

Aus dem Inhalt

Kongreß des Vespa-Club Europa

★

Mit der Vespa um die Welt! Ein großer
Reisebericht von Dagmar von Bernstorff
und J. Diether Ebeler

★

Präsidium des VCVD
Erster Rechenschaftsbericht

★

Auch im Winter, wenn es schneit

★

Schilderitis, die moderne Verkehrsseuche

★

Vespa-Club Neuweiler zu Besuch in
Darmstadt

★

Vespa-Fahrer beschenken Rentner

★

Vespa-Treffen 1956

★

Veranstaltungskalender 1956 des VCE

★

XIII. Internationale ADAC-Winter-
sternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen

★

Liste der dem VCVD angeschlossenen
Vespa-Clubs

Unser Titelbild:

Ein Stückchen der malerischen Küste
Ceylons, fotografiert von Dagmar
von Bernstorff



Sozias 08/56 aus den USA, zum Aussuchen. Nicht schlecht für den Fasching und auch sonst . . .

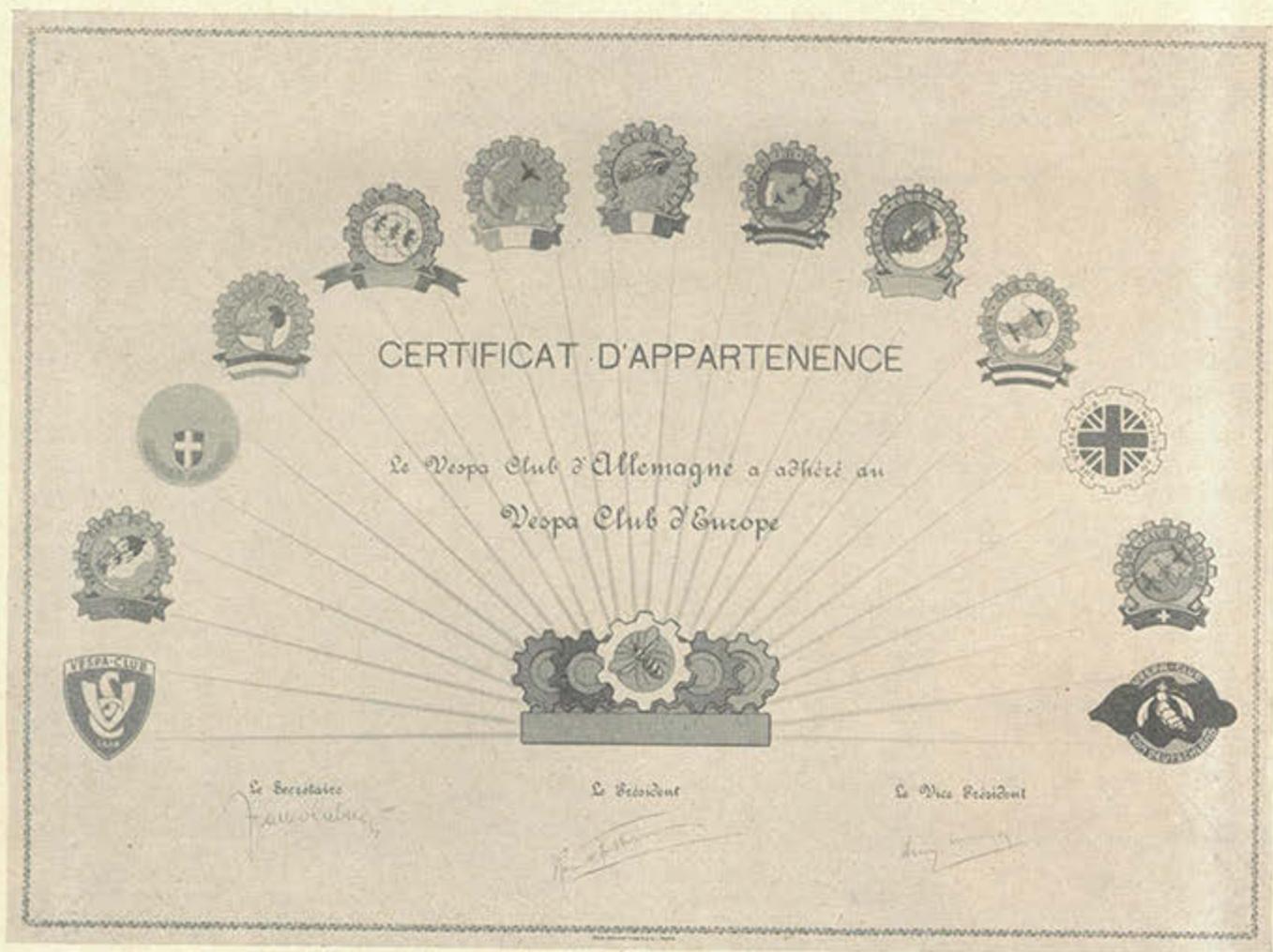
Ein gesundes und erfolgreiches Neues Jahr . . .

wünscht der Vespa-Club von Deutschland den Vespafahrern in aller Welt. Ein ganz besonderes Anliegen ist es dem VCVD, die herzlichen Glückwünsche, die ihn aus dem In- und Ausland erreichten, ebenso herzlich zu erwidern. Weihnachts- und Neujahrsgrüße trafen ein von ausländischen Clubs und Persönlichkeiten:

Dr. Piaggio, Genua; VC Italien; VC Schweiz; VC Frankreich; VC Belgien; VC Holland; VC Dänemark; VC England; VC Barcelona; Dr. Tassinari, Mailand; Manilo Riva, Vicenza; VC Bolzano; Dalsasso, Bolzano; Karl Mahl, Bolzano; Thurner, Bolzano; Stanzel, Bolzano; Minozzi, Bolzano; Silvio Corradini, Bolzano; Siegenthaler, Schweiz; Vizepräsident Thira, Belgien; Vizepräsident VC Europa Francois; Vizepräsident VC Europa Chauvel; Generalsekretär Frankreich Mons. Veau; Präsident Larsen, Dänemark; Präsident Moerman, Holland; Präsident Kunz, Saar; Präsident Bond, England; Johannson, Dänemark; VC Aarhus, Dänemark; VC Saarbrücken; VC Homburg Saar; VC Sittard, Holland; VC Brabant Oost, VC Eindhoven, Holland; VC Heerlen, Holland; VC Geelen, Holland; VC Catalan.

Von deutschen Clubs:

Schwäbischer Vespa-Ring; VLC Schwarzwald; VLC Süd-West; VC Kiel; VC Essen; VC Mülheim; VC Emscher-Lippe; VC Bork-Selm; VC Kempten; VC Rhein-Lahn; VC Moers; VC Remscheid; VC Gießen; VC Schwäb.-Gmünd; VC Heidelberg; VC Ludwigsburg; VC Bochum; VC Oberhausen; VC Haltern; VC Hagen; VC Düsseldorf; VC Düsseldorf 52; VC Aachen; VC Stuttgart; VC Bremen; VC Hamborn; VC Rheydt; VC Dortmund; VC Berlin.



Mitgliedsurkunde des Vespa-Clubs von Deutschland im Vespa-Club Europa

Kongreß des Vespa-Club Europa

am 29. und 30. Oktober 1955 in Brüssel

Nach zweijähriger Unterbrechung nahm Deutschland zum erstmaligen wieder als gleichberechtigtes Mitglied an dem Kongreß des VC Europa teil. Der VCVD war durch den Präsidenten Erich Binder vertreten.

Vom Präsidium des VC Europa waren folgende Herren erschienen:

- Dr. Renato Tassinari, Präsident, Italien,
- Henri Francois, Vizepräsident, Belgien,
- Henri Chauvel, Vizepräsident, Frankreich,
- Dr. Franco Cabrini, Sekretär des VC Europa, Italien.

Außer Schweden entsandten sämtliche dem VC Europa angeschlossenen Länderclubs ihre Vertreter.

Der Präsident, Herr Dr. Tassinari, begrüßte die Erschienenen. Er wandte sich besonders an den Präsidenten des VCVD und brachte seine Freude darüber zum Ausdruck, daß sich der VCVD neu konstituiert hat und bat um Mitarbeit im Rahmen der europäischen Vespafamilie.

In seiner Erwiderung übermittelte der Vertreter Deutschlands die besten Grüße des Präsidiums des VCVD sowie aller Vespafahrer Deutschlands. Er gab einen Bericht über die neue Struktur des VCVD und über die bevorstehenden Planungen. Wenn sich das alte Präsidium des VCVD von der europäischen Vespa-Gemeinschaft etwas distanziert habe, so hätte jedoch der Vespafahrer aus Deutschland nichts unversucht gelassen, den Kontakt mit den ausländischen Clubkameraden zu halten und zu fördern. Der neue VCVD wünsche in Zukunft ganz besonders mit den ausländischen Vespafahrern engsten Kontakt und bietet dem VC Europa aktive Mitarbeit an.

Die Ausführungen des deutschen Vertreters wurden mit Beifall zur Kenntnis genommen.

Der Präsident des VC Europa gab einen Überblick über die Arbeit der Länderclubs im Jahre 1955. Sämtliche Länder meldeten einen Zuwachs an Mitgliedern. Ganz besonders trifft dieses nach den Ausführungen des Herrn Vizepräsidenten Chauvel für Frankreich zu.

Herr Dr. Tassinari schlug weiterhin folgendes vor: Man möge in Zukunft große Treffen reduzieren und dafür mehr regionale Treffen veranstalten. Vom VC Europa würde nur noch ein großes außergewöhnliches Treffen unter der Bezeichnung **Europa-Treffen** anerkannt und finanziert. Dieses Treffen müsse als eine gewaltige Manifestation gelten.

Wie in San Remo im April d. Js. vorgesehen war, sollte das Europa-Treffen 1956 in Spanien stattfinden. Nach langer Debatte und Erklärungen des deutschen Vertreters wurde nach einer Abstimmung mit großer Mehrheit das Europa-Treffen 1956 für Deutschland festgelegt. Ort: München, Zeit: August.

Herr Dr. Tassinari sprach sich weiterhin für die Angleichung der Länderabzeichen aus. Es haben nur die Länder Dänemark, England, Saar und Deutschland abweichende Länderzeichen. Die Länder sagten die Angleichung zu. Auf der Arbeitstagung des Präsidiums des VCVD in Frankfurt wurde diese Frage bereits eingehend erörtert, und die Herren Landesclubvorsitzenden gaben ihre Zustimmung zu einer Angleichung, sofern man uns diese anheimstellen sollte. Der Vertreter Deutschlands hat daraufhin ebenfalls seine Zustimmung zu einer Angleichung erteilt, da sich Deutschland nicht als einziges Land ausschließen konnte.



Dieses Abzeichen in Gold mit 3 Sternen führen die Präsidenten der Länderclubs VCE. Der Präsident des VCE hat 5 Sterne, die Vizepräsidenten 4 Sterne und der Sekretär 1 Stern. In Silber wird die Plakette von den Mitgliedern geführt (9 cm groß, in Kürze beim Sekretariat zu erhalten)

Für den internationalen Kalender konnten die drei gemeldeten Treffen Aachen, Kiel und Augsburg als internationale Treffen in Deutschland festgelegt werden.

Als regionales Treffen wurde Gladbeck benannt.

(Trotz Aufforderung an die Landes- und Ortsclubs waren bis zum 26. Oktober keine weiteren Terminmeldungen eingegangen. Nachträglich können für den internationalen Kalender leider keine Termine aufgegeben werden.)

Weiterhin wurde festgestellt, daß der VC Europa die größte motorsportliche Organisation ist. Dieses werde auch in Amerika anerkannt.

Der Vertreter Spaniens, Herr Serrano de Pablo, gab zur Kenntnis, daß im letzten Sommer 150 Maschinen aus Spanien zu einer Fahrt nach Rom gestartet sind. Die Fahrer wurden vom Papst empfangen und fanden in Italien den besten Kontakt. Herr Dr. Tassinari sagte hierzu, daß ähnliche Karawanen in Italien gut aufgenommen würden.

Der Vertreter der Schweiz, Herr Siegenthaler, gab bekannt, daß im nächsten Sommer vom VC der Schweiz eine Mittelmeerreise von Marseille bis Rom organisiert würde. Gegen einen geringen Betrag können Mitglieder des VC Europa, also auch Mitglieder des VCVD, diese einmalige Reise mitmachen. Der genaue Termin liegt noch nicht fest, er wird aber in Kürze bekanntgegeben.

Auf Anregung des französischen und englischen Vertreters wurde folgendes einstimmig beschlossen:

Korrespondenz einzelner Orts-Clubs zu den Sekretariaten der Länder kann in Zukunft wegen der Vielzahl der Eingänge nicht mehr beantwortet werden. Grundsätzlich haben Ortsclubs den Schriftverkehr mit den Sekretariaten anderer Länder nur über den für sie zuständigen Landesclub oder über das Sekretariat des VCVD zu führen.

Treffen, ob regional oder international, die nicht dem Sekretariat des VCVD oder dem Landesclub gemeldet sind, werden von den Ländern nicht beschiedt.

Diese Punkte sind für die Clubs wichtig, die im nächsten Jahr ein Treffen durchzuführen gedenken.

Für den VCVD war dieser Kongreß in Brüssel von großer Wichtigkeit. Der Gedankenaustausch der einzelnen Präsidenten mit dem deutschen Vertreter war überaus freundschaftlich.

Die Sitzung selbst und die Diskussionen wurden fair geführt, Deutschland steht nun nicht mehr abseits.

An dieser Stelle muß dem Herrn Vizepräsidenten des VC Europa und Präsidenten des Vespa-Clubs Belgien, Herrn Francois, für die mustergültige Organisation des Kongresses in Brüssel die beste Anerkennung ausgesprochen werden. Auch der Sekretärin des VC Belgien, Mademoiselle Iekx, gebührt für ihre rege Tätigkeit vollstes Lob.



NEUES ABZEICHEN DES VCVD

In Kürze beim Sekretariat zum Selbstkostenpreis erhältlich (6 cm Ø)



Im Vordergrund rechts: E. Binder, Deutschland; Chauvel, Frankreich; Dr. Tassinari, Präsident VC Europa, Italien; Francois, Belgien; Olivei Ra Marques, Portugal; Moerman, Holland; Cabrini, Italien.
Im Vordergrund links: Zeindlhofer, Österreich (mit dunkler Brille); Caro, England



Von links: Dr. Cabrini, Sekretär VC Europa, E. Binder, Präsident VCVD, Siegenthaler, Sekretär VC Schweiz



Die Kongreßteilnehmer des VCE in Brüssel



Los Angeles Times
SUNDAY MORNING, SEPTEMBER 11, 1955
LIBERTY UNDER THE LAW
354 PAGES

Headlines in various languages including Hindi and Chinese characters.

SHINKO, KOBB, 23(4)59

スクーターに荷物 軽く
アベックで世界

報商
NEWSPAPER

Only Independent English Language Daily
Nippon Times
TOKYO, TUESDAY, AUGUST 9, 1955

em Maca

Zwei Deutsche in drei Jahren 63,000 Meilen auf Motoroller unterwegs

GERMAN TOURISTS 'MET'

TERRORISTS were too surprised anything - Ebeler



華日報
報社總社
(號七十月六年二版復)

Oregon Daily Journal
Home-Owned, Controlled, Edited
800 S. W. FRONT AVE. PORTLAND, OREGON, THURSDAY, JULY 21, 1955

الحياة في ألمانيا سنة ١٩٥٣ كما يراها صحافيان الم...
من مونيخ... الى بيروت على در...

The Bangkok
TWO WORLD-WIDE YOUNG GERMAN TOURISTS ARE NOW IN BANGKOK



Mit einer Vespa nebst Einradanhänger und sehr viel Unternehmungsgeist starteten vor dreieinhalb Jahren Dagmar Gräfin Bernstorff und H. Diether Ebeler zu einer Reise um die Welt. Sie fuhren nicht geradewegs, sondern suchten als Journalisten und Rundfunkleute ihre Motive, bei deren Verarbeitung sie längere oder kürzere Abstecher machten. Im ganzen legten sie ca. 100 000 km zurück, allein mit der Vespa 54 000 km, laut Tacho. Die Fahrt verlief völlig unfallfrei und ging durch 30 Länder, stets mit derselben Vespa und demselben Motor. Es ergaben sich lediglich sieben Platfüße. Der Anhänger behielt pausenlos seine erste Bereifung, trotz seines Gewichtes von 120 kg. Hier ist ihre Geschichte:

I.

EIN „ANGEHÄNGTER BEIWAGEN“

Der Schweizer Zollbeamte in St. Margarethen schüttelt den Kopf. „s duet m'r leid, aber i cha Sie neet durcht d' Schwyz fahre lah!“ Da stehen wir nun, Diether, der Beamte und ich, müde und fröstelnd in dieser Septembarnacht 1952. Es regnet und ein kalter Wind bläst um das Grenzhäus.

Der Zöllner leuchtet noch einmal mit seiner Taschenlampe unsere Vespa und Anhänger ab.

„Autos un Motorrädder dürfe i d'r Schwyz neet mit Ahänger gfare wärde. Das sien halt d' Vorschrifte.“

Diether lächelt hinterlistig. Ich habe schreckliche Angst, er versucht jetzt „Schwyzer-Dütsch“ zu sprechen. Es klingt immer so, als ob er jemanden verulken wolle. Und der Beamte könnte vielleicht meinen „Sagen sie mal“, imitiert Diether in Schwyzer-Dütsch — er kann es nun mal nicht lassen — „was steht eigentlich genau in den Vorschriften?“ Der Zollbeamte überlegt.

„Also, Anhänger mit vier oder zwei Rädern . . .“

„. . . Und unser Anhänger hat nur ein Rad! Dürfen übrigens Motorräder oder Motorroller mit Beiwagen in die Schweiz?“

„Ja, das scho, aber . . .“

Ich sehe uns schon wieder zurückfahren nach Österreich. Und ich bin so müde. Aber Diether redet und redet. Er versucht dem Zöllner klar zu machen, daß unser winziger Anhänger wirklich nur ein Rad besäße und daher als angehängter Beiwagen zu bewerten sei. „En aghängte Biewagge? Das klingt sehr kompliziert“, murmelt der Schweizer. „Aber sie möget rächt hab. I d' Verkehrsvorschrifte stahnt nüht drüber.“

Zögernd stempelt er unser ‚Carnet de Passage‘ und unsere Pässe. Über die nasse, einsame Strasse rollen wir durch die Nacht, nach St. Gallen. Diether pfeift vergnügt vor sich hin.

„Mensch, Dagmar, da haben wir noch mal Glück gehabt, nicht wahr? Und das alles am ersten Tage unserer Reise. In welche Schwierigkeiten werden wir erst im Nahen Osten und in Asien rollern?“

Unruhig rutsche ich auf meinem 28×28-cm-Rücksitz herum. Warum kann man nur nicht auf einem Motorroller schlafen?

II.

Die Idee lag sozusagen in der Luft

Heute, nachdem wir insgesamt 97 000 km in 40 Monaten zurückgelegt haben, weiß ich immer noch nicht genau, wer von uns beiden und wie wir auf die Idee kamen, auf einem Vehikel mit zwei winzigen Rädern rund um die Welt zu fahren. Die Idee lag sozusagen in der Luft. Und an einem heißen Sommertag beschlossen Diether und ich, unseren Plan zu verwirklichen. Viel war es ja nicht, was wir damals hatten: eben eine Idee, „Sandrolla“ unsere Vespa, und unbeschränkt Zeit. Sagte ich ‚nicht viel‘? Inzwischen wissen wir, daß für eine Reise durch die Welt Zeit und Entschlußkraft wichtiger sind, als Geld, Papiere, Formulare, Fragebogen und Bestätigungen. All das kommt mit etwas Geduld von alleine. Eins aber war uns klar: Unserer Reise sollte kein bestimmtes Ziel haben. Wir wollten die Sitten, die Musik, die Kulturen und die Geschichte der verschiedenen Völker studieren. Kurz, wir wollten die Menschen kennenlernen. Überall dort, wo das Schicksal — oder besser gesagt, die berollerbaren Straßen — uns hinführen werden. Natürlich braucht man für solch ein Unternehmen nicht nur Ersatzteile und einen Reservekanister. Da muß an praktische

Kleider für den Winter und tropischen Sommer, für Wüstenfahrten und Abendgesellschaften gedacht werden, an Luftmatratzen und Schlafsäcke, an Zelte und Moskitonetze, Wassersäcke und nicht zu vergessen Benzinkocher und Töpfe, einen Medizinkasten, Schreibmaschine und Tonbänder.

Ach ja, bevor ich es vergesse: Da ist noch Hans Joachim Eden, ein Student der Volkswirtschaft. Eden versteht viel von Geschäften und hatte Geld. Wir nicht. Er wollte uns begleiten. Ich fühlte mich natürlich sicherer und umsorgter mit zwei Männern. Er kaufte sich eine gebrauchte 500er mit Beiwagen, und wir machten aus, daß unser Gepäck bei ihm verstaut würde. Hans Joachim hatte eine gefährliche Leidenschaft: Geschwindigkeit. Zum Schrecken aller Polizisten raste er mit 80, 90 km die Ausfahrstraßen Münchens entlang. Uns war nicht wohl zumute. Kurz vor dem Abfahrtstage wollte er noch ganz schnell nach Italien. Er kam nicht wieder. Unfall. Seine Verletzungen müssen schlimm und das Motorrad keinen Heller mehr wert gewesen sein.

Wo sollten wir jetzt unsere Siebensachen unterbringen? Mit Mühe konnte ich Diether noch davon abbringen, eine Haarschneidemaschine und -schere mitzunehmen. Ich mußte dafür ein süßes Frühjahrsbüchlein und den Regenschirm opfern.

Wirklich in letzter Minute sahen wir in einem Geschäft einen grün-angestrichenen Einradanhänger. Er blinzelte uns sozusagen an und schien auf uns gewartet zu haben. Oder wir auf ihn. Selbstverständlich nahmen wir ihn sofort mit. 120 kg stopften wir schließlich in den Anhänger. Zurückgelassen haben wir mindestens das Doppelte.

„Sandrolla“ bekam von den Mechanikern einen eisernen Gürtel um den Leib verpaßt, damit die Kupplung durch das Gewicht nicht risse. In der Werkstätte machten sich die Arbeiter über uns lustig. Sie glaubten nicht, daß wir weiter als Italien kommen würden.

III.

Griechisches Kaleidoskop

Nun, in Griechenland haben wir zunächst die ausgefallensten Probleme zu lösen: Zum Tanken benötigt Diether einen Rechenschieber. In Athen wird das Benzin in Imperial Gallonen und das Öl in Oka = 1,248 kg, bzw. Dramnia verkauft. Preisfrage: Wieviel Oka, bzw. Dramnia Öl benötigen wir auf eine Gallone Benzin? Und weiter: Schon auf unserer Fahrt durch den Peleponnes fängt es an. Hunde aller Rassen und Größen springen bellend und zähnefletschend neben uns her. Nach dem Gesetz ist Totschlag durch Seife kein Mord. Daher führe ich ein Stück Kernseife in einem Seidenstrumpf als eine Art Schleuderverweigerer mit mir. Die Wirkung ist verblüffend. Die raubtierartigen Schäferhunde Mittel- und Nordgriechenlands wissen ein Lied davon zu jaulen!

In Saloniki ist die Reihe an uns zu jaulen. Unsere Vespa ist plötzlich verschwunden. Nachweislich gibt es z. Z. nur einen einzigen Roller in Griechenland. Unseren. Ich sehe deshalb dem Wiederauftauchen Sandrolla's gelassen entgegen. Und wirklich, 8 Tage später finden wir unser Fahrzeug an einer Tankstelle wieder. Die Beschädigungen sind nicht unerheblich. Diether beruhigt der Gedanke, daß der Dieb im Krankenhaus Zeit hat, nachzudenken, daß auch motorrollern gekonnt sein muß. Und natürlich auch — daß der „ehrliche“ Dieb nach langen Verhandlungen die Reparatur bezahlt!

3 km hinter Alexandropolis — hier scheinen die Straßenarbeiter seinerzeit höhere Löhne gefordert zu haben. Die Straße verliert sich im Acker. Glücklicherweise fährt aber zweimal in der Woche der Expreß Paris—Istanbul durch diese Felder. Ja, und so kommen wir eines Tages am Bosphorus an.

SO SCHNELL SCHIESSEN DIE ARABER NICHT

Gleich Ping-Pong-Bällen hüpfen und fliegen wir über das Pflaster der Istanbuler Altstadt. Ganz benommen steigen wir jedesmal von unserem Motorroller ab. Selbst ein 5 Sekunden langes Erdbeben geht im Gehopse und Gerattere von uns unbemerkt vorbei. Von Izmir über die anatolische Hochebene gibt es keine direkte Straßenverbindung nach dem Süden. Nun gut. Da bleibt nur die Eisenbahn übrig. Der Bahnbeamte will wissen, wie schwer unsere Karawane sei. Na, unter Freunden — sagen wir 120 kg alles in allem. Wir sind nicht seine Freunde. Er wiegt alles exakt nach. Ich traue meinen Augen kaum: 218 kg! Liebevoll betrachte ich unseren kleinen Motor. 100 kg Eigengewicht, 118 kg Anhänger mit Gepäck und dazu noch das Gewicht von zwei Personen — das macht rund 350 kg!

Und unsere Vespa hält weiter durch. Über Adana geht es nach Aleppo und Tripoli und am Heiligabend 1952 halten wir unseren Einzug in Beirut.

Vom Orient hatte ich eine andere Vorstellung. Tiefblauer Himmel, ewigwarmer Sonnenschein und ein Leben wie in einem Technicolor-Film! Das neue Jahr beginnt im Libanon mit Regen. Als es im März immer noch regnet, wundern sich auch die Araber. Sie meinen, das geht nicht mit rechten Dingen zu. Besonders, daß sie so frieren müssen. Sie kennen nicht die wohlige Wärme einer zentralgeheizten Wohnung.

Leider haben wir inzwischen unser ganzes ‚Vermögen‘ verpulvert. Diether nimmt deshalb eine Stellung bei einem französischen Handelsvertreter an, und ich gebe indessen ägyptischen Diplomaten Deutschunterricht. Kaum haben wir ein paar Piaster zusammen, treibt es uns ins Land der Pharaonen.

Kairo steht im Zeichen der ersten Verkehrssicherheitswoche. Für Diether ist das sehr unangenehm. Natürlich hatte er sich schon längst an die orientalische Fahrweise gewöhnt. Der Verbrauch an Bremsbelägen zeigt es eindeutig. Wer sich ausnahmsweise als Kavaliere am Steuer fühlt, hängt den linken Arm hinaus — was „links abbiegen“, „rechts abbiegen“, „Stop“ und „überholen“ bedeuten kann. Auf dem Rummelplatz fuhr ich früher für 50 Pfennige liebendergerne mit elektrisch betriebenen Autos. Je dichter das

Knäuel, desto größer das Vergnügen. In Istanbul, Beirut und Kairo habe ich diesen Spaß täglich kostenlos. Die Polizisten und die freiwilligen Helfer notieren eifrig das Kennzeichen unserer Vespa. Wo mögen uns wohl die Strafbescheide erreichen?

General Nagib, Ägyptens Staatsoberhaupt, empfängt uns freundlich in seinem Arbeitszimmer. Wir erzählen ihm von unserer Fahrt und anschließend schreibt er uns in unser Tagebuch:

„You are the example I wish our youths would imitate in bold action and adventure to see the world and train themselves practically on the best lines“

Mit Tropenhelm Tüchern vor Mund und Nase und mit keineswegs nackten Armen und Beinen starten wir nach Oberägypten und dem Sudan. 4 Tage rollern wir durch den schmalen, 900 km langen Streifen Land, den der Nil fruchtbar macht. Eines Morgens setzen 5 Fellachen Diether ein Gewehr vor die Brust. Er ist sprachlos.



Selbst mit 120 kg Gepäck können wir es mit den Kamelen aufnehmen



Die Fellachen, die uns erst umbringen wollten, geben uns schließlich ein Fest

Und es ist bei Gott eine einsame Gegend. An irgendeine Hilfe ist nicht zu denken. Ägypter und Orientalen besitzen unter anderem die Eigenschaft, sehr neugierig zu sein. Diether umzubringen, ohne zu wissen, wer er ist, hätte keinen Spaß gemacht. 5 Fellachen schnattern also zugleich auf ihn ein. Da Diether nichts versteht, bleibt er weiterhin sprachlos! Ab und zu fällt das Wort ‚Inglési‘ — Engländer. Eine peinliche Verwechslung also.

Unsere Vespa und der Anhänger sind mit den Fahnen der von uns bereisten Länder geschmückt. Einer der Fellachen muß in der Schule gut aufgepaßt haben. Würde man in Deutschland sagen. Da man aber in den Dörfern Oberägyptens noch nicht regelmäßig zur Schule geht, nehme ich an, daß der Landarbeiter ein ungewöhnliches Steckenpferd hat. Denn woher soll er wissen, daß Griechenlands Fahne so aussieht, die Farben Libanons rot-weiß-rot mit einer Zeder in der Mitte sind und — daß schwarz-rot-gold etwa mit ‚Almanya‘ — Deutschland zu tun hat? Almanya! — Das Stichwort ist gefallen. Schleunigst wird das Gewehr vor Diether in Sicherheit gebracht. 5 Gesichter verziehen sich zu einem breiten Grinsen. „Almani, soua, soua!“ (Deutscher, Freunde.) Die Freundschaft wird mit einem frischgeschlachteten Hammel und Reis besiegelt.

In den heißen Sommermonaten können wir nicht reisen. Wir befürchten, daß unser kleiner Motor einen Sonnenstich bekommt. Im Eiltempo — mindestens 35 km in der Stunde — fahren wir zurück, zurück nach Beirut.



Am letzten Steinhaus von Mafrag in Jordanien steht noch ein Wegweiser mit Himmelsrichtung: Nach Bagdad. Das beruhigt mich sehr

V.

Sandrolla's

BEIRUTER TAGEBUCH

erzählt
von
Sandrolla,
dem
Globetroller

In einem Anfall von Extravaganz taufte mich mein „Herrchen“ — aber schließlich bin ich kein Hund und so nenne ich ihn respektlos Diether — also taufte mich Diether auf den Namen „Sandrolla“! Selbstverständlich mußte dieses sonderbare Wort auf mein grünes Gesicht gepinselt werden.

„Herrchen“, äh, wollt' sagen Diether, hat zwei große Lieben (soweit mir bekannt). Es sind Sandro, sein wirklich reizender Coker-Spaniel — seit der Zeit, da er in Unkenntnis meiner Bedeutung mal sein Beinchen hob, immerhin 15 mm von mir entfernt, verbinden uns kameradschaftliche Gefühle — und ich, der Motorroller. Klar, oder? Merken Sie nun was? Sandro und Roller ergibt zusammen „Sandroller“. Klingt aber dämlich, etwa wie Wüstenschiff. Also wurde „Sandrolla“ daraus.

Dies ist die Geschichte meines Namens. Ich habe sie schon tausendmal gehört. 3 Dutzend Leute erkundigen sich nämlich täglich bei Diether, was „Sandrolla“ bedeute. Nun, Sie wissen es jetzt auch, nicht wahr?

Also, ich muß schon sagen, Diether hatte unbegrenztes Vertrauen in mich. Denn eines Tages gestand er mir, „wir machen jetzt eine große Reise!“ Hätte ich nur geahnt, wer unter „wir“ alles gemeint war. Nämlich nicht nur Diether und ich, sondern auch noch Dagmar und so ein lästiges Ding da mit einem Rad. Anhänger nennt man so was, glaube ich. Auf alle Fälle ist dieser dumme Kasten, den ich dauernd ziehen muß, verflucht schwer und hindert mich am schnellen Fahren.

Jetzt sausen wir schon 8 Monate im Orient herum. Natürlich habe ich meine Augen aufgesperrt und so manche kleine Dinge gesehen und bemerkt.

In orientalischen Städten gibt es keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Folge ist, daß all die Fahrzeuge — Donnerwetter, es gibt aber auch wirklich jedes Modell und fast nur das Neueste vom Neuen — gleich einem Tausendfüßler über den Asphalt kriechen. Wir immer zwischendrin. Da plötzlich — oh, es ist ein wunderschöner Tag, und wir sind alle quietschvergnügt — stoppen uns zwei Polizisten. Ich habe ja ein reines Gewissen. Aber ob Diether und Dagmar sich ihrer Sache so sicher sind? Über beide Ohren grinsend, begutachten die beiden Gesetzeshüter meinen silbergrünen Leib. Diether tritt verlegen von einem Bein aufs andere. Und dann fummeln die Polizisten umständlich zwei Zigaretten hervor, und so viel ich verstehe, sagen sie: „Einheimisches Zigarett — viel gut!“ Nun dürfen wir wieder davonkriechen. Meine Beiden husten hinterher nicht schlecht!

Oft muß ich ja lange im Schatten einer Palme oder Pinie warten. Dagmars und Diethers Durst nimmt es mit dem Benzinverbrauch

eines Jeeps auf. Ich lasse meine Beiden natürlich nie aus dem Auge. Und was sehe ich da? Ein alter hinkender Araber will ihnen in einem Kaffeehaus solch mechanisches Spielzeug andrehen. Diether schnalzt mit der Zunge und wirft dabei den Kopf zurück. Das bedeutet im Orient soviel wie „nichts da!“ Aber er schenkt ihm eine Zigarette. Mit wüsten Schimpfworten jagt ein Kellner den fliegenden Händler davon. 10 Sekunden jedoch unterbricht er seine Schimpfkanonade. In dieser Zeit bietet nämlich der Kellner dem Hausierer Feuer für die Zigarette an! Während Diether auf meinen Kickstarter tritt, meint Dagmar, „das sei halt arabische Gastfreundschaft!“

Ich bin ja wirklich ein bescheidenes Gefährt(e). Etwas Benzin, etwas Öl, was brauch' ich mehr? Meine Beiden bremsen äußerst bereitwillig an den Tankstellen. Nicht wegen mir — o nein. Sondern weil sie dort immer zu einem Täßchen Kaffee eingeladen werden.

Ach, ich kann Ihnen sagen, es gibt ja soo viel zu sehen. Da ist jetzt ein großes mohammedanisches Fest. So eine Art Neujahr. Und die Kinder bekommen schrecklich viel Geschenke. Die Kleinen führen nun ihren Spielkameraden nicht etwa ihre neuen Schuhe oder ihre neuen Hemden vor, sondern — ihre neuen gestreiften Pyjamas. Weil sie ihnen so gut stehen, laufen sie gleich den ganzen Tag darin herum. Niemand nimmt daran Anstoß. Wer soll auch? Machen doch selbst ihre Papas manchen Freitagvormittags-Bummel mit blitzblanken Schuhen, rotem Fez auf dem Kopf und bekleidet mit einem frischgewaschenen und gebügelten — Pyjama! Aber nun stellen Sie sich mal das vor: Taxis gibt es im Orient wie Sand am Meer. Ich hasse sie richtig. Nicht nur, weil sie so groß und rücksichtslos sind, sondern weil sie mich einfach nicht für voll nehmen. Parken wir irgendwo vorschriftsmäßig — schwupps — packen mich zwei schwarzgelockte Kerle und heben mich auf den Bürgersteig. Als ob ich ein Fahrrad wäre! Bei dem darauffolgenden Palaver mit „Herrchen“ haben die Chauffeure immer recht. Sie schämen sich auch gar nicht — kaum sind Dagmar und Diether von meinen Satteln geklettert — sie mit Rufen „Taxi, Monsieur? Taxi, Madame? Taxi!“ zu locken. Unverschämte, nicht wahr?



Die Tempel von Luxor und Darnak, Oberägypten, waren die eindrucksvollsten Ruinen unserer Reise

Durch die Wüste zum Persischen Golf

An einem windigen Oktobermorgen verlassen wir Beirut. Von Damaskus stampfen wir nach Deraa. Der Begriff „stampfen“ bezieht sich auf die Asphaltwellen und ist sonst nur bei Schiffen gebräuchlich. Damit kein Zweifel herrscht, steht einige Kilometer weiter einsam in der Steppe eine Tafel: „Border of the H. (Haschemite) K. (Kingdom) of the Jordan“. Wir sind im „Heiligen Land“. Nicht zu verwechseln mit dem „Gelobten Land“. Politisch ist das ein großer Unterschied.

Mafrag ist ein wichtiger Knotenpunkt. Es besteht aus einem Wüstenfort, ein paar Häusern, einer IPC (Iraq Petroleum Company)-Pumpstation, einem großen Lager der Arabischen Legion und einem Flugplatz der britischen Luftwaffe. Außerdem geht es von hier aus nach Jerusalem.



Von wildverwegenen Soldaten der arabischen Legion werden wir mit Tee vollgetankt



Keine Sorge! Noch zwei weitere Dutzend Menschen plus Gepäck werden in diesem achtstündigen Kistenomnibus Platz finden

Am letzten Steinhaus von Mafrag in Jordanien, hinter dem letzten Kramerladen voll australischer Konserven, steht noch ein Wegweiser in östlicher Richtung: „Nach Bagdad.“ Das beruhigt mich sehr. Verfahren können wir uns also nicht.

Schnurgerade zieht sich eine ausgezeichnete Asphaltstraße dahin. Bis zum Horizont kann man sie verfolgen. Ich dachte immer, so eine Wüstenfahrt muß furchtbar langweilig sein. Ganz im Gegenteil. Zunächst zähle ich die Telegrafentangen links der Chaussee. Beim 104. Stangerl stoppen uns plötzlich wildverwegene Gestalten mit blitzenden Dolchen und schweren Patronen im Gürtel. Es sind Soldaten der Arabischen Legion. Gleich Kamelen werden wir mit dem köstlichsten Naß in der Wüste — süßstarkem Tee — vollgetankt.

Nun, das Abzählen kann zu einem faden Spiel werden. Ich halte deshalb lieber Ausschau nach der Ölleitung, der sogenannten „Pipeline“, durch die das Öl vom Norden Iraks nach Haifa läuft, bzw. lief. In den Sand eingegraben sieht man doch immer wieder ein Stück der Leitungsrohre herausblinken. Und kaum steht die Sonne am höchsten Punkt, da haben wir auch schon „H. 5“, eine Pumpstation mit einigen Hütten in der Nähe, erreicht. Hier gibt es Benzin, ein Gemach fürs Mittagsschläfchen, zu essen und zu trinken, einfach alles. Übrigens, diese Pumpstationen am Wege haben die Aufgabe, das dickflüssige Öl in den Rohren in Bewegung zu halten.

Am nächsten Morgen überrollen wir die jordanische Grenze und finden erst in Rutba, 160 km weiter östlich, den irakischen Grenzposten. Bis hierher hat die Wüste steppenhaften Charakter. Zwischen Sand und schwarzbraunen Steinen wuchern strauchartige Büschel. Ausreichende Nahrung für die Kamele, die in Herden des öfteren die Straße kreuzen. Mit viel Gehupe bahnt sich Diether einen Weg, während die scheuen Tiere links und rechts davonstieben.

Natürlich sehen wir auch eine Fata Morgana. Eine? Nein, das sind ganze Überschwemmungen! Wenigstens scheint es mir, als ob im Umkreis von 10 km riesige Wassermengen die Wüste überflutet haben.

Das Stadtbild von Bagdad ernüchtert mich etwas. Die goldene Moschee von Kadhimain etwas außerhalb jedoch versetzt mich schon eher in die märchenhaften Zeiten Arabiens. Trotz aller Schliche ist es einem „Ungläubigen“ nicht möglich, dieses Heiligtum der Mohammedaner zu betreten. Geschäftstüchtige Araber aber fanden heraus, daß der Zweck die Mittel heilige! Also steigen wir über eine wackelige Treppe auf das flache Dach einer Herberge, und auf einem Eisenbett stehend, dürfen wir durch ein Loch einer Wellblech-Brüstung ein Auge auf die Moschee werfen. Fast zum Greifen nahe stehen vor uns die schlanken Minarette und mächtigen Kuppeln — alles mit purem Gold überzogen! Die Brunnen, Gänge und prächtigen Kachelfassaden schützt eine 12 m hohe Mauer vor „unreinen“ Blicken. Wir haben genug gesehen. Diether drückt dem Hausbesitzer ein Bakschisch in die Hand. Wir haben die Rechnung ohne den Wirt gemacht! Er ruft laut Allahs Hilfe an und versichert uns wütend, daß so wenig zu geben verboten sei. Auch sei das Geld ja nicht für ihn, sondern für Kerzen in der Moschee bestimmt! Wir bleiben hart. Rollerfahrer werden künftig ein rotes Tuch für ihn sein.

Basrah, der irakische Hafen am Persischen Golf, ist unser nächstes Ziel. Dazwischen liegen allerhand interessante Plätze: Babylon, Ur, der Garten Eden. Bei einem Gang durch die ausgegrabenen Reste von Babylon läßt mich auch meine blühendste Phantasie im Stich. Bekanntlich ist ja der Turm von Babel sowieso schon eingestürzt und von den „Hängenden Gärten der Semiramis“, einem der 7 Weltwunder, ist auch nichts mehr übrig.

Was das Paradies betrifft, da bekommt man doch tatsächlich — fein säuberlich eingezäunt — den Stumpf des Baumes der Erkenntnis gezeigt. Die Iraker glauben ja nun nicht an die Geschichte vom Apfelbäumchen. Sie haben herausgefunden, daß es sich beim Sündenfall nur um eine Dattelpalme gehandelt haben kann! Von dieser Erkenntnis profitieren vor allem die Dattelpflanzer in Basrah, die jährlich 212 000 t Datteln verschiffen.

PAKISTANISCHE KONTRASTE

Gehe ich durch die Straßen Karachis, so begegne ich immer wieder „wandelnden Zelten“. Verzeihung, diese Bezeichnung stammt nicht von mir. Man sollte die Traditionen eines Landes respektieren. Aber, ich kann mir nicht helfen. Etwas sträubt sich in mir, wenn ich da Wesen sehe — und es besteht kein Zweifel, es sind Frauen — die von Kopf bis Fuß in ein unförmiges, schwarzes oder weißes Gewand, die sog. „Burqa“, eingehüllt sind. Es läßt weder Beine, noch Hände, noch das Gesicht frei. Das Unheimliche sind die beiden vergitterten Gucklöcher vor den Augen. Fürwahr, man glaubt Gespenster zu sehen! Ich bedauere diese Frauen. Aber vielleicht ist das nur das Vorurteil eines Menschen aus dem Westen. Ich finde dieses Kostüm ungesund, unbequem und absolut reizlos. Ja, reizlos. So ist es allerdings auch gedacht. Man gibt mir vom ersten Tag in Pakistan an zu verstehen, daß die Frauen aus den konservativen Moslem-Schichten nicht für die Blicke fremder Männer geschaffen sind!

Gehe ich weiter durch die belebten Straßen, vorbei an Kamelkarren, amerikanischen Taxis, Lasteseln, Motorroller-Rikschas und rauchenden Straßenbahnen mit Benzinmotoren, so fällt mir auch dies auf: An Baustellen sind Frauen mit dem Aufschieben von Ziegeln beschäftigt. Sie tragen keine „Burqa“. Das würde ja bei der Arbeit stören und im Wege sein. Die Frauen sind klein und schlank und haben große schwarze Augen. Viele von ihnen tragen dicke silberne Armreifen oder goldene Knöpfe an ihren Nasenflügeln. Sie arbeiten so hart wie die Männer. Nur manchmal, wenn eines der mitgebrachten Kinder schreit, verläßt die Mutter ihren Platz, um das Kleine zu stillen. Dann kehrt sie zurück zu ihrer Arbeit, die ihr für 10 lange Stunden 14 Annas einbringt. Und das sind nicht mehr als 85 Pfennige.

Später, nach Feierabend, sehe ich dieselben Frauen auf flachen, gummibereiften Kamelkarren sitzen. Ihre Gesichter sind völlig verdeckt. Durch die beiden Gucklöcher scheinen sie aufmerksam ihre Umgebung zu betrachten.

Während diese Frauen auf ihrem „Einspanner“ heimwärts zu ihren winzigen Lehm- oder Strohütten fahren, üben auf einem Gelände draußen vor der Stadt mehrere Dutzend junger Mädchen Gewehrgriffe. Über einer weißen pludrigen Hose tragen sie einen weißen dreiviertellangen Kittel. Ein grünes Tuch bedeckt das Haar. Ich trete näher. Eine junge Frau mit einer Art Husarenhelm auf dem Kopf und Rangabzeichen auf den Schultern kommt mir entgegen, steht stramm und grüßt militärisch:

„Leutnant Asra Sultana!“ — „Danke, rühren!“ Aber das habe ich nur gedacht.



In den Straßen von PESCHAWAR bekommen wir in 10 Tagen kein einziges Frauen-
gesicht zu sehen



Kontraste in Pakistan: Geflogen wird — aber nur verschleiert



Blick und Schnappschuß in den Frauenhof sind nur dem weiblichen Reporter gewährt



Rund 3000 Pakistanerinnen gehören der weiblichen Nationalgarde an



Im Kupferbasar in Peschawar fällt die Wahl schwer



Ein pandschabisches Spielchen: Das festgeklammerte Handgelenk soll befreit werden. Der Pakistaner bleibt immer Sieger



Koransingen nimmt viele Stunden der pakistanischen Kinder in Anspruch

Rund 3000 Pakistanerinnen zwischen 16 und 50 Jahren gehören der weiblichen Nationalgarde an. Zur Selbstverteidigung werden sie auch im Gebrauch von Waffen unterrichtet. Wer seinen Kursus absolviert hat, tritt zur Reserve über.

Diether und ich werden mit Einladungen überhäuft. Zu einem Cocktail in einem der exklusiven Clubs, zu einem Abendessen in einem der luxuriösen Hotels oder zu einer Tanzparty im privaten Kreise. Zierliche, zum Teil bildhübsche Frauen in kostbaren, farbenfrohen „Saris“, bewegen sich ungezwungen, tanzen, lachen und trinken — entgegen ihrer Religion — Whisky oder Gin.

Am Silvesterabend 1953 sitzen wir in Lahore frierend vor dem Kamin. Unsere Pandschabi-Freunde erzählen uns aufregende Geschichten von den Stämmen am Kaiberpaß. Schließlich werden wir doch noch einige richtige Abenteuer bestehen müssen, denke ich leichtsinnig. Zwei Tage später bin ich überzeugt, daß Abenteuer, wenn sie wirklich geschehen, gar nicht komisch sind.

Beim Aufwachen stellen wir fest, daß der größte Teil unseres Gepäcks aus dem Anhänger verschwunden ist. Einbrecher hatten sich in das staatliche Rasthaus eingeschlichen und uns schlicht und einfach ausgeraubt — ohne daß Diether oder ich auch nur das Geringste gehört hatten.

Dieser eiskalte Januartag in den Ausläufern des Himalajas endet für uns aber doch noch mit einem Happy-End. Der D. C. (distric commissioner) händigt uns bei einer Tasse Tee im Auftrage der Regierung des Pandschabs eine angemessene Entschädigung in bar aus! Bekäme man aus der Bayerischen Regierung auch in 12 Stunden eine entsprechende Entschädigungssumme heraus? Ist ein ketzerischer Gedanke, den ich besser nicht laut ausspreche. Vor gar nicht langer Zeit war eine Reise über den Kaiberpaß und entlang der afghanischen Grenze recht gefährlich. Heute kann man ziemlich bequem auf einem Motorroller durch das Gebiet der kriegerischen Pathanen fahren. Und ich glaube, manchem der bärtigen Männer blieb einfach die Spucke weg — oder besser gesagt, die Kugel im Lauf stecken — als sie uns mit fast „40 Sachen“ durch die befestigten Dörfer rollern sahen. „Beim Barte des Propheten“ werden sie wohl gedacht haben, „ob solch ein lächerliches Ding auch kugelfest ist?“ Zum Glück haben sie es nicht ausprobiert. Dafür leiden wir unter den Unmengen von pilaw und kebabs, die die gastlichen Pathanen uns zwingen zu essen. „Wir sind die Deutschen Asiens, und ihr seid die Pathanen



Die Lieder der PATHANEN sind rau, rhythmisch und meist melancholisch



Die Pathanen schießen verzeufelt gut. Ich nicht!

Europas“, erklären uns wiederholt die prächtig aussehenden Männer vom Stamme der Afridis. Immerhin, schießen tun sie verzeufelt gut!

DER ELEFANT IST TOT, LANG LEBE DER MOTORROLLER



Der Maharadscha und die Maharani von Jaipur finden: „Der Elefant ist tot, lang lebe der Motorroller“

Es hat 38° C, als wir nach Indien hineinrollern. Kurz darauf zeigt das Thermometer 48° C an. Nicht nur die Hitze ist extrem. Da gibt es überragende Schönheit in der Kunst und außergewöhnliche Häßlichkeit in den Gesichtern der Armen. Da gibt es in Indien Heime für betagte Kühe, aber kaum ein Altersheim für Menschen. Affen spielen auf den Prachtstraßen Neu-Delhis herum, während Tausende von Männern und Frauen nachts auf den Bürgersteigen von Kalkutta und Bombay schlafen. Zur gleichen Zeit baut Indien die beiden modernsten Städte der Welt!

Die Ansichten der 360 Millionen Inder sind so verschiedenartig, wie unter allen Völkern der Erde. Sie alle aber haben dieselbe Meinung über einen Mann: Nehru. Wir treffen ihn nicht auf einer politischen Kundgebung. Auch nicht in seinen Diensträumen. Wir treffen Pandit Nehru auf einem Kinderfest. Und während er plaudert, spielt und lacht und die zu Übermütigen zurechtboxt, habe ich das Gefühl, er behandelt all die kleinen Inder wie seine eigenen Enkel.

Bekleckert über und über mit grüner, blauer, gelber und roter Farbe kommen wir in Agra an. Was ist geschehen? Die Inder

feiern Holi, Sommeranfang, und jeder muß mit gefärbtem Wasser angespritzt werden. Die nächsten Tage, denke ich, werden Festtage für die Reinigungsanstalten sein!

In Jaipur, der „rosenroten Stadt“, besuchen wir den Maharadscha und die Maharani. Seine Hoheit empfängt uns im Buschheim, mit tätowierten Armen und einem Maßkrug in der Hand. Ihre Hoheit, die Junior-Maharani, schwingt sich begeistert auf den Rücksitz der Vespa und läßt sich von Diether durch den Park des Palastes fahren. Der Elefant ist tot, lang lebe der Motorroller!

BADEZIMMER UND STRASSENBAHNEN SIND TABU

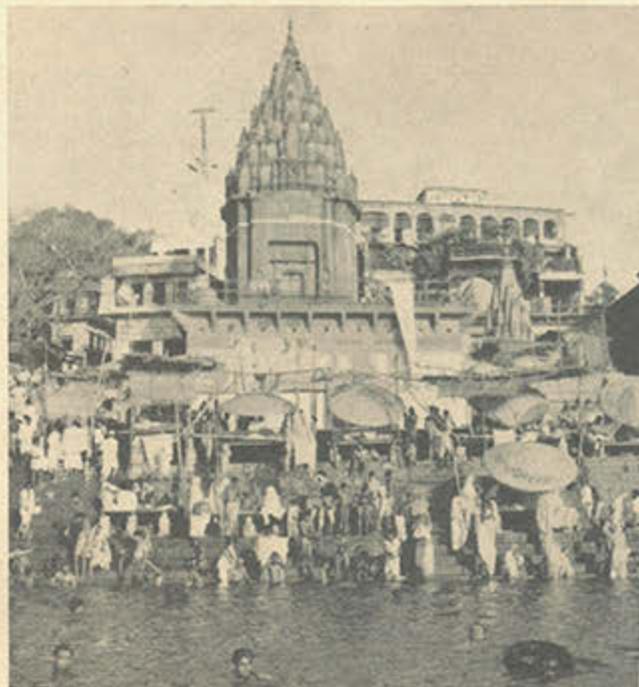
In einem vielstöckigen, modernen Mietshaus in Bombay sitzen wir einer starren und unbeweglichen Gestalt gegenüber. Der magere Körper ist in weißes Leinen gehüllt, das nur ein fast graues Gesicht freiläßt. Soviel ich sehen kann, sind die Haare weggeschoren. Merkwürdig ist eine steife Leinenbinde, die den Mund verdeckt. Das ist Vijaya, die älteste von fünf Nonnen der Svetambi-Terapanti-Sekte. 32 Jahre ist sie alt und hat mit 17 Jahren ihre Gelübde abgelegt. Wir lassen uns im Schneidersitz auf einer Matte vor ihr nieder. Nach und nach huschen weitere Gestalten mit verbundenem Mund hinzu und kauern sich ergeben neben Vijaya.

Mein Gegenüber spricht nicht Englisch. Doch unsere beiden indischen Gastgeber scheinen alles auswendig zu wissen:

Das Tuch vor dem Mund soll kleine Lebewesen, wie Insekten und Bakterien davor schützen, eingeatmet oder verschluckt zu werden. „Nicht töten“ ist das oberste Gebot der Jain-Religion. Es wird sehr wörtlich genommen. Die Mönche und Nonnen nehmen daher nur gekochtes Wasser und gekochtes Gemüse zu sich. Genuß von Fleisch, Fisch oder Eiern ist völlig untersagt.

Mir wird ein armlanger Besen aus Baumwollfäden gezeigt. Die Nonnen fegen damit den Boden vor ihren Füßen. Die Erklärung dafür leuchtet nun auch mir ein: Die Füße könnten ja Lebewesen zertreten. Ja, die Rücksicht geht so weit, daß der Bambusstiel des Besens mit weißem Stoff überzogen ist. Warum? Um die Hunde in den Straßen nicht unnötig zu erschrecken!

Mit dem Wasser hat es noch eine weitere Bewandnis. Jain-Mönche und -Nonnen dürfen nämlich nicht im Regen ausgehen und nicht durch eine Pfütze waten. Wasser lebt! Und deshalb wird sich auch nicht gewaschen! Auch nicht die Kleider. In den Tropen unvorstellbar! Allein der Schweißgeruch und ... Aber es ist nicht so. Das ist das Sonderbare. Die Frauen vor mir — die seit 12 und mehr Jahren kein Badezimmer betreten haben — wirken durchaus sauber und gepflegt. Und das, obwohl sie kein Fahrzeug benutzen dürfen und jeden Weg zu Fuß zurücklegen.



Zu einem Bad im Ganges hätte uns keine noch so hohe Belohnung bewegen können

Straßen in Indien sind vorwiegend staubig. Besonders wenn man vor sich herfährt. Vijaya gibt mir ihre Erklärung für das Phänomen des trotzdem Sauberbleibens: das Zölibat. Nach einigen weiteren Fragen bekomme ich heraus, daß die Nonnen sich mit einem trockenen Tuch abreiben dürfen. Ich erinnere mich an den Kampfergeruch und vermute, sie verwenden ein desinfizierendes Kraut bei ihrer Trockenwäsche. Immerhin. Das dritte Hauptgebot der Jain-Mönche — neben Gewaltlosigkeit und Ehelosigkeit — ist Wahrheit. Ich muß wohl glauben, was mir erzählt wird. Die Jain-Religion zählt 1½ Millionen Anhänger in Indien. Zeremoniell und ethische Grundsätze ähneln dem Hinduismus, jedoch werden keine Götterbilder verehrt, noch gibt es, nach ihrer Auffassung, einen Gott oder einen Schöpfer der Welt. Das Universum bestand von Anfang an, und 24 Propheten haben im Verlauf von vielen tausend Jahren die Welt gelenkt und geprägt. Wie die meisten Religionen in der Minderheit halten die Jains sehr strikt an ihren Glaubensvorschriften fest.

Meine vielleicht nüchterne Frage: „Warum all diese Härten und scheinbar sinnlosen Anstrengungen“ wird von meinen Bekannten als typisch westlich empfunden. Vijayas Antwort:

„Wer Disziplin über seinen Körper hat, kann auch seinem Geist befehlen. Und wenn wir etwas von unserer alten Religion aufgeben, werden wir bald alles verloren haben.“

Die Nonnen erheben sich. Die Eßschüsseln in der Hand, den Besen unterm Arm, schreiten sie dem Ausgang zu. Andächtig starren unsere beiden Gastgeber ihnen nach.



Auf der Strecke Bombay-Delhi ist man meist nicht motorisiert



Ob der Schutzpatron von Mysore eine Vespa für gefährlich hält?



Für Zehntelpfennige wird das zweite Frühstück eingehandelt: Nüsse und Kürbiskerne



Nicht töten ist das oberste Gebot der Jain-Nonnen. Die Anwendung heißt schon „keine Insekten einatmen“

VOM MONSUN GEJAGT

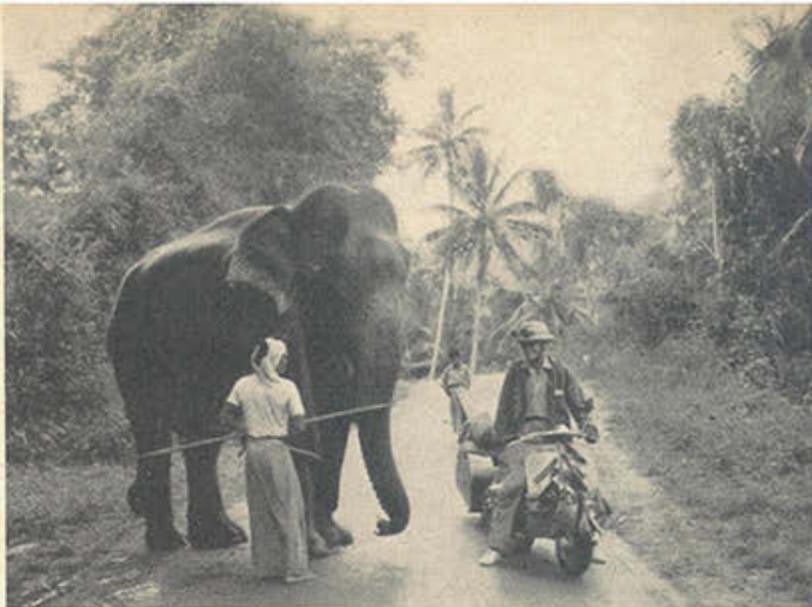
Die Straße von Puna nach Bangalor werde ich nie vergessen. Sie führt durch eine anmutige Landschaft und außerdem ist das Klima kühl dort. Unvergeßlich sind aber: Zwei gebrochene Räder, defekte Lichtleitung, ausgeleierte Radnabe, gerissene Kupplungsseile, ständiger Ölverlust und verschiedene Stürze im Schlamm. Und das alles wegen des Zustandes des sog. „National Highway No. 4“!

Jeden Tag kann jetzt der erhoffte und zugleich gefürchtete Monsun ausbrechen. Diether hat es auf einmal sehr eilig. Er hat die Nase voll, unsere Karawane mit Hilfe von Kulis über brückenlose Flüsse zu tragen. Dennoch nehmen wir uns noch ein wenig Zeit, die herrlichen Skulpturen und Fassaden der südindischen Tempel zu bewundern. Verzaubert erleben wir beschwörende Tänze und fremdartige Prozessionen. Und selbst in unseren Träumen hören wir den Rhythmus der Trommeln und den schrillen Klang der Flöten, die die inbrünstigen Feste der Hindus untermalen.

Essen ist ein Problem: Manchmal schlingen wir brennend scharfe Gerichte, serviert auf Bananenblättern, am Boden eines gastlichen Hauses hinunter. Mit den Fingern zu essen ist uns zur lieben Gewohnheit geworden, wenn auch nicht zur Appetitanregung. Manchmal irre ich stundenlang in einem Dorfbasar herum, bis ich es schaffe, etwas Brot und Bananen zu erhandeln — die einzige Kost, die aufzutreiben ist.

In Ceylon liefern die wilden Elefanten die täglichen Schlagzeilen. Gelegentlich „spielen“ sie mit harmlosen Radfahrern (zum Glück meiden sie unser geräuschvolles Maschinchen) oder ruhen ihren Fuß auf einem Auto aus.

Wir verbringen einige Tage auf einer Gummiplantage. Eines Nachts wacht einer der Manager auf, als die Wände rund um ihn zusammenfallen. Die Elefanten hatten sich schon seit längerem den Unfug ausgedacht, ihre „Hinterteilchen“ an den Ecken der Bungalows zu wetzen. Unser Manager flucht nicht schlecht auf die Dickhäuter. Schießen darf er sie aber nicht. Sie stehen in Ceylon unter Naturschutz!



Wir erschrecken gehörig vor diesem Dickhäuter. Zu unserem Glück war er zahm



Von dem Schlangenschwörer waren wir alle ein bißchen besaubert



Selbst in unseren Träumen hören wir den Rhythmus der Trommeln und die schrillen Flöten, die die Feste der Hindus untermalen



Tempeltänze sind in Ceylon noch lange nicht ausgestorben, im Gegenteil, sie werden sehr gepflegt

... UND NEPTUN LACHT DAZU!"

Von Ceylon aus führt keine Straße nach Burma. Die Reise mit einem kleinen finnischen Dampfer dauert 6 Wochen. Und Neptun lacht dazu" ist Diethers Bericht dieser Fahrt im Golf von Bengalen:

Der Schiffsagent in Colombo nickt zustimmend: „Behalten Sie man Ihr Geld. Werde versuchen, daß der Käpt'n der „ILJA“ Sie annustert. Is'n feines Schiff. 'n bißchen alt, ja. Und die Maschine tut es wohl auch nicht mehr so recht. Vor zwei Monaten haben sie die „ILJA“ einschleppen müssen. Leck im Vorderschiff, Rudermaschine . . . Na ja, und noch so ein paar Sachen. Ist aber wieder in Ordnung!“

Der Kapitän sagt am nächsten Tage nur: „So, machen wir.“ In seinem etwas schwerfälligen Deutsch entschied er, daß ich von jetzt ab ein „Supercargo“ sein soll. Hört sich schön an: S-u-p-e-r-c-a-r-g-o. Aber was hat man da zu tun? Der deutsche Chiefingenieur, ein gemütlicher Augsburger, klärt mich auf: „Sie sind für die Ladung verantwortlich. 3000 t Mehl haben wir geladen.“ Nun ja, wer wird schon auf hoher See Mehl klauen? Und in 5 Tagen sind wir sowieso schon in Rangun. Denke ich.

6 Tage später liegen wie immer noch im Hafen von Colombo. Die Rudermaschine muß nochmals überholt und ein neuer Kolben eingezogen werden. Inzwischen habe ich mich auf der „ILJA“ schon richtig „eingebürgert“. Ich spucke nicht mehr gegen den Wind, watschle wie ein oller Seebär und saufe mit dem Kapitän um die Wette.

Ach ja, der Kapitän. Er und der 1. Offizier sind Finnen. Schweigsam und trinkfest. Schon früh am Morgen hält es durchs Schiff: „Fernando, a bottle of beer!“ Wenn der Kapitän nicht trinkt, schläft er. Neben dem „Chief“ sind noch zwei weitere deutsche Ingenieure an Bord. Der Rest der Besatzung besteht aus Ceylonesen, Indern und einem Chinesen. Von der christlichen Seefahrt haben sie alle keine Ahnung. Es soll ihre erste und letzte Reise werden. Außer für den Chinesen. Der versteht sein Fach. Er ist der Koch!

Und so vergehen die Tage. An eine Abfahrt ist nicht zu denken. Denn nun liegen wir im Trockendock und bauen weitere Maschinenteile aus und ein. Meine Arbeit beschränkt sich im Aufstellen von Rattenfallen. Der Käseverbrauch ist enorm, das Fangergebnis erbärmlich. Eins beruhigt mich jedoch: Solange uns die Ratten nicht verlassen, können wir nicht absaufen! Und sie lassen uns nicht im Stich!

Mit 8 Knoten schlingert die „ILJA“ gemütlich in den Südwestmonsun hinein. Es blitzt und stürmt und Regenschauer prasseln

ununterbrochen gegen die Fensterscheiben des Steuerhauses. Man sieht überhaupt nichts. Schwere Brecher verwandeln das Achterdeck in eine brodelnde Wassermasse. Das ist ziemlich unangenehm. Die Kombüse liegt nämlich achtern und der Steward hat zwischen den einzelnen Sturzwellen mitschiffs zu hüpfen. Das Essen schmeckt dann salzig und wäbrig, ganz abgesehen von den Ameisen in der Suppe und den Mehlwürmern. Diese klopft der Kapitän — jetzt völlig nüchtern — geduldig aus dem Knäckebrötchen. In der ersten Nacht jagt man mich aus meiner Kabine, die sonst als „Hospital“ dient. „Supercargo, du kannst steuern?“ brüllt der 1. Offizier. „Die Schwarzen alle sind seekrank!“ Hm, — und so werde ich Rudergänger. Den Ceylonesen und Indern ist das Geschaukele zu viel geworden. Gemeinsam opfern sie Reis und Curry dem Meeresgott.

Natürlich hat die „ILJA“ keine automatische Steuerung. Das riesige hölzerne Steuerrad erinnert mich an aufregende Piratenfilme. Kein Wunder, daß ich mir wie Erol Flynn vorkomme, der „Herr der Sieben Meere“! Der alte Kahn nun zieht ständig nach Backbord und so bemühe ich mich vergebens, genauen Kurs zu halten. Wirklich — ich bin froh, nach 4 Stunden abgelöst zu werden. Todmüde, mit schwieligen Händen, sinke ich in meine Koje.

Und wieder liegen wir im Hafen von Colombo. Tag und Nacht hieven die Kräne Säcke voll Zucker in die Laderäume. Zu den Besonderheiten der „ILJA“ gehört es wohl, daß wir am nächsten Abend stundenlang auf den Lotsen warten müssen — es hatte ihn ja auch niemand benachrichtigt — und daß, kaum sind die Anker gelichtet, beide wieder mit viel Gepolter herunterrasseln. Der „Erste“ tobt auf finnisch: „Satan! Sind doch keine Seeleute, diese Satans-Schwarzen!“ Er hat noch öfters Grund zum Toben. Eines Morgens stellt er beim Peilen fest, daß das Schiff um 110 Grad gedreht hat. Wir dampfen wieder in Richtung Colombo. Diesmal flucht er auf schwedisch. Der schuldige Matrose, ein Ceylonese mit einem wahren Ohrfeigengesicht, grinst nur. „Kompaßnadel immer rutschen von einer Seite zu anderen“, entschuldigt er sich. Beim Mittagessen erscheint er mit seiner Schüssel Reis im Salon. Es ist derselbe Reis, den auch wir gerade essen. „Sir, Reis ist schlecht. Und kein Curry. Die Matrosen . . .“ „Get out!“ schreit der Kapitän. Und nochmals: „Get out!“ Haß sprüht aus den Augen des „Ohrfeigengesichts“. Eine Stunde später meutert die Mannschaft. In Gruppen hocken sie zusammen und palavern aufgeregt. Und noch 4 Tage bis Rangun!

Wir stellen fest, daß die Verpflegung in Ordnung ist. Vielleicht nicht gewürzt genug, ja. Südinder und Ceylonesen sind äußerst scharfen Curry gewöhnt. Aber deshalb gleich meutern! „So, machen wir“, sagt der Kapitän. „In Rangun mustern wir die ganze Bande ab.“

Zum Glück ist die See ruhig. Die Offiziere und ich teilen sich in die Rudermaschine. Bis Rangun geschieht dann nur noch das: Die Maschine setzt plötzlich aus. Alles mögliche wird vermutet. Nur nicht, daß einer der Assistenten vergessen hat, von einem Öltank auf den anderen zu schalten. Und ich liege eines Nachts in meiner Koje wie in einer Badewanne. Seitdem weiß ich, daß durch ein nicht geschlossenes Bullauge in einer Sekunde 15 Eimer Meerwasser rauschen können.

Von weitem schon kann ich die vergoldeten Spitzen der Schwedagon- und Sule-Pagoden sehen: Rangun! Die schöne Seemannszeit ist zu Ende für mich. Der Kapitän, jetzt wieder veilchenblau, mustert wirklich die 12 Aufreißer ab. Ganze 2 Matrosen bleiben noch für die Rückfahrt.

Und auch die Ratten verlassen das Schiff. Allerdings nicht freiwillig. Als der Zucker gelöscht ist, wird die „ILJA“ von oben bis unten ausgeräuchert. Das ist denn auch den Ratten zuviel.

Fortsetzung im nächsten Vespa-Tip

Sie lesen dann: Geister und Terroristen in Burma, Nächte im Irrenhaus und Erpressung an der Brücke, Götzenanbetung mit Reisschnaps. Eine Vespa — ein kapitalistisches Fahrzeug. Die „ehrenwerte“ Landstraße in Japan, Amerika bietet auch Abenteuer und eine Vespa fliegt über den Atlantik.



„Mir ist es gleich, ob die Gräfin auch so einen benutzt, ich weigere mich jedenfalls, auf so einem kleinen Ding zu sitzen!“
(„Ceylon Daily News“)



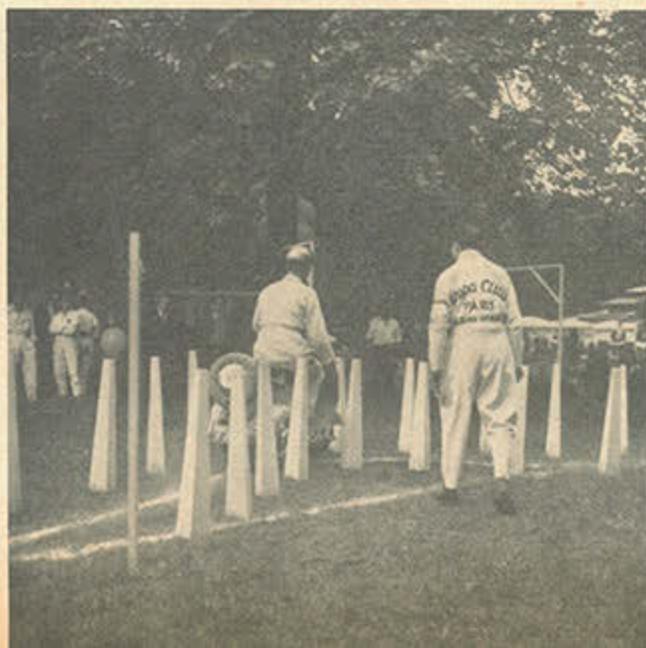
Eine Dame des VC Freiburg heiratet einen Schweizer Vespafahrer



Hier rollern Inge Noeko und Hein Mißfelder vom VC Hilden in die Ehe



Maj-Britt Nilsson muß in dem Melodie-Sandrew-Film „Schwedenmädel“ ihre Vespa auf Hochglanz polieren (Herzog-Verleih)



Interessanter Slalom, veranstaltet vom Vespa-Club Paris

**Kälte + Körper-
Schütz**
durch
RÖMER-Wärmegürtel
u. -Wärmekissen (6 oder 12V)

MOTORRAD
ROLLER
TRAKTOR
AUTO



HANS RÖMER NEU-ULM/DONAU

GEGRÜNDET 1871

HELME UND AUSRÜSTUNGEN

Bezug durch den Fachhandel

AGO-Rollergaragen

aus verzinktem Wellblech

Arn. Georg A.G. - Neuwied - Tel. 22951/53

JDEAL

**Windschüttscheibe
mit Sechsschlitz**

HERSTELLER
GUSTAV EICHENWALD
NEUSS/HAFEN

ERSTER RECHENSCHAFTSBERICHT

Der Vespa-Gedanke hat nicht an Boden verloren, im Gegenteil, er gewinnt

Nach der Wahl des neuen Präsidiums im September v. Js. in Wiesbaden könnten wir heute schon einen guten Rechenschaftsbericht geben.

Wenn die Wintermonate auch nach außen hin keine positive Arbeit erkennen lassen, so wird von uns alles getan, damit wir mit Beginn der neuen Saison unsere Planungen verwirklichen können.

Durch mühsame Arbeit der Verantwortlichen der Vespa-Landesclubs ist es gelungen, die Clubs wieder zu einer „Geschlossenheit“ zusammenzuführen. Einige Clubs waren bereits in Auflösung begriffen. Erfreulicherweise erkannten viele Clubs den von uns eingeschlagenen Weg als den einzig richtigen und beteiligten sich an der Aufbauarbeit des neuen VCVD. Schon vor der Neukonstituierung des VCVD konnten die einzelnen Vespa-Landesclubs gute Erfolge in den verschiedenen Gebieten Deutschlands melden. Im August dieses Jahres hatten die Vespa-Landesclubs folgende Ortsclubs zusammengeschlossen:

VLC Nord	12 Clubs
VLC West	40 Clubs
VLC Süd-West	13 Clubs
Schwäb. Vespa-Ring	10 Clubs
VLC Schwarzwald	3 Clubs

insgesamt 78 Clubs.

Weitere Ortsclubs schlossen sich in der Folgezeit an. Diese Clubs waren, wie es die Delegiertenversammlungen der Landesclubs zeigten, fest entschlossen, den VCVD neu erstehen zu lassen.

Eine Zusammenarbeit mit dem alten Präsidium wurde grundsätzlich abgelehnt. Die direkte Fühlungnahme mit den Messerschmittwerken wurde für vordringlich gehalten und auch durchgeführt. Viele Besprechungen der Landesclubs untereinander und Verhandlungen mit den Messerschmittwerken waren notwendig, um die neue Struktur des VCVD zu bestimmen. Man war sich darin einig, das Präsidium so klein wie möglich zu halten.

Die Delegiertenversammlung in Wiesbaden im September, an der 69 stimmberechtigte Clubvertreter teilnahmen, hat gezeigt, daß man gewillt war, rein sachlich und so schnell wie möglich ein neues Präsidium erstehen zu lassen. Die Abstimmungsergebnisse sind den Clubs bekannt.

Auch die erste Arbeitstagung des Präsidiums in Frankfurt zeigte, daß jeder Landesclubvorsitzende in seinem Bereich aktive Arbeit leistet.

Bei der Teilnahme an dem Kongreß in Brüssel vom VC Europa am 29./30. Oktober 1955 hatte der Vertreter Deutschlands nicht nur das Gefühl der unbedingten Gleichberechtigung, sondern er brachte auch gleichzeitig Erfolge für den VCVD mit. Der VC Europa ist eine gewaltige und einmalige Organisation und ist in der kommenden Zeit in Fragen der Touristik und des Sports wirklich ernst zu nehmen. Es spricht für sich, wenn dieses auch in Amerika anerkannt wird. Die Vergünstigungen, die jeder Vespa-Fahrer hat, der einem Länderclub angehört, sind bemerkenswert.

Die großzügigen Planungen sichern auch dem deutschen Vespa-Fahrer nicht nur die Freundschaft mit Vespa-Kameraden aus

dreizehn Nationen, sondern werden ihn teilhaben lassen an den Vergünstigungen, die die einzelnen Länder zu bieten haben. Wir werden darauf später noch näher eingehen.

Wer wird in Zukunft Einladungen zu Treffen und Großveranstaltungen erhalten? Grundsätzlich nur die Clubs, die Mitglied eines Länderclubs sind, für Deutschland ist es der VCVD. Dieses wurde von den Vertretern aller Länder eingehend diskutiert und beschlossen. Vespa-Clubs, die keiner Dachorganisation angehören, führen den Namen nicht rechtmäßig.

Infolge eines tragischen Unfalles verlor der Vespa-Club Dortmund ein langjähriges, treues Mitglied und aktiven Motorsportler

Erich Greining.

Der Vespa-Club Dortmund sowie der gesamte Vespa-Club von Deutschland trauert um den großen Verlust. Alle diejenigen, die Erich Greining kannten, wußten seine vorbildliche Kameradschaft zu schätzen.

Er wird uns stets in guter Erinnerung bleiben.

VCVD

Erich Binder, Präsident

Es gibt im Bundesgebiet leider noch Clubs, die ihre eigenen Wege gehen wollen. Meistens ist es nur der Vorstand dieser Clubs. Wir haben immer wieder darauf hingewiesen, daß uns jeder Club zur Mitarbeit herzlich willkommen ist. Sämtliche Clubs im Bundesgebiet haben schriftliche Einladungen erhalten. Wenn sich diese Clubs aus der Gemeinschaft des VCVD ausschließen wollen, so ist dieses ihre Sache. Auf keinen Fall werden diese Clubs von uns in irgendeiner Form eine Unterstützung erhalten. Auch lassen wir uns von diesen in unserer ernst gemeinten Aufbauarbeit nicht stören. Wir sind fest entschlossen, unseren eingeschlagenen Weg weiterzugehen, um allen, auch den kleinen Clubs im Bundesgebiet, das sichere Gefühl zu geben, daß sie von uns so betreut werden, wie es in der Vergangenheit nicht möglich war.

Neugründungen von Clubs in der Letztzeit beweisen, daß der Vespa-Gedanke nicht an Boden verloren hat, sondern gewinnt.

Wir glauben, den richtigen Weg gefunden zu haben und können das Jahr 1955 in dem Bewußtsein beenden, wieder einen Vespa-Club von Deutschland zu haben, der jetzt schon bei den anderen Nationen großes Ansehen genießt.

Allen Vespa-Clubs im Bundesgebiet ein glückliches Neues Jahr mit vielen sportlichen Erfolgen wünscht

Erich Binder, Präsident des VCVD

Vespa-Fahrer beschenken Rentner

Hell leuchteten die Augen der alten Leute, als am Sonntag nachmittag der Düsseldorfer Vespa-Club 52 vorm. Benrath e. V. im ADAC bei ihnen vorfuhr, um ihnen, den Ärmsten der Armen, eine Weihnachtsfreude zu bereiten. Die Clubmitglieder hatten nur aus eigenen Spenden für die alten Leute Dinge gekauft, die diese sich nur sehr selten oder meist gar nicht leisten können. Die Freude der Beschenkten war den Gebenden der schönste Dank.

Treffen:

Der Vespa-Club Hagen hat zum 7. und 8. Juli 1956 ein regionales Treffen angemeldet. Der Vespa-Club Dortmund beabsichtigt, am 25. August 1956 anlässlich seines 5. Stiftungsfestes ein Treffen aufzuziehen.

Vespatreffen 1956

Dem Landesclub West wurden bisher nachstehende Treffen für 1956 gemeldet:

Anfang Mai: Geschicklichkeitstournee in Bork (V. C. Bork-Selm);

Pfingsten: Großes Int. Vespatreffen in Aschen;

7. und 8. Juli: Regionales Treffen in Hagen (V. C. Hagen);

25. August: Regionales Treffen in Dortmund (V. C. Dortmund);

Im August: Regionales Treffen in Gladbeck (V. C. Gladbeck).

Wir bitten um Termine weiterer Treffen oder sportlicher Veranstaltungen, damit wir den Terminkalender für das gesamte Bundesgebiet zusammenstellen können.

Sämtliche Treffen, die im Ausland stattfinden, können wir bereits im nächsten Vespa-Tip veröffentlichen (Intern. Kalender).

Clubs, die ihre Mitgliederanzahl noch nicht mitgeteilt haben, werden hiermit letztmalig aufgefordert, dieses baldmöglichst nachzuholen, da andernfalls keine V.C.V.D.-Ausweise zugestellt werden.

Vespa-Club Neuweiler zu Besuch in Darmstadt

Wir waren freudig überrascht, als sich während des Intern. Vespa-Treffens 1955 in Wiesbaden die Abordnung des saarländischen Clubs mit der Bitte an uns wandte, einen engen kameradschaftlichen Kontakt mit unserem Club aufzunehmen. Selbstverständlich waren wir gerne bereit, dieser Bitte zu entsprechen. Es wurden bereits damals die ersten Pläne geschmiedet, doch einmal ein gemeinsames Clubtreffen in die Wege zu leiten. Dies sollte auch bald in die Tat umgesetzt werden.

Am 17./18. Oktober war es dann so weit, daß die saarländischen Vespisten zu einem Besuch nach Darmstadt eingeladen wurden. Bereits am frühen Samstagnachmittag hatte sich eine Abordnung von uns an der Autobahnausfahrt postiert, um die Gäste in Empfang zu nehmen. Endlich gegen 16.00 Uhr traf die Kolonne ein. Nun wurden die Kameraden aus dem Saarland unverzüglich zu ihrem Quartier geführt, wo sie bereits alles wohl organisiert vorfanden. Nach dem gemeinschaftlichen Abendessen traf man sich zu einem gemütlichen Beisammensein. Nach gegenseitigen Begrüßungsworten der Vorsitzenden beider Clubs übernahm der als Conférencier tätige Darmstädter Vespafahrer Peter Peters die Leitung des Abends. Er verstand es, das muntere Vespavölkchen bald in Stimmung zu bringen; besonders durch eine sehr lustige Quizveranstaltung, deren Sieger mit netten Preisen bedacht wurden. Bis spät in die Nacht hinein wurde eifrig das Tanzbein geschwungen. Aber dann hieß es doch aufbrechen, denn am nächsten Vormittag wollte ja wieder jeder top-fit sein.

Am Sonntagvormittag wurden unsere Gäste vor ihrem Quartier abgeholt, um ihnen einmal während einer Rundfahrt die Sehenswürdigkeiten unserer Stadt zu zeigen und um anschließend daran eine gemeinsame Ausfahrt in die nähere Umgebung unserer Heinerstadt zu unternehmen. Selbst der Wettergott hatte Einsehen mit uns gehabt und zeigte uns diesen Herbstsonntag in seinem schönsten Kleide. Die Fahrt ging durch die herrlichen Täler des vorderen Odenwaldes, deren Landschaftsbild unsere Freunde aus dem Saarland ganz besonders begeisterte. Nahe dem Ort Lindenfels — der Perle des Odenwaldes — wurde Mittagsrast gemacht. Aber selbst die schönsten Stunden gehen einmal zu Ende, so auch hier. Bald hieß es aufbrechen, denn die Vespafahrer aus Neuweiler hatten immerhin noch ca. 200 km zurückzulegen. Wir begleiteten unsere Gäste durch das Schönbergertal nach Bensheim/Bergstraße und weiter zur Autobahnausfahrt Lorsch. Mit herzlichen Worten des Abschiedes rollten alsbald die Vespafahrer von der Saar westwärts, jedoch nicht, bevor sie uns zu einem dreitägigen Gegenbesuch in ihrer Heimat eingeladen hatten.

Dieses kleine Treffen war wiederum ein Beweis mehr für das kameradschaftliche Verhältnis unter den Vespafahrern, das selbst über die jeweiligen Grenzen des Heimatlandes hinausgeht.

Vespa-Club Darmstadt



Hier sehen Sie ein spanisches Vespa-Paar vom Vespa-Club Valencia, das im Spätsommer ca. 18 000 km durch 8 Länder hinter sich gebracht hat. Nicht selten wurden die beiden mutigen Fahrer von Regen und Sturm überrascht. In Bremen waren sie beim Bremer Club mehrere Tage zu Gast und besuchten auch den Club-Abend. Der Vespa-Fahrer bekam vom Präsidenten des Vespa-Clubs Valencia für seine große Reise eine Ehrenplakette überreicht.



Nikolausfeier

Der Club Vespa Freunde e.V., M.-Gladbach, veranstaltete im letzten Jahre wieder seine traditionelle Nikolausfeier. Am Sonntag, den 4. Dezember, startete der Club zu einer Nikolaus-Lampion-Korsofahrt durch die Hauptstraßen der Stadt. Gegen 18 Uhr traf St. Nikolaus mit seinem Gefolge auf dem alten Markt ein. Hier wartete schon Groß und Klein auf die Ankunft des hohen Herrn. Als dann St. Nikolaus seinen Sack öffnete und an die Kleinen seine Gaben verteilte, nahm das Gedränge kein Ende. Höhepunkt der Fahrt war die Bescherung des Verkehrspostens an der Hindenburgstraße. Nach der Bescherung des Verkehrspostens war der Andrang der Bevölkerung derart stark, daß St. Nikolaus mit seinem Gefolge, um keinen Unfall herbeizuführen, fluchtartig den Hauptverkehrsknotenpunkt verlassen mußte. Anschließend fand im Clublokal die Bescherung der Clubmitglieder und deren Kinder statt. Noch lange blieb das muntere Volk der Vespafahrer in gemütlicher Runde beisammen.

VIEL FREUDE AUF DER VESPA FÜR 1956 WÜNSCHEN ITALIENISCHE, FRANZÖSISCHE UND AMERIKANISCHE FILMSTARS!



Jacques Sernas und Maria Stella Signorini



Yvonne Sanson



Broderick Crawford und Giulietta Masina

XIII. INTERNATIONALE ADAC-WINTERSTERNFAHRT NACH GARMISCH-PARTENKIRCHEN

Veranstalter und Veranstaltung:

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V. (ADAC), München 22, Königinstraße 11a, veranstaltet vom Mittwoch, den 15. Februar bis Sonntag, den 19. Februar 1956, diese Sternfahrt für Personenkraftwagen, für Motorräder und Motorroller ohne und mit Seitenwagen.

Die Wintersternfahrt ist international und wird nach den internationalen Sportgesetzen der FIA und FIM, den Bestimmungen der ONS und OMK und der vorliegenden Ausschreibung durchgeführt. Die Wagenergebnisse werden für die Deutschen Automobil-Meisterschaften 1956 (Touren- und Grand Tourisme-Wagen und internationale Rallies) gewertet.

Aufgabenstellung und Zeiteinteilung:

Den Teilnehmern an der XIII. Internationalen Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen ist die sportliche Aufgabe gestellt, im Rahmen einer ca. 30-Stundenfahrt für Wagen bzw. einer ca. 8-Stundenfahrt für Motorräder und Motorroller

unter winterlichen Witterungs- und Straßenverhältnissen eine festgelegte Strecke unter Einhaltung der Verkehrsvorschriften in einer vorgeschriebenen Zeit zurückzulegen, und in 3 Sonderprüfungen die Fahrzeuge und das Zubehör auf Wintertauglichkeit zu prüfen.

Start und Ziel der Sternfahrt:

für Motorräder und Motorroller (Kategorie II bis V) am Freitag, den 17. Februar 1956, ab 6.00 in Passau.
Vor-Ziel für alle Fahrzeuge ist Garmisch — Shelltankstelle Klots (vor Rathausplatz), Ziel ist Garmisch-Grainau.

Zur Einhaltung der Verkehrsbestimmungen in Garmisch müssen alle Teilnehmer die ca. 8 km lange Strecke von der Vor-Zielzeitkontrolle bis zum Start der Bergprüfung in Grainau in 20 Minuten zurückgelegt haben, gerechnet ab Stempelzeit an der Vor-Zielkontrolle. Die Überschreitung dieser Fahrzeit wird pro angefangene Minute mit 5 Strafpunkten belegt.

Bergprüfung

Unmittelbar nach dem Eintreffen in Grainau findet die Bergprüfung auf der Strecke Grainau — Eissee statt (Länge 2,8 km).

Abnahme

Die Abnahme findet nach Beendigung der Bergprüfung in dem geschlossenen Parkplatz auf dem Eissee statt.

Startprüfung

Die Startprüfung erfolgt vor dem Start zum Eisslalom am Samstag, den 18. Februar 1956, ab 8.00 Uhr.

Eisslalom

Der Eisslalom findet im Anschluß an die Startprüfung auf dem Eissee über eine durch Fähnchen begrenzte Strecke statt.

Nennberechtigt sind für Motorräder und Motorroller: die Inhaber einer internationalen Bewerber- sowie Fahrerlizenz oder der nationalen Fahrerlizenz oder des Ausweises der OMK 1955. Die Beifahrer der Motorräder und Motorroller mit Seitenwagen müssen ebenfalls im Besitz einer OMK-Lizenz oder eines OMK-Ausweises sein. (Mit Genehmigung der OMK haben die Lizenzen bzw. Ausweise von 1955 für diese Veranstaltung noch Gültigkeit.)

Ausländische Fahrer müssen die Startberechtigung ihres nationalen anerkannten Clubs oder ihrer Fédération besitzen. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß am Startort zur Sternfahrt Führerschein und Zulassung sowie die Lizenz bzw. Ausweis, Vers.-Police und Prämienquittung vorzulegen sind. Die Nummer der Lizenz bzw. des Ausweises wird erst am Start in die Kontrollkarte eingetragen.

DER VESPA-LANDESClub WEST MELDET:

V.C. Bork-Selm.

Der V.C. Bork-Selm führt am ersten Montag im Mai 1956 ein großes Geschicklichkeitsturnier durch.

Große sportliche Erfolge konnte der Club im vergangenen Jahre für sich buchen. Beim Geschicklichkeitsturnier in Bork, Veranstalter Motorsportclub Bork (A.D.A.C.) lag die Wertung wie folgt:

1. Preis	Hans Quante	V.C. Bork-Selm
2. Preis	Karl Schlierkamp	V.C. Bork-Selm
4. Preis	Herbert Mach	V.C. Bork-Selm
5. Preis	Willi Hiecke	V.C. Bork-Selm

Beim 2. Int. Vespa-Treffen in Gladbeck errang Hans Quante ebenfalls den ersten Preis (Geschicklichkeitsfahren)

Öffentliche Fuchsjagd M.S.C. Bork (A.D.A.C.)

1. Preis Hans Quante

In Münster wurde Hans Quante ebenfalls an erster Stelle placiert. Insgesamt holte Hans Quante 6 Erste Preise!

Wir gratulieren!

V.C. Unna

Am 11. Nov. 1955 wurde in Unna ein neuer Vespa-Club gegründet. 1. Vorsitzender: Th. Ophieden.

VESPA-SPORT 1956

Die Clubs werden gebeten, ihren Landesclubs folgende Meldung abzugeben:

Namen der Clubkameraden, die gewillt sind, im kommenden Jahr an Geschicklichkeitsturnieren, Moto-Cross etc. teilzunehmen. Der VCVD hat die Absicht, diese im kommenden Jahr wahlweise zu internationalen Sportveranstaltungen zu schicken. Um auch für Deutschland einen Terminkalender über Treffen, Veranstaltungen, Geschicklichkeitsfahrten veröffentlichen zu können, werden die Clubs gebeten, Termine ihrer Planungen bekanntzugeben. Wir wollen diesen Kalender im Vespa-Tip Nr. 4 veröffentlichen.

Auch im Winter, wenn es schneit:

Fahrerinnen und Sozias! Hier sind Ratschläge, die Sie befolgen sollten



Wird sie oder wird sie nicht? Das ist die Frage!

Alle passionierten „Vespistinnen“ und solche, die es werden wollen, entschieden sich selbstverständlich für das „Nicht“ und hielten ihrer Vespa auch während der kalten Jahreszeit die Treue. Schließlich gehört die Vespa ja nicht zur Gruppe der Winterschläfer. Sie haben vielmehr seit Jahren bewiesen, daß sie durchaus abgehärtet sind und weder Kälte, noch Schnee und Glatteis zu befürchten haben.

Anders ist es schon mit ihren reizenden Fahrerinnen, die sich weder für kalte Hände und kalte Füße, noch für eine verunzierende, blau gefrorene Nase begeistern. Bei ihnen heißt es, mit Charme und Geschick die richtige Kleidung zu wählen, in der man nicht wie ein soeben vom Nordpol importierter Eisbär aussieht. Andererseits soll man sich auch nicht auf Kosten der Schönheit eine Lungenentzündung zuziehen.

Alle die forschen Rollerfahrerinnen, die auch im Winter, wenn es schneit, auf zwei Rädern ins Büro, zum Einkaufen oder gar ins Weekend rollern wollen, müssen deshalb vorzeitig an einen molligen Rollerdreß denken, der modisch und praktisch zugleich ist.

Für die Fahrt in die Stadt — vor allem für Berufstätige — muß es nicht unbedingt eine futteralenge Hose sein. Ein mäßig weiter Rock aus Flanell, Mohair oder aus dem flauschigen und sehr modernen Tweed-Mohair tut es auch, wenn man für die Fahrt über die hauchzarten Nylons ein paar sportliche Wollstrümpfe zieht und die Füßchen in sehr nett anzusehende mit Pelz gefüllte Après-Skistiefelchen steckt. Dazu trägt man eine flotte Pelzjacke oder eine Popelin- oder Stoffjacke, die mit Pelz oder Wollstoff gefüttert ist, ein Paar mollige Handschuhe und eine Mütze, die auf jeden Fall über die Ohren geht und am Halse eng abschließt, am besten mit einem Reißverschluß. Äußerst praktisch sind auch Mäntel aus Acella-Textil, unter denen es Modelle gibt, die gleich mit leicht an- und abknöpfbaren Beinlingen versehen sind.

Sehr flott wirkt natürlich auch ein glockiger Cordrock, unter den man eine dreiviertellange, dicht unter dem Knie eng abschließende Hose aus dem gleichen Material trägt. Diese Kombination ist bestimmt so warm und schützt ihre Trägerinnen vor allen den unsympathischen Krankheiten, die Großmama sämtlichen Rollerfahrerinnen prophezeit.

Das heitere i-Tüpfelchen, das den Alltag abwechslungsreich und farbenfroh gestaltet, ist natürlich zu guter Letzt der Pulli. Davon braucht man mindestens zwei oder gar drei, einfarbig oder gemustert, mit Rollkragen oder mit Schalkragen, mit und ohne Nickytuch und mit und ohne weiße, mädchenhafte Hemdbluse zu tragen.

Für die Fahrt ins Wochenende, wenn es über eisige Landstraße geht, sollte man allerdings die Hose und am besten eine richtige, wind- und wasserundurchlässige Skitrage vorziehen. Die diversen Röckchen haben ebenso wie die ganz dicken Skistiefel sicherlich in einem Köfferchen auf dem Gepäckständer Platz. Die leichteren, mit biegsamen Sohlen ausgestatteten Après-Skistiefel sind für die Fahrt nämlich bedeutend besser geeignet, da man mit ihnen gefühlvoller bremsen kann.

Und daß es auf winterlichen Touren auf gefühlvolles Bremsen sehr ankommt, dürfte für keine der erwähnten passionierten Rollerinnen ein Geheimnis sein, denn sonst hätten sie sich bei der Frage: „Wird sie oder wird sie nicht“ doch lieber für „wird“ entschieden.

Simone

Der V.-C. Gießen hielt am vergangenen Freitag, den 6. Januar 1956, im Vereinslokal Café Neidert seine diesjährige Jahreshauptversammlung ab.

Vorsitzender Herr Bernhardt Wesche gab eine Übersicht über das erfolgreiche Jahr 1955.

Nach Entlastung des alten Vorstandes ergab die Neuwahl folgendes Ergebnis.

1. Vorsitzender	Herr Bernhardt Wesche	einstimmig
2. Vorsitzender	Herr Friedhelm Braun	mit Mehrheit
Kassierer	Frau Karola Wesche	einstimmig
Schiffsführer	Frau Brigitte Zimmer	einstimmig
Sportwart	Herr Werner Wagner	mit Mehrheit

Herr Wesche dankte im Namen aller Vorstandsmitglieder für das erwiesene Vertrauen und versprach, auch im neuen Jahr seine ganze Kraft zum Wohle des Vespa-Clubs einzusetzen.

Unter Punkt Verschiedenes wurde vor allem das am 28. Januar 1956 stattfindende Kostümfest besprochen.

Der Sonne nachlaufen?

Theoretisch wäre es möglich, denn der hochentwickelte Nachrichtendienst unserer Zeit sagt uns sofort, wo die Sonne scheint. Wir könnten uns also jederzeit einen Platz an der Sonne aussuchen. Doch in der Praxis? Da heißt es immer noch: Sich anpassen und gerüstet sein für alle Fälle. — Der Kleppermantel mit seiner atmenden Rillo-Lüftung ist der Mantel für jedes Wetter, für das ganze Jahr. Mit eingeknüpftem Teddy-Wollfutter ist er ein behäbiger Wintermantel, der zuverlässige Schutz gegen Schneeschauer, Kälte und Wind. Verlangen Sie den Prospekt W 180 C von den Klepper-Werken Rosenheim.

Schilderitis, die moderne Verkehrsseuche

Zahllos wie der Sand am Meer sind die Verkehrszeichen aller Art, die im Bundesgebiet die Straßen verunzieren. Man hat für diesen Schilderwald eine sehr treffende Bezeichnung gefunden, die wie der Name einer geheimnisvollen Krankheit klingt: Schilderitis. Sie ist in der Tat auch eine Krankheit, die schwere Krankheit, an der unser ganzer Straßenverkehr leidet. Eine Krankheit deswegen, weil der eigentliche Zweck der Verkehrsschilder, nämlich die Sicherheit auf der Straße zu heben, nicht nur nicht erreicht, sondern sogar ins Gegenteil verwandelt wird. Die Unzahl der Schilder fördert nämlich die allgemeine Unsicherheit im Verkehr dadurch, daß die Verkehrsteilnehmer völlig abgestumpft sind und längst überhaupt kein Schild mehr beachten, das am Straßenrand über sein nutzloses Dasein trauert.

Diese betrübliche Tatsache ist psychologisch sehr klar begründet. Wenn ein Kraftfahrer erst einmal tausend Kurvenschilder gesehen hat und dann jedesmal feststellen mußte, daß die angezeigte Kurve völlig harmlos und ohne jede Gefahr durchfahren werden kann, dann sagt er sich mit Recht, daß es bei jedem weiteren Kurvenschild genau so sein werde, und mit der Zeit nimmt sein Auge diese Art Verkehrszeichen überhaupt nicht mehr bewußt wahr. Der Vorgang ist im Prinzip der gleiche, wie bei Kindern, denen gedankenlose Erwachsene ständig mit dem „Schwarzen Mann“ drohen, der aber niemals kommt. Ein ganz kleiner Unterschied besteht beim Kraftfahrer nur insofern, als nach soundsovielen tausend Kurven doch einmal eine kommt, die wirklich gefährlich ist, sei es weil die Straßenoberfläche nach der Außenseite hin abfällt oder sei es, daß der Kurvenradius zu eng ist. Wenn er nun in eine solche Kurve mit zu hoher Geschwindigkeit einfährt und womöglich im ersten Schrecken auch noch auf die Bremse steigt, dann kann der „Schwarze Mann“ tatsächlich kommen und ihn samt seinem Fahrzeug hinaus schleudern. Verstehen Sie nun, warum wir eingangs die Schilderitis als eine schwere, man kann ruhig sagen eine lebensgefährliche, Krankheit bezeichnet haben? Ähnlich wie mit den Kurvenschildern liegt die Sache auch bei anderen Verkehrszeichen, wie z. B. dem Zeichen „Allgemeine Gefahrenstelle“ oder den vielen sinnlos übertriebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen an Baustellen auf oft 10 km, wenn nach Lage der Dinge ruhig 30 oder 40 km zulässig wären. Man rechnet hier von vorneherein damit, daß die Kraftfahrer die festgesetzte Höchstgeschwindigkeit ohnehin um das zwei- bis dreifache überschreiten und dann eben die gerade noch vertretbare Geschwindigkeit einhalten. Diese Gepflogenheit vieler Behörden trägt weiterhin zur Entwertung der Verkehrszeichen bei und fördert ihre Mißachtung durch die Verkehrsteilnehmer. Stellen Sie sich vor, Sie kommen mit Ihrer Vespa an eine Baustelle von 300 m Länge, welche die Fahrbahn um die Hälfte einengt. Ein Schild schreibt Ihnen 10 km Höchstgeschwindigkeit vor. Sie können die Baustelle in ihrer ganzen Länge gut übersehen und stellen fest, daß kein anderes Fahrzeug Ihnen entgegenkommt; ja nicht einmal Arbeiter sind auf der Baustelle, weil gerade Feierabend ist. Werden Sie nun die ganze Strecke im Schnecken tempo durchbummeln, wobei Sie Mühe haben Ihre Maschine in der Spur zu halten, oder werden Sie das Rollerehen nicht lieber mit 30 Sachen bequem und sicher dahinfliegen lassen? Wahrscheinlich werden Sie das letztere tun, weil es Ihnen vernünftiger erscheint, und praktisch haben Sie sich somit schon strafbar gemacht.

Wir glauben mit diesen wenigen Beispielen genügend bewiesen zu haben, daß die Schilderitis tatsächlich eine Krankheit ist. Wenn die Ärzte eine Krankheit erfolgreich bekämpfen wollen, dann forschen sie zuerst nach ihrer Entstehungsursache, nach dem Bazillus oder Virus, der sie hervorruft. Der Bazillus für die Schilderitis heißt Gedankenlosigkeit. Gedankenlosigkeit ist aber eine allgemeine Zeiterscheinung. Mit der fortschreitenden Mechanisierung und Automatisierung vieler Tätigkeiten im täglichen Leben und im Beruf werden die Menschen geradezu zur Gedankenlosigkeit erzogen. Der Ursprung der Gedankenlosigkeit im Verkehr ist der moderne Großstadtverkehr, der nahezu unter völliger Ausschaltung eigenen Denkens und Wollens nach dem festgefügt Schema von Verkehrsampeln, Leitlinien, Verkehrszeichen, Weisungen von Polizeibeamten usw. ablaufen muß, um ihn überhaupt in Fluß zu halten. Kein Wunder, daß die Kraftfahrer dann draußen auf freier Wildbahn, wo schnell wechselnde Verkehrssituationen sie vor rasche Entschlüsse stellen, kläglich versagen.

Man müßte nun eigentlich, um das Übel an der Wurzel zu packen, die Gedankenlosigkeit von Amts wegen bekämpfen. Diese Aufgabe

schien aber wohl den zuständigen Stellen so ungeheuerlich, würdig eines Herkules, daß sie es vorzogen den bequemeren Weg zu gehen, nämlich die Gedankenlosigkeit als unumstößlich feststehende Tatsache hinzunehmen und durch eine lawinenartig anwachsende Schilderflut alle irgendwie vorhandenen Hindernisse auf der Fahrbahn wie Kurven, Bahnübergänge, Kreuzungen, Gefälle, Querrinnen usw. zu kennzeichnen. Das Ergebnis ist in zweierlei Hinsicht niederschmetternd: Erstens eine greuliche Verunstaltung unserer Landstraßen, Autobahnen und Ortschaften durch allerlei Schilder und zweitens die völlige Nutzlosigkeit des ganzen Aufwandes.

Das Wesen des Straßenverkehrs läßt eben kein Fahren nach Signal, sondern ausschließlich ein solches nach Sicht zu. Infolgedessen läßt sich das Denken im Straßenverkehr nicht ausschalten. Eine Besserung des gegenwärtigen, unerfreulichen Zustandes kann also nur erreicht werden, wenn die Kraftfahrer wieder lernen ihre Gedanken auf die Tätigkeit des Fahrens zu konzentrieren und ihre ganze Aufmerksamkeit der Fahrbahn zu widmen. Voraussetzung hierzu wäre es, alle überflüssigen Verkehrszeichen — vor allem 90% aller Kurvenschilder — rücksichtslos zu entfernen und nach sorgfältiger Prüfung nur solche Verkehrszeichen zu belassen, die auf eine wirkliche Gefahr hinweisen, die bei normaler Aufmerksamkeit nicht wahrgenommen werden kann. Sobald die Kraftfahrer wissen, daß jedes einzelne Verkehrszeichen seine genau geprüfte Berechtigung hat, werden sie diese auch wieder beachten und im übrigen mit weit mehr Gedankenkonzentration auf ihren Weg achten.

Das wäre dann das Ende der Schilderitis — ein Ziel, des Schweißes der Edlen wert! Eine Voraussetzung müßte dazu allerdings noch erfüllt werden: Eine klare, möglichst einfache und unmißverständliche Verkehrsgesetzgebung, was man von der gegenwärtigen — wenn wir z. B. nur an den berüchtigten Vorfahrtspargraphen denken — durchaus nicht behaupten kann. *Karl Lidl*

Römer-Wärmegürtel und Wärmekissen

Der mehrjährig erprobte Römer-Wärmegürtel gibt dem Fahrer und Beifahrer von Motorrollern die neue Möglichkeit, sich aktiv gegen Kälte und Fahrerschütterungen zu schützen. Der Gürtel spendet eine gleichmäßige, angenehm empfundene Wärme von 45—48 Grad Celsius bei nur 19 Watt Leistungsaufnahme; er erhöht die Reaktionsfähigkeit und Fahrsicherheit des Fahrenden bei kühler und kalter Witterung, verhindert Gesundheitsschäden und gibt Wärmekomfort. Der Anschluß an die Lichtanlage erfolgt einfach und sicher durch einen Stecker und eine Trennkupplung, die sich bei Zugbeanspruchung selbstständig löst. Der formschöne Ledergürtel trägt nicht auf und kann über und unter der Kleidung getragen werden; in der warmen Jahreszeit ist er ohne Heizung verwendbar. *Hersteller: Hans Römer, Neu-Ulm*



„Jetzt muß ich es mal auf eine andere Tour versuchen, damit endlich ein Mann anhält. Die Reparaturmaschine zieht nicht so recht.“

Vespa-Clubs, die dem VCVD angeschlossen sind

Vespa-Club von Deutschland	Sekretariat	Augsburg, Werk 4
Vespa-Landesclub Nord	Heinrich Mietz	Bremen, Bahnhofstr. 32
Vespa-Landesclub West	Erich Binder	Gladbeck 1, Westf., Hochstraße 16
Vespa-Landesclub Südwest	Fritz Schneider	Darmstadt, Bismarckstr. 51
Vespa-Landesclub Schwarzwald	Hajo Koslowski	Freiburg i. Breisgau, Fichtestraße 49
Schwäbischer Vespa-Ring	Vorsitzender Helmut Reiter Geschäftsführer Heinz Stütz	Geschäftsstelle Schwäb.-Gmünd, Goethestr. 43

Vespa-Landesclub Süd
Der Landesclub Süd ist im Entstehen begriffen. Interessierte Clubs wenden sich an:
Herrn Manfred Hopf, Würzburg, König-Heinrich-Str. 90.

VESPA-LANDESClub WEST

Clubs	Vorsitzender	Straße und Hausnummer
V. C. Aachen	Helmut Hildebrandt	Friedr.-Ebert-Allee 40
V. C. Aliso-Oberaden	Manfred Kaprolat	Landwehrstr. 67
Bergischer V. C.	K. H. Schwark in W.-Barmen	Spechtweg 11
Bergisch-Märkischer V. C.	Herr Klement in W.-Barmen	Mekelstr. 67
V. C. Bochum	Gerd Felski	Wittener Str. 224
V. C. Bork-Selm	Herr Schlierkamp	Dorfstr. 62
V. C. Dortmund	Helmut Albrecht	Gleiwitzstr. 230
V. C. Duisburg-Hamborn	Kurt Teipel	Rudolfstr. 23
V. C. Dülken	Hans Geßmann	Waldstr. 1
V. C. Düsseldorf	Hans Josef Kalwa	Heideweg 79
Düsseldorfer V. C. 52, vorm. Benrath	Werner Kellerwessel	Borsigstr. 13
V. C. Emscher-Lippe	Anton Macal in Bottrop	Otto-Krawehl-Str. 5
V. C. Gelsenkirchen	Siegfried Danguillier	Auf Böhlingshof 35
V. C. Gevelsberg	W. Ramm	Südstr. 7
V. C. Gladbeck	Erich Binder	Hochstr. 16
V. C. Hagen	Walter Pree in Herdecke a. d. Ruhr	Poststr. 9
V. C. Haltern	Werner Asche	Postfach Haltern
V. C. Hamm	Herr Wessels	Langewangeweg 32
V. C. Heinsberg	Wilh. Geffers	Hochstr. 67
V. C. Hilden	Paul Klein	Schulstr. 19
V. C. Hochsauerland	Helmut Dobe	Meschede, Haus Sonnenbruch
V. C. Hülse	Jakob Hüskes	Albrecht-Dürer-Str. 31
V. C. Kassel	Karl Gerstung in Lohfelden b. Kassel	Röhreweg 6
V. C. Krefeld	Karl Weinhold	Philadelphiestr. 93
V. C. Mettmann	Heinz Pepping	Düsseldorfer Str.
V. C. Moers	Manfred Suhr	Krefelder Str. 165
V. C. M.-Gladbach	Theodor Peters	Am Mevisenhof 28
Vespa-Freunde M.-Gladbach	Gerhard Strang	Rudolfstr. 15
V. C. Mülheim	H. P. Pietsch in Oberhausen	Friedr.-List-Str. 4
V. C. Münster	Erich Falk	Probsteistr. 59a
V. C. Oberhausen	Friedr. Pigors	Ebertstr. 34
V. C. Osnabrück	O. Toennes	Am Riedenbach 27
V. C. Rathheim-Hückelhofen	Herr Jessat	Buschstr. 21
V. C. Recklinghausen	Bruno Bernemann	Hertenerstr. 191
V. C. Remscheid	Lothar Häussler	Schützenstr. 64
V. C. Rheydt	H. Freunzen	Walterstr. 43
V. C. Rheydt-Odenkirchen	P. Wingarts	Färberstr. 47
V. C. Wanne	K. H. Umbreit	Burgstr. 63
V. C. Wanne-Eickel	August Schirbach	Dorsteiner Straße 360
V. C. Wesel	Karl Letzner	Kurfürstenting 33
V. C. Wuppertal	Vespa-Club	Bahnhofgaststätte
V. C. Wülfrath	Hans Buchlay	Bergstr. 16

VESPA-LANDESClub SÜDWEST

Clubs	Vorsitzender	Straße und Hausnummer
V. C. Bingen (Mäuse-turm)	E. Klein	Bingen a. Rhein, Mainzer Str. 126
V. C. Darmstadt	F. Schneider	Darmstadt, Bismarckstraße 150
V. C. Erbach i. Odenw.	H. Egner	Erbach i. Odenw., An der Zentlinde 42
V. C. Frankfurt a. M.	Fred Wagebach	Frankfurt a. M., Club-lokal: Kolpinghaus Waldgasse
V. C. Friedberg i. Hessen	Willy Thomas	Gießen, Ludwigspl. 5
V. C. Gießen	Bernhard Wesche	Heidelberg, Max-Wolf-Straße 14
V. C. Heidelberg	G. Hummel	Karlruhe
V. C. Karlsruhe	Fa. Vespa-Müller	Kulmbach, Spiegel 35
V. C. Kulmbach	Adolf Engelhardt	Mainz, Kapuzinerstr. 38
V. C. Mainz	Heinz Ditsch	Pforzheim, Kaiser-Friedr.-Straße 138
V. C. Pforzheim	Siegfried Flitsch	Singhofen, Unterlahnkreis
V. C. „Rhein-Lahn“	Alfons Schleimer	Wiesbaden, Gneisenaustraße 27
V. C. Wiesbaden	Kurt Feser	

VESPA-LANDESClub SCHWARZWALD

Clubs	Vorsitzender	Straße und Hausnummer
V. C. Freiburg	Hajo Koslowski	Freiburg i. Brg., Fichtestraße 49
V. C. Lörrach	Josef Weigner	Lörrach, Weberstr. 2
V. C. Offenburg	Deutsch b. Fa. Basler	Offenburg (Baden), Helmholztstr.

SCHWÄBISCHER VESPA-RING

Clubs	Vorsitzender	Straße und Hausnummer
V. C. Garmisch-Partenkirchen	Werner Blank	Garmisch-Partenkirchen, Prof.-Wackerle-Str. 13
V. C. Göppingen (Wttbg.)	Fritz Fondy	Göppingen (Wttbg.), am Schillerplatz
V. C. Kempten (Allgäu)	Max Wachter	Kempten (Allgäu), Neuhäuserweg 45½
V. C. Memmingen (Allgäu)	Alfred Twerdy	Memmingen (Allgäu), Bergermühlstr. 26
V. C. Schwäbisch-Gmünd	Willi Piecha	Schwäbisch-Gmünd, Bismarckstr. 13
V. C. Ulm a. d. Donau	Geschäftsstelle	Ulm a. d. Donau, Moltkestraße 72
V. C. Ludwigsburg (Wttbg.)	Willi Schnitzler	Ludwigsburg (Wttbg.), Solitude-Allee 76
V. C. Tübingen (Wttbg.)	Siegfried Heinze	Tübingen (Wttbg.), Schellingstr. 13 oder Gasthaus Burgholzof
V. C. Stuttgart	Wolfgang Hermann	Stuttgart-W., Vogelsangstraße 127
V. C. Bad-Cannstatt	W. Hoffmann	Bad-Cannstatt, Haldenstraße 20

DEM VESPA-LANDESClub NORD SIND FOLGENDE CLUBS ANGESCHLOSSEN

Clubs	Vorsitzender	Straße und Hausnummer
V. C. Bad Salzungen	Kurt Schröder	Am Neumarkt im ADAC-Lokal Hammer
V. C. Braunschweig	Dieter Knoepe	Münzstr. 16
V. C. Bremen	Heinrich Mietz	Bahnhofstr. 32
V. C. Hamburg	Rudolf Herold	Hamburg-Neugraben, Störtebekerweg 46
V. C. Kiel	Beyersdorff	Federmannstr. 11
V. C. Meppen	Wilhelm Lohmölder	Fullener Straße 18
V. C. Neumünster	Heinz Reiter	Schwalbenstr. 22
V. C. Oldenburg	Dieter Schulz	Ammergaustraße 80
V. C. Pinneberg	Werner Schwartz	Thesdorfer Weg 81
V. C. Walsrode	Georg Trube	Langestr. 79

Veranstaltungskalender 1956 des Vespa-Clubs Europa

April	Mai	Juni	Juli	August	September
1. bis 3.1 Österreich Wien — Budapest	1. Woche: Schweiz Narzissen-Rallye Montreux	5. bis 8.1 Österreich Rallye Wien	1. Woche: Italien 3-Meeres-Fahrt	4. und 5.1 Niederlande Rallye	Schweiz Rallye in Sion
1. bis 10.1 Portugal Geschicklichkeits- und Zuverlässigkeitsfahrt Coimbra	20. u. 21.1 Deutschland Aachen	9. bis 11.1 München Europa-Treffen des V. C. Europa	6., 7. und 8.1 Dänemark Rallye Odense	4. und 5.1 Frankreich Strasbourg	8. und 9.1 Deutschland Augsburg
Italien Italienrundfahrt	20. u. 21.1 Frankreich Calais	10. und 11.1 Portugal Rallye Lissabon	1. Woche: Spanien Rallye Camping Pampelune	11. und 12.1 Deutschland Gladbeck	
Spanien Camping-Rallye Sevilla	27.1 Italien Rundfahrt für weibliche Teilnehmer	23. und 24.1 Belgien Rallye Spa	14.1 Frankreich Grenoble		
		23. und 24.1 Deutschland Kiel	14. und 15.1 Schweiz Rallye Urneroden		

Verlag und Herausgeber: Vespa-Club von Deutschland e. V. Verlagsleitung: Harald Strauch-Stoll. Erscheint zweimonatlich und wird mit einer Schutzgebühr von DM 0,30 an alle Vespa-Interessierten abgegeben. Bestellungen beim Sekretariat des VCVD, Augsburg-Haanstetten, Werk IV. Hierhin sind auch alle Zuschriften redaktionellen Inhalts zu richten. Für unverlangt eingesandte Beiträge keine Gewähr. Redaktion: Hans Schimpke, München. Anzeigenverwaltung: J. Strüder-Werbungsmittlung KG, Neuwied a. Rh., Engerser Str. 33—36, Tel.: 22026/22056. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Augertorstr. 2. Nachdruck unter Quellenangabe gestattet.



Ich hätte nie geglaubt, daß sich das Rollern sogar noch bis zu uns hin ausbreitet
(Corriere d'Informazioni - Milano)

Lachend ins Neue Jahr!



So überwintert der Friseur seinen Roller mit gutem Erfolg
(Mototouring Schweiz)



Der Gärtner entdeckt im Treibhaus eine ganz neue
Sorte Pflanzen — Vesplumen



Der Eifersüchtige (Quick)