

Unser Bund in jüngster Vergangenheit und in der Zukunft.

Von Studentent G. Baumann.

Es war im Jahre 1895, also vor beinahe 30 Jahren, als sich 16 Bezirksvertreter des Sächs. Radfahrerbundes unter Leitung des damaligen 1. Bundeschriftführers, Felix Burkhardt, Leipzig, in der alten Bergstadt Freiberg zusammenfanden, um einander persönlich näher zu treten und sodann gemeinsame Beratungen zu pflegen über den zeitgemäßen Ausbau ihres Verbandes. Von ihnen allen ist es nur einem einzigen vergönnt geblieben, unentwegt für die Geschichte des Bundes zu arbeiten, es ist dies der Verfasser dieses Artikels. Die anderen treuen Männer sind teils gestorben, verzogen oder nicht mehr im Amte, teils haben sie dem Verbande den Rücken gekehrt. Keiner von allen hatte wohl die Ahnung, daß nach 30 Jahren unser Sächs. Radfahrerbund nach schweren Kämpfen und Anfeindungen sportlich und wirtschaftlich einen so gewaltigen Aufschwung nehmen und unter den deutschen RadSPORTverbänden sich größten Ansehens erfreuen würde. Bei gerechter Beurteilung seiner Leistungen werden ihm Freund und Feind das Zeugnis ausstellen, daß er Großes geschaffen hat. Das wird von vielen vielleicht als Eigenlob aufgefaßt werden, aber — es sinkt nicht. Wenn sich der S. R. V. jetzt zum 33. Bundesfest wieder in Freibergs Mauern versammelt, so darf er mit Stolz sagen, daß er mächtig und stark nach innen und außen dasteht und sich fortgesetzt in aufsteigender Linie bewegt hat. Freilich ohne Kampf und rastlose, schwere Arbeit ging es nicht ab, und die nachfolgenden Ausführungen sollen zeigen, was im Verbands seit Ende des Weltkrieges, von 1918 ab, wichtiges geschehen ist. Unter Max Bergmanns rühriger und zielbewußter Leitung trat man 1918 an den Wiederaufbau heran. Freilich eine Riesnarbeit unter den traurigsten wirtschaftlichen Verhältnissen war zu bewältigen, und es bedurfte der ganzen Einsicht und Tatkraft aller Bundesvorstandsmitglieder und der Bezirksvertreter, mit Bergmann und dem neugewählten Geschäftsstellenleiter Richard Voigt, Leipzig, das Werk in Angriff zu nehmen und zu vollenden. Ende des Krieges zählten wir noch 1200 Mitglieder, die in 35 Bezirken, zum Teil dezimiert, verteilt waren; heute zum 33. Bundesfest können wir in 40 Bezirken auf 14 200 Mitglieder, darunter 800 Jugendliche, blicken. Wenn Zahlen sprechen, so zeigen diese Angaben am besten das Auffüllen der Bezirke und damit das Wachstum und das Erstarren des Bundes. Dem Nachfolger Bergmanns, Arthur Klarners, blieb es vorbehalten, den Bund auf eine seltene sportliche Höhe zu bringen. Während seiner vierjährigen Amtsperiode als 1. Präsident war es ihm Herzenssache, in großzügiger Weise die Einigungsbestrebungen unter den großen deutschen RadSPORTverbänden zu fördern. Die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft zwischen V. D. R., D. R. U., S. R. V., Verband der Fahrradindustriellen, Verband der Rennbahnbesitzer und der Berufsfahrer war sein Hauptwerk! Sein Streben ging dahin, unter Leitung vorgenannter Spitzenorganisationen einen Landesverband Sachsen zu gründen, der den einzelnen Verbänden ihre volle Selbständigkeit ließ und eine rastlose Erfassung der radSPORTlichen Tätigkeit herbeiführte. Leider bestand dieser ideale Zustand nur bis zum Januar 1924. Wir werden weiter unten noch darauf hinweisen, wie es zu seiner bedauerlichen Auflösung kam. Pfingsten 1922 konnte in Zwickau der Landesverband Sachsen als gegründet erklärt werden. Er umfaßte die vier sächsischen Gaue des V. D. R., die D. R. U., den S. R. V. und den Oberlausitzer Radfahrerverband. Den Vorsitz erhielt Haufe, Dresden vom V. D. R. Bald aber stellte es sich heraus, daß die Gegensätze zwischen dem V. D. R. und dem S. R. V., die schon, wie sportgeschichtlich nachzuweisen ist, bis zur Gründung des S. R. V. im Jahre 1891 nach dem Bundestage des Deutschen Radfahrerbundes in Breslau zurückliegen, unüberbrückbare waren. Der V. D. R. verweigerte ein weiteres Zusammenarbeiten, trat aus dem Landesverband aus, gründete aber gleichzeitig unter dem Zusammenschluß der vier sächsischen Gaue des V. D. R. einen neuen Landesverband Sachsen. Die Radwelt schrieb damals über dieses Kuriosum: „Der Landesverband Sachsen ist tot, es lebe der neue Landesverband!“ Bei dieser Separatgründung zeigte sich wieder einmal deutlich, daß der V. D. R. offensichtlich bestrebt war, ihm nicht genehme Verbände rücksichtslos beiseite zu schieben, um sich überall die Hegemonie und Diktatur im RadSPORT zu sichern. Eine weitere Illustration hierzu bietet auch das berüchtigte Flugblatt des Gaues Leipzig vom V. D. R. vom April 1924. Schon der verstorbene Sportschriftsteller Wäntig-Sangl klagt in seiner Chronik der deutschen Radfahrervereinigungen vom Jahre 1898 über das rücksichtslose Vorgehen des Deutschen Radfahrerbundes gegenüber den anderen Verbänden, und er fragt sehr richtig: „Warum marschieren die deutschen Sportleute nicht Hand in Hand? Wenn Ihr Euch nicht vereinen könnt, seid doch wenigstens des Spruches des alten Freis eingedenk: „Jeder werde nach seiner Fassung selig“. Und wem dies nicht

paßt, der denke an das Prinzip der Gewissensfreiheit und Duldung.“ Man sieht aber, manche Leute haben nichts aus der Geschichte des RadSPORTs gelernt und wollen auch nichts lernen; ihnen kann nicht geholfen werden.

Am 25. Febr. 24 fand dann die berühmte Sitzung in Berlin statt, in welcher die Deutsche Arbeitsgemeinschaft ihre Auflösung erlebte und der Reichsbund deutscher VerkehrsSPORTverbände gegründet wurde, Vorsitzender Direktor Paul Schwarz, Berlin. Hier beschloß man, daß nur der jeweilige Spitzenverband einer VerkehrsSPORTart als Mitglied im R. D. V. zugelassen war. Für den RadSPORT maßgeblich wurde der V. D. R., somit hatte dieser unter Führung seines neuen Vorsitzenden Heinrich Stevens, Köln, der aus früheren Jahren zahlreichen Sachverbänden als Mitglied unseres Verbandes rühmlichst bekannt sein dürfte, das Heft in den Händen. Er hoffte damit seinen Plan erreicht zu haben, alle RadSPORTverbände in einem, dem V. D. R., aufgehen zu sehen. Das Zwangshyndikat war fertig. Ehre und Anerkennung solcher Arbeit! Damit dürften die Bestrebungen deutscher RadSPORTverbände, die sportliche Tätigkeit aller Fahrer rastlos zu erfassen und für das ganze Volk nutzbar zu machen, auf lange Zeit hinaus verschlagen worden sein. — Klarners Mühe und seiner rastlosen Tätigkeit gelang es auch durch die Bodenseefahrt unseres Bundes Pfingsten 23, ein gutes Einvernehmen mit den süddeutschen und bayerischen freien RadSPORTverbänden herbeizuführen. Diese Fahrt dürfte letzten Endes auch mit beigetragen haben zur Gründung einer „Vereinigung deutscher RadSPORTverbände“ am 13. April 24 in Kassel, auf die wir später noch kurz zurückkommen werden. Zum Aufschwung der Sächs. Radfahrerzeitung trug Klarners wesentlich bei, indem er die Industrie zur Aufgabe von Inseraten veranlaßte und sie auch sonst für unsere radSPORTliche Tätigkeit auf Straße und Saal zu interessieren wußte. Dem Ausbau der Jugendpflege im S. R. V., unter Leitung von Baumann und Schöne als Obmännern brachte er großes Verständnis entgegen und hatte für sie bundesweitig und persönlich stets eine offene Hand. In gemeinsamer Arbeit mit dem Mitbegründer unseres Bundes, Arthur Serbe, Leipzig, legte er die Grundlage für unsere einzig dastehende Sterbefasse. So manche Träne wurde bisher durch sie getrocknet und manche Not gelindert. In großzügiger und selbstloser Art hat er es weiter verstanden, in Stadt und Land unseres Bundesgebietes die uns noch fernstehenden Kreise und Behörden durch lebhaft und geschickte Agitation für den RadSPORT und unseren Bund zu interessieren. Seinem rührigen Vorgänger und Nachfolger Max Bergmann, Ehrenvorsitzender des S. R. V., war es beschieden, nachdem Klarners sein Amt niedergelegt hatte, die Arbeit Klarners fruchtbringend fortzusetzen. Unter ihm kam die schon oben erwähnte Gründung der Vereinigung deutscher RadSPORTverbände zustande, in die man Bergmann zum stellvertretenden Vorsitzenden wählte. Damit wurde gegen die krankhaften Hegemoniebestrebungen des V. D. R. ein Gegenblut geschaffen, dem sowohl die Regierungen als auch die Industrie ihr Augenmerk zuwenden dürften. Gegen 150 000 Mitglieder stehen jetzt dem V. D. R. gegenüber, und wenn nun noch der Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“ mit über 300 000 Mitgliedern aus seiner zu Unrecht gewahrten Reserve heraustreten und sich der neuen Vereinigung anschließen würde, so dürfte damit den Führern des Reichsbundes die Haltlosigkeit ihrer einseitigen Interessenspolitik handgreiflich zu Gemüte geführt werden. Wir meinen, daß es noch nicht aller Tage Abend ist, so bedauerlich es erscheint, wenn sich deutsche Sportkameraden, statt geeint im friedlichen Wettstreit ihre Kräfte zu messen, gegenseitig zum Gaudium des Auslandes bekämpfen. Und nun noch einen Blick auf die Zukunftsarbeit unseres Bundes: Eine Vereinfachung der Geschäftsführung ist herbeizuführen. Der Weiterausbau unserer Jugendabteilungen ist ungefäumt nach den Beschlüssen des Jugendtages in Planitz, Pfingsten 1924, vorzunehmen. Tatkräftige Unterstützung des Jugendherbergwesens, Gründung eines Landjugendheims im Erzgebirge oder Vogtland, weitgehende Förderung des Wandersfahrens, Unterstützung der Anlage von Spiel- und Sportplätzen im Sachsenland, Verbesserung und Neuanlage von Radfahrwegen abseits der Landstraßen, Weiterausbau unserer Gastpflicht- und Unfallversicherung ist anzustreben. Eine Unterstützungskasse für minderbemittelte und erkrankte Mitglieder möchte ins Leben gerufen werden, und nicht zuletzt ist die Neuaufgabe unseres unvergleichlich schönen Tourenbuches zu veranlassen. Wahrlich große und wichtige Arbeit gilt es zu leisten, und wir hoffen zuversichtlich, daß alle treuen Bundeskameraden in geschlossener Einigkeit und bewährter Opferwilligkeit hierbei bereitwillig mithelfen werden. Auch die Bundestagung zu Freiberg möge Zeugnis davon ablegen, daß wir es verstehen, in großzügiger Weise den RadSPORT in unseren Reihen zu fördern zum Heile des Sachsenbundes und zum Nutzen aller Volksgenossen.