

ninger Kommissions-Mitglieder in Leipzig ein. Durch die Vermittlung des Bundesvorsitzenden hatten letztere Gelegenheit, der vertraulichen Besprechung beizuwohnen.

Die Meininger Kommission brachte folgende Resolution zur Kenntnisnahme der Versammelten: «Die Kommission zur Bildung einer deutschen Central-Sports-Behörde für Radfahrwesen», die am heutigen Tage in Leipzig tagt, hat Kenntnis davon genommen, dass am gleichen Tage Vertreter der Haupt-Radsport-Verbände Deutschlands ebenfalls in Leipzig zusammen-treten, um eine für das deutsche Radfahrwesen wünschenswerte Einigung im Rennwesen zu erzielen. Die Kommission erblickt darin die gegebene Möglichkeit, die eigenen Bestrebungen ohne ihr Eingreifen verwirklicht zu sehen und beschliesst, vorläufig ihre Thätigkeit einzustellen. Sie spricht den Wunsch aus, dass die Zusammenkunft der Verbände zum Segen des deutschen Radfahrwesens gute Früchte tragen möge.»

Und das geschah auch im vollsten Masse. Die nachstehenden Leipziger Beschlüsse mögen dies darthun:

1. Die Versammlung erkennt an, dass die Scheidung der Radwettfahrer in solche, welche Geldpreise erhalten und solche, welche Geldpreise weder direkt noch indirekt annehmen, grundlegend sein soll für die zu schaffenden neuen Wettfahrbestimmungen. Auf Militärwettfahren sollen diese Bestimmungen keine Anwendung finden.

2. Amateurfahrer dürfen sich auch mit Berufsfahrern messen, erhalten aber als Preis nur ein Diplom oder Eichenkranz. Der Bestimmung der Sportbehörde bleibt es überlassen, kleineren Bahnen unter besonderen Umständen Ausnahmen zu gestatten.

3. Die am 31. Januar in Leipzig anwesenden Vertreter der grossen Radfahrverbände Deutschlands fassen den Beschluss, die Vorstände ihrer Vereinigungen zu ersuchen, Delegierte von jedem Verbands zu einer Besprechung über zu schaffende Wettfahrbestimmungen nach Berlin zu entsenden.

Ehe jedoch die betreffenden Delegierten am 28. Februar 1897 in Berlin zusammentraten, schob sich ein Faktor dazwischen, welcher der geplanten Einigung hinderlich zu werden schien. Der Sportausschuss des D. R.-B. hielt das Entgegenkommen des Bundesvorsitzenden Holtbuer in Leipzig als zu weitgehend. Die Folge war, dass Holtbuer sein Amt niederlegte und Boeckling, Essen, II. Bundesvorsitzender, die Geschäfte übernahm. Gleichzeitig hat sich noch ein anderes Ereignis vollzogen, das Erwähnung verdient. Die A. R.-U. hatte bereits auf ihrem letzten Kongress in Aachen beschlossen, sich ihren alten Traditionen gemäss den Namen «Deutscher Touren-Bund» beizulegen. Nachdem also die Einigung im Bahn-Rennwesen gesichert schien, kam man nach der Leipziger Sitzung in massgebenden Kreisen der A. R.-U. zur Ansicht, sich vom Bahn-Wettfahren möglichst zurückzuziehen und ganz dem Tourenwesen zu widmen.

Schon an anderer Stelle ist darauf hingewiesen worden, welche grosse Verdienste die A. R. U durch

Grenzerschliessung und durch Verträge mit ausserdeutschen Radsportverbänden auf dem Gebiete der Touristik sich erworben hatte.

Aber neben der A. R.-U. hat nicht minder der D. R.-B. auf dem gleichen Gebiete hervorragendes geleistet, während der S. R.-B. bemüht war, in seinem engeren Landesverband das Radfahrwesen nach allen Seiten hin zu fördern. Jedenfalls stellte sich mit der Zeit heraus, dass der S. R.-B. als einziger Provinzialverband es verstanden hatte, sich während aller Fährnisse auf der Höhe der Situation zu erhalten und sich Anerkennung zu verschaffen.

An die früheren Vorgänge anschliessend, sei erwähnt, dass am Vorabend der Delegiertenversammlung der deutschen Radfahrer-Verbände in Berlin der Verbandstag des V. d. V. f. W. stattfand, gelegentlich welchem für den kommenden Tag folgende Anträge zum Beschluss erhoben wurden:

- a) Falls es unter Zustimmung der Verbandsmitglieder zur Festsetzung von allgemeinen deutschen Wettfahrbestimmungen kommen sollte, werden diese für den Verband als bindend anerkannt unter Aufhebung des diesseitigen Sportausschusses (allgemeinen deutschen) und der diesseitigen Wettfahrbestimmungen,
- b) den Delegierten soll gebundene Marschroute nicht gegeben werden, diese sollen vorerst nur sprechen; dagegen soll vor wichtigen Abstimmungen eine kurze Beratung unter den Verbandsdelegierten stattfinden.

Am 28. Februar 1897 traten vormittags die Delegierten der verschiedenen Verbände zusammen. Der D. R.-B. hatte 4, der V. d. V. f. W. 3, die A. R.-U. 2, und der S. R.-B. 1 Abgeordnete entsendet.

Nachdem in der Vormittagssitzung mit grossem gegenseitigen Entgegenkommen die heikeln Punkte einer genügenden Besprechung unterzogen waren, nahm die Versammlung folgende Beschlüsse an:

- a) den in Leipzig gefassten Beschluss, siehe sub 1;
- b) Amateure dürfen in Berufsfahrer-Rennen starten mit Genehmigung der Centralsportbehörde oder ausser jeder Preisbewerbung.

Seitens der Bundesdelegierten wurde hierzu ein Zusatzantrag eingebracht und fand nun folgender redigierter Antrag, welcher dem Berliner Verbandsprotokoll entnommen wird, im Prinzip die Genehmigung der übrigen Delegierten: «Amateure dürfen an Berufsfahrer-Rennen teilnehmen, jedoch ist in jedem einzelnen Falle die Genehmigung der Sportsbehörde rechtzeitig zu erwirken, es sei denn, dass sie ausser Preisbewerbung fahren. Im letzteren Falle muss — falls der Name des Amateurfahrers im Rennprogramm Aufnahme findet — besonders bei dem Namen bemerkt sein: «Ausser Preisbewerbung».

Nachdem dieser Punkt erledigt war, bildete man den neuen Ausschuss unter dem Namen «Deutsche Sportbehörde für Bahnwettfahren».