



Nachrichtenblatt des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.

DER GELBE SCHAL

Nr. 9/10

1959

Dein Freund und Helfer--

aber zur Abwechslung mal aus Frankreich. - Es war im Sommer vor zwei Jahren, irgendwo zwischen Lyon und Clermont-Ferrand, als ich vom Soziussitz unserer Maschine aus das ländlich-verschlafene Frankreich an meinen Augen vorbeiziehen ließ. Vor mir saß mein zuverlässig fahrender Freund, mit dem ich mich im Fahren abwechselte. Hinter mir eine bequeme Rückenlehne, aus dem hoch aufgetürmten Zeltgepäck bestehend, und unter uns beiden der kraftstrotzende Parallel-Twin, der lässig brummelnd das schwerbepackte Gefährt spielend bewegte.

Da höre ich, daß hinter uns etwas herankommt. Ich drehe mich um und sehe zwei Verkehrspolizisten auf BMWs. Entsprechend unserer Gewohnheit tippe ich meinem Vordermann zweimal auf die Schulter: Das vereinbarte Zeichen, daß jemand zum Überholen ansetzt. - Daß wir einmal überholt werden, kommt auf solcher Ferienfahrt öfters vor. Da fahren wir gemütlicher, damit wir während des Fahrens etwas sehen können, ohne deshalb alle Augenblicke zu halten. Außerdem ist die Stabilität der Lenkung durch das schwere Gepäck merklich beeinträchtigt, sodaß Schnellfahren ohnehin keine ungetrübte Freude wäre.

Bei den beiden Polizeifahrern handelt es sich um eine der typischen französischen Verkehrspolizei-Streifen. Sie fahren ausschließlich Motorräder und eine Streife besteht immer aus zwei Solofahrern auf gleichen Maschinen, meistens BMW oder BSA. - Jedenfalls sahen wir sie so in Mittel- und Südfrankreich. Sie tragen schwarzes Lederzeug und sehen damit recht zünftig aus. Für uns deutsche Motorradfahrer ist ihr Anblick also soweit ganz erfreulich. Noch erfreulicher, daß sie im Straßenbild fast garnicht in Erscheinung treten: Während unserer ganzen Fahrt - fast 3000 km in zwei Wochen - sahen wir etwa drei dieser Streifen! -

Ja, aber warum fahren die denn nun nicht endlich vor? - Ich drehe mich um und sehe, daß der erste ganz dicht Rad-an-Rad hinter uns fährt. Da ist kein Zweifel mehr: Die verfolgen uns! Aber was hat denn das zu bedeuten? - Der deutsche Untertanenverstand schaltet automatisch und zieht das Register "Schuldgefühl". Ich überlege, was wir wohl falsch gemacht haben könnten. Aberso scharf ich auch nachdenke, ich kann nichts entdecken. - Ist das vielleicht garkeine Verkehrspolizei, sondern Leute von der "securité", der Sicherheitspolizei, die Spione suchen? Wie meistens, so haben wir auch in der letzten Nacht wieder "wild" gezeltet. Sollten wir dadurch einen Verdacht auf uns gelenkt haben?

Während ich so hin und her überlege, merke ich, daß wir auf eine kurvenreiche Strecke gekommen sind, auf welcher das Überholen auch eigentlich garnicht angebracht ist. Nun, vielleicht ist dies der Grund dafür, daß die beiden immer noch hinter uns bleiben. Das wird sich jetzt gleich herausstellen, wenn wir auf die gerade Straße kommen, die weiter vorn auftaucht. Kaum haben wir die letzte Kurve hinter uns, da setzt der Erste auch schon zum Überholen an, gleich wird er

uns stoppen. Tatsächlich - schon hebt er den Arm. Aber was ist das? Er winkt und nickt uns lachend zu! - Wir müssen in diesem Augenblick wohl recht blöde Gesichter gemacht haben. Die Automatik unseres Verstandes funktionierte "rückwärts" nicht so prompt und schaltete das Register "Schuldgefühl" nicht so schnell aus, als daß wir die Situation augenblicklich hätten erfassen können. Inzwischen fuhr auch der Zweite vorbei und winkte ebenso. Und jetzt erst hatten wir's kapiert: Die hatten uns einen sportkameradschaftlichen Gruß entboten! - Natürlich gehörte dazu, daß sie uns nun auf der langen Geraden zeigten, was sie können: Sie drehten voll auf und waren im Nu verschwunden.

Als wir in die nächste Ortschaft kamen, da waren die beiden an einer Kreuzung abgestiegen, erwarteten uns und winkten uns wieder zu.

In Frankreich begegnet man schnellen Männern auf schweren Maschinen weit seltener als bei uns. Zwar ist der Motorisierungsgrad dort noch immer höher als bei uns und der Prozentsatz schwerer Maschinen kaum geringer, aber das Straßennetz ist viel dichter und hat etwa die zweieinhalbfache Länge des unseren. Und wenn man dazu noch in Betracht zieht die in Frankreich viel geringere Volksdichte und Besiedelung, dann dürfte das französische Straßennetz wohl das Vierfache unserer Straßen betragen. Auf einem solchen Netz verliert sich der Verkehr, etwa so, wie das bei uns vor etwa 25 Jahren der Fall war. - Da ist es also schon ein "Ereignis", wenn sich einmal zwei "richtige" Motorradfahrer begegnen. So ist es also auch den beiden Polizeifahrern ergangen, als sie uns erblickten, und ihr Verhalten war nichts anderes, als der Ausdruck der Sportkameradschaft, jener Kameradschaft, die richtige Motorradfahrer über alle Grenzen hinweg verbindet.

Der Autofahrer ahnt von dieser Kameradschaft allerdings nichts, denn so etwas gibt es da nicht. Den meisten Autofahrern aber ist noch mehr verschlossen: Der Zugang zum Herzen des einfachen Menschen, wobei die Benutzung eines Autos natürlich nicht unbedingt den Verlust dieses Zugangs bedeuten muss. - Wahrscheinlich war es gerade das Motorrad, das mir die Möglichkeit gab, mit dem einfachen Manne Kontakt zu bekommen. Oder hatte das Motorrad charakterbildend gewirkt, sodaß ich auch außerhalb der Motorradkameradschaft den Zugang zum Herzen des einfachen Mannes finden konnte? - Immer wieder aber erlebte ich Beweise von freundschaftlicher Gesinnung und gar von Sympathie. Eine antideutsche Einstellung aber ist mir nirgends begegnet. - Was Wunder, daß ich Frankreich hoch schätzen gelernt habe! -

Und nun die "andere Seite". Da hört man immer wieder von Frankreichreisenden, sie seien auf antideutsche Ressentiments, auf ein gewisses Mißtrauen oder gar Ablehnung gestossen. Ob das dann nicht an den betreffenden Leuten selbst liegt? An der Art und Weise ihres wirtschaftswunderlichen Auftretens und Reisens in Frankreich? - Wir lernten es schon in der Schule - und man kann es auch bei Friedrich Sieburg nachlesen -, daß Frankreich das Land des Kleinbürgertums ist, und eine entsprechende Lebensweise ist das Ideal der meisten Franzosen: Sie wollen einfache, anspruchslose Menschen sein. Da ist es denn auch nicht weiter verwunderlich, wenn man bei ihnen mit großmannssüchtigen Allüren und Protzertum nicht weit kommt. Umso aufgeschlossener aber ist der Franzose demjenigen gegenüber, der als einfacher Mensch, also z. B. als Motorradfahrer zu ihm kommt. Dann stimmt die Richtung. - Was natürlich nichts daran ändert, daß man sich durch "Vorbeibenehmen" alles verschmerzen kann.

So habe ich meine drei großen Frankreichreisen nach dem Kriege nur mit dem Motorrad gemacht und habe die Erfahrung dabei gemacht: Sei einfach und anspruchslos und gib nicht an, dann bist Du gern gesehen!

Dr. Gerhard Bulle.

Bischofsheim

Ja, s o hieß der Ort, in welchem sich die so gesuchten Linien auf der Landkarte kreuzten und den Ort unseres Bundestreffens - ach, das ist ja schon wieder s o lange her! - angaben. Aber dann war es schließlich doch nicht Bischofsheim, sondern der "Vorort" Haselbach.

Wie es dort im einzelnen zugeht, hat ja das MOTORRAD schon verraten, da können wir uns an die "Randbemerkungen" halten, die nur für uns selbst von Interesse sind.

Zunächst einmal die Ausschreibung. Darin war, wie wir leider erst nach ihrer Absendung feststellten, ein dunkler Punkt. Besser: "Schwärzeste Nacht". Die sah man, wenn man versuchte, durch die "Stadtbrille" zu sehen. Eigentlich hätte man da den Fluß "Vils" sehen sollen. Den aber hatte ein dreimalhartgesotter Druckfehlerteufel in "Fils" verwandelt. Da es zum Unglück nun auch einen Fluß diesen Namens gibt, sind einige Freunde diesen hinauf- und hinuntergefahren und haben die "Stadtbrille" gesucht. Und als sie sie nicht fanden, gaben sie der Schriftleitung den wohlgemeinten Rat, in Zukunft die eigene Brille besser zu putzen, um dann ein "V" von einem "F" unterscheiden zu können. - Also hier bekennen wir uns schuldig. Aber nur zu 50%, denn die Angelegenheit mit dem in Barcelona verunglückten Gespannfahrer hätte die ganze, verdruckte Geographie wieder in Ordnung gebracht.

Aber auch ohne diesen "dunklen Punkt" gab es bei der Auffindung der gesuchten Orte allerlei Schwierigkeiten. Und unser guter Rat, sich notfalls eines alten Geschichts- usw. -lehrers zu erinnern, ist denn auch mehrfach befolgt worden - mit wechselndem Glück. Da wurde einer unserer Freunde, nachdem er höflichst sein Ersuchen zu Wort gebracht hatte, also angeredet: "Waaas? D a s wissen Sie nicht ? ? - Also hätte ich Ihnen im Abgangszeugnis doch keinen Einser in Aufmerksamkeit geben sollen !" -

Ein anderer bekam nach schamloser Aufdeckung der Lücken in seinem Geschichtswissen entsprechenden Nachhilfestunden: An jedem Abend wurde ihm einer der vier Orte verraten, aber erst am Ende des jeweils dreistündigen Repetitionskurses. - Als er uns dies berichtete, sagte er zum Schluß: "Mensch, ich war so fertig, daß ich schließlich ganz vergessen habe, den ollen Oberlehrer zu fragen, von wann bis wann nun eigentlich Egon, der Verrostete, der Erfinder der Sechskantmuttern, gelebt hätte". -

Sogar die Herren Pfarrer mussten mit ihrem Wissen herhalten. Wobei es beinahe zu Gewissenskonflikten kam: Durfte man einen katholischen Pfarrer nach einer Sache fragen, wo der Luther drin vorkam? - Jawohl: Man durfte. Und der Herr Pfarrer wußte bestens Bescheid. Nicht nur über den Luther, sondern auch über die anderen Dinge.

Ein anderer hatte Pech. Der fragte einen Bekannten, bei dem er zufällig einmal einen riesigen Bücherschrank gesehen hatte, der bis unter die Decke reichte und gesteckt voll war mit Büchern mit prunkvollen goldenen Titeln auf den Lederrücken. Nützte alles nichts: Nach dem fünften: "Bitte kommen Sie morgen Abend wieder vorbei", hieß es: "Es tut mirschrecklich leid, aber ich kann Ihre Frage auch nicht beantworten". - Die Bücher in dem geerbten Bücherschrank waren nämlich Holzklotze, auf die man hinten goldgepreßte Lederrücken mit Titeln, wie Goethe I, II, III bis LXII draufgepappt hatte. -

Wer endlich überhaupt nicht weiterkam, bei der ganzen Raterei, der ließ sich den Zielort von seinem zweitbesten Freund verraten und fragte sich dann - mitunter

sogar ohne Landkarte! - quer durch die Geographie. Da liefen dann nach dem Treffen bei der Schriftleitung "herzliche Grüße" ein. Zum Beispiel aus Bischheim, Tauberbischofsheim, Bischofsgrün oder gar aus Amtsgmünd: "Vermissen Euch sehr beim Bundestreffen!" -

Bestimmt hat trotzdem die ganze Fahrt Spaß gemacht, auch wenn wir so hintenherum abtan einiges Gebruttel hörten: "Mensch, wir wollen doch fahren und nicht Geschichtsprofessoren werden"! Nein, das soll ja auch niemand. Aber so ein wenig Spaß an der Freud' soll doch schließlich auch dabei sein. Meist aber bekamen wir auf unsere Frage, ob's so recht gewesen sei, die Antwort: "Jawohl! Und im nächsten Jahre wieder so!" - Na, da wollen wir uns denn auch bemühen.

Aber da war noch ein "dunkler Punkt": Eine Übernachtung beim Bruder Jodok auf dem Kreuzberg. - Als am Sonntag früh der Bauernfeind-Rudl abrechnete, da legte er auf Heller und Pfennig DM 70,- auf den Tisch. Das sind 35 Übernachtungen. Und der Bruder Jodok legte uns eine Abrechnung über DM 68,- auf den Tisch. - So ganz hintenherum kam es dann viel später heraus: Ganz spät abends, als unten im Dorf alles schon schlief, einschließlich unseres rührigen Quartiermachers Herrn Seiffert, war auf dem Kreuzberg noch ein Pärchen gelandet, das hatte kein Quartier. Für "ihn" war das nicht weiter schlimm: Bei Bruder Jodok war noch genügend Platz. Aber für "sie"? Und Bruder Jodok hatte ausdrücklich festgestellt Der Schlafsaal ist natürlich n u r für Männer. - Da hatte man kurzerhand der Sozia einen Helm aufgesetzt und eine Lederjacke angezogen und sie war mit "durchgerutscht", als der gute Bruder Jodok einmal nicht ganz genau hinsah. Soweit war das also klargegangen. Aber dann wäre es beinahe schief gegangen: Wenn da im Schlafsaal nur einer der Fahrensleute wieder einmal einen ganz besonders oberblöden Kalauer vom Stapel gelassen hatte, dann tönte über dem tiefen Männergeklächter ein äußerst verräterisches, ganz unmännliches Lachen. Und das war gefährlich. Also bekam die Sozia den Befehl: "Du, sei ruhig, sonst schmeißt dich der Bruder Jodok noch heraus!" Und als das nichts nützte, da mußte die Sozia ins äußerste Bett, ganz links hinten in der Ecke, umziehen, wo nichts mehr zu hören und folglich auch nichts mehr zu lachen war. Und damit ging das auch klar. - Jedenfalls hat sich der gute Bruder Jodok wegen der DM 2,- außerhalb seiner Rechnung nicht beschwert.

Die Plaketten - wir hatten uns Ihre Verteilung eigentlich wieder so vorgestellt, wie einst in Buttenhausen, so mit charmantem, liebem Lächeln von Miß Berlin und so weiter ... - mußten wir dann leider auf sehr prosaische und außerdem verspätete Weise mit der Post verschicken: Sie trafen erst am 11. 8. in Bischofsheim ein, obwohl ihr rühriger Hersteller sie bereits am 7. 8. per Express aufgegeben hatte. Wir können es verschiedenen Fahrtteilnehmern deshalb durchaus nicht verdenken, daß sie uns sagten: "Ja, wenn die Plaketten schon da wären, dann hätte ich auch eine gekauft". Na, und nun liegen die eben bei uns, und ihr schwergeprüfter Besteller kann sich damit die Risse in den Tapeten zuhängen. - Also: wer noch keine Plakette hat, der kann sie noch erhalten. Und da es sich dabei nur um eine "Erinnerungsplakette" handelt, können auch solche Fahrtteilnehmer sie bekommen, die - ohne bis zum Ziel zu kommen - die Fahrt unter den möglichsten und unmöglichsten Umständen abubrechen gezwungen waren, oder gar den ganzen Sonntag "verbasteln" mußten, um am Montag wieder im Geschäft sein zu können.

Die Hauptversammlung im Kreuzberghof in Neu-Wildflecken brachte einige "Neuigkeiten". Als Bundesvorsitzender wurde Dr. Gerhard Bulle, Wertheim, gewählt. Obwohl er nicht anwesend war, hat er sich nachträglich mit diesem "Schwabenstreich" einverstanden erklärt, wofür wir ihm zu großem Dank verpflichtet sind.

Horst Briel wurde wieder zweiter Vorsitzender. Obwohl er zeitlich sehr überlastet ist, stellte er sich wieder zur Verfügung. Auch ihm sei an dieser Stelle hiervür gedankt.

Für die Kassenführung wurde Richard Monning in Aussicht genommen. Da aber weder er, noch unsere bisherige Frau Schatzmeisterin anwesend waren, mußte die Übergabe resp. Übernahme der Kassengeschäfte vertagt werden, bis sich eine Möglichkeit ergibt, sie satzungsgemäss zum Abschluß zu bringen.

Die Schriftleitung blieb in den bisherigen Händen, wobei es die erste Amtshandlung des neuen Vorsitzenden war, ihr sozusagen wegen "Spätzündung" und versäumter Termine einen kräftigen Stromstoß zu verpassen. Dies allerdings erst geraume Zeit nach der "Hauptversammlung".

An grundsätzlichen Dingen wurde beschlossen, in Zukunft bei der Neuaufnahme neuer Frunde von der Beibringung von Bürgen und eines polizeilichen Führungszeugnisses abzusehen. Wer neu zu uns kommt, soll erst einmal etwa ein halbes Jahr sozusagen "Gast" sein. Und wenn sich dann zeigt, daß der neue Freund mit uns einig geht und wir mit ihm, dann kommt seine Anschrift in die BALLHUPE und die ganze Zeremonie ist erledigt - ohne Schnörkel und Tamtam. Zeigt sich, daß man sich nicht einigen kann, dann sagt man einfach eines Tages: "Freund, Du bist bei uns im falschen Stall. Suche Dir besser einen anderen". - ebenfalls ohne Schnörkel und Tamtam. Trotzdem bleibt es natürlich den "Sheriffs" überlassen, Nachforschungen über einen gar zu "undurchsichtigen" Freund anstellen zu lassen. Über die Möglichkeiten hierzu hat sich Freund Ehlert-Lorch geäußert, an welchen sich die "Sheriffs" in einem solchen Falle wenden können.

Die Beitragszahlung im nächsten Jahr soll durch Zahlkarten erfolgen, die den einzelnen Freunden mit der entsprechenden Ausgabe der BALLHUPE zugestellt werden. Der Beitrag selbst soll, wie bisher, DM 7,- pro Jahr betragen.

Als Termin für das nächste Bundestreffen wurde die Zeit zwischen März und Mai vorgesehen, um weder in die Sportsaison noch in die allgemeine Urlaubszeit hineinzukommen. Über den voraussichtlichen Ort wurde natürlich nicht gesprochen. Doch dürfte es klar sein: Allen Menschen Recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann.

Die korporative Mitgliedschaft des GELBEN SCHAL innerhalb eines Motorsportverbandes wurde angeregt, um hierdurch bei verbilligter Beitragszahlung in den Besitz von Fahrerausweisen usw. zu kommen. Es ist sehr fraglich, ob sich dies ermöglichen lassen wird. Verhandlungen sind im Gange.

Endlich wurde dringend um Mitarbeit bei der Gestaltung der BALLHUPE ersucht: Die Einsendung kleiner Erlebnisschilderungen erleichtert sehr wesentlich die Arbeit der Schriftleitung und damit das pünktliche Erscheinen unseres Nachrichtenblattes. Old Briel sagte es sehr treffend: "Meine Damen und Herren. Betrachten-Sie sich beim Lesen der BALLHUPE nicht sozusagen als Kinobesucher, indem Sie für Ihr Eintrittsgeld sich einen Fil vorführen lassen, an dessen Zustandekommen Sie aber völlig unbeteiligt sind. Arbeiten Sie selbst mit, indem Sie Ihre Erlebnisse berichten. Keine Angst, daß Sie nicht schreiben können: Die Ausgestaltung Ihres Berichtes macht dann schon die Schriftleitung!"

Über die grundsätzlichen Dinge unseres Bundesverbandes gab Horst Briel eine eindeutige Darstellung, die -kurz gefaßt- am Ende des Berichtes über Bischofsheim im MOTORRAD steht. Wir können uns daher an dieser Stelle eine Wiederholung schenken.

Und damit war eigentlich das ganze Bundestreffen zu Ende. Die meisten Teilnehmer an der Sternfahrt fuhren nun wieder heim. Nur einige ganz Unentwegte blieben noch da, weil's in Haselbach eben gar zu schön war. Si Karl Hahn aus Lübeck, der sein Zelt auf einer Wiese am Bach hinter einem Hof aufgeschlagen hatte und der UT-Doktor aus Hamburg, der gar ein ganzes Wochenendhaus für eine Woche

gemietet hatte, und zwecks Nachschubversorgung der Petroleumlampe und des eigenen Magens immer wieder in Haselbach aufkreuzte. Auch wir von der Schriftleitung blieben noch da, und, sagen wir es ehrlich: Für uns war der schönste Teil des Bundestreffens der, als es vorbei war und wir, so recht nach Herzenslust faulpelzend, auf der Zeltwiese herumlagen und über Benzin und andere Dinge plaudern konnten.

- - - - -

Unseres braven Old Briel Aufruf zur Mitarbeit hat, wenn auch etwas spät, einige schmackhafte Früchte getragen. Den Einsendern ein Bravo! - Also:

Da kam am Sonntag früh in Haselbach ein braver Landpolizist mit einer DKW : dahergetuckert, sah vor der Wirtschaft die vielen Motorräder und - tuckerte weiter. Was das wohl bedeuten sollte? Die Dorfstraßeführte ja nur zu "unserem" Trialgelände und durch's Gelände auf den Kreuzberg. - Einige Minuten später kam ein VW jener eigentümlichen grünen Färbung, die der Motorradfahrer nicht allzusehr schätzt und blieb gerade bei den Motorrädern stehen. Ihm entstieg der "Obere" mit weißer Mütze und Sonnenbrille, die er höflichst abnahm, um während der Unterhaltung damit spielen zu können. Also fragte er zunächst nach unserem Vorstand, worauf Old Briel herbeigerufen wurde, der gerade in der Nähe stand. Höflich und korrekt wünschte der Herr Wachtmeister nochmals Guten Morgen und fragte, welcher Art die hier stattfindende Veranstaltung wohl sei. Old Briel klärte ihn dahingehend auf, daß man gerade im Begriff sei, in ein benachbartes Dorf zu fahren, um dort laut gerichtlich eingetragener Vereins-satzung über das Wohl und Wehe unseres "Vereines" zu reden. - Und was dort oben am Berg passierte? - Wer wollte, könnte dort auf dem Ödland mit seinem Hobel herumtoben, dieweilen es dort keine unsicher zu machende Umwelt gäbe. Ja, verriet dann der Herr Wachtmeister, im Dorfe erzähle man sich nämlich, daß hier ein Motorradrennen stattfinden solle. - In diesem Moment kam gerade ein Elefant die Dorfstraße heruntergedonnert und unter allgemeinem Gelächter erfuhr es der Herr Wachtmeister: "Das war gerade der erste Rennfahrer!" Der aber lachte mit und meinte, man habe ihn nun einmal hergeschickt, um nach dem Rechten zu sehen, und wenn er gewußt hätte, worum es sich handele, dann wäre er garnicht erst gekommen. Entschuldigte sich höflich, wünschte "Gute Fahrt" und fuhr wieder ab. - Und so kamen die Haselbacher und die "Böschemer" (Bischofsheimer) um ihre Sensation. - Bald darauf kam der DKW-Polizis wieder angetuckert: An so vielen Motorrädern konnte er einfach nicht vorbeifahren. Ganz besonders nicht an so vielen schweren Brocken. Drum stieg er ab und man machte einen gemütlichen Plausch miteinander. - Und als wir dann in langem Heerwurm nach Neu-Wildflecken abfuhren, da stand er an der Hauptstraße und stoppte den ganzen Verkehr, um uns geschlossen durchzulassen. - Tja, wenn's überall so nett zuginge . . .

H ö r n e r

Wem bisher noch keine Hörner gewachsen sind, der kann sie sich in Zukunft kaufen: Prima verchromt und mit Fanfarenton. Gehören zum Zubehör und sind entsprechend sündhaft teuer.

Da fuhr 14 Tage lang eine knallrote Bella bei uns in Schweinfurt herum und ihr Fahrer ließ alle Welt wissen, daß er sich für teures Geld hatte entsprechende Hörner wachsen lassen. Besonders an Kr3uzungen. - Den, wenn man mal so erwischen könnte ! ! - Und dann passierte es. Ich war gerade zu Fuß unterwegs, da hörte ich den Feuerwehrroller entgegenkommen. Mit lautem "Pfiiii" - det war jebremst, wat? - blieb er schwänzelnd vor einem Hause stehen und ich trat näher, um mir die ganze Angelegenheit einmal genauer anzusehen. Und

dabei ein wenig zu "provizieren". - Ich zeigte mit der Fußspitze auf die Hörner: "Haben viel Geld gekostet, was?" - "Das garantier' ich" - "Und daß sich das auch lohnt, muß man immer feste hupen damit?" - "Nö, da muß 'n Kurzer drin sein, immer wenn ich den Lenker einschlage, dann hupt's" - "Und auf der Geraden rund an den Kreuzungen, da schlägst du dann auch ein, daß es hupt, und wenn man dann noch die Bremserei hört, wie eben, dann weiß man auch, daß du 'n ganz saudumm's Würschtle bist!" - Er hat nur gemeint, er hätt' keine Zeit gehabt, das zu reparieren. Dann ist er davon. Aber seitdem hört man ihn nicht mehr. -

Ü b e r h o l e n z w e c k l o s

Autobahn, kurz vor dem "nächsten" 100-km-Schild. Ich ziehe so gemütlich "wie das Gesetz es befahl" meine Straße mit 100-und-ein-paar-km entlang. Mit einem Male: Bruaaaa - überholt mich etwas Zweirädriges mit Dampfhaub am Anschlag. Gerade erkenne ich noch über dem Nummerschild eine runde Scheibe, etwa 20 cm Durchmesser, darauf weiß auf schwarz ein Totenkopf und die Umschrift "Überholen zwecklos". -

Kurz hinter dem "nächsten" 100-km-Schild ist ein Parkplatz. An der Einfahrt leuchtet mir der eben vorbeigefegte Totenkopf entgegen. Dahinter drei "weiße Mäuse", Notizbuch im Anschlag. Ich rolle mit gezogener Kupplung und ohne Gas an dem Drama vorbei und brülle lauthals: "Überholen zwecklos - Hihhi!" - Die drei Weißen lachten, daß ihnen schier die Mützen in's Genick rutschten. Der Totenköpfler machte ein Gesicht, das war mindestens ebenso doof wie das, was er hinten draufgemalt hatte. - Ich hätte gern mal dem sein Gesicht gesehen, wenn keine "weißen Mäuse" dabeistehen. Ob's dann wohl weniger doof aussieht?

Aus der S c h w e i z

wurde uns eine nette Geschichte berichtet: Auf einer Hauptverkehrsstraße außerhalb einer Ortschaft "stellt" eine Polizeischule zu Übungszwecken einen Unfall. Ein böse zusammengefuhrwerkter Hobel und ein ebensolches Fahrrad werden aus einer Werkstätte entlehnt, kunstgerecht auf der Straße abgelegt, das Ganze wird mit Glasscherben, Bremsspuren, abgerissenen Metallteilen und zwei pietätvoll mit Zeltplanen überdeckten "Bündeln" dekoriert und den Polizeischülern zur "Unfallaufnahme" übergeben. Natürlich finden sich alsbald allerlei Sensationshungrige dabei ein, und die Polizei macht einige Tage darauf eine Probe aufs Exempel, indem sie durch Zeitungsanfrage nach "Augenzeugen" jenes "Unfalles" sucht. Worauf sich tatsächlich einige 20 Leute melden. Diese werden einzeln vorgeladen und geben auch gernstens ihre Wahrnehmungen zu Protokoll. Zeugengeld und Ersatz für Lohnausfall sind immerhin ein lohnender Nebenverdienst.

Nach einiger Zeit werden diese "Zeugen" nochmals vorgeladen. Diesmal aber nicht einzeln und zur Ergänzung ihrer "Aussagen", sondern geschlossen in einem Saal, wo ihnen der wirkliche Sachverhalt mitgeteilt wird. Und als Strafe für ihre Verlogenheit werden sie dann ohne Ersatz für ihre Fahrtkosten und sonstiger Spesen mit Schimpf und Schande heimgeschickt. - Ein tadelloser Gedanke. Das sollte man eigentlich auch bei uns einmal versuchen. Und dann die Zeitungsberichte sammeln.

Aus der Tschechoslowakei

ging uns von der Sechstagesfahrt der Kartengruß eines lieben Freundes zu, an welchem uns die Briefmarke besonders auffiel: Große Sondermarke, darauf zwei Motorradfahrer im Gelände und die Überschrift: 34. Internationale Sechstagesfahrt für Motorräder.

Ob man's bei uns wohl auch mal fertigbringen wird, etwa eine Sondermarke vom Weltmeisterschaftslauf auf dem Ring herauszubringen? - -

Aus Bundesdeutschland

oder besser gesagt, aus einem Stapel etwa zwei Jahre alter Käsblättchen aus Bundesdeutschland ging uns ein Ausschnitt zu. Der enthielt wortwörtlich Rollie Müllers "Motorrad-Pointen" - Nur diesmal mit der Überschrift "Die Unfallkurve". - Das entspricht haargenau - - siehe MOTORRAD 19/59 "Lynchjustiz für Motorradfahrer".

Wir wurden gebeten

die nachfolgende haarsträubende Geschichte zu veröffentlichen:

Soeben habe ich die Nummer 7/8 der BALLHUPE gelesen und beschlossen, meine englische Maschine in den Rhein zu schmeißen. An einer einsamen Stelle natürlich (damit es kein BMW-Fahrer sieht). Den Seitenwagen hatte ich vorher abgebaut, er kommt an meine nächste Maschine (BMW natürlich!).

Während ich im Rhein gerade die günstigste Stelle hierfür aussuche, sehe ich ein mattes Blinken im Wasser. Ich wate ein wenig weiter und was sehe ich? - einen Haufen BMWs. - Ich überlege noch, wie diese Perlen des technischen Fortschritts dorthin gekommen sein könnten, als ich am Ufer einen alten Mann gewahre. Nachdem ich ihm eine Zigarette (eine englische natürlich. Bei BMW gibt's leider keine) angeboten habe, erzählt er mir, warum die BMWs da im Wasser liegen:

Einige lagen da, weil ihre Besitzer in der Kurve mit dem Zylinder aufsetzten und in die Geographie flogen. Aus dem Krankenhaus entlassen, warfen sie dann ihre Maschinen in den Rhein. - Ein BMW-Fahrer hatte versucht, an seiner 500er die Kurbelwelle auszubauen. Als ihm das am 5. Tage noch nicht gelungen war, warf er die Maschine ins Wasser. - Schon halb von Schlamm bedeckt, sah ich eine R 50. Ich erfuhr, daß sie zum Vollgasfahren auf der Autobahn gekauft worden war. Da sie aber jeden derartigen Versuch mit Klemmen quittiert hatte, lag sie zur Strafe nun hier. - Auch eine R 69 lag hier: Ihr Fahrer war eingeschlafen, während er auf das Einrasten des 2. Ganges gewartet hatte und war dabei a Baum gelandet. Die trauernden Hinterbliebenen haben dann das Motorrad hier abgelegt. - Der Eigentümer einer weiteren hier abgelegten R 69 hatte sich inzwischen ein Moped gekauft. Angeblich ist er bei Stadtfahrten nun wesentlich schneller: Als er mit seinem "absoluten" Motorrad einmal "rasant" anfahren wollte, sagte es NEIN. Und nachdem es dies mehrfach unter dem Hinweis gesagt hatte, daß es für Vollgasfahrten auf der Autobahn und nicht zum Stadtfahren gebaut sei, riß kurzerhand der Kupplungskorb ab. Und das Kardangelenk auch. Als dann der Besitzer zwei Monate vergeblich auf die bei der Vertretung bestellten Ersatzteile gewartet hatte, versenkte er die Maschine im Rhein. - Die übrigen BMWs lagen hier, weil sich ihre Besitzer Kleinwagen gekauft hatten und ihre Maschinen sich nicht mehr verkaufen ließen. .

Nach diesem traurigen Erlebnis fuhr ich verwirrten Gemütes nach Hause, hängte den Seitenwagen wieder dran und fahre nun sehr glücklich wieder meine BSA. -

(Anmerkung der Schriftleitung: Fahre weiter glücklich Deine BSA!)

DASSELBE IN GRÜN

In der letzten Zeit wurden wieder öfters Stimmen laut, die nur das Schlechteste von den englischen Twins und Einzylinder-Maschinen zu berichten wußten (Aber nicht von uns! D. Schriftltg.). Ich sah mich aus diesem Grunde zur Abfassung des folgenden Berichtes veranlaßt.

Jedes Motorrad, sei es deutscher, italienischer oder englischer Herkunft, hat seine Vor- und Nachteile. Hätte es nur Nachteile, so wäre es unverkäuflich, hätte es nur Vorteile, so würden wohl 80% aller Motorradfahrer den gleichen Schlitten durch die Gegend jagen und aller Reiz am Fahren wäre verloren.

Nachdem ich nun selbst mein 5. englisches Motorrad in Kürze bekomme (Stop! Es ist das 4. in 2. Auflage! D. Schriftltg.) möchte ich meine Erfahrungen hier wiedergeben. Es sind nicht wenige.

Wenn ich heute in Hamburg eine neue engl. Twin kaufe, so wird mir sofort gesagt, daß ich während der ersten 6000 km Einfahrzeit äusserst vorsichtig zu fahren habe. Schon der Vertreter macht mich darauf aufmerksam, daß diese Maschinen nicht vollgasfest sind. Die englischen Parallel-Twins sind wegen ihrer starken thermischen Belastungen nun einmal nicht zu 100% vollgasfest. Höchstens die Triumph-Tiger 500 mit Alu-Zylinder und 2 Vergasern. Natürlich sind Boxermotoren thermisch wesentlich günstiger konstruiert.

Das Stehvermögen englischer Twins ist durchaus in Ordnung: Ich kenne Fahrer, die mit ihrer 500 ccm AJS-Springtwin 80 000 km gefahren sind, wobei höchstens einmal die Ventile eingeschliffen, die Ventildfedern und Kerzen erneuert und der Unterbrecher eingestellt wurde. So etwas geht natürlich nur bei sachgemässer Pflege der Maschine und - vor allem Dingen - wenn sie nicht inzwischen fünfmal den Besitzer wechselt.

Gerade letzterer Umstand hat bisweilen die englischen Maschinen in Verruf gebracht: Es wurden in der Zeit zwischen 1951 und 1953 viele englische Maschinen gekauft, welche damals noch Grauguß-Zylinderköpfe hatten - z. B. die Norton-Dominator und die BSA-Twin - und daher thermisch sehr überlastet waren. Diese Maschinen - heute meist in sechster oder gar achter Hand - sind eigentlich immer restlos vermurkt und fallen, sobald es auf volle Leistung ankommt, natürlich aus. Oft sind sie in einem Zustand, den man als schrottreif bezeichnen kann.

Ich wage trotzdem zu behaupten, daß die englischen Einzylinder ein absolut sicheres Stehvermögen haben. Wir haben vor einiger Zeit eine Norton-International (500 ccm-Einzylinder, Königswelle, Baujahr 1938) gekauft, die auf Anhieb im Dritten 120 km/h lief. Mir ist keine deutsche Maschine ähnlicher Bauart aus jener Zeit bekannt, die ähnliches leistet. Natürlich hängen solche Leistungen in erster Linie vom Fahrer, der sachgemäßen Pflege und ganz besonders von der Verwendung des vorgeschriebenen Öls ab: Niemals 2 Ölsorten mischen, kein Mehrbereichsöl verwenden. Kaltstart ist zu vermeiden und genaueste Zündeneinstellung ist oberstes Gebot.

Natürlich sind die etwa seit 1958 gebauten englischen Maschinen wieder wesentlich verbessert, und ich möchte behaupten, daß heute eine englische 500er Twin der deutschen R 50 durchaus ebenbürtig, in mancher Hinsicht sogar überlegen ist. - Als "Ölsardinen" könnte man höchstens die alten Velocette- und Norton-Einzylinder bezeichnen. Daß es aber auch BMW-Ölsardinen gibt, konnte ich an einer R 26 feststellen, die ich auf dem Kreuzberg beim Bundestreffen sah. (Schwarzwald-Rudl, merkst Du was? - D. Schriftltg.)

Der kleine Nachteil eines nicht weiter auffallenden Öltröpfleins an einer englischen Maschine aber wird weitgehendst wettgemacht durch das Fahrwerk eng-

lischer Maschinen: ich habe noch keine deutsche Maschine mit einem derartigen Fahrwerk erlebt - da sind uns die Engländer weit überlegen! Bei uns wollte man noch 1955 Parallel-Hinterradfederungen und "Fox-Lux-Max-Schwinge" verkaufen, während bereits 1951 englische Maschinen mit "Federbett" zu haben waren. (Na ja: Schlachtruf 1951: Her die Schwinge! - und 1959: Schach der Schwinge! D. Schriftltg.)

Ein "wunder Punkt" der englischen Maschinen war bisher die Lucas-Electric. Die hat aber inzwischen auch bereits ihr "Stehvermögen" bekommen. - Ein offensichtlicher Nachteil aber ist der an neuen englischen Maschinen serienmäßig montierte Hinterreifen "Dunlop-Universal": Er hat keine Mittelnut und ist ohne Gilster-Hobelei ab 120 km/h nicht mehr sicher zu fahren.

Dann kommt noch der sagenhafte Nimbus hinzu, der so einen schweren, englischen Brocken umschwebt: Eine Vincent Black Shadow, eine Triumph-Bonneville oder eine BSA Super-Rocket. - Es wird in Deutschland nie ein derartiges "Geschoß" geben. Nun, ich lasse mich von der nächsten IFMA überraschen - hoffentlich muß ich nicht noch enttäuschter vondannen ziehen, als in den vergangenen Jahren.

Während nun ein BMW-Fahrer oder ein KS-Fahrer überall in Deutschland eine Werkvertretung findet, die ihm notfalls weiterhilft, muß sich der Fahrer einer englischen Maschine allein mit seinen Problemen herumschlagen und hat niemanden, der ihm mit Rat und Tat zur Seite steht. - Und deshalb gilt bei mir der Fahrer einer englischen Maschine mehr, als ein BMW- oder KS-Fahrer! -

Wir von der Schriftleitung haben den beiden Berichten nur folgendes anzufügen:

Humor ist, wenn man trotzdem lacht. Und es darf dabei gern auch mal scharf geschossen werden: Wen's trifft, der hat eben die Nase zu hoch über die Deckung gesteckt. - Aber Giftgas ist verboten. Unter allen Umständen. -

Und im übrigen: Der letzte Satz des obigen Artikels gefällt uns nicht. Uns ist jeder Freund, der seinen Hobel liebt, fährt und pflegt, ganz gleich ob der englisch, italienisch, deutsch, tschechisch oder sonstwas ist! Aber überheblich werden - nein, das wollen wir besser nicht. - Motorradfahren ist Charaktersache - so hieß es im Artikel über Bischofsheim. - Wir zeigten - wir konnten uns das schließlich doch nicht verkneifen - die beiden Artikel einem eingefleischten, hartgesottenen BMW-Fahrer und baten ihn, dazu Stellung zu nehmen, damit die Waage im Gleichgewicht bliebe. Darauf antwortete er lächelnd: "Was die bloß haben mit ihren englischen Hobeln? Da muß doch was nicht so ganz stimmen, sonst könnten die doch nicht soooo'n Geschrei machen. - Weißt Du, da habe ich mal zwei kleinen Mädchen zugehört, die mit ihren Puppen spielten. Das eine hatte zwei schöne, neue Puppen, das andere zwei alte. Und der einen davon fehlten die Haare und ein Bein. Und als das Mädchen mit den zwei schönen Puppen zu dem anderen sagte: "Du, du solltest mit Deiner kranken Puppe mal zum Onkel Doktor, sonst kriegt die mal keinen Mann!" da wurde das andere Mädchen böse und ekelhaft und es hätte nicht viel gefehlt, daß bei dem folgenden Zank die eine der schönen Puppen die Haare und ein Bein verloren hätte. - Siehste. Und deswegen kriegst Du von mir auch keine Stellungnahme. - - Womit wir das Thema zum Abschluß bringen.

Radio Gelber Schal

Liebe Freunde!

Wenn bis heute keine neue Tonbandsendung zustande kam, dann hat das verschiedene Gründe:

1. Die Umstellung in der MOTORRAD-Redaktion hat einen derart großen Berg Arbeit auf meine Schultern gehäuft, daß ich zu nichts mehr komme, was nicht unmittelbar mit dem MOTORRAD zusammenhängt.

2. Die finanziellen Mittel, die ich für jede Sendung benötige, habe ich in den Sommermonaten einmal für private Zwecke einsetzen müssen, denn meine Familie will ja essen, trinken und angezogen sein (Die Geldmittel für die Sendungen habe ich selbst aufgebracht resp. von meinem Verdienst genommen).
3. Ein Bandgerät war durch den Gebrauch für die Schallplatte vom Großen Preis von Deutschland auf dem Hockenheimring defekt geworden und ich habe erst jetzt das Geld für die Reparatur übrig gehabt. Zur Herstellung der Sendung aber brauche ich zwei Geräte.
4. Seit April bin ich jeden Sonntag unterwegs und hatte somit auch an den Wochenenden keine Zeit. Nachdem aber nun die Sechstagesfahrt gelaufen ist und die Wintermonate kommen, hoffe ich, daß ich wieder Zeit habe. Zum 1. November will ich die nächste Sendung herausbringen, Toningenieur Ernst Hayter wird dabei sein. - Wir haben in diesem Sommer soviel eingefangen, daß wir eine ganze Stunde lang Sport senden können. Wir werden die besten Rosinen herauspicken: Ihr werdet staunen! - Bis dahin möchte ich die mir inzwischen zugegangenen Bänder behalten, um sie dann gleich bespielen zu können.

Ich hoffe, daß Ihr für meine Situation Verständnis habt, und bleibe inzwischen mit herzlichen Grüßen

Euer Klacks

Brüssel - Prag - Brüssel

ist in der Zwischenzeit "abgerollt". Im wörtlichen Sinne, wenn wir von einer KS und einer Puch absehen wollen.

Es tut uns leid, daß wir in der Annahme, es würde sich dabei auch in diesem Jahr um eine von echtem Motorradfahrergeist getragene Sportveranstaltung handeln, unsere Freunde alarmiert und zu Opfern veranlaßt haben. - Erst nachträglich haben wir erfahren, daß diese schöne sportliche Veranstaltung zu einer werksbetreuten Reklamefahrt für Roller degradiert worden ist - wenigstens teilweise. Auf jeden Fall steht damit diese Veranstaltung außerhalb unseres Interessengebietes.

- - - - -

WER unter unseren Freunden hat nach dem Rennen in Hockenheim eine defekte Horex (vermutlich Richtung Stuttgart) abgeschleppt und hierzu ein Schleppseil entlehnt? Man sollte es nicht für möglich halten, aber der freundliche Entleiher wartet heute noch auf die Rückgabe. Also sofort zurückschicken an: Helmüt: S c h m i d t, Bäckermeister, Spök bei Karlsruhe, Adlerstr. 17.

WER hat eine mechanische Bremsanlage für Seitenwagen übrig und kann sie verkaufen an: Helmut S c h m i d t, Bäckermstr. Spök b/Karlsruhe, Adlerstr. 17

WER kann aus einer Unfall - R 51/II folgende Teile gebrauchen: 2 Laufräder, 90% bereift, Gabel, Kardan, Getriebe, Maier-Sozius und allerlei Kleinteile? Zu haben bei Maarten Mager, Leutstetten bei Starnberg/Obb.

WER beabsichtigt, sich in absehbarer Zeit eine Motobi Catria zuzulegen, wende sich an: H. Schwenkedel, Motorradwerkstätte, Belsen Krs. Tübingen, Mössingerstr. 5. - Unter der genannten Anschrift ist eine Motobi-Werksvertretung im Werden. - Im übrigen ist Herr Schwenkedel einer der gewissenhaftesten Motorrad-Reparateure, die wir bisher kennengelernt haben.

WER hat in Haselbach im Gasthaus "Traube" die Aufnahme von dem schön drapierten Wildsaukopf (Brille, Tabakspfeife, Helm usw.) gemacht? - Wir bitten um seine Anschrift, da einige Bestellungen auf Abzüge vorliegen.

WER kann Herrn Reinhard Gossmann in Jügelsheim (16), Weiskircherstr. 30 mit Rat und Tat zur Seite stehen beim Umbau einer KS 600 auf Hinterschwingen? - Bitte selbst Verbindung aufnehmen.

WER beabsichtigt, am nächsten Elefantentreffen teilzunehmen, sei hiermit offiziell informiert, daß er sich hierzu mit "Gelände-Super-brutal" hinten und vorn, Schneeketten, Seilwinde, Schneeschaukel, Zelt, Kabinofen, Hindenburglichtern, fester (und flüssiger) Konservennahrung einzudecken hat. - (DER GELBE SCHAL wird zusätzlich die "Bergwacht", Bernhardinerhunde und Hub-schrauber bereithalten). -

WER kann uns die Anschrift usw. des Sternfahrt-Teilnehmers von der Hardt (stud.ing.?) mit R 50 mitteilen? - Wir konnten ihm wegen fehlender Anschrift noch nicht die Plakette zustellen.

Zur Ergänzung der ANSCHRIFTENLISTE :

Ausgetreten:

Großguth, Rudolf, Reutlingen, Hans-Feeytag-Str. 23 ✓
Hölscher, Jos., Paderborn, Heideweg 25 ✓
Nachbar, Karl, Niedervorschütz b. Kassel, Hauptstr. 43 ✓
Stocker, Eugen, Nehren, Reutlingerstr. 34 ✓
Haug, Waldemar, Fenken, Kr. Ravensburg ✓

Gestrichen:

Schüle, Rolf, Stgt. - Fellbach (tödl. Motorradunfall-Alkohol) ✓
Behringer, Joachim, Stuttgart-S., Filderstr. 27 (kein Fahrzeug)
Branz, Willi, Metzingen, Lindenstr. 16 (kein Fahrzeug)
~~Guse, Paul-Corhard, Pforzheim, Spichernstr. 1 (kein Fahrzeug)~~
~~Knapp, Walter, Unterhausen, Friedr. List-Str. 79 (kein Fahrzeug)~~
Kübler, Albrecht, Hechingen, Burg Hohenzollern (Kein Fahrzeug)
Müller, Hubertus, Ffm./M., Gladbacherweg 29 (ungeeignet) ✓
Riess, Werner, Hechingen, Burg Hohenzollern (unbekannt verzogen)
Lübke, Eberhard, Burgsteinfurt, Wörthstr. 2/I (Beitrag verweigert)
Sehring H. Langen, Kr. Darmstadt, Mörfeldenerstr. (")
Kuhn, Peter, Kaufbeuren/Allg., Ingenriederstr. 1 (")
Neher, Richard, Altshausen, Hindenburgstr. 24 (")
Kirberg, Jürgen, Massen b. Unna, Bahnhofstr. 8 (")
Kircheis, Horst, Schweinfurt/M., Neutorstr. 31 (")
Seltmann, Christian, Stuttgart-S., Dobelklinge 9 (")
Loichinger, Erich, Regensburg, Pürklgutweg 17/1 (")
Wolf, Alois, Weipoldshausen/Schweinfurt (")
Schorn, Lothar, Bad Homburg v. d. H., Mühlgasse 2 (")
Ott, Andreas, Bamberg, Ob. Stephansberg 37 (")
Scherzl, Peter, Schliersee/Obb., Miesbacherstr. 10a (")
Pfepper, Manfred, Villingen/Schwarzw., Niedererstr. 71f. (")
Schneider, Wolfgang, Windsheim/Pfalz, Ringstr. 4 (")
Baumann, Heinz, Magstadt, Umlandstr. 6 (")

Zu den obigen Anschriften müssen wir noch bemerken, daß aus den zurückgekommenen Beitragsnachnahmen natürlich nicht hervorging, ob der Adressat

selbst oder etwa die Nachbarin, der Hauswirt oder andere dritte Personen die Einlösung verweigert hat. Die Streichung gilt daher zunächst noch als "vorbehalten".

Neue Anschriften:

Stoll, Hans (R 51/III)		Ahrens, Klaus	
Schaffhausen	✓	Wuppertal-Barmen	✓
Stokarbergstr. 99		Bendahlerstr. 29	
Bauer, Karl (R 51/III Sw.)		Bäcker, Willi	
Pliezhausen/Tübingen	✓	Düsseldorf-Eller	✓
Wilhelmstr. 17		Braunfelsweg 23	
Bender, Hans (R 67/II Sw.)		Braune, Peter	
Pleidelsheim/Marbach.N.	✓	Leverkusen II	✓
Mundelsheimerstr. 33		Kurtekottenstr. 155	
Braun, Helmut (Puch SGS)		Drossel, Kurt	
Hechingen	✓	Burgfarrenbach/Fürth	✓
Zollerstr. 1		Lagerstr. 120	
Eberle, Gerhard (Horex 350)		Halle-Krahl, Dieter (R 67/2)	
Magstadt	✓	Stuttgart-W	✓
Alte Stuttgarterstr. 46		Hasenbergstr. 83	
Hansen, Klaus		von der Hardt (?), (R 50)	
Duisburg	✓	? bitte melden	
Prinzenstr. 53		?	
Heller, Gert		Hildebrandt, Hans-Herrmann	
Dillenburg	✓	Hamburg-Wandsbeck (UT-Swg.)	✓
Herwigstr. 22		Jüthornstr. 52	
Kutzeer, Helmut		Spieß, Alfred (Max)	
Norden/Ostfriesl.	✓	Alzenau/Ufr.	✓
Am Markt 11		Hanauerstr.	
Schwab, Ulrich (KS 601-Swg.)		Wappler, Heinz	
Stuttgart-W.	✓	Clausthal	✓
Seidenstr. 65		Zellbach 76	
Weber, Eberhard		Weber, Gernot	
Köln-Lindenthal	✓	Köln-Sülz	✓
Schlegelstr. 19		Neuenhöfer Allee 36	
Witt, Bruno (AJS)		Wondratschek, Franz	
Offenbach	✓	Werlaburgdorf	✓
Ludwigstr. 110		bei Börsum	
Amann, Gebhard (R 50)		Jacobowski, Joachim (Horex-SWg.)	✓
Oberndorf/Tübingen	✓	Dusslingen/Tübingen	
Bachstr. 50		Panoramastr. 12	
Jacobowski, Wolfgang		Stojke, Harry	
Dusslingen/Tübingen	✓	Krefeld	✓
Panoramastr. 12		Schönebergerstr. 13	