

gebiet des Bundes. Hier giebt es keine einzige Radrennbahn, welche Wettfahren nach Bundesbestimmungen veranstaltet. Somit sind sämtliche österreichische Mitglieder des Deutschen Radfahrer-Bundes, welche Rennsport treiben wollen, von einer Teilnahme an demselben in Oesterreich ausgeschlossen. Liegt das aber im Interesse dieser Mitglieder?

Man blicke auf das Königreich Sachsen, wo den Bundesmitgliedern der Start mit dem gleichwertigen, an Zahl jedoch weitaus grösseren Herrenfahrertum des Sachsenbundes verboten wird. Ohne irgend einen sportlichen Grund wird da durch die neuen Wettfahrbestimmungen des Bundes ein Keil in diesen Teil des radsportlichen Deutschland getrieben.

Oede Vereinsmeierei schädigt hier nicht bloss gemeinsame Sportpflege, sondern kräftigt auch etwa vorhandene Keime der Zwietracht zwischen Volksgenossen von gleichem Stamme. Das gleiche ist bei vielen andern Landsmannschaften der Fall.

Wie eine köstliche Satire prangt in friedlicher Eintracht mit diesem Ukas des Sportausschusses auf ein und derselben Seite der amtlichen Bundeszeitung (No. 32 vom 9. April 1899, erstes Beiblatt) die gut bezahlte Ausschreibung des Breslauer Vereines für Velocipedwettfahren, welche die Zulassung jedes Herrenfahrers zur grössten und für Schlesien einzig in Betracht kommenden Provinzialbahn von der Lösung einer Herrenfahrerbescheinigung derselben deutschen Sportbehörde abhängig macht, deren Lizenzen der Sportausschuss auf derselben Seite für „zwecklos“ erklärt.

Es ist kaum anzunehmen, dass der schlesische Rennfahrer in die Lage kommen wird wie Buridans Esel zwischen zwei Heubündeln. Die richtige Wahl zu treffen, wird ihm entschieden leichter fallen als jenem philosophischen Grauhir. Das Interesse eines Rennfahrers heischt in erster Reihe die Zulassung zur Rennbahn. Die Mitgliedschaft eines rennbahnlosen Bundes kommt erst in zweiter Reihe.

Jedem unparteiischen Beobachter wird es ja sofort klar, dass nur in der Verständigung mit dem Verbands deutscher Radrennbahnen für den Deutschen Radfahrer-Bund die Wahrung der Interessen seiner sporttreibenden Mitglieder, somit auch die seines eigenen Vorteiles liegt.

Statt dessen erklärt der Deutsche Radfahrer-Bund die Lizenzen des Verbandes deutscher Radrennbahnen „für Bundesmitglieder völlig zwecklos, da nur solche Rennveranstalter diese Lizenzen verlangen werden, welche Wettfahren unter den Bestimmungen des Bundes nicht veranstalten und deren Wettfahrbahnen somit ohnedies den Bündlern verschlossen sind.“ In diesem ganzen famosen Ukas wird wohlweislich nirgends das Wort „verboten“ ausgesprochen. Es liegt ein gutes Stück Muckermoral und zugleich das Eingeständnis eigener Ohnmacht in der Stilisierung dieser Bekanntmachung, durch welche der Sportausschuss ganze Landsmannschaften seiner Herrenfahrer wider deren Willen in den April schickt.

Nichts als ein Gauklerstückchen ist es, wenn der Sportausschuss seinen Herrenfahrern weismachen will, dass sie bei Streitigkeiten sonst der Willkür der betreffenden Rennenveranstalter ausgeliefert wären.

Einsprüche gegen die Entscheidung eines Schiedsrichters bei einem Wettfahren sind so selten wie der weisse Hirsch im deutschen Gewälde.

Die Entscheidung des Verbandes deutscher Radrenn-

bahnen unterliegt aber ebenso wie die jeder anderen Sportbehörde der Kritik der Oeffentlichkeit, welche allerdings dem Sportausschuss des Deutschen Radfahrer-Bundes in den vergangenen Jahren nicht unseelten Parteilichkeit vorzuhalten in der Lage war. Darum ist es unklug, wenn der Sport- und Bundesmandarin von Halle voreilig mit Steinen gegen andere wirft, wo er doch selbst in einem Porzellanturme sitzt.

Aus diesen Ausführungen geht bereits zur Genüge hervor, dass der Sportausschuss des Deutschen Radfahrer-Bundes wieder einmal einen Holzweg wandelt, und dass seine Bekanntmachung eine schwere Schädigung vieler am Rennbahnsport beteiligter Landsmannschaften und mithin des ganzen Bundes darstellt.

In dieser Bekanntmachung wird aber auch den Bündlern gedroht, dass diejenigen, welche sich nicht von den Herrenfahren auf den boykottierten Radrennbahnen des Verbandes fernhalten, „von der Teilnahme an Bundesfahren, Unterstützungen und Auszeichnungen des Bundes ausgeschlossen werden können“.

Man wird aus dieser Drohung freilich nur dort Ernst machen, wo man eine zweite Radrennbahn zur Verfügung hat. Dadurch wird aber der oberste Rechtsgrundsatz „Gleiches Recht für alle“ verletzt. In Berlin jedoch, welches im Mittelpunkte der ganzen Sportfehde steht, wird dadurch lediglich das Geldinteresse rennbahnbesitzender Aktiengesellschaften gefördert.

Ob das eines Herrenfahrer-Bundes würdig ist, ob das überhaupt eine gesunde und vernünftige Sports politik treiben heisst, wenn man konsequenterweise auf den Ruin einiger sportfreudiger Rennvereine hinarbeitet, deren Bahnwirtschaft untergraben hilft und ihre Rennbahnen so Privatunternehmern in die Hände treibt, möge sich jeder selbst beantworten.

Wie aber diese Privatunternehmer dem Bunde ein Schnippchen schlagen, kann man füglich aus der Ausschreibung des Schmalkaldener Rennveranstalters ersehen, welcher derselben wohl die Wettfahrbestimmungen des Bundes zu Grunde legt, aber mit dem Zusatze, dass auch andere Herrenfahrerbescheinigungen als die Bundesmitgliedskarte Gültigkeit haben.

Es kann dem Sportausschuss des Deutschen Radfahrer-Bundes der Vorwurf nicht erspart bleiben, dass er mit dem ihm anvertrauten Pfunde in diesem Jahre schlecht gewuchert hat, indem er den Bund in eine Sportfehde hineintrieb, die vom Anfang bis zum Ende eine Schädigung der Interessen seiner sporttreibenden Mitglieder bedeutet.

An dem Verbands deutscher Radrennbahnen ebenso wie am Deutschen Radfahrer-Bunde liegt es, gegenseitig Verständigung zu suchen. Der klügere Teil wird im Interesse der deutschen Sportpflege den ersten Schritt zu dieser Verständigung zu thun haben.

Das gute Recht jedes Rennveranstalters ist es, auf seinen Radrennbahnen diejenigen Rennfahrer zuzulassen, die ihm zu Gesichte stehen. Die Pflicht des Deutschen Radfahrer-Bundes, die Interessen seiner Mitglieder wahrzunehmen, ist aber ebenso klar, und wenn derselbe diese Interessen wirklich fördern will, dann muss er zu Unterhandlungen mit dem Verbands deutscher Radrennbahnen schreiten.

Mit einigem guten Willen ist daher die Beilegung dieses sportlichen Froschmäusekrieges, der aus einem Nichts entstanden ist und sich um einen bloss eingebildeten Wert dreht, leicht möglich. Es ist ein Frosch-