



4. Jahrgang

Januar 1961

Nummer 14

**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.—

POSTVERLAGSORT HEIDELBERG

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



# 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

## Zum Jahreswechsel

Meine lieben Gildekameradinnen und Gildekameraden!

Wenn Ihr Ende d. J. die Nachrichten in die Hand bekommt, ist das Weihnachtsfest vorüber und das Jahr 1961 wird seinen Anfang nehmen.

Ich wünsche Euch allen frohe Festtage verlebt zu haben und erhoffe für jeden alles Gute zum Jahreswechsel. Auch in diesem Jahre haben wir zum Weihnachtsfest wieder unserer Kameraden in der DDR gedacht, was diese mit innigen Dankesbezeugungen anerkannten (siehe innere Seiten dieser Nachrichten). — Für das abgelaufene Jahr möchte ich einen kurzen Überblick über das Geschehen in der Gilde geben: Die Neuzugänge betragen 32, denen ein Abgang von 25 Sterbefällen gegenübersteht, mithin ein Zuwachs von sieben Kameraden. — Der Beitragseingang ist nicht so erfreulich, wie ich ihn mir nach den von mir immer wieder erfolgten Hinweisen vorgestellt hatte. Mit Bedauern habe ich feststellen müssen, daß von unseren 550 Mitgliedern rund 27% ihren Beitrag für das Jahr 1959 nicht entrichtet haben. Für das Jahr 1960 ist die Feststellung noch nicht erfolgt. Wir haben unsere Ankündigung, die Nachrichten an diese Säumigen ab 1. Januar 1961 nicht mehr zum Versand zu bringen, in die Tat umsetzen müssen. Die davon betroffenen Kameraden sind von mir mit einem Rundschreiben unterrichtet worden.

Das Treffen 1960 in Göttingen ist tadellos und einwandfrei verlaufen. Viele Dankschreiben besagen es. Ich möchte an dieser Stelle den Göttinger Kameraden, die mir bei der Gestaltung des Festes tatkräftigt zur Seite gestanden haben, nochmals herzlich danken. — Einen Tag nach dem Fest also am 8. 8. 60 sind beim Postamt in Göttingen mit Zahlkarte DM 5,— eingezahlt. Als Absender ist angegeben: „Gilde-Beitrag“. — Ich bitte den Einzahler, mir seinen Namen mitzuteilen, damit wir die Kartei vervollständigen können.

Im Übrigen darf ich auf die Bekanntmachung unseres Schatzmeisters August Vogel und auf die vielseitigen Arbeiten unseres nimmermüden Gustav Sanft hinweisen. Diesen Mitarbeitern spreche ich für das im alten Jahr Geleistete und für ihre damit verbundene Mühewaltung Dank und Anerkennung aus.

Allen Kameradinnen und Kameraden in alter Treue bundeskameradschaftliche Grüße

Euer Guildemeister

Hans Unger

# Unser Gildetreffen 1961 in Karlsruhe

In Göttingen verabschiedeten wir uns mit dem Wunsche auf ein frohes, gesundes und munteres Wiedersehen in Karlsruhe. Aus Anlaß des 110. Todestages des Freiherrn Carl v. Drajs, dem Begründer des Radfahrsporges, der in Karlsruhe geboren und gestorben ist, soll bei dieser Gelegenheit gerade den Radsport-Pionieren unserer Bundes-Ehren-Gilde die Möglichkeit geboten werden, sich an ehrwürdiger Stelle zu treffen. Als vorläufiger Termin ist vorgesehen 8 Tage vor den Rad-Weltmeisterschaften 1961, die bekanntlich in der Schweiz stattfinden werden, so daß zur Weiterreise nach dort günstige Voraussetzungen geschaffen werden können. Sobald der endgültige Termin dafür vorliegt, wird näheres darüber zu berichten sein. Man spricht deshalb vom Treffen in Karlsruhe von Ende Juli oder Anfang August. Also frühzeitig danach einrichten, um dabei zu sein.

Zum Ablauf eines für den deutschen Radsport erfolgreichen Jahres, ist es auch mir ein Bedürfnis, allen Kameradinnen und Kameraden, gleich an welcher Stelle sie sich für die Ideale und Belange eingesetzt haben, insbesondere aber an dieser Stelle allen Mitgliedern, sowie Gönnern unserer Bundes-Ehren-Gilde, aufrichtigen Dank auszusprechen.

Zum Weihnachtsfeste und Jahreswechsel wünsche ich allen Freunden recht friedliche Tage und weiterhin viel Glück und Gesundheit mit bestem Wohlergehen.

Bitte denken Sie bei dieser Gelegenheit auch daran, im neuen Jahr mit zu den „ERSTEN“ zu zählen, die ihren freiwilligen Mindestjahresbeitrag von 3,— DM auf mein Postscheck-Konto Karlsruhe 133 36 einbezahlen. Gerne werden auch höhere Einzahlungen zugunsten der BEG verbucht. Bei Einzahlungen ist Absenderangabe dringend erforderlich, um richtige Gutschrift in der Kartei zu gewährleisten. Die Mitglieds-Nr. dazu erleichtert dieses noch mehr. Bitte zu beachten: Meine neue Adresse lautet seit langem schon: Karlsruhe - West, Hardtstr. 9.

In kameradschaftlicher Verbundenheit und Radsportgrüßen

Euer Schatzmeister

August Vogel

## Fünfundneunzigjährig gestorben

In unserer Juli-Ausgabe Nr. 12 priesen wir hoch zu Stahlroß den fünfundneunzigjährigen Gildekameraden Rudolf Goerg aus Idar-Oberstein I als ein getreues Vorbild und als ein ganz seltenes Musterbeispiel traditioneller Radlerkameradschaft. Wir verbanden damit den Wunsch, daß es dem Neuneinhalbjahrzehntalten vergönnt sein möge, sich uns noch einige Jährchen zu erhalten. Dieser Wunsch blieb leider unerfüllt. Wohl war der ehemalige Vorsitzende des seinerzeitigen Gaus IV Rheinland bei Vollendung seines 95. Lebensjahres altersbehindert, er nahm jedoch noch an allen Geschehnissen lebhaften Anteil, so daß sein plötzliches Dahinscheiden im September dennoch für viele unerwartet kam. Die Idar-Obersteiner Vereins-, Bundes- und Ehrengildekameraden erwiesen dem Toten die letzten sportlichen Ehren. Rudolf Goerg war ein wirklich verdienter Radsportjubilare, den wir nie vergessen werden . . . —GSFT—

## Nachahmenswerter Bunter Abend

Den Wunsch nach einem herzlichen Kontakt zwischen den Familienangehörigen der Ehrengildekameraden des Main-Taunus-Kreises stellte am ersten Novembersonntag beim Bunten Abend der 1. Vorsitzende des ausrichtenden Ehrengilde-Kreises, Kamerad Karl Walter, in den Mittelpunkt seiner Begrüßungsansprache im Nassauer Hof des Gildekameraden Peter G a s s e r in Kelkheim-Münster. Kaum konnte der Festsaal die vielen Mitglieder und Freunde des Radsports fassen, als mit einem schwingvollen Marsch der sechs Tonkünstler vom „Silber-Stern“ Münster unter der gekonnten Leitung ihres Toni H e r r ein eindrucksvolles Unterhaltungsprogramm, für dessen reibungslose Abwicklung der 2. Vereinsvorsitzende, Gildekamerad Heinz K r u g, Münster, verantwortlich zeichnete, eröffnet wurde und das einen vielbeachtlichen Überblick über das gesellschaftliche Niveau, aber auch über die hallensportliche Trainingsarbeit des Saalradsports gab. Der Festredner begann sinnvoll mit einer Totenehrung und hieß dann namentlich Gildemeister Hans U n g e r und den Schreiber dieser Zeilen, als Herausgeber der Gildenachrichten, die immer wieder aufs Neue beglücke und erfreue, mit herzlichem Dank für ihr Erscheinen auf das herzlichste willkommen. Jubelnder Beifall wurde ihnen zuteil. Sodann gab er seiner Freude Ausdruck noch besonders begrüßen zu dürfen: vom BDR-Bundesvorstand Jakob B u r k h a r d, den Main-Taunus-Kreisvorsitzenden des BDR, Willi S c h r e i b e r, den Frankfurter BDR-Bezirksvorsitzenden Karl J u n g, vom Landessportbund und Hessischen Radfahrerverband Max H a h n, die ebenso wie das Finthener Gildekameradenehepaar Erna und Hugo W e i l, der Mannheimer Gildekamerad Karl S i e g m a n n mit Gattin und alle übrigen auswärtigen Festgäste, die teilweise mit Privatfahrzeugen erschienen waren oder vom Veranstalter um 19 Uhr von Omnibussen abgeholt und ab 3 Uhr nachts wieder heimgeführt wurden und nicht zuletzt die heimischen Ehrengäste, wie Stadtrat und stellvertretender Bürgermeister Heinrich K i l p, gleichzeitig Vertreter der Turn- und Sportgemeinde und Kelkheims Polizeipräsident Josef S a f f r a n mit Beifall bedacht wurden. Mit Glückwünschen und Dankesworten sprachen die namentlich begrüßten Gäste nacheinander ihre Anerkennung aus für den erfolgversprechenden Kameradschaftsabend in der Hoffnung für weitere gleichartige Veranstaltungen zur Festigung und Fortpflanzung der Traditionspflege innerhalb der bewährten großen Ehrengilde-Familie.

Nunmehr war der Start für die bunte Vortragsfolge freigegeben, die von den sechs „Silber-Sternen“ einen treffenden musikalischen Hintergrund gaben. Für die nächsten Stunden dominierte die leichte Muse und die gute Laune. Die Hast des Alltags war vergessen. Heinz B r a n d m ü l l e r, bajuwarischer Spaßmacher und Conferencier, brachte mit (Finthener) Witz und Charme die richtige Stimmung und führte sie meisterhaft über die „Strecke“. Aus der Vortragsfolge sei das Doppelquartett „Finthener Schoppesänger“ mit Darbietungen ganz nach Lust und Laune erwähnt. Der gezollte Beifall zeigte am besten, wie sehr ihr Gesang „richtig“ ankam, so daß Zugaben dankend quittiert wurden. Auch der Fanfarenzug der Turn- und Sportgemeinde Münster, unter Leitung seines Tambormajors Jakob

Hornbacher, erntete für seine flott dargebrachten Märsche großen Applaus, der gleichfalls Anlaß zu Sondereinlagen gab. Vom gleichen Verein präsentierten sich dann die jugendlichen Handbacher-Mühl im Zweier-Kunstoffahren. Obwohl ihr Können nicht voll zur Geltung kam — es lag an der zu beengten Fahrfläche — bewiesen sie auf zwei wie auf einem Rade, daß sie bei weiterem Übungsfleiß berechnete Hoffnungen zu noch größeren Leistungen besitzen. Der ihnen von fachkundigen Zuschauern gezollte Beifall möge hierzu Ansporn sein! Nach dem Unterhaltungsprogramm übergab Heinz Brandmüller, der den besten Part des Abends spielte, das Kommando an die „Silber Sterne“, die mit flotter Tanzmusik das in jeder Weise wohlgelungene Fest beschlossen, wobei die von dem nimmermüden Ansager gut arrangiert eingelegten Unterhaltungstänze nicht unerwähnt bleiben sollen, ebenso wenig wie der unverwüthliche 84jährige Griesheimer Karl Winterling, der das Tanzbein schwang wie ein junger Adonis!!!

Summa summarum: ein amüsanter Bunter Abend in der Tradition der Bundes-Ehrengilde des Main-Taunus-Kreises, wie er auch in anderen BDR-Landesverbänden zur Nachahmung bestens empfohlen sein möge . . .

— GFT —

## Wie vor 40 Jahren auch heute noch

Von einem lieben guten alten Bundeskameraden von jenseits der willkürlich durch Deutschlands Mitte gezogenen Wahnsinnsgrenze erhielt ich dieser Tage eine recht sinnvolle Postsendung, deren doppelte Bedeutung beim Lesen der beigelegten Zeilen: „wie wir schon vor vierzig Jahren auf einer Seite standen, so ist es auch heute noch“ erst ins richtige Licht gerückt wurde, als ich auch die beigelegte Zeitungsseite einer Leseprobe unterzog. Es war ein schon sehr abgegriffener, vergilbter Teil der damaligen „Rad-Welt“, der von unserem Gildekameraden Fredy Budzinski redigierten Radsportzeitung. Diese Ausgabe trug das Datum: Berlin, Freitag, den 31. Dezember 1920 und war als Blatt 4 Nr. 177 näher detailliert. (Wer es kann, möge es heute noch nachschlagen!) Darin fiel als erstes der Artikel „Sportwünsche für das neue Jahr“ ins Auge und ist namentlich gezeichnet von dem eingangs erwähnten Getreuen, unserem Gildekameraden aus der Zone, der — wenn ich nicht sehr irre — ihn in seiner Eigenschaft als Gaufahrwart geschrieben hatte und der bereits damals recht positive Neujahrswünsche für den Radsport enthielt. Auf der gleichen Zeitungsseite stand ein von mir als damaliger 1. Vorsitzender des Bezirks Bremen namentlich gezeichneter Artikel als Entgegnung auf vorausgegangene Ausführungen des seinerzeitigen Hamburger Gaufahrwarts — unserem heutigen bewährten alten Freund und Gildekameraden — Ernst Schröder, über in Vorschlag gebrachte Reorganisation in den Gau-, Kreis- und Bundesmeisterschaften.

Mögen diese beiden Zeitungsartikel von 1920 heute als belanglos abgetan werden, treffend ist und bleibt der mit eingangs von unserem lieben Ostkameraden geschriebene doppelt sinnvolle Satz: „wie wir schon vor 40 Jahren auf einer Seite standen, so ist es auch heute noch“, den ich hiermit als unzweideutig unterstreichend jedem gern zur Kenntnis geben möchte.

— GSFT —

*„ . . . es ist ein erhebendes Gefühl“*

### Herzerfrischend die Radlertreue

Nach den überwältigenden und ergreifenden Beweisen für die Hilfsbereitschaft der Ehrengilde, beispielhaft angeführt von unserem Gildemeister Hans Unger und seiner Gattin — wobei Einzelaktionen verschiedener Gildekameraden und deren weitaus besseren Ehehälften nicht unerwähnt bleiben sollen — erhalten wir immer wieder Briefe der Beschenkten von jenseits der unser Vaterland teilenden Wahnsinnsgrenze. Die herzliche Freude und Dankbarkeit, die aus diesen Schreiben sprechen, sind das schönste Echo auf die mit so viel Liebe zusammengestellten Sendungen und Spenden. Diese Briefe bringen wir heute wiederum auszugsweise unseren Lesern zur Kenntnis mit der Bitte daran zu denken, daß dieses Spendenunternehmen hauptsächlich nur deshalb so reichlich vorgenommen werden kann, weil die meisten Gildekameraden pünktlich ihren freiwillig aufgenommenen Mindestbeitragsverpflichtungen von jährlich DM 3.— (und selbstverständlich darüber hinaus) nachgekommen sind. Und dafür gilt allen diesen pünktlichen Beitragszahlern auch von dieser Warte aus herzlichster Dank . . .

- GSFT. -

„ . . . hast Du meiner Frau und mir eine Überraschung bereitet, die uns sehr froh stimmt. Die Post brachte wohlbehalten ein mit sichtlich viel Liebe gepacktes Paket. Allen beteiligten Sportfreunden für die vielseitig damit verknüpften Bemühungen unseren herzlichsten Dank. Ich freue mich erneut, daß man als alter Kamerad und Pionier des Radsports im Osten nicht vergessen ist. Es ist für uns alten Kämpen herzerfrischend, zu wissen, daß die schon früher oft bewährte Radlertreue noch lebt. Der Paketinhalt ist für uns sehr willkommen, also jedes Stück wertvoll, besonders auch hinsichtlich der Qualität. Heute sitzen wir bei einer guten Tasse Bohnenkaffee und einer Ia Zigarre, dabei Deiner und aller Gildekameraden gedenkend. Mit viel Interesse lesen wir stets die Quartalszeitung, ist sie doch gleichzeitig eine gute Verbindung zwischen West und Ost unseres Vaterlandes. Mit nochmaligem Dank an Dich und Gattin sowie an alle Spender grüßen wir in alter Bundestreue . . .“

„ . . . Dein Brief und das meiner Frau und mir zugedachte Weihnachtspaket erreichten uns wohlbehalten. Aufs herzlichste danken wir dafür. Für uns als bescheidene Rentner ist der gesamte Inhalt überaus wertvoll und bereitet uns eine ganz große Freude. Damit haben wir eine schöne Weihnachtszeit und werden wir Eurer an den Festtagen gedenken. Dabei erinnere ich mich immer wieder der früheren Jahrzehnte, wo ich noch aktiv oder in sportlicher Leitung des BDR tätig sein konnte. Viele frohe Stunden der Kameradschaft zu Bundesveranstaltungen oder der Bundesgarde hiegen hinter mir, von denen man im hohen Alter zehrt. Für die uns bereitete Weihnachtsfreude nochmals innigst dankend und allen guten Wünschen für das Fest, Dir, Deinen Lieben und allen Getreuen der Gilde, sowie herzlichst grüßend, sind wir Deine . . .“

„ . . . da traf Deine liebe Sendung bei mir ein, in tadelloser Verfassung. Sie war wieder mit großer Sorgfalt zusammengestellt und Deine Hausehre hat sicher dabei geholfen, denn man fühlte die Frauenhand in der Auswahl. Nehmt meinen und auch meiner Frau Dank entgegen für Euer Gedenken . . .“

„ . . . nun erreichten mich die Gildenachrichten vom 1. 10. mit der Sonderbeilage, daß wieder ein alter Kamerad seine letzte Fahrt angetreten hat. Jetzt traf wieder eine Sendung von Dir ein mit den Reinigungsartikeln; ich

übergab alle Sachen meiner Guten, die ja damit im Haushalt zu tun hat. Lediglich die zwei Toilettenseifen losten wir aus und da fiel auf mich die „Lavendel“. Herzlichen Dank, mein lieber . . . , Du hast uns allen eine große Freude bereitet, und ich mach mir nur Gedanken, ob Dein Denken an uns Dich nicht zu sehr belastet. Der Ordnung halber möchte ich erwähnen, daß ich das Gildeblatt per 1. 7. 60 nicht erhalten habe. Auf Grund der Familiennachrichten schreibe ich dann immer die Geburtstage der mir näher Bekannten heraus, um sie nicht zu vergessen. Wir grüßen herzlich und danken nochmals für Eure Güte . . .“

„ . . sowie den Eingang der angezeigten Weihnachtssendung. Das Auspacken allein war bereits ein Genuß, liebe Hände hatten daran gearbeitet. Nimm also für Dich und Dein ganzes Haus und für Alle, die mitbeteiligt sind, meinen herzlichsten Dank entgegen. Es ist doch ein erhebendes Gefühl, das man empfindet, wenn man es so erlebt, in der Ferne noch liebe Freunde zu haben und daß man nicht vergessen ist. Groß war meine Freude auch als ich die Juli-Quartalszeitung erhielt, worin unsere „Mainzer Loreley“ als Gildeschwester angeführt war . . . das wird ja ein Wiedersehen werden, schon jetzt bin ich frohgestimmt darüber, grüße Euch alle herzlichst und danke Euch nochmals in alter Freundschaft . . .“

„ . . und besten Dank für die von . . . an . . . übergebene Festschrift. Ansichtskarten und Plaketten vom Göttinger Treffen, die mich sehr interessierten und eine nette Erinnerung sein werden. Meine Gedanken waren in diesen Tagen oft bei Euch, zumal es mir leider nicht vergönnt war, daran teilzunehmen. Groß war dieser Tage auch wieder die Überraschung über das große und inhaltsreiche Geschenkpaket von der Gilde. Wir haben uns natürlich sehr darüber gefreut und ich danke Euch herzlichst für die kameradschaftliche Verbundenheit, die mir allseits und immer wieder zuteil wird. Euer dankbarer . . .“

„ . . . Deinen Brief mit dem Quartalsbericht habe ich dankend erhalten und ganz unerwartet traf dieser Tage wieder ein Päckchen mit Waschmitteln ein, wofür meine Frau und ich herzlich danken, zeigt es doch immer erneut unsere alte Verbundenheit, die kaum zu überbieten sein dürfte. Stets Euer . . .“

„ . . traf kurz nach Deiner Ankündigung das Weihnachtspaket ein. Der prächtige und so reiche Inhalt hat uns viel Freude bereitet, wofür der Ehrengilde herzlichst gedankt sei. Eure Treue erinnert mich immer wieder an die schönen Stunden, die ich mit Euch verleben konnte. Dir und allen Göttinger Sportskameraden ein gesundes und frohes Weihnachtsfest wünschend bin ich immer Euer . . .

„ . . was soll man sagen, ganz außer der Reihe solch ein wertvolles Liebespaket zu erhalten? Ist es der Ausgleich, weil wir zum Göttinger Treffen nicht in Eurer Mitte weilen durften? Dann wären wir ja reichlich entschädigt worden. Allen lieben Spendern herzlichen Dank mit kameradschaftlichen Grüßen an alle lieben Gildefreunde Eure . . .“

„ . . und man kann nur immer wieder herzlichen Dank sagen für Eure Fürsorglichkeit, die gar nicht hochgenug geschätzt werden kann. Dir und Deinen lieben Mitspendern nur Gutes und Gesundheit zum Weihnachtsfest und für 1961 wünschend, verbleibe ich mit treudeutschen All-Heil-Grüßen, Euere . . .“

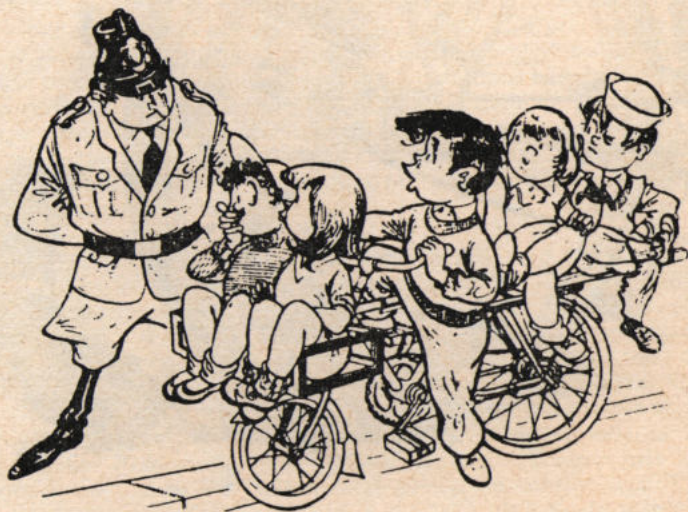
„ . . Weihnachten mitten im September! Ist das nichts? Hoherfreut und wirklich ganz überraschend erhielten wir das so nette Geschenk. Fein



säuberlich hatte es meine bessere Hälfte dekorativ aufgebaut; der Anblick war herrlich, wie eine „Material- und Kolonialwarenhandlung“, war doch an alles gedacht, was unsere Herzen erfreuen konnte. Es war eine wirkliche Freude und dafür danken wir Euch allerherzlichst. Möchte es doch einmal möglich sein, daß Ihr alle es erleben könntet, welche Freude ein solcher Gruß bei uns auslöst. Nicht nur der Inhalt allein, sondern das erhebende Gefühl, Freunde und Kameraden zu haben, die an dich denken; das ist noch stärker als der so begehrenswerte Inhalt! Ich bitte Dich herzlichst, unseren besten Dank entgegenzunehmen und diesen auch an alle Mitbeteiligten weiterzuleiten. Auf ein Wiedersehen hoffend, schließt mit gildekameradschaftlichen Grüßen, Dein . . .“

„ . . . herzlichen Dank, um nicht viel Worte zu machen! Es ist nur einmalig, Eure Liebe und alte Kameradschaft. Für heute allerbeste Grüße auch an alle Gildekameraden und Radsportfreunde, Eure . . .“

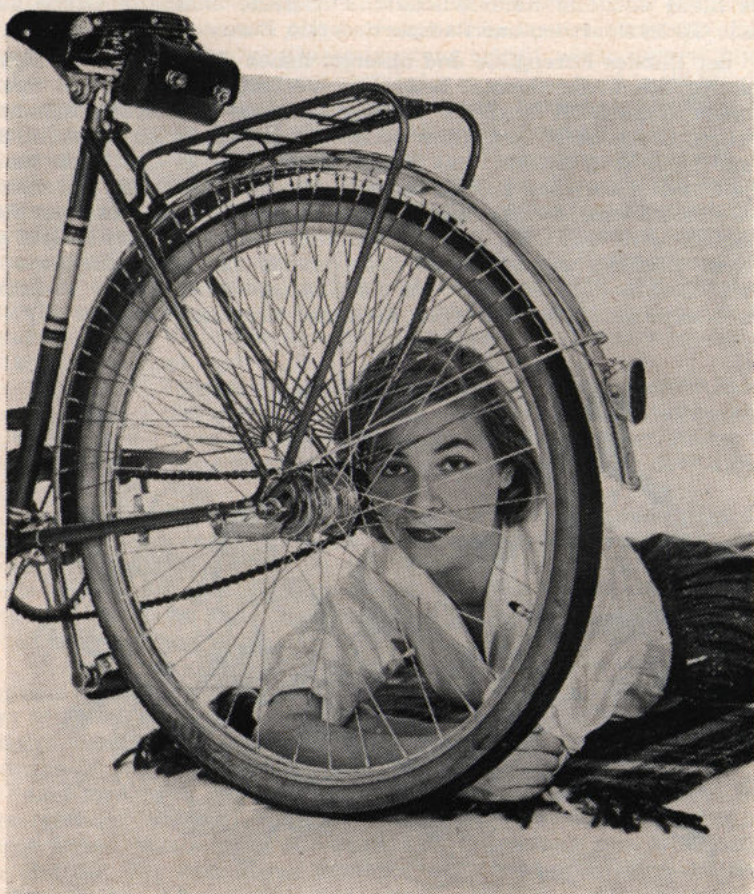
„ . . . der Bundes-Ehrengilde und unserem lieben Gildemeister herzlichen Dank für die wieder einmal bewiesene Verbundenheit mit den Sportfreunden in der DDR durch die Stiftung eines mit viel Liebe zusammengestellten Geschenkpaketes. Ganz außerordentlich habe ich bedauert, daß es mir nicht möglich war, mit lieben Kameraden in Göttingen einige frohe Stunden verleben zu können. Es ist doch bedauerlich, daß immer wieder betont wird, die Sportgemeinschaft zu fördern und dies dann nicht ermöglicht wird. Ich wäre dankbar, wenn ich etwas über den Verlauf des Treffens erfahren würde und ob Sportfreunde aus der DDR anwesend waren. Deshab bitte ich sehr um die Zusendung der immer so netten Gilde-Nachrichten. Dir und allen Freunden herzlichste Grüße . . .“



Weiß ich auch, daß das verboten ist, Herr Wachtmeister.  
Ich wollte nur mal zeigen, wie so eine Torpedo-Dreigangnarbe arbeitet.

## ... es ähzte in alten Holzlagern

Tretkurbelfahrräder, handwerklich und solide aus Holz konstruiert, wurden schon Anno Tobak in Schweinfurt gefertigt. Ihre plumpen Räder drehten sich schwerfällig und ähzend in Holzlagern. Schmiedeeiserne Modelle und schwindelerregende Hochräder folgten. Immer leisteten Schweinfurter Handwerker bei der Entwicklung dieser Fahrmaschinen Pionierarbeit. Aber es war ein mühevolleres Fahren und man mußte Scheid haben. Durch die geniale Erfindung von Ernst Sachs, die TORPEDO-Freilaufnabe mit Rücktrittbremse, erfolgte schließlich ein grundlegender Wandel,



Sie kann sich freuen. Denn mit der Torpedo-Dreigangnabig ist das Radfahren ein Kinderspiel. Dabei macht es nicht nur Spaß, es ist auch gut für die Figur.

# Rückkehr zum Fahrrad

Das Zweirad lebt — Moped hoch entwickelt — Politiker steigen um

Die fünfzehn Jahre Nachkriegsentwicklung des Zweirades sind durch einen geradezu dramatischen Verlauf gekennzeichnet. Noch nie hat es in der Geschichte des Zweirads ein solches Auf und Ab, einen solchen Wechsel von Erfolgen und Rückschlägen und einen solchen Ansturm von Neukonstruktionen gegeben. Man muß sich nur einmal diese bewegten Einspurjahre in die Erinnerung zurückrufen. Da waren zunächst die ersten zehn Nachkriegsjahre, in denen das Motorrad die Szene beherrschte. Dann kam ein neuartiges Fahrzeug aus dem Süden zu uns: Der Roller. Schließlich wurde das Fahrzeug in Perfektion motorisiert. Aus dem alten Fahrrad mit Hilfsmotor entstand das Moped. Wie immer man auch diese hochinteressante Entwicklung betrachten mag, der technische Fortschritt in diesen Jahren ist imponierend. Man hatte ihn auch auf der 4. IFMA vom 7. bis 11. September in Frankfurt bewundern dürfen. Sowohl bei den Motorrädern als auch bei den Rollern wurden neue Modelle vorgestellt. Bei den Motorrädern galt die Liebe der Konstrukteure in erster Linie den Maschinen bis 50 und 100 ccm Hubraum. Bei den Krafträdern bis 50 ccm Hubraum die mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h in die neugeschaffene Moped-Führerscheinklasse V eingestuft wurden, ergibt sich eine völlig neue Situation, weil sie den Liebhaber vor die Frage stellt, ob er ein Moped mit der nach wie vor vom Gesetzgeber geforderten Tretkurbel oder ein Kleinstkraftrad mit Kickstarter erwerben soll. Außerdem gab es auf der IFMA noch leichtere und sportlichere Fahrräder, Motorräder mit einer noch größeren Wartungsfreiheit, Roller mit einem noch größeren Fahrkomfort und noch robustere, aber auch preisniedrigere Mopeds zu sehen, wie sie z. B. Frankreich mit der Mobylette und der Velo/Solex in riesigen Stückzahlen produziert. Das Moped hat einen technischen Stand erreicht, der Neuentwicklungen kaum zuläßt. Die Zahl der deutschen Mopedhersteller ist immer noch groß; es befassen sich etwa zwei Dutzend Firmen mit der Herstellung dieser Fahrzeuge. Da gewinnt natürlich die Forderung nach mehr Normung an Gewicht, wie sie im besonderen das Reparaturgewerbe erhebt.

Als der Vorsitzende des Verbandes der Fahrrad- und Motorradindustrie, Fritz Wenk, vor mehr als vier Jahren in seiner Eröffnungsansprache zur 3. IFMA behauptete: Die Zweiradindustrie lebt, sollte er recht behalten. Zu diesem Optimismus war aber gerade in jenem Jahr wenig Veranlassung, in dem ganz deutlich erkennbar wurde, daß die Zeit der stürmischen Produktionsentwicklung in der Zweiradindustrie vorbei war. Der große Boom der Motorräder und auch der Motorroller neigte sich seinem Ende entgegen. Man sprach von einem Strukturwandel und wußte doch, daß das Rennen zunächst einmal von dem stärkeren und komfortableren Bruder, dem Vierradfahrzeug, gewonnen worden war. Dennoch darf die Zweiradfabrikation nach der 3. IFMA 1956 heute wieder einen Silberstreifen am Horizont entdecken. Die Dinge haben sich seitdem konsolidiert. Das alte Fahrrad — das mobile vulgare — ist zum Erstaunen in eine „zweite Blüte“ gekommen. Die Mediziner und Maneger haben seine

gesundheitsfördernde Wirkung entdeckt. Der Roller hält sich wie das Moped wacker. Das Motorrad hat zwar viel Terrain in den schweren Klassen verloren, zeigte aber im vergangenen Jahr eine ausgeglichene Produktionsentwicklung. So ist das Wort „Das Zweirad lebt!“ kein billiger, sondern ein echter Slogan, der die in Frankfurt stattgefundene 4. Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung beherrschte . . .

Seit sich nun die krankhaften Folgen der Bewegungsarmut häufen, machen die Menschenfreunde darauf aufmerksam, daß es ein Unterschied ist, ob man seine einseitige, mechanisch erledigte Arbeit in lärmgefüllter Werkstatt früher verläßt, um noch bei Tageslicht seinen Blumenkohl im Schrebergarten zu setzen oder ob man mit dem Autobus nach Haus fährt, um mit Urahne, Großmutter, Mutter und Kind in dumpfer Stube vor dem Fernsehgerät zu hocken. Denn gerade weil jetzt auch unsere Arbeit und der Weg von und zu ihr immer weniger Bewegung von uns fordert und weil sie, selbst wenn sie anstrengend ist, häufig nur ganz einseitige Tätigkeit verlangt, ist man ja auf die Verlängerung der Freizeit gekommen, aber nicht, um im Vergnügen nun noch mehr zu ruhen, sondern um den Ausgleich zu der einseitigen Arbeitshaltung zeitlich zu ermöglichen und auch die nötige geistige Spannkraft dazu zu erhalten, die bei längerer Arbeitszeit durch die Ermüdung vertrieben wird. Hierfür stehen alle Arten von Gartenarbeit und von Sport zur Verfügung. Unter allen Sportarten kommt dem Menschen, dessen Arbeitsplatz das Auto ist (oder Auto plus Schreibtisch), das Radfahren am meisten entgegen. Der Kraftfahrer ist verliebt in die Technik. Das Fahrrad ist ein technisches Instrument. Der Kraftfahrer liebt die Geschwindigkeit. Das Fahrrad ist geschwind. Der Kraftfahrer fühlt sich zu Fuß erniedrigt: Das Fahrrad erhebt ihn über die Fußgänger. Die größte Sorge des Kraftfahrers ist der Parkplatz: Fahrräder finden überall einen. Der Kraftfahrer möchte gern gesund bleiben, haßt aber alles, was man ihm dafür empfiehlt: Das Fahrrad ist das einzige, das ihm keinen Verlust an Zeit, Öl und Prestige einbringt, seit es von Königen und Ministern gefahren wird und es hat den großen Vorzug, daß man es ihm nicht ansieht, wie es die Gesundheit durch Ausgleich wieder herstellt, während alle Arten von Sport, schon wegen der kurzen weißen Höschen von den Wohlbelebten, Kahlköpfigen und Stachelbeerbeinigen leicht gescheut werden . . .

Der Lobpreis des Rades fließt mir auch deshalb aus der Schreibmaschine, weil das Radfahren tatsächlich mehr ist, als ein Ausgleichsport für Sitzende, vermag doch das Fahrrad uns leichter als der Fußmarsch oder die Straßenbahn ins Freie, in den Schrebergarten oder auf den Sportplatz zu bringen. Infolge seiner schmalen Spur und seiner Wendigkeit führt es uns im Freien und im Walde auch noch über Wege, ja Pfade, wo der Wagen schon längst nicht mehr fahren darf und kann. Um dieses gesunde Vergnügen der Wald- und Wiesenfahrt dem „armen“ Kraftfahrer auch zu ermöglichen, haben die guten Konstrukteure noch ein Fahrrad gebaut, das man zusammenfalten und in den Kofferraum packen kann. Es ist genau so stabil, wie ein festes Rad und macht dieselbe Freude. Da unsere Parkplätze sich immer weiter von unseren Büros und Arbeitsplätzen entfernen, je mehr die Trümmer-Parkplätze wieder bebaut werden, desto mehr wird sich dieses Rad das Herz des Kraftfahrers auch für den Alltag

erobern, damit er doch noch zeitig an seinen Schreibtisch kommt. Das Rad kann er dann in den Schirmständer stellen. Mit als Ursache der neuen Aufwärtsentwicklung im Fahrradgeschäft nennt die Industrie den amerikanischen Präsidenten Eisenhower. Als „Ike“ von seinen Ärzten zur Kur seines Herzleidens das Fahrradfahren verordnet wurde, schnellte der amerikanische Fahrradabsatz sprunghaft in die Höhe. Mit der üblichen Verzögerung gab die präsidiale Herzkur auch dem deutschen Markt einen Anstoß. Die Zahl derjenigen, die sich ein Fahrrad als Medizin gegen mangelnde Bewegung erwerben, ist ständig im Steigen. Hauptabnehmer sind freilich nach wie vor Jugendliche und 90 bis 95 Prozent des Absatzes entfallen auch auf hochwertige Sport- und Tourenräder. Diese Absatzergebnisse sind deshalb um so bemerkenswerter, als gegenwärtig die geburtenschwachen Kriegsjahrgänge im „Fahrrad-Alter“ sind. Weil ab 1962 diese Jahrgänge wieder stärker werden, rechnet man mit einer weiteren Ausweitung des Marktes. Die günstige Entwicklung führte dazu, daß die westdeutsche Zweiradproduzenten, deren Kreis in den letzten Jahren stark geschrumpft ist, auch die Chancen ihrer anderen Erzeugnisse wieder optimistischer beurteilen . . .

Viele Münchener können sich noch an den ersten bayrischen Ministerpräsidenten erinnern, der im Jahre 1945 durch die von Ruinen gesäumten und gar nicht belebten Straßen zum Dienst mit dem Rad fuhr. Diese Zeit wird vor ihren Augen wieder lebendig werden, wenn jener prominente Radler von einst, der Fritz Schäffler heißt und inzwischen München mit Bonn sowie den Sattel mit den weichen Polstern schwarzer Limousinen vertauscht hat, wie mancher andere Politiker zu dem Gefährt zurückfindet, das in knappen Zeiten besonders praktisch ist, weil es keinen Tropfen Benzin braucht. Der gegenwärtige Bundesjustizminister ist einer jener der breiteren Öffentlichkeit bekannten Personen bayrischen Stammbaums oder Wirkungsbereichs, die von Bundesverteidigungsminister Strauß ohne Rücksicht auf die Partei, der sie angehören, zum Eintritt in einen die Gesundheit und insbesondere die Nerven fördernden Radfahrclub aufgefordert wurden. Strauß, der sich als Primaner vor 25 Jahren einen goldenen Lorbeerkranz und den Titel eines Süddeutschen Straßenmeisters holte, war auf den Gedanken dieser Clubgründung nach einer siegreichen beendeten Wettfahrt gekommen, zu der ihn ein Münchner Journalist aufgefordert hatte. Sicherem Vernehmen nach suchen die bayrischen Politiker zur Zeit in ihren Kellern nach alten Fahrrädern, die ihre Frauen schon längst verschenkt haben — und selbst wenn sie noch eines vorfinden, so dürfte es ihnen ergehen wie dem Arbeitsminister Stain, der nach gründlicher Überprüfung seines alten Vehikels feststellen mußte, daß er damit nicht mehr konkurrenzfähig wäre. Auf ein neues, meint Stain und er denkt dabei an ein Fahrrad. — Noch vor seiner ersten gemeinsamen Ausfahrt, die ins Inntal bei Wasserburg führte, hat der Club der prominenten Radfahrer bereits internationales Lob erhalten. Sogar die seriöse Londoner Times sprach sich anerkennend über die radelnden bayrischen Politiker aus. Vielleicht tauschen diese dann bei einer Radtour gelegentlich einmal ihre Meinungen über den unschätzbaren Vorteil aus, den das Fahrrad vor der Politik auszeichnet: Freilauf mit Rücktrittsbremse . . .

— GSFT —

## DAS ÄLTESTE AUTO DER WELT



Besonderer Anziehungspunkt bei der 5. Internationalen Veteranen-Rallye war ein Benz-Velozipede, Baujahr 1892, das seine stolzen Besitzer gefühlvoll durch die Straßen von Schweinfurt gleiten ließ. Das in Ehren ergraute Fahrzeug entwickelte die abenteuerliche Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h, hat die beachtliche Leistung von 3 PS — und in seinen Scheinwerfern erstrahlen zur Nachtzeit Stearinkerzen. — Unser Bild zeigt E. W. Sachs (rechts) mit dem Besitzer des Fahrzeuges, Walter Treydte, München.

## Wie in guter alter Zeit...

### Veteranen Rallye: Viel Beachtung erfreute sich das Hochrad anno 1866

Mit der 5. Internationalen Veteranen-Sternfahrt in Schweinfurt wurde die „gute alte Zeit“ wieder lebendig, als sich rund 200 Benzin-Fiaker aus der Bundesrepublik, der Schweiz, Österreich, Holland, Frankreich und England mit ihren fahrbaren Untersätzen aus der Steinzeit des Automobil- und Motorradbaues ein Rendezvous gaben. Zwei-, drei- und vierrädrige Fahrzeugveteranen waren dabei zu bewundern, deren Anblick teils helles Gelächter, teils basses Erstaunen auslöste. Erstaunen vor allem darüber, daß diese wackeligen Fahrzeuge von Anno Tobak sich doch noch aus eigener Kraft bewegten.

Ein Riesenaufgebot an vorsintflutlichen Motorrädern, mit Gesundheitslenkern, Riemenantrieb und Kondensstreifen hinterm knatternden Auspuff, Hochräder mit Holzspeichen und Eisenreifen, Seitenwagenmaschinen mit zeppelinähnlichen Gondeln als Beiwagen sowie ein Laufrad des Freiherrn von Drais (1813) gaben sich ein Stelldichein bei dieser romantischen Fahrt in die Vergangenheit. Hatte die Geschicklichkeitsfahrt Ernst-Wil-



# TRINK *Coca-Cola* EISKALT

WARENZEICHEN

hem Sachs, der Schirmherr des Treffens, auf einem Sachs-Moped des Baujahres 1931 angeführt, so bildete die Spitze des historischen Zuges durch das festlich geschmückte Schweinfurt ein selbstgebasteltes Raketenauto, mit dem die Schnauferl-Freunde die technische Weiterentwicklung verulkten, nachdem sie ihre Altwagen-Liebhaberei als besinnliches Hobby betrachten. Paradestücke der vierrädrigen Töff-Töff-Veteranen waren ein Benz-Veloziped von Anno 1892 sowie aus der Bauserie 1898 ein asthmatischer Wartburg-Eisenach und ein nicht minder klappriger Mors. Diese Benzinkutschen im wahrsten Sinne des Wortes zuckelten so gemütlich dahin, daß man fast das Gefühl hatte, man könnte ihnen auf der Fahrt die Räder auswechseln. Beim Benz-Veloziped waren sogar noch die Stearinkerzen in den alten Messinglampen, die damals als funzelige Scheinwerfer dienten. Weitere techn. Feinheiten dieses Kfz.-Urahns: dampfende Schnauferl-Ventile, Riemenantrieb nach Art der Dampfmaschine und Holzbremsklötze an den Vollgummireifen. Die praktische Innenausstattung ergänzte ein am Kindersitz montierter Schraubstock, um anfallende Reparaturen gleich an Ort und Stelle zu beheben. Bemerkenswert der ungeheure Durst dieses Vehikels, das auf einer 100-Kilometer-Fahrt neben sechs Litern Benzin und vier Litern Öl noch 50 Liter Wasser für die Motorkühlung „soff“. Daß bei den ersten Motorkutschen der Rückwärtsgang gänzlich fehlte, kommentierten die Fahrer: „Ja, damals ging es eben im Automobilwesen nur vorwärts.“



Hinter so einem SACHS-Motor herzuwetzen, ist kalter Kaffee.  
Der haut ja mit einem Affenzahn ab. Ich passe.

**TIP  
TOP**

Vulkanisier-Material für Auto und Rad



## Warum Brasilien?

Verschiedene Presseveröffentlichungen haben in der letzten Zeit wiederholt erwähnt, daß Fichtel & Sachs ein eigenes Werk in Brasilien gegründet hat, um die dort ansässige Automobil-Industrie mit Kupplungen und Stoßdämpfern zu beliefern. Brasilien hat während der vergangenen 10 Jahre eine gewaltige Industrialisierung erlebt, die ihren sichtbaren Ausdruck in der Erzeugung von Automobilen findet. Es war in erster Linie die deutsche Automobil-Industrie, die frühzeitig erkannte, welche bedeutsamen Chancen in der Erschließung dieses Marktes durch die Gründung eigener Produktionsstätten lagen. Auf die Frage, warum Brasilien? gibt in dem nachstehenden, dem Sachs-Journal, Kundenzeitschrift der Fichtel & Sachs AG. entnommenen Artikel, der Chef des Hauses, Ernst-Wilhelm Sachs, folgende interessante Antwort:



Ernst-Wilhelm Sachs

„Ursprünglich handelt es sich dabei nur um Montage-Betriebe. Teile und Zubehör wurden aus dem Ausland bezogen. Um die Devisenlage möglichst rasch zu verbessern, verlangte die brasilianische Regierung von den ausländischen Gründern innerhalb eines bestimmten Zeitablaufes, den Automobilbau Zug um Zug vom Stadium der Montage in eine importunabhängige, reine Fertigung zu führen. Wenn man bedenkt, daß nach europäischen Begriffen rund 2000 Lieferanten am Bau eines Automobils beteiligt sind, kann man begreifen, welche enorme Industrialisierungswelle dieses Land ergriffen hat. Neben großen Werken der Grundindustrie wuchsen Zubehörindustrien empor, die sich bemühten, den brasilianischen Automobilbau in wachsendem Maße unabhängig von ausländischen Zulieferern zu machen. Unsere deutsche Automobilkundschaft legte aus diesem Grund großen Wert darauf, daß auch wir für diese besondere Lage Verständnis hatten. Da nun einerseits in Kürze ein Export von Kupplungen und Stoßdämpfern von Schweinfurt aus nach Brasilien durch die erwähnten Autarkiebestrebungen nicht mehr möglich ist, und andererseits die in Brasilien ansässige Automobilindustrie vertragsgemäß sehr bald ohne Import ihre Fahrzeuge aus landeseigener Produktion herzustellen hat, war für uns der Zeitpunkt gekommen, mit einer eigenen Fertigung zu beginnen.

Dabei kam uns der glückliche Zufall zu Hilfe, daß uns die Möglichkeit geboten wurde, eine Mehrheitsbeteiligung an einer kleinen brasilianischen Stoßdämpfer-Firma zu erwerben. Diese Zelle brachten wir maschinell auf den neuesten technischen Stand und befriedigten unsere brasilianische Kundschaft in besonderem Maße durch Entsendung werkseigener Fachkräfte aus Schweinfurt. Zug um Zug wird das Werk ausgebaut und erweitert. Die ursprüngliche Zelle ist bereits zu klein geworden, so daß wir zur Zeit ein neues und modernes Werk errichten, in welchem bis Ende

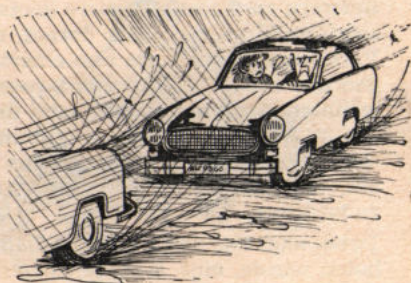
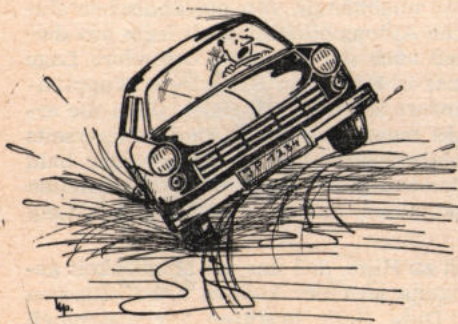
1960 Kupplungen und Stoßdämpfer gefertigt werden. Brasilien ist im Aufbruch, eine Tatsache, an der niemand vorübergehen kann; und wenn in früheren Jahrhunderten Männer auszogen, um ein neues Weltbild zu schaffen, so sind es heute der Fachmann, der Ingenieur und der Wissenschaftler, der unsere Welt gestaltet. Ich persönlich glaube optimistisch an den Frieden; ich glaube aber auch, daß eine weltweite Befriedung nur dann von dauerhafter Gültigkeit sein kann, wenn es uns technisch-hochentwickelten Völkern gelingt, durch unsere technische Erfahrung und durch unser Können den unterentwickelten Ländern einen Lebensstandard zu schaffen, der dazu geeignet ist, Neid, Mißgunst und Krieg für alle Zeiten aus unserer Welt zu verbannen. Und dies ist wohl die entscheidende Antwort: Darum Brasilien!“

## Sahrtechniß bei Regenwetter

Autofahren im Regen verlangt erhöhte Aufmerksamkeit und fahrerisches Können. Wer da glaubt, er selbst sitze im Trockenen und ihn gehe die Nässe auf den Straßen kaum etwas an, wird die unliebsamsten Überraschungen erleben. Sorglose Regenfahrer bedeuten zudem eine Gefahr für die Sicherheit aller anderen Verkehrsteilnehmer.

Wenn es regnet denke man vor Beginn einer Fahrt daran, eine unbedingt notwendige Testbremsung vorzunehmen. Viele Autofahrer haben es schon erlebt, daß die Bremsen beim leichtesten Druck auf das Pedal blockierten, wenn der Wagen die Nacht über im Freien gestanden hat. Allzu oft schon haben die Trommeln Rost angesetzt und reagierten dadurch ganz anders als man es gewohnt war. Dagegen hilft nur, eine kurze Strecke mit angezogener Bremse und einer entsprechenden Dosis Gas zu fahren. Wer den Bremstest versäumt, darf sich nicht wundern, wenn seine Bremsen blockieren, sobald es ernst wird. Und das kann einem recht teuer zu stehen kommen.

Unerfahrene Autofahrer schalten die Scheibenwischer sogleich beim ersten Tröpfeln ein. Das ist grundfalsch. Erst muß die Scheibe tüchtig naß ge-



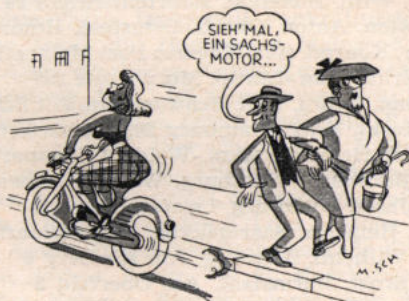
worden sein. Gute Sicht verschaffen dem Fahrer nur Wischblätter, die nicht abgenutzt oder spröde geworden sind. Das Fahrtempo richtet sich bei Regen nach der Sicht. Gerade die Sicht aber wird vom Regen stark beeinträchtigt. Nasser Asphalt „schluckt“ einen bedeutenden Teil der eige-

nen Beleuchtung und spiegelt höchst unangenehm. Man fahre deshalb in einem größeren Sicherheitsabstand vom rechten Straßenrand, als man es bei trockenem Wetter zu tun gewohnt ist.

Sobald es zu regnen beginnt, erweist sich die Straße als ebenso gefährlich wie das mit Recht so gefürchtete Glatteis. Die Reifen greifen schlecht. Also niemals ruckartig bremsen oder beschleunigen, sondern mit Gefühl lenken und behutsam schalten! Wer bei solchem Wetter mit abgefahrenen Reifen fährt, begeht Selbstmord.

Noch gefährlicher als sonst ist bei Regenwetter das Überholen. Die Scheiben werden von den Rädern der Vordermänner mit Schmutz beworfen, der vom Scheibenwischer nicht schnell genug weggewischt werden kann. Immer aber gilt, die eigene Fahrbahn im Abendlicht der entgegenkommenden Fahrzeuge ganz genau zu beobachten und nicht in ihr Licht zu starren.

### *Was außerdem interessiert . . .*



Die Produktion der westdeutschen Zweiradindustrie stieg in den ersten sechs Monaten dieses Jahres weiter an. So erhöhte sich die Gesamtzahl der Fahrräder von 815 000 im ersten Halbjahr 1959 auf 872 000 im gleichen Zeitraum dieses Jahres. Die Produktionszahl für motorisierte Zweiräder (Mopeds, Motorräder und Motorroller) stieg von 237 000 auf 324 500. Weit über zwei Millionen Mopeds laufen heute auf den Straßen der Bundesrepublik, davon allein in München 37 000, in Berlin 34 000 und in Hamburg 33 000. Im Verhältnis zur Bevölkerungszahl stehen allerdings die Städte im Ruhrgebiet mit Abstand an der Spitze.

Der gute Fahrer, so sagt eine Binsenwahrheit, benutzt die Bremse nur wenig. Er hält den Motor lebendig. Beim Erreichen eine guten Reisegeschwindigkeit kommt es andererseits auch nicht so sehr auf das Ausnutzen der Spitze an, die man auf unseren mehr oder minder vollgestopften Straßen ohnehin nicht halten kann. Vielmehr lautet der gute Rat:

Nicht sinnlos in die Kurven stechen, das würde schnell sich bitter rächen. Nein, nur mit Kopf, Aug' und Verstand kommt ohne Beulen man durchs Land!

---

## **Bitte werbt Geschäftsanzeigen**

**Nur eine erfolgreiche Werbung garantiert das Erscheinen unserer Zeitung**

## Aus der Gilde-Familienmappe

In diesem vor uns liegenden Erscheinungszeitraum Januar - März feiern unsere nachstehend aufgeführten Sportkameradinnen und -kameraden ihr Wiegenfest. Wir gratulieren herzlich und verbinden damit den Wunsch, daß allen diesen „Geburtskindern“ auch im neuen Lebensjahr Gesundheit und Wohlergehen beschieden sein möge . . .

2. 1. 1900 **Finger**, Joh. Jakob, Kriftel/Taunus, Lindenstraße 27
3. 1. 1894 **Jung**, Jean, Euskirchen, Kinkelstraße 5
4. 1. 1885 **Scheib**, Karl, Frankfurt/M.-Nied, Sauerstraße 55
5. 1. 1896 **Eisfeld**, August, Göttingen, Wacholderweg 10
6. 1. 1886 **Rittmeier**, Heinrich, Göttingen, Jüdenstraße 17
8. 1. 1897 **Krieger**, Karl, Idar-Oberstein 2, Bismarckstraße
8. 1. 1897 **Lendner**, Josef, Schweinfurt, Tilsitstraße 18
8. 1. 1899 **Reitz**, Emil, Karlsruhe, Lilienthalstraße 15
8. 1. 1904 **Stich**, Erich sen., Nahbollenbach/Nahe
9. 1. 1885 **Weber**, Willi, Bielefeld, Rohrteichstraße 14
9. 1. 1902 **Vierkotten**, Anton, Oberh.-Osterfeld, Hummelstraße
10. 1. 1901 **Fiedler**, Konrad, (13a) Theisau Post Mainroth b. Burgkundstadt
12. 1. 1894 **Witt**, Erich, Hbg.-Lurup, Morgenröte 207
12. 1. 1895 **Hofmann**, Georg, Ffm.-Schwanheim, Alt Schwanheim 16
12. 1. 1907 **Kokocinski**, Erich, Hamburg 20, Lenhartstr. 31
14. 1. 1899 **von Well**, Heinrich, Mhm.-Waldhof, Lampertheimer Straße 113
15. 1. 1881 **Wolz**, Bernhard, Würzburg, Winterleitenweg 1
15. 1. 1888 **Lang**, Josef, Würzburg, Leistenstraße 123
16. 1. 1905 **Reiter**, Heinrich, Saarbrücken, Tauentzienstraße 11
17. 1. 1888 **Esser**, Wilhelm, Siegburg, Am Kleiber 6
17. 1. 1894 **Kreß**, Ernst, Darmstadt, Am Oberfeld 3
17. 1. 1906 **Kräuter**, Johann, Hamburg La 1, Flughafenstraße 79
17. 1. 1935 **Altig**, Willi, Mannheim, Lechleiterplatz 10
18. 1. 1897 **Pfister**, Adolf, Schweinfurt, Johannissgasse 14
19. 1. 1905 **Scherer**, August, Ffm.-Schwanh., An der Schwarzbachmühle 53
19. 1. 1906 **Schorb**, Otto, Forchheim, Gartenstraße
19. 1. 1906 **Offen**, Wilhelm, Lemsahl b. Hamburg, Lemsahlerdorfstr. 49
21. 1. 1889 **Behringer**, Karl, Wehr-Engendorf, Gäßle 2
21. 1. 1904 **Preuninger**, Karl, Okriftel/Main, Parkstraße
22. 1. 1905 **Düring**, Killian, Haßfurt am Main., Anstaltsgäßchen
24. 1. 1889 **Fröhlich**, Karl, Eschwege, Brühl 14
24. 1. 1902 **Zengerli**, Peter, Orscholz, Hauptstraße 12
28. 1. 1901 **Schrodt**, Ferdinand, Frankfurt/M.-Höchst, Kasinostraße 23
28. 1. 1905 **Noß**, Paul, Frankfurt/M.-Sossenheim, Westerbachstraße 220
28. 1. 1909 **Müller**, Theo, Ihringen a. Kaiserstuhl, Hauptstraße 187
31. 1. 1892 **Schmidt**, Karl, Kassel-Ha., Kirchrain 15



31. 1. 1906 **Henrich**, Josef, Ffm.-Schwanheim, Rheinlandstraße 20  
 1. 2. 1892 **Höhle**, Karl, Frankfurt/M., Eckenheimer Landstraße 122  
 1. 2. 1897 **Donsbach**, Willi, Bad Kreuznach, Gustav-Pfarius-Straße  
 1. 2. 1904 **Schreibweis**, Anton, Frankfurt/M., Kreuznacher Straße 40  
 1. 2. 1905 **Burkhardt**, Lina, Frankfurt/M.-Schwanheim, Lönsweg 3  
 2. 2. 1899 **Hildebrandt**, Albert, Weende b. Göttingen, Obere Straße 8  
 3. 2. 1887 **Gerber**, Otto, Idar-Oberstein 1, Jahnstraße  
 3. 2. 1901 **Mohr**, Johann, Kelkheim-Münster/Taun., Königsteiner Str. 25  
 3. 2. 1906 **Ott**, Karl, Hamburg-Altona, Braunschweiger Straße 12  
 3. 2. 1908 **Lotz**, Erika, Wetzlar/Lahn, Friedenstr. 4  
 4. 2. 1887 **Dreher**, Otto, Idar-Oberstein 1, Hasbach  
 8. 2. 1903 **Burkert**, Gottfried, Schweinfurt, Niederwerrnerstraße 63  
 8. 2. 1908 **Stapf**, Anton, Würzburg, Huttenstraße 18  
 9. 2. 1901 **Nottebaum**, Walter, Bochum, Hildegardstraße 30  
 10. 2. 1899 **Holz**, Franz, Eppelborn, Koßmannstraße  
 12. 2. 1886 **Kuch**, Wilhelm, Ffm.-Rödelheim, Schmittener Straße 5  
 12. 2. 1891 **Eppel**, Wilhelm, Wolfsburg, Heinr.-Heine-Straße 28  
 12. 2. 1895 **Veronelli**, Adolf, (22a) Düsseldorf, Pilger-Allee 179 II  
 12. 2. 1899 **Leichtlein**, Georg, Darmstadt, Pankratiusstraße 73  
 13. 2. 1882 **Schäfer**, Jakob, Val. Hechtsheim, Mainzer Straße 46  
 14. 2. 1896 **Stein**, Aug., Wiesbaden-Erbenheim, Bierstadter Straße 42  
 15. 2. 1886 **Krankenber**, Emil, Wilhelmshaven, Schillerstraße 68  
 16. 2. 1902 **Damoiesaux**, Helmut, Oberh.-Osterfeld, Kettelerstraße  
 16. 2. 1905 **Wendel**, Bernhard, Idar-Oberstein 2, Richard-Wagner-Straße  
 19. 2. 1891 **Olden**, Otto, Hbg.-Altona, Arnoldstraße 29/III  
 19. 2. 1902 **Gernler**, Kurt, Wuppertal, Sonnbornerstraße 90  
 19. 2. 1905 **Ullrich**, Alfons, Wombach b. Lohr a. Main, Hs. Nr. 85  
 19. 2. 1912 **Kunz**, Anton, Eppelborn, Rathausstraße (Ratsschenke)  
 22. 2. 1892 **Krause**, Arthur, Berlin SW 61, Hagelbergerstraße 26  
 24. 2. 1903 **Dürselen**, Heinrich, Rheydt-Odenkirchen, Korneliusstraße 72  
 24. 2. 1909 **Engel**, Otto, Heimbach/Nahe  
 25. 2. 1878 **Finger**, Rudolf, Kriftel/Taunus, Backhausstraße 9  
 25. 2. 1888 **Walther**, Adam, Ludwigshafen/Rhein, Vordere Burgstr. 25  
 25. 2. 1903 **Hettich**, Josef, Freiburg i. Br., Bärenweg 14  
 26. 2. 1908 **Gasper**, Matthias, Köln, Eintrachtstr. 110/118  
 27. 2. 1904 **Kandel**, Ludwig, Oktriftel/Main, Neugasse  
 28. 2. 1896 **Sauer**, Franz, Würzburg, Gabelsberger Straße 6  
 29. 2. 1876 **Reusch**, Franz, Thüngersheim b. Würzburg  
 1. 3. 1891 **Jürgensen**, Hugo, Hamburg, Bellealliancestraße 37  
 1. 3. 1903 **Hartling**, Heinrich, Offenbach/Main, Louisestraße 55  
 2. 3. 1875 **Stegmann**, Otto, Gotha, Erfurter Landstraße 30  
 2. 3. 1890 **Ermen**, Josef, M.-Gladbach, Im Landgericht 28  
 2. 3. 1891 **Feldermann**, Elfriede, W.-Elberfeld, Marienstraße 91  
 2. 3. 1907 **Fabian**, Hans, Nürnberg 33, Schleichstraße 21  
 3. 3. 1899 **Löw**, Wilhelm, Oktriftel/Main, Alte Mainstraße  
 4. 3. 1901 **Eisfeld**, Friedrich, Göttingen, Lg.-Geismar-Straße 37  
 5. 3. 1882 **Erpelt**, Bonn, Königstraße 52  
 5. 3. 1891 **Schlaud**, Wilhelm, Ffm.-Schwanheim, Am Graben 3



*Vulkanisier-Material für Auto und Rad*

5. 3. 1905 **Möller**, Erich, Bündheim-Harzburg, Am Breitenberge 34  
6. 3. 1900 **Grossarth**, Albert, Staudernheim/Nahe  
6. 3. 1906 **Lang**, Anni, Würzburg, Leistenstraße 123  
7. 3. 1902 **Schreiber**, Willi, Kelkheim-Münster/T., Frankfurter Str. 195  
8. 3. 1885 **Schubert**, Peter, Schorkendorf b. Coburg  
9. 3. 1890 **Stuckenberg**, Heinrich, Hannover, Astenstraße 36  
9. 3. 1899 **Brunner**, Hugo, Darmstadt, Ruthstraße 3  
9. 3. 1901 **Friedrichs**, Herm., Bonn/Rh., Dellweg 1  
10. 3. 1904 **Heiser**, Heinrich, Oberlahnstein, Wilhelmstraße 7  
11. 3. 1882 **Bonsack**, Theodor, Gotha, Kindsleberstraße 51  
11. 3. 1894 **Philipp**, Fritz, Regensburg, Prüfeningerstraße 51  
12. 3. 1893 **Brendel**, Josef, Frankfurt/Main, Frankensteinerplatz 25  
13. 3. 1904 **Horn**, Anton, Frankfurt/M., Waldschmidtstraße 50  
14. 3. 1888 **Heidenbluth**, Franz, Hannover, Schnabelstraße 82a  
14. 3. 1899 **Maurer**, Karl, Kirn/Nahe  
14. 3. 1907 **Schulz**, Gerh., Bln.-Charlottenburg, Kaiserin-Augusta-Allee 36  
15. 3. 1900 **Schwirz**, Michel, Eppelborn, Schillerstraße  
15. 3. 1904 **Pfaff**, Otto, Schwalbach/Taunus, Taunusstraße  
16. 3. 1872 **Breitling**, Oskar, Frankfurt/M. - S 10, Morgensternstraße 18  
16. 3. 1881 **Hagendorf**, Paul, Berlin-Lichterfelde, Osdorferstraße 127  
16. 3. 1883 **Abel**, Hermann, Fulda-Bachrain, Weyhererweg 6  
16. 3. 1896 **Göttmann**, Heinrich, Darmstadt, Wilh.-Leuschner-Straße 45  
16. 3. 1906 **Sölter**, Peter, Göttingen, Gronertor 5/6  
17. 3. 1883 **Alby**, Karl, Duisburg-Wanheim, Friemersheimer Straße 4  
17. 3. 1886 **Grüner**, Fritz, Bamberg, Siechenstraße 7  
17. 3. 1915 **Wolff**, Karl, Karlsruhe, Karlstraße 162  
18. 3. 1885 **Wrede**, August, Offenbach/Main, Frankfurterstr. 7  
18. 3. 1937 **Altig**, Rudi, Mannheim, Lechleiterplatz 10  
19. 3. 1887 **Wolters**, Heinrich, Krefeld, Virchowstraße 64  
19. 3. 1893 **Mülich**, Herm., Marburg/L., Wehrdaer Weg 18a  
19. 3. 1906 **Pleines**, Adam, Frankfurt/M.-Sossenheim, Westerbachstr. 242  
20. 3. 1883 **Reifeld**, Heinrich, Münster, Zumsandestraße 27  
20. 3. 1884 **Haak**, Karl, Frankfurt/M.-Niederrad, Waldstr. 32  
20. 3. 1891 **Broosen**, Andreas, Krefeld, Innsbrucker Straße 10  
21. 3. 1896 **Meyerholz**, Willy, Bremen, Begonienweg 3a (Waller Feldmark)  
21. 3. 1903 **Fleischhacker**, Heinrich, Königswinter, Dollendorfstraße 34  
22. 3. 1899 **Horn**, Karl, Mannheim, K 3, 5  
22. 3. 1906 **Worst**, Heinrich, Bielefeld, Sudbrackstraße 11a  
24. 3. 1905 **Kanzler**, Willi, Darmstadt, Schulstraße 12  
26. 3. 1894 **Hölz**, Johann, Bischofsheim, Kreis Hanau, Gartenstr.  
26. 3. 1897 **Gasser**, Peter, Kelkheim-Münster/Taunus, Frankfurter Straße  
28. 3. 1900 **Schneider**, Willy, Frankfurt/M.-Sossenhm., Lindenscheidstr. 22  
29. 3. 1883 **Schad**, Frau Adele, Frankfurt/M., Hornauerstraße 5  
29. 3. 1892 **Dürwald**, Gustav, Bochum, Danziger Straße 1  
29. 3. 1894 **Jarmes**, Richard, Hamburg 6, Agathenstraße 6  
29. 3. 1899 **George**, Justus, Fulda, Petersberger Straße 42a  
30. 3. 1886 **Wahl**, Johann, Mittelbollenbach/Nahe  
31. 3. 1893 **Mayfahrt**, Heinrich, Kassel-R., Wolfhager Straße 183

## NEUZUGÄNGE

### Baden

618 Zimmermann, Karl, 8. 2. 08, Graben, Sofünstraße 15

### Hessen

621 Hochstadt, Fr., 2. 1. 11., Frankfurt/M.-S. 10, Schwanthaler Str. 55

622 Bröning, Karl, Sandbach bei Höchst im Odenwald

### Niedersachsen

619 Möller, Bernhard, 17. 6. 09, Asel, Kr. Hildesheim, Nr. 73

620 Deusing, Karl, Hannover, Bischofsholer Damm 59

### Rheinland

617 Stich, Walter 16. 8. 03, Idar-Oberstein 2, Mainzer Str. 120

### Nordrhein-Westfalen

623 Dittmann, Adam, 7. 10. 92, Siegen, Ziegeleistraße 35

624 Höbener, Hermann, 25. 7. 05, Laasphe, Königstraße 38

625 Preis, Karl, 18. 8. 01, Laasphe, Grabenstraße 1

## ÄNDERUNGEN

### Hessen

90 Heckwolf, W. jetzt Darmstadt, Hoffmannstraße 16II

429 Conradi, Jos., nicht 1. 4. 04 geb., sondern 20. 12. 07

### Nordrhein-Westfalen

251 Bruns, H., jetzt Paderborn, Piepenturmweg 39

### Rheinland

345 Grossarth, A. von Staudernheim nach Frankfurt/M., Heidestr.  
101 verzogen

150 Schug, Ernst (nicht Schuch) geb. 15. 4. 96

### Saar

503 Wollscheid, Jos. nicht 13. 8. 88 geb., sondern 13. 11. 88

## STERBEFÄLLE

### Baden

291 Augenstein, Karl, Ellmendingen, 65 Jahr

### Bremen

BG 1142 Auffahrth, Willy, Bremen, 73 Jahre

### Hessen

112 Katzmann, Leonhard, Frankfurt/M.-Schwanheim, 65 Jahr

118 Aumüller, Adolf, Marburg, 80 Jahr

377 Schwind, Otto, Frankfurt/M., 77 Jahr

439 Gasser, Peter, Kelkheim-Münster, 63 Jahre

### Niedersachsen

143 Vennekohl, Alfred, Hannover, 67 Jahre

### Rheinland

BG 838 Goerg, Rudolf, Idar-Oberstein, 95 Jahr

### Saar

505 Mangin, Karl-Josef, Fenne, 63 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.



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