

Die Rennfahrer waren mittlerweile zu einer nicht zu unterschätzenden Macht angewachsen, auch hatten sich in Bezug auf die Prämierungen derselben nicht unerhebliche Missstände herangebildet. Die Vertreter des reinen Herrenfahrertums stellten sich auf den Standpunkt, dass der Amateur nur um einen Ehrenpreis starten dürfte. Für die minderbemittelten Rennfahrer war dieser Modus mit Nachteilen verbunden, weil die Sieger öfter ähnliche Ehrenpreise errangen, die ihnen nichts nutzten und deren Veräusserung zudem untersagt war. Um diesem Uebelstand abzuweichen, kam man auf die Idee, statt der Ehrenpreise den Gewinnern sogenannte Bons (Gutscheine), die einen bestimmten Geldwert repräsentierten, auszuhändigen, welche den Siegern das Recht gaben, sich in näher bezeichneten Geschäften etwa diejenigen Dinge anzuschaffen, die ihnen als Ehrenpreise nützlich und zum Privatgebrauch verwendbar schienen. Dieses Verfahren zeitigte eigentlich zuerst das verkappte Berufsfahrertum, denn gewisse Rennfahrer scheuten sich nicht, sich unter Abzug eines Prozentsatzes in den Geschäften bares Geld auszahlen zu lassen anstatt Preise zu kaufen. Nebenbei liessen sich auch diese verkappten Berufsfahrer heimlich von den Fahrrad- und Gummifabriken Maschinen liefern und für den Start mit klingender Münze honorieren. — Andererseits gab es aber schon Rennfahrer, die sich offen bezahlen liessen, die eigentlichen Berufsfahrer. Der D. R.-B. schloss letztere offiziell von der Mitgliedschaft aus und suchte das Herrenfahrertum rein zu halten, während sich in der A. R.-U. die Bewegung fühlbar machte, dass ein Rennfahrer auch dann Herrenfahrer sei, wenn er um bares Geld starte unter der Voraussetzung, dass er sich nicht noch extra von Fabriken bezahlen liesse und den rennveranstaltenden Vereinen seine Reisen u. s. w. in Anrechnung brächte. Der Herrenfahrer wurde mit dem Herrenreiter und dem Schützen in eine Linie gestellt, welche gelegentlich ihrer Wettkämpfe gleichfalls Geld als Preise annehmen durften. Aus diesen Umständen heraus entwickelte sich die sogenannte Geldpreisfrage, die einen weiteren Riss zwischen den deutschen Verbänden schuf.

Wie sich die beiden grossen Vereinigungen zu der Frage stellen würden, sollte der Bundestag in Hannover und der Unionskongress in Regensburg 1894 entscheiden.

Während dieser höchst misslichen Lage kam man in einzelnen Kreisen beider Verbände wieder auf die Idee, eine Verschmelzung derselben zu versuchen. Beim D. R.-B. wurde ein diesbezüglicher Antrag in Hannover zu spät eingebracht.

Die A. R.-U. dagegen lehnte, nachdem man in Hannover die Annahme der Geldpreise für Herrenfahrer verworfen und sie selbst in Regensburg die Annahme derselben gestattet hatte, einen Verschmelzungsantrag ab. — Ein anderer Antrag, der Sportausschuss der A. R.-U. möge sich mit demjenigen des Bundes zum Zwecke der Hebung des deutschen Sportes unter Wahrnehmung beiderseitiger Selbstständigkeit in Verbindung setzen, fand indes in Regensburg Annahme. Dass die Ausführung dieses Antrages frommer Wunsch blieb, war bei der herrschenden Situation nicht anders zu erwarten.

Letztere wurde in der Folge immer unerquicklicher, zumal sich eine starke Minorität innerhalb des D. R.-B. für die Geldpreisfrage fühlbar machte und so kam es, dass am 16. und 17. Februar 1895 eine Versammlung in Leipzig zusammentrat, welche von Delegierten des D. R.-B., der A. R.-U., des S. R.-B. und österreichischen Abgeordneten besucht wurde. Der Zweck der Versammlung war, einen Verband derjenigen Rennvereine zu bilden, welche den Amateuren allerdings nicht die Annahme von Geldpreisen, aber das Starten mit Berufsfahrern erlauben sollte. Ein weiterer Zweck der Versammlung war, gleichzeitig neue Wettfahrbestimmungen festzulegen. Dieselben deckten sich mit dem obengesagten und der neue in Leipzig am 17. Febr. 1895 sich konstituierende «Verband der Vereine für Radwettfahren» gestattete demgemäss den Amateuren, an allen Rennen teilzunehmen, nur hinsichtlich der Preise wurde ihnen die Beschränkung auferlegt, diese nie in barem Gelde anzunehmen.

Erläuternd sei hier hervorgehoben, dass der D. R.-B. einen gemeinschaftlichen Start der Amateure mit Berufsfahrern nie zugelassen hatte.

d) Die neuesten Vorgänge und die Centralisationsbestrebungen bis zur Bildung der deutschen Sportbehörde für Bahnwettfahren, 1895 bis Mai 1897.

Die sogenannte Geldpreisfrage war somit durch die Gründung des V. d. V. f. W. aus dem Weg geschafft und ein Modus gefunden, welcher zwischen den Beschlüssen von Hannover und Regensburg lag.

Dem V. d. V. f. W. traten neben einer grossen Anzahl von Rennvereinen auch die A. R.-U. und der S. R.-B. bei. Man hoffte in Verbandskreisen, dass auch schliesslich der Sportausschuss des D. R.-B. diesen modus vivendi billigen würde. Entsprechende beim Bundestag in Graz 1895 gestellte Anträge wurden aber mit grosser Majorität abgelehnt und so standen sich Ende 1895 D. R.-B. einerseits, der V. d.

V. f. W., die A. R.-U. und der S. R.-B. in dieser Prinzipienfrage schärfer als jemals gegenüber.

Den friedlich gesinnten und zur wiederholten Eini-gung neigenden Kreisen der deutschen Radlerwelt bereitete die neugeschaffene Situation wenig Freude.

Gelegentlich der in Frankfurt a. M. tagenden Vorstandssitzung der A. R.-U. am 6. Januar 1896 lagen Anträge vor, die einerseits die Bildung eines Allgem. Radfahrer-Verbandes, d. h. die Bildung einer gemeinsamen Sportsbehörde des D. R.-B., der A. R.-U., des V. d. V. f. W., des S. R.-B. und des Bundes deutscher Radfahrer Oesterreichs für alle Zweige des Radfahr-