Vespa TIP

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPA-FAHRER

Gute Fahrt für 1961

OFFIZIELLES ORGAN DES VESPA-CLUBS VON DEUTSCHLAND | NR. 33/34 1960 | MÜNCHEN | EINZELPREIS 50 PFENNIG

Aus dem Inhalt:

Hans Stuck 60 Jahre

Delegiertenversammlung des VCVD

Allahs Vorbeter fiel in Ohnmacht

Eurovespa 1960

Jazz

10 Jahre Vespa und Vespa-Club

Hinter dem Polarkreis

Der treue Muli

Vespa-Sport

Unser neuer Meister heißt Spittmann

Sportnachrichten

Dies und Das

Weltnachrichten

Reisenachrichten

Aktuelles Bild

Flogant

Europameisterschaft in London

Dumbos Abenteuer

Paragraphen

Südliche Urlaubserinnerungen

Clubnachrichten

Schmunzeltip

*

Unser Titelbild:

Gute Fahrt für 1961 wünscht allen Lesern Redaktion und Verlag des Vespa Tip

Foto: Bayer. Bild GmbH.

*

Letzte Meldung

Fünfmal an einem Tag mußte der Briefträger die tiefverschneiten Wege zur Villa von VCVD-Präsident Hans Stuck durch den Schnee spuren, um die Berge von Glückwunschpost von den Vespa-Clubs und aus allen Teilen der Welt beim Geburtstagskind abzuliefern.

Alle drei brauchen viel Liebe und Gefühl:
Das edle Pferd, ein hübsches Mädchen und der rassige Kleinwagen Vespa 400

Deutscher Bergmeister 1960 Hans Stuck 60 Jahre

Unser verehrter Präsident des Vespa-Clubs von Deutschland, Hans Stuck, feierte am 27. Dezember seinen 60. Geburtstag.

Die „Alten" unter uns wissen noch von seinen Taten im Automobilrennsport vor dem Krieg. Wir haben am Rande der Rennpisten gestanden und ihm zugejubelt — dem Sieger unzähliger Motorenschlachten — dem König der Berge — dem Liebling des Publikums und dem Idol der Jugend.

Als dann 1948 der Motorsport wieder auferstanden war, wollte kein Automobilwerk den 1900 geborenen Stuck unter Vertrag nehmen. Man sagte es offen heraus: der Stuck ist doch zu alt, um Rennen zu fahren. Hans selbst war anderer Ansicht. „Ohne Motorsport kann ich nicht leben!" sagte er.

Und er hat es geschafft — der lange Hans! 20 Jahre nach seinem 8. Sieg als Deutscher Bergmeister brachte er das Unwahrscheinliche fertig, zum 9. Mal die Deutsche Bergmeisterschaft auf BMW 700 zu erringen.

Die schneebedeckte Zugspitze, zu deren Füßen die Ortschaft Grainau und am Ende derselben in seligem Frieden das Besitztum von Hans Stuck liegt, grüßte mich, als ich auf den Hof einfuhr. Dieses Bergmassiv ist wohl das stärkste Symbol für Leben, Erfolg, Höhen und Tiefen des Rennfahrers Hans Stuck.

Wir sitzen in der großen Halle seines Heimes. Hunderte von goldenen und silbernen Pokalen auf dem bis zur Decke hochgezogenen Regal funkeln mich an. Die schwere, silberne Schreibtischplatte waren dereinst auch Pokale. Hans ließ sie einschmelzen. Die kreuz und quer über die Platte laufenden Eingravierungen zeugen noch von über 100 großen Siegen.

Und nun möchte ich euch, liebe Vespisten, doch einmal vor Augen führen, wieviel Siege und Großtaten im Motorsport den Lebensweg unseres verehrten Präsidenten zeichnen: bis Kriegsende 403 1. Preise und Rekorde, darunter 14 absolute Weltrekorde!, 23 Klassenrekorde, 1 Motorboot-Weltrekord. Nach dem Krieg 1958—1959 zehn große Bergpreise auf BMW 507 und in diesem Jahr auf BMW 700 bei 16 Starts 14 Siege — 2 zweite Preise und — als Krönung eines vorbildlichen Rennfahrerlebens — zum 9. Mal die Deutsche Bergmeisterschaft!

In jungen Jahren — so um die Zwanzigerwende herum — ist Stuck, der die Natur über alles liebt, mit Leib und Seele als Landwirt auf seinem Gut Sterz bei Wolfrathausen tätig. Schmunzelnd sagt er: täglich fuhr ich Milch nach München. Auf dem 2-Liter-4-Zylinder-Dürkopp-Sportwagen jagte ich mit offenem Auspuff wie ein Wahnsinniger über die holprigen Landstraßen dahin. Ich konnte es nicht lassen — die Jagerei —

obgleich manchesmal von der Rüttelei die Milch sauer war, wenn ich München erreicht hatte. Ja — das waren Zeiten!

Dann gab es ein privates Bergrennen. Freunde äppelten ihn an: wir werden dich besiegen, Hans! Die Wette, die abgeschlossen wurde, ging um 50 Flaschen Sekt. „Hast du gesiegt?" frage ich. „Klar — Ilse — aber die langen Gesichter meiner Freunde hättest du sehen müssen — ich fuhr nämlich den 300 Meter langen, mit drei Haarnadelkurven gespickten, ziemlich steilen Berg — im Rückwärtsgang rauf! Alle wurden von mir besiegt! Drei Tage floß dann der Sekt."

Dieser kleine, unbedeutende Sieg wird sein Schicksal. In seinem Hirn hämmert es: Rennen fahren mußt du — Hans — Rennen fahren — Rennen fahren!

Mein Gott — denke ich bei mir, während Hans weitererzählt — er sieht doch immer noch so strahlend aus wie ich ihn kenne aus seiner Glanzzeit auf den Rennpisten Europas. Wie ich ihn kenne seit über 30 Jahren. Die Geheimratsecken sind wohl ein wenig größer geworden — aber die blauen Augen haben nichts von ihrem Glanz verloren.

Hans: „Ich kaufte mir den Austro-Daimler-3-Liter-Sportwagen — jagte von Rennen zu Rennen! — Mein Gut? Nun, Landwirtschaft hin — Landwirtschaft her — mein Verwalter wird es schon machen!"

So war es auch! Der Verwalter machte es — nur leider in die eigene Tasche. Kurzentschlossen verkauft Hans sein Gut. Der alte Robert Bosch zahlt ihm 450 000 Mark in bar.

450 000 bare Goldmark — Hans denkt: das wird ein Leben! Jetzt gibt es nur noch den Motorsport für mich — frei — reich — ohne Sorgen! Oh — Hans — das hättest du nicht denken dürfen! Zwei Tage, nachdem er das Geld bei einer Freiburger Bank eingezahlt hat — 2 Tage, nachdem er einen neuen Bergrekord auf dem Schauinsland aufgestellt hatte — macht die Bank bankrott. Mit leichter Wehmut sagt Hans: „Nie wieder habe ich etwas von dem Geld gesehen!"

Hans Stuck inmitten seiner Siegespokale aus einem 40jährigen Rennfahrerleben

Verzweifelt ruft er Austro-Daimler an: „Nehmen sie meinen Wagen zurück — für mich gibt es keinen Rennsport mehr — ich bin am Ende!" Direktor Windberger ruft ins Telefon: „Mensch, Stuck, kommen Sie sofort zu uns — Sie werden Fabrikfahrer Nr. 1!"

Nun geht es steil bergauf! Ein Sieg jagt den anderen. 1932 sieht man Stuck auf dem sagenhaften 7-Liter-SSK von Daimler Benz — 1934 mit dem stromlinienverkleideten Silberpfeil der Auto-Union über die Rennpisten der Welt jagen. Stuck bricht Klassen- und Weltrekorde — wird Europa-Bergmeister — und gilt allgemein als der König der Berge! Jeder kennt ihn — jeder liebt ihn — den langen Hans — 1,86 — den fairen Sportsmann.

Der unselige Krieg schiebt seinen Wagen auf ein Abstellgleis. Dann — 10 Jahre später — bastelt er in eigener Werkstatt an einem Rennwagen — aber es will nicht klappen — der Motor hält nicht durch. Immer wieder spricht er in den Automobilwerken vor: gebt mir doch eine Chance! Man vertröstet ihn — immer wieder.

Was bleibt Hans Stuck übrig? Das Leben geht weiter und in eigener Regie fahren übersteigt seine finanziellen Kräfte. So nimmt er eine Stellung im Gebrauchtwagenverkauf an. Dazu sagt er — ganz betrübt aussehend jetzt: „Du wirst es heute nicht mehr glauben — doch zu der Zeit war ich ein alter und kranker Mann! Noch ein Jahr — und ich wäre gestorben! Wenn ich nach Hause kam, mußte ich im Lehnstuhl schlafen, weil ich Asthma hatte! Hier — in diesem Stuhl!"

Wieder spricht er bei BMW vor — eine Stunde später hat er einen Vertrag als Repräsentant der BMW-Werke in der Tasche.

1958 darf er Bergrennen fahren. Hans sagt — strahlend jetzt: Mir war, als wenn ich zum zweiten Mal das Leben gewonnen hätte — ich fuhr wieder Rennen! Von Kranksein und Asthmaleiden keine Spur mehr — von Stund an wie weggeblasen!"

„Wie fühlst du dich in den Reihen der Vespisten?" frage ich Hans Stuck. Er sieht mich an — ein wenig nachdenklich — nicht zweifelnd — nein — nur nachdenklich, weil es gar nicht so leicht ist für ihn, das zum Ausdruck zu bringen, was er für die Garde der deutschen Vespa-Fahrer fühlt! Dann sagt er: „Glaube mir, sie sind mir ans Herz gewachsen, alle, die Vespa fahren. Denn sie sind frisch und gesund — sie lieben Wind und Wetter und sind nicht totzukriegen. Wenn ich unter ihnen bin, fühle ich mich jung und glücklich. Ich spüre ihre Anerkennung für mein Rennfahrerleben — ihre Verehrung — das ist wunderschön. Und ich werde alles tun, um für sie Vorbild zu bleiben und ihnen aus der Fülle meiner Erfahrungen im Motorsport und im Leben selbst das zu geben, was sie von mir erwarten."

Hans Stuck — durch die Stärke deines Herzens und die unerschütterliche Liebe zum Motorsport hast du einen aussichtslos scheinenden Kampf gewonnen — zum 60. Geburtstag herzlichen Glückwunsch und Hals- und Beinbruch für das Jahr 1961!

Denn ich kann Ihnen, liebe Vespisten, verraten, daß unser Präsident Hans Stuck auch im nächsten Jahr Bergrennen fahren wird!

Ilse Thouret

Delegiertenversammlung des VCVD Gießen

Gießen an der Lahn ist eine geschäftige und trotzdem noch sehr sympathische Stadt mit vielen Eigentümlichkeiten und einer aufgeschlossenen, auch allen fremd in die Stadt Gekommenen freundlich gesinnten Bevölkerung.

Der Vespa-Club genießt in Gießen bereits Heimatrecht. Das mag zu einem bedeutenden Teil auch daran liegen, daß der 1. Vizepräsident des VCVD, Bernhard Wesche, ein angesehener Geschäftsmann und Bürger dieser Stadt ist.

Zum zweiten Mal hielt der Vespa-Club von Deutschland am 29. Oktober vergangenen Jahres seine jährliche Generalversammlung in Gießen ab. Bei dieser Gelegenheit beschloß der Vorstand des VCVD, künftig die Generalversammlungen des VCVD immer in Gießen durchzuführen. Der Beschluß wurde u. a. auch damit begründet, daß Gießen fast genau in der Mitte der Bundesrepublik liegt und somit alle Delegierten gleiche Anfahrtswege haben. Außerdem ist der Vespa-Club Gießen bereits auf die Ausrichtung wichtiger Veranstaltungen des VCVD spezialisiert. So konnte es auch nicht ausbleiben, daß die Generalversammlung 1960 in Gießen gesellschaftlich als auch sachlich ein voller Erfolg wurde.

Bereits am Samstag, dem 28. Oktober, waren die Delegierten gegen 20 Uhr fast vollzählig zu einem Bunten Abend im „Saalbau" zusammengekommen. Ein Teil der Tagungsteilnehmer hatte die bessere Hälfte mitgebracht. Vielleicht lag es auch daran, daß der Abend in jeder Beziehung so gut gelang. Ehrengäste aus Gießen, die an diesem gesellschaftlichen Ereignis teilnahmen, stellten übereinstimmend fest, daß sie noch selten eine so lustige und doch eine auf so hohem gesellschaftlichen Niveau stehende Veranstaltung besucht hätten. Dieses Lob wird durch diese Zeilen auch an alle Teilnehmer in Gießen weitergegeben.

Der Vespa-Club Gießen gab sich viele Mühe und organisierte ein abwechslungsreiches und doch nicht zu langes Programm, das die Gäste zum aktiven Mitwirken aufforderte. Vielleicht ist dieses Programm gerade deshalb so gut gelungen.

Außerdem zeichnete der VC Gießen seine verdienten Mitglieder und die Vorstandsmitglieder des VCVD mit Ehrennadeln aus.

Don Bernado, der Vizepräsident des VCVD, ließ es sich nicht nehmen, in vollendeter Manier mit der Kapelle einen schneidigen Marsch anzustimmen und zu dirigieren.

Walter Toennes, der zweite Vizepräsident des VCVD und der Generalsekretär mußten viele Hände schütteln und viele Gläser auf das gute Gelingen des Vespa-Jahres 1961 leeren. Am Vormittag des 29. Oktober begann im „Saalbau" die eigentliche Generalversammlung des VCVD. Der Präsident, Hans Stuck, verlas seinen Rechenschaftsbericht, der von den Anwesenden sehr beifällig aufgenommen wurde. Das gleiche galt auch für die Berichte der Vizepräsidenten und des Generalsekretärs. Der Vorsitzende des Ehrenausschusses konnte schließlich den Versammelten noch berichten, daß sich die Streitlust im Vespa-Club, Gott sei Dank, sehr in Grenzen halte.

Nach der Behandlung der Anträge meldeten sich zahlreiche Clubkameraden zu Wort und steuerten samt und sonders wertvolle Anregungen zur Diskussion bei. Auch dieser Teil der Delegiertenversammlung war von einem hohen Niveau gekennzeichnet. Man wird wohl weit laufen müssen, um in einer ähnlichen Vereinigung einen so hervorragenden Geist zu finden wie den in der Delegiertenversammlung 1960 des VCVD.

Präsident Hans Stuck verliest seinen Rechenschaftsbericht. V.l.n.r.: Vizepräs. B. Wesche, Generalsekretär W. Schramm, Vizepräs. Walter Toennes, VCVD-Sekretärin G. Birkner. – Die Konkurrenz der Couturiere. In Sekundenschnelle mußten die Damen in profanes Klosettpapier eingewickelt werden. Ganz links VCVD-Sekretärin Gisela Birkner. – Peter Ludwig vom VC Friedrichshafen erhält aus der Hand von Hans Stuck die VCVD-Ehrnadel. V.r.n.l.: die Vizepräsidenten Bernhard Wesche und Walter Toennes. – Vizepräsident Bernhard Wesche (Don Bernardo) ist nicht nur ein vorzüglicher Figaro, sondern auch ein ausgezeichneter Dirigent.

Allahs Vorbeter fiel in Ohnmacht

13000 km Vespa-Fahrt über Kleinasien nach Ägypten — Die rosarote Felsenstadt

Der deutsche Student Horst Reinemer fuhr mit seiner VESPA von Deutschland über Kleinasien nach Ägypten und über Nordafrika, Frankreich, Schweiz zurück. In der 1. Folge seiner Abenteuer, über die Vespa Tip Nr. 32 und die Mitternachtsausgabe der Abendpost berichtete, die anläßlich des VESPA-Festabends bei der IFMA 1960 in Frankfurt erschien, erreichte der Roller-Globetrotter über Jugoslawien, Griechenland, die Türkei und Syrien, Jordanien. Auf der letzten Etappe vertraute er sich samt Roller für 300 km der Hedschas-Eisenbahn an und erreichte schließlich Amman, einen Wendepunkt der großen Reise.

Wochen unter dem Kreuz des Südens

„In Amman gibt es gleich eine Überraschung. Meine Vespa wird hinter Schloß und Riegel gesetzt: viereinhalb jordanische Pfund soll ich nachzahlen, weil sich die Hedschas-Bahnbehörde im Preis für den seltenen Vespa-Transport geirrt hatte. Ich erkläre x-mal, daß dies nicht meine Schuld ist und daß außerdem in meiner Reisekasse Ebbe ist. Umsonst. Am nächsten Tag bin ich mit einem landeskundigen Deutschen, den ich zufällig getroffen habe, beim Eisenbahndirektor. Wir trinken Tee, verhandeln, es wird verdolmetscht, diskutiert und beteuert. — 2 Stunden lang. Aber umsonst. Endlich zeigt sich eine Lücke. Ich kann, wenn ich den Roller in 72 Stunden zurückbringe — während mein Anliegen dem Verkehrsminister vorgetragen wird — wie gewünscht nach Jerusalem und Bethlehem fahren."

Stundenlang treibe ich mich in der Heiligen Stadt herum: Durch winklige Gassen, über schmutzige Treppen, durch dichte Touristenschwärme, die die malerischen Bazare überschwemmen. In halbdunklen Ecken werden die orientalischen Wasserpfeifen geraucht und in mit amerikanischen Pin-up-Girls verkleisterten Spelunken trinkt man Bier aus Holland. Wie in biblischen Zeiten hängen pralle Wassersäcke, manchmal aber auch schon kantige Benzinkanister, über gequälten Mauleseln, die sich müde durch die Via Dolorosa schleppen, und an den Kirchen sitzen träge Wasserverkäufer, mit blinkenden, merkwürdigen Blechkannen auf dem Rücken. Wie man am Jordan Heiliges Wasser in Flaschen kaufen kann, so wird in der Milchgrotte in Bethlehem dem Touristen Trockenmilch in Tüten, die sich aus dem Tropfen, den die Mutter Maria der Legende nach dort auf den Stein fallen ließ, immer wieder neu bildet, von Mönchen angeboten, sind eine Geschmacklosigkeit, wie sie wohl kaum noch überboten werden kann.

72 Stunden sind schnell vergangen, ich bin wieder in Amman. „Erledigt?" — „Nein! Gestern wurde das Cabinet umgebildet, und der neue Minister ist erst seit Stunden im Amt."

Die Papiere zwingen mich an jenem 25. September aus dem Land. Wieder hat der Himmel alle Schleusen geöffnet, die Straßen sind überflutet. Durchnäßt von den Haaren bis zu den Sohlen erreiche ich spät die Grenze, wo ich sogleich mit einem Soldaten einen ägyptischen Film ansehen muß: Einen erotischen Sinnenkitzel, den ich den strenggläubigen Moslems nicht zugetraut hätte.

In Damaskus sind die Straßen verstopft, wie ein Pflug schafft sich die Vespa Bahn durch die rasende Menge. Oft gelten mir wilde Rufe, und man versucht, das Gepäck vom Roller zu reißen. Scheiben sind eingeworfen, Rolläden heruntergerissen und die Geschäfte verriegelt. Schwarze Särge, spärlich geschmückt mit schwarzen Stahlhelmen werden in einer leidenschaftlich protestierenden Prozession mitgeführt. Endlich in Sicherheit, wird mir im Hotel das Rätsel gelöst: Nasserfreundliche Offiziere wurden in Bagdad hingerichtet.

Einige Stunden später sitze ich auf heruntergestürzten Friesfragmenten des Jupitertempels von Baalbeck. Die sechs gewaltigen, stolz emporstrebenden Säulen werden von den letzten warmen Sonnenstrahlen beleckt, und aus den dünnen Beschreibungen lernend, überfällt mich die Nacht. Fahl und bleich liegt die kalte Mondscheibe auf den gigantischen Tempeln und der Atem einer glorreichen Vergangenheit verdichtet sich zu einem unvergeßlichen Erlebnis für mich.

An einem starken Seil wird die Vespa von der schmucken „Achilleus" im Hafen von Beirut angehoben und in den schwarzen Schlund des Schiffes versenkt.

Noch ist der Himmel stahlblau und ohne Wärme, verschwommen und neonfarbig blinken die kalten Hafenlichter von Port Said herüber: Afrika! Dschunkenhafte Boote tauchen auf, beladen mit ägyptischen Souvenirs, Handarbeiten, buntes Zeug, das seine Käufer sucht. Ein anderer Kahn bringt uns zum Zoll — der Roller soll bald nachkommen. Nach peinlich dilletantischer Gepäckkontrolle sind zwei Stunden vergangen, und ich warte immer noch auf meine Vespa. Langsam werde ich ungeduldig, die Hallen sind längst leer, irgendwo hinter vergitterten Schaltern schlafen Beamte — warten auch sie auf meine Vespa?

Das Carnet im Suezkanal

Ich telefoniere mit der Schiffstransportgesellschaft, mit einer Pferdedroschke fahre ich in ihr Büro und wieder zurück in die Hafenzollhallen. Geduld. Warten. Nach fünf Stunden plätschert ein pontonförmiges Boot heran, mittendrauf die Vespa. Vorsichtig, als wäre es eine kostbare Glasvitrine, heben vermummte, Bakschisch heischende Gesellen das ungewohnte Frachtstück auf die Kaimauer — auf dem Fußbrett liegt ein völlig durchweichtes Carnet. „Allah strafe den Wind, der es in den Suezkanal blies", sagt einer. Mit langen Stangen, des Schwimmens unkundig, mußten sie das wichtige Dokument aus dem Wasser angeln. Dafür, daß sie es überhaupt gefischt haben, soll ich mich auch noch mit einem handfesten Trinkgeld bedanken. Und nirgends kann man sich beschweren. Ich werde mit plakatgroßen Formularen bestückt, die nur in arabisch vorgedruckt sind, so wie es Nasser befahl.

Man wird praktisch gezwungen, einen jener herumlungernden Dragomanen mit der Erledigung seiner Papiere zu beauftragen. Meine inzwischen aufs Kärgste zusammengeschrumpften Finanzen, erlauben aber eine solche zusätzliche Belastung nicht, und ich knalle die unformatigen Blätter, indem ich mich dumm stelle, auf den Tisch des Inspektors und trete auf den Starter. Da hilft mir wieder der Zufall: Bei meinen letzten Worten, die ich — wie immer, wenn ich verärgert war — auf Deutsch herausplatze, schob sich ein an meiner Sache interessierter Kopf durch die Schaltergitter. Der Herr war Mitglied der ägyptischen Fußballmannschaft bei den Olympischen Spielen 1936 in Berlin und erinnerte sich stolz des Händedrucks mit Hitler, und ihm verdanke ich es, daß in einer halben Stunde der großangelegte Papierkrieg kostenlos gewonnen ist.

Erleichtert rollere ich auf der schnurgeraden Suezkanalroad nach Ismailia. Öfters fragen Militärposten nach meinem Namen, kritzeln ihn auf einen Papierfetzen und warum? Ich weiß es nicht. Abends bin ich in Kairo, arabeske Schriftzeichen blitzen wechselnd in bunten, meterhohen Neonleuchten von den Dächern, ratternde Straßenbahnen und auffallend moderne Straßenkreuzer saugen mich in einen undisziplinierten Verkehrsstrom.

Stundenlang bestaune ich in den weiten, halbdunklen Gängen des ägyptischen Museums die kostbare Sammlung aus drei Jahrtausenden. Besonders die von schneeweiß uniformierter Polizei umstellte Tut-ench-Amun-Galerie mit ihren erst 1923 gefundenen wertvollen Schätzen machen auf den Betrachter einen unvergeßlichen Eindruck. Gerade noch umgeben von sagenhaft alten Mumien, Sphinxen und Tiergöttern stehe ich dann vor dem luxuriösen Nil-Hilton, dessen wuchtige Fassa-

den aus Glas, Beton und Mosaik sich in den wolkenlosen Himmel recken.

Ich bummele durch den nach heißem Staub und beißenden Gewürzen stinkenden Bazar und verstehe es inzwischen mit dem bunten Händlervolk zu feilschen. Ich schlürfe über die prunkvollen Teppiche der Mohamed-Ali-Moschee, in den Palast Abdine, durch die Parks und Säle des mit feinster Keramik und seltenen Hölzern ausstaffierten Museums von Kasr el Manial und in das Schloß des Ex-Königs Faruk am Fuß der mächtigen Cheops-Pyramide, in deren schwarzblauen Schatten ich abends mein Zelt schlage. „Vierzig Jahrhunderte blicken auch mich herab; steingewordene Geometrie, errichtet aus Millionen quaderförmigen Blöcken, aufeinandergetürmt in sauren, schweißtriefenden Jahren für das jenseitige Leben eines Cheops, eines Chefren und eines Mykerinos.

Lieschen Müller und der große Pharao

Immer wieder drängen mir hier lästige Kameltreiber, die ihre stolzen Tiere mit bunten Bommeln und alten Teppichfetzen herausgeputzt haben, solch ein vertrotteltes Wüstenschiff auf. Natürlich werden auch die beschwerlichen 138 m der Cheopspyramide erstiegen, und man liest, daß Lieschen Müller aus Köln im Jahre 1954 auch hier oben war, was sie dokumentarisch, mit einem Taschenmesser vielleicht, für die Nachwelt in den wehrlosen Stein geritzt hat.

In das Innere der Pyramide laufen Gänge, die düsteren Wände sind mit grellem Gaslicht erhellt, es ist angenehm kühl aber muffig, und ich habe das Gefühl von einem überdimensionalen Eisschrank erdrückt zu werden. Ein wohlbeleibter Amerikaner hat sich durch die stollenartigen Schächte gezwängt, seinen eingeschüchterten Führer vor sich herstoßend. Hemdsärmelig mit breitrandigem Strohhut steht er bebend in der würfelförmigen, aller Bilder und Totenbeigaben schon zu Methusalems Zeiten völlig beraubten Grabkammer und flötet: „Wonderful, wonderful!" Ich dagegen kann diesen kahlen Wänden und dem leeren Granit-Sarkophag nichts abgewinnen, wenn ich auch aus der monotonen Litanei des Wärters erfahre, daß hier der große Pharaonenkönig Cheops aus der IV. Dynastie des Alten Reiches mit Prunk und Gefolge seinen Weg ins Jenseits angetreten hat.

Draußen warten wieder die aufdringlichen Kameltreiber. Sie lassen ihren Sadigi, das heißt Freund, nun sogar umsonst auf ein weißes Dromedar steigen, das mit Rufen wie „Schienes Kamiel", „Eile mit Weile" und „Lache Bajazzo" durch den brennenden Sand geschleift wird. Ich erweitere ihren deutschen Wortschatz mit „Dankeschön" und „Auf Wiedersehen", dann fällt die schwarze, kalte Nacht herein.

3035 Kilometer nordafrikanische Wüstenstraße liegen vor mir. Anhaltender Regen, tiefhängende, dahinfliegende Wolkenfetzen und Sturm machen die Gegend noch trostloser als sie ohnehin schon ist. Die deutschen Ehrenmale von El Alamein und Tobruk ragen über der Ebene und mahnen für kurze Minuten zur Rast. Wie Borsten auf einem Schweinsrücken sprießt das dürre Gras in der öden Steinwüste, ab und zu kreuzt ein erschreckter Fuchs die Straße und die grauen Silhouetten dösender Kamele schwimmen am nahen Horizont. Unermüdlich rollt meine Vespa auf regennasser Strecke vorwärts und selbst schlammige Wadis bringen sie nicht aus ihrer guten Kondition. Kurz vor Derna kapitulieren selbst haushohe Wüstentrecker: Ein breiter, wilder Strom wälzt sich gefährlich über die schmale Straße und reißt mit sich, was er an Sand und Steinen fangen kann. Nach zwei Tagen pflügen sich die ersten Lastwagen durch die immer noch 80 Zentimeter hohe Flutwelle. Aussichtslos für mich! Da erscheint ein düsterer Araber, vier starke Hände werfen meinen Roller samt Gepäck auf einen hochrädrigen, alten Ford und mit Zittern und Bangen, mehr schwimmend als fahrend schraubt er sich durchs Wasser. Erst zwei Tage später überholen mich die chromstrotzenden amerikanischen Limousinen. Die afrikanische Sonne zieht wieder ihre Bahn, gelb, grell und dörrend.

Ich umfahre den bekannten Römerbogen — Arae Philaenorum — steige über die heißen Steine von Leptis Magna, rollere durch schattige Dattelpalmenplantagen und bin in Tripoli Gast eines Arabers. Seine beiden Söhne, er und ich, jeder bewaffnet mit einem Blechlöffel, wir machen uns über eine hochgefüllte Schüssel messerscharfen Cuscus' her, während ich immer wieder bestätigen muß, daß dieser Fraß hervorragend mundet. Aus einer anderen Schale werden mit der flachen Hand die hochroten Kerne der Paradiesäpfel herausgeschaufelt, um nur einigermaßen den Durst, der allen arabischen Gerichten auf den Fuß folgt, zu löschen. Ich darf auch in seiner frischgekalkten Steinhütte auf dem weichen Lehmboden schlafen, umhangen von Spinnetzen, gepiesackt von ungezählten Kakerlaken und mir unbekannten hirschkäferähnlichen Insekten, aber in dieser Nacht gelingt es mir nicht.

Von Tunis aus bringt mich die „Ville de Marseille" nach 24 Stunden teuflischer Seefahrt in ihren Heimathafen. Durch schneevermatschte Alpenstraßen, entlang des Genfer Sees, geht die Fahrt über Basel wieder nach Hause.

Meine Fahrt war kein Spaziergang, und sollte es auch nicht sein. Trotzdem, daß natürlich elf Wochen für zwölf Länder und 13 000 Kilometer längst nicht ausreichend sind, habe ich viel gesehen, erlebt und gelernt. Alle Mühen und Strapazen sind nur noch dazugehörige Ergänzungen in dem bunten Mosaik der Erinnerungen."

Horst Reinemer

Bild links: Jerusalem: Wasserpfeifenraucher
Bild mitte: Jerusalem: Schuhflicker
Bild rechts: Jerusalem: Via Dolorosa

Eurovespa

Rom 1960

Am Palazzo della Civiltà: Der Sportreferent des Bürgermeisters von Rom überreicht dem Präsidenten des Vespa-Clubs von Europa, Dr. Tassinari, ein Ehrengeschenk

Zwei besondere Ereignisse gaben der EUROVESPA 1960 in Rom ihr besonderes Gepräge: Einmal die Korsofahrt durch Rom zum Petersplatz, wo die Teilnehmer Zeuge der Audienz des Heiligen Vaters mit den Olympiateilnehmern waren, und die Eröffnung der Olympischen Spiele. Die Fülle von Ereignissen ließen alle Strapazen, so zweimal die 520-km-Fahrten von Bozen bis Ancona bzw. Ancona—Bozen bei glühender Hitze vergessen. Sie schalteten alle negativen Begleiterscheinungen ab, die nun mal so eine Gewaltfahrt (mehrere Teilnehmer mußten mehr als 4000 km zurücklegen) mit sich bringt. Zurückgeblieben sind leuchtende Erinnerungen, Erlebnisse, die man in seinem ganzen Leben nicht vergessen wird.

Strahlender Sonnenschein lag in den Vormittagsstunden des 21. August über dem Treffpunkt der deutschen Mannschaft Grenzübergang Brenner. Nach und nach trafen die 50 Glücklichen aus dem Vespa-Club von Deutschland, die eine „Fahrkarte" nach Rom erhalten hatten, ein. Frisch ausgeruht die einen, sie waren rechtzeitig von zu Hause abgefahren und schon ein oder zwei Tage vor der Abfahrt in der Nähe des Treffpunktes eingetroffen; staubig und verbrannt die anderen, die 500, 600 und sogar 900 km durchgefahren waren, um rechtzeitig am Brenner zu sein. Nach dem allgemeinen Bekanntmachen, sehr viele kannten sich ja schon von Treffen in Deutschland her, wurden erst einmal die zurückkommenden Italienfahrer nach dem dort herrschenden Wetter gefragt. Es hellten sich die Gesichter bei den guten Nachrichten, die man bekam, auf. Verständlich, wenn man bedenkt, daß es in Deutschland regnete und die ROMFAHRER bis zum Zeitpunkt des Zusammenkommens am Brenner so manchen Regenschauer, so manchen Wolkenbruch auf dem Buckel bekommen hatten.

Fahrtenleiter Hans Dresbach begrüßte die deutschen Teilnehmer und gab Verhaltungsmaßnahmen für die Romfahrt durch. Als Motto der Fahrt wählte er: „Einer für alle, alle für einen!" Man kann wohl sagen, daß sich die deutsche Mannschaft nach diesem Leitsatz richtete. Selten hat es eine solche Harmonie, eine solche Kameradschaft gegeben. Mit dem besten Beispiel ging ja auch Hans Dresbach voran. Durch seinen unermüdlichen Einsatz hat er herzlich wenig von der Fahrt gehabt. Er, sowie der Bruno, so wurde Bruno Nutrilo, der Fahrtenmonteur vom Vespa-Werk nur gerufen, waren immer zur Stelle. Wenn die anderen zu ihren Treffpunkten fuhren, mußten sie sich erst noch um die ausgefallenen Maschinen kümmern, leisteten Abschleppdienste u. a. m. Ein Wunder überhaupt, daß sie die Eröffnung der Olympischen Spiele miterleben konnten. Unersetzlich war der Bruno als Dolmetscher. Frohen Herzens traf man in Bozen, dem ersten Zielort ein. Hier wurden erst einmal die Maschinen vollgetankt, dann ging es in das Parkhotel Laurin. Man konnte nur über die komfortable Unterbringung im ersten Hotel am Platze staunen. Frisch rasiert und gewaschen versammelten sich die Fahrtteilnehmer zusammen mit der österreichischen Mannschaft zum gemeinsamen Abendessen. Hier erfolgte auch die offizielle Begrüßung durch den Fahrtenleiter der roten Kolonne, Cavaliere Riva, dem Vizepräsidenten des Vespa-Clubs von Italien. Er wünschte, wie auch anschließend die Vertreter des Vespa-Clubs Bozen und der Vertreter der Behörden allen Fahrtteilnehmern schöne Stunden in Italien, schöne Stunden in Rom. Besonders wurde auf die Fahrdisziplin hingewiesen. Das Europa-Treffen solle zur Vertiefung der Verständigung und Verbrüderung der Völker beitragen. Eine Ziel, das man ohne Übertreibung als erreicht bezeichnen kann. Gute Wünsche und frohe Stunden klangen auch aus den Begrüßungsworten der Vertreter der Vespa-Clubs und der Behörden in allen Städten und Orten, wo die Kolonne Rast machte.

Am anderen Tag ging es schon morgens um sieben Uhr weiter in Richtung Ancona. Nun wurde die Fahrt, das müssen alle Vespa-Fahrer lobend anerkennen, zu einem Musterbeispiel von Organisationsleistung. Einem Uhrwerk gleich wikkelte sich alles auf die Minute ab. Vier Kolonnen rollten, von der italienischen Straßenpolizei sicher geleitet, auf Rom zu. Die Blaue Kolonne, Portugiesen und Spanier, hatten sich in Imperia versammelt. Die Gelbe Kolonne, Franzosen, Luxemburger und Engländer starteten in Turin, die Grüne Kolonne, Belgier, Dänen, Norweger, Holländer, Schweden und Schweizer in Mailand, während die Rote Kolonne, Österreicher und Deutsche, aus Bozen anrollerten. Alles schien nach der Stoppuhr zu laufen. Da gab es keine langen Aufenthalte an den Tankstellen. Diskussionen über die Ölmenge, ob 4 oder 5 Prozent, wurden schnell durch den Fahrtenleiter beendet. Avanti, avanti hieß es nur. Die Trillerpfeife des Cavaliere Riva sowie der Führer gellte den Fahrern nachts noch im Traum im Ohr. Pünktlich wurden die Städte und Dörfer an der Fahrtroute erreicht. Hier hatte die Polizei vorbildlich gearbeitet. Die Straßen waren abgeriegelt und die Durchfahrtsstraßen für die Kolonne frei gehalten. Unterwegs sorgte die Polizei dafür, daß der Gegenverkehr, wenn es erforderlich war, gestoppt wurde. Nur so ist es auch zu verstehen, daß alle Kolonnen sicher in Rom ankamen, eine gigantische Leistung bei dem starken Verkehr.

Die erste Fahrt unter der Leitung des Vizepräsidenten führte über Verona, Ferrara, Ravenna nach Ancona, einer Stadt griechischen Ursprungs an der Adriaküste. Nach dem gemeinsamen Abendessen war man schnell in den Betten des Hotels verschwunden, hieß es doch in der Frühe des anderen Tages in Richtung Rom zu starten. Die Fahrt hatte ja auch das Letzte

Der Schlagbaum geht hoch. Die deutsche Mannschaft, angeführt von den Lotsen des Vespa-Clubs Bozen, fährt in Italien ein

Innerhalb der Kolonnaden auf dem Petersplatz in Rom standen die Vespas aus 13 Ländern

Ein Schnappschuß während einer Fahrtpause. Die deutsche Mannschaft war in ihren weißen Kombis eine „Schau"

Ein Schnappschuß aus dem Camp in Ostia

Bruno Nutrice, der Vespa-Werksmonteur, als rettender Engel in der Not

Die deutschen Teilnehmer der Eurovespa im Olympiastadion

Zielplatz der Eurovespa 1960

Die Spitze des internationalen Vespa-Corsos in Rom

Parade der deutschen Vespas auf dem Petersplatz

Vespa-Club-Filmteam bei den Aufnahmen in Rom

Vespa-Schau vor dem Palazzo Civiltà

von Fahrer und Maschine verlangt. Die 520-km-Kolonnenfahrt lag allen schwer im Magen. Wenn man dabei an die gleiche Strecke Rückfahrt dachte, kam den Vespa-Fahrern das „GRAUEN" an. Diese Hitze ... In den Nachmittagsstunden hatte man die „Ewige Stadt" über Perugia und Terni erreicht. Nach dem Treffpunkt am Palazzo della Civiltà ging es in das von der italienischen Wehrmacht errichtete Campo in Ostia. Hier gab es einen leichten Schock, als man die Unterbringung sah. Kein Wunder nach den Strapazen und dem bisher Erlebten. Wo sollte man mit dem Gepäck hin bei dem Platzmangel? Knöcheltief versank man im Küstensand. Wozu waschen, wenn man schon wenige Schritte weiter im Sand versackte? Aber auch dieser Schock wurde, genau wie von den anderen Vespa-Fahrern, die ja alle dort übernachten mußten und die gleichen Bedingungen hatten, überwunden. Dazu waren die nun kommenden Ereignisse zu stark ... und es gab ja auch noch das Baden im Mittelmeer.

Die ereignisreichen Stunden der EUROVESPA wurden abends eingeleitet mit einem Festessen. Am anderen Morgen folgte die Begrüßung der Teilnehmer durch den Präsidenten des Vespa-Clubs von Europa Dr. Renato Tassinari sowie des Sportreferenten des Bürgermeisters der Stadt Rom. Es erfolgte der Austausch von Begrüßungsgeschenken. Höhepunkt des Tages war die Korsofahrt zum Petersplatz. In vorbildlicher Disziplin nahm man hier Aufstellung. Das lange Warten bis zum Erscheinen des Papstes, dem die Olympiateilnehmer vorgestellt wurden, nahm man gerne in Kauf. Die Audienz war für alle, gleich welcher Religon, ein unvergeßliches Erlebnis. Abends war der bei Europa-Treffen übliche Kommersabend mit der Verteilung von Ehrengeschenken, wobei auch die deutsche Mannschaft bedacht wurde. Einen weiteren Höhepunkt brachte der dritte „Romtag". Nachmittags fuhr man in das Olympische Stadion. Welcher Fahrtteilnehmer wird noch einmal das große Glück haben, Zeuge bei der Eröffnung der Olympischen Spiele zu sein? Es ist ein wahrhaft unvergeßliches Erlebnis, einfach nicht zu beschreiben. Was machte da schon die große Hitze, das lange Warten. Alles war vergessen, als die erste Nation einmarschierte, und groß war der Jubel, als die deutsche Mannschaft, angeführt von Fritz Tiedemann, nur wenige Meter entfernt, vorbeidefilierte. Abends waren die Teilnehmer Zeuge der Vorkämpfe im Boxen im gewaltigen Palazzo dello Sport — und sorgten für Stimmung, als der Deutsche Caroly boxte, trotz des Anfeuerns aber knapp verlor.

Am anderen Tag ging es schon wieder auf die Heimreise über Ancona, wo noch ein Empfang im Rathaus durch den Bürgermeister der Stadt stattfand, nach Bozen. Der Tag des Abschiednehmens war gekommen. Die deutsche Mannschaft hatte gesammelt und brachte dem Leiter der Roten Kolonne sowie seinen Mitarbeitern kleine Abschiedsgeschenke, die voller Rührung angenommen wurden. Auch Hans Dresbach wurde bedacht und der Dank der deutschen ROMFAHRER zum Ausdruck gebracht. Reich an Erinnerungen kehrten die Teilnehmer in ihre Heimatorte zurück. Die EUROVESPA 1960, die bisher wohl größte Veranstaltung mit den größten Anforderungen an Maschinen und Fahrer ist zu Ende. Geblieben sind die unvergeßlichen Erlebnisse dieser strapaziösen Fahrt in der glühenden Hitze Italiens.

Abschließend müssen noch ein paar kritische Worte über den Fahrzustand der Maschinen gesagt werden. 17 Maschinen mußten in Rom überholt werden, Maschinen, die die Fahrer ohne die erforderlichen Maßnahmen, die nun einmal für eine große Fahrt erforderlich sind, mitbrachten. Als die Teilnehmer der EUROVESPA sich für die großen Ereignisse bereitmachten, mußten der Bruno, der Monteur Franco vom Werk in Italien, Hans Dresbach sowie Werner Eichler, der Vorsitzende vom Recklinghauser Vespa-Club, der sich freiwillig zur Verfügung stellte, die Maschinen überholen bzw. vermeidliche Schritte und Wege unternehmen, um alles für die Heimreise klar zu haben. Die „Sünder" sollten sich einmal die Sache durch den Kopf gehen lassen. Es ist doch eine Unkameradschaftlichkeit den ANDERN gegenüber.

Hoch klang das Lied der Kameradschaft auf der EUROVESPA. Ein Beispiel: Für „IHREN" Bruno hatte die deutsche Mannschaft gesammelt. Es kam ein namhafter Betrag zusammen. Was macht der Bruno, er stellt den Betrag einem Kameraden von der deutschen Mannschaft, dem die Papiere und das Geld gestohlen waren, zur Verfügung. Ja, der Bruno war ganz groß.

Otto Lukaschewski

Jazz

Liebe Jazz-Freunde

Eigentlich wollte ich in dieser Ausgabe etwas über den modernen Jazz schreiben; dann habe ich es mir aber überlegt. Gehen wir also folgerichtig vor. Demnach werde ich Euch diesmal etwas über die „Golden Era" berichten — über die „Golden Era of Swingdom". — Der „Swing" ist eine Stilrichtung, die in den Jahren 1935—1946 ihre Triumphe feierte. Viele von uns kennen den großartigen Benny Goodman, der im Jahre 1938 mit seinem Carnegie-Hall-Concert dem Swing die eigentliche Krone aufsetzte. Wollen wir also gleich bei B.G. bleiben. Die Marke MGM hat ein Album mit drei Langspielplatten auf den Markt gebracht, das frühe Goodman-Aufnahmen aus den Jahren 1937/38 bringt. Wir hören in „Space, man" Lionel Hampton und Jess Stacy am Piano. Den bekannten Harry James in Jimmy Mundy's „Madhouse"; dieser Titel ist ein sogenannter „Killer-Diller" von Benny Goodman. In diesen drei LP hören wir Musiker wie Rollini, Ziggy Elman, Vido Musso, Gene Krupa und Charlie Christian. Als besonderer Titel ist noch Alec Templetons „Bach goes to town" zu nennen, welches ein netter Tribut an den Meister der Fuge darstellt. Diese Aufnahme wurde schon vor drei bis vier Jahren verkauft. Die Platten sind in weißen Schutzhüllen verpackt, die ganzseitig sehr ausführlich von James T. Maher kommentiert wurden. (Persönliche Meinung: ausgezeichnet!) — Bestellnummer: MGM 65001-03. 48,— DM.

Weil Lionel Hampton ein enger musikalischer „sideman" zu B.G. war, möchte ich ihn mit der folgenden Füllschriftplatte besonders würdigen. Diese EP ist auch ein „Muss" für alle Jazzliebhaber einer echten Lionel Hampton Jam-Session! Es treffen sich hier großartige Leute: Marshal Royal, Sir Charles Thompson, Lee Young, Chu Berry, Coleman Hawkins, Dizzy Gillespie und andere mehr. In „One sweet letter from you" hören wir Dizzy (1939), Benny Carter und Coleman Hawkins. Dann kommt das wunderbare „Sweethearts on Parade"! Hier glänzt Chu Berry wie selten zuvor auf einem Titel. Der alte Rivale von „Hawk" liegt hier absolut an der Spitze. Wir hören weiter Ed Hall, den Klarinettisten, dann den Chicago-Pianisten Joe Sullivan und „die" Rhythmusgruppe des Swing: Freddie Greene, g- Artie Brenstein, b- Zutty Singleton, dr. Diese Platte ist bei RCA erschienen mit der Bestellnummer EPA 9665, 7,50 DM.

Aus dem Jahre 1933 stammen folgende „Benny-Carter-Bigbandaufnahmen": „Symphonie in Riffs", „Devil's Holiday", „Blou Lou" und „Lonesome nights". — In „Devil's" bläst Wayman Carver wohl mit das erste Flötensolo der Jazzgeschichte. (1927 bei Dorsey's California Ramblers!) Diese Platte schwelgt in dem von Benny Carter erprobten Saxophonsatz, der sich bis heute in den modernen Bands richtungsweisend gehalten hat.

Bestellnummer Columbia C 41 052, 7,50 DM.

Als der große Lester Young am 15. März 1959 starb, verlor die „Basie-orientierte-Swing-Epoche" einen ihrer größten Veteranen. Mit einem Wort: „the President", wie ihn Billie Holiday nannte, und unter welchem Namen er auch in die Jazz-Geschichte einging. Aus den Jahren, 1936—1939 hören wir „Lester leaps in", „Shoe shine boy", „Boogie Woogie" mit Jimmy Rushing, vocal, und „Lady be good". Eine respektable Philipsplatte mit der Bestellnummer BE 429.621, 7,50 DM. Zur Abwechslung möchte ich wieder eine LP nennen: „The High And Mighty Hawk". Wie der Name schon sagt handelt es sich wieder um Coleman Hawkins, den Eckpfeiler schlechthin im Swing. Hier ist eine Jam-Sessin mit Buck Clayton, tp- Hank Jones, p- Ray Brown, b- Mickey Sheen, dr. Es ist eine dufte Platte im Mainstream-Charakter. Die Bestellnummer ist Felsted HA-F 12, 17,— DM.

Für die Freunde der „Orgel im Jazz" habe ich etwas besonderes herausgesucht, was sich auch schon in meiner eigenen Sammlung befindet. „The Eddie Davis Cookbook". Es handelt sich hierbei um folgende Köche: Eddie Davis, ts- Jerome Richardson, fl- Shirley Scott, organ- George Duvivier, b- Arthur Edgehill, dr. Auf dieser Platte geht es sehr robust zu; Davis von Basie her bekannt „hupt" tüchtig in den Brei, den Shirley Scott mit Jerome Richardson angerührt haben. Die Rhythmusgruppe sorgt dafür, daß alles schön „durchgerührt" wird — die Platte ist schon eine Wucht. Zu haben auf Prestige LP 7141, 19,— DM.

Für den Schluß der heute besprochenen Platten möchte ich noch eine Aufnahme des modernen „Cat-Anderson-Orchestras" bringen. Sie wurde 1958 eingespielt und zeigt „Cat" wieder als den Höhentrompeter des Ellington Orchesters, wo er lange gespielt hatte. Die Bestellnummer RJ 41117, Mercury, 7,50 DM.

Das wär's für heute wieder. Hoffentlich findet Ihr Gefallen an dieser oder jener Aufnahme.

Erklärung: MGM bei Deutscher Grammophon Ges. RCA bei Telefunken, Columbia bei Electrola, Philips = Eigenfabrikat, Felsted bei Telefunken, Prestige bei Metronome und Mercury bei Electrola zu haben.

Euer Heinz

---

10 Jahre Vespa

Glanzvolle öffentliche Ehrung der 10jährigen Vespa-Händler und Vespa-Clubs.

Zielfahrt zur Internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung nach Frankfurt am Main

Bereits im Mai 1960 war Frankfurt das Ziel von über 1000 Vespa-Fahrern aus ganz Europa. Der VCVD und der VC Frankfurt veranstalteten zu diesem Zeitpunkt das „Deutsche Internationale Vespa-Treffen 1960".

Anläßlich der IFMA (Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung) lud die VESPA GmbH ihre verdienten Händler und die Vespa-Clubs als Gäste zu dem Jubiläumsfest „10 Jahre Vespa und Vespa-Club" zu einem glanzvollen Gesellschaftsabend in das Frankfurter Zoo-Gesellschaftshaus ein.

Am Nachmittag des 10. September trafen die Vespa-Clubs aus der ganzen Bundesrepublik auf dem Omnibusplatz bei der IFMA ein, der als Zielfahrtsplatz für die Zielfahrten der BMW-, Heinkel- und Vespa-Clubs diente.

Am Abend erschienen die Vespa-Händler und die Clubmitglieder in großer Gala im Zoo-Gesellschaftshaus. Es war ein einmaliges Bild. Sicher wird es vielen Gästen dieses denkwürdigen Abends unvergessen bleiben. Der Festsaal und der Rang waren mit Blumen geschmückt und festlich gedeckt. Punkt 19.30 Uhr intonierte die Kapelle einen Marsch und im Parkett wie auf dem Rang flogen die Flügeltüren auf und in endloser Kolonne marschierten die Kellner eiligen Schrittes mit köstlichen Bratenplatten und Salatarrangements auf, die eine wahre Augenweide darstellten. Im Parkett verbeugte sich der Geschäftsführer des Gesellschaftshauses und wünschte allen Gästen einen guten Appetit. Innerhalb von 15 Minuten hatten 1300 Personen das Essen mit einer halben Flasche vorzüglichen Weines serviert bekommen. Eine organisatorische und gastronomische Glanzleistung.

Ankunft auf dem Zielplatz der Vespa-Zielfahrt zur IFMA 1960

Um 21 Uhr kündigten die Fanfaren des Fanfarenzuges vom VC Stuttgart einen Höhepunkt des Abends an: Die Ehrung der Vespa-Händler und Vespa-Clubs mit 10jährigem Bestehen! Pressechef Erich Miller von den Vespa-Werken begrüßte alle Gäste sehr herzlich und hob dabei die großen Verdienste der „10jährigen" Vespa-Händler um die internationale Vespa-Idee hervor und zeichnete die Vespa-Pioniere durch eine für diesen Anlaß gestiftete silberne Ehrennadel der Vespa GmbH aus.

Anschließend wurden 13 Vespa-Clubs mit Ehrenpokalen und Urkunden für das 10jährige Bestehen ihres Vereins durch

Die „10jährigen" Vespa-Pioniere während des Festaktes im Zoo-Gesellschaftshaus. Ganz rechts Pressechef Erich Miller

den Vorstand des VCVD ausgezeichnet. Die jeweils drei ältesten aktiven Mitglieder der 13 Vespa-Clubs erhielten für ihre Treue zum Vespa-Club von Deutschland eine silberne Zigarettendose mit Gravur.

Der 1. Vizepräsident des VCVD, Bernhard Wesche, betonte in seiner Festansprache, daß in den vergangenen 10 Jahren schon viele Motorrollerclubs gegründet worden sind. Nur der Vespa-Club von Deutschland hat die 10 Jahre ungebrochen und mit einem ständigen Zuwachs an Mitgliedern und Aktivität überstanden. Das ist nicht zuletzt, so sagte Bernhard Wesche, auf den internationalen Geist im Vespa-Club zurückzuführen.

Während eines bunten, in jeder Hinsicht erstklassigen Varieté-Programms, das Werner Klein-Rogge mit viel Witz und Geist souverän konferierte, wurde unter den 10jährigen Vespa-Clubs eine neue von der Vespa GmbH gestiftete Vespa verlost.

Das Los zog der Vespa-Club Hannover, dessen Clubkasse durch diesen Glückstreffer ein fettes Polster erhalten haben wird.

Bis spät in die Nacht wurde getanzt und die zwei Bars, die vom Festsaal aus zu erreichen waren, platzten wegen Überfüllung beinahe aus den Nähten. Kenner konnten an den Mienen der Barkeeper und des Geschäftsführers vom Zoo-Gesellschaftshaus unschwer ablesen, daß ein so gutes Geschäft nicht alle Tage gemacht wird.

Ohne Übertreibung kann also behauptet werden, daß alle Beteiligten mit der Jubiläumsveranstaltung „10 Jahre Vespa und Vespa-Club" viel Freude gehabt haben.

Der Vespa-Club Frankfurt, an der Spitze mit seinem Präsidenten Fred Wagebach hat auch diese Veranstaltung mit allem Drum und Dran wieder hervorragend organisiert. Der Vespa-Club Frankfurt dürfte durch die Ausrichtung von zwei großen Vespa-Club-Veranstaltungen 1960 zum absoluten Spezialisten für den Aufbau von Vespa-Treffen aufgestiegen sein. Fred Wagebach blieb auch im größten Getümmel immer ein ruhender Pol und leitete den komplizierten Organisationsapparat mit imponierender Überlegenheit.

Am Sonntagvormittag startete ein großer Vespa-Korso zur IFMA. In herrlicher Aufmachung unter dem Motto „10 Jahre Vespa-Club" brummte die lange Schlange von Vespen in vorbildlicher Disziplin, geführt durch die Frankfurter Polizei, zum Ausstellungsgelände. Auf diesem langen Weg lachten und winkten die Frankfurter ihren Vespa-Gästen zu.

Vizepräsident Bernhard Wesche überreicht dem VC Stuttgart den 10-Jahre-Vespa Club Ehrenpokal

Alle Teilnehmer der IFMA-Vespa-Zielfahrt hatten freien Eintritt in die internationale Ausstellung. Stundenlang streiften die Vespa-Freunde durch die Hallen und das Gelände. Hier gab es wirklich einen Querschnitt durch die internationale Zweiradentwicklung zu sehen.

Ohne Vorurteil und ohne lokale Scheuklappen stellten sehr viele Vespa-Freunde übereinstimmend fest, daß der Vespa-Stand auf der IFMA zu den schönsten der ganzen Ausstellung gezählt werden konnte.

Bepackt mit Prospekten, der Plakette der Vespa-Zielfahrt und der Schallplatte mit dem „Vespa-Lied" versammelten sich alle Clubmitglieder gegen Mittag in der Messe-Gaststätte zum Mittagessen. Hier wurden auch die Ziel- und Korsofahrt-Preise verteilt.

Überall sah man zufriedene Gesichter und immer wieder wurde in allen Ecken der Messegaststätte verkündet: Die Vespa-Zielfahrt zur IFMA war einmalig!

Ganz zum Schluß noch das größte Knallbonbon! Schlag 12 Uhr erschienen bei der Jubiläumsveranstaltung im Zoo-Gesellschaftshaus waschechte Zeitungsträger und verteilten unter den Anwesenden kostenlos das Extrablatt der „Abendpost", in dem die staunenden Gäste alles lesen und sehen konnten, was sich vor knapp drei Stunden im gleichen Raum, in dem sie jetzt ihre Zeitung lasen, alles zugetragen hat.

Von oben nach unten: Glitzernder Pokalsegen für die Vespa-Zielfahrt zur IFMA 1960. Links der Clubpräsident des VC Frankfurt Fred Wagebach. – Zielfahrtbüro in vollem Betrieb. – Alle Früchte des Sommers und des schönen Lebens sind auf dieser Vespa vereinigt. – Die beiden Vespisten schossen mit ihrem Vespa-Hubschrauber den Vogel ab. – Der große Korso „10 Jahre Vespa" durch Frankfurt am Main. – Pressechef Erich Miller von den Vespa-Werken Augsburg im Gespräch mit dem Vespa-Filmteam. 2. v.r.n.l. Gerd Helm, der Aufnahmeleiter.

Hinter dem Polarkreis

Mitternachtssonne an der norwegischen Westküste

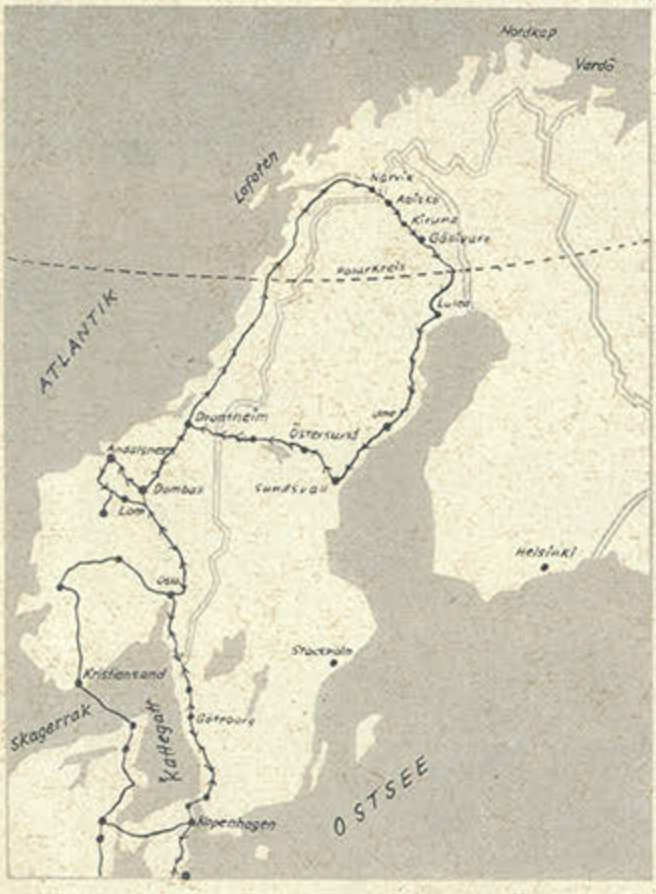
Nun ist ein alter Traum Wirklichkeit geworden: im Frühsommer dieses Jahres startete ich mit meiner Vespa die Reise ins Land der Mitternachtssonne.

Damals, vor zwei Jahren, erlebte ich zum erstenmal die staubfreie, bis in die fernsten Fernen klare Luft, die Stille der norwegischen Wälder und das flimmernde Licht über den kahlen Höhen des Fjell, die Einsamkeit und Wildheit des Landes, die mit der Beengtheit bürgerlicher Verhältnisse in Deutschland so gar nichts gemein hat.

Es zog mich wieder dorthin.

Das „Irgendwie" ist nicht meine Art, und so habe ich alles, was in meiner Macht stand, getan, um das Gelingen dieser Reise sicherzustellen. Mit Überlegung und Sorgfalt wurden Ausrüstung, Werkzeug sowie einige Ersatzteile zusammengestellt, um bei evtl. Schäden unabhängig von Werkstätten zu sein, zumal es mit der Ersatzteilbeschaffung im höheren Norden schlecht bestellt ist.

Pfingstmontag verließ ich Deutschland — zum 7. Male — auf dem Wege über Großbrode — Kai — Gedser. In gestreckter Fahrt legte ich die erste Etappe bis Oslo zurück, und einige Tage später die zweite bis Drontheim. Drontheim ist wie



Oslo eine Stadt unter offenem Himmel; niemals gibt es über der Stadt eine Dunstglocke, immer weht eine kühle Brise. — Die Straße Nr. 50 ist von Oslo bis Drontheim größtenteils befestigt; weiter nördlich jedoch gibt es nur unbefestigte Wege, bei denen 2—3 cm großer Splitt oder aber bei feuchtem Wetter (mit dem man an der norwegischen Westküste stets rechnen sollte) aufgeweichte, teils sandige, teils schmierige Strecken, die einspurigen Fahrzeugen zu schaffen machen. Mit Rücksicht auf die vielen Schlaglöcher, die sich bei unbefestigten Straßen niemals vermeiden lassen, hatte ich das Hauptgewicht meines Gepäcks am Platz des Soziussitzes befestigt, so daß meine Vespa stark hecklastig und plötzlichen Ausweichmanövern eine Grenze gesetzt war. Jeder von Ihnen, die Sie ja alle Vespa fahren, wird sich diese Situation leicht vorstellen können; auch mit Übung ist diesen Gegebenheiten nicht beizukommen, so daß sich ein Kampf mit der Geduld entspinnt: wir sind gewohnt, 50 oder mehr km in der Stunde zurückzulegen, und es fällt schwer, lange Strecken im zweiten Gang mit 25 oder 30 km/h oder noch langsamer zu fahren.

Trotz allem ist mir die Reise von Drontheim nach Narvik als die eindruckvollste erschienen; man muß einmal Stunde um Stunde, Tag für Tag im Sattel sitzen, Flüsse, Wälder und nackte Höhen auftauchen und vorbeiziehen sehen, um zu fühlen, wie groß dieses Land ist. Nur sehr wenige Fahrzeuge kommen hier täglich vorüber; in der schweigenden Einsamkeit hören die Leute an den auseinandergelegenen Siedlerstellen ein Fahrzeug schon von weitem; oftmals kommen sie an die Straße und winken; beglückt fühlt man, daß hier ein Mensch dem anderen nicht im Wege ist wie manchmal bei uns.

Je weiter nördlicher ich vordrang, um so schlechter wurde der Weg: in noch kürzeren Abständen tauchten plötzlich Unebenheiten auf, Löcher, sumpfige Stellen und lose Schotteraufschüttungen.

Der an der Küste Norwegens wirksame Golfstrom beeinflußt entscheidend das Wetter; ich habe mir sagen lassen, daß Wintertemperaturen von — 25° C schon sehr selten sind. Der Erzhafen Narvik, über den der größte Teil des in Kiruna geförderten Eisenerzes verschifft wird, ist im Gegensatz zum Erzhafen Lulea am Bottnischen Meerbusen stets eisfrei. — Hier in Narvik hatte ich nur einen Tag sonniges, klares Wetter; aber dieser eine Tag genügte, um mich die ganze Schönheit dieser Gegend erleben zu lassen; als ich am anderen Morgen zu Bett ging — man findet wegen der den ganzen Tag über scheinenden Sonne nur schwer den Schlaf — war ich übermüde und trunken von dem Erlebten.

Von Narvik nach Kiruna führt keine Straße, so bin ich mit der Erzbahn samt Vespa nach Kiruna gefahren; diese Bahnfahrt hat eine Länge von 170 km und dauert 4 Stunden. Durch Nebelschwaden ging die Fahrt entlang an nackten Felswänden, Schneefeldern und durch eine Anzahl von Tunnels. In Kiruna sollte man nicht versäumen, sich den Erzabbau anzusehen; jährlich werden hier im Tagebau ca. 10 Mill. Tonnen 60%iges Eisenerz gefördert. Auf dem Wege von Kiruna über Svappavarra — Gällivare — Overkalix lernte ich die Nervensäge Lapplands kennen: Mückenschwärme. Die Summerei um mich herum brachte mich an den Rand der Raserei; zu dumm, daß ich nicht an Mückenöl gedacht hatte!

Bild links: Stadthaus in Oslo – Bild rechts: Wikingerschiff im „Vikinghuset", Oslo

In der Sonne maß ich Temperaturen von 40—42° C, im Schatten 30° C; Sie erkennen also, daß Sie hier im Norden nicht unbedingt zu frieren brauchen. Allerdings — baden kann man nicht in den Flußläufen oder Seen, da diese meistens zu kalt sind.

Gibt es in Norwegen für eine Vespa gefährliche Straßen — hier in Schweden ist es schlimmer: ich fand fast nur Kies- oder Geröllstrecken, abgesehen von kurzen ausgebauten Straßenstücken in der Nähe von Ortschaften.

Nach einigen Tagen erreichte ich Sundsvall in Mittelschweden am Bottnischen Meerbusen; hier änderte ich meinen Kurs in Richtung Drontheim, um noch eine bis zwei Wochen ins norwegische Hochgebirge gehen zu können. In Mittelschweden erlebte ich das Fest der Mittsommernacht; lassen Sie sich von mir sagen, liebe Freunde, daß es ein großer Bluff ist, etwa mit einem Dorfschützenfest vergleichbar.

Auf dem Wege nach Andalsnes an der norwegischen Westküste kam ich durch das Romsdal, eine der schönsten Gegenden Norwegens: steile, graubläuliche Felswände und grünweiß schäumende Wildwasser, die sich durch scharfkantige Felsschluchten zwingen, beherrschen das Bild. Über den Trollstiegveien gelangte ich zum Geiranger Fjord, von da nach Lom, dem Zentrum des norwegischen Hochgebirges. Wer Lust hat, kann hier Gletschertouren starten, auch solche ohne Seil und Pickel; jedoch sollte man sich vorher gründlich informieren, welche Routen am leichtesten begehbar sind.

Viel habe ich gesehen bisher, viel erlebt; einmal wird auch das heftigste Reisefieber zufriedengestellt und man ist nicht mehr in der Lage, die wundervollen Naturschönheiten als so ganz besonders, außergewöhnlich zu erleben; bei mir war es nun so; es zog mich zurück zum Süden, an die flachen Küsten Dänemarks, um dort in der Sonne auszuruhen. — In den folgenden Tagen saß ich wieder im Sattel, und Stunde für Stunde gings über Oslo — Göteborg — Kopenhagen der Heimat zu.

Über meine Vespa:

Sie fährt im 7. Jahr; es ist die Königin mit Ilomotor, von Hoffmann gebaut und ist für mich ein Gebrauchsfahrzeug, kein Zierstück, mit welchem ich jährlich 20 000 bis 25 000 km zurücklege.

Die Achsbelastung auf meiner Reise war vorn 62 kg und hinten 170 kg, zusammen 232 kg, mittlerer Treibstoffverbrauch: 3,5 l/100 km.

Übernachtungsmöglichkeiten: Jugendherbergen, auch für Erwachsene mit Fahrzeug sowie Zelten.

Preise für Lebensmittel mit den unseren vergleichbar; alles andere ist meist etwas teurer, ausgenommen Tabakwaren.

E. F. Chudobba

Der treue Muli

VESPA GS, Baujahr 1957, Preis 900,— DM, so steht auf dem Schild zu lesen, das an einer silbergrauen Vespa befestigt ist. Den jungen Mann, der die Maschine gerade dem Händler zum Verkauf gebracht hat — nennen wir ihn Klaus —, sehen wir gerade weggehen. Er sieht ein bißchen traurig aus, denn er muß ihn verkaufen, den alten treuen Muli. Ja, so wie andere ihre Maschinen Uschi, Baby oder sonst irgendwie nennen, nannte Klaus seine Vespa eben Muli. Er wählte diesen Namen, weil er für ihre große Zuverlässigkeit spricht, seit sie auf dieser Welt herumfährt.

Klaus ist an der Straßenbahnhaltestelle angekommen und wartet nun auf das Eintreffen seiner Bahn.

Er zieht ein Bildchen aus seiner Tasche. Es zeigt ein junges Mädchen — seine Frau. Anne, denkt er, zuerst hast du ja den Muli nicht leiden mögen, aber jetzt, da er fort soll ...

Einen Hausstand zu gründen, ist eben kostspielig und man braucht ein Heidengeld, jeder muß da Opfer bringen. Sein Opfer soll der Muli sein. Klaus seufzt. Hoffentlich findet er bald einen guten Stall, denkt er noch. Dann steigt er in seine Bahn, die ihn nach Hause bringt.

Beim Abendessen ist er sehr schweigsam und jeder weiß warum. Später verschanzt er sich hinter seinem Roman, frühzeitig verläßt er das Zimmer und geht zu Bett.

Bald ist er eingeschlafen und nun träumt er noch einmal von den schönen Zeiten, die er und sein Muli gemeinsam erlebten. Er erlebt die großen Treffen: Heidelberg, Bremen, Nürnberg. Aber er träumt auch von den kleinen Clubausfahrten, auch von der kleinen Taunuswiese, auf der man dann noch ein tolles Fußballmatch hinlegte und wo man erst so richtig die schöne Kameradschaft im Club spüren konnte. Alles das erlebt er noch einmal im Traum.

Am Morgen erwacht er und denkt: „Quatsch, ich bin doch kein Waschlappen. Schluß jetzt mit der Träumerei."

Die Straßenbahn ist überfüllt. Klaus und Anne zwängen sich mühsam in die vollbesetzte Bahn. Dicht aneinandergedrängt stehen sie sich gegenüber. Anne scheint etwas auf dem Herzen zu haben, sie druckst ein bißchen herum, schließlich sagt sie: „Meinst du, wir würden es auch so schaffen? Ich meine, wir könnten ja einen kleinen Kredit ..."

„Wovon sprichst du eigentlich?", tut Klaus verwundert. „Ja, ich meine den Muli", fährt sie fort, „wir sollten den Muli behalten, so, jetzt ist es heraus." Prachtmädel, denkt Klaus, aber er sagt nichts. Er drückt nur leise ihre Hand.

Am Abend aber gehen zwei glückliche Menschen zum Vespa-Dienst und holen ihn heim, den alten, treuen Muli.

Bild oben: Erzhafen Narvik mit Verladeanlagen – Bild unten: In Mittelnorwegen

Vespa-Sport

22 mal Gold in Hockenheim

Vom Standpunkt des Vespa-Clubs aus betrachtet

Am 27. und 28. August 1960 führte der Vespa-Club von Deutschland in Hockenheim seine diesjährigen Meisterschaften durch und ermittelte hier seinen Bundesmeister 1960. Die Veranstaltung, die unter der Schirmherrschaft unseres Präsidenten Hans Stuck, der an diesem Tag selbst ein Rennen in der Schweiz bestritt, stand, wurde trotz des anfangs starken Regens ein Erfolg für den deutschen Vespa-Sport. Der junge Hockenheimer Vespa-Club leistete geradezu hervorragende Arbeit bei den Vorbereitungen und organisierte diesen Lauf unter Leitung von Werner Wagner (Gießen) und tatkräftiger Mithilfe des VC Heidelberg. Vertreter aus allen Teilen unserer Bundesrepublik, die sich in den Vorläufen Augsburg, Gießen und Münster qualifiziert hatten, waren in Hockenheim erschienen und gaben sich hier ihr Stelldichein. Namen wie Hummel, Heidelberg, oder Krüger, Frankfurt, oder Schulz, Darmstadt, ließen auf den ersten Blick erkennen, daß hier wirklich die deutsche Vespa-Elite erschienen war und nach den Lorbeeren griff.

Unerbittlich regnete es, als am Sonntagmorgen pünktlich um 5 Uhr der erste Fahrer das Anfahrtsziel erreichte. Und auch bei den anderen 48 Teilnehmern war es nicht anders, als sie in einem Abstand von je einer Minute das Ziel und die Stempeluhr passierten. Sicherlich hatten sich die Sporthasen einen anderen Empfang gewünscht und erhofft, denn es war wirklich „Wasser aus Schwetzingen". Waren es doch 200 Kilometer und mehr, die sie zurückgelegt hatten, sollte dies die Belohnung sein? Aber auch bei der Ohne-Halt-Prüfung wurde es nicht besser, so daß eine wasserdichte Hülle nicht mit Gold zu bezahlen war. Wie während der ganzen Veranstaltung starteten auch hier die Fahrer in bestechender Pünktlichkeit, um ihr Können im Gelände unter Beweis zu stellen. Durch die Regenfälle war die Sandstrecke ziemlich fest geworden und stellte so keine allzu großen Anforderungen an Fahrer und Maschine. Immerhin bewies die Strafpunktliste dennoch, daß doch ein gerüttelt Maß an Geschicklichkeit und Maschinenbeherrschung notwendig war, um auf diesem Kurs bestehen zu können.

Kaum blieb eine Verschnaufpause für die Teilnehmer, denn im Anschluß an die Ohne-Halt-Prüfung erwartete man sie schon wieder auf dem Hockenheimring. Die Brems- und Beschleunigungsprüfung stand auf dem Programm und lauerte mit erneuten Strafpunkten auf die Fahrer. Das Rechteck, das sich die Punktrichter als Eselsbrücke ausgedacht hatten, bewies sich hier als wirklich ausgezeichnet. Fahrer und Punktrichter war es ein leichtes, festzustellen, was hier zur Notiz stand. Gelang es die Vespa in den dafür vorgesehenen Raum zu bringen, dann verlief alles strafpunktfrei. Schoß aber jemand darüber hinweg, dann wußte er auch ganz genau, wie er nun in der Wertung lag. Die Beschleunigungsprüfung war natürlich wieder einmal eine Angelegenheit für die GS. Zum Trost aller Tourenfahrer sei aber gesagt, daß sogar der Schnellste Strafpunkte bekam, weil das Mittel der drei Schnellsten eben als Sollzeit angenommen wurde.

Viel Kopfschmerzen bereitete allen, den Fahrern und auch den Verantwortlichen, der sogenannte letzte Kilometer. Wurde doch von dem Fahrer verlangt, daß er in genau 80 Sekunden diese Strecke durchfuhr. Und hier legte man eben sehr viel Wert auf das Genau. Für eine Zehntelsekunde darüber oder darunter wurde je ein Strafpunkt notiert, was bei manchen eine ganz beachtliche Summe ergab. Mancher erhitzte Vespa-Freund nahm dies aber zum Anlaß, sein Gemüt richtig abzukühlen und versuchte seinem Herzen Luft zu verschaffen. Wie dem aber auch sei, die Sportkommissare erkannten die Wertung als vollkommen in Ordnung an, wodurch bei einigen Fahrern die Chancen langsam schwanden. Trotz alledem hilft ein guter Sportgeist über so manches hinweg. Warum auch aufregen? Wir waren uns vorher alle klar, daß es ein Meisterschaftslauf war und mußten nun auch mit meisterlichen Bedingungen rechnen. Dennoch gab es 22 Goldplaketten und 22 Fahrer, die mit ihnen stolz nach Hause fuhren. Stolz waren auch die Fahrer, die sich für die London-Mannschaft qualifiziert hatten, denn ihnen gelang, was sich alle erhofften, die Fahrkarte nach London zu den Europameisterschaften der Vespa-Fahrer.

Die Gleichmäßigkeitsprüfung verlief reibungslos und ohne Zwischenfälle. Leider überkam einen nun so langsam das Gefühl, daß es etwas langweilig würde, oder mit dem eigentlichen Sport, den unsere Fahrer sich doch erhofften, nichts mehr zu tun hätte. Es mag stimmen, ist und war aber nicht zu ändern. Solange eine Behörde und ein Landrat die Höchst-

Kurze Besprechung vor dem Start. V.r.n.l.: Vizepräsident Bernhard Wesche und Generalsekretär Wolfgang Schramm

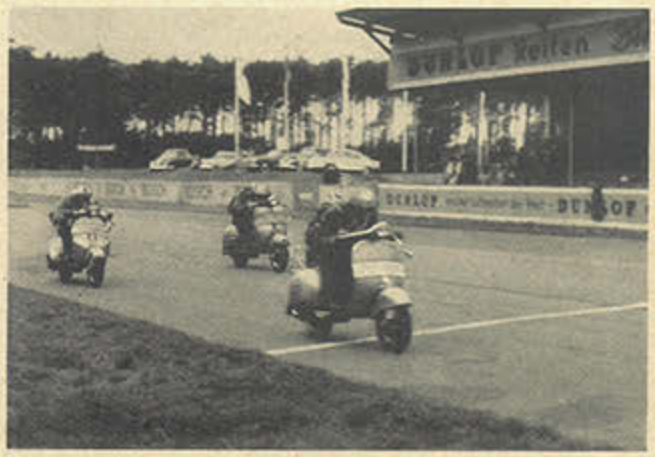
Es geht um die Wurst. Wer wird VCVD-Sportmeister 1960?

geschwindigkeiten für derartige Veranstaltungen festlegt, solange wird eine derartige Fahrt etwas langweilig bleiben. Immerhin gab es auch hier für vier Fahrer Strafpunkte, weil sie offensichtlich zu früh an die Stempeluhr herangefahren waren. Wahrscheinlich hatten sie sich etwas verrechnet, denn hier kam es darauf an, wer in der Schule aufgepaßt hatte und sich schnell und sicher den Schnitt errechnen konnte. Das fahrerische Können war leider nicht gefragt.

Nachdem nun dieses Meisterschaftswochenende hinter uns lingt und sich die Gemüter der Fahrer und der Organisatoren wieder etwas beruhigt haben, bleibt nach meiner Ansicht für beide Teile genug zum Überlegen. Für den Fahrer wohl, wie er für die Zukunft noch besser und noch genauer seine Zeiten fahren und seine Läufe bestreiten kann, für die Verantwortlichen aber, wie sie im nächsten Jahr unseren Vespa-Sportlern eine Wertung vorlegen, die an reinen Schwierigkeiten jedem Teilnehmer wesentlich mehr zu bieten hat als Hockenheim. Schon der Austausch einer Renn- in eine Querfeldeinstrecke würde diesen Meisterschaftsläufen einen ganz anderen sportlichen Rahmen geben. Betrachten wir uns doch den Gießener Vorlauf, es war doch eine Motosportveranstaltung, deren Bedingungen für einen Meisterschaftslauf richtig gewesen wären.

Nach dieser kleinen, teils etwas ausführlichen, teil kritischen Betrachtung unseres Meisterschaftslaufes 1960 möchte ich nicht versäumen, den sportlichen Geist unserer Fahrer, die aufopfernde Tätigkeit, sei es der Lotsen oder der verantwortlichen Funktionäre und all der ehrenamtlichen und bereitwilligen Helfer befreundeter Clubs, besonders hervorzuheben und allen dafür zu danken. Durch ihre Hilfe und Unterstützung wurde diese Veranstaltung dennoch, glaube ich, in jeder Hinsicht ein voller Erfolg. Hans-Eberhard Hoffmann

Im Panzerübungsgelände bleiben nur die Besten strafpunktfrei



Rennatmosphäre auf dem Hockenheim-Ring. Es geht um die Fahrkarten nach London

Unser neuer Meister heißt Spittmann

Durch die Lupe des Fachmannes gesehen

Nachdem die Vorentscheidungen in den einzelnen Teilen Deutschlands gefallen waren, wurde am 28. August in Hockenheim um die Wurst, bzw. um den deutschen Meister gefahren. Fünfzig Fahrer bewarben sich um den Titel des besten Vespisten Deutschlands und um eine Reise zur Europameisterschaft in London. Mit fünfzig blieb die Zahl der Nennungen etwas unter dem Limit, denn es war vorgesehen, daß die zwanzig Besten eines jeden Ausscheidungslaufes in Hockenheim starten können. Nun, der Veranstalter hatte auch so genug zu tun, und es hat allen Anschein, wenn man die Veranstaltung rückblickend betrachtet, als haben sich im schönen Badenser Ländchen die besten Fahrer Deutschlands auf Vespa getroffen. Teils in Scharen, teils in Gruppen rollten sie am Samstag an, nachdem sie die vorgeschriebene Anfahrtsstrecke absolviert hatten. Sie mußten zum Teil ganz beträchtliche Strecken zurücklegen, oft weit mehr als die vorgeschriebenen 200 Kilometer. Denn auch die Fahrer aus dem hohen Norden Deutschlands mußten wohl oder übel die lange Reise machen. Am Samstagabend jedoch saß man in munterer Runde beisammen, und so mancher Sportleiter hatte seine liebe Not, die Schäflein vor dem Start rechtzeitig in die Falle zu bekommen. Freiwillig taten das die Teilnehmer der Eurovespa, welche in Rom während der Olympischen Spiele stattgefunden hatte. Von olympischer Rekordsucht erfaßt, hatten einige Fahrer die Rückreise in zwei Tagen schaffen wollen, was sie am Samstag vierzehn Stunden im Sattel hielt. Verständlich, daß sie einigermaßen erschlagen und rechtschaffen müde in Hockenheim ankamen.

Sportmeister 1960 des VCVD
Clubkamerad Spittmann

Nicht ganz so munter war die Stimmung des Sonntags in der Früh, denn als die Fahrer da so zwischen vier und fünf aus dem Fenster blickten, war nichts zu sehen von dem guten Wetter, welches für Veranstaltungen in Hockenheim so typisch ist. Es regnete nicht nur, es goß, wie man so schön sagt, aus Mulden. Das schlug zwar etwas auf die Stimmung, aber es mußte ja gefahren werden. Nicht nur rechtzeitig, sondern auf die Minute pünktlich, denn mit dem Start zur ersten Prüfung wurde auch die vorgeschriebene Ankunftszeit gestempelt. Das ist nicht allen Leuten gelungen, weil sich vor dem Startpunkt unweit des Ortes Schwetzingen ein Bahnübergang der Sorte „Immerzu" befand. Auf diese Weise bekamen selbst einige der Favoriten Strafpunkte, bevor die Sache richtig losgegangen war. Die erste Prüfung war im Gelände zu absolvieren. Auf einem Panzerübungsplatz hatte man einen Parcours abgesteckt, der ohne Halt und Füße durchfahren werden mußte. Die Strecke war in sechs Wertungsabschnitte unterteilt, so hatte jeder reichlich Gelegenheit, Fehler zu machen. Auch war der Sandboden eine recht harte Nuß für kleine Räder, und der unerbittlich niederströmende Regen mag manchem Fahrer etwas Schneid abgekauft haben. In der Tat aber machte er an vielen Stellen das sandige Terrain etwas fester und besser fahrbar. So gelang es auch einem Fahrer, und zwar Beck aus Nürnberg, mit nur einem Punkt über die Strecke zu kommen. Nicht nur er, sondern auch einige andere Teilnehmer zeigten einen ausgesprochen schönen und „aufrechten" Fahrstil im Gelände. Sie wußten auch im Sand das richtige Tempo zu finden, was auf solchem Boden von großer Bedeutung ist. Bis auf wenige Ausnahmen aber wurden alle schrecklich naß, da sie nicht für eine entsprechende Bekleidung gesorgt hatten.

Nachdem diese Frühsportübung absolviert war, ließ man den Teilnehmern bis zur nächsten Prüfung reichlich Zeit, die sie allerdings auch zum Umziehen brauchten. Gegen halb elf kam dann die obligate Brems- und Beschleunigungsprüfung dran, in der sich besonders Husel vom VC Augsburg und Braun

vom Heidelberger Club mit null Punkten hervortaten. So konnten beide etwas von ihren Fehlern im Gelände wiedergutmachen, und Braun rutschte gar bis zu den ersten Drei bei Halbzeitstand nach oben.

Bei der Gleichmäßigkeits- oder Uhrmacherprüfung — tausend Meter in achtzig Sekunden — gab es auf den ersten Plätzen erstaunlich wenige Punkte. So fiel hier die eigentliche Entscheidung. Die zwei an der Spitze, Spittman (Bork) und Krüger (Frankfurt) kamen mit null an, zwei weitere ebenfalls, aber der emporgekommene Braun verrechnete sich gleich um vier Sekunden, was ihn wieder in den Schneider brachte. Die Augsburger hatten übrigens wieder ihre Wunderuhr mitgebracht, das ist eine ganz eigentümliche Vorrichtung: sie besteht aus einer Konservendose mit Gestell, um sie auf der Brust zu tragen, die Büchse hat hinten eine Aufnahme für die Uhr und vorne eine große Kondenserlinse aus einem Vergrößerungsapparat. So sieht der Fahrer die Zeit gewissermaßen durch die Lupe, leider gibt es diese Vorrichtung nur in einem Exemplar. So mußten die Herren vom Augsburger VC vor dem Start das hübsche Knobelspiel pflegen, um eine gerechte Zuteilung zu gewährleisten.

Den leichtesten Teil der Meisterschaft stellte ohne jeden Zweifel die Gleichmäßigkeitsprüfung dar. Während man bei den Vorläufen durch zum Teil schweres Gelände springen mußte, wurden hier auf der Rennstrecke recht sanfte Runden gedreht. Die Schnitte variierten von 50 km/h bei der ersten Etappe bis auf 55 bei der letzten, was trotz einer Schikane vor der Stadtkurve bei halbem Gas zu schaffen war. So befand sich unter den ersten zehn auch nur ein Fahrer, der bei dieser Prüfung einen Punkt kassierte. Der Unglückliche war ausgerechnet Krüger (Frankfurt), der heute schon zur alten Garde gehört und durch diesen Fehler den Sieg einwandfrei Spittmann aus Bork-Selm überließ.

Die Veranstaltung selbst war wieder einmal ein Beispiel zügiger und perfekter Organisation für die als Berater auch der erfahrene Badische Motorsport Club Hockenheim verantwortlich zeichnete. Als man endlich wenige Stunden nach Beendigung der letzten Prüfung die Ergebnisse verlas, hatte sich sogar das Wetter wieder gebessert, und es herrschte jener freundliche Sonnenschein, der für Hockenheim so typisch ist.

Clauspeter Becker

1.	Spittmann	Bork-Selm	3 Punkte
2.	Krüger	Frankfurt	4 Punkte
3.	Beck	Nürnberg	4 Punkte
4.	Brücker	Darmstadt	6 Punkte
5.	Husel	Augsburg	7 Punkte
6.	Braun	Heidelberg	7 Punkte
7.	Bauer	Nürnberg	7 Punkte
8.	Rauch	Augsburg	7 Punkte
9.	Schard	Gießen	8 Punkte
10.	Schneider	Augsburg	8 Punkte

Sportnachrichten

Die 10. Oberpfälzer ADAC-Jubiläums-Zuverlässigkeitsfahrt 1960 veranstaltete der Auto- und Motorradclub e.V. Sulzbach-Rosenberg. Unter schwierigsten Bedingungen errangen auf GS die in der Motorradklasse gestarteten

Heini Bauer	VC Nürnberg
Fred Hascher	VC Augsburg und
Werner Pretsch	VC Augsburg

die Bronzemedaille. — Die Ausfallquote betrug 50 Prozent.

Lauffener Zuverlässigkeitsfahrt

Wohl zu einer der letzten Sportveranstaltungen im Jahre 1960 hatte der MSC Lauffen aufgerufen und am 25. September seine 1. Zuverlässigkeitsfahrt durchgeführt. Etwa 120 Teilnehmer (Wagen-, Krad- und Rollerfahrer) stellten sich dem Starter zur rund 200 km langen Zuverlässigkeits-Strecke, die meist über Straßen 2. und 3. Ordnung sowie befestigte Wald- und Feldwege führte. Das recht kalte und neblige Herbstwetter reichte dabei den Zweiradfahrern nicht unbedingt zu heller Freude. Eine Brems- und Beschleunigungsprüfung sowie eine interessante und schwierige Bergprüfung waren in die Strecke eingebaut, wobei so mancher die Hoffnung auf einen der vorderen Plätze begraben mußte.

In der Klasse Roller bis 150 ccm waren 7 Fahrzeuge am Start. Den 6 Vespen stellte sich der Stuttgarter Kober erstmals mit einer NSU-Prima zum Kampf, während in der schweren Rollerklasse die Heinkel unter sich waren.

Bei der Siegerehrung gab es in Vespa-Kreisen freudige Gesichter, denn Herr Hummel (VC Heidelberg) konnte außer dem Klassensieg und Goldmedaille auch den Heinkel-Pokal als bester Rollerfahrer in Empfang nehmen, während G. Jörger (VC Mannheim) ebenfalls eine Goldmedaille errang.

6. Internationale Zielfahrt 1960 in Duisburg

Anläßlich der internationalen Zielfahrt 1960 in Duisburg, die der ADAC auf Grund des Seifenkisten-Derby am 23. und 24. Juli veranstaltete, startete der Vespa-Club Oberhausen mit insgesamt 19 Maschinen.

Von den 19 gestarteten Maschinen fuhren 2 nach Rom, 1 nach Vaduz und 1 Clubmannschaft nach Vaduz von insgesamt 3 Maschinen. Die zweite Clubmannschaft fuhr mit 8 Maschinen nach Emmerich als Wendepunkt, und eine Clubmannschaft von 5 Personen fuhr nach Rade vorm Wald.

Hierbei holte der Vespa-Club Oberhausen in der Rollerwertung alle sechs Preise, die hierfür ausgesetzt wurden. Außerdem erhielt er noch für die große Teilnehmerzahl zwei Ehrenpreise des ADAC.

VC Ruhrtal

Bei der Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Ennepetal" am 3. 10. 1960 errangen Kl. D. Heinz vom VC Ruhrtal und K. Schlierkamp vom VC Bork-Selm die Goldmedaille.

Nach Abschluß der Saison kann man die Niederbergische Zuverlässigkeitsfahrt am 23. 10. 1960 zu den schwersten Geländefahrten des Jahres zählen.

Von 102 in allen Klassen gestarteten Fahrern beendeten nur 28 (!!!) die Fahrt in Wertung.

Klassensieger und Gewinner des Heinkelpokals in der Rollerklasse wurde Kl. D. Heinz vom VC Ruhrtal auf Vespa gegen eine Streitmacht von 17 Heinkel — zwei weiteren Vespa — und einem Bella-Fahrer. Aus dieser mit 22 Teilnehmern stark besetzten Rollerklasse gelang es nur zwei Fahrern, die Fahrt in Wertung zu beenden. Unter diesen Bedingungen stellt der errungene Klassensieg eine hervorragende Leistung von Fahrer und Maschine dar.

Mittel gegen Kraftfahrer-Beschwerden

Wie Dr. W. Dorsch, leitender Arzt der psychologisch-medizinischen Untersuchungsstelle des Technischen Überwachungsvereins Bayern, in der „Ärztlichen Praxis" berichtet, konnten bei einer Reihe von Kraftfahrern statische Beschwerden im Bereich der Wirbelsäule und der Schultern (Bandscheibenschäden) durch Verabfolgung des Kombinationspräparats Vertebran weitgehend reguliert werden, ohne daß gleichzeitig die Fahrtauglichkeit beeinträchtigt wurde.

DIES und DAS

Motorrad-Brille im Winter

Welche Brille ist im Winter für den motorisierten Zweiradfahrer am besten geeignet?

Wenn jetzt auch keine Mücken oder Rußkörnchen zu befürchten sind: Auch im Winter trägt der Motorrad-, Roller- oder Mopedfahrer eine zweckmäßige Brille. Brillen mit „Glas-Gläsern" sind besser als solche mit Kunststoff-Scheiben. Sie sind ziemlich kratzsicher und Kratzer auf der Brille vervielfachen bekanntlich an langen Winterabenden die glitzernden Schnee- und Eiskristalle. Nur benehmen sie sich leidern gern wie die Scheiben eines Autos und beschlagen. Was man dadurch verhindert, daß man sie stets beim Fahrzeug läßt. Sonst muß man sich — genau wie die Kraftfahrer mit vier Rädern — mit Anti-Beschlagmitteln oder -Tüchern versehen, die jeweils in Aktion treten, sobald man aus einem warmen Raum kommt und seinen „Hirsch" wieder besteigen will. kb

Betrübliche Verkehrsunfall-Bilanz 1960. Die Unfallzahlen im Straßenverkehr des vergangenen Jahres haben gegenüber 1959 fühlbar zugenommen. Das geht gleichermaßen aus einer Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums und den bisherigen Feststellungen des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden hervor. kb

Reform der Kfz-Versicherungsbedingungen? Anlaß zu Unklarheiten und Meinungsverschiedenheiten bei Schadenregulierungen geben die zur Zeit gültigen allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Kraftfahrtversicherung nach Meinung einer Arbeitsgemeinschaft der Spitzenverbände der gewerblichen Wirtschaft und der Verkehrs-Klubs. Die Arbeitsgemeinschaft hat deshalb Vorschläge für eine Reform ausgearbeitet, die zunächst mit der Versicherungswirtschaft beraten werden sollen. kb

Rotes Kreuz an norddeutschen Straßen. Mit etwa 3500 Hilfskräften besetzt sind rund 660 Unfallhilfs- und Meldestellen des Deutschen Roten Kreuzes, die es zur Zeit an den Straßen in Schleswig-Holstein gibt. Weit über 28 000 Menschen konnten während des DRK-Geschäftsjahres 1959/60 von diesen Einrichtungen betreut werden. kb

Auf den Spuren der Moped-Horden. In einer zweiten Sonderaktion waren 184 motorisierte Beamte der Kölner Polizei gegen Rowdys auf Mopeds eingesetzt. Wiederum wurden fast 1000 Mopedfahrer gestellt, die gegen die Vorschriften verstoßen hatten. kb

Kein „Anzeigensoll" für Verkehrspolizisten. Kein Verkehrspolizist werde wegen Nichterfüllung eines „Solls an Strafmandaten" zur Verantwortung gezogen. Das habe eine Umfrage bei den zuständigen Länder-Ministerien ergeben, erklärte Bundesinnenminister Dr. Schröder in der Fragestunde des Bundestages. kb

Über zwei Millionen Kfz-Schäden. Rund 2,1 Millionen Schäden sind den Versicherern in allen Zweigen der Kraftfahrversicherung während des Jahres 1959 gemeldet worden. Das teilt der Gesamtverband der Versicherungswirtschaft anläßlich seiner Jahrestagung in Düsseldorf mit. Die Prämieneinnahmen in der Kraftfahrversicherung betrugen 1959 mit insgesamt etwa 1,635 Milliarden DM um 15 Prozent mehr als 1958. Die Versicherer wollen Bestrebungen fortsetzen, nach denen die Grüne Internationale Versicherungskarte allmählich abgeschafft werden und das amtliche deutsche Kennzeichen als Nachweis eines ausreichenden Versicherungsschutzes gelten soll. kb

Mopedfahrer organisieren sich international. Mopedklubs aus Belgien, der Bundesrepublik, den Niederlanden und aus der Schweiz haben neulich in Gladbeck (Westfalen) eine „Internationale Moped-Vereinigung" gegründet. Als Präsident dieser kurz „IMV" genannten Organisation zeichnet ein Schweizer. kb

HUK-Verband: Zuviel gegessen! Auf die Folgen zu ausgiebigen Essens ist ein großer Teil des etwa 85 Prozent aller Unfälle verursachenden „menschlichen Versagens" zurückzuführen. Das geht aus Untersuchungen des HUK-Verbandes hervor. kb

Haben die Reifen noch Profil? Mindestens noch einen Millimeter tief müssen die Profilrillen oder Einschnitte an allen Reifen von Kraftfahrzeugen im ganzen Umfang und auf der gesamten Breite der Lauffläche sein. Diese neue Bestimmung des Straßenverkehrsrechts trat mit zahlreichen anderen am 1. August in Kraft. Jeder Kraftfahrer tut gut daran, sich für die neuen Vorschriften zu interessieren. kb

Keine Chance für „Land-Führerscheine". Besonders verkehrsarme Kreisstädte Bayerns sollen künftig als Prüfungsorte für Führerscheinbewerber nicht mehr zugelassen werden. Das plant das bayerische Verkehrsministerium. kb

Weltnachrichten:

DEUTSCHLAND

Die Autobahn Frankfurt—Nürnberg soll, wie offiziell verlautet, wegen Arbeitskräftemangel nicht vor 1964 fertiggestellt werden können.

FRANKREICH

Der im Oktober zu Ende gegangene Auto-Mobil-Salon in Paris hatte 800 000 Besucher, daß sind um 10 Prozent mehr als im Vorjahr.

USA

An einer Reihe amerikanischer Tankstellen können jetzt zum allgemeinen Service auch Lebensversicherungen abgeschlossen werden. Besonderen Erfolg versprechen sich die Unternehmer von kurzfristig versicherten Autobahnfahrten.

CUBA

Beim Verkauf von Autos und Motorrädern müssen cubanische Händler neuerdings eine 20%ige Steuer vom Rohgewinn abführen.

ITALIEN

Im Parlament wird demnächst über den Bau von 5600 km Autobahn beraten. Das geplante Netz sieht insgesamt fünf Streckenführungen zwischen dem Brenner und Sizilien und von der Adria bis zur Schweizer Grenze vor.

UNGARN

In Ungarn sind insgesamt nur 51 280 Pkw und Lkw zugelassen. Davon treffen nur 10 000 auf Private.

Reisenachrichten

Bannmeile für Augsburger Innenstadt? An eine Bannmeile für Kraftfahrzeuge in der Innenstadt denken die Augsburger Stadtväter, damit die Verkehrsprobleme gelöst werden können. Schon in absehbarer Zeit sollen einige der wichtigsten Geschäftsstraßen zu Fußgängerzonen erklärt werden und während der Hauptgeschäftszeiten für den Fahrverkehr gesperrt sein. kb

45 preiswerte Landgasthöfe. In einer Liste zusammengefaßt hat die französische Direction Général du Tourisme jetzt 45 „auberges de campagne". Es handelt sich dabei um empfehlenswerte Landgasthöfe, die — über das ganze Land verteilt — Autotouristen mit nicht übermäßig gefüllter Brieftasche ein sauberes Unterkommen mit Pension zu angemessenen Preisen bieten. Die Liste soll weitergeführt werden. rb

Autobahn-Nordwestring um Köln. Mit dem Bau des nordwestlichen Autobahnringes um Köln soll jetzt begonnen werden. Der Ring wird später die direkte Verbindung der aus dem Ruhrgebiet kommenden Autobahn mit der Köln-Aachener Strecke sein und über eine neue Autobahn-Brücke über den Rhein Anschluß an das im Bau befindliche Leverkusener „Kleeblatt" haben. kb

Autobahn Karlsruhe—Basel im Herbst 1961 fertig? Die Autobahn Karlsruhe—Basel könne möglicherweise bereits im Herbst 1961 ganz dem Verkehr übergeben werden. Das deutete der baden-württembergische Innenminister Filbinger anläßlich der Eröffnung des 8,5 Kilometer langen Abschnitts Appenweiler—Offenburg an. Dieses Teilstück wurde jetzt ein Jahr vor dem ursprünglich geplanten Termin eingeweiht. kb

Aktuelles im Bild

Der ADAC-Sportpräsident v. Guilleaume überreicht Hans Stuck den ADAC-Ehrenpokal zum 60. Geburtstag.

Die Probe für die Karnevalschau

1

Eine Familie auf Vespa. Heinrich Arnzten aus M.-Gladbach mit seinen Söhnen

2

Ein englischer Bobby versieht seinen Streifendienst mit einer Vespa.

3

1 „Kostenlos fotografiert" werden alle Verkehrssünder an dieser Kreuzung in Frankfurt durch eine automatische Kamera (links oben)

2 Auch in Paris mitten im Verkehrsgewühl des Place de la Concorde ist die Vespa immer vorne.

3 Schaufenster des VC Wiesbaden 1950 bei der Vespa-Werksvertretung C. u. W. Döring.

FLOGANT

Er ließ das Taxi nicht direkt vor seinem Hause halten, sondern an der Straßenecke, etwa hundert Meter vorher. Die Koffer in den Händen schritt er schnell auf das Haustor zu. Ein Blick nach oben überzeugte ihn, daß in seiner Kanzlei kein Licht brannte und das Personal längst nach Hause gegangen war. Als er seine Wohnungstür aufschloß, hörte er Schritte die Treppe herunterkommen.

„Guten Abend, Herr Doktor! Schon vom Urlaub zurück?"

Es war Frau Böttger, die Frau des Steuerberaters, die über ihm wohnten.

„Guten Abend", erwiderte der Anwalt, ohne sich umzusehen.

„Und Ihre Frau? Ist Ihre Frau nicht mitgekommen?"

Das war die Frage, die Holsten gefürchtet hatte.

„Nein", erwiderte er hastig und versuchte seiner Stimme einen gleichmütigen Tonfall zu geben. „Meine Frau bleibt noch ein paar Tage. Sie kommt später heim."

Er trat ein und schlug die Tür hinter sich zu. Drinnen mußte er sich einen Augenblick an die Wand lehnen. Die Beine wurden ihm schwach. Zugleich fiel ihm ein: er hatte jetzt eine riesengroße Dummheit gemacht, obwohl er sich alles so gut und sorgfältig zurechtgelegt hatte. Noch im Zug hatte er alle Möglichkeiten erwogen. Aber es war jetzt nicht mehr zu ändern. Im ganzen Haus würde man morgen wissen: Frau Dr. Holsten war noch im Urlaub geblieben. Das waren ein paar Tage, vielleicht ein paar Wochen Aufschub.

Das Personal seiner Kanzlei wunderte sich in der nächsten Zeit, daß der Herr Doktor sich im Urlaub offenbar gar nicht recht erholt hatte, so gereizt und nervös war er. Niemand konnte es ihm recht machen. Es war ganz offensichtlich, daß er an den Fällen, die er zu bearbeiten hatte, kein tieferes Interesse nahm. Der alte Bürovorsteher Baumann, mußte seinen Chef mehrfach an wichtige Termine erinnern, die nicht versäumt werden durften, Klienten, die persönlich vorsprachen, wurden mit ungewohnter Kürze abgefertigt, Freunde und Bekannte erhielten auf die Frage nach seiner Frau die Antwort, sie sei noch auf eine unbestimmte Zeit im Süden geblieben. Das Wetter sei gerade jetzt so schön, warm und sonnig, und das Klima bekomme Irene so gut. Nun, Holstens konnten sich einen solchen ausgedehnten Urlaub leisten. Die Praxis ging gut, und Holsten hatte als gesuchter Strafverteidiger ein hohes Einkommen.

Er war fast sechs Wochen wieder zu Hause, als Frau Irmgard Böll, eine Jugendfreundin seiner Frau, zu ihm kam. Sie war erstaunt, daß Irene noch immer im Süden verweilte. Sie kannte sie als gute Hausfrau, die Mann und Haus nicht gern allzulange allein ließ. Frau Böll erbat sich Irenes Adresse.

Holsten war innerlich betroffen, er war auf ein solches Verlangen nicht vorbereitet. Um Zeit zum Überlegen zu gewinnen, erhob er sich, ging an seinen Schreibtisch und begann unter Papieren und Notizen zu kramen, um, wie er sagte, die Adresse zu suchen.

„Sie wissen nicht einmal die Adresse Ihrer Frau? Das nenne ich mir einen schönen Ehemann", sagte die junge Frau lachend.

„Diese spanischen Hotels haben so schwierige Namen. Es ist unmöglich, sie im Kopf zu behalten."

„Sie haben dort doch vier Wochen gewohnt! Oder ist Irene umgezogen?"

„Nein — das heißt eigentlich ja! Sie hatte sich eine kleine Pension gesucht, wo sie es bequemer und angenehme Gesellschaft hat."

Holsten wandte ihr den Rücken zu. Er konnte sich kaum mehr beherrschen.

„Ich werde Ihnen die Adresse durchtelefonieren", sagte er schließlich gereizt, „ich finde sie im Augenblick nicht."

Betroffen von dem schroffen Tonfall erhob sich Frau Böll und verabschiedete sich. Der Anwalt sank in seinen Stuhl, völlig erschöpft. Dies alles hätte er voraussehen müssen. Er überlegte, ob er nicht lieber sofort zur Polizei gehen sollte. Aber dafür war es jetzt zu spät. Das hieße sich selbst dem Schlimmsten auszuliefern.

Fünf Monate später, im Februar, erschien ein Mann in Holstens Wohnung, der seine Frau zu sprechen wünschte.

Seine Frau sei nicht zugegen, erwiderte der Rechtsanwalt.

Wann er sie antreffen könnte, fragte der Mann.

Holsten beantwortete die Frage nicht, sondern wollte wissen, wer der Besucher sei und worum es sich handelte.

Da wies sich der Mann als Kriminalbeamter aus. Er erklärte, daß er nach dem Verbleib der Frau Holsten forschen müsse. Er schien ein wenig unsicher zu sein und sich in seiner Rolle nicht ganz wohl zu fühlen. Es war immerhin ungewöhnlich, daß er einen bekannten Rechtsanwalt in dieser Weise, wie einen Verdächtigen, befragen mußte.

Holsten wies den Beamten scharf ab. Er wurde nervös, beinahe auffallend, und erklärte, er denke nicht daran, irgend jemanden über seine familiären Angelegenheiten Auskunft zu geben. Ihn interessierte es ja auch nicht, wo sich die Ehefrauen anderer aufhielten.

Der Beamte ging unverrichteter Dinge, aber zwei Tage später erhielt Holsten eine förmliche Aufforderung, bei der Polizei zu erscheinen. Er überlegte, ob er der Aufforderung Folge leisten sollte. Er wußte, daß er rechtlich dazu nicht verpflichtet war. Aber er sagte sich, wenn es schon so weit ist, habe eine Weigerung wenig Sinn mehr. Er ging also. Dem vernehmenden Kriminalbeamten erklärte er, er würde nur vor einem Richter seine Aussage machen. Wenig später saß er dem Untersuchungsrichter Dr. Gerlach gegenüber, einem wohlwollenden älteren Mann mit grauem dichtem Haar. Beide Männer kannten sich vom Amt her. Holsten hatte oft genug mit Dr. Gerlach dientlich zu tun gehabt.

„Es tut mir leid, Herr Doktor", begann der Amtsgerichtsrat, „aber da ist eine Anzeige eingelaufen, sicherlich nur dummes Nachbarngeschwätz. Es wird behauptet, Ihre Frau Gemahlin sei — abgängig."

„Wer behauptet das?" fragte Holsten.

„Das tut im Moment nichts zur Sache."

„Handelt es sich um eine regelrechte Vermißtenanzeige?"

„Ja. Es wird weiterhin die Vermutung geäußert, Sie hätten Ursache, die Sache geheim zu halten."

Holsten schien unter dem Blick seines Gegenübers blaß zu werden.

„Meine Frau ist im Augenblick tatsächlich nicht hier", sagte er, „wir waren zusammen im Urlaub und ich habe meine Frau zurückgelassen, weil das südliche Klima — wir waren in Spanien — ihrer Gesundheit sehr zuträglich war."

„Das klingt einleuchtend und überzeugt mich vollkommen, Herr Doktor", erklärte der Richter, „aber ich habe hier eine richterliche Vernehmung durchzuführen und muß Sie bitten, mir noch einige Fragen zu beantworten."

Er blickte auf den vor ihm liegenden Zettel.

„Wann waren Sie im Urlaub, Herr Doktor?"

„Von Ende Juli bis Ende August."

Dr. Gerlach blickte schnell und anscheinend überrascht auf.

„Das sind also fünf Monate her: Und während dieser ganzen Zeit befindet sich also Ihre Gattin in Spanien? Können Sie mir die Anschrift Ihrer Frau Gemahlin geben?"

Holsten griff in seinen Rock. Er verwahrte in seiner Brieftasche eine Karte des Hotels in der Nähe Valencias, in dem sie gewohnt hatten. Aber er zog die Hand wieder leer zurück, wischte sich hastig über die Stirn und sagte: „Lassen Sie mich die Wahrheit sagen, Herr Amtsgerichtsrat. Meine Frau ist nicht mehr am Leben."

„Oh!" entfuhr es dem Richter, „das wußte ich natürlich nicht und Sie haben mir doch soeben noch erklärt — nun, lassen wir das! Ihre Frau ist also gestorben? Hier oder in Spanien?"

„In Spanien."

Dr. Gerlach erhob sich und reichte über den Tisch hinweg Holsten die Hand. „Mein herzliches Beileid, Herr Doktor."

Es entstand ein Schweigen.

„Erlauben Sie mir zu rauchen, Herr Amtsgerichtsrat?"

„Aber bitte, bitte!" Er selbst reichte dem Anwalt sein Feuerzeug.

„Sie haben natürlich einen Totenschein?" fragte der Richter abschließend, „und haben den Todesfall beim Standesamt gemeldet?"

„Nein — das habe ich eben nicht. Ich habe keinen Totenschein. Meine Frau ist das Opfer eines ungewöhnlichen Unfalls geworden. Sie wurde von einem Hai gefressen."

Holsten war in Erregung geraten, sein Gesicht zuckte, er fuhr sich mit dem Taschentuch über die Stirn.

„Wie? Verstehe ich richtig? Ihre Frau wurde von einem Hai, einem Haifisch, gefressen?"

„Ja." Holstens Lippen bebten.

„Das müssen Sie mir schon näher erklären", sagte der Untersuchungsrichter schroff.

Holsten hob die Schultern.

„Ich wußte das alles im voraus. Ich wußte, daß mir niemand glauben würde. Schließlich arbeite ich seit 12 Jahren als Verteidiger in Strafsachen und weiß, was glaubhaft erscheint und was nicht. Natürlich hätte ich alles sofort melden müssen, aber ich wußte, daß mir niemand glauben würde. Mein Leben in den letzten fünf Monaten war die Hölle — der Verlust meiner Frau, das Warten auf das, was nun heute gekommen ist —."

Er langte nach einer neuen Zigarette, zündete sie an und begann seinen Bericht:

„Wir verbrachten unseren Urlaub in der Nähe Valencias und lernten dort eines Tages in einer Bar einen Mister James Philipps kennen, einen sympathischen englischen Sportsmann, der mit einem hochseetüchtigen Segelboot herübergekommen war, das jetzt im Yachthafen vor Anker lag. Er beabsichtigte, mit seinem Boot am nächsten Tag über Tanger nach Casablanca zu fahren, und fragte uns, ob wir nicht Lust hätten, mitzufahren. Uns war es gleichgültig, wo wir den Rest unseres Urlaubs verbrachten, wenn es nur der Süden war. Eine solche Gelegenheit, zu einer Segeltour zu kommen, bot sich uns gewiß so bald nicht wieder. Von Casablanca wollten wir dann direkt heimreisen. Wir sagten also zu und begaben uns noch am gleichen Abend mit unserem Gepäck an Bord der kleinen Yacht und verließen kurz nach Sonnenaufgang den Hafen und segelten mit Kurs auf die nordafrikanische Küste ins Mittelmeer hinaus. Wir waren vier Mann an Bord, ein Freund unseres Mister Philipps, der mit ihm von England gekommen war, war mit von der Partie und meine Frau kochte in der Kombüse für ‚ihre drei Männer'. Es ging alles gut. Die Sonne schien warm vom blauen Mittelmeerhimmel herab, der Wind war stetig und nicht zu heftig.

Einige Tage später hatten wir die Straße von Gibraltar hinter uns und fuhren an der westafrikanischen Küste südwärts. Die Dünung des Atlantiks, in dem wir uns befanden, war freilich eine andere, als die des Mittelmeeres. Obwohl das Wetter ruhig blieb, machte sie doch dem kleinen Boot zu schaffen und vor allem meiner Frau. Sie wurde seekrank. Am zweiten Abend kam ein heftiger Wind auf. Die beiden Engländer schienen nichts dabei zu finden. Ihnen machte das Stampfen und Rollen nichts aus. Meiner Frau ging es erbärmlich und auch mir wurde übel. Mister Philipps zeigte sich besorgt um meine Frau. Er riet ihr, sich niederzulegen und übernahm es, das Abendessen zu bereiten. Mit mir ging er weniger glimpflich um. Das schwere Wetter forderte uns drei Männer an Deck, wir hatten alle Hände voll zu tun, das Boot auf Kurs zu halten. Ich hatte kein rechtes Vergnügen mehr an der Sache, die Übelkeit setzte mir mehr und mehr zu.

Es mochte gegen 10 Uhr abend sein, Mr. Philipps hatte mich ans Ruder gestellt und mir den genauen Kurs eingeschärft. Ich hatte den beleuchteten Kompaß vor mir und brauchte nichts weiter zu tun, als das Ruder so zu handhaben, daß die Kompaßnadel immer auf einem bestimmten Punkt blieb. Plötzlich sah ich meine Frau aus der Kajüte heraufkommen. Sie schob sich langsam und gebückt an Deck, indem sie sich an das Gestänge anklammerte. Sie kam dicht an mir vorbei und stöhnte: ‚Mein Gott, Herbert, mir ist so schlecht!'

Ich sah ihr nach, wie sie die niedrige Reling erreichte und sich übergab. Ich weiß nicht, ob Sie ahnen, wie gleichgültig einen die Seekrankheit machen kann. Man vermag an nichts anderes zu denken als an sich und ans Sterbenwollen. Ich hatte hier das Ruder zu bedienen und durfte es nicht los lassen, aber ich erinnere mich genau, mit welcher dumpfen Teilnahmslosigkeit ich meiner Frau nachsah, wie sie sich an die Reling schleppte.

Ich wandte mich wieder der runden, matt erleuchteten Kompaßscheibe zu, da hörte ich plötzlich ein Geräusch, ein dumpfes Aufklatschen und zugleich einen Schrei. Ich fuhr herum und blickte nach der Stelle, wo eben noch meine Frau gestanden hatte: die Stelle war leer. Im Nu war ich an der Reling und sah im Mondlicht undeutlich eine Gestalt von uns forttreiben. Ich muß wohl geschrien haben, denn auf einmal war James Philipps neben mir. Er starrte einen Augenblick ins Wasser hinab, dann rief er irgend etwas. Ich glaube, es handelte sich um ein Segelmanöver. Das Boot legte sich quer zur bisherigen Fahrtrichtung und dümpelte schwer in den großen Wellen. Ich sah, wie Mr. Philipps hastig seinen schweren Sweater über den Kopf streifte und wie der zweite Engländer die Leinen löste, mit denen unser kleines Beiboot festgemacht war. Ich habe nie schwimmen gelernt. Mein einziger Gedanke war: schnell doch, schnell!

Plötzlich sah ich, wie Mr. Philipps, der sich gerade anschickte, in die See zu springen, gleichsam erstarrte. Seine Gestalt richtete sich merkwürdig langsam auf, dann begann er zu schreien. Er schrie und schrie und was ich sah, schnürte mir den Atem ab. Im Mondlicht sah ich ein kleines dunkles Dreieck, das an den Rändern silbrig blinkte, durchs Wasser zischen, gerade auf den treibenden Körper meiner Frau zu. Ich wußte, was es war: die Rückenflosse eines Hais. Ehe wir noch etwas unternehmen, ja ehe wir uns mit Worten verständigen konnten, war es geschehen: das Wasser wirbelte auf, dann wurde es wieder ruhig, die schwere Dünung ging darüber hin, aber ein dunkler Fleck schien sich an der Stelle auszubreiten ..."

Holsten schwieg, völlig erschöpft. Kleine Tropfen Schweißes standen auf seiner Stirn. Der Untersuchungsrichter beobachtete ihn aufmerksam. Er ließ sich nicht anmerken, was in ihm vorging. Er winkte dem Protokollführer und der ging und kam mit einem Glas Wasser zurück, das er Holsten reichte. Nach einer Weile hatte sich der Anwalt wieder erholt und fuhr fort: „Wir brachten das Beiboot zu Wasser — wir fanden nichts, nicht einmal einen Fetzen ihres Kleides. Wir zogen die Segel ein und warfen Anker und trieben die ganze Nacht an der Stelle, bis es hell wurde. Es war nichts mehr zu sehen. Die Wogen gingen, als sei nichts geschehen. Wir sprachen kein Wort von da an. Die beiden anderen hatten wohl versucht, mir irgendein Trostwort zu sagen, aber sie erkannten, daß es unmöglich war. Sie ließen mich dann völlig in Ruhe. Erst, als wir uns Casablanca näherten, kam Mr. Philipps zu mir und fragte:

‚Was gedenken Sie zu tun, Doktor?'

‚Was soll ich tun? Ich werde den Unglücksfall melden müssen. Vielleicht gibt es in Casablanca ein deutsches Konsulat, an das ich mich wenden kann.'

‚Natürlich werden Sie es melden müssen, klar!' sagte Mr. Philipps, ‚aber vielleicht sollten Sie es nicht hier tun, sondern warten, bis Sie wieder in Ihrem Lande sind. Hier sind Sie ein Fremder, Sie beherrschen nicht einmal die Sprache. Das Mindeste ist, daß man Sie hier festhält — und uns zwei natürlich auch, bis alles geklärt ist, bis die Behörden in Ihrem Land verständigt sind, bis Anweisungen von dort kommen ...'

Mich durchfuhr ein Schreck. In der Tat, hier kannte ich niemand ich mußte meine Geschichte erzählen, diese Geschichte, die jedem, der sie nicht miterlebt hatte, völlig unglaubhaft erscheinen mußte. Um es kurz zu machen: ich wandte mich nicht an die Behörde, sondern reiste mit dem nächsten Schiff nach Lissabon und von dort nach Hause.

Natürlich wollte ich den Vorfall sofort in Deutschland melden. Das war meine feste Absicht. Aber würde es mir in Deutschland anders ergehen, als es mir vermutlich in Casablanca ergangen wäre? Würde mich nicht allein schon die Tatsache, daß ich mich nicht sofort an die Behörden in Casablanca gewendet hatte, verdächtig machen? Ich bedachte jeden Schritt, den ich tun müßte, an die Vernehmungen, an das schiefe Lächeln, mit dem man meinen Bericht aufnehmen würde. Seit 12 Jahren habe ich in Strafsachen zu tun, ich kenne das berechtigte Mißtrauen, das man den Aussagen eines Verdächtigen entgegenbringt — wer würde mir glauben, meine Frau sei das Opfer eines so furchtbaren Unglücksfalles geworden, nachdem ich in der ersten Verwirrung meines Heimkommens erklärt hatte, sie machte verlängerte Ferien im Süden?"

Der Untersuchungsrichter sah den Anwalt lange an.

Dann sagte er:

„Sie haben ja schließlich Zeugen für den Vorfall. Wie sind die Anschriften der beiden Engländer, mit denen Sie die Reise unternommen haben?"

Holsten hob müde den Kopf:

„Ich habe mich in all den Monaten bemüht, das herauszufinden. Ich kenne nur ihre Namen. In Casablanca war ich so kopflos — und die beiden anderen wohl auch, daß wir versäumt haben, unsere Adressen auszutauschen. Vielleicht taten sie es auch absichtlich, man steht ja auch als Zeuge nicht gern vor Gericht. Ich weiß, daß das meine Sache noch aussichtsloser macht."

Er schwieg.

Auch der Untersuchungsrichter sagte nichts.

Schließlich aber fragte er:

„Haben Sie sonst noch etwas zu sagen, Doktor Holsten?"

Der Anwalt schüttelte den Kopf.

Der Richter räusperte sich.

„Es tut mir leid, aber ich muß Sie in Untersuchungshaft nehmen." Er gab dem Protokollführer ein Zeichen. „Das hat nichts damit zu tun, ob ich für meine Person Ihnen glaube oder nicht. Hier handelt es sich um den Tod eines Menschen. Sie kennen selbst die Gesetze."

Holsten lachte bitter auf.

„Und die Begründung des Haftbefehles, Herr Amtsgerichtsrat?"

Dr. Gerlach blickte vor sich hin, dann erwiderte er, beinahe schroff: „Wegen Mordverdacht an Ihrer Ehefrau!"

Noch in derselben Nacht erhängte sich der Untersuchungsgefangene Dr. Herbert Holsten in seiner Zelle. Man fand bei ihm einen Zettel, auf den er geschrieben hatte: „Ich habe meiner Aussage vor dem Untersuchungsrichter nichts hinzuzufügen ..."

Paul Feichten

Unterwegs - Schlauchpanne ohne Ärger

Ob Radfahrer, Moped-, Roller- und Motorradfahrer oder auch der Autofahrer, wie oft hat man doch unterwegs Ärger mit einer Panne. Nicht nur deshalb, daß ein Loch im Reifen und im Schlauch ist, meist liegt der größte Ärger darin, daß die Tube mit der Gummilösung eingetrocknet ist: weil entweder die Tube vorher nicht richtig zugeschraubt wurde oder irgendwie verletzt worden ist. Vielfach fehlt auch das Rauhblech oder das Glaspapier zum Aufrauhen.

Die **TIP TOP-Gummiwerke Stahlgruber, München,** haben aus dieser Erkenntnis heraus eine praktische Packung mit Schlauch-Reparaturmaterial herausgebracht. Sie wurde erstmalig auf der IFMA gezeigt.

Die neue TIP TOP 3-Zweck-Packung ist ein praktisches Zubehör für unterwegs, um eine eventuelle Reifenpanne einwandfrei und verblüffend einfach zu reparieren. Die Packung enthält vulkanisierende a-Flicken ohne Gummilösung.

Der Fahrrad-Schlauchflicken wird der Packung entnommen, in der Hosentasche angewärmt, inzwischen mit dem an der Packung angebauten und besonders geformten Rauhblech schnell und spielend einwandfrei aufgerauht, bis keine Glanzstellen mehr vorhanden sind. Durch das Anwärmen ist der Flicken klebriger geworden. Die Metallfolie wird abgezogen. Dann wird einfach der Flicken ohne Gummilösung auf die Schadenstelle aufgedrückt. Nach Entfernen des Cellophans wird der Flicken mit dem an der Packung befindlichen Anroller auf einer harten Unterlage (z. B. Stein) kräftig angerollt. Damit wird eine luftblasenfreie satte Verbindung des Flicken mit dem Schlauch erreicht. Die Moped-, Motorrad- und Auto-Schlauchflicken müssen mittels Streichholz, Feuerzeug oder am Auspuffkrümmer oder dergleichen vor dem Aufsetzen auf den Schlauch an der Aluminiumfolie stark erwärmt werden.

Mit dieser neuen Packung für Schlauchreparatur können unterwegs jetzt schneller und sicherer Schlauchreparaturen durchgeführt werden, und zwar ohne Gummilösung bzw. Vulkanisierflüssigkeit.

Für die Reparatur in der Werkstätte werden die a = automatisch vulkanisierenden Flicken ebenfalls geliefert, dazu ein elektrischer Aufrauher und eine Preßvorrichtung. Mit diesen Flicken und Geräten wird die Schlauch-Reparatur in verblüffend kurzer Zeit durchgeführt und eine einwandfreie, dauerhafte Vulkanisation erzielt.

FERDINAND HOFFSTÄTTER
SEIT 1818 IM FAMILIENBESITZ

Orden · Abzeichen · Medaillen
Plaketten · Werbeartikel aller Art
Langjähriger Lieferant der Plaketten für den Vespa-Club von Deutschland sowie der Plaketten Vespa-Club d'Europe.
Ferner der Club- und Veranstaltungsplaketten nebst Abzeichen des VCVD.

BONN, WERKANSCHRIFT BEUEL-LIMPERICH
TELEFON: BONN 41335/41005 · FERNSCHREIBER 0886558

Sportsplitter

Bei der 8. ADAC-Grunewaldfahrt war die Mannschaft des VC Berlin bestes Team der Gesamtveranstaltung. Bester Rollerfahrer war Eicke Bock auf GS. Der VC Berlin errang den goldenen Mannschaftspreis und mit den Fahrern Bock, Raum und Ziegler drei Goldmedaillen.

Gerhard Jörger vom VC Mannheim startete in diesem Jahr erstmals als Vespa-Sportfahrer. Bis zum 20. 6. 1960 errang er bei 6 Sportveranstaltungen 5 Gold- und 1 Silbermedaille. Bei der 4. Saar-Hochwald-Zuverlässigkeitsfahrt fuhr Jörger den Klassensieg und den Tagesbestpreis nach Hause.

Helga Roth vom VC Würzburg errang bei der 3. Geschicklichkeitsfahrt des Deutsch-Amerikanischen Motorsport-Clubs Würzburg in der Klasse bis 700 ccm auf ihrem Vespa 400 den 2. Preis und den gleichzeitig gestifteten Damenpreis. Ihr Bruder Kurt Roth belegte den 1. Platz und wurde ebenfalls auf Vespa 400 zweiter im Gesamtklassement.

Vespa-Sportfahrer immer vorne

Erhältlich beim Fachhandel

Hersteller Stahlgruber, München 8

Europameisterschaft in London

Endlauf

Am 15. September trafen sich die neun deutschen Teilnehmer am Europa-Finale und der vom VCVD bestellte Betreuer am Römerberg in Frankfurt (Main). Nach Überprüfung der Papiere und Auszahlung der ersten Rate der Tage- und Benzingelder, starteten die Teilnehmer in Richtung Köln. Nach einem Mittagessen in Aachen gelangte die Kolonne in strömendem Regen über Lüttich, Brüssel gegen 21 Uhr in Ostende an. Nach ruhiger Überfahrt verließen wir am 16. September früh um 5 Uhr in Dover die Fähre. Nach Erledigung der Formalitäten wurden wir von Funktionären des VC England begrüßt und fuhren nach einer Frühstückspause gemeinsam mit der Mannschaft des VC Italien und des VC Österreich nach Cheltenham. Nach der Begrüßung durch die uns betreuenden Dolmetscher, Ausgabe der Plaketten und einem guten Abendessen konnten die deutschen Fahrer um 23 Uhr todmüde ins Bett fallen.

Der Samstag (17. 9. 60) war der Abnahme und Reparatur gewidmet. Am Nachmittag gab der Oberbürgermeister der Stadt Cheltenham einen Empfang, dem am Abend ein Begrüßungsbankett durch den VC Europa folgte. Am Sonntag (18. 9. 60) pünktlich 5 Uhr startete der erste Fahrer, ein Engländer zur Gleichmäßigkeitsprüfung. Die einzelnen Teilnehmer wurden im Abstand von 30 Sekunden auf die Strecke geschickt. Auf der 276 km langen Strecke mußten die Fahrer 3 Zeitkontrollen anfahren. Vor jeder Zeitkontrolle wurde eine Sonderprüfung (letzter Kilometer) durchgeführt. Bei der ganzen Veranstaltung wurde die Zeit auf **eine Fünftelsekunde** genau gemessen. Nach Aussagen der Fahrer war die gesamte Strecke durch eine große Anzahl Funktionäre aus 10 Vespa-Clubs gesichert. Den Teilnehmern wurden unterwegs Erfrischungen (Tee, belegte Brote gereicht). Zwischen 11 und 12 Uhr mittags trafen alle Fahrer pünktlich am Ziel in Staverton ein. Der Nachmittag des 18. September wurde von den deutschen Fahrern zur Teilnahme an einem typisch englischen Geschicklichkeitsturnier anläßlich des nationalen Treffens des VC England benutzt. Ein Festbankett am Sonntagabend mit der Siegerehrung beendete die 2. Europagleichmäßigkeitsprüfung 1960.

Die Rückreise führte die deutsche Mannschaft am Montag und Dienstag über London — Dover — Ostende nach Brüssel, wo

Sammelplatz für die Teilnehmer aus 13 Nationen an der 2. Vespa-Europameisterschaft in Cheltenham bei London

sich die Wege der einzelnen Fahrer trennten. Die Ergebnisse der Veranstaltung bestätigten wieder einmal mehr, daß die italienischen Vespa-Fahrer bei derartigen Veranstaltungen die größte Erfahrung besitzen. Es ist daher besonders erfreulich, daß der jüngste deutsche Teilnehmer Herr Husel jun. aus Augsburg auf Platz 15 landen konnte. Auch der 24. Platz von Herrn Schneider, Augsburg, verdient Beachtung. Über die weitere Plazierung der deutschen Teilnehmer war am Sonntag noch nichts in Erfahrung zu bringen.

Die Kameradschaft und der Zusammenhalt innerhalb der deutschen Mannschaft verdient besonders hervorgehoben zu werden. Das korrekte und disziplinierte Auftreten der deutschen Mannschaft fand den Beifall und die Anerkennung aller offiziellen Vertreter des VC England und des VC Europa.

Die Organisation durch den VC England kann als mustergültig gelungen bezeichnet werden. Die Herren Hasso Felsing, Simon Wezel und Charles Caswell sowie als Dolmetscherin Fräulein Valerie West haben sich in besonders liebenswürdiger Weise um die deutsche Mannschaft bemüht.

Alles in allem dürfte die Teilnahme am Europa-Finale in Cheltenham für alle beteiligten ein unvergeßliches Erlebnis gewesen sein.

Werner Wagner

Haben Sie schon Ihr Vespa Tip-Jahresabonnement 1961?

Ab 1. Januar 1961 ist der Vespa Tip über den Postzeitungsdienst nicht mehr bestell- und beziehbar.

Sie können sofort Jahresabonnent des Vespa Tips werden.

Überweisen Sie umgehend mit einer Zahlkarte **3,— DM** auf das **Postscheckkonto „Wolfgang SCHRAMM, Sonderkonto II, München, Postscheckkonto-Nummer 914 64".**

Nach Eingang Ihrer Zahlung gelten Sie als Abonnent für 1961. Geht Ihre Zahlung erst später ein, so erhalten Sie automatisch alle bereits erschienenen Vespa Tip-Ausgaben für 1961 **nachgeliefert.**

Der VESPA TIP ist die Zeitschrift für den VESPA-FAHRER und für alle, die es noch werden wollen!

Der „fliegenden Blätter" I. Teil

Dumbos Abenteuer

Eine Adresse in der Manteltasche ● Heiße Würstchen auf der Treppe! ● „Sie sind ein Filmschauspieler" Die „Stammtischrunde" in der „Wolfshöhle" ● Ein Flugzeugabsturz und seine Folgen

Erstens: Hatte mich mal wieder das Reisefieber gepackt, wie schon in manchem Jahr, und ich war fest entschlossen, gen Süden (Schweiz, Südfrankreich und italienische Riviera) zu rollen. Die notwendigen Dinge für eine Drei-Wochen-Fahrt standen in Gestalt von drei Seesäcken längst bereit. Auch die Einreisevisen waren beschafft. — „Dumbo — der fliegende Elefant" wartete schon auf das Startzeichen. —

Zweitens aber und in meinem Plan nicht verzeichnet: Eine schwarzhaarige Schöne hatte Dumbos Trampelpfad gekreuzt und mir gehörig den Kopf verdreht! Dieses besondere Ereignis ließ mich flugs meinen Urlaubsplan und Fahrtrichtung ändern! Ich schien in ein neues Abenteuer hineinzusteuern. Mit einem Fuß stand ich wohl schon drin, als ich am Vorabend meiner Abfahrt einen Zettel in einer meiner Manteltaschen entdeckte. Eine Adresse — aus dem Rheinland — war auf das kleine Stückchen Papier geschrieben, weiter nichts. Ein entscheidender Wink der schwarzen Schönen, die ich einige Tage vorher in Offenburg kennengelernt hatte.

Tag der Abfahrt. — Regen und Sonnenschein waren abwechselnd meine Begleiter auf „großer Fahrt".

Dumbo schnurrte munter mit seiner Last durch Karlsruhe, überquerte den Rhein bei Wörth. Durch die Pfälzer Berge, überall an den Hängen rankender Wein, große Anbauflächen von Hopfen, der sich an langen Stangen emporwand. Eigenartig die vielen, einzelnen Bergkegel, zahlreiche Burgen, Ruinen (bei Anweiler die bekannte Burg Trifels) und in der Sonne leuchtete von weither roter Sandstein.

Die berühmte „Weinstraße" endete bei Neustadt und schon steuerten wir auf guter Straße Bad Kreuznach an. Ein kleiner Kurort, der sich bereits zum Empfang seiner jährlichen Sommergäste rüstete. Bei Bingerbrück gab's einen kleinen Abstecher an den alten Vater Rhein, um den Binger Mäuseturm zu bewundern.

Weiter ging die Fahrt, entlang des breiten Stromes, ganz gemächlich rollten wir dahin. Wir freuten uns über die wunderschöne Aussicht. Doch plötzlich wurde Dumbos vergnügtes Brummen von dem Lärm eines pfeilschnell dahinrasenden Düsenjägers übertönt, der so schnell wie er herangebraust kam in niedriger Höhe rheinabwärts entschwand. Im Nu war der ganze Spuk vorbei, zurück blieb eine lange, schwarze Rauchfahne. — Mit dem ist doch irgendwie nicht was in Ordnung! — dachte ich mir so... Richtig!... Weit voraus stand über dem Rheinufer in meiner Fahrtrichtung eine gewaltige Feuersäule. Nur für einen Augenblick, und gleich anschließend erfolgte ein gewaltiger Knall. Irgendwie vermeinte ich sogar einen erheblichen Luftdruck zu verspüren.

Ich paßte vor Schreck nicht mehr auf Dumbo auf und fast wären wir über den Kantstein gestolpert!

Schon an der nächsten Ortseinfahrt sperrte Polizei die Uferstraße ab und leitete den Verkehr um.

Ich erfuhr, daß nur wenige Kilometer weiter ein schreckliches Unglück geschehen sei: Ein Düsenjäger sei ganz in der Nähe der Uferstraße explodiert, als er versucht habe, noch einen Notlandeplatz zu erreichen. Brennende Flugzeugteile wären auf zwei vorüberfahrende Autos gefallen und hätten diese in Brand gesetzt. Mehrere Tote und Verletzte hätte es gegeben. Selbst die Bahngleise seien auf zig Meter zerstört und aufgerissen! —

Bei dem Gedanken: Das hätte auch mir passieren können — mochte ich nicht mehr weiterfahren. So beschloß ich, das nächste Gasthaus aufzuschen und eine Pause einzulegen. Die Umleitung führte uns über die SOONWALD-Höhe und durch den kleinen Ort Rheinböllen. Dichter Nebel und heftiger Regen zwang uns unter dem Dach einer Schutzhütte Unterschlupf zu suchen. Dort wartete bereits ein Motorradfahrer auf „Wetterbesserung".

An der langen Abfahrt nach Bacherach lag rechter Hand ein Gasthaus: „WOLFSHÖHLE" — der Name gefiel mir gut!

Ich stieg ab, der Motorradfahrer von der Schutzhütte hielt es genauso. — Dumbo freute sich auf einen trockenen Stall und ich mich auf warme Sachen, äußerlich und „innen". Ein zünftiger, steifer Grog brachte mich wieder auf die Beine und an den runden Tisch einer fröhlichen Stammtischrunde!

Da hatte sich der Herr Apotheker neben dem Viehhändler, der Ratsschreiber neben dem Herrn Doktor eingefunden. Der Bürgermeister sprach mit dem Lehrer, während der Rechtsanwalt der rundlichen, weißhaarigen Wirtin ein besonders wichtiges Problem vortrug.

Ich platzte sozusagen in diese „Runde" hinein, und es wurde sogleich enger zusammengerückt, um mir einen Platz einzuräumen.

Beim ersten Schoppen Wein wurde so ganz allgemein die Wetterlage erörtert... Muntere Diskussionen entspannen sich, als sich die Runde mit dem zweiten Glas zuprostete. Der dritte Schoppen sah uns schon bei zündenden Witzen. Es kam dann das Erraten des Berufes eines jeden von uns am runden Tisch an die Reihe. — Bei mir tippte der Viehhändler auf „Filmschauspieler" oder vielleicht auch vom Theater! Hm... Seine Meinung wurde sogar noch vom Lehrer kräftig unterstützt. — Ich fühlte mich zwar geschmeichelt ob dieser falschen Einschätzung und wollte, bescheiden wie ich nun mal bin, abwehren. Doch das war völlig fehl am Platze; denn nun hatte die Runde aufgehorcht und ich stand in allgemeinem Interesse. Besonders, weil ich dem Viehhändler gute Ratschläge gegen sein arges Rheuma geben konnte und ihm obendrein noch ein Kissen hinter den Rücken stopfte. Da war das Eis nun gänzlich geschmolzen. Aus lauter Dankbarkeit wollte mein Nachbar mir auf der Stelle eine Kuh(!) schenken! — Beim vierten Glas holte ich meinen Skizzenblock hervor und zeichnete die ganze, muntere Gesellschaft, so wie wir gerade am runden Stammtisch saßen. Dieses Konterfei überreichte ich der lustigen Wirtin als Geschenk! Überhaupt entpuppte sich die Wirtin mit ihren siebzig Jahren als sehr muntere, jugendlich-frische Rheinländerin, die mit ihrem deftigen Humor die ganze Gesellschaft glänzend unterhalten konnte. — Eigenartig: Es gab in unserer Runde kaum ein leeres Glas! Immer wieder stand vor jedem so eine goldgelbglänzende Kugel mit dem edlen Naß! — Es ging noch hoch her in der „Wolfshöhle". Der erste Schimmer des neu anbrechenden Tages ermahnte jedoch schließlich zum Aufbruch! — Da fiel plötzlich das Stichwort: „Würstchen!" Da hockten wir allesamt auf der Treppe zum 1. Stockwerk und die fidele Wirtin (zwanzig Jahre jünger wirkend) stieg mit einem Teller dampfender Würstchen, mit Brötchen und Senf, zwischen uns herum und verteilte, mit großem Gekichere allerseits, die heißen Würstchen. Der Preis dieser Würstchen bestand aus einem Kuß in Ehren, den sich die Wirtin von uns allen abholte! Diese besondere Begebenheit bereitete ihr und uns sichtliches Vergnügen! So kam die ganze „Treppengemeinschaft" gut auf ihre Kosten! —

Beim Abschied, am nächsten Tage, mußte ich fest versprechen, unbedingt einmal wieder zur „WOLFSHÖHLE" zu kommen!

Wir suchen
zum sofortigen Eintritt od. später einige gute
► **Vespa-Monteure**
5-Tage-Woche, samstags frei, Spitzenlöhne, Wohnmöglichkeit im Betrieb, Angebote an
Kraftfahrzeug-Seibert · Darmstadt, Dieburger Straße 96-98

Ein neuer Stern am Schlagerhimmel

Wir sind junge Leute von Heute

Das Vespa-Lied

Idee:
Erich Miller und Wolfgang Schramm

*

Musik:
Ralph Maria Siegel

*

Text:
Kurt Hertha

*

Es singen:
Die Isarspatzen

Das ideale Geschenk für alle Vespa-Fahrer und die, die es werden wollen.

Zu beziehen durch:

Werbe-Foto
Werbe-Ton Vertrieb

L. GLÄSSEL
Augsburg, Bahnhofstraße 24
Telefon 87 96

Plattenpreis DM **2,75** und Nachnahme.
Bei Abnahme von 20 Stück spesenfreier Versand.

§ Paragraphen §

„Tempo 60" im Kommen? Bei den örtlichen Polizeibehörden setzen sich nach Feststellungen des Automobilclubs von Deutschland Überlegungen immer mehr durch, die Geschwindigkeitsgrenze in geschlossenen Ortschaften auf 60 km/st heraufzusetzen. Der Klub, der sich unlängst auf dem Internationalen Verkehrskongreß der „Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile" (OTA) in Nizza für „Tempo 60" in ganz Europa aussprach, verweist auf zweijährige Beobachtungen, nach denen das gegenwärtig generell gültige „Tempo 50" durch Stauungen den gesamten Verkehrsfluß behindert. kb

Tradition. Daß am Sonntag geschlossene Verträge in London nicht gültig sind, mußten in dieser Reisesaison deutsche Touristen erfahren, die Spekulanten auf den Leim gekrochen waren. Seit 1625 wird in der Themsestadt unter anderem auf diese Weise der Sonntag geheiligt. „Offiziell" darf man sonntags in London übrigens auch kein Mädchen küssen. rb

Warnung. „Erinnern Sie, daß Artikel 117 des geltenden Kodex der Straße sagt, daß die Fahrzeugen, das auf der Straße bleiben fest, wann die hinteren Lichten sind mangelhaften, sie müssen ihre Anwesenheit mit eines beweglichen Signals signalisieren. Eintretend nach Italien, sie müssen ein rotes Dreieck von Ministerium bewilligt, kaufen, der Preis 1600 Lire. Zuwiderhandelnder ist bestraft mit einer Busse von Lire 5000 und 20 000." So heißt es auf italienischen Plakaten in Grenznähe. rb

Kommen Mindestgeschwindigkeiten? Pläne, auf bestimmten, stark befahrenen Straßen Mindestgeschwindigkeiten einzuführen, werden gegenwärtig im Bundesverkehrsministerium erörtert. Verkehrsbehindernde Langsamfahrer werden sich dann dem vorgeschriebenen Tempo anpassen oder Umwege wählen müssen. kb

Führerschein auf Lebenszeit noch tragbar? Über das Thema „Ist die Fahrerlaubnis auf Lebenszeit heute noch tragbar?" referiete der Frankfurter Polizei-Präs. Dr. Littmann anläßlich eines Verkehrssicherheits-Studienkurses, der vom 5. bis 7. Dezember 1960 im Essener „Haus der Technik" und vom 12. bis 14. Dezember 1960 im Hammer Rathaus durchgeführt wurde. Weitere namhafte Verkehrsfachleute der Bundesrepublik kamen auf diesen von der Arbeitsgemeinschaft für Stadtverkehr und Verkehrssicherheit und der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände getragenen Veranstaltungen zu Wort. kb

Rechtsfragen für Frankreichfahrer. „Das Straßenverkehrsrecht in Frankreich" heißt eine neue Zusammenstellung in Broschürenform, die der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) jetzt für Frankreichfahrer herausgebracht hat. Dieser Frankreich-Ratgeber kann bei allen Stellen des Klubs zum Preis von 4,80 Mark bezogen werden. kb

VC Berlin in der Deutschlandhalle

Anläßlich des vorjährigen 25. Festes der Sportpresse am 26. November 1960 erhielt der Vespa-Club Gelegenheit, in der Deutschlandhalle einem größeren Publikum einen gewichtigen Teil seiner Clubarbeit zu zeigen. Er bestritt den motorsportlichen Teil des Programms mit einem Geschicklichkeits-Turnier, das die besten Fahrer des Clubs am Start sah und dessen Schwierigkeitsgrad dank der zur Verfügung stehenden Fläche gesteigert werden konnte. Mehrwöchige Vorbereitungsarbeiten, langwierige Verhandlungen mit den Veranstaltern des Festes und ein acht Tage vorher durchgeführtes Training mit genauer Festlegung des Aufstellungsortes der Hindernisse führten zu einem reibungslosen Ablauf der Vorführung, wozu nicht zuletzt die tadellose Zusammenarbeit des Sportwarte-Teams beitrug, das durch seine einheitliche Kleidung das freundliche Bild des Turnierfeldes mit seinen bunten Geräten abrundete.

Nach einleitenden Worten des Vorsitzenden des VCB, Dr. Rottenberg, der darin auf den wichtigen Beitrag derartiger im Programm aller Motorsportclubs zu findenden Turniere zur Beherrschung der Fahrzeuge und damit zur Verkehrssicherheit der Fahrer hinwies, fuhren die mit weißen VCVD-Kombinationen bekleideten sechs Fahrer auf einer Vespa

in die Halle ein und drehten unter dem begeisterten Beifall der 10 000 Zuschauer eine Ehrenrunde.

Unverzüglich ging dann der erste Fahrer an den Start und sorgte durch das Reißen mehrerer Hindernisse für lebhaftes Mitgehen des Publikums, das nach jedem Durchgang sofort von den erreichten Fehlerpunkten unterrichtet wurde. Mit jedem Fahrer steigerte sich die Spannung, kundgetan durch bedauernde Ausrufe bei Verfehlen und lobenden Beifall bei fehlerfreiem Absolvieren eines Hindernisses. Alle Sportwarte hielten den Atem an, als der Clubmeister Günther Krug in unwahrscheinlichem Tempo seine Runde begann. Aber mit eisernen Nerven durchfuhr er fehlerfrei den schwierigen Kurs, obendrein auch noch in Bestzeit, belohnt von dem sich zum Orkan steigernden Applaus. Der letzte Fahrer schließlich, Eike Bock, hatte Pech, würgte im letzten Hindernis den Motor ab und war damit aus der Wertung. Anschließend fuhren die Fahrer an der Pressetribüne vor, wo ihnen von den Repräsentanten der Sportpresse wertvolle Ehrenpreise überreicht wurden. Eine unter anhaltendem Hupen gefahrene Ehrenrunde beendete dieses wohlgelungene Blitz-Turnier.

Hier die Ergebnisse:

1.	Günther Krug	aus der Wertung.	
2.	Klaus-Dieter Hinkelmann	0 Fehler	48.7 Sek.
3.	Edgar Ziegler	1 Fehler	56.5 Sek.
4.	Armin Kubiessa	6 Fehler	50.4 Sek.
5.	Heinz Raum	12 Fehler	60.7 Sek.
6.	Eike Bock	14 Fehler	56.6 Sek.

Es nimmt nicht Wunder, daß sich alle Beteiligten, Fahrer wie Sportwarte, nach diesem schönen Publikumserfolg und dem sehr herzlich ausgesprochenen Dank des Vereins der Sportpresse für die Beteiligung an dessen Jubiläumsveranstaltung noch im Clublokal zu einem gemütlichen Beisammensein einfanden.

- tri -

Südliche Urlaubs-Erinnerungen

Wenn ich in der Zeitung lese: „... würde den Geist von Rapallo wiederauferstehen lassen", dann sind es für mich nicht die Verträge von 1922 zwischen Deutschland und der Sowjetunion über die Wiederaufnahme politischer und wirtschaftlicher Beziehungen, sondern einzig und allein Urlaubserinnerungen, deren Geist in mir wach wird.

Man wird nicht erwarten wollen, daß man bei seinem ersten Besuch in Italien aufregende, ungewöhnliche Erlebnisse hat. Beim erstenmal, besonders in südlichen Landen, ist alles neu, alles außergewöhnlich. Bereits auf der Anfahrt hatte ich acht gegeben, wo etwa die südliche Hitze einsetzen werde. Ich glaubte, etwa bei Lugano machte sie sich ein wenig mehr bemerkbar als bisher, dann wieder in der Po-Ebene, und nach dem Passieren der Tunnels in den Meeralpen. Mag alles richtig oder falsch sein, Tatsache blieb, in Rapallo war blendendes Ferienwetter mit sechzehnstündiger Sonnenscheindauer pro Tag, und der Sonnenstich war fertig, ehe ich erfuhr, daß Gerhard Hauptmann, der große Dramatiker von Agnetendorf, gern die Winter in Rapallo verbrachte. Nicht, daß hier die kleinste Anmaßung vorläge, Vergleiche zu ziehen, aber hätte ich dies auch getan, würde ich mir für die weiteren Tage erspart haben, die meiste Zeit am kühlsten Ort der 15 000 Einwohner zählenden Stadt, nämlich unter den Palmen des Stadtparkes zu verbringen.

Sobald man ins Meer steigt, ist das Wasser bezaubernd erfrischend. Meist begeht man jedoch den Fehler, sich danach zum Trocknen (zu lange) an die Sonne zu legen. Wie es nur jener Schwarzbraune aushalten mag? Regungslos wie ein Neger aus den Tropen liegt er stundenlang im Sand und wird noch ganz schwarz werden wie ein verbrannter Braten in der Küche.

Sonst ist es wie auf Postkarten oder in bunten Filmen mit Vico Torriani. Vor den Trattorias und Albergos sitzen die Männer und schauen interessiert den mehr aus- als angezogenen jungen hübschen Mädchen nach. Gelangweilt hockt ein Kutscher auf dem Bock und wartet auf einen müden zahlungskräftigen Amerikaner, der sich durch die Straßen fahren läßt. Alles ist gepflegt, selbst die Bambinos, die andernorts zerzaust und unordentlich durch die Gegend flitzen, sehen hier manierlich aus. Weiß glänzen die Villen aus Gärten von Pinien und Zypressen hervor, jede mit eigenem, fast nie benutztem Badestrand.

Das Meer ist hier die Hauptsache, und keiner von den Touristen möchte irgendwo oben in den Bergen in einer Ortschaft wohnen, wo das Meer nicht in bequemer Reichweite ist. Ein Badestrand reiht sich an den anderen. Das ist hier genauso wie im benachbarten Chiavari oder dem berühmten Portofino mit dem reizenden kleinsten Hafen Europas, oder entlang der Küste von Nervi bis Genua, und außer dem großen Hafengebiet Genuas bis nach San Remo über Savona, wo die Seife erfunden wurde, und Alassio. Und weiter über Mentone und der französischen Grenze hinweg nach Monte Carlo, Nizza, Cannes. Nur wenige Flecken gibt es dazwischen, die vom bunten Badeleben unberührt sind. Es ist dies zum Beispiel das reizvoll gelegene Camogli, das sich in ein Eck vor dem Beginn der Steilküste schmiegt, und das man von der Omnibushaltestelle Genua—Rapallo her durch zahlreiche Treppen herab betritt, mit den abbröckelnden Mauern der Häuser am Meer, den Straßentrattorias und dem unvermeidlichen Fischgeruch.

Bild links: Eine gepflegte Strandpromenade findet man in fast jedem Ort der Riviera di Ponente. – Bild rechts: Enge Gassen und verfallende Häuser mit dem typischen Fischgeruch sind nicht nur Erscheinungen der Vergangenheit.

Etwa alle zwei Stunden fährt tagsüber von hier aus ein Frachtschiff, mit Bänken entlang der Reeling, über Punta Chiappa nach San Fruttuoso. Ich beglückwünsche mich bald, nicht zufällig Chiappa verlangt zu haben, denn was dieser „Punta" darstellt, ist nicht mehr als ein Landungspunkt für die Bewohner der zwei, drei Häuser, die irgendwo in der Mitte der Felsen kleben und nur durch einen gewundenen Steilpfad untereinander verbunden sind. Im Grunde nichts anderes ist das Felsennest San Fruttuoso. Ein ehemaliges Kloster, nun aber Anziehungspunkt für Feinschmecker unter den Riviera-Reisenden, die diesen „Golfo Paradiso" mehr oder weniger zufällig entdeckt haben.

Mäßig belebt ist der kurze Badestrand zu beiden Seiten des Landungsstegs, voll einer Ruhe, die so mancher an anderen Badestränden vergeblich suchen mag. Kein Motorfahrzeug findet hier Zugang, nur das Brummen des Frachtschiffes zeigt hie und da neue Ankömmlinge an. Abends wird dann der Strand wieder leer, das Schiff holt die Bade- und Ristorantegäste wieder nach Camogli, Genua oder nach Portofino auf der anderen Seite.

Auf dieser anderen Seite also, in Portofino — der kleine Ort ist so reizvoll wie sein melodiöser Name — miete ich mir ein Ruderboot. Stundenlang möchte man damit auf den Wellen bleiben. Einige wenige Boote kreuzen verstreut und lautlos auf dem azurblauen Wasser. Weiße Segel strecken sich in die Bläue des Himmels. Hier läßt es sich gut träumen, das Ufer von Rapallo ist sichtbar, elegant schwingt sich die Linie der Küste nach Osten — später nach Süden. La Spezia, Pisa, Livorno, traumhafte Namen sind es, die man erreicht, fährt man die Küste entlang; alle eingebettet in flimmerndem Sonnenglast.

Eine halbe Stunde läßt sich der Bootsverleiher suchen. Er ist maßlos erstaunt, an mich, den einzigen Bootsfahrer, hat er längst nicht mehr gedacht.

Eine weiße Hochseeyacht liegt verträumt am Kai. Gleichgültige Maler davor pinseln die bunten Häuserwände an der Bucht auf ihre Leinwände. Ab und zu wirft ein neugieriger Tourist einen Blick darauf.

„Vietato l'ingresso" heißt es auf einem Verbotsschild, aber im Notfall kann man eben nicht Italienisch, wenn es darum geht, sich den Sonnenuntergang, von dem man gehört hat, daß er einzigartig sei, nicht entgehen zu lassen. Obwohl also Unkenntnis nicht vor Strafe schützt, betrete ich das Privatgrundstück.

Beim Öffnen des Tores naht ein schwarzer Hund undefinierbarer Mischung mit zottigem Pelz. In der Annahme, er gehöre hierher, lasse ich ihn mit ein. Folgsam trottet er hinterdrein, bellt zur großen Verwunderung nicht einmal über mein Eindringen.

Aufatmend lasse ich mich an der Kapspitze nieder. Der Köter tut desgleichen, hockt sich neben mich. Ich lege mich um, sofort wirft sich auch der Hund auf die Seite, mich dabei nicht aus den Augen lassend. Ich schließe die Augen, und als ich durch die Lider blinzle, merke ich, daß sie auch das Tier geschlossen hat. Die Merkwürdigkeit des ungerufenen Begleiters geht soweit, daß er plötzlich wütend bellend, so daß es nahezu unheimlich wird, aufspringt und nahende Eindringlige englischer Sprache verjagt.

Nicht einmal vom Wasser aus darf sich ein Kahn zu nahe ans Ufer wagen, ohne mit scharfem Gebell abgewehrt zu werden. Mit traurigem Blick, wie es mir wenig später unter Schauern aufgeht, folgt er mir wieder beim Fortgehen. Der Sorge jedoch, ihn mitzunehmen, werde ich dadurch enthoben, daß er bei einer Menschenschar, die um einen Rohrbrunnen versammelt ist, neugierig verharrt und an ihnen sowie am ausströmenden Leitungswasser reichliches Interesse findet.

Nachträglich möchte ich fast meinen, daß dieser Abgang mit Klugheit von diesem mir fremden Hund seltsamster Art gestaltet wurde. Ihn fortzujagen hätte ich nicht übers Herz gebracht.

Eigentlich, wenn man es recht bedenkt, müßte die Überschrift „Der Geist von Portofino" heißen. GüSch.

Von oben nach unten: Am Meeresgrund in der Bucht des Felsennestes San Fruttuoso soll eine aufrechtstehende Christusfigur bei klarem Wasser zu sehen sein. – Villa an der Riviera di Levante. – Partie des berühmten Blumenmarktes von San Remo. – Fischer in Portofino, dem kleinsten Hafen Europas.

Der öffentliche Verkehr

Wann kommt die gesetzliche Unfallversicherung für Schäden auf?

Auch Verkehrsunfälle werden häufig durch die gesetzliche Unfallversicherung, die für alle Arbeitnehmer abgeschlossen werden muß, gedeckt. Das ist vielfach nicht bekannt. Diese Unfälle werden nach dem Sprachgebrauch der Reichsversicherungsordnung (RVO) „Arbeits-" oder „Wegeunfälle" genannt.

„Arbeits-" oder „Wegeunfälle" sind häufig zugleich Verkehrsunfälle. Das gilt besonders dann, wenn der Unfall auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstätte (§ 543 RVO) geschah. Unter Versicherungsschutz steht der direkte Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. Wenn mit diesem Weg persönliche Zwecke verbunden werden — beispielsweise ein privater Einkauf oder eine Besorgung —, so hebt dies den Versicherungsschutz nicht etwa auf, falls der Weg nicht durch die private Erledigung wesentlich verzögert oder zu einem erheblichen Umweg wird.

Dem Versicherten steht es frei, das Verkehrsmittel, mit dem er seinen Berufsweg zurücklegen will, selbst zu wählen. Mit dem eigenen Wagen, dem Motorrad, dem Roller, dem Moped oder dem Fahrrad kann er ebenso fahren wie mit der Eisen- oder dem Fahrrad kann er ebenso fahren wie mit der Eisen-, der Straßenbahn, dem Bus oder einem anderen öffentlichen Verkehrsmittel. Er kann auch zu Fuß gehen. Es ist unbedeutend für den Versicherungsschutz, ob die Benutzung eines Fahrzeuges vielleicht eine erhöhte Gefährdung für den Versicherten bedeutet. Führt der Versicherte allerdings einen Unfall vorsätzlich herbei, dann hat er keinen Anspruch mehr auf „Ersatz" des Körperschadens an die gesetzliche Unfallversicherung. Die Frage, inwieweit Trunkenheit den Fortfall des Versicherungsschutzes bewirkt, hat die Rechtsprechung dahingehend beantwortet, daß dies nur bei schwerer Trunkenheit anzunehmen ist.

An der Haustür des Versicherten beginnt und endet der geschützte Weg des Versicherten. Unfälle im Treppenhaus werden also schon nicht mehr als Wegeunfälle gewertet. Da der öffentliche Verkehr aber bereits vor der Haustür beginnt, ist der Wegeunfall meist — aber nicht ausnahmslos — ein Verkehrsunfall.

Auch „Arbeitsunfälle" können Verkehrsunfälle sein, für die die gesetzliche Unfallversicherung aufkommt. Der Versicherungsschutz der gesetzlichen Unfallversicherung umfaßt die gesamte berufliche Tätigkeit des Arbeitnehmers. Er ist nicht auf die Tätigkeit innerhalb fester Betriebsstätten beschränkt. In vielen Fällen bedingt die Berufstätigkeit die Teilnahme am öffentlichen Verkehr sogar, zum Beispiel bei Berufskraftfahrern, Boten oder bei Kundenbesuchen. kb

Der Clubkomiker beim 10. Stiftungsfest des VC Hannover

Wo fehlt ein Vespa-Club?

Vielleicht haben Sie, lieber Vespa Tip-Leser, es schon des öfteren bedauert, daß es in Ihrem Heimatort noch keinen Vespa-Club gibt. Diesem Mangel kann bestimmt abgeholfen werden. Schreiben Sie noch heute an:

Vespa-Club von Deutschland e.V.
Haunstetten bei Augsburg
Siebenbrunner Straße 30

Der VCVD wird sich gerne mit Ihnen ins Benehmen setzen, um herauszufinden, wie auch an Ihrem Ort ein Vespa-Club gegründet werden kann. Jeder Vespa Tip legt beredtes Zeugnis von den vielen Möglichkeiten für Geselligkeit, Sport und Tourismus, die in den Vespa-Clubs geboten werden, ab. Der Vespa-Club von Deutschland hilft allen, die in ihrer Freizeit in einem Vespa-Club Freude und Entspannung finden wollen.

Liebe Clubkameraden!

Ihnen allen wünsche ich von Herzen ein gutes und vor allem auch unfallfreies Neues Jahr. Ich hoffe sehr, daß Sie auch weiterhin zu den Lesern unserer Clubzeitschrift „Vespa Tip" gehören werden.

Als verantwortlicher Zeitungsmacher werde ich mich auch in diesem Jahr bemühen, unsere Zeitschrift so interessant wie möglich zu gestalten. Dabei hoffe ich ganz bestimmt auf Ihre Unterstützung und Mitarbeit. Der Vespa Tip muß aus dem Vespa-Club immer wieder neue Impulse und neues Leben empfangen, damit er frisch bleibt und kein konservatives Traditionsblatt wird.

Leider hatten 1960 die Redaktion und der Verlag viel Pech und Ärger gehabt. Nach drei Jahren, in denen der Vespa Tip ununterbrochen im Postzeitungsvertrieb ausgeliefert wurde, fiel es der Bundespost ein, daß der Vespa Tip eigentlich gar nicht in den Postzeitungsvertrieb gehört. Die Herren von der Post kramten eine Reihe von Paragraphen aus den Schubladen hervor und teilten uns lakonisch mit, daß der Vespa Tip nicht mehr durch die Bundespost vertrieben wird. Wir wollten es aber genau wissen und gingen zum Kadi. Der meinte, daß die Bundespost recht habe, aber, so sagte das hohe Gericht weiter, die hochwohllöbliche Bundespost hätte das auch schon vor drei Jahren wissen können.

Es gab dann noch viel Ärger und Schwierigkeiten und wir mußten den gesamten Vertrieb auf eine völlig neue Grundlage stellen. Deshalb konnten wir die beiden letzten Nummern des Vespa Tips für 1960 nicht mehr ausliefern. Sie erhalten in dieser Zeitschrift eine Doppelnummer, die die beiden letzten Ausgaben des vergangenen Jahres beinhaltet. Ich hoffe, daß Sie mit uns fühlen und auf Grund der mitgeteilten Schwierigkeiten die sehr verspätete Auslieferung des Vespa Tips entschuldigen.

Wir können Ihnen versichern, daß 1961 wieder alles bestens klappen wird. Wir hoffen aber auch, daß in diesem Jahr alle Vespa-Clubs und alle Mitglieder des VCVD zu den festen Lesern und Abonnenten unserer Clubzeitschrift gehören werden.

Wie sehr der Vespa Tip eigentlich geliebt wird, sahen wir in der Zeit, als wir ihn nicht ausliefern konnten. Täglich erreichten uns Briefe und Anrufe, in denen besorgt nachgefragt wurde, ob der vielbegehrten Clubzeitschrift nichts Menschliches zugestoßen sei. Auch das hat uns gefreut. Im nächsten Vespa Tip, der Ende Februar erscheint, komme ich wieder wie gewohnt, auf die kommenden internationalen Clubereignisse zu sprechen. Bis dahin verbleibe ich mit herzlichen Grüßen, Ihr

Wolfgang Schramm

Treffenkalender des VCVD 1961

1., 2. und 3. Juli
Deutsches Internationales Vespa-Treffen in **Wiesbaden**

Sportmeisterschaft des VCVD 1961, 13. 8. 1961 auf dem **Nürburgring**

Regionale Vespa-Treffen

29., 30. 4. und 1. 5. 1961
Regionales Vespa-Treffen mit internationaler Beteiligung aus Österreich und der Schweiz in **Friedrichshafen (Bodensee)**

27., 28. 5. 1961 Braunschweig
3., 4. 6. 1961 Osnabrück
17., 18. 6. 1961 Passau
26., 27. 8. 1961 Quierschied (Saar)

Vespa-Treffen Ausland 1961

Leider lagen trotz mehrfacher Aufforderung durch den VCVD bis Redaktionsschluß noch keine offiziellen Mitteilungen über die Vespa-Treffen 1961 im Ausland vor. Wir können deshalb vorläufig nur die Monate bekanntgeben, in denen in den einzelnen Ländern Vespa-Treffen mit internationaler Beteiligung vorgesehen sind. Sobald genaue Termine bekannt sind, werden die Vespa-Clubs durch Rundschreiben benachrichtigt.

Belgien April 1961
Dänemark Mai 1961
Luxemburg Juni 1961
Spanien (Madrid) Mai 1961
Schweiz Juli 1961
Spanien (Barcelona) August 1961
Holland wird im VCVD-Rundschreiben bekanntgegeben.

Wichtige Internationale Termine

EUROVESPA 1961 vom 30. 5. bis 2. 6. 1961 in Salzburg (Österreich)

3. Europameisterschaft 1961, 9., 10. September auf dem Nürburgring (Deutschland)

Drei-Meere-Fahrt 1961, 15. 4. 1961 (Italien)

9. Vespa-Europakongreß, Oktober-November (Madrid, Spanien)

Tieferschüttert teilen wir allen Freunden mit, daß unser Clubkamerad

EDGAR RÜHL

auf der Heimfahrt von einer Vespa-Veranstaltung in Höchst einem tragischen Verkehrsunfall zum Opfer fiel.

Sein Andenken wird durch uns bewahrt werden.

Vespa-Club Rüsselsheim

Mitteilungen unserer Mitglieder

1. Geburtstag des VC Unterpfaffenhofen

Zur Feier des einjährigen Bestehens des VC Unterpfaffenhofen startete dieser zu einer Wochenendfahrt über Salzburg nach Berchtesgaden.

Ausgerüstet mit Zelten und Zubehör fuhren wir in Richtung Autobahn Salzburg los. Zeitweise regnete es, außerdem pfiff ein kalter Wind. Dadurch ließen wir uns jedoch die gute Laune nicht verderben.

Gegen Mittag trafen wir in Salzburg ein und sorgten zuerst für unser leibliches Wohl. Anschließend machten wir einen Spaziergang durch die schöne Stadt.

Über Berchtesgaden rollerten wir dann zum Hintersee in der Raumsau. Von da ab führte ein furchtbarer Feldweg zu dem landschaftlich wunderbar gelegenen Zeltplatz, der unser Tagesziel war.

Am nächsten Morgen fuhren wir bei strahlendem Sonnenschein nach Berchtesgaden zurück.

Hier besichtigten wir das bekannte Salzbergwerk. Wir alle mußten in die Original-Bergmannstracht steigen, die aus einer weiten schwarzen Hose, einer ebenso weiten Jacke und einem Lederschurz als Gesäßschutz besteht. Es war ein Riesenspaß als wir schwarz wie der Kohlenklau auf die Grubenbahn kletterten und in den Stollen einfuhren, wo uns ein Führer alles Wissenswerte über die Salzgewinnung erklärte.

VC Unterpfaffenhofen in zünftiger Montur vor der Einfahrt in das Salzbergwerk Reichenhall

Als wir dann wieder auf der „Erdoberfläche" waren, ließen wir uns mit der Tracht ausgiebig auf unseren Vespen photographieren.

Nachtfuchsjagd des VC Bergen 1958

Da unsere Vespa-Fahrer in punkto Vespa-Treffen sehr anspruchsvoll sind, hat sich der VC Bergen einmal etwas besonderes ausgedacht, und zwar eine Nachtfuchsjagd.

Am 2. September um 20.45 Uhr, es war ein sommerlich warmer Abend, gingen 60 Vespa-Fahrer an den Start. Es waren Gäste aus Gelnhausen, Hanau, Frankfurt-Höchst, Offenbach und Offenbach-Bürgel anwesend.

Die Fährte des Fuchses war mit Leuchtfarbe gekennzeichnet. Drei Kontrollstationen waren anzufahren, wobei man beachten mußte, daß die Strecke in Form eines Achters verlief. Wer sich also nach der ersten Hälfte des Achters bereits auf der Spur des Fuchses setzte, versäumte somit zwei Kontrollstationen und schied aus der Wertung aus.

Stellen Sie sich bitte die Sache nicht zu leicht vor, denn nur sieben von sechzig Fahrern kamen fehlerfrei am Ziel an. Der erste am Fuchs war ein Fahrer aus Offenbach-Bürgel; er hatte jedoch leider die Kontrollstationen nicht richtig angefahren. Sieger wurde Herr Bonifer vom VC Hanau.

Horst Stuke

VC Stuttgart

Es war das, was man einen schönen Sommertag zu nennen pflegt. Manchem mögen schon die Unzahl Vespas aufgefallen sein, die gegen Abend des 3. September durch Stuttgart in Richtung Killesberg brausten. Aber das hatte seine besondere Bewandtnis. Der erste Vorsitzende des VC Stuttgart, Herr Wolfgang Hermann, hatte Gäste aus nah und fern eingeladen, um mit ihnen das zehnjährige Bestehen des Clubs begehen zu können. Dazu hatte man den großen Saal des Höhenrestaurants „Schönblick" ausgewählt — mit allen kleinen Nebensälen. Schon beim Betreten des Hauses schlug einem eine angenehme Atmosphäre und ein Zusammengehörigsein aller Vespisten entgegen. Der Club hatte nicht Kosten und Mühe gescheut den Abend so nett als möglich zu gestalten. Auf der erhöhten Empore hatte man ein übergroßes Transparent (Vespa-Fahrer auf der Welt vereinigt Euch!) aufgehängt, welches die Vespa-Insignien zeigte. Darunter konnte man lesen: Vespa-Club von Europa. Groß einladend wirkte die darunter aufgebaute Tombola, die mit sehr schönen Preisen dekoriert war. Man konnte Kleider, Spirituosen, Gläserservice und andere nette Dinge sehen.

Mittlerweile hatte sich der Saal gefüllt. Plötzlich vernahm man Fanfarenstöße — der Fanfarenzug des VC Stuttgart hielt seinen „Einzug der Gladiatoren".

Als nächste Darbietung sah man den Spielmannszug der Fastnachtsgesellschaft „Zigeunerinsel" hereinmarschieren. Sie trugen alle die schwarz-gelben Trikots der Landeshauptstadt Stuttgart. Hinter ihnen brachten einige Vespisten die Fahnen der europäischen Nationen herein. Alles gab ein sehr farbenfreudiges Bild, und machte großen Eindruck. Der Spielmannszug bekam den ungeteilten Applaus des Publikums. Danach begrüßte Herr Hermann die Vorsitzenden der einzelnen Vespa-Clubs. Ich möchte nur einige nennen, um ein Bild davon zu geben, wie international der gesamte Abend verlief. Es waren die Clubs aus Zürich, Dijon, Ulm, Reutlingen, Rüsselsheim, Villingen und Pforzheim; es versteht sich, daß alle Clubs um Stuttgart herum mit von der Partie waren. Einige Clubs hatten Geschenke mitgebracht.

Und nun begann das Programm abzulaufen. Zuerst sahen wir den schon bekannten „Klein-Rudi", der diesmal mit verstärkter Hemdbrust — Entschuldigung, ich meine Gitarre, auftrat. Ich möchte sagen, daß er mit seiner kindlich gefälligen Art in Richtung der „Jan und Kjeld" zu suchen ist. Er sang „Marina", „Souvenirs" und „O Susannah". Mit seiner Cowboyausrüstung hatte er das Publikum im Nu erobert.

Das Damenballett der „Zigeunerinsel" brachte einen ungarischen Tanz in Originalkostümen. Hier konnte man sehen, wo die Talente und eigentlichen Idealisten zu suchen waren. — Eine Tänzerin, die einen feurigen Mambo aus ihrem Film „Portugiesische Nächte" zeigte, überzeugte durch ihre ausgefeilte und gekonnte Show. — Danach kam ein echter „Herr Käsbiberle", der mit seinen netten Anekdoten und Witzen das Publikum zum Lachen „brachte".

Schnell war die Zeit vergangen. Um 23 Uhr erreichte das Programm seinen absoluten Höhepunkt.

Wir sahen die „Drei Haagens", die zu Recht die Bezeichnung „International bekannt" führten. Sie boten eine Musical-Show, die selbst den letzten phlegmatischen Vespisten vom Stuhle riß. Nun kam ein Zauberer par excellence! Er nannte sich „Gino und Partnerin" und ist auf keinen Fall mit „unserem" Gino zu verwechseln. Er ließ eine Zauberschau vom Stapel, wobei ein Radio verschwand, ein Kanarienvogel aus einem Käfig flog, ohne daß es jemand gesehen hatte — und ähnlicher Dinge mehr.

Später sah man einige Vespisten mit einem Kleid oder einen Autofahrer mit einem Sturzhelm seinem Platz zustreben. (So ungerecht kann nur eine Tombola sein!) Gegen zwei Uhr morgens verlief sich die bunte Gesellschaft. Der Abend war sehr nett und zeigte wieder das dem 1. Vorsitzenden angeborene Organisationstalent, welches nun um einen Triumph reicher sein dürfte.

H. L.

Burgsteinfurter Vespa-Corso

VC Burgsteinfurt

An einem schönen Samstagnachmittag übergaben wir als junger Club dem Vorsitzenden des Heimat- und Verkehrsvereins eine Ruhebank, die mit vereinten Kräften am Hauptweg zum Bagnopark vor dem Wald aufgestellt wurde. Man genießt von dieser Bank aus einen schönen Blick auf den Golfplatz und auf die Weiden vor unserem Park.

Der Vorsitzende des Heimat- und Verkehrsvereins sagte anschließend in unserem Clublokal seinen herzlichen Dank für die gute Tat. Er sei über die Bankspende sehr beglückt, weil junge und modern eingestellte Menschen, die ganz in ihrer Zeit lebten, mit diesem Bankgeschenk nicht nur ein Zeichen ihres guten Willens gegeben hätten, sondern auch der Heimat dienen möchten.

Die Tatsache, daß unsere Clubkameraden die Bank in ihrer Freizeit selbst hergestellt hätten, verdiene besonders lobende Anerkennung.

Geschäftsführer Ebbing unseres Clubs stellte den guten Willen der Mitglieder heraus, durch diszipliniertes Verhalten alle diejenigen Lügen zu strafen, die so gerne von „motorisierten Halbstarken" sprechen.

Die Spendenbank des VC Burgsteinfurt

Das Nordhorner Freundschaftstreffen

Zu einem vollen Erfolg für den jungen Nordhorner Vespa-Club, der erst 9 Monate besteht, wurde das Freundschaftstreffen am 24. und 25. September. Der Festausschuß hatte ein interessantes Programm ausgearbeitet. Alle Mitglieder stellten sich für die vorbereitenden Arbeiten zur Verfügung, und für die Tombola wurden sehr gute und zahlreiche Preise besorgt.

In den Nachmittagsstunden des Sonnabends trafen die ersten Clubs in Nordhorn ein und wurden zunächst von den Lotsen zum Clublokal Hans Hoch geleitet. Abends traf man sich zum großen Vespa-Ball in den festlich dekorierten Sälen Timmer. Hier konnte der Vorsitzende Günther Herms neben den Vespa-Kameradinnen und -Kameraden zahlreiche Ehrengäste, unter ihnen den Leiter der Kreisverkehrswacht, Rechtsanwalt Hewig, sowie Hauptkommissar Wierczoch willkommen heißen. Die Festteilnehmer verbrachten einige vergnügte Stunden. Getanzt wurde nach den Klängen „the Rhythmikers".

Am Sonntagmorgen feierten die Vespisten aus Hamburg-Wandsbek, Borghorst, Burgsteinfurt, Rheine, Ochtrup, Krefeld, Lingen sowie Nordhorn „nach". Zunächst überreichte Günther Herms dem Vespa-Club Hamburg-Wandsbek den von der Firma Lampen gestifteten Zielfahrtpokal. Die Hamburger hatten ihn mit Punktvorsprung vor dem Vespa-Club Lingen gewonnen.

Viel zu schnell gingen die schönen Stunden im Kreise der großen Vespa-Familie zu Ende. Sie werden allen Teilnehmern in schöner Erinnerung bleiben.

8. Stiftungsfest beim Vespa-Club Neuß 52

Als der Vorstand des VC Neuß beim Stiftungsfest Rückschau auf die verflossene Sportsaison hielt, entwarf er ein farbiges und eindrucksvolles Bild der VESPA-Idee.

Der VC Neuß nahm an Treffen und Wettkämpfen in folgenden Ländern teil: Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande und Schweiz. Dabei wurden über 20 Pokale und Ehrenpreise gewonnen. Erfreulichster Erfolg war ausnahmsweise ein 6. Platz beim Internationalen Treffen in Zürich, an dem bekanntlich eine Rekordzahl von Vespa-Clubs aus zwölf Nationen teilnahm.

Die enge Verbundenheit mit den Schweizer Vespisten wurde durch die Anwesenheit des Schweizer Ehrenmitgliedes Karl Stöckli vom Vespa-Sportclub Zürich unterstrichen. Die jahrelange Freundschaft mit dem belgischen Club aus Huy fand ihren vorläufigen Höhepunkt in der Ernennung dessen Vorsitzenden Albert Bourgeois zum zweiten Ehrenmitglied des VC Neuß.

Den Abschluß des offiziellen Teiles des Stiftungsfestes bildete die Verkündigung des Ergebnisses der Clubmeisterschaft. Sieger und Gewinner des Wanderpokals für die Saison 1960 wurde Dieter Paikert, 2. Albert Lindemann, 3. Willi Braun, 4. Willi Schorn, 5. Werner Hollmann.

Der Abend klang aus bei Tanz in den Räumen des Clublokals Strathmeyer.

Gründungsfeier des VC Öhringen

Zur Gründungsfeier des Vespa-Clubs Öhringen, welcher durch den VC Heilbronn aus der Taufe gehoben wurde, erschienen am Samstag, dem 20. August 1960, der VC Heilbronn sowie der VC Ludwigsburg.

Gegen 16 Uhr fuhren die drei Clubs mit sämtlichen Maschinen im Korso durch die Innenstadt. Hierzu sei gesagt, daß dies bei der Öhringer Bevölkerung einen nachhaltigen Eindruck hinterlassen hat, da bis zum Frühjahr 1959 nur eine Vespa im ganzen Kreis Öhringen zugelassen war! (Korso mit blumengeschmückten Rollern.)

Um 20 Uhr traf sich alles im Bahnhof-Hotel zum gemütlichen Beisammensein mit Tanz. Gleichfalls fand eine Kegelpartie statt.

Wir wünschen dem Vespa-Club Öhringen für das Weitere alles Gute und werden mit dem Öhringer Club weiterhin engstens zusammenarbeiten und ihm nach besten Kräften unsere Unterstützung zukommen lassen.

Wir interessieren uns für gute

Vespa – Reiseberichte

mit Bildern (schwarzweiß, Hochglanz, 13 x 18 cm) und ausführlichen Angaben über:

1. Reisevorbereitungen (Ausrüstung, notwendige Papiere usw.)
2. Reiseroute (Sehenswürdigkeiten, Straßenverhältnisse, Service, Preise für Nahrungsmittel und Übernachtung, Camping, Tankstellen usw.)
3. Erlebnisse (besonders nette Begebenheiten, Aufnahme durch die Bevölkerung in den einzelnen Ländern usw.)
4. Die „Reise-Vespa" (Baujahr, wieviel Kilometer, wie bewältigte Ihre VESPA die große Reise, Beladung, Sozius usw.)
5. Gesamtlänge des Berichts ca. drei bis vier Schreibmaschinenseiten.

Im VESPA TIP abgedruckte Berichte werden honoriert.

Redaktion VESPA TIP

Hinweise für unsere Mitglieder

Bilder von der Korsofahrt anläßlich der Vespa-Zielfahrt zur IFMA 1960 am 10., 11. September 1960 in Frankfurt am Main können bei **Erich Schefer, Frankfurt (Main,) Heinrich-Seliger-Straße 16, bestellt werden.**

Im Vespa Tip Nr. 32 wurde in dem Artikel über den Einsatz der Vespa-Kuriere beim Eucharistischen Weltkongreß in München leider vergessen zu erwähnen, daß die Kuriere nicht nur vom Club der Münchner Vespa-Freunde, sondern auch vom Vespa-Club Unterpfaffenhofen gestellt wurden.

Partner für Spanien-Nordafrika-Tour gesucht. Wer Lust hat, eine solche Fahrt auf der eigenen Vespa mitzumachen, wird gebeten, sich an Jörg Kögel, Gwatt (Thun), Gärtnerei Wittwer (Schweiz), zu wenden.

Praktische Reiseapotheke für die Vespa:
Eingepackt in eine handliche, mit einem Reißverschluß versehene Plastiktasche ist die Reiseapotheke des Vespa-Fahrers. Sie enthält folgende Gegenstände:
1 Verbandspäckchen groß, 2 Verbandspäckchen mittel, 1 Verbandspäckchen klein. 1 Mullbinde 4 cm breit. 1 Weroseptt-Tupfröhrchen. 1 Aterienbinder. 1 Spulenpflaster. 2 Weroplast Wundschnellverband 10 x 4 cm. 2 Weroplast Wundschnellverband 10 x 6 cm. 2 Weroplast Wundschnellverband 10 mal 8 cm. 1 Taschenschere. 1 Splitterpinzette.
Preis der WERO-Reiseapotheke: nur 8,80 DM. Erhätlich in allen guten Fachgeschäften.

Mitteilungen des VCVD

Neue VCVD-Ausweise für 1961 müssen durch die Clubvorstände bis spätestens 31. 1. 1961 beim Sekretariat des VCVD beantragt sein.

Freundschaftstreffen für 1961 müssen nach den Richtlinien des VCVD bis spätestens 30. 3. 1961 mit einer Terminmeldung beim VCVD-Sekretariat bekanntgegeben werden.

Erste-Hilfe-Kurse werden in den kommenden Monaten durch das DRK in allen Vespa-Clubs abgehalten. Die Clubvorstände sind verpflichtet, von dieser einmaligen Gelegenheit für ihren Club Gebrauch zu machen. Nähere Mitteilungen kommen durch das nächste Rundschreiben des VCVD.

Sturzhelmpflicht besteht ab 1. 1. 1961 auf Grund eines Beschlusses des VCVD-Vorstandes für alle Vespa-Fahrer im VCVD und für deren Beifahrer. Ohne Sturzhelm können Fahrer und Beifahrer in diesem Jahr zu keinen Freundschaftstreffen, regionalen und internationalen Treffen mehr zugelassen werden. Die VCVD-Unfallversicherung für aktive Mitglieder besteht auch 1961.

Neue Clubanschriften

VC Kaiserslautern: Hans Schick, Kaiserslautern, Friedenstr. 4

VC Rheingau: 1. Vors. Bernd Hefner, 2. Vors. Günter Frankenreuter, Tourenwart Max Hammerschmidt, Sportwart Siegwart Strohschnitter, Kassierer Walter Wirrer, Schriftführerin Marlies Schwed, Pressewart Rolf Meckum, Beisitzer Erwin Werschnik und Hans Fillmann. Adresse: Eltville (Rh.), Friedrichstr. 7/1. Clublokale: Hotel Taunus, Eltville (Rh.), am Bahnhof — Gasthaus „Gute Quelle", Rüdesheim, Neustr. — Clubabende jeden Mittwoch, 20.15 Uhr.

VC Rheydt: 1. Vors. Adolf Brocks, 2. Vors. Horst Pongs, 1. Tourenwart Hermann Josef Doll, 2. Tourenwart Hans Wolfgang Huber, Schriftführer Manfred Köpff, Kassierer Hans Müschen, Beisitzer Walter Kamphausen und Karl Hans Moll. Clubabende: Jeden Donnerstag, 20 Uhr, im Haus Spohr, Rheydt, Oberheydener Straße 136.

VC Höchst: 1. Vors. Bernhard Friese, 2. Vors. Dieter Ladner, Kassierer Klaus Resch, Schriftführer Dietmar Lesniewski, Touren- und Sportwart Herbert Gath. Anschrift: Bernhard Friese, Frankfurt-Unterliederbach, Liederbacher Straße 101

VC Karlsruhe: VC Karlsruhe e.V. Geschäftsstelle: Hagen Hofmann, Ettlingen (Baden), Hellbergweg 31

Vespa-Freunde Solingen: 1. Vors. Alois Stadter, Tourenwart und Kassierer Ferdinand Steverding, Schriftführerin Margret Degebrodt. Clubanschrift: Margret Degebrodt, Solingen-Ohligs, Kronenstr. 15

VC Haan (Rhld.): 1. Vors. Manfred Kluthe, 2. Vors. u. Schriftführer Wolfgang Grabe, Kassierer Hans Bodenmüller. Clubanschrift: Manfred Kluthe, Haan (Rhld.), Ittertalstr. 33

VC Wilhelmshaven: 1. Vors. Jürgen Pietsch, 2. Vors. Hartmut Klaube, 1. Tourenwart Volkmar Ommen, 2. Tourenwart Werner Poelk, Schriftführerin Ilse Otten. Clubanschrift: Hartmut Klaube, Wilhelmshaven, Kieler Straße 52. — Clubabend: Jeden Dienstag, 20 Uhr, Gaststätte „Kreuzelwerk", Wilhelmshaven, Freiligrathstr.

VC Schiefbahn: 1. Vors. Helmut Romboy, 2. Vors. Otto Kokerols, Schriftführer Klaus Hanisch, Sportwart Franz Rukes, Kassierer Peter Schinkels. Clubanschrift: Helmut Romboy, Schiefbahn, Bez. Düsseldorf, Hochstr. 77

Sammelmappe für VESPA TIP

Viele warten schon lange darauf, auf die Sammelmappe für den „VESPA TIP". Alle Ausgaben des Vespa Tip, von der „historischen Nummer 1" bis zu diesem Exemplar können Sie jetzt in der praktisch-schönen Sammelmappe einheften und jederzeit griffbereit aufbewahren.

Steckbrief:

VESPA-TIP-Sammelmappe aus Plastik System „stema" passend für 12 Ausgaben des VESPA TIP mit PVC-Band und 24 Klammern, außen blau Saffian, innen blau Taft, steif gearbeitet 2/4, randlos nach dem iba-plastik Stabilus-Verfahren, geschweißt, mit Silberprägung „VESPA TIP" auf der Vorderseite oben links.

Preis:

DM 4,90 pro Mappe im Einzelversand inklusive Porto, Verpackung und Nachnahmegebühr.

Bestellung nur an: iba-plastik Musshake & Co
Augsburg, Schließfach 310

Bestellen Sie noch heute die Sammelmappe des „VESPA TIP"!

Schmunzel-Tip

▲ — Ohne Worte —

▲ „Er sieht nach ob er noch Durst hat"!

▲ „Johann, gießen Sie noch etwas heißes Wasser nach!"

▶ Vorschlag für ein neues Warnschild „Achtung Liebespaar-Wechsel auf 200 Metern"

▲ „So hast du diese Nacht wieder geschnarcht, Egon!"

Herausgeber und Verlag: Vespa-Club von Deutschland e.V. (VCVD) Sekretariat, Augsburg-Haunstetten · Druck: Schön-Druck, München, Holzstraße 7 · Für den Inhalt und die Herausgabe verantwortlich: Wolfgang Schramm · Graphische Gestaltung: Ernst Strom, München Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr · Der Vespa Tip erscheint sechsmal jährlich · Das Jahres-Abonnement 1961 kostet 3,— DM · Einzelpreis 50 Pfennig · Alle Ausgaben des Jahres 1961 können über den VCVD nachbestellt werden · Zur Zeit gültig Anzeigenpreisliste Nr. 3.

Foto: Scheler, Unavista-Film, Schwab, Hirche, Richter, Andresen, Becker, Schwarzer, Publifoto, Glässel, Bayer. Bild GmbH., Archiv, Clubfoto.

Die berühmten Geschwister:

Vespa 125

DIE NEUE VESPA 125 ist in Normalausführung und als „de Luxe"-Modell lieferbar. Preis Normalausführung DM 1190,—, „de Luxe"-Modell DM 1250,—.

Kleiner Steckbrief:
125 ccm, 4,8 PS, 3 Gänge, Original-VESPA-Motor, Fallstromvergaser, Normverbrauch 1,8 Ltr., Höchstgeschwindigkeit ca. 70 km/h, Sitzhöhe 780 mm, 8-Zoll-Räder; leise, handlich und leistungsfähig. Zugelassen für 2 Personen.
Mischung 1:50 (!)

Große Abb.: „de Luxe"-Modell.
Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.

Vespa „GS"

DIE VESPA GRAND SPORT ist seit Jahren das prominente u. rasante Roller-Sportmodell.

Kleiner Steckbrief:
150 ccm, 8 PS, Fallstromvergaser, Original-VESPA-Motor, 4 Gänge, 10-Zoll-Räder, Spitze bis 100 km/h. Hinter dem Schutzschild kann wie bei allen VESPA-Rollern ein Reserverad untergebracht werden. Preis komplett DM 1650,—.

Große Abb.: Einzige Ausführung VESPA Grand Sport.
Kleine Abb.: Grand Sport mit abgenommener Motorhaube.

Vespa 150

DIE NEUE VESPA 150 ist in Normalausführung und als „de Luxe"-Modell lieferbar. Sie ist noch eleganter, leiser und wirtschaftlicher geworden.

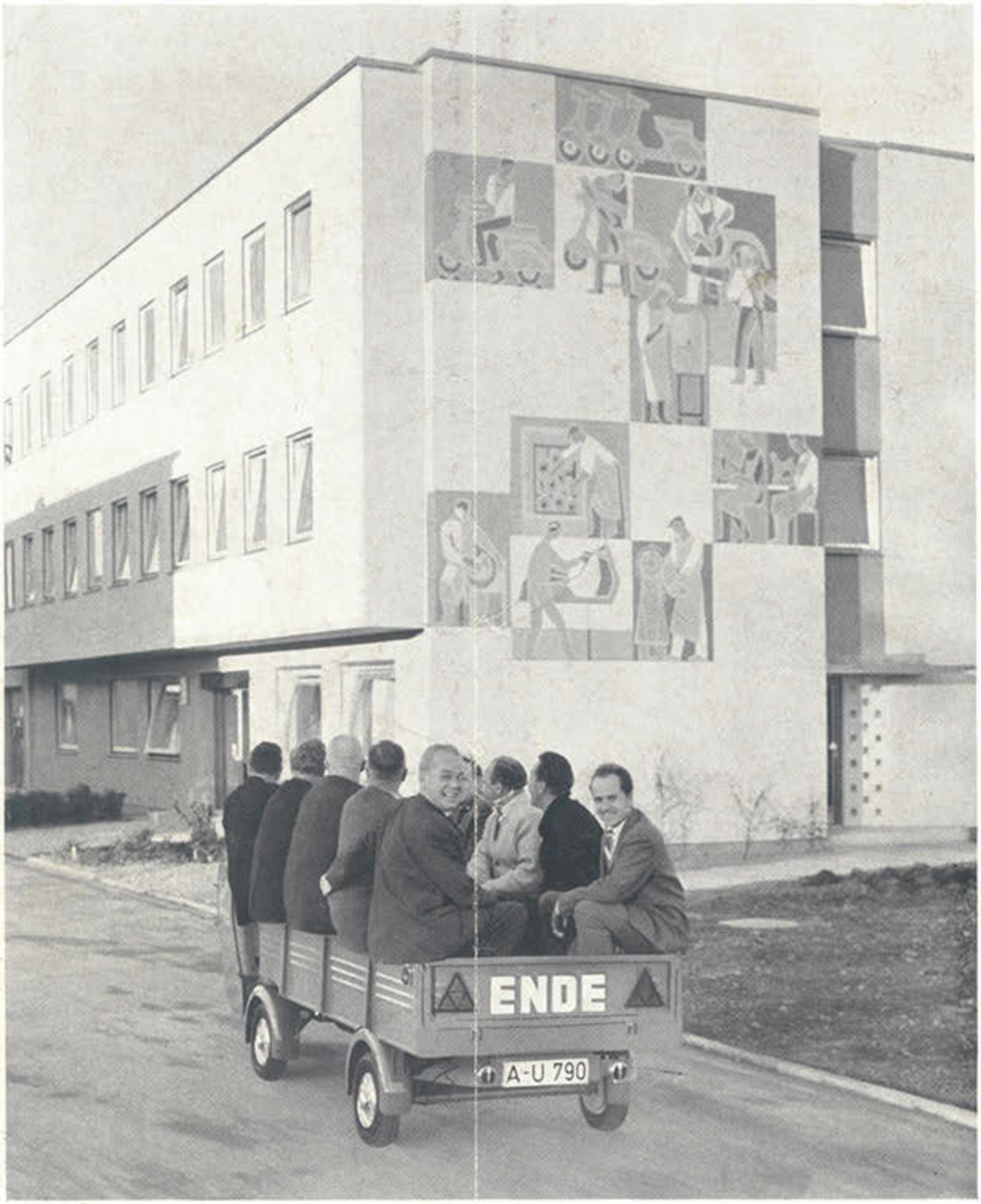
Kleiner Steckbrief:
150 ccm, 5,7 PS, neuentwickelter VESPA-Motor **für Gemisch 1:50 (!)**, Leichtmetallbremsen m. Kühlrippen, Normverbrauch 2,2 Ltr., Spitze ca. 80 km/h, 10-Zoll-Räder. Preis:

Normalausführung	DM 1425,—
„de Luxe"-Modell	DM 1485,—

Große Abb.: „de Luxe"-Modell.
Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.

Vespa der meistgefahrene Roller der Welt

▲ Verlangen Sie die Farbprospektserie B/1 - VESPA GMBH AUGSBURG ▼



Eine gewichtige Fracht (20 Zentner):
Die Abteilungsleiter der Vespa GmbH starten auf dem
Vespa-Lastenroller ins neue Jahr.