

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



4/67



Liebe Freunde,

es ist ein gern geübter Brauch, am Jahresende Rückschau zu halten auf die abgelaufenen zwölf Monate. Dabei kann man - insbesondere wenn derartige Rückblicke für eine mehr oder weniger breite Öffentlichkeit bestimmt sind - die merkwürdigsten Beobachtungen machen. So spekulieren z.B. Politiker häufig auf das kurze Gedächtnis des Publikums, denn sonst wäre es wohl kaum möglich, daß in Weihnachts- oder Neujahrsansprachen oder Artikeln selbst krasse Versager nachträglich in Leistungen und Fortschritte umgemünzt werden.

Diesen Gepflogenheiten wollen wir uns in unserem Rückblick auf das Leben und die Arbeit des BVDM im Jahre 1967 nicht anschließen. Das glauben wir nicht nur unseren Mitgliedern und Freunden schuldig zu sein, wir wissen auch, daß diese ein offenes Wort vertragen.

Das MOTORRAD-JAHR begann mit dem schon zur Tradition gewordenen ELEFANTEN-TREFFEN. Das wunderbare Winterwetter brachte eine noch größere Beteiligung als in den Vorjahren. Der erstmals von uns eingerichtete Pannen-Hilfs- und Abschleppdienst wurde kaum in Anspruch genommen, aber nicht weil die Motorräder zuverlässiger geworden waren, sondern weil sich kaum einer die Nummer des Pannentelefs notiert hatte. Trotzdem konnten wir in einigen Fällen lahm gewordenen Böcken wieder auf die Sprünge helfen. Unseren Helfern und den Firmen, die uns mit tatkräftiger Hilfe und Ersatzteilen unterstützten, möchten wir an dieser Stelle noch einmal danken. Wir freuen uns, feststellen zu können, daß sich zum kommenden ELEFANTEN-TREFFEN schon wieder eine große Anzahl unserer Freunde zur Verfügung gestellt hat.

Das trifft auch zu für den Ordnungsdienst. Und wenn beim letzten Mal bei der Aufstellung und beim Start zur Ehrenrunde noch Mißverständnisse auftraten, so wird sich das beim nächsten Mal nicht wiederholen.

Die Klebeplaketten fanden großen Anklang und wurden flott verkauft. Bei der Disposition der Ansteckplaketten waren wir zu vorsichtig gewesen. Alle Bestellungen waren aber bis Mitte Februar abgewickelt. Mit besonderem Dank dürfen wir hier den Einsatz einiger Damen des LV RHEIN-RUHR erwähnen.

Es ist klar, daß wir uns zum ELEFANTEN-TREFFEN 1968 noch größere Mühe geben werden. Näheres über unsere Vorbereitungen lesen Sie an anderer Stelle in dieser Ausgabe.

Ende des vorigen Jahres hatten wir eine Art Flurbereinigung vorgenommen und alle Karteteileichen sowie hartnäckige Beitragsschuldner aus den Mitgliederlisten gestrichen. Doch bis zur Hauptversammlung hatte der Mitgliederbestand durch Neuzugänge den alten Stand nicht nur erreicht sondern überschritten. Die weitere Entwicklung nahm einen sehr erfreulichen Verlauf. Ende Mai schlossen sich rund 25 Motorradfahrer zum Landesverband SCHWARZWALD-BODENSEE zusammen. Im Herbst wurde im Raume Gießen der Landesverband MITTELHESSEN gegründet.

Im Raume Lüneburg errichten einige neue und sehr aktive Mitglieder zur Zeit einen Stützpunkt in Form eines Ortsclubs. Dieser soll im Laufe des nächsten Jahres zu einem neuen Landesverband ausgebaut

werden. Ähnliche Bestrebungen bestehen in Schleswig-Holstein, nur daß dort ein paar langjährige Mitglieder die Sache in die Hand genommen haben.

Auf dem Wege zu einem unserer wichtigsten Ziele: "Weitere Verbreitung des BVDM", war das Jahr 1967 eine sehr erfolgreiche Etappe.

Nachdem sich 1966 die Kasseler Motorradfreunde dem Landesverband WESERSTEIN angeschlossen hatten, stellte sich im Laufe dieses Jahres heraus, daß diese beiden Partner doch wieder lieber getrennt operieren wollen. So hat man sich dann Anfang November in aller Freundschaft zu einer Teilung entschlossen. Den Mitgliedern wird auf der Hauptversammlung des Landesverbandes im Laufe dieses Monats freigestellt, welcher der beiden Gruppen sie sich anschließen wollen. Wir sind der Ansicht, daß dieser Schritt richtig war. Man wird sich weiterhin freundschaftlich verbunden bleiben und aus der räumlichen Nachbarschaft kann sich eine fruchtbare Konkurrenz entwickeln die nur zum Wohle unserer gemeinsamen Bestrebungen ausschlagen wird.

Die Einführung der "Junior"-Mitgliedschaft für 16 - 18 jährige hat sich in den Landesverbänden RHEIN-MAIN und RHEIN-RUHR als Erfolg erwiesen. Aus den übrigen Landesverbänden liegen uns noch keine Erfahrungen vor. Wir rechnen aber damit, daß auch dort dieser Gedanke im Laufe des kommenden Jahres Fuß fassen wird.

Als nächster Schritt muß die Veranstaltung von speziellen Wertungsfahrten für die Junioren folgen. Hier ging bisher erst der LV RHEIN-MAIN mit gutem Beispiel voran. Im übrigen hat es schon Jahre gegeben, in denen in punkto sportlicher Veranstaltungen mehr los war.

Eine Veranstaltung wollen wir hier noch einmal hervorheben, weil sie, trotz guter Organisation und großem Erfolg, leider nicht das verdiente große Echo gefunden hat: die erste DEUTSCHE JUMBO-RALLYE, Ende Mai dieses Jahres. Es wäre müßig, den unglücklichen Zufällen nachzuspüren, die die wirksame Publizierung dieser großartigen Werbung für das Motorradfahren verhinderten. Wir sind aber sicher, daß diese Fahrt ebenso zu einer ständigen Einrichtung werden wird, wie das ELEFANTEN-Treffen oder das Trial von Bad Sooden-Allendorf.

Eine weitere große Aufgabe kommt in der nächsten Zukunft auf uns zu. An anderer Stelle in dieser Ausgabe berichten wir über den noch andauernden Ausfall unseres Freundes Horst Bredow, dem Gründer und Leiter des ARCHIVS FÜR MOTORRADGESCHICHTE, Berlin. Es ist selbstverständlich, daß wir die Arbeit von Horst Bredow jetzt erst recht nach besten Kräften unterstützen.

Die im ganzen erfreuliche Bilanz des Jahres 1967 ist kein Grund, uns auf eingebildeten Lorbeeren auszuruhen. Wir können aber mit Zuversicht in das neue Jahr gehen.

Unseren Freunden und Mitgliedern wünschen wir ein schönes und ruhiges Weihnachtsfest sowie viel Schwung und Erfolg im Motorrad-Jahr 1968.

Auf Wiedersehen beim ELEFANTEN-Treffen!

Der Bundesvorstand

ELEFANTEN - TREFFEN 1968

Um einen harmonischen Ablauf des größten Treffens der europäischen Motorradfahrer zu gewährleisten, haben wir auch diesmal umfangreiche Vorbereitungen getroffen. Ohne eine entsprechende Vorsorge wäre nämlich eine reibungslose Abwicklung dieser Riesenveranstaltung nicht mehr möglich.

Alle Teilnehmer werden es besonders begrüßen, daß an den Tagen des Treffens der große Platz vor der Haupttribüne, die Südschleife und die Gegengerade für Autos gesperrt sind. Ausnahmen gelten nur für Fahrzeuge des Abschleppdienstes und der Nürburgring GmbH. Händler dürfen nur ins Fahrerlager, dort findet auch der Plaketten-Verkauf statt.

Die Südschleife darf am Samstag und Sonntag von Motorrädern kostenlos benutzt werden. Für das Befahren der Nordschleife wird eine ermäßigte Gebühr von DM -,50 für Motorradfahrer erhoben. Die Einfahrt zur Nordschleife ist aber nur von Nürburg aus möglich.

Unser Pannen-Hilfs- und Abschleppdienst ist ab Freitag, 14 Uhr unter der Ruf-Nr. 02691-2041 erreichbar. Dieser Apparat ist am Freitag bis 19 Uhr, am Samstag von 9 bis 17 Uhr besetzt. Wer also in einem Umkreis von ca. 30 km Luftlinie um den Ring liegen bleibt und sich selbst nicht mehr helfen kann, rufe die vorgenannte Nummer an. Aber bitte diese Nummer auch notieren und im Falle eines Falles ganz klare Angaben über den Standort der Maschine machen!

Die Lautsprecher-Durchsage liegt natürlich wieder in den bewährten Händen von Karl-Julius Holthaus. Damit dieser aber nicht wegen jeder Kleinigkeit angesprochen wird, steht ihm ein Auskunftsdienst zur Seite, der von mehreren sich ablösenden Kameraden des LV RHEIN-RUHR gestellt wird. Dringend gesucht werden aber noch Damen und Herren mit englischen und französischen Sprachkenntnissen, die sich stundenweise dem Auskunftsdienst zur Verfügung stellen. Meldungen bitte direkt an K.-Julius Holthaus, 4 Düsseldorf, Kaiserstraße 37, mit der Angabe, ab wann der Betreffende am Ring ist.

Der Ordnungsdienst wird möglichst unauffällig seines nicht leichten Amtes walten. Er wird in der Hauptsache dafür sorgen, daß sich bei der Einfahrt in das Fahrerlager und am Start und Ziel keine Stauungen ergeben, und daß die Aufstellung zur Ehrenrunde reibungslos klappt. Wir bitten alle BVDM-Mitglieder, die mit dem Ordnungsdienst beauftragten Kameraden zu unterstützen.

Die vor der Totenehrung und der Ehrenrunde unvermeidlichen Begrüßungsansprachen werden kurz und knapp sein.

Wir sind bemüht, einige gute Rennsport-Filme zu bekommen. Näheres darüber wird am Ring bekanntgegeben.

Und nun wünschen wir in der Eifel richtiges "Elefanten-Wetter" und allen Teilnehmern eine störungsfreie An- und Rückfahrt!

Organisations-Ausschuß
"Elefanten - Treffen"

O p t i m i s t e n

Optimismus ist eine an sich begrüßenswerte Einstellung zu unserem nicht immer störungsfrei verlaufenden Dasein. Motorradfahrer müssen überhaupt geborene Optimisten sein, denn ein richtiger Pessimist, also ein Mensch, der zuerst und von allen Dingen die Kehrseite sieht, wird sich niemals freiwillig diesem einspurigen Ungetüm aus Eisen, Draht und Gummi, genannt Motorrad, anvertrauen.

Wie aber ein Schuß gesundes Mißtrauen nichts mit Pessimismus zutun hat, dürfen wir Gleichgültigkeit und unbekümmerten Leichtsinn nicht mit Optimismus gleichsetzen. Auch nicht, wenn uns dies von der Motorradindustrie als Ausdruck sogenannter "Lebensfreude" verkauft werden soll.

Vor mir liegt der Prospekt eines der zahlenmäßig bedeutendsten deutschen Zweiradhersteller. Klappt man dieses in Druck und Farben gut aufgemachte Papier auf, dann kommt einem auf der Vorderseite fast das gesamte Programm dieser Firma entgegen: über die ganze Breite der Straße verteilt rauschen da die Maschinen an, überwiegend mit zwei Personen besetzt, die männlichen Wesen - Fahrer möchte ich sie hier nicht nennen - in Hemdsärmeln, offen flatternden Jaketts oder dünnen Sommerpullis, die als Sozias dargestellten Damen in neckischen Posen mit dünnen Sandaletten und knappen Hosen, Handschuhe, Brille und Sturzhelm trägt natürlich keiner.

Man könnte meinen, die ganze Schau spielte sich in Kalifornien oder Florida ab. Aber nein, mit diesen Bilderchen sollen hierzulande junge Leute zum Kauf von Motorrädern angeregt werden. Warum aber spiegelt man den Kunden vor, daß Motorradfahren nur bei schönem Wetter stattzufinden habe, mit anderen Worten: man will bewußt darüber hinwegtäuschen, daß zum Motorradfahren auch eine entsprechende Bekleidung gehört, daß Sturzhelm, Brille und Handschuhe zwar nicht schneieke sind aber lebenswichtig sein können!

Oder befürchtet man, daß ein Kaufwilliger von der Anschaffung eines Zweirades Abstand nimmt, wenn er hört, daß er noch runde zwei Hunderter für eine entsprechende Bekleidung ausgeben muß? Ausländische Motorradproduzenten sind offenbar von derartigen Zweifeln nicht geplagt. Mir liegen eine Fülle von englischen und japanischen Motorradprospekten vor; soweit Fahrer darin abgebildet sind, tragen diese mindestens einen Sturzhelm, sehr oft sind sie sogar in zünftiger Fahrerbekleidung abgebildet. Dabei kann man gewiß nicht sagen, daß diese Druckschriften weniger anziehend wirken.

Nun komme mir keiner mit der Entschuldigung, der Blödsinn würde von Werbeagenturen fabriziert, die keine Ahnung vom Motorrad haben. Ich habe noch nie gehört oder erlebt, daß ein Auftraggeber unbeschene etwas unter die Leute bringen läßt, was eine Werbeagentur sich ausgedacht hat. Im Gegenteil, für sein gutes Geld verlangt der Auftraggeber einige Entwürfe, die er begutachten möchte. Zudem werden Prospekte meist von den Werbeabteilungen der Industrie selbst entworfen. Dort also sitzen die Trottel, und sie merken nicht einmal, daß sie an ihrem eigenen Ast sägen.

Den potentiellen Kunden, der von der Kaufabsicht zurücktritt, weil ihm von vorn herein klargemacht wird, daß man mit offenem Hemdkragen und Gesundheitslatschen nicht Motorrad fährt, gibt es nicht. Eine

ganze Menge junger Leute stellt aber schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit das Zweirad in die Ecke und steigt auf einen Gebrauchtwagen um, weil ihm beim Kauf keiner, weder der Händler und noch weniger die Industrie, sagte, daß man auf die Dauer an einer Maschine nur Spaß haben kann, wenn man sich auch entsprechend anzieht. Und daß das natürlich auch etwas kostet.

Damit keiner meint, ich sähe nur die Splitter in den Augen anderer, möchte ich es hier zum Xten Mal wiederholen:

kümmert euch um die Jungens!

Mit der Junior-Mitgliedschaft haben wir in diesem Jahr erste kleine Erfolge gehabt. Es muß aber noch viel mehr getan werden. Die Junior-Mitgliedschaft ist ja nicht nur für die Söhne älterer Mitglieder, aber diese Söhne können und müssen die besten Werber für den Nachwuchs sein.

Zum Kapitel "Optimismus" gehört noch folgendes: kein Mensch hatte sich im vorigen Jahr die Telefon-Nr. des BVDM-Hilfs-Dienstes notiert, weil jeder von sich glaubte, er würde schon ohne Panne zum ELEFANTENTREFFEN kommen. Wer hat eigentlich Verbandszeug bei sich, wer weiß Bescheid in erster Hilfe? Schön, man mag glauben, daß man es selber niemals brauche, aber man kann nicht gleichzeitig glauben, daß anderen auch niemals etwas passiert. Und ist es dann nicht besser, wenn man zu helfen in der Lage ist? Ein nicht geringer Anteil der rund 14.000 Verkehrstoten jährlich (alleine in der Bundesrepublik!) brauchte nachweisbar nicht zu sterben, wenn sofort sachgemäß geholfen worden wäre - und zwar von Laien -. Eines der Ziele für 1968 sollte daher sein: Jedes BVDM-Mitglied ein ausgebildeter Unfall-Helfer! Auch das gehört zur "Hebung des Ansehens der Motorradfahrer in der Öffentlichkeit".

Gehen wir also mit Optimismus in das neue Jahr!

Bill Longstroke

- - - - -

Zum Bezug von Reifen und Motoröl

Bis auf weiteres müssen Reifen leider noch zentral bestellt werden, bei H. Briel oder W. Reuter. Wir versuchen aber weiterhin, einen regionalen Einkauf zu erreichen.

Motoröl kann im nächsten Jahr über die Landesverbände beschafft werden. Näheres darüber wird den Vorsitzenden der Landesverbände noch mitgeteilt.

Sobald wie möglich wird dann ein neues Merkblatt über sämtliche Einkaufsmöglichkeiten - u.a. auch Ketten usw. - herausgegeben.

An alle Veteranen - Freunde

Der Gründer und Leiter des ARCHIVS FÜR MOTORRADGESCHICHTE in Berlin, unser Mitglied Horst B r e d o w, ist bekanntlich vor einem Jahr schwer erkrankt. Seine Wiederherstellung macht zwar langsam Fortschritte, doch kann er noch auf längere Zeit hinaus nicht seine alte Aktivität entfalten. Die reine Archiv-Arbeit wird so gut es geht fortgesetzt, an die Restaurierung der zahlreichen, teils sehr seltenen und wertvollen Maschinen kann Horst Bredow aber vorläufig nicht denken, jede körperliche Anstrengung ist ihm von den Ärzten strengstens untersagt.

Die Anzahl der aktiven Mitarbeiter ist in Berlin naturgemäß beschränkt. Das Archiv ist also auf Hilfe von draußen angewiesen, und wo wäre diese eher zu finden als beim BVDM ? Horst Bredow macht dazu folgendes Angebot: aus dem vorhandenen Bestand werden Veteranen-Maschinen an Interessenten abgegeben, die sich verpflichten, die ihnen überlassenen Stücke im Sinne des Archivs in den Original-Zustand zu versetzen und zu erhalten. Eigentümer der Maschinen bleibt das ARCHIV FÜR MOTORRADGESCHICHTE Berlin, der jeweilige Besitzer verwaltet seine Maschine treuhänderisch und hat dafür das Recht der Benutzung, d.h. er kann damit auch an Veranstaltungen, wie Veteranen-Rallye's und dergleichen teilnehmen.

Der Bundesvorstand des BVDM begrüßt diesen Vorschlag sehr und richtet für alle damit zusammenhängenden Fragen ein Referat "Veteranen-Arbeit" ein. Als Leiter dieses Referates ist der Kamerad Dieter Krause, 4151 Schiefbahn, Kleine Frehn 16 vorgesehen. Dieter Krause, bei seinen Freunden auch unter dem Namen "Professor" bekannt, ist einer der ältesten Mitarbeiter des Archivs in Westdeutschland. Selbst Veteranen-Sammler, sind ihm die Freuden und Sorgen dieses Hobbys bestens bekannt.

Nun ist die Wiederherstellung eines mehr oder weniger verkommenen alten Motorrads ein Unternehmen, welches in den meisten Fällen die Möglichkeiten eines Einzelnen, sowohl was den Umfang der erforderlichen Arbeiten als auch die damit verbundenen Kosten betrifft, übersteigt. Wir schlagen daher vor, daß sich innerhalb der Landesverbände Arbeitsgemeinschaften für Veteranenpflege bilden. Dabei wäre es z.B. denkbar, daß sich jeweils eine Arbeitsgemeinschaft auf eine Marke spezialisiert. Wichtig ist vor allem, daß man sich nicht verzettelt und eine einmal begonnene Arbeit konsequent zu Ende führt. Kameraden mit einschlägigen Berufen oder entsprechenden Beziehungen gibt es nach unserer Kenntnis in allen Landesverbänden.

Interessenten wollen sich bitte an Dieter Krause direkt wenden. Da der Transport von Maschinen aus Berlin in das Bundesgebiet nicht nur etwas kostet sondern auch einen kleinen Papierkrieg erfordert, möchten wir unserem Freund Bredow vorschlagen, zunächst einmal Maschinen zu vermitteln, die sich bereits im Bundesgebiet befinden und ursprünglich für die Überführung nach Berlin vorgesehen waren.

Wir hoffen und wünschen, daß dieser Appell ein nachhaltiges Echo findet.

W.R.

Natürlich haben wir mit unserem Freund Dieter Krause über die ihm zugedachte Aufgabe gesprochen. Hier ist seine erste Stellungnahme:

Als unmittelbar Betroffener möchte ich mich auch zu Wort melden. Sicher, wer hat sich keine Gedanken gemacht wie die von Herrn Bredow so ernsthaft - wissenschaftlich - geführte Arbeit erhalten und weitergeführt werden kann, trotzdem der gute Mann z.Zt. krank ist.

Eigentlich war ich schon immer der Meinung, für reine mechanische Arbeit beim Aufbügeln einer Maschine, ist Herr Bredow selbst zu schade!

Dort ist er zu ersetzen, aber eben nicht in seinem ARCHIV ! Er selbst weiß am besten, wo er welche Unterlage oder technische Daten am schnellsten findet oder neue Daten einzuordnen hat. Hingegen womit welcher Lenker wo vernickelt wird, das weiß bestimmt auch ein anderer und kann das auch ausführen.

Die Anregung unseres Schriftführers Willy Reuter erscheint mir sehr gut. Schwierigkeiten sind da, ich will sie nicht überbewerten. Aber um diese Schwierigkeiten zu sichten und zu beseitigen möchte ich mich schon gern einsetzen.

Von dem Pflege"Vater" wird Idealismus verlangt, Idealismus und saubere Arbeit. Das Endziel ist der serienmäßige Zustand und keine grobe Abweichung davon. Kein Modernisieren, Besser- oder Schnellermachen. Ein Veteran ist kein billiges Motorrad, um damit zur Arbeit zu fahren oder um die Andere zu schonen, nein, "um Freude daran zu haben" und bei gutem Wetter damit auszureiten. Selbstverständlich auch für Veteranen-Rallys. Überhaupt sollte ein Interessent einmal einige Veteranen-Rallys abklappern, um zu sehen, wie man es richtig macht und wie man es besser bleiben läßt.

Ein gut restauriertes Motorrad ist ein Wertobjekt, das Eigentumsrecht des ARCHIVS für MOTORRADGESCHICHTE, Berlin, erstreckt sich nach der Fertigstellung darauf, zu verhindern, daß damit ein Cirkus im negativen Sinne aufgezo-gen wird. Ein "Verkauf" zwecks Ausbügeln des Haushaltsbudgets ist natürlich auch nicht drin; falls man die "Nase voll hat" kann das Fahrzeug an das ARCHIV zurückgegeben werden.

Bitte, meine keiner, das sei ein faules Ei. Vergessen wir nicht, daß Horst Bredows Arbeit auch nicht für ihn selbst gemacht wird, sondern für uns, die wir am Motorrad hängen und für die Leute, die nach uns kommen werden und denen das Wissen erhalten bleiben soll. Wir sind eingeladen, durch praktische Arbeit mitzumachen.

An einer Vorinformation Interessierte dürfen mich gern besuchen. Eine kleine, bescheidene Motorrad-Bibliothek steht zur Einsichtnahme zur Verfügung.

Dieter Krause
4151 Schiefbahn
Kleine Frehn 16

Wie ich eben aus Berlin erfahre, mußte Horst Bredow schon wieder ins Krankenhaus und ein Ende seiner Krankheit ist noch nicht abzusehen. Es liegt auf der Hand, daß neben Horst Bredow selbst, auch seine Familie von der langen Krankheitszeit hart getroffen ist. Frau Bredow bittet, vorläufig von Anfragen an das Archiv abzusehen. BVDM-Mitglieder können in dringenden Fällen Fragen zu irgendwelchen Veteranen-Motorrädern an Dieter Krause oder an mich richten. Wir wollen gerne im Rahmen der uns zur Verfügung stehenden Unterlagen Auskunft geben.

Aus den hier geschilderten Gründen muß sich Horst Bredow leider von seiner 450er HONDA trennen. Die Maschine ist bestens eingefahren, hervorragend gepflegt und hat insgesamt 8.500 km gelaufen - nur Langstrecke! Einwandfreie Straßenlage durch sorgfältigste Schwingenlagerung und geänderte Federbeine! Preis nur DM 2.600,-

W. Reuter

Berichte und Ergebnisse vom 4. ng-Trial in Bad Sooden-Allendorf

Es ist langsam zur Tradition geworden, daß der Landesverband Weserstein in der September-Mitte eines jeden Jahres ein kleines Trial für Serienmaschinen und auch Gespanne sowie für Gelände- und Spezial-Trialmaschinen ausschreibt. Bei den letzteren steht nicht so sehr der Wettbewerb im Vordergrund, sondern die Demonstration der Maschinenbeherrschung der teilnehmenden Fahrer, die die Alltagsfahrer zum Ausfeilen ihres eigenen Fahrstils anreihen soll. Diese Fahrer nehmen im Grunde genommen außer Konkurrenz teil.

Die Vorbereitung der Strecke ging durch meine Fußverletzung zum größten Teil zu Lasten von Volker Lefèvre, und auch die alte Garde vom Weserstein hat ohne viel zu fragen mit zugegriffen; ich selbst wurde am Samstag mittag vor dem Trial mit Gipsbein aus dem Krankenhaus entlassen. Gegen Abend standen alle Sektionen fest und brauchten am Sonntag im Morgengrauen nur noch mit Schildern und Seitenbegrenzungen präpariert werden. Samstagabend traf auch ein Konvoi mit englischen Soldaten aus Bergen-Hohne ein, die mit einem Lastwagen und PKW's sowie einer BSA anrückten und nach einem Zeltplatz suchten. Mit denen bin ich dann noch einmal ins Gelände hochgefahren und habe sie auf die Gefahr der nur ca. 400 m entfernten Zonengrenze hingewiesen.

Am Sonntagmorgen stellten sich insgesamt 32 Fahrer zum Start. Eine Schwierigkeit, die sich bei uns ziemlich leicht überwinden ließ, bestand darin, daß doch wieder einige Maschinen nicht zugelassen waren und von Rechts wegen an unserem Trial nicht teilnehmen durften. Da aber doch die Fahrer einen recht weiten Anmarschweg hatten und unsere Sektionen gänzlich in Privatgelände aufgebaut waren, haben wir "Fünfe gerade sein lassen" und die Fahrer nicht abgewiesen.

Einige Sektionen hatten wir diesmal neu dazugefunden oder umgeändert. Es waren im Einzelnen:

Eine Wende an einer Böschung, eine Wurzelsektion mit sandiger Kehre, eine weitere Wende mit Steilabfahrt am Hang sowie für die Spezialmaschinen eine zusätzliche steile feuchte Auffahrt und eine Querung an einem mit bloßem Sand und Steinbrocken gedeckten Hang, der eine scharfe Wende um einen Baum folgte und eine steile Wende am Grashang mit nachfolgendem Querabsätzen zwischen 30 und 40 cm Höhe. Die anderen Sektionen hatten wir belassen und dem Schwierigkeitsgrad der jeweiligen Klasse angepaßt. Die notwendigen Sektionsänderungen für die verschiedenen Klassen mußte Volker Lefèvre fast allein bewältigen. Hier liegt eine der Schwierigkeiten bei der Ausrichtung eines gemischten ng-Trial Aus eigener Erfahrung weiß ich von den letzten Jahren, daß sich hierbei der Verantwortliche die Zunge aus dem Halse rennen kann und nach der Siegerehrung morsch wie eine ".....fliege" (ja, Sie wissen schon) ist! Auftrieb gibt einem nur immer die Befriedigung, daß auch die Fahrer ganz schön zu wuchten haben und manch einem ganz schön der Kopf unter dem Sturzhelm hervorquoll. Auch diesmal gab es zum Glück keine schlimmen Stürze oder nennenswerten Bruch.

Die Fahrtechnik der Engländer war unseren Trialanforderungen doch nicht gewachsen, und ihr wenig geeignetes Maschinenmaterial machte ihnen auch in der Geländemaschinen-Klasse noch viel zu schaffen. Aber sie haben eisern bis zum "Umfallen" gekämpft! Die beiden Trial-spezialisten waren in unserem Kreise einsame Klasse, und es war eine wahre Augenweide, zuzusehen, wie die Bultaco-Sherpa bewegt wurde. Die Serien- und Geländegespanne ließen wir in einer Klasse mit teilweise verschiedenen Sektionen laufen.

Am Rande der Veranstaltung, die bei glänzendem Wetter über die Bühne ging, hatten die Engländer einen Koch postiert, der das Messer an der Hose wetzend ein ziemlich undefinierbares Süpplein bruzzelte. Seinen speisenden Kameraden schien es zu schmecken, und Fleisch muß drin gewesen sein, denn eine ganze Serie von Knochen und Hühnerklein wurden über die Schulter geschmissen.

Wir danken allen Beteiligten für ihren Einsatz.

Ergebnisse:

Mopedklasse: 1. Walter Wagner, 5 Punkte; 2. Wilhelm Ernst, 13 Punkte; beide Oberdünzsbach; 3. Norbert Labus, 14 Punkte, B.S.A.; kein BVdM-Mitglied am Start.

Serienmaschinen bis 100 ccm: 1. Hermann Ahrend, 11 Punkte; 2. Heinz-Jürgen Kraft, 14 Punkte; beide Bad Sooden-Allendorf; 3. Wilfried Schill, 18 Punkte, Oberhone; kein BVdM-Mitglied am Start.

Serienmaschinen über 100 ccm: 1. Norbert Labus, 5 Punkte, B.S.A.; 2. Gerhold Reitmeier, 13 Punkte, Kassel; 3. Terry Sanger, 29 Punkte, (engl. Soldat) Bergen, Hohnelager;

Geländemaschinen: 1. ungenannt 42 Punkte; 2. ungenannt 47 Punkte; 3. Colin - Richard Withycomed 95 Punkte, (engl. Soldat) Bergen, Hohnelager; 4. Manfred Zindel 115 Punkte, Hann.-Münden;

Trial-Spezialmaschinen: 1. ungenannt 3 Punkte; 2. ungenannt 40 Punkte; kein BVdM-Mitglied am Start.

Geländegespanne: 1. Horst Ullmeier/Eduard Schmitz, 65 Punkte, Duisburg-Hamborn; 2. Georg Schwarz/Christel Oehm, 170 Punkte; kein BVdM-Mitglied am Start

Seriengespanne: 1. Volker Lefèvre/Klaus Halbritter, 5 Punkte; Eschwege/B.S.A.; 2. Wilfried Kunig/Rainer Siemon, 16 Punkte, Helsa;

Erstmalig beim 4. ng-Trial hat der Landesverband Weserstein einen Wanderpreis vergeben, der an den wertungsbesten BVdM-Teilnehmer ausgegeben worden ist. Den großformatigen handkolorierten Merian-Stich von Bad Sooden-Allendorf erhielt in gerahmten Zustand für 1 Jahr Gerhold Reitmeier, Kassel, Salzmannstraße 1.

Für die Jahreswertung des BVdM erhielten folgende Mitglieder Punkte:

Gerhold Reitmeier erreichte als Fahrer für einen 2. Platz	4 Punkte.
Manfred Zindel erreichte als Fahrer für einen 4. Platz	2 Punkte.
Volker Lefèvre erreichte als Fahrer für einen 1. Platz	6 Punkte.
Wilfried Kunig erreichte als Fahrer für einen 2. Platz	4 Punkte.
Rainer Siemon erreichte als Beifahrer für einen 2. Platz	2 Punkte.

Alle oben angeführten Mitglieder gehören dem BVdM-Landesverband Weserstein an.

Eine stolze Bilanz

Der MOTOR-SPORT-CLUB - VIERSEN e.V., Ortsclub im BVdM, kann auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Unter seinem 1. Vorsitzenden Leonhard Gehlen wurden die schon bestehenden internationalen Beziehungen weiter ausgebaut und neue Verbindungen zu in- und ausländischen Clubs und Motorsportfreunden angeknüpft.

Das im Mai dieses Jahres erstmals durchgeführte Internationale Zelttreffen brachte auf Anhieb eine unerwartet große Beteiligung, insbesondere aus nord- und westeuropäischen Ländern. Es ist verständlich, daß bei vielen Mitgliedern des M.S.C. VIERSEN der Wunsch wach wurde, durch Gegenbesuche und durch die Teilnahme an Treffen und Sternfahrten die gewonnenen Freundschaften zu festigen und weitere hinzu zu gewinnen.

So spezialisierte sich der M.S.C. VIERSEN, gewissermaßen ganz nebenbei, auf den großen Tourensport. Die hierbei errungenen Erfolge können sich sehen lassen:

Internationale Sternfahrt nach WAUBACH/Holland:

1. Preis und Gesamtsieger, Erringung des Wanderpokals in der Clubwertung für den Club mit den meisten Teilnehmern.

1. Preis für den Club mit den meisten Fahrern (31)

1. Preis für den ältesten Fahrer (Johann Faahsen, 72)

Internationales Motorradfahrertreffen in St. Quentin/Frankreich:

2. Preis in der Clubwertung (unter 17 teilnehmenden Clubs).

Internationale Zielfahrt HEIDELBERG:

3. Preis in der Mannschaftswertung

1. Preis in der Einzelwertung (Leonh. Gehlen)

2. Preis " " " " (Aanon Aanonsen)

3. Preis " " " " (Heinrich Zangers)

5. Preis " " " " (Karl Vieten)

Zielfahrt Wuppertal (Touring-Club):

2. Mannschaftspreis

Ferner nahm der M.S.C. VIERSEN, teils mit Clubmannschaft, teils mit Einzelfahrern an folgenden Fahrten und Treffen teil:

Sternfahrt Nümbrecht - Sternfahrt Weil der Stadt - Zielfahrt Ochsenhausen - Zielfahrt Herrenberg - Bäderfahrt Bruchsal - Zielfahrt Stuttgart - Zielfahrt Lauffen/Neckar - CALTEX=Trophäen=Fahrt Freudenstadt - Zielfahrt Neckargemünd - Motorradfahrertreffen Solothurn/Schweiz - Löwen-Rallye Zolder/Belgien - Regenbogen-Rallye Kautenbach/Luxemburg - 5. Intern. Zielfahrt Trappenkamp - Dragon-Rallye Nord-Wales - Troll-Rallye Norwegen - 40 Jahre Nürburgring - FIM - Rallye Moskau.

Als Abschluß und Krönung des Sportjahres findet am 16.12. im Clubloka "Waldschänke" in Viersen die Ehrung der Sieger in der Clubmeisterscha im Rahmen eines Kameradschaftsabends statt.

"Das Motorrad bleibt ewig jung - wer damit fährt erst recht". Diesen Leitspruch kann man nicht nur im Clubraum des M.S.C. VIERSEN lesen, seine Mitglieder handeln auch danach!

MOTORRAD - URLAUB - 1968

Liebe Sportfreunde, als ich im späten Frühjahr dieses Jahres mit meinem Vorschlag an Euch herantrat, eine Clubfahrt nach Norwegen, verbunden mit gemeinsamem Urlaub, zu machen, bedauerten viele Mitglieder, erst so spät davon erfahren zu haben: Leider sei ihr Urlaub schon gebucht, Änderungen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden.

So will ich also versuchen, schon jetzt eine Planung für alle diejenigen anlaufen zu lassen, die im nächsten Jahr daran interessiert sind, ihren Urlaub zusammen mit einigen Clubkameraden zu verbringen. Unsere diesjährige Fahrt hat gezeigt, daß das Sprichwort "Geteilte Freude ist doppelte Freude" durchaus richtig ist. Wir waren zu 9 Personen auf 7 Maschinen, welche die Fahrt bis zum Ziel (Grindaheim) gemeinsam zurücklegten. Dabei wurde das Ziel auf Umwegen in mehreren Tagesetappen angefahren. Wir haben viel Freude gehabt und der beste Beweis, daß die Gemeinschaft von Gleichgesinnten zur Steigerung der Urlaubsfreuden wesentlich beitrug ist wohl der, daß selbst bei schlechtestem Wetter die Stimmung niemals unter den Nullpunkt sank! Es würde zu weit gehen, in diesem Rahmen spezielle Erlebnisse erzählen zu wollen. Doch sei hier schon darauf hingewiesen, daß die Teilnehmer an der Norwegenfahrt Euch an einem Wochenende im Februar oder März nächsten Jahres zu einem Lichtbilderabend mit Erlebnisbericht einladen werden.

Es wäre nun erforderlich, daß sich für 1968 einige Kameraden dazu bereitfinden, etwas Organisationsarbeit zu leisten. Am einfachsten erklärt sich das an einem Beispiel:

Karl S. hat sich vorgenommen, seinen nächsten Urlaub in Österreich zu verbringen. Er ist schon öfter dort gewesen und kennt verschiedene Landstriche, die durchaus sehenswert sind. Er ist auch bereit dazu, einige Kameraden einzuladen, diesen Urlaub mit ihm zusammen zu verbringen. Er setzt sich also hin und überlegt, wie er die ihm zur Verfügung stehende Zeit am besten einteilen kann. Das Ergebnis dieser Überlegungen faßt er dann zusammen und schickt es möglichst bald an den Vorstand des BVdM, am besten gleich an mich, den Schatzmeister. Unter dem Kennwort "Urlaub 1968" wird dann alles in der nächsten BALLHUPE gedruckt. Alles Weitere regelt sich von selbst.

Der Vorschlag von Karl S. könnte so aussehen:

A L P E N F A H R T vom 1. bis 20. Juni 1968

- 1. bis 3. Juni Zeltplatz Bludenz/Vorarlberg
- 4. bis 9. Juni Zeltplatz Spondining /Süd-Tirol
- 10. bis 15. Juni Zeltplatz Lienz / Ost-Tirol
- 16. bis 20. Juni Zeltplatz St. Pankratz, 90 km östlich Salzburg

Es sind geplant: Rundfahrten, Bergwanderungen zu Fuß und mit den Maschinen nach Möglichkeit an Stellen, die kein PKW mehr erreichen kann. Interessenten schreiben an Karl S. xyz Adorf, Gampfad 007 (Rückporto beilegen).

Liebe Sportfreunde, wenn Ihr wollt, daß in unserem Verband "etwas los ist", wenn Ihr wollt, daß sich unsere Aktivität nicht darauf beschränkt, einmal im Monat zu Benzingesprächen zusammenzukommen,

d a n n m a c h t m i t !

In Erwartung zahlreicher Zuschriften verbleibe ich Euer

E.M.S.

City
LICHTSPIELE

Alleestraße 28, Telefon 4 85 20

2. Woche

Engel der Hölle

Wegen des großen Erfolges weiter bis Montag!

Farbfilm

Wilden als die „Wilden Engel“

Mörderische Verbrecherjagd im wilden Kapland mit Lex Barker

Die Verdammten der Blauen Berge

Tägl.
15.00
17.30
20.00
18 J.

Fr. u.
Sa.
22.15
18 J.

Ich wollte es genau wissen und sah mir deshalb den Streifen an. Ein Film, in dem das Motorrad im Mittelpunkt zu stehen scheint, ist schließlich nicht alltäglich, und daß der Drehbuchautor nicht die Absicht hatte, seinem Publikum den Eindruck zu vermitteln "Auf zwei Rädern bleibt man jung", war aus vorher erschienenen Film-besprechungen hinreichend bekannt. Mich interessierte in erster Linie die Frage, welche Würdigung, welche Einstufung in den Rahmen der Gesellschaft der Motorradfahrer im Allgemeinen in diesem Film erfuhr. Stand zu befürchten, daß durch den Film ein wesentlicher negativer Eindruck beim Film-publikum hinterlassen wurde, so kann ich heute sagen, daß sich diese Befürchtung nicht erfüllt hat. Und das aus folgendem Grunde. Die im Film auf Motorrädern gezeigten Gestalten fielen derart aus dem Rahmen des hier und heute Üblichen, sowohl in ihrem Äußeren

als auch in ihrem Verhalten, daß schon rein gefühlsmäßig eine Ver-allgemeinerung in der Betrachtungsweise, selbst des am Motorrad überhaupt nicht interessierten, ausgeschlossen wird. Als Motorrad-fahrer war ich von dem Film insoweit enttäuscht, als man es nicht verstanden hat, die verhältnismäßig wenigen Szenen, in denen tat-sächlich Motorräder zu sehen sind, aufnahmetechnisch so zu ge-stalten, daß wesentliche Einzelheiten zu erkennen gewesen wären. In dieser Beziehung ist die oben abgebildete Anzeige eine glatte Lüge! Interessant immerhin, daß die Werbeleute eine groß herausgestellte BMW, die im Film selbst überhaupt nicht existiert, für zugkräftig genug halten, die Kassen zu füllen. Der elegante, Seitenständer der abgebildeten Maschine trägt natürlich auch das Seine dazu bei.

Interessant aber auch die Reaktion des Publikums: Wurde im ersten Drittel des Films auf den billigen Plätzen an unpassenden Stellen noch gelacht (am Lachen erkennt man den Narren), so beobachtete man mit fortschreitender Handlung, die spannend und schonungslos brutal aufgenommen ist, sehr deutlich einen Stimmungsumschwung auch auf eben erwähnten Plätzen. Dem Regisseur scheint es also ge-lungen zu sein, selbst diesen Kreisen gewisse Erkenntnisse ver-mittelt zu haben, die man vom Standpunkt der Gesellschaft aus als positiv bezeichnen kann.

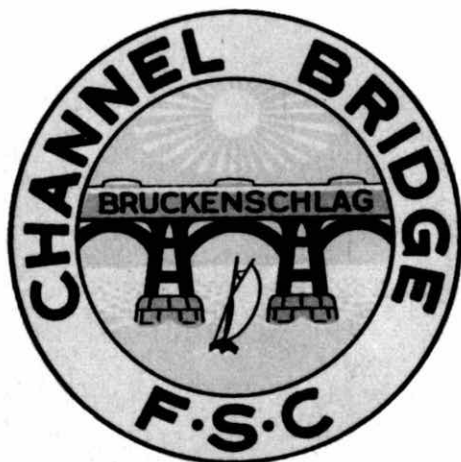
EMS

E i n l a d u n g

Die Teilnehmer der Norwegenfahrt 1967 laden alle interessierten Kameraden zu einem Erlebnisbericht mit Dias ein. Wir treffen uns am 3. Februar 1968 um 17 Uhr in Raum 514 der Gewerblichen Berufsschule Remscheid. Einfahrt und Parkplatz von der Neuenkamper Straße (B 229) aus. Wer schon um 16 Uhr kommen kann, hat Gelegenheit, die neu erbaute Schule zu besichtigen, speziell die zur Unterweisung der Kfz.-Mechaniker Lehrlinge erstellten Einrichtungen.

EMS

Ein Brief aus England



In diesen Tagen erreichte uns ein Brief unseres englischen Clubkameraden Les Davenport, den wir im Folgenden auszugsweise wiedergeben. Les Davenport ist Vorstandsmitglied der Britischen Federation of Sidecar Clubs und hat dort die spezielle Aufgabe übernommen, „continental contacts“ herzustellen und zu pflegen. Diese Aufgabe nimmt er sehr ernst und aufgrund seines Einsatzes sind schon viele Freundschaften zwischen deutschen und englischen Fahrern geschlossen worden. Doch lassen wir ihn nun selbst zu Worte kommen:

"Ich hoffte, einige BVdM-Mitglieder auf dem Weg zur oder von der TT zu treffen oder auf der Ausstellung in Earls Court, aber es war nicht so. Jedoch, die Drachenrallye steht nun bevor und wahrscheinlich werden wir

dann einige treffen. Unnötig, zu sagen, wenn ich irgendwelchen Mitgliedern behilflich sein kann, würde ich sehr froh sein, helfen zu dürfen. Es ist doch nicht in Ordnung, Mitglieder in England zu haben, wenn diese nicht auf die einzige Weise helfen können, die möglich ist: Übernachtung, Pannenhilfe, Lotsendienst. Es ist mein fester Glaube, daß ein Mitglied so viel wie möglich zum Clubleben beitragen muß!"

So weit Les Davenport persönlich. Freunde, laßt Euch von mir raten, das Angebot von L.D. anzunehmen. Wenn Ihr eine Englandfahrt plant, schreibt ihm, wohin Euch der Weg dort führen soll. Er wird Euch prompt antworten und Euch eine Reihe Adressen an die Hand geben. Adressen von Leuten, die den gleichen Vogel haben wie Ihr und die sich riesig über Euren Besuch freuen würden, obwohl sie Euch noch garnicht kennen. Sie werden sich bemühen, Euch Einblick in die englische Lebensweise zu verschaffen. Euch auf die Besonderheiten in dem für Euch fremden Land hinzuweisen. Ihr habt die Gelegenheit, England und seine Menschen kennen und schätzen zu lernen wie selten ein Ferienreisender, der auf Reisebeschreibungen und reine Zufälle angewiesen ist. Unterstützt L.D. in seinem Bemühen, Völkerfreundschaft zu verwirklichen, gebt ihm und seinen Freunden Gelegenheit, Euch kennenzulernen. Das ist eigentlich alles, was er von Euch erwartet, wenn Ihr einmal den letzten Satz seines Briefes auf Euch selbst bezieht.

E.M.S.

Anschrift: L.J. Davenport, 6 The Street, SHORNE, Kent / England

Wußten Sie schon ? -

Daß die sehr schnellen Kawasakis, die den privaten Honda-Rennmaschinen so mächtig einheizen, häufig Ärger mit den Kolben haben? Oft brechen die Stege zwischen den Kolbenringen fort oder die Ringe selbst gehen in die Binsen. Praktisch muß man nach jedem zweiten Rennen die Kolben erneuern. Wenn man von der damit verbundenen Arbeit absieht, ist das keine teure Angelegenheit, denn die Kolben für die Kawasaki kosten nur DM 15,--. Man wird bei der Kawasaki, sofern sie im Renneinsatz laufen soll, nicht an gesenkgeschmiedeten Kolben mit Stahlringen vorbeikommen.

Tief hat uns die Hiobsbotschaft vom Tode Heinz Hahmeyers getroffen. Am 20.11.1967 verunglückte er durch Kollision mit einem Lkw tödlich. Heinz Hahmeyer war 55 Jahre alt und von Beruf Diplom Ingenieur. Für die jüngeren im Kreis der Gemeinschaft der Motorradfahrer wird er nicht mehr so bekannt sein. Dabei war Hahmeyer ein Mensch, der sich nicht nur als Techniker, sondern auch aus Leidenschaft und Zuneigung dem Motorrad verschrieben hatte. Schon vor dem Krieg nahm er an vielen Veranstaltungen teil und war sehr erfolgreich im Zuverlässigkeitssport. Unter anderem war er auf einer BMW R 66 erfolgreicher Teilnehmer der Ostpreußenfahrt und der 2.000 km-Fahrt durch Deutschland. Seine Artikel im MOTORRAD der Vorkriegszeit haben noch heute ihre Gültigkeit. Nach dem Krieg, in der Stunde Null, war er zusammen mit Ulrich Pohl in einer Ofenfabrik tätig, um für seine Familie sorgen zu können. Bald aber fand er, wie konnte es anders sein, wieder zum Motorrad zurück, er kam zur Versuchsabteilung von Fichtel & Sachs. Parallel lief seine Mitarbeit an der Gestaltung des neuen MOTORRADES, unter dem unvergessenen Gussi Müller und seinem Nachfolger Carl Hertweck. Als technischer Briefkastenonkel befreite er jahrelang Motorradfahrer von technischen Problemen. 1954 wechselte er ganz zur Redaktion des MOTORRADES. Aber Heinz Hahmeyer wäre nicht er selbst gewesen, wenn ihm das genügt hätte. Neben seiner wertvollen pulizistischen Arbeit nahm er aktiv an Straßenrennen und Zuverlässigkeitsfahrten teil. Auf der Rückfahrt von der Wintersternfahrt 1956 verunglückte er mit einer 175 ccm DKW so schwer, daß er infolge einer Kopfverletzung seinen Beruf aufgeben mußte. Soweit es sein gesundheitlicher Zustand erlaubte, war er als beratender Techniker vielen eine wertvolle Hilfe. So schätzte man ihn besonders bei der Firma Heinrich-Verkleidungen als Berater.

Heinz Hahmeyer war nie vom Schicksal begünstigt, er erhielt immer wieder Rückschläge, was andere mit Glück erreichten, mußte er sich erkämpfen und erarbeiten.

Seiner Frau und seinen fünf Kindern möge es in ihrem Schmerz etwas Trost bedeuten, daß wir mit Heinz Hahmeyer einen Freund verlieren, der beispielhaft und vorbildlich war. Wir werden ihn nicht vergessen, die Lücke, die er hinterläßt, wird vielleicht zu überbrücken, aber nicht zu schließen sein.

- . - . - . - . - .

Kaum haben wir uns mit dem plötzlichen Tod Heinz Hahmeyers abfinden müssen, da erhielten wir die Nachricht, daß am 6.12.1967 Manfred Zeller bei einer Versuchsfahrt am Wörthsee tödlich verunglückt ist. Unvorhergehene und wohl kaum restlos aufzuklärende Verkehrsverhältnisse führten zu einem Zusammenstoß mit einem Auto. Manfred Zeller, angestellt in der Versuchsabteilung bei BMW, war bei seinen Kollegen und in Fahrerkreisen als kameradschaftlicher und technisch versierter Freund geachtet und beliebt. Seine Leistungen als Ausweis- und Lizenzfahrer sind allen noch in Erinnerung. Eine hoffnungsvolle Entwicklung wurde jäh unterbrochen.

Wir trauern um einen Mann, um einen Menschen, der für viele vorbildlich war. Er brachte die Voraussetzung mit, eines Tages zu den Großen des Rennsportes zu gehören.

Wir werden ihn nicht vergessen.

- . - . - . - . - .

Neue Namen, Treffpunkte und Termine

Die Kameraden unseres neuen Landesverbandes MITTELHESSEN treffen sich am zweiten Freitag jedes Monats in Rödgen bei Giessen im Gasthaus "Zum Bergwald" gegen 19.30 Uhr.

Vertrauensmann des LV MITTELHESSEN ist:

Walter K u n e r t, 63 Giessen, Frankfurter Str. 121

-. -. -. -. -. -. -. -. .

Die KASSELER MOTORRADFREUNDE und der LV WESERSTEIN wählten am 9.12. ihre neuen Vorstände. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

KASSELER MOTORRADFREUNDE imBVDM

1. Vorsitzender: Kurt Schirakowski, 35 Kassel-Harleshausen
Hohlesteinstraße 3

2. Vorsitzender und
Schriftführer: Gerhard Giese, 35 Kassel-Wolfsanger
Meierstraße 4

Kassierer: Herbert Pittich, 35 K a s s e l
Struthbachweg 31

Der Treffpunkt ist an jedem letzten Sonnabend im Monat um 20 Uhr das Gasthaus "Graue Katze" im Fuldataal, hinter Kassel-Wolfsanger.

Landesverband WESERSTEIN des BVDM

1. Vorsitzender: Dieter Gössel, 351 Hann.-Münden
Blume 29

2. Vorsitzender und
Schriftführer: Dietrich Vondran, 3437 Bad Sooden-Allendorf
Sickenberger Str. 10

Kassierer: Volker Lefèvre, 3441 Grebendorf
Eschweger Str. 2

Der Treffpunkt ist an jedem ersten Sonnabend im Monat ab 19 Uhr das Gasthaus "Zum Gelstertal" in Hundelshausen

-. -. -. -. -. -. -. -. .

Motorradfahrer im Raume Bremen - Hamburg - Lüneburger Heide setzen sich bitte mit

Hans-Georg L e h m a n n, 3135 Salzhausen
Lüneburger Str. 172

in Verbindung. Die Einrichtung eines regelmäßigen Motorradfahrer-Treffpunktes in der Nähe von Lüneburg ist zur Zeit in Vorbereitung!