



NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.

Mülheim-Ruhr, den 6.12.1965

Bald ist es so weit !

Wieder rundet sich ein Jahr, das hoffentlich uns allen das gegeben hat, was wir beim vergangenen Jahreswechsel uns davon versprachen. Wir hoffen, daß all unsere Freunde des In- und Auslandes ein Jahr angefüllt mit Sport- und Reiseerlebnissen im Kreis gleichgesinnter Freunde erleben durften.

Möge Euch und Euren Freunden, trotz aller Maßhalteparolen, ein friedvolles, glückliches und reichhaltiges Weihnachtsfest beschert sein. Zum Jahreswechsel wünschen wir alles Gute, keine Furcht vor Reifenpannen und immer freie Fahrt, wo das Ziel auch immer liegen mag.

Trotz aller Widrigkeiten sind wir doch in der glücklichen Lage uns zum Jahresanfang im Kreis gleichgesinnter Freunde zu treffen. Der Termin des Elefantentreffens rückt näher. Am 8. und 9.1.1966 sehen wir uns am Nürburgring!

Zu Pfingsten 1966 Motorradtreffen in der Tschechoslowakei.

Am 28. und 29. Mai 1966 findet in Melnik, ca. 30 km von Prag, ein Motorradfahrertreffen statt.

Am Fuß der Burg befindet sich ein Campingplatz.

Das Einreisevisum erhält man:

Militärmission

1 Berlin 30

Podbielski-Allee 54 Tel. 766170/71

Midestkosten: Visum 15 - 30 Mark und pro Tag Pflichtumtausch von DM 12.--.

Auszug aus dem Bordbuch einer Schwedenfahrt.

12.6.65, 13.00 Uhr. km-Stand 39 201. Über Borlänge kommen wir in Hedemora (ca. 200 km nordwestl. v. Stockholm) an, durchfahren das kleine Städtchen und tanken BP 61.5 L/506 km - 12,2 L/100 km, 51,7 skr. An dieser Tankstelle erkundige ich mich nach der Rennstrecke. Zwei englisch sprechende junge Leute erklären sich sofort bereit, uns an Ort und Stelle zu unterrichten. Der eine ist Seismologe und der andere studiert Medizin. Und sie hatten uns etwas zu bieten! Sie bestiegen ihren roten Volvo und ab ging es. Zunächst einmal zurück durch die Stadt - 50 kmh gilt nur da, wo der Radarwagen steht. Am Startplatz wurde gehalten und alles beäugt. Viel war nicht mehr übrig geblieben vom Glanz ver-

gangener Tage. Es war aber deutlich zu erkennen, daß hier auf verbreitertem Platze der Start- und Zielbetrieb, Tribünen und wohl auch das Fahrerlager aufgeschlagen worden war.- Im Uhrzeigersinn der Rennrichtung folgend ging es dann wieder kurz vor der Stadt rechts ab auf die Straße Hedemora - Borlänge. Nach 3 km langem leicht bergigem Kurvenschlängel bogen wir nach rechts ab in eine Nebenstraße. Bis hierher waren seitlich der Strecke " Naturtribünen " für die Zuschauer - ähnlich dem Mahdental in Stuttgart. Nun kamen wir in eine sehr schnelle leichte Rechtsbiegung - fast gerade - also Vollgasstrecke. Nach rund 2 km hielten unsere Freunde an. Links der Straße Felder mit einem kleinen Wäldchen, darin lag eine Go - Kart - Bahn. Auf der rechten Seite ging es nach rund 50 m einen bewaldeten Abhang hinunter, an dem eine Motocrossbahn in vielen Windungen herauf und herunter ging. Wir maschierten zu Fuß die Strecke ab. Währenddessen trainierten zwei schwedische Fahrer und ich kam zu einigen interessanten Bildern. Einer von ihnen war Lars Hansson auf einer 500er Helund.

Von unseren Begleitern erfuhren wir, daß das Gelände dem Motorsportklub Hedemora gehöre, ein Komplex von insgesamt 350000 qm ! Der Klub ist der finanzkräftigste und an Mitgliedern reichste ganz Schwedens. Mit diesem Gelände hat man nun den Anfang gemacht zu einem Motodrom, das wohl nicht an Hockenheim heranreichen wird, aber dem Klub und den Initiatoren dieses Objektes voll zur Ehre gereichen wird und vor allem: hier sollen wieder Motorradweltmeisterschaftsläufe veranstaltet werden.

Nach einem Blick auf die von Tribünenwällen umgebene Go-Kart-Bahn geht es in Rennrichtung weiter. Immer noch annähernd geradeaus. Dann halten wir erneut in der letzten Rechtskurve vor dem Ziel. Wir erfahren den Grund, warum hier Straßenrennen seit 1958 nicht mehr ausgetragen wurden: Die Straße von Hedemora nach Borlänge mußte wegen der Rennen gesperrt werden, und eine angemessene Umleitung war nicht vorhanden, Andere Schwierigkeiten kamen hinzu, und schon gab es keine Genehmigung mehr. Da hatte der sehr rührige Klub auf einen Ausweg gesonnen und einen gefunden: Von unserem Standpunkt ist nämlich schon deutlich zu erkennen, daß die erforderliche Umgehungsstraße beinahe fertig ist. Mit der Fertigstellung dieser Straße jedoch ist der Ausbau der Rennstrecke noch nicht vollendet. Aber man hofft in Hedemora, im Jahre 1967 wieder mit dem Großen Preis von Schweden den Motorradsportkalender bereichern zu können. Nach langem Schnack und Kön verabschieden wir unsere Freunde und fahren in Richtung Stockholm.

TROLL RALLYE NORWEGEN

Für mich war es DAS Erlebnis des nun bald hinter uns liegenden Jahres 1965! Auch wenn sich Harten Mager in "Das Motorrad" Nr. 21/65 dahingehend äußerte, daß man in kommenden Jahren die Klasse fürchte, möchte ich nicht versäumen, Euch als Mitgliedern des Bundesverbandes von meinen Erlebnissen und Eindrücken zu berichten und damit den Einen oder Anderen dazu anzuregen, schon jetzt seine Ferienpläne so zu gestalten, daß seine Anwesenheit in Grindaheim am 27. und 28. August 1966 gesichert ist.

Nun fängt es an schwierig zu werden, denn wenn ich alles schreiben will, was mir auf der Zunge liegt, wird das ein Buch und kein Bericht, wie er in den Rahmen unserer Ballhupe hineinpaßt. Deshalb entschuldigt nun folgende knappe Gliederung und eventuell eingeflochtenen Telegrammstil.

Die Strecke, die ich mir ausgesucht hatte, führte auf einem Umweg zum Ziel. Bis zur Ankunft hatte ich genau eine Woche Zeit und ich teilte sie so ein, daß ich bei verhältnismäßig kleinen Tagesetappen einen großen Teil der mir noch fremden Landschaft Dänemark und Norwegen kennenlernte. Bei all meinen Ferienreisen mache ich mir überhaupt zum Grundsatz, daß auch die Reisetage als Ferientage zu gestalten sind. Hinzu kam der Umstand, daß meine Frau sich erst langsam wieder an das Fahren auf dem Motorrad gewöhnen mußte, war sie doch mehr als ein Jahr nicht mehr mitgefahren und machte dem ihr laut Grundgesetz zustehenden Recht der freien Meinungsäußerung ausgiebig Gebrauch, wenn immer die Ferienpläne zur Sprache kamen. Doch ich kann Euch jetzt schon verraten, Freunde, daß sie nach dieser Reise eine ganz neue Einstellung zum Motorrad gefunden hat! -- Wir fuhren also durch Dänemark bis zum nördlichsten Hafen: Hirtshals. Dabei benutzen wir die westliche Route, die wie sich später herausstellte, wesentlich schneller zu fahren ist, als die östliche Nord-Süd Verbindung. Herrlich in Mittel-Dänemark die weiten Heideflächen und im Norden die großen Seenplatten. Vor Hirtshals wiederum gewinnt man den Eindruck, in einer sibirischen Landschaft zu sein, welcher durch den Blick auf den Hafen und die umliegenden Häuser noch verstärkt wird: Holzhäuser und ein Wald von Fernsehantennen, alle auf Stangen von 5 bis 8 m Höhe auf den Hausdächer montiert. Überfährt Hirtshals-Christiansand etwa 4 1/2 Stunden. Man spart eine Menge Kronen, wenn man gleich Hin- und Rückfahrt löst. Dabei ist wichtig zu wissen, daß die Rückfahrkarte auch auf der Linie Lervik-Frederikshaven anerkannt wird. Wenn das Schiff den Hafen von Christiansand anläuft, bekommt man schon einen guten Eindruck von der Landschaft, die einen in Norwegen erwartet: Mit Nadelholz bewachsene Felsen, die sich bis hinunter ins Meer ziehen, davor große Schiffe vor Anker liegend, in die Felsen hineingebaut Docks, Werften, sonstige Industrie bilden einen unvergeßlichen Kontrast. Und als wir erst auf der Straße waren, wechselten die Bilder und Eindrücke so schnell, daß wir schon nach kurzer Zeit den ersten Film verknipst hatten. Die Fahrt führte uns durch folgende Orte: Evje, Bygland, Edland, Røldal, Odde, Kinsarvik, Geilo, Gol, Grindaheim und die Rückreise über Hønefoss, Drammen, Lervik, von dort über ... Das sind rund 1000 km auf norwegischen Straßen, davon etwa 650 bis 700 km Staub und Schotter. 250 km Tagesetappen nehmen einen ganz schön ran und oft war ich froh über die in meiner Jugend gemachten Trial-Erfahrungen, die uns bestimmt in manchen Situationen vor bösen Stürzen retteten. Immerhin war unsere R.60 solo mit Zeltgepäck ganz schön ausgelastet, wenn wir auch nur das Nötigste mitgenommen hatten. Ein Blick auf die Landkarte

trägt. Die vielen Ortsnamen an der Strecke lassen erwarten, daß dort auch tatsächlich Orte sind, in denen man sich mit notwendigen Dingen eindecken kann, doch sind schon Häusergruppen von 4 Häusern als Ortschaft in der Karte vermerkt und es gelang uns erst am 2. Tag in Norwegen, eine Bank zu finden, die unsere Reiseschecks in Berggeld umtauschte. Benzin und Lebensmittel bekommt man auch in den kleineren Orten, doch ist zu empfehlen, die Einkäufe vor 6 Uhr abends zu erledigen. Uns ist es passiert, daß wir um 18¹⁵ Uhr nichts mehr bekamen, obwohl sich die Geschäftsinhaberin noch im Laden befand. Wenn man die Landschaft im Süden trotz ihrer Wildheit noch als lieblich bezeichnen kann, wird sie nach Norden hin zunehmend rauher, felsiger, kühler und oft beobachtete ich an mir selber, daß sich mir ein beklommenes Gefühl auf die Brust legte. Die Gegend um unseren Treffpunkt Grindaheim dagegen ist wieder anders gestaltet. Ein weites Tal, dessen Grund von einem etwa 30 km langen See ausgefüllt wird, (Forellen, so groß und schmackhaft wie nie gehabt) bietet gute Zeltmöglichkeiten und vermittelt dem Besucher den Eindruck einer Landschaft wie wir sie aus den Vorlespen kennen.

Das Treffen in Grindaheim wurde ein voller Erfolg für den Veranstalter und die Teilnehmer. Vor allen Dingen der Umstand, daß es Maarten Mager gelungen war Lehrer aus 8 Nationen in Grindaheim zu versammeln gab der ganzen Veranstaltung internationalen Charakter. Ich selbst habe mich besonders über die zahlreich erschienenen Sportfreunde aus Frankreich gefreut, mit denen wir trotz der Sprachschwierigkeiten sehr schnell einen guten Kontakt herstellen konnten.

Sollte sich mir noch einmal die Gelegenheit bieten, eine Reise nach Norwegen zu machen, so würde ich wieder den Südteil für die Anreise benutzen. Ich meine, daß die Fahrer, welche mit dem Schiff bis Oslo fahren und von dort direkt nach Grindaheim vieles Schöne versäumt haben, was man mit Worten nur beschreiben kann, wenn man ein Dichter ist. Ich hoffe aber, Euch durch diesen Bericht auch ohne Gedichte nicht gelangweilt zu haben und höre vielleicht im nächsten Jahr um diese Zeit von dem Einen oder Andre, daß er mir denkbar ist für diese Anregung nach dorthin zu fahren, so wie ich dem Klacks dankbar bin, daß er kurz vorher eine Notiz in "Das Motorrad" gebracht hat.

E.M. Schmidt

.....
Temperaturmeßstifte Thermochem

der bekannten Firma Feber Castell helfen uns bei der Bestimmung von Temperaturen bei Montage und Demontage unserer Motoren. Zu bestimmen, wann beispielsweise die in der Reparaturanleitung vorgeschriebene Temperatur erreicht ist, ist damit kein Problem mehr. Die Temperaturmeßstifte zeigen die Temperaturen von heißen Gegenständen durch einen Farbumschlag an; dieser muß innerhalb von 1 - 2 sec. nach dem Aufstreichen erfolgen. Erfolgt der Farbwechsel später als nach 2 sec., so ist die Temperatur noch nicht erreicht. Bei sofortigem Umschlagen ist die Temperatur überschritten. Die Etiketten haben die jeweilige Umschlagfarbe.

Das mir vorliegende Sortiment umfaßt 12 Farbstifte, mit welchen man Temperaturen von: 65, 75, 100, 120, 150, 200, 280, 300, 350, 450, 500 und 600 Grad Celsius feststellen kann. Der Kaufpreis dieses Sortiments beträgt zur Zeit DM 12,60. Zu beziehen durch Schreibverengeschäfte unter der Bestell-Nr. 2815.

ELS

T Ü V - Experten

Am 1. Februar 9⁰⁰ Uhr führte ich mein 500 ccm BMW-Gespann zur Hauptuntersuchung vor. Nach Aufruf fuhr ich mit dem Gespann auf den Prüfplatz. Nach Überprüfung der Beleuchtung kam die Bremsprobe. Der Prüfer schwang sich in den Sattel (3 m davor stand ein PKW). Der Versuch um den PKW elegant herumzufahren mißlang. Ein kurzer Knall beendete schnell die Sache. Ein verbeulter Seitenwagenkotflügel war das Ergebnis. Kommentar vom Prüfer: "Gespann zu breit". Darauf sagte ein anderer Beamter: "Man braucht ja nur zu lenken".

Da mein TR vom Baujahr 1951 ist, gefällt mir der neue Kotflügel daran ganz gut. Ja, man müßte Gespann fahren können.

Geschehen in Mettmann bei Düsseldorf.

A. Vo.

Die Späße des schwarzen Elefanten, oder die seltsame Panne.

Es war auf der Heimfahrt vom Elefantentreffen 1962. Es regnete in der Eifel. Wir waren vier Gespanne, drei R 51 III und unsere R 67 II. Bis Koblenz hatte ich die Spitze übernommen und das Tempo bestimmt, um die Jungs heil durch die Kurven zu schleusen. Denn alle drei fahren nur im Winter mit Seitenwagen. Nun bis Koblenz ging alles glatt, außer den Klappergeräuschen, die nun mal zu einem 74000 km alten Motor gehören, der nach nie offen war. Auf der Rheinuferstraße gings dann los. Der linke Zylinder setzte aus. Na, denke ich, es wird eben der Kerzenstecker sein. Ist ja viel auf den Treffen davon geredet worden. Also Stecker ausgewechselt, ein Tritt beruhigend brummt der Motor. Jedoch nach ca. 1 km war es wieder aus. Aber am Stecker kann es nicht liegen, es muß der Vergaser sein. Nachgeguckt, ist in Ordnung. Angetreten und ab geht die Post. Nach ca. 2 km bleibt mir der Hurraschrei im Hals stecken, denn es ist wieder dasselbe. So geht das 6 - 7 mal. Funke und Sp it ist da, also ehrlich Leute, ich war mit meiner Kunst am Ende, ebenso meine Kumpels. Dann kurz vor Wiesbaden geht es wieder plop, plop, plop. Sagt doc: mein Angetrautes im Boot zu mir ganz scheu, da meine Stimmung unter dem Gefrierpunkt angelangt war: "Vielleicht ist es dasselbe wie bei unserer Resi (Residenz)". Bei mir dämmerts, eine ganze Beleuchtung geht mir auf. Ich reiße den Matchsack vom Tank, ins Boot damit, und siehe da, der Elefant läuft und läuft und.....

Meine Panne war Luft, denn die konnte nicht in den Tank, weil auf dem Löchlein des Tankdeckels der nasse Matchsack lag. Bei den kurzen Halt pausen lief der Sp it nach, so daß kein Mangel daran festzustellen war. Übrigens war die mit rundlaufendem Motor zurückgelegte Strecke niemals gleich, theoretisch müßte doch eine Schwimmerkammer voll soweit reichen wie die andere, ungefähr, meine ich. Es waren manchmal 10 km und mehr, deshalb bin ich fast verzweifelt. aber auch das ist geklärt, es waren

die Schlaglöcher, die den Matchesack etwas verrutschten.
Wenn einer mal so eine Panne haben sollte, mein Rat: fahrt
schlechte Straßen. Gewußt wo, oder?

Hans Köhler

Molykotte - Bardal - Liqui-Moly - Moly-Slip ??

Im Jahre 1959 fing ich mit Liqui-Moly an. Wegen der höheren Leistung. Ich wollte doch etwas schneller sein, als der Alfons nebenan. Auf der IFMA 1960 traf ich dann einen, der, wie es schien, viel Ahnung hatte. Er verdammt alle Zusatzschmiermittel, die feinstgemahlenes Graphit oder Molybdändisulfid enthielten. Sein Tip: "Nimm Bardahl"! Ich tat's.

Seit gut einem Jahr fahre ich nun nur noch reines HD-Öl für Dieselmotore. Es geht auch ohne Zusatz. Seinerzeit war von einer Mehrleistung nichts zu verspüren, ich kann mich aber auch nicht über eine Leistungseinbuße, nachdem keine Zaubermittel mehr den Motor kamen, beklagen.

Gutunterrichtete Leute wollten wissen; das Zeug greife Buntmetalle an. (Im Zweizylinder-BMW also Stößel- und Ventilführungen, Pleuelaugen). In meinem vor Jahresfrist neugelagerten Motor war davon nichts zu sehen. Etwas anderes aber stieß mir sauer auf: Die beiden auf der Kurbelwelle sitzenden Ölschleuderringe waren am Randkragen beinahe bis oben hin zu. So ein blaugrauer metallischer Dreck war da drin. Die Bohrung für die Pleuelschmierung war fast zu. Lange wäre das nicht mehr gut gegangen. (Kommentar der BMW-Niederlassung Essen: Wenn so etwas in München gefunden wird, ist die Garantie hin).

Die Ölschleuderringe wirken ja wie Zentrifugen! Wenn man weiß, daß MoS_2 etwa 5mal so schwer wie Motorenöl ist, erklärt das alles. ($Z = \frac{m}{r} \cdot \frac{v^2}{2}$).

Verschiedene Leute werden jetzt kommen und sagen, -schön und gut, aber um den Verschleiß beim Kaltstart zu mindern, sollte man.... Ja, es ist nun mal so jedes Ding hat das Bestreben, sich nach unten zu verdrücken, so auch das Motorenöl, das des nachts zurück in die Ölwanne läuft. Meines Erachtens dürften aber die Dinge beim Boxermotor etwas anders liegen.

So, und nun zum Schluß noch einige Dinge zum gleichen Thema aus "DM"-Heft 11, 1965:

-Autoölszusätze sind nicht notwendig, manche können sogar schaden. Aber einige sind gut. Fast so gut wie die Werbung. -

-"DM" fragte Auto-Hersteller, was sie von Sonderzusätzen halten. Die offiziellen Stellungnahmen sind durchweg ablehnend. BMW :

"Wir lehnen grundsätzlich alle Zusätze zu Ölen ab".-

- Dr. Kruppke, Schmierpapst von Mercedes: "Es gibt keinen Zusatz auf dem Markt, der mehr kann, als die schon im HD-Öl enthaltenen Zusätze"! -

Liqui-Moly GMBH in Ulm meinte: Ein mit MoS_2 gefahrener Motor müßte ohne Öl noch 20 km laufen, "DM" bezweifelte das. Spontan erklärt sich Geschäftsführer Henle von L-M bereit, einen betriebs-eigenen VW für die Beweisführung zu opfern.

Hohmann

E.M.S.

Betr. Brief unseres Kameraden Günter Zühlke aus Kiel, Landesverband Ostsee im BVDM.

In diesem Schreiben erklärt der Landesverband seinen Austritt aus dem BVDM aus nachstehenden Gründen:

- 1.) Als Hauptgrund wird vermerkt das nicht pünktliche Erscheinen der Ballhupe. Man sehe außerdem bei einem Jahresbeitrag von DM 7.- keine Vorteile.
- 2.) Weil mehrere Briefe an den Vorstand nicht beantwortet wurden.
- 3.) Seit 2 Jahren kein Kassenbericht mehr erfolgte.
- 4.) Keine Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Landesverbänden vorhanden ist, es würden keine Terminkalender und Ausschreibungen verschickt.
- 5.) Angeforderte Gelder äußerst schleppend eingingen.

Kamerad Zühlke hat erklärt, daß er in Norddeutschland nur weitermachen würde, wenn die Firmierung nicht mehr BVDM heißen würde. Fast alle Mitglieder im Landesverband Ostsee haben dem zugestimmt. Am 30.11. d.J. sollte der neue Club gegründet werden. Von einer vorherigen Benachrichtigung des Vorstandes wurde abgesehen, weil man glaubte, doch keine Nachricht zu bekommen. Dieses Schreiben war an die Vorstandsmitglieder weiterzuleiten.

Unsere Meinung ist, daß dieser Schritt alle angehe und veröffentlichen ihn aus diesem Grunde.

Allerdings erachten wir eine Stellungnahme für erforderlich.

Sehr geehrter Herr Zühlke.

Auf Grund Ihrer förmlichen Anrede blieb mir keine andere Wahl, als ebenfalls die gleiche Anrede zu gebrauchen.

Die von Ihnen erhobenen Anwürfe, die, aus Ihrer Sicht gesehen zum Teil zu recht bestehen, geben uns Anlaß, Ihren Brief nicht unwidersprochen hinzunehmen. Unsere Stellungnahme geben wir in die Ballhupe, da wir der Meinung sind, daß jedes Mitglied ein Anrecht darauf hat, verbandseigene Dinge zu erfahren.

Einleitend möchte ich ins Gedächtnis rufen, daß der Bundesverband gegründet wurde, um die Idee des Motorradfahrens mit allem Drum und Dran zu pflegen und weiterzubenutzen. Also eine Vereinigung, die nur auf ideeller Basis Sorge dafür tragen will, unseren schönen Motorradsport nicht in Vergessenheit geraten zu lassen. Wir sind der Meinung, daß wir in der Vergangenheit unseren Einsatz oft genug bewiesen haben. Der BVDM ist also kein Verein, bei dem man wie an einem Automaten oben Geld reinsteckt, um eine Ware zu erhalten, die nach Geldwert und Gegenleistung materieller Art zu bewerten ist. Das müßte bekannt sein, da es häufigst erwähnt wurde. Der Jahresbeitrag war dementsprechend. Die Möglichkeit, Reifen und Markenöl billiger zu bekommen, ist eine erwähnenswerte Geschäftlichkeit, die bei Inanspruchnahme den Jahresbeitrag wieder hereinbrachte.

Zur Struktur des BVDM ist zu sagen, daß er bewußt in Landesverbände unterteilt wurde. Diese Landesverbände haben absolut selbstständigen Charakter, d.h. in der Austragung von Veranstaltungen, in der Pflege der Gemeinschaft wurden eigenständige Arbeit verlangt. Es ist doch wohl leicht zu verstehen, daß eine Vereinigung, die über das ganze Bundesgebiet verstreut ist und nur von ehrenamtlichen Mitgliedern betreut wird, nicht von einer zentralen Stelle zu lenken ist. Der Gesamtvorstand wurde gegründet, weil der Gesetzgeber das so verlangt. Wir waren dadurch in der Lage, den Verband für das ganze Gebiet nur einmal eintragen zu lassen. In einem anderen Fall hätte jeder Landesverband sich einzeln eintragen lassen müssen.

Ganz besonders ist aber zu erwähnen, daß vom Vorstand schon bei der vorletzten Hauptversammlung der Vorschlag kam, den Gesamtverband und die Erstellung der Ballhupe wechselseitig den Landesverbänden für je 1 Jahr zu überlassen. Beabsichtigt war damit eine Intensivierung der Arbeit und eine gesunde Konkurrenz. Sie, Herr Zühlke und der Landesverband Ostsee, sollte damit den Anfang machen. Aber weder Sie noch die anderen Landesverbände waren bereit, diese Arbeit zu übernehmen. Ich bin heute noch der Meinung, daß bei einer solchen Regelung viele Freunde anderer Meinung geworden wären hinsichtlich der zu leistenden Arbeit.

Nun zur Ballhupe.

Die Ballhupe ist ein reines Nachrichtenblatt, die Reihenfolge und das Erscheinen ist in keiner Weise periodisch festgelegt. Ein häufigeres Erscheinen liegt in den Händen eines jeden Mitgliedes. Jeder wurde darauf angesprochen durch Beiträge schriftlicher Art die Ballhupe zu bereichern und somit mitzugestalten. Ein Vergleich der Ballhupe mit einer reinen Fachzeitschrift ist abwegig, da die Leute das beruflich machen und wir die Ballhupe in unserer Freizeit herstellen.

Wenn Briefe an den Vorstand unbeantwortet blieben, so ist das einzig und allein darauf zurückzuführen, daß unser Schriftführer Lothar Emmrich monatelang im Krankenhaus lag und seine Frau auch für die Arbeit des Bundesverbandes ausfiel, da sie Nachwuchs erwartete. Der fehlende Kassenbericht kam durch noch traurigere Umstände zustande, wie der Hinweis von M.E. Schmidt beweist. Ich glaube, daß durch solch einschneidende Dinge im Leben eines Menschen, sein vorübergehend fehlender Einsatz zu entschuldigen ist.

Fehlende Zusammenarbeit der Landesverbände ist räumlich bedingt, könnte aber durch Eigeninitiative ausgeglichen werden. Wie festzustellen war, hat sich in allen Landesverbänden etwas getan, wobei wir dem Landesverband Ostsee bestätigen müssen, daß er besonders rührig war.

Zuschüsse für die Landesverbände:

Für Veranstaltungen etc. war bisher eine zentrale Steuerung der Zuschüsse nicht nötig. Aber bei einem gut funktionierenden Landesverband hätte nach Aussprache eine Regelung getroffen werden können.

Abschließend kommen wir nach reiflicher Überlegung nicht umhin, daß Sie und Ihre Freunde erst einmal eine Aussprache hätten herbeiführen müssen, um Dinge, die zu beanstanden sind, zu klären. Sollte hierzu noch Gelegenheit sein, sind wir gerne bereit, uns mit Ihnen irgendwo zu treffen. Sollten im Bereich Ostsee einige Freunde im BVDM bleiben wollen, so bitten wir um entsprechende Benachrichtigung.

Wir glauben und sind davon überzeugt, daß Sie, Herr Zühlke, auch außerhalb des BVDM weiterhin für die Idee des Motorrades arbeiten werden. Ihnen und Ihren Freunden wünschen wir für die Zukunft alles Gute und guten Erfolg.

Ich grüße Sie im Namen des Vorstands.

H. Briel