



# 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 Zubehörtelle-Industrie wirkenden Persönlichkeiten, die durch technische Verbesserungen das Zweirad geschaffen haben, das eine Leistungssteigerung in allen Zweigen dieser Sportarten ermöglichte, sowie Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens, die Interesse und Wohlwollen für den Radsport und des Radwegebauwes bekundeten.

—Der Bezugspreis ist in dem Mindestjahresbeitrag von DM 3.— enthalten.—

IN HANNOVER  
TREFFEN SICH DIE RADSPORTLER

nur in der

*Milch-Bar*

Erich Möller  
Bahnhofstraße 8



*Hahnsche Druckerei Heidelberg*

GLATTACKER & 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 RADFAHRER E. V.

Mitglied des Deutschen Sportbundes, des Nationalen Olympischen Komitees, der Union Cycliste Internationale

Einsendungen nur an die Schriftleitung; Redaktionsschluß 15. vor Quartalsende. Anzeigenpreise  $\frac{1}{4}$  Seite DM 95.—,  $\frac{1}{2}$  Seite DM 50.—,  $\frac{3}{4}$  Seite DM 28.—,  $\frac{1}{8}$  Seite DM 16.—,  $\frac{1}{16}$  Seite DM 9.—, Satzspiegelüberschreitung (nur bei  $\frac{1}{2}$  Seite möglich) u. Platzvorschrift 10% Aufschlag.; Maternausgüsse werden zu Selbstkosten berechnet. Beilagegebühr 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, Glattacker & Lüll, Heidelberg, Sandgasse 4, Fernruf 22350

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

Aus der Steinzeit des Stahlrosses:

## Entwickelt bis zum genialen Fortbewegungsmittel

Wie wir in der voraufgegangenen Oktober-Ausgabe — Heft Nr. 9 — versprochen, folgt hier die angekündigte Abhandlung über die Chronik des heute volkstümlichsten Verkehrsmittels — dem Fahrrad — seit der Erfindung der Laufmaschine, dem „Knochenschüttler“, durch den badischen Forstmeister im Jahre 1817.

Durch das freundliche Entgegenkommen der Anker-Werke AG haben wir deren Werkzeitschrift „die Ankerkette“ in Anspruch nehmen können, wodurch wir — auch mit Unterstützung der Pressestelle der Robert Bosch GmbH — in die Lage versetzt wurden, unseren Lesern folgende gewiß interessante Einzelheiten aus der sogenannten „Steinzeit“ unseres Stahlrosses zu schildern, die ganz dem uns gestellten Leitgedanken des altchinesischen Philosophen T s e n g - k u a n g entsprechen, der in wahrer Erkenntnis der Dinge schon zu seiner Zeit sagte: „Lebt man in der Gegenwart, dann soll man das Alte als Spiegel betrachten, denn ohne Vergangenheit gibt es keine Gegenwart.“ — GSFT —

Der badische Forstmeister Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr D r a i s von Saurbronn, der 1785 in Karlsruhe geboren wurde, versuchte, auf der Idee des Nürnberger Zirkelschmieds H a u t z s c h aufbauend, ein Fahrzeug zu entwickeln, mit dem man sich aus eigener Kraft fortbewegen konnte. 1649 hatte Hautzsch schon einen Wagen konstruiert, der mit Menschenkraft angetrieben wurde. Drais schwebte jedoch nicht so sehr ein vierrädriger Wagen vor als ein leichtes, wenigbes Zweirad, mit dem bequemer zu reisen war als zu Fuß und schneller als mit der Postkutsche.

Es war Sonntag, der 12. Juli 1817. Drais hatte seine Bekannten zu einer Gartenwirtschaft vor die Tore Mannheims bestellt und dort eine große Überraschung angekündigt. Kurz vor Mittag kam eine zweirädrige Laufmaschine die holprige Landstraße heruntergerattert, und darauf hockte, mit wehenden grünen Frackschößen, der Freiherr Drais von Saurbronn. Devot zog er seinen grauen Zylinderhut, während er sich, sozusagen fahrend und laufend zugleich, unaufhörlich mit den Füßen vom Boden abließ, so daß sein Zweirad eine beträchtliche Geschwindigkeit erreichte. „Ein Teufelskerl, dieser Drais“, raunten sich die Besucher in der Garten-

wirtschaft zu; und als tags darauf bekannt wurde, daß Drais die Strecke zwischen Mannheim und Schwetzingen, für die die badische „Schnellpost“ vier Stunden benötigte, in nur einer Stunde bewältigt hatte, war das Ereignis Stadtgespräch.

Aber nur wenige zeigten sich geneigt, die Vorteile der Draisschen Erfindung für sich zu nutzen oder auch nur anzuerkennen. Statt dessen wurden die Nachteile übertrieben dargestellt. Freilich, einen gefederten Sitz hatte das Zweirad nicht, man saß noch recht unbequem auf einer harten Stange, die die hölzernen, mit Eisen beschlagenen Räder miteinander verband. Auch als die Draissche Laufmaschine mit einem Ledersattel und mit ledergepolsterten Unterarmstützen ausgestattet wurde, verhielt sich die Bevölkerung noch ablehnend. Man bemängelte weiter, daß sich durch das Abstoßen vom Boden die Schuhspitzen schnell abnutzten. Der größte Mangel war allerdings der wirklich schlechte Straßenzustand. Hohes Kopfsteinpflaster und heimtückische Schlaglöcher stellten beträchtliche Anforderungen an dem zum Sitzen und hier also zum Auffangen der Stöße verurteilten Körperteil. Ungefedert, wie die Laufmaschine in ihrer ganzen Konstruktion war, wurde sie für den Benutzer auf die Dauer zum erbarmungslosen „Knochenschüttler“.

Dennoch bekannten sich einige Zeitgenossen zu der neuen Laufmaschine. Sie entstammten überwiegend den Kreisen der Postkutschenbenutzer, die des langsamen Zuckeltrabs und der vielen Haltepausen der Postkutschen überdrüssig geworden waren. Nun war aber auch noch die Post böse, denn sie spürte an ihren schwindenden Einnahmen sehr bald die zweirädrige Konkurrenz. Trotz allem: Drais blieb Optimist. Intrigen konnten ihn nicht entmutigen, und wenn man seine Erfindung in Deutschland nicht auswerten wollte, so versuchte er sein Glück eben im Ausland. Er reiste nach Amerika, England und Frankreich, doch auch dort konnte er keine Lorbeeren eringen. Verarmt kehrte er nach Deutschland zurück und verbrachte seinen Lebensabend in seiner Geburtsstadt Karlsruhe. 1851 starb Drais im Alter von 66 Jahren, ohne daß es ihm gelungen war, die Früchte seiner Arbeit zu ernten.

Trotz allem Lächerlichmachen konnte die Idee jedoch auf die Dauer nicht unterdrückt werden. Nach Drais' Tode griff sie der Schweinfurter Instrumentenmacher Philipp Moritz Fischer erneut auf; er stattete das Draissche „Reitrad“ im Jahre 1853 am Vorderrad mit Tretkurbeln aus, so daß das lästige Abstoßen mit den Füßen vom Boden fortfiel. Das war schon eine bessere Sache, und da man sich mit dem notwendigen Übel der Technisierung allmählich abzufinden begann (immerhin war die Eisenbahn inzwischen gekommen, und die Postkutsche war auch ohne Zutun des Zweirads von den Landstraßen verschwunden), versuchten sich nun auch andere Erfinder am Zweirad. Der französische Wagenbauer Michaux änderte die deutsche Erfindung dahingehend ab, daß er das Hinterrad im Vergleich zum Vorderrad wesentlich kleiner werden ließ. Das Hochrad war geboren worden. Der Nachteil dieser „Michauline“ war nur, daß es beinahe akrobatische Geschicklichkeit erforderte, überhaupt hinaufzusteigen. Besser wurde es bei dem Übergang vom Hochrad auf das inzwischen gebräuchliche Niederrad mit der Tretkurbel zwischen Vorder- und Hinterrad, das mit einer Kettenübersetzung ausgestattet war. Es dauerte allerdings Jahrzehnte, bis diese Bauart, in den Grundzügen bereits 1869 dem Stuttgarter Turnlehrer Fr. Treffz patentiert, sich durchsetzte.



In Frack und Zylinder trat der Freiherr Drais von Saurbronn am 12. Juli 1817 die erste öffentliche Fahrt mit seiner vielumstrittenen Laufmaschine an. Das Wappen im Bild oben weist auf die badische Staatszugehörigkeit des Erfinders hin.

Auch außerhalb Badens erregten die ersten Velozipede großes Aufsehen bei der Bevölkerung.

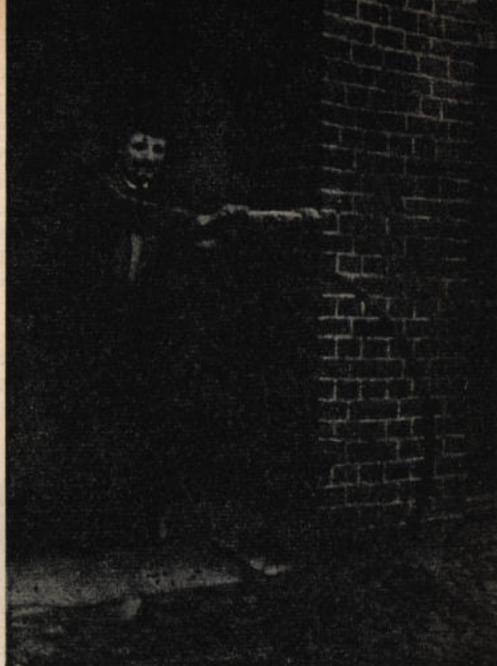


Aber wahrscheinlich hätte das „Veloziped“ trotzdem niemals praktische Bedeutung erlangt, wenn nicht der luftgefüllte Gummischlauch, den der Engländer Thompson bereits 1860 um die Räder seines Kutschwagens gelegt hatte, 28 Jahre später im Kopf des irischen Tierarztes John B. Dunlop Auferstehung gefeiert hätte. Dunlops Sohn beklagte sich bei seinem Vater bitter über die Erschütterungen, die er stets beim Radfahren erlitt. Vater Dunlop nahm deshalb eines Tages wütend einen Gartenschlauch, verband ihn zu einem Ring, setzte ein Ventil hinein und füllte ihn mit Luft. Der Dunlopsche Sprößling strahlte über das ganze Gesicht, denn plötzlich fuhr er nicht nur wesentlich angenehmer, sondern auch sehr viel leichter. Morgenluft witternd, stellte der Engländer du Cros Geld zur Verfügung, damit die Herstellung von luftgefüllten Reifen für Fahrräder fabrikmäßig betrieben werden konnte. Auch in Deutschland begannen Gummifabriken bald danach, Pneumatikreifen herzustellen. Nach diesen Luftreifen führten sich auch der Freilauf und die Rücktrittbremse ein.

Bis 1880 wurden in Deutschland keine Fahrräder industriell hergestellt. Alle Räder, die man in Deutschland herumfahren sah, waren englischen Ursprungs. 1881 faßte dann der Frankfurter Fahrradhändler Heinrich Kleyer den kühnen Entschluß, nach seinen eigenen Angaben ein Fahrrad bauen zu lassen. Etwa zur gleichen Zeit begannen auch drei andere deutsche Fabriken, Zweiräder herzustellen. Schon 1887, also sechs Jahre später, gab es in Deutschland 64 Fahrradfabriken. Sie beschäftigten zusammen 1200 Arbeiter und fabrizierten etwa 7000 Fahrräder pro Jahr. Gewiß, das war noch keine imposante Zahl, und auch wenn man dazurechnet, daß jährlich aus England etwa 10 000 Räder importiert wurden, kann man nicht behaupten, daß die Begeisterung für das Fahrrad in Deutschland allzugroß war. 1888 schlossen sich die deutschen Fahrradhersteller im „Verein Deutscher Fahrrad-Industrieller“ zusammen, um — wie Kommerzienrat Bruno Naumann, Dresden, bei der Gründung erklärte — „die Fahrradindustrie zu heben“. Bisher hatte sich das Fahrradgeschäft in schönster Harmonie entwickelt, denn Fahrräder waren Luxusgegenstände, die zu ausgesprochenen Liebhaberpreisen verkauft wurden. Trotz geringer Stückzahlen lohnte sich die Fertigung also. 1890 kostete ein Fahrrad zwischen 250 und 350 Mark. Obwohl diese Preise ein Vielfaches des Monatsverdienstes eines Normalsterblichen bedeuteten, wurden die Räder den Händlern aus der Hand gerissen. Mit dem wachsenden Angebot aber sanken die Preise, und die sinkenden Preise wiederum zwangen die Hersteller, höhere Stückzahlen zu fabrizieren und umzusetzen. Bald war das Fahrrad nicht mehr nur ein Sportgerät für Begüterte; es wurde volkstümlich.

Der Radsport stand in Deutschland zu Anfang der neunziger Jahre schon in hoher Blüte; allenthalben wurden Radrennbahnen gebaut, und die Namen von Radrennfahrern wie Walter Rütt, Fritz Opel, Willy Arend und anderen kannte fast jedes Kind. 1894 fand das Militär Gefallen am Fahrrad. Alle Infanterie- und Jägerbataillone der preußischen Armee sollten zunächst mit zwei luftbereiften Niederrädern zum Stückpreis von 300 Mark ausgestattet werden. Zu ihrer Beschaffung wurden 100 000 Mark als einmalige Ausgabe im laufenden Etat ausgeworfen. Bei den Herbstmanövern 1894 traten die Radfahrer erstmalig in Aktion. Sie mußten ihre eigenen Räder mitbringen und erhielten für den 20 Tage währenden Einsatz als Vergütung 25 Mark, eine Regelung, die noch bis zum ersten Weltkrieg be-

Aus Frankreich kam die Idee des Hochrades  
- der „Michauline“ - nach Deutschland.  
Allerdings war es nicht jedermanns Sache,  
auf so hohem Stahlroß zu „reiten“.



stehen blieb. Die Feuerwehr machte sich das Fahrrad ebenfalls bald zunutze. Die Feuerwehr von Altona war 1894 die erste in Europa, die sich des Rades bediente, um schneller zur Brandstelle zu gelangen. Sobald ein Feuer gemeldet wurde, rückte ein zweisitziges Dreirad, das mit großer Laterne und schriller Signalglocke ausgestattet war, vorab zur Meldestelle aus. Dort sprang einer der beiden Radler ab, erkundigte sich nach der Brandstelle, bezog Posten an der Straßenecke, die der Löschzug passieren mußte, und wies ihm den Weg zum Feuer, soweit aufsteigende Rauchschwaden diese Amtshandlung nicht überflüssig machten. Während dieser Zeit war der zweite Feuerwehrradler zur Brandstelle vorgefahren, beruhigte die Hausbewohner, bewahrte sie vor Torheiten und sperrte die Umgebung ab, bis der Löschzug anlangte. Nur die zuverlässigsten Feuerwehrleute wurden für den Radlerdienst ausgesucht.

Da sich die Radfahrer auf ihren luftgepolsterten Pneumatikreifen ziemlich lautlos an die in einen gemütlichen Plausch verwickelten Fußgänger heranspirschten, wurden diese manchmal recht unliebsam aufgescheucht, und sie zeigten sich von ihrer stursten Seite, verbauten den Radfahrern den Weg und ließen sie nicht passieren. Mehrfach hatte sich die Polizei mit solchen Fällen zu befassen, und es kam schließlich sogar zu Gerichtsbescheiden, wonach das Fahrrad als Fuhrwerk im Sinne des Gesetzes galt und die gleichen Rechte genoß wie dieses. Wer also den Fahrradverkehr mutwillig behinderte, mußte mit Geldstrafen bis zu 60 Mark oder Haft bis zu 10 Tagen rechnen. Aber auch für die Radfahrer kamen polizeiliche Vorschriften heraus. Die Räder mußten mit einer Glocke oder Signalpfeife ausgestattet sein und sich Fußgängern in einer Entfernung von 50 Metern durch Signal bemerkbar machen. Bei Nebel oder Dunkelheit war eine helle Laterne Vor-



Erstes großes

# Winter-Saalfest

der

## Radfahrer-Riege-, Turner' Bielefeld

am Sonntag, den 4. Februar ex.,  
nachmittags 4 Uhr,

in der Tonhalle des Johannisberges.

bestehend aus

### Kunst- und Reigenfahren

mit nachfolgendem:



Zum  
erstenmal  
in  
Bielefeld.

## N. E. Kaufmann

### Kunstweiffahrer der Welt.

Zum  
erstenmal  
in  
Bielefeld.

Einig dastehend in seinen großartigen  
Leistungen auf Niederrad, Hochrad, Einrad,  
Holzrad, Halb- und Kleinrad.

## Preise:

Vantout-Karten für Herren Mk. 1,75.

„ „ Damen „ 1,50.

Eintrittskarten zum Kunst- und Saalfahren (nachmittags)  
Mk. 1,25.

Zur Vorverkauf je 25 Pfg. weniger in den Cigarren-  
Geschäften der Herren Wilh. Keilhäger u. Heinr. Böker.

Schluss des Vorverkaufs Sonntagabend abend.

Sandesmitglieder mit Abzeichen zahlen für das Fest Mk. 1.

Die Musik wird ausgeführt von der  
ganzen städtischen Kapelle unter persönlicher  
Leitung des Herrn Musikdirectors Schirbel.



Der Radsport fand durch seine Kunstfahrveranstaltungen schnell Anhänger. Es ist keinesfalls übertrieben, wenn behauptet wird, daß die Radfahrvereine dem Zweirad zum Durchbruch verholfen haben. Leider erinnert sich heute die mit dem Radsport verwandte Industrie ungern an die nicht zu verheimlichende Tatsache . . .



schrift. An einzeln geführten Pferden durften Radfahrer nur auf der Seite des Pferdeführers vorbeifahren; an Rindvieh, das mit nichtverbundenen Augen geführt oder getrieben wurde, durften sie, sobald das Vieh Anzeichen von Unruhe verriet, überhaupt nicht vorbeifahren, sondern mußten das Rad in angemessenem Abstand am Vieh vorbeischieben.

Großen Zuspruch fanden in Bielefeld die öffentlichen Veranstaltungen der Radfahrvereine. Die Radfahrerriege „Turner“ und der Radfahrerverein „Teutoburg“ veranstalteten regelmäßig Kunst- und Reigenfahren, gewürzt durch artistische Einlagen von Kunstmeisterfahrern auf Nieder-, Hoch-, Holz-, Halb- und Kleinrädern. Der Deutsche Radfahrerbund machte darüber hinaus jedes Jahr mit einem groß aufgemachten Bundesfest bei internationaler Beteiligung von sich reden.

Das Zweirad hatte sich durchgesetzt, und je mehr es den Mittelpunkt von Gesprächen und Diskussionen bildete, desto lieber konnte das den Fahrrad-

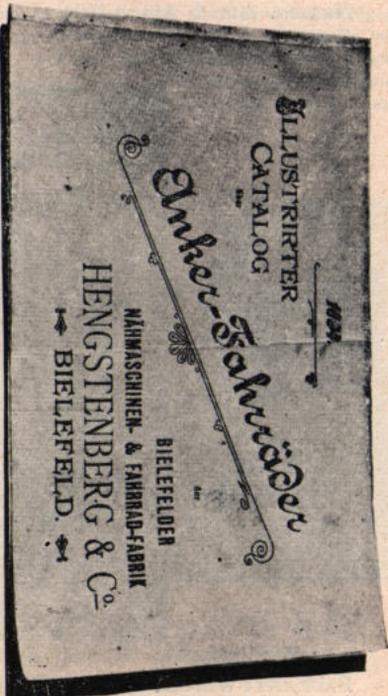
herstellern sein. Wen wollte es da also noch wundern, wenn sich immer neue Fahrradfabriken entwickelten, die die günstige Konjunktur auszunutzen gedachten. 1894 hatte man auch bei Hengstenberg & Co. endlich die Bedenken gegen die Aufnahme der Fahrradfabrikation überwunden. Wie aus dem ersten „Illustrierten Fahrrad-Catalog“ hervorgeht, den die Firma im Jahre 1894 herausbrachte, war der Betrieb „mit den neuesten und vollendetsten Spezialmaschinen ausgerüstet.“ Die Gewähr für gediegene Arbeit gab der von der Nähmaschinenfertigung her erfahrene Facharbeiterstamm. Mit Feuereifer gingen die Männer in den Werkstätten an die Herstellung des neuen Artikels heran, denn irgendwie erfüllte es sie mit Stolz, daß sie als erste in der Fabrik am Fahrradbau maßgebend beteiligt sein konnten. Mit der Aufnahme der Fahrradfabrikation änderte die Firma auch ihren Namen. Am 2. März 1894 stand diese Handelsregistereintragung in der Zeitung:



Fabriziert wurden ausschließlich Niederräder, denn diese waren die einzigen, die sich in der Praxis durchgesetzt hatten und bei der Bevölkerung — wie es in Hengstenbergs „Illustriertem Catalog“ weiter hieß — zu einem wirklichen Bedarfsartikel geworden waren.

Wenn wir das Zweirad als das genialste Fortbewegungsmittel bezeichnen, so verdient es dieses Lob auch zweifellos unter dem Gesichtspunkt eines Mindestmaßes an konstruktivem Aufwand für das Fahren mit *m o t o r i s c h e m* Antrieb. Dabei ist auffallend, daß das Fahrrad gar nicht so erheblich älter ist als das Motorrad, wie man nach seinem einfachen Prinzip eigentlich sollte erwarten können. Zwischen dem Auftreten der Laufmaschine und den ersten brauchbaren Motorrädern liegen nur etwa 75 Jahre.

Diese Abbildung im „Illustrirter Catalog“ von 1894 zeigt Anker No. 1. Das erste Anker-Fahrrad war ein robustes Touren- und Geschäffsrad mit Polsterreifen. Es kostete die Kleinigkeit von 360 Mark und war gleich mit einem Seitenblick auf seine Mitfahrfähigkeit gebaut worden.



So sah die Vorderseite des ersten Fahrradkataloges der Firma Hengstenberg & Co. aus.

HENGSTENBERG & Co. BIELEFELD.

Anker No. 1

Das erste Anker-Fahrrad ist ein robustes Touren- und Geschäffsrad mit Polsterreifen. Es kostete die Kleinigkeit von 360 Mark und war gleich mit einem Seitenblick auf seine Mitfahrfähigkeit gebaut worden.

Das erste Anker-Fahrrad ist ein robustes Touren- und Geschäffsrad mit Polsterreifen. Es kostete die Kleinigkeit von 360 Mark und war gleich mit einem Seitenblick auf seine Mitfahrfähigkeit gebaut worden.

Das erste Anker-Fahrrad ist ein robustes Touren- und Geschäffsrad mit Polsterreifen. Es kostete die Kleinigkeit von 360 Mark und war gleich mit einem Seitenblick auf seine Mitfahrfähigkeit gebaut worden.

HENGSTENBERG & Co. BIELEFELD.

Anker No. 1



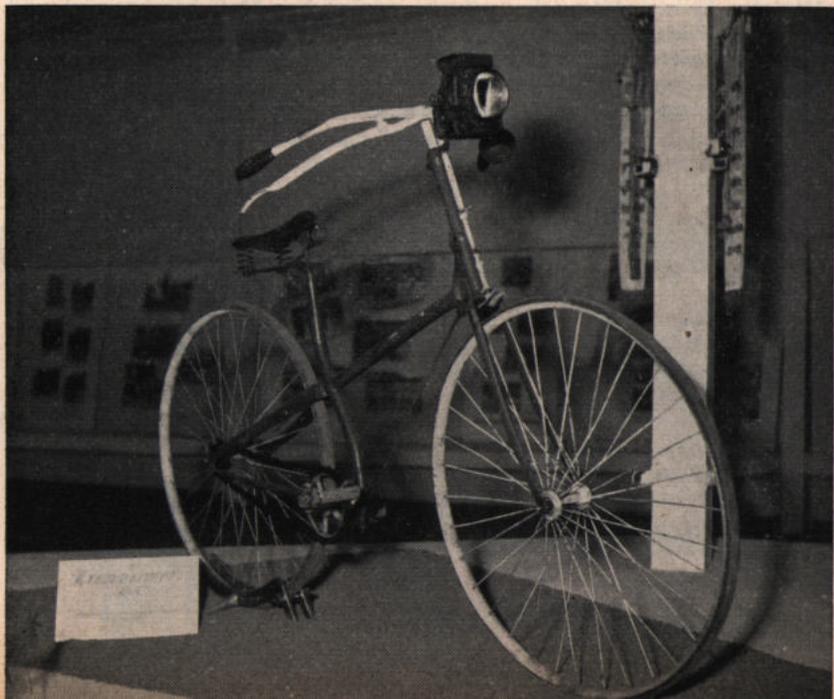
Starke Touren- und Geschäffsmaschine.

## Auch das Radlicht hat seine Geschichte . . .

Daß das Fahrrad sich aus einem anfänglich mehr sportlichen Spielzeug zu einem Gebrauchsfahrzeug entwickelte, das man auch bei Dunkelheit benutzen wollte, beweist z. B. eine Kerzenlaterne an dem Trekkurbelfahrrad des Schweinfurter Instrumentenmachers Philipp Moritz Fischer von 1853. An die Stelle der Kerzenlaternen traten erst Öl- und Petroleumlampen, dann Acetylenleuchten. Heute ist uns das elektrische Radlicht so zur Selbstverständlichkeit geworden, daß die Erinnerung an seine qualmenden und sehr „anrühigen“ Vorläufer schon verblaßt ist. Schließlich sind ja auch bereits wiederum über 35 Jahre vergangen, daß das erste elektrische Bosch-Radlicht auf der Berliner Automobilausstellung im September 1923 Aufsehen erregte.

Die ersten Ansätze zur elektrischen Fahrradbeleuchtung gehen auf ein Patent des Leipziger Fabrikanten Richard Weber aus dem Jahre 1886 zurück, das aus nicht mehr erkennbaren Gründen offenbar nur in England eingereicht und erteilt wurde. Der Vorschlag Webers enthielt bereits alle wesentlichen Merkmale des heutigen Radlichts. Die Reibrolle einer an der Fahrradgabel angelenkten Dynamomaschine sollte vom Vorderradreifen antrieben werden. Für das Andrücken der Reibrolle an den Reifen war ein Federdruckmechanismus mit Rückstellung vorgesehen und am Lenker ein kleiner Scheinwerfer mit Glühbirne und Hohlspiegel befestigt. So richtig diese Grundgedanken von Weber auch angegeben waren, fehlten doch zur Zeit der Kohlefadenlampen die technischen Mittel und Erfahrungen, die Idee in die brauchbare Form zu bringen. Jedenfalls ist von einer gebrauchts-

*Kurz vor der Jahrhundertwende: Petroleumleuchte an einem Niederrad aus dem Jahre 1893.*





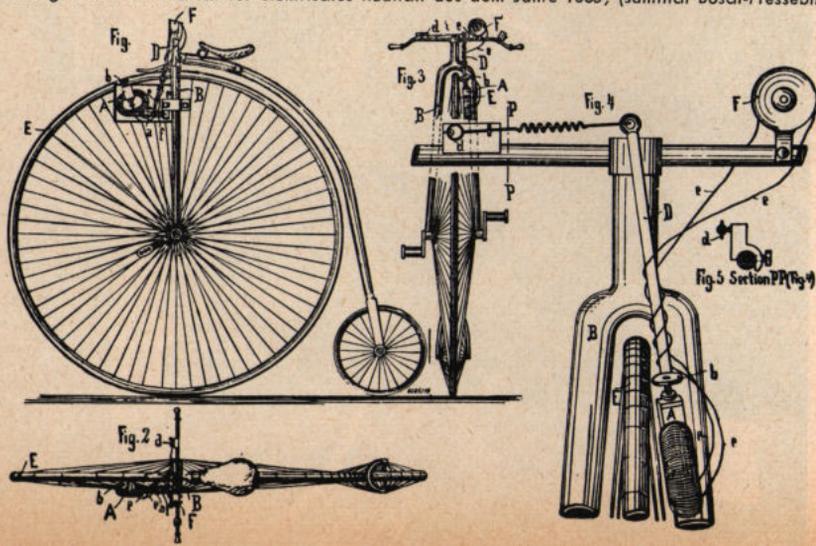
Fahrradbeleuchtung vor mehr als 100 Jahren:  
Eine Kerzenlaterne am Tretkurbelrad von Ph. M.  
Fischer anno 1853.



An die Stelle der Öl- und Petroleumleuchten trat  
zu Anfang des 20. Jahrhunderts die Acetylenbe-  
leuchtung, hier an einem Fahrrad aus dem Jahre  
1910.

fähigen Verwirklichung des Patentes aus der Zeit seiner Entstehung nichts überliefert. Es bedurfte noch weiterer Fortschritte der Elektrotechnik, insbesondere der Verbesserung der Magnetstähle, bis kleinere und trotzdem leistungsfähigere Dynamomaschinen geschaffen waren, stromsparende, dauerhafte Metallfadenlampen und wirksame Scheinwerferspiegel zur Verfügung standen. Damit konnte der Kraftaufwand zum Antreiben dieser Miniatur-Elektrizitätswerke auf ein erträgliches Maß herabgesetzt und eine gute Lichtausbeute erreicht werden — sehr zur Freude der Radwanderer, die zur Frühjahrszeit ihr getreues Stahlroß wieder hervorholen und etwas für ihren Kreislauf tun, auch wenn die Heimfahrt, weil's so schön war, erst zu später Abendstunde angetreten wird . . .

Zeichnung zum ersten Patent für elektrisches Radlicht aus dem Jahre 1886; (sämtlich Bosch-Pressesbild)



## Immer wieder herzlicher Wiederhall . . .

Wie in den vorausgegangenen Jahren, so fand auch heuer unsere Liebesgaben-spendenaktion wieder ein erfreuliches Echo. Zahlreiche in herzlichen Dankesworten gehaltene Briefe bestätigen treffend, daß jedes Geschenkpaket ein Brückenschlag bedeutet und gleichzeitig ein Bote der Nächstenliebe ist. Wieviel Freude unsere Gabensendungen immer wieder auslösen, davon sollen in Auszügen einige Antwortschreiben erzählen, damit auch unsere Leser Anteil haben an dem stillen Liebesgabendienst, den die Ehrengilde und einzelne Gildekameraden und -kameradinnen ihren Freunden jenseits der künstlich gezogenen Grenze als selbstverständliche Ehrenpflicht zukommen lassen. Wieder lassen wir aus bestimmten Gründen die Namensnennungen der Brieffschreiber fort, wofür wir Verständnis voraussetzen, hoffen dabei aber aus vollem Herzen, daß es allen diesen Ungenannten in diesem Jahre möglich gemacht wird, Gast unseres achten Gildetreffens zu sein.

— GSFT —

. . . Mit großer Freude haben wir das uns von der Bundes-Ehrengilde gespendete Paket mit dem wertvollen Inhalt entgegengenommen. Meine Frau und ich sagen unseren herzlichsten Dank, auch Deiner lieben Frau und Schwester, die Dir offensichtlich bei der Zusammenstellung geholfen haben, gilt unser ganz besonderer Dank. Gleichzeitig herzlichen bundeskameradschaftlichen Gruß allen Göttinger Kameraden und Kameradinnen, in deren Mitte ich, anläßlich Eueres Vereins-Jubiläums, die ersten schönen Stunden seit 1945 verleben konnte. Es folgten die Stunden frohen Zusammenseins in Würzburg und Fulda, anschließend auf Einladung von Freund Karl Siegmann und Gustav Sanft am Neckarstrand in Heidelberg. Damit war es durch die neuen Paßgesetze der DDR vorbei, so daß wir in Mainz und Coburg nicht dabei sein konnten. Von Coburg hätten wir gern etwas gehört und wir bitten um Zusendung der Nachrichten der Bundes-Ehrengilde. Bisher scheinen diese bis auf zwei unterwegs verloren gegangen zu sein. Wir hoffen beim nächsten Treffen uns in alter Frische wiederzusehen . . .

. . . es geht nichts über Kameradschaftstreue, kann man wohl in erster Linie bei der Auspackung dieser sooo wertvollen und mit Liebe durchdachten Sendung Euch lieben Freunde der Ehrengilde herzlich Dank sagen. Es fehlt mal wieder nichts an bester Versorgung und reichhaltigem Auswahlprogramm. Wie Ihr uns mit allem Genießbaren beschenkt habt, auch mein Sonderwunsch der zwei Ersatzminen für den Kugelschreiber, hast Du beigelegt und schreibe schon damit, also vielen Dank! Wie ist es mit den Gildenachrichten, die uns doch so interessieren und schon länger nicht erhielten? Gildekamerad . . . war so lieb und schickte mir eine Übersicht vom Coburger Treffen, dem Saalfest mit den vielen guten Leistungen, sowie dem noblen Spender der Ehrenpreise, dem ja ein besonderer Dank gebührt . . .

. . . vielen herzlichen Dank für Ihr schönes Geschenkpaket. Womit habe ich das verdient? Ich war im ersten Weltkrieg als Sergeant im Göttinger Gefangenenlager zur Aufsicht mit zwei Göttinger Feldwebeln, der eine war Kaufmann von Beruf und der andere Barwirt. Die Namen sind mir entfallen. Sie müssen schon entschuldigen, wenn ich mit dem Schreiben nicht mehr so kann wie ich will, denn ich stehe im 86. Lebensjahr. Sonst bin ich noch gesund und kann ohne Brille lesen und schreiben. Meine liebe Frau war 14 Jahre jünger als ich und ist schon 10 Jahre tot; ich werde von ihrer Schwester betreut und meine Tochter wohnt auch mit in meinem Hause. Ich danke Ihnen nochmals recht herzlich . . .

... herzlichsten Dank für Euer treues Gedenken, für Eure schriftlichen und paketlichen Wünsche. Letztere kamen in gutem Zustande hier an und brachten große Freude im ganzen Familienkreis. Die Zeitung Nr. 9 ist wohl etwas verspätet herausgekommen, denn von den übrigen Gildekameraden gingen mir nur Glückwünsche zu von den Kameraden Sanft, (Heidelberg), Just (Göttingen) und Richter (Hannover). Der BDR sandte ein Telegramm. Zu den Weltmeisterschaften in Stuttgart, 8.—12. Okt., erhielt ich eine sehr ehrende Einladung, der ich gern gefolgt wäre, aber der Brief war datiert vom 24. 9., laut Poststempel aufgegeben am 5. 10., traf hier ein am 8. 10. nachmittags. Trotz der günstigen Nachrichten, die die Presse über mich gebracht hatte, war es unmöglich, in der kurzen Zeit die Reisegenehmigung zu erhalten. — Es hat nicht sollen sein. Ich habe sofort nach Stuttgart geschrieben unter Angabe der vorgenannten Daten, damit man weiß, daß die Schuld nicht an mir liegt. Wir haben den 80. nur im engsten Familienkreise verlebt, und nur dadurch, daß Verwandte aus Erfurt nach hier gekommen waren, wurde einiges überbrückt. Nimm für Dich und Deine liebe Frau und für alle, die es angeht, die herzlichsten Grüße und meinen Dank entgegen auch von den Meinen. In alter Verbundenheit . . .

... Bei dem hohen Alter und der geringen Rente wird das Eintreffen einer solchen Liebesgabensendung stets zur besonderen Freude. Unter all den schönen Dingen waren auch die Sonderwünsche erfüllt. Gestern erhielt ich außerdem die Quartals-Zeitung der Bundes-Ehren-Gilde. Wie immer las ich mit viel Interesse über die Ereignisse im westdeutschen Radsport und besonders innerhalb der Bundes-Ehren-Gilde. Allzu gern hätte ich am Coburger Gildetreffen teilgenommen, doch mein Gesundheitszustand erlaubt dies leider nicht mehr, solche Reisen zu unternehmen. Über den Verlauf der vielseitigen Veranstaltungen las ich ebenfalls die Berichte, bzw. hörte von Gildekamerad Schweinitz, der ja dieser Tage auch seinen 80. Geburtstag begehen konnte. Nochmals für die treue Verbundenheit und alles dankend, bin ich, Dich und alle Sportkameraden herzlichst grüßend, Dein . . .

... es ist nahezu unglauwbwrdig, daß es so etwas liebes, verbindliches und kameradschaftliches noch gibt, denn wir sind in jeder Weise mit allem ins Reine und kennen nur Enttäuschungen und viel Ärger. Jedenfalls ist alles ordnungsgemäß lt. Verzeichnis eingegangen. Die Freude über all das Schöne war doppelt groß, weil das Paketchen am 60. Geburtstag (6. 10.) meiner Frau einging. Es war eine reine Freude. Meine Frau läßt daher besonders danken und bittet, Deiner Frau herzliche Grüße zu übermitteln — denn, sagte sie, daß hier eine Hausfrau an der Auswahl und Zusammenstellung mitgewirkt hat ist zu spüren . . . erlebte zu den gleichen Stunden der Freude die zweite bittere Enttäuschung in diesem Jahre. Allerbeste Vorbereitungen für den Besuch von Stuttgart, 8.—11. 10., waren getroffen und ich wollte bestimmt dort sein, es waren auch drei Genehmigungen bzw. Versprechungen gemacht worden, um dann doch noch eine faule Absage zu bekommen. Unsere Wut (4 Mann mit Auto) kannst Du Dir nicht ausdenken. So etwas kennt Ihr nicht! Dich bittend, immer wieder etwas von Euch zu hören, will ich schließen und verbleibe mit besten Grüßen Euer Kamerad und Sportfreund . . .

## Das diesjährige Gildetreffen steht noch offen

Liebe Kameraden der Gilde!

Bei Erscheinen dieses Heftes ist das Weihnachtsfest bereits vorüber und wir rüsten uns für die Arbeiten, die uns für das Jahr 1960 bevorstehen. Im Namen der Gilde wünsche ich allen Kameraden für das Neue Jahr alles Gute. Nicht weniger als 18 Kameraden haben uns in diesem Jahre auf immer verlassen, 44 Kameraden konnten wir in die Gilde neu aufnehmen.

1. **Treffen 1960:** Der RV „Gut Freund“ in Wuppertal-Elberfeld hatte sich bereit erklärt, in Verbindung mit der Feier des 50. Jubelfestes die Ausrichtung zu übernehmen, es hätte dann aber bereits in der zweiten Mai-Hälfte stattfinden müssen. Da wir das Treffen aber immer mit einer Bundes-Wanderfahrt verbinden und hierfür — selbst auch für die Mitglieder der Gilde — der Termin reichlich früh ist (auch eine Rückfrage bei einem Teil der Gildekameraden fand keine Zustimmung) habe ich dem Antragsteller leider eine Absage erteilen müssen. Der Termin für das Treffen im Jahre 1960 ist dadurch noch frei, deshalb bitte ich interessierte Vereine um erneute Bewerbung. Falls bis zum 1. März 1960 kein Antrag vorliegt, würde ich vorschlagen, das Treffen 1960 mit einer Zusammenkunft und Sitzung an einem zentralen Ort zu begehen. Mir würde es lieb sein, wenn ich für diesen Fall Interessenten für den Austragungsort erhalten würde.
2. **Beiträge:** Zu diesem Kapitel verweise ich auf das diesem Heft beiliegende Rundschreiben.
3. **Neuaufnahmen:** Anträge hierzu sind über den Verein und Landesverband den Vertrauensmännern zuzuleiten. Formblätter sind bei diesen anzufordern. Auch ich habe dieselben vorrätig.

Bundeskameradschaftliche Grüße! H a n s U n g e r , Gildemeister

### Betrachtungen zum Jahreswechsel

Wieder ist ein Jahr zu Ende. Den meisten von uns Alten wird es zu schnell und aufregend, einzelnen auch zu langsam gegangen sein. Wie dem auch sei; es dürfte sich lohnen, als alter Radler einen Blick zurückzuwerfen. Beginnen wir mit unserem Gildetreffen in Coburg. Waren die vorhergegangenen mehr auf Geselligkeit abgestimmt, so stand das Treffen in Coburg mit im Zeichen des 75jährigen Bestehens des BDR. Was uns Alten dort alles geboten wurde, war des Guten zuviel. Vielen wird es so ergangen sein wie mir. Man war pflastermüde geworden wie ein altes Droschkpferd. Aber der Ausflug am Montag ließ dann alle Müdigkeit vergessen. Welch ein Blick von den Zinnen der Feste Coburg. Wie ein Teppich lagen die Thüringer Lande vor einem und so mancher Kamerad von drüben wird in diesen Tagen nach diesem Berg geschaut haben. Unwillkürlich kam mir da das Lied in den Sinn: „Was ist des Deutschen Vaterland —“. Und dann ging's hinaus in das fränkische Land, Richtung Bamberg. Von links grüßte uns der Berg Vierzehnheiligen mit seiner mächtigen und herrlichen Kirche, die wir auch zuerst besichtigten, und rechts grüßte das Schloß Bantz, das dann angefahren wurde, um Mittagspause zu machen. Unter schattigen Bäumen saß man lange in Gruppen zusammen und für viele war hier das Abschiednehmen gekommen. Auf ein gesundes Wiedersehen hieß es, — wie und wo, das war die Frage.

Doch viele von uns haben sich schneller wiedergesehen, als sie dachten. Die erste Station waren die deutschen Meisterschaften in Hannover. Dann

ging's nach Stuttgart zu den Weltmeisterschaften im Radball und Kunstfahren. Viele der alten Gildekameraden haben sich dort wieder getroffen und haben sich mit unseren Aktiven über ihre Erfolge gefreut. Mittlerweile liefern auch die Sechs-Tage-Rennen an und so mancher von uns konnte auch dort den einen und anderen begrüßen. Die deutschen Jugendmeisterschaften in Wiesbaden hatten viele alte Kameraden angezogen und es gab für viele ein freudiges Wiedersehen.

So ist wieder ein Jahr vorübergegangen und wir sind ein Jahr älter geworden; älter wohl, aber unser Radlerherz wollen wir uns jung erhalten. Für's neue Jahr alles, alles Gute und ein gesundes Wiedersehen beim Gildetreffen 1960!

Hugo Weil

## Aus der Gilde-Familienmappe

Zum bevorstehenden ersten Jahresquartal Januar — März feiern unsere nächstehenden Kameradinnen und Kameraden ihr Wiegenfest. Wir gratulieren herzlichst und verbinden damit den Wunsch, daß auch im neuen Lebensjahr allen Geburtstagskindern 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 7
7. 1. 1890 **Geiger**, Philipp, Freiburg i. Br., Neumattenstraße 35
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. 1895 **Katzmann**, Leonhard, Ffm.-Schwanheim, Manderscheiderstr. 1
12. 1. 1907 **Kokocinski**, Erich, Hamburg 20, Lenhartzstr. 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 Kleiberg 6
17. 1. 1894 **Kreß**, Ernst, Darmstadt, Am Oberfeld 3
17. 1. 1906 **Kräuter**, Johann, Hamburg La 1, Flughafenstraße 79
18. 1. 1868 **Feise**, Hermann, Bremen, vor dem Steintor 58
18. 1. 1897 **Pfister**, Adolf, Schweinfurt, Johannisgasse 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
20. 1. 1895 **Augenstein**, Karl, Ellmendingen/Pforzheim, Durlacher Str. 33
21. 1. 1889 **Behringer**, Karl, Wehr-Engendorf, Gäßle 2
21. 1. 1904 **Preuninger**, Karl, Okriftel/Main, Parkstraße
22. 1. 1905 **Düring**, Kilian, Haßfurt am Main., Anstaltsgäßchen

# TRINK *Coca-Cola* EISKALT

WARENZEICHEN

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  
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. 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 **Oldenburg**, 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, Louisenstraße 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
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 **Stucken**, Heinrich, Hannover, Aternstraße 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, Weyherserweg 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
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. 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. 1897 **Gasser**, Peter, Kelkheim-Münster/Taunus, Frankfurter Straße

27. 3. 1893 **Hahn**, Karl, Kriftel/Taunus, Lindenstraße 6  
 28. 3. 1900 **Schneider**, Willy, Frankfurt/M.-Sossenheim, 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

#### Berlin

- 583 **Kilter**, Alfred, 6. 7. 07, Berlin W 65, Böttgerstraße 11/13  
 589 **Jensch**, Otto, 22. 10. 81, Berlin-Steglitz, Jeverstraße 6 b  
 590 **Hagendorf**, Paul, 16. 3. 81, Bln.-Lichterfelde, Osdorferstr. 127

#### Niedersachsen

- 587 **Volkmann**, Hans, 21. 6. 05, Weende b. Göttingen, Springstr. 5  
 588 **Simon**, Günther, 3. 12. 08, Hildesheim, Steinbergstraße 103

#### Rheinland

- 582 **Großhardt**, Ludwig, 21. 7. 85, Struth, Bebelstraße 7  
 584 **Engel**, Otto, 24. 2. 09, Heimbach/Nahe  
 585 **Wagner**, August, 10. 9. 03, Hoppenstädt/Nahe  
 586 **Becker**, Fritz, 10. 11. 08, Heimbach/Nahe

### ÄNDERUNGEN BZW. ERGÄNZUNGEN

#### Baden

- 290 **Müller**, Emil, jetzt Nöttingen, Hauptstraße 70  
 300 **Nicola**, Emil, jetzt Mannheim-Neckarstadt, Lortzingstraße 33

#### Bayern

- 328 **Altmann**, Willi, Nürnberg, geb. 1. 8. 1905  
 332 **Müller**, Curt, jetzt Karlburg üb. Karlsstadt/M., Siedlung 200

#### Berlin

- 33 **Krause**, Arthur, jetzt Berlin SW 61, Hagelbergerstraße 26

#### Hessen

- 81 **Schulz**, Karl, Darmstadt, jetzt Niederramstädter Straße 57 b  
 91 **Wedel**, Wilhelm, Darmstadt, jetzt Frankfurter Straße 68  
 185 **Korn**, Heinrich, Kassel, jetzt Frankfurter Straße 52

#### Nordrhein-Westfalen

- 248 **Wöstenfeld**, K., Bielefeld, jetzt „Auf dem Kampe 88“

#### Rheinland

- 150 **Schuch**, Ernst, Nahbollenbach, nicht Schug, Ernst

#### Saar

- 509 **Fox**, Baptist, jetzt Neunkchn., Hs. Fурpach, Geißenbrunnchen 30

Wir bitten um Prüfung der Anschriften und um Benachrichtigung, falls sich auf irgendeine Art das „Druckfehlerteufelchen“ eingestellt haben sollte, damit wir dann gegebenenfalls eine Korrektur in unserer Gilde-Familienmappe vornehmen können.

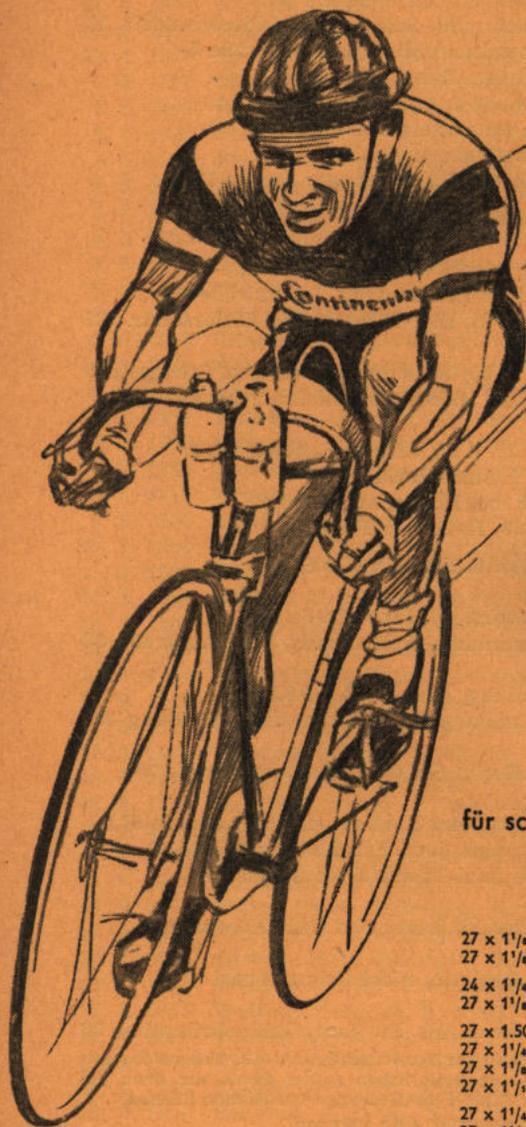
### ABGÄNGE INFOLGE ABLEBENS

#### Mittelrhein

- 210 **Hitter**, Alois, Finthen, 72 Jahre

#### Niedersachsen

- 135 **Krentel**, Heinz, Wetzlar, 70 Jahre  
 (Ehrenmitglied des RSpV „Wöwe“ Göttingen)  
 Ehre ihrem Andenken!



*Immer  
vorn*

mit

**Continental**

**Schlauchreifen**

Die sieggewohnte Bereifung  
für schnelle Männer und schnelle Räder.

**Lieferbare Größen:**

27 x 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Type 00-180	Flieger Holzbahn	26,20
27 x 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Type 00-230	Flieger Zementbahn	21,50
24 x 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Type 0 -335	Steher Zementbahn	20,50
27 x 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Type 0 -325	Steher Zementbahn	22,00
27 x 1,50	Type I -450	Straßen-Renner	22,60
27 x 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Type I -350	Straßen-Renner	21,90
27 x 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Type I -285	Straßen-Renner	25,10
27 x 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Type I -265	Straßen-Renner	25,70
27 x 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Type IV-540	Straße transp./schwarz	15,00
27 x 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Type IV-415	Straße transp./schwarz	14,00
27 x 1	Type IV-320	Straße transp./schwarz	16,00
26 x 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Type IV-550 f.	Saalmasch. weiß/transp.	17,50
26 x 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Type IV-480 f.	Saalmasch. weiß/transp.	16,40
26 x 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Type IV-440 f.	Saalmasch. weiß/transp.	16,10
26 x 1	Type IV-370 f.	Saalmasch. weiß/transp.	16,80



**Continental Reifen laufen leicht — leben lange**