

DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN


HOREX

Post



2. Weltreise Edlitzberger - Lesen Sie Seite 13

Oberreicht durch

APRIL **2/57**
7. JAHRGANG

WIW

**3. INTERNATIONALE
HOREX
STERNAFART
1957**

BAD HOMBURG
STADT DER HOREX-MOTORRADER

**PFINGSTEN
8.-9. JUNI 1957**

HOREX CLUB
TAUNUS

TREFFPUNKT DER HOREX-FREUNDE AUS ALLER WELT

Das Pfingsttreffen der HOREX-Fahrer wird 1957 das HOREX-EREIGNIS!

Aus dem In- und Ausland erhielt der HOREX-Club-Taunus als Veranstalter schon zahlreiche Teilnahmezusagen.

Die gelben Plakate, die neben der HOREX-POST alle HOREX-Fahrer über die Sternfahrt unterrichten, sind an Händler und HOREX-Clubs zum Aushang gegeben. Bitte informiert auch Ihr alle sonstigen HOREX-Freunde in Euren Gesprächen über diese Veranstaltung, damit auch der letzte Fahrer eines HOREX-Motorrades oder -Mopeds die Möglichkeit zur Teilnahme hat.

Vergeßt nicht den

1. NENNUNGSSCHLUSS 15. 4. 1957

2. NENNUNGSSCHLUSS 15. 5. 1957

damit die Quartiere für Euch gesichert werden können.

Mit einem wohlhabgewogenen Programm: Werkbesichtigung, Geschicklichkeitsturnier, Festabend mit Preisverteilung erwartet Euch in Homburg der HOREX-CLUB-TAUNUS

AUSSCHREIBUNG

beim HOREX-Händler und beim Werk erhältlich.

DURCHBRUCH NACH VORNE!

Mit unserer Überschrift zitieren wir keineswegs den Verteidigungsminister, sondern vielmehr seinen Kollegen im Wirtschaftsministerium, der diesen Satz anlässlich der Eröffnung der IFMA 1951 gebrauchte. Prof. Erhard meinte damals, wenn Frau Müller und Meier einen Eisschrank besitzen, dann soll ihnen Frau Kunze das nicht neiden, denn morgen wird auch sie, von der Welle des steigenden Lebensstandards zur Eisschrankbesitzerin emporgetragen werden. Wir haben damals dem Herrn Professor zu seinem „Durchbruch nach vorne“ umsommer zugestimmt, als er sagte, daß Zweiräder kein Luxus sondern Gebrauchsgegenstände seien, deren steigende Zulassungszahl keine von oben gesteuerte Einschränkungen, wohl aber den Ausbau des Straßennetzes erfordere. So führen wir damals nach Hause mit der Überzeugung, daß man in Bonn zügig, unter Ausnutzung aller Getriebeabstufungen mit dem Gashebel vorwärtsfahren wird und die Benutzung der Bremse tunlichst auf wirkliche Notfälle beschränkt.

Inzwischen gingen einige Jahre ins Land, zwei weitere IFMA's fanden statt und anstelle des Durchbruchs nach vorne wurden wir, zumindest bezüglich Motorrad, von heftigen Bonner Bremsgeräuschen unsanft eines anderen belehrt.

Der Finanzminister zog zuerst die Bremse und erhöhte die Kfz-Steuer für Motorräder ganz erheblich. Die Versicherungen, deren Prämienhöhe staatlich festgelegt wird, erhöhten die Sätze für Motorräder derartig, daß von einer flotten Fahrt nach vorne keiner mehr sprechen konnte. Im Bundesverkehrsministerium hat man, der Einfachheit wegen, den Fuß gar nicht mehr von der Bremse genommen. Anstelle zweckgebundener Ausgaben der aus dem Kraftfahrzeugverkehr fließenden Einnahmen für den Straßenbau, wuchs der Schilderwald längs der deutschen Straßen und Autobahnen. Das Motorrad, eindeutig das Fahrzeug des Mannes mit dem kleinen Geldbeutel, wurde diskriminiert, wie wir das zuletzt in dem Gesetzentwurf des Verkehrsausschusses des Bundestages erlebten. Man gestand in diesem Entwurf, der sich weitgehend an den Vorschlag des Bundesverkehrsministers anlehnte, dem Motorradfahrer die gleiche Höchstgeschwindigkeit zu, wie einem 7,5-to-Lkw! Als Begründung hierfür diene die alte stets griffbereite Behauptung, daß Motorradfahrer besonders häufig an Unfällen beteiligt seien deren Ursache in zu großer Geschwindigkeit zu suchen sei.

Wir möchten uns heute nicht mit der Geschwindigkeitsbeschränkung befassen, nachdem der Bundestag – ein Lichtblick auf dem dunkel gewordenen, mühsamen Weg des Motorrades nach vorne – in dem verabschiedeten Gesetz die Sonderregelung für Motorräder nicht festgelegt hat. Warten wir auf die endgültige Entscheidung des Bundesrates, der bis jetzt nur feststellte, daß das Gesetz über Geschwindigkeitsbeschränkungen mit zu großer Geschwindigkeit fertiggestellt wurde und deshalb bedenkliche Lücken aufweise. Diese Feststellung entbehrt einer gewissen Komik nicht, doch fällt dem Motorradfahrer das Lachen schwer bei dem Gedanken, morgen bei denen zu sein, die die Zeche dieses unüberlegten, legislativen Eiltempo bezahlen.

Der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie hatte in Anbetracht des vorgesehenen Gesetzentwurfes an alle Bundestagsabgeordneten eine, durch Zahlen des Statistischen Bundesamtes erhärtete Stellungnahme gesandt. Mit diesen neutralen Erhebungen wurde eindeutig nachgewiesen, daß Motorradunfälle trotz steigender Anzahl der zugelassenen Motorräder rückläufig sind. Die Beteiligung der Kraftäder an Unfällen ist wesentlich langsamer gestiegen als die der Pkw und Lkw und ist nicht nur relativ sondern absolut rückläufig! Auch bei der Zahl der getöteten Zweiradfahrer zeigt sich ein absoluter Rückgang.

Soweit die statischen Zahlen, die immer erhalten mußten, wenn es galt dem Motorrad den Durchbruch nach vorne zu verbauen. Das gilt insbesondere für die seinerzeitige Erhöhung der Versicherungsprämien. Es liegen neue Werte vor und es würde Vertrauen erwecken, wenn man mit der gleichen Eile, mit der man damals die Erhöhung betrieb, die Prämien reduzieren würde.

Der Blutzoll, den unser unzulängliches Straßennetz täglich fordert, sollte zu ganzen Entscheidungen und nicht zu solchem Stückwerk wie Geschwindigkeitsbegrenzungen führen. Wir gehen hier vollkommen mit der einstigen Äußerung des Bundeswirtschaftsministers einig. Hier hilft keine Bremse, sondern ein echter „Durchbruch nach vorne“ und das ist der Ausbau unserer Verkehrswege.

Die 2½ Millionen Zweiradfahrer bilden die größte Gruppe – gegenüber 1,6 Mill. Pkw und 0,5 Mill. Lkw – aller Kraftfahrzeugbesitzer in der Bundesrepublik. Sie haben rund 2 Millionen Stimmzettel in die Wahlurnen zu werfen und warten auf den versprochenen Durchbruch nach vorne!

*Macht mir den Teufel nur nicht klein,
ein Kerl den alle hassen, der muß was sein,*

DIE STATISTIK SPRICHT FÜR DAS MOTORRAD UND SEINEN FAHRER!

In den letzten Jahren war man sich in den deutschen Ländern darüber einig, daß die Motorradfahrer - die motorisierten Raubritter der Landstraße - den Hauptanteil an der Verkehrsunfallquote trugen. Im deutschen Presse-Blätterwald rasten diese Zweirädigen zugunsten bluttriefender Schlagzeilen mit Höchstgeschwindigkeiten alles zu Boden. Untermauert wurden diese Mel-

dung durch die STATISTIK! Heute spricht diese STATISTIK gegen jene, die sie riefen und für den Motorradfahrer. Notieren wir uns deshalb die vom VFM anlässlich des Gesetzesentwurfes zur Geschwindigkeitsbegrenzung zusammengetragenen Zahlen, denn was man Schwarz auf Weiß besitzt, kann man getrost nach Hause tragen! . . .

1. **Motorradunfälle rückläufig.** In dem Bericht des Statistischen Bundesamtes „Die Verkehrsunfälle des Jahres 1956“ wird festgestellt:

„Während bei den an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmern sich der Anteil der Krafträder (Motorroller) von 1954 auf 1955 noch etwas erhöhte, ist der Anteil der Krafträder insgesamt, also einschließlich der Kraftroller, von 19,3 auf 16,7 v. H. zurückgegangen. Andererseits erhöhte sich die Zahl der in Unfälle verwickelten Personenkraftwagen anteilmäßig von 32,5 v. H. auf 35,7 v. H. Damit setzte sich die schon in der Entwicklung von 1953 auf 1954 beobachtete Verschiebung in der Unfallbeteiligung dieser beiden Fahrzeugarten fort.“

2. **Entwicklung der Beteiligung von Kraftfahrzeugen an Verkehrsunfällen seit Aufhebung der generellen Geschwindigkeitsbegrenzungen = (1953-1956).**

An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer:

(nach Angaben des Statistischen Bundesamtes)

	Motorräder	PKW	LKW	Alle Verkehrsteilnehmer
1953	172.916	260.237	153.176	865.847
1954	183.456 (+ 6,6%)	315.119 (+ 21,1%)	163.781 (+ 6,9%)	954.109 (+ 10,2%)
1955	183.488 (+ 0,0%)	397.875 (+ 26,2%)	185.940 (+ 13,5%)	1096.965 (+ 15,0%)

	Motorräder	PKW
Januar bis September 1955	142.557	283.441
Januar bis September 1956	138.231 (- 3,4%)	355.282 (+ 25,4%)

Die Beteiligung der Krafträder (jeweils einschließlich Motorroller), an Unfällen ist also wesentlich langsamer gestiegen, als die der PKW und LKW bzw. ist sogar rückläufig, nicht nur relativ, sondern absolut.

3. Das hängt nicht damit zusammen, daß etwa der Bestand an Zweirädern zurückging.

Bestand der Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik:

Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes, Flensburg, Stichtag jeweils 1. 7. des Jahres

	Motorräder	PKW	LKW
1953	2.004.796	1.129.470	554.546
1954	2.300.677 (+ 14,8%)	1.396.887 (+ 23,6%)	572.491 (+ 3,3%)
1955	2.432.559 (+ 5,7%)	1.666.456 (+ 19,3%)	563.887 (- 1,5%)

4. **Durch Straßenunfälle getötete Kraftfahrzeugbenutzer:**

(Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes)

	auf Motorrädern	in Kraftwagen
1953	3.953	1.676
1954	4.053 (+ 2,5%)	1.866 (+ 11,3%)
1955	3.955 (- 2,4%)	2.203 (+ 18,0%)
Januar bis September 1955	2.976	1.546
Januar bis September 1956	2.861 (- 3,9%)	1.809 (+ 16,7%)

Auch bei der Zahl der getöteten Zweiradfahrer zeigt sich nicht allein ein relativer, sondern auch ein absoluter Rückgang.

5. Der höhere Anteil der tödlich verletzten Motorradfahrer hat mit der geplanten Geschwindigkeitsbegrenzung nichts zu tun; denn Staatsanwalt Dr. Lehmann veröffentlicht in der „Zeitschrift für Verkehrssicherheit“ Band 3, Heft 1/2, folgende Ergebnisse einer Untersuchung über Motorradunfälle an Hand von Gerichtsakten und Polizeiberichten: Nur 2,5% aller Motorradunfälle außerhalb geschlossener Ortschaften ereignen sich bei Geschwindigkeiten über 80 km/h. Sieht man von den Fahrern ab, die unter Alkoholeinfluß standen, die also auch eine festgesetzte Höchstgeschwindigkeit mißachten würden, so zeigt sich, daß durch ein derartiges Gesetz nur 0,3% aller Motorradunfälle verhindert werden könnten.

Dieser geringen Möglichkeit einer Unfallverminderung stehen die in der Stellungnahme der Zweiradindustrie erwähnten Gefahrenquellen gegenüber, die mit Sicherheit die Unfallzahlen erhöhen müssen.

Sport auf HOREX-Motorräder

Winterralley 1957 Garmisch-Partenkirchen

RESIDENT GESPANN: KLASSENSIEGER!

Die Wintersternfahrt, Verzeihung, Winter-rallye 1957 nach Ga-Pa (heißt Garmisch-Partenkirchen, ist ein Vorort von München, dessen Preise nach dem Zentrum der bayrischen Metropole ausgerichtet sind) war der Auftakt der diesjährigen Motorsportsaison, die von 129 Motorradfahrern mit 123 Kollegen auf Vierädriigen eröffnet wurde.

Es begann in Rothenburg ob der Tauber zu nächstlicher Stunde und ging zunächst die „Romantische Straße“ entlang. Donauwörth war die erste Etappe. Es sah noch alles ganz harmlos aus und die Privatfahrer, die ja diesmal fast ausschließlich unter sich waren, sprachen bereits von einem kleinen Frühlingsausflug. Das änderte sich, denn die nächsten Etappen Kaufbeuren, Hindelang, Lermos und schließlich Ziel Garmisch hatten von Frostaufbrüchen und Schneematsch bis zum Glatteis alles zu bieten, was einem Zwei- und Dreirädriigen das Leben sauer machen kann.

Unter den fünf gestarteten Solomaschinen in der 350-ccm-Klasse war eine „Regina“, ge-steuert von Kurt Kohl aus Neu-Edingen, die allerdings in der zweiten Etappe nicht mehr dabei war. Den Grund haben wir leider nicht erfahren.

Bei den „Dreiradfahrzeugen bis 350 ccm“ waren es 10 Gespanne, die die etwa 490 km bis Garmisch alle überstanden. Schimpp/Wirstle und Keckeisen/Wagner fuhren auf „Resident“ und Klein/Frohnmüller und Pratz/Läpple auf einer „Regina“.

Bei den „Großen“ über 350 ccm fuhren Haas/Müller auf einer 400-ccm-„Regina“ in einem Pulk von 24 Fünf- und Sechshundertern mit. Strafpunktfrei liefen sie das Ziel an.

Auf den 2,8 km von Grainau bis Eibsee, Bergprüfung, entschied sich dann, mit welcher Medaille wer nach Hause fahren konnte.

Schimpp zeigte, was in einer „Resident“ wirklich drin ist, wenn sie unter dem richtigen Fahrer läuft. Mit 2:52,4 fuhr er mit seinem Beifahrer Wirstle die schnellste Zeit in seiner Klasse, das war die Goldmedaille und Klassensieg. Sein Freund Keckeisen mit Beifahrer Wagner war mit von der Partie, 3:05,2 seine Bergzeit, war Goldmedaille und dritter Platz. Klein/Frohnmüller holten sich mit „Regina“ eine Silbermedaille. Nur vier Sekunden fehlten zur Goldenen. Pratz/Läpple mußten mal bauen und verloren wertvolle Zeit. Um ganze 40 Sekunden ging es hier an der Bronzemedaille vorbei.

Und die 400er „Regina“ im Getümmel der Elefanten und anderer Ungetüme, ginge sie unter? Haas/Müller fuhren eine anerkanntens-werte Bronzemedaille nach Hause.

Ziehen wir den Schlußstrich: Am Start 2 „Resident“-Gespanne, 3 „Regina“-Gespanne, 1 „Regina“-Solo; Ergebnis: 1 Klassensieg, 2 Goldmedaillen, 1 Silbermedaille, 1 Bronce-medaille.

Es ist sicher nicht übertrieben, wenn wir feststellen, daß „Resident“ eben doch eine Klasse für sich ist und „Regina“ ein brauch-bares sportliches Mädchen. Ga-Pa bewies es!



Klassensieg und Goldmedaille
Schimpp - Wirstle

Goldmedaille
Heckeisen - Wagner

Bergprüfung
Eibsee



„Nur der verdient die Gunst der Frauen
der kräftig sie zu schützen weiß“
Goethe Faust II.

Ferienzeit, Reisezeit!



Indanthren

Jetzt geht es wieder hinaus in die schönen, deutschen Gave oder hinüber über die Grenzen in die grandiosen Alpenländer, an ferne Gebirgsseen oder schließlich ans blaue Mittelmeer. Treulich geführt und geschützt fährt die Sozia in die Lande. Sonnentage werden abgelöst von kühlen Regentagen. Gegen diesen Temperatur- und Klimawechsel aber kann sie der Sozios nicht schützen, das muß sie selber tun. Neben dem Sportdreß, den die Urlauberin auf der Fahrt trägt, heißt es noch eine Reihe anderer Kleidungsstücke beipacken: die Shorts, die Ferienkombination für Strand und Camping (etwa einen Sonnenanzug mit kurzen Höschen und dem durchgeknöpften Rock zu rascher Verwandlung dieses Kompletts in ein Sommerkleid), ferner den Anorak oder den Popelinmantel für den Regenbummel durch die Etappenplätze und schließlich das elegantere Nachmittagskleid für Kurpromenade, Restaurant oder Caféhaus. Für einen längeren Landaufenthalt aber sollte man ein flottes Dirndl nicht vergessen.

Das alles mit Geschmack und zweckmäßig vor der Reise zu wählen ist ganz Sache der Frau. Denn schließlich werden ja 89% aller Textilien (seien es Kleider- und Wäschestoffe oder sei es Konfektion und Heimtextilien) von Frauen ausgesucht und gekauft. Wenn sich die Käuferin aber Enttäuschungen ersparen will, wenn alle diese bunten, fröhlichstimmenden Stoffe auch nach Regen und Sturm, nach glühender Sonne und intensiver Wäsche in ihrer Farbschönheit erhalten bleiben sollen, dann muß sie stets INDANTHREN-gefärbte und INDANTHREN-bedruckte Textilien kaufen, denn sie sind unübertroffen waschecht, lichtecht, wetterecht. Beim Einkauf aber muß man stets auf das INDANTHREN-Warenzeichen achten.

INDANTHREN! Merk Dir das Zeichen:
Kein Verwaschen, kein Verbleichen!



Wort INDANTHREN und Bildzeichen Indanthren sind eingetragene Warenzeichen des INDANTHREN-Warenzeichenverbandes e.V.

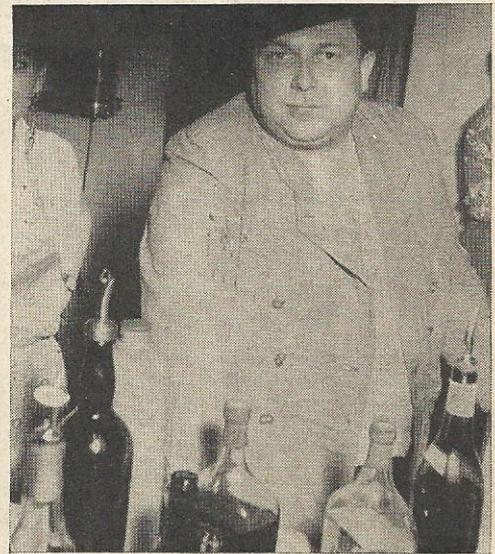


UNTER UNS IM



HOREX-Club Uelzen / Hamburg

Am 16. Februar feierte der HOREX-Club Hamburg mit einem „Lumpenball“ Fasching. Die Uelzener waren eingeladen und dabei, als des Alkohols und der Freude Wellen den Pegelstand von Hamburg weit überschritten. Als die Nebel sich lichteten, waren die Uelzener der Ansicht, daß den Hamburgern ein besonderes Lob für ihre Arbeit gebührt und sandten uns gelungene Schnappschüsse von der heißen Nacht im kühlen Norden.





HOREX-CLUB AUGSBURG

Es wird so viel von den „Flegeln auf Motorrädern“ geschrieben und so wenig von dem wirklichen Motorradfahrer. Und nachdem man mit Worten wohl trefflich streifen kann, jedoch in unserem Bundesverkehrschaos nichts zu ändern vermag, hielten sich die Augsburger an die Tat.

Als der ADAC mit 200 Wagen die Kriegsversehrten zu einer Fahrt durchs schwäbische Land eingeladen hatte, da wollten auch unsere wackeren Schwaben nicht zurückstehen. In vorbildlicher Zusammenarbeit hatte der Club mit den Offiziellen die 12 Kilometer lange Kolonne unfallfrei durch Städte und Dörfer, über Kreuzungen und Gefahrenstellen hinweg, glänzend betreut und wieder nach Hause geleitet. Wir haben uns über diese Demonstration des guten Willens ebenso sehr gefreut, wie über die Tatsache, daß auch die Presse den Augsburger HOREX-Fahrern ein Lob für diesen selbstlosen Einsatz nicht vorenthielt.



HOREX-CLUB BAD BRAMSTEDT

Auf dem Weg nach Wien – Sternfahrt im vergangenen Jahr – wurde in Waidhofen/Osterreich dieses kleine Erinnerungsbild vom Club Bramstedt geschossen. Daß sie in Homburg an Pfingsten dabei sind, die aus Bramstedt, ist doch klare Sache. Ein kleiner Club, gemessen an der Mitgliederzahl, aber groß in seiner Aktivität. Die Hälfte der Mitglieder war in Wien dabei! Bravo Bramstedt! Nach Homburg bringt Ihr diesmal alle mit und holt Euch den Sonderpreis für den aktivsten HOREX-Club.

HOREX-CLUB MANNHEIM

Der HOREX-Club Mannheim hat einen eigenen Zeltplatz in Waldwimmersbach. Wer Besuch machen will, fragt mal bei dem „Grundbesitzer“ an. Ihr erreicht ihn über HOREX-Club Mannheim, p. Adr. Werner Mertel, Mannheim, Draisstraße 70.



HOREX-CLUBS UND IHRE ANSCHRIFTEN

Wir haben in den letzten Monaten die Anschriften der aktiven HOREX-Clubs überprüft und geben die berichtigten Adressen nachstehend bekannt.

HOREX-CLUB Linzgau **Mimmenhausen bei Überlingen/Bodensee**

HOREX-CLUB **Ludwigshafen, Ludwigshafen-Friesenheim**, Gasthaus „Zum Schwan“

HOREX-CLUB Memmingen p. Adr. Karl Vogt, **Memmingen**, Waldfriedhofstraße 2

HOREX-CLUB Nürnberg p. Adr. Klemens Weidinger, 13a Nürnberg, Lutherplatz 4

HOREX-CLUB Rheinhausen **Rheinhausen/Nrdh.**, Bachstraße 25

HOREX-CLUB Solingen p. Adr. Herrn Werner Wingen, **Solingen 3**, Hästen 31

HOREX-CLUB UELZEN p. Adr. Herrn H. Geiger, Uelzen/Hann., Hoeffstr. 34

HOREX-CLUB Oberberg Vollmerhausen Bz. Köln, Rospestraße 23

HOREX-CLUB Berlin p. Adr. K. Lohse, Berlin-W. 30, Nürnbergstraße 27

HOREX-CLUB TAUNUS p. Ad. Ludwig Becker im Hause HOREX-Werke KG, Bad Homburg

HOREX-CLUB Augsburg p. Adr. Herrn Siegfried Senser, **13b Augsburg**, Fichtelbachstraße 2

HOREX-CLUB „Baar“ p. Adr. Fa. Adolf Reich, Bad Dürrenheim/Schwarzwald

HOREX-CLUB Bad Bramstedt p. Adr. Herrn Oskar Firsching, Lentförden ü. Bad Bramstedt

HOREX-CLUB Bremen p. Adr. Herrn Albert Tietjen, 23) Bremen, Hohweg 40

HOREX-CLUB Eisingen-Fils, Eisingen-Fils, Wilh.-Straße 54

HOREX-CLUB Bünde-Ennigloh p. Adr. Herrn Arthur Bendig, 21a) Bünde/Westfalen, Elsemühlenweg 42

HOREX-CLUB Frankenthal p. Adr. H. Schneider, 22b) Frankenthal/Pfalz, Nachtweideweg 13

HOREX-CLUB Freiburg p. Adr. Heinz Kanzinger, Freiburg im Breisgau, Komturstraße 10

HOREX-CLUB Hamburg p. Adr. Werner Schulze, 24a) Hamburg 33, Starstraße 24

HOREX-CLUB Hannover p. Adr. Alfred Jäger, Hannover, Eichenplan 9

HOREX-CLUB Hess. Lichtenau p. Adr. Herrn Fritz Hesse, Hessisch Lichtenau, Poststraße 3

HOREX-CLUB Kamp-Lintfort p. Adr. Herrn Hans Montag, Rheinberg/Rhld., Außenwall 104

HOREX-CLUB Konstanz p. Adr. Franz Geissenberger, 17b) Konstanz/Bodens.

HOREX-CLUB Kuppingen p. Adr. Herrn Herb. Neuffer, 14a) Kuppingen/Wttbg.

HOREX-CLUB Mainz, Mainz/Rh., Kaiser Karl Ring 37

HOREX-CLUB Mannheim p. Adr. Herrn Werner Mertel, Mannheim, Draisstr.

HOREX-CLUB STAVANGER c/o Herrn Egil Bjelland, Vaulen pr. Stavanger, Norwegen

HOREX-CLUB Wien p. Adr. Richard Enichtmayer, Wien/Osterreich, Kanne-gasse 167

HOREX-CLUB Kopenhagen Köbenhavn p. Adr. Ing. Gerhardt Jensen, Kopen-hagen S/DANEMARK, Kastrupvej 29

HOREX-CLUB Flandern Vooruitgang-plaats, 8 Ledweg by Gent, BELGIEN

HOREX-CLUB Matten p. Adr. Herrn Walter Trachsel, Matten/Interlaken, SCHWEIZ

HOREX-CLUB Zürich c/o Herrn M. Leg-ler, Dreispitz 59 Zürich 11/50 SCHWEIZ

HOREX-CLUB Fribourg p. Adr. Otto Blaser rte. Neuve 166, Fribourg SCHWEIZ

HOREX-CLUB Erlensbach p. Adr. Otto von Arx, Horex-Vertret. Nd. Erlinsbach SCHWEIZ



Auf Ruberg-Ketten ist Verlaß! Zahllose Sportler verdanken Ruberg-Ketten Siege und Erfolge, ungezählte Motorradfahrer die Freude am zuverlässigen und sicheren Fahren. Darum heißt Kettenwechsel: Ruberg-Ketten wählen! Ruberg-Ketten mit der 10000-Kilometer-Garantie haben sich im Sport wie im Alltag vielmillionenfach bewährt.

Ruberg & Renner G M B H

KETTENWERKE
HAGEN (WESTF.)



HOREX-Club

VEREINSMEIEREI?

Die HOREX-Clubs sind heute ein ebenso fester Bestandteil der HOREX-Familie, wie die Spalte „Unter uns im HOREX-Club“ einfach zur Hauspost gehört. Ist nun das Leben in den Clubs „übliche Vereinsmeierei“ oder haben sich hier aus gemeinsamen Interessenbezirken echte Zweckgemeinschaften gebildet?

Der HOREX-Club Freiburg hat uns einen ebenso netten wie lebendigen Bericht über das vergangene Clubjahr zugesandt, den wir hier veröffentlichen, weil wir glauben, daß er nicht nur eine klare Antwort auf die gestellte Frage gibt, sondern auch allen HOREX-Clubs wertvolle Hinweise für die weitere Clubarbeit vermittelt.

HOREX-Club Freiburg/B.

RÜCKBLICK AUF DAS CLUBJAHR 1955/1956

Mit der Generalversammlung im Oktober 1956 trat der Horex-Club-Freiburg unter Neukonstituierung seines Vorstandes in das 4. Clubjahr ein. Als äußeres Zeichen eines erfolgreichen Wirkens kann das Ansteigen der Mitgliederzahl seit der Gründungsversammlung von 32 auf fast 60 Mitglieder angesehen werden. Nach den anfänglichen Schwierigkeiten der ersten Jahre gelang es Dank der Mitarbeit einer beachtlichen Anzahl von Clubmitgliedern die Veranstaltungen auf ein Niveau zu bringen, das nur noch wenige Wünsche offen ließ. An dieser Stelle müssen zunächst die obligatorischen Clubabende an jedem ersten Freitag im Monat erwähnt werden, die in bunter Folge zur Geselligkeit, Unterhaltung und Belehrung beitragen. Filmabende wechselten mit Verkehrsunterricht, Farblichtbildvorträgen über Urlaubserlebnisse und technischen Vorträgen.

Breiter Raum für Geselligkeit und Diskussion über Probleme aller Art boten die althergebrachten Stammtischabende, die jeden Freitag die Unentwegten im Clublokal zusammenführten. Bei Bier, Wein und Gesang schlugen auch hier die Wogen der Geselligkeit oft recht hoch und das Lied von den zu beiden Seiten des Rheines „liegenden Germanen“ sowie vom Horexfahrer in der

Dämmerstunde erweckte bei den Teilnehmern den unauslöschlichen Eindruck, daß sich im Freiburger Horex-Club zünftige Motorsportler zusammengefunden haben.

Ein besonderes Gepräge verliehen der Clubarbeit die zahlreich gestarteten Sonderveranstaltungen. Leider machten die von Jahr zu Jahr mehr auftretenden Fahrzeugkolonnen und Verkehrsstauungen auf den Straßen unseres engeren und weiteren Heimatbezirkes, vornehmlich im Schwarzwald die beliebten Clubausfahrten mit 20 und mehr Horex-Maschinen illusorisch. Frühzeitig suchte die Clubleitung seit ca. 1½ Jahren nach einem erfolgversprechenden Ausgleich. Dieser wurde dann auch in Form einer planvollen Verquickung von Camping und Motorradfahren gefunden. Doch davon später; chronologisch gesehen wickelten sich die Sonderveranstaltungen im vergangenen Clubjahr etwa wie folgt ab:

Anfang Dezember 1955 stattete der Horex-Nikolaus unseren Freunden und Helfern, spricht Polizei, vertreten durch eine vollzählige Beiwagenbesetzung im vollen Ornat und Flaggenschmuck, einen Besuch ab und überreichte traditionsgemäß einen ansehnlichen Freßkorb.

Die Stilllegung und Einwinterung einiger Maschinen konnte sich auf das Clubleben kaum auswirken. Als besondere Einlage erwies sich eine Fußwanderung, die unter großer Beteiligung über den Schönberg nach dem Weintort Ebringen führte, wo dem Neuen lebhaft zugesprochen wurde. Saustechen und mancherlei Allotria ließen keinen der Teilnehmer vorzeitig aufbrechen. Böse Zungen behaupten, daß der Clubkapitän hinsichtlich dieser Veranstaltung einige Gedächtnislücken aufweise, besonders was die zweite Hälfte des gemütlichen Beisammenseins im Weinlokal anbetrifft.

Dem allgemeinen Wunsche entsprechend, auch den Narren zu ihrem Recht zu verhelfen, stieg im Februar 1956 ein Kappenabend, der fast die gesamte Belegschaft zusammenführte und bei dem eifrig das Tanzbein geschwungen wurde. Manches Talent konnte unter den Klängen der Clubkapelle entdeckt werden, sodaß für die Ausgestaltung künftiger Faschingsabende kein Anlaß zu Befürchtungen gegeben ist.

Ein Familienabend mit Gästen führte im April 1956 zum erneuten Tanzvergnügen mit bunten Einlagen, Quizfragen usw., zusammen und half mit, die Mitglieder noch enger zusammenzuführen.

Die anbrechende wärmere Jahreszeit lockte zu weiteren Taten. Eine vom ADAC veranstaltete „Zielfahrt an den blühenden Kaiserstuhl“ ließ den sportlichen Ehrgeiz erwachen und die Clubleitung entschloß sich auf den Plan zu treten. Eine Clubmannschaft mit 19 Maschinen und zwei Einzelstarter vertraten die Farben des Horex-Clubs-Freiburg. Eine Goldmedaille und 1. Preis in der Mannschaftswertung und ein 3. Preis durch einen der gestarteten Einzelfahrer (Werner Strauch) waren die schöne Aubeute dieser Veranstaltung, die mit einer Clubausfahrt verkoppelt worden war.

Wie bereits erwähnt, lassen sich Clubausfahrten mit Kolonnen von rund 1 km Länge bei dem heutigen Verkehr einfach nicht mehr durchführen. Aus dieser Erkenntnis heraus mußte mit einem weinenden Auge von weiteren Ausflügen mit den Maschinen an jedem 1. Sonntag im Monat Abstand genommen werden. Dafür entdeckte man als neue Masche, die durchaus für ein erlebnisreiches Clubleben geeignet ist, das Camping. Wie sehr damit der Geschmack der überwiegenden Mehrheit der Mitglieder getroffen worden ist, beweist die Tatsache, daß zur Zeit der Gründung und in den ersten beiden Jahren nur 3 Clubmitglieder über Zelte verfügten, während heute 23 Zelte zur Verfügung stehen. Im Sommer 1957 werden aller Wahrscheinlichkeit nach noch mehr Zeltbesitzer unter uns sein.



Kappenabend Februar 1956 – unsere Hauskapelle



Artistische Einlage

Die Stimmung war glänzend



Die Camping-Saison wurde durch den 1. Camping-Tag im Juni 1956 eingeleitet, nachdem einige Samstage und Sonntage vorher verschiedene Fanatiker auf der in 1000 m Höhe liegenden, unter manchen Schwierigkeiten angemieteten Clubwiese auf dem Schauinsland ausprobiert hatten, wie weit man die eigenen Knochen schadlos auskühlen kann, bis diese die Eigenschaften eines landläufigen Eisbeines angenommen haben. Von diesem 1. Camping-Tag werden noch unsere Enkel erzählen, denn er gestaltete sich zu einem großartigen Erfolg. Aus 22 Zelten entstand an einem Samstagnachmittag auf dem Schauinsland eine farbenprächtige Stadt und am Lagerfeuer schmornte ein ausgewachsener Hammel, der anschließend von über 60 hungrigen Horexianern regelrecht bis auf die Knochen abgenagt wurde. Es würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, wollte man die Mengen vertilgter Flüssigkeiten aufzählen oder die Verfressenheit einiger Vorstandsmitglieder der Nachwelt überliefern. Am nächsten Tag gaben dann Wettkämpfe aller Art, wie Tauziehen, Sackhüpfen, Eierlaufen usw. allen Teilnehmern Gelegenheit ihr Können unter Beweis zu stellen. Daß z. T. bühnenreife Gewaltstücke

gezeigt wurden, mag daraus ersehen werden, daß beim Tauziehen von zwei Mannschaften ein Hanfseil von immerhin 3-4 cm Durchmesser mehrfach glatt zum Gaudium der Zuschauer zerrissen wurde. Wie gesagt, diese Veranstaltung war ein glänzender Erfolg. Selbst die betrübliche Tatsache der Zerstörung des Campingfisches des Clubkapitäns, der anlässlich der Zerwirkung des am Spieß gebratenen Hammels unter splitternden Geräuschen seinen Dienst auf sagte, wurde vom Besitzer mit stiller Fassung getragen. Stolz fuhren am Sonntag 24 Horexmaschinen in langer Kolonne ins Tal dem Alltag wieder entgegen.

Trotz des verregneten Sommers trafen sich an den nächsten Wochenenden immer wieder Clubmitglieder auf dem eigenen Zeltplatz und manche Stunde wurde am Lagerfeuer geklönt.

Einen Höhepunkt des vergangenen Clubjahres stellte zweifellos die International Horex-Sternfahrt nach Wien im Juli 1956 dar. Unser Club beteiligte sich mit 11 Maschinen und errang hinter dem Club Hamburg und Club Taunus einen recht beachtlichen 3. Platz in der Clubwertung. Gleichzeitig trat damit der Horex-Club-Freiburg zum ersten Male in die Horex-Öffentlichkeit und bewies, daß mit ihm zu rechnen ist. Aus den vielen Begebenheiten dieser Fahrt mag nur eine herausgegriffen und vermerkt werden. Bei der Heimfahrt mußte unser sattsam bekannter Clubkapitän die Richtigkeit des Sprichwortes: „Eile mit Weile“ am eigenen Leibe verspüren. Wie gewöhnlich hatte er es besonders eilig. Einige hundert km vor Freiburg wollte er, wie einst der Läufer Marathon, die frohe Botschaft den Daheimgebliebenen übermitteln und trennte sich nach kräftigem Händeschütteln und tiefem Blick in die Pupillen von seinen Kampfgenossen, um auf schnellstem Wege die geliebte Heimatstadt zu erreichen. Der einsetzende Regen konnte weder ihn noch seinen Mitfahrer von der Absicht, so schnell wie möglich die Freudenbotschaft zu übermitteln, abbringen. Wer beschreibt aber das Erstaunen dieser beiden, als sie naß bis auf die Haut nach irrsinniger Raserei unter dem schützenden Dach einer Tankstelle die Kameraden, von denen sie sich vor reichlich 3 Stunden dramatisch verabschiedet hatten, entdeckten, die hier das Ende des Regens abwarteten. Dem Vernehmen nach soll unseren Dicken das anschließende teuflische Lachen noch lange Zeit später aus süßem Schlummer haben auffahren lassen. Ja, ja die Schadenfreude!

Im August 1956, nachdem der Reiseverkehr etwas abgeklungen war, traf man sich an einem herrlichen Sonntagmorgen zu einer weiteren Clubausfahrt, die in die benach-



Camping-Tag 1956 - Ein Hammel wird am Spieß gebraten

barte Schweiz nach Basel führte. Mit 27 Maschinen brauste eine stolze Kolonne über die Toppen geflaggt gen Süden. Der Besuch des Zoos von Basel war für jeden einzelnen ein unvergeßliches Erlebnis, das seinen Abschluß in einem netten Lokal nach gemütlichem Beisammensein fand.

Mitte September 1956 fand die Camping-Saison des Horex-Clubs-Freiburg mit dem „2. Camping-Tag“ ihren Abschluß. 21 Zelte waren aufgeschlagen worden und über 50 begeisterte Horexianer und -innen hatten sich eingefunden. Ein prächtiges Herbstwetter begünstigte den reibungslosen Ablauf dieser zweiten Veranstaltung gleicher Art. Auch sie kann als voller Erfolg gelten und bestätigte, daß der eingeschlagene Weg richtig war. Wenn auch diesmal kein Hammel am Spieß bruzzelte, so wurden doch meterlange Würste an die hungrige Meute verteilt und das beeinträchtigte die Stimmung keineswegs. Sportliche Wettkämpfe aller Art, Wurstschnappen mit reichlich Senf, bildeten die erwähnenswerten Ereignisse des folgenden Sonntagmorgen und eine Fahrt mit 23 Maschinen durch die Stadt beendete den schönen Tag.

Eine besondere sportliche Delikatesse stellte die von unserem Club im Oktober 1956 ausgerichtete Fuchsjagd dar, an der sich 22 club-eigene Maschinen, 2 Gästemaschinen und ein Pkw beteiligten. Die Organisatoren und Funktionäre hatten phantastisch dicht gehalten. Keiner der Teilnehmer wußte das Geringste über Startort und Strecke. Punkt 9 Uhr wurden die Startnummern und Jagdbriefe, die erst außer Sichtweite geöffnet werden durften, ausgegeben. Manch einer kratzte sich verlegen am Denkgehäuse, als er aus dem raffiniert verschlüsselten Buchstabensalat den richtigen Spuranfang herausfinden sollte. Die Fama erzählt, daß noch um 10.30 Uhr einige Maschinen verzweifelt um den Stühlinger Kirchenplatz herumkurvten und vergeblich nach der weißen Spurmarmarkierung Ausschau hielten. Einige hatten jedoch rechtzeitig geschaltet und brausten gefolgt von einem Schwarm von Parasiten, dem Feld davon. Köstlich anzusehen waren dann die immer länger werdenden Gesichter, als man den schon stark mitgenommenen Fuchsjägern am 1. Kontrollpunkt einen knochentrockenen, 4teiligen Wasserwecken servierte, der angesichts einer netten Gastwirtschaft ohne etwas Trinkbares verspeist werden mußte. Die Freude über die gewünschte Auflockerung des Verfolgerfeldes war jedoch nur von kurzer Dauer, denn schon die nächste Fehlspur bereitete allen soviel Kopfzerbrechen – es dauerte rund eine Stunde, bis das richtige Loch gefunden war –, daß die Meute zuzüglich einiger



2. Camping-Tag 1956 – Unsere Zeltstadt



Sackhüpfen der Klammeräffchen



Tauziehen – Die Kraftmeier unseres Clubs

Wettkampf der Weibchen beim Ballonaufblasen kurz vor der Entscheidung





Beim Tauziehen „Doch mit des Geschickes Mächten . . .“
eben zerriß das Seil



Unser Dicker überreicht dem strahlenden Hochzeitspaar
Bruno und Anneliese Baier das Hochzeitsgeschenk
des Clubs

Nachzügler wieder vollständig beisammen war. Aber dann schälte sich eine Spitzengruppe heraus, die unaufhaltsam dem zweiten Kontrollpunkt zustrebte. Hier mußten auf eine Entfernung von etwa 5 Metern 3 leere Ölbüchsen mit 3 Stoffbällen abgeschossen werden. Jede stehengebliebene Büchse bedeutete 5 Minuten Wartezeit und nur 6 Teilnehmer kamen hier ohne Federn zu lassen durch und konnten die Spur ohne Aufenthalt weiter verfolgen. Die mörderische Gebirgstrecke, auf den Stöhnen mit ihren

Spitzkehren ließ zwar 2 Maschinen sauer werden, führte aber nach einigen km an den weißen Kreis, von dessen Mittelpunkt aus die Beiwagenmaschine des Fuchses im 600-m-Umkreis im bewaldeten, steilen Gelände zu suchen war. Bald hatte dies unser Clubkamerad Eugen Bolanz geschafft. Er erreichte als erster den Fuchs, errang damit den heiß umkämpften Wanderpokal und verpflichtete sich mithin, bei der nächsten Fuchsjagd den Fuchs zu spielen. In gemütvoller Enge fand dann die Preisverteilung im Hüttengasthaus zur Holzschlägermatte unter lebhaftem Beifall aller für alle statt. Dieses Ereignis fand so lebhaften Anklang, daß beschlossen wurde, die Fuchsjagd jedes Jahr durchzuführen und zu einem festen Bestandteil des Veranstaltungsrepertoires zu erheben.

Wenn wir schon von den sportlichen Veranstaltungen des Horex-Clubs-Freiburg sprechen, darf an dieser Stelle das im Februar 1956 durchgeführte Rodelrennen nicht unerwähnt bleiben. Über die bekannte Bergrennstrecke des ADAC am Schauinsland rasten an einem schönen Wintertag die siegeshungrigen Weiblein und Männlein über die Piste. Mit welch rücksichtslosem Einsatz hierbei um den Sieg gekämpft wurde, mag daraus ersehen werden, daß der Sieger die beachtliche Durchschnittsgeschwindigkeit von 44,6 km/h erreichte. Alle gönnten ihm den Vorzug, als erster an den Tisch zu treten, auf dem die wertvollen Preise aufgebaut waren, um sich ein passendes Stück auszuwählen. Besonders erwähnenswert ist noch die Tatsache, daß sich unser unverwüstlicher Willi Neugart mit seinem Liesele schon drei Stunden vor Startbeginn am Ziel aufbaute und auf zwei Campingkochern einen handfesten Glühwein braute, der jedem Teilnehmer dann von zarter Hand kredenzt wurde.

Dieser Bericht ist nun schon bedeutend länger geworden, als ursprünglich beabsichtigt. Dennoch wollen wir uns kurz der Kameraden erinnern, die im vergangenen Clubjahr mit Schwung in den Hafen der Ehe steuerten.

Bruno Baier führte seine Anneliese,
Hermann Stork seine Elli und
Herbert Fraider seine Helma

heim. Ehrensache, daß unser Club mit zahlreichen Maschinen nach alter Sitte die Ja-Sager vor dem Standesamt mit Motorengerumm und voller Hupenlautstärke empfing, ihnen ein Scherflein zum Haushalt überreichte und anschließend zur Kirche ein Ehrengelait gab.

Damit sind wir am Ende dieser Aufzählung der Ereignisse im abgelaufenen Clubjahr angelangt und unser aller Wunsch sei, daß es gelingen möge, das neue Jahr ebenso erfolgreich zu gestalten.



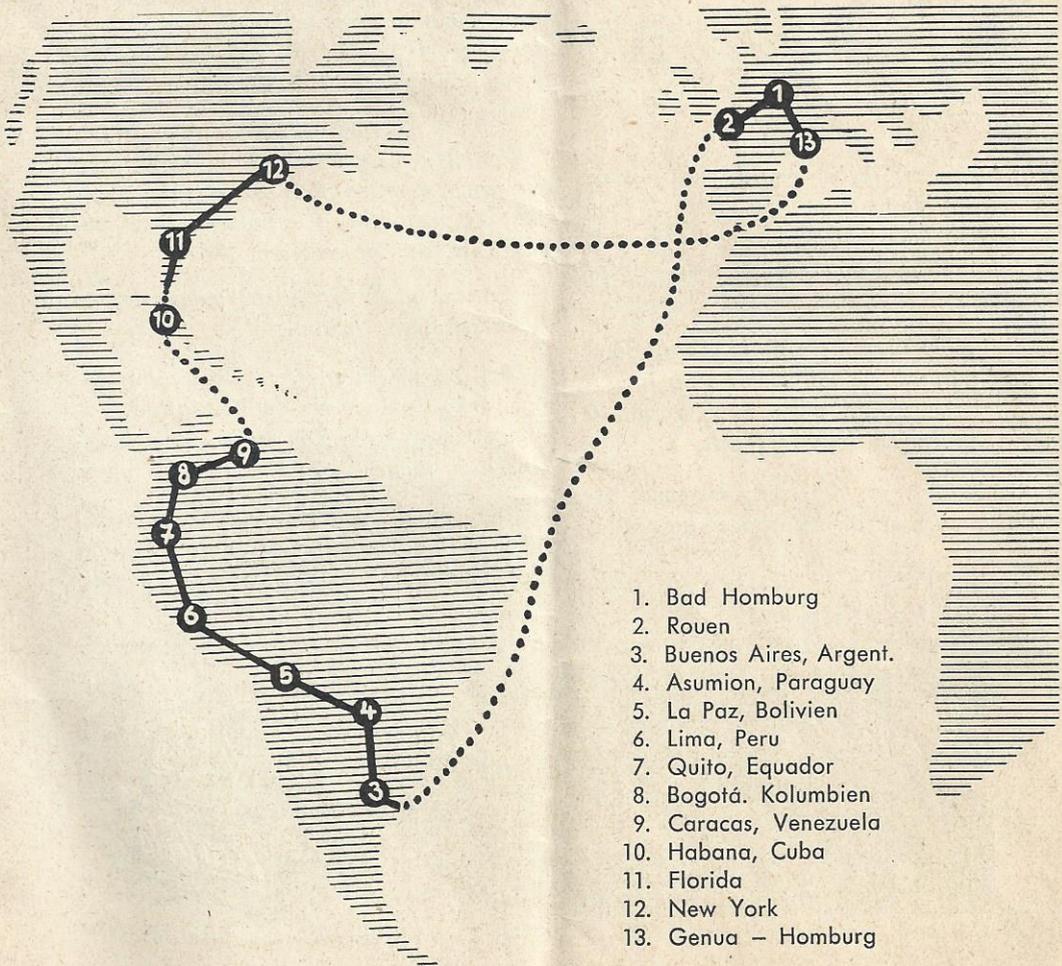
Unser HOREX-Freund

EDLITZBERGER

befindet sich gerade wieder auf seiner 2. Weltreise.

Diesmal begleitet ihn seine eben angetraute junge Frau. Es ist also eine HOCHZEITS-WELTREISE, die durch Südamerika führt.

Wir werden unseren Lesern regelmäßig über diese interessante Expedition in Wort und Bild berichten. Im Bild unten die Reiseroute, die Edlitzberger auf der zuverlässigen HOREX-RESIDENT 350 abfahren wird. Der gepunktete Weg wird per Schiff bewältigt.



1. Bad Homburg
2. Rouen
3. Buenos Aires, Argent.
4. Asumion, Paraguay
5. La Paz, Bolivien
6. Lima, Peru
7. Quito, Equador
8. Bogotá, Kolumbien
9. Caracas, Venezuela
10. Habana, Cuba
11. Florida
12. New York
13. Genua – Homburg

12 goldene Regeln für den Auslandsreisenden

Herausgegeben vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club mit Genehmigung der Europa-Union Deutschland, Düsseldorf. Textentwurf Dr. Dr. Franz Thierfelder, Stuttgart.

● Sei nicht böse! Geht es Dich nichts an, denk' an die anderen, die's brauchen!

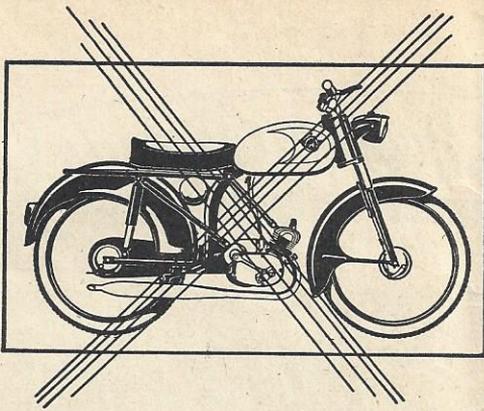
1. Vergiß es nie: in Deutschland bist du ein Deutscher unter Millionen, im Ausland aber bist du der Deutsche, nach dessen Worten und Taten der Fremde das Bild deiner Nation formt.
2. Verheimliche nicht, daß du von deutschen Eltern stammst, aber Sorge dafür, daß der Ausländer von dieser Tatsache angenehm berührt wird.
3. Bist du der törichten Ansicht, im Ausland sei alles schlechter als zu Hause, dann bleibe daheim. Glaubst du, in der Fremde sei alles besser, dann kehre nicht wieder zurück.
4. Ziehst du durch fremde Länder, dann Sorge dafür, daß sie von deiner Schweigsamkeit widerhallen. Je stiller du bist, um so lauter werden die anderen reden.
5. Kleide dich so, daß dich niemand bemerkt, aber setze dir keinen Fez auf.
6. Singe gern, wenn man dich darum bittet, aber singe nur dann.
7. Suche nicht dort aufzutrumpfen, wo dir der Fremde überlegen ist. Wo du aber überlegen bist, lasse dich lächelnd besiegen, auf daß du verlässliche Freunde gewinnst.
8. Denke daran, daß nur die Namen der Tugenden und Laster in andere Sprachen übersetzt werden können, was sie wirklich bedeuten, mußt du in jedem Land von neuem erfahren.
9. Was dir bei fremden Völkern merkwürdig vorkommt, bemühe dich zu verstehen, gelingt dir das nicht, so suche den Grund dafür zuletzt bei den anderen.
10. Erhebe im Ausland den Finger nur, um zu lernen, nie zu lehren!
11. Sei auf Reisen sparsam, aber nicht geizig, trinke weniger als der Gastgeber, damit dir um so mehr Zeit bleibt, seine Gastlichkeit zu rühmen.
12. Der Fremde mag sich noch so sehr verummern in allerlei nationale Trachten: In der Stunde der Gefahr vergiß nicht, daß auch er nur ein Mensch ist wie du!

So praktisch zum Heimtragen

für die erfrischende Pause
mit „Coca-Cola“ eiskalt auch zu Hause



„Coca-Cola“ ist das weltbekannte Warenzeichen für das unnachahmliche Erfrischungsgetränk der Coca-Cola G.m.b.H.



DAS MOPED

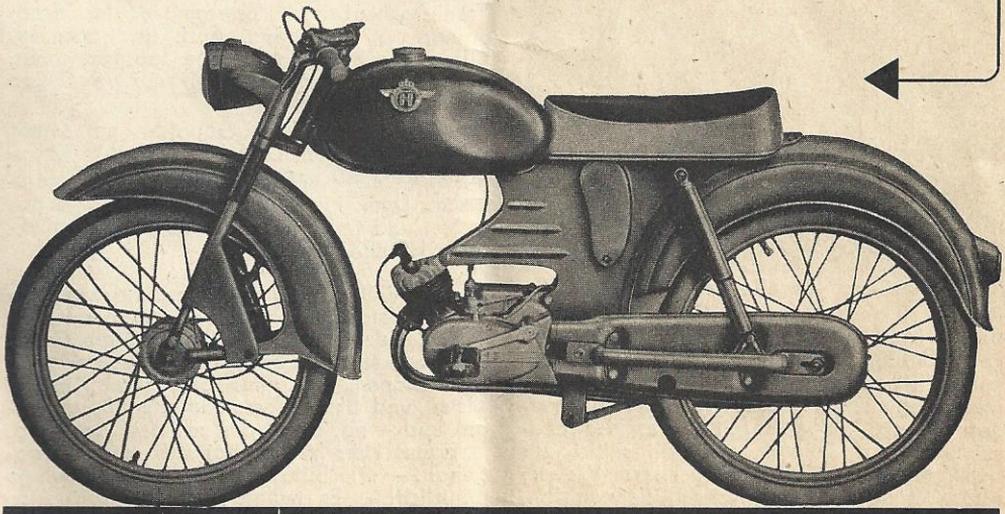
Rebell

IM NEUEN KLEID

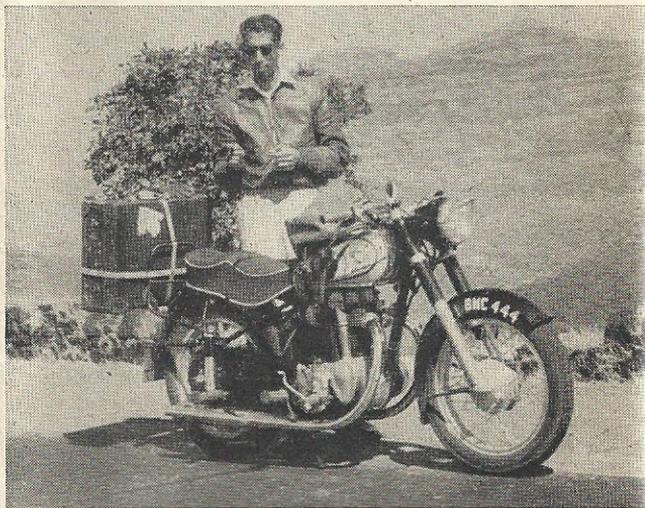
Ein Rebell rebelliert!

Das HOREX-Moped-REBELL hat sich mit einem kühnen Griff die konstruktive Linienführung seines großen Bruders „Rebell 100“ angeeignet. Und wenn man Vergleiche anstellt, muß man ehrlich sagen, daß es ein guter Griff war. Glattflächig, wahlweise mit 2- und 3-Gang Motor ausgerüstet, zeigt es sich heute in seiner betont sportlich-männlichen Note als würdiger Vertreter der neuen HOREX-Baulinie Rebell.

Der neuartige Rahmen, eine drehsteife Einrohr-Schalenkombination, der Tank, dessen Füllung für 500 km Fahrstrecke ausreicht, die Vorderrad- und Hinterradschwinge, die Schutzbleche, die Vollnabenbremsen, der mitschwingende Kettenschutz, kurz das ganze Moped Rebell zeigt in seinen Technischen Daten, daß es in einem Werk gebaut wird, das über drei Jahrzehnte Motorräder von Weltruf baut.



In alter Liebe:
HOREX Hauspostlagernd



Auch im tropischen Klima ausgezeichnet!

Ing. Pratap H. Gopaldas, 30 Pali Hill, Bandra, Bombay, fährt eine „Regina 3“ und schreibt uns am 6. März 57: „Meine HOREX ist jetzt 18 000 km ohne eine einzige Reparatur gelaufen und braucht keinen Tropfen Öl mehr als von Ihnen angegeben. Der Brennstoffverbrauch beträgt in der Stadt Bombay 3,7 l/100 km. Auch im tropischen Klima läuft die Maschine ausgezeichnet, trotzdem ein Kraftstoff mit nur 75 Oktan verwendet wird.“

Das Foto zeigt Herrn Gopaldas mit seiner „Regina“ auf dem Gipfel des Ghat in Khandala, etwa 110 km von Bombay.

Besten Dank für den freundlichen Gruß aus Indien und weiterhin viel Spaß bei der Lektüre „HOREX-HAUSPOST“!

Kleine Sprünge – große Wirkung?

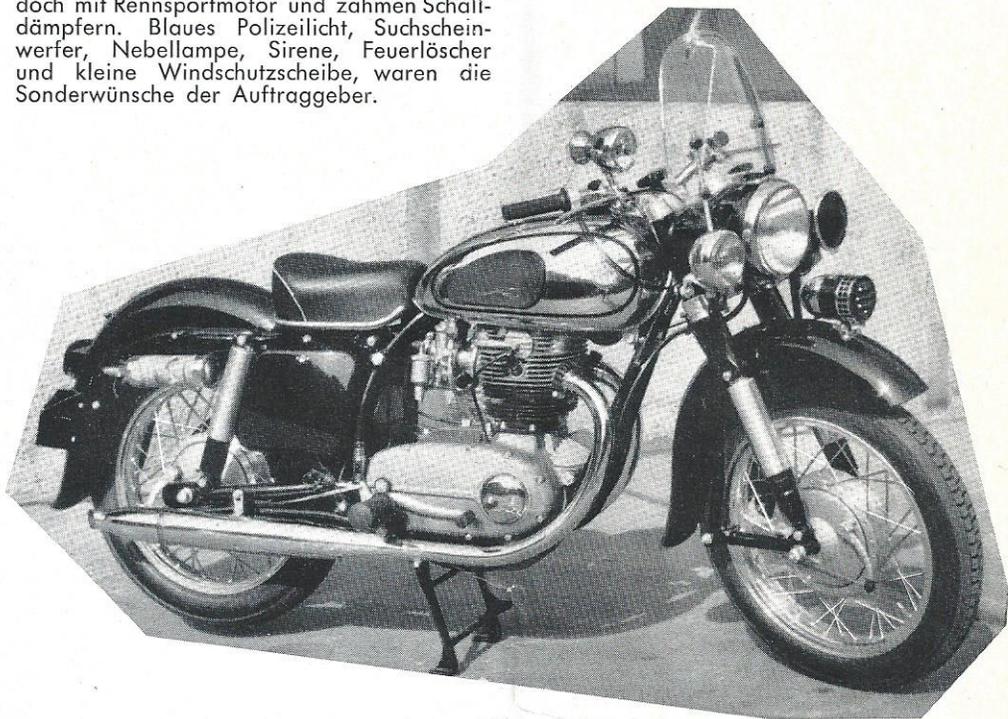
Das ist Herr Weber aus Schlieren. Das liegt bei Zürich in der Schweiz. Herr Weber verkauft HOREX-Motorräder, ist Skilehrer, kann vorzüglich reiten und fliegen. Wenn man diese Fähigkeiten dieses freundlichen Mannes addiert und das Mittel aus der Endsumme nimmt kommt man von selbst auf das besondere Hobby von Herrn Weber: Moto Cross. Die Eidgenossen kennen ihn. Wir kannten ihn von dieser Seite noch nicht. Als er uns im Winter besuchte, stand eine

Resident-GS zufällig im Weg. Bald war man beim tiefsten Benzingsprach gelandet. Inhalt: Resident mit Schwinge und Moto Cross. Das war hier die Frage! Doch wozu lange Diskussionen, wo alles bereitstand. Einige Kisten und Bretter ersetzen den Sprunghügel und – na, bitte, das schildert das Foto. Übrigens Herr Weber hat sich eine GS abgeholt. – Wie bitte? Ach so, – mit Schwinge natürlich! – Er meinte „mal sehen!“ Also schauen wir mal und wünschen Hals- und Beinbruch!

Sonderausführung IMPERATOR-POLIZEIMASCHINE

Diese Maschine läuft bei der Polizei in Mexiko, Saudi Arabien, USA und Venezuela werden folgen.

Imperator 400 ccm Standardausführung, jedoch mit Rennsportmotor und zahmen Schalldämpfern. Blaues Polizeilicht, Suchscheinwerfer, Nebellampe, Sirene, Feuerlöscher und kleine Windschutzscheibe, waren die Sonderwünsche der Auftraggeber.



HOREX *Post*

Verantwortlich für den Inhalt und Gestaltung: Günter Schwartz, Frankfurt a. M. - Redaktion: Hans Probst, Bad Homburg v. d. H. - Zeichnungen Grit von Fransecky, Frankfurt a. M. - Fotos: Horex-Werke, Bad Homburg, und Horex-Freunde. - Gesamtherstellung: Industrie- und Werbe-
druck, Neu-Isenburg. - Verlag: Wirtschafts- und Industrierwerbung, Frankfurt a. M., Buchgasse 6

Wie helfe ich Verletzten bei Verkehrsunfällen?



Deine Hilfe kann entscheidend sein für das Leben Deiner Mitmenschen.

Selbstverständliche Pflicht und vornehmste Aufgabe jedes Verkehrsteilnehmers ist es daher, bei Unfällen mit Personenschaden **sofort** und unter Hintansetzung eigener Interesse Hilfe zu leisten. **Kommst Du an eine Unfallstelle, dann fahre besonders langsam und vorsichtig.**

Stelle zuerst Dein eigenes Fahrzeug so ab, daß der übrige Verkehr nicht behindert wird. Überzeuge Dich von der Art des Unfalles (...ob Personenschaden?) und frage, ob und wie Du eventuell helfen kannst.

Wenn schon genügend Helfer da sind, bleibe nicht unnötig stehen. Vermehre nicht die Zahl der Neugierigen.

Kommst Du als Erster an die Unfallstelle, tritt mit Vorsicht, ohne Hast und mit Überlegung an den oder die Verletzten heran.

Hilf dort zuerst, wo es am dringendsten ist.

Versuche den Verletzten Mut zuzusprechen und sie zu beruhigen. Deine Aufgabe ist es, weitere Schäden zu verhüten, den oder die Verletzten möglichst bald und schonend ärztlicher Hilfe zuzuführen.

Schonung ist dabei fast immer wichtiger als Schnelligkeit!

Sorge nach Abwendung der akuten Lebensgefahr für schnellste Herbeirufung von Arzt und Krankenwagen.

Der Abtransport durch andere Fahrzeuge als durch Krankenwagen ist nur dann zu verantworten, wenn feststeht, daß es sich um leichte Verletzungen handelt.

Sachgemäßer und schonender Transport ist wichtiger und besser als schneller Transport.

Gefährlicher als die Verletzung ist oft der mit dem Unfall verbundene Schock. Verletzte sollen daher möglichst liegen und absolute Ruhe haben, bis Arzt und Krankenwagen zur Stelle sind.

Sorge dafür, daß der Verletzte nicht auskühlen kann; decke ihn zu, schütze ihn vor Kälte, Nässe, aber auch vor direkter Sonnenbestrahlung.

Sorge für den dringend notwendigen Raum um den Verletzten, halte Neugierige und allzu Eifrige fern, damit der Verletzte frische Luft bekommt. Veranlasse Umstehende, Dir vor allem dabei zu helfen.

Du bist kein Arzt, tue also nicht mehr als Du verantworten kannst.

Durch übereilte, wenn auch gut gemeinte Hilfe ist schon manche Verletzung tödlich verlaufen.

Das trifft vor allem für Verletzungen der Wirbelsäule, des Schädels und innerer Organe zu.

Fortsetzung im nächsten Heft