

7

49

Der Fahrradsport
im Arbeiter-Radsfahrer-Bund Solidarität

II.

Saalradsport

Radturmen, Reigenfahren, Kunststradfahren
nebst den anlässlich des Saalsportkurses 1920 erstmalig und
von der Sportkommission des Bundestages 1921 wieder
geprüften und geänderten

Wertungs-Bestimmungen
für Saalfahren und Festzüge

Von H. Frahnert, Redakteur der Bundeszeitung

Dritte Auflage.

A 80-10437



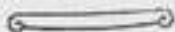
1922

Verlag Arbeiter-Radsfahrerbund Solidarität, Offenbach-N.



Inhalts-Übersicht.

	Seite
Vorwort zur ersten Auflage	2
Vorwort zur zweiten Auflage	3
Vorwort zur dritten Auflage. Saalfahrt (Gedicht)	4
Unser Saalsport. Geschichtliches	5
Rück- und Ausblick	5
Tabelle über die Entwicklung des Saalsportes im Bunde	7
Allgemeines	8
Saalfahrer und Ortsgruppe	10
Finanznot	11
Finanzierung	12
Wert und Zweck	14
Unser Sportgerät	15
Radturmen — Saalsport	17
Das Übungsfahren	18
Das Reigenfahren	19
Massenreigen (Illustration)	20
Der Massenreigen	21
Der Reigenfahrer	21
Die Kleidung	22
Statistischer Bericht über die Zahl der Saalmaschinen i. J. 1921	23
Wertungsbestimmungen:	
Die Wertung bei Reigenwettbewerben	23
Die Wertung bei Kunstfahrer-Wettbewerben	26
Wertungsbericht-Formular	27
Anzeichnung der Wertungsergebnisse. Formular	28
Meldezettel. Bezeichnung	29
Bestimmung für Saalsport-Schiedsgerichte	30
Die Wertung bei Korso-Wettbewerben	30
Bestimmung für die Korso-Schiedsgerichte	31
Richtlinien für Korsofahren	31



Vorwort zur ersten Auflage.

Das Bundes-Saalsport-Lehrbuch „Der Radsport im Saale“ enthält alles, was der Lehrer und Fahrer bezüglich Reigen und Radsport wissen muß und können soll. Die vorliegende Schrift jedoch behandelt Sportangelegenheiten, über die jedes einzelne Mitglied unseres Bundes oft mit zu entscheiden hat, wenn es sich darum handelt, den Saalsport zu fördern. Dem Saalsport, diesem schönen handbaren Zweige unseres lieben Radsports, wünschen wir alle kräftiges Gedeihen und Glück und deshalb werden die Ausführungen in dieser Schrift sicherlich allernächste mit Verständnis aufgenommen werden. Alle Mitglieder unseres Bundes sind auch einig in dem Willen,

die Kenntnisse und Siege von dem grauen oder grünen Plan fortzuräumen, auf dem sich große Scharen unserer jugendkräftigen Mitglieder unter der Leitung erfahrener Meister des Saalsports im Interesse unseres Bundes zielbewußt betätigen.

Die Entwicklung des Saalsportbetriebes in unserem Bunde drängt dazu, daß sich in früher nicht gekannter und nie geahnter Weise Massenreigen durchsetzen werden. Wir werden 32er, 48er oder auch Reigen mit noch mehr Fahrern bald als Regel und nicht mehr als seltene Ausnahmen zu betrachten haben. Da wir für solche großen Aufgaben wohl Scharen tüchtiger Saalfahrer haben, müssen sich nunmehr für diese große Kenntnisse verlangenden Aufgaben unsere Fahrwarte eifrig theoretisch schulen. Ueberblickt man die Saalsportverhältnisse in unserem Bunde, so erkennt man, daß es in Zukunft reichlich anstrengende Gedankenarbeit geben wird für unsere Saalfahrwarte und Sportauschüsse und vielleicht manchmal auch für die Schiedsrichter.

Die Bestimmungen für die vom Bundestage genehmigten Wettbewerbe sind so kurz und blündig wie möglich gehalten. Unsere Mitglieder haben nicht die Muße, sich mit unendlich langen Vorschriften so vertraut zu machen, daß sie solche jederzeit herlagern könnten. Auch die Bestimmung über die Punktwertung ist kurz und einfach. Absichtlich wurden Bestimmungen mit Bruchteilen von Punkten vermieden. Unständliche Berechnungen, die andernfalls vielleicht zur Feststellung eines Ergebnisses von 0,012 Punkte führen könnten, sind nicht erforderlich. Selbstverständlich müssen die Schiedsrichter die Wertungsbestimmungen ganz genau kennen.

Man sagt, der Sport befreie die Ausübenden vom Egoismus, erziehe sie zu Charakteren, die auch während des Wettbewerbes ihr Temperament zu meistern wissen, und fördere aufs innigste Kameradschaft und Freundschaft. Hoffen wir, daß dieses Wort allezeit für das Auftreten und die Haltung unserer Saalsportler bestimmend bleibe. Und darum ein kräftiges „Drückauf“ unserem Saalsport.

Offenbach a. M., den 1. Juli 1920.

Der Verfasser.

Vorwort zur zweiten Auflage.

Von der vorliegenden Broschüre erschien die erste Ausgabe am 1. August 1920. In der kurzen Zeit von acht Monaten, nämlich bis 31. März 1921, wurde die ganze erste Auflage von 4000 Stück von Bundesgenossen abgefordert. Auch die Formulare für die Wertungen wurden in sehr erheblichen Mengen verlangt. Außerdem wurden, wie auf Seite 8 näher angegeben ist, in ganz kurzer Zeit 1600 Saalsport-Lehrbücher bezogen, wovon 1000 in dem Zeitraum von einem Jahre

in die Hände von Bundesgenossen lauten. Wir müssen demnach ein über alle Erwartungen großes steigendes Interesse für den Saalsport in unserem Bunde feststellen. Wenn die Lehren des im November 1920 in Offenbach a. M. abgehaltenen Lehrcurses erst im ganzen Bunde Anwendung gefunden haben, dann wird der Saalsport in unserer Organisation noch schnellere Fortschritte machen.

Offenbach a. M., den 1. Juni 1921. Der Verfasser.

Vorwort zur dritten Auflage.

Die Wertungs-Bestimmungen in der dritten Auflage unserer Saalsport-Broschüre sind so aufgenommen, wie sie festgelegt wurden von der Sportkommission, die im Jahre 1921 von dem in Halle abgehaltenen Bundestage eingesetzt worden war. Die Bundesgenossen, welche ein Exemplar der ersten oder zweiten Auflage besitzen, können diese Hefte bezüglich der Wertungsbestimmungen weiter benutzen, wenn sie sich das Merkblatt mit den Änderungen der Wertungsbestimmungen senden lassen. Das müssen besonders die Sportausschüsse beachten. Es sind 6000 Exemplare der ersten und zweiten Auflage in Händen von Bundesgenossen. Diese dürfen jetzt bei Wertungen nur mit Berücksichtigung der letzten Änderungen benutzt werden. Andernfalls entstehen Meinungsverschiedenheiten infolge unrichtiger Wertungen.

Offenbach a. M., 1922. Der Verfasser.

Saalfahrt.

Nachdruck verboten.

Jetzt tritt mit deinem Pneu zum Start,
zeig' deine Kunst, du Arbeitsmann,
war das Trainieren für dich hart,
schön ist es, wenn man etwas kann!
Dein ist die Welt, du freier Mann,
dein sei auch darum dieses Feld!
Greif' mutig nur die Stange an,
dein ist in Zukunft einst die Welt!

Nun set' den Fuß auch aufs Pedal,
schwing auf den Sattel dich im Nu!
Jetzt fahr' geschickt nur durch den Saal,
denn heute sieht man gern dir zu!
Fahr elegant nun eine Acht,
und lenk das Rad in schlichtem Kreis
lenk nun zur Schleife mit Bedacht,
und hol' zum Schluß dir einen Preis!

Dann steig' von deinem Rad herab,
hör nur den Beifall in der Rund!
Solch Beifall sei für Deine Gab'
Dein Stolz und Preis in solcher Stund'

Unser Saalsport.

Geschichtliches.

Nach der Gründung unseres Bundes wurde in allen Vereinen das schöne Touren- und Wandersfahren eifrig gepflegt. Es fand aber auch sofort der Saalsport begeisterte Befürworter und energische und fleißige Vertreter. Sobald ein Verein erreicht hatte, daß ihm trotz der Schikanen der überall gegen die Arbeiter arbeitenden Polizei ein Saal zur Verfügung stand, wurde auch das Radturnen, Reigenfahren, Kunstreigenfahren und Kunstradfahren ausgeübt sowie Raddball gespielt. Da es in jener Zeit noch keinen Freilauf gab, sah man an den Fahrübungsabenden oft sämtliche Mitglieder eines Vereins, alte und junge, weibliche und männliche, ihr Stahlrößlein im Saale tummeln. Damals waren die Löhne sehr gering, die Beiträge mußten niedrig gehalten werden und infolgedessen war nur wenigen Vereinen die Anschaffung von Kunstfahrmaschinen möglich. Der Erfurter Bundestag i. J. 1904 zeitigte den Beschluß, daß in jedem Orte nur eine Ortsgruppe bestehen dürfe. Dadurch wurden viele Ortsgruppen groß und leistungsfähig und bald konnten diese auch Saalmaschinen sich anschaffen. In der Folgezeit wurde das Interesse für den Saalsport immer reger, was die Mannschaften und Kunstfahrer anspornte, ihre Leistungsfähigkeit auf allen sportlichen Gebieten zu steigern und bei Veranstaltungen der Ortsgruppen, Bezirke und Gaue und des Bundes zu zeigen. Sie boten auch bei unzähligen Festlichkeiten anderer Arbeiter-Vereinigungen in Radreigen aller Art, im Raddballspiel und sonstigen radlerischen Vorführungen stets Neues, sodaß der Radfahrerbund „Solidarität“ durch seine Tätigkeit im Saalsport der Gesamtarbeiterschaft bis zum Jahre 1914 bestens bekannt geworden war. Der Krieg zerstörte dann alles, was durch jahrelange rastlose Arbeit aufgebaut worden war.

In Vorkriegszeiten wurden auf verschiedenen Bundestagen auch Anregungen zur Einführung des Wertungsfahrens gegeben. Solche Wünsche fanden damals aber wenig Anklang. Doch der i. J. 1919 in Würzburg abgehaltene erste Bundestag nach dem Kriege mußte sich wieder damit beschäftigen und hat die Einführung des Wertungsfahrens gutgeheißen.

Rück- und Ausblick.

Dem Saalsport widmete sich vor dem Kriege zwar nur ein kleiner Prozentsatz der Mitglieder unseres Bundes. Bei einem Rückblick auf die Entwicklung des Saalsports im Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“ hätte man aber zugeben müssen, daß die Schar der Anhänger des Saalsportes in jedem Jahre zugenommen habe und i. J. 1914 schon sehr groß war. Die meisten den Saalsport pflegenden Orts-

Schaffungsbereitwilligkeit und größter Opferfreudigkeit in der ersten Hälfte des Jahres 1920 ihren Saalsfahrern noch nicht so viel helfen, wie diese wünschten. Nichtsdestoweniger kann ein rasches Aufblühen des Saalsportes in allen Gauen unseres Bundes während des ersten Halbjahres 1920 festgestellt werden.

1600 Bundes-Reigenlehrbücher sind schon in der Zeit vom 1. Sept. 1919 bis 30. April 1921 von der Bundesgeschäftsstelle an Mitglieder unseres Bundes gesandt worden. Diese Tatsache beweist ein auffallend großes Interesse der jüngeren Jahrgänge unserer Mitglieder für den Saalsport, diesen eigenartigen Zweig unseres schönen Sportes. Man wird nicht falsch prophezeien, wenn man gerade diesem Zweige des Radsportes eine schnelle und große Ausbreitung in unserem Bunde voraussetzt. Wer diese Entwicklung wünscht und sie fördern will, der muß dem Saalsport aus mancherlei Gründen die rechte Aufmerksamkeit schenken.

Wohl sah es in den Ortsgruppen in der Kriegszeit mit der Pflege des Saalsports sehr trübe aus. An den großen Säcken von Bundes-Reigenlehrbüchern, die in der oben angegebenen kurzen Zeit von Bundesmitgliedern gekauft wurden, reißt aber jetzt unbestreitbar eine große Freude an Saalsport in Erscheinung. Erfreulich ist auch der Eifer, mit dem in vielen Bezirken bei den Kursen zur Ausbildung von Saalsfahrern gearbeitet wird. Und wenn nun auch schon eine Anzahl Ortsgruppen bestrebt sind, ihre Klassen für den Saalsport leistungsfähig zu machen, so zeugt das alles von zeitigem Erkennen eines der für uns wichtigsten Gebote der nächsten Zeit. Alles das wird sicherlich nun wohl allen Gliedern unseres Bundes als Weisung gelten, mit Entschiedenheit zu tun, was ausführbar ist. Unser Bund, der schon wieder die größte Radsportorganisation der Welt ist, muß in der Pflege des Saalsports vor allen anderen stehen. Aber nicht einen Augenblick dürfen seine Angehörigen vergessen, daß der Arbeiter-Radsportbund Solidarität eine Klassenorganisation des Proletariats ist und seine Ziele nur erreichen kann durch eigene Kraft, durch die Opferwilligkeit aller seiner Glieder. Niemand hilft uns. Reiche Preisstifter und Gönner mit dicken Geldtaschen haben wir in unseren Reihen nie gesehen. Auch fernorhin werden die Fabrikanten und sonstigen Geldmenschen ihren Mammon nur den bürgerlichen Sportvereinen zuwenden. Also müssen wir nunmehr erst recht mit Energie Hand an Werk legen und gerne bereit sein, für den Saalsport Opfer zu bringen. Leisten alle Mitglieder Mitarbeit und Hilfe, dann wird sehr bald in unserem Bunde der Saalsport die höchste Stufe erreichen.

Allgemeines.

Wir konnten sehen, daß der Saalsport im Jahre 1920 in unserem Bunde einen schnellen hohen Aufschwung bekam. Noch raschere Fortschritte hätten erzielt werden können, wenn das Uebel der Gummi- und Fahrräderteuerung nicht gar so schlimm geworden wäre. Eine

sehr große Anzahl Ortsgruppen mußte das Vorhaben, Bereisungen für vorhandene Saalmaschinen zu kaufen, aufgeben. Viele andere mußten von der Anschaffung neuer Saalmaschinen Abstand nehmen. Doch deshalb rasteten die saalsporttreibenden Ortsgruppen nicht, sondern hielten den Saalsportübungsbetrieb dauernd so weit in Gang, wie es ohne Maschine zum Kunstfahren überhaupt möglich ist. So muß überall weiter gearbeitet werden. Wenn jetzt nichts verkümmert wird, wann jetzt für kommende, für den Radsport günstigere Zeiten gute Vorarbeit geleistet wird, dann sind uns gute Erfolge auch später sicher. Dabei ist dauernd die Jugend im Auge zu behalten. In einer von Arbeitervortretern einberufenen Lehrlingsversammlung in einer süddeutschen Großstadt wurde erzählt, daß von den 900 anwesenden Jugendlichen 600 Mitglieder bürgerlicher Vereine und nur 200 Mitglieder in Arbeitervereinen waren. Die in der erwähnten Stadt, so wird überall in den Fortbildungsschulen für die bürgerlichen Vereine mit dem gleichen Erfolg agitiert. Gibt es wieder Bereisungen und Fahrräder zu billigen Preisen, wenden sich die Jugendlichen sicher scharenweise dem Radsport zu. Dann werden aber auch die bürgerlichen Radsportverbände auf unserem Gebiete ernten wollen. Sorgen wir, daß das nicht gelingt. Indem die Jugendlichen dauernd daran erinnert werden, daß eine saalsporttreibende Gruppe des Arbeiter-Radsportbundes Solidarität am Orte besteht, werden sie auch auf die Aufgaben der Arbeiter-Radsportbewegung hingewiesen. Sie sind dann auch schon mit den Zielen unseres Bundes bekannt, falls sie Radler werden. Je mehr sich von diesen Jugendlichen trotz der Agitation in den Fortbildungsschulen dann freiwillig bei uns melden, desto höher ist unser moralischer Erfolg.

Dieser Erfolg gilt es zu sichern. Deshalb ist rechtzeitiger Ausbau des Saalsportbetriebes notwendig. Hierzu ist das erste Erfordernis das regelmäßige Abhalten der Fahrübungs- und Radturnstunden.

Solche muß jede einzelne Ortsgruppe abhalten und deshalb dafür sorgen, daß ein Fahrplatz, ein Saal, eine Turnhalle zur Verfügung steht. Die unentgeltliche Ueberlassung von Turnhallen ist zu fordern, zumal die Tanzsaalbesitzer ihre Säle jetzt nur gegen hohes Entgelt und moralische Trinkschuld abgeben. Uebrigens sind die — schon wieder — Spiegelglatten Tanzböden vielfach auch wenig geeignet für radsportliche Übungen. Weit besser als Säle und Turnhallen sind besonders für größere Ortsgruppen große Plätze im Freien, auf denen von allen Mitgliedern der Ortsgruppe mit dem eigenen Rade tüchtig geübt und geturnt und Radsball gespielt werden kann. Jede einzelne Ortsgruppe muß ferner die Veranstaltungen zur Ausbildung tüchtiger Saalsfahrern unterstützen. Für Mehrung der Mittel für alle diese Saalsportzwecke müssen die Kassierer beflissen sein, denen es aber nicht leid sein darf, wenn die Saalsportkasse oder die Saalsportgerätekasse von den Mannschaften öfter in Anspruch genommen wird.

Viel reger als es gewöhnlich geschieht, muß in Zukunft die Propaganda, die Reklame für den Radsport und Saalsport im allgemeinen und die eigene Ortsgruppe im besonderen betrieben werden. Das kann geschehen durch allerhand Bekanntmachungen und Anschlag von Einladungen und Werbeblättern an allen Stellen, wo radelnde Arbeiter verkehren. Jede Ortsgruppe muß sich einen sehr tüchtigen, eifrigen Pressewart suchen, der die sportliche Tätigkeit der Ortsgruppe überallhin bekannt gibt. Ueber alles, was die Ortsgruppe tut oder unternimmt, muß der Pressewart die Öffentlichkeit laufend flott unterrichten und zwar über Fahrübungs- und Radturnstunden, Reigenübungen und Reigentage, Kunstschaufahrten, Kunstlangsamfahrten, Hindernisfahrten, Juchsjagden usw. nicht weniger als über Saalsportfeste, -tage und -Wettbewerbe, Saal- und Rasen-Radball-Wettbewerbe und Jugend-Geschicklichkeitsfahrten. In jedem Falle muß der Pressewart im Interesse seiner Ortsgruppe tüchtig arbeiten, vorher und nachher. Der Pressewart muß dafür sorgen, daß von der Existenz seiner Ortsgruppe schließlich auch der letzte Einwohner Kenntnis erlangt.

Saalfahrer und Ortsgruppe.

Unbestreitbar ist es, daß durch eine eifrige Pflege des Saalsports eine Ortsgruppe nicht nur im eigenen Orte, sondern auch in der Umgegend in den Reihen der Arbeitersportler dauernd steigendes Ansehen gewinnt. Noch mehr. Eine auf dem Gebiet des Saalsports hervorragende tätige Mannschaft wird im Bezirk und Gau Vorbild werden und schließlich wird die Ortsgruppe, welche den Saalsport am tauglichsten fördert, in allen Ortsgruppen unseres Bundes gerühmt. Diefür wird jeder Leser selbst eine Reihe Beispiele anführen können. Einen derartig guten Ruf kann eine Ortsgruppe aber nur durch eine jahraus jahrein unermüdete Sportarbeit ihrer Saalmannschaften gewinnen. Diese Arbeit wird aber auch mit dauernd freudigem Eifer geleistet, denn die Mannschaften wissen, sie finden Beachtung, Anerkennung und Unterstützung. Der Vorstand und die Mitglieder der saalsporttreibenden Ortsgruppen leisten die von den Saalfahrern gewünschte Hilfe und Unterstützung auch jederzeit gern, weil sie die Ueberzeugung haben, daß ein reger Saalsportbetrieb die Werbekraft der Ortsgruppe erhält und somit eines der besten Mittel zur Erreichung der Ziele unseres Bundes ist. Und dieses vortreffliche Mittel gebrauchten mit kluger Berechnung im Laufe dieses Jahres schon wieder hunderte Ortsgruppen. Das wird wohl jedem Leser aufgefallen sein, der mit Aufmerksamkeit und Interesse die seit einem Jahre in unserer Bundeszeitung veröffentlichten zahlreichen Aufsätze, Berichte und Bekanntmachungen gelesen hat, die sich mit dem Saalsport befaßten. Aus allen Kundgebungen über und für den Saalradsport ging aber auch hervor, daß sich der Saalsport in unserem Bunde erst dann wieder recht schnell entwickeln kann, wenn es gelingt, gewisse von

früher her bekannte und nun wieder hindernde Schwierigkeiten samt den allerhand neuen Miskhelligkeiten zu beseitigen. Das ist aber eine sehr schwere Aufgabe für die Vereinigungen der Arbeiter-Radfahrer, weil dabei die Finanzfrage ganz in den Vordergrund geschoben werden muß.

Finanznot.

In den Ortsgruppen unserer Radfahrerorganisation ist es nicht so leicht möglich wie in anderen Arbeiter-Sportvereinigungen, mit geringen Mitteln viel Sportarbeit zu leisten. Den Ortsgruppen, welche als glückliche Besitzer von Saalmaschinen beneidet werden, ist es sehr schwer geworden, die Maschinen zu bezahlen und außerdem noch die erheblichen Ausgaben für den Saalsportbetrieb leisten zu können. Man rechnete mit Ueberschüssen von Festlichkeiten und Geldern, die sich durch Sparen von Beiträgen ansammeln sollten. Solche Hoffnungen sind hier und dort auch in Erfüllung gegangen, aber in den meisten Fällen nicht, was wohl bekannt ist. Wir dürfen daraus schließen, daß in unseren Reihen der Eifer zur Ausübung des schönen Saalsportes groß ist, daß es aber für die den Saalsport pflegenden Ortsgruppen sehr schwer ist, die für den Saalsportbetrieb erforderlichen nicht geringen Geldmittel aufzubringen. Da lag nun der Gedanke nahe, zu der Finanzfrage im Saalsport einmal gründlich Stellung zu nehmen. Diese Frage durfte für den Bund, für die Gau-, Bezirks- und Ortsgruppenvorstände keinesfalls ein Mährchenmährchen sein.

Aus dieser Erwägung heraus beschloß der Bundesvorstand die Ausschreibung einer freiwilligen Sammlung. Die Ausschreibung erfolgte in Nr. 3 der Bundeszeitung vom 1. März 1920 unter dem Stichwort „Eine Hilfsaktion für den Saalsport“. Darin bat der Bundesvorstand die Bundesgenossen um die Leistung eines freiwilligen Beitrages von 15 Pfennig in jedem Vierteljahr des Jahres 1919 zur Förderung des Saalsportes. Erfreulicherweise hat die Sache viel Anklang gefunden. Das ermutigte den Bundesvorstand, einer Anregung Folge zu leisten und sofort Saalsportmarken drucken zu lassen, wovon die Bundesgenossen unterrichtet wurden durch die nachstehend wiedergegebene Veröffentlichung:

Die neue
**Saalsport-
Marke**
des Arbeiter-
Radf.-Bundes
„Solidarität“
wird von den Orts-
gruppen in großen
Mengen gefordert.
Siehe Bekanntgaben
in Nr. 3, 4 und 5.



Bundesgenossen!
Beteiligt Euch alle
an der
Hilfe-Aktion
für den
Saal-Sport
im Interesse des
Bundes!
Helft freiwillig und
opferwillig den
Saal-Sport fördern.

In diesem Aufruf wurde vorgeschlagen, die Bundesmitglieder sollten jährlich vier Saalsportmarken entnehmen, mit anderen Worten, pro Vierteljahr eine zu 15 Pfennig. Die Beträge sollten zusammen von den Ortsgruppen an die Bundeskasse abgeführt werden. Von den Summen, die sich aus jedem Gau in der Bundeskasse ansammelten, würde der Bund nur ein Viertel (also den Betrag von einer Marke) behalten und drei Viertel (also den Betrag von drei Marken, demnach 75 Prozent) den Gauen zur Verfügung überweisen zur Veranstaltung von Saalsport-Lehrkursen.

Mit seiner Bitte hat der Bundesvorstand einen Weg gewiesen, auf dem mit ihm alle die Bundesangehörigen gehen können, die wünschen, daß der Saalradspport im Arbeiter-Radsportbund Solidarität blüht und gedeiht. Diesen Wunsch hegen wir alle!

finanzierung.

An alle Bundesmitglieder wurde vom Bundesvorstand der Appell gerichtet: Helft den Saalsportlern, helft den Saalsport fördern, bringet dafür Opfer und damit für die große allgemeine Arbeiter-Sportbewegung. Diesen Aufruf werden die Ortsgruppenvorstände in nächster Zeit, wenn die Summitenerung weiter anhält, noch manchmal wiederholen müssen, um die für den Saalsport erforderlichen Mittel in die Ortsgruppenkassen zu bekommen.

Wenn eine befriedigende Finanzierung des Saalsportbetriebes gelingen soll, dann ist in erster Linie viel guter Wille aller Ortsgruppenmitglieder nötig. Aus dieser Erwägung heraus wird der Ortsgruppenvorstand sich bemühen müssen, die Stimmung der Mitglieder zu prüfen. Ohne Zweifel wird in den meisten unserer Ortsgruppen festgestellt werden können, daß sämtliche Mitglieder für den Saalsport großes Interesse haben. Wo diese Feststellung gemacht worden ist, dort wird es dem Vorstände auch gelingen, die Mehrheit zur Mitwirkung bei der Lösung des schwierigen Finanzrätsels zu gewinnen. Der nächste Schritt ist die Bekanntgabe mehrerer gut ausgearbeiteter Vorschläge des Vorstandes. Wenn dann darüber in den Versammlungen eine Ausprache wiederholt stattgefunden hat, wird ein Beschluß gefaßt werden können, gegen den kein Widerspruch mehr laut wird.

Aber welche Mittel zur Füllung der Ortsgruppenkassen sollen die Vorstände vorschlagen? Leicht ist es nicht, hierzu bestimmte Anhaltspunkte zu geben, die den Beifall aller Mitglieder des Vorstandes und der Ortsgruppe finden werden. Für das Ziel, Einführung des Saalsports in sämtlichen Ortsgruppen unseres Bundes, sollte jedoch jeder Vorschlag willkommen sein. Natürlich wird jeder Vorschlag Gegner haben, mancher wird sehr skeptisch aufgenommen werden, Kritik wird nicht ausbleiben und oft wird „abgelehnt“ konstatiert werden müssen. Dann muß sich der Vorstand damit trösten, daß es auf dieser unvollkommenen Erde meistens nicht so geht, wie man hofft. Nach weiterem

Kopfzerbrechen wird schließlich doch ein Vorschlag Zustimmung finden. Auf diesem in jeder Beziehung einwandfreien Wege haben im Laufe des vergangenen Jahres einige Ortsgruppen kleiner Orte die Mittel gefunden, wodurch sie ihren Kassen erstaunlich hohe Summen zuführen konnten. Der gewünschte Erfolg wurde also erzielt und doch waren die Maßnahmen ganz verschieden. Hierzu sind die Fälle anzuführen, daß eine Ortsgruppe die freiwillige Beitragsleistung ablehnte, aber bei der Beitragsklassierung Sparbüchsen wandern ließ, eine andere lehnte Sammellisten ab und begeisterte sich für freiwillige Wochenbeiträge. In diesen zwei, aus einem östlichen und einem südlichen Gau berichteten Fällen war das Ergebnis über Erwarten gut, wodurch bewiesen wird, daß mit einem Verfahren, welches in der einen Ortsgruppe als gänzlich aussichtslos angesehen und darum verworfen wird, in anderen den Kassen hohe Einkünfte verschafft werden können. Wie mit den hier angeführten Maßnahmen, Einführung von freiwilligen Wochen- und Monatsbeiträgen, Sammellisten, Sammel- und Sparbüchsen, so kam es in anderen Fällen mit anderen Maßnahmen, nämlich der Ausgabe von Anteilsscheinen, Lotteriezetteln, Sparkassen und dergl. Eine mittelgroße Ortsgruppe besorgt sich merkwürdigerweise einen Teil der Mittel für den Saalsportbetrieb durch die Sparkasse für Ausfahrten und Wanderfahrten, indem von jeder eingezahlten Mark nur 90 Pfennig ausbezahlt werden. Der freundliche Sparer verzichtet also von vornherein auf Zinsen und 10 Prozent seines Sparguthabens zugunsten der Saalsportler oder richtiger gesagt, um seiner Ortsgruppe die Instandhaltung der vorhandenen und die Anschaffung neuer Saalmaschinen zu ermöglichen. Die betreffende Ortsgruppe will also durch eine Einrichtung zur Pflege des Wandersportbetriebs gewinnen. Eine Anzahl Ortsgruppen erhalten laut Beschluß ihrer Mitglieder für die Saalsportmarken nicht nur 15 Pfg. für den Bund und Gau, sondern 25 Pfg., wodurch von jeder Marke 10 Pfg. die Kasse der Ortsgruppe bekommt. In der Bundeszeitung war zu lesen, daß sich eines dementsprechenden Beschlusses auch verschiedene Bezirke erfreuen.

Ob solche Maßnahmen, wie die hier besprochenen — von denen die freiwillige Beitragsleistung die einfachste und einwandfreieste ist — oder andere ergriffen werden können, diese Frage muß nach den Anschauungen der Mitglieder der Ortsgruppe entschieden werden. Ausdrücklich soll hervorgehoben werden, daß einen recht befriedigenden Erfolg nur ein Beschluß bringen kann, gegen den kein Widerspruch erfolgt, der allen Mitgliedern der Ortsgruppe gefällt und — was die Hauptsache ist — für dessen Durchführung sich voraussichtlich die meisten Genossen und Genossinnen der Ortsgruppe begeistern und energisch einsetzen werden. Wird das Richtige getroffen, so werden alle Schwierigkeiten spielend überwunden. Ortsgruppen, die Saalsport treiben oder einführen wollen, müssen wohl beachten, daß dafür

dauernd Ausgaben zu leisten sind und daß darum auch für Deckung gesorgt werden muß. Mangel an Voraussicht hat schon mancher Ortsgruppe Verlegenheiten bereitet. Aber wenn sich eine Ortsgruppe zur Pflege des Saalsports entschlossen hat, dann ist die Forderung doch wohl berechtigt, daß sich der Vorstand um die mit dem Saalsport verbundenen geschäftlichen Angelegenheiten dauernd kümmert und für die notwendigen Gelder sorgt. Mit einigen Versammlungen und Sitzungen und der Beschlusfassung ist aber ganz und gar nichts getan. Es muß vielmehr der feste Wille zu dauernder Tätigkeit für die Durchführung der Beschlüsse vorhanden sein. Keinesfalls darf der Saalsport durch Ansauberigkeit und kleinliche Erörterungen über kleine unmerkliche Ausgaben behindert werden und nie dürfte es vorkommen, daß in einer Versammlung bei einem Wunsche der Saalfahrer der Kassierer mit betrübtem Gesicht aufsteht, die Schultern hebt, Daumen und Zeigefinger reibt und so einen Mangel andeutet, der alle Sportfreudigkeit niederdrückt. Die Dinge liegen so, daß in dem nun begonnenen Zeitabschnitt bei den Entschlüssen zur Einführung und Pflege, also bei den Maßnahmen zur schnellen Förderung des Saalsports in unserem Bunde, finanziellen Bedenken kein Einfluß mehr zugestanden werden kann. Die sportliche Tätigkeit unserer Saalmannschaften ist nur auf Idealismus gestellt. Sie bringen freudig große Opfer für ihre Ortsgruppe und den Bund, wir wollen ihnen aus Solidarität das Opferbringen erleichtern. Das hat aber nicht lange Zeit. Die Zeit drängt vielmehr gebieterisch zum Handeln.

Wert und Zweck.

Ohne Zweifel gehört das Radturnen zu den engsten körperlichen Tätigkeiten und das Reigen- und Kunstfahren zu den schönsten sportlichen Darbietungen. Darum darf der Saalsport als einer der schönsten Sportzweige bezeichnet werden. „Es wird nicht leicht ein Sportzweig zu finden sein“, so schreibt das Reichsorgan der Arbeiter-Radsfahrer Oesterreichs, „wo die Ausübenden ebenso wie die Zuschauer zu so voller Befriedigung ihres Sportinteresses gelangen können, wie bei Radsportübungen im Saale. Wohl haben die Radsfahrer beträchtliche Konkurrenten in den Turnern und Fußballern, aber sicher bieten guttrainierte Saalfahrer den Zuschauern ein noch viel schöneres Schauspiel, als die vorgenannten Sportzweige zu bieten in der Lage sind. Der Saalsport steht um ein Vielfaches höher als der Wettfahrtsport. Ersterer ist Kunst, letzterer nur vorwiegend Kraftleistung. Zudem wohnt der künstlerischen Entwicklung viel mehr Edelmüt inne als der physischen Kraftentfaltung. Daher ist auch der Dank des Zuschauers bei radsportlichen Darbietungen im Saale viel höher einzuschätzen als bei Wettfahrten. Die radsportlichen Leistungen für ein größeres, echten Sport liebendes Publikum können in Zukunft nur im Kunst- und Reigenfahren gefunden werden. Tourenfahrten und Wettfahrten auf der Straße sind nur eine innere Angelegenheit der Radsfahrer.“

Will man mit großer agitatorischer Kraft sich die Neigung des nicht-radsahrenden Publikums gewinnen, so kann das nur mit künstlerischen Saalsportleistungen und mit tadellos geordneten und einwandfrei gefahrenen Ausfahrten geschehen. Und die Radsfahrer haben nötig, in der großen Masse zu werden, das Wachstum, die Größe ihrer Organisation hängt davon ab. Es ist daher allen Radsfahrern, allen Ortsgruppen dringend zu empfehlen, keine Mühe, keine Strapazen zu scheuen, auch vor scheinbar hohen Kosten nicht zu erschrecken, um die Bildung von Kunstfahrtschulen zu ermöglichen. Dank und Ehrung wird der Lohn für die einzelnen Fahrer sein, ein Anwachsen der Organisation und ein guter Nachruf beim Publikum wird der Lohn für die Ortsgruppen sein. An der Förderung des Radsports werden beide das gleiche Interesse und an den unausbleiblichen Erfolgen beide den gleichen Anteil haben.“

Diesen trefflichen Wert und Zweck des Saalsports hervorhebenden Argumenten muß man ohne weiteres beipflichten. Man darf aber noch weitergehen und behaupten: Saalradsport ist Kunst- und Kraftleistung. Und zwar von einzelnen Fahrern sowohl als auch von vielen gemeinsam. Welcher andere Sportzweig läßt uns auch noch so eigenartige Leistungen gemeinsamen harmonischen innigsten Zusammenarbeitens von vielen Köpfen und Gestalten an einer schönen Aufgabe sehen, wie der Saalradsport? Kein anderer. Solch schöne achtungsgebietende Ergebnisse solidarischen Zusammenwirkens im Arbeiten und Denken, wie z. B. bei einem Kunstradreigen, macht nur der Saalradsport möglich. Darum dürfen wir Arbeiter-Radsfahrer mit Recht von jeher stolz sein auf unseren Saalsport. Tatkräftig wollen wir uns in Zukunft bemühen, unseren Saalsportbetrieb auf eine Höhe zu bringen, die auch dem letzten radelnden Arbeiter die Zugehörigkeit zu unseren Ortsgruppen wünschenswert erscheinen läßt.

Unser Sportgerät.

„Das Fahrrad, als das idealste Turnmittel, sorgt für Gewandtheit, schnelle Entschlußkraft, sicheren Blick; es bietet deshalb zu vielen körperlichen und geistigen Übungen Gelegenheit, die anders unmöglich sind.“ Diesen Satz hat ein für seinen Sport begeisterter Saalfahrer und Pressewart geschrieben.

Ein anderer Meister des Saalsportes schrieb in einem Aufsatz, in dem er betonte, daß schön verwickelte Saalfahreräder zur Ausübung des Saalsportes nicht erforderlich sind, folgendes: „Zum Saal- und Kunstfahren genügt im Grunde genommen jede gewöhnliche starke Tourenmaschine mit entsprechend kleiner Uebertragung und hoher Lenkstange, ohne Schmutzbleche, Freilauf, Handbremse und dergl. Die Verstärkung der Verwindung, so unsinnig sie ist, braucht daher die Freunde des Saalradsportturnens nicht zu schrecken.“

Zum Radturnen sowohl als auch zum Reigenfahren, also für den Saalsport, paßt somit jede Straßenmaschine. In unzähligen Be-

richten der Tagespresse über Saalsportveranstaltungen unserer Ortsgruppen, Bezirke und Gaue in der letzten Zeit wurde hervorgehoben, daß mit Straßenmaschinen „verblüffende Leistungen“ gezeigt wurden. Durch die Saalsporttätigkeit so vieler Ortsgruppen, die keine Saalmaschinen haben, oder die sich Vereisungen für ihre Saalräder noch nicht wieder kaufen konnten, wird bewiesen, daß Radturnen, Übungsjahren, Schulfahren, Reigenfahren, überhaupt regster Saalsportbetrieb auch ohne Saalmaschinen möglich ist. Von diesem Standpunkte aus muß der Saalsportbetrieb organisiert werden. Gegen die, wenn auch nur vereinzelt, so doch dann und wann von manchen Bundesgenossen immer noch vertretene Aufschauung, Straßenräder seien für den Saalsport ungeeignet, kann aber noch weiter geltend gemacht werden, daß auch z. B. die Schweizer Arbeiterradsfahrer, die doch nicht in dem Maße wie wir unter den Kriegsnöten zu leiden hatten, ohne Saalmaschinen regsten Saalsportbetrieb unterhalten. Ihre Zeitschrift „Der Arbeiter-Radsfahrer“ schrieb u. a. einmal wie folgt:

„Der Saalsport soll und kann von allen Sektionen, die eine willige Mannschaft besitzen, durchgeführt werden und ist für unsere Agitation von großer Wichtigkeit. Das Reigenfahren fördert erstens die Tätigkeit der Sektionen während der Wintermonate und hält so die Mitglieder vom sogenannten Winterschlaf fern und zweitens erhalten festliche Veranstaltungen durch das Reigenfahren eigener Mannschaften eine höhere Bedeutung. Daß die Reigenkonkurrenz von allen Sektionen durchgeführt ist, beweist das in Dorkon abgehaltene Bezirksfest mit Reigentag. Dort mußte konstatiert werden, daß mit unseren gewöhnlichen Tourenmaschinen Schönes, teilweise die Saalmaschinen Ueberbietendes geboten wurde. Von elf angemeldeten Mannschaften konkurrierten deren acht mit Tourenrädern, und der schöne Erfolg blieb nicht aus. Was die Platzfrage anlangt, sollten die Sektionen dafür besorgt sein, bei vorhandenen Turnhallen alles daran zu setzen, um dieselben beanspruchen zu können.“

Nach diesen Darlegungen ist die kurze Folgerung zu ziehen, daß jede Ortsgruppe die für den Saalsport erforderlichen Sportgeräte jederzeit zur Verfügung hat. Auch das ist ein unserem Sporte eigener wichtiger Vorteil gegenüber anderen Sportzweigen und deshalb sollte das lobenswerte Bestreben der Saalfahrer, zum Nutzen ihrer Ortsgruppe, zum Nutzen eines jeden einzelnen Mitgliedes, einen lebhaften Saalsportbetrieb zu organisieren, von allen Mitgliedern jederzeit tatkräftig unersüht werden.

Trotz alledem muß erkannt werden, daß Saalmaschinen nützliche und wertvolle Hilfsmittel zur Ausübung des Saalsports sind. Damit können Leistungen vollbracht werden, die der Nichtradler für unmöglich halten würde, lähe er sie nicht bei jedem großen Rad-Saalsportfest.“ Daß die für Radübungen besonders eingerichteten Räder ausgezeichnete Hilfsmittel für den Saalsport sind, sehen wir ja

am deutlichsten bei dem Auftreten unserer gewandten Kunstfahrer auf allen nur erdenklichen Rädern. — Hat man doch sogar schon Reigen auf Einrädern gesehen. Wenngleich bei uns keine vergoldete Pokale und Silberbecher von Vereinsführer zu Vereinsführer wandern, werden obendrein die technisch kundigen Köpfe unter unsern Fahrwarten und Kunstfahrern in dem Bestreben, immer Schwierigeres, immer Verblüffenderes zu schaffen, doch auf immer neue Ideen gebracht. Sie ersinnen neue Übungen, neue Tricks und mancherlei neue Vortellchen, sie erfinden aber auch neue Vorrichtungen, Aenderungen und allerhand sonstige Hilfsmittelchen, sie denken und handeln mit Freudigkeit, um ihr Sportgerät selbst immer vielseitiger zu gestalten, sie trachten und streben nach Vervollkommnung ihres Sportes durch selbständige Verbesserung ihres Sportgeräts, sie sorgen und arbeiten damit zugleich auch im Interesse und zum Vorteil ihrer Mannschaften und Kameraden nur aus Idealismus. Gibt es noch ein Sportgebiet, auf dem sich ein so freies Verhältnis zwischen Sportmann und Sportgerät bilden kann? Nein!

Jede technische Neuerung am Rade oder an Teilen des Rades, durch die besondere Leistungen ermöglicht oder erleichtert werden, begrüßen wir ebenso wie jede Aenderung, die wir kennen lernten. Diese beachtet der Laie nicht, die Saalfahrer aber wissen, daß darin zum großen Teil das Geheimnis zum glatten Gelingen mancher Übung liegt. Sie schätzen als vorteilhaft u. a. die steile Gabel, und die kleine und ganz kleine Ueberziehung. Auch werden verschieden große oder auf mancherlei Art präparierte Sättel verwendet, die dem Fahrer eine besondere Gewalt über das Rad verleihen, das Hinabgleiten verflüchten und sicheres Fahren im Steiger ermöglichen z. B. sehr winzige und sehr große, versteifte und gebogene Sättel und solche mit „Lehne“ oder „Mückwand“. Sehr verschieden sind die Lenkstangen gestaltet, man benützt den nur geraden oder nur hochgebogenen, aber auch in der Mitte geraden und an den Enden sehr hochgebogenen Lenker. Unsere Reigenmeister fahren aber auch vielfach ohne Lenker. Alles in allem: Wir Radler dürfen mit Recht behaupten: „Unser Fahrrad ist das vielseitigste, wandlungsfähigste und allen Zwecken anzupassende Sportwerkzeug!“

Radturnen — Saalsport.

Mit dem Worte „Saalsport“ bezeichnet der Radler sämtliche Übungen des Radturnens, für die jeder Saal ohne weiteres als passender Übungsplatz gilt. Selbstverständlich ist, daß der Saalsport aber auch auf dazu geeigneten Plätzen im Freien ausgedehnt und in allen seinen Zweigen zweckmäßiger betrieben werden kann als in kleinen, vielfach nicht bequem zugänglichen Tanz- und Schulhöfen. Das Radturnen umfaßt jedoch außer allen sogenannten Saalsportübungen noch einige Gruppen anderer Übungen, die in der Regel im Freien und nur beiläufig im Saale ausgeführt werden.

Radturmen und Saalsport verlangen folgende Haupteinteilung:
1. Schulfahren und Übungsfahren. — 2. Reigenfahren und Kunstfahren. — 3. Radspiele. — 4. Pyramiden. — 5. Pantomimen. — 6. Korso.

Aus vorstehender Aufzählung ist ersichtlich, daß im folgenden nur die Gebiete 1 und 2 besprochen werden müssen.

Das Übungsfahren.

Das Radturnen ist das beste Mittel zur Erzielung guter Körperhaltung und eines sicheren öffentlichen Auftretens. Es muß aber richtig betrieben werden und darf keineswegs nur ein Reigeneüben zu besonders festlichen Gelegenheiten sein. Nicht immer wird beim Saalsportbetrieb der richtige Grund gelegt. Es ist falsch, wenn der Übungsbetrieb so angelegt ist, daß damit nur der Zweck verfolgt werden kann, eine Leistung fertig zu bringen, die auf ein Schaupublikum wirkt. Wo man sich auf diesen falschen Standpunkt stellt, kann der Saalsportbetrieb nicht recht erblühen. Darum sollte dieser Standpunkt aufgegeben, das Ziel höher gestellt und der eigentliche Zweck unseres Saalsportes schärfer ins Auge gefaßt werden. Durch das Übungsfahren wird der Fahrer erst sicher und vertraut mit seinem Rade. Die Energie und Tatkraft, die der Radfahrer oft beim Fahren auf den Straßen braucht, wird gerade durch das Übungsfahren gefördert. Es soll nicht nur ein Reigeneüben gelegentlich abgehalten werden, sondern es muß ein geregeltes Übungsfahren in bestimmten Übungsstunden stattfinden, sodas allen Mitgliedern der Ortsgruppe Gelegenheit geboten ist, sich im Fahren, im Gebrauch und in der Handhabung des Rades zu üben. Nicht nur die Ausbildung von einem Tugend Reigenfahrer, sondern die Ausbildung der Mitglieder zu geschickten Fahrern muß Zweck und Ziel des Saalsportbetriebes der Ortsgruppe sein. Diese Forderung erscheint manchem Bundesgenossen zur Zeit vielleicht zu weitgehend und doch muß betont werden, daß ausnahmslos alle Ortsgruppen, die viele jugendkräftige fahreifrige Fahrer haben, unbedingt dauernd darauf bedacht sein müssen, ihren Sportbetrieb entsprechend der Zahl der Übungswilligen Fahrer zu erweitern und auszubauen.

Das ist in allererster Linie die Aufgabe der Fahrwarte, welche die Fahrer in genügend viel Übungsgruppen einteilen und zur gegebenen Zeit andern Gruppen zuteilen müssen. Die Übungsgruppen sind zu bilden für Schulfahren, Übungsfahren, Geschicklichkeitsfahren, Kunstlanosamfahren, Ausfahrübungen, Zugschule, Schulreigen, Kunstreigen, Kunstfahren (Einer-, Zweier- und Gruppen-Kunstfahren), Radspiele (Rudball, Radpolo und sonstige Spiele), Pyramiden, Pantomimen, Hindernisfahren, Geländefahren und eventl. auch noch Rollschullaufen.

Was alles die Fahrwarte bei der Leitung der Übungsstunden zu beachten haben, wurde ausführlich in der Broschüre „Werkt Jungvader“ erörtert. Die in dieser Schrift auf den Seiten 29, 30, 31 und 32 gegebenen Ausführungen gelten sinngemäß auch für die Übungsstunden für die älteren Fahrer. Diese Darlegungen müssen dort nachgelesen werden, da sie hier wegen Raumangel nicht wiederholt werden können. Dazu soll an dieser Stelle nur noch der Hinweis gegeben werden, daß das Üben am besten im Radfahrertanzuge (Kniehose und Sweater) geschieht.

Während der letzten Monate hat die Erfahrung vielen Ortsgruppen gezeigt, daß erstens die Zahl neuer junger Mitglieder und zweitens die Übungslust und Fahrfreudigkeit innerhalb der Ortsgruppe überhaupt stark zunimmt, wenn alle Zweige des Radturnens und des Saalsports systematisch betrieben werden. Besonders tragen in dieser Weise immer mehr Ortsgruppen der idealen Bedeutung des Saalsports Rechnung. Das wird Ihnen sofort deutlich bemerkbaren Nutzen bringen und zur Gewinnung neuer Mitglieder verhelfen, somit ihre Entwicklung fördern und zur weiteren Blüte des Bundes beitragen.

Das Reigenfahren.

Die Grundlage für einen Radreigen muß die radsporthliche Fähigkeit sein, die sich die Fahrer beim Schulfahren, Übungsfahren und Radturnen schon erworben haben. Einen Reigen einzulernen mit Fahrern, die in einigen dabei vorkommenden Übungen nicht sicher sind, ist ein Unterfangen, das nicht immer mit immerwährender allseitiger Freudigkeit zu einem guten Ende gebracht werden kann. Es ist darum besser, der Reigen wird von vornherein nach der Fahrfertigkeit der Fahrer aufgebaut.

Der Reigenaufbau ist aber heutzutage sehr schwer. Die Zeiten, in denen ein Radreigen in Tanz-Polonaisenart befriedigte, sind vorüber. Heute wird von einem gut aufgebauten Reigen verlangt, kürzester Uebergang von einer Übung in die andere, also möglichst Ansluß einer Übung an die andere. Die Uebergänge dürfen nicht wie gesucht wirken, nicht gekünstelt sein, sie müssen vielmehr wie selbstverständlich folgen und doch überraschend kommen. Wiederholungen sind zu vermeiden. Beim ganzen Reigen muß sich stetig steigern Schwierigkeit und Wirkung. Der Ansluß muß ein scharfer Schlager sein. Somit ist der Reigenaufbau, das Aneinanderreihen, Zusammenfügen, Verbinden von vielen Übungen zu einer schönen einwandfreien Darbietung eine Kunst, die nicht im Sandumdrehen zu erlernen ist. Der Bundesgenosse, der das Amt eines Reigenfahrwarts übernommen hat, muß also fleißig im Bundes-Reigenlehrbuch die Grundsätze und Richtlinien studieren, nach denen ein Reigen aufgebaut werden soll. Siehe Bundesreigenlehrbuch unter „Der Reigenaufbau“.

Beim Aufbau eines Reigens für ein Wertungsfahren ist zu beachten: 1. daß ein Schulreigen keine Kunstreigenübungen enthalten darf, 2. daß das Kunstreigenfahren die höhere Schule des Reigenfahrens ist und deshalb ein Kunstreigen möglichst ohne Schulübungen gefahren wird. Da in unseren Bunde die Grenzen für die Schulreigen ziemlich weit gesteckt sind, so können auch diese sehr abwechslungsreich und wirkungsvoll aufgebaut werden. Welch außerordentlich große Mannigfaltigkeit das Gebiet des Reigenfahrens aufweist, zeigen die Reigenbenennungen. Wir kennen Kommando-, Stab-, Fahnen-, Fächer-, Bogen- und Blumenbogenreigen, Schmuck-, Farben-, Kostüm-, Dekorations-, Licht- und Pöbderreigen, die als Schul- oder Kunstreigen von 6, 8 oder mehr Fahrern ausgeführt werden können. Auf dem Gebiete des Reigenfahrens kann besonders viel Arbeit von vielen geschickten Fahrerinnen geleistet werden.

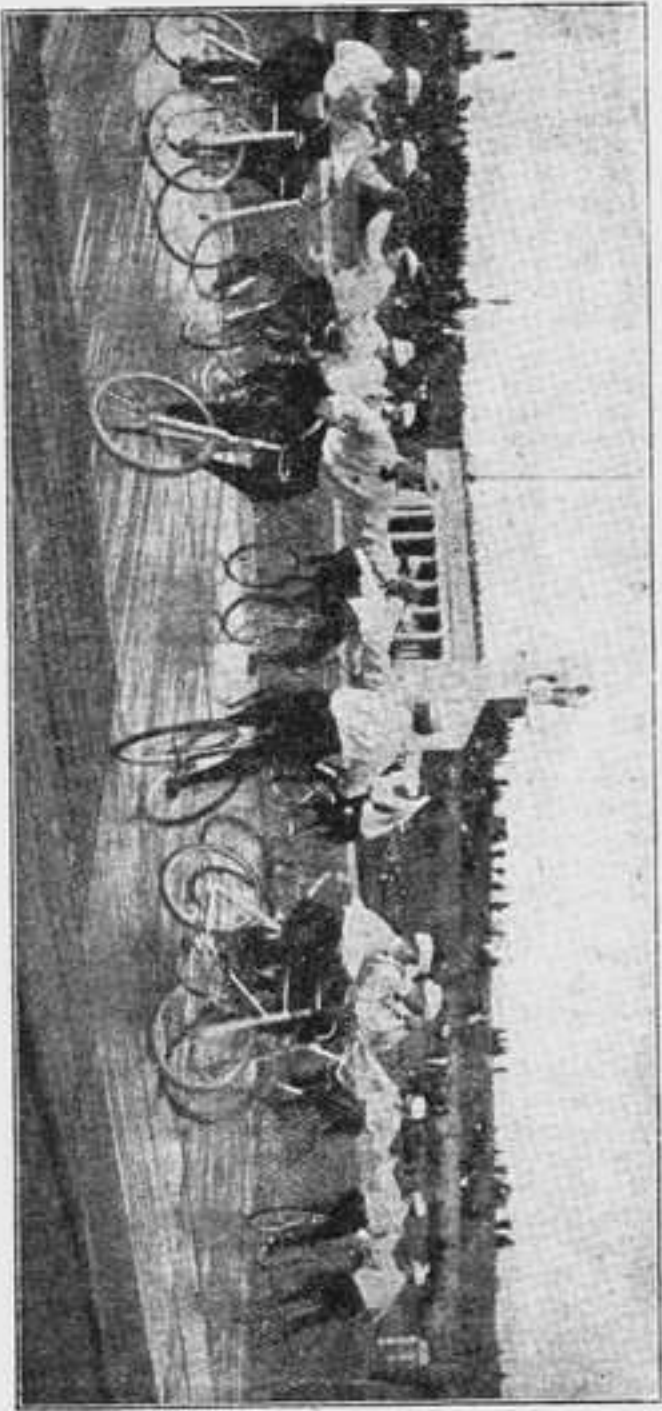
Der Massentreigen.

Den radSPORTlichen Leistungen im Saale reihen sich an die verschiedensten radSPORTlichen Vorführungen im Freien und darunter in allererster Linie die Massentreigen. Solche anzuregen, auszuarbeiten, anzuweisen, einzüben und zu leiten, ist in der Regel die Aufgabe der Bezirksaalkfahrwarte oder der Gaufahrwarte. Selbstverständlich können auch andere Bundesgenossen dazu einen Auftrag erhalten. Die Lehren für den Massentreigen findet man im neuesten Bundes-Lehrbuch auf Seite 189. Nur derjenige darf sich mit Massentreigen beschäftigen, der dafür mit ausgezeichnetem Wissen und Können ausgerüstet ist.

Der Reigenfahrer.

Die Sportarbeit des Reigenfahrens ist nicht so leicht, daß jeder Fahrer ohne weiteres leisten kann. Ehe er sich an dieser Arbeit beteiligt, muß er tüchtig üben. Wenn ein Fahrer sich zur Teilnahme an den Reigenübungsstunden entschließt, muß er schon ein gewandter Fahrer sein. Wer ein tüchtiger Reigenfahrer werden will, muß aber auch Ausdauer haben und eisernen Willen. Bei dem nicht leichten ReigenSPORT geht es nicht so rasch, Lorbeeren zu erobern. Vom Reigenfahrer muß man weiter noch Pünktlichkeit, Gewissenhaftigkeit und Aufmerksamkeit verlangen. Jeder einzelne Fahrer hat zu bedenken, daß er nur ein Teil der zu einem geschlossenen Ganzen gebildeten Mannschaft ist. Der Reigenfahrer muß ferner ein lieber Kollege, ein guter Kamerad, ein treuer Freund seiner Mitsfahrer sein. Er muß herrschen über seine Nerven, darf niemals seine Ruhe verlieren und muß auch in kritischen Augenblicken durchaus höflich, recht rücksichtsvoll und schnell hilfsbereit sein. Jeder einzelne Reigenfahrer muß dauernd bestrebt sein, die Freundlichkeit der Mannschaft, aller Lust und Liebe zu ihrer Sportarbeit zu steigern. Leute mit Eigendünkel, Egoisten und Polsterer sind nicht gut bei einer Sportarbeit zu ge-

Massentreigen einer Mannschaft der Ortsgruppe Berlin des A.-R.-B. Solidarität.



Dorgerfahrt anlässlich eines Reichers-Sportfestes im Stadion Grünwald vor einer geräumigen Zuschauermenge.

brauchen, die nur durch einiges Handhandarbeiten der ganzen Mannschaft munter fortgeht und ein gutes Ergebnis bringen kann. Der größte Wert der Radreigen ist eben in der erzieherischen Wirkung, die sie ausüben, zu suchen, denn sie fordern eine straffe Disziplin und völlige Hingabe des Einzelnen zum guten Gelingen des Ganzen. Weiter ist über das Reigenfahren zu sagen:

Daß es Zeit und Übung fordert, Energie, Geduld und Fleiß, Braucht man nicht hervorzuheben, Und auch manchen Tropfen Schweiß.	Ohne Dornen keine Rose, Das ist ja ein altes Wort, Und gewiß auch recht zutreffend Bei dem schönen Radlersport.
---	--

Ein Reigenfahrer muß auch über eine gewisse Auffassungsfähigkeit verfügen, denn beim Saalsport gibt es nicht wenig Kopfarbeit. Zweifellos ist Reigenfahren eine gute Gedächtniskulung. Will ein Fahrer die Theorie des Reigenfahrens genau kennen lernen, dann genügt nicht das Üben, er muß vielmehr im stillen Kämmerlein „Reigenfahren“ studieren. Man muß wünschen, daß dies viele Bundesgenossen tun, denn unsere 2500 Ortsgruppen brauchen alle tüchtig, praktisch und theoretisch geschulte Reigenfahrwarte. Hauptbedingung für ein erfolgreiches Arbeiten beim Reigenüben ist jedoch, daß alle Fahrer die Forderung erfüllen, den Bemühungen und der Tätigkeit ihres Fahrwarts Anerkennung zu zollen und seinen Anweisungen und Föhren jederzeit Beachtung zu schenken. Wird diesem allerersten Erfordernis genügt, dann ist ein künstlerisches Emporkommen der Mannschaft verkürt und die Mannschaft wird für ihren Reigen sport immer mehr dauerhafte Pfinger gewinnen.

Die Sportarbeit des Reigenfahrens wird immer, wenn ein gutes Produkt öffentlich gezeigt wird, mit stark klingender Anerkennung belohnt. Die Anerkennung durch Beifall spenden jetzt vor allem mit Begeisterung die Jugendlichen, die in der Kriegszeit keine Gelegenheit hatten, Leistungen unseres Saalsports zu bewundern. Danach dürfen wir folgern, daß unsere Saalsportmannschaften aus den Reihen der Jugendlichen zahlreichen Zuwachs erhalten, wenn die Presse der Fahrräder fallen. Wenn für diese kommende Zeit unsere Saalmannschaften unter Beachtung des vorstehend Angeführten jetzt schon gute Porarbeit leisten, so werden sie auch ihrer idealen Aufgabe gerecht. Diese ist die Gewinnung der radfahrenden Arbeiterjugend für unseren Bund.

Die Kleidung.

Bei der öffentlichen Aufführung von Radreigen wird der ganzen Sache der äußerliche Glanz durch die Kleidung der Fahrer verliehen. Das äußerliche Aussehen mit in Rechnung zu stellen, ist notwendig. Erforderlich ist jedoch, daß dem Auge der Zeit Rechnung getragen wird. Deshalb kann bei Vorführungen im Saale die Mühe fortbleiben. In allen Fällen genügt jetzt auch, weil die Leistung doch

die Hauptsache ist, in jeder Beziehung der ganze Rad sportanzug. Der ganze Anzug wird wahrscheinlich auch in Zukunft vorgezogen werden, wenn für Saalsportdarbietungen wieder besondere Kleidungsstücke angeschafft werden können. Bis dahin wird wohl noch längere Zeit verstreichen. Eine verständige Einheitlichkeit wird in nächster Zeit am ehesten erreicht werden durch Bevorzugung der Hemdbluse. Sehr zweckmäßig ist aus vielen Gründen auch der schlichte Turnanzug mit bis zum Knie reichender Hose. Die beste Fußbekleidung für Saalsportler ist beim Üben und bei Vorführungen der hohe Turnschuh.

Grundsätzlich ist natürlich die geschmackvollste Einheitlichkeit mit möglichst geringen Kosten herbeizuföhren. Mit kluger Voraussicht muß stets für spätere Veranstaltungen vorgesorgt werden. Wenn die Fahrer wechselten, die Mannschaften Verstärkung erhielten oder Ersatzleute bestimmt würden, muß der Radbezug derselben Kleidungsstücke schnell möglich sein. Desoleichen der Bezug von Ersatzstücken. Hiermit wird vielfach nicht gerechnet und es stellen sich dann im Laufe der Zeit wiederkehrend Unbehaglichkeiten ein. Diese können aber vermieden werden, wenn die Bekleidungsfrage klug geregelt wird.

Bei den Vorführungen darf die Einheitlichkeit in der Kleidung dann aber auch nicht durch einzelne Fahrer aufgehoben werden. Wenn einzelne Fahrer mit bis über den Ellenbogen aufgerollten Ärmeln auf der Fahrfläche erscheinen wollten, so würde das sicherlich allgemeines Aufsehen erregen, aber nicht zum Vorteil für die ganze Mannschaft. Es wäre ferner ein keineswegs angenehmer Anblick, für den Fahrer, die mit dem Bundeszeichen die Festkarte an der Hüfte ober am Hod befestigen, so dekoriert einen Reigen fahren. In dieser Hinsicht sind noch vielerlei Vergesslichkeiten zu beachten, die während wirken können. Solche Fehler zu verhüten und Vorschläge zur Regelung der Bekleidungsfrage zu machen, das sind Obliegenheiten der Sportausschüsse.

Wertungs-Bestimmungen.

Die Saalsport-Wertungsbestimmungen wurden anlässlich des im November 1920 in Offenbach a. M. abgehaltenen ersten Bundes-Saalsportkongress von den daran teilnehmenden Fahrwarten aus allen Gauen genau geprüft und so festgelegt, wie sie in der zweiten Auflage der Saalsportbrotschüre wiedergegeben sind. Weitere Änderungen wurden im Jahre 1921 von der Sportkommission des holländischen Bundestages vorgenommen berart, daß der nachstehende Wortlaut Geltung erhielt.

Die Wertung bei Reigen-Wettbewerben.

Zweck: Hebung des Saalrad sports.

§ 1. Zur Teilnahme sind die Ortsgruppen des Gebietes berechtigt, wofür der Wettbewerb ausgeschrieben wurde. Bei allen

Ausschreibungen ist die Art der Reigen, der Kläder und die Größe der Fahrfläche anzugeben.

§ 2. Bei der Anmeldung zum Wettbewerb hat jede Ortsgruppe einen Einsatz zu bezahlen, dessen Höhe von der veranstaltenden Ortsgruppe bestimmt wird, jedoch 10 Mark nicht übersteigen darf. Bezahlte Einsätze werden nicht zurückbezahlt, ausgenommen, der Wettbewerb fällt aus. Auf dem Anmeldebogen ist auch der Name eines Bundesgenossen zu verzeichnen, welcher als Zuhörer an der beschlussfassenden Sitzung des Schiedsrichterkomitees teilnehmen soll.

§ 3. Das Reigenfahren ist die Vorführung zusammenhängender Übungen einer Anzahl Fahrer auf einer abgegrenzten Fläche unter Benutzung des gewöhnlichen Fahrrades oder von Saalmaschinen.

Das Reigenfahren wird eingeteilt in:

- a) Schulreigen, bestehend in allen Vorwärtsübungen im Sattel ohne Sitzveränderung, Fassung, Einz.halten, Röhle, Umfahrt und Rückwärtsfahren;
- b) Kunstreigen, bestehend in Fahrübungen, bei denen das Verlassen der Pedale nicht erlaubt ist und alle den Fahrern möglichen Übungen zulässig sind.

§ 4. Die Fahrfläche soll nicht mehr betragen, als für 6er-Reigen 10×12 Meter, für 8er-Reigen 12×16 Meter, für 12er-Reigen 16×20 Meter, für 16er-Reigen 18×24 Meter. Die Begrenzung und Einteilung der Fahrfläche ist auf dem Jahrboden kenntlich zu machen.

§ 5. Die Fahrdauer darf die vorgeschriebene Zeit nicht übersteigen. Sie beträgt:

Bei Schulreigen auf Saalrädern für 4er- und 6er-Reigen 6 Minuten, 8er- bis 12er-Reigen 7 Min., 16er- und darüber 8 Minuten.

Bei Benutzung von Straßenrädern je 1 Min. mehr.

Bei Kunstreigen auf Saalrädern für 4er- bis 8er-Reigen 6 Minuten, bei 9er- und darüber 8 Minuten.

Bei Benutzung von Straßenrädern je 1 Minute mehr.

§ 6. Die Wertung erfolgt nach Punkten und zwar bei Schulreigen für

1. Aufbau: Zusammenstellung und Folge der Übungen bis zu 5 P.
2. Fahren: Tempo, Haltung, Sicherheit, Abfahrt bis zu 5 P.
3. Ohne jed. hör- u. sichtb. Kommando gefahren stets Zuschlag 2 P. (Demnach ist z. B. beim 8er-Schulreigen 12 die Höchstpunktzahl.)
Beim Kunstreigen außerdem noch für
4. Schwierigkeit: gefahren auf Saalmaschinen . . . bis zu 5 P.
gefahren auf Straßenmaschinen bis zu 7 P.
(Somit beim 8er-Kunstreigen m. Straß.-Masch. 19 Höchstpunktzahl)

Statistischer Bericht über den Stand der Gane im Jahre 1921
Zusammengestellt nach den Fragebögen und den Gantabellen über das Jahr 1921

Gau	1920				1921				SR I G l i e d e r				Gantabellen				SR I G l i e d e r			
	Be-Orts- grupp.	mit- glieder	Be-Orts- grupp.	in Orts	über 18 Jahre	unter 18 Jahre	unter 18 Jahre	* Ju- kommen	Seit in Jahr	Seit in Jahr	Wag- gebils Fahrer	Wag- gebils Fahrer	Wag- gebils Fahrer	Wag- gebils Fahrer	Wag- gebils Fahrer	Wag- gebils Fahrer	Wag- gebils Fahrer	Wag- gebils Fahrer		
1	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
2	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
3	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
4	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
5	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
6	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
7	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
8	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
9	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
10	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
11	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
12	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
13	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
14	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
15	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
16	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
17	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
18	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
19	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
20	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
21	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
22	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		
23	3	4	6	21	900	41	43	5	9-50	3	22	14	101	1	1	1	1	1		

§ 7. Bei allen von den Bezirken und Gauen ausgeschriebenen Wettbewerben erfolgt die Wertung gesondert für:

1. Schultreigen auf Straßenmaschinen nach 4er, 6er, 8er, usw. Reigen,
2. Schultreigen auf Saalmaschinen nach 4er, 6er, 8er usw. Reigen,
3. Kunstreigen auf Straßenmaschinen nach 4er, 6er, 8er usw. Reigen,
4. Kunstreigen auf Saalmaschinen nach 4er, 6er, 8er usw. Reigen.

§ 8. Dem Zwecke, in den Bezirken das „dauernde Siegen“ einzelner guter Mannschaften, welches neue Mannschaften verzoget machen könnte, nicht überhand nehmen zu lassen, und um den besten Mannschaften der Bezirke einen neuen Ansporn zu geben, dient die folgende Bestimmung:

Mannschaften, die bei gleichen Wettbewerben (z. B. für 6er Schultreigen, oder für 6er Kunstreigen oder für 8er Schultreigen) drei- oder viermal als beste Mannschaften gewertet wurden, rücken in die Sonderklasse dieses Wertungsgebiets ein. Sie konkurrieren fernerhin nur mit den anderen Mannschaften dieser Klasse um die Stellung der besten Mannschaft in der betreffenden Reigenart bei den dafür ausgeschriebenen besonderen Wettbewerben.

§ 9. An den Gau-Wettbewerben sollen sich in der Regel von jedem Bezirk nur die besten Mannschaften jeder Reigenart beteiligen.

§ 10. Den Bezirken und Gauen wird empfohlen, folgenden Beschluß zu fassen: Zur Förderung des Saalsports wird im Bezirk und Gau ein Fonds gesammelt. Aus diesem erhält die beste Mannschaft vom Bezirk resp. Gau als Anerkennung für ihre Leistungen, soweit es möglich ist, einen Zuschuß beim Mitwirken auf dem Gau- oder Bundesfest.

§ 11. Die Fahrwarte dürfen bei den Vorführungen ihrer Mannschaft stets mitfahren. Besondere Wertung erfolgt aber nicht.

Die Wertung bei Kunstfahret-Wettbewerben.

§ 1. Die Beteiligung ist nur den Mitgliedern gestattet, für deren Ortsgruppen der Wettbewerb ausgeschrieben wurde.

§ 2. Bei der Anmeldung ist der in der Ausschreibung angegebene Einsatz zu entrichten. Bezahlte Einsätze werden nicht zurück erstattet.

§ 3. Der Wettbewerb kann ausgeschrieben werden für Einer-Kunstfahren oder Zweier-Kunstfahren oder Gruppen-Kunstfahren.

§ 4. Fahrdauer für alle drei Arten 6 Minuten. — Bei Zweier-Kunstfahren stets die ersten 3 Minuten auf einem Rade. — Für Einer-Kunstfahren können 3 Pflichtübungen vorgeschrieben werden. In diesem Falle sind die Pflichtübungen in der Ausschreibung anzugeben.

Wertungsbericht über den Wettbewerb im

Nicht zutreffende Zeichen

er-Schultreigenfahren auf Straßenmaschinen
er-Schultreigenfahren auf Saalmaschinen
er-Kunstreigenfahren auf Straßenmaschinen
er-Kunstreigenfahren auf Saalmaschinen
Kunstfahren

Korbsfahren

19. Ausgeschriebenen von

Mannschaften — Ortsgruppen — (Gau, Bezirk Ortsgruppe)

Gemeldet haben sich Das Schiedsgericht hat nach den Anmeldungen die Kartholge wie nachstehend angegeben bestimmt:

Ortsgruppe und ob I, II, ober III, Weib.	A	B	C	D	E
Bezeichn. Fahrtr.	1	2	3	4	5
Ortsgruppe und ob I, II, ober III, Weib.	F	G	H	I	K
Bezeichn. Fahrtr.	6	7	8	9	10

Das Formular ist, sobald nach den Berichten der einzelnen Schiedsrichter das Wertungsergebnis festgestellt worden ist, vom Schiedsgericht zu bereinigen und dem Schiedsgericht zu überreichen. — Der Obmann muß die Bereinigung genau überprüfend unterschreiben lassen. — Von den drei angefertigten Wertungsberichten behält einen der Spielleiter, einen bekommt der Wettbewerbs-Vorankhalter, den dritten der Bezirks-Sportausführung.

Aufzeichnung der Wertungsergebnisse

Auf die Beteiligung verzichteten Mannschaften — Bewerber,
demnach hatten Mannschaften — Bewerber zu fahren.

Es fahren Nr.	Dem Wertungs-Paragraphe entsprechend Punkte gegeben n. Ziffer								Wertungsabzug nach a b c	Erfolgt nicht mehr	Zuschläge zur Wertung der Fahrwartleistung				
	1	2	3	4	5	6	7	8			zusammen	1	2	3	4
A 1															
B 2															
C 3															
D 4															
E 5															
F 6															
G 7															
H 8															
I 9															
K 10															

..... den 19 Obmann

Unterschriften der Schiedsrichter

Die Ortsgruppen, Mannschaften oder Bewerber erhalten sofort nach dem beendeten Wettbewerb eine vom Obmann des Schiedsgerichtes durch Unterschrift beglaubigte Bescheinigung über das erzielte Resultat.

Meldezettel

Zum Wertungsfahren am
meldet sich hiernit eine
Mannschaft

(Anzugeben Schultreigen, Kunsttreigen-Mannschaft usw.)
unserer Ortsgruppe an. — Der Eintrag von Mf. anbel.
Die Mannschaft — die Ortsgruppe — die (der) Unterzeichneten
beteiligt sich am **Wettbewerb** für
4er, 6er, Ser, er Schultreigen auf Straßenmaschinen
4er, 6er, Ser, er Schultreigen auf Saalmaschinen
4er, 6er, Ser, er Kunsttreigen auf Straßenmaschinen
4er, 6er, Ser, er Kunsttreigen auf Saalmaschinen
Einer- — Zweier- — Gruppen-Kunstoffahren. — Korsofahren.
Zur Teilnahme an den Sitzungen des Schiedsgerichts ist beauftragt unser Mitglied

Bundesgenosse
..... den 19
Unterschrift:
Wohnung:
Durch Streichen und Schreiben richtig ausfüllen

Bescheinigung

für die Mannschaft der
Ortsgruppe
über die Beteiligung am
Wettbewerb
in
am 192.....

Ausgeschrieben von
(Satz, Bezirk oder Ortsgruppe)
Es hatten sich Mannschaften gemeldet.
Gefahren haben Mannschaften.
Die Mannschaft erhielt die Fahrt-Nr. und erzielte Punkte.
Der Fahrwart Punkte Zuschlag.
..... den 19
..... Obmann des Schiedsgerichts



§ 5. Die Wertung erfolgt nach Punkten folgendermaßen:

1. Haltung bei Beginn desfahrens . . . bis zu 3 Punkten,
2. Haltung und Sicherheit während desfahrens bis zu 3 Punkten,
3. Schwierigkeit, Ausführg. u. Art d. Übungen bis zu 10 Punkten,
4. Haltung bei Beendigung desfahrens . . . bis zu 3 Punkten,
5. Folge und Zusammenhang der Übungen . . . bis zu 3 Punkten.

§ 6. Die zwei besten Fahrer der Bezirke haben die Anwartschaft auf Gauveranstaltungen.

Bestimmung für Saalsport-Schiedsgerichte.

Bei allen Saalsport-Wettbewerben bestehen die Schiedsgerichte aus einem Obmann und vier Schiedsrichtern. Dieselben verständigen sich in einer Sitzung vor der Wertung über ihre Einteilung zur Wertung, so daß jeder nach einem oder mehreren Punkten des Wertungsparagrapheu (§ 6) zu werten hat.

Die Wertung bei Korfso-Wettbewerben.

Zweck: Wesentliche Propaganda für den KORB.

§ 1. Zur Teilnahme sind die Ortsgruppen des Gebiets berechtigt, wofür der Wettbewerb ausgeschrieben wurde.

§ 2. Bei der Anmeldung zum Wettbewerb hat jede Ortsgruppe einen Einsatz zu bezahlen dessen Höhe von der veranstaltenden Ortsgruppe bestimmt wird, jedoch 10 Mark nicht übersteigen darf. Bezahlte Einsätze werden nicht zurückbezahlt, ausgenommen der Wettbewerb fällt aus. Auf dem Anmeldebogen ist auch der Name eines Bundesgenossen zu verzeichnen, welcher als Zuhörer an der beschlussfassenden Sitzung des Schiedsrichterkomitees teilnehmen soll.

§ 3. Das Korfsofahren wird auf einer Strecke von 500 bis 1000 Meter gewertet. Die Strecke muß deutlich kenntlich gemacht sein, muß den Fahrwarten 1 Stunde vor der Fahrt genau gezeigt werden und ist von diesen prüfend abzufahren.

§ 4. Die Auffahrt hat gemäß der Ausschreibung zu Zweien, zu Dreien usw. zu geschehen, andernfalls keine Wertung erfolgen kann.

§ 5. Die Abstände und Zwischenräume von Rad zu Rad sollen Radlänge (2 Meter), die Abstände von Ortsgruppe zu Ortsgruppe 8 Schritt (6 Meter) betragen.

§ 6. Die Wertung wird nach Punkten vorgenommen. Die Berechnung hat genau nach der folgenden Vorschrift zu geschehen:

1. Gesamteindruck mit schneller Aufstellung und Kleidung bis zu 3 P.
2. Schmutz der Räder: künstl. 1 P., natürl. 2 P. zusammen . . . 3 P.
Kostüme und besondere Ausstattung bis zu 3 P.
3. Fahren: Aufstieg, Richtung, Abstände, Sicherheit, Haltung b. z. 10 P.
4. Teilnehmerzahl: Je 10 Prozent der Mitglieder d. Ortsgr. . . 1 P.

An Zuschlägen werden berechnet für

- | | |
|--|------|
| 5. mehr als ein Viertel weibliche Teilnehmer | 1 P. |
| 6. mehr als ein Viertel jugendliche Teiln. unter 18 Jahren | 1 P. |
| 7. Mitführen des Ortsgruppen-Banners bis zu | 2 P. |

(Die Entfernung vom Festort wird nicht gewertet.)

§ 7. Die Wertung geschieht von Nr. 1, 2, 5, 6 und 7 bei der Aufstellung, von Nr. 3 während der Fahrt, von Nr. 4 am Schluß der Fahrt nach Vorzeigen der Abrechnung vom letzten Vierteljahr, wobei die Mitgliederzahl des dritten Monats gilt. Nr. 4 soll eine gerechte Wertung der Beteiligung im Interesse der kleinen Ortsgruppen gewährleisten.

Bestimmung für die Korfso-Schiedsgerichte.

Das Wertungsgericht besteht aus dem Obmann und vier Schiedsrichtern. Die Einteilung zur Wertung wird nach dem Wertungsparagrapheu (§ 6) wie folgt vorgenommen: Ein Schiedsrichter wertet nach den Nr. 1, 2 und 7; der Obmann und zwei Schiedsrichter nach Nr. 3; ein Schiedsrichter nach den Nr. 4, 5 und 6. — Wenn erforderlich, kann die Zahl der Schiedsrichter erhöht werden.

Richtlinien für Korfsofahren.

Die folgenden Bestimmungen für Aufstellung und Ausführung der Korfsofahrten gelten als Anhang zu den Bestimmungen für die Wertung bei Korfso-Wettbewerben, die anlässlich des Bundeslehrcurses in Offenbach von den Gaufahrwarten revidiert wurden.

1. Die Kleidung.

Alle Teilnehmer an einer Korfsofahrt haben in kurzer Sport- hose und Mütze zu erscheinen. Bundesgenossinnen fahren ohne Hut. An heißen Tagen wird vom Fahrwart bestimmt, ob die Ortsgruppe ohne Rock fahren soll. Eigenmächtige Ausnahmen einzelner Teilnehmer sind nicht zulässig. Rucksäcke oder Pakete dürfen während der Korfsofahrt nicht mitgeführt werden.

2. Der Schmutz der Räder.

Vor der Aufstellung zur Korfsofahrt sind alle Räder vom Straßenstaub zu reinigen. Die Räder dürfen nicht übermäßig geschmückt werden. Der Numerschmutz muß für jede Ortsgruppe einheitlich sein. Der Beschlus der Ortsgruppe über Art und Farbe der Numen ist von jedem Teilnehmer unbedingt einzuhalten. Papierschmutz am Rahmen und Papierstreifen und Papierfächer im Vorder- und Hinterrad sind unzulässig.

3. Die Aufstellung.

Die Ortsgruppe des Ortes, an dem der Korfso gefahren wird, übernimmt die Spitze. Die Reihenfolge der anderen Ortsgruppen

wird durch Auslosung bestimmt, welche der für das Fest maßgebende Sportauschuss leitet. Die Landesgenossinnen nehmen Aufstellung an der Spitze ihrer Ortsgruppe.

Bei Veranstaltungen der Bezirke übernehmen die Bezirks-Sportauschüsse die Auslosung.

Bei Veranstaltungen der Gane erfolgt die Aufstellung bezirksweise nach den Vorschlägen der Gau-Sportauschüsse. Jeder Bezirksauschuss läßt von den Ortsgruppen seines Bezirks die Lose für die Reihenfolge ziehen. Jeder Bezirk hat eine Tafel mitzuführen, welche die Nummer und den Sitz des Bezirks angibt, z. B.: 22. Bezirk (oben), Regensburg (unten).

4. Die Fahrt.

Während der Fahrt sind die Abstände und die Zwischenräume von Reihe zu Reihe, von Ortsgruppe zu Ortsgruppe (Siehe Wertungsbestimmungen) und von Bezirk zu Bezirk sowie die Richtung vorwärts und seitwärts peinlich genau einzuhalten. Anlassen, Schultergriffe, Doppelschultergriffe, Rauchen, Unterhalten, Anrufen der Zuschauer u. dergl. müssen unbedingt unterlassen werden. Das Wegfahren einzelner Fahrer oder ganzer Ortsgruppen aus dem Auge vor Beendigung der Fahrt ist nicht zulässig.

5. Die Leitung.

Für die Beachtung der Richtlinien und für die Aufrechterhaltung musterhafter Ordnung tragen die Ortsgruppen-Sportauschüsse für ihre Ortsgruppe, die Bezirks-Sportauschüsse für ihren Bezirk und die Gau-Sportauschüsse bei Veranstaltungen der Gane die Verantwortung. Die Fahrer sollen den Anweisungen aller Ordner, die durch Krumbinden kenntlich sind, mit lebhafter Freuvilligkeit folgen und den Ordnern bei der Ausübung ihres schwierigen Amtes überhaupt in jeder Weise zuvorkommen und fröhlich Hilfe leisten.

Den Sportauschüssen der Ortsgruppen und Bezirke wird empfohlen, bei Ausfahrten mit starker Beteiligung öfter Übungen zu Korsofahrten genau nach den Richtlinien vornehmen zu lassen. Dadurch gewöhnen sich die Fahrer an das langsame Korso-Tempo und lernen rechtzeitig kennen, was noch zu beachten ist. Die Sportauschüsse aber finden Gelegenheiten, Erfahrungen zu sammeln und sich in der schwierigen Leitung großer Korsofahrten zu üben.

Alle Saalfahrer verlangen und studieren das Buch:

Der Radsport im Saale

Mustriertes Lehrbuch für die Mitglieder des Arbeiter-Radsfahrerbundes Solidarität. Von Georg Dorfmeister, Gau-Sportwart
3. Auflage mit Verbesserungen und Beiträgen von W. Brühl und A. Krahnert
Verband nur gegen Nachnahme oder Voreinsendung des Betrages.
Die Geschäftsstelle des Arbeiter-Radsfahrerbundes Solidarität.