

0  
1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
A  
B  
C  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P  
Q  
R  
S  
T  
U  
V  
W  
X  
Y  
Z



Nr. 3 - November 2009  
Klassik-Geländesport

# *Liebe Freunde der Motorräder aus der Nopitschstraße,*

viele von uns haben ihre Schätze vor der Winterpause bei dem ungewöhnlich schönen Novemberwetter noch einmal hervorgeholt und eine „Jahresabschluss-Runde“ gedreht.

Auch die Saison im Klassik-Geländesport ist zu Ende, am ersten Novemberwochenende ging es in Eberstädt im Weimarer Land noch einmal „Rund um die Ölmühle“ – und wie bei fast allen Veranstaltungen in diesem Jahr waren die Motorräder aus der Nopitschstraße auch hier vorne dabei. Zwei Klassensiege für Friedrich Hieronymus und Hans Patutschnik – was will man noch mehr?

Unsere Maschinen haben sich auch in diesem Jahr wieder als schnell und zuverlässig erwiesen, wenn dieser Werbespruch auch vom ehemaligen Konkurrenten Zündapp stammt. Neben vielen hervorragenden Einzelplatzierungen war die Mannschaft der ENDURO-SENIOREN immer vorne mit dabei – als einziges Team, das geschlossen auf einem Fabrikat angetreten ist: auf HERCULES. Während Friedrich Hieronymus sowohl eine 100er als auch eine 175er und sogar eine 350er einsetzte, blieben Bruno Bierschenk und Horst Weber ihrer 250er bzw. 350er treu. Dass diese Mannschaft keine schlechte Wahl war, zeigte sich auch am Ende der Saison. Bruno Bierschenk gewann die Klassik-Meisterschaft der Enduro-Senioren vor „Hiero“ und Horst Weber, erst dann kamen die Maico-Fahrer Burchard Lenz und Jürgen Zimmermann.

Aber auch die anderen Solofahrer waren ausgesprochen erfolgreich, allen voran Bernd Bräutigam auf einer 50er, Hans Patutschnik auf einer 80er und Martin Eckardt, der sich in Dachsbach schwer verletzte und dem wir an dieser Stelle alles Gute und baldige vollständige Genesung wünschen.

Auch das amerikanische Team war beim Saisonhighlight in Isny vom Verletzungspech verfolgt. Während Carl Mendenhall auf seiner DKW Boondocker sich tapfer ins Ziel kämpfte, erwischte es Dennis Bershaw auf seiner 125er (Dotterweichs Sechstagemaschine von 1967) schon in der Trialprüfung am Samstag. Bei einem harmlosen Sturz brach er sich den Oberschenkel, allerdings war er schon wenige Wochen wieder auf den Beinen und denkt über Isny 2011 nach.

Und last not least wollen wir hier noch ein „Geburtskind“ vorstellen, dessen Name eng mit den Erfolgen der Motorräder aus der Nopitschstraße verbunden ist.

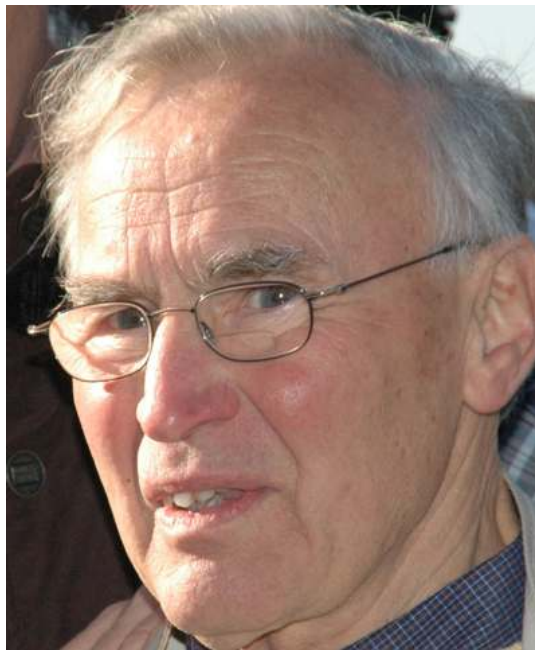
Heinrich Wieditz, der geniale Konstrukteur, vollendete am 24. Oktober sein 80. Lebensjahr. Das wollen wir zum Anlass nehmen, einmal auf die Stationen seines beruflichen Wirkens zurückzublicken. Der Name Wieditz wird nicht nur mit dem berühmten „Wieditz-Zylinder“ oder den Klassensiegen von Perego, Gualdi oder Andreini auf DKW-Sachs-Motorrädern bei der Sechstagesfahrt in der CSSR 1977 in Erinnerung bleiben, sondern auch wegen unzähliger Erfolge von Zündapp im Geländesport und Motocross, von KTM im Trialsport und nicht zuletzt von BMW in der Formel 1!

Zum Schluss eine Bitte: die „Nopitschstraße“ soll ein Forum für alle Freunde der Nürnberger Fabrikate sein. Wer also etwas über seine Maschine, sei es nun eine Hercules oder eine Zweirad Union, zu berichten weiß, ist herzlich dazu eingeladen, eine Geschichte für die „Nopitschstraße“ zu schreiben, die wir in der nächsten Ausgabe dann veröffentlichen werden.

Und nun wünschen wir Ihnen viel Spaß beim „Blättern“!

*Leo Keller*

## Abonniert auf Siege – Heinrich Wieditz wurde 80!



Den freundlichen älteren Herrn trifft man häufig als Zuschauer bei Klassik-Geländefahrten, aber nur wenige wissen, dass er einer der erfolgreichsten deutschen Motorenkonstruktoren ist. Am 24. Oktober vollendete Heinrich Wieditz sein 80. Lebensjahr, Grund genug für einen Rückblick auf sein Wirken.

Begonnen hatte seine Karriere als Lehrling bei den Junkers-Flugzeugwerken, nach dem Krieg arbeitete er dann zunächst als Prüfstandsmechaniker bei Kreidler in Kornwestheim. Nach einer Zwischenstation bei Heinkel wechselte er Ende der 50er Jahre zu Porsche nach Stuttgart, wo er als Konstrukteur in Hans Mezgers Motorsportabteilung tätig war.

Ende 1969 zog es Wieditz wieder zu den Zweirädern, und zwar nach München in die Zündapp-Sportabteilung. Mit sechs Europameisterschaften und dem Trophy-Sieg von San Pellegrino (1968) damals schon recht erfolgreich, wurden die Münchner in der Wieditz-Ära fast unschlagbar. Der Zündapp-Werbespruch

„Abonniert auf Siege“ war sicherlich nicht übertrieben.

Als Hercules sich wieder mit einem Werksteam am Geländesport beteiligte, stand Erfolgsgarant Wieditz natürlich ganz oben auf der Wunschliste der Nürnberger. Die neue 7-Gang-Reihe, allenfalls als Sportgerät für Hobbyfahrer tauglich, kratzte in der Saison 1976 gewaltig am Ruf von Hercules, so dass Wieditz sich zu einer Radikalkur entschloss.

Völlig neue Fahrgestelle für die Werksmaschinen, dazu spezielle Zylinder mit markanten seitlichen Fenstern, die noch heute als „Wieditz-Zylinder“ bekannt sind, machten die blauen Werksrenner aus dem Stand konkurrenzfähig.



Wieditz war aber nicht nur ein Köhner am Reißbrett, er hatte auch ein Auge für gute Nachwuchsfahrer.

Der viermalige Geländemeister Arnulf Teuchert erinnert sich, wie er von Wieditz entdeckt wurde: „Im Herbst 1976 hatte ich als Ausweisfahrer auf meiner privaten 125er Suzuki wieder einmal schnellere Sonderprüfungszeiten als Hercules-Werksfahrer Gerhard Bayer gefahren. Wieditz stand damals an der Strecke und beobachtete mich. Am Montagmorgen kam dann jemand von Hercules zu mir und lud zu einer Besichtigung der Sportabteilung ein. Schon eine Woche später habe ich dann auf der Hercules in Streitberg den ersten Klassensieg errungen.“

Nicht nur in Deutschland, sondern auch in Italien, einem wichtigen Markt für KTM, machte Hercules dem österreichischen Konkurrenten das Siegen schwer und so wundert es nicht, dass Mitte 1977 KTM-Eigner Erich Trunkenpolz bei Wieditz anklopfte und ihn nach Mattighofen holte. Neben Geländesport und Motocross wollte KTM damals auch im Trial Fuß fassen. Wieditz entwickelte eine 325er Trial-Maschine, mit der Felix Krahnstöver 1978 die Deutsche Meisterschaft gewann, die T 325 ging aber nie in Serie.



**Rudi Schlosser in Schimmeldewog**

1982 wechselte Wieditz dann zur letzten Station seines spannenden und erfolgreichen Berufslebens. Bei BMW war er für Einspritzung jenes 1,5 Liter-Turbomotors verantwortlich, der 1350 PS leistete und mit dem Nelson Piquet 1983 die Formel 1-Weltmeisterschaft gewann.

Auch nach seiner Pensionierung blieb Heinrich Wieditz dem Motorrad-Sport treu und ist gern gesehener Gast bei den Klassik-GS-Freunden. Auch in Italien ist „Ingenere Wieditz“ kein Unbekannter.



**Wieditz (ganz links) und die ex-Wagner-250er bei einer Klassik-Geländefahrt**

*(Unser Titelbild zeigt Arnulf Teuchert, danke für die Überlassung des Fotos)*

## Klassik-Saison 2009

### Häberles Stammtisch

Zum vierten Mal hatte Klaus Häberle zu seinem populären Geländefahrer-Stammtisch nach Erlenbach in die Sulmtalhalle eingeladen, der im jährlichen Wechsel mit der Heilbronner Klassik-Geländefahrt stattfindet. Da lässt sich natürlich auch unsere Geländeprominenz nicht lange bitten - viele der ehemaligen Meister und Trophy-Sieger waren gekommen, darunter auch Hans Lippl und Rolf Witthöft, Deutsche Geländemeister 1960 und 1967 auf Hercules 100 cm<sup>3</sup>.



**Erwin Schmider und Rolf Witthöft, die „Sieger in allen Sätteln“**



**K 175 GS**

Neben einer kleinen, aber feinen Ausstellung historischer Geländemaschinen war Günter Sengfelders Vortrag „Georg Weiss - ein Leben für den Motorsport“ der Höhepunkt des Tages. Sengfelder erinnerte an den legendären Zündapp-Sportleiter, der im November 2008 im Alter von über 99 Jahren gestorben ist. Wohl kaum jemand aus der Zuhörerschaft wusste, dass Schorsch Weiss am Anfang

seiner Karriere auch auf Hercules gestartet war. 1929 wurde er Mechaniker und Einfahrer bei den Nürnberger Hercules-Werken. Mit einer Hercules JAP 250 war Weiss bei Aschenbahn- und Bergrennen auf unbefestigten Straßen recht erfolgreich, bevor er 1933 zu Zündapp wechselte. Dieser Marke blieb er bis zu seiner Pensionierung Anfang der 70er Jahre treu.



**Georg Weiss auf Hercules beim Ratisbona-Bergrennen 1930 (Foto: Archiv Sengfelder)**

## Zschopau

Am letzten Juni-Wochenende ging es in die MZ-Stadt Zschopau zum Klassik-Wochenende.



**Rolf Klug, ehemaliger Hercules-Ingenieur, 250 cm<sup>3</sup>**

Das regnerische Wetter in den vergangenen Tagen hatte eigentlich nichts Gutes verheißen, aber am Samstag war es dann perfekt: nicht zu warm und die Strecke war "staubfrei". Neu hinzugekommen war eine Cross-Prüfung unterhalb der Weißbacher Auffahrt, halb Wiese und halb Waldweg. Eine dicke Wurzel wurde vielen zum Verhängnis. Hier war

Schieben "auf Zeit" angesagt. Für Abkühlung sorgte dann leichter Nieselregen in der 2. Runde. Diesmal war es richtig knackig und für viele auch richtig schwer. Trotzdem: ausreichende Fahrzeiten, keine unüberwindlichen Streckenschwierigkeiten, da hatte jeder die Chance, ins Ziel zu kommen. Aber auf den Sonderprüfungen verbrauchte der Altersbonus ziemlich schnell. Diesmal waren die Jungen dran - und damit dürfte der Bestand des Klassik-Geländesports auch auf lange Sicht gewährleistet sein. Unterm Strich wieder eine perfekt organisierte Veranstaltung mit schwerem Gelände. Und das Sahnehäubchen war die internationale Beteiligung: eine Handvoll Tschechen auf ihren Jawas, Italiener, schnelle Holländer auf SWM, Belgier - fast wie ein kleiner Europameisterschaftslauf. Wie bereits in den vergangenen Jahren setzten die Enduro-Senioren eine Mannschaft ein, die komplett auf Hercules-Maschinen saß, sozusagen als „Werksteam“. Den hervorragenden zweiten Platz vom Vorjahr konnten die Jungs aber diesmal nicht halten, sondern mussten sich hinter dem Krumhermersdorfer SWM-Team um ex-Europameister Rolf Hübler, dem MZ-Team mit dem vierfachen Europameister und 17maligen Six Days-Teilnehmer Harald Sturm und der Mannschaft des AMC Sonnefeld auf Rang vier einsortieren. Natürlich vertrauten auch die Sonnefelder auf Hercules-Sachs. Mit Martin Eckardt und Hans Patutschnik waren zwei 80er Sachsen im Team vertreten.



**Martin Eckardt, GS 80, in einem schnellen Berabeck auf der Sonderprüfung „Skihang“**

In der Einzelwertung waren die Hercules-Fahrer auch recht erfolgreich: Klassensieg für Friedrich Hieronymus bei den 175ern und ein

hervorragender zweiter Platz für Martin Eckardt bei den 125ern, errungen auf einer 80er!

## Sonnefeld

Nachdem die Teilnehmer vor 2 Jahren "Matsch fun" im wahrsten Sinne des Wortes hatten, meinte der Wettergott es diesmal gut mit ihnen. Zwar regnete es am Samstag noch, so daß die 18 km lange Strecke teilweise noch feucht und glatt war, aber mit aufkommender Sonne ließ es sich im Laufe des Tages immer besser fahren. Die Sonnefelder haben ein Ohr für die Fahrer - auf vielfachen Wunsch gab es neben der Gleichmäßigkeitsprüfung diesmal auch eine richtige gezeitete Sonderprüfung, und zwar gleich 3x 4 Kilometer. Für die Hercules-Fahrer war Sonnefeld in diesem Jahr ein richtig gutes Pflaster – drei Klassensiege für Patutschnik (80 cm<sup>3</sup>), Hieronymus (175 cm<sup>3</sup>) und Bierschenk (250 cm<sup>3</sup>), dazu gewann Martin Eckardt die 50er-Klasse auf einer KTM-Sachs. Diesmal konnte sich die Enduro-Senioren-Mannschaft schadlos halten und den ersten Mannschaftspreis gewinnen. In Erinnerung bleibt wieder eine perfekt organisierte Veranstaltung mit vielen neuen, teilweise anspruchsvollen Streckenstücken, bei der jeder Fahrer aber die Chance hatte, ohne Strafpunkte ins Ziel zu kommen.

## Isny

Das unbestrittene Highlight der Saison war wieder die nur alle zwei Jahre stattfindende Isny Classic



Carl Mendenhall (USA), DKW Boondocker 125

Unglaubliche 292 Teilnehmer aus neun Ländern, darunter über 70 Italiener und mit Dennis Bershaw und Carl Mendenhall auf Hercules und DKW zwei Amerikaner aus Oregon, 39 verschiedene Fabrikate von AMR-Sachs bis Zündapp, dazu eine perfekte Organisation, die nichts dem Zufall überließ: die 10. Int. Isny Classic setzte auch diesmal wieder Maßstäbe. Erwartungsgemäß war KTM mit 43 Maschinen am häufigsten vertreten, gefolgt von Maico (30) und Hercules (23). Es gab aber auch Exoten wie Kramer-Maico, Mueller oder Mazzilli zu bestaunen. Der Streckenplan ließ erahnen, dass die Isny Classic auch diesmal trotz des guten Wetters keine Kaffeefahrt werden würde.



Bernd Schmidt auf Sachs 250/1978

Der Rohrdorfer Tobel und die schwere Auffahrt auf den Rangenberg lockten zahlreiche Zuschauer an. Anspruchsvoll, aber fahrbar, so die Devise des Veranstalters. Entsprechend waren für Fahrer über 60 Jahren und die ganz alten Motorräder Umleitungen eingerichtet, sie durften genau wie die Gespanne eine verkürzte Strecke ohne die selektiven Passagen befahren.

Diejenigen, die sich schon auf eine Isny Classic ohne Regen gefreut hatten, wurden aber enttäuscht. Gegen Ende der zweiten Runde zogen dunkle Wolken auf und in der dritten Runde erwischte der offensichtlich unvermeidliche Isnyer Regen die Fahrer. So richtig gestört hat es aber keinen mehr, denn es galt nur noch, rechtzeitig ins Ziel zu kommen. Und irgendwie gehört der Regen in Isny ja auch dazu. Auch die 10. Isny Classic war wieder

sehr hart, aber fair. Nur jeder 5. Fahrer sah diesmal das Ziel nicht, aber immerhin 184 Teilnehmer kamen ohne Strafpunkte ins Ziel.



**„Hiero“ mit der 100er auf dem Rangenberg**

Bei der starken internationalen Konkurrenz hatte diesmal KTM bei den Klassensiegen die Nase vorn. 65 Starter allein in der 250er Klasse, da ist der dritte Platz für Bruno Bierschenk hinter dem fünfmaligen Europameister Gualtiero Brissoni (KTM 250), der auch Gesamtsieger wurde, mehr als ein Achtungserfolg. Hervorragende dritte Plätze errangen auch Friedrich Hieronymus (100 cm<sup>3</sup>) und Rudi Schlosser (125 cm<sup>3</sup>).

## **Dachsbach**

Neu im Klassik-Kalender war die Geländefahrt „Rund um den Aischgrund“. Am 26. April 1959 hatte der MSC Dachsbach seine erste Geländefahrt veranstaltet, damals mit 82 Teilnehmern.



**Rudi Schlosser, Werks-125er von 1975**

Nun, genau ein halbes Jahrhundert später, waren es bei der 1. Dachsbacher Klassik-

Fahrt fast doppelt so viele. Mit Hans Lippl startete sogar ein Fahrer, der vor 50 Jahren bei der Premierenveranstaltung dabei war, damals auf einer 100er Hercules, heute auf einer 400er Maico.



**Horst Weber, 3. Platz in der 350er Klasse**

Natürlich spielten die Hercules-Fahrer im Frankenland ihren „Heimvorteil“ aus. Bernd Bräutigam gewann die 50er Klasse, Arnulf Teuchert blieb bei den 80ern siegreich, „Hiero“ wurde Zweiter in der 175 cm<sup>3</sup>-Klasse genau wie Bruno Bierschenk bei den 250ern. Zusammen mit Platz 3 bei den 350ern für Horst Weber reichte es wieder für Platz 1 bei der Mannschaftswertung.

## **Suhl**

Am letzten Septemberwochenende ging es in den Thüringer Wald nach Dillstädt bei Suhl. Dort, wo vor vielen Jahren die „Alte Hasen-Fahrt“ für junggebliebene Geländefahrer veranstaltet wurde, organisiert Stefan Reihl, auf seiner Simson selbst ein schneller Klassik- Geländefahrer, seit einigen Jahren eine kleine, aber feine Geländefahrt, benannt nach Erich Riemensperger, dem früheren technischen Direktor der Suhler Simson-Werke. Fast alle Aktiven der holländischen Klassik-Szene waren in Suhl am Start, es war quasi ein „Kampioensrit“. 3 Runden von je 30 km ging es bei schönstem frühherbstlichen Wetter über oldtimerfreundliche Feld- und Wiesenwege, manch ein Fahrer hätte sich noch eine vierte Runde gewünscht.



**Bruno Bierschenk auf seiner 250er im herbstlichen Thüringer Wald**

Wer in einer Zeit, in der die Klassik-Geländefahrten immer anspruchsvoller werden, eine leichte Veranstaltung mit hohem „Spaßfaktor“ sucht, sollte sich für nächstes Jahr die „Erich Riemensperger Classic“ im Thüringer Wald vormerken!

Auch für unsere Hercules-Fahrer war die ERC wieder ein gutes Pflaster: Klassensiege für Hans Patutschnik auf Sachs GS 80 und Friedrich Hieronymus, diesmal auf der großen 350er, ein zweiter Platz für Horst Weber bei den 350ern und verletzungsbedingt gehandicapt „nur“ ein dritter für Bruno Bierschenk bei den 250ern. Die Plätze 1-2-3 reichten dem Hercules-Team dann auch wieder für den Sieg in der Mannschaftswertung.

## Schimmeldewog

Für viele Fahrer ist Schimmeldewog im Odenwald der krönende Saisonabschluss, doch diesmal machte der Wettergott es den Fahrern nicht leicht. Mehrere Tage lang hatte es geregnet und die Strecke „staubfrei“ gemacht, wie manche scherzhaft meinten.



**Mark Reul vor Peter Schlosser, beide DKW 125**

Die Wege mit bemoosten Steinen oder die Auffahrten mit glatten freiliegenden Wurzeln sind eigentlich auch bei Regen gut zu fahren, aber in diesem Jahr wurde die Strecke zur Herausforderung. Was Schimmeldewog so einzigartig macht ist der Umstand, dass es fast ausschließlich durchs Gelände geht. Hier war vom Start bis zur Zielankunft volle Konzentration angesagt, ganz besonders auf der lehmigen Sonderprüfungsstrecke. Großzügige Fahrzeiten sorgten jedoch dafür, dass fast alle Fahrer ohne Strafpunkte ins Ziel kamen. Aber keiner machte einen Hehl daraus, das es diesmal sehr schwer war, eine richtig knackige Fahrt zum Saisonabschluss.

Und natürlich gab es wieder „die üblichen Verdächtigen“ auf dem Siegetreppchen: Hans Patutschnik, Klassensieg 80 cm<sup>3</sup>, Friedrich Hieronymus, KS 175 cm<sup>3</sup>, Bruno Bierschenk, 2. Platz 250 cm<sup>3</sup>.



**Zur Abwechslung mal auf einer 100er: Peter Hinz, mehrfacher Gesamtsieger in „Sdw“**

Zum Schluss wollen wir die Hercules-Mannschaft noch einmal ohne Helm zeigen. Gut gemacht, Kompliment!



**Die erfolgreiche Hercules-Mannschaft: v.l. Bruno Bierschenk, Friedrich „Hiero“ Hieronymus, Horst Weber**

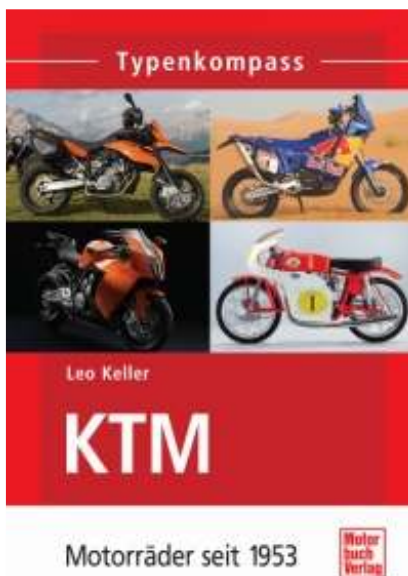
# Lesestoff



Dieser Typenkompass von Leo Keller präsentiert die erfolgreichsten Hersteller des deutschsprachigen Raums im Offroad-Bereich von den 60er-Jahren bis heute. Neben den klassischen Gelände- und Endurosportmaschinen werden auch Motocrossmotorräder und die in den letzten Jahren ungemein populär gewordenen »Supermoto«, Geländemotorrädern mit Straßenabstimmung behandelt. Mit von der Partie sind Marken wie BMW, Hercules, Maico und MZ, aber auch andere weniger bekannte Hersteller wie z.B. die Zweirad Union

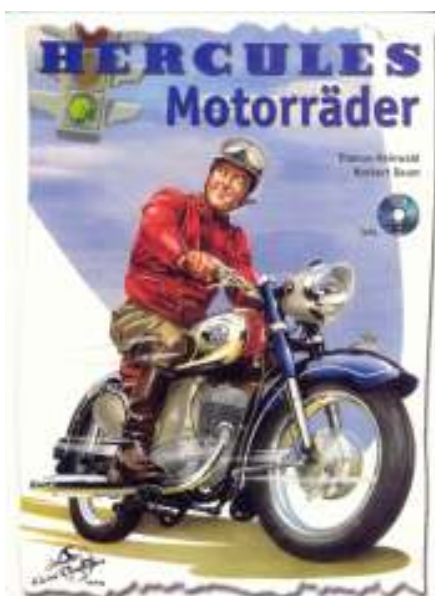
- Preis **9.95 EUR**
- 128 Seiten, 34 sw-Abbildungen, 88 Farbabbildungen
- Motorbuch-Verlag Stuttgart, ISBN 978-3-613-02602-5

Vom gleichen Autor



KTM zählt zu den angesagtesten Motorradmarken und ist derzeit der erfolgreichste Hersteller von Enduro- und Motocross-Maschinen. Einen umfassenden Überblick über die Modellgeschichte dieser Erfolgsmarke gibt Leo Keller in diesem Typenkompass. Kein Zweifel: In diesem Typenkompass finden sich alle wichtigen Informationen, die Fans dieser Marke wissen müssen.

- Preis **9.95 EUR**
- 128 Seiten, 115 Abbildungen
- Motorbuch-Verlag Stuttgart, ISBN 978-3-613-02921-7



Die Geschichte des ältesten noch produzierenden Zweirad-Herstellers der Welt (SFM). Über 270 Bilder und die umfassenden technischen Daten lassen dieses von „Mr. Hercules“ Norbert Daum und Thomas Reinwald verfasste Buch zu einem Klassiker werden. Als Zugabe gibt es den Hercules-Geländesportfilm „Hobby zwischen Sport und Spaß“ auf DVD.

- Preis **34.00 EUR incl. DVD**
- 270 Abbildungen
- Verlag Johann Kleine-Venne, kate,
- ISBN 3-935517-18-1

# Impressum

Herausgeber:  
Zweirad Union-Interessengemeinschaft

Redaktion und V.i.S.d.P.  
Leo Keller|  
Jasminweg 7  
51061 Köln  
E-Mail: [info@ZweiradUnion-IG.de](mailto:info@ZweiradUnion-IG.de)

„Nopitschstraße“ erscheint in unregelmäßigen Abständen als pdf zum downloaden bei  
[www.ZweiradUnion-IG.de](http://www.ZweiradUnion-IG.de) und [www.Hercules-Freunde.de](http://www.Hercules-Freunde.de)

Die einzelnen Beiträge einschl. der Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Die Verbreitung des unveränderten pdf zu privaten Zwecken (z.B. per E-Mail, durch Weitergabe des links, Ausdrucken, Anfertigen von einzelnen Kopien o.ä.) ist ausdrücklich erwünscht und bedarf keiner gesonderten Genehmigung. Die Übernahme von Inhalten, auch auszugsweise, in andere Medien (z.B. Printmedien aller Art, Webseiten, Rundbriefen, Newslettern o.ä.) bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Verfassers, nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Eine Haftung des Herausgebers, der Redaktion oder der Autoren für Schäden aller Art ist ausgeschlossen.