



NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.

Mülheim-Ruhr, den 15.11.1964

Was lange währt, wird endlich gut!

Das bezieht sich nicht auf die Ballhupe, die jetzt das erste Mal in diesem Jahr erscheint, sondern auf unseren Veranstaltungskalender im B.V.D.M., der erstmalig nach vielen Ansätzen in diesem Jahr reichhaltig zum Tragen kam. In Nordrhein-Westfalen ist, bedingt durch Krankheit des Sportreferenten, erst im Oktober der Veranstaltungsreigen eröffnet worden. Aber bis zum Ende des Jahres werden noch 2 Veranstaltungen gestartet und bis zur Jahreshauptversammlung soll das Limit von 4 Veranstaltungen erfüllt werden. Aber in den anderen Landesverbänden sind schon mehr Veranstaltungen gelaufen. So im norddeutschen Raum, im Harz-Heide-Gebiet und im süddeutschen Raum. Die Ergebnisse werden in der nächsten Ballhupe mit den Plazierungen innerhalb der Bundesverbandsmeisterschaft bekannt gegeben.

Aber auch im Straßenrennsport waren Mitglieder des B.V.D.M. sehr erfolgreich. Sommer Köln, ist mit seiner Honda in der 250er Klasse in einer tollen Erfolgsserie Juniorenmeister geworden. Ebenso Nerger Köln, der in der 350er Klasse auf seiner 305er Honda ebenfalls die Juniorenmeisterschaft für sich verbuchen konnte. Eine tolle Leistung, wenn man bedenkt, daß er erst vor einem Jahr anfang Motorrad zu fahren. Görgen Bonn wurde mit seiner BMW R 50 Rennsport Vizemeister. Ulli Dahlenburg Köln B.M.W. war in diesem Jahr etwas vom Pech verfolgt, hat aber in den Rennen nicht nur gekonnten Fahrstil demonstriert, sondern auch Plazierungen und erste Plätze nach Hause gefahren. In der Bizenklasse wurde Karl Hoppe Vizemeister in der 350er Klasse, während Enders in der 500er Klasse in Freiburg mit Scheimann punktgleich stand, aber auf der Avus leider nicht zum Zuge kam. Hier hat Butenuth B.M.W. RS aus Dortmund die Norton-Maschinen auf die Plätze verwiesen. Alle Genannten sind Mitglieder im B.V.D.M. Eine lückenlose Aufstellung aller erfolgreichen Fahrer aus unserem Verband folgt.

Horst Briel

Jahreshauptversammlung des B.V.D.M. e.V. auf der Marienburg bei Nordstemmen am 4./5. April 1964.

Hier fand die diesjährige Jahreshauptversammlung statt, die von ca. 50 Personen besucht wurde.

Folgende Punkte wurden hierbei behandelt:

- | | |
|--------|-------------------|
| Pkt. 1 | Mitgliederwerbung |
| " 2 | Veranstaltungen |
| " 3 | Jugendarbeit |
| " 4 | Verschiedenes |

Zu Pkt. 1 : Die Mitgliederzahl unseres Verbandes muß erhöht werden. Jeder muß sich bemühen, Mitglieder zu werben.

Zu Pkt. 2 : Jeder Landesverband soll 4 Veranstaltungen in diesem Jahr durchführen. Wenn dies wegen mangelnder Teilnehmerzahl nicht möglich ist, ist die Zahl der Veranstaltungen auf 3 zu beschränken.

Hierzu Vorschlag von Günther Schäfer:

Bei der Endwertung, der Wertung zur Bundesmeisterschaft, sollten die 3 besten Ergebnisse eines jeden **Teilnehmers** gewertet werden. Bei Punktgleichheit **entscheidet das Ergebnis beim Endlauf**, der für alle Landesverbände zusammen durchgeführt wird.

Dieser Vorschlag wurde einstimmig angenommen.

Auch der Vorschlag, das es gleich sei, in welchem Landesverband diese Veranstaltungen gewonnen wurden - so z.B. daß ein Mitglied des Rhein-Ruhr Gebiets diese Veranstaltung im Harz-Heide Gebiet gewann - wurde angenommen.

Zu Pkt. 3 : Es müssen Wege gefunden werden, die jugendlichen **Motorradfahrer**, auch Fahrer der 50 ccm Maschinen an uns zu ziehen. Eventuell durch Veranstaltungen von Geschicklichkeitsturnieren oder kleineren Geländefahrten, ausgesprochen für 50 ccm in großen Städten.

- - -

Zur vorgerückten Stunde wurde mit der Wahl des neuen Vorstandes begonnen.

Zum Versammlungsleiter wurde mit 2 Stimmenthaltungen Karl Hoppe gewählt.

Der Vorstand des vergangenen Jahres wurde mit 2 Stimmenthaltungen entlastet.

Vorschlag zum 1. Vorsitzenden: Hasso Kramer
Horst Briel.

Nachdem Hasso Kramer abgelehnt hatte, wurde Host Briel mit 2 Stimmenthaltungen wieder zum 1. Vorsitzenden gewählt.

Vorschlag zum 2. Vorsitzenden: Jochen Illig

Vorschlag zum Schriftführer: Lothar Emmrich

Vorschlag zum Schatzmeister: Günther Schäfer

(nachdem Richard Monning gebeten hatte ihn nicht mehr zur Wahl aufzustellen).

Diese Vorschläge wurden einstimmig angenommen.

Vorschlag zum Sportwart / Nord: Günter Jakobsen

Vorschlag zum Sportwart / Süd : Harry Waldschmidt

Einstimmig angenommen.

Für den Sportwart Mitte / West gab es 2 Vorschläge: Hasso Kramer
Siegfried Schüler.

Bei der Wahl erhielt Hasso Kramer 22 und Siegfried Schüler 12 Stimmen. Damit war Hasso Kramer zum neuen Sportwart West gewählt. Bei Fragen bezüglich der Meisterschaft also bitte an Hasso Kramer, 56 Wuppertal-Barmen, Westkotter Str. 179 a wenden.

Zu Punkt 4 : Verschiedenes, machte Günther Schäfer den Vorschlag, mit der Presse, dem Rundfunk und dem Fernsehen eine bessere Zusammenarbeit zu suchen.

Gegen Mitternacht endete die offizielle Zusammenkunft.

S.B.

Zur Änderung der Beitragseinnahme des B.V.D.M.

Neues von der Verbandsarbeit.

Anläßlich der IFMA in Köln fanden sich in Osterrath beim letzten Treffen des B.V.D.M. Nordrhein aller Landesverbandsleiter zusammen. Diese Gelegenheit wurde benutzt, einige Dinge zu besprechen und teilweise zu ändern. Unter anderem die Frage der Ausweisausstellung bei Neueintritt, der Beitragszahlung und der als Quittung anzusehenden Eintragungen auf dem Ausweis.

Für die Zukunft gilt also folgendes:

Die einzelnen Landesleiter sind nun berechtigt Neuaufnahmen selbstständig durchzuführen. Zu diesem Zweck werden alle Landesleiter mit Blanko ausweisen versehen, so daß nach Ausfüllen der Beitrittserklärung und Zahlung von DM 7,-- sofort der Ausweis überreicht werden kann.

Im Zuge dieser Änderung ist also, da der Landesleiter berechtigt ist, Ausweise zu quittieren, die Zahlung der Jahresbeiträge bei den einzelnen Landesleitern möglich. Es ergibt sich daraus eine wesentliche Vereinfachung der Verwaltung, außerdem muß nicht jeder Einzelne seine Zahlkarte ausfüllen, einzahlen gehen, usw., sondern der Landesleiter kassiert die Beiträge pro Anno, bestätigt den Ausweis und schickt auf einer Zahlkarte die Summe an den Kassenverwalter. Neuzugänge werden nur für die Mitgliederliste der Zentral gemeldet. Außerdem soll eine Aufstellung der Beitragszahler an Günther Schäfer und Lothar Emmrich weitergegeben werden.

Harry Waldschmidt

Alle Mitglieder des Verbandes, welche den Mitgliedsbeitrag von DM 7,-- für das Jahr 1964 noch nicht bezahlt haben, werden gebeten, dies in Kürze zu erledigen. Die Einzahlung richten Sie bitte an unseren Schatzmeister: (per Zahlkarte)

5158 Günther Schäfer
 Horrem/ Bez. Köln
 Jahnstr. 15

Postscheckamt Köln Konto Nr. 43278.

Es folgen die genauen Anschriften der Landesverbandsleiter:

Günther Zühlke, 23 Kiel - Gaarden, Ostring 67

Treffpunkt: Ralsdorf bei Kiel, Lokal "Rosenheim"
2. Mittwoch und 4. Samstag im Monat.

Heinz Heide, 351 Hann.-Münden, Sydekumstr. 1

Treffpunkt: Dransfeld, Lokal "Gausturm"
jeden 2. Samstag.

Horst Briel, 433 Mülheim-Ruhr, Mergelstr. 42

Treffpunkt: Osterrath/Krefeld, Lokal "Haus Boverf"
jeden 3. Samstag im Monat.

Harry Waldschmidt, 608 Groß-Gerau, Karlstr. 11

Treffpunkt: Groß-Gerau, Lokal "Zur neuen Welt", Walther-Rathenau Str.
14, jeden 1. Samstag im Monat.

Reinhold Kremeike, 33 Braunschweig, Alte Wiekring 20

Treffpunkt: zur Zeit nicht bekannt.

Hans Köhler, 8521 Poxdorf, Haus. 105

Treffpunkt: zur Zeit nicht bekannt.

Schriftführer Lothar Emmrich ist unter nachstehender neuer Anschrift
zu erreichen:

5 Köln-Höhenhaus
Lützenkircher Weg 59

Spikereifen für Motorräder
können von der Firma

Arthur W i t t (Tel. 41 29 43)
Autoreifen und Vulkanisierbetrieb
5 Köln-Sülz
Luxemburger Str. 148

bezogen werden.

Dabei gibt es zwei Möglichkeiten.

1. Der mit Spikes zu versehen Reifen kann der vorgenannten Firma zur Verfügung gestellt werden. Dabei ist zu beachten, daß nur neue Gelände- oder Trialreifen in Frage kommen. Straßendecken können wegen der relativ geringen Gummiauflage nicht mit Spikes versehen werden. Der Preis für die Spikes inklusive Montage beträgt DM 40,-- pro Reifen. Für diejenigen, welche einen oder mehrere Reifen persönlich zur Spikemontage bringen: Montagedauer ca. 2 Stunden; Geschäftszeit der Firma Montag bis Freitag von 8 bis 19 Uhr, samstags 8 bis 12 Uhr.

2. Von der vorgenannten Firma werden auch Reifen mit montierten Spikes geliefert. (Bei Bestellung Angabe über Reifengröße nicht vergessen!) Die Kosten erhöhen sich dann selbstverständlich um den Reifenpreis. Eine Ermäßigung gewährt die Firma nicht.
Wer sonst noch diesbezügliche Fragen hat, wende sich bitte an die Firma direkt.

Em. .

Das STERN-Motorrad.

Da sag doch nochmal einer, Motorräder wären nicht mehr modern, wo doch sogar bekannte Automobil-Schriftsteller in dicken Illustrierten über dicke Zweiräder schreiben. Wenn es jemand noch nicht wissen sollte: gemeint ist der Artikel von Fritz B. Busch im "STERN" über die HARLEY-DAVIDSON 1200 ccm. Schon die Überschrift "Ich war eine Lederjacke" müßte eine deutlich meßbare Auflagesteigerung gebracht haben.

Junge, Junge, was ist doch - nach B. Busch - so ein amerikanischer Super-Elefant für ein toller Apparat! Natürlich ist das nichts für gewöhnliche Sterbliche, sondern vornehmlich für Diplom-Playboys und Super-Muskelmänner. Sogar Rubirosa und Pignatari, die anerkannten Vor- und Leitbilder der internationalen Snob-Gilde, sollen eine haben. Schließlich hängt ja so einem armen Multimillionär auch mal der Rolls-Royce oder Ferrari Super-America zum Halse heraus. Einige neugierige Stern-Leser sollen alsbald in Hamburg zu dem neuen Laden von HARLEY-Vertreter Suck gesaut sein; zwar nicht um so einen Donnerbolzen zu bestellen, nein, sie hofften Deutschlands Wirtschaftswunder Playboys - von Gunther Sachs bis James Graser - dort Schlange stehen zu sehen. Die Enttäuschung war groß, aber verdient. Diese klugen Leute hatten die HARLEY-Story nicht aufmerksam genug gelesen. Dort steht nämlich, daß man zwei Zentner wiegen muß, um das Ungeheuer in Bewegung setzen zu können. Da ist es ja wohl klar, daß die Playboys mal erst eine Mastkur machen, um auf das Gewicht-Limit zu kommen. Und dann muß auch noch erst die zünftige HARLEY-Kluft nach Maß angefertigt werden. Denn wer wird sich ohne achteckige Mütze, Lederjacke mit HARLEY-Vogel und Cowboy-Stiefeln auf ein 10.000,- Mark-Motorrad setzen?!

Tja, so wird das wohl sein.

Und dann das Zubehör! Leute, jeder selbstbewußte Weihnachtsbaum muß vor Neid sämtliches Lametta abschütteln, wenn er eine zünftig aufgeputzte HARLEY sieht! Da gibt es Päcktaschen von der Größe mittlerer Koffer mit Sternchen, Nieten und Chrombeschlagen, Lampen und Lämpchen, Sturzbügel und Geländerchen, sowie Christbaumschmuck jeder Art. Nicht zu vergessen die Plaketten und Spruchbänder, die die Windschutzscheibe verzieren, damit die Zweizentnermänner bei 190 (Tacho) nicht aus dem Sattel geblasen werden.

Ja, dann ist Fritz B. Busch auch noch mit diesem Ding gefahren; und da hat er wohl einigen Respekt vor dem Monstrum bekommen. Weil er dabei nach seinem Eingeständnis ein paar blaue Flecke davongetragen hat, sei ihm alles weitere verziehen. Bloß bei der Angabe der Drehzahl hat er um genau 1000 zu hoch gegriffen. Ganz abgesehen davon, daß sich der gewichtige Ventiltrieb wohl kaum auf 6.400 U/pm bringen ließe, würden die dicken Kolben, die bei jedem Hub 100 mm rauf und runter müssen, bei dieser Drehzahl schon bald versuchen stückchenweise die Zylinder zu verlassen.

Damit nun niemand glaubt, ich wolle hier einen harmlosen Auto-schriftsteller durch den Kakao ziehen, weil er auch mal über ein außergewöhnliches Motorrad geschrieben hat, erkläre ich feierlich, daß ich F.B. Busch nach wie vor schätze und seit Jahren mit Vergnügen seine gescheiterten und sachverständigen Auto-Geschichten lese. So, wie ich ihn kenne - und wie auch zwischen den Zeilen des HARLEY-Artikels zu lesen ist - hat er den ganzen Zirkus, der von manchen Leuten um dieses prachtvolle Motorrad gemacht wird, kräftig auf den Arm genommen.

Auch ich habe meine Kritik nicht aus dem hohlen Bauch geholt. Ich habe nämlich selber eine HARLEY-DAVIDSON, zwar "nur" eine 1.000er,

auch nicht mit Original H.D.-Seitenwagen, sondern mit F R 500. Auch ohne Hinterschwinge spüre ich nach einem Fehrtag nicht "jeden einzelnen Muskel". Zwar bin ich über 1,90 m lang und bringe gut zwei Zentner in den Sattel, aber die warme Maschine kann auch mein Filius (13 Jahre) antreten - auch wenn kein Loch im Kolben ist. Man soll allerdings keine Startversuche bei Frühzündung machen. Selbst ausgewachsene Männer können dabei plötzlich auf dem nächsten Balkon landen.

Ansonsten fehlt mir alles zu HARLEY-Fahrer a la Stern: streamlined Packtaschen, Sirene, Scheibe und Christbaumschmuck. Das alles macht mir wenig aus, nur schmerzt es mich sehr, daß ich keine achteckige Mütze habe. Ich muß wohl doch gelegentlich mal zum Psychiater.

W.R.

Besuch bei Opa Berwald!

Am 10. Oktober besuchte ich Eduard Berwald in seiner Wohnung in Hamburg, Horner Landstr. 457, um mir ein kleines Interview von ihm zu holen. Den meisten Motorradfreunden ist Opa Berwald, wie er in unseren Kreisen allgemein genannt wird, mit seiner "alten" Hermes bestimmt kein Fremder. Opa Berwald und die alte Hermes dürfte man eigentlich kaum sagen, denn beide machen noch einen recht jugendlichen Eindruck.

Seine "Hermes" konstruierte der heute 70-jährige Maschinenbauingenieur Berwald vor 40 Jahren und baute hiervon etwa 100 Einheiten, bis ihn die damalige Wirtschaftskrise am Weiterbau hinderte. Damals waren ihm an allen Motorrädern die Reparaturen zu umständlich. Er haßte allen unnötigen Zierrat und vermißte die unbedingte Zuverlässigkeit. Unter diesen Gesichtspunkten entstand die Hermes. An ihr fehlte alles Überflüssige, aber was unbedingt an ein Motorrad gehörte, war von bestem Material. Die Maschine einschließlich Motor kann mit einem einzigen Schlüssel zerlegt und wieder zusammengebaut werden. Der Motor hat eine Magnetzündung. Eine Batterie ist ebenso überflüssig, wie ein großes Bordwerkzeug. Will Opa Berwald mit Beleuchtung fahren, so legt er nur einen Keilriemen über eine Scheibe und schon wird die Lichtmaschine angetrieben. Weitere technische Daten:

1 Zylinder 2-Takt-Motor, 150 ccm, 3 PS, 3-Gang-Getriebe, Spitze nach langer Anfahrt gebückt lt. Tacho 78 km/h, Verbrauch um 2 l pro 100 km.

Mit seiner Hermes hat Opa Berwald bis heute über 250 000 km zurückgelegt und das alles noch mit dem ersten Motor!

Wie lange dauert es noch bis wir an den heutigen Maschinen 50 000 störungsfreie Kilometer durchgekämpft haben?

Bekannt wurde Opa Berwald durch seine vielen Rallies und Sternfahrten, bei denen er sich viele Goldmedaillen und Pokale geholt hat.

Ostern nahm er an einer Sternfahrt nach Österreich teil, über Pfingsten an einer Rallye in Holland. Im Juni fuhr er die Graf von Kotzensteyn-Sternfahrt nach Stuttgart und schon im Juli traf man ihn wieder in Wien. Von Hamburg bis zum Vierwaldstätter See braucht

er 21 Stunden. Nachtfahrten und Regen bringen den wackeren Opa nicht von seinem Fahrplan ab. Sein Reiseschnitt beträgt dann immerhin 50 bis 60 km/h. Diese großen Fahrten sind für einen 70-jährigen und für eine 40 Jahre alte Maschine von 150 ccm fürwahr eine großartige Leistung.

Frau und Tochter des begeisterten Langstreckenfahrers fahren ihm gewöhnlich mit der Eisenbahn zu seinen Zielen nach, und Frau Berwald sagt, ihr Mann hätte unterwegs immer die lustigsten Erlebnisse, daß sie es verstehen kann, wenn er nicht mit der langweiligen Eisenbahn fahren will. Zu den lustigen Erlebnissen gehören die vielen skeptischen Verkehrskontrollen, denen Opa Berwald stets mit Ruhe entgegensieht. Er freut sich jedesmal, wenn seine Konstruktion von den Beamten und Zuschauern bewundert wird und gibt dann gerne seine Erläuterungen dazu ab.

Trotz seines pensionsreifen Alters ist Opa Berwald noch heute bei einer Maschinenfabrik in Borstel als Ingenieur tätig. Den Weg zur Arbeitsstelle legt er mit der Eisenbahn zurück - für Kurzstrecke ist ihm seine Hermes zu schade.

Eduard Berwald ist Ehrenmitglied mehrerer Motorsportvereine, besitzt den goldenen Schlüssel der Stadt Genf, ist Träger des goldenen Sportabzeichens und ist als Kavalier der Straße ausgezeichnet worden.

Günter Zühlke

Die schöne Maschine.

Man sollte es doch kaum für möglich halten, wie vielseitig das "Frisieren" von Motorrädern ist, und daß es immer noch einige Fahrer gibt, die um jeden Preis auffallen wollen. Ein wunderschönes Exemplar dieser Gattung war am 17.10.1964 in Osterrath zu sehen. Diejenigen Kameraden, welche dem Treffen beiwohnten, wissen schon genau, worauf ich hinaus will. Ja, ich meine die rote Matchless, die ziemlich hinten unter einer Laterne stand. Frei nach dem Motto: "Je mehr Hupen, desto mehr Hupraum", hatte der Besitzer außer dem gesetzlich vorgeschriebenen Horn gleich zwei Zweiklanghörner montiert. Das eine Paar war recht neben dem Tank so geschickt angebracht, daß es einen Knieschluß unmöglich machte. Vermutlich führt es auf die Dauer zu einem rechten O-Bein.

Es waren überhaupt viele interessante Details an der Maschine zu sehen, nehme man zum Beispiel die Schirmchen an den klitzekleinen Lampen, von denen ja einige über das Motorrad verteilt waren. Eine davon beleuchtete den Fußschalthebel, damit der Fahrer bei Nacht auch sieht, in welchem Gang er fährt.

Sehr schön, und vor allen Dingen ganz besonders sinnvoll war auch der kleine Schlauch, der sich vom Bremsgestänge zum Schmiernippel des Bremsnockens zog und bestimmt eine sehr wichtige Funktion ausüben mußte. Genau so schön waren auch die gebogenen Chrombleche, die die Achsmuttern des Hinterrades vermutlich vor dem Fahrtwind schützen sollten. Eine andere Desainsberechtigung dieser Bleche konnte trotz scharfen Nachdenkens aller Zuschauer (und das waren gar nicht wenige), nicht gefunden werden. Wunderschön waren auch die kleinen Zierbügel auf dem hinteren Kotblech. Aber fast genau so gut war auch der Nein, das kann man gar nicht alles aufzählen, das ist einfach zu viel. Erstaundlich ist aber, daß an dem ganzen Popelkram recht ordentlich und sauber gearbeitet

tet wurde. Vermutlich hätte der Besitzer die gleiche Sorgfalt darauf verwandt, seinen Motor in Stand zu halten oder gar zu tunen, die Leistung seiner Trommelbremsen zu erhöhen oder sonst der Maschine etwas Gutes zu tun. Leider ist er nicht auf diese Bastelmöglichkeit gekommen. Bei seiner sauberen Arbeitsweise hätte er sich dann wohl ein vernünftiges Motorrad zusammengebaut, so reichte es aber eben nur zu einer "schönen Maschine".

Aber einen Vorteil hat dieser "Superwetzhebel" doch, man fällt überall mit diesem Apparat auf. Das ist schön! Mir kommt aber kalte Kaffee hoch, wenn ich so etwas sehe. Aus diesem Alter müßten wir doch eigentlich längst heraus sein. Im übrigen sollte man doch diesen sichtbaren Aufwand, dieses "Lehr Schein als sein" den Kollegen von der viergeräderten Fakultät überlassen. Verlassen wir uns doch lieber nach alter Väter Sitte auf die inneren Werte unserer Motorräder. Wie bitte? Das ist auch Eure Meinung und auch die aller Eurer Kumpel?

Ja, dann habe ich mich ja mal wieder ganz umsonst aufgeregt!!!

Euer Schorsch.

Irren ist menschlich!

Wir kamen aus dem Süden zurück. Es waren die letzten Urlaubstage, und die Rückfahrt in unsere Gegend muß immer über die Turracher Höhe führen, sonst fehlt etwas am Urlaub. Bernd fuhr vor mir. Er hat ein KS-Gespann, und nichts auf der Welt ist besser, nach seiner Weltanschauung.

Bis die Straße enger, steiler und schlechter wurde, fuhren wir noch zusammen. Aber schließlich wurde es mir zu staubig und ich blieb zurück. Bernd fuhr wie weiland Kritter-Kreuzer versteht sich, und ich mußte gehörigen Abstand wahren, wenn ich überhaupt was sehen wollte! Mit einem Male sehe ich einen Pferdeapfel auf der Straße liegen. Naja, denke ich, wohl ein Esel, Maultier oder so etwas. Um hier die Hütten zu versorgen, müssen die ja solche Viecher haben. Es dauerte gar nicht lange und der zweite "Apfel" liegt da. So geht das die ganze Strecke, immer im ziemlich gleichen Abstand liegt einer! Ich stelle beim Fahren so meine Betrachtungen an; 'nun, müssen wohl Gebirgspioniere mit Tragtieren gewesen sein', denke ich. 'Auf diesen Seitenwegen, wenn mal einer abgeht, kann ja auch kein Fahrzeug mehr fahren.' Und so allmählich komme ich zur letzten Steilkehre, der bekanntlich steilsten, und oben steht Bernd, hat die Seitenwagenpläne auf und macht ein ziemlich dummes Gesicht!

Ein Blick, und ich war im Bilde. Meine "Pferdeäpfel" waren nichts anderes, als unsere in Italien gekauften Pfirsiche! Bei seiner tollen Fahrt war immer einer unter der Plane rausgehuckt. Und so eine Kiste voll, tja, - die langt für die ganze Turrach!

Reinhold Kremeike

Elefantentreffen 1965.

Wie im Motorrad bekanntgegeben, ist der Termin aus zwingenden Gründen verschoben worden. Wir haben vor 14 Tagen nochmals versucht, den Termin evtl. umzustellen. Leider ergebnislos. Wir sind aber der Meinung, daß die Verschiebung kein Beinbruch darstellt. Denn in erster Linie dürfte doch das Zustandekommen des Elefantentreffens wichtiger als Termine sein. Allerdings empfinden wir es als unpassend, daß man uns wegen einer Terminverschiebung in Briefen fast beschimpft. Wir tragen das mit Geduld und setzen voraus, daß eine solche Einstellung nur einer momentan überschäumenden Kritik entspringt.

Klacks wird bei diesem Elefantentreffen leider nicht dabei sein können, da er erst am 1.10. operiert worden ist. Bei dieser Operation wurde die rechte Niere entfernt. Seine Genesung macht gute Fortschritte. Voll einsatzfähig wird er allerdings, wie er uns schrieb, erst im März/April 65 sein. Wir haben ihn aber gebeten, daß er trotz allem die Begrüßungsrede halten soll und die Totenehrung durchführt. Nach Möglichkeit soll er beide Dinge auf ein Band sprechen. Somit wäre er symbolisch unter uns.

Klacks bedankt sich für die Hilfe, die ihm durch den B.V.D.M. zuteil wurde. Wie allen bekannt sein dürfte, geht es Klacks auf Grund seiner armen Krankheit nicht sehr gut. Wir sind häufig angesprochen worden, wie man ihm helfen könne. Wir empfehlen nur interne kleine Aktionen. So etwas hängt man nicht an die große Glocke. Das müßte selbstverständlich sein. Viel Wenig, ergibt auch ein Viel. Außerdem sollte eine Hilfsaktion nie laut sein. Wir hoffen, daß jeder versteht, was wir damit sagen wollen.

Horst Briel

.....