

9.-23. Juli



Quer durch Deutschland

um das grüne Band der IRA



EXPRESSWERKE AG, NEUMARKT OPF.

EXPRESS

FAHRRÄDER



Wer siegen will, fährt
Tornado-Freilauf mit F&S-Kettenschaltwerk

FICHEL & SACHS A.G. SCHWEINFURT-M.

Quer durch Deutschland um das Grüne Band der IRA

vom 9.—23. Juli 1949

Veranstaltet von der IRA und dem Bund Deutscher Radfahrer

Gesamt-Leitung

Hermann Schwartz, Schweinfurt

Sportliche Leitung

B. D. R.-Bundesfachwart für Straßenfahren

Willi Denzer, Ludwigshafen

Vertreter der Berufsfahrer

Paul Oszmella, Köln

Schiedsrichter

Vorsitzender des Sportausschusses im B. D. R.

Wilhelm Hennerici, Köln

Chefmanager

Martin Schmidt, Berlin



Sondermarken werben für den Radsport

Zum erstmalig in der Geschichte der Philatelie hat die deutsche Postverwaltung ein Sonderwertzeichen anlässlich des Rennens „Quer durch Deutschland“ herausgegeben, das in Sammlerkreisen schon vor dem Start



zu einem begehrten Sammelobjekt geworden ist. Die zwei Werte 10 Pfennig plus 5 Pfennig Aufschlag in Grün und 20 Pfennig plus 10 Pfennig Aufschlag in Rostrot zeigen das schon von der Werbung her bekannte prächtige Bild eines Straßenfahrers in voller Fahrausrüstung in wilder Jagd, gefolgt von der Meute des Feldes. Die Herausgabe der Marke unterstreicht neben den zahllosen Sonderausgaben der deutschen Tages- und Fachblätter während der Tage vom 9. bis 23. Juli, welchen sportlichen und wirtschaftlichen Wert die Öffentlichkeit dem Rennen beimißt.

Verfolgen Sie täglich die ausführlichen Berichte in den Tages- und Sport-Zeitungen und am Rundfunk sowie im Fachblatt

„Der Radsport“

STARTERLISTE

Start-Nr.	Name des Fahrers	Wohnort	Fahrrad-Fabrikat	Trikotfarbe
			Bauer	weinrot
1.	Hörmann, Hans	München	"	"
2.	Hörmann, Ludwig	München	"	"
3.	Müller, Heinz	Tunningen	"	"
4.	Kolbeck, Josef	München	"	"
5.	Weimer, Karl	Stuttgart	"	blau/gelb
6.	Jährling, Fritz	Berlin	Bismarck	"
7.	Breuer, August	Köln	"	"
8.	Heuser, Heinz	Lippspringe	"	"
9.	Hiltl, Andreas	Nürnberg	"	"
10.	Keßler, Konrad	Schwabach	"	"
11.	Pankoke, Günther	Bielefeld	"	"
12.	Tietze, Reinhold	Weißenburg	"	blau/weißer Brüstring
13.	Zawadski, Erich	Berlin	Dürkopp	"
14.	Büttner, Hans	Scheßlitz	"	"
15.	Diederichs, Fritz	Dortmund	"	"
16.	Kijewski, Emil	Dortmund	"	"
17.	Richter, Werner	Uchtdorf	"	"
18.	Schulte, Peter	Köln	"	"
19.	Vopel, Heinz	Dortmund	"	"
20.	Weckerling, Otto	Kehnert	"	"
21.	Ziege, Otto	Berlin	"	"
22.	Zoll, Heinz	Magdeburg	Expresß	hellblau/ orange Brüstring
23.	Hilbert, Philipp	Frankenthal	"	"
24.	Kalb, Julius	Nürnberg	"	"
25.	Pfannenmüller, Math.	Nürnberg	"	"
26.	Scheller, Fritz	Nürnberg	"	"
27.	Stubbe, Gerhard	Ansbach	"	"
28.	Weisedel, Erwin	Stuttgart	"	"
29.	Meyer, Fritz	Nürnberg	Gold-Rad	blau/gelber Kragen
30.	Brunner, Willi	Darmstadt	"	"
31.	Henning, Armin	Dortmund	"	"
32.	Noß, Heini	Frankfurt	"	"
33.	Voigt, Rudolf	Ottewig/Dresden	"	"
34.	Pütler, Valentin	Dortmund	"	"
35.	Weis, Heinrich	Iggelheim	Heidemann	silbergrau
36.	Grigat, Siegfried	Berlin	"	"
37.	Kubatz, Willi	Kreienzen	"	"
38.	Schumacher, Günther	Hannover	"	"
39.	Bolte, Gerhard	Berlin	"	"
40.	Schmidt, Herbert	Berlin	Meister	grün
41.	Gleinig, Heinz	Berlin	"	"
42.	Schenk, Otto	Schweinfurt	"	"
43.	Kopf, Helner	Heßheim	"	"
44.	Ziegler, Philipp	Schweinfurt	"	"
45.	Bartkowski, Gerhard	Berlin	Patria-WKC	schwarz/ orange Brüstring
46.	Ruckteschler, Ludwig	Iggelheim	"	"
47.	Bautz, Erich	Dortmund	"	"
48.	Berger, Sepp	Rosenheim	"	"
49.	Gilsdorf, Peter	Malnz	"	"
50.	Siefert, Fritz	Dortmund	"	"
51.	Süß, Paul	Solingen	"	"
52.	Schulten Johann, Heinrich	Dortmund	"	"
53.	Schwarzenberg, Hubert	Aachen	"	"
54.	Siebelhoff, Hermann	Dortmund	Rabeneick	blau
55.	Holthöfer, Werner	Bielefeld	"	"
56.	Saager, Harry	Reichenhall	"	"
57.	Schöpflin, Emil	Rosenheim	"	"
58.	Steinhilb, Reinhold	Stuttgart	"	"
59.	Ehmer, Lothar	Berlin	"	"
60.	Wiemer, Karl	Berlin	"	"



DÜRKOPP

Deutscher Meister 1949

der Berufsstraßenfahrer

Otto Ziege, Berlin

auf

DÜRKOPP-RAD

DÜRKOPPWERKE
AKTIENGESELLSCHAFT
BIELEFELD

Fahrräder · Motorfahrräder · Motorräder · Rennteile

Von der Nordsee bis zu den Alpen

Zum dritten Male nach dem Weltkrieg ruft als größtes Ereignis des Straßen-Radrennsports die seit Wochen mit Spannung erwartete Langstreckenfahrt „Quer durch Deutschland“ um das grüne Band der IRA, der in der Industrie-Gemeinschaft zur Förderung des Radfahrwesens und Radsports zusammengeschlossenen Produktionsfirmen. Für die vielen Hunderttausende, ja Millionen, die auf den 13 Etappen von Hamburg bis München die 3000-km-Strecke umsäumen, wird das Rennen wie auch seine erfolgreichen Vorgänger zwischen den beiden Weltkriegen als die „Deutschlandfahrt von 1949“ in die Sportgeschichte eingehen. Daß trotz angespannter Wirtschaftslage und den vielfältigen Produktionshemmnissen die neue gewaltige Zerreißprobe in verbesserter Auflage und bedeutenderem Rahmen durchgeführt werden kann, zeugt sowohl für die imponierende Aufwärtskurve unseres Straßenrennsports wie für die aufopfernde Vorbereitungsarbeit der Schöpfer und Organisatoren der Deutschlandfahrten. Was für Schwierigkeiten die Männer in Schweinfurt und die maßgebenden Persönlichkeiten des neuen Bundes Deutscher Radfahrer haben meistern müssen, davon kann sich nur eine ungefähre Vorstellung machen, wer einmal diesen hinreißenden Kampf der „Giganten der Landstraße“ und die buntbewegte, romantische und doch so durchdacht aufgebaute Karawane in den Schluchten der Häusermeere und auf steilen Bergstraßen, unter unbarmherziger Sonnenglut und in Regen und Kälte miterlebt hat. Das neue IRA-Rennen von der Nordsee zum Fuße des Alpenmassivs ist ein gewaltiger Schritt vorwärts auf dem Wege zur Schaffung einer internationalen Deutschlandfahrt vom Range einer „Tour de France“ und eines „Giro d'Italia“. Die Gesamtleitung liegt in Händen des unermüdlichen Vorkämpfers der Deutschland-Fahrten, Hermann Schwartz.

Die 60 besten Straßenfahrer der Extraklasse und der jungen Generation sind am 9. Juli am Start in Hamburg vereint, darunter die Gewinner des Grünen Bandes der IRA von 1947 bis 1948, E. Bautz (Dortmund) und Ph. Hilbert (Frankenthal), der Steger der Deutschlandfahrt 1937, Otto Weckerling, und die Helden der Straßenrennen dieses Jahres aus allen Zonen und aus Berlin, das ein starkes Kontingent in dem Feld der Fernfahrer stellt.

Auf den teilweise schon wiederholt befahrenen Straßen der nord- und westdeutschen Ebene und der Bergwertungen von der Wiesbadener Platte bis zum Feldberg im Schwarzwald werden Erinnerungen wach an die erregenden Begebenheiten der Rennen der Jahre seit den Zeiten der Opel-Rundfahrten vor mehr als zwei Jahrzehnten und an die Bravourleistungen unserer Internationalen von Geyer (Schweinfurt) bis Fritz Scheller, von Sieronski bis Diederichs, von Thierbach bis Buse. Die Mannschaften der neun Ställe werden wieder unter Obhut unseres „Matze Schmidt“ von einem Troß von Mechanikern, Masseuren und Helfern betreut. Rundfunkwagen und Presseomnibus, motorisierte Polizei und fliegende Programmverkäufer, Industrievertreter und Rennleitung bilden das Rückgrat der rasenden Kolonne. Prämienstiftungen und Sonderpreise lassen keine Ruhe auf-

Das weltbekannte Mineralwasser

für die
Gesundheit ...

**STAATL.
FACHINGEN**

... und beim
Sport

leistungssteigernd — erfrischend — durststillend



DEIN PLATZ IST FREI...

A U F E I N E M

Bismarck Fahrrad

*Ob Lohmann, Kilian oder Schorn,
diese drei sind immer vorn!*

*Du staunst - wie solch ein Resultat?
Merk' Dir: Die fahren*

Bismarck-Rad



Otto Weckerling



Peter Schulte

Reinhold Tietze, Weßenburg

Geb. 21. 10. 15. Geborener Berliner und als solcher Zeitungsfahrer, der 1936 mit die Mannschaftsmeisterschaft der Zeitungsfahrer gewinnen half fuhr Rundstrecke und Bahn als Profi erfolgreich was ihm für 1949 einen Firmenvertrag einbrachte.

Werner Richter, Chemnitz

Geb. 27. 2. 18. Spitzenklasse der deutschen Amateure. Deutscher Bergmeister und Alpenfahrtsieger. Gewann in den Nachkriegsjahren Rundstreckenrennen und Bahnrennen, war erstklassiger Mannschaftsfahrer mit Schild und Weckerling und fuhr zuverlässig die IRA-Fahrt 1948 zu Ende.



Heinz Vopel

Heinz Vopel, Dortmund

Geb. 3. 4. 08. War mit Kilian Deutschlands berühmteste Sechstagesmannschaft in der Welt, die in USA 32 Sechstagesiege errang. Seine glänzende Rennfahrerbegabung bewies er auch als Sprinter und Dauerfahrer, und auf der Straße fuhr er im Vorjahre die Rundfahrt zuverlässig zu Ende.

Willi Brunner, Darmstadt

Geb. 16. 8. 20. War Hessens erfolgreichster Bahn- und Straßenfahrer als Amateur, wurde 1947 Berufsfahrer und errang als bedeutendsten Erfolg einen Rundstreckensieg in Gießen.

Valentin Pätter, Dortmund

Der 32jährige Dortmunder hat schon vor dem Kriege einige gute Erfolge erzielt, so gewann er u. a. die schwere Harzrundfahrt. Wenn es bei ihm „roik“, ist auch heute noch mit ihm zu rechnen.



Werner Richter



TOURENFAHRRÄDER
BEHÖRDENFAHRRÄDER
TRANSPORTFAHRRÄDER
KINDERFAHRRÄDER
JUGENDFAHRRÄDER
SPORTFAHRRÄDER
STRASSEN- u. BAHNRENNRÄDER
KLEINKRAFTRÄDER

SOLINGER MARKENERZEUGNISSE

PATRIA-WKC FAHRRADFABRIK SOLINGEN HANS A.MAY

kommen, und die in der zweiten Hälfte des Rennens sich steigernden Hindernisse der Streckenführung werden bis zuletzt die Frage nach dem endgültigen Sieger, der die beste Gesamtzeit herausgefahren hat, offen lassen. Endlose, immer wieder neuentfachte Dauerjagden lösen Überrumpelungsvorstöße ab, unvorhergesehene Defekte zwingen zu Gewaltanstrengungen, und auch die Spurtkraft wird bei Massenankünften in den Etappenzielen die Freunde des Sintersports auf ihre Kosten kommen lassen. Ein Deutschlandfahrer muß alle Eigenschaften eines universellen Könners besitzen: Härte, Kühnheit, Schnelligkeit, Angriffslust und strategischen Weitblick. Wir werden auch bei dem IRA-Rennen von 1949 erleben, wie sich neue Talente elementar durchsetzen und die Gruppe der erfahrenen Matadore verstärken, die berufen ist, in naher Zukunft sich mit der Elite der Straßenfahrer von Frankreich, Holland, Belgien, Italien, der Schweiz, Luxemburg und anderer Länder zu messen.

Die 13 Etappen



Wenn man sich die Rennstrecke und die Geländeschwierigkeiten der 13-Etappenfahrt betrachtet, dann muß man der Organisationsleitung bescheinigen, daß sie den Aufbau des Rennens wohl durchdacht hat. Es

wäre falsch, eine 3000-km-Fahrt mit einer Bergetappe zu beginnen, wenn die Teilnehmer sich noch nicht eingefahren haben.

So bieten die ersten Fahrtabschnitte noch keine großen Geländeschwierigkeiten. Mit 242 km hat die erste Etappe zwar eine respektable Länge, aber keinerlei Berge; eine schlechte Wegstrecke hinter Celle mit 25 km Kopfsteinpflaster wird die Fahrer etwas durchrütteln. Auch die zweite Etappe von Hannover nach Bielefeld, die noch 25 km länger ist, enthält keine Geländeschwierigkeiten. Auf der dritten Etappe nach Dortmund ist in Wittbreuke, etwa 8 km vor dem Ziel, eine kleine Steigung zu nehmen, die aber das

Feld kaum auseinanderreißen wird. Von Dortmund nach Köln (243 km) geht die Fahrt durch das dichtbesiedelteste Gebiet des ganzen Rennens, hier werden Hunderttausende von Zuschauern den Fahrern zujubeln. Damit sind dann

auch die ausgesprochenen Flachetappen zu Ende. Am nächsten Tage, auf dem Wege nach Frankfurt, ist von Ehrenbreitstein bis Montabaur eine längere Steigung zu überwinden, und in der Nähe von Wiesbaden werden auf der Platte die

Meiflex

Marken-Fahrräder

Motorfahrräder

überall begehrt

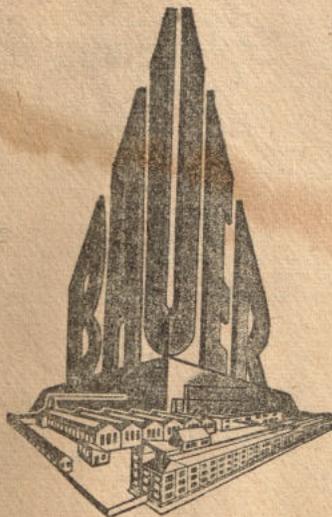


MEISTER-Fahrrad-WERKE E. Doppelt BIELEFELD

ersten Punkte für die Bergwertung verteilt. Dann gibt es nach 1250 km den ersten Ruhetag.

Die sechste Etappe von Frankfurt nach Mannheim ist mit „nur“ 183 km und einer kleinen Steigung nach Kaiserslautern die leichteste. Dafür folgt am siebenten Fahrtag mit 283 km der längste Tagesabschnitt mit langen, oft recht steilen Steigungen. Hinter Offenburg über Triberg—Furtwangen geht es ständig bergauf. Bei Eisenbach (zweite Bergwertung) wird zum ersten Male die 1000-m-Höhe überschritten, mit einer „Höllenfahrt“ brausen die Fahrer durch das Höllental nach Freiburg. Die nun folgende Etappe wird eine der interessantesten werden. Hinter Badenweiler geht es 40 km lang ständig bergauf, bis mit 1493 m der höchste Punkt des ganzen Rennens, der Feldberg (dritte Bergwertung) erreicht ist. Bis zum Etappenziel in Waldshut geht es dann meist bergab, und nun dürfen sich die Fahrer wieder einen Tag Ruhe gönnen.

Von Waldshut nach Singen liegt der höchste Punkt in Randen-Zollhaus (985 m), hier werden wieder Punkte für die Bergwertung verteilt; das Gelände bis zum Fuße des Hohentwiel, dem Ziel der neunten Etappe, bleibt weiter hügelig. Landschaftlich reizvoll, wie schon die vergangenen Bergetappen, ist auch die nachfolgende Fahrt am Bodensee entlang. Von Tettngang heißt es noch einmal tüchtig in die Pedale treten, denn das Etappenziel in Wangen liegt erheblich höher als der Bodenseespiegel. Schwer wird die Fahrt von Wangen nach Garmisch, 192 km sind zu fahren und ständig geht es rauf und runter, eine dauernde Berg- und Tal-fahrt. Wer bis hierher durchgehalten hat, ist noch lange nicht am Ziel; nicht weniger als 14 Steigungen sind am vorletzten Tag zu bewältigen; auf der Höhe des Wachtel (1000 m) entscheidet sich endgültig, wer die Bergwertung gewonnen hat. Auch die letzte, die 13. Etappe von Reichenhall nach München, die durch einen Umweg über Wolfratshausen auf etwa 200 km verlängert wurde, bringt vor Dörfen noch einmal eine Steigung, die vielleicht einige schwächere Fahrer zwingen wird, vom Rad zu steigen, aber dann ist es bald geschafft; das Ziel der 3000-km-Fahrt ist erreicht, wenn die Fahrer in die Amorbahn einbiegen.



1¹/₂ Million

Räder

auf allen Straßen

Bauer-Fahrradwerke, Kl. Auheim/Main

Fahrer-„Steckbriefe“



Hans Hörmann

Hans Hörmann, München

Geb. 7. 10. 23. Hervorragender junger Nachwuchsfahrer, als Profi viele Rundstreckenrennen, in IRA-Rundfahrt 1948 die Rundstrecken-Etappen von Stuttgart und Köln und war mit seinem Bruder Ludwig einer der erfolgreichsten deutschen Bahnmannschaften.

Ludwig Hörmann, München

Geb. 6. 9. 13. Deutscher Amateurstraßenmeister von 1939 und 1942. Deutscher Rundstreckenmeister 1948, vielfacher Rundstreckensteiger, erfolgreicher Bahn-, Mannschafts- und Winterbahnfahrer.



Ludwig Hörmann

Heinz Müller, Tunningen

Geb. 16. 9. 24. Deutschlands erfolgreichster Rundstreckenfahrer und Straßenamateur von 1948, trat erst in diesem Jahr ins Profilage über und begeisterte durch konstante gute Plätze im Vordertreffen. Ausgezeichnet veranlagter Straßenfahrer, der sich rasch als Profi durchsetzen wird.

Josef Kolbeck, München

Geb. 16. 3. 26. Errang als Berufsfahrer gute Erfolge in Mannschaftsbahnrennen, Sprintwettbewerben und im Rundstreckenrennen. War bestplatziertes deutscher Sechstagesfahrer mit dem Luxemburger Gillen in München und ist bei seiner Jugend auch auf der Straße eine große Hoffnung.

Karl Weimer, Stuttgart

Geb. 27. 6. 10. Württembergischer Meister auf Bahn und Straße. Weinstraßenpreissieger 1941. Gewinner der Schlußetappe der IRA-Rundfahrt 1948 im Hamburger Stadtpark. Sieger von Rund um Frankfurt, 268 km, dieses Jahres. Sehr starker energischer leistungsfähiger und aussichtsreicher Rundfahrer.

Fritz Jährling, Berlin

Der 26jährige Berliner ist einer der zähesten und energischsten Fahrer der Ostzone auf Bahn und Straße. Errang Berliner und Ostzonen-Meistertitel für Mannschaftsrennen ebenso gut wie Straßenrennen.

August Breuer, Köln-Mülheim

Geb. 5. 5. 14. War einer der erfolgreichsten Straßenamateure des Rheinlandes und des gesamten Westens. Führt mit Erfolg Steherrennen und will auf der Straße an sein altes Können als Berufsfahrer nochmals anknüpfen.

Heinz Heuser, Bad Lippspringe

Geb. 13. 9. 19. War vor dem Übertritt ins Lager der Profis einer der besten deutschen Amateure. Nach guten Erfolgen als Steher kehrte er zu seiner alten Liebe auf der Straße zurück.



Karl Weimer



Fritz Jährling



Heinz Müller



August Breuer



Heinz Heuser



Josef Kolbeck

EXPRESS-FAHRRÄDER



Andreas Hilt

Andreas Hilt, Nürnberg

Geb. 19. 1. 20. Gewann als erfolgreicher Straßenamateur u. a. Rund um Neuenkirchen-Saal Würde 1943 Berufsfahrer und zeichnete sich in Steherrennen auf vielen Bahnen aus. Kennte mit 1949 zum Straßenrennsport zurück und brachte sich mit überausenden Leistungen gut in Erinnerung.

Konrad Keßler, Schwabach

Geb. 22. 4. 18. War Deutschlands erfolgreichster Straßenamateur; von 1940 gewann als Profi während des Krieges noch Aschenbahn- und Steherrennen als Bahnmattador von Breslau und ist auch auf der Straße als Profi noch gute Klasse.



Konrad Keßler

Günther Pankoke, Bielefeld

Geb. 13. 8. 25. Kam als Spitzenklasse unserer Amateurstreifen- und -Bahnfahrer 1948 ins Profiflager. Seinem zweiten Platz an der Weinstraße folgte ein Sieg in der Torpedoschärpe in der zweiten Etappe Stuttgart-Nürnberg und in „Rund um Dortmund“ ist große Nachwuchsklasse und geht mit glänzenden Aussichten an den Start.

Erich Zawadski, Berlin

Wurde am 9. 3. 22 in Berlin geboren und 1946 Berufsfahrer. Viele Siege als Mannschaftsfahrer über beste deutsche Klasse errang Zawadski, der seine Ausdauer bei den sechs Tagen in München eindeutig beweisen konnte.



Erich Zawadski



Hans Büttner



Günther Pankoke

Hans Büttner, Bamberg/Scheßlitz

Geb. 25. 11. 23. Debütierte 1948 in der IRA-Rundfahrt mit starker Fahrweise für seine Stallkameraden und hat bei seiner Jugend noch berechnete Zukunftshoffnungen.

Fritz Diederichs, Dortmund

Geb. 15. 2. 13. Siegte schon 1934 zweimal als Profi auf der Straße, die Erfolge mehrten sich in den nächsten beiden Jahren auf acht Fernfahrtstiege. 1938 und 1939 gewann er Berlin-Cottbus-Berlin und die Harzrundfahrt wurde Fünfter im „Grünen Band der IRA“ 1948. Ist der geborene Rundfahrer.



Fritz Diederichs

Emil Kijewski, Dortmund

Geb. 22. 11. 11. Zählt zur erprobten Vorkriegs-Klasse unserer Straßenfahrer, der in der Schweiz und in Frankreich ebenso erfolgreich fuhr wie in Deutschland und in den Rundfahrten gewann „Rund um Berlin“ neben vielen Etappensiegen. Durch Sturzverletzungen 1949 gehandicapt, voraussichtlich bis zur Rundfahrt wieder die alte zuverlässige Klasse



Reinhold Tietze

Otto Weckerling, Kehnert

Geb. 23. 10. 10. Einer der erfolgreichsten Rundfahrtspezialisten in Deutschland Rundfahrt, der Frankreich-Rundfahrt, Schweizer Rundfahrt und in Spanien, Deutschland-Rundfahrt-Sieger von 1937, Etappensieger bei der Tour. Fuhr 1948 die IRA-Fahrt nach Hamburg zu Ende und gewann 1949 die Schlußetappe der Goldenen Torpedoschärpe in Schweinfurt. Noch immer zu beachten!



Emil Kijewski

EXPRESS-MOTORRÄDER



Armin Henning



Herbert Schmidt



Hans Gleinig



Gerhard Bartkowski

Willi Kubatz, Kreiensen

Geb. 16. 6. 24. Zählte im Vorjahr als Amateur zu den in Niedersachsen erfolgreichsten Straßen- und Bahnfahrern, der sich diesen Winter auch auf der Winterbahn in München auszeichnete. Wurde 1946 erst Berufsfahrer und bewies eine große Zukunft als Etappenfahrer in der Goldenen Torpedoschärpe.

Otto Schenk, Schweinfurt

Geb. 24. 10. 17. Hervorragendster Vertreter der Schweinfurter Rennfahrerschule nach Geyer Verlor ein Auge im Kriege, was ihn in Schlechtwetteretappen stark behindert. Gewann ab 1946, als Profi wiederkommend, viele Rundstreckenrennen und wurde 1948 Deutscher Straßenmeister.

Ludwig Ruckteschler, Iggelheim

Ist einer der jüngeren pfälzischen Fahrer, der in Amateurstraßen- und Mannschaftsrennen recht erfolgreich fuhr. Als Profi zeigte er gute Anlagen die besondere Aufmerksamkeit weckte er erst in „Rund um Frankfurt“ mit glänzenden Leistungen.

Philipp Ziegler, Schweinfurt

Geb. 24. 5. 11. Als Amateur u. a. „Rund-um-Nürnberg-Sieger“, Profi ab 1942. Wurde im „Grünen Band vom Rhein“ 1947 Achter und 1948 in Stuttgart-Hamburg Vierzehnter. Grobe Klasse, der auch in München am Ziel erwartet wird.

Günther Schuhmacher, Hannover

Geb. 8. 1. 28. Ist einer der Jüngsten im Lager der Profis, war als Amateurstraßenfahrer beste westdeutsche Klasse, der sich auch mit Erfolg als Steher hinter Motoren versuchte.

Heinrich Schultenjohann, Dortmund

Geb. 2. 11. 13. Gehört zur alten, zuverlässigen, Straßenfahrerklasse mit internationaler Erfahrung. Ist noch stark und zu beachten, was er mit seinem Sieg in „Rund um Berlin“ 1948 bewies. Gewann als Zeichen seiner beachtlichen Fähigkeiten auch 1949 wieder den Jahresauftakt „Rund um Köln“ durch eine über 100 km lange Alleinfahrt.

Hans Gleinig, Berlin

Viele gute Plätze fuhr Gleinig, als Amateur und auch als Berufsfahrer heraus. Siege waren zwar rar, doch das dürfte Gleinig, der sich jetzt in der Form seines Lebens befindet, noch oft genug nachholen.

Siegfried Grigat, Berlin

Einer der erfolgreichsten Berliner Rennfahrer des Nachwuchses. Mit Gerhard Schulz in Mannschaftsrennen überaus erfolgreich, sehr ausdauernd und auf der Straße unbedingt zukunftsreich.

Karl Wiemer, Berlin

Fuhr mit 16 Jahren sein erstes Rennen. Wiemer-Hoffmann waren zeitweise die stärkste Mannschaft der Reichshauptstadt. Gewann 1946 „Rund um Berlin“ und hofft nochmals auf gute Leistungen auf der Straße.

Heiner Kopf, Heßheim

Geb. 26. 5. 21. Nach ausgezeichneten Amateurerfolgen gewann er 1949 als Profineuling die Rundstreckenrennen von Schorndorf und die Schleswiger Dreitagefahrt. Das sicherte ihn für 1949 einen Fabrikvertrag, wobei er in „Rund um Frankfurt“ seine gute Klasse, ebenso in der Torpedoschärpe seine Ausdauer bewies.



Heini Noß



Heiner Kopf



Philipp Ziegler



Otto Schenk

„RUND UM FRANKFURT“ am 26. Mai 1949

In der Siegerliste an 3., 9. und 12. Stelle **Bautz, Siefert,**
und Saager mit **Dures - Freilauf**



Sepp Berger



Paul Süß

Peter Gilsdorf, Mainz

Geb. 2. 7. 20. Wechselte als bester deutscher Amateurstraßenfahrer und vielfacher Fernfahrtsieger 1948 ins Profilage, mit dem „Grünen Band“, wo er nur durch einen schweren Sturz bei Wetzlar ausfiel. Wird als sehr starker und zäher Fahrer auch in der Rundfahrt gut eingeschätzt.

Herbert Schmidt, Berlin

Geb. 14. 11. 12. Begann seine Laufbahn 1930 als Jugendfahrer, wurde 1938 Deutscher Straßenmeister. Seit 1946 Profi und sehr erfolgreich als Mannschaftsfahrer, der auf der Straße rasch wieder Tritt fassen mußte.

Sepp Berger, Rosenheim

Heute 28-jährig, ein hervorragender Könnler, der 1946 ins Profilage übertrat, auf Aschenbahnen große Klasse in allen Zonen darstellte und 1947 Deutscher Rundstreckenmeister wurde. Zeichnete sich in der IRA-Rundfahrt 1948 mehrfach aus.

Lothar Ehmer, Berlin

Geb. 31. 3. 06. Erreang über 500 Siege auf Bahn und Straße, war einer der gesuchtesten deutschen Sechstagesfahrer durch drei Jahrzehnte, dabei glänzender Sprinter und neben Dauerrennen hinter Motoren auch als Straßenfahrer erfolgreich. Hat sich bis heute gutes Können bewahrt, fuhr nach fünfzehnjähriger Pause mit Umbenhauer das Münchener Sechstagerennen hervorragend zu Ende. Einer der interessantesten Männer des Feldes.



Fritz Siefert



Peter Gilsdorf

Die große Gewinn-Chance
Millionen Zuschauer — Millionen tippen!

TOTO

Radsport-Sonderwette „Quer durch Deutschland“

Annahmeschluss für Wettscheine und Briefwetten: 18. Juli 1949, 18.00 Uhr. Briefwetten aus allen deutschen Orten möglich. Beachten Sie die Hinweise der Tagespresse. Vorschau, Tiphilfe und amtlicher Wettschein (Din A 4, vierseitig) in allen Annahmestellen des Sport-Toto Rheinland-Pfalz für 10 Dptg. zu erhalten. Falls in anderen westdeutschen Ländern, außer Rheinland-Pfalz, nicht zu haben, werden direkte Bestellungen (zuzüglich Porto) durch die „Bevollm. Organisationsgemeinschaft der IRA“, Frankfurt/Main, Gartenstraße 112, ausgeführt.

Wage und spiele für sportliche Ziele!



Fritz Siefert, Dortmund

Geb. 24. 5. 24. Ist Berufsfahrer seit 1938, der sich als Straßen- und Mannschaftsfahrer bei den Amateuren auszeichnete. Fand sich durch seine ungeheure Stärke im Profiflager ausgezeichnet zurecht. Wurde 1948 in Hamburg am Ziel der zehn Etappen in der Gesamtwertung Vierter.



Gerhard Bolte, Berlin

Der ehemalige Chemnitzler war einer der bewährtesten sächsischen Straßen- und Mannschaftsfahrer. 1946 Profi geworden, errang er seinen bedeutendsten Sieg 1948 mit Funda als Partner in der 100-km Mannschaftsmeisterschaft in Berlin.

Hubert Schwarzenberg

Paul Süß, Solingen

Geb. 16. 5. 23. Gewann als Neuling im Profiflager 1947/48 durch große Fahrweise viele Freunde. Führte trotz Erkrankung die Rundfahrt 1948 auf dem sechzehnten Platz mit großer Energieleistung zu Ende. Siegte im Mühlheimer Abschluß-Kriterium 1946.

Reinhold Steinhilb



Erich Bautz, Dortmund

Geb. 26. 5. 13. Deutschlands erfolgreichster Berufstraßenfahrer gewann unzählige Straßenrennen und Rundfahrteiletappen. Erreichte nach dem Kriege seine alte Leistungsfähigkeit wieder, siegte im „Grünen Band vom Rhein“ 1947, verlor die Rundfahrt Stuttgart-Hamburg mit 23 Sek. nur äußerst knapp und ist 1949 in guter Form wieder einer der aussichtsreichsten Anwärter auf einen Sieg.



Werner Holthöfer

Harry Saager, Bad Reichenhall

Geb. 11. 11. 19. War als Amateur ein Jahrzehnt führende deutsche Klasse, gewann fast alle klassischen deutschen Amateurstraßenrennen, wurde Deutscher Straßenmeister. Gewann 1946 als Profi viele Mannschafts-Bahn und Rundstreckenrennen. Verlor die „Goldene Torpedoschärpe“ nur mit einfünfte Sekunde gegen Pfannenmüller und hat 1949 die besten Aussichten, zu den Besten zu zählen!

Lothar Ehmer



Emil Schöpflin, Rosenheim

Geb. 26. 7. 10. Einer der dienstältesten Fahrer der alten Schule, international seit 1930. 1946 Profi und auch hier mit führend. Gewann 1948 die achte Grüne-Band-Etappe in Bielefeld und wurde Sechster der Rundfahrt.



Harry Saager

Erwin Weischedel, Stuttgart

Geb. 13. 5. 11. Als Mannschafts- und Straßenfahrer unter den Amateuren gesucht, wurde er noch vor dem Kriege Profi. Rußlandheimkehrer, der 1948 im Herbst sich erstmals wieder versuchte und seine alte Leistungsfähigkeit als zuverlässiger Platzfahrer wieder zu erreichen sucht.

Karl Wiemer



Werner Holthöfer, Bielefeld

Geb. 12. 12. 22. Gewann als Berufsfahrer bereits im Vorjahre nach der Meisterschaft das Bielefelder Profi-Rundstreckenrennen. Gewann 1949, weiter verbessert, den Preis der Weinstraße in Landau und ist aussichtsreicher Starter für „Quer durch Deutschland“ 1949.



Emil Schöpflin

Hubert Schwarzenberg, Aachen

Geb. 25. 11. 25. War tonangebend in seinem Heimatbezirk auf Bahn und Straße, als er zur IRA-Rundfahrt 1948 Profi wurde und trotz schmerzhafter Sehnensehneidentzündung das ganze Rennen durchstand. Ist auch als talentierter Nachwuchs für die Zukunft stark zu beachten.

Erich Bautz

Wer gewinnt?

Der italienische Radsport hat in Bartali und Coppi zwei so überragende Könner, daß sie bei dem Start zu einer Rundfahrt auch als heiße Favoriten gelten. Im deutschen Radsport gibt es so überragende Könner nicht. Die Leistungshöhe der Spitzenfahrer ist ziemlich ausgeglichen, und das macht die Rennen nicht minder reizvoll. Trotzdem kann man einen Fahrer zum Favoriten Nr. 1 stempeln: Erich Bautz vom Patria-Stall. Bautz ist in jedem Rennen dieses Jahres unter den ersten Preisträgern gewesen, er hat Rundfahrt-Erfahrung und die nötige Härte.

Der Vorjahrsieger Hilbert auf Expreß ist durchaus in der Lage, seinen Erfolg zu wiederholen, und auch Scheller vom gleichen Stall hat gut Aussichten. Mit dem jungen Pfannenmüller, der die Drei-Etappenfahrt um die Goldene Torpedoschärpe und die Regenfahrt durchs bayerische Hochland gewann, ist ein weiterer erster Anwärter auf den Sieg gegeben. G. Pankoke hat in diesem Jahr eine so gute Form gezeigt, daß es keine Überraschung wäre, wenn er den Sieg für Bismarck erringen würde. Der Dürkoppfahrer Otto Ziege hat in diesem Jahr schon eine ganze Reihe von Erfolgen auf Bahn und Straße errungen. Wenn er die Anstrengungen einer solch schweren Etappenfahrt aushält, wird er bestimmt einen der vorderen Plätze einnehmen. Es sind überhaupt viele junge Fahrer dabei, die bei diesem Rennen zu einer Überraschung fähig sind.

Der Stall Bauer hat gleich mehrere gute Fahrer im Rennen, von denen der energiegeladene Weimer, Sieger von „Rund um Frankfurt“, auch die nötige Härte für ein 3000-km-Rennen mitbringt. In den Brüdern Hörmann und dem talentierten jungen Müller hat er starke Kampfgenossen. Dürkopp hat eine ganze Reihe klangvoller Namen; mit dem Rundfahrtsieger von 1937 Otto Weckerling, Kijewski und Diederichs ist die alte Garde vertreten, von denen zur Zeit Diederichs die stärkere Form haben sollte. Der jüngste Teilnehmer der Fahrt, Schuhmacher (Heidemann), wird vielleicht noch nicht so stark in die Ereignisse mit eingreifen, aber man wird auf sein Abschneiden gespannt sein. Dagegen scheint der Vorjahrsieger Schenk, der auf „Meister“ fährt, stark zu beachten sein. Der Dortmunder Henning auf Goldrad fuhr in Schweinfurt so überzeugend, daß mit ihm sicher zu rechnen ist.

Stark ist auch Stall Rabeneick gerüstet, der neben Saager noch den robusten Holthöfer, den Sieger vom „Preis der Weinstraße“, in seinen Reihen hat. Der Patriastall hat neben seinem Kapitän Bautz den starken Schultenjohann, den Sieger von „Rund um Köln“, und einige hervorragende Nachwuchsleute zur Verfügung, die bestimmt keine Statistenrolle spielen werden. Es ist nicht leicht, diesmal einen Sieger vorauszusagen, die Strecke ist fast 3000 km lang, es werden etwa hundert Stunden gefahren, steile Berge und schlechtes Pflaster wollen überwunden werden; nennen wir daher nur einige Fahrer, die wir unter den ersten zehn erwarten: Bautz, Saager, Hilbert, Pankoke, Holthöfer, Weimer, Ziege, Scheller, Diederichs, Pfannenmüller.

**Fährst Du zur Arbeit oder auch zum Sport —
mit Altenburger-Teilen kommst Du schneller fort!**

Leichtmetall-Felgen

Leichtmetall-Schutzbleche

Leichtmetall-Felgenbremsen

Leichtmetall-Gepäckträger

Leichtmetall-Flügelschrauben

Lieferung nur über den Fachhandel.

Karl Altenburger Fahrradteile-Fabrik Iseletten/Baden



Otto Ziege

Peter Schulte, Köln

Geb. 9. 2. 23. Kam mit ausgezeichneten Erfolgen im Jahre 1940 ins Lager der Profis. Als kleiner aber sehr wendiger Fahrer zeichnete er sich hinter Motoren als Steher, vor allem aber in Straßenrennen, aus. Dirfte guter Etappenfahrer sein.

Otto Ziege, Berlin

Geb. 14. 6. 26. Berliner Mannschafts- und Einzelbahnmeister der Nachkriegsjahre deutscher Straßenmeister 1949. Einer der spurtschnellsten und gefährlichsten Fahrer im Felde. Noch sehr entwicklungsfähig und zu den besten Hoffnungen in der Rundfahrt berechtigt.

Philipp Hilbert, Frankenthal

Geb. 26. 9. 11. War schon vor dem Kriege unter den Profis ein zuverlässiger Fahrer, gewann etwas überraschend und verdient Stuttgart-Hamburg 1948, war bei allen Rennen 1949 mit im Vordergrund, ist somit wieder zu beachten.

Julius Kalb, Nürnberg

Geb. 8. 4. 22. Trat 1946 als Partner des Deutschen Meisters Voggenreiter ins Profilager über. Starker Fahrer, der ein halbes Dutzend Rundstreckenrennen gewann, und Spezialist für Mannschafts- und Verfolgungsrennen, der auch auf der Straße gute Leistungen bringt.

Matthias Pfannenmüller, Nürnberg

Geb. 24. 11. 20. Schon vor dem Kriege einer der besten Amateure. Gewann 1948 die bedeutendsten Amateurrennen, u. a. Rund um Köln, wurde zum Grünen Band der IRA im Herbst Profi, kam trotz mancherlei Pech zum Ziel und schlug, seinem Können entsprechend, 1949 nun groß ein durch Siege in der „Goldenen Torpedoschärpe“ in drei Etappen in Schweinfurt und „Quer durchs bayerische Hochland“ in München.

Fritz Scheller, Nürnberg

Geb. 22. 9. 14. Gewann als Amateur dreimal die Deutsche Straßenmeisterschaft, wurde 1938 Profi, siegte in der Weinstraße und „Rund um Frankfurt“ und wurde Dritter der Deutschlandfahrt 1939. Erlangte seine alte Rundfahrtform wieder und fuhr stärker, als sein dritter Platz in Hamburg wiederzugeben vermag. Einer der Favoriten 1949.

Gerhard Stubbe, Ansbach

Geb. 31. 12. 22. Entwickelte sich auf Straße und Bahn zu einem führenden Amateur, gewann die Deutsche Mannschaftsmeisterschaft 1947 mit Hasenfortner, beide Mannschaftsmeisterschaften auf Straße (100 km) und Bahn (4 km). Wurde zur IRA-Rundfahrt 1948 Profi, siegte auf der dritten Etappe in Wiesbaden, bewies in den Rennen dieses Jahres glänzendes Können.

Reinhold Steinhilb, Stuttgart

Geb. 16. 2. 26. Kam als Deutscher Jugendmeister der Straße, konkurrenzlos auf Straße und Bahn, nach dem Kriege im Profilager. Verlor durch falsche Streckenweisung seinen ersten Sieg in Schweinfurt-Stuttgart und bleibt stark zu beachten.



Fritz Scheller



Gerhard Stubbe



Erwin Weischedel



Willi Brunner



Philipp Hilbert



Julius Kalb



M. Pfannenmüller

EXPRESS-FAHRRÄDER



Siegfried Grigat

Fritz Meyer, Nürnberg

Geb. 22. 1. 22. Während des Krieges als Jugendfahrer sehr erfolgreich, ab 1946 Profi, der sehr unter Sturzpech zu leiden hatte. Erfolgreicher Rundstreckenfahrer.

Armin Henning, Dortmund

Geb. 28. 3. 21. Kam als guter Amateur schon in den Vorkriegsjahren ins Lager der Profi. Behauptete sich hier durch ausgezeichnete Plätze und erreichte mit viel Energie auch 1948 das Rundfahrtziel Hamburg. Rückte durch seinen dritten Platz in Etappenfahrt zu Pfingsten 1949 (Nürnberg-Schweinfurt) wieder in das Blickfeld.

Heini Noß, Frankfurt/M.

Geb. 15. 7. 21. War als ungemein spurtschneller Fahrer auf Bahn und Straße in den Nachkriegsjahren nahezu ungeschlagen, als er Profi wurde. Muß sich 1949 von der Bahn wieder auf Straße umstellen. Ist bei Spurtankünften durch seine Schnelligkeit sehr zu beachten.

Gerhard Bartkowski, Berlin

Zählt zur älteren Klasse der Rennfahrer, der als Amateur eine selten erfolgreiche Laufbahn hatte. Lange in Schweinfurt ansässig war, Bayernmeister der Straße wurde, viele Straßen- und Bahnrennen gewann.

Hermann Siebelhoff, Dortmund

1912 geboren. Seit vielen Jahren zur ersten Klasse der Berufsfahrer gehörend, hat zahlreiche Erfolge auf Bahn und Straße errungen und wird auch bei der 3000-km-Fahrt einen guten Platz erreichen.



Gerhard Bolte



G. Schuhmacher



H. Schultenjohann

TOURENRÄDER **RENNRÄDER**

SPORTRÄDER **MOTORRÄDER**

DER GÜTEBEGRIFF

„QUER DURCHS BAYERISCHE HOCHLAND“

am 12. Juni 1949. - In der Siegerliste an 3., 4. und

5. Stelle die Fahrer mit **Durex-Freilauf**

Das müssen Sie wissen

Die gesamte Rennstrecke ist fast 3000 km lang und in 13 Tagesetappen unterteilt; nach der fünften (Frankfurt) und achten Etappe (Waldshut) wird je ein Ruhetag eingelegt.

Sieger der Fahrt „Quer durch Deutschland“ ist derjenige Fahrer, der die ganze Strecke in der kürzesten Zeit zurücklegt; die Placierung in den Etappen ohne Einfluß auf den Gesamtsieg.

Jede Etappe ist ein Rennen für sich, das mit besonderen Preisen ausgestattet ist.

Der in der Gesamtwertung führende Fahrer trägt ein weißes Trikot mit grünem Brustband; der Sieger der ersten Etappe trägt es erstmalig am zweiten Fahrtag.

Die Fahrer erhalten vor Antritt jeder Etappe einen Verpflegungsbeutel mit belegten Broten, Keks, Obst, Eiern, Backpflaumen, gebratenem Fleisch, ferner Kaffee oder Tee. In den Verpflegungskontrollen mit Zwangspausen gibt es eine kräftige Suppe und einen weiteren Verpflegungsbeutel, und außerdem nimmt sich jeder Fahrer noch einige „Spezialitäten“ mit für die er selbst sorgt.

Für die Sieger und Placierten jeder Etappe sowie für die ersten 20 Fahrer der Gesamtwertung gibt es Geldpreise, außerdem erhält jeder Fahrer ein Tagegeld und kann sich um die zahlreichen Sonderprämien bewerben.

Die Durchfahrtszeiten (siehe weiter hinten im Programm) sind nach Durchschnittsgeschwindigkeiten errechnet, die sich aus der Praxis von Hunderten von Rennen ergeben haben; sie liegen je nach Schwierigkeit der Strecke zwischen 33 und 38 km.

Ist es dem Zielgericht am Ziel einer Etappe nicht möglich, die richtige Placierung der in einer starken Gruppe eintreffenden Fahrer festzustellen, so werden mehrere Fahrer mit gleicher Zeit auf den gleichen Platz gesetzt.



Fahrer einer Fabrikmannschaft können untereinander Ersatzmaterial wie Reifen, Laufräder, ja sogar komplette Räder usw. auswechseln, um einen günstiger im Rennen liegenden Kameraden zu unterstützen.

Auf den steilen Abfahrten erreichen die Fahrer Geschwindigkeiten von etwa 80 st/km, aber auch auf flachen Strecken werden bei großen Jagden über 50 km Durchschnitt gefahren.

Die längste Etappe führt von Mannheim nach Freiburg, sie ist 283 km lang; die kürzeste Etappe — von Freiburg nach Waldshut — ist 144 km lang, hierbei geht es über den höchsten Punkt des Rennens, den Feldberg (1493 m).

Für die besten „Kletterer“ gibt es eine Sonderwertung in Form einer Bergprämie, gestiftet von der Firma Karl Altenburger, Jestetten (500, 250, 150, 100 DM). An fünf Bergspitzen werden für die ersten zehn dort ankommenden Fahrer Punkte verteilt. Wer nach allen Wertungen die meisten Punkte hat, ist Gewinner der Bergprämie.

An Preisen für Etappen- und Gesamtergebnisse sowie für Tagegelder und Prämien werden etwa 75 000 DM ausgeben.

Alle Fahrer benutzen deutsches Material, das von nachstehenden Firmen zur Verfügung gestellt wird. Fahrradfabriken: BAUER, BISMARCK, DURKOPP, EXPRESS, GOLDBERG, HEIDEMANN, MEISTER, PATRIA-WKC, RABENEICK; Reifen: CONTINENTAL; Torpedo-Freilaufnaben und Gangschaltung: FICHTEL & SACHS; Naben: DUREX; Ketten und Pedale: UNION; Felgen: ALTENBURGER.



Fahrrad
Gold-Rad

**Kampferprobi
stets gelobt!**

Gold-Rad
seit 1892
Das Qualitäts-Markenrad
Nur durch Fachgeschäfte

B. GOLDBERG
Fahrrad-Fabrik
KOLN

„Quer durch Deutschland“ in Wort und Bild

15 Tage lang stehen die Radfahrer im Mittelpunkt des deutschen Sportgeschehens. Millionen von Menschen jubeln den Fahrern zu, deren gewaltige Leistungen die Bewunderung der ganzen Sportwelt erringen.

Ein ausführlicher, bebildeter Gesamtrennbericht mit genauen Ergebnissen, Stimmungsbildern, Interviews, Erlebnissen am Rande und vielen interessanten Einzelheiten erscheint nach Schluß der Veranstaltung und ist dann für 50 Pf. im Zeitungshandel zu haben.

Wer ganz sicher gehen will, bestellt das Heft sofort gegen Voreinsendung von 60 Pf. (einschließlich Porto) auf Postscheckkonto 1639 Berlin-West. Sportreklame Otto Baer, Berlin-Dahlem. In der Halde 10.



SIEGER im Rennen um den Preis der
Weinstraße am 22. Mai 1949

Holthöfer mit **Dures-Freilauf**

Wann und wo sind die Rennfahrer zu sehen?

1. Etappe Hamburg—Hannover, 9. Juli

Ort	Gesamt-kilometer	Durchfahrts-zeit
Hamburg	—	11.00
Harburg	13,6	11.22
Tötensen	21,0	11.36
Welle	42,6	12.12
Heber	61,2	12.43
Soltau	72,2	13.01
Bergen	89,5	13.30
Wolthausen	102,6	13.52
Gr. Hehlen	109,8	14.04
Celle	112,8	14.10
(fliegende Verpflegungskontrolle)		
Kl. Eicklingen	124,8	14.30
Ohot	139,9	14.55
Braunschweig	166,0	15.38
Vechede	178,8	15.59
Hoheneggelsen	194,0	16.24
Schellerten	199,7	16.33
Hildesheim	211,7	16.53
Sarstedt	223,1	17.14
Rethen	230,3	17.26
Hannover	242,1	17.45

2. Etappe Hannover—Bielefeld, 10. Juli

Hannover	—	9.00
Berenbostel	11,3	9.19
Freilingen	16,6	9.28
Neustadt a. Rubenbge	24,0	9.40
Nienburg	47,8	10.20
Lemke	52,8	10.28
Asendorf	70,2	10.57
Syke	84,7	11.16
Brinkum	97,1	11.36
Bremen	106,1	11.50
(% Stunde Zwangspause)		
Delmenhorst	118,8	12.41
Bassum	147,7	13.30
Sulingen	167,8	14.06
Barenburg	175,4	14.18
Kirchdorf	179,7	14.26
Uchte	192,2	14.46
Petershagen	209,4	15.15
Minden	221,4	15.35
Oeynhansen	238,4	16.04
Herford	251,8	16.26
Bielefeld	267,2	16.50

3. Etappe Bielefeld—Dortmund, 11. Juli

Bielefeld	—	12.30
Brackwede	3,6	12.37
Halle	16,1	12.58
Osnabrück	52,0	14.00
Lengerich	69,8	14.29
Ladbergen	80,4	14.47
Greven	91,6	15.06
Münster	106,8	15.31
(fliegende Verpflegungskontrolle)		
Hiltrup	113,8	15.43
Drensteinfurt	129,6	16.07
Walstedde	135,6	16.17
Hamm	144,9	16.31
Kamen	160,9	16.58
Unna	168,3	17.10

Ort	Gesamt-kilometer	Durchfahrts-zeit
Aplerbeck	172,3	17.16
Wittbreuke	190,3	17.27
Dortmund	198,0	17.58

4. Etappe Dortmund—Köln, 12. Juli

Dortmund	—	12.00
Bochum	18,0	12.25
Essen	30,0	12.42
Gelsenkirchen	39,0	12.55
Buer	51,0	13.12
Dorsten	62,0	13.28
Borken	88,0	14.04
Bochelt	106,0	14.29
(% Stunde Zwangspause)		
Wesel	128,0	15.29
Büderich	133,0	15.36
Rheinberg	141,0	15.48
Mörs	152,0	16.03
Krefeld	168,0	16.26
Viersen	187,0	16.58
M.-Gladbach	195,0	17.09
Grevenbroich	214,0	17.35
Köln	243,0	18.15

5. Etappe Köln—Frankfurt, 13. Juli

Köln	—	12.00
Bonn	26,0	12.46
Sinzig	51,0	13.30
Andernach	68,4	14.01
Koblenz	96,2	14.32
Ehrenbreitstein	89,9	14.38
Montabaur	111,1	15.15
(fliegende Verpflegungskontrolle)		
Limburg	132,1	15.52
Kirberg	143,7	16.12
Neuhof	160,7	16.42
Wiesbaden	172,7	17.02
Mainz-Kastel	178,5	17.11
Rüsselsheim	188,8	17.28
Kelsterbach	201,6	17.50
Frankfurt	216,0	18.15

Ruhetag in Frankfurt, 14. Juli

6. Etappe Frankfurt—Mannheim, 15. Juli

Frankfurt	—	13.00
Kelsterbach	14,4	13.25
Rüsselsheim	27,3	13.47
Bischofsheim	32,2	13.55
Mainz	38,5	14.06
Nd.-Olm	50,5	14.26
Wörrstadt	61,3	14.44
Alzey	72,1	15.02
Kirchheim-Bolanden	84,9	15.24
Marnheim	89,4	15.32
Langmeil	103,4	15.57
Winnweiler	105,4	16.00
Eselsfürth	119,2	16.24
Kaiserslautern	123,8	16.32
Frankenstein	140,3	17.01
Bad Dürkheim	157,6	17.31
Oggersheim	173,5	17.58
Ludwigshafen	180,5	18.10
Mannheim	183,0	18.15

7. Etappe Mannheim—Freiburg, 16. Juli

Ort	Gesamt-kilometer	Durchfahrts-zeit
Mannheim	—	8.00
Schwelzingen	14,2	8.25
Hockenheim	22,7	8.40
Waghäusel	31,7	8.56
Wiesental	36,0	9.04
Neudorf	42,0	9.13
Karlsruhe	65,8	9.54
Ettingen	73,8	10.08
Rastatt	92,1	10.40
Oos	99,8	10.53
Steinbach	108,1	11.18
Bühl	112,7	11.26
Achern	122,2	11.42
Fautenbach	124,2	11.45
Renchen	129,3	11.54
Appenweier	135,7	12.05
Offenburg	144,1	12.20
½ Stunde Zwangspause)		
Gengenbach	154,5	13.08
Haslach	171,7	13.38
Hausach	180,2	13.53
Hornberg	189,4	14.09
Triebberg	199,4	14.26
Furtwangen	215,9	14.55
Vöhrenbach	223,9	15.09
Hammerleisenbach	230,4	15.26
Naustadt	247,2	15.55
Höllental	—	—
Freiburg	283,2	17.00

8. Etappe Freiburg—Waldshut, 17. Juli

Freiburg	—	13.00
Mühlheim	29,0	13.51
Schweighof	40,0	14.09
Schnouau	62,0	14.48
Todtnau	70,0	15.02
Feldberg	80,2	15.09
Bärental	89,0	15.34
Altglashütten	92,5	15.40
Schluchsee	102,0	15.56
Rothaus	108,0	16.06
Birkendorf	117,5	16.22
Uehlingen	121,0	16.28
Gurtweil	138,5	16.59
Waldshut	144,0	17.10

Ruhetag in Waldshut, 18. Juli**9. Etappe Waldshut—Singen, 19. Juli**

Waldshut	—	13.30
Thiengen	7,0	13.42
Stühlingen	29,0	14.21
Randen Zollhaus	42,2	14.44
Höfningen	54,2	15.02
Donaueschingen	57,5	15.11
Dürrheim	66,4	15.26
Schwanningen	71,7	15.36
Trossingen	81,7	15.53
Aldingen	88,7	16.05
Spaichingen	92,5	16.11
Tuttlingen	105,1	16.34
Stockach	129,2	17.16
Orsingen	137,2	17.30
Steißlingen	142,2	17.39
Singen	151,9	17.55
Singen	—	13.30

10. Etappe Singen—Wargen, 20. Juli

Ort	Gesamt-kilometer	Durchfahrts-zeit
Radolfzell	10,0	13.47
Ludwigshafen a. B.	26,9	14.16
Überlingen	36,9	14.33
Meersburg	52,0	14.59
Markdorf	62,0	15.16
Ravensburg	81,2	15.40
Friedrichshafen	100,8	16.24
Kressbronn	117,0	16.52
Tettmann	129,6	17.14
Neukirch	142,0	17.35
Wargen	156,5	18.00

11. Etappe Wargen—Garmisch-Partenkirchen, 21. Juli

Wargen	—	12.30
Isny	18,2	13.02
Kempten	44,3	13.49
Ob. Günzburg	61,7	14.20
Kaufbeuren	78,0	14.48
Markt Oberdorf	90,7	15.10
Füssen	120,0	16.01
Steingaden	144,3	16.40
Saulgrub	163,0	17.13
Oberammergau	173,0	17.30
Garmisch Partenk.	192,2	18.05

12. Etappe Garmisch-Partenkirchen—Bad Reichenhall, 22. Juli

Garmisch Partenk.	—	10.00
Mittenwald	17,6	10.31
Wallgau	27,6	10.49
Kochel	50,6	11.31
Bichl	59,1	11.46
Bad Tölz	72,1	12.10
Gmund a. Tegernsee	87,1	12.37
Hausham	96,1	12.52
Miesbach	101,1	13.03
Parsberg	103,1	13.07
Au	116,5	13.32
Pang	126,0	13.49
Rosenheim	132,0	14.00

½ Stunde Zwangspause)

Endorf	147,9	14.58
Seebruck	163,4	15.26
Traunstein	179,6	15.55
Siegsdorf	187,1	16.08
Inzell	198,3	16.28
Mauthausl	207,0	16.43
Jettenberg	213,4	16.55
Ramsau	224,7	17.15
Berchtesgaden	235,0	17.33
Bad Reichenhall	253,0	18.05

13. Etappe**Bad Reichenhall—München, 23. Juli**

Bad Reichenhall	—	12.30
Freilassing	17,0	12.59
Teisendorf	32,2	13.26
Traunstein	46,9	13.51
Altenmarkt	65,3	14.21
Obing	75,8	14.38
Wasserburg	94,8	15.10
Ebersberg	117,8	15.48
Wolfratshausen	157,0	16.55
München	193,0	17.52

Achtet auf die Namen



der Fahrer u. die Firmenzeichen der Fahrrad- und Fahrrad-Zubehörteile-Fabriken, die unter dem Namen „IRA“ Träger der Berufsfahrer-Straßenrennen sind und dabei ihre Qualitätserzeugnisse den schwersten Zerreiß- u. Verschleiß-Proben unterwerfen, die ein Fahrrad überhaupt auszuhalten hat.



Heidemann-Werke
Karl Heidemann, Einbeck



Die in den Gewaltprüfungen der Berufsfahrer-Straßenrennen gemachten praktischen Erfahrungen dienen den hier angeführten Firmen zur Herstellung ihrer gesamten Erzeugnisse und insbesondere dem Gebrauchsrads.



FAHRRADWERKE
BIELEFELD



DÜRKOPP

Wer ein gutes Fahrrad oder Fahrradzubehörteile kaufen will, achtet auf die Firmenzeichen der Fabrikate, die in den Berufsfahrer-Straßenrennen erprobt sind und daher für Güte und Qualität die besten Bürgen sind.

Continental



Reifen



EXPRESS



Neumarkt (Opt.)

Sorpedo

F & S - Schaltung



BRACKWEDE
bei Bielefeld

Durex



- NABEN

Altenbürger

Gegr



1892

UNION

Ketten - Pedale

M-Fahrradteile

Überall



Überall, wo es galt, Höchstleistungen zu zeigen - ob
Rennbahn oder Straße - immer haben Reifen mit dem
springenden Pferd ihre führende Stellung behauptet.
So wird es auch in Zukunft sein!

Continental

Programmschaltung und verantwortlich für den Inhalt: Otto Boer, Sport-Reklame, Berlin-Dahlem,
In der Höhe 10 (Tel.: 7619 97). — Druck: Zeitungsverlag für Westfalen G. m. b. H., Bielefeld