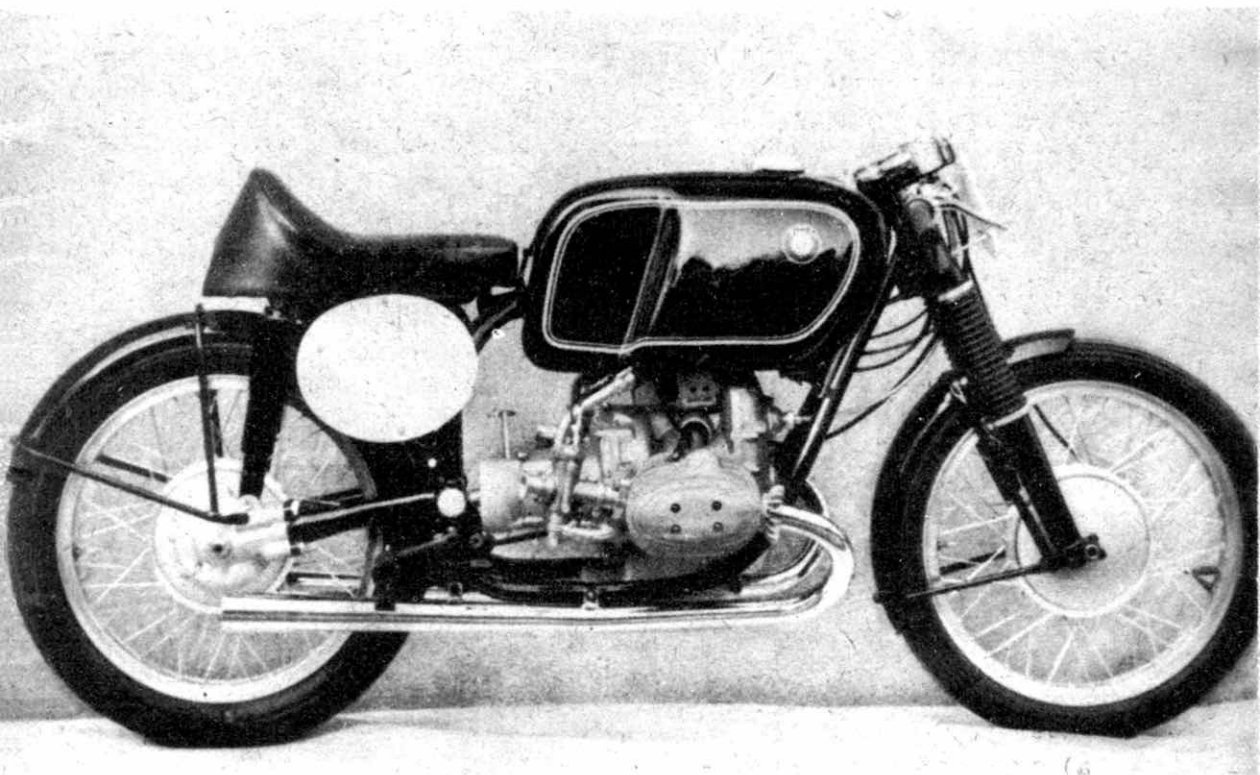


DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



2/67



S a t z u n g
=====

des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.
(BVDM)

Anläßlich eines Treffens von Motorradfahrern aus dem gesamten Bundesgebiet in B u t t e n h a u s e n /Krs. Münsingen am

30. August 1958

haben die Anwesenden beschlossen, einen Bundesverband der Motorradfahrer zu gründen und in das Vereinsregister eintragen zu lassen.

Es ist folgende Satzung beschlossen und zu Protokoll gegeben worden:

§ 1 Name und Sitz des Verbandes

Der Verband führt den Namen "Bundesverband der Motorradfahrer e.V." (BVDM). Sitz des Verbandes ist Mülheim/Ruhr.

§ 2 Eintragung in das Vereinsregister

Der Verband ist unter dem Namen "Bundesverband der Motorradfahrer e.V." (BVDM) in das Vereinsregister einzutragen.

§ 3 Organisation des Verbandes

- 1) Der Verband ist parteipolitisch ungebunden und überkonfessionell. Er kann Mitglieder anderer Staatsangehörigkeit aufnehmen, er verzichtet auf die Mitwirkung und Unterstützung anderer Vereine und deckt seine Kosten aus den Beiträgen seiner Mitglieder.

Wirtschaftliche Ziele können nur zum Gemeinnutz der Mitglieder verfolgt werden. Geschäftliche Interessen allgemeiner Art bestehen nicht.

- 2) Der Verband ist berechtigt, in den einzelnen Ländern Vertrauensleute zu ernennen, welche in ihrem Gebiet Unterteilungen vornehmen und weitere Vertrauensleute einsetzen können. Aus organisatorischen Gründen sind hierbei Rückfragen an den Bundesverband nicht erforderlich.

- 3) Bilden sich regional Gruppen mit mehr als 10 Mitgliedern, haben diese das Recht, sich als Ortsclub oder Landesverband im BVDM zu bezeichnen, einen eigenen Vorstand zu wählen, sich in das Vereinsregister eintragen zu lassen und eine eigene Kasse zu führen, wenn vom Bundesvorstand ein entsprechender Antrag genehmigt wurde. In diesem Falle werden pro Mitglied jährlich DM 6,- an den Bundesverband abgeführt.

§ 4 Aufgaben des Verbandes

Die Aufgaben des Verbandes sind folgende:

- 1) Förderung der kameradschaftlichen Verbindung der dem Bundesverband der Motorradfahrer angehörenden Motorradfahrer untereinander.
- a) Straßenhilfsdienst für auf Fahrt festliegende Mitglieder,
- b) Nachweis einwandfreier Fachwerkstätten durch Mitglieder,

- c) Rechtsmittelbeistand- und Beratung, soweit im Rahmen des Unentgeltlich möglich.
- 2) Wahrung der Ehre und des Ansehens der Motorradfahrer in der Öffentlichkeit. Hierzu gehört:
 - a) Abwehr verleumderischer und böswilliger Angriffe gegen Motorradfahrer in der Presse, im Rundfunk und im Film unter Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Rechtsmittel.
 - b) Erzieherische Einwirkung auf Motorradfahrer des BVDM, welche ihr Fahrzeug mißbrauchen und hierdurch das Ansehen des Motorradfahrers schädigen durch schlechtes Beispiel in der Öffentlichkeit.
 - c) Zusammenarbeit mit den Polizeidienststellen.
- 3) Förderung des Motorradtouren- und des aktiven Motorradsportes auf breiter Basis durch Organisation entsprechender Veranstaltungen, welche
 - a) ausschließlich von rein serienmäßigen, mit Straßenbereifung versehenen Maschinen gefahren werden können,
 - b) keiner besonderen Ausweise und Lizenzen bedürfen,
 - c) Die Teilnahme der einzelnen Mitglieder an anders gearteten Veranstaltungen und bei anderen Motorsportorganisationen wird hiervon nicht berührt. Den Mitgliedern wird bei Teilnahme an diesen jede mögliche Hilfe geleistet.
- 4) Technische Unterweisung durch:
 - a) Abhaltung von Kursen durch technisch geschulte Mitglieder über richtige Handgriffe bei der Beseitigung einfacher bis mittelschwerer Pannen.
 - b) Praktische Übungen im Sinne von "Mach's doch selber".
 - c) Praktische Übungen über "Motorradfrisieren" für Fortgeschrittene.
- 5) Einrichtung von Ferienlagern und Freizeiten für Motorradfahrer in hierfür geeignetem und zur Verfügung stehendem Gelände.

§ 5 Mitgliedschaft

- 1) Mitglieder des Bundesverbandes der Motorradfahrer können solche Bewerber werden, welche
 - a) im Besitze eines eigenen, einsatzbereiten Motorrades sind,
 - b) sich zu den Aufgaben und Zielen des Bundesverbandes bekennen,
 - c) die jeweils gültigen Gesetze der StVO beherrschen und befolgen,
 - d) charakterlich einwandfrei und nicht wegen schwerer Verkehrsdelikte oder anderer Verbrechen vorbestraft sind.
- 2) Freunde und Gönner des Verbandes, die selbst nicht motorradfahren, können fördernde Mitglieder werden. Sie haben jedoch keinerlei Stimmrecht, nur beratende Stimme und können nicht in den Vorstand gewählt werden.
- 3) Jugendliche im Alter von 16 - 18 Jahren können Junior-Mitglieder

werden, wenn sie den Führerschein Klasse 4 und ein entsprechendes Fahrzeug besitzen.

§ 6 Erwerb der Mitgliedschaft

- 1) Die Mitgliedschaft im BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER wird schriftlich beim Bundesvorstand oder bei dem zuständigen Landesverband beantragt. Benennung eines Bürgen ist erwünscht, jedoch nicht Bedingung.
- 2) Ist dem Antrag stattgegeben, erhält der Bewerber
 - a) ein Exemplar der Satzung
 - b) einen Mitgliedsausweis, dernur gültig ist mit dem Quittungsvermerk auf der Rückseite, oder in Verbindung mit einer sonstigen Quittung über die Entrichtung des Jahresbeitrages.Als vorläufiger Ausweis gilt die Quittung über den geleisteten Jahresbeitrag.
- 3) Der Bundesvorstand oder die Vorsitzenden der Landesverbände können Aufnahmeanträge ohne Angabe von Gründen ablehnen. Gegen die Ablehnung kann Einspruch durch Anrufung des Ehrenrates erhoben werden.

§ 7 Doppelmitgliedschaft

Jedes Mitglied des Bundesverbandes der Motorradfahrer kann gleichzeitig Mitglied anderer Motorsportorganisationen sein.

§ 8 Mitgliederbeiträge

- 1) Es wird ein jährlicher Mitgliederbeitrag von DM 10,- erhoben. Der Beitrag ist unaufgefordert bis zum 15. Februar eines jeden Jahres an den Bundes-Schatzmeister zu überweisen oder an den zuständigen Landesverband zu zahlen.
- 2) Bei nicht fristgemäßer Zahlung wird der Beitrag per Nachnahme, erhöht durch ein Bußgeld von DM 2,- und die Nachnahmekosten, erhoben.
- 3) Von Ehepaaren, die beide Mitglied sind, zahlt die Ehefrau nur die Hälfte des Jahresbeitrages.
- 4) Juniormitglieder nach § 5 Absatz 3, zahlen ebenfalls nur die Hälfte des Jahresbeitrages.
- 5) Der Beitrag kann auf Antrag ganz oder teilweise gestundet oder erlassen werden, wenn bei einem Mitglied besondere soziale Belastungen vorliegen. Die Entscheidung hierüber trifft von Fall zu Fall der Bundesvorstand in Verbindung mit dem zuständigen Landesverbandsvorsitzenden.
- 6) Mitglieder, die zur Ableistung der Wehrdienstpflicht einberufen werden, sind für die Dauer des Wehrdienstes von der Beitragszahlung befreit, bleiben jedoch Mitglied des BVDM.

§ 9 Beendigung der Mitgliedschaft

Die Mitgliedschaft im BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER endet durch

- 1) Austritt. Dieser kann jederzeit schriftlich beim Bundesvorstand oder beim Vorsitzenden des zuständigen Landesverbandes erklärt werden.
- 2) Streichung. Diese erfolgt automatisch, wenn die Beitragsnachnahme nicht eingelöst wurde und zur Eintreibung des Beitragsrückstands der Klageweg beschritten werden muß.
- 3) Ausschluß.
 - a) Ein Mitglied m u ß ausgeschlossen werden, wenn ihm durch rechtskräftiges Urteil eines ordentlichen Gerichtes seines Landes die bürgerlichen Ehrenrechte abgesprochen worden sind.
 - b) Ein Mitglied k a n n ausgeschlossen werden, wenn es gegen die Grundsätze, die Satzung und die Ordnung des Verbandes wissentlich erheblich verstoßen oder seinem Ansehen Schaden zugefügt hat.
 - c) Die Vorsitzenden der Landesverbände haben das Recht, von sich aus Anträge auf Ausschluß beim Bundesvorstand zu stellen, und vor diesem ihren Antrag in jeder Lage des Verfahrens zu vertreten. Dem betroffenen Mitglied ist die Möglichkeit zur Stellungnahme resp. Verteidigung zu geben.
- 4) Ein ausgeschlossenes Mitglied wird vom Bundesvorstand durch eingeschriebenen Brief entsprechend verständigt. Gegen den Ausschluß kann innerhalb von zwei Wochen schriftlich beim Bundesvorstand Einspruch erhoben werden. In diesem Fall trifft der Ehrenrat (§ 13) eine unwiderrufliche Entscheidung.
- 5) Bei Eintritt der Fälle 1 bis 4 des § 9 sind alle, die Mitgliedschaftsbeweisenden, Urkunden, Abzeichen, usw., welche Eigentum des Bundesverbandes der Motorradfahrer sind, abzugeben.

§ 10 Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember.

§ 11 Der Bundesverbandsvorstand

- 1) Der Vorstand des Bundesverbandes der Motorradfahrer besteht aus
 - a) dem 1. Vorsitzenden,
 - b) dem 2. Vorsitzenden, als vollberechtigtem Vertreter von a)
 - c) dem Geschäftsführer, gleichzeitig Protokoll- und Schriftführer,
 - d) dem Schatzmeister.

Dem Vorstand sind beigegeben:

- e) Die Beisitzer:
Die Vorsitzenden der einzelnen Landesverbände oder deren

Vertreter. Die Zahl der Beisitzer richtet sich nach den jeweiligen organisatorischen Notwendigkeiten.

- f) Die Referenten.
Ihre Zahl richtet sich nach den jeweiligen sachlichen Erfordernissen.

2) Die Aufgaben des Bundesverbandes

- a) Der Vorstand ist ausführendes Organ des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. Vorstand im Sinne des § 26 des BGB sind der 1. Vorsitzende, der 2. Vorsitzende und der Geschäftsführer.

Die Beschlüsse des Vorstandes werden durch einfache Stimmenmehrheit der anwesenden Vorstandsmitglieder gefaßt.

Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des 1. Vorsitzenden.

- b) Die Vorstandsmitglieder sind ehrenamtlich tätig. Sie haben nur Anspruch auf Erstattung ihrer baren Auslagen im Rahmen ihres Aufgabenbereiches.
- c) Kein Mitglied des Vorstandes darf eine funktionelle Tätigkeit in einer anderen motorsportlichen Vereinigung ausüben.
- d) Beratung und Beschlüsse des Bundesverbandes der Motorradfahrer können durch Beschluß für vertraulich erklärt werden.
- e) Die Amtsdauer der Mitglieder des Vorstandes beträgt, falls kein Widerruf erfolgt, 2 Jahre.
- f) Mitglieder des Bundesvorstandes, die Beisitzer und Referenten sind auch nach Ablauf ihrer Amtsperiode zur Verschwiegenheit über die ihnen in Ausübung ihres Amtes anvertrauten Tatsachen und Beratungen gegenüber Nichtmitgliedern verpflichtet.

§ 12 Hauptversammlung

Einmal jährlich findet eine ordentliche Hauptversammlung statt. Sie wird vom Bundesvorstand einberufen. Die Einladung der Mitglieder erfolgt einen Monat im voraus durch eine Bekanntgabe in der Verbandszeitschrift "Nachrichtenblatt des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. BVDM" DIE BALLHUPE.

- 1) Die Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung hat zu enthalten:

- a) Die Berichte des Vorsitzenden, Schriftführers und Schatzmeisters.
- b) Bericht über die Kassenprüfung. Diese hat durch zwei durch Akklamation berufene Mitglieder zu erfolgen.
- c) Entlassung des Gesamtvorstandes.
- d) Neuwahl des Gesamtvorstandes durch Akklamation.
- e) Beschluß über Anträge auf Satzungsänderungen resp. Ergänzungen. Zur Annahme von Anträgen genügt einfache Mehrheit.

- 2) Außer der Hauptversammlung kann ein Haupttreffen aller Mitglieder einberufen werden, wenn 25 % der Gesamtmitglieder dies fordern.

Falls vorliegende, besondere Anträge oder Vorschläge der Grund zur Einberufung des Haupttreffens waren, genügt zu deren Annahme einfache Mehrheit ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder.

§ 13 Ehrenrat

Für Entscheidungen über Ausschluß von Mitgliedern oder über die Ablehnung von Aufnahme-Anträgen wird ein Ehrenrat gebildet. Dieser besteht aus einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern. Der Ehrenrats-Vorsitzende wird auf der Jahreshauptversammlung für jeweils 2 Jahre gewählt. Jeder Landesverband benennt einen Beisitzer. Bei der Anrufung des Ehrenrates werden jeweils zwei Beisitzer durch das Los bestimmt. Kein Mitglied des Vorstandes von Bundesverband oder Landesverbänden kann gleichzeitig Mitglied des Ehrenrates sein.

Die Entscheidungen des Ehrenrates sind unwiderruflich und verbindlich auch für die Vorstände von Bundesverband und Landesverbänden.

§ 14 Auflösung des Bundesverbandes

- 1) Die Auflösung des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. kann durch Beschluß des Bundesvorstandes mit 2/3 Stimmenmehrheit der Gesamtmitglieder anläßlich eines Haupttreffens beschlossen werden.
- 2) Im Falle der Auflösung beschließt der Bundesvorstand über die Verwendung etwa vorhandenen Vermögens. Dieses ist nach Begleichung aller Forderungen Zwecken zuzuführen, wo es Motorradfahrern zugute kommt.
- 3) Ist bei einer mit 2/3 Mehrheit des Vorstandes erfolgten Abberufung eines Vorstandsmitgliedes ein dem Bundesverband der Motorradfahrer e.V. gehörendes Vermögen in dessen Händen, so ist dies dem Bundesvorstand zuzuführen. Bei Stimmengleichheit des Vorstandes ist ein außerordentliches Treffen der Mitglieder erforderlich.

BEZUGSQUELLENNACHWEIS

Nachdem bislang für B V D M-Mitglieder günstige Einkaufsmöglichkeiten für Ketten, Motorenöl, Reifen und Zubehör erschlossen wurden, kann in dieser Ausgabe der BALLHUPE ein günstiges Angebot der Firma

Walter Siebel OHG.

Zylinder- u. Kurbelwellenschleiterei
5678 Wermelskirchen
Friedrichstr. 10 - Tel. 26 84

Inh. Heinz Jürgen und Rita Busch

für alle Mitglieder des B V D M veröffentlicht werden. Heinz-Jürgen Busch - selbst Mitglied unseres Verbandes - beliefert schon seit längerer Zeit die Kameraden aus dem Raum Wuppertal-Remscheid zu sehr kulantem Bedingungen. Nachdem er nun seinen Betrieb durch Anschaffung neuer Maschinen auf den heutigen Stand der Technik gebracht hat, sieht er sich dazu in der Lage, auch einem größeren Kreis seine Angebote zu unterbreiten. Sein Unternehmen beschränkt sich nicht nur auf die Ausführung von Schleifarbeiten. Seit einiger Zeit führt er mit versierten Fachkräften Überholungen von PKW-, LKW- und Motorradmotoren durch. Für Motorradfahrer, so sagt er, sei er auch nach Feierabend und an den Wochenenden zu sprechen und zu Hilfeleistungen für Fahrer, die sich auf der Durchreise befinden - Wermelskirchen liegt an der Autobahn Kamen /Leverkusen - bereit. Nachfolgend sein Angebot für Teilelieferung und Bearbeitungskosten am Beispiel für BMW-Motorräder per 15.4.1967:

Kolben

R 25/3	DM 22,60
R 26	" 23,20
R 27	" 26,30
R 51/3	" 24,50
R 50	" 24,50
R 50/2S	" 25,70
R 61	" 34,60
R 67-67/2	" 25,80
R 60-67/4	" 25,80
R 60/2	" 27,30
R 68-69	" 34,80
R 69 S	" 28,00

Austauschwellen

für nebenstehend aufgeführt Motoren	DM 49,30
Hauptlager dazu	" 17,25
Zylinder Ausschleifen	" 13,50
Austauschwellen	
für nebenstehend aufgeführt Motoren	DM 106,30
Hauptlager dazu	" 19,25
2 Zylinder Ausschleifen zus.	23,50

Zylinderkopfbearbeitung

für sämtliche aufgeführten Typen:

Einlaßventil	DM 4,70	Ventil schleifen	DM 1,00
Auslaßventil	" 9,10	Sitz fräsen	" 3,30
Ventilführung	" 2,70	Ventil einschl.	" 2,50
Führung wechseln	" 3,30	Sitzring erneuern	
		12,60 DM, ab 2 St.	10,95 DM

Bericht über die Jahreshauptversammlung des BVDM am 29.4.1967

Die Versammlung begann gegen 20 Uhr mit der Begrüßung der Anwesenden durch den 1. Vorsitzenden Horst B r i e l. Er machte gleich den Vorschlag, den Vorstand künftig für eine Amtsdauer von zwei Jahren zu wählen, um eine kontinuierliche Vorstandsarbeit zu gewährleisten. Die entsprechende Satzungsänderung wurde bei einer Stimmenthaltung angenommen.

Danach gab der Schriftführer einen Überblick über das Geschäftsjahr 1966/67. Der Mitgliederbestand hat sich wie folgt bewegt:

Mitgliederbestand Anfang 1966:	417
Abgänge 1966: Austritte	26
ausgesch.d. Tod	1
ausgeschlossen wegen	
Desinteresse oder	
Nichtzahlung des	
Beitrages	49
	<u>76</u>
	341
Zugänge	<u>40</u>
Bestand Ende 1966	381
Bis Ende April 1967 ausgetreten	1
" " " " neu einge-	
treten	20
	<u> </u>
Bestand zum Zeitpunkt der	400
Hauptversammlung	=====

Nach der Beteiligung an der IFMA in zunächst bescheidenem Rahmen wurde die Teilnahme an dieser bedeutenden Motorradausstellung auch für 1969 empfohlen, u.zw. nach Möglichkeit mit einem größeren Stand eventuell zusammen mit dem Archiv für Motorradgeschichte Berlin, dessen korporatives Mitglied der BVDM ist, und dessen Ziele und Interessen weitgehend mit den unseren übereinstimmen. Der Schriftführer kündigte dann an, daß der Vorstand im Laufe des Abends die sogenannte "Junior-Mitgliedschaft" zu Diskussion stellen werde, um auch junge Leute von 16-18 Jahren in den Verband aufnehmen und damit die Jugendarbeit intensivieren zu können.

Es folgten die Berichte der einzelnen Landesverbände:

LV RHEIN-MAIN. Leichter Mitglieder-Anstieg, spezielle Veranstaltungen für 50er Maschinen finden lebhaftes Interesse der jungen Leute. Es wird versucht ein passendes Gelände für Schulungszwecke zu bekommen. Die Finanzierung von Veranstaltungen und Preisen erfolgte zum größten Teil über eine Spardose, in die an den Clubabenden und sonstigen Zusammenkünften freiwillige Scherflein getan werden. Harry Waldschmidt empfahl diese erfolgreiche Maßnahme zur Nachahmung.

LV HARZ-HEIDE. Es waren zwei Veranstaltungen geplant, die aber wegen widriger Umstände nicht durchgeführt werden konnten. Das Amt des LV-Schriftführers übernimmt Claus Körner und entlastet damit Reinhold Kremeike von Papierkram.

LV FRANKEN. Hans Köhler beklagt, daß größere Veranstaltungen bei dem alten Maschinenmaterial seiner 18 Mitglieder leider nicht drin seien.

LV WESERSTEIN. Durch den Beitritt der Kasseler Motorradfreunde hat sich der Mitgliederbestand dieses LV verdoppelt. Kurt Schirakowski berichtete von den Vorbereitungen für die erste deutsche JUMBO-RALLYE und gab bereitwillig Auskunft über die Instanzenwege. Volker Lefèvre gab bekannt, daß im Juni am Roten See ein Zelttreffen und im September das schon traditionelle Trial für Serien- und Spezialmaschinen in Bad Sooden-Allendorf stattfinden würden.

LV RHEIN-RUHR. Horst Briel meinte, daß die augenblickliche Wirtschaftslage sich im Ruhrgebiet doch sehr viel stärker bemerkbar mache als in vielen anderen Gegenden. Die hohe Mitgliederzahl seines LV führt er auf den damals sehr guten Start und die günstige Lage des RHEIN-RUHR-Gebietes zum Nürburgring zurück. Die kürzlich durchgeführte Zielfahrt zum Eifelrennen wurde auf Vorschlag und in Zusammenarbeit mit dem zuständigen ADAC-Gauen durchgeführt und war trotz des miesen Wetters ein schöner Erfolg.

Der Bundesschatzmeister gab dann den mit Spannung erwarteten Kassenbericht. Dieser schließt mit einem leichten Einnahmen-Überschuß ab. Den vollständigen Bericht bringen wir an anderer Stelle dieser Ausgabe. Als einer der Kassenprüfer hatte Dr. K.A. Schwengers vorher mitgeteilt, daß die pflichtgemäße Prüfung keinerlei Beanstandungen ergeben habe.

Mit großer Mehrheit wurde nun der Kamerad Hans Höschler zum Versammlungsleiter gewählt. Er sprach zunächst einmal der Firma NECKERMANN seine Anerkennung dafür aus, daß diese nicht nur eine ihrer JAWA-Maschinen ausgestellt, sondern auch mit einem Verkaufsberater zu Probefahrten zur Verfügung gestellt hatte. Mit Recht wurde auf die Einmaligkeit dieser Motorradwerbung hingewiesen.

Hans Höschler ließ dann über die Entlastung des Vorstands abstimmen. Die Entlastung wurde einstimmig erteilt. Die Neuwahl des Vorstandes brachte folgendes Ergebnis:

1. Vorsitzender	Horst Briel, Mülheim	(1 Stimmenthalt.)
2. " "	Harry Waldschmidt, Groß-Gerau	(2 Stimmenthalt. 1 Gegenstimme - seine Frau -)
Schriftführer	Willy Reuter, Wuppertal	(2 Stimmenthalt.)
Schatzmeister	Ed.-Max Schmidt, Remscheid	(1 Stimmenthalt.)

Für die Kassenprüfer wurden sieben Vorschläge gemacht. Davon wurden mit Mehrheit gewählt:

Ulrich Fleischmann, Wiesbaden
Fredy Hardt, Wiesbaden

Als Bundessportreferenten wurden einstimmig wiedergewählt:

Willi Hammes, Düsseldorf
Rainer Menkhoff, Essen

Der bisherige Vorstand wurde also praktisch für weitere 2 Jahre in seinen Ämtern bestätigt.

Als nächster Punkt der Tagesordnung wurden verschiedene Satzungsänderungen zur Beschlußfassung vorgelegt.

(Den vollständigen Wortlaut unserer Satzung in der jetzt gültigen Form bringen wir an anderer Stelle dieser Ausgabe. Bitte aufbewahren!)

Abschließend wurde noch diskutiert über Werbung für den Bundesverband, über die Möglichkeiten der Abwehr und Entgegnung auf diffamierende Presseartikel und verschiedenes andere. Der offizielle Teil der Hauptversammlung konnte dank der zügigen Behandlung aller Punkte der Tagesordnung noch vor Mitternacht beendet werden.

UND WAS SICH SONST NOCH TAT AN DIESEM WOCHENDENDE:

- — —

Die beiden Maschinen auf der Bühne unter dem Hondaspannband hatten uns zwei freundliche Firmen ausgeliehen. Happels hatten eine ganz neue 250-er Moto-Cross-Maico hergegeben und das Kasseler Neckermann-Kaufhaus stellte 2"250-er Jawa's" mit einem jungen Verkäufer bereit. Eine der Maschinen konnte als Vorführmaschine gefahren werden. Nach anfänglicher Zurückhaltung ist die Jawa dann am Sonntag-Morgen auch ausgiebig bewegt worden.

11

Straße abgeschlossener Parkplatz, gegenüber stand eine geräumige Campingwiese bereit, und für Schlechtwetterverhältnisse hätte die Möglichkeit bestanden, mit Schlauch und Bürste im Schlachthaus die Spuren einer langen Regenfahrt zu beseitigen.

Im Laufe des Sonnabend-Nachmittags füllte sich der Parkplatz mehr und mehr; größere und kleinere Gruppen von diskutierenden Motorradfreunden scharten sich um die beiden frisch geputzten Harley's und eine brandneue Moto-Guzzi V 7; und auf der Wiese pfriemelten die Selbstversorger ihre Schlafplätze zusammen. In einem Penz-Seitenwagen wurde in einer Liegeprobe festgestellt, daß man mit einigem Geschick ganz bequem darin schlafen könne. Ein ganz übler Spötter öffnete dann mal von außen die Kofferraumklappe und bemerkte, daß hier selbst die stärkste Alkoholfahne abziehen könne. Die Stunden bis 19,30 Uhr vergingen mit Fachsimpeleien, Begrüßung von Neuankömmlingen und Maschinen-Ansehen und den noch immer unvermeidlichen Reparaturen am "zuverlässigsten aller Verkehrsmittel" wie im Fluge.

Nachdem schließlich auch der Punkt "Verschiedenes" durchdiskutiert worden war, löste sich der Kreis der Unentwegten noch lange nicht auf. Es war mittlerweile Mitternacht; einige reisten zwar zwischendurch ab, aber bei mir ist es auch noch später geworden.

Am Sonntag-Morgen um 7,00 Uhr bei wundervoller Morgensonne begann ich zunächst allein, am Grünen See das Material zum Trial auszuladen und im noch leicht überreifen Gras mit den anderen Helfern die Sektionen abzustecken. Um 9,00 Uhr war alles gerichtet.

Ergebnisliste vom ng-Trial in Hundelshausen am 30. April 1967
anlässlich der Jahreshauptversammlung des BVDM:

Klasse bis 100 ccm

1. Knut Briel	0 Punkte
2. R. Schönfelder	2 "
3. G. Hoch	2 "
4. K. Schirakowski	6 "
5. H. Arend	7 "
6. W. Körbes	11 "
7. H. Höschler	16 "

Klasse über 15 PS

1. Heinz Sauerland	5 Punkte
2. K. Siemon	5 "
3. E-M. Schmidt	11 "
4. H. Gürge	11 "
5. Peter Braune	11 "
6. K. Halbritter	19 "
7. M. Arendt	26 "

Klasse bis 15 PS

1. J. Held	4 Punkte
2. N. Labus	6 "
3. H. Schumacher	8 "
4. B. Weisheit	32 "
5. W. Reuter	42 "

Gespannklasse

1. v. Bardeleben/Frass	5 Punkte
2. M. Braun/M. Arendt	10 "

Der Gesamtsieger der Veranstaltung, Knut Briel, fuhr auf einer geliehenen Maschine, die ihm unbekannt war, völlig fehlerfrei.

Nach einer kurzen formlosen Verkündung der Trialergebnisse für die Motorradfreunde, die schon abreisen mußten und satt vom Mittagessen sammelten sich um 14,00 Uhr die Teilnehmer zur Rundfahrt; auf dem Parkplatz warteten 16 Maschinen bei strahlendem Sonnenschein auf eine kleine Rundfahrt durch die nähere Umgebung. Über Weißenbach ging es über den Meißner zum "Frau-Holle-Teich" am Fuße der Kalbe (750 m). Bei einem kurzen Aufenthalt auf dem Parkplatz "Schwalbental" konnte der herrliche Blick über das Werratal bis nach Thüringen hinein genossen werden. Im Hintergrund wurde mit vereinten Kräften

am Klapperatismus (Ventiltrieb) einer BMW geschraubt.

Vom "Schwalbental" ging es die Bergprüfungsstrecke der 1000-km-Fahrt Berlin (Motorrad-Straßen-Wettbewerb) nach Vockerode abwärts. Ein kurzer Abstecher führte ins "Höllental". Vom Gasthaus "Frau Holle" ging der Blick zur Ruine Bielstein. Der Sage nach wurden die dort hausenden Raubritter jahrzehntelang belagert, doch ihre Burg erwies sich als uneinnehmbar. Die Versorgung der Burgbewohner mit Lebensmitteln erfolgte nämlich durch einen unterirdischen Gang, der bis zur Mühle am Fuße des Berges führte. Nach Verrat dieses Ganges waren die letzten Bielsteiner dem sicheren Hungertode preisgegeben. Da ließ der Burgherr seine Kutsche mit 4 schwarzen Rossen bespannt auf die Burgmauer stellen und fuhr dann mit seiner Sippe den steilen Abhang hinab. Dies war der Sage nach das Ende der Bielsteiner.

Über Eschwege wurde der Zonengrenze oberhalb Grebendorf ein Besuch abgestattet. Während diesseitig der Grenze vor dem einsamen Gasthaus eine Schiffschaukel die Kinder erfreute und es nach Bratwurst duftete, lag jenseits der Zonengrenze das nur ca. 500 m entfernte Dorf Kella wie ausgestorben vor uns. Lediglich eine Vopo-Streife und mehrere Erdlöcher waren zu sehen. Die Worte eines Motorradfahrers, der kürzlich beruflich in Moskau und in der Zone war, geben wohl am besten Aufschluß über die Stimmung der dortigen Bewohner. Er sagte uns, daß die Menschen in Moskau froh sind, denn bei ihnen geht es aufwärts, unsere Landsleute in Mitteldeutschland dagegen seien deprimiert, denn sie glauben an keine bessere Zukunft mehr.

Nach diesem besinnlichen Aufenthalt ging es über Neuerode nach Hitzelrode in die "Hessische Schweiz". "Salzfrau" und "Pferdeloch", beliebte Ausflugsziele auf den Kalkfelsen der Gobert, lagen im strahlenden Sonnenschein. Das "Pferdeloch" hat seinen Namen aus dem 30-jährigen Krieg, dort hatten sich Einwohner samt ihrem Vieh in den Kalkhöhlen versteckt.

Weiter ging's über einige km der B 27 bis Albugen, von dort wieder auf kurvenreichen Straßen über den Meißner zurück. Obwohl im Hinblick auf die abwechslungsreiche Landschaft in ihrem frischen Grün und der Obstbaumblüte gemütlich gefahren wurde, hat die ca. 85 km lange Rundfahrt Spaß gemacht.

Und da so hervorragende Fahrdisziplin herrschte, für die wir an dieser Stelle danken möchten, trafen uns von vielen Seiten freundliche Blicke. Somit war die Rundfahrt auch gleich eine kleine Werbung für das Motorrad.

Zum Ausklang wurden noch 2 Farbfilme von der BP gezeigt: Als Vorfilm: "Herr Leisetritt", der als netter und höflicher Mensch zu einem brutalen Vieh wird, sobald er hinter dem Steuer sitzt. "Solisten", ein begeisterter Motorrad-Sport-Film: Six-Days-Trial in Schottland, MC-Weltmeisterschaftslauf und Solitude-Rennen sowie ein Blick aus der Verkleidung einer Rennmaschine heraus bei einer schnellen Runde.

Wir möchten der Gemeinde Hundelshausen für die Überlassung des Geländes für unsere Geschicklichkeitsfahrt und dem Wirt des Gasthauses "Zum Gelstertal" aber auch allen Teilnehmern für ihre gewahrte Disziplin danken.

Zum Schluß laden wir zu unserem Zelttreffen am Roten See am 10. und 11. Juni ein. Anfahrt zum Roten See: Zwischen Witzenhausen

und Hundelshausen abbiegen zum Gut Fahrenbach, von dort über eine 2 km lange Schotterstraße zum Roten See. Echte Bratwürstchen und Kotletts vom Holzkohlenrost und Frei-Badewasser sind schon bereitgestellt!

Volker Lefèvre

Dietrich Vondran

Einen Besuch in Nieder-Florstadt

machte unser Mitglied Dieter Krause und sandte uns davon den folgenden Bericht:

"MMM" (Münch-MAMMUT-Motorrad)

Freunde, es ist etwas geschehen, daß bei mir künftig im Lebenslauf erscheinen müßte, ich saß nicht nur auf dem schnellsten Motorrad, nein ich durfte sogar damit fahren. Nur ein kurzes Stück, aber dennoch ...

Der normale Untertan blickt nichtverstehend glasig, manche Besitzer von Kleinkrafträdern vom Schlage einer (sogen. großen) BMW oder anderen Maschinen meinen es sei kein Motorrad - dabei hat es weniger Hubraum als die HILDEBRAND und WOLFMÜLLER selig, das erste "Motorrad". Dennoch viele, viele denken nur mit Verzückung an die MAMMUT oder "Münch-4" wie sie neuerdings heißt.

Wer die Fertigung bei Friedel Münch in Niederflorstadt nicht kennt, macht sich falsche Vorstellungen vom gegenwärtigen Stand. Er hat vielleicht gehört, daß Besteller unheimlich lange auf ihre MAMMUT warten müssen. Und das hat seinen Grund, seinen berechtigten Grund!

Dieses exclusive Motorrad wird von einem einzigen Mann konstruiert und gebaut. Es steht kein Industriewerk dahinter, das für Neuentwicklungen jeweils Millionensummen nennt. Nein, nur ein einzelner Mann mit begrenzten finanziellen Möglichkeiten, aber mit dem Willen das zu schaffen und zu bauen für das die Entwicklung eines großen Werkes, wahrscheinlich nicht zu Unrecht, zu teuer erscheint, und auf das wir seit Jahren warteten, bisher ohne Hoffnung.

Die MMM (Münch-Mammut-Motorrad) wird noch neben der sonstigen Arbeit des Herrn Münch gebaut, die übrige Fertigung trägt die Firma. Zur Zeit ist noch jede Maschine etwas anders als die vorhergehende. Verbesserungen, neue Gedanken werden sofort verwirklicht. Viele Bauteile können nicht aus dem Lager entnommen werden sondern müssen bis zur Festlegung dieses Bau-Details jeweils angefertigt werden.

An jeder Maschine wird neu hinzugelernt, auf Vorrat gefertigtes wäre oft nicht verwendbar bzw. würde die Entwicklung behindern.

So ein Motorrad besteht aus vielen Einzelteilen. Herr Münch kann es sich nicht leisten, daß ein übersehenes Detail die Betriebs- oder gar Verkehrssicherheit im geringsten gefährdet. Er ist Techniker und dafür der richtige Mann, vielleicht der einzige. Er ist kein Kaufmann, dann hätte er von dieser Entwicklung vielleicht abgesehen.

Er ist kein Kaufmann und hat sich bei seinen Kunden bei Nennung der Liefertermine oft ganz gewaltig verschätzt. Sicher haben diese Kunden das übergenommen, gingen sie während der ver-

schätzten Zeit doch vielfach zu Fuß oder - in einem Fall - zum Rechtsanwalt. Aber wer möchte Herrn Münch deshalb verurteilen, er wird daraus lernen und künftig realere Termine nennen, hoffentlich.

Immer noch sehr viel besser, als er würde sich bei der Konstruktion nur geringfügig verschätzen.

Ich habe die Pläne gesehen, die neben der MMM-Fertigung eine Kundendienstwerkstatt enthält, großzügig und ausbaufähig.

Dennoch, Herr Münch legt keine größere Serie auf - für die die Käufer längst vorhanden sind - bevor die Entwicklung dieses Motorrads nicht als im Grundsätzlichen als beendet betrachtet werden darf.

Wir, auch als Käufer mit langen Lieferzeiten, sollten uns freuen, daß es so ein Motorrad gibt das von einem fähigen Mann gebaut wird und die negativen Aspekte nur, und ausschließlich nur, in der noch hinkenden Organisation (d.h. Liefertermin-Zusagen) zu finden sind.

Mein erster Eindruck von der kurzen Fahrt auf der MMM eines Freundes ?

Wirklich in jeder Hinsicht überzeugend und begeisternd!

Dieter Krause

- - -

Es ist sonnenklar, daß eine MÜNCH-MAMMUT jeden Motorradfahrer begeistern muß. Wir haben daher den Bericht von D.K. hier abgedruckt, es sei uns aber erlaubt, noch einige abschließende Bemerkungen zu machen.

Es war in der einstmalen bedeutenden deutschen Motorrad-Industrie nicht selten, daß Kaufleute, die mehr von Soll und Haben als von ordentlichen Motorrädern verstanden, bei der Produktgestaltung das letzte Wort hatten und manche guten Gedanken der Konstrukteure an ihrem Rechenstift aufspießten. Weiterentwicklungen wurden zurückgestellt, weil das derzeitige Modell sich ja auch so noch flott verkaufte, bis es dann zu spät war. Nachweisbar haben einige der einst ruhmreichen Marken ihren Untergang derartigem Denken zu verdanken.

Fast hat es den Anschein, als ob bei Friedel Münch das andere Extrem einträte. Denn nur auf der Ansicht des Technikers und Konstrukteurs läßt sich auf die Dauer auch keine gesunde Basis für ein Unternehmen gründen. Auch hierfür gibt es in der Geschichte des Motorrads einige klassische Beispiele.

Dieter Krause führt eine Reihe von Gründen dafür an, daß Friedel Münch (noch ?) keine Serie auflegen will. Einige dieser Argumente sind anerkennenswert aber nicht restlos überzeugend. Die Versuchung für den Techniker, neue Ideen und Erkenntnisse sofort in die Praxis umzusetzen, ist groß aber auch gefährlich. Auf diese Weise kommt er aus dem Status des Edelbastlers nie heraus.

Friedel Münch sollte sich m.E. recht schnell nach einer kaufmännisch gebildeten Unterstützung umsehen, die ihn von den Belastungen dieser Sparte befreit. Er muß dann die Entwicklung des MAMMUT bald zu einem Stand bringen, der es erlaubt eine Serie,

wenn auch noch so klein, aufzulegen, um damit zu einer rationellen Fertigung zu kommen.

Auch ein Kleinbetrieb kann ein Mindestmaß von betriebswirtschaftlichem Denken nicht ungestraft ignorieren. Es sei denn, sein Inhaber ist Multimillionär, der das Ganze nur als Hobby betreibt.

Es wäre jammerschade, wenn diese wunderbare Maschine nur ein Bastelobjekt bliebe, während sich ihr genialer Schöpfer im täglichen Kleinkrieg um Termine und andere tausend Kleinigkeiten zermürben müßte.

W.R.

Der Finanzminister, die Kleidermacher und der doofe VW

Die vierrädrige Konkurrenz, der die Konjunktursonne niemals unterzugehen schien, steht nun seit einigen Monaten im Schatten, und einigen ihrer Bosse klappert ob der ungewohnten Kühle hörbar das Gebiß.

Was tun nun diese unverschämten Menschen? Sie schreien lauthals nach der Hilfe des Staates! Zumindest mußte man das aus Äußerungen unseres Bundesfinanzministers Strauß entnehmen, die von der BILD-Zeitung, dem größten "Fachblatt für alles", in dicken Lettern verbreitet wurden.

Geschlafen haben die Burschen, jawohl. Besonders das VW-Werk hätte schon längst neue Modelle bringen müssen. Recht hat er, der Strauß, denn schließlich ist er Spezialist für neue Typen, ob es sich um Schützenpanzer, Starfighter oder Autos handelt!

Wenn man dann noch erfährt, daß der Finanzminister seine Feststellungen vor einem besonders sachverständigen Publikum traf, ist man von seiner Weisheit vollends überzeugt: er sprach auf einer Versammlung bayrischer Kleiderfabrikanten!

Schneider machen Kleider und Kleider machen bekanntlich Leute. Und da man die Turiner Spezialisten für schnittige Automobilformen auch "Karosserieschneider" nennt, ist eine Verbindung zwischen Autoherstellern und Kleidermachern vollkommen logisch.

Was hatte aber nun wirklich den Finanzminister zu seiner heroischen und lautstarken Verteidigung des Staatssäckels veranlaßt?

Der VW-Häuptling Nordhoff hatte sich erküht festzustellen, daß der Staat

die Mineralölsteuer erhöht und die vorangegangene Preissenkung für Benzin damit wieder rückgängig gemacht hat;

den Km-Satz, den ein Arbeitnehmer als Werbungskosten von der Lohnsteuer absetzen kann, kräftig beschnitten hat;

eine saftige Erhöhung der Kfz.-Versicherungsprämien - dazu die unsinnige Unterscheidung zwischen Stadt und Land - sanktioniert hat.

Das sind nach Ansicht unserer Regierung anscheinend Maßnahmen zur Förderung der Kraftfahrt, besonders zu einer Zeit der allgemeinen

Konjunkturabschwächung. So ein engstirniger Industriefürst sieht das natürlich nicht ein und schlägt vor - ein Gipfel der Unverfrorenheit - jedem Neuwagenkäufer die Kfz.-Steuer für ein Jahr zu erlassen. Das schlägt allerdings dem Faß die Krone ins Gesicht, zumal die bösen Nazis schon Anno 33 mit ähnlichen Maßnahmen einen durchschlagenden Erfolg erzielten! Wovon der arme Minister Stationierungskosten bezahlen oder Waffenkäufe in Amerika finanzieren soll, ist so einem Automenschen offenbar völlig gleichgültig.

Dagegen ist ja selbst der Bundesbauernführer Rehwinkel ein Vorbild an Einsicht und Bescheidenheit. Sogar die Städte und Gemeinden, denen die Mittel aus der Kraftstoffverteuerung zur Beseitigung von Verkehrsnotständen zufließen sollten (aber bis heute noch keinen Pfennig davon gesehen haben), wollen - einem noch unbestätigten Gerücht aus Bonn zufolge - freudig verzichten, damit weder Wehretat, noch Entwicklungshilfe oder Grüner Plan eingeschränkt werden müssen!

Aber Spaß beiseite. Wer von den geneigten Lesern noch meint, das ginge ihn als Motorradfahrer herzlich wenig an, der könnte sich vielleicht schon morgen sehr wundern. Nicht wenige von uns haben ohnehin schon die Autoflaute an der eigenen Lohntüte zu spüren bekommen. Zur Schadenfreude besteht auch kein Grund. In der Motorradbranche ist seinerzeit von manchen Verantwortlichen wirklich gepennt worden. Aber Vater Staat hat damals an der Abwürgung dieses Industriezweiges auch mitgewirkt, denn ohne seinen Segen hätten die Versicherungen die Motorrad-Prämien nicht so mörderisch erhöhen können!

Und außerdem, wenn es um die Belange des Verkehrs geht, sollten wir mit den Vierrädriegen ruhig an einem Strang ziehen. Dabei vergeben wir uns garnichts.

Bill Longstroke

ZUM TITELBILD

Die auf unserem Titelbild abgebildete Maschine - wer würde sie nicht kennen - stellt die ehemals käufliche BMW RS dar. Es war eine Sensation im internationalen Motorsport, als diese Maschine im Herbst 1953 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Allerdings wurde die Telegabel bald zugunsten der Langarmschwinge, die auch in der Werks-RS gefahren wurde, fallengelassen. Bei ausgedehnten Probefahrten auf dem Hockenheim-Ring hatte sich die Überlegenheit der Schwinge herausgestellt. Bemerkenswert ist, daß es nur BMW gelungen ist, eine Langarmschwinge in solch einer Perfektion und Präzision herzustellen, daß man sich sogar erlauben konnte, sie für die Serienmaschinen zu verwenden. Als Rahmen fand ein verwindungssteifer Doppelrohrrahmen Verwendung mit Hinterradschwinge und Federbeinen. Die Schwingenlagerung mit dem spielfrei vorgespannten Schrägrollenlager gewährleistete ein sehr leichtes Ansprechen der Federung. Die großen Federwege an Vorder- und Hinterrad garantierten eine weiche Federung bei bester Straßenlage. Als Bremsen fanden Vollnabenbremsen Verwendung. Die stark verrippten Leichtmetalltrommeln hatten einen eingeschrumpften Perlitgußring. Die mit Belüftungshutze versehene Vorderradbremse war eine Duplexbremse mit zwei auflaufenden Bremsbacken und die Hinterradbremse eine Simplexbremse (eine auf- und eine ablaufende Backe). Der Motor ist ein 2-Zylinder Viertakt Boxermotor mit vier obenliegenden Nockenwellen durch Königswellen gesteuert.

Die Leichtmetallzylinder haben eingeschrumpfte Spezial-Grauguß-büchsen. Die Maschine hatte Magnetzündung, ein Viergang-Getriebe und eingekapselten Kegeltrieb. Die Kardanwelle geht durch den rechten Schwingenholm der Hinterradschwinge.

Technische Daten in Zahlen:

Zylinderzahl	2	Untersetzung im Getriebe	
" inhalt	492 ccm	1. Gang	2.54 : 1
Bohrung	66 mm	2. Gang	1.875 : 1
Hub	72 mm	3. Gang	1.555 : 1
Drehzahl	8500 U/min	4. Gang	1.42 : 1
Verdichtung	10 : 1		
Vergaser	Amal 30 R 2 A		
Untersetzung v. Getriebe z. Hinterrad	3.56 : 1 bei 9/32 er Kardan		
	3.78 : 1 bei 9/34 er Kardan		
Reifengröße vorn	3.00 - 19	größte Breite	670 mm
Reifengröße hinten	3.50 - 19	größte Länge	550 - 600 mm
Tankinhalt	24 l	Radstand	ca. 1370 mm
Gewicht mit Öl		Sattelhöhe	700 mm
ohne Kraftstoff	135 kg		

Später gab es dann auch noch Motoren mit quadratischem Hub-Bohrungs-Verhältnis und für die RS wurde ein 5 - Ganggetriebe entwickelt, außerdem konnte die Übersetzung durch Verwendung 18 er Räder nochmals differenziert werden. Die angegebene Drehzahl konnte gefahrlos überschritten werden. Die vom Werk angegebene Leistung von 45 PS bei 8.500 U/min war eine typische BMW Untertreibung. Es waren immer 50 PS drin. Außerdem war der Motor dankbar für ein gekonntes Tuning, mit dem man noch einige muntere PS freimachen konnte. Mit der Schaffung dieser Maschine setzte BMW die Tradition der sagenhaften Kompressormaschinen würdig fort. Sie verkörperte Leistung und Solidität in hervorragender Form. Welche Reserven in dieser Maschine steckten, zeigen uns die heutigen Rennen. Nach 13 Jahren sind in der Gespannklasse noch immer die BMW - RS Motoren dominierend. In der Soloklasse gibt es nur noch 2 oder 3 Maschinen, was auf mangelnde Fahrwerksentwicklung zurückzuführen ist.

Die Preise für RS - Motoren liegen zwischen DM 12.000,- und 14.000,- (in Worten: zwölf- bis vierzehntausend!) BMW - RS Motoren sind beliebt wegen ihrer Zuverlässigkeit, ihrer Robustheit und ihrer Leistung.

Es wäre schön, wenn es in München wieder einen Paukenschlag gäbe und eine neue, überarbeitete RS für den Rennsport zur Verfügung stände.

H.Br.

Die nächste BALLHUPE erscheint nach den großen Ferien, etwa Mitte September. Der Bundesvorstand wünscht daher schon jetzt allen BVDM-Freunden einen schönen, erholsamen und pannenfreien Urlaub. Wir hoffen außerdem, daß der Eingang von Beiträgen zur BALLHUPE aus dem Kreis unserer Mitglieder durch die Ferienzeit eine lebhafte Steigerung erfährt!

DIE CLUBAUSFAHRT oder

"Geteilte Freude ist doppelte Freude"

Zuvor sei erwähnt, daß nachfolgende Geschichte frei erfunden ist, jede Ähnlichkeit mit tatsächlichen Begebenheiten, (noch) lebenden oder bereits verschiedenen Personen rein zufällig ist, obschon es in der Absicht des Verfassers liegt, daß sich der eine oder andere unter den Lesern sagt :

"Das könnte glatt ich sein"

Da waren also die Motorsportfreunde Schnelle Hirsche e.V., ihrer 10 an der Zahl, die sich vornahmen, den nächsten Sonntag mit einer gemeinsamen Clubausfahrt nach dem 170 km entfernten X-dorf zu verbringen. Man vereinbarte, sich um 8 Uhr auf dem Kirchplatz zu treffen und dann unverzüglich den freudigen Ereignissen des Tages entgegenzupreschen.

Mit dem Treffen klappte es dann verhältnismäßig gut, denn der letzte kam schon um 8 Uhr 15, sagte aber gleich, daß man doch bitte die nächste ESSO-Station anfahren möge, er müsse noch tanken. Los ging es also, 2 km bis zur ESSO. Dort warten 9 Freunde geduldig, bis der 10. getankt, Öl und Luftdruck geprüft und schließlich auch bezahlt hat. Einer der neun Wartenden meinte, eigentlich müsse er auch tanken, aber sein Hobel sei eingestellt auf ARAL und vertrage nichts anderes. Man solle doch diesen Umstand bitte berücksichtigen und die nächste, an der Strecke liegende ARAL Tankstelle anfahren. Nun-ja, Motorräder fahren nun mal nicht mit Wasser und was sein muß, das muß schließlich sein! Los ging's, mittlerweile 8 Uhr 30, auf Strecke. Franz, der schnellsten einer und gleichzeitig so eine Art Anführer, hatte die Karte und wußte auch so, wo es lang ging. Die anderen wußten es nicht so genau und verließen sich deshalb auf seine Führung. Es war garnicht so leicht, im immer stärker werdenden Sonntagsverkehr den Anschluß an die Spitze zu halten. Besonders für die letzten in der langen Reihe wurde es immer schwieriger, vor dem Überholen zu entscheiden, ob es wohl noch langt oder nicht. Mit der Zeit geht das ganz schön an die Nerven. Wenn der erste 80 fährt und dabei glaubt, bei diesem Tempo müsse auch die lahmste Mühle mitkommen, so irrt er gewaltig. Die letzten sehen sich genötigt, den Hahn gewaltig aufzumachen, um immer wieder Anschluß an die Spitze zu finden. Mittlerweile wurden auf diese Art die ersten 40 km abgespult und dem Kameraden, der unbedingt ARAL tanken wollte, an der bisher zurückgelegten Strecke jedoch keine derartige Tankstelle antraf, war der Sprit ausgegangen. Also zunächst wieder mal Pause. Die Kameraden machen es sich am Straßenrand gemütlich und warten ab, bis jemand Benzin herbeigeschafft hat. Kommt Zeit, kommt Rat. Besichtigen wir inzwischen die Umgebung. Schließlich könnte es weitergehen. Wohl gemerkt, es könnte. Wenn August und Hannes auch zur Stelle wären. Doch weit und breit ist von diesen nichts zu sehen. Sicherlich wäre es unkameradschaftlich, einfach loszufahren, nicht auf sie zu warten. Die beiden sitzen gemütlich in der nahen Imbißstube. Ihnen war eingefallen, daß Mutters Frühstück doch nicht so reichhaltig war wie vorher angenommen. Also jetzt mal erst ausgiebig bestellt, die Kameraden werden schon warten

An dieser Stelle möchte ich den Bericht über den Ablauf der Clubfahrt abbrechen, denn spätestens jetzt merken alle Beteiligten, Fahrer wie Leser, daß diese Landpartie unserer Sportfreunde im weiteren Verlauf höchst unerfreulich sein wird. Machen wir uns lieber Gedanken darüber, wie man es besser machen kann. Da wäre zu-

nächst einmal festzustellen, daß es bei der heutigen Verkehrslage ein Ding der Unmöglichkeit ist, eine Kolonnenfahrt über eine längere Strecke so durchzuführen, daß sie erfreulich für alle Beteiligten endet. Zusammen eine Fahrt wirklich zu erleben und zu genießen gelingt immer nur zwei, allenfalls drei Fahrern, welche in Fahrstil und Maschinenmaterial möglichst einander angeglichen sind. Wie leicht wäre es für Franz, unseren Anführer von vorhin, gewesen, seine zehn Leute in beispielsweise zwei Gruppen zu je drei und zwei Gruppen zu je zwei Maschinen einzuteilen, die Strecke genau zu besprechen, vielleicht sogar jedem Fahrer einen Strecken- und Zeitplan in die Hand zu drücken, unter Umständen auf halbem Wege einen Rastplatz festzulegen und die Kameraden zu bitten, pünktlich und fahrbereit (vollgetankt) zum Treffpunkt zu kommen. Die kleinen Gruppen könnten sich dann den gemeinsamen Weg so einteilen, wie es ihrem persönlichen Geschmack entspricht, sich in der Führung abwechseln, sich gegenseitig Hilfe leisten und gemeinsam eines schönen Fahrerlebnisses erfreuen. Und wenn sich der ganze Haufen dann am Ziel oder schon unterwegs am Rastplatz trifft, kommt es bestimmt zu erfreulicheren Gesprächen über dieses oder jenes Erlebnis auf der Fahrt oder diese oder jene Situation, die gemeistert werden mußte als bei den erzwungenen Pausen und Aufenthalten wie oben geschildert.

Ich will in diesem Jahr den Versuch machen, eine Reise nach Norwegen in der von mir vorgeschlagenen Weise zu organisieren :
Ziel und Höhepunkt der Fahrt: TROLL - RALLEY in Grindaheim
19./20. August 1967. Die Tagesetappen für Hin- und Rückreise sollen so geplant werden, daß genügend Zeit für Erholung und Beachtung am Wege liegender Sehenswürdigkeiten bleibt. Geplante Abfahrt Freitag, 11. August, erstes Tagesziel und gleichzeitig Treffpunkt für die Teilnehmer : Zeltplatz Brunsbüttelkoog an der Elbmündung. Alles weitere erfahren Interessenten auf Anforderung. Bitte DM 0,50 in Briefmarken beilegen zur Deckung von Porto- und Vervielfältigungskosten. Aus organisatorischen Gründen können Anfragen, die nach dem 30. Juni eingehen, nicht mehr beantwortet werden. Wer also mitmachen will, schreibe rechtzeitig an

E.M. Schmidt, 563 REMSCHEID , Magdeburger Straße 23

Alle Jahre wieder, im schönen Monat Mai . . .

müssen einige Leute daran erinnert werden, daß sie ihren Jahresbeitrag noch nicht entrichtet haben. Wir machen die Sache künftig kurz und schmerzvoll: wer bis spätestens drei Wochen nach Erscheinen dieser BALLHUPE den Beitrag nicht überwiesen hat, bekommt eine Nachnahme zuzüglich DM 2,- Bußgeld und Kosten (s. § 8, Abs. 2 unserer Satzung). Die nicht eingelösten Nachnahmen reichen wir dann an unseren Anwalt weiter, denn dann haben wir allen Grund anzunehmen, daß an einer weiteren Mitgliedschaft im BVDM kein Interesse besteht. Und wir haben kein Interesse an Kartelleichen und Leuten die solch geringe, noch dazu freiwillig übernommene Verpflichtungen nicht zu erfüllen bereit sind.

Die Landesverbände, bzw. deren Kassierer, werden gebeten, Zahlungseingänge unverzüglich dem Bundesschatzmeister zu melden. Einzelmitglieder überweisen direkt an den Schatzmeister,

E.M. Schmidt, 563 Remscheid, Magdeburger Straße 23,
Postscheckkonto Köln, 118 429.

rt.

- - -

Bundesverbandsmeisterschaft

Nachstehend nochmals die Bedingungen für unsere Verbandsmeisterschaft:

Jeder Landesverband führt Veranstaltungen in eigenem Rahmen durch. Welcher Art diese sind, bleibt jedem Landesverband überlassen. Das gilt auch für die Anzahl der Veranstaltungen. Erwünscht sind jedoch 4 pro Sportjahr, welches von Jahreshauptversammlung zu Jahreshauptversammlung geht. Eine Begrenzung der Veranstaltungen nach oben gibt es nicht, um den Anreiz zu erhöhen, denn, viele Veranstaltungen - u.U. viele Punkte. Aus diesem Grunde ist es auch jedem Verbandsmitglied erlaubt, an jeder Veranstaltung, auch in jedem anderen Landesverband, teilzunehmen. Den Abschluß bildet eine Veranstaltung auf Bundesebene, die möglichst zur Jahreshauptversammlung stattfinden sollte. Jede Veranstaltung, die zur Bundesverbandsmeisterschaft zählen soll, muß zeitig genug den einzelnen Landesverbänden mitgeteilt werden, evtl. auch durch die "Ballhupe", damit jedem Verbandsmitglied die Möglichkeit gegeben wird, daran teilzunehmen.

Nichtmitglieder dürfen an den Veranstaltungen teilnehmen. Auch müssen Preise, soweit sie vorgesehen sind, an Nichtmitglieder vergeben werden, wenn sie sich dafür qualifiziert haben. Für die Punktwertung kommen jedoch nur die Mitglieder des BVDM in Frage. Ob und wieviel Nenngeld zu zahlen ist, bestimmt der jeweilige Veranstaltungsleiter. Beifahrer zahlen die Hälfte des Nenngeldes.

Die Punktwertung ist wie folgt:

Fahrer	1. Platz = 6 Punkte	Beifahrer	1. Platz = 3 Punkte
	2. " = 4 "		2. " = 2 "
	3. " = 3 "		3. " = 1,5 "
	4. " = 2 "		4. " = 1 "
	5. " = 1 "		5. " = 0,5 "

Fahrerpunkte dürfen nicht für die Beifahrerwertung berechnet werden und umgekehrt Beifahrerpunkte nicht zur Fahrerwertung.

Hier der Endstand der BVDM-Meisterschaft 1966/67

Fahrer:

1. Ludwig Kemmeter, Eich/Worms	18 Punkte
2. Ulrich Fleischmann, Wiesbaden	16 "
3. Harry Waldschmidt, Gr.-Gerau	15 "
Bruno Essenberg, Wermelskirchen	15 "
5. Ellen Pfeiffer, Frankfurt/M.	11 "

Beifahrer:

1. Irma Waldschmidt, Gr.-Gerau	10,5 Punkte
2. Fr.Wilh. Sprenger, Remscheid	6,5 "
3. Hasso Kramer, Wuppertal	3 "
4. Michael Frass, Kassel	3 "

Die bei der Bundesmeisterschaft 1966/67 erkämpften und erworbenen Preise gehen den jeweiligen Landesverbänden oder Gewinnern in Kürze zu.

Rainer Menkhoff

Willi Hammes

Film- und Dia-Wettbewerb 1966/67

Bis zum Ablauf des Einsendetermins waren zwei Filme und sechs Dia-Serien eingereicht worden. Am 15. April 1967 tagte die Jury, bestehend aus Heinz Beckmann, Willi Hammes, Frau Hammes, Horst Miethe, Willy Reuter und Karl-Heinz Wassermann.

Bei den Filmen fiel der erste Preis an

Dietrich Vondran, Bad Sooden-Allendorf, für den ausgezeichneten Streifen von der Zweitage-Fahrt Eschwege 1966.

Den zweiten Preis bekam

Karl-Heinz Befeld, Neuß, für den Filmbericht vom Löwen-Treffen in Melnik 1966.

Bei den Dia-Serien fiel die Entscheidung dank der größeren Konkurrenz nicht so leicht. Es ergab sich folgende Rangfolge:

1. Preis: Hans-Jochen Pfeiffer, Düsseldorf, für seine Bilderfolge von einer Griechenlandfahrt.
2. Preis: Gerhard Meisen, Aachen, für die Serie von einer Urlaubsfahrt Schweiz-Norditalien.
3. Preis: Hermann Schumacher, Düsseldorf, für die Bilder vom Elefantentreffen 1967.

Bei dieser Gelegenheit sei daran erinnert, daß der Film- und Dia-Wettbewerb des BVDM zu einer ständigen Einrichtung geworden ist. Einsendeschluß ist jeweils der 31. März. Die Sendungen sind zu richten an: Horst Miethe, 4 Düsseldorf-Holthausen, Hügelstr. 15. Der erste Preis ist dotiert mit DM 75,-, der zweite mit DM 50,-, der dritte mit DM 25,-. Es wäre zu wünschen, wenn die Beteiligung an diesem Wettbewerb etwas reger würde. Sehr viele von uns betreiben das Fotografieren als zweites Hobby und kaum einer versäumt es, von seinen Fahrten auch Bilder mitzubringen. Auch der Kreis der Film-Amateure wächst ständig.

Natürlich sollen die Arbeiten in einem engen Verhältnis zum Motorrad stehen, d.h. schöne Landschaftsaufnahmen aus einer Urlaubsgegend reichen nicht. Wie man prächtige Aufnahmen aus einer interessanten Landschaft in fast idealer Weise mit dem Erlebnis durch das und mit dem Motorrad verbindet, zeigte H.-J. Pfeiffer, der dafür mit dem ersten Preis ausgezeichnet wurde. Natürlich sollen die preisgekrönten Arbeiten möglichst in allen Landesverbänden gezeigt werden. Man setze sich bitte dieserhalb mit Horst Miethe in Verbindung.

W.R.

Achtung, TELEFON-Bowdenzüge auch jetzt bei uns!

Über den Nutzen von TELEFON-Zügen braucht man eigentlich nicht mehr viel zu sagen. Der durch einen TELEFON-Schlauch geführte Zug hat fast keine Eigenreibung mehr, das heißt: auf dem Weg zur Bremse oder Kupplung geht keine Kraft mehr verloren. Der Pflegebedarf ist minimal.

Unser Kamerad Ulrich Lipowski, 56 Wuppertal-Barmen, Kronenstr. 20 liefert fertige TELEFON-Bowdenzüge zu folgenden Preisen:

1 Meter Außenhülle	à DM-, 65	1 Meter Innenzug.	à -,25 DM
1 " Telefonschlauch	DM 3,50	1 Endhülse f. Außenhülle	-,50 "

Die Endhülse besteht aus Messing und ist aus dem Vollen gedreht. Bestellungen an die vorgenannte Adresse.

Eduard Max Schmidt

563 Remscheid, den 12.1.1967
Magdeburger Str. 23
Postscheck-Konto 1184 29/Köln

Kassenbericht für das Geschäftsjahr 1966

Einnahmen:

Beiträge	2.621,70 DM
Veranstaltungen	144,80 "
Anstecknadeln	56,00 "
Klebeplaketten	204,40 "
Plaketten für Elefantentreffen	550,00 "
sonstige Einnahmen	203,56 "
	<u>3.780,46 "</u>

Ausgaben:

Preise für Bundesmeisterschaft	582,90 DM
Veranstaltungen	152,95 "
Stand auf der IFMA	553,20 "
Verwaltung	81,40 "
Materialkosten Ballhupe	642,13 "
Portokosten	420,93 "
Spesen	388,60 "
Filmgerät	100,00 "
Klebeplaketten	214,30 "
Plaketten für Elefantentreffen	300,30 "
Beitrag für korpor.Mitgliedsch. im	
Archiv für Motorradgeschichte	100,00 "
sonstige Ausgaben	202,56 "
	<u>3.739,27 DM</u>

Gesamteinnahmen	3.780,46 DM
Gesamtausgaben	<u>3.739,27 DM</u>

Differenz	41,19 DM
-----------	----------

Kassenbestand am 31.12.1965	2.907,77 DM
Kassenbestand am 31.12.1966	<u>2.948,96 DM</u>

Differenz	41,19 DM
-----------	----------

Anlagevermögen:

1 Vervielfältigungsgerät 28.2.61 z.Zt. bei Horst Miethe	DM 806,15
1 gebrauchte Schreibmaschine 22.11.64 Willy Reuter	DM 40,00
1 Filmgerät z.Zt. bei Horst Briel 18.6.66	DM 100,00

gez. Schmidt
.....
Kassierer

gez. Dr. K.A. Schwengers
.....
Kassenprüfer

gez. Emmerich
.....
Kassenprüfer



IE LUISENHÜTTE IN WOCKLUM



Sonntag, 25. Juni 1967 Oben abgebildetes reizvolles Reiseziel fand für uns Edmund Peikert. Die Fahrt dorthin führt aus allen Richtungen durch schöne Landschaft und jeder kann die Anfahrt nach eigenem Geschmack gestalten: In der Nähe liegt die Sorpe Talsperre, die Balver Höhle, das malerische Lennetal. Die Luisenhütte selbst liegt an der Verbindungsstraße Werdohl - Neheim Hüsten, ein Wegweiser dorthin steht in der kleinen Ortschaft Sanssouci. Es handelt sich um eine alte Eisengewinnungs- und Verarbeitungsanlage, welche zur Besichtigung freigegeben ist. Wir treffen uns dort um 15 Uhr !

Der Landesverband Weserstein führt am 10. u. 11. Juni sein inzwischen schon traditionelles Zelttreffen am "Roten See" bei Witzenhausen durch. Spezialität: Am offenen Feuer geröstetes Fleisch (das allerdings jeder selbst mitbringen muß) - - - - -

An dieser Stelle sei an die von Klacks in Heft 4/67 näher beschriebene "Seehund Rallye" für Wasserratten erinnert. Zeitpunkt: 17./18. Juni

Am 27. Mai läuft die vom Landesverband Weserstein organisierte erste deutsche "Jumbo-Fahrt" zur Freude körperbehinderter Kinder der Klinik Hess. Lichtenau - - - - -

Motorradfahrertreffen "Stella Alpina" am 8. und 9. Juli in Bardonecchia 90 km westlich von Turin

Treffen im Val d' Isere bei Chamois am 15. und 16. Juli 1967

TROLL Rallye Grindaheim / Norwegen am 19. und 20. August 1967

Motorradfahrertreffen in Engelburg bei St. Gallen/Schweiz am 2./3. September - - - - -

Näheres über einige der oben erwähnten Treffen finden Sie in den Heften 6 und 7 "Das Motorrad".