

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.

Nr. 2/62

Mülheim, den 26. März 1962

In der Fachzeitschrift "Das Auto, Motor und Sport" vom 2. 1. 1962, brachte der Direktor der BMW-Werke, H. W. Boensch, uns allen bekannt aus der Vergangenheit als Fachjournalist und Tester, unter der Überschrift "Der Motorsport ein Katalysator" so einleuchtende Gedanken zum Ausdruck, daß wir diesen kurzen Artikel unseren Freunden nicht vorenthalten wollen.

Der Motorsport ein Katalysator

Gerade in den letzten Monaten sind in der Öffentlichkeit wieder leidenschaftliche Diskussionen über den Wert und Unwert des Motorsports aufgeflackert wie jedesmal, wenn der Tod eines berühmten Fahrers über den Kreis hinaus die Gemüter bewegt. Keiner der Männer, die im Sportgeschehen stehen, wird und kann sich dieser Frage entziehen, wird die Mahnung des Schicksals überhören, die uns immer wieder daran erinnert, daß wir Sport an den Grenzen der physikalischen Möglichkeiten treiben, daß wir, wenn wir uns zum Herrn über viele PS gemacht haben und sie voll einsetzen, auch selbst den höchsten Einsatz wagen. Wir können es nicht leugnen: der Tod fährt mit. Aber er klettert auch mit dem Bergsteiger durch die Schründe und Schroffen der Eiger-Nordwand und er schwimmt mit dem Sporttaucher in die Wunderwelt der Korallenriffe hinab. Wir können nicht mit dem Schicksal hadern, wenn es einmal die schwarzen Lose zog. Wir wissen nur, daß die Männer, die sich dem Motor, dem Berg oder dem Wasser verschworen haben, lächeln würden, wenn wir sie fragten, ob sie auf den Rausch der Geschwindigkeit, auf die helle Luft der Grate oder den grünen Zauber der Tiefe verzichten wollten. Wir können uns nur verneigen vor denen, die die Freude an jenem Leben an der Grenze mit dem höchsten Einsatz, mit ihrem Leben, bezahlt haben. Wir wollen aber auch der immer wieder gestellten Frage nicht ausweichen, ob der Sport mit den entfesselten PS nun wirklich ein Sport im olympischen Sinne ist, ein Jungbrunnen, der Geist und Körper eine gesunde Weiterentwicklung schenkt. Ich glaube, daß kaum eine andere Sportart den Menschen so vielschichtig anregt, ihn zu so überdurchschnittlicher Konzentration, zu so ungewöhnlichem Mut, zu so kühler Berechnung und zu so verbissener Zähigkeit zwingt wie gerade der Motorsport. Und wer dann

darán zweifeln sollte, welch ein Maß körperlicher fitness dazu gehört, den Nürburgring mit Grenzgesehwindigkeiten 22mal zu umrunden, der sehe sich die Fahrer einmal nach einem solchen Rennen an. Gewiß, die geistige Leistung dominiert, sie beginnt jahrelang vor dem Rennen mit dem Einfühlen in die tausend miteinander verzahnten Einzelheiten, die nun einmal das Wunderwerk Automobil ausmachen.

Und da stellt sich gleich die dritte entscheidende Frage: Dient der Motorsport noch dem Fortschritt der Technik, ist die romantische Zeit der Entwicklung des selbstbeweglichen Motors, jene Zeit, in der es selbstverständlich war, daß während eines Rennens gebaut wurde, in der es ein Wunder war, wenn man einmal das Ziel seiner Reise ohne Ölflecken an Händen und Hosen erreichte, ist jene Zeit nicht längst vorbei? Können wir nicht alle Beanspruchungen, denen der Wagen und die einzelnen Bauteile unterliegen, viel genauer, viel klarer, viel gründlicher und viel härter auf Prüfständen erzeugen und die Ergebnisse viel eindeutiger auswerten? Der Einwand ist durchaus einleuchtend, aber wir müssen die Art der Beanspruchungen, ihre Größe und ihre Häufigkeit erst einmal kennen, im wahrsten Sinne des Wortes erfahren, um sie auf dem Prüfstand nachahmen zu können.

Und da kommt schon der zweite Einwand: Sind die Beanspruchungen eines Rennens nicht ganz andere als die, denen der Wagen in der Hand des Durchschnittsfahrers im täglichen Verkehr ausgesetzt wird? Auch dieser Einwand ist richtig, aber doch nur beschränkt richtig. Wir wissen, daß Herr Müller und Frau Schulze die Kupplung härter herannehmen, die Gelenke der Übertragung übler quälen und den unterkühlten Motor grausamer schinden. Wir wissen aber auch, daß wir aus dem Alltagsbetrieb heraus kaum die für die heutige Straßenlage entscheidenden Bauelemente gefunden und sie so zielsicher abgestimmt hätten, daß wir kaum so hitzebeständige Bremsen oder so abriebfeste, rutschsichere Reifen auf so breiter Felge hätten - zumindest noch nicht heute. Der Motorsport ist ein Katalysator, der die technische Entwicklung beschleunigt, er ist auch im Werk ein Katalysator, der die Männer vom Entwicklungsingenieur bis zum Mechaniker zu neuen Gedanken anregt, die noch nicht von vornherein mit wirtschaftlichen Überlegungen belastet werden. Es ist kein Zufall, daß Automobile und Motorräder ein anderes Flair erhalten, wenn sie in einem dem Sport aufgeschlossenen Werk gebaut werden. Ich glaube, daß gerade die letzte IAA in Frankfurt am Main hierfür wieder einmal ein beredtes Zeugnis abgelegt hat.

H. W. Boensch

Nochmals: Haftpflichtversicherung für Motorräder

Seit Erscheinen der letzten Ballhupe haben wir zu diesem Thema zahlreiche Anfragen bekommen, ob wir inzwischen etwas erreicht hätten usw.. Hierzu muß folgendes gesagt werden:

Es hat unsererseits nicht an Bemühungen gefehlt einen noch günstigeren Versicherer zu finden, doch beriefen sich diese immer wieder auf Abmachungen mit dem HUK-Verband, die sie nicht umgehen könnten.

Inzwischen hat unsere Fachpresse und auch die Verbände umfangreiche Tabellen veröffentlicht, die, ich möchte behaupten, nahezu alle Gesellschaften umfassen, die es in der BRD gibt, so daß die meisten unter uns bereits hinreichend informiert sind.

Wir bringen die Versicherungsgesellschaften, die für uns Motorradfahrer interessant sind - sei es wegen der günstigeren Prämie oder auch nur der höheren Rückvergütung wegen - nochmals in "konzentrierter Form", um dieses leidige Kapitel vorerst mal zu einem gewissen Abschluß zu bringen. Die Übersicht erhebt jedoch nicht den Anspruch vollständig zu sein. Wie man daraus ersehen kann, sind unsere süddeutschen Freunde und zum Teil auch unsere Freunde aus Norddeutschland fein raus. Das bestätigt auch das uns zugewandene Schreiben der Landwirtschaftlichen Haftpflicht- und Unfallversicherung, Karlsruhe, dessen Text wir ebenfalls bekanntgeben. Für uns aber, die wir das Pech haben nicht in einer der Gegenden der BRD zu wohnen, die von Fortuna gesegnet sind, bleibt nur die nüchterne Feststellung, daß es wohl in absehbarer Zeit - wenn überhaupt - kaum zu einer Reduzierung der Prämien kommen wird. Der BVDM wird sich aber auch weiterhin bemühen, sofern nur eine Möglichkeit dazu besteht, eine Versicherungsgesellschaft zu finden, die uns eine "angemessene" Prämie einräumt.

Wafa

Zielfahrt Traunsee

Wir weisen nochmals auf die am 20.4.1962 stattfindende Zielfahrt nach Gmunden/Traunsee hin. Dortselbst befindet sich ein Zeltlager.

Ausschreibungen sind rechtzeitig bei Herrn Dipl. Volkswirt Rolf Arnold, Linz/Donau (Österreich), Glimpfinger Str. anzufordern.

BVDM-Treffen Duisburg-Wedau

Das monatliche Treffen in Duisburg-Wedau kann leider nicht wie gewohnt am 3. Samstag im Monat Mai stattfinden, sondern findet schon am 2. Samstag statt, also am 12. Mai.

- A) Landwirtschaftlicher Verband der Deutschen Industrie, Hannover 9, Lehnstr. 28 - 29
- B) Concordia Feuerversicherungs-Gesellschaft A.G., Hannover, Bahnhofplatz 1
- C) Landwirtschaftlicher Versicherungs-Verein, Münster/W., Südstr. 19
- D) Provinzial Lebens, Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt, Schleswig-Holstein
Kiel 1, Sophienplatz 13/17
- E) Landwirtschaftlicher Haftpflicht-Versicherungsverein für Schleswig-Holstein A.G.,
Itzehoe, Carlstr. 2
- F) Landwirtschaftliche Haftpflicht- und Unfallversicherung, Karlsruhe, Bahnhofstr. 40
- G) Gerling Konzern, Köln, von Werth-Str. 4 - 14
- H) Gothaer Feuerversicherungs-Bank A.G., Köln, Kaiser-Wilhelm Ring 23 - 25
- I) Gothaer Allgemeine-Versicherungs A.G., Göttingen, Gothaer Platz 7
- J) Leipziger Feuer-Versicherungsanstalt, Frankfurt/Main 4, Bockenheimer Landstr. 42
- K) Lipplische Landes Brand-Versicherungsanstalt, Detmold, Lange Str. 73
- L) Mecklenburgische Versicherungsgesellschaft A.G., Hannover, Auf der Immerberge 25/27

Übersicht der fünfzigsten Versicherungsgesellschaften

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	
- 50 ocm	250.000,--	66	110	66	66	19	62	83	66	63	110	66	77
- 100 ocm	250.000,--	22	20	22	22	19	23	24	31	29	30	29	22
- 175 ocm	250.000,--	75	61	75	77	47	52	86	88	84	90	88	66
- 250 ocm	250.000,--	83	88	107	88	70	68	123	110	105	110	110	83
- 475 ocm	250.000,--	220	209	220	220	137	151	242	253	242	250	264	198
üb. 475 ocm	250.000,--	275	330	275	275	179	208	352	385	368	440	385	330

A - F gewähren keinen Schadensfreiheitsrabatt!

E kommt nur für Versicherungsnehmer in Schleswig-Holstein in Frage

F kommt nur für Versicherungsnehmer in Baden Württemberg, Rheinland, Rheinhessen und das Saargebiet in Frage (leider!)

G - L gewähren Schadensfreiheitsrabatt, der unterschiedlich sein kann.

Metalle kleben!

Das Kleben von Metallen ist eine gänzlich neue und noch in den Kinderschuhen steckende Art der Verbindung metallischer Werkstücke untereinander. Erinnert doch allein das Wort "Kleben" so manchen aus dem Schlosserfach an die Holzverarbeitung und Motorräder sind nun mal nicht aus Holz. Trotz der vielen Vorurteile und trotz der Nachteile, die festigkeitsmäßig das Kleben dem wirklichen Hartlöten oder Schweißen gegenüber haben kann, wird man es immer mehr anwenden; denn die Vorteile, die es bietet, wenn es richtig angewandt wird, sind nicht von der Hand zu weisen. Will man darüberhinaus konkurrenzfähig bleiben, so kommt man nicht umhin, diese Methode der Metallverbindung anzuwenden.

Dazu ein Beispiel:

Was machst Du lieber Kollege, wenn das geformte Blech - worauf das Schaumgummi deiner Sitzbank ruht - einen Riß zeigt? Etwa Bezug und Schaumgummi abnehmen und dann die Bank schweißen? Oder, beides drauflassen, einen Eimer Wasser in das Schaumgummi der Bank gießen und dann schweißen? Schrauben? Gleich was es auch sei, umständlich ist es in jedem Fall. Mit Metallkleber geht das so: Ein breiter Blechstreifen wird abgeschnitten und die Rißstelle damit beklebt. Sitzbank 1 Std. liegenlassen. An der Stelle reißt die Bank nie mehr! Rationell nicht wahr? - und billig!

Ich möchte hier einmal auf die von mir verwendeten Kleber eingehen und zwar handelt es sich um folgende:

Aronet U 3 (Festigkeit: ca. 3 kg/mm^2 , Aushärtedauer: 1 - 2 Std.)
Aronet M (Festigkeit: ca. 6 kg/mm^2 , Aushärtedauer: ca. 24 Std.)

Diese Kleber bestehen aus einem Bindemittel und einem Härter. Die Aushärtedauer ist abhängig von der zugemischten Menge Härter und Temperatur. Die oben angegebenen Härtezeiten gelten für 20°C und 3% Härter.

Ich persönlich nehme es aber gar nicht so genau mit der zugegebenen Härtemenge und mische meist völlig nach Augenmaß bis etwa 10% zu. Der Kleber wird von der Firma Atlas-Ago, Chemische Fabrik, Wolfgang b. Hanau, geliefert. Die für den Bastler praktischste Menge sind 1 Tube Bindemittel, 200 g und 1 Tube Härter, 15 g. Das Kleben mit diesem Kleber erfordert keine Wärmezufuhr. Umgekehrt ist der Kleber bis zu 140°C (+) beständig und wird von Wasser, Witterung sowie von den meisten Chemikalien nicht angegriffen. Er ist außerdem alterungsunempfindlich.

Art der Verarbeitung:

- 1) Die zu klebenden Flächen müssen fettfrei und evtl. etwas angeraut sein. Auf jeden Fall sollen sie absolut frei von Rost- oder Schmutzschichten sein.
- 2) Man mischt das Bindemittel mit dem Härter, bestreicht die Klebefläche und fügt die Teile aneinander. Es folgt dann die Aushärtezeit, wobei kein Preßdruck auf die zu klebenden Teile ausgeübt zu werden braucht.

Als Motorradfahrer möchte ich eine ganz besonders gute Eigenschaft des Klebers herausstellen. Es ist die Unempfindlichkeit der geklebten Verbindung gegen Vibrationen! Man sollte jedoch andererseits nichts unmögliches von der Klebung verlangen. So hat der Kleber beispielsweise nichts am Auspuff oder Schalldämpfer verloren. Will aber einer an Schutzblechen oder dergleichen bauen, so ist der Kleber voll einsatzfähig. Lager, die in der Bohrung Spiel haben, lassen sich hervorragend einkleben. Und wie bekommt man sie später wieder heraus?

Ganz einfach, erhitzen auf ca. 140° C und schon kommt einem das Lager entgegen (bei uns in Wedau läuft ein Seitenwagen schon lange mit in der Nahe festgeklebten Lagern. Die drehten sich mal darin. Seitdem sie geklebt sind, laufen sie wieder zur vollen Zufriedenheit des Besitzers! Ich selbst habe schon Lampengehäuse, Schutzbleche, Rohrleitungen, Lager und Vergaser, Haltebloche, Fußrastengummis, usw. geklebt und halte diese Methode - als Bastler an Motorrädern - für in vielen Fällen unersetzlich. Ersatz sie einem doch teures Schweißen, Ausbauen und oft auch das Nachlackieren durch Schweißen unansehnlich gewordener Lackteile. Habe ich sogar doch die Frechheit gehabt, alte Grundsätze des Schlosserhandwerks so weit über den Haufen zu werfen, als ich ein loses Steuerkopflager in seinen Sitz hineingeklebt habe. Obwohl man mir schon prophezeite, meine Maschine würde, stände sie erst einmal ein paar Stunden in der Sonne, auseinanderfallen und in Einzelteilen auf der Erde liegen, kann ich das Klebverfahren - richtig angewandt jedem, der an Motorrädern baut, nur empfehlen.

H. Wolters

Klamottenmarkt

Wie aus der vorigen Ausgabe der "Ballhupe" hervorgeht, wird ab sofort eine Spalte "Klamottenmarkt" eingerichtet. Hier können Sie alles das veröffentlichen, was Sie verkaufen wollen. Der Preis beträgt für 6 Schreibmaschinenzeilen oder deren Raum bei einzeiliger Schreibweise DM 2,50. Zur Orientierung: Die "Ballhupe" ist 1 1/2zeilig geschrieben. Ist Ihre Anzeige kürzer, so haben Sie noch die Möglichkeit die Hälfte dieses Raumes, also 3 Zeilen für DM 1,25 in Anspruch zu nehmen. Wird der Text, den Sie übrigens selbst entwerfen müssen, länger als in den hier aufgeführten Beispielen, so haben Sie je Zeile mehr, DM 1,00 zu zahlen. Da der umgängliche Bürokratismus aber so klein wie möglich gehalten werden soll, und aus, können wir Ihre Anzeige erst in die "Ballhupe" aufnehmen, wenn Ihre Sendung bei uns eingegangen ist. Rückfragen unsererseits sind leider aus diesen Gründen nicht möglich. Ist Ihr Text länger als er laut Zahlung sein dürfte, so werden wir uns erlauben entsprechende Kürzungen vorzunehmen. Ein Tip: schreiben Sie Ihren Text mit der Maschine, dann sehen Sie selbst wieviel Sie zu zahlen haben. Alle ^{gen}sendungen - auch Geld - nur an folgende Adresse richten:

Siegfried Schüller
42) Oberhausen-Osterfeld
Hügelstraße 70 k.

Alle an andere Adressen gerichteten Zuschriften können leider nicht berücksichtigt werden. Geld bitte per Postanweisung überweisen.

Sigi

Bundestreffen Hachenburg

Das Bundestreffen des BVDM, das bekanntlich mit der Neuwahl des Vorstandes verbunden ist, findet in diesem Jahr am 26./27. Mai in Hachenburg/Westerwald statt.

Unser Versammlungslokal ist Hotel Friedrich. Quartiere, bzw. Bettenvorbestellungen sind an das Verkehrsamt Hachenburg, z. Hd. Herrn Bechtel zu richten. Im Deutschen Haus in Altstadt, nur 1.000 m vom Versammlungsort entfernt, haben wir einen Saal gemietet, der für Übernachtungszwecke bestimmt ist.

Wir empfehlen aber allen Mitgliedern nach Möglichkeit die Quartiere vorzubestellen, um den reibungslosen Ablauf der Veranstaltung zu sichern.

Hachenburg selbst ist ein sehr schönes Städtchen, es ist Luftkurort und liegt ca. 300 m ü. M.. Mehr als 3.000 Morgen Hochwald kommen nahe an die Stadt heran. Der Prospekt verheißt außerdem allen Besuchern des hohen Hachenburger Schlosses einen herrlichen Ausblick und weist auf das nahe gelegene Kloster Marienstatt hin.

Wenn uns Petrus also hold ist, verspricht Hachenburg genau das zu werden, was wir uns erhofft haben. Also dann, auf Wiedersehen in Hachenburg.

Mitgliederverzeichnis 1962

Das bereits angekündigte, und als Beilage vorgesehene Mitgliederverzeichnis wird nun doch separat verschickt und erscheint in den nächsten Tagen.

Berichtigung aus Nr. 1/62

In dem Bericht vor Elefantentreffen aus der letzte Satz richtig heißen:

"Zum Schluß möchte ich nicht versäumen den Dank von Alacks an alle Helfer und Mitarbeiter, die das Elefantentreffen 1962 erst ermöglicht haben, weiterzugehen, der in herzlichen Worten sich für den Arbeitseifer und die geleistete Arbeit bedankte."

Im Übrigen bitten wir die einzelnen Tippfehler zu entschuldigen, die auf Blatt 6 und 7 enthalten waren.

Ostertreffen in der Eifel

Ostersamstag/Ostersonntag und Ostermontag treffen sich die Mitglieder des BVDM in ihren Motorradfahrerkolonne Drees, Eifel, um dort gemeinsam die Osterfeiertage zu verbringen.

Am Sonnabend wird ein Riesen-Osterfeuer entzündet. Der Sonntag steht dann für Ausflüge in die Umgebung zur Verfügung und am Sonntagabend läuft eine Nachtorientierungsfahrt. Ostermontag wird dann wohl von den meisten zur Heimfahrt benutzt werden.

Dem Benzingespräch, bzw. geselligen Beisammensein kann wie sonst im großen Saal der Eifelstube gefrönt werden. Dieser Saal steht abschließend für geringes Entgelt zwecks Übernachtung zur Verfügung. Decken und Luftmatratzen bitte mitbringen. Die Orientierungsfahrt wickelt sich wie folgt ab:

Startzeit X Uhr. Vor dem Start Abnahme der Fahrzeuge und Zustandsprüfung, evtl. Beschädigungen dabei angeben. Es können in beliebiger Reihenfolge eine Anzahl von Kontrollpunkten angefahren werden. An diesen Kontrollpunkten wird entweder die Kontrollkarte abgestempelt oder es sind von Fahrer selbst Kennziffern einzutragen, die am Kontrollpunkt zu ersuchen sind.

Wertung: Bewertet werden bei dieser Orientierungsfahrt:

1. wer die meisten Kontrollpunkte gefunden hat. Kontrollpunkte haben verschiedene Punktzahlen.
2. wer zwischen den einzelnen Kontrollpunkten die kürzeste Fahrstrecke zurückgelegt hat (an den kürzesten Fahrtwegen werden auch Durchgangskontrollen aufgestellt, die durchfahrende Fahrzeuge registrieren.)
3. Schäden an den Kräutern werden mit Minuspunkten bewertet.

Die ersten 5 der Veranstaltung erhalten kleine Anerkennungspreise. Fahrer werden aus der Wertung genommen, wenn sie durch zügelloses Verhalten und Fahren sich und andere in Gefahr bringen. Diese clubinterne Orientierungsfahrt ist keine Geschwindigkeitsveranstaltung. Sie ist überhaupt nicht als Veranstaltung aufzufassen, sondern mehr als Findigkeitaprüfung.

Die Teilnahme an dieser Findigkeitaprüfung bleibt jedem einzelnen selbst überlassen. Mitgliedschaft wird keines erhoben.

Die genauen Bedingungen werden 2 Stunden vor dem Start bekanntgegeben. Freunde aus Nord- und Süddeutschland sind herzlich eingeladen. Jeder Fahrer der bei unserer Orientierungsfahrt mitmachen will, soll sich tunlichst eine Karte der Eifel Maßstab 1 : 100 000 beschaffen. (Eifel-Länderkarte)

Bri

Es war einmal.....

mit diesem Satz hängt ja bei uns alles an den Märchen an; aber was jetzt kommt, soll kein Märchen sein, sondern eine kurze Reportagezeit im Jahre 1961.

Ich kroch mit meinem Apparat in der Höhe des Bodenschranks umher und wurde unglücklicherweise bis kurz vor Mitternacht bei einer Lärmaufgehalssung. Nun, sollte ich übernachten oder sollte ich nach noch Hause fahren? Juchhe! Ich fuhr ab in Richtung Freiburg, allidoweil ich dort mein zweites Zuhause habe und ich mich in meinem Bett doch am wohlsten fühle. Den Kraftstoffverbrauch hatte ich überlegt, er mußte reichen und in Notfällen könnte man ja angeschlossen werden, denn bei uns im Rheinland sind ja auch das nächste geeignete Tankstellen auf. Es war noch für 50 km Brennstoff im Reservetank. Die Fahrt hatte ich, sternenklarer Himmel, gutes Licht und leere Straßen und ich beschloß mich meinen Vögeln fliegen zu lassen. Doch plötzlich, ca. 20 km vor Bonnabachingen, still, still, still. Was??? Reserve??? Tankstelle suchen?? Aber wo?? Denn es war ca. 30 Uhr. Bonnabachingen abgefahren, nichts! Hülfe! nichts! Erbachingen, auch nichts! Himmel, Himmel, Himmel! Also Hotel! Ist auch nichts, alles zu! Ja und nun fing es plötzlich an zu schütten! Brille beschlagen, Regenkleider überziehen, also nee, nee! Langsam weiterfahren, mit der Hand als Regenschirm über den Kopf. In Neustadt im Schwarzwald rastlos aus und Ende und genau vor einer Landespolizeidienststelle blieb die Mühle stehen. Sollte ich dort nicht doch einmal um Asyl bitten? Oder sollten die nicht vielleicht Kraftstoff haben? Also nein! Ich tau, mehr öfter passieren es Pech vor und siehe da, der eine fuhr einen Zwei-Takter und frag, ob ich denn ein paar Liter von ihm haben wolle, und ob ich auch einen Zwei-Takter führe. Aber, sagte doch da der Oberste von Oben: "Nein Leute, wir haben doch einen 20 Liter-Kanister voll stehen." Und er fragte mich, wieviel in meinen Tankginge. Ich sagte: "24Liter". So meinte er, dann könnte ich ja getrost die 20 Liter nehmen und in meinen Tank schütten. Mit 5 Mann Hilfestellung ließen wir behutsam das Mäuschen, ach so kostbare Naß, in meinen Tank laufen. So, alles okay und nun bezahlen! Ich fragte, was ich bezahlen müßte! Einer dieser Leute sagte: "Was kostet denn von das Benzin?" Dann sie tanken nur an einer Diensttankstelle und wissen nicht, was der Kraftstoff kostet und sie müßten den Kanister, um den gleichen Bestand zu haben, wieder an einer freien Tankstelle füllen lassen und bezahlen. Jedenfalls kenne wir Benzin und ich zückte meine Sparkasse und legte zu der Summe ein Trinkgeld zu, denn diese Mühe sollte doch anerkannt werden.

Aber nein, die hätten mich bald gelyncht und erschlagen, trotz meines Bittens und meinem Bemerken, daß es doch nur eine kleine Anerkennung der Dankbarkeit sei. Sie blieben hart und freuten sich, daß sie jemanden helfen konnten. So, das ist die Geschichte von Polizeisten, die mir erstmalig als Freund und Helfer begegnet waren und ich glaube bestimmt, daß es von dieser echten Sorte noch einige gibt; denn bekanntlich sieht man ja nur das Böse, denn das Gute gibt keinen Anlaß zu denken!

Heese

Rennsporthilfe

Es ist ein offenes Geheimnis, daß der Ausweissport in Deutschland als Stiefkind des Straßenrennsports angesehen wird und bisher sehr vernachlässigt wurde. Erinnerung euch an das Jahr 1961, als man den Ausweissfahrern die Möglichkeit eröffnete, sich zum erstenmal wieder rennsportlich ausreichend beteiligen zu können. Was blieb von den zahlreich angesprochenen Veranstaltungen übrig? Nun, es steht fest, daß die übriggebliebenen Rennen der Nachwuchsschulung nicht gerecht werden konnten. Es war sogar möglich, daß Leute, die sich am Nachwuchsrennsport beteiligen wollten, durch Absagen der Veranstalter überhaupt keine Startmöglichkeit erhielten. Die Folgeerscheinung war, daß die Ausweissfahrer resignierend feststellen mußten, daß bei einer solch geringen Anzahl von Startmöglichkeiten die Herbeischaffung einer Rennmaschine in gar keiner Weise zu verantworten war. Aus dieser Situation heraus wurde die Idee geboren, eine Rennsporthilfe in Form eines Sammelkontos für Spenden zu errichten, um mit Hilfe dieses Geldes verhindern zu können, daß Veranstalter die guten Willens sind Veranstaltungen aufzuziehen, diese aus Geldmangel abbrechen mußten.

Mittlerweile sind nun Spenden aus der ganzen Bundesrepublik und sogar aus dem Ausland eingegangen. Aber viele Freunde des Rennsports haben entweder den Aufruf nicht gelesen oder mißverstanden, um was es hier geht. Der letzte Kontostand weist eine Höhe von DM 864,-- auf. So erfreulich auf der einen Seite die mit allen guten Wünschen begleiteten Spenden waren, um so beschämender ist es für uns, daß bisher ein derart geringer Betrag zusammengekommen ist. Ich glaube nicht, daß der Betrag von DM 5,-- zu hoch gegriffen war und daß dieser Betrag von den Freunden des Rennsports nicht erübrigt werden könnte. Ich bin vielmehr der Meinung, daß das Spendenwollen bei dem Einzelnen unbedingt vorhanden ist, daß aber die bundesrepublikanische Faulheit und Gemüthlichkeit letzten Endes den einzelnen daran hindert, zur Postanweisung oder zur Zahlkarte und Kugelschreiber zu greifen, um seine Spende auf das Sonderkonto einzuzahlen. - Liebe Freunde, wir haben bisher für uns immer in Anspruch genommen, aus einer gegenseitig bestehenden Kameradschaft heraus den anderen zu helfen, wenn mal Not an Mann war. Wir waren mit recht ein bißchen stolz darauf.

Daß unter uns Motorradfahrern noch Begriffe wie Kameradschaft und Anständigkeit und Fairness zu finden waren. Und ich hoffe, daß wir auch in Zukunft bemüht sein werden, solche Begriffe, die eben zu echten Männern gehören, weiterhin zu pflegen und aufrecht zu erhalten. Aus diesem Grund möchte ich nun jeden bitten, sein Pflegen zu überwinden und zu Papier und Bleistift zu greifen und seinen Obulus zu entrichten, auf das wir dem Motorradrennsport als Ausweissfahrersport Auftrieb verleihen. Den Freunden, die nicht dem Rennsport zugetan sind, sondern Trialfahrer, Geländefahrer oder auch Tourenfahrer sind, möchte ich sagen: Wenn es im Augenblick auch nicht eure spezielle Art des Motorradsportes ist, der hier geholfen werden soll, so verschließt euch nicht und spendet trotzdem. Denn allumfassend ist es wichtig, daß Motorradsport getrieben wird, der selbstverständlich mehrere Arten und Formen der Ausführung umfaßt. Wenn morgen eure Sportart die Hilfe der Rennsportenthusiasten braucht, ich bin davon überzeugt, daß diese auch dann zur Hilfe bereit sind. Sollte ich mit meiner Feststellung, daß DM 5,- für den einzelnen nicht zu hoch seien, jemandem Unrecht getan haben, so möge man mir das bitte verzeihen. Ich möchte hier darauf hinweisen, daß selbstverständlich auch Spenden unter diesem Satz möglich sind und mit Freuden entgegengenommen werden. Es ist selbstverständlich, daß nicht die Höhe des Betrages Wertmesser für den Spender sein soll.

Für diejenigen, die es noch nicht wissen sollten, sei es hier nochmals aufgeführt:

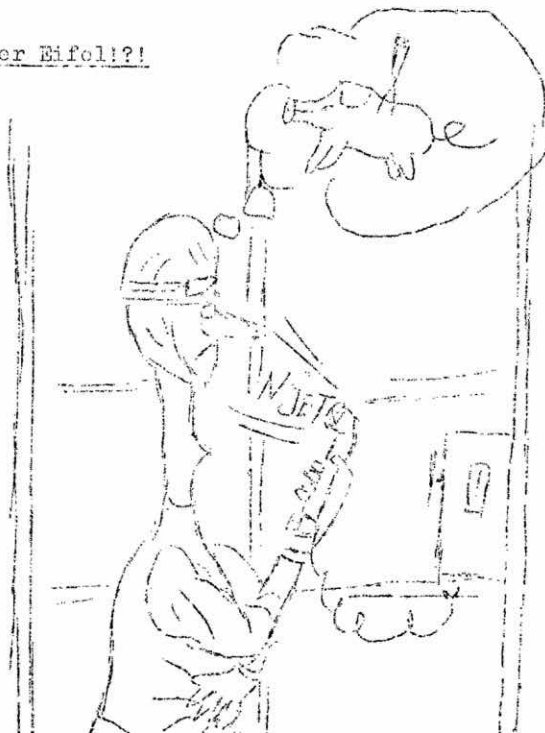
Die Spende ist zu richten: An die Stadtparkasse Mülheim/Ruhr, Postscheckamt Essen

Konto-Nr. 1485, betrifft "Rennsporthilfe Konto Nr. 9428"

Bei dieser Zahlungsweise kommt eine Zahlkarte zur Verwendung.

Sollte sich jemand einer Postanweisung bedienen, so ist es selbstverständlich möglich, den Betrag auch direkt an die Stadtparkasse Mülheim/Ruhr, Rennsporthilfe Konto Nr. 9428, zu überweisen.

Schweine-(Fr)essen 1962 in der Eifel!?!



Betreff: Kraftverkehrsversicherung für Motorräder.

Sehr geehrte Herren

Leider können wir die Versicherung für Ihre Motorräder nicht übernehmen, da unser Arbeitsgebiet auf Baden-Württemberg, Rheinpfalz, Rheinhessen und das Saargebiet beschränkt ist.

Wir wären Ihnen aber sehr dankbar, wenn Sie in Ihrer Eigenschaft als Vorstand des Bundesverbandes der Motorradfahrer unsere Versicherungsverein für unser Arbeitsgebiet empfehlen könnten. Wir übernehmen auch Versicherungen von Berufen außerhalb der Landwirtschaft.

Seit 1.1.1962 berechnen wir für Krafträder folgende Beiträge bei den Deckungssummen von DM 250.000,-- für Personenschäden und DM 50.000,-- für Sachschäden:

über 50	-	100 ccm Hubraum	DM	23,--
"	100	- 175 " "	"	52,--
"	175	- 250 " "	"	68,--
"	250	- 475 " "	"	156,--
"	475	" "	"	208,--.

Aus diesen Beiträgen ersehen Sie, daß wir wirklich konkurrenzlos sind, und Sie würden nicht zuletzt im Interesse Ihrer Mitglieder handeln, wenn diese unsere Beiträge erfahren.

Mit freundlichen Grüßen

Landwirtschaftliche Haftpflicht- und Unfallversicherung
(LHU-Versicherung) VaG, Karlsruhe in Baden