

Unsere Gemeinde 6

65. Jahrgang
Juni 2017

Zeitung der
evangelischen
Gehörlosen



DAS FAHRRAD

200 Jahre jung!



Jahre Fahrrad

Das erfolgreichste Verkehrsmittel der Welt feiert Geburtstag

Der Startschuss der Fahrradgeschichte: Vor zwei Jahrhunderten, am 12. Juni 1817 fuhr der Karlsruher Karl Drais in Mannheim zum ersten Mal auf seiner Laufmaschine. Sie heißt die Draisine. Seine brillante Erfindung bildete die Basis für die Entwicklung des Fahrrads, dem erfolgreichsten Verkehrsmittel der Welt. Im Jahr 2017 feiert das Fahrrad einen runden Geburtstag: 200 Jahre.

Technik, Kultur, Tradition, Geschichte - das Fahrrad vereint vieles. Es verbindet Vergangenheit und Zukunft. Auch weil es beim Fahrrad immer wieder ganz neue Entwicklungen gab und gibt. Auf 1000 Einwohner bezogen, beträgt die Zahl der Fahrräder in Holland 1100 (2016), Deutschland 890 (2016), Österreich 761 (2010), Belgien 305, Frankreich 220, Italien 167, und den USA 76 Stück (lt. Brockhaus 1968).

Erneuerung der Technik: Innovative Entwicklungen wie Kugellager oder mit Luft befüllte Reifen brachten das Fahrrad voran – viele später im Autobau verwendete Komponenten sind ursprünglich für das Fahrrad entwickelt worden. Ohne die Erfindung des Fahrrads wäre das Automobil in der heutigen Form wohl kaum denkbar. Rad und Auto sind somit keine Gegenspieler, sondern gehören allenfalls zur selben „Mobilitäts-Familie“. Das Fahrrad avancierte (= stieg auf) in Europa zum wichtigsten Individualverkehrsmittel.

Ab 1950 wurde das Fahrrad jedoch immer stärker vom Automobil verdrängt, zuerst durch Motorräder und schließlich Autos.



Im 21. Jahrhundert: Ein Fahrrad kostete Mitte 2013 in Deutschland durchschnittlich 515 Euro. Im ersten Halbjahr 2013 wurden in Deutschland rund 1,65 Millionen Fahrräder produziert, 2,4 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Heute ist das Fahrrad

als modernes und vielseitiges Fortbewegungsmittel die passende Antwort auf viele aktuelle gesellschaftliche Herausforderungen.

Die nächste Evolutionsstufe: Das Rad ist elektrifiziert, automatisiert, vernetzt. Das E-Bike (man spricht so: „i-baik“) ist ein Vorreiter für die Mobilität der Zukunft. Ein Grund zum Feiern: Das E-Bike hat sich als wohl schnellstes und effektivstes Verkehrsmittel in der Stadt etabliert (= durchgesetzt).

Bundesweiter Radwegeausbau: Seit rund 10 Jahren erlebt Bayern einen Fahrrad-Boom. Vor allem, weil heute immer mehr ältere Menschen mit dem E-Bike unterwegs sind. In manchen Regionen hinkt das Radwege-Netz aber hinterher. Deshalb haben die Bundesländer einen großzügigen Ausbau dieses Netzes angekündigt.

Wie sieht die Zukunft aus? Wird das Fahrrad später wohl Flügel bekommen? So wie eine Art Drohne? Schon in 50 oder 100 Jahren? Bereits heute kann man die Gänge per Funk wechseln.

GERHARD WOLF (GL.)

Kleine Geschichte des Fahrrads: Mit weltweit rund 1,5 Milliarden Stück ist das Fahrrad das am weitesten verbreitete Fortbewegungsmittel der Welt. Zum Vergleich: Aktuell dürfte es weltweit rund 850 Millionen Pkw geben. Allein in Deutschland stehen derzeit 45,8 Millionen Pkw gegenüber 73 (Stand 2016) Millionen Fahrrädern. Jährlich werden ca. 4 Millionen Neufahräder verkauft. Über 3 Millionen elektrisch angetriebene Fahrräder sind inzwischen in Deutschland unterwegs. Das Fahrrad hatte schon früh klare Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Bereits ab etwa 1860 ließen sich damit lange Strecken rasch und unkompliziert bewältigen.

Die Zweiradmobilität war wirtschaftlich: Rechnete man in England für Anschaffung und Unterhalt eines Pferdes rund 1.900 Pfund, so fielen für die Fortbewegung mit zwei Rädern lediglich Kosten von 20 Pfund an. Das Fahrrad löste die Postkutsche als erfolgreichstes Fahrzeug ab.

Adel und Bürgertum: Das Fahrrad hat Freiheit durch Ortsunabhängigkeit geliefert. Also hat es demokratisiert (= Abbau der autoritären Herrschaften). Adel und Bürgertum verloren ihr Privileg (= Vorrecht). Die Konsequenz (= Auswirkung): Mobilität (= Möglichkeit, sich von einem Ort zum andern zu bewegen) wurde einer breiten Masse zugänglich gemacht. Zugleich war das Fahrrad in Vorgänger des Automobils – und natürlich des Motorrads.

Zu unserem Titelbild:

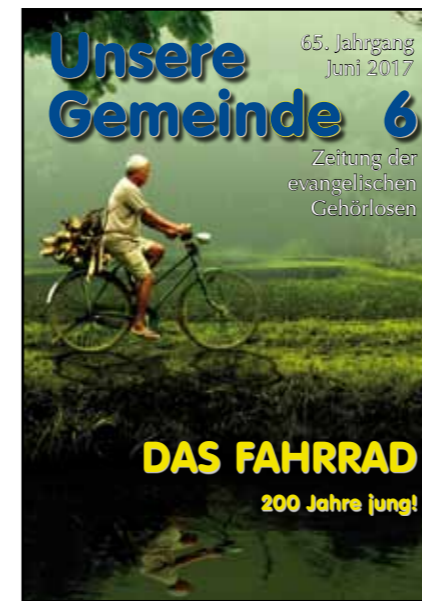


Foto: Heri West, aufgenommen in Indonesien

Dieses Bild sagt manches über das „Geburtskind“, also das Fahrrad: Es ist auf der ganzen Welt verbreitet, fast überall kann man es einsetzen. Es ist geeignet für junge und alte Menschen (und natürlich auch für die, deren Alter dazwischen liegt). Mit dem Fahrrad kann man kleine Lasten transportieren und zur Arbeit fahren, aber es ermöglicht uns auch einfach schöne Landschaftstouren. Es produziert keine stinkenden Abgase, ist also umweltfreundlich und „grün“. Einfach eine geniale und sehr menschliche Erfindung!

(rm)

Liebe Leserin, lieber Leser,

das Fahrrad steht in diesem Monat im Mittelpunkt. Es hat Geburtstag. Und wir freuen uns über diese einfache, aber geniale Erfindung. Fast jeder Deutsche besitzt - statistisch gesehen - einen „Drahtesel“. Manche benutzen ihr Fahrrad jeden Tag, andere nur ab und zu einmal. Aber - es gehört zu unserem Alltag. Und es gehört zum Alltag von Menschen in der ganzen Welt.

Lesen Sie über die Anfänge des Fahrrads: Vor genau 200 Jahren ging es los. Erst vor 200 Jahren ...?! Überlegen sie mal: Seit einigen tausend Jahren kennt die Menschheit schon das Rad und baut seither Wagen und Kutschen. Da ist es doch erstaunlich, dass es so lange gedauert hat, bis jemand auf die Idee kam, aus zwei Rädern und einem Sitz ein Fahrzeug für eine Person zu machen. Danke, Herr von Drais!

Die „Kontakte“- Seite von UG haben wir vor zwei Monaten mit einer neuen Idee wieder gestartet: Ein Gehörloser aus Süddeutschland suchte seine Schulkamerad(inn)en. Tatsächlich hat sich eine Schulkameradin gemeldet und vielleicht klappt es mit dem erhofften Klassentreffen. Wir werden berichten. Suchen Sie auch Ihre „Ehemaligen“? Dann machen Sie es doch genau so: Schicken Sie uns ein Klassenfoto von damals und schreiben Sie ein paar Zeilen dazu.

Ich wünsche Ihnen allen einen guten Start in den Sommer und grüße herzlich im Namen des ganzen UG-Teams

Ihr 

„Zitat“

Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden, wie beim Fahrrad.

Adam Opel (1837-1895)

Deutscher Industrieller (Nähmaschinen und Fahrräder; Autos wurden von der Firma Opel erst nach dem Tod von Adam Opel gebaut!)

des Monats

Inhaltsverzeichnis:

200 Jahre Fahrrad	Seite 2
Inhaltsverzeichnis, „Zum Titelbild“, Zitat des Monats	Seite 3
Beruf und Berufung.....	Seite 4
Auf ein Wort	Seite 5
Fahrräder gehören auf die Straße!	Seite 6+7
Zum Tod von Pfr.i.R. Volker Saueremann	Seite 8
Vorschau - Informationen aus den Landeskirchen	ab Seite 9
Impressum	Seite 20
Geburtstage	Seite 21
Rätselserie	Seite 22
Das Laufrad des Karl von Drais	Seite 23
Radfahren als Sport	Seite 24+25
Politisch links - plitisch rechts.....	Seite 25
Argula von Grumbach (Frauen in der Reformationszeit).....	Seite 26
Missions-Spenden	Seite 27
Vorschau - Sieh mal an	Seite 28



Beruf und Berufung

Einen Beruf braucht man, um Geld zu verdienen. Eine Berufung ist eine Lebensaufgabe.

Wer seine Berufung kennt, der weiß, was er wirklich im Leben schaffen will. Arzt kann ein Beruf sein, um Geld zu verdienen. Arzt kann aber auch eine Berufung sein, wenn jemand wirklich helfen, heilen, Schmerzen und Leid vermindern will. Bei einer Berufung steht nicht das Geld im Vordergrund, sondern die Haltung.



Im Mittelalter war klar: die höchste Berufung eines Menschen ist das heilige Leben als Priester, als Mönch oder als Nonne. Das war der „geistliche Stand“: ein Leben voller Entbehungen; ohne Ehe und Kinder, ohne Eigentum, im Gehorsam gegenüber dem Abt oder Bischof. Aber dafür waren diese Menschen mit Gott verbunden: im Gebet, beim Studium der Bibel, in der Gemeinschaft eines Klosters.

Zu diesem Leben ohne weltliche Genüsse und Freuden musste man sich berufen fühlen. Berufen dazu, sein Leben für etwas Gutes einzusetzen und Gott zu widmen.

So sollte es jedenfalls sein. Es gab auch Menschen, die ins Klosterleben gezwungen wurden (z. B. Töchter aus reichem Haus, die man nicht verheiraten konnte). Aber die Idee des Mönchtums war die Berufung.

Viele Jahrhunderte lang war das völlig klar. Es gab Kritik an einzelnen Priestern oder Mönchen. Manche Klöster waren reich, und das Leben dort war nicht so heilig, wie es sein sollte. Aber das waren einzelne Missstände. Im Ganzen genoss der „geistliche Stand“ hohes Ansehen.

Das bringt die Reformation durcheinander. Mit der Reformation kommt der Zweifel, ob es einen „geistlichen Stand“ überhaupt gibt und wie der aussehen muss. Sechsmal am Tag beten – ehelos bleiben – im Kloster leben – keinen Besitz haben: waren Menschen damit schon näher bei Gott?

Jesus war kein Mönch. Er hat auch kein Kloster gegründet. Er aß und trank. Er war viel unterwegs. Er hat von seinen Anhängern nicht die Ehelosigkeit gefordert. Er selbst hatte keinen Besitz und lebte von Spenden. Er hatte keine Frau. Aber er hat nie gesagt, dass alle so leben sollen.

Luther selbst war ins Kloster eingetreten. Aber Frieden fand er dort nicht. Ihm wird klar: Das Klosterleben macht den Menschen nicht heilig. Wichtig sind Menschen, die das Evangelium von der Liebe Gottes und der Freiheit der Menschen predigen. Wer mit Gott verbunden sein will, wer sein Leben Gott widmen will, der muss nicht auf Genuss und Lebensfreude verzichten. Der muss sich auch nicht von der Welt zurückziehen. Mit Gott verbunden

sind Menschen, die darauf vertrauen, dass sie durch Gottes Erbarmen frei von Schuld sind.

Un deshalb ist der „geistliche Stand“ überall. Überall gibt es nicht nur Beruf, sondern Berufung. Der Handwerker erledigt nicht nur eine schlecht bezahlte Arbeit. Er dient mit dieser Arbeit Gott – genau wie der Mönch. Der Handwerker, der Bauer, der Kaufmann – sie alle erfüllen die Aufgaben, die ihnen in dieser Welt gegeben sind. Nicht schlechter als ein Mönch. Die Frau, die (damals!) im Haus arbeitet und die Kinder groß zieht, die kocht und



wäscht und Windeln wechselt, die erfüllt genau darin die Aufgabe, die Gott ihr gegeben hat – nicht weniger als eine Nonne im Kloster.

Es gibt kein besonders heiliges Leben. Jedes Leben ist heilig, wo Menschen aus der Freiheit des Glaubens leben. Und so bekommt der Alltag und der ganz normale Beruf eine große Würde. Alles, was Menschen tun, ist gleich wertvoll – von der Klofrau bis zum Bundespräsidenten. Jeder Beruf, der der Allgemeinheit dient, ist gleich wertvoll.

ROLAND KRUSCHE

Martins Fahrrad ist weg. Geklaut! Am Fußballplatz hat er es abgestellt, ist mit den andern Kindern spielen gegangen und jetzt: einfach weg! Warum sein Fahrrad? Die Räder der anderen Kinder sind noch da.

Martin braucht sein Rad. Jeden Tag fährt er damit zur Schule. Nur 2 km, aber einen Bus gibt es hier nicht. 8 Jahre alt ist Martin jetzt, mit seinen Eltern vor kurzem aufs Land gezogen. Viel frische Luft, aber blöd ohne Fahrrad. 2 km Fahrrad fahren oder laufen ist schon ein Unterschied, besonders wenn es regnet.

Die Eltern sind sauer: warum er es nicht abgeschlossen hat?! Geld für ein neues Rad ist nicht da. Martins Vater sagt noch schlau: „Gott wird Dir bestimmt helfen!“ Und der meint das auch noch ernst.

Na, wie denn? Am nächsten Tag ist jedenfalls noch kein Rad da. In der Klasse sitzt Jörg neben ihm. Jörg sagt: Seine Oma hätte mal Geld verloren. Dann hat sie gebetet zu Gott, und 3 Tage später hat sie das Geld im Garten wiedergefunden. Versuchen kann man's ja mal. Martin betet jeden Abend: Bitte, Gott, gib mir das Fahrrad zurück! Jörg betet sicherheitshalber mit. Doppelt ist besser! Aber kein Fahrrad zurück – auch nicht nach 5 Tagen.

Jörg sagt: besser in die Kirche gehen. Da ist Gott besser erreichbar, kann sich vielleicht auch besser konzentrieren! Also am Sonntag in die Kirche, 1. Reihe, sicher ist sicher. Dann nach Hause. Aber kein Rad da. „Gott schläft oder ist schon in



Rente – jedenfalls hilft er nicht“, sagt Martin zu Vater. „Doch Gott wird dir helfen“, sagt Vater, „aber er ist doch kein Zauberer!“

„Wenn Gott nicht hilft, müssen wir es selber schaffen!“, sagt Martin zu Jörg. Beide fragen bei Nachbarn und in Geschäften, ob sie dort helfen können. Nach 1 Woche haben sie ein paar Euro verdient, aber viel zu wenig für ein Rad, auch für ein gebrauchtes ist es nicht genug!

Da hat Jörg eine Idee: „Du kannst erst einmal mein Fahrrad haben. Meine Schwester hat auch ein Rad, und meine Schwester und ich können uns absprechen oder abwechseln. Das geht schon! Hier nimm es!“ Zuerst will es Martin gar nicht annehmen, aber Jörg besteht darauf.

Froh radelt Martin nach Hause. Er erzählt Vater von Jörgs toller Idee und dass er ein super Freund ist! Und überhaupt: Jörg hat ihm geholfen und Gott nicht!!

„Bist du dir da ganz sicher?“, fragt Vater. „Und woher hatte Jörg seine Idee?“

„Meinst du, Gott hat Jörg die Idee mit dem Fahrrad gegeben?“ „Vielleicht!“, sagt Vater, „könnte doch sein!“ Martin sagt nichts, aber er will darüber noch einmal nachdenken, vielleicht bei einer Fahrt auf seinem (geliehenen) Rad.

(nacherzählt nach der Geschichte „Gott ist hier gewesen“ von Renate Schupp in: Vorlesebuch Religion, Bd. 3, hg. v. Dietrich Steinwede und Sabine Ruprecht, S. 340ff)

Der Autor



Dieter Schwirschke (55)

Er ist seit 20 Jahren Pfarrer in der Gehörlosenseelsorge in der Region Köln, davor am Niederrhein in Moers.

Seit vielen Jahren unterrichtet er auch das Fach „Ev. Religion“ an der Gronewaldschule für hörgeschädigte Kinder und Jugendliche in Köln.

Fahrräder gehören auf die Straße!



Foto © yurok.a bei depositphotos.com

Radfahrer sind unmöglich. Sie fahren auf dem Bürgersteig. Sie fahren in der falschen Richtung auf dem Radweg. Sie fahren nachts ohne Licht. Sie fahren bei Rot über die Ampel.

Wenn sich in Deutschland Menschen unterhalten, dann sind drei Dinge klar:

- Gottesdienste sind langweilig.
- Die Bahn kommt immer zu spät.
- Radfahrer halten sich nicht an Verkehrsregeln.

Und alle drei Sätze sind falsch! Ich habe schon tolle Gottesdienste erlebt, ich fahre viel mit der Bahn und bin fast immer pünktlich. Ich halte mich beim Radfahren an die Verkehrsregeln (meistens jedenfalls).

Um es gleich zu sagen: Ich fahre gern Fahrrad. Ich fahre viel. Und ich fahre schnell.

Das Fahrrad ist mein Verkehrsmittel. Manchmal mache ich auch ganz gemütlich einen Ausflug mit dem Rad. Ich fahre in den Wald oder an einen See oder einfach durch schöne Landschaft. Aber meistens bin ich zur Arbeit unterwegs: zu einem Gottesdienst, einem Hausbesuch, einer Veranstaltung oder Sitzung. Ich bin Verkehrsteilnehmer wie alle anderen. Und ich möchte auch so behandelt werden.

Aber Radfahrer haben einen schlechten Ruf. Bei Verkehrsunfällen wird schnell vermutet: der Radfahrer ist schuld. Vor ein paar Jahren fuhr ich mit dem Fahrrad, als zwei angetrunkene Autofahrer mich von der Straße abdrängten. Ich rief die Polizei, aber der Beamte fragte mich nur: „Ja, warum fahren Sie denn auch auf der Straße? Benutzen Sie doch

den Radweg. Wenn Sie die Autofahrer behindern, dann müssen Sie sich nicht wundern.“

Früher mussten Radfahrer immer den Radweg benutzen. Auch, wenn der eng war oder holperig, auch, wenn er sich kurvenreich um Bäume und Laternenmaste schlängelte, auch wenn Fußgänger und Hunde auf dem Radweg unterwegs waren oder Autos dort parkten.

Seit über zwanzig Jahren ist das nicht mehr so. Seitdem muss man nur noch dann den Radweg benutzen, wenn das runde blaue Verkehrsschild mit dem Fahrrad aufgestellt ist. Aber viele Autofahrer wissen das nicht (und einige Polizisten offenbar auch nicht).

Ich fahre auf der Straße. Da bin ich schneller und – sicherer! Viele denken: Auf Radwegen sind die Fahrradfahrer vor den Autos geschützt. Auf der Straße fahren die Autos so dicht an den Radfahrern vorbei. Autotüren öffnen sich plötzlich. Ist da nicht der Radweg sicherer? Aber Türen, die plötzlich geöffnet werden – das kann einem auch auf dem Radweg passieren, wenn der Beifahrer aussteigt.

Knapp überholende Autos sind ärgerlich. Aber die Straße

ist trotzdem sicherer, denn die meisten schweren Unfälle mit Fahrrädern passieren nicht beim Überholen, sondern – auf Radwegen!

In Berlin gab es im vergangenen Jahr über 1.500 Unfälle mit Fahrrädern, weil Autofahrer beim Abbiegen nicht gesehen haben, dass ein Radfahrer kommt. Manche Autofahrer vergessen vielleicht einfach den „Radfahrerblick“, aber bei Radwegen wird es auch für aufmerksame Autofahrer schwierig. Hinter geparkten Autos kommen Räder mit bis zu 30 Stundenkilometern angefahren. Auf der Straße sind sie gut zu sehen. Aber auf dem Bürgersteig-Radweg sind sie versteckt und es kommt zu verhängnisvollen Unfällen. An Kreuzungen mit Radwegen gibt es



In Stuttgart: Vor kurzem wurde die Tübinger Straße zur Fahrradstraße erklärt. Nur Anwohner dürfen hier mit dem Auto fahren - ganz vorsichtig. Foto: M. Martin



Foto © Nevakalina bei depositphotos.com

Statistik

In Deutschland gibt es etwa 80.000.000 Fahrräder. Statistisch gesehen hat jeder Deutsche ein Fahrrad.

In jedem Haushalt (egal ob alleine, Familie oder Wohngemeinschaft) gibt es durchschnittlich 1,83 Fahrräder, aber „nur“ 1,1 Autos und 0,15 Motorräder.

Die meisten Fahrräder haben Kinder zwischen 7 und 10 Jahren (98%), die wenigsten Fahrräder haben Senioren über 75 Jahren (nur 44%).

Obwohl es so viele Räder gibt liegt der Verkehrsanteil nur bei ca. 10%. Denn mit dem Fahrrad werden nur kurze Wege zurückgelegt. Weite Entfernungen und Fahrten mit Gepäck (Einkauf) werden mit dem Auto gemacht. Der Verkehrsanteil des Autos liegt bei 60%.

fünfmal so viele Fahrrad-Unfälle wie an Kreuzungen ohne Radweg. Dies ist das Ergebnis einer wissenschaftlichen Studie des Bundesamtes für Straßenwesen.

Wer langsam unterwegs ist oder ein bisschen ängstlich, wer an Kreuzungen lieber anhält und nach allen Seiten guckt, ob kein Auto kommt, der mag auf dem Radweg fahren.

Alle anderen gehören auf die Straße – und natürlich vor allem: auf gute Straßen. Und zum Glück werden die Straßen für Radfahrer immer besser.

Die Radwege werden gerne mit kleinen Verbundsteinen belegt. Das



Älterer Radweg mit farbigen Steinen - sieht schön aus, eignet sich aber nur für gemütliches Radfahren. Foto: R. Krusche

sieht hübsch aus. Aber so ein Weg ist uneben. Gute Radwege haben einen glatten Asphaltbelag – genau wie die Straße. Denn Räder sind nicht so gut gefedert wie Autos.

Gute Radwege sind so breit, dass Radfahrer sich dort überholen können. Radfahrer sind mit sehr unterschiedlichem Tempo unterwegs. Ich fahre gerne schnell. Andere mögen es gemütlich. Wenn der Radweg zum Überholen zu eng ist, dann muss der schnellere Radfahrer auf den Bürgersteig ausweichen und gefährdet dort vielleicht Fußgänger.

(Aber so breite Radwege sind leider eine Seltenheit!)

Noch besser sind Fahrradstreifen auf der Fahrbahn. Da sind die Radfahrer gut zu sehen. Und sie haben genug Platz zum Überholen. Sie dürfen da sogar nebeneinander fahren, wenn der Streifen breit genug ist und sie den übrigen Verkehr nicht behindern.

Ein kleiner Luxus für Radfahrer sind Fahrradstraßen. Da haben die Radfahrer Vorrang vor den Autos. Und da dürfen sie natürlich auch nebeneinander fahren. Schade nur, dass die Fahrradstraßen meist an den Kreuzungen unterbrochen werden und erst nach der Kreuzung weitergehen.

Deshalb ist der Traum für jeden Radfahrer die „Fahrrad-Autobahn“ (in der Amtssprache: „Radschnellweg“). Das sind Straßen, auf denen Autos gar nicht fahren dürfen: glatte, gerade Straßen ohne Kreuzungen nur für Fahrräder. Im Ruhrgebiet gibt es schon den Radschnellweg Ruhr, ein weiterer Radschnellweg ist in Göttingen geplant, und auch der Berliner Senat hat eine Fahrrad-Autobahn versprochen.



ROLAND KRUSCHE

„Geisterfahrräder“ stehen in vielen deutschen Städten an Orten, an denen Radfahrer ums Leben gekommen sind.

Foto: R. Krusche

Zum Tod von Pfr. i.R. Volker Saueremann

Mit Pfarrer Volker Saueremann fehlt uns in unserer Gehörlosengemeinschaft ein bedeutender Mensch. Er war wichtig für uns Mitarbeiter in der Geschäftsstelle der Gehörlosenseelsorge in Nürnberg, für uns bayernweite Kollegen und für sehr viele gehörlose Menschen in den Gehörlosengemeinden in ganz Bayern.

Volker Saueremann hat die Gehörlosengemeinden in Bayern geprägt wie kein anderer und zu dem gemacht, was sie heute sind: lebendige Gemeinden. Der Aufbau der Gehörlosenseelsorge in Bayern war sein Lebenswerk. In die-

* 23.1.1939

Auch die Gehörlosenmission trauert um Pfarrer Volker Saueremann und verliert mit ihm einen großen Freund der Missionsarbeit.

sem Jahr konnte er noch einen großen Erfolg seiner Arbeit erleben – die Anerkennung der Gehörlosengemeinde zur Kirchengemeinde.

Volker Saueremann hat sich über die Maßen engagiert für die Arbeit mit gehörlosen Menschen. Die Arbeit in der Gehörlosengemeinde war seine Lebensaufgabe.

Absolut verdient bekam er in den 90er Jahren auch das Bundesverdienstkreuz für sein großes Engagement verliehen.



† 27.4.2017

eignis war das Missionsfest 1985 in Berlin mit Bundespräsident Roman Herzog.

Pfarrer Volker Saueremann hat sich sein ganzes Berufsleben

Wir Mitarbeiter der Gehörlosenseelsorge und der Gebärdensprachlichen Kirchengemeinde sind ihm unendlich dankbar für seinen aufopferungsvollen Dienst. Wir trauern um einen starken Mann, ein Vorbild, ein Wegbereiter. Und wir vertrauen darauf, dass Volker Saueremann nun geborgen ist bei seinem Gott.

Für die Evang.-Luth. Gebärdensprachliche Kirchengemeinde in Bayern

Kirchenrätin
Cornelia Wolf
Kirchenrat
Matthias Derrer

lang für die Gehörlosenmission eingesetzt, bis er im Jahr 2000 die Arbeit in die Hände seines Nürnberger Kollegen Pfarrer Rolf Hörndlein legen konnte.

Die Missionsleitung dankt Pfr. Saueremann dafür, dass er mitgewirkt, hat das Fundament für die Mission zu bauen. Sein Name wird auch in der Mission nicht vergessen werden, und wir wollen seine Arbeit weiterführen und stärken. Die Missionsleitung denkt an die Familie von Pfarrer Saueremann und bittet Gott um Frieden und Segen für alle Angehörigen der Familie.

Systa Ehm und Rolf Hörndlein im Namen der Missionsleitung

Foto: privat/ Rahmen-Bild © iantapix bei depositphotos.com

An dieser Stelle folgen in der Durckausgabe 12 Seiten mit Veranstaltungshinweisen und Berichten aus der Gehörlosenseelsorge in den Evangelischen Landeskirchen, außerdem die Seite mit den Geburtstags-„Kindern“.

Aus Datenschutzgründen können wir diese Seiten nicht ins Internet stellen....

Ein Jahres - Abo von „Unsere Gemeinde“ bringt Ihnen diese aktuellen Seiten jeden Monat pünktlich ins Haus - für nur 24 EURO im Jahr.

Einfach bestellen über info@dafeg.de



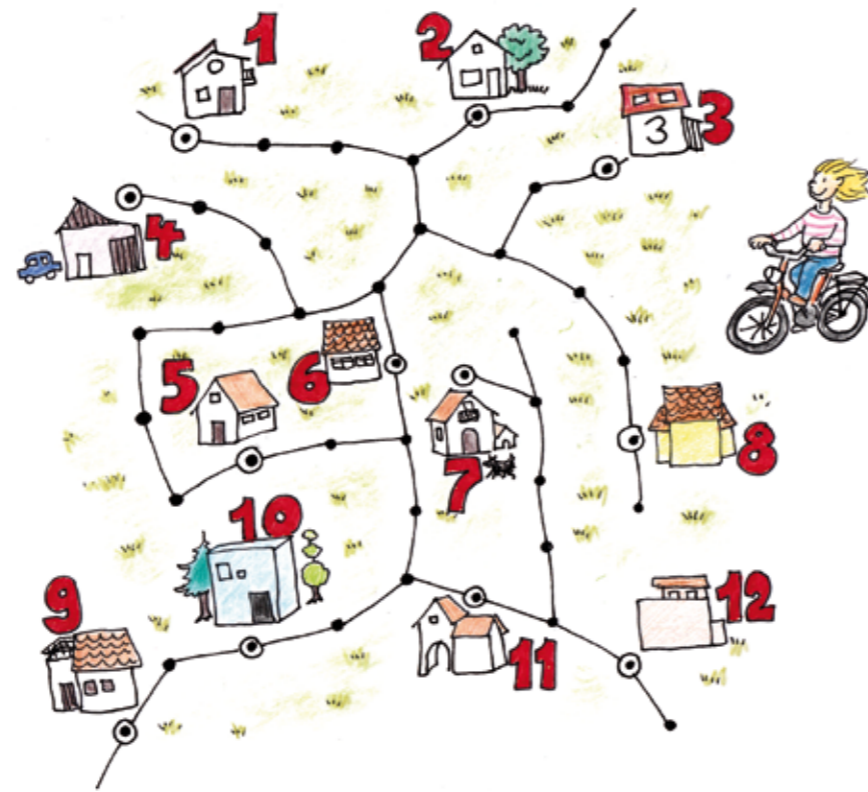
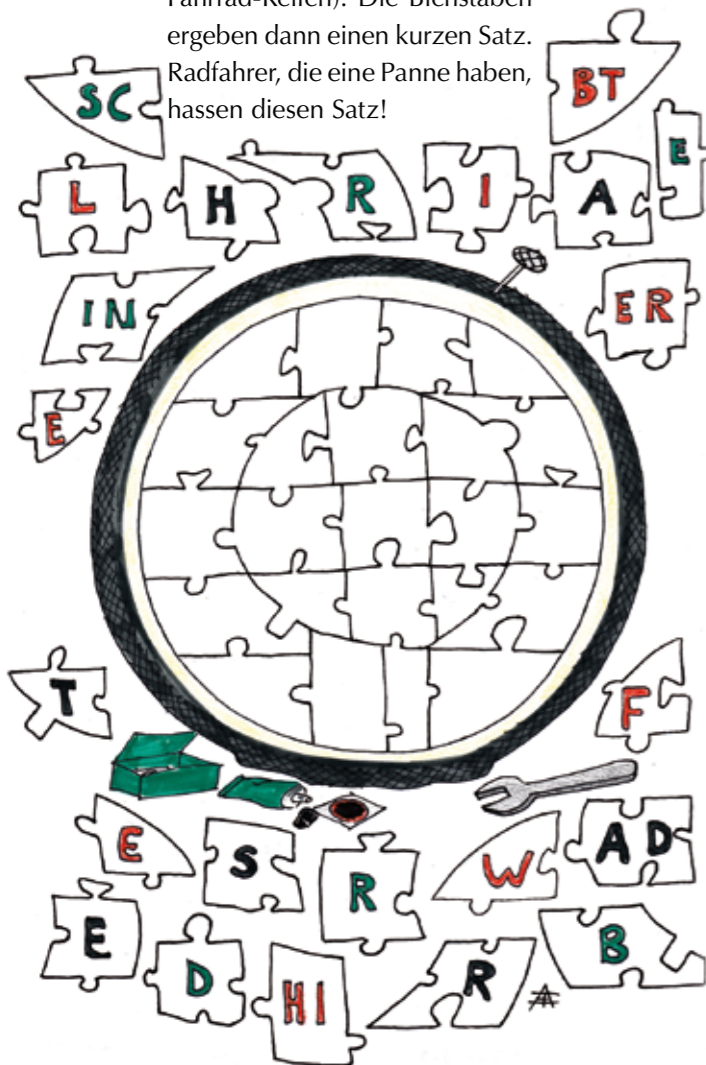
RÄTSELSEITE

Lösung im Mai: Demo - mal anders: VERSÖHNEN MITMACHEN EINSETZEN MITDENKEN

Strumpf-Rechnen: oben: $59 = 146 - 87$ Mitte: $328 \cdot 3 = 984$ unten: $506 = 499 + 7$

Kein Radfahrer mag diesen Spruch!

Puzzeln Sie die Teile in die Vorlage hinein (= der platte Fahrrad-Reifen). Die Buchstaben ergeben dann einen kurzen Satz. Radfahrer, die eine Panne haben, hassen diesen Satz!



Eva radelt gern im Dorf herum und holt ihre Klassenkameraden zum Spielen ab. Auf dem Plan entspricht die Wegstrecke zwischen zwei Punkten 10 Meter. Finden Sie heraus, wer in welchem Haus wohnt. Hier sind die Entfernungen zwischen den Häusern der Klassenkameraden:

Eva radelt ...



- Peter - Max: 130 Meter
- Markus - Martin: 80 Meter
- Melanie - Erik: 80 Meter
- Erik - Sabine: 140 Meter
- Lisa - Tom: 30 Meter
- Tom - Fred: 90 Meter
- Sabine - Melanie: 140 Meter
- Fred - Peter: 80 Meter
- Simone - Markus: 100 Meter
- Martin - Lisa: 40 Meter
- Franziska - Markus: 90 Meter
- Max - Simone: 70 Meter

Nicht ganz einfach. Aber mit Probieren und logischem Denken ist das Rätsel lösbar.

Das Laufrad des Karl von Drais

Als Junge träumte ich oft davon, einmal eine große Erfindung zu machen. Ich habe viel gelesen über die großen Erfinder der Menschheit und ihre Erfindungen. Wenn mich damals jemand nach dem Erfinder des Fahrrads gefragt hätte, dann hätte ich sofort antworten können: „Karl von Drais (1785 - 1851).“ Aber eigentlich fand ich es nicht richtig, diesen Mann auf eine Stufe zu stellen mit Gottlieb Daimler (Automobil), den Brüdern Wright (Motorflug), George Stephenson (Eisenbahn), Samuel Morse (Telegraphie) und vielen anderen „Erfinderhelden“. Was hatte denn dieser Herr Drais erfunden? Ein lenkbares Gestell mit zwei Rädern daran. Ohne Motor. Ohne Pedal-Antrieb. Ein Lauf-Rad (Er selbst nannte es „Laufmaschine“) Was ist daran besonders?

Heute denke ich darüber anders. Zu Recht gilt Karl von Drais als großer Erfinder. Er hatte eine einfache Idee, die sich leicht verwirklichen ließ. Diese Idee versetzte die Menschen in Erstaunen. Und das Laufrad war der Beginn einer Entwicklung, aus der dann auch das heutige Fahrrad hervorging.

Tatsächlich sind die wesentlichen Merkmale eines Fahrrads schon in der allerersten „Draisine“ enthalten. So wurden die Laufräder schon bald nach ihrem Erfinder genannt. Es ist ein einspuriges Fortbewegungsmittel mit zwei hintereinander liegenden Rädern. Ein Rad ist fest mit dem Gestell (heute sagen wir Rahmen) verbunden, das andere ist seitlich drehbar gelagert. Der Fahrer sitzt auf einem Sattel, von dem die herunterhängen – links und rechts vom Rahmen.

„Ist das nicht gefährlich?“ haben damals bestimmt viele gefragt. Ein Wagen mit vier Rädern kann nicht umfallen. Aber dieses „Zweirad“ kippt sofort um, wenn man es loslässt. – Wir wissen heute, dass Zweiräder, sobald sie fahren, nicht mehr kippen. Das hängt mit der „Kreiselwirkung“ zusammen. Ein Kreisel fällt um, so lange er sich nicht dreht. Dreht er sich, dann bleibt er sehr lange auf der Spitze stehen. Die



Fliehkräfte der Drehung gleichen schon kleinste Lageveränderungen sofort aus. So auch beim Zweirad. (Aber das muss man selbst ausprobieren, ehe man sich darauf verlässt.)

Karl Drais jedenfalls hatte keine Angst. Am 12. Juni 1817 unternahm er die erste größere Fahrt von seinem Haus in Mannheim über die Landstraße zur Schwetzingener Poststation. Nach einer Stunde kam er dort an. Für die gleiche Strecke wäre man mit der Postkutsche drei bis vier Stunden unterwegs gewesen. So schnell kam damals niemand von der Stelle. Nur die Besitzer von Reitpferden oder mehrspännigen Schnellkutschen. Fast 15 Kilometer in einer Stunde! Das sprach sich rasch herum und bald war die Draisine ein gefragter Artikel. Drais ließ sich das Gerät patentieren. Der Stückpreis betrug, je nach Ausstattung 45 bis 50 Gulden. (Das entspricht dem Preis für etwa ein Pfund Silber). Nun träumten auch Leute, die sich niemals ein Pferd hätten leisten konnten, von Fahrten in andere Städte.

Auf der Ebene oder gar bergab war das Laufrad von Karl v. Drais eine feine Sache. Aber bergauf? Da war es schon recht mühsam. Notfalls musste man das Gerät dann eben schieben. Sein Gewicht betrug nach damaligen Angaben knapp 50 Pfund, also etwa vergleichbar mit einem E-Bike von heute.

In einem Werbeblatt für sein Fahrzeug behauptet Drais, dass man damit bergauf so schnell ist wie ein Fußgänger, in der Ebene bei nassem Boden so schnell wie eine (Boten-) Stafette, bei trockenem Weg so schnell wie ein Pferd im Galopp. Und bergab, schreibt Herr von Drais, bergab sei man mit der Draisine schneller unterwegs als ein Pferd auf der Rennbahn. – Das war wohl doch ein wenig übertrieben, aber für die damalige Zeit war die Draisine ein sehr schnelles Fortbewegungsmittel. Schon bald wurde ihre Verwendung auf Bürgersteigen und öffentlichen Plätzen verboten.

Nachbemerkung: Das Wort „Draisine“ bezeichnet auch ein drei- oder vierrädriges Schienenfahrzeug, das vor allem von Streckenarbeitern der Eisenbahngesellschaften benutzt wurde. Entweder mit Pedal-Antrieb oder mit Handhebeln, die (wie bei früheren Pumpen) auf und ab bewegt werden mussten. Später gab es dann auch motorbetriebene Draisinen hinzu. Auch dieser Typ von Fahrzeug geht auf eine Entwicklung des Herrn Drais zurück und wird deshalb bis heute nach ihm benannt.

ROLAND MARTIN

Mit Handhebel betriebene Draisine Foto: Pleple2000 CC BY-SA 3.0 bei Wikipedia





Radfahren als Sport

Als Radsport bezeichnet man Sportarten, die mit dem Fahrrad ausgeführt werden. Dazu gehören der Straßenradsport mit dem Straßenradrennsport, dem Radmarathon der Radtouristik und den Jedermannrennen, weiter der Bahnradsport, Mountainbike, Cyclocross und Trial-Bike (Geschicklichkeitsfahren, siehe rundes Bild rechts). Außerdem BMX, Mountainbike-Orientierung, dem Einradfahren, sowie die Hallenradsportarten Kunstradfahren, Radball und Radpolo.

Die frühen Typen des Fahrrads vor der Entwicklung des heute üblichen Niederrads - also die oft Draisine genannte Laufmaschine in den 1820er Jahren und vor allem das Hochrad der 1870er und 1880er Jahre - waren davon geprägt, dass das Fahrrad kein



Nutzgefährt war, sondern als Sport- und Spaßgerät benutzt wurde. Hochradfahrer galten als mutige Hasardeure und erregten dementsprechend seit den 1870er Jahren mit Abenteuer-touren große Aufmerksamkeit.

So soll die erste Weltumradelung auf zwei Rädern dem Amerikaner Thomas Stevens von 1884 bis 1886 gelungen sein.

In Deutschland wurde mit dem Eimsbütteler Velocipedclub am 17. April 1869 der erste Radsportclub in Altona/Elbe gegründet. Schon am 10. September veranstalteten die Fahrradfans während einer Industrieausstellung im selben Jahr ein Rennen mit Teilnehmern aus Frankreich, Dänemark und England.

Bald verlagerte sich das Interesse der Öffentlichkeit von den Abenteuerfahrten, die eher Entdeckungsreisen als Sportausübungen glichen, auf Rekordfahrten. Bei diesen Rennen sollten einzelne Rennfahrer eine bestimmte Langstrecke (etwa die größtmögliche Entfernung auf der britischen Insel vom Cornwall nach Nordschottland von 1400 km) in möglichst kurzer Zeit abzufahren. Damit konnte den skeptischen Zeitgenossen die Überlegenheit des Fahrrads über alle anderen individuellen Verkehrsmittel der Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert demonstriert werden.

Am 8. Dezember 1867 fand das erste Eintagesrennen der Welt in Paris statt. Etwa 100 Teilnehmer fanden sich auf der Avenue des Champs-Élysées ein und starteten zum rund 23 km entfernten Schloss Versailles.

Das erste von Frauen bestrittene Radrennen wurde am 1. November 1868 in Bordeaux ausgetragen.



Schauplatz des Ereignisses war der Parc Bordelais. Vier Frauen absolvierten ein Rennen auf einer 500 Meter langen Strecke.

Das erste Straßenrennen soll schon 1865 in Amiens (Frankreich) stattgefunden haben. Viele der damals initiierten Rennen sind noch heute „Klassiker“ wie etwa die „Frühjahrsklassiker“ Lüttich–Bastogne–Lüttich (seit 1892), Paris–Roubaix (seit 1896) oder Mailand-San Remo (seit 1907).

Vor allem ab den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts fanden Distanzrennen zunehmende Aufmerksamkeit beim Publikum, bei denen eine größere Zahl von Rennfahrern Entfernungen von fast immer über 500 km hinter sich bringen mussten.

1903 schließlich wurde als erstes Etappenrennen die Tour de France ins Leben gerufen, bei der ähnliche Streckenlängen wie bei den Distanzrennen absolviert werden mussten – in diesem Falle allerdings an mehreren aufeinanderfolgenden Tagen. In sechs Etappen wurden damals 2428 km absolviert, der Schnitt des Siegers betrug beachtliche 26 km/h. Neben den Straßenrennen waren aber auch Radveranstaltungen auf der Bahn, wie etwa Sechstagerennen und Steherrennen schon in der Frühzeit des Radsports äußerst populär.

Einen wichtigen Aspekt des Radsports stellt die Tatsache dar, dass hier das erste systematische Sponsoring (finanzielle oder materielle Unterstützung) im modernen Sport praktiziert wurde: Von Beginn an wurden alle Arten des Radsports von Fahrradfirmen unterstützt und beeinflusst, weil dadurch die zunächst oft bezweifelte Leistungsfähigkeit des Produkts Fahrrad an sich und später der verschiedenen Fabrikate im Speziellen exzellent veranschaulicht werden konnte. Schon in den 1910er Jahren fuhren die Radprofis bei der Tour de France nicht in Nationalmannschaften,

sondern wie heutzutage auch in Firmenteams. Dies verdeutlicht die gänzlich andere Entwicklung als in jahrzehntelangen Amateursportarten wie Turnen, Fußball oder Leichtathletik.



1958: Reklame-Wagen bei der Tour de France. Und schon vor 100 Jahren wurde der Radsport durch Werbung finanziert.


Generell wird der Radsport von der Wende zum 20. Jahrhundert bis zum Ersten Weltkrieg von Historikern als die neben dem Boxen vielleicht bedeutendste und beliebteste Zuschauersportart überhaupt eingeschätzt. Nebenbei wird Radsport als Gesundheitssport medizinisch unterstützt. Da das Körpergewicht durch den Sattel unterstützt wird und somit die Gewichtsbelastung auf den Gelenken geringer ist als

beim Jogging oder dem Nordic Walking, gilt der Radsport als sinnvoller Gesundheitssport in allen Altersklassen. Auch wenn ein gewisses Unfallrisiko besteht, so überwiegen doch die gesundheitsförderlichen Aspekte. Bei einem entsprechenden Leistungsaufbau auch im Gesundheitssport sind die Prinzipien der Periodisierung des sportlichen Trainings zu berücksichtigen. Im Rahmen des Programms Sattelfest sind diese angewandt worden. Selbst das regelmäßige Radfahren zur Arbeit hat einen längerfristigen gesundheitlichen Nutzen, wie in Schweden im Rahmen einer Langzeituntersuchung (10 Jahre) an über 23.000 Personen bewiesen wurde.

Radfahren als Sport wird bei den Gehörlosen auch betrieben. Sie machen nicht nur Hochleistungssport wie Hörende, sondern auch Radtouren als Freizeitausgleich. Es treffen sich oft gehörlose Radfreunde, um gemeinsame Touren im In- und Ausland, z.B. Niederlande oder Belgien, zu machen. Darum ist Radfahren immer noch als eine gesunde Sportart anzusehen, auch wenn es Risiken gibt.

WILFRIED HÖMIG

Folgende Radsport-Disziplinen werden aktuell bei den Olympischen Spielen ausgetragen: Straßenrennen, Einzelzeitfahren, Bahnradsport, Sprint, Mannschaftsverfolgung, Keirin, Team-Sprint, BMX (seit 2008 für Männer und Frauen), Omnium, Mountainbike.



Frauen in der Reformationszeit



Argula von Grumbach, Porträtmedallie, um 1520

Argula vom Grumbach

In diesem Monat möchte ich eine Frau vorstellen, deren Heimat Bayern war: Argula von Grumbach.

Geboren wurde sie 1492 auf der Burg Ehrenfels (heute noch als Ruine vorhanden). Vater (Bernhardin von Stauff) und Mutter (Katharina) entstammten dem bayrischen Adel. Die Familie gehörte zum Reichsfreiherrnstand (nur dem Kaiser verpflichtet). Argula wuchs mit zwei Schwestern und vier Brüdern auf. Sie wurde aber schon früh an den Hof von Herzog Albrecht IV. nach München gegeben. Gemeinsam mit dessen drei ältesten Töchtern wurde sie hier erzogen und später Hoffräulein der Herzogin.

Im Alter von 10 Jahren schenkte ihr der Vater eine deutsche Bibel. (Es gab bereits vor Luthers Übersetzung deutschsprachige Bibelausgaben.) Als die Eltern im Jahre 1509 kurz hintereinander an der Pest starben, war ihr die Bibel eine wertvolle Erinnerung und ein Trost. Sie las viel in ihr, lernte sogar ganze Passagen auswendig und bekam so eine großes Bibelwissen.

1515 heiratete Argula von Stauff Friedrich von Grumbach. Das klingt sehr aktiv. Aber nach dem Brauch der damaligen Zeit und ihres Standes war es so, dass sie verheiratet wurde. Ihr Ehemann entstammte dem fränkischen Adel. Das Paar bekam vier Kinder: die Söhne Georg, Hans Georg, Gottfried und die Tochter Apollonia.

Die Führung eines großen Haushalts und die Erziehung der Kinder nahmen ihre Zeit in Anspruch. Dennoch befasste sich Argula von Grumbach intensiv mit der neuen Glaubenslehre aus Witten-

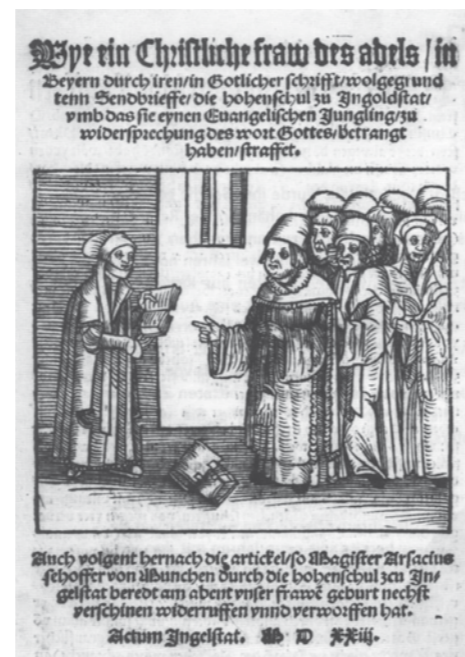
berg. Jede Schrift, jedes Flugblatt, jeder Kommentar, den Martin Luther herausgegeben hatte, gelangte in ihre Hände. Ab 1522 schrieb sie sich regelmäßig mit ihm. Auch mit anderen Theologen war sie im Kontakt.

Die bayrischen Herzöge waren nicht gewillt, sich der Reformation zu öffnen. Bereits 1522 erließen sie ein sogenanntes Religionsmandat gegen Luther und seine Anhänger. Schon das Diskutieren über seine Lehren und Schriften wurde bestraft. Argula von Grumbach ließ sich nicht davon abhalten, ihre Überzeugung zu bekennen. Dazu folgendes Beispiel:

Der junge Magister Arsacius Seehofer hatte in Wittenberg bei Luther und Melanchthon studiert. 1523 hielt er nun zu Texten von Melanchthon Vorlesungen an der Universität in Ingolstadt und warb dabei für die Reformation. Er wurde durch Gewaltandrohung in aller Öffentlichkeit zum Widerruf gezwungen und ins Kloster Ettal verbannt. Argula hat wohl durch ihren jüngeren Bruder, der in Ingolstadt studierte, davon erfahren. Sie schickt einen Sendbrief (öffentliches Schriftstück, das zu einer öffentlichen Stellungnahme auffordert) an die Universität mit der Beschwerde, dass die Gelehrten den Widerruf des jungen Mannes erzwungen und nicht durch biblische Zeugnisse widerlegt haben. Sie beginnt ihren Brief mit einem Zitat aus dem Matthäus-Evangelium (10,32f): „Wer nun mich bekennt vor den Menschen, den will ich auch bekennen vor meinem himmlischen Vater. Wer mich aber verleugnet vor den Menschen, den will ich auch verleugnen vor meinem himmlischen Vater.“ Für Argula von Grumbach enthält dieser Vers die Aufforderung,

dass Männer und Frauen aufgerufen sind zum Bekenntnis Jesu – Ihre Begründung für den Brief. Sie fordert die Gelehrten auf, öffentlich mit ihr über die Thesen des jungen Magisters zu reden. Sie bekräftigt: sie habe kein Frauengeschwätz geschrieben, sondern das Wort Gottes als ein Glied der christlichen Kirche.

Sie bekam zwar nie eine Antwort, aber ihr forsches Vorgehen bleibt nicht ohne Folgen: Ein anonymes Herausgeber lässt den Sendbrief drucken und als Flugschrift verbreiten – 13 Auflagen innerhalb von zwei Monaten! Er hat ein provokantes Deckblatt hinzugefügt: eine Frau mit Bibel steht mehreren männlichen Gelehrten gegenüber. (Siehe nachfolgendes Bild)



Die Familie geriet in finanziellen Schwierigkeiten, denn ihr Mann wurde umgehend aus herzoglichem Dienst entlassen. Begründung: er hatte seine Frau nicht daran gehindert, den Brief zu schreiben. Es wurde wohl auch in der Beziehung

schwierig, denn Friedrich von Grumbach blieb bis zu seinem Tod Katholik.

Dennoch verfasste Argula von Grumbach 1524 weitere Schriften. Unter anderem die Antwort auf ein Schmähdgedicht (Gedicht, welches jemanden oder etwas beleidigen oder ins schlechte Licht rücken soll). Sie kann auch dichten!

„Will ich es gar nicht unterlassen, zu reden im Haus und auf der Straßen. So viel mir Gott Gnad drin gibt Will ich's teilen meinem Nächsten mit Paulus mir's nicht verboten hat.“

Auch an den Rat der Stadt Regensburg schickt sie einen Sendbrief. Sie fordert Bürgermeister und Ratsherren auf, den Nächsten zu lieben und Frieden untereinander zu stiften.

Eine mutige Frau, die das Selbstbewusstsein von Frauen der Bibel als Vorbild hat. Ein Jahr kämpft sie mit ihren Schriften für die Reformation. Dann schweigt sie. Sie versucht Hab und Gut für die Ausbildung der Kinder zusammenzuhalten. 1527 brennen in Bayern die Scheiterhaufen. Sie flieht ins protestantische Nürnberg. 1530 trifft sie nach vielen Jahren des schriftlichen Kontakts Martin Luther persönlich in Augsburg.

Ihr Mann stirbt 1529. 1533 heiratet sie erneut, den Protestanten Graf Schlick von Passau. Bereits ein Jahr später ist sie erneut Witwe. 1539 sterben Tochter Apollonia und Sohn Georg. 1544 muss sie Hans Georg zu Grabe tragen.

1554 stirbt Argula Grumbach im Schloss Zeitlitzheim bei Stweinfurt. Damit stirbt eine Reformatorin, die hoffte, in Zukunft auch als Frau Mitspracherecht in religiösen Fragen erhalten zu können. Die männlichen Reformatoren brauchten jedoch die sprachlichen Fähigkeiten, die außerordentlichen Bibelkenntnisse und den unerschrockenen Mut dieser Frauen nur zu Beginn ihrer Kämpfe gegen den Katholizismus. Mit der allmählichen Herausbildung einer festen Hierarchie und der Etablierung des Protestantismus wurde die Frau wieder in den Hintergrund gedrängt. In Zukunft hatte sie sich nur noch auf die Hausfrauen- und Mutterrolle zu beschränken.

Vor einigen Jahren hat die Bayrische Landeskirche Argula-von-Grumbach-Stiftung gegründet. Diese vergibt einen nach ihr benannten Gleichstellungsförderpreis. Er soll in jeweils ausgewählten Bereichen die Leistungen insbesondere von Frauen in der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Bayern sichtbar machen

INFO

Die **Flugschrift** setzte die Technologie des Buchdrucks von Gutenberg voraus. Es gibt sie seit dem 15. Jahrhundert. Flugschriften der Reformationszeit sollten offener werden und Menschen beeinflussen. Neu war, dass Beeinflussung nicht mehr ausschließlich mündlich stattfand. Flugschriften präzisierten Meinungen, die in der Bevölkerung bereits in großen Teilen diffus (ungenau) vorhanden waren. Durch dieses „neue Medium“ Flugschrift wurden viele kritische und die Obrigkeit kritisierende Gedanken veröffentlicht. Deshalb wurde im Heiligen Römischen Reich 1529 die staatliche Zensur eingeführt. (Quelle: wikipedia)

und dokumentieren. Damit trägt der Gleichstellungsförderpreis zur Entfaltung einer geschlechtersensiblen Sichtweise bei und leistet einen Beitrag zu einer gerechten Gemeinschaft von Frauen und Männern in der Kirche. (Webseite Landeskirche)

ELISABETH STRUBE

Eingegangene Spenden im April:

Frau E. 50,-; Herr G. 50,-; Herr H. 10,23; Frau K. 30,-; Frau L. 30,- (Patenschaft); Frau M. 50,-.

Kollekten und Sammlungen für die Gehörlosenmission im April:

Bad Berleburg 21,50; Bad Hersfeld 62,-; Bamberg 10,70; Bayreuth 60,-; Bochum 7,91; Bonn 84,10; Bremen 125,35; Bünde 66,31; Coburg 6,-; Detmold/Lippe 101,61; Dortmund 20,- u. 30,-; Düsseldorf 21,60 u. 15,- (Sh-Gottesdienst); Finsterwalde 26,-; Freiburg 20,-; Göppingen 108,90; Hamburg 53,39, 32,60 u. 218,84; Heide 19,40; Herne 29,60; Iserlohn 85,-; Krefeld 71,82; Lauterbach 62,-; Lippstadt 10,92; Ludwigsburg 32,50; Lübeck 54,60; Lünen 9,50 u. 2,-; Münster 33,51; Ochtrup 19,50; Recklinghausen 22,91; Remscheid 26,25; Rheda 20,-; Rheine 17,85; Soest 10,46; Solingen 17,33; Steinhagen 20,-; Stuttgart 486,20; Unna 31,90; Wesel 38,50; Witten 10,- u. 10,-; Wuppertal 47,30, 65,32 u. 29,50; Würzburg 30,20.

Bei der einer Cent-Sammlung kamen 2,65 zusammen, der Feierabendkreis der Gemeinde Ebern/Unterfranken hat 30,- gespendet.

Herzlichen Dank für alle Spenden und Kollekten!

Spendenkonto: Gehörlosenmission
Konto-Nummer 200 002 830 / Sparkasse Holstein - BLZ 213 522 40
IBAN: DE 0421 3522 4002 0000 2830 BIC: NOLADE21HOL



Vorschau

Die nächste Ausgabe von **UNSERE GEMEINDE** erscheint Anfang Juli.

Das Hauptthema dieser Ausgabe heißt ganz einfach: „Gepäck“. Gepäck begleitet uns auf unseren Reisen. Manche reisen bewusst mit „leichtem Gepäck“ - bei anderen sieht es aus, als ob sie einen Umzug machen. Flüchtlinge dagegen haben oft gar kein Gepäck und sind froh, wenn sie ihr „nacktes Leben“ retten. - Natürlich bringen wir auch Bericht und Bilder vom Kirchentag und noch mehr...

UNSERE GEMEINDE erscheint jeden Monat. Schreiben Sie uns ihre Meinung. Hat Ihnen ein Artikel besonders gut gefallen? Oder haben Sie bemerkt, dass wir eine Sache falsch dargestellt haben? Wir würden es gerne wissen. Am einfachsten geht es per Fax (0561) 7394052 oder eMail (ug@dafeg.de). Wir freuen uns auf Ihre Nachricht.

UNSERE GEMEINDE finden Sie auch im Internet. Surfen Sie einfach die Adresse www.ug.dafeg.net an. Dort finden Sie auch ein Archiv mit den letzten Ausgaben von UNSERE GEMEINDE - ohne Länderseiten und Geburtstagsliste. Unter der Internetadresse www.dafeg.net finden Sie weitere Informationen. Über die Mission können Sie sich informieren auf der Homepage www.mission.dafeg.net.
ISSN 0042-0522

Sieh mal an ...

Was soll denn das?

Haben Sie so etwas schon mal so etwas gesehen? Ich musste lachen, als ich in einer deutschen Kleinstadt dieses Fahrrad an der Mauer entdeckt habe. Es war komplett eingehäkelt!

Inzwischen habe ich herausgefunden: das ist ein neuer Trend. Oder andere Menschen sagen auch: das ist eine neue Kunstform. Es nennt sich „urban knitting“, das heißt auf deutsch übersetzt „Häkeln in der Stadt“.



Normalerweise werden dabei keine Fahrräder umhäkelt, sondern Denkmäler oder andere wichtigen Punkte in der Stadt. In manchen Städten wurde sogar schon ganze Panzer oder andere militärische Symbole umhäkelt. Oft wollen die Strick-Künstlerinnen so auf etwas aufmerksam machen. Es ist eine Art Protest. Aber dabei werden keine Graffitis auf Wände gesprüht, es wird nichts kaputt gemacht und es werden auch keine Pflastersteine geworfen. Es ist ein friedlicher Protest. Das gefällt mir! (gr)