahrten beste Art	14, 15
Bundesgenossen auf einer Acht-Wochen-Wanderrfahrt	16, 17
Verhaltensregeln beim Grenzverkehr	18
Wertungs-Ordnung für Ortsgruppen-Ausfahrten bis 30 km	19
Wertung der Ortsgruppenleistung	20, 23
Wertungs-Ordnung für Touren über 30 km	21, 22
Wertungs-Ordnung für Wanderrfahrten über 100 km	24
Allgemeine Bestimmungen für die Straßenwettbewerbe	25
Merksatz für Fahrwarte und Fahrer. — Meldzettel	26
Teilnehmerschein	27, 28
Fahrerbescheinigung	29, 30
Bundes-Werbe-Fahrttage	31
Die amtlichen Kennzeichen der Automobile	32

Bundes-Sportauschuß:

Vorsitzender: Philipp Schnatz, Frankfurt-M., Münzenbergstr. 8 I.,
 Mitglieder: Germeroth, Baum, Saupel, Rinow, Ruff, Bender,
 Schiedsrichter: Schäfer, Thomas, Schwab.

Vorwort zur ersten Auflage.

Zu der Herausgabe der Wettfahrbestimmungen des Arbeiter-Radfahrerbandes Solidarität muß an erster Stelle betont werden, daß die Bestimmungen sich gründen auf die in unserem Bunde vorherrschenden Anschauungen und Gebräuche. Unter Ausschaltung jeglicher Preis- und Kranzjägererei gilt nur Punkterzielung. Diese muß einfach und klar bestimmt sein, jede verwirrende Verzerrung zum Nachteil muß vermieden bleiben. Derartige bildet die Größe unserer Organisation nicht. Ohne weiteres hat auch auszuscheiden die Durchführung der verschiedenen Wettbewerbe durch den Bundesvorstand. Dazu ist das Bundesgebiet zu groß und die Arbeit würde auch durch eine Amtsstelle in Zukunft nicht zu erledigen sein. Die Durchführung muß zunächst im Rahmen der Gau-

den Bezirken überlassen werden. Die Weiterführung einiger Wettbewerbe ergibt sich aus einigen Bestimmungen, für andere werden zur Durchführung im ganzen Bunde sicherlich von den Sportauschüssen in Pöble Anregungen gegeben werden, die aber, das sei auch hier betont, auf den ganzen Bund zugeschnitten sein müssen.

Unsere Wettfahrbestimmungen bilden nun nicht etwa der Weisheit letzten Schluß, sondern sie sind vielmehr jederzeit und in allen Teilen als veränderlich zu betrachten. Sie haben sich der jeweiligen Entwicklung der sportlichen Wettbewerbe in unserem Bunde anzupassen und mit ihr fortgesetzt gleichen Schritt zu halten. Darum müssen sämtliche Sportauschüsse an der Ausgestaltung der Wettfahrbestimmungen mitarbeiten, indem sie dauernd ihre Beobachtungen und Erfahrungen besprechen und danach durch gut durchdachte schriftliche Festlegungen Änderungen anregen. Der Zweck der Wettfahrbestimmungen besteht darin, gleiche Bedingungen und Voraussetzungen, oder, mit zwei anderen Worten gesagt, gleiche Waffen für alle in Wettbewerben Tretenden zu gewährleisten und gleichzeitig jedes Mittel zu erschöpfen, um, soweit es überhaupt möglich ist, den Besten im Wettbewerb einwandfrei festzustellen. Fassung, Form und Inhalt der Wettfahrbestimmungen werden sich daher jeweils den im Bunde herrschenden Strömungen und Meinungen anzupassen haben, woraus folgt, daß die Bestimmungen von Jahr zu Jahr ausführlicher werden müssen und schließlich den Umfang eines kleinen Gesetzbuches erreichen. Zu alledem kommt noch, daß die Entwicklung des Sportbetriebes in unserer großen Organisation dazu drängt, daß sich (z. B. beim Saalsport) in früher nicht gekannter und nie gekannter Weise Massenreihen durchsetzen werden. Wir werden 2er, 4er oder auch 8er mit noch mehr Fahrern bald als Regel und nicht mehr als seltene Ausnahmen zu betrachten haben. Das gibt dann reichliche Gedankenarbeit für die Fahrwarte, die Sportauschüsse und — die Schiedsrichter.

1. Juli 1920.

Der Verfasser.

Vorwort zur zweiten Auflage.

Nicht Monate nach der Herausgabe war die ganze erste Auflage der vorliegenden Broschüre vergriffen. Die Schrift wurde von Tausenden Bundesgenossen verlangt und ist von diesen sicherlich auch gewissenhaft studiert worden. Aber auch die Funktionäre aller bürgerlichen Radfahrer-Vereine prüfen aufmerksam die Schriften unseres Bundes. Die Folge ist, daß jetzt die bürgerlichen Radfahrer-Vereine viele ihrer vor Jahren noch ganz alten Vorkampfregele festgelegte Bestimmungen beseitigen und ihren Sportbetrieb nach dem Vorbilde unseres Bundes und entsprechend der Eigenart des Radsports umorganisieren. Das muß für unsere Bundesgenossen ein aufspornender Grund sein, den Ausbau unseres Sportbetriebes noch mehr mit Sorgfalt zu betreiben. Wir hoffen, daß dabei dieses Heft auch weiterhin gute Dienste leistet.

1. Juni 1921.

Der Verfasser.

Fahr- und Signal-Ordnung.

1. Die Ortsgruppe richtet sich nach den polizeilich getroffenen Bestimmungen über den Radfahrerverkehr. Es sind solche vom Fahrwart von Zeit zu Zeit in der Monatsversammlung mit der Fahrordnung vorzulesen.

2. Bei Ausfahrten und Touren müssen sich sämtliche Teilnehmer streng der Fahrordnung fügen. Letztere wird durch die mit Signallampen versehenen Fahrwarte, deren Anordnungen unbedingt Folge geleistet werden muß, aufrecht erhalten.

3. Vor jeder Fahrt sind die Bundesgenossen zu wählen, die bei Unfällen und Reissen- und Radbeschädigungen helfend eingzugreifen haben.

4. Bei allen Ausfahrten haben die Teilnehmer die ihnen eventl. durch Nichtmitführen der Laternen usw. entstehenden Unannehmlichkeiten selbst zu verantworten.

5. Durch alle Ortschaften darf nur eintreihig in mäßigem Tempo gefahren werden mit einem Abstand von 2 Radlängen.

6. Bei Ausfahrten soll ein 15-Kilometer-Tempo gefahren werden. Diejenigen, welche bei größeren Touren nicht nachkommen können, werden vom Verein in die nächste Ortschaft oder Eisenbahnstation begleitet, wo sie als Nachzügler oder mit der Bahn vorlieb nehmen müssen.

7. Die Fahrwarte haben die Zeit der Abfahrt, des Aufenthaltes sowie der Rückfahrt zu bestimmen und diese streng einzuhalten. Die Abfahrt erfolgt ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden stets präzise zur festgesetzten Zeit.

8. Bei steilen, bezw. unsicheren Bergen haben die Fahrwarte absteigen zu lassen. Die trotzdem den Berg fahrenden haben nach Erreichung der Höhe auf die Nachkommenden zu warten und sich dann wieder einzureihen. Bei Bergabfahrten dürfen, um allem Unglück vorzubeugen, unter keinen Umständen die Füße aufgelegt, noch darf aus der Reihe gefahren werden. Ueberholen ist streng verboten.

Die Fahrwarte haben streng auf korrektes Fahren und Einhalten der Fahrordnung zu achten.

9. In jeder Monatsversammlung berichten die Fahrwarte über die gemachten Touren, ebenso schlagen sie die Touren für den laufenden Monat vor.

10. Bei Absteigequartieren haben die Fahrwarte stets für geeignete Unterbringung der Räder Sorge zu tragen.

11. Jedes Mitglied ist verpflichtet, beim Einzelfahren wie bei Ausfahrten eine gegen Mitfahrende und Passanten rücksichtsvolle Fahrweise einzuhalten, um Ehre und Ansehen der Ortsgruppe und des Bundes zu wahren.

Signalordnung: **Ausfahen:** ein heller Ton. — **Absteigen:** zwei helle Töne. — **Eintreihig:** ein tiefer Ton. — **Zweitreihig:** zwei tiefe Töne. — **Langsam:** drei tiefe Töne. — **Halt! Marnsignal!** Sofort absteigen: hell, tief; hell, tief; hell, tief.

Unser Sport!

Wer ein Fahrrad besitzt und dieses nicht zu sportlicher Betätigung benützt, der ist ein Tor. Diesen Vorwurf verdient vor allem aber der Arbeiter, der Besitzer eines Fahrrades ist und nicht gelernt hat, dieses einzigartige Sportmittel zur Verschönerung seines Proletariatsdaseins zu benützen.

Für den Arbeiter ist kein anderes Sportgerät so passend wie das Fahrrad. Für das Proletariat ist kein anderer Sport so geeignet und nützlich wie der Fahrradsport. Darum lerne radeln und treibe Radsport.

So predigten vor 25 Jahren die ersten Apostel der Arbeiter-Radfahrbewegung, die mit scharfem Blick den außerordentlichen Wert der damals noch neuen Fahrradmaschine für die Arbeiterschaft erkannten. Nach der Erfindung des Fahrrades sind noch manche andere, darunter weit großartigere Erfindungen von Verkehrsmitteln gemacht worden. Aber keine verdient unser uneingeschränktes Lob so wie die Erfindung des badiischen Forstmeisters Drais, der für die Arbeitstüchtigen das Stutzrad schuf.

Der größte Erfolg unseres Bundes ist darin zu sehen, daß er schon in der Vorkriegszeit durch seine große Propagandatätigkeit 150 000 Arbeiter aus dem sonst täglichen Einerlei von Wirtschaften, Kartenspiel und Schminieren herausgerissen und hinausgeführt hat in die Natur, in Feld und Wald, in sonnige Täler, auf hohe Berge und damit gehoben auf die Höhe innerer Naturveredelung und menschlicher Vollkommenheit. Diese schöne Tradition wird im Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität hoch in Ehren gehalten werden allezeit und die Pflege des Touren- und Wanderfahrens muß die erste und vornehmste Aufgabe aller unserer Ortsgruppen stets sein und immer bleiben.

Unser Sport vereint, was unbestreitbar ist, die Vorzüge vieler Sportarten. Was irgend ein Sport Gutes, Nützliches, Schönes bietet, bietet auch unser Fahrradsport wenigstens in gleichem Maße. Wir kosten nicht an einem kleinen Fleck, sind nicht an einen engen Raum gekettet und nicht an einen beschränkten Platz gebunden. Unser Sportplatz hat keine Grenzen. Wir fahren und treiben dabei Körperübung und Gesundheitspflege. Unser Fahrradsport ist Natur- und Freiluftsport, Luft-, Licht- und Sonnensport. Wenn wir fahren, wandern wir und genießen die Herrlichkeiten der Natur mit schönheitsdürstigen Sinnen und denkendem Geiste. So dient unser Radsport dazu, den Körper zu pflegen, zu stärken und brauchbar zu machen für den Kampf ums Dasein und dabei gibt er jederzeit und überall geistige Anregung. Darum handeln wir recht, wenn wir die Ausübung des Radsports jeder andern Sportbetätigung vorziehen und mit Recht dürfen wir den Arbeitern und Arbeiterinnen aller Berufe und aller Klassen zurufen: „Werdet Radler, treibt Radsport!“ Lassen

wir also auch fernerhin allüberall im weiten deutschen Land werbend für unsern Fahrradsport, werbend für unsern großen Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität kräftig erschallen unser Lösungswort:

Frisch auf!

Sportbetätigung ist Gesundheitspflege.

Vor Jahrzehnten würde es Kopfschütteln hervorgerufen haben, wenn man Sport und Gesundheitspflege in ein so enges Verhältnis gebracht hätte, wenn man Sport an sich schon als Gesundheitspflege bezeichnet hätte, wie es jetzt geschieht.

„Sport ist Spiel, Unterhaltung, körperliche Betätigung, die Geschicklichkeit, Kraft und Ausdauer erfordert. Wie kann aber Sport Gesundheitspflege sein? Der Jäger, der Fischer, sie haben sich das Meiste bei ihrem Sport geholt, der Tourist ist abgestürzt, ein anderer hat sich die Nübe erfroren, ein Schwimmer ist ertrunken, der Gymnastiker hat das Genick gebrochen, der Wettkämpfer und Radfahrer haben sich die Schwindhucht erportelt . . . Wie kann dies Gesundheitspflege sein?“

Diese Einwände wären gemacht worden, und vielleicht hört man sie und da heute noch eine solche Stimme aus dem Hintergrund, die gegen den Sport zu Felde ziehen will und mit diesen Weisheiten aufwartet.

Ein anderer sagt: „Geschicklichkeit, Kraft, Ausdauer, ja sogar Aufopferung und Mut erfordert auch meine Arbeit. Sehe dir auch die Arbeit des Bergmannes, des Pelzwerkarbeiters, des Gießers usw. an, diese Betätigung ist gewiß körperliche Uebung, aber doch alles andere als Sport, ich und diese Arbeiter brauchen nach Feierabend Ruhe und nicht noch Anstrengung.“

Auch diese Ausführungen haben ein Körnchen Wahrheit in sich, soweit sie sich auf Bedürfnis von Ruhe, also Erholung erstrecken.

Wir müssen aber die Sportbetätigung des Arbeiters von anderen Gesichtspunkten betrachten, wir tun dies auch und verstehen sie auch anders. Wir verstehen darunter eine freiwillige Betätigung, die im ihrer selbst willen getrieben wird. Wenn diese aber zum ausgesprochenen Zweck einer Leibesübung im Interesse des Körpers betrieben wird, dann kann wohl gesagt werden, dieser Sport ist auch Gesundheitspflege. Die Tatsache, daß irgendwo ein verläudter Radfahrer sich die Schwindhucht geholt oder das Genick gebrochen hat, ändert an der Tatsache nichts, daß vernunftgemäßes Bewegen in freier Luft, daß vernünftiges Radfahren in reiner Natur Lunge und Körper stärken und gegen Krankheitseinflüsse widerstandsfähiger machen.

Radeln beeinflusst das Denken.

Wenn wir Radler in schneller Fahrt den kapitalistischen Götzen entfliehen und dort sind, wo wir sehen, welche ungeheure

Mengen köstlicher Gaben die Natur — den Reichen bietet, dann sehen wir auch viel deutlicher als unsere nichtradelnden Arbeitsbrüder die Schändlichkeit der kapitalistischen Wirtschaftsordnung. Doch auf dem Rade im Freien fühlen wir uns befreit vom Druck des Kapitals, von den Sorgen des Alltags. Nach langer sonnenarmer Zeit begrüßen wir Medler freudig die Notizen jener Himmelsgöttin, der wir die Möglichkeit verdanken, auf unserer Erde leben zu können. Draußen sind wir froh, wenn uns die große Licht- und Wärmespenderin Sonne mit ihren Strahlen beglückt. Wir spüren, wir fühlen draußen, daß wir in unserem Körper neue Lebensenergie aufnehmen aus dem Meer von Licht und Wärme, das die Sonne über die Welt breitet.

Darum hinaus ins Freie! So oft und so lang wie's geht. In der reinen Luft, in den herrlichen Strahlen der Sonne muß der Körper abgehärtet werden beim Fahren und Rufen. Abhärtung geht über Schonung, schreibt ein Sportschriftsteller. Systematische Abhärtung der Haut durch Baden in der Luft und in der Sonne erhöht das Wohlbefinden und damit auch die Leistungsfähigkeit für jede Tätigkeit.

Vernunftgemäßer Sport, das muß immer wieder beachtet werden, kann Gesundheitspflege sein und ist es. Er wirkt nicht nur auf den Körper, sondern auch auf das Gemüt, steigert die Lust und Freude am Leben und damit auch zur Arbeit. Je hastiger, eintöniger, schablonenhafter und daher interesseloser die notwendige tägliche Arbeit zur Beschaffung des Broterwerbes ist, je mehr braucht auch der Arbeiter eine Ablenkung, einen vernünftigen Sport, der seine Lebens- und Schaffensfreudigkeit steigert, der ihn aus der dumpfigen Kneipe, voll von Bier-, Schnaps- und Zigarrengeruch, aus Tabaksqualm und Leibsdunst, hinausstreift in die freie Natur, in Licht, Luft und Sonnenschein, zur freien Bewegung zum Natur- und Lebensgenuss. Dieser vernunftgemäße Sport verurteilt auch alles Uebertreiben: Das Kilometerfressen beim Radfahren, das übertriebene, raffinierte Wettfahren und dergleichen mehr. Diese Art Sport hat auch keinen Platz im Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität.

Scheu vor längeren Fahrten.

Manche Radler wagen nicht, Fahrten über 50 Kilometer zu unternehmen. Es sind das meist Leute, die an häuslichen Bequemlichkeiten hängen und denen davor graut, selbst für sich und für ihr Rad zu sorgen. Ein Teil Radler wird allerdings auch von anderen Motiven bestimmt, von längeren Fahrten Abstand zu nehmen. Diese Sorte lockt die Landstraße nicht, weil dort das Publikum fehlt, das sie bewundert. Bequeme und eitle Leute sind keine achtungsgebietenden Vertreter des Radfahrersports. Der Tourenfahrer muß ein ganzer Mann sein! Sportliche Begeisterung und Liebe zur Sache gehört dazu. Denn er zieht hinaus zum Kampf und muß fernab von der großen Öffentlichkeit den Kampf mit vielen Gegnern, den ungleichen

Kampf gegen Sturm und Regen, mit der Strafe, mit lächlichen Defekten, bestehen. Er ist der wahre Selbmademan, dessen einzige Devise sein muß: *Halt dir selbst!* Sorge für Nahrung, Sorge für Reparaturen, habe Acht auf gefährliche Straßenstellen! Das Wandersfahren verlangt also in jeder Hinsicht einen ganzen Mann mit guten fünf Sinnen und einer guten Dosis Kaltblütigkeit und Unerchrockenheit. Beim Wandersfahren haben viele auch ältere Bundesgenossen achtunggebührende Leistungen vollbracht und sie alle behaupten: Eine Wanderschaft wird immer zu dem Schönsten gehören, was der Radisport bietet.

Vorbereitung zu Wandersfahrten.

Mehrtägige Wandersfahrten müssen sorgfältig vorbereitet werden. Bei Durchörterung einer solchen Tour ist zunächst in Betracht zu ziehen, wer daran teilnimmt. Sind die Teilnehmer nur jüngere, sehr fahrfreudige Fahrer, ist die Tour natürlich ganz anders festzulegen, als wenn auch ältere Radfahrer, Kletterer, jugendliche Fahrer und Kinder teilnehmen. In letzterem Falle darf man nicht etwa einfach bestimmen, daß jeden Tag 100 Kilometer gefahren werden müssen, sondern man muß berücksichtigen, ob die Fahrt auf ebener Straße oder durch gebirgiges Terrain geht. Danach sind auch die Fahrpausen zu bestimmen. Bei der Ausarbeitung der Tour ist also zu bedenken, daß unter Umständen 50 Kilometer Fahrt eine beträchtliche körperliche Leistung sein kann. Weiter ist zu beachten, daß auch hinreichend Zeit zur Besichtigung der Sehenswürdigkeiten verbleibt. Um nun in dieser Beziehung die Fahrt recht genutzbar zu gestalten, ist es ratsam, zu Beginn und Ende der Reise die Eisenbahn zu benutzen. So kommt man schnell durch Gegenden, die man bei Sommerfahrten kennen lernen oder kennen lernen kann und gewinnt Zeit zur Inaugenscheinnahme entfernter Landschaften. Hierbei ist es vorteilhaft, einen in der Gegend ansässigen ortskundigen Bundesgenossen als Führer zu haben. Selbstverständlich ist auch, daß man vorher auch für gute Unterkunft und zweckmäßige Ausrüstung sorgt und die Kosten berechnet. Nur wenn Mißbilligkeiten nicht störend wirken, bringen Wandersfahrten genutzreiche Tage.

Dorschriften für Radwandersfahrten.

Wie bei jedem Sport, so hat man sich bei dem Wandersfahren vor jeder Ueberanstrengung zu hüten. Denn Uebermüdung als Folge der Ueberanstrengung kann schon Schädigungen der Muskeln und Nerven erzeugen. Namentlich wird das Herz geschädigt. Der Klopfen tritt ein, der Puls wird beschleunigt. Es bedarf dann einer längeren Schonung, um das Herz wieder in normalen Gang zu bringen. Ein langsames zielbewusstes Training ist notwendig. Die Ernährung des Touristen hat vermehrten Genuß von stärkehaltigen Substanzen und Einschränkung der Flüssigkeitszufuhr zu berücksichtigen.

Neben dem Training ist ausgiebige Abhärtung notwendig. Die Bekleidung muß den Körper vor zu großer Wärmeabgabe schützen. Man wähle nicht zu dunkle Farben. Bei den Schuhen achte man weniger auf Glanz als auf gutes Pflaster und Bequemlichkeit. Die Schuhe dürfen auch nicht zu fest geschnürt sein, damit der Mutumlauf nicht Not leidet. Auf großen Touren soll man den Alkohol möglichst meiden. Direkt als Gift wirkt er an heißen Tagen oder gar bei Sonnenstrich, wo durch Eindickung des Blutes und Wärmestauung im Körper Gehirnzirkungsstörungen eintreten. Gut ist gekühlter schwarzer Kaffee. Im Genuß von Wasser sei man vorsichtig. Frei fließende Wasser schöpfe man nur nahe der Quelle. Man trinke nur langsam und schluckweise, um sich vor rascher Abkühlung zu sichern. Den Zweck und die Bedeutung des Radwanderns erblickt man allseitig nicht bloß in der Kräftigung des Körpers, in der Hebung der Gesundheit, sondern auch in der Erfrischung und Bereicherung des Geistes, in der Bedung von Ausdauer und Entschlossenheit, in der Erziehung zum sittlichen Charakter. Man muß sich aber von der fixen Idee, die so viele beherrscht, draußen besser leben zu müssen als zu Hause, frei machen. Diese Gewöhnung an Anspruchslosigkeit muß in Verbindung mit der durch sie geförderten Ausdauer und Zähigkeit als das bedeutendste Moment in der Reihe der erzieherischen Wirkungen des Radwanderns anerkannt und gewürdigt werden. Das Radwandern hat den großen Vorzug, daß es nicht allein körperliche Übungen im Freien, sondern auch die erfreulichste, geistige Nahrung bietet. Es weckt den Sinn für die Natur, die Zähigkeit und die Lust zur Beobachtung und Naturbetrachtung. Es bringt eine Fülle von Kenntnissen.

Das Atmen beim Radfahren.

Die Atmung wird durch den Sport günstig beeinflusst. Wer aber bei schneller Fahrt nicht mehr durch die Nase atmen kann, der darf nur langsam fahren, weil sonst die Gefahr besteht, daß schädliche Bestandteile in die Luftröhre gelangen. Bei den Damen haben sich die Reformkleider durchaus nicht als praktisch erwiesen, weil sie die Atmung hemmen; die Kleider sollen daher an den Beckengürtel gehängt werden. Beim Radfahren ist eine wenig vornüber geneigte Haltung günstig; aber bei weit vornüber geneigter Haltung ist keine gute Atmung mehr möglich. Nach großen körperlichen Leistungen soll die Atmung in 15 Minuten wieder normal sein, wenn dies nicht der Fall ist, sollen solche Fahrten nicht wieder gemacht werden, denn der Verfallende ist dann zu weit gegangen. Das Rauchen ist zu unterlassen, weil es der Lunge schädlich ist. Lungenkranke sollen Radisport nur nach ärztlicher Vorschrift treiben. Schwere Schädigungen kann das Radfahren gegen den Wind herbeiführen, wenn der Fahrer sich so anstrengt, daß er „nach Luft schnappen“ muß; dadurch kann Lungenverengung hervorgerufen werden.

Gebote für das Radfahren.

Auf dem Rade fahre zwanglos und schaukele nicht.
Knöpfe stets wenigstens den unteren Knopf des Rockes zu.
Fahre langsam an; fahre nicht übermäßig schnell.
Nimm alle Straßenkurven vorsichtig und richtig.
Bei allzustarker Steigung steige ab und schiebe das Rad.
Mache ausreichende Ruhepausen; gehe öfter kurze Strecken.
Fahre bei Dunkelheit niemals ohne Laterne.
Klinge rechtzeitig und nicht erst dicht hinter den Passanten.
Beim Einkehren behalte dein Rad im Auge, denn der Dieb ist nah.
Stelle das Rad nie in die Sonne, denn sie macht den Gummi brüchig.
Fahre nie ohne Reifenreparaturmittel und gutes Werkzeug.
Unterrichte dich vorher über die Fahrstrecke und nimm Karten mit.

Hygienische Vorschriften für Radfahrer.

Beim Fahren atme bei geschlossenem Munde durch die Nase.
Fahre ohne Rauchrolle im Munde; sei mäßig im Rauchen.
Meide den Genuß harter und unbekannter fabrizierter Getränke.
Trinkst du bei Hitze kühle Getränke, dann fahre sofort weiter.
Bist du erregt, hüte dich vor kaltem Getränk und Zugluft.
Trage bequeme und zweckmäßigste Sportkleidung.
Auf längere Touren nimm deinen Wettermantel mit.
Vor weiten Fahrten stärke dich durch kräftige Nahrungsmittel.
Während langer Fahrten genieße vorsichtig nur stärkende Nahrung.

Fahre auch im Winter ins Freie, denn auch im Winter gibt es
Sonntag: mit Sonnenschein und die kalte Luft stärkt die Glieder und
reinigt die Lunge.

Behandle deine Radbereifung gut.

Pumpe immer gut auf, jedoch nicht zu straff.
Beim Elen achte darauf, daß kein Öl auf die Decke kommt.
Stell das Rad niemals auf öligen Boden.
Rür die Vereissung sind schädlich: Öl, Sonne und Säuren.
Sei besorgt, daß das Gewebe nicht feucht oder naß wird.
Im Wasser geprülte Schläuche müssen beim Auslegen trocken sein.
Feuchtigkeit zerstört die Deckstoffseite und den Schlauch.
Beschädigte oder abgeblätterte Stellen sind sofort gut auszubessern.
Schleife oder stoße mit den Reifen nicht am Bordsteine.
Zum Radaufräumen in der Wohnung benutze einen Radständer.
Verwende überhaupt jede mögliche Vorsicht auf deine Vereifung jeder-
zeit und ganz besonders im Winter.

Die Ausbesserung der fahrradbereifung.

Der teuerste Bestandteil des geliebten Fahrrades ist heute der
Pneumatik. Ist letzterer durch Luftleeres Liegen, Dängen oder
Stechen nicht ganz brüchig geworden, „abgesanden“, so kann man
ihn durch Aufleben von Gummiflücken beistimmen. Man muß
mit Andacht und Benzin langsame, sorgfältige Arbeit machen und
die geklebte Stelle gut pressen. Der Klitten für den Schlauch muß
mit einer Schere stets r u n d, die Kante s c h r ä g geschnitten werden.
Die Seite mit der a b g e s c h r ä g t e n Kante kommt auf den Schlauch.

Dem Laufmantel ist schwerer beigekommen. Während und
nach Radfahrten soll man ihn von anhaftendem Schmutz oder
Schmierflecken durch sorgfältiges Abwaschen und leichtes Reiben
reinigen. Kleine schadhafte Stellen sollen in trockenem Zustande
mit Gummilösung bestrichen werden, damit keine Feuchtigkeit in
die Feinwand dringen und diese zerstören kann. Man kann auch
Sonderlössen dazu nehmen. Ist die schadhafte Stelle bereits größer,
dann klebe man weichen Rohgummi in passenden Stücken darauf,
man nennt es „onkanisieren“. Es gibt auch kleine Apparate
dazu, welche mit Spiritus oder Benzin geheizt werden und den
Reichgummi langsam erwärmen, wobei er sich unter Druck oder
Pressung mit dem Laufgummi verbindet. Diese Reparatur dauert
etwa 1/2—1 Stunde und hält bei sorgfältiger Arbeit monatelang.

Zu den gewöhnlichen Arbeiten gehört das Einlegen einer
alten Mantelleinwand zwischen Schlauch und Laufmantel wenn
dessen Feinwand durch ist, da sonst ein Knall oder Pfiff des
Schlauches sagt: „Ich bin kaputt“. Damit der Fleck gut hält, be-
streich man ihn mit Klebstoff, am besten mit sogenannter Schuster-
papp und presse ihn gut an. Ein Nähen auf der Lauffläche hält
weniger gut und lang und ist nur am Seitenrand ober dem
Wulste zweckmäßig, wo die Naht mit der Erde nicht in reibende
Verührung kommt.

Auch die sogenannte Manschette, ein Flecken aus Altlaufdecke
über der löcherigen Laufdecke soll fest mit Klebstoff aufgepreßt
und die Ränder in die Felge bei Ixerem Luftschlauche eingeklemmt
werden. Nach dem Aufpumpen hält der Reifen wieder monatelang,
wenngleich er bei jeder Radumdrehung etwas löst. Lieber
schlecht gefahren als gar nicht.

Jeder Radler schadet sich selbst, wenn seiner Geldtasche, wenn
er nicht öfter seine Pneu nachsieht. Sobald er nur die geringste
Beschädigung bemerkt, bessere er dieselbe sofort aus oder gebe den
Pneu in eine verlässliche Radwerkstätte oder Pneureparaturanstalt.
Sparen bringt hier Schaden.

Ratschläge für erste Hilfe.

1. **Abkürzung der Haut.** Sauber mit reinem Wasser ausspülen, dann Borlanolinöl auf Wundwatte tun und mit einem sauberen Tuche oder Binde umbinden.

2. **Armbruch.** Bis zur Ankunft des Arztes Notverband: Festlegung des gebrochenen Ober- oder Unterarmes zwischen zwei oder mehr Holzstienen (Stöcke usw.), die mit Tüchern festgebunden werden. Bei Unterarmbruch Hand mit einwickeln, Handfläche nach vorn, leicht nach außen gedrängt.

3. **Augenstimmern** nach häufigem raschem Wechsel zwischen hellem Sonnenschein und Schatten. Im Schatten abstreifen. Augen 5 bis 10 Minuten schließen. Bei Weiterfahrt Schirmmütze über die Augen.

4. **Beinbruch.** Notverband wie unter Armbruch, nur mit längeren Stienen. Bein und Fuß leicht nach außen gedreht.

5. **Wunden** von Hund. Sehr sorgfältige Ausspülung, dann vorläufiger, nicht fester Verband mit Vorkalbe und Watte. Bei Schlangenbissen bis zum Eintreffen des Arztes große Quantitäten Kognak, u. a. Alkoholika zu sich nehmen.

6. **Blutungen,** die durch kalte Kompressen und Wattendruckverband nicht zu stillen sind, erfordern feste Umschlingung vom Arm oder oberhalb der Wunde (d. h. mehr nach dem Herzen zu), z. B. mittels eines Hofenträgers.

7. **Durchfall.** Bei heftigen Anfällen 1—2mal 10—15 Tropfen Opiumtinktur (nur nach ärztlichem Rezept). Getränk: Rotwein. Wellenes Tuch auf den Leib. Keine Zigaretten! Kein kaltes Wasser!

8. **Erbrechen.** Ruhe an kühlerem Ort; keine Eßversuche, möglichst kleine Eisstücke schlucken. Getränk: etwas Rotwein mit Wasser.

9. **Erkältung.** Bei heftigem Schnupfen u. a. katarrhalischen Erscheinungen besonders nach plötzlichem Witterungsumschlag und heftiger Durchwühlung schäbe Hals und Brust ein wenig mehr, fahre aber in mäßigem Tempo bis zum Ziele. Dort möglichst Kleiderwechsel, jedenfalls Trockenreiben des Körpers. Heiße Zitronenlimonade oder leichter Grog.

10. **Fremdkörper im Auge.** Nicht reiben, oder doch nur in der Richtung von den Schläfen der Nase zu. Zieh das obere Augenlid an den Wimpern weit über das untere und lasse es dann von selbst in die Höhe gehen. Auge dabei nach unten sehen. Gehinaut so Entfernung nicht, Auge, bis ärztliche Hilfe möglich, durch leichte Binde verschließen.

11. **Herzklopfen.** Sofort absteigen, erst wieder bei ganz normalem Puls langsam mit häufiger Unterbrechung weiterfahren.

12. **Hirschschlag** Lagere den Patienten kühl mit hohem Kopf, lockere Kleidung vollkommen, schlage nasse Tücher um ihn und mache kalte Kompressen um Stirn und Kopf, reibe die Schläfe mit Eau de Cologne oder Hoffmannstropfen. Vor allem frisches Wasser einschlucken (so viel wie nur möglich), sowie er noch Schluckbewegungen machen kann.

13. **Nasenbluten.** Das blutende Nasenloch fest mit Watte (am besten Eisenchloridwatte) verstopfen, oder wenigstens den Nasenflügel minutenlang fest in die Nasenschleimhaut einpressen. Kopf hoch halten.

14. **Schmacht** infolge Erschlaffung und Mangel an Nahrung. Lage Patienten mit tiefliegendem Kopf und gänzlich gelodertem Kleidung ruhig hin. Einreiben der Schläfe und reiben lassen ein stark riechendes Essenzen. Nachher ein Glas starker Wein.

15. **Quetschungen.** Erst ähnlich wie Abschlürfungen behandeln, dann kühlende Verbände mit essigsaurer Tonerde oder Ähnlichem.

16. **Schluden** infolge mangelhafter oder irrationeller Nahrung oder Ueberanstrengung. Absteigen und einen glänzenden Gegenstand (Uhr) unter angehaltenem Atem ansehen. Am Ziel esse langsam trockenes Brot oder trinke nur in kleinsten Zügen.

17. **Schlüsselbeinbruch.** Bis ärztliche Hilfe möglich, den Arm in einer Binde (breitelig zusammengelegtes Tuch) tragen.

18. **Sonnenstich** vgl. Hirschschlag. Bei reichlicher Flüssigkeitsaufnahme und Schutz vor direktem Sonnenbrand, z. B. durch Mütze mit Schirm und Kadentuch zu vermeiden.

19. **Verrenkungen und Verstauchungen.** Durch feste Binde besseren Halt geben, sich hüten vor allen Selbstrenkungsversuchen. Lasse den Fall so frisch wie möglich ärztlich behandeln. Bis dahin eventl. kühle, lindemde Umschläge.

20. **Nadentkrampf.** Sofort absteigen. Möglichst bald das Bein von den Zehen anfangend nach aufwärts mit fester Binde umwickeln.

21. **Bundfahren** meist dadurch zu verhüten, daß man vor der Tour auf Haltestellen die gefährdeten Körperstellen mit Borlanolinöl (oder Hirschschlag) fett einreibt. Ist das Unheil eingetreten, gleiche Behandlung. Feinste Sauberhaltung.



Der Wanderfahrten beste Act.

Mit großem Interesse sind wohl stets die Wandertourtenbeschreibungen in unserer Bundeszeitung gelesen worden. Nicht jedem Bundesmitglied ist es vergönnt, derartige Touren zu fahren wegen der Kosten, weniger der Zeit halber, denn heute haben schon viele Mitglieder Ferien und sie können sich deshalb schon eine Tour von einigen Tagen leisten. Der Kosten wagen wird es sich aber manches Mitglied erst rüthlich überlegen, ob es eine längere Tour riskieren kann. Aber es geht auch heute in der teuren Zeit, wenn die Sache richtig angefangen wird. Auch die Vereinsausfahrten gewinnen bedeutend, wenn sie richtig geleitet werden und nicht in jedem Wirthshaus eingelehrt wird, wo für das gefärbte Wasser sauer verdientes Geld ausgegeben werden muß. Die Ausfahrten werden interessanter und gemüthlicher, man gewinnt Zeit zur Erholung und Stärkung, die Fahrt geht immer mit frischen Kräften wieder weiter. In nachfolgenden Zeilen soll versucht werden, zu zeigen, wie es gemacht werden muß.

Jeder Teilnehmer an einer Wanderfahrt oder Vereinstour nimmt ein Kochgeschirr, wie es bei den Naturfreunden und Wanderöfeln üblich, mit auf die Tour. Wenn dann die Zeit zu einer Pause gekommen ist, wird an geeignetem Orte abgelassen. Die ganze Gesellschaft lagert sich am Waldesrand in der Nähe eines fließenden Wassers oder bei einem Gehöft, wo frisches Wasser zu haben ist. Jedes Mitglied nimmt dann sein Kochgeschirr vom Rad, sucht sich einen passenden Platz aus und die Geschichte kann dann losgehen. Leider kann man sich bei den heutigen Verhältnissen nicht so leicht mit Spiritus versorgen wie früher, als man für 25 Pfennig in jedem Geschäft einen Liter Spiritus kaufen konnte. Aber es geht doch, wenn man sich zu helfen weiß. Man sucht sich etwas trockenes Holz, richtet von einigen Steinen einen Feuerherd, um den Wasserkeffel darauf zu stellen, macht ein Holzfeuer darunter und in kurzer Zeit gibt es frisches Kaffee, Kakao oder Tee zum Frühstück oder des Nachmittags zum Supper. Etwas unständlicher allerdings sind die Vorbereitungen zum Mittagessen und man muß auf manches, was man zu Hause hat, wenn man die Beine unter den Tisch stecken kann, verzichten. Trotzdem läßt sich auch da noch ein schmackhafteres Essen herstellen als man es gewöhnlich für teures Geld in den Wirthschaften haben kann. Und nahrhafter ist es ohendrein auch noch als in den Wirthschaften, von wo man, wenn man gegessen und bezahlt hat, hungrig wieder weiter fahren muß. Zur Zeit sind in sämtlichen Geschäften Konferven in zugelötheten Blechdosen zu kaufen, die als Kochgeschirr verwandt werden können. Diese aufgemacht und heiß gemacht, kann mit Gemüße, Bohnen, Erbsen oder Nudeln schnell ein Mittagessen hergestellt werden, das, wenn auch nicht gerade billig, noch lange nicht so teuer ist wie im Wirthshaus und doch für eine Person zum Sattessen genügt.

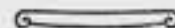
Man hat nach dem Essen noch Zeit, seine Glieder in der freien Natur auszustrecken und zu ruhen, um dann mit frohem Sinn und frischer Kraft die Wandertour fortzusetzen.

Die Erfahrung hat uns gelehrt, daß wir bei derartigem Brauch ordentlich längere Touren haben fahren können und nicht so abgebeht und schlapp zu Hause ankamen, als früher, da wir nur gefahren und hier und da eingelehrt waren. Durch diese Erfahrung sind wir erst rechte Radler geworden. Mit meiner ganzen Familie, vier Personen, habe ich, auch als die Kinder erst 11 und 12 Jahre alt waren, schon Touren von 80 bis 100 Kilometer an einem Sonntag gefahren. Auch heute sind wir noch begeisterte Wanderfahrer.

Unsere Ortsgruppe macht schon seit Jahren Vereinsausfahrten mit Köfchen. Manches Mitglied, welches früher ein Feind solcher Touren war, ist heute begeisterter Anhänger der Sache geworden. Die ganze Mitgliedschaft ist heute eine große Familie und wenn nicht das Völkermorden dazwischen gekommen wäre, würde wohl kein Mitglied ohne Tourenausrüstung sein. Durch diese Einrichtung hat unsere Mitgliedschaft innerlich viel gewonnen und sie ist sozusagen eine große Familie, die jederzeit sofort bereit ist, Ausfahrten zu machen, wenn die Kosten erschwinglich sind. In diesem Jahre, welches doch für unseren Sport nicht gerade günstig ist, wegen der hohen Gummipreise, sind doch schon sehr viele, große Ausfahrten gemacht worden, bei denen bis zu 35 Mitglieder mitfahren und bis zu 80 Kilometer an einem Sonntag zurückgelegt wurden. Wir haben auch interessante Nachtausfahrten gemacht; eine war eine 75 Kilometer lange Nachttour bei hellem Mondschein.

Zur Ausrüstung einer Wanderfahrt, bei der man sich nur auf sich selbst verlassen soll, gehört: Kochgeschirr (am besten mit zwei Töpfen), Feldflasche, Wasserlad, Regenpelcerine und der nötige Proviant. Vor allen Dingen aber Hitzzeug und Reparaturmaterial für das Rad. Weiter eine Tourenmappe „frisch auf“ und wenn möglich, noch eine große Rohmentasche, um alles gut verstauen zu können. Der Rucksack ist für den Tourenfahrer nicht zu empfehlen, weil man beim Fahren wärmer wird als beim Gehen. Bei einer Rast friert der Rucksackträger zuerst und sehr bald auf der Stelle, wo der Rucksack gelagert hat und die Gemüthlichkeit ist beeinträchtigt.

Ich hoffe, daß mancher Bundesgenosse, welcher heute noch Gegner der Wandertouren mit Kochgelegenheit ist, durch diese Darstellung für diesen Sport gewonnen wird. Bei uns ist wohl kein Mitglied vorhanden, das diese Art Wanderfahrten gegen die frühere Gewohnheit vertauschen möchte. Natürlich gehört auch zu dieser Art Wanderfahrten ein gut Teil Idealismus. Diesen gewinnen aber alle, die damit einen Versuch machen. Und darum: „frisch auf“ zu fröhlicher Wanderfahrt!
C. W. in G.



Bundesgenossen auf einer Acht-Wochen-Wanderfahrt im Jahre 1912. Leipzig—Neapel u. zurück rund 5000 Kilometer

Der Radwandererport hatte in unserem Bunde von jeher große Scharen begeisterter Anhänger. Eine der besten Leistungen war die hier in Erinnerung gebrachte Fahrt. Ueber diese schrieb der Berichterstatter u. a.: „Unsere Fahrt sollte eine Wandersfahrt im engeren Sinne des Wortes werden. Wir wollten immer mit dem Rade wandern und mit der Natur in innigste Berührung kommen. Zu diesem Zwecke und der Billigkeit halber wurde eigene Küche geführt und ein sechssteelliges Zelt, dessen Planen bei Regenwetter als Mäntel dienen

meter. Die Selbstbelästigung und das sechssteilige Zelt bewährten sich aufs Beste. Ohne Uebertreibung kann ich behaupten, daß die Ersparnis gegenüber den sonstigen Gepflogenheiten bei Wandersfahrten mindestens 100 Prozent beträgt. Bei einer so großen Wandersfahrt in größerer Gesellschaft ist natürlich viel Idealismus und Uneigenüchtigkeit eines jeden Teilnehmers nötig, um ein gutes Gelingen und volle Befriedigung zu erzielen. Daß man dem treuesten Freunde, dem Rade, volle Aufmerksamkeit und Sorgfalt zuwenden muß, ist selbst-



sollten, mitgenommen. Diese Art und Weise, mit dem Rade zu wandern, hat sich aufs Beste bewährt. Nicht etwa nur wegen der Billigkeit, sondern auch dadurch, daß der romantische Reiz des Zigeunerlebens und der lange Aufenthalt in freier Luft wohlthätig auf Geist und Körper der Fahrer einwirkte und ihnen Freude an der Natur von einer ganz neuen Seite erschloß.

Die Gesamtkilometerzahl beträgt rund 5000 Kilometer. Nach Abzug von 1050 Kilometern von Schiff- und Bahnfahrt verbleibt immer noch eine ganz respectable Ziffer. Es entfallen auf Deutschland 1156, die Schweiz 520, Italien 2322 und Oesterreich 1020 Kilo-

verständlich, denn von ihm hängt Leben und Gesundheit ab. Es gereicht mir zur besonderen Freude, bei dieser Gelegenheit unseren Frischluft-Rädern, es waren drei dabei, das beste Lob spenden zu können. Hauptsächlich das Kapselgetriebe und die Gabel mußten bei der Unmenge Schwierigkeiten eine harte Probe bestehen. Die Räder zeigten sich allen Anforderungen gewachsen, nicht der geringste Defekt stellte sich ein, wodurch doch wohl gewiß bewiesen ist, daß die Frischluft-Dehrräder von tadelloser Qualität sind. Wir benutzten auch die von unserem Bundesgeschäft in den Handel gebrachten Pneumatiks und waren mit denselben in jeder Beziehung zufrieden.

Es wurde also eine sehr respektable sportliche Leistung vollbracht. Der Ortsgruppe Paimsdorf darf das Lob gespendet werden, daß sie ihrer Aufgabe als Arbeiter-Sportvereinsmann in vorbildlicher Weise gerecht wurde, als sie durch materielle Hilfe das Vorhaben in die Tat umzusetzen ermöglichte und daß sie damit auch der Pflicht Rechnung trug, die Bildung der Mitglieder zu fördern.

Groß war die Freude der Freunde über unsere Wiederkehr und die glückliche Lösung der gestellten Aufgabe. Die Skeptiker, die eine Fahrt von dieser Ausdehnung für unmöglich gehalten hatten, mußten verstummen.

Verhaltensregeln beim Grenzverkehr.

Änderungen der Bestimmungen sind zu erwarten. Gegebenenfalls erfolgt Bekanntgabe in der Bundeszeitung, wonach die nachstehenden Angaben richtig zu stellen sind.

Während sich früher die Zollfreiheit bei der Schweiz, Frankreich und Belgien auf alle Grenzollämter erstreckte, galt diese im Verkehr mit Oesterreich nur für bestimmte Orte. Dem Radfahrer steht es frei, das auf der Hinreise benutzte Grenzollamt, oder auch ein anderes auf der Rückreise zu benutzen. Am Eintrittszollamt hat der Radfahrer seine Grenzorte vorzuzeigen, welche ihm aber wieder ausgehändigt werden muß, und bekommt dann einen Vormerkchein, welcher für eine Fahrt in einem der obigen Länder auf zwei Monate ausgestellt wird, und für welchen mitunter eine kleine Gebühr von einigen Pfennigen zu zahlen ist. Sodann wird eine Plombe an dem Rade befestigt. Diese Plombe ist sorgfältig vor Schaden zu bewahren, da dieselbe nur in unbeschädigtem Zustande bei dem Austritt aus dem betreffenden Lande Gültigkeit hat. Am Austrittszollamt hat der Fahrer abzusteigen, seinen Vormerkchein abzugeben und die Plombe wird seitens der Zollbeamten abgenommen. Die Zollbeamten sind verpflichtet, eine Austrittsbefreiung auszustellen. Der Fahrer muß sich diese aushändigen lassen.

Geschieht dieses Abmelden des Rades nicht, so erhebt die betreffende Zollbehörde sofort bei dem Bundesvorstand die tarismäßige Zollgebühr, wofür der Fahrer und der Vorsitzende dem Bundesvorstand gegenüber durch ihre Unterschrift haftbar sind.

Die Fahrtdauer in einem der obigen Länder ist auf zwei Monate bemessen, vom Ausstellungsstages des Vormerkcheines an gerechnet. Dauert die Fahrt länger, so hat der Radfahrer 14 Tage vor Ablauf seines Vormerkcheines denselben von dem Eintrittszollamt verlängern zu lassen. Geschieht das nicht, so ist der tarismäßige Zoll zu zahlen. (Oesterreich früher Mk. 54.50.) Wird eine Verlängerung seitens des betreffenden Zollamtes nicht gewährt, so muß der Fahrer unbedingt heimfahren.

Rad der Tschechoslowakei Vormerkcheine zu je 180 Kr. lösen.

Der 5020

Wertungs-Ordnung für die Ortsgruppen-Ausfahrten bis 30 Kilometer.

Zweck: Pflege der Brüderlichkeit und Geselligkeit.

Leitsatz: Wohltaut, die Luft weht frisch und rein, wer lange sitzt, muß rosten! . . .

Einzelwettbewerb. — Ausschreibung nur von den Ortsgruppen.

§ 1. Bei den Ausfahrten der Ortsgruppen kommt nur Einzelwertung in Betracht und zwar nur bei gemeinsamen Ausfahrten. (Die Bildung von Mannschaften für Ausfahrten ist nicht gestattet.)

§ 2. Als Ausfahrten gelten an Werktagen oder Sonntagen von den Ortsgruppen gefahrene kleine Touren bis 30 Kilometer ganze Fahrtstrecke. Mehrleistungen oder Höhenunterschiede werden nicht gewertet. An ein und demselben Tage darf in der Regel nur eine Wertungsfahrt der Ortsgruppe stattfinden. Ausnahmen kann der Bezirks-Sportausschuß für Straßenfahren genehmigen, wenn (z. B. in Gebieten mit Bergwerksbetrieb) die Arbeitszeit der Mitglieder sehr verschieden ist.

§ 3. Bei der Anmeldung zu diesem Wettbewerb beim Ortsgruppen-Sportausschuß für Straßenfahren hat jeder Fahrer den von der Ortsgruppe festgesetzten Einsatz gegen Empfang eines Teilnehmerscheines zu entrichten.

Bezahlte Einsätze werden nur zurückerstattet, wenn der Wettbewerb ausfällt und Kosten noch nicht entstanden sind.

Von allen Einsätzen sind je 50 Pfg. dem Bezirks-Sportausschuß f. Str.-F. bis spätestens 1. April zu überweisen.

§ 4. Die Wertung kann gesondert vorgenommen werden für 1. männliche Jugendliche unter 18 Jahren, 2. weibliche Jugendliche unter 18 Jahren, 3. Fahrerinnen und 4. Fahrer.

§ 5. Die Wertung geschieht nach Punkten. Gezählt werden:

- 1. für jede Fahrt bei Teilnahme bis zum Ende . . . 5 Punkte
- 2. für 1 Kilometer (angefangene zählen nicht) . . . 1 Punkt

An Zuschlägen werden gewährt:

- 3. für je 10 volle Kilometer Radfahrt . . . 1 Punkt
- 4. Zuschlag für Fahrer über 40 Jahr bei jed. Fahrt . . . 1 Punkt.

§ 6. Auf dem Teilnehmerschein werden die Eintragungen am Schluß jeder Fahrt sofort vom Fahrwart vollzogen und beglaubigt.

§ 7. Eine Kontroll-Vereinbarung über jede Fahrt ist unbedingt erforderlich. Der Fahrwart läßt von jedem Teilnehmer selbst den Namen mit Tinte oder Finiersift in das Beglaubigungsformular eintragen und dann die von ihm gemachten Eintragungen über die Ausfahrtstrecke von einem auswärtigen

dazu bestimmten Ortsgruppenvertreter durch Unterschrift bestätigen.

§ 8. Die Wertungszeit dauert v. 1. März bis 31. Oktober. Vorwertung innerhalb der Ortsgruppen.

§ 9. Am 1. November sind die Teilnehmerheine sowie sämtliche Fahrbelegungen an den Ortsgruppen-Sportauschuss für Straßenfahren abzugeben. Dieser hat nach genauer Prüfung der Belege die Resultate zu berechnen und eine Uebersicht anzufertigen. Nach dem 5. November abgegebene Belege können bei der Wertung nicht berücksichtigt werden.

§ 10. Die Wertungsergebnisse werden in der nächsten Versammlung der Abteilung und Ortsgruppe bekannt gegeben und alle Leistungen von und über 300 Punkte veröffentlicht.

Der Ortsgr.-Sp.-Ausschuss f. Str.-F. meldet außerdem bis spätestens 10. November alle Fahrer, die bei dieser Wertung 300 Punkte und mehr erreichten, dem Bezirks-Sportauschuss f. Str.-F.

Erste Nachwertung innerhalb der Bezirke.

§ 11. Der Bezirks-Sportauschuss f. Str.-F. stellt aus allen Ortsgruppen die höheren Leistungen von 350 Punkten und mehr fest und erstattet darüber Bericht an die Ortsgruppen und an den Gau-Sportauschuss f. Str.-F. bis 15. November.

Zweite Nachwertung innerhalb der Gaue.

§ 12. Der Gau-Sportauschuss f. Str.-F. stellt sodann nach den Bezirksberichten die hohen Leistungen mit 400 Punkten und mehr zusammen und berichtet über die Gauwertung an die Bezirks-Sportauschüsse und an den Bundes-Sportauschuss f. Str.-F. bis 20. November.

Hauptwertung für den ganzen Bund.

§ 13. Der Bundes-Sportauschuss f. Str.-F. teilt auf Grund der Berichte aus den Gaue die zwanzig höchsten Leistungen des Ausfahrten-Wettbewerbes fest und veröffentlicht darüber eine Bekanntmachung in der Bundeszeitung.

Wertung der Ortsgruppenleistung.

Zur Feststellung der Ortsgruppen, welche die besten Leistungen bei den Ausfahrten erzielten.

1. Die von sämtlichen Teilnehmern an den gemeinsamen Ausfahrten der Ortsgruppe im Laufe des ganzen Jahres bis zum 1. November erreichten Punktzahlen werden zunächst zusammengerechnet.

2. Die Summe der Punktzahlen wird dann durch die Zahl der Mitglieder (maßgebend die Abrechnung über den Monat September) geteilt. Dadurch wird die durchschnittliche Punktzahl pro Kopf der Ortsgruppe festgestellt.

Der Ortsgruppen-Sportauschuss übermittelt seine Berechnungen dem Bezirks-Sportauschuss bis spätestens 15. November.

3. Die Durchschnitts-Punktzahlen aller Ortsgruppen des Bezirkes werden zusammengestellt. Diese Zusammenstellung zeigt die auf dem sportlichen Gebiete der Ausfahrten besten Ortsgruppen des Bezirkes.

4. Der Bezirks-Sportauschuss berichtet über das Ergebnis bis 1. Dezember an den Gau-Sportauschuss, der nach diesen Berichten die 10 besten Ortsgruppen des Gaues feststellt und bekannt gibt.

Wertungsordnung für Touren über 30 Kilometer.

Feitag: Im aller schönsten Sonnenschein soll jeder Freiluft kosten.

Zweck: Pflege der Solidarität.

Einzelwettbewerb. Ausschreibung nur von den Bezirken.

§ 1. Beim Tourenfahren der Ortsgruppen werden nur Einzelleistungen gewertet und zwar nur bei Touren, die von der Ortsgruppe angefahren wurden. Mannschaften dürfen nur an von der Ortsgruppe freigegebenen Tagen fahren. Die Mannschaftsleistungen kommen aber nicht als solche zur Wertung, sondern es wird stets nur die Leistung des einzelnen Fahrers gewertet.)

§ 2. Als Touren gelten Radfahrten über 30 Kilometer ganze Fahrstrecke.

§ 3. Bei der Anmeldung zu diesem Wettbewerb beim Bezirks-Sportauschuss für Straßenfahren hat jede Ortsgruppe für jeden einzelnen Fahrer den Einsatz zu entrichten, der von dem Bezirksrat oder der Bezirksversammlung (oder — ausnahmsweise — vom Bezirks-Sportauschuss nach Verständigung mit der Bezirksleitung) beschlossen wurde.

Nach Eingang der Anmeldungen und Einsätze hat der Bezirks-Sportauschuss f. Str.-F. sofort die Teilnehmerheine auszustellen und den Ortsgruppen-Sportauschüssen zuzusenden.

Bezahlte Einsätze werden nur zurückerstattet, wenn der Wettbewerb ausfällt und Kosten noch nicht entstanden sind.

Von den Einsätzen der einzelnen Teilnehmer sind 50 Pfa. an den Gau-Sportausch. f. Str.-F. bis spätestens 1. April abzuführen.

§ 4. Die Wertung kann besonders erfolgen für 1. männliche Jugendliche, 2. weibl. Jugendliche, 3. Fahrerinnen und 4. Fahrer.

§ 5. Die Wertung wird nach Punkten berechnet und zwar:

- 1. erhält jeder Fahrer, der am Schluss der Fahrt unterschreibt, 10 P.
- 2. zählt je 1 Kilometer der Fahrstrecke 1 P.
- 3. werden je 10 volle Kilometer Fahrt extra gewertet mit . . . 1 P.
- 4. Bei Gebirgstouren f. je geschlossene 1000 M. Steigung 1 P.
- 5. Jeder Fahrer, der 40 Jahre alt ist, für die ganze Fahrt . . . 5 P.
- 6. Beteiligung an Bezirkstouren (jeder Fahrer) 10 P.
- 7. Beteiligung an Gautouren (jeder Fahrer) 20 P.
- 8. Beteil. an Agitationstouren üb. 60 Km. Fahrt (j. F.) 20 P.

Angefangene Kilometer zählen nicht. Gewertet werden nur zu Stad oder zu Fuß mit dem Rade zurückgelegte Strecken. Mit der Bahn gefahrene Strecken kommen nicht in Betracht.

Die „Gebirgsgrenzen“ werden nach Orten und Straßenpunkten, und die „Straßensteigungen“ ausnahmslos nach den staatlich abgemessenen vollen Kilometerstrecken (z. B. 15,0—16,0 Km.) vom Gau-Sportausschuß f. Str.-F. derart genau bezeichnet und bekannt gemacht, daß die Feststellung der Aufschläge stets vor der Tour von den Ortsgruppen-Fahrwarten ohne Berechnung vorgenommen werden kann. Höhenunterschiede unter drei Meter auf 1000 Meter werden nicht als Steigung gewertet.

Für Höhendifferenzen außerhalb der „Gebirgsgebiete“ werden Aufschläge nicht gewährt.

§ 6. Auf dem Teilnehmerchein werden die Eintragungen am Schluß jeder Fahrt sofort vom Fahrwart vorgenommen und beglaubigt. Der Bezirks-Sportausschuß f. Str.-F. kann das Aufkleben einer Photographie des Fahrers vorschreiben.

§ 7. Für eine Kontroll-Bescheinigung über Beginn, Mitte und Ende sowie die Gesamt-Kilometerzahl jeder Fahrt hat der Fahrwart zu sorgen. Ohne diese Bescheinigungen kann eine Wertung der Leistungen der einzelnen Fahrer nicht vorgenommen werden.

In das Formular trägt beim Beginn und am Schluß der Fahrt jeder Teilnehmer seinen Namen selbst mit Tinte ein.

Der Fahrwart füllt sämtliche Rubriken so aus, daß der zurückgelegte Weg genau ersichtlich ist. Diese Angaben müssen unterwegs zweimal von Ortsgruppenvertretern in Gegenwart sämtlicher Teilnehmer beglaubigt werden, daß damit ein zweifelloser Ausweis über die gefahrene Strecke ausgefertigt ist.

Falls während der Fahrt ein Teilnehmer ausgeschieden ist, so muß der Ausscheidungspunkt genau angegeben werden.

Wenn die Fahrt nicht am Wohnsitz der Ortsgruppe beginnt oder endet, ist Beginn und Ende der Radfahrt besonders deutlich kenntlich zu machen.

Fehlerhafte Angaben, Streichungen, Aenderungen, Beglaubigungen aus dem Orte der Fahrer und nachträgliche Berichtigungen machen die Bescheinigungen und damit die Fahrt für die Wertung ungültig.

§ 8. Die Wertungszeit beginnt am 1. März und endet am 31. Oktober.

Vorwertung innerhalb der Bezirke.

§ 9. Am 1. November sind die Teilnehmer-Ausweise sowie die Fahrtbescheinigungen auch ohne besondere Aufforderung an den Bezirks-Sportausschuß f. Str.-F. einzusenden. Dieser hat die Belege sofort zunächst genau zu prüfen. Sodann erfolgt die Feststellung der Resultate und hieran;

deren Zusammenstellung zu einer Uebersicht. Nach dem 5. Nov. eingehende Belege können bei der Wertung keine Berücksichtigung finden.

§ 10. Von den Wertungsergebnissen sind alle Leistungen von und über 500 Punkten bis spätestens 15. November den Ortsgruppen durch Mundschreiben und außerdem öffentlich bekannt zu geben.

§ 11. Jeder Bezirks-Sportausschuß f. Str.-F. meldet bis spätestens 15. November alle Fahrer, die beim Touren-Wettbewerb 500 Punkte und mehr erzielten, dem Gau-Sportausschuß f. Str.-F.

Nachwertung innerhalb der Gaue.

§ 12. Der Gau-Sportausschuß f. Str.-F. wählt von allen Bezirken die Fahrer aus, deren Leistung 900 Punkte und mehr beträgt und berichtet darüber an die Bezirke und an den Bundes-Sportausschuß bis spätestens 25. November.

Hauptwertung für den ganzen Bund.

§ 13. Der Bundes-Sportausschuß scheidet nach diesen Berichten die zwanzig besten Tourenfahrer des Bundes aus und gibt deren Namen in der Bundeszeitung bekannt.

Wertung der Ortsgruppenleistung.

Zur Feststellung der Ortsgruppen, welche die besten Leistungen beim Tourenfahren erreichten.

1. Die von allen Mitgliedern der Ortsgruppe durch Teilnahme an den Ortsgruppen-, Bezirks- und Gaoutouren im Laufe des Jahres bis 1. November erzielten Punktzahlen werden vom Ortsgruppen-Sportausschuß zusammengezählt.

2. Die Summe der Punktzahlen wird dann durch die Zahl der Mitglieder (vom vergangenen Monat September) geteilt, wodurch die durchschnittliche Punktzahl pro Kopf der Ortsgruppe festgestellt wird.

Der Ortsgruppen-Sportausschuß sendet seine Berechnungen mit Beweisstücken bis 15. November an den Bezirks-Sportausschuß.

3. Die Durchschnitts-Punktzahlen der Ortsgruppen des Bezirks hat der Bezirks-Sportausschuß zusammenzustellen, um die besten Tourenfahrer-Ortsgruppen auszuscheiden.

4. Der Bezirks-Sportausschuß berichtet über seine Feststellung bis spätestens 1. Dezember an den Gau-Sportausschuß. Dieser hat nach genauer Prüfung der Berechnungen und Berichte die zehn besten Tourenfahrer-Ortsgruppen des Gau's festzustellen und eine Bekanntmachung darüber zu veröffentlichen.

Wertungsordnung für die Wanderfahrten über 100 Kilometer.

Zweck: „Proletarier aller Länder vereinigt Euch!“

Leitfah: Mit blankem Rad und Medaillend, ihr Radletproletarier, Frischlauf, zur schönsten Sommerzeit, frischlauf, zum Wanderfahren!

Einzelwettbewerb. — Ausschreibung nur von den Gauen.

§ 1. Beim Wanderfahren der Bundesmitglieder werden nur Einzelleistungen gewertet und zwar nur, wenn ein Wettbewerb im Wanderfahren auf Antrag von einem Bezirk, oder drei Ortsgruppen oder 20 einzelnen Bundesgenossen des Gauses vom Gau-Sportauschuss für Straßenfahren ausgeschrieben worden ist.

§ 2. Als Wanderfahrten gelten Reisen zu Rad über 100 Kilometer Fahrstrecke.

§ 3. Bei der Anmeldung zu diesem Wettbewerb, die beim Gau-Sportauschuss f. Str.-F. erfolgen muß, hat jeder Bundesgenosse den in der Ausschreibung angegebenen Einsatz zu erbringen. Nach Eingang der Anmeldungen und Einsätze hat der Gau-Sportauschuss f. Str.-F. die Teilnehmerliste sofort anzustellen und abzuschicken.

Bezahlte Einsätze werden nicht zurückerstattet.

§ 4. Die Wertung hat gesondert zu erfolgen für 1. männliche Jugendliche, 2. weibliche Jugendliche, 3. Fahrerinnen und 4. Fahrer.

§ 5. Die Wertung geschieht nach Punkten und wird nach folgenden Regeln berechnet:

- 1. Jeder Fahrer, d. h. Fahrt-Bestimm u. Schluß unterschreibt 20 P.
- 2. Je 1 Kilometer bescheinigte Fahrstrecke 1 P.
- 3. Zusätze bei eintägigen und mehrtägigen Fahrten:
- 3. Je volle 10 Kilometer bescheinigte Fahrt noch 2 P.
- 4. Je 1 Kilomtr. besd. Fahrt durch Gebirgsgebiet noch 2 P.
- Außerdem bei mehrtägigen Fahrten noch dazu:
- 5. Jeder Fahrttag m. bescheinigter Radfahrt über 80 Kilomtr. 20 P.
- 6. Jeder Teilnehmer 1 Punkt × Teilnehmerzahl
- 7. Jeder Teilnehmer 1 Punkt × Fahrttage
- 8. Jeder Fahrer, der über 40 Jahre alt ist, pro Tag 10 P.
- 9. Jugendliche Teilnehmer unter 18 Jahren 10 P.
- 10. Je 10 Kilomtr. bescheinigte Radfahrt zum Bundesstag 1 P.

Weiter haben hier zu folgen die entsprechenden Bestimmungen des § 5 der Touren-Regeln.

§ 6. Auf dem Teilnehmerchein sind die Eintragungen unbedingt am Schluß jeder Tagesfahrt von dem als Leiter der Fahrt gewählten Bundesgenossen vorzunehmen. Einzelfahrer erledigen die Eintragungen selbst.

§ 7. Für die Ausfüllung der Kontroll-Bescheinigung über den Verlauf jeder Tagesfahrt hat der Leiter der Fahrt, oder der einzeln fahrende Genosse selbst zu sorgen. Ohne diese Bescheinigung kann die Wertung nicht erfolgen.

Jeder Teilnehmer trägt seinen Namen selbst mit Tinte beim Beginn und am Schluß der Tagesfahrt ein.

Der Fahrtleiter (oder aber der Einzelfahrer) füllt die anderen Ausfüller des Formulars aus. Die Angaben müssen jeden Fahrttag zweimal von Ortsgruppenvertretern bei Anwesenheit sämtlicher Teilnehmer (die der Einzelfahrer viermal) bestätigt werden.

Außerdem haben hierzu die entsprechenden Bestimmungen des § 7 der Touren-Regeln sinngemäß Geltung.

§ 8. Die Wertungszeit dauert vom 1. März bis 31. Oktober.

Wertung innerhalb der Gauen.

§ 9. Am 1. November sind die Teilnehmer-Ausweise sowie die Fahrtbeglaubigungen auch ohne besondere Aufforderung an den Gau-Sportauschuss f. Str.-F. zu senden. Dieser hat die Belege zu prüfen, die Leistungen zu berechnen und die Resultate zu einer Uebersicht zusammenzustellen. Dabei können nach dem 5. November eingehende Ausweise nicht mehr berücksichtigt werden.

§ 10. Die Ergebnisse der Wertung sind bis spätestens 15. November den Bundesgenossen des Gauses bekannt zu geben.

§ 11. Jeder Gau-Sportauschuss f. Str.-F. sendet die Belege über alle Leistungen von 600 Punkten und mehr bis spätestens 15. November an den Bundes-Sportauschuss.

Hauptwertung für den ganzen Bund.

§ 12. Der Bundes-Sportauschuss stellt auf Grund der Nachweise aus allen Gauen die höchsten Leistungen der Wanderfahrten-Wettbewerbe fest und veröffentlicht die Namen der zwanzig besten Wanderfahrer des Bundes in der Bundeszeitung.

Allgemeine Bestimmungen für die Straßenwettbewerbe.

§ 1. Enthält ein Teilnehmerchein Angaben, die nicht wahrheitsgetreu sind, kann der Besitzer ohne weiteres vom Wettbewerb des laufenden Jahres ausgeschlossen werden.

§ 2. Werden auf einer Fahrtbescheinigung unwahre Angaben festgestellt, so kann die Fahrt als ungültig für die Wertung erklärt werden und wird dann auf den Scheinen sämtlicher Teilnehmer gestrichen.

§ 3. An Tagen mit irgendwelchen Veranstaltungen des Bundes, der Gause oder Bezirke gelten nur die Fahrten zu diesen Veranstaltungen für die Wettbewerbe.

§ 4. Das Material für die Wettbewerbe (Formulare der Meldezettel, Teilnehmer Scheine und Fahrtbestätigungen) hat der Bundesvorstand zum Selbstkostenpreis abzugeben.

§ 5. Gewertet werden nur von Versammlungen beschlossen oder von den Sportausschüssen ausgeschriebene Ausfahrten, Touren und Wanderfahrten.

Die Wertung kann bei allen beschlossenen oder ausgeschriebenen Fahrten für alle oder für einige Fahrer erfolgen. Es ist aber nicht gestattet, Beschlüsse zu fassen, daß sich alle Mitglieder an der Wertung beteiligen müssen. Die Teilnahme als Wertungsfahrer an den Fahrten ist in jedem Falle freiwillig.

§ 6. Anspruch auf volle Wertung haben nur die Fahrer und Fahrerinnen, die zur vorgeschriebenen Zeit vom bestimmten Start mit abfahren. Aufholende können nur halbe Wertung beanspruchen.

Fahrern, die genötigt sind, vor dem Erreichen des Fahrtzieles aufzugeben, kann mit Zustimmung der Mehrheit der Teilnehmer die ganze Fahrt voll gewertet werden.

§ 6. Agitationstouren können ausnahmslos gewertet werden, auch wenn diese nur von einem oder von wenigen Bundesgenossen gefahren werden, doch muß der Vorstand oder der Fahrwert die Fahrt vorher beglaubigen.

§ 7. Den Anordnungen der Fahrwarte am Aufstellungsplatz sowohl als auch während der Fahrt ist unbedingt Folge zu leisten. Die Fahrwarte dagegen haben die Pflicht, durch wiederholte Bekanntmachung und Erläuterung der Fahrt- und Signalordnung in den Mitglieder-versammlungen dafür zu sorgen, daß sämtliche Mitglieder damit vertraut werden.

Merkmal für Fahrwarte und Fahrer.

Alle Ausfahrten und Touren sollen Übungen sein für die Fahrwarte zur Aneignung der Fähigkeit, große Massen Bundesmitglieder überall und zu jeder Zeit ohne langwierige Beratungen, ohne Hast und ohne Lärm geschickt und sicher führen zu können. Die erheblichen Schwierigkeiten solcher großen Aufgaben können die Fahrwarte nur überwinden, wenn jeder Fahrer an seinem Platze beordert ist, den Fahrwarten die Führung zu erleichtern. Jeder bedenke daß eine mit auffallender Sicherheit fahrende große Masse Bundesgenossen stets einen durchschlagenden Erfolg für den Bund bringt.

Meldezettel.

Ortsgruppe
Stempel

Zum Wettbewerb 19... für Ausfahrten — Touren — Wanderfahrten meldet sich der Unterzeichnete hiermit an. Der Einsatz von... Mk. anbei
den 19.....

Wohnung: Name Vorname geboren
Durch Schreiben und Streichen richtig ausfertigen.

Nur vom Sport-Ausschuß auszufüllen.

Wertung nach	II	I	W	-Regeln, § 5	Punkte	Punkte
Für	Punkte erzielt nach § 5, Ziffer				zusamm.	
Fahrt	I	II	III	IV	V	VI VII VIII IX X
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
Zus.						

Stempel des
Sportausschusses
19.....

Teilnehmer-Schein

Der Bundesgenosse

Wohnung

geb.

hat sich mit Entrichtung des Einsatzes von

Mk. angemeldet zum

Wettbewerb 19 für Ausfahrten — Touren Wanderfahrten.

Ort

19

Stempel des
Sportausschusses

Der Schein ist durch Streichen u. Schreiben richtig auszufüllen

Fahrtbescheinigung

Ortsgruppen-
Stempel

für den Fahrwart

Die Ausfahrt — Tour — Wanderfahrt fand statt am

Unterschriften der	Wettbewerbsteilnehmer beim Beginn der Fahrt in				
1.	12.	23.	34.		
2.	13.	24.	35.		
3.	14.	25.	36.		
4.	15.	26.	37.		
5.	16.	27.	38.		
6.	17.	28.	39.		
7.	18.	29.	40.		
8.	19.	30.	41.		
9.	20.	31.	42.		
10.	21.	32.	43.		
11.	22.	33.	44.		

Der Schein ist durch Streichungen und Schreiben richtig auszufüllen

Wettbewerb 19

Nr.	Ausgerüsteten von: Wingebenen in Ortsgt., Segebau	Zufahrt in:	Gebäude in:	Rohrwerke (Insgesamt) km	Ertelungsweg Hinden (Insgesamt) km	Anzahl des Rohrwerts
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						

Ausfahrten — Touren — Wanderfahrten mit insgesamt

Durch Streichung und Schreiben richtig auszufüllen. — Das Setzen einer Selbstrechnung ist zu empfehlen.

Die alljährlich wiederkehrenden vier Bundes-Werbe-fahrttage

sollen imponierende Propagandafahrten sein und dazu dienen, in breiterer Öffentlichkeit zu bekunden, daß die Mitglieder des A.-N.-V. dem edlen Radwandersport mit Begeisterung huldigen, durch Massenfundgebungen den Bund der sozialistisch denkenden Arbeiter-Radsfahrer besonders in solchen Gegenden bekannt zu machen, wo er noch nicht Fuß gefaßt hat, dort sowohl als auch vor aller Welt die Stärke der Arbeiter-Radsfahrerbewegung und die Größe des Bundes zu zeigen und eine großzügige, wirkungsvolle Agitation für den Bund der freien Radler zu betreiben. Die vier Werbe-fahrttage sollen also dazu dienen, des Bundes Werbekraft tatkräftig auszumitteln und zu steigern. Sie finden statt nach folgendem Plan:

1. **frühjahrs-Bezirks-Sternfahrten aller Bezirke**
am zweiten Sonntag im Mai.
2. **frühjahrs-Bezirks-Wanderfahrten aller Bezirke**
am zweiten Sonntag im Juni.
3. **Sommer-Gau-Wanderfahrten aller Gaue**
am zweiten Sonntag im Juli.
4. **Sommer-Gau-Sternfahrten aller Gaue**
am zweiten Sonntag im August.

Von länger dauernden Beratungen und Versammlungen sowie von Festlichkeiten sollte an diesen Tagen Abstand genommen werden. Es sollen sich möglichst viele Bundesgenossen fahrend in der Öffentlichkeit zeigen. Durch Festlichkeiten werden aber erstens viele Funktionäre und zweitens entfernt wohnende Bundesgenossen von der Teilnahme an den Fahrten abgehalten. Die Mitglieder des ganzen Bundes, ohne Ausnahme, sollten in jedem Jahre diese vier Tage für den Bund freihalten und an diesen Demonstrationen sich fahrend beteiligen. Durch die vollzählige Beteiligung aller Bundesgenossen an den vier Bundes-Werbe-fahrttagen wird das Ansehen unseres Bundes kräftig gehoben und es werden für ihn große Scharen neuer Kämpfer gewonnen.

Werbefahrt.

Nun auf zur dritten Werbefahrt!
Kommt wieder alle mit zum Start,
es gilt dem hehren, großen Ziel,
wer viel wagt, gewinnt auch viel!
Wir müssen! sei das Lösungswort,
denn denkt man nur aller Art,
dann wird es nunter weitergehn
und kündet uns ein groß Geschick.

Der Bund sei alles dieser Tag,
ihm gelte darum dieser Schlag,
damit der Bund noch mehr gewinnt
und froh das Tagwerk stets beginnt.
Nur wieder auf zur Werbefahrt,
so wie es des Genossen Art!
Wir leben heut für diesen Bund
als Brüder auf dem Erdenrund!

Befähigungsstellen		Die Ränge der ganzen Fahrtrunde beträgt km. Davon	
Unterschrift d. Ortsgr.-Vertreter:	Ortsname	sind Steigungen im Gebirgsgebiet nach § 5:	
1.	1. km	4. km
2.	2. "	5. "
3.	3. "	6. "
.....	7. km
.....	8. km
.....	9. "
.....	10. km
.....	11. "
.....	12. km
.....	13. "
.....	14. km
.....	15. "
.....	16. km
.....	17. "
.....	18. km
.....	19. "
.....	20. km
.....	21. "
.....	22. km
.....	23. "
.....	24. km
.....	25. "
.....	26. km
.....	27. "
.....	28. km
.....	29. "
.....	30. km
.....	31. "
.....	32. km
.....	33. "
.....	34. km
.....	35. "
.....	36. km
.....	37. "
.....	38. km
.....	39. "
.....	40. km
.....	41. "
.....	42. km
.....	43. "
.....	44. km

Unterschriften der Wettbewerb-Teilnehmer beim **Schluß** der Fahrt im

