



Vierteljahres-

Nachrichten

Erscheint an jedem Vierteljahresersten kostenlos an alle Mitglieder, die zum Wohle des Radsports Taten vollbrachten, die für immer festgehalten werden sollen. In der BDR-Gilde vereinigen sich die Altmeister, Weltmeister, Europameister, Deutsche Meister und Landesmeister, ferner verdienstvolle Pioniere für hervorragende organisatorische Leistungen, Jubiläums- und Verdienstnadelträger und nicht zuletzt auch die in der Fahrrad-, Moped-, Motorrad- und Zubehörteile-Industrie wirkenden Persönlichkeiten, die durch technische Verbesserungen das Zweirad geschaffen haben, das eine Leistungssteigerung ermöglichte, sowie Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens, die Interesse und Wohlwollen für den Radsport und den Radwegebau bekundeten. —Der Bezugspreis ist in dem Mindestjahresbeitrag von DM 3.— enthalten.—

Bitte nicht lesen . . .

Nein - lesen Sie diese Zeilen nicht. Es steht nichts drin, überhaupt nichts, was Sie interessieren könnte. Rein garnichts . . . !

Hören Sie deshalb auf, jetzt weiterzulesen. Es lohnt sich wirklich nicht - es ist eine reine Zeitverschwendung, wenn Sie weiterlesen. Lassen Sie es deshalb sein . . . !

Das gilt vor allem dann für Sie, wenn Sie ein Mann sind, der ja nicht von sich sagen lassen möchte, daß er neugierig ist . . . (?!)

Aber auch Sie, vom zarten Geschlecht, sollten nicht weiterlesen. Zügeln Sie Ihre Neugierde und glauben Sie es doch endlich: In diesen Zeilen ist nichts zu lesen auch für Sie nicht . . . !

Also bitte lassen Sie es sein, weiterzulesen, lesen Sie gern den Aufruf auf der nächsten Seite, in dem unser Gildemeister Sie bittet unser diesjähriges Gildetreffen in Göttingen zu besuchen und blättern Sie dann um, Seite für Seite. Alles was dort steht, dürfte Sie sicher interessieren. Auch die wenigen Geschäftsanzeigen, die jeden ansprechen, verdienen es, von Ihnen sorgfältig gelesen und berücksichtigt zu werden. Ebenfalls unsere Familienmappe dürfen Sie gern meinetwegen häufiger studieren - aber bitte - lesen Sie nur nicht hier weiter, denn Sie erfahren rein garnichts . . . !

Nützen Sie Ihre Zeit besser, als ausgerechnet auf dieser ersten Deckelinnenseite zu lesen, es lohnt sich wirklich nicht. Es besteht auch gar kein Grund, weiterzulesen . . . !

Na - Sie scheinen ja ganz schön neugierig zu sein. Sie lesen ja immer noch weiter. Und Zeit, viel Zeit scheinen Sie auch zu haben. Wissen Sie, was Sie damit besser anfangen könnten . . . ?

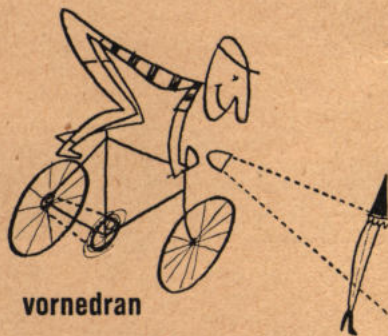
Sie könnten die Ihnen gut bekannten Firmen und Geschäftsinhaber für uns interessieren und sich aktiv an unserer Anzeigenwerbung betätigen. Denn nur die Geschäftsanzeigen ermöglichen die Gratisbelieferung unseres beliebten Gildenachrichten-Blattes. Bitte unterstützen Sie uns hierin, lassen Sie uns Anzeigenaufträge zukommen oder geben Sie uns Anschriften auf von Ihnen gewonnenen Interessenten, die wir daraufhin gern anschreiben werden . . .

Ja - und nun haben Sie doch bis hierher weitergelesen und Sie dürfen jetzt auch schmunzeln darüber, was man sich alles einfallen lassen muß, um uns das BDR-Ehrgilde-Quartals-Sprachrohr für immer zu erhalten . . .

Ihr



vornedran
das **BOSCH**-Radlicht



vornedran
das **BOSCH**-Radlicht



QUARTALS - ZEITUNG

NACHRICHTEN FÜR DIE MITGLIEDER DER BUNDES-EHREN-GILDE
BUND DEUTSCHER RAD- UND MOPEDFAHRER

Verlag u. Redaktion: Schriftleiter Gustav Sanft, Heidelberg, Bachstr. 18, Ruf 41131
Zahlungsverbindungen: Bezirkssparkasse Heidelberg 30311 und Postscheck Karlsruhe 38171

Auf zum Gildetreffen nach Göttingen

Meine lieben Gildekameradinnen und -Kameraden!

Im April-Heft Nr. 11 hatte ich mitgeteilt, daß unser diesjähriges Zusammensein an meinem Heimatsort Göttingen stattfinden sollte und der RV „Möve 04“ die Ausrichtung übernommen hat. Wegen Schwierigkeiten, die sich erst später herausstellten, waren wir geneigt, das Treffen wieder abzublenden. Jedoch sind die ungewissen Schwierigkeiten bestens behoben worden und es bleibt bei dem Austragungsort mit Göttingen. Wir werden unser Jahresfest in einfacher Form ausrichten, d. h. daß Empfänge bei der Stadt, besondere Veranstaltungen usw. ganz fortfallen, dafür aber das Beisammensein mit allem Drum und Dran, wie Empfang der Wanderfahrer und Gildemitglieder, Kameradschaftsabend, Bildaufnahme, Preisverteilung usw. in ein und demselben Lokal stattfindet. Die Kameradschaft und das Zusammengehörigkeitsgefühl wird dabei nur gefördert. So ist die Gewähr gegeben, daß wir nur den einen Treffpunkt haben und sich alle noch besser kennenlernen.

Wegen meines Gesundheitszustandes ist es mir leider nicht möglich, für dieses Jahr eine „Alt-Herren-Wanderfahrt“ auszuarbeiten und zu leiten. Mein Vorschlag geht dahin, für die Kameraden, die solch eine Fahrt wieder mitzumachen wünschen, als zentralen Sammelpunkt Kassel zu bestimmen. Es sind von dort nach Göttingen noch etwa 50 km zu fahren, so daß das Eintreffen der Teilnehmer bis zum Samstagnachmittag gegeben ist. Ich bitte einen der Kameraden aus Kassel (ich denke dabei an Kamerad Karl Wiedekind) mir mitzuteilen, ob er die Quartierbeschaffung von Freitag auf Samstag bei rechtzeitiger Meldung der Teilnehmer und die Führung nach Göttingen übernehmen will. Vielleicht hat auch einer der immer teilnehmenden Kameraden einen anderen Vorschlag, den ich mir mitzuteilen bitte.

Die Quartierfrage in Göttingen ist gelöst, die Bestellung geht über den Fremdenverkehrsverein. Eine Bestellkarte liegt diesem Heft bei. Unter Sonderwünsche ist bekannt zu geben, ob Beteiligung an der Omnibusausfahrt oder nicht. Quartierbestellungen sind zu richten an den Fremdenverkehrsverein Göttingen, Rathaus, Zimmer 6.

Meldungen zur Bundeswanderfahrt sind lt. Sonderaus-schreibung unter Angabe von Vor- und Zuname, Geburtstag, Wohnort, Straße und Vereinszugehörigkeit, bei Vereinsmeldungen Anschrift des

Fahrtleiters sowie gleichzeitiger Überweisung des Nenngeldes an den Bundesfachwart für Wanderfahrten Jakob Burkhardt, (16) Frankfurt am Main-Schwanheim, Lönsweg 3, Postscheckkonto Frankfurt Nr. 62 467 bis spätestens 12. Juli 1960 einzusenden. — Das Nenngeld beträgt für Bundesvereine DM 5,—, für Einzelfahrer, Tretrad- und Mopedfahrer DM 2,—, Motortourenfahrer (Motorradfahrer, Rollerfahrer, Soziusfahrer, Beiwagenfahrer und Autolenker) DM 3,—.

FESTFOLGE

S a m s t a g, 6. August, 16 bis 18 Uhr, Eintreffen der Wanderfahrer und der Bundes-Ehren-Gilde-Mitglieder in der Zielkontrolle und Festlokal, Gaststätte „Deutscher Garten“, Reinhäuser Landstraße. — 20 Uhr: Kameradschaftsabend der Bundes-Ehren-Gilde, der Wanderfahrer und der anwesenden Gäste im gleichen Lokal, großer Saal.

S o n n t a g, 7. August: 9—11 Uhr Eintreffen der Wanderfahrer in der genannten Zielkontrolle.

10 Uhr: Jahresversammlung der Bundes-Ehren-Gilde im gleichen Lokal, kleiner Saal. Anschließend Gruppenaufnahme der BEG.

14 Uhr: Stadtbesichtigungen, die im Ziellokal bekanntgegeben werden.

16 Uhr: Bekanntgabe der Ergebnisse im Wanderfahren und Ausgabe der Auszeichnungen im gleichen Lokal.

20 Uhr: Gemütliches Beisammensein der noch Ausharrenden im „Hotel Kaiserhof“, Groner Landstraße.

M o n t a g, 8. August: Omnibusfahrt zum „Seeburger See“, weiter zur Rhumequelle bei Rhumspringe (eine der größten Quellen Europas) entlang der Zonengrenze zur Gaststätte „Forsthaus Hübenthal“. Dasselbst Mittagessen. Rückfahrt von dort über Duderstadt nach Göttingen. Eintreffen gegen 16 Uhr. Die Busfahrt kostet je nach Teilnehmerzahl, DM 3,— bis DM 3,50. Voranmeldung bei Quartierbestellung erforderlich.

Alle Gilde-Kameradinnen und Gilde-Kameraden seien hiermit zu diesem Treffen, das sich in unserer über 1000jährigen Stadt würdig den vorausgegangenen anreihen wird, herzlichst eingeladen. Wer über die Geschichte der Feststadt besonderes wissen will, der lasse sich vom Fremdenverkehrsverein Göttingen, Rathaus, Zimmer 6, den Werbeprospekt zusenden; im übrigen wird sich auch Kamerad Gustav Sanft hinüber im Nachfolgenden noch eingehend auslassen. Die Einwohnerzahl Göttingens ist in den letzten 30 Jahren von 30 000 auf über 80 000 angewachsen einschl. etwa 8000 Studierender, die im August Semesterferien genießen. Ein Besuch der Stadt wird sich lohnen. Für eine nette Gastfreundschaft ist Göttingen mit seinen Radsportlern bestens bekannt.

So rufe ich allen Angehörigen der Gilde zu: Auf zum Treffen vom 6. bis 8. August in die schöne Universitätsstadt Göttingen im Radsport-Verband Niedersachsen!

Mit bundeskameradschaftlichem Gruß!

Hans Unger, Gildemeister

N. B.: Wer noch mit dem Beitrage im Rückstand ist, bitte ich, diesen zu überweisen an unseren Schatzmeister, Kamerad August Vogel, Karlsruhe, Hardtstr. 9, auf Postscheckkonto Karlsruhe Nr. 13 336.

GÖTTINGEN

Wenn die Gildekameradinnen und Kameraden in den Tagen unseres diesjährigen Zusammenseins — dem 8. Gildetreffen — die tausendjährige Hansestadt und weltberühmte niedersächsische Landes-Universität, den beliebten Tagungsort im gastlichen Land zwischen Harz und Weser, besuchen, ob mit dem Zweirad, mit dem Kraftwagen oder mit der Bahn, sicher führt sie ihr Weg am neuen Verkehrspavillon vorüber; er liegt vor dem Hauptbahnhof und an den beiden Bundesstraßen 3 und 27 (Harz-Heide-Straße) und dort, im „Verkehrsbüro“, erhalten sie während des ganzen Tages (sonntags von 10 bis 13 Uhr) Auskunft, Quartiere und Werbeschriften. So steht es zwar im Prospekt des Städtischen Fremdenverkehrsamtes Göttingen zu lesen, doch für uns — das heißt die Festbesucher unseres Gildetreffens — ist der Fremdenverkehrsverein Göttingen e. V., Rathaus, Zimmer 6, Ruf 5011/217 und 56 000, zuständig. Nach hier sind etwaige Quartierbestellungen zu richten, gleichfalls die beabsichtigte Teilnahme an der Omnibusfahrt am Montag zum Seeberger See anzumelden.

Um das Verständnis für die Universitätsstadt zu vertiefen, dürfte es für unsere Gildeangehörigen als Besucher des 8. Treffens interessant sein, hier ein wenig über die historische, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung unserer Feststadt und über ihre tausendjährige Geschichte zu erfahren. Unternehmen wir deshalb einen kurzen Rundgang mit näheren Betrachtungen, um unsere Leser schon heute mit den besonders erwähnenswerten Sehenswürdigkeiten bekanntzumachen:

Dort, wo am oberen Lauf der Leine zwei der wichtigsten und vermutlich auch ältesten Handelswege von Nord nach Süd und von West nach Ost sich kreuzen, liegt eingebettet in Gärten und Anlagen zwischen den Vorbergen des Harzes und des Weserberglandes die niedersächsische Universitätsstadt Göttingen. Seit Jahrtausenden ist dieses Gebiet besiedelt wie Bodenfunde bezeugen, und im Jahre 953 findet „Gutingi“ erstmals urkundliche Erwähnung, als es von Kaiser Otto I. dem Moritzkloster in Magdeburg geschenkt wird. Die „Gerichtslinde“ an der Groner Landstraße kündigt noch aus jener Zeit, sonst sind die Spuren der frühen Geschichte unserer Stadt verwischt, nur Straßennamen halten die Erinnerung wach. Der „Königstieg“ führt noch heute von der Gerichtslinde zur „Burg Grona“, einer der Pfalzen, auf der mehrfach deutsche Kaiser und Könige des Frühmittelalters gewohnt haben. Nur ein Gedenkstein am Kleinen Hagen kündigt von der einstigen Bedeutung.

Im 13. Jahrhundert erlebt das inzwischen zur Stadt gewordene Göttingen einen ungewöhnlichen Aufstieg. Die günstige Lage an der Kreuzung der Hauptverkehrswege beflügelt den Handel seiner Kaufleute. Eine bodenständige Tuchindustrie führt ihre Erzeugnisse aus bis England, Norwegen und ins Baltikum. Über 200 Jahre gehört die Stadt der mächtigen Hanse als angesehenes Mitglied an zum Schutze seiner weitreichenden Handelsverbindungen. Der Wohlstand wächst und erlaubt den Bau des stolzen, zinnenbewehrten Rathauses, dessen ehrwürdige Halle die Bewunderung der Gäste findet.

Die Marktkirche St. Johannis wird, romanisch begonnen, im gotischen Baustil aufgeführt. Der nördliche ihrer beiden Türme hat von 1412—1921 städ-



Im Mittelpunkt der Göttinger Altstadt, die mit ihren sieben, teils schon im 13. Jahrhundert begonnenen Kirchen vom Ring der lindenbewachsenen Wallpromenade umschlossen wird, liegt das zinnenbewehrte Rathaus (vor 1344, Erweiterungsbauten 1369-1443). Hinter ihm sind die beiden Türme der St. Johanniskirche (um 1230) zu sehen, deren einer als Aussichtsturm einen empfehlenswerten Rundblick über die Stadt ermöglicht. Im Vordergrund ist der „Gänseliesel“-Brunnen zu erkennen, zwischen ihm und dem Rathaus pflegen die Gäste auf der Rathaustrasse zu speisen und dem Treiben auf dem Marktplatz zuzusehen.

tische Turmwächter beherbergt. Jetzt dient er als Aussichtsturm und erlaubt einen schönen Rundblick über die Stadt und ihre reizvolle Umgebung. Drei Studenten hausen in der ehemaligen Türmerwohnung und dürften damit wohl die luftigsten Studentenbuden aller Universitäten besitzen. Wenn man vom Turm das Panorama betrachtet, trennt der lindenbegrünte Ring des Walles die neueren Stadtteile von der alten Innenstadt in deren schmalen Gassen sich um die sieben Kirchen die Fachwerkhäuser drängen, an den Hauptstraßen die der Kaufleute, die der Handwerker in den Nebenstraßen. Die älteren Fachwerkhäuser sind nur schlicht und werkgerecht; während der Renaissance jedoch entstehen so manche schucke Bauten, wie das Haus des Jürgen Hovet (Weender Straße, Nähe Jakobikirche), das sogenannte Junkernhaus und das des Abel Bornemann (beide Barfüßerstraße).

Schon 1529 wird Göttingen lutherisch. Während der beiden folgenden unruhigen Jahrhunderte schwinden Reichtum und Bedeutung dieser Stadt, die im 30jährigen Kriege mehrere Male belagert wird und den Besitzer wechselt. Plünderungen und Kontributionen bringen Hungersnot und Elend. Die Stadt hat die Kriegsfolgen noch nicht überwunden, als ihr vom Braunschweigisch-Lüneburgischen Fürstenhause Hilfe zuteil wird: die Universität wird gegründet. Georg II. August stiftet sie. Ihren Charakter prägt die überragende Persönlichkeit ihres ersten Kurators Gerlach Adolf von Münchhausen. Durch Berufung von bedeutenden Gelehrten



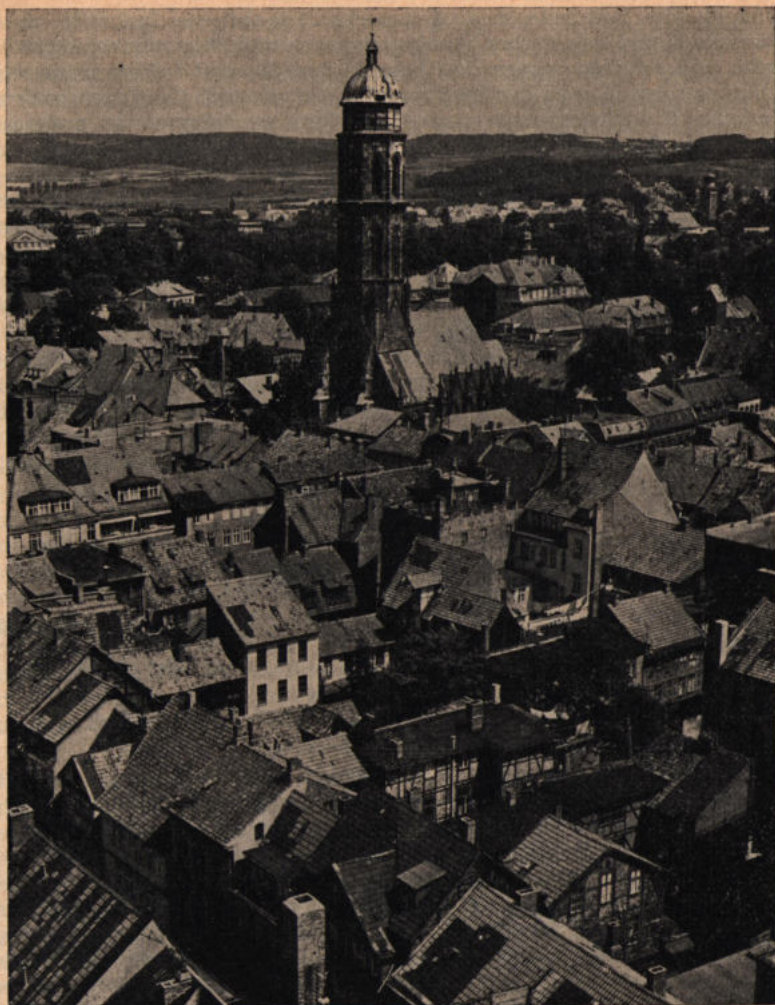
Dieses Bild zeigt eines der Gemälde, die die Wände des ehrwürdigen Göttinger Rathauses zieren. Unter einem Fries von Wappen verschiedener Hansestädte deutet ein grimmig dreinschauernder Kämmererbeamtler, der einem Göttinger Patrizier für die Steuern den letzten Pfennig abfordert, darauf hin, daß sich hier früher die Stadtkämmerei befand. Jetzt betreut seit mehr als 25 Jahren in diesen Räumen das Fremdenverkehrsamt die Gäste der Stadt, besonders bei Tagungen und Kongressen, vermittelt Quartiere, Besichtigungen, Rathaus- und Stadtführungen und erteilt Auskunft.

für alle Fakultäten gelingt es, die Göttinger Universität bald an die Spitze der deutschen Hochschulen zu bringen. Die Bibliothek, die jetzt weit über eine Million Bände — darunter wertvolle Handschriften und Inkunabeln — umfaßt, bildet einen weiteren wichtigen Anziehungspunkt für Gelehrte und Studierende des In- und Auslandes. Das Andenken an berühmte Lehrer und Schüler der Universität wahren zahlreiche Ehrentafeln an den Häusern, die sie bewohnten. Elf Nobelpreisträger lehrten an der „Georgia Augusta“ oder gingen aus ihr hervor.

Erst um die Mitte des vorigen Jahrhunderts übersteigt die Einwohnerzahl die Zehntausendgrenze und nähert sich innerhalb von ungefähr 100 Jahren der Hunderttausendgrenze. Nur zögernd durchbricht damals die Bebauung die seit Ende des Siebenjährigen Krieges zur Wallpromenade umgestalteten Befestigungsanlagen, um hinauszuwachsen nach Osten bis an den Hainberg, nach Westen bis über den Hagenberg hinaus und an den Vorort Grone heran. Im Norden und im Süden wächst die Stadt bis zu den Vororten Weende und Geismar. Im vorigen Jahrhundert sind in schönen, schlichten, klassizistischem Stil Universitätsbauten entstanden, wie die Aula (am Wilhelmsplatz). Jetzt bilden moderne Institutsbauten ganze Gebäudekomplexe. Das geisteswissenschaftliche Zentrum im Nordosten, das mathematisch-naturwissenschaftliche im Südwesten. Die Akademie der Wissenschaften, ebenfalls bei der Gründung der Universität



Wandgemälde in der Rathushalle



Stadtübersicht mit Jakobi-Kirche

als „Sozietät“ entstanden, wirkt noch heute mit ihr eng zusammen. Die Max-Planck-Gesellschaft wurde 1948 in Göttingen gegründet. Sie ist die Nachfolgerin der im Jahre 1911 in Berlin errichteten Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft; die schon früher das Institut für Strömungsforschung und die Aerodynamische Versuchsanstalt in Göttingen betrieb. Die Generalverwaltung der Gesellschaft hat ihren Sitz in der Bunsenstraße 10. Von den 40 Instituten der Gesellschaft befinden sich derzeit sechs in Göttingen.

In Verbindung mit den Instituten der Universität entsteht im vorigen Jahr-

hundert eine hochbedeutende feinmechanisch-optische Industrie, deren Mikroskope und Feldstecher, Analysenwaagen und Mikrotome, meteorologische und sonstige wissenschaftliche Meßgeräte und Laboratoriumseinrichtungen den Namen der Stadt in alle Welt tragen. Göttingen hat eine namhafte Produktionsstätte von Aluminiumerzeugnissen und außerdem bedeutende Betriebe der Holzverarbeitung und der Textil-, Radio- und Elektro-Industrie, der Herstellung von Pharmazeutika und magnetischen Werkstoffen, sowie des Orgelbaus. Für den südhannoverschen Raum zwischen Harz, Weser und hessischem Bergland bildet Göttingen ein wichtiges Einkaufszentrum. Gern verbinden die Gäste ihren Einkauf in den zahlreichen Einzelhandelsbetrieben jeder Branche, die mit ihren sorgfältig ausgewählten und geschmackvollen Auslagen zum Kauf einladen, mit dem Besuch einer der zahlreichen kulturellen Veranstaltungen.

Nachdem Kriege verlegte das älteste deutsche Lebensversicherungsunternehmen, die **G o t h a e r L e b e n s v e r s i c h e r u n g** auf Gegenseitigkeit, mit ihrer Tochtergesellschaft, der Gothaer Allgemeinen Versicherung AG, seinen Sitz nach Göttingen.

Seit den Zeiten Hallers und Bürgers, des Musen-Almanachs, der Dichter des Hainbundes und der Brüder Grimm ist Göttingens Universität nicht nur ein Mittelpunkt der Wissenschaft geworden, sondern auch der Kunst. Hat doch von hier die Händel-Renaissance ihren Ausgang genommen und werden durch die Konzerte des Göttinger Symphonie-Orchesters, der Akademischen Orchestervereinigung, der Kantoreien und Konzertdirektionen fast zu jeder Jahresfrist bedeutende Orchester- oder Solistenkonzerte geboten. Im Deutschen Theater, unter Leitung von Heinz Hilpert, besitzt Göttingen eine der bedeutendsten Schauspielbühnen Deutschlands. Namhafte Künstler von Bühne und Film werden verpflichtet, und eine große Zahl von Uraufführungen in- und ausländischer Autoren charakterisieren die überörtliche Bedeutung.

Auch der Film ist in Göttingen heimisch geworden. In den neuzeitlich eingerichteten Ateliers mit modernen Synchronisations- und Mischanlagen sind über 80 Filme Göttinger und auswärtiger Gesellschaften gedreht worden, die zum Teil internationale Beachtung gefunden haben. Der Film hat dabei entdeckt, was den vielen naturliebenden Gästen längst bekannt war: die große Zahl der reizvollen baulichen und landschaftlichen Motive der Stadt und der Orte, Burgen und Schlösser des „Göttinger Berglandes“. Das geologisch hochinteressante Gebiet mit seinen vielfältigen Landschaftsformen und Gesteinsarten, dem schönen Wald und den großen Quellen ist ein ideales Wander- und Erholungsgelände, das in letzter Zeit in steigendem Maße Zuspruch gefunden hat. Die Urlaubsreisenden fahren mit Sonderzügen nach Göttingen, von wo sie mit Omnibussen in die verschiedenen Fremdenverkehrsorte gelangen können, so fern dem Getriebe, daß sie wirklich Erholung finden, so nah der Universitätsstadt, daß die Gäste an den Veranstaltungen teilnehmen können.

Göttingen liegt an der verkehrsreichsten Nord-Südstrecke der Deutschen Bundesbahn mit Halt für alle Fernzüge. Die Autobahn Karlsruhe — Hamburg berührt die Stadt, hier kreuzen sich die Bundesstraßen 3 und 27. Die günstige Verkehrslage macht Göttingen zu einem beliebten Tagungsort. Während die Verbindung nach Osten unterbrochen ist, kommt dem Nord-Süd-Verkehr steigende Bedeutung zu. Besonders Touristen aus den nordi-

schen und angelsächsischen Ländern wählen Göttingen als Reiseziel. Die gastliche 1000jährige Stadt, ehrwürdig wie ihre Rathaushalle, zugleich jung geblieben wie das weitbekannte und beliebte Gänselliesel auf dem Rathausbrunnen und gemütlich wie seine vielen historischen Gaststätten, gewinnt immer mehr Freunde, die das suchen, was Göttingen den eigenen Reiz gibt, und von dem treffend ein alter Spruch sagt: „Extra Gottingam non est vita, si est vita, non est ita“ = außerhalb Göttingens gibt es kein Leben und gibt es doch Leben, so ist es nicht so.

Mit diesem Streifzug durch die Geschichte Göttingens dürften wir wohl jedem Gildekameraden und jeder Gildekameradin den Besuch unserer Feststadt schmackhaft gemacht haben, darüber hinaus aber auch betonen, daß unser Gildemeister Hans Unger mit seinen bewährten Mitarbeitern vom RV „Möve 04“ allerbeste Gewähr geben für eine Abwicklung nach dem Wohlgefallen aller Besucher. Darum können wir alle der Überzeugung sein, daß sich das Treffen 1960 würdig seinen voraufgegangenen Gildefestlichkeiten anschließen wird. Und so dürfen wir uns schon heute wieder freuen auf das gewiß herzliche Beieinandersein mit lieben alten Radsportfreunden, die wir hoffen, in einer recht großen Anzahl gesund und in alter Frische mit jung gebliebenem Herzen wiederzusehen . . .

-GSFT.-

Zurück zur Natur

Weil das Radfahren gesunder ist - vom Auto wieder aufs Tretrad umschalten
Rekordverkehr im Radwandern - deshalb auch Rekordproduktion

Zeitgemäße Betrachtungen von Gustav Sanft

Mein Vater war ein Radlersmann
und mir steckt's auch im Blut,
drum radle ich, solange ich kann,
es tut dem Kreislauf gut . . . “

Der Dichter dieses schönen Wanderliedes aus dem Film „Der fröhliche Wanderer“, Sigismund Möller, wird es mir hoffentlich verzeihen, wenn ich in obigen Zeilen einige Wortänderungen vornahm und daraus diesen Leitspruch als Rezept für unser ewig junges Tretradwandern verzapfte. Denn das Radfahren als vom Arzt verschriebenes Rezept gegen Abnutzungserscheinungen des Kreislaufs ist keinesfalls eine billige Reklame, die sich die Fahrradhersteller zur Belebung ihres Absatzes ausgedacht haben. Immer häufiger wird es gerade von den erfolgreichsten Herzspezialisten als Heilmittel verordnet. Während früher Herz- und Kreislaufkrankungen durch möglichst weitgehende Schonung behandelt wurden, setzt sich heute immer mehr die Bewegungstherapie durch. Unter ärztlicher Beratung muß der Kranke die durch die sitzende Lebensweise erlahmten Körperfunktionen wieder in Schwung bringen. Rein ärztlich gesehen ist die beste körperliche Übung das Gehen. Bei erträglichem täglichen Zeitaufwand aber erfordert genügendes Gehen das Vorhandensein von Bergen direkt vor der Haustür. Flache und geebnete Wege, wie sie in Norddeutschland und in unseren Städten vorhanden sind, bringen eine unzureichende Übung. Außerdem sind Spaziergänge auf ihnen oft lang-

weilig oder, in den Großstädten wegen des Verkehrs, für die Nerven eher eine Belastung als eine Erholung.

In solchen Fällen empfiehlt der Arzt das Radfahren. Es ist eine Beinarbeit, die in der Ebene schärfer trainiert als das einfache Laufen. Man ist schneller aus den Straßenschluchten heraus, kommt eher ins Grüne und kann, auf ruhigen Wegen vom Verkehr ungestört, das Tempo fahren, daß dem Körper am zuträglichsten ist. Es stimmt also schon: Radfahren ist gesünder!

Es ist deshalb kein Wunder, daß man heute schon vielfach wieder von dem Kraftwagen auf das Tretrad umgestiegen ist, ja, daß das Radwandern gar bald allenthalben wieder die Mode sein wird; sozusagen als „letzter Schrei“ des Tourismus. Diese alte und so sympathisch „unmoderne“ Art des Reisens findet immer neue Freunde, nicht nur unter der Jugend. Das Motto „Zurück zur Natur“ scheint eine neue Anziehungskraft auch für denjenigen zu haben, der bisher wenig oder gar nicht auf dem Fahrrad durch die Lande zog. Jedenfalls glauben wir, daß sich ein grundsätzlicher Wandel anbahnt, der Fahrradtourismus eine bisher nicht gekannte Bedeutung erlangen und sich von einer ganz neuen Seite zeigen wird, dem etwa folgende Prognose gestellt werden könnte:

Nicht mehr um Geld zu sparen, sondern um sich Bewegung zu verschaffen, holt der moderne Mensch das Fahrrad hervor und dabei ist es bezeichnend, daß sich immer mehr Wohlhabende einen „Drahtesel“ anschaffen, während des „kleinen Mannes“ höchster — und auch realisierbarer — Wunschtraum ein Auto ist. Deshalb ist es auch keinesfalls überraschend, wenn im In- und Ausland das Hotel- und Gaststättengewerbe sich mehr und mehr auch um die Fahrradtouristen bemüht, zumal man längst erkannte, daß der Radwanderer nicht weniger ausgibt als ein motorisierter Kunde und daß man mit der Betreuung des Radlers auch ein gutes Geschäft machen kann. Möglicherweise ist es künftig ebenso üblich, per Rad beim Grandhotel vorzufahren, wie es heute üblich ist, im Straßenkreuzer anzukommen. Dann läßt man das Fahrrad — statt des Autos — in eine Spezialgarage bringen und in hoteleigener Werkstatt putzen, ölen und nachsehen, während der Gast sein Luxusappartement bezieht.

Längst hat auch die einschlägige Industrie diese Möglichkeit erkannt und Klappräder auf den Markt gebracht. Sie bieten eine ideale Kombination für Auto- und Fahrradreisen und erlauben es, das Fahrrad dazu im Kofferraum des Autos mitzunehmen. Eine andere Chance bietet vielleicht schon in Kürze die Bundesbahn, hat man doch angeregt (wie bereits in der Schweiz) an einigen Bundesbahnstationen Leihfahrräder auszugeben, um gerade in der Nähe reizvoller Landschaften den Radtourismus zu beleben. Nach den Angaben des Bundes Deutscher Radfahrer hat das letzte Jahr einen sehr lebhaften Grenzverkehr und insgesamt einen Rekordverkehr im Radwandern gebracht. Allein die vom BDR erfaßten Radwanderer werden mit mehr als 33 400 angegeben, gegenüber 15 000 im Jahre 1953. So starten trotz steigender Motorisierung bereits heute viele Tausende von Radwanderern zu Wochenend- oder Ferienzeilen, teilweise sogar zu grosser Fahrt ins Ausland. Besonders Belgien, Holland und Dänemark — selbst typische Radfahrer-Nationen — sind ein beliebtes Ziel.

Diese Wiedergeburt der Antike aus den unvergeßlichen Jahren der sogenannten „Steinzeit des Radtourismus“ — nennen wir sie kurz die Renais-

sance des Radwanderns — ist keinesfalls nur auf Deutschland begrenzt. Sie zeigt sich in anderen Ländern Westeuropas ebenso wie in den USA und in Kanada, die doch als hochmotorisiert bekannt sind. Das Fahrrad ist eben nicht nur noch das Fahrzeug der Jugend, vielmehr wird es bei der älteren Generation mehr und mehr als Heilmittel gegen Bewegungsarmut und Manegerkrankheit geschätzt. Die Folgerung: wieder erfreulich steigende Produktionsziffern unserer Fahrrad-, Zubehörteile- und Gummibereifungs-Industrie, die im letzten Jahr erstmals im Fahrradbau die Millionengrenze überschritten haben, nach dem 1958 „nur“ 864 000 Stück hergestellt worden sind. Westeuropa produziert allein jährlich sechs Millionen Fahrräder, von denen zwei Millionen exportiert werden. Hiervon bildet die deutsche Fertigung von Fahrradteilen sogar die Grundlage der einheimischen Fahrraderzeugung in vielen Ländern in Übersee. In der UdSSR werden jährlich 3,5 Millionen Fahrräder hergestellt, in Japan 2,4 Millionen und in den USA 1,7 Millionen. Die Gesamtproduktion in der Welt wird statistisch jährlich mit über 20 Millionen Fahrrädern nachgewiesen und weiter sagen sehr interessante Ziffern, daß Tag für Tag über 150 Millionen Fahrräder benutzt werden; jeder 20. Bewohner der Erde fährt Fahrrad und schließlich erhält jeder 100. jährlich ein neues Fahrrad. Wer noch nicht zu diesen trettradfahrenden Wegbenutzern zählt, sollte sich zu seiner Gesunderhaltung die beiden letzten Zeilen des Mottos zu eigen machen: drum radle ich, solange ich kann, es tut dem Kreislauf gut . . . !

Radfahrer brauchte nicht zu weichen

Ein Radfahrer befuhr scharf rechts eine Landstraße, neben der noch ein Bankett von etwa einem halben Meter Breite verlief. Gerade als ein Lastwagen entgegenkam, war ein anderer Lastwagen hinter ihm. Die Fahrbahn selbst war verhältnismäßig schmal. Statt nun erst den entgegenkommenden Lastwagen vorbeifahren zu lassen, überholte der Lastwagen den Radfahrer, der dabei vergunlückte. In dem Schadenersatzprozeß, den die Witwe gegen den überholenden Kraftfahrer anhängig machte, wandte dieser ein, der Radfahrer sei selbst an dem Unfall schuld; er hätte auf den Sandstreifen neben der Fahrbahn ausweichen müssen, um dem Lastwagen das Überholen zu ermöglichen. Der Bundesgerichtshof hat diese Auffassung nicht gebilligt (VI ZR 140/56). Er hat vielmehr festgestellt, der Radfahrer habe sich berechtigtermaßen auf der Fahrbahn bewegt, auf der er scharf rechts fuhr. Er war jedoch nicht verpflichtet, auf den seitlichen Sandstreifen auszubiegen. Es hätte vielmehr der Lastwagen mit dem Überholen des Radfahrers warten müssen, bis die Verkehrslage ihm ein gefahrloses Überholen gestattete. Auf den weiteren Hinweis, der Radfahrer sei schwerhörig gewesen und hätte deshalb einen Rückspiegel am Fahrrad führen müssen, hat der Bundesgerichtshof ausgeführt, daß ein solcher Rückspiegel bei einem Schwerhörigen zweifellos notwendig sei, daß aber im gegebenen Falle auch ein Rückspiegel den Unfall nicht verhütet hätte, da der Radfahrer bereits ganz rechts fuhr und nicht mehr weiter auf der Fahrbahn hätte ausweichen können.



Vulkanisier-Material für Auto und Rad

Ein getreues Vorbild

Gildekamerad Rudolf Goerg aus Idar-Oberstein, 95 Jahre alt

Als ein ganz seltenes Musterbeispiel treuester und traditioneller Radsportkameradschaft können wir heute im Bilde aus der sogenannten „Steinzeit des Tretrades“ unseren Gildekameraden Friedrich Rudolf Goerg aus Idar-Oberstein I, Wilhelmstraße 25, vorstellen, der am kommenden Donnerstag, 5. Juli, sein fünfundneunzigstes Lebensjahr vollendet in vollkommen geistiger Frische, obwohl die Last der Jahre drücken und verständlicherweise ein Nachlassen der Sehkraft bemerkbar wird. Wie viele Funk-



Aus alter Zeit

Hoch zu Stahlroß der fünfundneunzigjährige Rudolf Goerg aus Idar-Oberstein, ehemals Vorsitzender des damaligen BDR-Gaues IV Rheinland, mit dem vor 20 Jahren verstorbenen „Altmeister des Obersteiner Radsports“, Hermann Drey, die beide zusammen in den 90er Jahren eine Wanderfahrt nach Antwerpen durchführten.

tionen und Ämter unser Jubilar während der langen Zeit von 1885 bis heute im Radsport innehatte, weiß er vermutlich selbst nicht mehr. Sein Wirken war unermüdlich und sein Name ist nicht nur in seiner Heimat, sondern auch im weiteren Bereich unseres Bundes bekannt, dem er und unserer Ehrengilde jederzeit treugeblieben ist und heute wohl als der älteste Bundes- und Gildekamerad anzusprechen sein dürfte. Wenn auch

in diesem Rahmen keine umfassende Würdigung der Persönlichkeit von Rudolf Goerg erfolgen kann, so wollen wir doch gern von dem uns aus der Feder unseres Gildekameraden Otto Gerber, Ehrenvorsitzender von „Wanderlust 05“ Oberstein, zur Verfügung gestellten Daten Gebrauch machen und unsere Leser über die wertvolle Aufbau- und Breitenarbeit des unermüdllich tätig gewesen Radsportpioniers während seiner über 75jährigen radsportlichen Tätigkeit unterrichten.

Rudolf Goerg war Mitbegründer eines der ältesten Bundesvereine in Oberstein und selbst aktiv erfolgreich tätig als Hochrad-, Renn- und Tourenfahrer. In den 90er Jahren führte er zusammen mit seinem vor etwa 20 Jahren verstorbenen Kameraden Hermann Drey (siehe unser Bild) nach Antwerpen durch. In den ältesten Bundeszeitungen warb er unermüdllich für die radsportlichen Ideen und das Gauhandbuch 1900 des damaligen Gau IV Rheinland, verbunden mit Wegekarte, erwähnt lobend seine Verdienste um die Aufstellung der Wanderkarten in den Nahe-, Mosel- und Hunsrückgebieten. Zuständigkeitsstreitigkeiten zwischen der Union, die auch dort Anhänger besaß und dem BDR ließen ihn unberührt; seine Gehörigkeit galt nur dem Bund, in welchem er viele erfolgreiche Jahre Gauvorsitzender war. Allen späteren Obersteiner Vereinen leistete er wertvolle Aufbauarbeit und beeinflusste sie fördernd mit seinen gesunden Gedankengängen. Nach Beendigung des 1. Weltkrieges sah man Rudolf Goerg unermüdllich im Wiederaufbau. 1925 bereitete er den sämtlich über 60 Jahre alten Wanderfahrern der damaligen Bundesgarde einen würdigen Empfang und als nach dem zweiten Weltkrieg die Wiedererweckung des Obersteiner Radsports durch die Zusammenschmelzung von „Wanderlust“ und „Reva“ erfolgte, war seine Freude groß. Das erste Gildetreffen im Jahre 1955 in Idar-Oberstein sah den damaligen Neunzigjährigen inmitten seiner Kameraden.

Wenn Rudolf Goerg am 5. Juli sein 95. Lebensjahr vollendet und neben den wenigen Alten auch Vertreter der jüngeren Generation als Gratulanten empfangen wird, werden in Gedanken unsere Gildekameraden aus Ost und West bei ihm sein mit dem Wunsche, daß er uns noch manches Jahr erhalten bleiben möge. Darauf einen herzhaften Geburtstagsschluss.

-GSFT-

Dr. Timpe 75 Jahre

Unserem vor siebeneinhalb Jahrzehnten geborenen Gildekameraden gelten heute von dieser Stelle aus noch einmal recht herzliche Geburtstagsgrüße und -wünsche. Sein Freund, unser Bremer Gildekamerad Richard Tegtmeyer, überließ uns folgende Daten:

Dr. Gustav Timpe wurde am 23. 6. 1885 in Magdeburg geboren. Dort Absolvierung des humanistischen Gymnasiums „Kloster Unserer lieben Frauen“. Studium der Volkswirtschaft in Berlin, München, Wien, Bonn, Halle. 1913 — 1919 Syndikus der Handelskammer Brandenburg (Havel), gleichzeitig zunächst im Nebenamt, Geschäftsführer des im Jahre 1888 von Geh. Kommerzienrat Naumann und Kommerzienrat Dr. Ing. e. h. Kleyer begründeten „Vereins Deutscher Fahrradfabrikanten“ etc. Ausbau dieses damals nur wenige Mitglieder umfassenden Verbandes zur Spitzen-Organisation industrieller Unternehmungen von Fahrrädern, Fahrradteilen und -Zubehör. Verlegung des Sitzes dieser Organisation nach Errichtung einer eigenen Geschäftsstelle Anfang 1919 nach Berlin unter der bereits im Jahre 1915 umgeänderten Bezeichnung „Verein Deutscher Fahrrad-Industrieller VDFI“, der in enger Fühlung mit dem Reichsverband des Me-

chanikergewerbes und den übrigen Lieferantenverbänden tätig war und auch für den Radwegbau arbeitete. Ab 1929 daneben Syndikus der Vereinigten Nähmaschinen-Industrie und seit 1934 gleichzeitig Geschäftsführer der Fachgruppe Fahrräder und Kinderwagen der Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie, 1943 Enthebung aus politischen Gründen.

Im Rahmen weiterer umfangreicher Verbandstätigkeit Betreuung verschiedener Gruppen der Zubehör- und sonstigen Fahrradteile-Industrie, die in besondern Vereinigungen wie „Vereinigung der Hersteller von Kugeln und Kugelhaltern“, der Fahrradsattel- und Taschen-Industrie, der Fahrradbeleuchtungs-Industrie etc. ihren Zusammenschluß fanden. Auf anderen Gebieten nahm Dr. Timpe insbesondere seit Anfang 1915 bis 1945 die Interessen der Herstellung von Brillen-Optik und anderer optischer Erzeugnisse wahr. Schließlich lag die Geschäftsführung des Verbandes der Kinderwagen-Industrie und verwandter Zweige seit dem Jahre 1913 in seinen Händen, die er dann im Alter von 72 Jahren im August 1957 aufgab. Ein arbeitsreiches Leben voller Erfolge für die deutsche Wirtschaft liegt hinter dem Jubilar, dessen entzückendes Heim in Honnef-Rhöndorf, Frankenweg 24, immer wieder von einem großen Freundeskreis aufgesucht wird. Eine aufmerksame und verständnisvolle Lebenskameradin sorgt für seine Gesundheit und betreut ein umfangreiches Archiv.

Das Zweirad als Verkehrserzieher

Von Kindheit an — auf zwei Rädern im Verkehr

Einem Rundbrief der Bundesfachgruppe Zweiradmechanik, Fahr- und Motorräder im Zentralverband des Deutschen Mechaniker Handwerks, entnehmen wir mit Erlaubnis des Bundesfachgruppenleiters, Theo Ungerer, folgende bemerkenswerte Ausführungen, die wir allen verkehrsmäßigsten Eltern einer Beachtung empfehlen, auf daß das Zweirad für unsere kleinsten Jugendlichen als das anerkannt wird, was es wirklich ist: ein Verkehrserzieher! -GSFT-

Zu den großen und sehnlichsten Wünschen der Kindheit gehört der Trittroller, das Kinderfahrrad — und schließlich das Jugendrad als „richtiges“ Fahrrad. Wer von uns erinnert sich dieser Wünsche nicht mehr aus seiner eigenen Jugend — nicht immer waren die Eltern in der Lage, das Geld für so teure Geschenke aufzubringen und oft blieb eben der Roller das einzige Fahrzeug dieser Stufenleiter, bis wir selbst uns, als Lehrlinge meist, das Geld für das erste, oft gebraucht gekaufte, Fahrrad zusammensparen konnten. Heute hat sich die Situation geändert: ein preiswerteres Angebot, dazu technische Verbesserungen aller Einzelteile — und in breiten Bevölkerungsschichten ganz erheblich gestiegene Einkommensverhältnisse; heute bedeutet es für viele Eltern kein finanzielles Problem mehr, ihren Kindern schon frühzeitig den Wunsch nach einem Zweirad-Fahrzeug zu erfüllen. Die ausgezeichnete Qualität selbst einfacher ausgestatteter Zweiräder läßt das ausgegebene Geld auch gut angelegt erscheinen — die Lebensdauer moderner Zweiradfahrzeuge ist so hoch, daß die in ihrer Größe für Kinder

**TIP
TOP**

Vulkanisier-Material für Auto und Rad

geringerer Altersstufen bestimmten Kinderfahrräder z. B. unbedenklich jeweils auch dem nächsten Kind der Familie anvertraut werden können, nachdem das erste „herausgewachsen“ ist.

So ist also die Frage des Kaufpreises heute nur noch in selteneren Fällen wichtig, bzw. der Hinderungsgrund, den Wunsch der eigenen Kinder nach einem Zweirad zu erfüllen. Etwas anderes müssen wir dagegen mehr und mehr hören, wenn wir uns mit Eltern als Kaufinteressenten unterhalten: die Befürchtung, daß man ja bei dem immer dichter, immer schneller und damit immer gefährlicher werdenden Verkehr unserer Zeit gar nicht mehr verantworten könne, seine Kinder nun etwa schon im frühesten Jugendalter in dieses Verkehrsgetümmel zu lassen. Schließlich sei man doch froh, wenn sie zu Fuß jeden Tag heil und gesund von ihrem Schulweg zurückkämen — und ebenso sei man ja selbst froh, wenn man — mit Moped, Motorrad oder Wagen — wieder eine Woche hinter sich gebracht habe, ohne Schaden zu nehmen. Gerade weil man selbst fahre, wisse man doch, wie leicht trotz aller eigenen Vorsicht etwas passieren könne — allein durch Fahrlässigkeit anderer. Was könne man da nicht jeden Tag erleben — und da nun auch noch die Kinder mittendrin wissen, denen ja noch gar keine Gelegenheit gegeben worden sei, sich diesem Verkehr anzupassen. Nein — jedes andere Geschenk gern, aber keines, mit dem sich die Kinder im Straßenverkehr in Gefahr bringen könnten! Haben wir das nicht schon alle gehört, wiederholt gehört? Und haben diese besorgten Eltern nicht eigentlich recht: Zeigt nicht die tägliche Unfallstatistik das erschreckende Ansteigen der Verkehrsunfälle? Kann man es als verantwortungsbewußter Verkehrsteilnehmer vertreten, zögernden Eltern zuzureden?

Ja, man kann es nicht nur vertreten, sondern man sollte es in jedem Fall und bei jeder sich bietenden Gelegenheit tun. Wie gesund, gerade in den Entwicklungsjahren, die körperliche Ausarbeitung, der Aufenthalt an der frischen Luft, das gemeinsame Kennenlernen der Heimat — anstelle der Stubenhockerei ist, das sagen wir den Eltern ja nicht nur von uns aus, das sagen mit eindrucksvollen Belegen und Zahlen auch Ärzte und Erzieher. Auf einen Punkt aber weisen sie alle noch viel zu wenig hin. Darauf nämlich, daß ja gerade das gefürchtete Gefahrenmoment um so geringer ist, je mehr „Gefühl“ ein Fahrer für den Verkehr hat. Und dieses Gefühl sich erst als Erwachsener aneignen zu wollen, viele Jahre später, nachdem man dem Kindheitsalter entwachsen ist — das ist schwierig. Jeder Fahrlehrer wird es bestätigen, daß (Ausnahmen gibt es überall!) seine Fahrschüler um so leichter, um so eleganter und müheloser sich in den Straßenverkehr einfügen, je jünger sie sind. Wie oft sahen wir schon Verkehrssituationen, in denen jugendliche Mopedfahrer z. B. mit geradezu unglaublich raschen Reaktionen einen Unfall, eine Karambolage verhinderten, in die ein älterer Fahrer an ihrer Stelle unweigerlich verwickelt worden wäre. Das gleiche gilt erst recht für unsere Kinder: Die verantwortlichen Behörden wissen schon, warum sie so frühzeitig in den Schulen mit dem Verkehrsunterricht beginnen — und sie wissen auch um die Erfolge dieses Unterrichts, weil ja unsere Kinder doch mit wachen Augen den Straßenverkehr verfolgen und gewissermaßen mit seinem Wachsen mit aufwachsen. Je früher man nun aber ihnen die Möglichkeit gibt, sich nicht nur als Fußgänger in diesem Verkehr zu bewegen und sich nach seinen Regeln zu richten — um so eher wird das Kind, wird der jugendliche Mensch sich

auch an die mit steigender Fortbewegungs-Geschwindigkeit notwendigerweise verringerte Reaktionszeit gewöhnen. Schließlich können wir es als die Älteren ja doch nicht verhindern, daß irgendwann einmal der Wunsch nach einem Fahrrad oder Moped erfüllt wird — und dann ist es unvermeidlich, daß die jungen Menschen hineintauchen in den Verkehr. Diejenigen aber, die schon viele Jahre vorher mit einem Kinderfahrzeug, selbst zunächst mit einem Trittroller, dann vor allem aber mit dem Kinderfahrrad, sich Schritt für Schritt dem Verkehr angepaßt haben, die werden das Gefühl für den Verkehr, von dem wir weiter oben sprachen, schon in sich haben — jenes instinktive Erfassen mancher noch gar nicht endgültigen, sich vielmehr erst anbahnenden Verkehrssituation, die dem, der träger reagiert, häufig zum Verhängnis werden wird.

Wir machen bei der Vorbereitung derer, die im Verkehr ein Fahrzeug irgendwelcher Art führen sollen, noch manche Fehler; sicherlich müßten wir noch viel mehr als bisher versuchen, dieses Gefühl bei der Ausbildung auch von Kraftfahrern zu wecken und bei der Prüfung dann das Vorhandensein dieses Gefühls zu testen, anstatt Regeln und Bilder einzupauken und abzuhören. Aber es ist bestimmt ein ebenso großer und nicht mehr zu vertretender Fehler, wenn wir — in durchaus verständlicher Angst um Gesundheit und Leben der Kinder — versuchen, diese so lange wie möglich vom Fahrzeugverkehr fernzuhalten. Im Gegenteil: so früh wie möglich, weil ja eben die jungen Sinne viel aufnahmefähiger sind, die jungen Menschen viel schneller reagieren — viel mehr mit Gefühl und Instinkt den Straßenverkehr meistern als mit Angelerntem und Einstudiertem.

Wir wissen heute noch nicht, ob die zunehmende Verkehrsdichte nicht eines Tages die Nachprüfung von Führerscheininhabern notwendig machen wird — und wir wissen noch viel weniger, wieviele gerade unter den älteren Fahrern sich dann als völlig ungeeignet erweisen werden. Sicherlich werden es viele sein, von denen nämlich, die erst im fortgeschrittenen Alter auf den Verkehr losgelassen wurden. Um so weniger sollten wir unseren Kindern die Möglichkeit nehmen, mit dem Verkehr zu wachsen; im Gegenteil, wir nützen ihnen und damit uns allen nur, wenn wir sie so früh wie möglich die Praxis kennenlernen lassen, die Praxis, die in den kommenden Jahren noch mehr als heute schon einen Teil des täglichen Lebens jedes einzelnen ausmachen wird. Die Eltern sollten es als zu ihren Erziehungspflichten gehörend betrachten, ihren Kindern das Einleben in den Straßenverkehr so früh wie irgend zugänglich zu ermöglichen. Was sollte besser dazu geeignet sein als ein Zweirad?

Was außerdem interessiert . . .

Der Erfinder der Verkehrsampeln, George Alexander Walters, ist im Alter von 86 Jahren in Fairfield (Connecticut) gestorben.

Ein vorbildliches Moped-Gesetz in Schweden besagt: kein Führerschein, keine Registrierung, aber Geräuschkämpfung.



Vulkanisier-Material für Auto und Rad



Immer gesund!

durch:

Garant-Gesundheits-Wärmedecken!



elektr. beh, 110/220 V.—55 W.—150x80 cm—ärztlich empfohlen—klinisch getestet
1 Jahr Garantie—Tvp: REMO DM 50.—, Typ: MONACO DM 60.— mit Stufen-
schalt. u. feuchtigkeitsich. Einlage gegen: Rheuma, Gicht, Ichias, Grippe u.a.m.

durch: GROSSVERTRIEB W. F. HÖLZ, ILVESHEIM-MANNHEIM

Mitarbeiter haupt- und nebenberuflich gegen hohe Provision gesucht!

Aus der Gilde-Familienmappe

In diesem vor uns liegenden Erscheinungszeitraum Juli — September feiern unsere nachstehend aufgeführten Sportkameradinnen und -kameraden ihr Wiegenfest. Wir gratulieren herzlichst und verbinden damit den Wunsch, daß allen diesen „Geburts-tags-kindern“ auch im neuen Lebensjahr Gesundheit und Wohlergehen beschieden sein möge . . .

1. 7. 1888 **Weyel, Fritz**, Essenheim, Schmittgasse 5
2. 7. 1880 **Aumüller, Adolf**, Marburg/L., Mauerstr. 1
2. 7. 1902 **Roppel, Fritz**, Kassel-R., Naumburger Str. 28
2. 7. 1905 **Jesse, Fritz**, Göttingen, Rosdorferweg 9
4. 7. 1865 **Goerg, Rudolf**, Idar-Oberstein 1, Wilhelmstraße
4. 7. 1899 **Minn, Karl**, Nahbollenbach/Nahe, Hauptstraße
6. 7. 1891 **Braun, Heinrich**, Frankfurt/Main, Böhmerstr. 38
6. 7. 1906 **Adam, Emil**, Kelkheim (Taunus), Frankfurter Straße
6. 7. 1906 **Diehl, Willi**, Frankfurt/M.-Nied, Lotzstr. 18
6. 7. 1907 **Kilter, Alfred**, Berlin W. 65, Böttger-Str. 11/13
8. 7. 1881 **Häffner, Georg**, Nürnberg, Rohrmattenstr. 3
8. 7. 1901 **Schmidt, Fritz**, Berlin-Lankwitz, Havensteinstr. 4
10. 7. 1878 **Hintz, Karl**, Erlangen, Goethestr. 8
10. 7. 1892 **Almstadt, Wilhelm**, Einbeck, Weststr. 2
11. 7. 1889 **Grau, Christoph**, Göttingen, Liebrechtstr. 10
11. 7. 1892 **Trautwein, Johann Friedrich**, Uffhofen/Rhh.
12. 7. 1885 **Hammerschlag, Ludwig**, Bonn, Römerstr. 64
12. 7. 1886 **Schneider, Georg**, Homburg v. d. Höhe, Höhestr. 34
12. 7. 1894 **Jainz, Paul**, Würzburg, Juliuspromenade 5
12. 7. 1901 **Lohmann, Hermann**, Hannover, Alte Celler Heerstr. 39
12. 7. 1903 **Lay, Josef**, Fulda, Petersbergerstr. 24
13. 7. 1878 **Dittmar, Hugo**, Gündelbach, Schützingerstr. 144
15. 7. 1890 **Walter, Karl**, Frankfurt/M.-Zeilsheim, Welschgrabenweg 6
15. 7. 1894 **Jakobi, Ernst**, Darmstadt, Grafenstr. 37
18. 7. 1897 **Wedel, Wilhelm**, Darmstadt, Heinrichstr. 202
20. 7. 1902 **Hahn, Albert**, Kriftel/Taunus, Taunusstr. 4
21. 7. 1885 **Großhardt, Ludwig**, Struth, Bebelstr. 7
21. 7. 1895 **Milz, Walter**, Hbg.-Altona, Rainvilleterrasse 3
24. 7. 1901 **Leicher, Heinrich**, Kriftel/Taunus, Goethestr. 14
25. 7. 1904 **Burkhardt, Jakob**, Frankfurt/M.-Schwanheim, Lönsweg 3

TRINK *Coca-Cola* EISKALT

WARENZEICHEN

27. 7. 1885 **Just**, Friedrich, Göttingen, Ob. Karspüle 6
27. 7. 1896 **Juchem**, Hermann, Idar-Oberstein 2, Saarring 14
27. 7. 1904 **Kolle**, Heinrich, Göttingen, Cramerstr. 13
28. 7. 1887 **Schulz**, Theodor, Darmstadt, Bruchwiesenstr. 16
29. 7. 1899 **Schirra**, Reinhold, Eppelborn, Schillerstraße
30. 7. 1893 **Ketterer**, Karl, Freiburg i. Br., Kaiser-Josef-Str. 262
1. 8. 1909 **Becker**, Friedrich, Hamburg-Kl. Borstel, Kl. Stübeheide 58a
2. 8. 1879 **Rüthlein**, Georg, Würzburg, Wredestr. 8/I
2. 8. 1887 **Grewe**, Conrad, Hannover, Ferd.-Wallbrecht-Str. 94
2. 8. 1901 **Donner**, Jakob, Heimbach/Nahe
4. 8. 1892 **Wimheuer**, Paul, Bonn, Herwarthstr. 33
4. 8. 1894 **Klöppel**, Peter, Bonn, Heerstr. 34
5. 8. 1880 **Heinrichs**, Math., Eddersheim, Weidrichstr. 2a
5. 8. 1887 **Köwing**, Willi, Göttingen, Karl-Marx-Str. 82
6. 8. 1892 **Erpenbach**, Hein, Nürtingen, Rechbergstr. 7
6. 8. 1907 **Beetz**, Adolf, Schweinfurt, Maria-Theresien-Str. 33
7. 8. 1888 **Lenz**, Josef, Spaichingen (Kr. Tuttlingen), Danziger Str. 25
7. 8. 1898 **Dietz**, Emma, Wiesbaden-Schierstein, Am Lindenschloß 8
7. 8. 1898 **Frankenbach**, W., Okriftel a. M., Sindlingerstr. 8
8. 8. 1887 **Wenglein**, Margarete, Frankft./M.-Zeilsheim, Neu-Zeilsh. 32
8. 8. 1893 **Bulan**, Willi, Hamburg 33, Mildestieg 26
9. 8. 1900 **Piller**, Josef, Schweinfurt, Lindenstr. 9
9. 8. 1903 **Cossmann**, Heinrich, Bonn, Karl-Marx-Str. 39
13. 8. 1888 **Wollscheid**, Josef, Klarenthal, Stephanstr. 19
14. 8. 1905 **Wieddekind**, Karl, Kassel, Westendstr. 5/I
16. 8. 1891 **Jakobi**, Johann Rochus, Kriftel/Ts., Immanuel-Kant-Str. 5
16. 8. 1892 **Hagen**, Bernhard, Konstanz, Bruderturmstraße 3
16. 8. 1893 **Schneider**, Curt, Wuppertal-Elberfeld, Hofaue 95
16. 8. 1903 **Schulze**, Margarete, Frankfurt/Main, Heimatring 17
17. 8. 1895 **Schäfer**, Wilhelm, Darmstadt, Frankfurter Str. 58
18. 8. 1878 **Richter**, Willi, Hannover, Kollenrodtstr. 59
18. 8. 1904 **Geyer**, Ludwig, Schweinfurt, Bauschstr. 7
20. 8. 1886 **Lange**, Johannes, Hamburg 19, Emilienstr. 76/II
20. 8. 1902 **Bamberger**, Gustav, Nahbollenbach/Nahe, Heimbachstr. 8
21. 8. 1897 **Walther**, Valentin, Frankfurt/M.-Zeilsheim, Pfaffenwiese
21. 8. 1899 **Heller**, Friedrich, Oker/Harz, Goslarsche Str. 10
22. 8. 1896 **Roßkamp**, Hans, Aachen, Schopenhauerstr. 30
23. 8. 1874 **Dieterichs**, Carl, Bremen, Grünenstr. 100
24. 8. 1885 **Seidel**, Adolf, Bielefeld, Am Kamphof 6 / b. Meyer
24. 8. 1890 **Fell**, Johann, Gau-Odernheim, Rhh.
24. 8. 1900 **Jung**, Karl, Frankfurt/Main-Fechenheim, Alt Fechenheim 76
25. 8. 1908 **Schinkel**, Ferdinand, Hannover, Bömelburgstr. 1
26. 8. 1892 **Lohr**, Josef, München 8, Coulmiersplatz 1/3
26. 8. 1894 **Göttmann**, Karl, Darmstadt, Elisabethenstr. 72
27. 8. 1906 **Popp**, Andreas, Reundorf b. Lichtenfels (Obfr.)
29. 8. 1888 **Schmidt**, Hermann, Marburg/L., A. d. Wehr 5 1/2
29. 8. 1887 **Kuchta**, August, Hamburg-Poppenbüttel, Emerkesweg 30
29. 8. 1889 **Behnken**, Richard, Hamburg-Curslack 2, Hausdeich 270
29. 8. 1901 **Baas**, Anna, Heidelberg, Zähringerstr. 46
29. 8. 1904 **Börner**, Gottfried, Kriftel/Taunus, Immanuel-Kant-Str. 4
31. 8. 1890 **Weyrauch**, Georg, Haingrund

31. 8. 1891 **Kuhlmei**, Paul, Berlin-Spandau, Lindenufer 10
 1. 9. 1900 **Behr**, August, Retzbach
 4. 9. 1895 **Siegmann**, Karl, Mannheim-Lindenhof, Meerwiesenstr. ?
 5. 9. 1903 **Kniess**, Karl, Schweinfurt, Zellerstr. 12
 5. 9. 1908 **Krüger**, Karl, Hannover, Friedr. Silcherstr. 4
 7. 9. 1885 **Müller**, Curt, Würzburg, Max-Dauthendey-Str. 16/1
 7. 9. 1891 **Schniedermann**, Paul, Göttingen, Rotestr. 35/36
 7. 9. 1893 **Beckmann**, August, Völklingen, Vereinshausstr. 6
 7. 9. 1896 **Landree**, Adolf, Bielefeld, Gustav-Adolf-Str. 13
 7. 9. 1906 **Lauer**, Michel, Eppelborn, Ackerstraße
 8. 9. 1905 **Degenhardt**, Ludwig, Kassel-R., Hasserodtstr. 2
 9. 9. 1887 **Starke**, Willi, Göttingen, Weender Landstr. 52
 10. 9. 1890 **Hillenbrand**, Georg, Fulda, Georg-Antoni-Str. 27
 10. 9. 1897 **Veit**, Gustav, Haingrund
 10. 9. 1901 **Köhler**, Richard, Poppenhausen
 10. 9. 1903 **Wagner**, August, Hoppstädten/Nahe
 11. 9. 1899 **Hoffmann**, Richard, Offenbach/Main, Bismarckstr. 106
 11. 9. 1902 **Schmidt**, Karl, Nahbollenbach/Nahe
 12. 9. 1883 **Rütt**, Walter, Berlin-Steglitz, Stephanstr. 6
 12. 9. 1890 **Schwab**, Johann, Wombach b. Lohr a. Main
 12. 9. 1900 **Kehl**, Philipp, Staudernheim/Nahe
 12. 9. 1904 **Strack**, Albert, Frankfurt/M.-Höchst, Bolangarostr. 110
 12. 9. 1905 **Nehb**, Fritz, Kriftel/Taunus, Frankfurter Str. 23
 13. 9. 1900 **Buch**, Georg, Kelkheim/Taunus, Mühlstraße
 13. 9. 1904 **Hoyer**, Heinz, Bremen, Regensburger Str. 75
 15. 9. 1898 **Hold**, Heinrich, Kirn/Nahe
 16. 9. 1902 **Schneider**, Heinrich, Kirn/Nahe
 16. 9. 1903 **Hahn**, Carl, Idar-Oberstein 1, Hauptstr. 434
 16. 9. 1907 **Bauer**, Joseph, Klein-Auheim b. Fulda „Bauer-Werke“
 17. 9. 1880 **Kahlert**, August, Idar-Oberstein 3
 17. 9. 1883 **Eggers**, Fedor, Hamburg-Bergedorf, Gojenbergsweg 10
 17. 9. 1896 **Mayer**, Willi, Hechtsheim, Heuerstr. 3
 20. 9. 1882 **Nöll**, August, Frankfurt/M.-Griesheim, Bingelsweg 70
 20. 9. 1900 **Schefels**, Gerhard, Rheinhausen-Östrum, A. d. Pikert 17
 20. 9. 1904 **Fleckenstein**, Karl, Frankft./M.-Griesheim, Alte Falterstr. 23a
 20. 9. 1905 **Spahn**, Wilhelm, Weinheim, Rosengasse 3
 21. 9. 1899 **Schulze**, Gerhard, Frankfurt/Main, Heimatring 17
 23. 9. 1894 **Fischer**, Fritz, Kriftel/Taunus, Immanuel-Kant-Str. 3
 23. 9. 1902 **Langwost**, Fritz, Hannover, Wilhelm-Bluhm-Str. 47
 23. 9. 1906 **Ruffenach**, Armand, Fürstenhausen/Saar, Sophienstr. 14
 23. 9. 1907 **Voigt**, Walter, Wuppertal-Elberfeld, Gathe 85
 24. 9. 1882 **Traband**, Nikolaus, Frankfurt/M.-Nied, Sauerstr. 44
 25. 9. 1892 **Sattler**, Anna, Wiesbaden-Schierstein, Wilhelmstr. 17
 25. 9. 1902 **Bösen**, Johann, Orscholz, Diedenhoferstr. 6
 26. 9. 1900 **Haupt**, Franz, Schweinfurt, Gerh.-Hauptmann-Str. 21
 26. 9. 1902 **Krahe**, Josef, Neuwerk, Donnerstr. 63
 27. 9. 1907 **Schmidt**, Oswald, Niederwöllstadt, Ringstr. 19
 28. 9. 1903 **Seidner**, Kurt, Frankfurt/Main, Hartmann-Ibach-Str. 51
 29. 9. 1902 **Wütschner**, Robert, Schweinfurt, Luitpoldstr. 13
 30. 9. 1888 **Mahr**, Henry, Bergen b. Frankfurt/M., Am Rebenborn 4
 30. 9. 1892 **Sanft**, Gustav, Heidelberg, Bachstr. 18

NEUZUGÄNGE

Baden

597 Altig, Willy, 17. 1. 1935, Mannheim, Lechleiterplatz 10

598 Altig, Rudi, 18. 3. 1937, Mannheim, Lechleiterplatz 10

599 Ziegler, Karl, Mannheim, Langerötterstraße

Hessen

600 Hauck, Erwin, 23. 4. 1909, Gießen, Westanlage 56

601 Lotz, Erika, 3. 2. 1908, Wetzlar, Friedenstraße 4

602 Mächtel, Georg, 31. 10. 1909, Frankfurt-Nied, Mainzer Landstr. 763

608 Haak, Hermann, 20. 3. 1884, Frankfurt-Niederrad, Waldstr. 32

Mittelrhein

603 Weil, Erna, 25. 6. 1907, Finthen, Mainzer Straße 3

Rheinland

604 Bautz, Wilhelm, 24. 12. 1907, Kirn, Hedwigsgärten 5

605 Helfenstein, Friedrich, 23. 6. 1908, Kirn, Neue Straße

606 Schmidt, Hermann, 12. 10. 1909, Kirn, Dhaunerstraße

607 Steuerwald, Rudolf, 29. 11. 1909, Staudernheim Nr. 364

ÄNDERUNGEN!

Hessen

415 Horn, Anton, Frankfurt am Main, jetzt Bremer Platz 3

Nordrhein-Westfalen

BG 1096 Veronelli, A., wurde in Heft 11 als gestrichen bekanntgegeben; Kamerad V. hat sich wieder gemeldet und wohnt Düsseldorf, Bilker Alle 179II. Die Streichung wird hiermit aufgehoben.

DDR

342 Dehnel, Otto, Dresden, jetzt Dresden N 6, Jägerstr. 13II

STERBEFÄLLE

Wieder haben wir das Ableben lieber alter Radsportfreunde zu beklagen. Es starben in der jetzigen Berichtszeit unsere Gildekameraden:

Bayern

330 Reißweber, Hans, Burgbernheim, 78 Jahre

Hessen

103 Serba, Karl, Haingrund, 84 Jahr

Mittelrhein

208 Datz, Karl, Finthen, 74 Jahr

Nordrhein-Westfalen

567 Waldmann, Hans, Oberhausen-Osterfeld, 60 Jahr

Rheinland

192 Peitz, Peter, Kirn, 75 Jahr

Ehre ihrem Andenken!

Wir bitten um Prüfung der Anschriften und um Benachrichtigung, falls sich auf irgend eine Art das „Druckfehlerteufelchen“ eingeschlichen haben sollte, damit wir dann gegebenenfalls eine Korektur in unserer Familienmappe vornehmen können.

Einsendungen nur an die Schriftleitung; Redaktionsschluß 15. vor Quartalsende. Anzeigenpreise 1/4 Seite DM 95.—, 1/2 Seite DM 50.—, 3/4 Seite DM 28.—, 1/2 Seite DM 16.—, 1/16 Seite DM 9.—. Satzspiegelüberschreitung (nur bei 1/4 Seite möglich) u. Platzvorschrift 10% Aufschlag.; Maternausgüsse werden zu Selbstkosten berechnet. Beilagengebühr für 1 Blatt bis DIN A 4 DM 25.—. Zahlbar nach Rechnungserteilung u. Vorlage eines Beleges netto Kasse. Gildemeister: Hans Unger, Göttingen, Kreuzberggring 43, Telefon 22581. — Schatzmeister: August Vogel, Karlsruhe-West, Hardtstr. 9, Telefon 50492, Postscheckkonto Karlsruhe 13336
Druck: Hahnsche Druckerei, Inh.: Oskar Lüll, Heidelberg, Sandgasse 4, Fernruf 22350

IN HANNOVER
TREFFEN SICH DIE RADSPORTLER

nur in der

Milch-Bar

Erich Möller

Bahnhofstraße 8



Hahnsche Druckerei Heidelberg

INHABER: OSKAR LULL
SANDGASSE 4 · TELEFON 22350

liefert Drucksachen jeder Art für:

INDUSTRIE
HANDEL
GEWERBE
PRIVAT

GESCHMACKVOLL
MODERN
PREISGÜNSTIG
SCHNELL



Über **100** Jahre ist es her...

seit der Freiherr von Drais die „Laufmaschine“ erfand. Wer hätte damals gedacht, wie viele Nachkommen seines Gefährts – Räder, Mopeds, Roller und Kraftäder – heute die Straßen bevölkern.

Die Verkehrssicherheit hängt von den Reifen ab. Continental-Reifen halten Schritt mit den ständig steigenden Ansprüchen des Verkehrs. Deutschlands größtes Gummiwerk steht im Dienste aller Verkehrsteilnehmer.



Continental