



FESTBUCH

des **Clubs** Augsburg
Klub **Deutscher** Radfahrer

1884

1924



FESTPROGRAMM



FREITAG DEN 15. AUGUST, abends 9.49 Uhr
Ankunft des am Feste teilnehmenden Bundesvorsitzenden Direktor Heinrich Stevens aus Köln.
Empfang durch den Gauvorstand am Hauptbhf.

SAMSTAG DEN 16. AUGUST, abends 8 Uhr
Festabend im Ludwigsbau. Sportl. Darbietungen,
Konzert des Streichorchesters, Obermusikmeister
Hermann Keck. Übergabe des Gau-Banners.

SONNTAG DEN 17. AUGUST, früh 8.30 Uhr
Start zur Fernfahrt „Rund durch Schwaben“ am
Kilometerstein 2 (Großer Exerzierplatz, Ulmerstr.)
Nachmittag 3 Uhr Bahnrennen und Ankunft der
Fernfahrer auf der Radrennbahn an der Haunstetterstraße.



Der hochverdiente Senior



ALOIS REGNER
Gründungs- und Ehrenmitglied

FESTBUCH

DES GAUES AUGSBURG
BUND
DEUTSCHER RADFAHRER

1 8 8 4 / 1 9 2 4

Die Gauvorsitzenden 1884—1924



Hans Löhner
1884—1889



Alois Regner
1889—1899



Karl Wölcke
1899—1901



Hans Forster
1901—1907



Guido Thoma
1907—1909



Carl Graf
1919—1921



August Kieling
1909—1919

40 Jahre Bund Deutscher Radfahrer

Gau 11
Schwaben u. Neuburg

1 8 8 4

Velociped-Hochrad

Gau 86
Augsburg

1 9 2 4

Bicycle-Niederrad

Sport gabs zu allen Zeiten. Die Sonnenmenschen unter Griechenlands hellem Himmel, die kriegsgewohnten Römer, die biegsamen Araber auf ihren ideal-schönen Pferden, die kraftstrotzenden Reckengestalten unserer germanischen Väter — alle kannten den Sport. Speer- und Diskusschleudern, Schwertertanz und Fechtkunst, Wettlauf und Pferderennen, das war den Völkern des Altertums so wichtig wie das tägliche Brot. „Panem et circenses!“ (Brot und Sportspiele) verlangte das römische Volk von seinen Kaisern vor allem andern. Müßig wäre es, an dieser Stelle mehr davon zu sagen.

Aber die eine Frage wollen wir, bevor sie gestellt wird, beantworten: Warum trieben die Alten noch nicht den heute so ausgedehnten und allseits beliebten Radsport?

Es gibt Sportarten, die ohne jedes Mittel, nur durch körperliche Bewegung geleistet werden (Lauf, Wandern, Ringen u. a.); es gibt aber auch Sportzweige, die irgend eine Ergänzung des Körpers, ein Sportmittel möchte ich es nennen, zur Ausübung erfordern. (Fechten, Stemmen, Pferderennen.) Zu letzteren gehört der Radsport. Er konnte erst ausgeübt werden, als sein Sportmittel, das Fahrrad, erfunden war.

Das Fahrrad aber war vor hundert Jahren noch in den ersten Versuchsstadien. Die Draisine von 1817 mußte eine fünfzig Jahre lange Entwicklung mitmachen, bis der württembergische Turnlehrer Trefz

zum ersten Mal die heute noch gültige Anordnung von Hinter- und Vorderrad verwendete. Nun war das Sportmittel in dem Stadium, daß es von weitblickenden Männern zur organisierten Ausübung des Radsportes benutzt werden konnte. 1869 schon traten die ersten Radfahrerverbände auf (Berliner, Magdeburger, Münchener Velocipedclub u. a.).

Da das damalige Zweirad (Hochrad) infolge seiner Konstruktion vom Einzelnen bereits ein gewisses Maß sportlicher Fertigkeit verlangte und sehr häufig gefährliche Stürze vorkamen, so konnte naturgemäß der Hochradsport — noch dazu bei der großen Verständnislosigkeit, mit der dieser neue Sport aufgenommen wurde — nicht sogleich die Ausmaße annehmen, wie es später unter veränderten günstigeren Verhältnissen der Fall war. Erst mußte noch der Übergang vom Hochrad zum heutigen Niederrad gefunden werden. Die Systeme „Känguruh“ und „Bicyclett“ hatten nach der Erfindung des Bicycle durch den Engländer Starley im Jahre 1884 in Deutschland Eingang gefunden.

Inzwischen war auch die Zeit herangereift, die Geburtsstunde unseres Bundes zu erleben.

Der 17. August 1884 sah die Vertreter des Deutschen, Deutschösterreichischen, Norddeutschen und Rheinischen Velocipedistenbundes in Meiningen versammelt. Auf dieser Zusammenkunft verschmolzen die beteiligten Vereine zum großen Bruderbund, der in der Folge den Namen „Deutscher Radfahrerbund“ (DRB) erhielt. Die Sektion Augsburg des Deutschen und Deutschösterreichischen Velocipedistenbundes, bestehend aus dem Velocipedclub Augsburg (1881) und dem Velocipedistenclub Augusta (1882) hatte zwei Vertreter nach Meiningen gesandt und was sie von dort berichteten, klang recht erfreulich. Der neugegründete Bund machte sich nicht nur die Förderung des Radsportes, sondern auch die Hochhaltung des deutschen nationalen Gedankens zum Grundsatz. Wer

die Entwicklung des Bundes aufmerksam verfolgt, der kann sich der Überzeugung nicht verschließen, daß nach der Gründung dieser weitverbreiteten Radsportvereinigung ihre nationale Bedeutung immer mehr wuchs. Der Begriff „national“ ist hier im weitesten Sinne des Wortes gefaßt, etwa im Sinne E. M. Arndts: „Soweit die deutsche Zunge klingt“. Zweck des B.D.R. ist ja nicht nur Förderung des Radsportes, sondern schließlich auch ein inniges Band zu knüpfen zwischen Süd und Nord, Ost und West.

Diese Idee hielt der Bund die Jahre hindurch fest, sie trat bei allen Bundestagungen in Erscheinung. Zunächst aber mußte noch eine Krankheit überstanden werden: der deutsche Erbfehler, das Auseinanderstreben. Auf dem Bundestag zu Nürnberg spaltete sich eine kleine Gruppe vom erst einjährigen Bunde ab. Die Ursache lag hauptsächlich in Meinungsverschiedenheiten über Rennbahnfahren und Wandern. Und abermals in Nürnberg war es, als sich 1919 die Kluft zwischen den beiden Verbänden wieder schloß.

Dieses Sichwiederfinden beweist, daß der Stammbund, der DRB. mit seiner idealen Reinhaltung des Herrenfahrersportes, mit seiner Pflege des Rennfahrens neben der Umgebung des Wanderns im richtigen Geleise war.

Freilich gar so einfach war die Sache nicht gegangen, unerwartete Schwierigkeiten stellten sich da und dort ein, man sträubte sich lange, dem Velocipedfahren die gebührende Beachtung zu zollen, man glaubte damals noch nicht an die große Zukunft des Fahrrades. Sämtliche deutsche Städte beschränkten den Verkehr mit dem Velociped auf bestimmten Straßen. Da war es besonders auch der Gau XI Augsburg des DRB., der sich mit aller Energie dafür einsetzte, die Straßenfreiheit zu erreichen. Erst nach jahrelangen schweren Kämpfen war ihm der Erfolg beschieden.

Denn die führenden Männer der damaligen Zeit — wie der eiserne Kanzler — waren keineswegs immer Freunde des Radsportes. In Augsburg speziell war der seinerzeitige bedeutende und sonst fortschrittlich gesinnte Oberbürgermeister v. Fischer ein scharfer Gegner des Radfahrens. Doch die Zeiten änderten sich, man lernte um und begann vom Radsport anders zu denken. Zum ersten Mal war es Geheimrat Professor Dr. Nußbaum damals, einer der bekanntesten und bedeutendsten Mediziner, der in der Mitte der achtziger Jahre in einer öffentlichen Versammlung die Wichtigkeit des Radsportes für die Gesunderhaltung und Kräftigung des menschlichen Organismus würdigte.

Ich kann es mir nicht versagen, den trefflichen Satz aus seiner Rede, soweit er mir noch in Erinnerung ist, hier anzuführen: „Wenn ich meine Krücken (er war nämlich gichtkrank) weglegen und ein Rad besteigen könnte, dann wäre für mich noch eine Heilung möglich.“ Diese Worte aus dem Munde eines so bedeutenden Mannes erregten damals in der Öffentlichkeit berechtigtes Aufsehen und trugen nicht wenig zum Aufblühen des Radsportes bei. Eine ähnliche Wirkung erzielte die Aufforderung des jungen Kaisers Wilhelm II. an seine Offiziere: „Ich wünsche, jeder meiner Offiziere würde den Radsport betreiben“.

Die Entwicklung des Radsportes war Ende der achtziger und anfangs der neunziger Jahre bereits in ein Stadium getreten, wo es kein Aufhalten mehr gab. Das stolze Hochrad verschwand immer mehr von der Bildfläche. Das Zweirad, bei dem nun auch — seit 1891 — an Stelle der Vollgummireifen die weit vorteilhafteren Luftreifen und 1901 Freilauf getreten waren, übte seine Herrschaft unbeschränkt aus. Diese von dem englischen Arzt Dunlop erfundenen Luftreifen waren es auch, die den Radsport in die Höhe brachten und ihm in kurzer Zeit Tausende von Anhängern zuführten. Nun war auch die Zeit gekommen, wo der

DRB. erfolgreich in der Öffentlichkeit auftreten konnte, um geschlossen den Behörden und dem Publikum zu zeigen, daß die Radfahrer nicht mehr die Parias spielen wollten. Das letzte Hindernis für die freie Betätigung des Radsportes, die Beschränkung der Straßenfreiheit, wurde durch energisches Zusammenarbeiten aller Radfahrervereinigungen, für Augsburg an der Spitze der Gau XI DRB. endlich hinweggeräumt.

Der Bund, der heuer sein 40jähriges Stiftungsfest feiert, kann mit Stolz und Genugtuung auf die Erfolge zurückblicken, die er während dieser Zeit in harter Arbeit geleistet hat, um den Radsport im In- und Ausland zu Ansehen zu bringen. Daß seine Arbeit nie selbstsüchtigen Zwecken diene, sondern die Erstarbung des Volkes erstrebe, dürfte wohl jedem Leser dieses geschichtlichen Rückblickes bewußt werden. Es bedurfte aber gar vieler Mithelfer, das Wollen des Bundes immer zielsicher zu lenken und auf gerader Straße vorwärtszutreiben.

So wie das ganze Wachsen des Bundes stark von der Entwicklung des Fahrrades abhängig war, so war er auch auf die Persönlichkeiten angewiesen, die die Lenkstange in ihren Händen hatten. Der Gau XI hatte bisher 7 Gauvorsitzende, deren jeder sein gut Teil Arbeitskraft daransetzte, das Banner des Bundes rein- und hochzuhalten. Treue Unterstützung durch eifrige Mitglieder erleichterte den Führern die oft sehr schwierige Arbeit.

Dieses Zusammenarbeiten zwischen Führern und Masse, dieses Wechselspiel von wirtschaftlichem Müssen und idealem Wollen, das gibt uns ein Bild wie es auch im Großen sein sollte! „Das ganze Deutschland soll es sein!“ Wer könnte leugnen, daß wir Deutsche heute mehr denn je so arbeiten müssen, um hoch zu kommen?

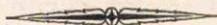
Drum laßt mich schließen mit dem Gedanken, den ich durch den vorliegenden Bericht hauptsächlich her-

ausschälen wollte und den wir uns nicht stark genug in Herz und Hirn hineinhämmern können:

„Wir Deutsche brauchen — es ist leider so — eine Erziehung zu sozialem Empfinden, fernab vom Klassenhaß und Klassenverachtung und eine Erziehung zu nationalem Gefühl. Der deutsche Sport — nicht zuletzt der Radsport — kann bei diesen hervorragenden Erziehungsaufgaben kräftigst mithelfen!“

Dem Gau Augsburg des Bundes Deutscher Radfahrer gewidmet von seinem einzigen noch lebenden Gründungsmitglied

Alois Regner sen.



Die Gründung und Entwicklung des Gau Augsburg B. D. R.

Wenn man die seit den schrecklichen Novembertagen 1918 im deutschen Vaterlande verlebte Zeit beschaut, so gleicht sie einer schrecklichen Wüste, welcher einzig und allein die Greuel des überwundenen Krieges erspart blieben. Aber wirtschaftlich, politisch und moralisch sind wir von einer Katastrophe nach der anderen heimgesucht worden und was die Verschlagenheit, der wilde Haß und die Raubgier der Feinde nicht zu vernichten vermochte, das hat noch vollends die bekannte deutsche Uneinigkeit, der Bruderhaß vollendet. Inmitten dieser schrecklichen Wüste sehe ich im Geiste eine Oase, so herrlich schön, daß alle, die es ehrlich und gut mit dem deutschen Volke meinen, ihre helle Freude daran haben müssen. Es ist die seit Beendigung des Krieges unaufhaltsam vorwärtsschreitende Entwicklung der deutschen Sportsverbände, die allein es ermöglichen könnte, daß

das deutsche Volk wenigstens seine Freiheit in der Betätigung von Sport noch erhalten hat. Mehr denn je hat der Sportsgedanke sich in den letzten Jahren allenthalben verankert und wir Radfahrer dürfen nicht als die Letzten angesehen werden, die in unentwegter Arbeit und in freudigem Pflichtbewußsein auf dem Posten standen. Die großen deutschen Sports-Organisationen sind es, die den Gedanken der Körperpflege und der Körperbildung hineingetragen haben ins deutsche Volk, unter den Pionieren des Radsports allen voran der Bund Deutscher Radfahrer, der auf eine nunmehr 40 Jahre umfassende rühmliche Geschichte zurückblicken kann. Es ist gewiß kein müßiges Unterfangen, an die Spitze unserer Festschrift ein kurzes Entwicklungsbild unseres kraftvollen Bundes zu stellen, zeigt es doch den Alten was sie errungen und ist es doch den Jungen ein Ansporn, das Erbe der Väter treu zu bewahren.

Wollen wir einen Einblick gewinnen, wie es kam, daß aus den unscheinbarsten Anfängen eine viele Tausende sportsbegeisterte Radfahrer umfassende Organisation emporwuchs, so müssen wir uns im Geiste versenken in jene Zeit, wo das schwerfällige Holzrad zum Ergötzen der Zuschauer über die Straßen humpelte. Ist doch die Geschichte des Fahrrades unzertrennbar vereinigt mit der Geschichte des Deutschen Bundes. Die Anfänge des Radsportes gehen zurück zu Vater Drais, dem Schöpfer des Laufrades, mit dem schon in den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts eine Fahrt von Leipzig nach Dresden in 7 Stunden unternommen wurde. Ihm folgte der Mechaniker Birch mit seinem Handhebelrad. Eigentlich Sport gab es allerdings bis in die 60er und 70er Jahre noch nicht, er war aus dem „Knochenschüttler“, wie das Holzrad, das inzwischen Pedale erhalten hatte, genannt wurde, nicht möglich. Keine Fahrt wurde unternommen, ohne daß man sich vorher vergewissert hätte, daß auch auf der

Gauvorstand im Jubiläumsjahre 1924



Hans Mühlbach
Gaufahrwart
für Straßenfahren



Max Krätz
2. Gauvorsitzender



Hans Röder
Sportausschuß-
Vorsitzender



Joseph Beer
Gauschriftführer



Carl Graf
1. Gauvorsitzender



Karl Stoll
Gauzahlmeister



Eduard Gall
Gaufahrwart f. Rennbahn



Kaspar Brentel
Gaufahrwart
für Saalfahren



Jakob Rösch
Gaufahrwart für Touren

Gaubeisitzer im Jubiläumsjahre 1924



Hans Herz



Max Absmayr



Hans Lurz



Georg Lais



Jakob Leiner



Ignaz Schmid



Franz Prestel

Strecke ein Schmied zu finden sei, denn es war eben immer etwas zurecht zu hämmern. Die Boneshaker-Klubs, welche im Jahre 1869 entstanden, blühten erst wirklich auf, als Ende der 70er Jahre das Hochrad aus England herüberkam. Im Jahre 1869 wurden bereits in Deutschland drei Radfahrvereine gegründet, von denen uns Bayern besonders der heute noch bestehende Münchener Velocipedklub 1869 bekannt ist. In München fand die I. deutsche Fahrrad-Ausstellung statt, auf der 16 Räder verschiedener Art vertreten waren.

Auch Rennen wurden schon Ende der 70er Jahre hie und da veranstaltet und so kam Leben in den jetzt erst entstehenden Radsport, was den Begründern und Vorsitzenden des Berliner Bicycle-Klubs T.H.S. Walker Veranlassung gab, an der Schaffung einer Velocipedisten-Union zu arbeiten, für die er am 1. Juni 1882 eine von ihm selbst ausgearbeitete Satzung veröffentlichte. Schon 1881 hatte jedoch in Frankfurt a. Main auf Anregung des Frankfurter Bicycle-Klubs, der unter der Leitung Rudolf Schuberts stand, ein 1. Kongreß Deutscher Bicycle-Klubs stattgefunden und hier wurde denn auch am 6. Juni im Restaurant Stegmann, Untermain-Anlage, unter dem Vorsitz des Münchener Bundeskameraden Heimerl beschlossen, eine „Deutsche Bicycle-Union“ zu gründen. Die vorläufige Leitung dieser Union wurde dem Münchener Velocipedklub übertragen, der den 2. Kongreß im Jahre 1882 nach der Isarstadt einberief.

Der neue Bund nannte sich „Deutscher Velocipedisten-Bund“, änderte jedoch seinen Namen kurze Zeit darauf in „Deutscher und Deutschösterreichischer Velocipedisten-Bund“. Die Grundlagen des Bundes waren die Gauverbände, die in ihrer Selbständigkeit unbehindert bleiben wollten. In Norddeutschland sagte den Vereinen die Münchener Gründung nicht zu und nach längerem Briefwechsel gründete man hier einen „norddeutschen“ Verband des „Deutschen Velocipe-

disten-Bundes“, der sich jedoch nach kurzer Zeit, vom 1. Dezember 1882 an, „Norddeutscher Velocipedisten-Bund“ nannte und bei seiner Gründung 16 Vereine mit 242 Mitgliedern und 115 Einzelfahrern aufwies, während der Münchner Bund etwa 600 Mitglieder besaß. Es kam nun zu ernstern Meinungsverschiedenheiten zwischen Nord und Süd, was jedoch die stete Zunahme des neuen Sportes nicht hindern konnte.

Aus diesem Zeitalter der Gärung klingen angenehm nur die schönen Leistungen hervor, die einzelne Radler schon damals vollbrachten; so fuhr unter anderem C. Debes - Würzburg in $14\frac{3}{4}$ Stunden 232 km und 100 km wurden auf der Radrennbahn von W. Schwanzer in 4:24:23 zurückgelegt. Dem Jahre 1883 verdanken wir die Einführung des Radler-Grußes: „All Heil“ und die wirksame Anregung zur Beilegung des leidigen Zwistes. In Magdeburg beschloß ein glänzend besuchter Kongreß unter Vorsitz der Herren Heimerl und Hindenburg ernste Schritte zu diesem Zwecke und die Sache entwickelte sich so günstig weiter, daß im schönen Thüringerland in Meiningen am 29. Juni 1884 die Abgesandten des Deutschen und Deutschösterreichischen Velocipedisten-Bundes mit denen vom „Norddeutschen Velocipedisten-Bund“ zusammentrafen, um die Vorverhandlungen für eine Verschmelzung zu pflegen. Noch vor der Verschmelzung der beiden Bünde hatte am 25. Mai in Düsseldorf eine Versammlung der Rheinischen Vereine stattgefunden, die sich zu einem „Rheinischen Velocipedisten-Bund“ zusammenzuschließen übereinkam, die Gründungsversammlung jedoch auf den 22. Juli 1884 verlegte. Wie ein plötzlich herniedergehender Blitz die getrennt des Weges schreitenden Wanderer vereinigt, so fanden sich jetzt auch sehr schnell die Süddeutschen und die Norddeutschen zusammen, als sie sahen, daß man der Streitereien überdrüssig und sich selbst zu helfen entschlossen war.

Der Rheinische Bund war als Gauverband gedacht, der sich sofort anschließen wollte, sobald die beiden anderen Bünde einig würden. Das geschah dann auch glücklicherweise bald und so war Deutschland um einen mächtigen Verband, der auf rein idealer Grundlage stand, reicher.

Als Zweck des neuen Bundes galt:

„Die Förderung des Velociped-Sportes durch Veranstaltung von Wettrennen und Tourenfahrten und durch Pflege des Kunstfahrens; die Rechte und Interessen von Velocipedisten wahrzunehmen und sonstige Schritte zur Verbreitung und Verbesserung des Sportes zu unternehmen.“

In den Tagen des 16. bis 18. August, also genau vor 40 Jahren, fand der erste Bundestag in Leipzig statt, der die Beschlüsse der Meininger Zusammenkunft bestätigte und den 1. Bundesvorstand wählte. Diesem gehörte an: Carl Hindenburg als Vorsitzender, Rudolf Schubert als stellvertretender Vorsitzender, Gustav Bornemann als Schriftführer, Richard Himmelmann als Kassierer und S. M. Dumstre y als Bundesvertreter.

Soviel über die Gründung des Bundes und nun lassen Sie mich von dieser ausgehend auf diejenige des Gaus kommen. Der 1. Vorsitzende des Gaus war der heute noch in Augsburgs Mauern weilende ehemalige Werkmeister Hans L ö h n e r, welcher in den Jahren 1884 bis 1889 die Leitung des Gaus in Händen hatte. Als Vorsitzender der Sektion Augsburg des Deutschen und Deutschösterreichischen Velocipedisten-Bundes war er bei der denkwürdigen Sitzung am 29. Juni 1884 in Meiningen anwesend und hat mit zum Beschluß der Gründung des Deutschen Radfahrer-bundes gewirkt. Langsam aber sicher konnte unter seiner Leitung der Gau sich entwickeln. Sein eifrigster Mitarbeiter war zweifellos unser heutiger Jubilar Alois R e g n e r, welcher dem Gau und dem Bund

die Treue bis zum heutigen Tage bewahrte. Schon in seiner Tätigkeit als Gaufahrwart wurde der Sport in Augsburg durch sein ersprießliches Schaffen immer mehr und mehr bekannt und immer neue Radsportler scharten sich um die Fahnen des damaligen Deutschen Radfahrerbundes. Im Jahre 1889 übernahm Regner selbst die Leitung des Gaues und war dessen Vorsitzender volle 10 Jahre bis 1899.

Der im Jahre 1881 von Regner und Krämer gegründete Velociped-Club Augusta stand eifrig an seiner Seite und wetteiferte mit dem im gleichen Jahr gegründeten Velocipedklub Augsburg. Im Jahre 1885 wurden ebenfalls auf Betreiben Regners die beiden Vereine verschmolzen, mit Ausnahme von einigen wenigen, die aus den Resten den „Velocipedklub Viktoria“ bildeten. In diese Zeit fällt auch — es muß dies trotz allem gesagt werden, die unglückliche Absplitterung des Bundes und die Gründung der „Allgemeinen Radfahrer-Union“. Gerade Augsburg war bedauerlicherweise hiefür die Ausgangs-Station zu den anhaltenden Streitigkeiten und Reibereien, die dann zu der Neubildung führte, welche sich in Nürnberg vollzog.

Der Kernpunkt der Meinungsverschiedenheiten bestand darin, daß die eine Partei, die sich dann der Union anschloß, im Bunde die Bestrebungen des Wanderfahrens nicht finden konnte, weshalb auch die Union eigentlich ursprünglich lediglich für den Betrieb des Tourensportes eintrat und deshalb auch den Beinamen „Deutscher Tourenklub“ wählte.

Wie im Bunde, so kann auch im Gau gesagt werden, daß inmitten dieser traurigen Zeit der Sport unentwegt weiter seine Wege schritt und daß damals auf dem Hochrad sportliche Leistungen vollbracht wurden, die an Willenskraft und Ausdauer nicht minder große Anforderungen stellten wie die heutigen.

Augsburg—Nürnberg—Augsburg wurde in diesem

Jahre auf dem Hochrad schon in einem Tage gefahren, wobei sich besonders die Herren Leonhard Maurer und Karl Meier nie verwelkende Lorbeeren geholt haben. Auch die schwierige Strecke Augsburg—Dinkelsbühl—Augsburg wurde an einem Sonntag zurückgelegt von dem bereits erwähnten Herrn Maurer und von unserem Jubilar Alois Regner.

Der heute 69jährige gilt in unserem Gau immer noch als ein begehrter Berater in allen Angelegenheiten, die den Radsport und die Wirtschaftsführung betreffen. Immer geradeausschauend, nicht nach links und nicht nach rechts, ein offener, freier und ehrlicher Charakter, der, wenn es nottut, auch einmal unangenehme Wahrheiten sich zu sagen getraut und der immer noch das regste Interesse an all unserem Tun und Treiben hat, so steht er heute vor uns, geistig und körperlich frisch und gesund. Viele Jungen könnten von ihm lernen. Leider gibt es nur wenige, die so wie er dem Radsport ergeben sind und die die unangenehmen wie die köstlichen Früchte der sportlichen Betätigung in gleichem Maße genossen haben wie er. Im vorigen Jahre noch ist er als 68jähriger von Augsburg nach Markt Oberdorf zu seinem Sohne gefahren und zum Gautag nach Kaufbeuren hin und zurück; möge ihm das einer nachmachen. Mit ihm wird die so oft im Volksmunde gebrauchte Phrase des gesundheitsschädlichen Radfahrens zur Illusion. Und wenn er bei Gautagen oder in Vereinsversammlungen spricht, so ist alles Ohr und jeder nimmt gerne die vortrefflichen Ausführungen und die sachlichen Begründungen seiner Rede mit nach Hause.

Ich gestehe selbst gerne, daß ich in den langen Jahren, in welchen ich mit ihm zu arbeiten die Freude hatte, viel von ihm gelernt habe und das von ihm geprägte Wort „eine im Verein entstehende Meinungsverschiedenheit oder ein Streit darf nie der Person, sondern immer nur der Sache gelten“, bleibt stets in mir.

An seinem heutigen Ehrentag wollen wir das Gelöbnis ihm geben, daß wir den Radsport in unserem Gau getreu weiterpflegen werden, solange es uns möglich sein wird.

Im Jahre 1899 trat Regner von seinem Amt als erster Gauvorsitzender zurück und übergab dasselbe dem Ingenieur Karl Wölcke, der damals von Norddeutschland kam und ihm als geeignet galt, die Führung der Geschäfte des Gaues zu übernehmen. Mit schneidigem Feuereifer hat der Jüngere die Zügel des Gaues übernommen und ich freue mich herzlich, von ihm vor kurzer Zeit aus Leipzig, wo er gegenwärtig Direktor eines Elektrizitätswerkes ist, einen ausführlichen Brief erhalten zu haben, der davon zeugt, daß in ihm noch die gleiche Freude zum Radsport lebt wie er sie als Führer des Gaues haben mußte. Als Beitrag zu der gegenwärtigen Festschrift schreibt mir Herr Wölcke:

„Als ich meinen Wohnsitz nach Augsburg verlegte, war es einer meiner ersten Schritte, Anschluß an die Mitglieder des Deutschen Radfahrerbundes zu bekommen. Es war damals eine kleine Gemeinde, die in Augsburg fest zur Fahne des Deutschen Radfahrerbundes hielt und den Gau darstellte. Eifrige Tätigkeit im Tourenfahren und auch auf der Rennbahn des Velocipedklubs Augsburg A. V. 1881 gewann dem Sport und besonders dem Herrenfahrertum, das der Deutsche Radfahrerbund energisch vertrat, weitere Anhänger und ich hatte später als Gaufahrwart immer mehr die Freude, die Gauveranstaltungen stärker besucht zu sehen und dadurch eine erhebliche Zunahme der Mitgliederzahl feststellen zu können. Der Deutsche Radfahrerbund stand damals noch im scharfen Wettbewerb, besonders in Süddeutschland, mit der A. R. U. und es waren nicht immer angenehme Verhältnisse, die sich hieraus entwickelten. Sport-

licher Eifer und jugendlicher Sturm und Drang führten zu Kämpfen, die erst später durch die Einigung der beiden großen Verbände ein versöhnliches Ende gefunden haben. Gerade in dieser Kampfzeit übernahm ich den Vorsitz des Gaus. Ich habe mir zusammen mit meinen Freunden und dem damals gegründeten Verein Augsburger Tourenfahrer „die Wanderer“ viel Mühe gegeben, den Gau in die Höhe zu bringen. Wenn dieses gelungen ist und der Gau gerade damals mit seinem wesentlichen Aufschwung begann, so ist dies auch mit der Zunahme des Radfahrersports an sich zu erklären. Beigetragen zu dem Aufschwung hat zweifellos der Gedanke des Wanderfahrens und dann auch der Bundestag 1899 in München, der die schon erwähnten Augsburger „Wanderer“ unter den Siegern im Korso sah.

1901 mußte ich infolge geschäftlicher Veränderungen leider Augsburg verlassen, hatte aber die Freude, die Leitung des Gaus in tüchtige und bewährte Hände übergeben zu können, von denen aus der Gau zu weiterem Blühen und Gedeihen geführt wurde. Bemerken möchte ich noch, daß ich im Jahre 1898 mit meinem Freunde Simmnacher eine lange Tourenfahrt nach Dortmund unternahm, wo wir als Ausschuß-Mitglieder dazu beitrugen, daß der Bundestag für 1899 nach München verlegt wurde. Der Bundestag 1909 in München sah mich leider nicht in der Feststadt. Ich erhielt Plakette und Bundeszeichen als Gründungsmitglied und für 25jährige Zugehörigkeit zum Deutschen Radfahrerbund nach Leipzig geschickt.

Jetzt besitze ich die Nadel des Bundes Deutscher Radfahrer für 40jährige Zugehörigkeit und bin Mitglied des alten Bundesvereins „Leipziger Bicycle-Klub“, dem ich nunmehr auch schon über 20 Jahre angehöre.“

Wie Herr Wölcke in seinem Schreiben selbst erwähnt, hatte er das Glück, die Leitung des Gaus in geschickte Hände übergeben zu können. Herr Hans Forster, nunmehr Brauerei-Direktor der Aktienbrauerei zum Hasen, hat in den Jahren 1901—1907 mit großem Erfolg den Gau als 1. Vorsitzender geleitet. Sein Hauptaugenmerk galt besonders, die wirtschaftliche Seite des Bundes in die breiten Massen der Radfahrer hineinzutragen und sie darauf aufmerksam zu machen, daß der Bund nicht nur ein Sportsverband, sondern besonders auch ein Wirtschaftsverband ist. Während seiner Tätigkeit wurde auch das von Rektor Hans Wörle verfaßte Tourenbuch des Gaus Augsburg herausgegeben, welches heute noch ein ganz außergewöhnlich gutes Werk für den Tourenfahrer bedeutet. Die in die gegenwärtige Festschrift eingefügte Entwicklung des Mitgliederstandes spricht mehr für die Tätigkeit Forsters als mit Worten ausgedrückt werden kann. Wenn ich vorhin erwähnt habe, daß Forster sein Hauptaugenmerk in bezug auf Mitgliederwerbung im Hinblick auf die Wohlfahrtseinrichtung des Bundes ausübte, so soll damit absolut nicht gesagt sein, daß seinerzeit sportlich weniger geboten wurde, ganz im Gegenteil. Sowohl der Saalsport, als auch der Rennsport entwickelte sich während seiner Amtsführung in ganz besonderer Weise.

Ein Mann, welcher sich um diese Zeit um den Sport ganz besonders verdient gemacht hat, möge in der heutigen Festschrift nicht vergessen sein, es ist dies der ehemalige 1. Vorsitzende des Vereins „Augsburger Tourenfahrer die Wanderer“ und der Gaufahrwart Herr Eduard Hass en m ü l l e r, der in diesen Jahren im Gau für den Sport riesiges geleistet hat. Die Jahre 1907—1909 sahen den damaligen Vorsitzenden der Radfahrriege des Turnvereins Augsburg, Herrn Guido Thom a, an der Spitze des Gaus, welcher auch unter seiner Leitung eine ständige Vermehrung der Mitglie-

derzahl aufzuweisen vermochte. Als Zeichen der Dankbarkeit für die vielen Arbeiten, die er im Interesse des Gaues vollbrachte, wurde Herr Thoma bei seiner Amtsniederlegung zum Ehrenmitglied ernannt. Als sein Nachfolger wurde am Frühjahrs-Gautag 1909 in Kaufbeuren der Maschinen-Inspektor der Lech-Elektrizitätswerke Herr August Kieling gewählt.

Selbst früher unentwegter Sportskamerad, von leidenschaftlichem Feuer für die Entwicklung des Radsportes beseelt, entwickelte sich unter seiner Leitung und nachdem er sich durch sein vornehmes Wesen eine stattliche Anzahl von tüchtigen Mitarbeitern gesichert hatte, der Gau zu ungeahnter Blüte. Innerhalb unseres engeren Vaterlandes überholte er an Mitgliederzahl die geographisch weit größeren Gaue München und Nürnberg, und zählte bald zu den größeren Gauen innerhalb des Bundes. In seine Amtsführung fällt auch die Abhaltung des Bundesfestes 1914 in Augsburg, das durch die kurze Zeit darauffolgende Mobilmachung leider in finanzieller Hinsicht einen sehr ungünstigen Abschluß fand. Das Fest selbst aber darf sich würdig an die großen Bundesfeste, die im Reiche abgehalten werden, anreihen und es wird in Augsburg wohl in absehbarer Zeit kein Radsportsfest geben können, das dem Bundesfest 1914 gleichkommen könnte.

Am Frühjahrs-Gautag 1919, nach Beendigung des unheilvollen Krieges, legte Kieling, nachdem infolge der großen Anstrengungen, die sein Beruf während der Kriegszeit an ihn stellten, seine Gesundheit angegriffen war, sein Amt in die Hände des Gauvorstandes zurück, der dann den Verfasser dieses an die Spitze des Gaues XI Schwaben und Neuburg stellte.

Die Verdienste Kieling's um den Radsport und um den Gau wurden ihm durch die höchste Auszeichnung, die der Gau zu vergeben hat, nämlich durch die Ehrenmitgliedschaft belohnt.

Gleich zu Anfang meiner Amtsführung fand zu Nürnberg eine außerordentliche Bundeshauptversammlung statt, auf deren Tagesordnung die Verschmelzung des Deutschen Radfahrerbundes mit der „Allgemeinen Radfahrer-Union“ stand. Ich freue mich, heute sagen zu können, daß ich an diesem Zusammenschluß nicht den geringsten Anteil habe, und ich freue mich ganz besonders, daß das mit unserem Gau aufgegangene Hauptkonsulat der A. R. U. mit diesem unentwegt zum Banner des neuen Bundes Deutscher Radfahrer hält. Wir haben nicht nur den Gau Augsburg des Deutschen Radfahrerbundes mit dem Hauptkonsulat Augsburg der Allgemeinen Radfahrer-Union vereinigt, sondern wir haben dieser idealen Verbrüderung noch dadurch die Krone aufgesetzt, daß wir den vor dem Kriege größten Augsburger Bundesverein „Die Wanderer“ mit dem Konsulat Augsburg der A. R. U. in einen großen und maßgebenden Verein „Union-Wanderer“ zusammenschlossen. Damit wurden alle Gegensätze verwischt, heute gibt es keinen ehemaligen Unionisten und keinen ehemaligen Bündler mehr, heute gibt es für uns nur noch einen „Bund Deutscher Radfahrer“, für den wir schaffen und wirken werden, solange uns die Möglichkeit dazu gegeben ist.

Meinen Kameraden im gegenwärtigen Gauvorstand möchte ich am heutigen Tage den herzlichsten Dank für die glückliche Mitarbeit in den vergangenen Jahren hiermit zum Ausdruck bringen und möchte es gleichzeitig späteren Generationen überlassen, am 50. Jubelfeste des Gaus über unser Wirken zu urteilen, so wie wir es heute über unsere Vorfahren getan haben.

Ich komme zum Schluß meiner Ausführungen zurück auf den Eingang derselben und denke dabei an das, was uns in oberster Linie zu unserem Wirken veranlaßt, nämlich der Gedanke an unser Vaterland,



Bannergruppe des R. Club Bavaria Oberhausen 1901

Von links nach rechts: Eduard Gall, Biehler, Wiedemann



Renn-Mannschaft des Vereins Augsburgischer Tourenfahrer „Die Wanderer“ 1908

Von links nach rechts stehend: Kollmann, Prestel †, Gall, Weingärtner †, Biehler
 sitzend: Graf (nunmehriger Gauvorsitzender), Reiß †

dessen Jugend zu deutschem Sportbetrieb erzogen werden muß, damit sie geistig und körperlich frisch das bestehen möge, was ihr bevorsteht.

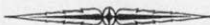
Unserer Jugend soll unser Wirken gelten, damit sie eine bessere Zukunft erleben möge und ein großes Deutschland wieder sähe. Dann wird sich der Spruch des Dichters bewahrheiten:

„Du sollst an Deutschlands Zukunft glauben, an Deines Volkes Auferstehn, laß diesen Glauben Dir nicht rauben trotz allem, allem, was geschehn. Und handeln sollst Du so, als hinge von Dir und Deinem Tun allein das Schicksal ab der deutschen Dinge und die Verantwortung war Dein.“

Augsburg, den 1. August 1924.

Carl Graf

Vorsitzender des Gau Augsburg B. D. R. und
Vorsitzender des Landesverbandes Bayern



Die Sportpflege im Gau 86 Augsburg des Bundes Deutscher Radfahrer

Über die Betätigung des Radsportes im Gau Augsburg innerhalb der verflossenen 40 Jahre ließe sich wohl ein Buch schreiben; allein im Rahmen der gegenwärtigen Festschrift ist es nur möglich, das wesentlichste hievon festzuhalten.

Zur Zeit der Gründung unseres Gaues kannte man nur das damals bestaunte, zum Teil gefürchtete und sogar auch verachtete Hochrad. Es galt damals schon als Sport, auf ein solches Vehikel überhaupt hinaufzusteigen, um sich die staunende Mitwelt in munterer



Rennmannschaft
 Verein Augsburger Tourenfahrer „Die Wanderer“ 1913
 Von links nach rechts:
 Scherer I, Maurus, Huber, Scherer II, Scherer III, Schmied Fritz †,
 Fahrwart Otto Schott



Ein Radballspiel auf dem Ammersee Winter 1913
 Die Spieler von links nach rechts:
 Biehler, Gall, Jochum, Mayer, ganz rechts stehend der damalige Saalfahrwart
 August Ganßer

Fahrt von oben herab zu besehen. Bald aber fanden sich Gleichgesinnte zusammen, die ihre Kräfte in der Bemeisterung des Hochrades im Rennen, in Distanzfahrten und im Kunstfahren maßen. Es war im Jahre 1884, als dahier die erste Augsburger Radrennbahn an der Friedbergerstraße errichtet wurde. Hier wurde edelster und schönster Radsport geboten.

Die erste Augsburger Radrennbahn sah die ganze Entwicklung des Fahrrades bis zur Bahnrennmaschine, der auch heute noch geltenden Art, an sich vorüberziehen. Auf dieser Bahn haben sich viele Augsburger Bundeskameraden sportlichen Ruhm erworben und Namen wie Karl Mayer, Paul Fischer, Eduard Gall, Eduard Schumann usw. sind uns allen noch in bester und angenehmster Erinnerung. Leider mußte diese Pflegestätte des Radsports im Jahre 1904 das Zeitliche segnen und damit kam eine kleine Spanne sportlichen Niedergangs. Das Fahrrad trat als reines Sportsgerätee etwas in den Hintergrund und entwickelte sich in ungeahntem Maße zum Verkehrsmittel.

Es kam die Zeit des Touren- und Wanderfahrens und die Zeit der Rechnung wirtschaftlicher Vergünstigungen innerhalb des Bundes. Der Gau Augsburg gab im Jahre 1905 eine Gaukarte und ein Gau-Tourenbuch heraus, welches letzteres von Herrn Rektor Hans Wörle in Neuburg a. Donau in ganz hervorragender Weise bearbeitet wurde und ein prachtvolles Hilfsmittel für Radwanderungen bildete. Als vorzüglichste Werbemittel haben diese beiden Dinge unserem Gau eine gewaltige Vermehrung der Mitglieder gebracht. Es wäre wünschenswert, auch heute wieder an Ähnliches zu denken. Manche ehemals so rührige Vereine, wie Velocipedklub Augsburg, Velocipedistenklub Viktoria, verschwanden nach reicher sportlicher Betätigung in Rennen und Corso von der Bildfläche des Lebens oder fristeten noch ein kümmerliches Dasein bis zu ihrer Auflösung. Dafür aber wurden allmählich neue

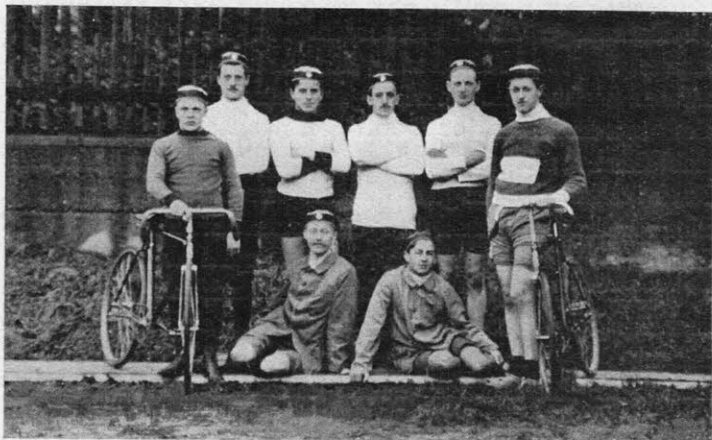


Die Radfahrriege des T.V. A. 1847 beim Bundestag-Korso
in Breslau 1913



Jugendmannschaft des Radfahrvereins
Union Wanderer 1922

Bundesvereine aktiv. Die im Jahre 1897 gegründete Radfahrriege des Turnvereins Augsburg hatte eine Reihe jüngerer Mitglieder, die an Touren- und Korsofahren nicht volle Befriedigung fanden und sich sportlich etwas lebhafter betätigen wollten. Sie pflegten das Rasenpolospiel und starteten auch verschiedene Male, teilweise mit gutem Erfolg, auswärts gegen Leipziger, Münchner und Prager Mannschaften. Auch das Saalfahren, Reigen und Radballspiel wurde aufgenommen und gepflegt. Neben der Radfahrriege blühte um das Jahr 1906 auch im Verein Augsburger Tourenfahrer die Wanderer, gegründet 1898, der Radsport neu auf. Es wurden auch dort Saalmaschinen beschafft, Reigen gefahren und Radball gespielt. Der 1901 gegründete Radfahrverein Germania verlegte sich ebenfalls auf Saalsport. Der Gau selbst trat auch wieder mehr in Aktivität und veranstaltete alljährlich einige Straßenwettfahren und eine 6-Stunden-Kontrollfahrt. Zum Zwecke des geselligen Beisammenseins und der Pflege des Rasenpolosports wurde der an der Parkstraße idyllisch gelegene, heute aber zu Mietgärten umgewandelte Gausportplatz ins Leben gerufen, an den sich viele unserer Mitglieder noch lebhaft erinnern werden. Die Zahl der Bundesvereine erfuhr eine Mehrung, indem auch im Turnverein Pfersee und Turnverein Oberhausen Radfahrriegen entstanden, die unserem Bunde beitraten. Hierdurch entwickelte sich das sportliche Leben immer mehr und insbesondere waren die Gaumannschaftsfahren um den alljährlich vom Bund gestifteten silbernen Pokal heiß umstritten. Dabei wurde aber das Saalfahren keineswegs vernachlässigt und Wettbewerbe im Schul- und Kunstreigen und im Radballspiel gelangten zur Austragung. Wenn auch bis zu Kriegsbeginn im Saalfahren keine überragenden Leistungen zu verzeichnen waren, so kann man doch den Ansatz einer guten Entwicklung und beharrlichen Ausgestaltung



Rennmannschaft der Radfahrriege des T.V.A. 1912
 Obere Reihe: Kolb, Regner Alfons, Eichner, Bettighofer, Neumeyer †
 Untere Reihe: Röder, Seitz

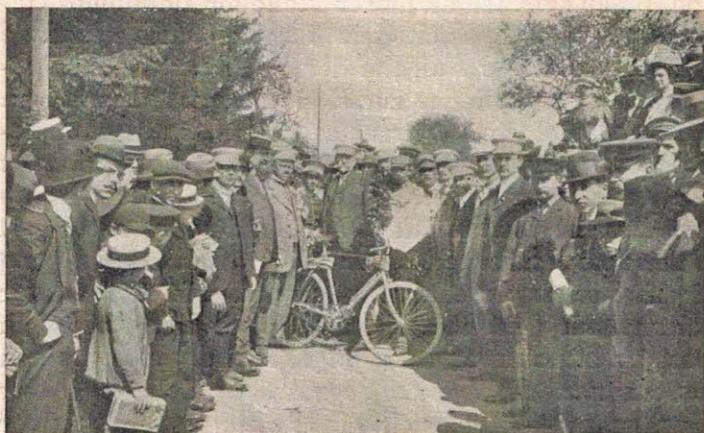


Bauernball des T.V.A. im Jahre 1912

des Saalsportes wahrnehmen. Dieser Sport war auch hierorts noch zu jung, um Bedeutendes zu bieten. Einige Jahre vor dem Kriege kamen dann die großen Straßenwettfahrten auf. Auch hier war unser Gau würdig vertreten, insbesondere auch durch unseren jetzigen Bahnfahrwart Eduard Gall, der viele Siege einheimen konnte. Noch ist uns in guter Erinnerung seine Teilnahme an der damals größten Fernfahrt Wien-Berlin, wo er mit seinem Gaukameraden Emmeran Kempfle den 7. bzw. 6. Platz belegen konnte. Sehr gute Leistungen wurden im alljährlichen Gaumannschaftsfahren erzielt und hier ist es hauptsächlich der Verein Augsburger Tourenfahrer die Wanderer, der durch seine Leistungen meistens an der Spitze marschierte. Leider unterbrach im Jahre 1914 der schreckliche Weltkrieg das sportliche rege Leben des Gaus. Die meisten der aktiven Gaumitglieder mußten zum Kriegsdienst einrücken und das Sportkleid mit dem Kriegsgewand vertauschen. Viele von ihnen starben im Kampfe fürs Vaterland den Heldentod. Ihnen sei auch an dieser Stelle ein tiefinniges Gedenken geweiht. Nach dem furchtbaren Weltkriege war es eine erste Aufgabe der Gauleitung, die sportliche Tätigkeit wieder zur Höhe zu bringen und man kann mit ruhigem Gewissen sagen, es ist dies auch gelungen. Von wesentlicher Bedeutung war hierbei auch die Verschmelzung der Allgemeinen Radfahrer-Union mit dem Deutschen Radfahrer-Bund zu einem „Bund Deutscher Radfahrer“. Nach dieser Vereinigung ging es mit Riesenschritten vorwärts und aufwärts und wir können uns glücklich schätzen, heute eine Reihe von eifrigen, strebsamen und erfolgreichen Bundesvereinen zu besitzen, deren Zahl gegenwärtig 8 beträgt. Der Gau schreibt alljährlich ein Eröffnungsfahren über 50 km, eine Gaumeisterschaft im 1er-Streckenfahren und Mannschaftsfahren, eine 6-Stunden-Kontrollfahrt, ein Trostfahren und Straßenwettbewerbe für die Ju-



Start zur letzten Fahrt von Joseph Reisch (Adler Pfersee)
× der bei der Fahrt verunglückte Joseph Reisch

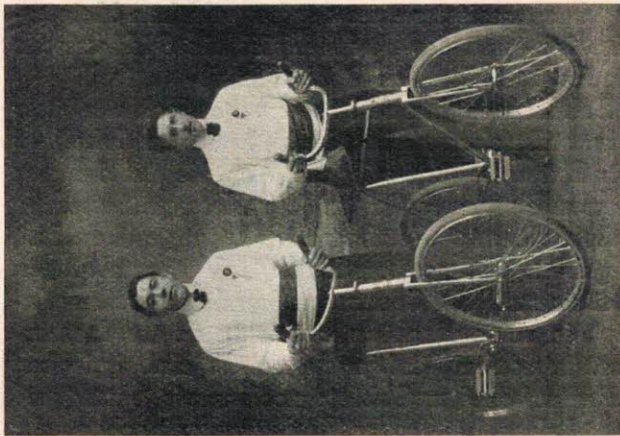


Rund um Spessart und die Rhön
Sieger Eduard Gall, Augsburg

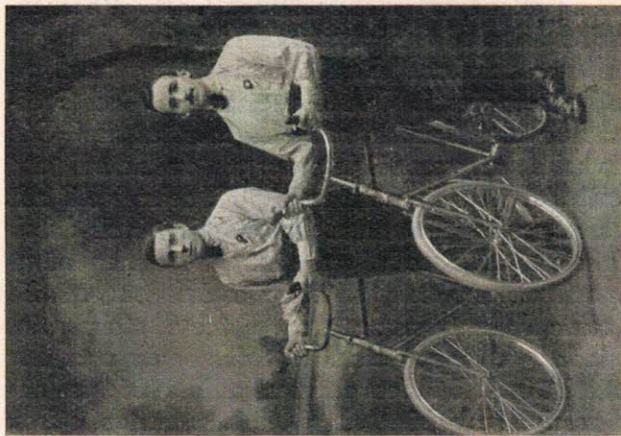
gend und alte Herren aus. Die alljährliche Fernfahrt rund durch Schwaben über 223 km bildet den Höhepunkt im Straßensport. Neben diesen Gauwettbewerben werden dann alljährlich von den hiesigen Bundesvereinen verschiedene Straßenfahren veranstaltet, die zum Teile auch mit Wanderpreisen wie Carl Graf und Hans Ortner-Wanderpreis ausgestattet sind. Die Wettbewerbe erfreuen sich einer regen Beteiligung und die erzielten Zeiten können sich sehr wohl mit denen anderer Gaue messen. Der Gau hat sich durch seine Fahrer auch stets bei auswärtigen Rennen, nämlich benachbarter Gaue, beteiligt und kann auf die durch seine Fahrer errungenen Erfolge stolz sein. Nicht minder steht es in der Pflege des Saalsports, der gegenwärtig in 4 Bundesvereinen aufs eifrigste betrieben wird. Auch hier sind die Leistungen schon recht ansehnliche. So konnte die 6er-Kunstreigenmannschaft des Radfahrervereins Union-Wanderer im vergangenen Jahre die bayerische Meisterschaft von dem langjährigen Inhaber Fröhlich-Nürnberg nach Hause bringen und die Radfahrerriege des Turnvereins Augsburg besitzt neben der bayerischen Meisterschaft im 2er- und 3er-Radballspiel die Süddeutsche Meisterschaft 1924 im 2er-Radballspiel.

Das Bahnfahren, das seit 1904 wegen Fehlens einer Rennbahn stillstehen mußte, ist im heurigen Jubeljahr zu neuer Blüte emporgestiegen. Wer die auf der neu erstandenen Radrennbahn an der Haunstetterstraße schon abgehaltenen Wettbewerbe mitangesehen hat, wird zugeben, daß es erstklassige Veranstaltungen ihrer Art waren, bei denen der herrliche Bahnrennsport sich in seinem schönsten Lichte zeigte. Bemerkenswert ist dabei, daß auch unsere einheimischen Fahrer, die auf diesem Gebiete noch wenig Übung und Erfahrung haben, bei großen Konkurrenzen schon sehr gut abgeschnitten haben.

Das Gau-Tourenfahren ist bei dieser ausgedehnten



L' Allmand — Eberle



August Regner — Eichner

Radballmannschaften der Radfahrriege T.V.A.

Von links nach rechts:

sportlichen Tätigkeit leider ein Stiefkind geworden. Es hat seinen Grund darin, daß die wenigen von sportlichen Wettbewerben freien Sonntage des Jahres von den Vereinen selbst zu geselligen Radwanderungen benützt werden. Immerhin wird auch im Tourenfahren das Möglichste geleistet und manche fröhliche Wanderfahrt wird uns nie aus der Erinnerung schwinden.

Wenn wir so die sportliche Tätigkeit des Gaus durch die 40 Jahre seines Bestehens hindurch an uns haben vorübergleiten lassen, so müssen wir voll des Dankes sein für die, die ungeachtet ihrer familiären, geschäftlichen und sonstigen Privatverpflichtungen mit freudigem Eifer die Geschäfte übernahmen, die hier in reicher Menge anfallen.

Zum Schlusse möchte ich aber noch einen Punkt erwähnen, der bei vorstehender Betrachtung sich einem aufdringen muß: Es ist die Treue zur Fahne des Gaus. Mit dieser ist es, unumwunden gesagt, im allgemeinen schlecht bestellt. Wie viele, viele sind es, die oft aus nichtigen Gründen dem Gau den Rücken gekehrt haben, die von der Sache, die sie einst mit klarem Erkennen als gut und schön befunden, heute nichts mehr wissen wollen? Um wie vieles wäre es noch besser in unserem Gau bestellt, wenn man diese Klage nicht erheben müßte.

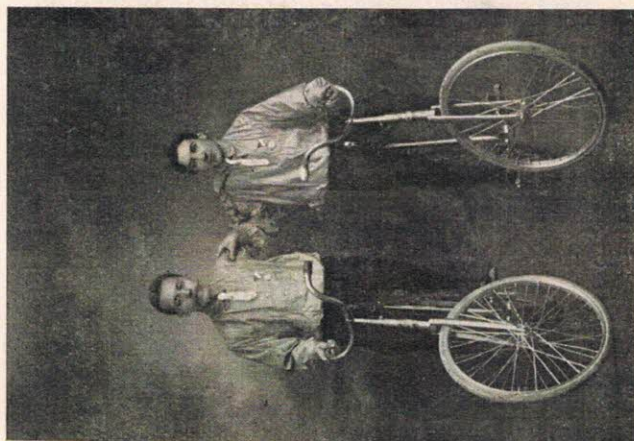
Darum, liebe Gaukameraden! bleibt Eurer Sache treu, selbst wenn es dann und wann Scherereien bereiten sollte. Dann können wir auch guten Muts in die Zukunft schauen und der edle Radsport wird weiter blühen ad multos annos.

Johann Röder

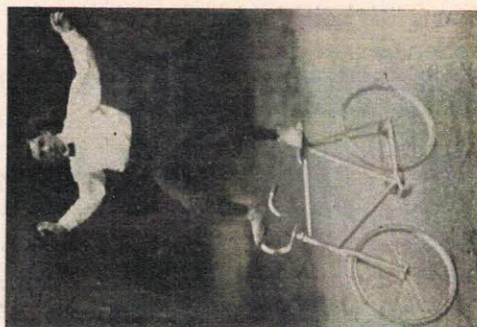




Fritz Schmiel
 Verein Augsburger Tourenfahrer
 "Die Wanderer"
 Erfolgreicher Straßenfahrer
 Gefallen 1916 in Rußland



Radballmannschaft der Radfahrriege
 Röder
 Seitz



Kunstfahrer Krayer
 der Radfahrriege des T. V. A.

Vom Wege, den er ging

Von Eduard Gall

Gut durchgeführte Rennveranstaltungen auf Straße und Rennbahn mit anschließender Siegerehrung, wie tosender Beifall des Publikums, Siegerkränze, Ehrenrunden, Ehrenpreise haben es manch Fernstehendem angetan, sich dem Radrennsport zu widmen. Diese Art Sportbegeisterter, denen bei Aufnahme des Rennsports nur Siege und Ehrenrunden vorschweben, und keine Ahnung haben, wie dornenreich der Weg zum Erfolge ist, bleiben meistens in den Kinderschuhen stecken, wenn nicht gleichzeitig in dem nach Äußerlichkeit schwärmenden Neuling ein geborener Rennfahrer steckt.

Die andere Art von Rennfahrern liefert das Heer der organisierten Radfahrer, die im Knabenalter bereits radeln, sich weiterhin in einem Verein saalsportlich betätigen, Touren- und Wandersport pflegen und somit unbewußt, aber bestimmt an jene Gewandtheit und Leistungsfähigkeit herangebracht werden, die zur Aufnahme des Rennsports unbedingt nötig sind.

Ausfahrten, gemischt mit Touren- und Rennfahrern, geben meistens Gelegenheit zum Kräftemessen, wenn es gilt, einen gefürchteten Berg zu erklimmen und bei der anschließenden Talfahrt der Maschine freien Lauf zu lassen, mit nervenkitzelnder Geschwindigkeit den nachgesandten schrillen Pfeifentönen des Fahrwärts zu entfliehen. Dieses unbewußt entstandene Rennen hat den Kampfesmut der Tourenfahrer entfesselt, deren einziger Wunsch es ist, den Rennfahrern standzuhalten oder wenigstens in respektvoller Nähe zu bleiben.

Die bei allen Vereinen obligatorisch eingeführten Vereinsrennen geben den Neulingen die gewünschte Gelegenheit, sich mit Vereinskameraden, die bei öf-



Schulreigen-Mannschaft der Radfahrriege des T.V.A. 1912
 Von links nach rechts stehend: Strobel, L'Allmand, Eberle, Regner August,
 Eichner, Waldmann, sitzend: Regner Alfons, Röder



Kunst-Reigenmannschaft
Radfahrer-Verein Union Wanderer Augsburg
 Von links nach rechts: Kottmaier, Wiedemann, Brentel jr., Schäfer, Bader, Schuh

fentlichen Wettbewerben bereits erfolgreich waren, zu messen. Aber das erste Hindernis steht schon im Wege, das vorhandene Tourenrad ist völlig ungeeignet und zur Beschaffung einer richtiggehenden Rennmaschine fehlen die Mittel. Kurz entschlossen geht es an den Umbau des 32pfündigen Tourenwagens und der vom Renntempo Erlaßte ist krampfhaft bestrebt, seiner schwerfälligen Karre ein rennmäßiges Aussehen zu verleihen. Vor allem werden die Kotschützer entfernt; von einem aktiven Rennfahrer wird ein tief gebogener Lenker entlehnt, der wegen seiner unmöglichen Form wohl ein sehr scharfes Aussehen hat, sonst aber zum Rennfahren ungeeignet ist und aus diesem Grunde bereits ein Dutzend Besitzer hatte. Die schwerbereiften Räder werden ebenfalls ausgewechselt. Auf dieser umfrisierten Maschine geht es nun ins erste Rennen. Etwas nervös erwartet der Neuling das Zeichen des Starters. Es kommt Leben in das Rudel, die erfahrenen Leute stürmen an die Spitze, suchen sich eine günstige Position und geben das Tempo an. Der angehende Jünger der Staubwolke ist inzwischen an das Ende des Feldes zurückgedrängt worden, aber atmet nun erleichtert auf, als er sich aus dem drängelnden Haufen befreit fühlt. Seinen Wackelstrich fahrend, eigentlich mehr hüpfend, denn der stark federnde Tourensattel gestattet bei der schnellen Fußbewegung keinen ruhigen Sitz, folgt er in unregelmäßigem Abstand den Vorderleuten. Die Strecke ist jedem bekannt; die Fahrer kennen sich und ihre Fahrweise bis ins kleinste. — An einer Wegbiegung gelangt der bis jetzt die „rote Laterne“ bildende Neuling ungewollt an die Spitze. Der Wind bläst wohl etwas um die Ohren, aber sich ganz wohl fühlend stampft und hüpfert er seinem Wackelstrich treu bleibend vorwärts. Die anfeuernden Worte seiner Konkurrenten veranlassen ihn, sich mit verbissener Miene noch mächtiger ins Zeug zu legen. Plötzlich erscheint an der Seite des



Ein Besuch der Radfahrriege T.V.A. in Fürstenfeldbruck 1924



Reigengruppe
des Vereins Augsburger Tourenfahrer „Die Wanderer“
beim Schießgrabenball 1912

Spitzenreiters eine alte Vereinskanone, betrachtet ihn neugierig und fällt mit lächelnder Miene ein vernichtendes Urteil: „Mensch, du trittst ja wie besessen, doch du hast noch keinen Stil“. Ganz verduzt, fast beleidigt, schaut der gekränkte Mann seinen Gegner an, der ihm weiterhin begreiflich macht, daß er wie ein Klammeraffe auf dem Rade hänge, gar nicht rund treten könne, mit einem Wort: vor allem einer gründlichen Kur bedürfe. Inzwischen kommt das Ziel in Sicht. Die Positionskämpfe setzen ein und ehe der neue Mann zur Besinnung kommt, fliegt das ganze Rudel an ihm vorbei; trotz verzweifelter Anstrengungen ist es ihm infolge der höchst unzweckmäßigen Stellung auf dem Rade gerade noch möglich, dicht hinter dem Vorletzten, nämlich auf dem bei Beginn des Rennens innegehabten Platze zu enden. Trotzdem er sich nicht zur Geltung bringen konnte, erntet er für sein tapferes, wenn auch nicht schönes Fahren aufrichtiges Lob von seinen Kameraden. Vielseitige Belehrungen, die er nicht alle gleich verdauen kann, schwirren ihm im Kopf umher. Die erfahrenen Leute tischen mit ihrem Rennfahrerlatein auf. Begriffe wie: Position, Positionskämpfe, Strich fahren, eindecken, anhängen, abhängen, nicht schaukeln und nicht stauchen, Radlänge, Reifenstärke jagen durch seinen Kopf. Auf alle Fälle steht fest, daß er richtig zugreift, um ein richtiggehender Rennfahrer zu werden. Durch Beihilfe eines Gönners wird ihm der Kauf einer Rennmaschine ermöglicht. Die Einzelheiten sind bis ins kleinste festgelegt. Die Schaufenster sämtlicher in Betracht kommenden Fahrradhandlungen am Platze werden betrachtet. Nach reiflicher Überlegung entschließt er sich endgültig zum Kauf und zwar bei einem Händler, der Vertreter von Marken ist, die Rennreklame betreiben. Mit einer „schnellen“ Sportsmütze, mit dem Bundes- und Vereinsabzeichen auf der Brust erscheint er im Laden und der Geschäftsinhaber weiß sofort, daß er

es hier mit keinem „wilden Käufer“ zu tun hat. Wie ein sachverständiger Konstrukteur macht er allerlei Angaben über Rahmen, Rahmenhöhe, Oberrohr, Hinterbau, Gabel, Momentauslösung, Kurbellänge, Kettenrad, Zähnezahl, Felgen, Speichen, Hinterradnabe mit doppeltem Gewinde, durchbohrte Achse u. s. w. Ferner wünscht er einen Brook-Sattel und einen entsprechenden Lenker. Diese Spezialitäten müssen entweder nach Angaben bestellt oder vom Händler ausgeführt werden und der verwöhnte Käufer hat damit dem Händler mehr Angaben gemacht, als diesem erwünscht. Doch er wird gut bedient und die fertige Maschine mit etwas Verzögerung zur vollsten Zufriedenheit geliefert. Der „Rennfahrer“ ist überglücklich. Er trainiert sehr häufig, befließigt sich einer richtigen Fahrweise, wird zusehends schneller und schlägt schließlich seinen Lehrmeister und noch viele andere. Sein Weg durch den Verein war wohl der Beste. Was er hier lernte, hat er verwertet. Er ist mit Hilfe dessen groß geworden.

HUTCHINSON-CORD
der
QUALITÄTS-REIFEN
für
FAHRRAD UND MOTORRAD

Gummiwarenfabrik Hutchinson Mannheim-Industriehafen

NIEDERLAGE MÜNCHEN

Baumstraße 11

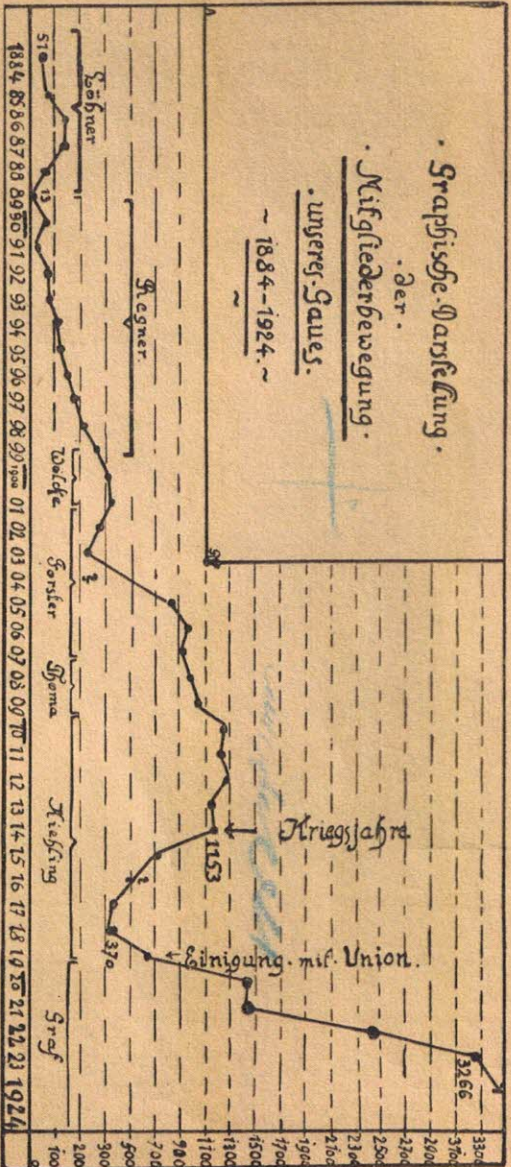
Straphische Darstellung.

Ger.

Mißgliederbewegung.

ungeres. Gaues.

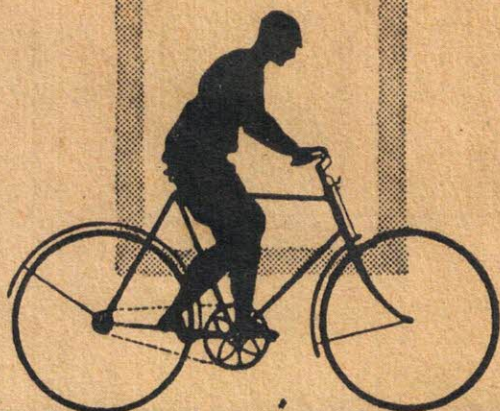
~ 1884-1924. ~



Zusammengestellt von Alois Regner sen.

Mars-Fahrräder

vornehm im
Aussehen,
leicht im Lauf,
in Güte
unerreicht.



MARSWERKE A G. NÜRNBERG-DOOS.

Vertreter:

M. Bach + Schmiedgasse C 232

Josef Gleich

Bäckergasse A 160