



NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.

Mülheim-Ruhr, den 23. Mai 1963

Hiermit weisen wir daraufhin, daß die Jahreshauptversammlung am 15. bis 17. Juni 1963 in Lengde, an der B 4 zwischen Vienenburg und Schladen stattfindet. Zeltplatz und Übernachtungsmöglichkeiten, sowie Parkplatz sind vorhanden. Mitgliedskarten nicht vergessen, da die Stimmzettel nur an Mitglieder, die sich mit Mitgliedskarten unter Vorweis des Personalausweises ausweisen können, ausgegeben werden.

J a h r e s h a u p t v e r s a m m l u n g

Der offizielle Teil der Jahreshauptversammlung beginnt am Sonntag, dem 16. Juni 1963 um 10⁰⁰ Uhr.

- Punkt 1 Allgemeine Begrüßung
- Punkt 2 Kurze Ansprache des Bundesverbandsvorsitzenden
- Punkt 3 Jahresbericht der einzelnen Landesverbände
- Punkt 4 Jahresbericht des Bundesverbandes
- Punkt 5 Bericht der Kassenprüfer
- Punkt 6 Wahl des Versammlungsleiters
- Punkt 7 Entlastung des alten Vorstandes
- 1 1/2 Stunde Pause
- Mittagessen
- Punkt 8 Wahl des neuen Vorstandes
- Punkt 9 Änderungsanträge
- Punkt 10 Aussprache unter Punkt Allgemeines
- Ende des offiziellen Teils

Mit freundlicher Genehmigung der Deutschen Trialsportgemeinschaft e.V., Uelzen/Han., veröffentlichen wir den nachstehenden Artikel des Vorstandsmitgliedes E.A.Heicke zu einem Thema, daß man als aktuell bezeichnen kann.

Am 24. Mai 1903 trafen sich in Stuttgart Männer, denen ein Motorrad soviel bedeutete, daß sie eine Vereinigung gründeten, die sich der Sache der Motorradfahrer annehmen sollte, weil dieses die schon bestehenden Auto-Clubs nicht taten.

Diese Männer unterzeichneten folgende Gründungsurkunde:

D.M.V. 1903

"In Anbetracht der Thatsache,

daß das Motorrad sich mehr und mehr zum rationellsten Fortbewegungsmittel für den Einzelnen entwickelt,
daß bereits heute die Construction des Motorrades eine Vollkommenheit erreicht hat, die ihm eine ganz bedeutende Ausbreitung garantiert,
daß es notwendig ist, die Vorurteile und Hindernisse, welche vielerseits wie allem Neuen so auch dem Motorrad entgegen gebracht werden, zu bekämpfen,
daß es wünschenswerth erscheint, die großen Vorzüge des Motorrades in öffentlichen Concurrenzen vor aller Welt zu demonstrieren,
daß bis dato keine der verwandten Corporationen in Deutschland sich der Motorradfahrersache angenommen hat, während schon seit längerer Zeit in verschiedenen anderen Ländern Motorradfahrer-Vereinigungen mit bestem Erfolg thätig sind,

beschließt die am 24.Mai 1903 in Stuttgart, im Locale des Radf.-Vereins Stuttgart tagende Versammlung die Begründung einer Deutschen Motorradfahrer Vereinigung."

+++

Diese Zielsetzung ist noch heute so aktuell, daß verwunderlich ist, daß diese Ziele in 60 Jahren Clubgeschichte nicht erreicht sind!

Doch schon 1907 hatten sich Autofahrer dazugefunden und Motorradfahrer waren inzwischen auf vier Räder umgestiegen. Der Name der Vereinigung wurde geändert in

"Deutsche Motorfahrer Vereinigung".

1911 erreichte der Wagenfahreranteil 75%, der Name wurde erneut geändert in

"Allgemeiner Deutscher Automobil Club A D A C".

Am 25.2.1923 gründeten Männer, die mit der ADAC-Motorradfahrerbetreuung nicht zufrieden waren und deren Forderungen der ADAC nicht erfüllte, den

"Deutschen Motorradfahrer Verband D M V".

Als 1949 auch hier der Wagenfahreranteil bemerkbar geworden war, änderte man in

"Deutscher Motorsport Verband D M V".

Soviel Verbandsgeschichte ist nötig, um heute im Bilde zu sein. denn beide, ADAC und DAV, umwerben den Motorradfahrer als Mitglied, beide wurden eigens für Motorradfahrer gegründet, weil dies einen eigenen Verband erfordert, in dem Motorradfahrer von Motorradfahrern geführt werden - und nicht von ehemaligen Motorradfahrern.

Als sich die Verhältnisse im Nachkriegsdeutschland normalisierten, gab es ein gewaltiges Hexentreiben gegen das Motorrad und die Motorradfahrer. Einige markante Punkte will ich nennen:

Pressefeldzüge	=	gegen Motorradfahrer
Mehrere Versicherungserhöhungen	=	" "
Wegfall der Rückvergütung	=	" "
Äußerungen Prominenter	=	" "
Höhere Promillegrenzen	=	" "
Grundsatzurteile	=	" "
Parkverbote	=	" "
Geschwindigkeitsbegrenzungen	=	" "
Straßensperrungen	=	" "

und vieles andere mehr.

Die Verbände haben sich im letzten Jahrzehnt nicht der Sache der Motorradfahrer so angenommen, wie sie es in ihren Gründungsurkunden als ihre Aufgabe erkannten. Sollte man nun aus verstaubten Akten zeigen wollen, daß man (wie gehabt) in der Angelegenheit auch schon einmal geschrieben habe, so müssen wir sagen, daß wir uns unter Bekämpfen von Vorurteilen und Hindernissen "was anderes" vorstellen.

Lautstark protestiert wurde nur, wenn die Autofahrer eine Maßnahme betraf; dabei waren - ohne Protest - fast alle Maßnahmen an den Motorradfahrern "erprobt" worden. Die berechnete Forderung aller Motorradfahrer, wie auch der Roller- und Kleinkraftfahrer ist es jedoch, daß sie ihr Verband in allen Dingen vorbildlich vertritt, berät und führt.

Dazu sind bei dem kleiner gewordenen Häuflein auf 2 oder 3 Räder keinesfalls 2 Verbände erforderlich, e i n gutet ist besser.

Dieser Motorradverband kann sowohl auf Ortsclub, Gau- wie Bundesebene mit einem Automobilclub verbunden sein, seine Führung muß er jedoch getrennt von den Wagenfahrern wählen können. Wahl- und wahlberechtigt sollten Mitglieder mit zugelassenen Motorrädern, Renn- und Sportfahrer, sowie tätige Motorsportwarte sein. Verdienstvolle ehemalige Motorradfahrer und -sportler sollten ein Ehrenamt und beratende Stimme haben.

Ein echter Motorradverband muß folgende dringende Nahziele haben:

1. Verhandlungen mit dem HUK-Verband um gerechte Motorrad-Haftpflichtprämien.
2. Falls Punkt 1 erfolglos, Versicherung über eine gute ausländische Gesellschaft mit Prämien, die diejenigen des westlichen Auslandes nicht überschreiten und ein gerechtes Rückvergütungssystem bringen für Schadensfreiheit.
3. Verhandlungen mit Ministerien zwecks Steuervergünstigung für größere und daher leiseren und sichereren Maschinen.
4. Bestellung von guten Rechtsanwälten bei Prozessen, die als Grundurteile die Rechte der Motorradfahrer beschneiden können; sonst vereinsamt dieses Recht.
5. Wenn Parkverbote oder Geschwindigkeitsbegrenzungen, dann nicht nur für Motorradfahrer. Derartig einseitige Verbote gehen an den Erfordernissen vorbei, sind diskriminierend und nicht dem Grundgesetz vereinbar.

6. Sperrungen für Motorradfahrer in Kurorten, usw. sollten in Sperrungen für alle Fahrzeuge geändert werden. Es kann nur eine Phongrenze oder grundsätzliche Sperrungen geben. Die Zeit lauter Motorräder ist vorbei, die noch fahrenden wenigen Krachsünder sollte man fangen und nicht mit sehr bedenklichen Maßnahmen eine ganze Verkehrsteilnehmer-Schicht verdammen.

Allein wegen der Punkte 5 und 6 wird die Bundesrepublik von vielen ausländischen Touristen gemieden.

Die OMK sollte folgende Ausschüsse haben:

1. Straßenrennen
2. Bahnrennen (Sand, Gras, Asche)
3. Moto-Cross
4. Geländeprüfungen (Zuverlässigkeit)
5. Trial
6. Langstrecken (Straße)
7. Nachwuchsförderung (nichtgenehmigungspflichtig)
8. Moto-Ball

Eine Zusammenlegung von Ausschüssen ist nicht vertretbar, dabei kommt erfahrungsgemäß nur Unsinn heraus. (Im Deutschen Sportbund bestimmen auch nicht die Fußballer Regeln oder Termine für die Handballer).

Die einzelnen Ausschüsse sollten sich aus den in den Gauen oder Landesgruppen gewählten Beauftragten zusammensetzen, mindestens einmal jährlich tagen und die Meisterschaftsvergabe, Regelbedingungen, usw. beraten. In einer anschließenden Bundessportversammlung der Motorradsportler sollten die Ausschuß-Vorsitzenden aller Sparten nacheinander das Resultat der Beratungen verlesen und um Genehmigung bitten. Dazu können Bedenken angemeldet, genehmigt oder abgelehnt werden.

So etwa stellen wir uns einen rechten, auf demokratischer Ebene arbeitenden Motorradverband vor. Wer glaubt, Motorradfahrer könnten sich nicht selbst führen oder es käme dabei nur ein wilder und hemdsärmeliger Verband heraus, dem können wir sagen, daß wir 1963 eben so gute Führungskräfte haben wie 1903 oder 1923. Männer, die Sorgen und Nöte, aber auch die Freuden des Motorradfahrens aus dem täglichen Fahrerleben kennen - nicht aus der Sicht der alles vergoldenden Erinnerung oder aus der Käseglocke.

Da sich die Verbände den Forderungen der Motorradfahrer gegenüber eine recht dicke Haut angeschafft haben und entsprechende Schriftstücke, die eine Änderung anstreben, in der Ablage oder im Papierkorb zu deponieren pflegen, müssen wir zu einer Notlösung freifen:

Am 24. Mai 1963 ist das 60-jährige Jubiläum der ehem. Deutschen Motorradfahrer - Vereinigung. Falls bis zu diesem Datum die Verbände nicht klar auf deutliche Stellung beziehen, wie sie sich der Sache der Motorradfahrer in Zukunft annehmen wollen, müssen wir leider als gegeben betrachten, daß sie an einem echten Motorradverband nicht mehr interessiert sind.

Das würden wir - als z.T. langjährige Mitglieder der Verbände - so sehr bedauern. Es hätte jedoch den Vorzug, daß wir aus den ewigen Eventualitäten und Halbheiten heraus nunmehr eine klare Sicht bekämen auf den wirklichen Stand der Dinge.

Was dann zu tun wäre, wird einer weiteren Beratung und Beschlußfassung der Interessierten - diesmal allerdings der Motorradfahrer unter sich - vorbehalten bleiben.

Die Deutsche Trialsportgemeinschaft hat bewiesen, daß ein reiner MotorradSPORTler-Verein, bzw. eine Gemeinschaft, wie die DTSG es ist, sehr wohl lebensfähig sein kann. Wenn schon eine so kleine Spezial-Gruppe dies schaffen kann, wie stark könnten dann alle MotorradSPORTler sein, wenn sie sich in einem einzigen Verband sammeln, der jeder MotorradSPORTart - auch den "Normalfahrer"- ihren Spielraum gibt. Dazu bedarf es evtl. nicht einmal einer Neugründung. Vielleicht könnte ein Verband, der bisher schon das Allgemeinwohl der Motorradfahrer auf seine Fahne geschrieben hatte, diese Aufgabe übernehmen.

E A H

Wir möchten nochmals auf das Zelttreffen zu Pfingsten in Dannenberg nahe Lilienthal, 16 km von Bremen, hinweisen. (Siehe "Das Motorrad" Heft 5 ds.Js.) Großer Zeltplatz, Badegelegenheit, Hafenrundfahrt ect.. Auskünfte durch unseren dortigen Vertrauensmann Kurt Lange, 28 Bremen, Feldstr. 109.

Nach wiederholtem Aufschub nun endlich die Mitgliederliste. Sie entspricht dem Mitgliederstand vom 18.5. 1963.

Sinn und Zweck der Veröffentlichung der Mitgliederliste soll es sein, das Austauschen von Informationen, sowie die Aufnahme von persönlichen Kontakten innerhalb des Verbandes anzuregen. Diesem Zweck dienen auch die nachstehend genannten Treffpunkte.

1. Bezirk Bremen:

Jeden 1. Samstag im Monat in D a n n e n b e r g bei Lilienthal "Niedersachsenhof" 20⁰⁰ Uhr.

Vertrauensmann: Kurt Lange, 28 Bremen, Feldstr. 109.

2. Bezirk Kiel:

Ort zur Zeit nicht bekannt. Zu erfragen bei:

Vertrauensmann: Günter Zühlke, 23 Kiel-Gaarden, Ostring 67

3. Bezirk Harz:

Ort zur Zeit nicht bekannt. Zu erfragen bei:

Vertrauensmann: Klaus Körner, 3341 Werlaburgdorf,

4. Bezirk Ruhrgebiet:

Jeden 3. Samstag im Monat in O s t e r r a t h bei Krefeld, "Haus Bover" 20⁰⁰ Uhr

5. Bezirk Frankfurt:

Ort zur Zeit nicht bekannt. Zu erfragen bei:

Vertrauensmann: Harry Waldschmidt, 608 Groß-Gerau, Karlstr. 15.

Dort wo es keine Treffpunkte und Vertrauensmänner gibt, besonders in Süddeutschland, werden die Mitglieder gebeten etwas Initiative aufzubringen und sich selbst zusammenzuraufen. Die jeweiligen Vertrauensmänner werden gebeten, sich zu melden und die Anschrift des Treffpunktes mitzuteilen. (Möglichst noch bevor der erste Schnee fällt.)

Motorsport mit Serienmaschinen.

Wie wir feststellen können, gibt es im ganzen Jahr nur ein paar, in diesem Jahr insgesamt 4 Motorsportveranstaltungen, die mit der reinen Serienmaschine ohne irgendwelchem Sonderzubehör zu bestreiten sind. Wir sind der Meinung, daß gerade der Bundesverband Möglichkeiten schaffen sollte, Motorsport mit der reinen käuflichen Serienmaschine zu betreiben. Hierbei kann es sich praktisch nur um Straßenveranstaltungen mit leichten Geländeeinlagen handeln. Denn bei diesen Veranstaltungen soll selbst die Anschaffung von Geländereifen nicht von Nöten sein. Wir haben deshalb eine Meisterschaft im Rahmen des Bundesverbandes ausgeschrieben. Die erste Veranstaltung die bewertet wird, lief im westdeutschen Raum in der Eifel, und war ein voller Erfolg. Dieser Veranstaltung sind allerdings einige Leerfahrten vorausgegangen, und zwar, eine Nachtorientierungsfahrt und eine Orientierungsfahrt am Tage. Wir stellen uns die Sache nun wie folgt vor:

Jeder eigenständige Landesverband führt im Jahr ein bis zwei Wettbewerbe durch. Hier kann dann der beste Mann des Landesverbandes ermittelt werden. Als Abschlußveranstaltung wird dann durch den Bundesverband eine Gesamtveranstaltung durchgeführt, die dann basierend auf die gewonnen Punkte bei den Landesverbandswettbewerben die ersten 5 des Bundesverbandes ermittelt. Selbstverständlich können unsere Mitglieder auch bei dem Landesverband X oder bei den Landesverband Y an ausgeschrieben Fahrten teilnehmen. Um nun eine verschiedenartige Bepunktung des Schwierigkeitsgrades zu unterbinden, schreiben wir eine allgemein gültige Musterausschreibung vor, nach der in den Landesverbänden Orientierungsfahrten erstellt werden können. Wir betonen ausdrücklich, daß für uns nur intern veranstaltete Orientierungsfahrten in Frage kommen, bei denen weder Zeit noch Geschwindigkeit eine Rolle spielen. Aus diesem Grunde brauchen auch zur Ermittlung der 5 Besten keine Hubraumunterteilung, selbst Gespanne und Solomaschinen werden nicht getrennt bewertet, lediglich wird eine gesonderte Beifahrerwertung durchgeführt. Daher ist die Wegstrecke so auszusuchen, daß keiner von beiden Fahrzeugen benachteiligt werden kann und darf.

M U S T E R A U S S C H R E I B U N G :

Die Ausschreibung ist dankbar kurz und einfach zu halten, und zwar wie folgt:

Die Streckenlänge beträgt ca. 100 km, nicht aber unter 80 km.

Die Mindestteilnehmerzahl beträgt 15 Maschinen.

Es sind insgesamt bis zu höchstens 10 Kontrollen vorhanden, die mit verschiedenen Gutpunkten belegt werden.

Das Anfahren der Kontrollen kann in beliebiger Reihenfolge durchgeführt werden. Lediglich die jeweils zuerst anzufahrende Kontrolle wird dem Fahrer mitgeteilt, und ist somit erst anzufahrende Pflichtkontrolle. Hierdurch wird vermieden, daß bei der Abfahrt vom Start alle Fahrer in einem Pulk durch die Gegend fahren, d.h., daß die aufeinanderfolgenden startenden Fahrer immer eine andere Pflichtkontrolle genannt bekommen.

Kürzeste Fahrtstrecke ist neben der gesammelten Punktzahl bei der Ermittlung des besten Fahrers mit ausschlaggebend.

Der Schwierigkeitsgrad einer Kontrolle kann mit einem bis zu fünf Punkten benannt werden.

Um nun bei Punkt und Streckengleichheit den 1, 2, usw. ermitteln zu können, wird der Ausschreibung noch ein Fragenkomplex angehängt aus technischen, verkehrsrechtlichen, sowie aus Fragen des allgemeinen motorradlebens zusammengesetzt. Schwierigkeitsgrade dieser Fragen werden auch wieder mit einem bis zu fünf Punkten unterschiedlich beurteilt.

Das Nenngeld beträgt für den Fahrer DM 3,-- und für den Beifahrer DM 1,50.

Die Preise werden für den Beifahrer entsprechend den Preisen des Fahrers nur unter Berücksichtigung, daß sie eine Nachbildung in verkleinerter Form des Fahrerpreises darstellen verteilt.

Wir weisen ausdrücklich nochmals daraufhin, daß diese Musterausschreibung für auszuschreibende Veranstaltungen verbindlich ist, da sonst keine gerechte Ermittlung der besten Fahrer möglich sein wird. Ausschreibungen müssen dem Landesverbandsvorstand zwecks Genehmigung der betreffenden Veranstaltung vorgelegt werden, und zwar mindestens 3 Wochen vor Beginn derselben. Als Sport-

kommissare sind bisher die Freunde Horst Hansen, 41 Duisburg, Prinzenstr. 53 und Siegfried Schüler, 42 Oberhausen-Osterfeld, Hügelstr. 70 K eingesetzt. Die Sportkommissare sollen gewährleisten, daß durchzuführende Veranstaltungen ordnungsgemäß abgewickelt werden, d.h. daß sie zumindest Stichproben bei einzelnen Veranstaltungen im Gesamttraum des Bundesverbandes unternehmen werden. Wir hoffen, damit dem echten Seriensport, mit der echten Serienmaschine Auftrieb verleihen zu können. Irgendwelche Änderungswünsche können bei der Jahreshauptversammlung vorgebracht werden.

H. Briel

Da bei der Reifenbestellung unserer Mitglieder immer wieder Fehler gemacht werden, welche die ungeheure Auslieferung der Reifen verzögert, und uns außerdem zusätzliche Arbeit verursacht, nachfolgend das Muster einer Bestellung. Besonders zu beachten ist dabei, daß vom Besteller das nächste Metzeler-Auslieferungslager benannt wird. Nicht der Metzelerhändler.

Absender: Hans Müller
0000 Hintertupfingen
Hauptstr. 100

an Lothar Emmrich
5 Köln-Mülheim
Wallstr. 128

Betreff: Reifenbestellung.

1 Stück Metzeler Block C 3,50 x 18
2 " " Trial 4,00 x 18 usw.
das für mich nächstliegende Metzeler- A u s lieferungslager
befindet sich in 0000 Kleinkleckersdorf, Dorfstr. 10.

Mit freundlichem Gruß

Hans Müller

Wenn Sie Ihre Bestellung wie obiges Muster abfassen, ist ein reibungsloser Ablauf und prompte Erledigung gewährleistet.

L. Emmrich
