

Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



XB

1 / 67

Einladung zur
J a h r e s h a u p t v e r s a m m l u n g
1 9 6 7

Unsere diesjährige Hauptversammlung findet am 29. April statt. Wir sind diesmal Gäste des Landesverbandes WESERSTEIN. Treffpunkt ist die Gastwirtschaft "Zum Gelstertal" in Hundelshausen, an der Straße zwischen Witzenhausen und Großalmerode. Beginn der Versammlung um 19 Uhr. Stimmberechtigt sind alle Mitglieder, die eine Mitglieds-karte mit dem Quittungsvermerk über die Zahlung des Jahresbeitrages für 1967 vorweisen können. Die Karte derjenigen Mitglieder, die ihren Beitrag bis dahin überwiesen haben, werden vor Beginn der Versammlung vom Schatzmeister quittiert.

Tagesordnung:

- 1) Begrüßung
- 2) Bericht über das Geschäftsjahr 1966
- 3) Bericht der Landesverbände
- 4) Bericht des Schatzmeisters
- 5) Entlastung des Vorstands
- 6) Wahl eines Versammlungsleiters
- 7) Neuwahl des Vorstands
- 8) Anträge zu Satzungsänderungen
- 9) Verschiedenes

Gäste sind - wie immer - herzlich willkommen!

Wie erreicht man am besten Hundelshausen?

Aus dem Raum Hannover / Braunschweig:

Autobahn bis Abfahrt "Werratal" (Hedemünden), von hier die Werra aufwärts bis Witzenhausen, durch den Ort auf die B 451, dann noch etwa 6 km.

Aus dem Raum Nürnberg:

Ab Bamberg auf der B 279 bis Fulda, dann auf die B 27 über Bad Hersfeld - Bebra - Sontra bis zur Abzweigung der B 7 nach Westen, etwa 2 km hinter dem Ort Wichmannshausen. Der B 7 folgen, bis nach 18 km rechts eine Landstraße in Richtung Witzenhausen abzweigt. Von hier sind es dann noch 12 km.

Aus dem Raum Frankfurt:

Autobahn bis Abfahrt Kassel-Ost. Dann auf der B 7 bis Helsa, hier links ab auf die B 451 über Großalmerode.

Aus dem Ruhrgebiet:

Auf der B 1 bis Paderborn, dann rechts ab auf der B 68 über Scherfede - Warburg nach Kassel,
oder auf der B 7 über Neheim - Arnsberg - Meschede bis Brilon, von hier auf der B 251 über Korbach nach Kassel.
Ab Kassel dann über Helsa - Großalmerode nach Hundelshausen.

Zur Jahreshauptversammlung

sollte jedes Mitglied kommen. Unsere Hauptversammlung ist keine Veranstaltung, auf der bezahlte Funktionäre den durch Freibier und Würstchen herbeigelockten "Untertanen" versuchen weiszumachen, wie gut und herrlich sie doch unter ihrer fürsorglichen Obhut aufgehoben sind.

Die Jahreshauptversammlung ist vielmehr das lebendige Parlament des BVDM. Hier kann jeder seine Meinung vertreten und konstruktive Kritik wird nicht für eine persönliche Beleidigung gehalten.

Um aber einen einigermaßen zügigen Ablauf der Veranstaltung zu gewährleisten, möchte ich folgenden Vorschlag machen: Irgendwelche Themen oder Vorschläge - z.B. zu Änderungen oder Erweiterung der Satzung - über die die Hauptversammlung beschließen muß, sollten schon vorher in den Landesverbänden eingehend besprochen werden. Ein Sprecher des Landesverbandes trägt dann der Versammlung den Entschließungsentwurf vor. Wenn gute Gedanken mit überzeugenden Argumenten dargelegt werden, braucht man nicht mehr lange darüber zu debattieren. Es werden sicher noch genug Dinge angesprochen werden, die ausführlich diskutiert werden müssen.

Der Termin der Hauptversammlung liegt diesmal so günstig, daß auch die weiteste An- und Rückreise bewältigt werden kann. Übernachtungs- und Zeltmöglichkeiten sind vorhanden.

W. Reuter

Zur Diskussion gestellt

Von Mitgliedern deren Söhne in das "Motorradalter" kommen, wird angeregt, eine sogenannte JUNIOR-Mitgliedschaft im BVDM einzuführen. Bedingung ist die Vollendung des 16. Lebensjahres und der Besitz des Führerscheins Klasse 4. Mit 18 Jahren und nach Erwerb des Führerscheins 1 wird der Junior dann als Vollmitglied übernommen. Bis dahin zahlt er die Hälfte des Jahresbeitrages.

Selbstverständlich soll diese Regelung nicht nur für den "natürlichen" Nachwuchs gelten. Alle Jugendlichen, welche die genannten Bedingungen erfüllen und einen fahrbaren Untersatz haben, sollen Junior-Mitglied werden können. Auspuffausräumknatterbubis und solche mit Chrom- und Bändchenkinkerlitzchen kommen sowieso höchstens einmal, oder sie merken gleich, daß sie damit bei uns niemanden imponieren können. Mancher aber, der durch Umwelteinfluß mit 18 Jahren auf einen Gebrauchtwagen umsteigen würde, lernt bei uns die echte Begeisterung für das Motorrad kennen. Und schließlich sind wir ja kein Kriegerverein, der nur die alte Windgesichtertradition hochhält und dabei langsam aber sicher ausstirbt.

GERÖLL - MOTOREN - WEICHE BIRNEN ?

In seinem lesenswerten Buch über die Sechstage-Fahrten schildert Robert Poensgen u.a. die Szene, wo 1955 in Gottwaldov der damalige deutsche Gespann-Geländemeister einen Journalisten tobend und brüllend durch das Hotel MOSKVA verfolgt, und nur mit Mühe daran gehindert werden kann, diesem Mann an die Gurgel zu fahren.

Die meisten Leser werden diese Episode mit Schmunzeln zur Kenntnis nehmen und sich dann weiter an den Taten der Sixdays-Fahrer begeistern. Mich hat diese Affäre eher nachdenklich gestimmt. Was war vorangegangen?

Am Nachmittag des zweiten Fahrtages hatten sich fast alle Gespanne (damals durften sie bei den SIXDAYS noch mitmachen) bei strömendem Regen im steilen Hohlweg bei S u l o v festgefahren. Trotz größter Anstrengungen aller, konnte dieser Abschnitt nicht bewältigt werden. Die Fahrleitung mußte ihn abends neutralisieren.

Der Journalist - sein Name wird nicht genannt, Eingeweihte kennen ihn aber, und ich persönlich halte ihn für einen der besten, die jemals über Motorräder geschrieben haben - hatte mit dem ihm eigenen Temperament recht deutlich verkündet, daß diejenigen, die freiwillig eine derartige Schinderei mitmachen würden, doch wohl einen weichen Keks haben müßten! Dem besagten Gespannfahrer war diese Äußerung zugetragen worden, worauf er dem Manne nun an die Wäsche wollte. Dabei hat er bestimmt nicht daran gedacht, daß er gerade durch sein Verhalten die Behauptung des Zeitungsmannes unfreiwillig bestätigte!

Dieser Journalist - der nicht nur brillant schreiben sondern auch mindestens so gut fahren konnte - hatte klar zu verstehen gegeben, daß er den Geländesport in der damals wie heute praktizierten Form für einen verdammt Unsinn halte und die Teilnehmer, siehe oben. Hier muß ich nun gestehen, daß ich diese Ansicht fast vollständig teile.

(Wer sich bereits jetzt nach handlichen Steinen bückt, möge erst einmal weiter lesen).

Der Wertungsmodus zwingt die Fahrer oft zu unverantwortlicher Fahrweise. Mit der Faust - sprich Stempeluhr- im Nacken artet die Geländefahrerei oft genug in unfreiwilliges Moto-Cross aus. Beispiele sind in dem erwähnten Buch massenweise nachzulesen. Da die Streckenführung häufig nicht abgesperrte Straßen einschließt, sind folgenschwere Unfälle nicht selten. Hier nur eine kleine Auswahl aus den Nachkriegs-Sechstage-Fahrten:

- 1954 stürzt Ulrich Pohl in Wales durch Zusammenstoß mit einem Radfahrer so schwer, daß er seine aktive Fahrerlaufbahn beenden muß.
- 1955 verunglückt der Italiener Serafini in Gottwaldov tödlich beim Zusammenstoß mit einem Lkw, der das Stopzeichen der Polizei nicht beachtete.
- 1959 stößt HERCULES-Fahrer Schell am 5. Tag in Gottwaldov mit einem anderen Verkehrsteilnehmer zusammen.

1960 in Österreich knallt Volker von Zitzewitz am 4. Tag in einen VW-Bus und muß seine aktive Laufbahn aufgeben. Am 5. Tag zersplittert Sensburg's linker Fuß.

Wie gesagt, nur eine willkürliche Auswahl. Diese Liste ließe sich beliebig fortsetzen, bis zu Lorenz Müller's doppeltem Beckenbruch und Volker Kramers beinahe verhängnisvollem Sturz in ein Wasserloch auf der Insel MAN.

Ich frage nun, was das noch mit Sport zu tun hat? Ein sauberer Fahrstil läßt sich nicht kultivieren, wenn man in Zeitdruck kommt und bolzen muß. Als ganz und gar unheroischer Mensch habe ich auch wenig Verständnis dafür, wenn Fahrer mit gebrochenen Knochen oder Rahmen weitermachen, um sich oder ihrer Mannschaft einen Pott oder eine Medaille zu retten (was dann doch fast nie gelingt).

Die Veranstalter sind in einem ständigen Dilemma. Halten sie sich an die Grundausschreibung, wonach die Strecke bei jedem Wetter befahrbar sein muß, dann spricht man hinterher geringschätzig vom "Medaillen-Regen". Gehen sie bis an die Grenze des Möglichen, kann ein Wetterumschlag ganze Streckenabschnitte unbefahrbar machen und es kommt zu solch unsinnigen Schindereien wie 1952 auf den "Wasserböden", 1955 im Hohlweg von Sulov, 1956 auf der "Alten Ettalter Bergstraße", 1960 in "St. Anna" und 1965 auf den Hochmooren der TT-Insel.

Daß die Industrie derartige Veranstaltungen braucht, um ihre Erzeugnisse weiterentwickeln und die gewonnenen Erkenntnisse auf die Serienmaschinen übertragen zu können, halte ich für ein Märchen. Die Fabriken wissen sehr wohl, wie man eine Wettbewerbsmaschine so herrichtet, daß sie aller Voraussicht nach nicht wegen irgendwelcher Defekte ausfällt. In der Serie schlagen sich Gelände-Erfahrungen nur sehr sparsam, meist aber garnicht nieder. Wo bleibt z.B. die Zweizylinder-Solo-BMW mit dem leichten Fahrwerk und der Telegabel, die als "Prototyp" schon seit zwei Jahren in Wettbewerben eingesetzt wird. Zuverlässige Elektrik und wasserdichte Kerzenstecker sind bei der Fahrzeug-Industrie bestens bekannt. Die Normalverbrauchermaschinen werden aber nach wie vor mit dem alten Pofel ausgerüstet. Die Federbeine der Werksmaschinen können nach jeder Veranstaltung ausgewechselt werden; der Kunde, der dieses Fabrikat vielleicht gerade wegen seiner Sporterfolge gekauft hat, sitzt nach einigen Monaten auf einem Pudding statt auf einem Motorrad, weil die Stoßdämpfer hinüber sind. Er kann ja für sein gutes Geld neue Federbeine kaufen.

Für die Werke hat der Gelände-"Sport" nur noch Wert als zugkräftiges Werbeargument. Die Privatfahrer, die noch wirklich um des Sportes willen mitmachen, haben gegen die Fabrikmannschaften ohnehin keine Chancen; ohne die Privatfahrer wäre aber der Geländesport schon mausetot. Der Rest wäre nämlich Zirkus, genau so wie Profifußball oder die Tour de France.

Nun habe ich beileibe nichts gegen aktive Geländefahrer. Schließlich kann jeder mit seiner Zeit und mit seinem Geld machen, was er will. Wer es liebt, ein Motorrad mit schleifender Kupplung einen steilen Hohlweg hinaufzuschieben oder sich durch bis an die Achsen reichenden Modder zu quälen, bitte, manche mögen's eben heiß! Man soll dann aber keine Helden daraus machen und das Ganze nicht als "Hohe Schule" des Motorradfahrens" ausgeben. (Diesen Vorwurf möchte ich dem Autor des Sechstages-Buches allerdings nicht machen.)

Viele werden nun rufen: Da gibt es doch noch den TRIAL-Sport! ! Richtig, Freunde, auch ich halte das Trial für eine ausgezeichnete Möglichkeit Fahrstil und Maschinenbeherrschung zu erwerben. Aber auch der Trial-Sport hat sich in wenigen Jahren soweit vom Motorrad-Alltag entfernt, wie ein Düsenjäger von der Ju 52. Auch hier die Entwicklung zum Superspezialistentum, hinein in die Sackgasse.

Es gibt aber Möglichkeiten, dem interessierten Nachwuchs die sichere Beherrschung eines Motorrades beizubringen, ohne Schulmeisterei einerseits und ohne Spezialmaschine und teuren Gelände-"Sport" andererseits. Aber auf eine Weise, die der reinen Freude am Motorradfahren entgegen kommt.

Dazu brauchen wir eine Vielzahl kleiner, nicht genehmigungspflichtiger Trial-Veranstaltungen, an der jeder, der Spaß daran hat und etwas lernen möchte, mit seiner normalen S t r a ß e n - m a s c h i n e teilnehmen kann! Das ist zwar schon häufiger gefordert worden, man kann es aber nicht oft genug sagen. Geeignete Geländestücke gibt es überall, man muß sich nur die Mühe machen, sie zu finden. Im Raum Rhein-Ruhr-Wupper denke man z.B. an stillgelegte Steinbrüche und ehemalige Sandgruben. Und wenn man damit anfängt ein paar hundert Meter von einem ausgefahrenen Feld- oder Holzabfuhrweg so abzustecken, daß man mal links, mal rechts, mal in der Mitte fahren muß; hin und auch wieder zurück. Wem das lächerlich vorkommt, der kann es ja mal für sich alleine probieren; aber bitte die Füße dabei auf den Rasten lassen! Wer so lernt, seine Maschine sicher zu bewegen, der hat auch keine Angst mehr vor Strassenbahngeleisen oder Rollsplit.

So ein Mini-Trial soll möglichst nicht viel mehr als ein Dutzend Teilnehmer haben und braucht nicht zu lange ausgedehnt zu werden. Alle paar Monate kann man sich dann mal in einem etwas größeren Rahmen treffen und vergleichen. Aber immer ohne "Wettbewerb", ohne Preise, Titel u.s.w.

Da jedes Gelände - auch der verlassenste Steinbruch - irgend jemand gehört, sollte man vorher mit dem Besitzer sprechen, sofern man nicht ganz sicher ist, daß sich wirklich keine Menschenseele darum kümmern würde. Derartige Gespräche bitte ohne Minderwertigkeitskomplexe führen! Ausdrücke wie Trial, Geländefahrt oder gar Wettbewerb sind strickt zu meiden. Dagegen kann man mit dem Wort "Lehrgang im Interesse der Verkehrssicherheit" oft Wunder wirken. Die meisten Deutschen haben für die Begriffe "Erziehung" und "Schulung" etwas übrig.

Wer jetzt noch mit Steinen schmeißen will, möge es ruhig tun. Aber bitte schriftlich in der nächsten BALLHUPE, damit alle etwas davon haben. Ich lasse auch anderer Leute Meinung gelten.

Bill Longstroke

DIE BALLHUPE

erscheint nun erstmals in einem neuen, ungewohnten Gewand. Wir bilden uns nun nicht ein, mit der vorliegenden Aufmachung das Ei des Columbus gefunden zu haben. Es war aber nicht leicht, einen tragbaren Kompromiss zu finden zwischen dem Wunsch, die bisherige, mit mancherlei Mängeln behaftete Form technisch zu verbessern, und den Kosten, die zwangsläufig mit einer neuen Gestaltung verbunden sind.

Wir bitten unsere Freunde, uns ihre Meinung zu der neuen Aufmachung zu sagen. Verbesserungsvorschläge werden gerne entgegengenommen. Auch die bevorstehende Hauptversammlung wird Gelegenheit zu einer diesbezüglichen Diskussion bieten.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir darauf hinweisen, daß die in den Beiträgen unserer Mitarbeiter vertretene Meinung nicht unbedingt mit der unseren übereinstimmen muß. Nach wie vor werden wir aber in der BALLHUPE jeden zu Wort kommen lassen, der etwas zu Motorrädern, Motorradfahrern oder zum Motorradfahren zu sagen hat. Wir haben keine Scheu vor heißen Eisen und keine Firma kann uns mit dem Entzug eines lukrativen Anzeigen-Auftrages weich machen. Und wer auf einen Beitrag in der BALLHUPE etwas entgegenen will, soll uns seine Stellungnahme schreiben. Er kann sicher sein, daß wir sie bringen.

Der Bundesvorstand

Wer hat noch nicht

den MOTORSPORT-KALENDER 1967 von Georg Anscheidt?

BVDM-Mitglieder haben die einmalige Gelegenheit, noch vorhandene Exemplare zum sensationellen Sonderpreis von DM 11,-- pro Stück (bisher DM 15,80 zuzügl Porto) zu bekommen. Bei Sammelbestellungen ab drei Stück erfolgt die Lieferung ab Verlag portofrei. Nach Möglichkeit wird um Sammelbestellung über die Vertrauensmänner der Landesverbände gebeten. Wo dies nicht möglich ist, kann direkt beim

PLASS-VERLAG, Robert Poensgen & Co., 8939 Oberrammingen

bestellt werden. Aber bitte recht bald, Lieferung nur solange der Vorrat reicht!

Unser Mitglied Robert Poensgen liefert übrigens auch alle Motor- und Sportbücher! Hier eine kleine Auswahl:

Deubel/Hörner:	Sieg und Niederlage
C. Hertweck:	Der Kupferwurm
	Besser machen (Arbeiten an Motorrädern)
	Reisen ohne Hotel (Camping)
E. Leverkus:	So fährt man Motorrad
Fritz B. Busch:	Einer hupt immer
Griffith/Rauch:	Die berühmten Rennmotorräder
E. Tragatsch:	Motorräder in Deutschland 1894 - 1967

Dies sind nur einige Titel, die besonders den Motorradfreund interessieren. Eine umfassende Liste kann beim Verlag - Anschrift siehe oben - angefordert werden. Für BVDM-Mitglieder ist es selbstverständlich, ihre Bücher bei einem Verbands-Kameraden zu bestellen!

Erstmals in der Geschichte des BVDM

wurde auf Beschluß des Bundesvorstandes einem verdienten Motorradfahrer die E h r e n mitgliedschaft verliehen. Beim letzten Monats-treffen des Landesverbandes RHEIN-RUHR wurde unser langjähriger Freund, der aktive Rennfahrer

K a r l - J u l i u s H o l t h a u s
damit ausgezeichnet.

Karl-Julius ist weit über den BVDM hinaus bekannt durch seine Lautsprecher-Durchsagen während der Elefanten-Treffen. Er steht aber nicht nur jedesmal drei Tage (und fast zwei Nächte) am Mikrofon und am Übertragungsgerät, er stellt auch jährlich die gesamte Lautsprecher-Anlage einschließlich Auf- und Abbau zur Verfügung, und zwar völlig kostenlos! Jeder, der nur einmal während der "Elefanten-Tage" am Ring war, kann sich leicht ausmalen, daß ohne die launigen und fachkundigen Durchsagen, oder gar ohne eine derartige Übertragungsanlage, das Elefantentreffen nicht nur halb so schön, sondern organisatorisch gar nicht mehr in den Griff zu bekommen wäre. Alleine hierfür gebührt Karl-Julius Holthaus Dank und Anerkennung aller Motorradfahrer! Einen bescheidenen Teil unseres Dankes wollen wir mit der Ernennung zum Ehrenmitglied des BVDM zum Ausdruck bringen.

Während der Rennsaison ist Karl-Julius auch heute noch, obschon er die 50 bereits erreicht hat, auf seiner bekannten Rennmax aktiv! Ein Sieg mit dem alten Schlachtroß ist bei der heutigen Konkurrenz kaum noch drin. Aber für K.-J. Holthaus hat der alte sportliche Grundsatz "Mitmachen ist wichtiger als siegen" immer im Vordergrund gestanden. Für die Zuverlässigkeit von Fahrer und Maschine zeugt die Tatsache, daß beide fast immer ankommen. Ein Ausfall ist bei beiden eine Seltenheit.

Wir wünschen Karl-Julius-Holthaus noch viele frohe Jahre in unserer Mitte, zu seiner und unserer Freude und zum Nutzen der gesamten europäischen Motorradfahrergemeinde!

W. R.

Mitgliedschaft und Beitragszahlung

Nach dem Stand vom 31.12.1966 belief sich die Mitgliederzahl unseres Verbandes auf 344 Mitglieder. Diese Zahl setzt sich wie folgt zusammen :

Landesverband Franken	16 Mitglieder
Landesverband Harz - Heide	34 Mitglieder
Landesverband Rhein - Main	33 Mitglieder
Landesverband Rhein - Ruhr	188 Mitglieder
Landesverband Weserstein	25 Mitglieder
Motorsportclub Viersen	18 Mitglieder
Einzelmitglieder	30 Mitglieder

Wir hoffen, durch geeignete Werbemaßnahmen die Mitgliederzahl in diesem Jahr auf etwa das Doppelte steigern zu können. Dazu sollte jedes Mitglied beitragen, indem es in seinem Freundes- und Bekanntenkreis für die aktive oder passive Mitgliedschaft im B V D M wirbt.

Die Beitragszahlung für 1967 erfolgt in diesem Jahr erstmalig nicht an die Hauptkasse, sondern an die Vorsitzenden bzw. Kassierer der einzelnen Landesverbände. Von diesen wird dann, wie vereinbart, der Anteil von DM 6,-- pro Mitglied und Jahr an den Verband weitergeführt. Diejenigen Mitglieder, welche keinem Landesverband angehören, werden darum gebeten, ihren Beitrag wie gewohnt auf das Konto des Kassierers E.M. Schmidt, 563 Remscheid, Magdeburger Str.23, Postscheckkonto 118 429, Postscheckamt Köln zu überweisen.

Mitglieder des Landesverbandes Rhein - Ruhr überweisen ihren Beitrag in Höhe von DM 10,-- an

Ulrich Lipowski, 56 Wuppertal-Barmen, Kronenstr. 20
Postscheckkonto 179 335, Postscheckamt Essen

Der Landesverband Rhein - Main zahlt an

Harry Waldschmidt, Groß-Gerau, Frankfurter Straße 50
Postscheckkonto 283 506, Postscheckamt Frankfurt

Zum Internationalen ADAC - Eifelrennen am 22./23. April 1967 veranstaltet der BVDM, Landesverband Rhein-Ruhr, eine Zielsternfahrt.

Diese Veranstaltung wird außer dem üblichen Rahmen einige Sonderprüfungen als Leckerbissen enthalten. Sie wird für die Bundesmeisterschaft gewertet.

Ausschreibungen gehen den Landesverbänden in den nächsten Tagen zu.

Öl - Ketten - Reifen - und noch manches mehr

können Mitglieder des BVDM besonders günstig beziehen. Den meisten unserer Freunde ist diese Tatsache längst bekannt, für diejenigen Mitglieder, die im letzten Jahr hinzugekommen sind, wollen wir hier das wichtigste wiederholen.

Öl in den bekannten Qualitäten bekommen wir von ARAL und TOTAL. Aber bitte nicht zur nächsten Tankstelle sausen und den Mitgliedsausweis zücken! Literweise ist sowieso nichts zu machen, nur der Bezug in Gebinden ab 20 Litern rechtfertigt den günstigen Preis. Wo die Ölvertrauensleute der Landesverbände nicht bekannt sind, direkt an Horst Miethe, 4 Düsseldorf-Holthausen, Hügelstr.15 schreiben.

Neuerdings haben einige sehr günstige Verbindungen zum Bezug der erstklassigen RENO-L-Ketten! Schon bei einem einmaligen Ketten-Einkauf kommt schon mehr als der Jahresbeitrag heraus! Insbesondere sind die bekannten Rennketten dieser Firma zu erwähnen. Die dem BVDM angeschlossenen Lizenz- und Ausweisfahrer werden kaum anderweitig so günstig einkaufen können. Auch wegen der Ketten bitte an Horst Miethe wenden.

Eine Mülheimer Reifenfirma versorgt uns mit Reifen aller Art und Größen (auch für Pkw). Hinsichtlich der Vergünstigungen gilt das gleiche wie für Ketten! Reifenbestellungen an Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstraße 42.

Unser Mitglied Heinrich Ronsdorf jr. hat vor mehr als einem Jahr die alteingesessene Kraftfahrzeugfirma Karl Theo H o r n in Schwelm/Westf., Hauptstraße 159 übernommen. Heini Ronsdorf vertritt die Marken YAMAHA - HERCULES KREIDLER - ZÜNDAPP - PUCH - ZWEIRAD-UNION und in Kürze auch SUZUKI. Den Mitgliedern des BVDM gewährt er folgende Vergünstigungen:

auf neue und gebrauchte Motorräder 5 % Nachlaß, ebenso auf sämtliche Ersatzteile. Auf Bosch- Beru- KLG- und Lodge-Kerzen bekommen wir 25 %. Castrol-Öle, Fahrer-Bekleidung, Sturzhelme und alles was der Motorradfahrer benötigt, bekommen wir bei H. Ronsdorf zu Sonderpreisen.

Er ist gleichzeitig Vertreter des LHU-Zweirad-Versicherungsbüros von Hans Ehlert.

H.M

Film- und Dia-Wettbewerb des BVDM

Die Einsendungsfrist für Beiträge ist bis zum 31. März verlängert! Es können Schmalfilme und Dia-Serien eingeschickt werden, die sich in irgendeiner Weise mit dem Thema "Motorrad" beschäftigen. Der Einsender muß sich verpflichten, das Material bis sechs Monate nach der Preisverteilung zwecks Vorführung in den Landesverbänden zur Verfügung zu stellen. Danach wird selbstverständlich alles zurückgegeben.

Einsendungen an Horst Miethe, 4 Düsseldorf-Holthausen, Hügelstraße 15.

H.M.

NÜTZLICHE SACHEN :

Mit HOBBY-GALVANO soll man alle Metallgegenstände selbst versilbern, verkupfern oder vergolden können. Es handelt sich hier nicht um ein Wundermittel sondern um eine wirkliche kleine Galvanisierungs-Anlage mit Elektrolyten etc. Offensichtlich ist diese Apparatur aber nur für kleinere Gegenstände geeignet, z.B. Scheinwerfer-Ringe. "uspuffanlagen und Tanks z.B. lassen sich nicht damit behandeln. Das Versilbern von Kabelanschlüssen hat aber etwas für sich.

HOBBY-GALVANO sahen wir im Warenhaus WERTHEIM in Essen. Man wird sich also auch in anderen Kaufhäusern danach erkundigen können.

.....

Auf der Kölner Frühjahrsmesse fanden wir:

Die BOSCH-Combi Bohrmaschine E 14 S mit Schlagbohrvorsatz in der bekannten BOSCH-Qualität zum empfohlenen Richtpreis von DM 159,-- ; eine beachtlich preisgünstige Neuheit!

PLASTICRON-UNIVERSAL, ein wirklicher Universal-Kunststoff-Spachtel für alle Blechreparaturen. Der Spachtel ist beständig gegen Säuren, Öl und Benzin. Die Verarbeitung ist denkbar einfach, die Masse wird mit einer Härtepaste im Verhältnis 50 : 1 gründlich gemischt und kann dann sofort aufgetragen werden. Selbstverständlich ist der Untergrund vorher sorgfältig zu reinigen. Die Härtezeit beträgt bei einer Temperatur von 20 Grad ca. 15 Minuten.

Preise: 1,5 kg DM 12,--; 500 gr. DM 5,90; 250 gr. DM 3,80.

Hersteller: Fa. Fritz Hellmann, 4019 Monheim-Baumberg,
Postfach 2023.

PLASTICRON soll in einschlägigen Fachgeschäften erhältlich sein.

Die Firma Gebrüder Hallenscheid, Werkzeugfabrik, 56 Wuppertal-Ronsdorf, Postfach 328, zeigte ein Stromerzeuger-Aggregat amerikanischen Herkunft, welches von einem winzigen Zweitakt-Motor von ca. 25 ccm mit Seilzugstarter angetrieben wird und bei 6.000 U/Min. einen Wechselstrom von 220 VOLT/350 WATT erzeugen soll. Der Preis von DM 395,-- ist sensationell. Wir konnten den Zwerg aber leider nicht laufen hören, können also zu der Geräuschentwicklung noch nichts sagen. Prospekte standen auch noch nicht zur Verfügung.

HONDA zeigte das ganze Programm seiner hochwertigen und wunderschön kompakten Stromerzeuger mit leisen Viertaktmotoren. Das 300/400 Watt-Aggregat mit 55 ccm Motor kostet DM 798,-- und liegt damit schon jenseits des für Bastler erreichbaren.

w.r.

"DIE SCHWARZE KATZE BRACHTE IHR DEN TOD"

Unter dieser reißerischen Überschrift berichtet die "BILD-ZEITUNG" vom tragischen Tod der Radfahrerin Ilse Priesmeier aus Wedem Kreis Lübbecke in ihrer Ausgabe vom 26.1.1967. Im Verlaufe des Textes erfährt der Leser dann, daß der minderjährige Autofahrer Wulf S. versuchte, der Katze auszuweichen, um diese nicht zu töten. Dabei geriet sein Wagen ins Schleudern und erfaßte die zufällig vorbeifahrende Radfahrerin

Ich bin überzeugt davon, daß dieser tragische Unfall sich hätte vermeiden lassen, wenn dem jungen Autofahrer vorher mal jemand erklärt hätte, wie er sich bei der Begegnung mit Tieren auf der Straße sinn- und zweckmäßig verhalten konnte. Auf eine solche Situation muß man vorbereitet sein, wenn man sie mit heiler Haut oder überhaupt mit geringstmöglichem Schaden überstehen will. Die Vorbereitung kann darin bestehen, indem man sich in die Situation hineinversetzt und sich vorstellt, welche Kräfte wirksam werden und welche Folgen sie zeigen werden und wie man sein eigenes Verhalten im Ernstfall blitzschnell auf die bestehende Lage einstellen kann. Im Folgenden möchte ich das Ergebnis meiner Überlegungen wiedergeben und bin sehr froh, gleichzeitig sagen zu können, daß bei bislang vier verschiedenen Begegnungen mit kleineren und mittelgroßen Tieren ernstlicher Schaden nicht entstand, vielleicht deshalb, weil ich mich so verhalten habe, wie ich es mir vorgenommen hatte.

Plötzliche Richtungsänderungen und scharfes Bremsen haben die Eigenart, das Fahrzeug unkontrolliert ausbrechen zu lassen. Kommt es dann zusätzlich noch zu einem Zusammenprall mit dem Tierkörper, ist es mit der Kontrolle über das Fahrzeug ganz vorbei. Deshalb steht für mich eines fest: Im Augenblick des Aufpralls muß mein Fahrzeug genau in Fahrtrichtung liegen, die Hinterräder bzw. das Hinterrad beim Motorrad muß exakt hinter dem Vorderrad laufen, darf auch nicht um einen cm gegenüber dem Vorderrad versetzt sein. Spur fahren nennt man das wohl. Ist das Hinterrad in diesem entscheidenden Augenblick nämlich nicht genau in der Spur, bremst der Tierkörper mein Fahrzeug nicht gleichmäßig ab sondern nur dessen Vorderteil während der Hinterteil versuchen wird, seine Fahrt beizubehalten, den gebremsten Vorderteil zu überholen und schon ist ein nur noch schwer zu kontrollierender Fahrzustand geschaffen, der eventuell mit Sturz oder Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern endet. Schon bei mittleren Geschwindigkeiten ist der Stoß, verursacht durch einen Tierkörper, erheblich und mit einer entsprechenden Verzögerung verbunden. Gerade beim Zusammenstoß mit größeren und entsprechend schweren Tieren ist zu überlegen, wie man die Verzögerung des eigenen Fahrzeuges auf ein kleineres Maß herabsetzen kann. Dabei ergibt sich wiederum die Tatsache, daß sich bei Einsatz der Bremsen im Augenblick des Aufpralls die Verzögerungswerte ergänzen, was sich für die Insassen eines Wagens so auswirken könnte, daß diese aus ihren Sitzen herausgehoben werden und mit den normalerweise nicht gepolsterten Teilen der Fahrzeugkarosserie näher Bekanntschaft schließen. Der Motorradfahrer könnte in einer solchen Situation ebenfalls aus dem Sattel gehoben werden und dabei die Herrschaft über seine Maschine verlieren. Daraus ergibt sich, daß die eigenen Bremsen die Folgen unter Umständen nur noch schlimmer machen können. Würde man jedoch kurz vor dem Zusammenprall das Gegenteil vom Bremsen tun, nämlich Gas geben, so würde die eigene Motorkraft dafür sorgen, daß Fahrer und Insassen einer entsprechend geringeren Verzögerung

ausgesetzt sind und der Fahrer unter Umständen sein Fahrzeug kontrolliert zum Stillstand bringen kann. Zusammenfassend im Telegrammstil also : Nach Erkennen der Gefahr Geschwindigkeit durch überlegtes Bremsen und Herunterschalten so weit wie möglich herabsetzen, jedoch nicht bis zum letzten Augenblick bremsen ! Wichtiger ist, die Maschine in gerader Bahn aufrecht zu führen und kurz vor dem Anprall alle verfügbare Motorkraft frei werden zu lassen. Oft wird man nach derartigen Erlebnissen feststellen können, daß es garnicht zu dem erwarteten Zusammenstoß gekommen ist, da das Tier die Gefahr, in der es schwebte, scheinbar doch noch rechtzeitig erkannt hat und dieser instinktiv auszuweichen in der Lage war.

Nun komme mir keiner mit der Kuh, dem Pferd oder gar dem Elefanten und frage nach einem Rezept, das auch da hilft. Tiere dieser Größenordnung stellen derartig massive Hindernisse dar, daß man sich besser einen Weg abseits der Straße sucht, zwischen zwei Bäumen hindurch auf den Acker oder auf einen Misthaufen oder sonstwohin, wo es weich zu sein verspricht, falsch ist es in jedem Fall, wenn einer die Flinte gleich ins Korn wirft und sich einfach treiben läßt.

E.M.S.

EINE TRAURIGE NACHRICHT :

Heinz Oestreich, Sportleiter des MSC Dorsten, erfolgreicher Trialfahrer und vielen von uns als guter Kamerad bekannt verunglückte am Tag vor Heiligabend tödlich mit seinem Motorrad !

Diese Nachricht erreichte uns anläßlich des Elefantentreffens und alle, die Heinz Oestreich kannten, waren erfüllt von Trauer über den Tod dieses lieben Kameraden. Wir wollen ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Laut Meldung der Dorstener Lokalpresse kam er auf dem Heimweg von der Arbeit mit seinem Motorrad zu Fall und wurde von einem nachfolgenden Lastwagen überrollt. "Oestreich war im wahrsten Sinne des Wortes der 'Motor' unseres Sportclubs!" das ist die einstimmige Meinung seiner Kameraden vom MSC Dorsten, die ihm am Mittwoch nach Weihnachten feierliches letztes Geleit gaben. Das traditionelle Trial auf dem Lippeberg in Dorsten soll ab 1968 als "Oestreich-Gedächtnis-Trial" ausgeschrieben werden.

.-,--.-.-.-.-.-.-.-.

B V D M - Hilfs- und Abschleppdienst beim Elefantentreffen

In zahlreichen Briefen aus dem In- und Ausland wurden wir gelobt für den Entschluß, diesen Hilfsdienst organisiert zu haben, doch in Anspruch genommen wurde er nur in solchen Fällen, die sich in unmittelbarer Nähe des Nürburgringes ereigneten. Von der veröffentlichten Telefon Nr. machte nicht Einer Gebrauch, obwohl sich später herausstellte, daß eine ganze Reihe von Fahrern gerne angerufen hätten, wenn, ja wenn sie die Ruf Nr. zur Hand gehabt hätten. Doch gaben sie ehrlich zu, einer wie der andere, beim Lesen der entsprechenden Mitteilung den Gedanken gehabt zu haben: "Feine Sache, daß der B V D M sich um die Kameraden kümmern will, aber für mich kommt das sowieso nicht in Frage, ich erreiche in jedem Fall mit eigener Kraft den Nürburgring, diese Rufnummer brauche ich mir garnicht erst zu notieren !" Und dabei blieb es dann. Den Kameraden Armin Voigt und Richard Dörnhaus soll an dieser Stelle ein besonderes Lob ausgesprochen werden. Sie fuhren am Sonntagnachmittag mit Voigts R 75 Gespann nach Koblenz, um dort eine KS 750 Gabel zu holen. Einem jungen Franzosen war gelegentlich einer Runde um den Ring die Gabel geknickt (!!) und vollkommen unbrauchbar geworden. Gegen 17 Uhr traf dank des Einsatzes von Voigt/Dörnhaus Ersatz ein und Eberhard Sprenger/Bruno Essenberg, bekannte Edelbastler aus dem Bergischen Land, brachten es fertig, die französische KS 750 trotz Kälte und einbrechender Dunkelheit bis 19 Uhr wieder auf die Räder zu stellen. Auch diesen Kameraden soll hiermit für ihren Einsatz im Rahmen des kameradschaftlichen Hilfsdienstes Dank und Anerkennung ausgesprochen werden.

EMS

M o s k a u - R a l l y e am 19.-21. Juli 1967

Veranstalter: Motorcycling Federation of the UdSSR

Moskau, D - 362

POB 4710

Teilnehmer: Motorradfahrer, Wagenfahrer als Begleitfahrzeuge und Passagiere in jedem Fahrzeug.

Ausweise und Lizenzen sind nicht erforderlich.

Nennungsschluß: 30.6.1967

Nenngebühr: 16 US Dollar

Nenngebühr schließt ein: Erfrischungen nach Ankunft am 1. Tag, Abschiedessen am letzten Tag. Besichtigung der Moskauer Metro, Besuch einer Ausstellung. Besichtigung des Kongreßgebäudes im Kreml oder Besuch eines Theaters oder Zirkusses. Stadtrundfahrt und Kremlbesichtigung und Erinnerungsplakette.

Pro Tag und Person sind für Touristenklasse 7,1 US Dollar oder für

1. Klasse 9,4 Dollar umzutauschen. Darin sind eingeschlossen:

Unterkunft und Verpflegung (3 Mahlzeiten).

Die Reiseroute kann beliebig gewählt werden, ist aber bei der Visabeschaffung anzugeben. Gewertet wird nur die kürzeste Autobahnentfernung. Also die Route: Brest - Minsk - Moskau = 1067 km für Delegationen aus der BRD.

Ausschreibungen anfordern bei ADAC - Hauptspartabteilung in München, Königstraße 9-11 oder beim DMV in Frankfurt/Main, Wiesenhüttenstr.10. Außerdem ist es ratsam, sich vorher bei den ADAC-Geschäftsstellen die "ADAC-Touring-Information Osteuropa" zu beschaffen.

Visa gibt es über Lindex-Handelsgesellschaft München 27, Rauchstr. 5
Antragsunterlagen: 1 Formular, 3 Paßbilder, gültiger Reisepaß,
Coupons der Intourist.

Bearbeitungszeit: 5-10 Tage.

Das Visum ist gebührenfrei. Durchreisevisum für Polen: 15,- DM

Währungseinheit Polen: 1 Zloty = 100 Groszy, Touristenkurs:
100 DM = 600 Zloty.

UdSSR: 1 Rubel = 100 Kopeken, Kurs: 100 DM = 22,50 Rubel,
100 Rubel = 444 DM.

Ungefähre Fahrdauer:

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| 1. Tag: Startort - Berlin | 6. Tag: Smolensk - Moskau |
| 2. Tag: Berlin - Warschau | 7. Tag: Aufenthalt Moskau |
| 3. Tag: Warschau - Brest | 8. Tag: " " |
| 4. Tag: Brest - Minsk | 9.-14. Tag: Rückreise |
| 5. Tag: Minsk - Smolensk | |

"WER SPUCKT MIR IN DIE SCHNAUZE ? !" !! ?? brrrrr

Pfui, wie kann man nur einen solchen Satz in der BALLHUPE, Nachrichtenblatt des B V D M, als Titel
Immerhin, er wurde ausgesprochen, nein, gerufen, gegrölt an einem Ort, an den wir sonst nur mit Freude zurückdenken, weil er uns so viel Schönes zu bieten hat. Ich spreche, man lese und staune, vom Elefantentreffen, genauer dem Zeltplatz im Wäldchen an der Ausfahrt vom Ring.

Uhrzeit: 6 Uhr früh. Durch Lärm geweckt werde ich gezwungen, die Äußerungen erwachenden Lebens einiger "Kameraden" mit anzuhören, welche ihr Zelt in etwa 10 m Abstand aufgebaut hatten. Ansonsten: völlige Ruhe im Lager bis auf diesen Punkt, an dem sich drei Mann bemühten, das Lagerleben nach ihrem Geschmack zu beeinflussen. Die lauten Redensarten, die sich häufig bis zum Grölen steigern, ließen dem Zuhörer keinen Zweifel daran, um wes Geistes Kinder es sich da wohl handeln konnte, sofern von Geist überhaupt in diesem Zusammenhang gesprochen werden kann. Schließlich und endlich wurde obige Frage laut und deutlich gestellt. Immerhin soll zugegeben werden, daß es sich hierbei um eine relativ präzise gestellte Frage handelte, auf die man schon eine Antwort geben konnte. So erbot ich mich dann, dem Großmaul seinen Wunsch zu erfüllen und äußerte dabei die Hoffnung, daß ihm sein Maul für den Rest des Morgens ausreichend gestopft würde und somit die Ruhe im Lager wieder hergestellt sei. Obschon mein großherziges Angebot letztlich zurückgewiesen wurde, mäßigten sich die "Kameraden", indem sie ihre Gespräche auf etwas mehr als Zimmerlautstärke reduzierten. Immerhin fiel es mir nicht schwer, nachstehende Äußerung zu verstehen: "Große Scheiße dieses Jahr -- voriges Jahr war um diese Zeit schon das ganze Lager auf den Beinen -- ein Schreien und Grölen überall !"
Hoffen wir also, daß wir bei ferneren Treffen von ihrer Anwesenheit verschont bleiben, weil es ihnen bei uns nicht gefällt, doch sicher

ist das keinesfalls. Immerhin gibt dieser Vorfall Anlaß, sich darüber Gedanken zu machen, wie man in Zukunft solchen Elementen die Lust an der Teilnahme an unseren Veranstaltungen vermiesen kann. Schweigend darüber hinwegzugehen halte ich jedenfalls nicht für richtig.

EMS

Sport- und Familienprogramm
Landesverband Rhein-Ruhr

Nachfolgend einige Termine für die Monate März, April und Mai, die zum Teil nur für die Mitglieder des Landesverbandes Rhein-Ruhr, zum Teil aber auch für alle Mitglieder von Interesse sind.

Ostern, 25./26./27. März Der Samstag-Abend ist unseren Frauen und der Geselligkeit gewidmet. Eine Schüler-Band aus Mülheim wird für uns in Drees/Eifel zum Tanz aufspielen. Sonntag, 14 Uhr Ausfahrt nach St.Jost, von dort Spaziergang zur "Schwarzen Madonna" (etwa 1 Stunde)

Sonntag, 9. April 10,30 Uhr gemeinsame Besichtigung des Bergbaumuseums in Bochum. Anschließend gemütliches Beisammensein in noch zu bestimmenden Lokal in der Nähe von Bochum.

Samstag, 22. April B V D M Zielfahrt zum Nürburgring anläßlich des Eifelrennens am 23. April. Ausschreibungen über Rainer Menkhoff 43, Essen-Stadtwald, Rüstermarkt Nr. 23

Samstag, 29. April Jahreshauptversammlung des B V D M in Hundeshausen. Ausführlicher Bericht an anderer Stelle dieses Heftes!

Nachfolgend sei an wichtige Veranstaltungen anderer Clubs erinnert:

- | | |
|---------------|---|
| 2. April | Fischereihafenrennen (Juniorpokal) Bremerhaven |
| 1./2. April | Internationale DMV Zweitagefahrt in Eschwege |
| 14./16. April | Internationales Motorradfahrertreffen in Bürgstadt/Mai mit Zielfahrt. Ausschreibungen über Manfred Helmstetter, 8761 Bürgstadt, Am Steffleinsgraben 3 |
| 22./23. April | "BAMSE" Treffen in Odense/Dänemark, Ausschreibungen über Horst Briel, 433 Mülheim, Mergelstr. 42 |
| 6. Mai | Solitude Straßenzuverlässigkeitsfahrt |
| 7. Mai | Großer Preis von Deutschland in Hockenheim |
| 14. Mai | Moto - Cross Weltmeisterschaftslauf in Bielstein |
| 14. Mai | Flugplatzrennen (Juniorpokal) in Mainz-Finthen |
| 25. Mai | Moto - Cross in Wipperfürth (Fronleichnam) |

- . -

- VORSCHAU : In Vorbereitung sind
- | | |
|-----------------|--|
| Ernst Wagner: | Vorführung funkferngesteuerter Segelflugmodelle |
| Reinold Pril: | Vorführung funkferngesteuerter Schiffsmodelle |
| Edmund Peukert: | Ein altes Eisenbergwerk im Siegerland |
| Klaus Gnoth: | Bergisches Heimatmuseum in Remscheid, Abt. Werkzeuge |
| Rolf Schmitter: | Wandertag |

WOMANS INTERNATIONAL MOTORCYCLE ASSOCIATION

(W I M A)

Die WIMA - Rally 1967 führt vom 11. - 17. Juni in die Tschechoslowakei, nach Cervena an der Moldau. Der Platz des Treffens ist der Moldau/Orlik-Stausee, zwischen Pisek und Milevsko. Es wird ein schönes und reichhaltiges Programm geboten. Anfragen und Anmeldungen bitte an:

Lida Abrahamova, II / 761, MILEVSKO / Okres PISEK, CSSR