

Vespa TIP

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPA-FAHRER



mit SIM-SALA-BIM-ins neue Jahr!

Aus dem Inhalt:

Große Akrobatikschau
des Pforzheimer Vespa-Clubs
Das Älteste ist meist unbekannt
Zweimal „Mannem vorne“
„Schweinereien aus Borghorst“
Für Sie gelesen
Die Filmblätter brachten es
auf der ersten Seite
Dies und Das
Jazz
Reisenachrichten
Ein kleiner Tip
Paragraphen
Aktuelles im Bild
Jeden Freitag um vier Uhr
Uns schien die Sonne immer
Leserbrief
Leitartikel
Clubnachrichten
Schmunzeltip

★

Besonders für Sie:
Vespa-chic im Vespa Tip

Besonders für Ihn:
Für den Bordmechaniker

★

Unser Titelbild:

mit SIM-SALA-BIM
ins neue Jahr!
KALANAG, der größte Magier
unserer Zeit, mit seiner Zauber-
Vespa und den Mädchen
der KALANAG-Revue
Foto: Bayer. Bild GmbH.

★

Letzte Meldung

Ab 4. Januar gastiert die KALANAG REVUE im Operettenhaus in Hamburg. Der große Magier verzaubert dabei eine alte Vespa in eine neue. Anschließend geht die Revue auf Deutschlandtournee.



8. Kongreß des Vespa-Clubs von Europa in Madrid. Marquis Lelio Pellegrini, der Generaldirektor des spanischen Vespa-Werkes, begrüßt den Präsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland, Hans Stuck, mit Gattin auf dem Madrider Flugplatz.

Große Akrobatik-Schau des Pforzheimer Vespa-Club

Gelungener Saisonschluß

Im Frühjahr fand beim 84. Spahi-Regiment in der Buckenberg-Kaserne der Tag der „offenen Tür“ statt. Gelegentlich dieser Veranstaltung war auch der VC Pforzheim unter Leitung des Vorstandes Werner Fischer zu Gast. Seither wurden die guten Beziehungen zur hiesigen französischen Garnison immer weiter ausgebaut und gefestigt.

Darbietungen auf den Motorrollern haben den Franzosen vor einiger Zeit so imponiert, daß sie an den Vespa-Club mit dem Wunsche herantraten, die akrobatischen Künste ein zweites Mal zur Schau zu bringen. Die Franzosen stellten hierfür wiederum ihr Panzerübungsgelände zur Verfügung und boten ihrerseits den Pforzheimern jegliche Unterstützung. Anlässlich des Abschlusses der diesjährigen Fahrsaison trat der Vespa-Club mit seiner großen Akrobatikschau ein zweites Mal in die Öffentlichkeit.

Unter den vielen Schaulustigen befand sich der Kommandant des Buckenberg-Regiments, viele französische Offiziere und Hunderte von Familienangehörigen der Soldaten des Nachbarlandes. Selbst einige Vespa-Freunde aus Frankfurt, Offenbach, Kaiserslautern, Heilbronn und Tübingen kamen nach Pforzheim um sich von der ausgefeilten Fahrkunst des Vespa-Clubs zu überzeugen.

Die Akrobatik-Schau begann mit einer Korsofahrt mit verschiedenen Figuren. Danach ging es in halsbrecherischer Fahrt über eine Wippe, die Fahrer wurden durch die Luft geschleudert, landeten aber wieder sicher auf der Straße. Dann jagte eine Attraktion die andere, über 40 Darbietungen standen auf dem Programm. Besondere Glanznummern waren: stehend freihändig auf der Bank einer Vespa, Handstand mit Überschlag auf einer Maschine, stehend freihändig auf den Schultern des Fahrers, ein anderer fuhr rückwärts zur Fahrtrichtung sitzend auf dem Lenker. Dazu war eine sehr große Konzentration erforderlich, ganz besonders für die Nummer mit einem Fuß stehend auf der Bank, freihändig bei waagerechtem Oberkörper. Zu guter Letzt demonstrierten die Vespisten eine exakt ausgerichtete Pyramide auf vier Rollern mit zwölf Personen. Zum Abschluß fuhren die Artisten über eine Sprungschanze durch einen Feuerreifen.

Bei der über eine Stunde dauernden Schau gab es keinerlei Unfälle. Die interessiert mitgehenden Zuschauer sparten für die gezeigten motorsportlichen Kunststücke nicht mit dem verdienten Beifall.



Abends trafen sich die Vespisten zu einem großen Herbst-Ball im Unteroffiziers-Casino der französischen Garnison. Der Vorsitzende des Pforzheimer Vespa-Clubs begrüßte besonders herzlich den Kommandanten der französischen Garnison, Oberst de Terras, mit seinem Offizierskorps und den Damen, sowie die Clubkameraden aus Frankfurt, Offenbach, Kaiserslautern, Heilbronn und Tübingen. Im Laufe des Abends überreichte Werner Fischer Oberst Terras im Namen des Vespa-Clubs Pforzheim als Dank für das Gelingen und die tatkräftige Unterstützung von seiten der französischen Garnison eine Erinnerungsplakette des Vespa-Clubs von Deutschland sowie die Ehrennadel des Pforzheimer Vespa-Clubs. Der Abend wurde mit einem bunten französisch-deutschen Programm ausgeschmückt, das viel dazu beitrug die bisherigen freundschaftlichen Verbindungen zu vertiefen.

Am Sonntag trafen sich sämtliche Teilnehmer auf demselben Platz zu einem großen Geschicklichkeitsturnier. Bei den Pforzheimer Vespisten ging es um die Erringung des Wanderpokals, den bisher Bernd Schüssler innehatte und der sich nach seinen vier gewonnenen Vorläufen auch im Endlauf als bester qualifizieren konnte. Unter den Gästen placierten sich 1. Peter Vetter, VC Tübingen; 2. Peter Welz, VC Frankfurt; 3. Rainer Neumann, VC Frankfurt.

Nach einem gemeinsamen Mittagessen im Foyer der Garnison fand die Siegerehrung und Verabschiedung der Gäste statt.

Jürgen Grube



1



2

Das Älteste ist meist unbekannt

Zeugen der Vergangenheit, die man als die ältesten ihrer Art in Deutschland bezeichnet

1. Der älteste inschriftliche Nachweis einer zivilen Stadtgründung (Regensburg) in Deutschland aus dem Jahre 178 n. Chr.

Die Inschrift eines römischen Vulkanaltars, der im vorigen Jahrhundert auf dem Arnulfplatz in Regensburg ausgegraben wurde, besagt in freier Übersetzung, daß am Vulkantag (23. August) des Jahres, in dem Ortifus Konsul war (178 nach Christus), der Aedil Aurelius Artissimus die neuerbauten Wohnbauten für die Zivilbevölkerung des Militärlagers Castra Regina dem Schutze des Gottes Vulkan geweiht habe. Keine andere deutsche Stadt kann sich eines derartig genau bezeichneten Termins aus ihrer Gründungszeit rühmen.

(Museum der Stadt Regensburg)

2. Das älteste deutsche Rathaus ist das „Romanische Haus“ in Gelnhausen

Dieser Bau aus dem Jahre 1150 diente zur Zeit der Hohenstaufenkaiser, die hier eine Kaiserpfalz besaßen, als Amtssitz der kaiserlichen Schultheißen und kann somit als das älteste deutsche Rathaus bezeichnet werden.

3. Die älteste deutsche Großplastik an den Externsteinen im Teutoburger Wald

Der größte Felsen dieser malerischen Gruppe der Externsteine, einer alten germanischen Kultstätte, wurde im Jahre 1115 durch den Abt Gumpert des Paderborner Benediktinerklosters Abdinghof mit einem aus gewachsenen Felsen gemeißelten Relief geschmückt. Dieses Großrelief, welches die Kreuzabnahme Christi darstellt, bedeckt eine Fläche von fast 11 qm und ist das bedeutendste und älteste Großwerk der frühen deutschen Bildhauerkunst.

3



4. Das älteste romanische Stadttor in Deutschland

Das Heertor in Fulda stammt aus der Zeit um 1150 und kam beim Abriß einer alten Schmiede neben dem Stadtschloß im Jahre 1959 plötzlich zum Vorschein.

Die Fuldaer Stadtväter hätten sich beinahe einen Schildbürgerstreich geleistet, indem sie das ehrwürdige Denkmal ihrer Stadtgeschichte ebenfalls abreißen lassen wollten, weil es nicht in den Rahmen Fuldas als Barockstadt passe. Das „Hahntor“ in Köln, welches bisher als das älteste romanische Stadttor Deutschlands galt, ist durch diese Wiederauffindung mit etwa 50–60 Jahren überrundet worden.

5. Die „Eiserne Hand des Ritters Götz von Berlichingen, die älteste erhaltene Prothese in Deutschland aus dem Jahre 1505

Bei der Belagerung von Landshut (1504) verlor der 24jährige junge Ritter durch einen Schuß aus einer Feldschlange seine rechte Hand. Nach eigenen Angaben ließ er 1505 diese „Eiserne Hand“ anfertigen, die ihm durch sinnvoll versperrebare Gliedmaßen ermöglichte, weiterhin das Schwert zu führen. Sie wird noch heute auf Schloß Jagsthausen von der Familie von Berlichingen aufbewahrt.

6. Das Hildebrandlied, die älteste Handschrift eines germanischen Heldenepos

Eine Original-Niederschrift auf den beiden Vorsatzblättern einer theologischen Sammelhandschrift vom Ende des 8. Jahrhunderts aus der berühmten Schreibstube des Klosters Fulda. 1729 wurde das Hildebrandlied auf diesen Vorsatzblättern entdeckt, und es gilt als eine der kostbarsten Handschriften der Welt.



4



7

Im zweiten Weltkrieg 1945 aus dem Auslagerungsort entwendet, wurde der Codex 1955 von der USA-Regierung der Landesbibliothek Kassel zurückgegeben, aber leider ohne das erste Blatt des Hildebrandliedes, welches herausgeschnitten war und bisher verschollen blieb. Das Bild zeigt links die zweite Seite des Hildebrandliedes auf dem hinteren Vorsatzblatt.

(Murhard'sche Bibliothek der Stadt Kassel und Landesbibliothek)

7. Das älteste bekannte Stück chinesischen Porzellans in Europa

Abendmahlkelch aus einer chinesischen Seladonschale, die aus der Zeit des ersten Mingkaisers Hung-wu (1368–1398) stammt. Erst seit dem 15. Jahrhundert durfte Porzellan aus China ausgeführt werden. Diese Schale brachte ein Graf Philipp von Katzenelnbogen 1433 aus dem Orient mit, und ließ sie 1435 von einem rheinischen Goldschmied in Silber zu einem Abendmahlkelch fassen.

Seladon bezeichnet eine Modelfarbe des 17. Jahrhunderts und besonders die zartgrüne Farbe chinesischer Porzellane, so benannt nach einem grüngerleierten Helden aus dem Schäferroman „Astrée“ von d'Urfée. Die Schale ist im Besitz der Staatlichen Kunstsammlungen in Kassel.



5



6

Zweimal

»Mannem Vorne«

und der VC Mannheim

war dabei!

Zwei für Mannheim glanzvolle Ereignisse rollten Ende September Anfang Oktober über die Bühne, oder besser gesagt, über die Straßen unserer Stadt: Die glanzvolle Eröffnung der 1. Bowling-Anlage in der Bundesrepublik durch die amerikanische Firma Brunswick und ein großer Herbst-Corso festlich geschmückter Fahrzeuge, der einmal mehr auf die Bedeutung Mannheims als Einkaufs- und Wirtschaftszentrum aufmerksam machen sollte.

Zu der Eröffnung des Bowling-Centers, das auf einem Mannheimer Parkhochhaus errichtet wurde, waren am 29. 9. 1961 viele prominente Gäste, unter anderem die Filmschauspieler Lukschy und Peters sowie die Sportcracks Fritz Walter und Manfred Gernar erschienen. Der Vespa-Club Mannheim geleitete den Corso der 20 Opel-Kapitäne, „gefüllt“ mit der anwesenden Prominenz, vom ersten Hotel am Platze quer durch die Innenstadt während des stärksten Verkehrs (freitags zwischen 17 und 18 Uhr), sicher zum Parkhochhaus in R 5. An jeder der 23 beteiligten Vespas war an beiden „Backen“ ein Schild mit dem Brunswick-Wappen bzw. einem Buchstaben montiert, so daß jedermann, der bis dahin noch nichts davon wußte, es jetzt durch uns erfuhr: „BRUNSWICK BOWLING in R 5“. Selbstverständlich fuhren wir alle mit unseren Clubbändern, so daß der Corso gleichzeitig zu einer gelungenen Werbung für den VC Mannheim betrachtet werden konnte.

Bowling (sprich „Kegeln“), in den USA längst ein Volkssport geworden, soll nun also auch bei uns populär gemacht werden. Wir haben natürlich am Eröffnungsabend gleich ausgiebig die Kugeln rollen lassen und inzwischen wiederholt gebowlt. Gerade während der „kälteren“ Monate können gemeinsame Kegelabende eine willkommene Abwechslung in der für uns Vespa-Fahrer ruhigeren Zeit sein. Da die Firma Brunswick in naher Zukunft in allen Großstädten vollautomatische Bowling-Anlagen mit vielen technischen Raffinesen, die der Annehmlichkeit der Besucher dienen, errichten wird, können wir allen Vespa-Clubkameraden nur empfehlen, es einmal dort zu versuchen. In Mannheim hat es sich inzwischen längst herumgesprochen, daß Bowling die neue Masche ist. Übrigens — um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen — keines unserer Mitglieder ist Angestellter der Firma Brunswick, das oben Gesagte ist unsere ganz private, ehrliche Überzeugung.

Zwei Tage nach der Bowling-Eröffnung hatten wir hier eine weitere große Schau. Am Sonntag, dem 1. 10., fuhr durch Mannheims Hauptstraßen ein großer Festzug. Alle Fahrzeuge, auch unsere Roller, waren reich geschmückt mit Blumen, Herbstlaub, Weinranken und Früchten. Der Corso, der gleichfalls wieder von unseren Vespas angeführt wurde, rollte vor über 100 000 Zuschauern ab, wir machten durch unsere exakte Fahrweise und einheitliche Kleidung großen Eindruck und erhielten oft Beifall auf „offener Szene“. Zahlreiche Starmannequins und — natürlich — „Miß Europa“ waren auch mit von der Partie, allerdings diesmal nicht, wie kürzlich auf dem Nürburgring, auf Vespa. Auch unsere Clubkameraden vom VC Landau beteiligten sich am Mannheimer „Herbst-Corso 1961“, der zwar nicht ganz das Format eines Blumenfestes wie zum Beispiel in Nizza hatte, aber doch große Klasse war, was nicht zuletzt durch die Anwesenheit des Fernsehens unterstrichen wurde.

Wen wundert's auch, der VC Mannheim war doch dabei. Aber sonst sind wir gar nicht eingebildet.

Vespa-Club Mannheim



Herbst-Corso 1961 des Vespa-Clubs Mannheim durch das Zentrum seiner Heimatstadt.



Das „Brunswick-Bowling-Aufgebot“ des VC Mannheim war eindrucksvoll und sehenswert.



Aufstellung der Mannheimer Vespisten zur großen „Brunswick-Bowling-Schau“.

Schweinereien aus Borghorst

Sankt Petrus schien uns armen Vespisten dieses Jahr nicht allzu gut gelaunt zu sein, ich kann mir allerdings nicht denken, warum wir bei ihm in Ungnade fielen. Glücklicherweise mußten wir uns aber am Ende des Sommers doch gebessert haben, denn noch einmal kämpfte sich unsere liebe Sonne mit aller Macht durch den sonst so wolken- und regenverhangenen Himmel. Diese milde spätsommerliche Witterung veranlaßte auch die Mannen des Vespa-Clubs Borghorst nochmals eine gemeinsame Aktion zu starten. Es wurde deshalb am nächsten Clubabend beschlossen, am folgenden Wochenende, es war der 23. bzw. 24. September, ein großes Spanferkelessen im Freien zu veranstalten. Als Stätte des Kultes wählten wir einen in der Nähe gelegenen Kiesbaggersee, den unsere Wasserratten immer als Badeanstalt benutzen. Ein paar unserer unentwegten Campingfreunde fuhren also schon am Samstag, versehen mit einer genügenden Menge Brennholz, los, um dort alles zu organisieren.

Am Sonntagmorgen gegen neun Uhr wurde dann im Camp ein Feuer entfacht und somit die ersten Vorbereitungen getroffen für die übrige Mannschaft, die gegen zehn Uhr samt Spieß und Spanferkel eintrudelten. Alle waren gespannt und die Überraschung war groß, als unser Vorstand ein 60 Pfund schweres, vom Fleischer schon ausgenommenes Borstentier auspackte. Kurze Zeit später war es aufgespießt und eine lustige Dreherei begann.

Klaus wurde zum Chefkoch ernannt und unter Hallo mit passender Kleidung dekoriert. Er war sich der Würde seines Amtes voll und ganz bewußt und achtete wie ein Schießhund darauf, daß jeder der rund zwanzig Mann starken Truppe einmal für kurze Zeit Dienst am Drehspieß machte.

Nach zweieinhalb Stunden wurden die ganz Ausgehungerten unter uns schon langsam nervös, und manch einer von ihnen bekam die Handschrift vom Kochlöffel unseres Küchenbullens zu spüren, wenn er der Jolante zu nahe kam.

Vom knisternden Feuer her zog allmählich ein lukullischer Duft durch unsere schnuppernden Nasen und das Wasser lief uns literweise im Munde zusammen. Mit der Zeit bekam das Tier eine goldbraune Färbung und endlich, nach dreieinhalbstündiger Wartezeit, gab unser Oberkoch das Zeichen zum gemeinsamen Schmause. Wie ein Rudel hungriger Wölfe fielen wir von allen Seiten mit blank gewetzten Messern über die leckere Beute her, aber noch einmal trieb Klaus uns kochlöffelschwingend auseinander. Erst als wir uns brav und sitz- sam wie früher bei der Schülerspeisung anstellten, bekam einer nach dem anderen seinen knusprigen Happen. Es sah aus wie bei einer Raubtierfütterung, jeder verzog sich in einen stillen Winkel und man vernahm ein allgemeines, wohliges Gurren. Zum Nachspülen der fetten Brocken sorgten ein paar kalt gestellte Kasten Bier.

Ich glaube, ich kann jetzt verstehen, wie es den alten Wikinger nach so einer Freiborgie zu Mute gewesen sein muß.

Den herrlichen Tag beendeten wir abends mit einem gemütlichen Umtrunk im Clublokal.

Ich bin sicher, daß keiner dabei war, der sich nicht im nächsten Jahr eine Wiederholung wünscht.



Die heißhungrige Borghorster Mannschaft. Im Vordergrund Küchenbulle Klaus.



Skihehl.

FÜR SIE GELESEN

Ein Skiurlaub will geplant sein und dazu ist rechtzeitig das Reiseheft **FERIEN IM SCHNEE** der bekannten Skizeitschrift **DER WINTER** erschienen, das alle wissenswerten Angaben über Wintersportorte in Deutschland, Italien, Österreich und der Schweiz in einer übersichtlichen Tabellenform bringt.

In gleicher Weise sind die Seilbahnen und Sessellifte aufgeführt. Ausgezeichnete Beiträge über Ausrüstung, ein großer Modeteil, eine „Fotoschule“ für das winterliche Gebirge runden das Heft ab.

Den Sportler wird vor allem interessieren, was Heidi Biebl, Willy Bogner, Konstanze Röhrs und Karl Schranz über ihr schönstes Rennerlebnis zu erzählen wissen; und wer die Absicht hat, an einer Skikurs- oder Tourenwoche teilzunehmen, findet ein ausgezeichnetes Programm.

FERIEN IM SCHNEE, Bergverlag Rudolf Rother, München 19, Größe 23 x 31 cm, mit zweifarbiger Übersichtskarte der alpinen Wintersportorte, 136 Seiten, DM 2,—.

Skilaufen ist das Hobby von Hunderttausenden. Und über sein Hobby erfährt jeder gern etwas Neues, besonders wenn es in so netter, unterhaltender Form dargeboten wird, wie dies **DER WINTER**, die bekannte Zeitschrift, in den ersten Heften ihres 49. Jahrgangs tut. Drei lustige Skimädel grüßen von der Titelseite des jetzt erschienen zweiten Heftes — sie freuen sich über die Artikel Skimode und „Frau im Gebirge“. Die Anfänger tröstet es, wenn sie vom „Glück der Unerfahrenen“ lesen, die Zünftigen lernen den Leoganger Spazierweg kennen, die Sportlichen stürzen sich auf die internationale Terminliste des kommenden Winters, um nur einige der vielen interessanten Beiträge dieses Heftes zu nennen. Allen aber gefallen die schönen, vielfach ganzseitigen Kunstdruckbilder, die wirklich den Wunsch wecken, gleich den ganzen Jahrgang durchzublätern.

DER WINTER, Bergverlag Rudolf Rother, München 19, Jahrgang 1961/62, Heft 1 u. 2, je 64 Seiten. Einzelpreis DM 1,20, Jahrgang mit 12 Heften und 2 Sonderheften (**FERIEN IM SCHNEE — SOMMERSELIGKEIT**) einschließlich Postgeld DM 14,—.

Die Filmblätter brachten es auf der ersten Seite

von Jaques Rose Garden

Die Sache hatte sich ganz anders zugetragen, als es in allen Filmblättern auf der ersten Seite stand. Ich muß es wissen. Ich war ja dabei. Oder wenigstens in unmittelbarer Nähe. Ich wohnte damals in dem Hotel auf Mallorca, in dem die amerikanische Filmschauspielerin Olivia Barrington abgestiegen war, unter einem anderen Namen verständlicherweise, denn sie wollte unerkannt weder von Autogramm-Jägern belästigt werden, noch neugierigen Journalisten Rede und Antwort stehen. So las man sie unter dem Namen Aubry Kent, Studentin aus London, 24 Jahre alt, in der Fremdenliste des Hotels und die Hotelleitung widersprach heftig allen Gerüchten, daß sich unter diesem Namen der berühmte amerikanische Filmstar verborgen halte. Es nützte nicht viel. Man konnte es nicht verhindern, daß man im Speisesaal und auch an anderen Orten die Schauspielerin erkannte, man hatte ihr Gesicht zu oft in den Filmen gesehen. Man tat, als ob man ihr glaube, wenn sie immer wieder behauptete, Aubry Kent zu sein, war aber vom Gegenteil überzeugt. Da geschah es eines Tages, daß ein Fremder, der heute früh mit der Playa de Formentor angekommen war, auf ihren Tisch zutrat und mit einer höflichen Verbeugung sagte:

„Verzeihen Sie, Olivia Barrington —.“

Sie sah abweisend zu ihm auf.

„Sie verwechseln mich, mein Herr.“

Der Fremde verbeugte sich leise ein zweites Mal.

„Es wäre ein Irrtum, den ich überaus bedauern müßte. Ich bin eigens aus London gekommen, um Sie um eine Gunst zu bitten. Wollen Sie bitte einen Blick in dieses Album werfen?“

Er legte ein in rotes Leder gebundenes Buch vor ihr nieder, das auf der Titelseite den Namen Olivia Barrington in goldener Gravur trug.

Die Schauspielerin zögerte eine Sekunde, dann siegte ihre Neugier und sie öffnete das Album. Es war Seite für Seite angefüllt mit ihren Bildern. Übermütig, zornig, leidenschaftlich und vertraut fand sich ihr Gesicht in hundertfacher Wiedergabe.

„Die Bilder sind mit Geschmack ausgewählt“, sagte die Schauspielerin.

„Sie bekommen ihren wahren Wert erst durch ein Autogramm“, antwortete der Fremde.

Ich beobachtete dies alles mit besonderem Vergnügen vom Nebentisch aus, bemerkte auch sofort das ungewöhnliche Interesse, das die Schauspielerin an dem Fremden zu nehmen schien — zum ersten Male übrigens, denn sie hatte bisher alle Annäherungen zurückgewiesen und nur zweimal ein Autogramm gegeben — sie lächelte und sagte:

„Sie sollen Ihre Reise von London nicht umsonst gemacht haben. Aber bitte nicht hier. Ich verabscheue es, in der Öffentlichkeit Autogramme zu geben. Kann ich das Buch bis morgen behalten? Sie wohnen im Hotel?“

„Seit heute“, sagte der Fremde.

„Ich werde morgen das Buch beim Portier in Ihr Fach legen lassen. Guten Abend.“

Ich versprach mir als Zuschauer einige Unterhaltung von dieser Begegnung. Der Mann sah keineswegs so aus, als habe er die weite Reise deswegen nur unternommen, um sich mit einem Autogramm zu begnügen. Er gehörte zu jener Sorte Männern, die Ansprüche zu stellen gewohnt sind. Am nächsten Nachmittag begegnete ich dem neuen Paar auf dem Borne, unweit der Terrasse Formentor. Der Fremde ging scheinbar überrascht auf die Schauspielerin zu und sagte:

„Was für ein glücklicher Zufall!“

„Vor allem, wenn man ihm ein wenig nachgeholfen hat, wie es scheint“, sagte die Schauspielerin und war keineswegs ärgerlich.

„Ich mußte mich bei Ihnen bedanken, gnädige Frau. Deswegen suchte ich Sie. Ich fliege morgen früh nach London zurück.“

„So rasch?“ fragte die Schauspielerin.

„Ich bin nur gekommen um Sie zu sehen.“

Sie blieben vor dem Kiosk mit den Zeitungen stehen.

„Wenn ich nun morgen Zeit und Lust hätte, mit Ihnen nach Camp de Mar zu fahren?“ fragte die Schauspielerin plötzlich.

„Ich nehme Ihren Vorschlag begeistert an.“

„Sie bleiben also?“

„Nein“, sagte der Fremde, „aber wir könnten noch heute nach Camp de Mar fahren. Wir haben fünf Stunden Zeit, ehe es dunkel wird. Das Meer ist dort einsam und im Hotel sind um diese Jahreszeit wenig Gäste.“

Was sich an diesem denkwürdigen Spätnachmittag an dem sichelförmigen Strand vom Camp de Mar abspielte, der nur von zwei Hotels abgegrenzt ist und einen breiten Sandgürtel zwischen dem Meer und den wenigen leeren Häusern bildet, erfuhr ich erst bei der Gerichtsverhandlung, zu der ich als Zeuge geladen wurde, da ich es war, der den Fremden als erster bei seiner Rückkunft begegnete.

Die beiden hatten auf dem Paeso de Sagrera, unmittelbar vor dem Restaurant Puerto einen Mietwagen bestiegen und waren über Cas Catala hinaus an den Strand gefahren. Dort hatte der Fremde den Chauffeur entlohnt und ihm bedeutet, daß sie ihn nicht mehr brauchten, da sie noch nach Palma zurücksegeln würden. Als der Chauffeur den Wagen gewendet hatte, waren sie in ein Boot gestiegen und an der Küste entlang zurückgesegelt. Die Schauspielerin lehnte sich in der Sonne zurück, die Hände in ihrem Nacken gefaltet, den Kopf dicht neben seinem Knie und sah ihn mit halbgeschlossenen Augen von unten her an.

„Ist es nicht wie ein Wunder? Gestern haben wir uns noch nicht gekannt und heute —.“

„Ich hoffte, daß es so kommen würde“, sagte der Fremde mit einem seltsamen Ernst.

Sie drehte sich herum und stützte das Kinn in ihre Hände.

„Warum gefallen Sie mir eigentlich? Da kommt ein Autogramm-Jäger daher, ist weder schön noch übertrieben galant — dabei wußte ich in der ersten Minute, daß alle meine Vorschläge über den Haufen geworfen waren — ich wollte hier einmal ausspannen, richtig ausspannen — wenn man verliebt ist, ist es damit vorbei — dabei weiß ich noch nicht einmal, wie Sie heißen.“

„Ich vergaß es.“

Sie rieb ihre Stirn an dem harten Leinen seiner Jacke.

„Willst du es mir nicht jetzt sagen?“

Der Fremde blickte nach dem Land zurück.

Sie waren ein gutes Stück von der Küste entfernt.

„Ich habe auf diesen Moment gewartet, bis wir fern von den Menschen sind“, sagte er, „ich heiße Anthony Mitford.“

Sie lachte.

„Ich bin enttäuscht. Wenn man danach geht, wie du aussiehst — ich hätte dich mindestens für einen Windsor gehalten oder einen Sohn Mountbattens.“

Der Fremde blieb ernst.

„Ich bin Anthony Mitford“, wiederholte er.

„Ich habe es gehört.“

„Der Name sagt Ihnen nichts?“

„Nein. Gar nichts. Der Name wenigstens.“

„Sie haben ein peinlich schlechtes Gedächtnis für Ihre früheren Liebhaber!“

Sie richtete sich auf und starrte ihn an.

„Ich wußte nicht, daß Sie getrunken haben!“ sagte sie.

Der Fremde achtete nicht auf ihre Beleidigung.

„Das Album, das ich Ihnen gestern zeigte, war nicht mein Eigentum. Es gehörte meinem jüngeren Bruder Timothy, Timothy Mitford. Ist Ihnen auch dieser Name fremd?“

Er hatte hart ihren Arm gefaßt. Sie riß sich los.

„Ich weiß nicht, was Sie damit sagen wollen?“

Er riß das Steuer herum. Das Boot setzte sich vom Ufer ab und glitt auf das offene Meer hinaus.

„Wie konnte ich auch erwarten, daß Sie die Reihe Ihrer Liebhaber sich merken würden!“ stieß er hervor, „vielleicht erinnern Sie sich an einen jungen Leutnant zur See, mit dem Sie einen Sommer in Palm Beach verbrachten. Er hatte seinen Dienst verlassen, um Ihnen zu folgen. Es muß eine recht amüsante Zeit gewesen sein, bis man meinen Bruder eines Tages in seinem Hotelzimmer fand. Er hatte seinem Leben selbst ein Ende gesetzt. Auf dem Tisch lag Ihr Abschiedsbrief, in dem Sie sich über seine Gefühle lustig machten. Wollen Sie ihn sehen? Hier ist er.“

„Bringen Sie mich sofort an Land zurück!“ rief die Schauspielerin und griff ans Steuer.

Der Fremde schlug ihr das Holz aus der Hand.

„Sie werden kein Land mehr betreten“, sagte er heftig, „ich habe es an jenem Abend geschworen, als man meinen kleinen Bruder im Bleisarg nachhause brachte, noch keine vierundzwanzig Jahre alt und sein Leben zerstört, durch Sie, durch die Laune einer Frau, für die er nichts weiter war als eine kurzweilige Episode zwischen zwei Filmen, wie Sie in jenem Brief schrieben...“

Die Filmblätter brachten es auf der ersten Seite.

„Der bekannte amerikanische Filmstar Olivia Barrington in einem Segelboot erdrosselt aufgefunden“, las man, „der Täter stellte sich selbst der Polizei.“

Aber schon wenige Tage danach berichtete die Presse ihre Meldung. „Durch einen bedauerlichen Irrtum berichteten wir in unserer letzten Ausgabe von dem Tod der beliebten amerikanischen Filmschauspielerin Olivia Barrington. Wie wir soeben durch die amtliche Nachrichtenagentur erfahren, erfreut sich die Schauspielerin bester Gesundheit. Sie befindet sich gegenwärtig mit ihrem Verlobten — dem fünften seit ihrer Scheidung, wenn wir recht zu rechnen vermögen — auf einer Safari und es gelang uns über Nairobi ein kurzes Telefongespräch mit ihr zu führen, das uns allen und ihren zahlreichen Freunden auf der ganzen Welt die glückliche Nachricht bestätigt.“

Die in der Nähe von Palma auf einem Segelboot erdrosselt aufgefunden Tote ist die vierundzwanzigjährige Studentin Aubry Kent aus London, die während ihrer Ferien ihre außergewöhnliche Ähnlichkeit mit Olivia Barrington dazu benutzte, sich für die berühmte Schauspielerin halten zu lassen. Sie gab auch unter dem Namen des Filmstars Autogramme. Über die Ursachen ihres Todes sind noch Recherchen im Gange.“

Römer-Helme



HANS RÖMER · NEU-ULM (DONAU)
Helme und Ausrüstungen · Telefon 78452-54 · Fx. 0712394

DIES und DAS

Verkehrsstrafrecht vorrangig. (kb) Das Verkehrsstrafrecht, das bisher zahlreiche Lücken und fehlerhafte Grundlagen aufwies, soll in der Form einer Novelle vordringlich neu geordnet werden. Das kündigte Bundesjustizminister Stammberger in Berlin an.

Viermal soviel Führerschein-Inhaberinnen (kb) Von 4,6 Prozent auf 18,7 Prozent angestiegen ist der Anteil der weiblichen Führerscheinbesitzer im Laufe der letzten zehn Jahre. Das geht aus einer Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes hervor.

Straßenvorschriften nach 400 Jahren außer Kraft. (kb) Die den Jahren 1554 und 1558 entstammenden wegerechtlichen Vorschriften der Jülich-Bergischen Polizeiverordnung und zahlreiche uralte königliche Edikte, erzbischöfliche Verordnungen und Erlasse werden am 1. Januar 1962 außer Kraft gesetzt. Von diesem Zeitpunkt an gilt das neue nordrhein-westfälische Landesstraßengesetz, das nach vierjähriger Beratungszeit jetzt beschlossen wurde.

Sonntags-Parkverbot an schönen Münchener Plätzen? (kb) Ob an den schönsten Plätzen Münchens künftig sonntags ein Parkverbot erlassen werden kann, prüft das Amt für öffentliche Ordnung der bayerischen Landeshauptstadt gegenwärtig. Diese Maßnahme war angeregt worden, um den Besuchern solcher „Oasen“ den Anblick ohne störende abgestellte Kraftfahrzeuge zu ermöglichen.

Ab 1. Dezember in Belgien: Rechts vor links. (kb) Neue Verkehrsbestimmungen gelten ab 1. Dezember in Belgien. Von diesem Zeitpunkt an wird grundsätzlich die Rechtsverkehr eingeführt. Ausgenommen sind Straßenbahnen, kleinere Seitenstraßen und durch Verkehrszeichen markierte Kreuzungen.

Bayerns Tankstellen schließen früher. (kb) Die meisten Tankstellen in Bayern sind in den Wintermonaten an Werktagen nur noch zwischen 7 und 20 Uhr geöffnet. An Sonn- und Feiertagen stehen sie von 8 bis 14 Uhr zur Verfügung. Autobahn- und Groß-Tankstellen bleiben von dieser Regelung ausgenommen. — Der Arbeitskreis Fremdenverkehr des Deutschen Industrie- und Handelstages (DIHT) hatte sich erst neulich auf seiner Herbsttagung in Trier gegen eine Verkürzung ausgesprochen, weil dadurch der Fremdenverkehr beeinträchtigt werden könnte.

Fast viermal soviel Unfälle in Ortschaften. (kb) Innerhalb von Ortschaften in Nordrhein-Westfalen ereigneten sich von Januar bis Juli 1961 insgesamt 132 947 Unfälle. Auf freier Strecke wurden in der gleichen Zeit 34 601 Unfälle registriert.

Schweizer Automobil-Club protestiert gegen Tempo-Stopp. (kb) Bei Nur-Autostraßen auf jegliche generelle Geschwindigkeitsbeschränkung zu verzichten, hat jetzt der Automobil-Club der Schweiz gefordert. Die Schweizer Behörden planen die Festsetzung einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/st auf den Autobahnen und Autostraßen des Landes.

Neue Esso-Tankstelle an Autobahn Leverkusen — Kamen. (kb) Unmittelbar hinter der Blombach-Talbrücke bei Wuppertal an der Autobahnstrecke Leverkusen — Kamen hat die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen jetzt eine Tankstelle errichtet. Die Belieferung dieser einzigen Tankstelle an der rund 140 Kilometer langen Strecke wurde der Esso AG übertragen.

Funkstreifen-Motorräder wendig und schnell. (kb) Wegen ihrer vielfältigen Einsatzmöglichkeiten sind die Funkstreifen-Motorräder bei den städtischen Polizeibehörden in Nordrhein-Westfalen von 335 Maschinen im Jahre 1959 auf nunmehr 520 Maschinen erhöht worden. Nach Mitteilungen von Landesinnenminister Dufhues sind Funkstreifenwagen jedoch weiterhin die wichtigsten Fahrzeuge dieses Dienstes.

300 Frisia-Tankstellen bis 1962. (kb) Rund 300 Tankstellen will die Emdener Erdölwerke Frisia AG bis Ende 1962 im Bundesgebiet betreiben. Das teilte der Präsident der Migrol-Genossenschaft, Zürich, und Direktor der Emdener Werke, Jean D. Arnet, jetzt mit.



Fortsetzung von Vespa Tip Nr. 39

Liebe Jazzfreunde

1939 gab es einige Umdispositionen in den Reihen der Musiker; Lawrence Brown, tb — Juan Tizol, tb — Ivie Anderson, voc — waren die neuen Mitglieder.

Der Duke unternahm eine Konzertreise auf den Kontinent und nach „Dear Old England“, wo er überall begeistert gefeiert wurde. Nach Rückkehr in die Staaten komponierte er „Solitude“ (1933), „Sophisticated lady“ (1933) und „In a sentimental mood“ (1935). Es folgten Schallplattenaufnahmen für „Variety“, „Brunswick“ und „Vocalion“.

In der Zeit, in der der Swing seine Triumphe feierte, zogen die ersten Wolken herauf. Schließlich gab es nicht nur den Duke. Da waren auch noch andere ausgezeichnete Orchester, wie Count Basie, Jimmy Lunceford und Artie Shaw. 1938 wurde Benny Goodman durch sein historisches Konzert in der Carnegie Hall zum „King of Swing“ gekürt. Goodmans Orchester war somit das erste, welches die Reihe der „schwarzen“ Bands durchbrochen hatte — und nicht nur das: Benny Goodman war der erste weiße Bandleader, der auch schwarze Musiker in seinem Orchester beschäftigte. (Etwas früher, 1936, hatte auch Mezzrow schon mit gemischten Gruppen musiziert!) Also mußte auch Ellington dem damaligen Swing-Kommerzialismus huldigen; er hatte einen neuen Pianisten und Arrangeur mit Namen Billy Strayhorn; als zweiter Mann spielte bei ihm ein Musiker, der eine Sensation schlechthin war: Jimmy Blanton, b. Als dritter Mann kam Ben Webster dazu, der das Tenorsaxophon in einen wunderbaren Kontrast zu dem Alt von Jonny Hodges stellte. 1939 besuchte der neue Duke abermals den alten Kontinent. Bis 1942 entstanden weitere Titel; zuerst wäre „Take The A-Train“ zu nennen, welches Ellington später zu seiner Erkennungsmelodie (Theme song) machte. Weiter waren da „Jonny come lately“, „Harlem Airshaft“ und „Jack the bear“. 1940 trat Ray Nance in die Ellington-Band ein; Ray beherrschte die Trompete so gut wie die Violine (die absolut jazzgerecht wirkt!) und auch den Scat-vocal (Aneinanderreihung von zusammenhanglosen Silben, die ohne Textsinn Verwendung finden; siehe „Louis Armstrong“). 1943 brachte Ellington seine erste Suite heraus, die „Black, Brown and Beige“. Im Laufe der Jahre entstanden noch die „Perfume Suite“, „Deep South Suite“, „Liberian Suite“ (aus Anlaß der Selbständigkeit Liberias komponiert, da von Liberia der Auftrag an Ellington erging), „The Tattooed Bride“ und die „Tone parallel to Harlem“.

In den Jahren 1943—1950 kam es zu dauernden Umbesetzungen in der Band. Ich möchte die wichtigsten Musiker hier aufzählen: Rex Stewart, tp — Taft Jordan, tp — Harold Baker, tp — Jimmy Hamilton, cl — Oscar Pettiford, b — und Al Hibbler, voc. Die dritte Reise nach Europa sah folgende Musiker in der Ellington-Band: Ray Nance, Harold Baker, Nelson Williams, Al Killian, Ernie Royal, tp — Lawrence Brown, Quentin Jackson, tb — Jimmy Hamilton, cl — Johnny Hodges, s — Russell Procope, as — Don Byas, Alva McCain, ts — Harry Carney, bs — Duke Ellington und Billy Strayhorn, p — Wendell Marshall, b — Sonny Greer, Butch Ballard, dr — Kay Davis, Chubby Kemp, voc. 1951 wurde dann das Elling-

ton-Orchester nochmals umgestellt; da sich die Jazzentwicklung zugunsten des modernen Jazz gewandelt hatte, mußte auch der Duke darauf Rücksicht nehmen. In Louis Bellson bekam Ellington einen fähigen Schlagzeuger; er engagierte mit der Zeit jüngere Musiker, die dem neuen Stil besser entsprachen.

Die Krönung seiner Laufbahn war ein Konzert in der Metropolitan Opera im Jahre 1951.

Ellington besitzt einen eigenen Musikverlag, die „Tempo Music“. Er stellt das Idealbild eines Orchesterchefs dar, basierend auf einer vollständigen individuellen Verschmelzung zwischen ihm und seinen Musikern.

Schallplatten gibt es von ihm auf dem deutschen Markt vornehmlich auf Philips (amerik. Columbia), RCA (Radio Corporation of America) im Vertrieb der Deutschen Telefunken und auf Electrola.

Euer Heinz

Reisenachrichten

Jugoslawien: Nur noch „Super“. (kb) Ab 1. Januar 1962 werden an Autoreisende nach Jugoslawien nur noch Gutscheine für Superbenzin mit 86 Oktan ausgegeben. Die bisherigen Gutscheine werden damit ungültig.

Auskunft an der „Sonnenstraße“. (kb) Bei der Ausfahrt Florenz-West der italienischen „Sonnenstraße“ ist eine Auskunftsstelle eingerichtet worden. Die ganzjährig mit sprachkundigen Kräften besetzte Stelle hat vor allem wegen der zum Meer führenden Autobahn-Abzweigung besondere Bedeutung.

Nord-Süd-Autobahn weiter gewachsen. (kb) Genau 56 Kilometer fehlen jetzt noch an der rund 800 Kilometer langen Autobahn Hamburg — Basel. Nachdem nunmehr der Abschnitt zwischen Lahr und Riegel (24 km) in Betrieb genommen werden konnte, bestehen noch Lücken zwischen Riegel und Freiburg-Süd (23 km) und zwischen Hannover und Hildesheim (33 km). Einen günstigen Winter vorausgesetzt, werden diese Lücken bis Ostern 1962 geschlossen sein, stellte Bundesverkehrsminister Seehofer in Aussicht.

1964 Florenz — Rom in der halben Fahrzeit. (kb) Bis zum Frühjahr 1964 wird auch das Teilstück Florenz — Rom der italienischen „Autostrade del sole“ (Sonnenstraße) dem Verkehr zur Verfügung stehen. Die letzten Bauabschnitte dieser 274 Kilometer langen Strecke sind soeben vergeben worden. Nach Fertigstellung des Teilstücks wird der Kraftfahrer um die Hälfte weniger Fahrzeit als gegenwärtig benötigen, um von Florenz nach Rom zu gelangen.

„Camping 62“ im April. (rb) In der Zeit vom 7. bis 15. April wird die auch für das breite Publikum zugängliche Essener Ausstellung „Camping 62“ stattfinden. Die Camping-Artikel- und Wohnwagenhersteller rechnen damit, daß die Schau wiederum zur größten in Europa wird. — Nach Schätzungen der westdeutschen Zeltindustrie sind 1960 rund 187 000 Zelte mit einem Mittelwert von 250 Mark verkauft worden.

St.-Bernhard-Tunnel ab Frühjahr 1962. (rb) Im Frühjahr 1962 soll der 5,8 Kilometer lange Straßentunnel durch den Großen St. Bernhard dem Verkehr zur Verfügung stehen. 500 Kraftwagen werden ihn je Stunde auf einer 7,5 Meter breiten Fahrbahn passieren können. Die Anfahrten sowohl auf schweizerischem als auch auf italienischem Gebiet werden für die Winterzeit besonders geschützt.

Schneller nach Griechenland. (kb) In einer Länge von 138 Kilometern ist die jugoslawische Autostraße Nis — Skopje dem Verkehr übergeben worden. Die Strecke erleichtert die Anreise nach Griechenland.

In der Schweiz auch im Winter erreichbar. (rb) Die Möglichkeit, Touristen in dringenden Fällen u. a. über Radiosender zu rufen, besteht auch in der Wintersaison. Dies gibt der Touring-Club der Schweiz bekannt, an dessen Zentralsitz in Genf die Telefon-Nummer 0 22 - 35 03 33 entsprechende Anrufe zu jeder Tages- und Nachtzeit automatisch registriert.



1



2



3

Vespa-chic im Vespa Tip

Zum eigentlich festen Bestandteil der Herbst- und Winterkollektion gehört heute unbedingt die Skibekleidung, ob für Damen oder Herren, das spielt gar keine Rolle. Allerdings ist auch hierin die Mode alljährlich wieder frisch aufgebügelt und an Abweichungen von den Vorjahren fehlt es nicht. Sie will sich eben der jeweils herrschenden Mode etwas anpassen. Vielleicht ist auch ein Grund darin zu suchen, daß die Anhänger des Wintersportes so gestiegen sind, daß sich eine liebevolle Betreuung dieses Modezweiges heute schon lohnt. Nein, es sind nicht nur die Bewohner gebirgiger Landschaften, — für die das Skilaufen natürlich eine Selbstverständlichkeit ist — die sich heute auf den Schneehängen tummeln. Unendlich viele Sportbegeisterte vom flachen Lande kommen allzuoft in großen Massen und nehmen lange Bahnfahrten gern in Kauf, um ihre Freizeit in der herrlichen, winterlichen Bergwelt zu verbringen und wie wir wissen, soll ja ein Winterurlaub noch weit gesünder sein, als der im Sommer, natürlich wegen der guten Luft und der entsprechenden Sportart, die uns durch das Skilaufen geboten ist.

Dennoch können wir feststellen, daß sich in der Form der Skimode gegenüber dem Vorjahr nicht allzuviel verändert hat. Die Anoraks bleiben für die Damen und Herren nach wie vor lang und sind eher noch etwas länger, als auch weiter geworden. Der Bergwind darf natürlich keine Chance haben und darum wird die Weite entweder am Bund mit einem Band zusammengehalten oder ein schmaler Gürtel aus dem Stoff des Anoraks erfüllt diesen Zweck schon in der Höhe der Taille. Die Kapuzen dürfen nicht fehlen. Sie dienen diesmal als besonderer modischer Blickfang, da sie meist von einer andersfarbigen Stoffart gefertigt sind, um sich als Kontrast hervorzuheben. Die verblüffenden Farbeffekte allein genügen manchmal noch nicht, um aufzufallen und dann machen sich noch hübsche Pelzbesätze oder Teddyfutter dienlich. Als wichtiger Bestandteil sollen große Taschen nicht fehlen, in denen ja immer allerhand unterzubringen ist, wenn wir Skiwanderungen unternehmen. Auch bei den Herren setzen sich immer mehr die bunten Anoraks durch. Ich möchte ihnen vorschlagen, bei der Wahl der noch immer gleich engen Skihose eine der Farben zu wählen, die in Ihrem bunten Anorak als sehr dezent erscheint. Diejenigen, die trotzdem lieber bei einem einfarbigen Anorak bleiben, haben viele Möglichkeiten zum Kombinieren: Giftgrün mit Buchararot, Gelb zu schwarz, Gletscherblau zu Weiß und so weiter, und so weiter. So zu-

rückhaltend, daß sie schon wieder auffällt, ist aber die völlige Gleichförmigkeit von Skihose und Anorak. Da ist Schwarz natürlich besonders raffiniert, aber auch ein leuchtendes Rot ist ziemlich schockierend und läßt sich kaum übersehen!

Sie sehen, an den sportlichen Möglichkeiten der Mode fehlt es keineswegs und darum „Ski Heil“ und zünftigen Schnee und den dazu notwendigen guten Rutsch ins Neue Jahr, das wünscht Ihnen

Ihre *Gisela*

Bild 1

Wie wär's mit einem Wendeanorak, der eine angeschnittene Kapuze hat. Die Innenverarbeitung ist Popeline und außen leuchtet bunte Struktur, die sich auf weißer „Piste“ besonders hervorhebt. Weiße Mütze und Handschuhe geben die schmeichelnde Note zum bunten Anorak. Hoffentlich wählen Sie an Hand der vielen Wegweiser nun auch die richtige Abfahrtsstrecke!

Modell: Fulwiline

Foto: Bachem

Bild 2

Für den „Sonntags-Sportler“ auf der Tribüne hat die Herrenmode einen neuen Stil entwickelt: lässig, bequem und elegant. Aus blau-schwarz melierter Wolle mit Loop-Effekt ist diese saloppe Fausel-Jacke gearbeitet, in ungewöhnlich kurzem Schnitt, mit rund verbreiterten Schultern und grauen Perlmutterknöpfen. Futter und Strickunterkragen in rot sind wirklich modische Knalleffekte. Ja auch die Herrenmode sucht nach Abwechslung!

Modell: Fausel

Foto: service Blaschek

Bild 3

Die neue Mode: Der lange Wendeanorak aus Vollwollpopeline mit Rundgürtel, Seitenschlitz und Strickbündchen. Und wie könnte es anders sein, wo Pelz die große Mode geworden ist, mehr als alle Jahre zuvor, muß auch hier die Kapuze mit Pelz verbrämt werden. Wenn Sie dann auch noch dazupassende Pelzhandschuhe sich erlauben, so sind Sie bestimmt gegen jede Kälte gefeit, zumal die „Verfrorenen“ ja die Nichtsportler sind!

Modell: Fulwiline

Foto: Bachem



Für den Bordmechaniker

18. Lektion | Einwinterung der Vespa

Es gibt wirklich manchmal seltsame Beziehungen zwischen zwei grundverschiedenen Dingen. Was hat zum Beispiel eine Weihnachtsgans mit einem Motorroller zu tun? Dies war also so.

In den letzten kalten Tagen fiel mir plötzlich ein, daß es langsam an der Zeit wäre bei meiner Stammlieferantin für dieses Weihnachten eine ordentliche Gans zu bestellen. Ich fuhr also abends zu meiner Bäuerin um mich mal zu erkundigen, wie es dieses Jahr mit einer Weihnachtsgans aussieht. Man kann es ja nie wissen, vielleicht sind die Viecher schon so teuer geworden, daß diese nur mehr ausgestopft an Museen geliefert werden.

Wie ich nun in den Hof einbiege, werde ich Ohrenzeuge einer nicht überhörbaren Auseinandersetzung zwischen der Bäuerin und ihrem Ältesten, dem Franzl. Es fielen harte Worte, wie: Saubua miserabler, Depp damischer, Saukarren und ähnliche mehr. Der Franzl hörte sich alles mit kindlicher Ergebenheit an und sagte dann: „Mutter, das verstehst du nicht.“ Die Bäuerin holte schon tief Luft und sah bei der halben Drehung, die sie dabei machte, mich. Das war dem Franzl sein Glück.

„Dös sagens doch selba, daß so ein Saukarren nicht in'n Stall nei g'hört, wann's auch nur über d' Nacht ist.“

„Wir hätten halt grad so viel Platz im Kälberstand, der ist grad leer“, meinte der Franzl. „Und wenn ich dann in der Früh wegfahr, springt er gleich an.“ „Und meine Kuh und s'andere Viehzeug kriegen gleich n' Husten von dem G'stank von deim Benzinesel. Was moana Sie, Herr Fridolin?“

„Ja, auf gar keinen Fall gehört der Roller in den Stall, weil nämlich die Stallluft dem Roller schadet, sowohl seinem äußeren Ansehen, als auch seinem Innern.“ Jetzt wurde der Franzl heilhörig. „Warum“, meinte er.

In der Stallluft sind Teilchen von Stoffen, die nicht nur die Lacke angreifen, die Chromteile unansehnlich machen, sondern auch Korrosionserscheinungen im Innern des Rollers begünstigen.

Sie werden sagen, wer kommt schon auf die Idee, seinen Roller in den Stall zu stellen. Selbstverständlich nur jemand, der einen Stall zur Verfügung hat. Die Idee ist naheliegend, denn im Stall ist es warm. Aber die Nachteile sind bedeutend größer als der Vorteil, in der Frühe einmal weniger auf den Kickstarter treten zu müssen. Wir stellen also auch dann, wenn ein Stall vorhanden ist, den Roller in einem anderen, wenn auch kaltem Raum unter. Vielleicht kann man das Fahrzeug noch mit einer Decke oder Plane abdecken.

Andere, die keinen Stall zur Verfügung haben, stellen den Roller vielleicht in einem Raum unter, in dem Behälter mit Säuren stehen. Dies ist aus den gleichen Gründen zum mindesten genau so falsch.

Wenn nun unsere Vespa in der Frühe angetreten ist, lassen wir diese einige Minuten laufen. Dann fahren wir los. Aber nicht so, daß wir rasch hintereinander schalten und schon nach 100 m im großen Gang sind. Wir fahren so lange bei der GS im 2. oder 3. Gang und bei der Touren im 2. Gang, bis wir das Gefühl haben, der Motor wird langsam warm, wobei es auf das langsam im wesentlichen ankommt. Deshalb fahren wir auch zunächst nicht mit dem großen Gang, also dem 3. bzw. 4. Gang. In diesen großen Gängen wird dem Motor die größte Leistung abverlangt. Deswegen auch die größte Wärmeentwicklung. Bei niedrigen Außentemperaturen würde sich der Kolben wesentlich rascher erhitzen als der Zylinder. Die Folgen davon wären Klemmer, die durch das vorher geschilderte Verhalten verhindert werden können.

Ist man nun am Ziel der Fahrt angekommen, meist ist es die Arbeitsstätte, hat man auch keine geheizte Unterkunft zur Verfügung. Der Motor wird sich wieder voll abkühlen. Wir befehligen uns also auch auf dem Heimweg der oben geschilderten Fahrweise.

Selbstverständlich fahren wir in den kleinen Gängen flott weg, denn in diesen Gängen wird dem Motor keine so große Leistung abverlangt wie im großen Gang. Der Motor überhitzt sich nicht plötzlich.

Wenn wir die Absicht haben, die Vespa den ganzen Winter über zu fahren, empfiehlt es sich von Zeit zu Zeit den Roller eine größere Strecke zu fahren, sagen wir 25 bis 40 km. Dabei erhält der Roller seine günstigste Betriebswärme und das Eingeweide des Motors und des Getriebes wird wieder einmal richtig durchgespült.

Auf keinen Fall darf das Mischungsverhältnis geändert werden. Wenn man während des Winters nur kurze Strecken fährt, also nur in der Stadt oder nur zur Arbeit und wieder nach Hause und dieser Arbeitsplatz keine 15 km entfernt ist, kann man eine Zündkerze mit einem niedrigeren Wärmewert verwenden. Hierbei darf aber nicht vergessen werden, die vorgeschriebene Kerze wieder einzubauen, wenn man auf eine größere Fahrt geht. Dadurch, daß im Winter meist nur kurze Strecken gefahren werden und meist bei Dunkelheit, wird die Batterie nicht so ausreichend nachgeladen. Man läßt also diese ab und zu auf ihren Zustand prüfen. Das lohnt sich immer.

Hat man nun die Absicht, das Fahrzeug im Winter still zu legen, so empfiehlt sich folgendes:

Den Roller gründlich reinigen.

Alle nicht lackierten Teile einfetten. Die Chromteile mit einem Chrompflegemittel behandeln.

Dem warmgelaufenen Motor durch den Ansaugstutzen des Vergasers solange Öl eingießen oder einspritzen, bis der Motor stehen bleibt.



Zu dieser Konservierung des Motorinneren nimmt man die Ölorte, die man auch zur Treibstoff-Mischung verwendet. Den Roller stellt man am Aufbewahrungsort so auf, daß die Räder möglichst frei stehen und die Luft aus den Reifen abgelassen werden kann.

Ganz besondere Aufmerksamkeit gilt für die Behandlung der Batterie. Es ist immer darauf zu achten, daß diese während der Ruhezeit sich nicht entlädt. Also die Batterie von Zeit zu Zeit, alle 4 bis 6 Wochen, normal laden lassen. Viele aufmerksame Servicestellen übernehmen gegen eine kleine Entschädigung die Pflege der Batterie während der Zeit des Abstellens. Die vielfach vertretene Anschauung, daß nach Ausgießen der Säure die Batterie ohne Schädigung aufbewahrt werden kann, ist grundfalsch. Zum Entladen gehört mehr. Es ist auf jeden Fall sicherer die Batterie vor Schäden zu bewahren, wenn man diese von Zeit zu Zeit auf ihre Ladung prüft und wenn notwendig nachlädt. Dabei muß man immer daran denken, daß das normale Durchschnittsalter einer gepflegten Batterie bei 2 bis 3 Jahren liegt.

Will man durch eine Abmeldung des Fahrzeuges nur Unkosten sparen, so ist zu beachten, daß die Wiederanmeldung Geld kostet, daß Ersparnisse nur durch Abmeldung der Versicherung gemacht werden können und daß die Versicherung, wenn diese unterbrochen wird, keinen Bonus für unfallfreies Fahren bezahlt.

Soll die Vespa jedoch über den Winter außer Betrieb gesetzt werden, weil ihr Besitzer während dieser Zeit grundsätzlich nicht rollert, so sind die besprochenen Vorschläge zu beachten.

Nachdem der Franzl seine Aufklärung bekommen hatte, habe ich mich bescheiden nach einer Weihnachtsgans erkundigt. Da hat die Bäuerin gesagt: „Gänse aufziehen und fett machen rentiert sich heutzutage nimmer. Aber wunderschöne Enten gibt's.“ Nun, eine Ente ist auch ein ganz netter Vogel.

Prosit Neujahr!

Ihr Fridolin



Den Langfingern das Handwerk gelegt, dadurch zusätzlich gewonnener diebstahlsicherer Gepäckraum, somit Hohlraum unter der Sitzbank für Regenbekleidung, Pullover oder dergleichen auszunutzen.

Wer hat nicht schon den Hohlraum unter der Sitzbank als zusätzlichen Gepäckraum benutzt? Immer aber konnte jeder die Sitzbank anheben. Man hatte keine Sicherheit, wenn der Roller einmal ohne Aufsicht abgestellt war.

Jetzt ist die Sitzbank abschließbar, und selbst größere und wertvollere Teile können einmal darunter verstaut werden. Das Sperr-Steck-Schloß von der Firma Burgwächter (Durchmesser 6 mm) gibt es in jeder Eisen- und Haushaltswaren-Handlung. Das Stück Flacheisen (75 x 16 x 4 mm) wird sich dort ebenfalls auftreiben lassen. Ich habe zum Beispiel ein Flacheisen für die Befestigung der Fensterdekoration genommen und ein Stück davon abgesägt.

Die Arbeiten sind in folgender Reihenfolge zu machen. In die Rückwand der Sitzbank wird zunächst 25 mm von der Unterkante in Richtung der linken Befestigungsschraube des Einrast- und Halte winkels ein 6-mm-Loch gebohrt, etwas aufgefleht und entgratet. Dann wird für den großen Bart des Sperr-Steck-Schlusses nach unten ein Schlitz gefeilt. (Bild 1: Schlüsselloch für das Steckschloß in der Sitzbankrückwand.) Der Bart muß sich leicht durchschieben lassen.

Nun wird nach Zeichnung der Sperrwinkel gefertigt. Das Langloch wird gebohrt und dann aufgefleht, es dient zum Ausrichten des Winkels bei der späteren Montage. Das Schlüsselloch wird auch erst vorgebohrt und dann aufgefleht. Es ist für das Steckschloß, nur darf der Schlitz aber nicht so groß gefeilt werden wie in der Rückwand der Sitzbank, vielmehr darf nur der kleine feststehende Teil des Bartes hineinpassen, damit das Schloß nachher nicht nach innen durchgeschoben werden kann.

Sind die Löcher im Sperrwinkel gebohrt und gefeilt, wird der Winkel ungefähr nach Zeichnung gebogen. Die genaue Form muß aber nach dem Anschrauben noch ermittelt werden. Der Winkel läßt sich dann leicht noch etwas höher oder tiefer schlagen, damit das Sperrschloß auch ohne zu haken durch die Sitzbank und den Winkel hindurchgeht. Auch ist darauf zu achten, daß der Winkel einigermaßen parallel zur Rückwand steht.

Ist der Winkel montiert (Bild 2) und die Sitzbank eingerastet, sitzt der große Bart durch die Rückwand der Sitzbank bis vor dem Sperrwinkel, der kleine feststehende Bart sitzt im Schlüsselloch des Sperrwinkels, so daß beim Abschließen die bewegliche Klinke des Schlosses hinter den Sperrwinkel greift.

Nachher wird der Winkel dann nochmals kurz abgeschraubt und mit Lack überstrichen, damit er nicht rostet. Die Anordnung bewährt sich bei mir bestens. Gekostet haben mich das Schloß 3,20 DM und der Sperrwinkel —40 DM, etwas Freizeit (ca. 2 Stunden), aber die Mühe lohnt sich für jeden!

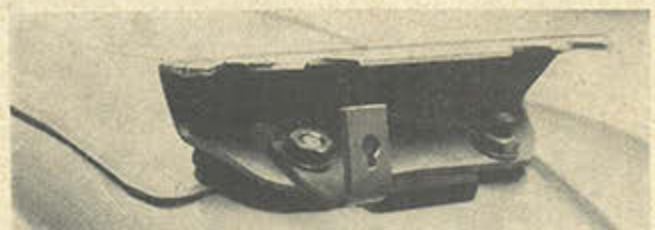
Merten



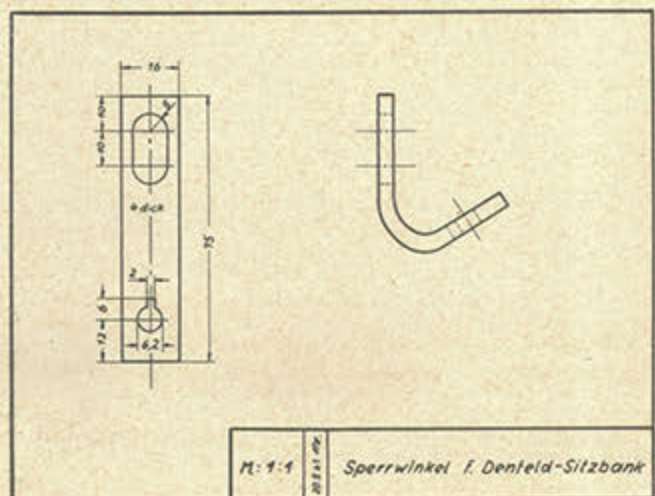
Komplette Anordnung mit eingeschobenem Steckschloß



Sperr-Steck-Schloß der Fa. Burgwächter (Ø 6 mm, 37 mm lang)



Montierter Sperrwinkel





Paragrafen



„Schneiden“

Die bloße Nichtbeachtung von Verkehrsvorschriften kann der Strafrichter in der Regel höchstens mit 150 DM Geldstrafe oder — in schweren Fällen — mit Haft bis zu sechs Wochen ahnden. Unangenehm wird die Lage für den angeklagten Kraftfahrer erst dann, wenn ihm der Staatsanwalt vorwirft, er habe durch sein verkehrswidriges Verhalten eine „Gemeingefahr“ herbeigeführt. Darauf steht nämlich Gefängnis.

Das Bayerische Oberste Landesgericht ist nun der Überzeugung, so eine „Gemeingefahr“ entstehe schon dadurch, daß ein Kraftfahrer, über das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers verärgert, diesen überhole und durch Schneiden absichtlich behindere und gefährde. Dieses vorzeitige Wiedereinbiegen auf die rechte Fahrbahn sei keine bloße Übertretung der Straßenverkehrsordnung mehr und daher „gefängniswürdig“.

Da das Bayerische Oberste Landesgericht mit dieser Rechtsansicht von einem Urteil des Bundesgerichtshofes abweichen will, hat es den bei ihm anhängigen Fall den Karlsruher Richtern zur endgültigen Entscheidung vorgelegt.

(1 St. 283/60)

Wertbegriffe

Wenn man über den Wert von Kraftfahrzeugen spricht, so kommt es hin und wieder vor, daß man aneinander vorbeiredet, weil die Wert-Begriffe in ihren wirklichen Definitionen zu wenig bekannt sind oder unbewußt oder mit Absicht durcheinander geworfen werden. Auch Wortverbindungen, die verschiedene Begriffe koppeln, stiften Unklarheiten und Unheil.

Es ist oft eine Frage der beruflichen Tätigkeit des Einzelnen, ob er den Buchwert, den technischen Wert, den Marktwert, den stichtag-bezogenen Marktwert meint oder den gemeinen Wert, wobei meist vom Zeitwert gesprochen wird.

Es ist nicht die Aufgabe dieses Aufsatzes, den Leser über Buchwerte und Abschreibungsmöglichkeiten zu unterrichten. Wenn man jedoch allgemein über den Wert von Kraftfahrzeugen spricht, muß auch dieser (kaufmännische) Begriff erwähnt werden.

„Der Buchwert wird ermittelt, indem man vom Anschaffungswert ausgeht und die seit der Anschaffung des Fahrzeuges durchgeführten (linearen oder degressiven) Abschreibungen berücksichtigt, wobei besonders hinzutretende Wertverbesserungen oder durch besondere Ereignisse gerechtfertigte Sonderabschreibungen ihre Berücksichtigung finden.“

Im Gegensatz hierzu berücksichtigt „der technische Wert allein den technischen Zustand des Fahrzeugs und bewertet daraus die sich ergebende Lebensdauer. — Bei anderen Maschineneinrichtungen spricht man auch dafür vom ‚Sachwert‘ oder ‚Gebrauchswert‘“.

Marktwerte im Sinne des § 10 Abs. 2 des Reichsbewertungsgesetzes, wie sie von den DERKA-Schätzstellen des Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Vereins e.V. beurkundet werden, sind markt-gerechte Verkehrswerte, die im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach Alter und Beschaffenheit des Wirtschaftsgutes bei An- und Verkäufen objektiv festgestellt werden. Dabei werden die Umstände, die den Preis beeinflussen, berücksichtigt. Zu diesen Umständen gehört der festgestellte Zustand des Fahrzeugs, sein Alter und die Berücksichtigung der jeweiligen allgemeinen und örtlichen Marktlage.

Werden Marktwert-Schätzungen auf einen bestimmten voraus- oder zurückliegenden Tag bezogen, so spricht man von „Stichtag-bezogenen Marktwerten“. Sie werden in erster Linie für Vermögensübersichten verwendet.

Aus dem Versicherungs-Vertragsgesetz vom 30. Mai 1908 (§§ 86 und 140 VVG) resultiert der Ausdruck „Gemeiner Wert“. Jedoch spricht man bei der versicherungstechnischen Abwicklung von Schadensfällen vom Zeitwert und vom Restwert des Fahrzeugs. Der Begriff Zeitwert, wie er insbesondere im § 13 AKB (Allgemeine Bedingungen für die Kraftverkehrs-Versicherung) verwendet und im Kommentar „Stiefel-Wusow“ erläutert wird, hat mit dem oben definierten Marktwert nur zum Teil etwas Gemeinsames. — Während der

Marktwert einen Wert darstellt, den der Markt für das entsprechende Objekt wert hält, ist bei der Ermittlung des Zeitwertes im besonderen die Wiederbeschaffungsmöglichkeit zu berücksichtigen. Abweichende Aufbauformen, Spezialeinrichtungen für den Transport besonderer Güter oder Sondervorrichtungen zur Benutzung des Fahrzeugs durch Schwerbeschädigte oder aber die Wiederbeschaffungsmöglichkeit schlechthin (z. B. bei Auslandsfabrikaten) müssen besonders berücksichtigt werden. — Es ist deshalb grundsätzlich notwendig, die Ermittlung des Zeitwertes in Form eines Sachverständigen-Gutachtens vorzunehmen bzw. durchführen zu lassen, das eventuell auch zu der Frage der Wiederbeschaffung Stellung nimmt.

Beim Zeitwert handelt es sich um die Bewertung des Fahrzeugs unter Berücksichtigung der Verhältnisse unmittelbar vor Eintritt des (Unfall-)Schadens. — Die Restwertermittlung, eventuell auch von Einzelteilen, berücksichtigt in gleicher Weise die Verhältnisse zu einem Zeitpunkt nach Eintritt des Schadens.



Allen Lesern und Freunden des „Vespa Tip“ wünschen
Redaktion und Verlag ein gesundes und erfolgreiches
Neues Jahr.

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 Veranstaltungs-
plaketten nebst Abzeichen des VCVD.

BONN, WERKANSCHRIFT BEUEL-LIMPERICH

TELEFON: BONN 41335/41005 · FERNSCHREIBER 0886558



1



2

Aktuelles im Bild

Bild 1: 124 Stunden saßen die Teilnehmer an der „Vuelta a España“ im Sattel ihrer Vespa und hatten dabei eine Gesamtstrecke von 5000 km in 5 Tagen zu bewältigen. – **Bild 2:** Der Star. Wie eine Filmdiva wartet diese Vespa-Sonderausführung auf Bewunderung und Reverenz. – **Bild 3:** Die automatische Waschanlage ist der letzte Schrei im Pflegedienst für Kraftfahrzeuge. – **Bild 4:** Sitzung des 8. Kongresses des Vespa-Clubs von Europa in Madrid. V.l.n.r.: Dr. Tassinari, Präsident des VC Europa, die Präsidenten der VC England, Deutschland und Schweiz, William Bond, Hans Stück und Jules Gettlinger. – **Bild 5:** Neues aus dem deutschen Schilderwald.



3



4



5



Jeden Freitag um 4 Uhr

von Jo Hanns Rösler



Jeden Freitagnachmittag vier Uhr beginnt das freie Wochenende. Zwei Tage hat der Mensch für sich. Am Freitagnachmittag Punkt vier Uhr verlassen sie alle ihre Büros und Werkstätten, die Arbeiter, die Angestellten, die Beamten, die Stenotypistinnen, die Telefonistinnen, die Verkäuferinnen, die Käsemaker, die Schuhmacher, die Schneider und die Schneiderinnen, die Kaffeeröster, die Bankbeamten, die Gerichtsschreiber und die Gesetzmacher — alle hängen Freitag Punkt vier Uhr ihren Arbeitskittel an die Wand und gehen dem Wochenende entgegen. Zwei freie Tage, ganz nach Lust und Laune auszufüllen, einmal nur Mensch zu sein — welch ein Fortschritt!

So ist es im Leben: hat der eine sonntags ein Huhn im Topf, will der andere auch ein Huhn im Topf. Vor dem Suppenhuhn sind alle Menschen gleich. Warum sollen wir am sechsten Wochentag arbeiten, während alle anderen feiern? Um der Gerechtigkeit zu genügen, werden in naher Zukunft auch die anderen Stände am Freitagnachmittag vier Uhr ihre Arbeit hinlegen und den Chef einen guten Mann sein lassen: ab Freitagnachmittag gibt es keine Post mehr, werden keine Briefkästen geleert, keine Telegramme ausgetragen, gehen die Damen vom Amt auf ihren Wochenendurlaub, stellen die Lokomotivführer ihre Lokomotiven in den Stall, gehen die Zugschaffner und die Stationsvorsteher mit ihren Frauen spazieren, es fährt kein Zug, es fährt keine Straßenbahn, das Radio schweigt zwei Tage, das Fernsehen sendet kein Bild, die Tankstellenwärter machen ihre Säulen dicht, die Kellnerinnen verlangen ihr langes Wochenende mit dem gleichen Recht wie die Köche und Bierabzapfer, ab Freitagnachmittag sind alle Gaststätten bis zum Montagmorgen geschlossen. Es gibt kein Bier, kein Essen, keinen Kaffee und Kuchen und keine Limonade für die Kinder. Auch die Kinovorführer wollen nicht zurückstehen, die Platzanweiser, die Vorhangzieher und Bühnenarbeiter in den Theatern, die Zirkusreiter, die Stallmeister, die Clowns und Manegetänzerinnen, man spielt nur noch von Montag bis zum Donnerstag und selbst die Glockenbuben, die sonntags die Kirchenglocken läuten, überlegen es sich sehr, ob sie nicht am Freitagnachmittag zum letzten Mal die Stränge ziehen sollen.

So geschah es im Jahre 1968, als alle Menschen ihr langes Wochenende hatten, daß sie nichts Rechtes mit ihren freien Tagen anzufangen wußten. Wie sollten sie die Tage ausfüllen? Sie konnten nicht ins Theater gehen, nicht ins Kino, denn diese waren geschlossen, sie konnten nicht fernsehen und nicht Rundfunk hören, es kam kein Ton und kein Bild, sie konnten auch nicht zum Vergnügen in der Badewanne sitzen und sich nichts daheim kochen, denn auch die Wasserwerke und Elektrizitätswerke und Gasanstalten hatten über das Wochenende ihre Leitungen zugeklappt. Aus der Stadt hinauszufahren vermochten die Menschen ebensowenig, denn es fuhren weder Züge, noch Omnibusse, und hatten sie selbst einen eigenen Wagen, wo unterwegs einkehren? Die Gaststätten hatten ein Schloß vor der Tür, denn was dem einen recht ist, ist dem anderen billig. Sie konnten auch nicht miteinander telefonieren und sich so mit Gesprächen die lange Zeit vertreiben, auch das Telefon hatte sein freies Wochenende. Selbst auf hoher See lagen die Schiffe still, die Heizer heizten nicht und der Kapitän spielte mit dem Steuermann und dem Schiffskoch einen Zweitageskat. Sogar das Heer, die Wehrmacht, hatte sein langes Wochenende durchgesetzt, der Feind konnte ungeniert ab Freitagnachmittag vier Uhr ins Land einmarschieren und erst am Montagmorgen stellten sich die Kompanien in den Kasernen zum Gegenangriff auf.

In diese Zeit fiel es, daß sich eine große Unzufriedenheit im Land ausbreitete, daß man den Fortschritt verfluchte und sich bereits Freitagnachmittag vor dem langen Wochenende zu fürchten begann, vor den freien Tagen, an denen man nichts sein konnte als Mensch in seiner Würde. Man erwachte erst wieder am Montagmorgen mit dem Jubelruf: „Endlich wieder ein normaler Arbeitstag!“ und einzelne begannen ihre Vorfahren zu beneiden, die nur einen freien Tag in der Woche hatten, den Sonntag, ihn aber fröhlich feierten. „Was war das doch damals 1960 und 1961 für eine schöne Zeit!“ seufzten sie. Wir leben in dieser Zeit. Erleben wir die Reste eines glücklichen Wochenendes bewußt und dankbar. An den Fingern einer Hand können wir uns die Jahre abzählen, die uns noch bleiben.

Sind Sie schon Abonnent des Vespa Tip?

Der Vespa Tip ist eine interessante und unentbehrliche Zeitschrift für jeden Vespa-Fahrer und für alle, die es noch werden wollen.

Sie können sofort Abonnent des Vespa Tips werden.

Überweisen Sie möglichst umgehend mit einer Zahlkarte 3,- DM auf das Postscheckkonto „Wolfgang Schramm, Sonderkonto II, München, Postscheckkonto Nr. 914 64“, mit dem Vermerk „Vespa Tip 1962“.

Nach Eingang der Zahlung sind Sie Abonnent des Vespa Tips für 1961 und erhalten alle bereits erschienenen Ausgaben der Zeitschrift in diesem Jahr automatisch nachgeliefert.

Der Vespa Tip ist die Zeitschrift für den Vespa-Fahrer und für alle die es noch werden wollen.



Hans Jörg Kögel

Uns schien die Sonne immer

Der 18. Juni war für viele ein Tag wie jeder andere. Für uns jedoch war er lang ersehnt und Anfang einer Reise, die wir mit Spannung erwarteten. Wir, das heißt Ulli, Gunther und Jörg, hatten zwei Vespas, genügend Geld und eine Portion Unternehmungsgelbst, welchen man dazu unbedingt benötigt. Wir hatten in Schweden gearbeitet und fuhren an jenem Tage spät abends von Stockholm nach Nortalje. Von dort trug uns ein Schiff der Silja-Linie nach Turku in Finnland. Das war die erste Etappe einer einmonatigen Reise quer durch Finnland, Lappland, Norwegen und Schweden. Unser Gepäck war auf ein Minimum reduziert. Unser Zelt wog 3,5 kg, drei US-Schlafsäcke, ein Kochtopf, Jeans, Gummistiefel und US-Mäntel. Damit endete der Luxus und begann die Primitivität.



Endlose Sandstrecke zwischen Oulu und Inarisee.

Es mußte aber sein, denn uns erwarteten achtausend Kilometer Straße, welche zum großen Teil ungepflastert waren. Mit einer Sonntagsnachmittagsausgeh-Vespa war das sowieso kein Blumentopf zu gewinnen. Betrachte ich jetzt meinen Roller und dann die chromblitzenden Vespas in Deutschland, so sind die Unterschiede erstaunlich. Trotzdem, es ist noch eine Vespa, verbeult, grau und stumpf, aber sie war zuverlässig, und dafür ein Kompliment dem Vespa-Werk.

An jenem achtzehnten also ging es im Regen zur Fähre. Wir stellten unsere Vespas zwischen dicke Straßenkreuzer und fuhren eine Nacht quer durch eine Inselwelt, die zwischen Schweden und Finnland liegt. Wasser, Wald, Granitfelsen und Ruhe breiten sich da um uns aus, fast ohne Ende. Auf der Fähre jeglicher Komfort, und wenn jemand laut redet, sind es bestimmt deutsche Touristen. Nordländer sind in jeder Beziehung ruhiger als wir, und das tut manchmal gut.

Frühmorgens in Turku regnete es Bindfäden. Geldumtausch im Bahnhof und anschließend beim Kaffeetrinken kam eine Überraschung: Es ist in Finnland nicht üblich ein Trinkgeld zu geben. Das war überraschend und erfreulich, aber es regnete trotzdem. Also mußten wir fahren. Es waren fünfzig Kilometer Schlammstrecke nach Rikikoski. Der Ort ließ sich finden. Wald, Wiese und ein paar Häuser, von denen eines einer uns bekannten finnischen Familie gehörte.

Hier lernten wir finnische Gastfreundschaft kennen, die kaum ein Zweites finden wird. Obgleich nicht reich, teilen sie das Letzte. Dunkles, festes Brot, Milch und Käse, daraus bestand unsere Mahlzeit. Nach der Sauna waren wir hell und draußen war es das inzwischen auch geworden. Ein kleiner

Spaziergang mit Angeleinlage beschloß diesen Tag und dann ging's in die Schlafsäcke. Morgens sechs Uhr wurden wir geweckt, eine Tasse Kaffee und auf in einen Tag voller Sonnenschein. Es sollte zum ersten Mal rollen, Helsinki war unser Ziel und nach fünf Kilometern riß der Gangzug.

Wir kamen nach Helsinki. Unsere Schwedenkenntnisse waren uns nützlich, denn man spricht in Südfinnland ausgezeichnet schwedisch. Wir konnten uns also gut verständigen, machten unsere Einkäufe und fanden schnell einen Campingplatz. Wir hatten uns darauf geeinigt, diese so wenig wie möglich zu benutzen. Unsere Unterkünfte fanden wir bei Bauern, in Heuschobern oder Holzhütten. Es ist billiger, romantischer, und man trifft weniger „Non-Stop-Touristen“. Im übrigen verdienen Finnlands Campingplätze ein Lob — gut gelegen, schön primitiv, und man darf sogar Feuer anmachen. Na ja, die Zeiten sind bei uns vorbei!

Helsinki wurde in Ruhe angesehen. Obwohl eine Großstadt ist die Luft klar und rein und die Stadt sehr sauber. Parlamentshaus, Olympiastadion, Hafen und wenige öffentliche Toiletten, was uns häufig zu Gewaltmärschen zwang. Finnlands einzige Vespa-Service in Helsinki beehrten wir auch mit unserem Besuch. Wir kauften Ersatzteile und mußten erfahren, daß es kaum möglich sei, über Rovaniemi — Inari zum Nordkap zu gelangen. So kamen wir uns wie kleine Kolumbusse vor, als es dann Richtung Lathi ging. Die Straßen waren gut asphaltiert, herrlich blöd geradeaus. Wir hatten gutes Wetter, und die Stimmung war genau richtig. Lathi wurde nur gestreift. Unendliche Wälder folgen dann in Richtung Mikkeli und diese Stadt ist wohl typisch für alle Städte die dann folgen. Schachbrettartig angelegte Straßen, saubere, weiße, und zum Teil moderne Häuser, und dazu, typisch für Finnland, Holzindustrie.

Die Menschen aufrichtig, ehrlich und uns gegenüber von erstaunlicher Freundlichkeit. Man kann nur hoffen, daß der Tourismus sie nicht in ein Gegenteil verwandelt. Mikkeli-Kuopio war unser erster Reisehöhepunkt. Diese hundert Kilometer lange Strecke bummelten wir in drei Tagen herunter. Wir waren inmitten der finnischen Seenplatte und genossen sie mit all ihren Reizen. In Kuopio erlebten wir die Mittsommernacht und unsere so ruhigen Finnen entpuppten sich als temperamentvoll. Große Feuer verkünden die Freude eines tapferen Volkes am Leben, am Sommer und an der Freiheit. Von Pyijö, einem Berg inmitten von Seen und Wäldern soweit man sieht, ist der Anblick einer Sonne, die erst gegen 11.30 Uhr in schweren Wolken versinkt und auf den Seen Lichtreflexe zaubert, so schön, daß ich noch heute dort stünde, wenn uns nicht die Zeit zur Parole vorwärts zwingen würde.

Von Kuopio nach Oulu — 310 km in Gewaltfahrt. Sümpfe, Wälder, Sumpfe, wenige Dörfer und schon teilweise Naturstraße. Abends vor Oulu — Heuschober, Holz, Wasser. Dann kochen und schlafen. Ein Vogel schrie die halbe Nacht, langgezogen und gellend. Es war zum Verrücktwerden, aber der Schlaf erlöste uns davon.

Morgens — Oulu-Asphalt und Prise im Rücken. Wir trinken einen Kaffee und weiter geht's. Mit leichten Magenschmerzen, denn nun beginnt der riskante Teil der Reise.

800 km über Rovaniemi, Sodankylä, Inari, Karasjok nach Hammerfest. Straßen teils fest und 60–65 km/h, teils miserabel 10–40 km/h. Rovaniemi imponierte uns mächtig. Frisch



Ein Bild aus Finnlands Seenplatte zwischen Mikkeli und Kuopio.

aus der Erde gestampft — noch keine Straße asphaltiert. Uns erinnerte alles an Amerikas Pionierzeit und am liebsten wären wir Holzfäller geworden. Von hier fahren Busse in all die verstreut liegenden winzigen Dörfer und das Gespräch derer, die mit Finnenmesser und Stiefeln aus jenen Bussen steigen, dreht sich um Holz, Holz, Holz. Das ist mir sympathischer als Geld, Geld, Geld.

Der Polarkreis wurde passiert und von nun an begegneten wir nur wenigen Bussen und Holzlastern zogen hinter einer riesigen Staubwand an uns vorbei. Von Tundra noch keine Spur, denn die Wärme, die der Inari-See speichert läßt den Wald noch gedeihen. Unendlich von Hügel zu Hügel, das gelbe Band der Straße und dieses wellige und waldige Land ist beeindruckend, ja schön und still. Da wünschte man es bliebe so.

Einen Tag lang liefen wir auf einem Hügel herum, dessen Wald der Krieg zerlegt und zerrissen hatte. Trichter, Unterstände, Geschloßkisten und Splitter — Boten des Todes und schreckliche Jahre in finnischen Wäldern.

Zwei Tage und am dritten am Inari-See, für den ich kaum Ausdrücke finde. Tadeln sie mich ob meiner Romantik. Weitverwinkelt und zwischen Bergen gelegen — kristallklar und scheinbar tot in seinen Granitfelsen liegend, schien es mir das Schönste der ganzen Reise. Die Straße schmeigte sich schmal an ihn und war schwer zu fahren. Feuer machen, abkochen und ein Pfeifchen — wir waren anspruchslos und dabei glücklich.

Aber am anderen Morgen nicht mehr. Gunthers „Ofen“ lief, zog aber nicht mehr richtig. Bis Inari kamen wir. Ein kleiner Ort, Tankstelle, Schule, zehn Häuser, ein Café. Unser Zelt mußte wieder her, denn mit Heuschuppen war es zappelduster. Danach großes Rollerzerlegen und da kein Resultat, Kaffee trinken.

Mit Petit Fleur und Regen saßen wir am „Arsch der Welt“. Unsere Parole, wenn müde, erst schlafen, dann reden, war gut. Am anderen Morgen war der Humor wieder da. Wir machten Ölwechsel, kauften Finnenmesser (hier billig) und fuhren ab.

Gunthers Vespalein — diesen zärtlichen Namen erfindet man 2000 km von der nächsten Service entfernt — wollte nicht mehr. Sie zog immer weniger und an einem Hügel war Feierabend.

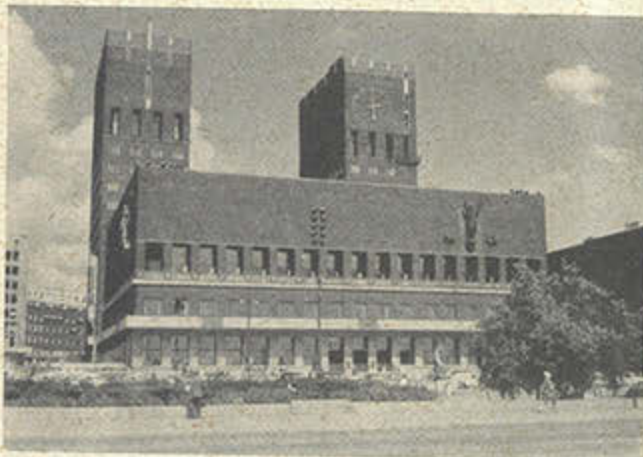
15 km fuhren wir an jenem Tag, dann kam abpacken und Feuer anmachen. Die Mücken fraßen uns fast auf und weiß im Gesicht von Mückencreme mitten im dichtesten Rauch versuchten wir zu ergründen, woran der Fehler liege. Wir kamen darauf — spätabends. Die Kupplungsbeläge waren „fertig“ und unsere Stimmung sank.

Mit Autostop zum nächsten größeren Ort, jawohl — 90 km, aber kein Laster kam. Am anderen Morgen kein Auto und es begann das große Abschleppen. Loser Sand und hügelig, es war nicht leicht und bergauf mußten wir schieben. Geredet wurde nicht viel und unsere Parole „Hunde, wollt ihr ewig leben“. Unterwegs begegneten wir einem Milchlasten, der Gunther samt Vespa 60 km mitnahm. So waren wir am Abend am Ende Finnlands. Eine Brücke trennte uns von Norwegen und die Tatsache, daß es in jenem Dorf keine Reparaturwerkstatt gab. Am nächsten Tage nach Karasjok in gleicher Manier. Es war Samstag spätabends und eine Horde Kinder kamen mit zur Werkstatt. Da war ein junger Schlosser, da war Kork. Es klappte alles und während die Sonne schien und es zwölf Uhr abends wurde, war die Sache repariert. Der Mann ist jedem zu empfehlen, dem dort mal was passieren sollte. 60 Kronen kostete der Spaß, drauf auf die Vespen und es begann eine Fahrt, von der ich meinen Enkeln noch erzählen werde. Es wurde eine Nachtfahrt bei Sonnenschein und was diese schrägsteigende Sonne aus Sümpfen und Tundra machen kann, ist wunderbar.

Uns war erbärmlich kalt, denn wir fuhren direkt in Norwegens schneebedeckte Fjordberge hinein. Morgens gegen sieben Uhr waren wir an der Fähre nach Hammerfest. Nach kurzem Schlaf unter blauem Himmel und einem guten Essen waren wir soweit zu Menschen geworden, daß wir weiter fahren konnten. Fährenüberfahrt und 30 km bergige Strecke und da lag Hammerfest. Fjordluft überall, Fisch, Tank und Salz. In den Dörfern auf Rosten hängt er zum Trocknen, der Segen des Meeres. Die Vegetation hört bis auf Flechten völlig auf. Hammerfest, Hafenstadt und nördlichste der Welt ist ein Beweis, daß Menschen überall leben können. Wir mußten auf den Campingplatz, denn hier fanden wir die einzige Mög-



Marktleben in Miceli.



Rathaus in Oslo.



Holmenkollen bei Oslo — Traum aller Skispringer der Welt.



Eiskalt weht der Wind über die norwegische Hochebene. Polarzirkel in Norwegen.

lichkeit zum Kochen. Nordkap — grauer Fels im Meer und schlechtes Wetter, aber das Bewußtsein auf dem nördlichsten Punkt Europas zu stehen. Dazu weiter kein Kommentar und Weiterfahrt in Richtung Narvik. Es wurde ein Katze- und Mausspiel mit den Fjorden. Die Straße windet sich an ihnen entlang, scheinbar ohne Ende. Sie ist fest, schmal und bei Regen glatt.

Überall von Wänden stürzendes, glasklares Wasser — schwere Wolkendecke und Ebbe und Flut. Andere Reize und auch hier Schönheit und die Berge kalt und majestätisch. Auf einem Hochplateau, das vom Winde gefegt wurde, lag fernab von der Straße eine Lappensiedlung. „Echte Lappen“, ein eigenartiger Menschenschlag, der hier oben aushält, während wenige Kilometer weiter im Tal uns Wärme und Wald umgibt und die Kuh Triumphe über das Ren feiert. Sie bewahrten bis heute ihre Freiheit und wandern in den nördlichsten Teilen Norwegens und Finnlands. Nach drei Tagen waren wir in Narvik. Von uns zerschossen, jetzt neu erbaut. Schöne Stadt und internationaler Erzhafen Skandinaviens. Die Sonne hatte ein Einsehen mit uns und so trennten wir uns nur schwer davon und fuhren Richtung Fauske. Unsere Roller, noch nie gewaschen, waren kaum noch zu erkennen und wir selbst waren auch im Zustand des Vagabundentums. Was macht's, wenn man sich gut aufführt und nicht mit „O, du wunderschöner deutscher Rhein“ in norwegische Städte zieht, in denen unsere Väter eventuell dasselbe sangen. Wir waren von den Norwegern nicht weniger begeistert als von den Finnen.

Fauske — Trondheim, die Berge werden höher und die Strecken teilweise trostlos, Steine — Steine — Steine und dann wieder der Polarzirkel, Abschied von der Mitternachtssonne und ein bißchen traurig.

40 km vor Trondheim die erste Asphaltstraße seit 2 1/2 Wochen. Es war die Freude von Negeren, die zum erstenmal einen Spiegel sehen. Auch in Trondheim, wie überall gutes Wetter. Dom, Fischmarkt, Altstadt und hübsche Norwegerinnen sind des Betrachtens wert, und ein Farbfilm mußte dran glauben. Es ging in zivilisierte Landesteile und unser Aussehen war der Grund für so manches Umdrehen und Gaffen. Verständlich und von uns mit stoischer Urlauberruhe ertragen. Kurz hinter Trondheim ein idealer Campingplatz am rauschenden Wildbach und großes Champignonessen. Sie wuchsen direkt vorm Zelt und ich erinnere mich gerne. Am anderen Tag Aufbruch im Regen. Die Straße war frisch aufgeschüttet und gewölbt. Es war glatt wie auf einer Rutschbahn. Wir wollten nach Dombas.

Erst fielen Gunther und Ulli und ihr Aussehen war entzückend. Solche sauberen Bürschlein — ei — ei. Nichts passiert und weiter im 1. Gang. Dann fiel ich und da wir zu eng hintereinander fuhren, beide auf mich drauf. Das war schon schlimmer und wäre der Sturzhelm nicht gewesen, wer weiß. So brummte der Kopf, es regnete, die Urlaubsruhe war fort und Weiterfahrt ohne Schneid nach Dombas. Karten an Eltern und Verwandte: uns geht's bestens, waren noch nie so fröhlich. Am nächsten Tage aufklarend und Asphaltstraße — hei ab ging's nach Lillehammer. An einem kleinen See in Gjøvik wohnten bekannte Norweger. Wir wurden herzlich aufgenommen, konnten baden und uns rasieren. Dann gab es Essen. Gebrauch von Messern und Gabeln fiel sichtlich schwer und unser Wirt hatte viel zu lachen. Tags darauf ging es Richtung Oslo. Gegen Abend waren wir da und der Holmenkollen grüßte uns von weitem. Ein Campingplatz ist kurz darunter und bald dampfte der Kakao. Es gab in Oslo viel zu sehen:

Stadthuset, der Hafen, Holmenkollen und wunderbare Parkanlagen luden zum Verweilen ein.

Entlang an Schwedens großen Seen „Vänern und Mälaren“ zieht sich das Asphaltband durch endlose Wälder nach Stockholm und uns zog es magnetisch zurück. So fuhren wir am letzten Tage bei gutem Wetter 400 km und trafen abends 10 Uhr am Ausgangspunkt unserer Reise ein. Stockholm, die Metropole Schwedens hatte uns wieder.

Das hier geschriebene vermittelt Ihnen nur einen kurzen Überblick über unsere Reise. Ich persönlich stehe zu sehr unter dem Eindruck des Gesehenen, als daß ich dies aufs Papier bringen könnte. Allen, die diese Route versuchen möchten, sei gesagt:

Die Vespa, der Wille und die Kameradschaft sind ausschlaggebende Faktoren und nun He-He und Vespa-Roll.

Hans-Jörg Kögel



LESERBRIEFE

Sehr geehrter Herr Schramm!

Vielleicht erinnern Sie sich noch, daß im Juni 1959 auf Einladung des VC Toulon bzw. des Vespa-Clubs von Frankreich seiner Zeit fünf Mitglieder unseres Clubs zu einem Treffen nach Toulon eingeladen wurden. Anlaß hierzu war das Anfang des Jahres 1959 begründete Partnerschaftsverhältnis zwischen der Stadt Toulon und unserer Vaterstadt.

Während dieses Treffens am 6. und 7. Juni 1959 wurde die „Jumelage“ zwischen den Vespa-Clubs von Toulon und Mannheim offiziell ins Leben gerufen. Unsere Mitglieder konnten herrliche und unvergeßliche Stunden in Toulon erleben (siehe Vespa Tip Nr. 27) und wir hatten schon lange ein weiteres Zusammentreffen mit unseren Touloner Freunden, mit denen wir laufend in brieflichem Kontakt standen, beabsichtigt. Im Jahre 1960 konnte dies leider wegen der vielen Termine von Treffen nicht mehr realisiert werden.

Aber dieses Jahr war es dann soweit: Bereits Anfang Januar (wegen der Urlaubsvormerkung) wurde unsere große, gemeinsame Cluburlaubsfahrt nach Toulon auf 1. mit 16. Juli festgelegt. Wenn wir somit auch leider wegen der Terminüberschneidung nur mit wenigen Maschinen am Deutschen Internationalen Vespa-Treffen in Wiesbaden teilnehmen konnten, so besteht jedoch hier bei allen Toulon-Fahrern (zehn Vespa und zwei Kleinwagen, insgesamt 17 Personen) die einhellige Meinung, daß unsere Fahrt (einfach 1100 km) ein großartiges Erlebnis gewesen ist. Unsere Touloner Freunde haben sich einmalig vorbildlich um uns in jeder nur erdenklichen Weise bemüht.

Von unserer Fahrt wurde sowohl in Touloner Journals als auch in der Mannheimer Zeitung ausführlich in Wort und Bild berichtet.

Ihr Günter Waldmann
(Vespa-Club Mannheim, 1. Vors.)



„Jumelage“ des VC Mannheim mit seinem Patenclub, dem Vespa-Club Toulon (Frankreich)



Liebe Clubkameraden!

Wir schreiben jetzt das Jahr 1962. Deshalb möchte ich nicht versäumen, Ihnen allen ein erfolgreiches und vor allem unfallfreies Neues Jahr zu wünschen. Zunächst ist es noch kalt und der Winter regiert die kommenden Wochen. Kein freundliches Wetter für den Rollerfahrer, aber die Zwangspause dauert nicht lange. Viele von Ihnen werden jetzt Gelegenheit haben, den Verkehr aus der Perspektive des Fußgängers zu betrachten und dabei feststellen können, daß auch diese Verkehrsteilnehmer an ihren motorisierten Artgenossen manches auszusetzen haben. Es ist schon so, daß die Leute als Fahrrad-, Moped-, Roller- oder Autofahrer die Verkehrsprobleme nur durch ihre eigene Brille sehen. Dabei fällt es unter den Fußgängern besonders den alten Menschen schwer sich auf den hektischen Straßenverkehr unserer Tage einzustellen. Wollen wir uns doch für das neue Jahr vornehmen auf der Straße noch mehr Rücksicht als bisher gegenüber alten und gebrechlichen Mitbürgern zu üben. Wenn wir alt und grau geworden sind, hoffen wir bestimmt, daß die jungen Leute uns den Vortritt lassen.

Im letzten Monat des alten Jahres war ich längere Zeit im ganzen Bundesgebiet unterwegs, um mich über die Vorbereitungen für die Vespa-Treffen für 1962 zu informieren. Ich konnte dabei feststellen, daß die Vespa-Clubs in Mainz, Tübingen, Hannover, München, Auersmacher und Recklinghausen bereits mitten in den Planungen für ihre Veranstaltungen stecken. Neu ist, daß zu den regionalen Vespa-Treffen auch ausländische Clubs eingeladen werden, sofern sie dem Vespa-Club, der das Treffen ausrichtet, benachbart sind.

Das Deutsche Internationale Vespa-Treffen 1962 in Mainz findet an Pfingsten statt. Ich glaube, daß Sie diese Tatsache sehr begrüßen werden. Mainz verspricht neben den großen Veranstaltungen vor allem ein sehr preiswertes Treffen zu werden. Die Stadt Mainz feiert 1962 ihr 2000jähriges Bestehen und unser internationales Treffen liegt im Hauptmonat der vielen Veranstaltungen, die das ganze Jahr über in Mainz abgehalten werden.

Den Clubvorständen rate ich, sich so schnell als möglich darüber klar zu werden, wann sie 1962 ein Freundschaftstreffen abhalten wollen. Wie überall so gilt es auch bei der Terminanmeldung beim VCVD, daß wer zuerst kommt, auch zuerst mahlt. Wenn der Terminkalender einmal voll ist, gelingt es dem VCVD nur selten den Terminwunsch des anmeldenden Clubs auf Anhieb unterzubringen. Alle Clubkameraden werden es sicher sehr begrüßen, daß der VCVD nach dem 31. 3. 1962 eine vollständige Terminliste über sämtliche angemeldeten Freundschaftstreffen herausgibt und an alle Vespa-Clubs versendet. Dadurch ist es manchem Urlauber möglich, auf seiner Reise noch dieses und jenes Freundschaftstreffen zu besuchen.

Außerdem schlage ich vor, daß alle Vespa-Clubs, die zu einem Freundschaftstreffen einladen wollen, mindestens zwei Monate vor der Veranstaltung eine Voreinladung an die

Clubs senden, die später mit einer Ausschreibung eingeladen werden sollen. Dann ist sicher mit einem guten Besuch zu rechnen. Die Ausschreibung selbst sollte spätestens 3 Wochen vor dem Treffen in Händen der Interessenten sein.

Zunächst wird jedoch im Westen und Süden unseres Landes der Karneval jung und alt zu ausgelassenen Narren machen. Sicher werden sich die Vespa-Clubs nicht die Gelegenheit entgehen lassen, ein zünftiges Clubfest aufzuziehen. Ohne Roller natürlich! Das versteht sich von selbst.

Ich hoffe, daß Sie auch im neuen Jahr zu den Lesern des Vespa-Tips zählen und weiterhin zu der internationalen Familie der „Vespisten“ gehören werden. In diesem Sinne verbleibe ich mit einem kräftigen „Vespa-Roll“ für 1962

Ihr Wolfgang Schramm

Neue Clubanschriften

VC Pforzheim: 1. Vors. Jürgen Grube, 2. Vors. Günter Kern, Schatzmeister Joachim Koch, Kassierer Jürgen Fütterer, Schriftführer Hans Jürgen Abelt, Protokollführer Bernd Metzger, Sportwart Udo Fischer, Gerätewart Horst Klingel.

Clubanschrift: Pforzheim, Postfach 1861, 1. Vorstand J. Grube, Eutingen (Bd.), Hauptstr. 3

VC Neuß: 1. Vors. Dieter Paikert, Sportwart Peter Rittelmann, Tourenwart Albert Lindemann, Kassierer Matthias Komans. Clubanschrift: Heinrich Denecke, Neuß (Rhein), Kapitelstr.

VC Limburg (Lahn): 1. Vors. Herbert Schenk, Linter, Kr. Limburg, Mittelstr. 3 — Clublokal Gaststätte Schmidt — Clubabend Dienstag, 20 Uhr.

Treffenkalender des VCVD 1962

9. bis 11. Juni: Deutsches Internationales Vespa-Treffen in Mainz

Regionale Vespa-Treffen

19., 20. Mai: Tübingen

2., 3. Juni: Hannover

30. Juni, 1. Juli: München

21., 22. Juli: Auersmacher (Saar)

Recklinghausen (Termin noch nicht bekannt)

Tag der Vespa 6. Mai 1962

Vespa-Treffen Ausland 1962

Bei Redaktionsschluß lagen nur die Terminmeldungen aus Holland vor. Wir hoffen in Vespa Tip Nr. 41, der Ende Februar erscheint, den vollständigen Terminkalender des Vespa-Clubs von Europa veröffentlichen zu können.

Holland

29. April: 3. Hart van Brabant, VC Tilburg

12., 13. Mai: 10jähriges Bestehen, VC Rotterdam

10., 11. Juni: Zielfahrt (Teilnahme beschränkt), VC Arnhem

1. Juli: Rallye, VC Noord-Limburg

1., 2. September: Twentse Ros Rallye, VC Hengelo



9 Jahre VC Neuß

Am 14. Oktober stand der Neußer Vespa-Club genau ein Jahr vor seinem 10. Stiftungsfest. Rückschau auf die verflossene Saison, Ehrung der Clubmeister, Freude über die Anwesenheit der Ehrenmitglieder und letztlich ein gemütliches Beisammensein kennzeichnen den Inhalt dieses Geburtstages. Der 1. Vorsitzende, Kurt Münch, hob in seiner Ansprache den erneuten Beitrag seines Clubs für internationale Verständigung hervor. Die Tatsache, daß von den 25 Beteiligungen an Vespa-Veranstaltungen allein 19 jenseits der deutschen Grenzen waren, beweist dieses nachdrücklich.

Bei einer solchen sportlichen Aktivität bleiben kleine und große Erfolge natürlich nicht ganz aus. Mit einer gewissen Befriedigung konnte der Vorsitzende darum auf die Erringung von insgesamt 29 Preisen im Laufe der vergangenen Sportsaison hinweisen. Der VC Neuß (Rhein) 52 war in diesem Zeitraum an Wettbewerben in Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz beteiligt. Eine clubinterne Statistik weist nach, daß dabei 61 226 km gefahren wurden.

Höhepunkt des Stiftungsfestes war auch diesmal die Ehrung der Sieger. Zunächst vollzog sich die Preisverteilung für die Gewinner der Fuchsjagd. Dabei erhielt den 1. Preis (Wanderpokal und Goldplakette) Kurt Münch, den 2. Preis (Silberplakette) Albert Lindemann und den 3. Preis (Bronzeplakette) Kurt Fußangel.

Je eine Plakette für besondere Verdienste wurde den Clubmitgliedern H. Denecke und W. Broich überreicht.

Clubmeister 1961 des VC Neuß (Rhein) 52 wurde Dieter Paikert, der damit an seinen Vorjahrsfolg anknüpfte und zum zweiten Mal hintereinander den Wanderpokal errang. Den zweiten Platz belegte Albert Lindemann vor Peter Rittmann, Heinz Dickmann und Günter Krümmel.

Mit der Verleihung der Ehrenmitgliedschaft an Polizeihauptmeister Schwarz würdigte der VC Neuß die Unterstützung und Freundschaft eines langjährigen Gönners. Die anwesenden Ehrenmitglieder K. Stöckli (Schweiz) und A. Bourgeois (Belgien) nahmen ebenfalls den einstimmigen Beschluß des Vorstandes mit Beifall auf.

Erst sehr spät trennten sich die Clubmitglieder, die mit ihren bisherigen Leistungen recht zufrieden sein dürfen.

Lörracher Fuchsjagd

Am Sonntag, dem 22. Oktober 1961, führten wir unsere diesjährige Fuchsjagd in einem Teilgebiet des Wiesentales durch. Um 15 Uhr starteten die 19 Teilnehmer in Lörrach, nachdem der „Fuchs“ bereits seit einer Stunde seine Fahrte mit Gips auf einsamen Straßen, Wald- und Feldwegen zeichnete. Gleich vom Start weg setzten sich die Fahrer Oswald und Schrader aus Lörrach sowie Gradolewski aus Säckingen an die Spitze der Meute und vergrößerten ihren Vorsprung vor den Verfolgern von Kilometer zu Kilometer.

Diese drei Fahrer jagten sich nun gegenseitig über die aufgeweichten Wald- und Feldwege und stellten den Fuchs, der eine Strecke von 63 km markiert hatte, bereits nach etwas mehr als einer Stunde im Fuchsbau. Daß die Route trotzdem nicht zu leicht war, sah man daran, daß die nächsten Verfolger erst nach weiteren 15 Minuten eintrafen, einige sogar fast drei Stunden brauchten und sechs Fahrer das Ziel überhaupt nicht fanden.

Sieger wurde unser bewährter Fahrer und Sportleiter Hans Oswald gefolgt von unserem 1. Vorsitzenden Lothar Schrader und dem Säckinger Gradolewski.

Besonderer Dank galt auch dem Fuchs (Klaus Tröner) für die Durchführung der Fuchsjagd und das Aussuchen der landschaftlich und straßenmäßig abwechslungsreichen Strecke. Er erhielt für seine Bemühungen eine kleine Reiseapotheke überreicht.



1. und 2. Vorsitzender des VC Emmendingen werten zusammen mit Clubmitgliedern die Ergebnisse der Bildersuchfahrt aus.

Schwarzwälder Hüttenparty des Vespa-Clubs Emmendingen

Acht befreundete Clubs nahmen bei der Ziel- und Bildersuchfahrt teil

Emmendingen. An einem Wochenende fand in der Emmendinger Skihütte auf dem Feldberg die Hüttenparty des Vespa-Clubs Emmendingen, dem viele Vespa-Fahrer aus dem Kreisgebiet angehören, statt. Sie war mit einer Ziel- und Bildersuchfahrt verbunden. An beiden Fahrten beteiligten sich aus acht benachbarten Vespa-Clubs insgesamt 80 Roller mit über 130 Personen.

Beim Eintreffen der einzelnen Clubs auf dem Feldberg — Endpunkt der Zielfahrt war der Kiosk bei der Jugendherberge Hebelhof — wurden die einzelnen Maschinen genau überprüft, ob sie keine Mängel aufweisen. Nach Beendigung dieser Prüfung konnte sich jeder Teilnehmer mit Fleischbrühe stärken.

Dann ging es an den Start zur Bildersuchfahrt. Sie führte über eine 28 Kilometer lange Strecke durch ein landschaftlich schönes Gebiet, vom Hebelhof über Bärental und Altglas- hütten zum Schluchsee, wo die Wende war, und wieder zurück zum Feldberg. Unterwegs waren vier Besonderheiten (ein Bauernhaus, ein markanter Felsen, ein Leitungsmast und ein Wegweiser), die an Hand einer Fotografie erkannt werden mußten. Außerdem befanden sich auf der Strecke drei Kontrollposten, bei denen sich die Fahrer melden mußten.

Nach Beendigung der Bildersuchfahrt, die große Freude bereitete, waren die Clubs Gäste des Vespa-Clubs Emmendingen auf der Skihütte. Hier wurde gemeinsam das Nachtessen eingenommen. Dann hieß der 1. Vorsitzende, Helmut Knöller, die Gäste willkommen.

Während des Unterhaltungsabends nahm der 1. Vorsitzende die Preisverteilung für die Gäste der Ziel- und Bildersuchfahrt vor. Den ersten Preis und damit den größten Pokal erhielt der Vespa-Club Singen, den zweiten Preis der Vespa-Club Villingen, den dritten Preis der Vespa-Club Konstanz, den vierten der Vespa-Club Colmar, den fünften der Vespa-Club Neuenburg. Die folgenden Plätze belegten die Vespa-Clubs Hornberg, Schopfheim und Lörrach. Dann ging der Abend, der viele Überraschungen brachte, in froher Stimmung und guter Laune weiter.

Am Sonntagmorgen unternahmen alle nach dem gemeinsamen Frühstück eine Wanderung zum Fernsehturm und zum Feldsee.

Neues Leben im VC Kempten

Wie schon in den Vorjahren, hatten wir beim Vespa-Club Kempten auch dieses Jahr wieder ein Sportprogramm zusammen gestellt, das neben verschiedenen Veranstaltungen auch einen Geschicklichkeitslauf sowie eine Bilder-Orientierungsfahrt vorsah.

Nachdem der Club für eine solche, auf ihn begrenzte Veranstaltung sehr darauf bedacht ist, möglichst viele Clubfahrzeuge auf die Strecke zu lassen, hatten wir uns eine ähnliche Clubgemeinschaft gesucht, welche uns zu diesen Veranstaltungen, die wir zu unserer jährlichen Clubmeisterschaft werten, die entsprechenden Funktionäre stellt oder die Durchführung gänzlich übernimmt.

Selbstverständlich haben wir bei dieser Suche darauf geachtet, daß wir es nicht mit irgend einem Rollerclub zu tun haben, sondern mit einer Gemeinschaft, die das Auftreten unseres Vespa-Clubs in der Öffentlichkeit auf keinen Fall beeinträchtigt. Schließlich konnten wir uns mit dem Kemptener BMW-Club soweit einigen, der dann unter dem Vorbehalt der Gegenseitigkeit zusagte.

Bei herrlichem Sommerwetter hatte man sich nun am 1. August Sonntag zur Mittagsstunde in unserem Vespa-Service, Firma Max Hänsler KG., getroffen, wo bereits ein BMW 700 auf uns wartete, von dem aus dann die Fahrer einzeln in Abständen von je zwei Minuten zum Start gerufen wurden. Jeder Fahrer erhielt erst bei seinem Aufruf die erforderlichen Startpapiere, bei welchen sich sechs Landschaftsfotos befanden, die gleichzeitig die einzelnen Kontrollpunkte darstellten. Schon von hier ab hatte der einzelne Fahrer keine Möglichkeit mehr, mit seinen anderen Clubmitgliedern über die erhaltenen Bilder zu diskutieren. Immer wenn einer gestartet war, wurde der nächste zum Start gerufen, so daß jeder knappe zwei Minuten Zeit hatte, sich mit seiner SOZIA darüber zu unterhalten, auf welchen Straßen und Wegen die gesamte Strecke unter Erreichung aller sechs Kontrollpunkte am kürzesten zu befahren ist. Als erster Wertungsfaktor galt die geringste Kilometerzahl im gesamten und erst in zweiter Linie die Zeit.

Die einzelnen Kontrollpunkte lagen weit verzweigt im „Allgäuer Voralpengebiet“. Unsere Mitglieder hatten mit dieser Wertungsfahrt nicht nur zu beweisen, wer auf den rauen, teils sehr schlechten Wegen mit gefährlichen Kurven, starken Steigungen und ebenso fast halsbrecherischen Gefällstrecken, seine Vespa am sichersten beherrscht, sondern mancher hat gezeigt, daß der Weg nach Italien leichter zu finden ist, als der in ein ca. 20 km entfernt gelegenes Bergdorf.

Als offizielles Ende der Fahrt war 17 Uhr bekanntgegeben, und wer bis dahin noch nach Kontrollpunkten suchte oder noch nicht im Ziel war, der durfte seine Siegeschancen für diesen Tag begraben, und auf dem kürzesten Wege zum Clublokal steuern. Hier war man dann zur Siegerehrung beisammen, welche vom Vorsitzenden des BMW-Clubs durchgeführt wurde, da unsere Mitglieder alle, also auch die Vorstandschaft, in der Wertung gestartet waren.

Sieger wurde Horst Krukow mit seiner Gattin als Sozia auf Vespa T 150/4.



Der verjüngte Vespa-Club Kempten im Allgäu.

Bereits vier Wochen später traf es unseren Club zur Durchführung einer Gleichmäßigkeitsprüfung für den BMW-Club, welche auf einer Länge von 120 km durch das gesamte Oberallgäu führte. Mit dieser Fahrt konnten wir uns nun revanchieren, denn an Schwierigkeit haben wir nichts übersehen, und unsere „geheimen“ Kontrollpunkte errichteten wir nicht selten mitten in den weiten Hochwäldern unseres Allgäus.

Auch für die Wintermonate haben wir gemeinsame Veranstaltungen geplant, darunter einen Faschingsball.

Geschicklichkeitskurs in Bochum-Süd

Am 14. 10. 1961 um 15.30 Uhr begann unser erstes Geschicklichkeitsturnier in der Geschichte unseres jungen Clubs (gegründet 5. 3. 1961). Der Clubmeister in dieser Disziplin sollte ermittelt werden. Hierfür stand uns der Kirmesplatz in Bochum-Harpen zur Verfügung.

Bereits am Samstagvormittag waren die Hindernisse nach dem Turnierplan des VCVD aufgestellt worden. Es hatte alles



Geschicklichkeitskurs des jungen VC Bochum-Süd.

gut geklappt. Selbst der Wettergott ließ uns zu dieser späten Jahreszeit nicht in Stich. Es war ein herrliches „Rollerwetter“. Was sollte jetzt noch schiefgehen? Schon vor Beginn hatten sich viele Zuschauer am Platzrand eingefunden.

Zunächst wurden die Startnummern ausgelost. Jeder Fahrer war darauf bedacht, eine ziemlich hohe Startnummer zu bekommen, denn natürlich wollte keiner den Anfang machen. Aber eine mußte jetzt doch beginnen, und als dieser seinen Durchgang mit viel Beifall beendet hatte, mußte mancher gestehen, daß es nicht so einfach ist, diesen Stangen- und Büchsenwald fehlerfrei zu durchfahren.

Die meisten Fehler wurden am Exzenter gemacht, denn viele Fahrer sahen dieses Hindernis zum ersten Mal, und es gab dementsprechend „Büchsenalarm“. Für unsere „Experten“ war dieses Hindernis natürlich kein „Hindernis“ zum „Clubmeister“. Sie hatten sich bereits mit diesem „blöden Ding“ anlässlich des Geschicklichkeitsturniers bei der Europameisterschaft auf dem Nürburgring vertraut gemacht.

Sieger und damit Clubmeister wurde Jürgen Cremerius. Er bekam den zum ersten Mal ausgefahrenen Wanderpokal und dazu die goldene Clubmedaille. Auf den 2. Platz kam, und erhielt damit die silberne Medaille, Adolf Stanke. Die bronzene Medaille bekam Herbert Bernetzki.

Als dann noch zur vorgerückten Stunde unsere Clubkameraden „Däumchen“ und „Molly“ als Komiker auftraten, war der Höhepunkt erreicht. Diese beiden haben uns so viel Freude bereitet, daß uns noch auf dem Heimweg die Freudentränen von ihren Späßen in den Augen standen und jeder mußte zum Abschluß sagen: Es war ein gut gelungenes Turnier.

„Ischa Freimaakt!“

Unter diesem Motto veranstaltete am 27. 10. 1961 der Vespa-Club Bremen e.V. sein traditionelles Freimaaktfest. Zu Gast war der VC Hamburg-Blankenese mit acht Vespisten.

Das Club-Heim war mit Girlanden, buntem Krepppapier und spaßigen Karikaturen aus dem Clubleben dekoriert worden.

Für Unterhaltung und Schwung sorgte eine 5-Mann-Jazzband, die den ganzen Abend die Tanzfreudigen auf den Beinen hielt.

Viel Begeisterung lösten auch die ulkigen Wettkämpfe aus, bei denen es sehr schöne Preise zu gewinnen gab. Als Höhepunkt des Abends wurde zur Gaudi aller Anwesenden eine riesige Flasche „Cinzano“ amerikanisch versteigert.

Daß es hierbei überlaut zugeht, war verständlich, denn... es „Ischa Freimaakt“ gewesen!

10 Jahre Vespa-Club Nürnberg

Der Vespa-Club Nürnberg führte anlässlich seines 10jährigen Bestehens am 26., 27. August 1961 ein Freundschaftstreffen durch.

Treffpunkt war am Samstag das Nürnberger Stadion.

Aus allen Teilen der Bundesrepublik kamen Vespa-Freunde bei strahlendem Sonnenschein zum Zielort.

Die Jubiläumsfeier mit großartigem buntem Programm fand im Saalbau Waldschänke mit einer Beteiligung von rund 350 Personen statt.

Die vorzüglichen Hesse-Girls zusammen mit den „2 Pöterlasbom“, einem Büttendredner aus Neustadt, umrahmt von der Max-Greger-Club-Band und Conferencier Willi Eggert vom Bamberger Hof gaben ihr Bestes und trugen dazu bei, daß die Stimmung auf den Höhepunkt kletterte.



Vespa-Hochzeit in Nürnberg. 1. Vorsitzender, Arthur Eichner, gratuliert dem glücklichen Brautpaar Werner Dannhäuser und Brigitte, geb. Hosak.

1. Vorsitzender Arthur Eichner begrüßte die Festgäste und schilderte den Werdegang des sehr erfolgreichen Vespa-Clubs Nürnberg.

Verdiente Mitglieder und Gönner des Clubs wurden ausgezeichnet. Es erhielten die goldene Ehrennadel die Clubkameraden Werner Dannhäuser und Helmut Marklstorfer, die silberne Ehrennadel der Clubkamerad Fritz Eyrich.

Dem Schirmherrn der Veranstaltung Herrn Bürgermeister Franz Haas, sowie den Herren des Ehrenausschusses, ADAC-Gauschatzmeister Hans Dietrich, Dr. Hans Schmotzer, Bad Windsheim, und Willi Steiner vom 1. NAC wurden ebenfalls silberne Ehrennadeln verliehen. Das Vorstandsmitglied des ADAC Gau Nordbayern, Gausportleiter Toni Fleischmann erhielt die gleiche Ehrung.

Sportkamerad Willi Steiner sprach im Namen von Stadtverwaltung und Ehrengästen. Er würdigte den großen Idealismus von Vorstandschaft und Mitgliedern und ganz besonders die vielen sportlichen Erfolge in lokalen, nationalen und internationalen Wettbewerben.

Dann wurden Ehrengeschenke übergeben, darunter ein wertvoller Pokal des Nürnberger Oberbürgermeisters Dr. Andreas Urschlechter mit sinnvoller Widmung.

Bei schönstem Wetter wurden in den Sonntagmorgenstunden der Slalom und das Trial auf dem Panzerübungsgelände März-

feld durchgeführt, wobei die Vespa-Fahrer viel Geschick und Mut beweisen mußten.

Die Veranstaltung ging dank der ausgezeichneten Vorarbeit der damit beauftragten Funktionäre ohne irgendwelche Schwierigkeiten und absolut unfallfrei vonstatten.

Siegerliste der Zielfahrt

1. Münchner Vespa-Freunde
2. Vespa-Club Würzburg
3. Vespa-Club Deggendorf
4. Vespa-Club Krefeld

Siegerliste von Slalom und Trial

Einzelwertung

1. Dieter Schmitt VC Wiesbaden 5 Strafpunkte

Mannschaften

1. VC Würzburg 96 Strafpunkte

Armin Heizenröder
Kurt Roth
Rainer Schäflein

Saisonschluß in Düsseldorf

Wie in jedem Jahr, beschließen wir unsere „Vespa-Saison“ mit einem seit Jahren in unserer näheren Umgebung bekannt gewordenen Vespa-Jahresabschlußball. So fiel in diesem Jahr der Termin auf den 18. 11. 1961. Nach gründlichen Vorbereitungen sahen wir unserer Veranstaltung mit Zuversicht entgegen. So fanden sich nun auch wieder an diesem Tage elf Vespa-Clubs und viele geladene Gäste ein. Wir beobachten hierbei nun schon seit Jahren, daß diese Gelegenheit von vielen Clubs gerne wahrgenommen wird, um mit den nachbarlichen Freunden engeren und noch besseren Kontakt zu bekommen und die Herren „Vorstände“ wollen die im Sommer angefallenen Probleme besprechen und Erfahrungen austauschen.

Unser Programm wechselte in bunter Reihenfolge, so daß jeder Gast auf seine Kosten kam. So zum Beispiel wurde die Tanzmusik von unserem Komiker-Paar „Pit und Pat“ unterbrochen, die zweimal mit einem prächtigen Programm an diesem Abend die Gäste begeisterten. Dann wurde ein Tanz-Turnier unter den einzelnen Vespa-Clubs durchgeführt, desgleichen zu einem späteren Zeitpunkt eine „Miß Vespa“ gewählt, bei der es unter anderem sehr lustig und lebhaft zugeht. Die Tombola hat mit der Vielzahl der Gewinne, nicht ihren Zweck verfehlt und so war es nicht erstaunlich, in welcher kurzer Zeit alle Lose ihren Besitzer gefunden hatten. Zu unserem Programm gehörte auch wie jedes Jahr die Siegerehrung unserer Clubmeister, die mit prächtigen Pokalen für ihre Treue, Idealismus und für all die angefahrenen Treffen in diesem Jahr, es waren 22 Treffen mit insgesamt 5140 km, geehrt wurden. Sieger wurde Friedhelm Geerkens, 2. Richard Wienhold, 3. Dieter Klempt, 4. Wilhelm Honne, 5. Manfred Heikamp und 6. Günter Eberhard.



Die Ibbenbürener Vespisten schlossen sich in diesem Jahr zu einem Vespa-Club zusammen.

Der Fuchs im Vorspessart

Der Einladung des VC Hanau zu seiner 4. Herbstfuchsjagd am 1. Oktober waren 79 Vespa-Fahrer aus 5 Clubs gefolgt, hinzu kommen noch die Fahrer des VC Hanau.

Frühmorgens versammelten sich auf dem Hanauer Polizeihof die Teilnehmer, die nach dem Empfang der Startnummern und Registrierung sich der technischen Überprüfung unterziehen mußten.

Nach der Fahrerbesprechung, bei der auf die Einhaltung der Straßenverkehrsbestimmungen besonders eindringlich hingewiesen wurde, leiteten die Mitglieder des VC Hanau die Teilnehmer in Gruppen zum Startort Alzenau in Unterfranken.

Die Strecke selbst befand sich im bewährten Jagdgrund des VC Hanau, im Vorspessart, genauer im sog. Kahlgrund. Vorbildlich vom Fuchs mit Papierschnitzel abgestreut, führte sie in direkter Linie etwa 40 km zum Fuchsbau. Fehlsuren und die eingebauten Durchfahrtskontrollen forderten die erhöhte Aufmerksamkeit der Fahrer. Renner kamen nicht zum Zuge, da sie leicht die Markierungen der Kontrollen übersehen konnten. Ein Auffinden des Fuchses ohne die drei Farbmärkierungen war zwecklos. Die Fuchsfahrt führte über Wald- und Wiesenwege, und höchstens 40 Prozent Straße. Man sah auch Fahrer überhaupt keine Wege benutzen und auch solche, die nach Abschluß über 100 km gefahren waren. Der Fuchsbau war so raffiniert angelegt, daß zuerst einmal alle Fahrer daran vorbei fuhren. Die Anlage der gesamten Strecke, der Fehlsuren, des Fuchsbaus war Sache zweier Clubmitglieder, die nur ganz allein hierfür verantwortlich waren. Selbstverständlich wurde die Strecke zuvor ausgesucht und auch festgelegt, aber kleine Abweichungen wurden dem Fuchs zugestanden, was die Sache nachher sehr reizvoll machte. Zwei Teilnehmern war es dann vergönnt endlich die richtige Spur an den Bau zu finden, wozu aber über eine Stunde gebraucht wurde. Auf ganz kleinem Raum schwirrten die Vespen hin und her, sehr zur Freude der Dorfjugend. Weitere 30 Fahrer fanden dann endlich den Fuchs. Die übrigen hatten anscheinend die Sache schon aufgesteckt, denn sie kehrten zum Sammelpunkt zurück ohne den Fuchs gefunden zu haben. Um 12.30 Uhr wurde programmgemäß die Fuchsjagd abgeblasen.

Der Fahrleiter konnte folgende Teilnehmer ehren: Sieger in der Einzelwertung und damit Gewinner des Wanderpokals wurde Ali Breitung vom VC Bergen, gefolgt von Dieter Reichard, ebenfalls VC Bergen. Auf den Plätzen 3 bis 6 versammelten sich Mitglieder des VC Bürgel: Joachim Beyer, Peter Dech, Kurt Rothe und Walter Rosenberger. Alle sechs Fahrer erhielten einen gravierten Becher als Erinnerungsgabe.

In der Clubwertung, bei der die sechs besten Fahrer eines Clubs gewertet wurden, errang den Mannschaftspokal des VC Hanau der VC Bürgel mit der Höchstziffer von 600 Punkten. Der VC Bergen mußte sich hier mit dem zweiten Platz begnügen, er erhielt eine Schale für 475 Punkte. Als freudige Überraschung für die Mitglieder des VC Gelnhausen konnten sie den dritten Mannschaftspreis mit 275 Punkten mit nach Hause nehmen. Der VC Offenbach und der VC Friedberg belegten den vierten und fünften Platz.

Sieger in der clubinternen Wertung wurde Eberhard Wiegmann, der neben dem großen Wanderpokal einen Erinnerungsbecher erhielt. Er war im Gesamtklassement der zweite am Fuchs. Der Bundeswehrurlauber Ernst Lehre wurde zweiter und Wolfgang Grasmück dritter der Clubwertung. Jeder erhielt einen gravierten Becher.

Freundschaftstreffen in Freising

Sonntagfrüh 7.30 Uhr: Es regnete in Strömen, ich sah unser Treffen im wahrsten Sinne des Wortes schon ins Wasser fallen. Doch Petrus hatte für die Domstädter an der Isar noch eine trockene Lücke am Regenhimmel und verschonte uns kurz darauf den ganzen Tag.

Die Lotsen waren schon auf ihren Posten und als ich ins Clublokal kam, konnte ich den ersten Club, den Vespa-Club Altötting — allerdings nur die Hälfte der gemeldeten Teilnehmer — begrüßen. Kurz darauf kam der Lotse mit den Teilnehmern des Vespa-Clubs Erding, die auf Grund des

Wetters oder des Bettziels auch nur zur Hälfte eintrafen. Gerade in meine schwärzesten Gedanken hinein, wie das Treffen bei so geringer Teilnahme wohl gelingen sollte, rollten die Maschinen aus Landshut und München sehr zahlreich an. Als noch der Vespa-Club aus Deggendorf vollzählig erschien, war mein Pessimismus weggeblasen. Das Treffen rollte dann programmgemäß ab: Um 11 Uhr kam die Freisinger Stadtpolizei zum Korso. Wir trafen uns zum gemeinsamen Mittagessen und um 14 Uhr starteten wir dann zur Regenwurm-Rallye. Diese verlief ohne Zwischenfall und es herrschte allgemeine Belustigung beim Eintreffen der einzelnen Teilnehmer. Regenwurm und Mädchenhaar waren oft dicht beieinander im Geldbeutel. Als dann die Kapelle zum Tanz aufspielte wurden noch die Einzelheiten der Regenwurmjagd belacht. Bei der Preisverteilung um 17 Uhr mußte nochmals jeder Gewinner eines Preises die Geschichte über die Lösung seiner Aufgabe berichten, was stürmische Heiterkeit auslöste.

Das Treffen ist voll gelungen und ich glaube bestimmt, daß auch die Gäste damit zufrieden waren.

Abschließend möchte ich mich noch beim VCVD für den uns gewährten Zuschuß bestens bedanken, ohne den wir kaum ausgekommen wären.

Vogel

Erfolgreicher VC Bürgel

Am Sonntag, dem 22. Oktober 1961, starteten 9 Fahrer des Vespa-Clubs Bürgel zum Treffen des Vespa-Clubs Würzburg. Dort fand auf dem Panzerübungsplatz eine Geländefahrt statt, an der 8 Clubs mit 40 Fahrern teilnahmen. Es waren dies der VC Nürnberg, VC Würzburg, VC Kitzingen, VC Karlstadt, VC Bad Kissingen, VC Aschaffenburg, VC Hanau und der VC Bürgel.

In drei Wertungsabschnitten, die fünfmal durchfahren werden mußten, galt es die Maschine sicher und möglichst ohne Strafpunkte über die Runden zu bringen, was bei den Geröllwegen und Steilhängen, die teilweise noch schlammig waren, viel Geschick erforderte. Klare Favoriten waren dabei die beiden Nürnberger Europameisterschaftsteilnehmer Beck und Bauer, die auch zusammen mit einem Kitzinger Fahrer die drei ersten Plätze belegten.

Zur großen Überraschung stellte sich bei der Siegerehrung dann heraus, daß die Plätze 4 bis 7 vom Vespa-Club Bürgel errungen wurden, und zwar in folgender Reihenfolge: 4. Karl Müller, 5. Hans Sprenger, 6. Walter Rosenberger, 7. Heinz Rosenberger. Diese Fahrer erhielten Sachpreise.

In der Mannschaftswertung errang der Bürgeler Club knapp hinter Nürnberg, mit 4 Strafpunkten mehr, den 2. Mannschaftspreis, vor Kitzingen und Hanau.

Wieder ein Beweis, daß die Vespa-Fahrer aus Bürgel in sportlichem Wettbewerb mit jedem anderen Club konkurrieren können.

Interessant dabei ist die Tatsache, daß die Bürgeler am Samstag, dem 21. Oktober, ihre Jahresabschlussfeier veranstalteten, die der eigentliche Abschluß des Sportjahres sein sollte.

Am Samstagabend wurden bei einem Geschicklichkeitsturnier, unter reger Anteilnahme der Bevölkerung, die besten Fahrer des Clubs ermittelt. Die ersten fünf Plätze wurden in folgender Reihenfolge belegt: Heinz Rosenberger, Karl Müller, Walter Rosenberger, Peter Dech und Alfred Stephan.

Am Abend versammelten sich die Clubmitglieder zu einer Feier im „Lindenhof“ bei der der 1. Vorsitzende Peter Dech Rückschau auf das vergangene Jahr hielt. Er betonte dabei, daß nicht allein die errungenen 23 Pokale und Ehrenpreise den Erfolg ausmachten, sondern daß die Clubmitglieder keine Sport- oder Verkehrsunfälle zu verzeichnen hatten und die Kameradschaft im Club nichts zu wünschen übrig ließ.

An dem Abend wurden neben den Clubmeistern noch folgende Personen geehrt, die sich um den Club besonders verdient gemacht haben: Herr Adam Rosenberger, der nicht nur das Clublokal stellte, sondern auch den Club immer wieder förderte und unterstützte und mit Rat und Tat zur Seite stand. Außerdem Herr Kurt Rothe, der in der Werkstätte den Clubmitgliedern immer wieder Hilfe angedeihen ließ und auch die Vorbereitungen für die Corsofahrten traf. Der 1. Vorsitzende erhielt von den Clubmitgliedern als Dank eine Erinnerungsplakette.



Clubreporter fotografierten für Sie



Festliche Corsofahrt des neuen Vespa-Clubs Rottenburg o. d. Tauber



Der neugegründete Vespa-Club Ravensburg stellt sich vor.



Der VC Hagen mit einer Vespa-Parade anlässlich der Aufführung des Vespa-Club Filmes.



Orientierungsfahrt des VC Passau in seiner Heimatstadt. Die Polizei wird zur Auskunftsstelle.



Auch Blumengießen gehörte zu den Aufgaben der Passauer Orientierungsfahrt.



In Gemeinschaftsarbeit richtete sich der VC Bad Szaflau ein schönes Clubheim ein.

Schmunzel-Tip



▼ Grandezza und moderne Zeit



▲ Einmal
Haarschneiden und
Rasieren bitte!



◀ „Alfred hat den
Pfannkuchen
erwischt, der mit
Seifenpulver
gefüllt ist!“

▼ Gut vorgesorgt



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 1962 kostet 3,- DM - Einzelpreis 50 Pfennig - Alle Ausgaben des Jahres 1962 können innerhalb des Jahresabonnements nachgeliefert werden - Zur Zeit gültig Anzeigenpreisliste Nr. 3.

Foto: Bayer, Bild GmbH., Retzlaff, Service-Foto, Baldus, Kögel, Schefer, Frias della Osa, Mertens, Clubfoto, Archiv

Die berühmten Geschwister:

Vespa 125

DIE NEUE VESPA 125 ist in Normalausführung und als „de Luxe“-Modell lieferbar. Preis Normalausführung DM 1230,—, „de Luxe“-Modell, DM 1290,—.

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 (!)

Abb.: „de Luxe“-Modell.



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 1690,—.

Abb.: Einzige Ausführung VESPA Grand Sport.



Vespa 150

DIE NEUE VESPA 150 ist nur 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: „de Luxe“-Modell DM 1525,—.

Abb.: „de Luxe“-Modell.



Die Ausrüstung mit Blinkleuchten ist bei den neuen Modellen serienmäßig. Sämtliche Preise verstehen sich ab Werk.



der meistgefahrte Roller der Welt



Großstadtmelodie : Henninger-Turm in Frankfurt am Main