

VEREINSGESCHICHTE

Es begann im Jahre 1950. Verschiedene Versammlungen in loser Runde fanden im Gasthaus Walhalla statt. Motorsport und Geselligkeit waren die Themen. Die Zeit nach dem Krieg begann sich zu normalisieren und die Motorisierung begann so langsam Formen anzunehmen. Die Zeit der Kleinwagen hatte gerade begonnen. Das Gogomobil, die Isetta, der Messerschmidroller sowie alle anderen Kleinwagen begannen die Motorräder abzulösen, die zunächst jedoch noch die Grundlage der Aktivitäten des entstehenden Motorsportclubs darstellten.

Am 9. August 1950 war es dann soweit.

Im Beisein von ADAC - Geschäftsführer Prella und dem Sportleiter Karl-Heinz Schuh trugen sich 37 Enthusiasten in die Mitgliederliste ein. Der Motorsport-Club Osnabrück e.V. Im ADAC war gegründet. Der erste Vorstand setzte sich zusammen aus dem Vorsitzenden Hans Jansen, dem Stellvertreter Ägidius Oberreuter, dem Schriftführer Fred Wiebrock, dem Schatzmeister Franz Springup, dem Sportwart Hermann Patberg und den Beisitzern Friedel Eberhard, Willi Koch und Richard Heller. Noch im letzten Drittel des Gründungsjahres ging es voll zur Sache. Selbst strömender Regen bei der Propagandafahrt nach Bad Rothenfelde konnte den Enthusiasmus nicht bremsen. Die erste Rennveranstaltung fand am 1. September 1950 statt.

In Zusammenarbeit mit der Neuen Tagespost, der heutigen NOZ, fand auf dem abschüssigen Teil der Rheiner Landstraße vor dem Schweizerhaus ein Seifenkisten-Rennen statt. Die starke Anteilnahme der Bevölkerung hat es zugelassen, dafür die Rheiner Landstraße für den normalen Verkehr zu sperren. Clubinterne Veranstaltungen, die jährlich eine Wiederholung fanden, waren damals Fuchsjagden, Ballonverfolgungsfahrten, Schnitzeljagden und Läufe zur Clubmeisterschaft. Nicht zu vergessen das Grünkohlessen als eines der geselligen Unternehmungen, die sich großer Beliebtheit erfreuten. Der erste Fahrerausweis wurde im Club von Hermann Patberg beantragt, um an der Deutschlandfahrt auf einer NSU-Cityfix teilzunehmen. Mittlerweile gab es im damals noch so genannten ADAC-Gau Weser-Ems ganze zehn Ortsclubs. Mit dem MSC-Osnabrück entstanden die Ortsclubs Varel, Aurich, Schwarme, Wilhelmshaven und Bentheim.

Auf der Jahreshauptversammlung, am 19. Januar 1951, wurde mit Theo Litterscheid ein neuer Schatzmeister gewählt. Eine zünftige Karnevalsfeier leitete dann die Veranstaltungsserie des Jahres 1951 ein, die Kostümierung war noch etwas einfach aber sehr originell. 36 Teilnehmer zählte die erste Zuverlässigkeitsfahrt, welche hohe Ansprüche an die Kondition und Fahrkünste stellte. Natürlich sind zu diesem Zeitpunkt bereits Mitglieder des MSC bei vielen genehmigungspflichtigen Veranstaltungen des ADAC unterwegs. Die ersten Goldmedaillen werden errungen.

Als großes Ereignis fand am 24. Juni 1951 unser zweites Seifenkistenrennen statt. Trotz strömenden Regens, der uns noch bei mehreren Veranstaltungen heimsuchen sollte, kamen 15.000 Zuschauer! Die rollenden Kisten hatten sich bereits zu hoch technisierten Vehikeln weiterentwickelt. Auch die Preise konnten sich sehen lassen. Die vier erstplatzierten der elf- bis fünfzehnjährigen Jungen erhielten ein Fahrrad. Darüber hinaus qualifizierte sich der Erste für den Lauf zur Bundesmeisterschaft in Hamburg, die mit 5.000,- DM dotiert war, nebst einer Reise nach Amerika, wo im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten dem Weltmeister weitere 5.000,- Dollar winkten. Bei der Harz-Heide-Fahrt, einer schwierigen Zuverlässigkeitsfahrt, starteten erstmals Wolfgang Wiebracht auf Dixi und Willi Koch auf NSU-Fox unter fast klassischen Rennbedingungen. Beim ersten Stiftungsfest im Saale Riemann in Haste wurde Josef Disselkamp als Clubmeister geehrt. Klug gewählte Veranstaltungen, gute Öffentlichkeitsarbeit, zunehmende Erfolge bei Veranstaltungen und Zuverlässigkeitsfahrten und vor allem die stärker werdende Motorisierung mit steigendem Interesse am Motorsport, verliehen dem MSC Osnabrück einen gewaltigen Aufschwung. So hatte der Club bereits 1952 eine Mitgliederanzahl von 200.

Am 19. April 1952 beantragte der MSC Osnabrück die Eintragung ins Vereinsregister durch Richard Schindel und Hans Jansen. Mit der erstmalig erstellten Satzung änderte sich auch der Vorstand, der sich dann wie folgt darstellte: 1. Vorsitzender Richard Schindel, stellvertretender Vorsitzender Hans Jansen, Schriftführer Fred Wiebrock, Schatzmeister Heinz Meyer, Sportleiter Josef Disselkamp, Beisitzer W. Moormann und Fr. Eberhard. Dazu wurde zur Unterstützung des Sportleiters ein Ausschuss gebildet, der sich aus den Mitgliedern Oswald Bücker, Wolfgang Wiebracht, Karl Grüterich, Edgar Neuß und Kurt Asmus zusammensetzte. Die wachsende Zahl großer Veranstaltungen veranlasste 30 Clubmitglieder zur Beantragung eines Fahrerausweises.

Besonderes Interesse fand hier die Wiederaufnahme der Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Osnabrück“ durch den AC Osnabrück. Eine Zuverlässigkeitsfahrt unseres Clubs, „Rund um den Piesberg“, ließ die nun mittlerweile 56 Ortsclubs des Gauwes aufhorchen und auf den MSC Osnabrück als Veranstalter aufmerksam werden. Daher nahmen bereits 50 Fahrer an unserer Zuverlässigkeitsfahrt in der Venner Egge teil, die allseits großes Lob erhielt. Einen sehr gelungenen Abstecher machten wir am 2. Juni zur Pferderennbahn nach Westerkappeln. Nicht dass wir nun Interesse an 1 PS Fortbewegungsmitteln bekommen hatten, sondern wir lockerten hier das Rennprogramm auf, mit akrobatischen Einlagen wie Fuchsjagden, Weitsprüngen von einer Schanze und Fahrten durch eine Glas- und Bretterwand, die unser unverwundlicher Jonny Windmüller vorführte. Bald gehörte das allgemeine Interesse sehr unseren Darbietungen als dem eigentlichen Pferderennen. „Rund um Osnabrück“ 1952 durchgeführt vom AC Osnabrück, nutzte teilweise unsere Streckenausarbeitung der „Venner Egge“ und zählte stolze 219 Teilnehmer. 25 davon stellte der MSC, der 8 goldene, 3 silberne, 6 bronzene und 5 Erinnerungs-Medaillen nach Hause brachte. 3 Mitglieder mussten leider ausscheiden. Außerdem wurde der goldene Mannschaftspreis errungen.

Die Jahreshauptversammlung 1952 leitete das neue Sportjahr 1953 ein. Ein Tourenwart wurde erstmalig gewählt in Friedel Eberhard, doch sollte es zunächst nicht auf Tour gehen, sondern das „Grasbahnrennen Westerkappeln“ stand zur Debatte. Dem Vorstand wurde lt. Protokoll die Vollmacht erteilt ein Grasbahn- und/oder auch ein Seifenkisten-Rennen durchzuführen. Die Osnabrücker Presse berichtete von dieser Versammlung und dem geschlossenen Plan in großen Lettern. Dies und die eigene Begeisterung ließ das 1. Osnabrücker Grasbahnrennen in Westerkappeln Wirklichkeit werden. Hauptsächlich Wolfgang Wiebracht und Josef Disselkamp verhalfen in monatelanger Arbeit Rennleiter Richard Schindel dazu, am 16. August 1953 das Startzeichen zu geben. Zwanzigtausend Zuschauer waren gekommen um die 107 Teilnehmer zu erleben, wie sie über die Grasnarbe jagten. Sie bekamen exzellenten Sport und großen Spaß geboten. Beflügelt durch diesen Erfolg war es abgemachte Sache, diese Veranstaltung im nächsten Jahr zu wiederholen.

Bei weiteren Großveranstaltungen nehmen Clubmitglieder teil, teilweise mit großem aber auch mit weniger Erfolg. Bei der 1. Nordwestfälischen Zuverlässigkeitsfahrt 1953 trifft unser Wolfgang Wiebracht, genannt „Zwick“, ein Wasserrohr und landet statt auf dem Treppchen im Krankenhaus. Die bereits im Sportkalender etablierten Veranstaltungen finden weiter statt und neue kommen hinzu. Clubmitglieder sind weiterhin aktiv als Funktionäre oder auch als Teilnehmer. Immer erfolgreich in der Motorradklasse. Eine Mannschaft in der Elefantenklasse, Zündapp KS 600, bestehend aus J. Disselkamp, F. Gärtner und H. Wiechmann erringt bei der „2. Rund um Osnabrück“ den silbernen Mannschaftspreis. Als das 2. Stiftungsfest das Sportjahr 1953 beendet, ist es ein für den MSC erfolgreiches gewesen. Heinz Granzow und Edgar Neuß belegen im Gauwertungswettbewerb Platz 1 und 2.

1953 feierte der ADAC sein 50-jähriges Bestehen und lud am 30. Januar 1954 alle aktiven Fahrer nach Syke ein. Hier erhielt Oswald Bücker die kleine silberne ADAC-Ehrendadel. Bei der Jahreshauptversammlung 1953 beginnt die Zeit des Schatzmeisters August Blume, die bis 1969 dauern sollte und für den Club sehr erfolgreich war. Friedel Beinke wurde neuer Tourenwart. Ansonsten

verlief das Jahr normal, mit vielen Aktivitäten und errungenen Preisen und Medaillen. Alle arbeiteten auf das große Ereignis hin, dem „2. Osnabrücker Grasbahnrennen“ in Westerkappeln. Am 25. September 1954 war es dann soweit. 65 Fahrer nahmen das Training auf, mit teilweise schon recht gut vorbereiteten Maschinen und alles verhieß ein gutes Rennen. Der strömende Regen, wie bereits im vorderen Teil prognostiziert, begann um 11.00 Uhr und hörte den ganzen Tag nicht mehr auf. Mit der Folge eines Rennabbruchs und dem Ausbleiben der Zuschauer ging wie der Parcours auch die finanzielle Seite des Clubs baden. Das war die erste harte Bewährungsprobe des jungen MSC Osnabrück. Fast alle Mitglieder zeichneten Bausteine im Werte von 50,- DM, die in den nachfolgenden Jahren wieder eingelöst wurden.

Mit der dadurch zusammengekommenen Summe konnte der Club seinen finanziellen Verlust ausgleichen. Grasbahnrennen waren verständlicherweise in den folgenden Jahren kein Thema mehr.

Unter vielen Fahrern gaben oftmals die Motorradmarken den Ausschlag. Manche bildeten Interessengemeinschaften, die alsbald in neue Clubs übergingen. So schlossen sich auch die Horex-Fahrer aus unserem Club zusammen und bildeten den Horex-Club-Osnabrück. Später entstand daraus die AMG Osnabrück, der Veranstalter des heutigen Grasbahnrennens in Nahne.

Mit dem Boom in der Autobranche gewann der Rallyesport immer mehr an Bedeutung. Viele Motorradfahrer stiegen nun um auf PKW, obwohl noch Clubmitglieder die Gaumeisterschaft in verschiedenen Klassen errangen. So Oswald Bücken, Dieter Logemann und Wolfgang Wiebracht. Dies schlug sich natürlich auch in der Verleihung des ADAC-Sportabzeichens nieder, welches 1955 bereits in Bronze verliehen wurde an Friedel Gärtner, Oswald Bücken u. Dieter Logemann. Die Großveranstaltung 1955, war der Tag des Motorsports. Ein Korso von 98 Krädern und Wagen fuhr durch die Straßen Osnabrücks zur Halle Gartlage und führte sogar einen römischen Streitwagen mit. Diese Werbung fand großen Anklang auch durch die Geschicklichkeitsturniere, die dort durchgeführt wurden.

Sportliche Erfolge auf der einen Seite setzen nicht gleich solche in der Geschäftsführung voraus. Am 2. September 1955 kam es zu einer außerordentlichen Mitgliederversammlung, bei der Willi Moormann als Geschäftsführer abgelöst wurde. Oswald Bücken wurde stellvertretender Vorsitzender und August Blume übernahm zusätzlich den Posten des Schriftführers. Eine Mitgliederbereinigung wurde

vorgenommen und der Club schrumpfte auf 65 Mitglieder, dem harten Kern, aus dem die Kraft für die nächsten Jahre geschöpft werden konnte. Im Jahre 1956 gab es wieder zahlreiche Auszeichnungen. ADAC-Sportabzeichen in Bronze für J. Disselkamp, Ursula Westphal und Bernd Klöcker. Das silberne erhielt Oswald Bücken und Dieter Logemann. Gaumeister wurden Wolfgang Wiebracht,

Oswald Bücken und Dieter Logemann. Die Liste der sportlichen Erfolge wird mit der fortschreitenden Aktivierung des Motorsports immer länger, da auch die Teilnehmer zahlreicher wurden. Es würde den Rahmen dieser Chronik sprengen diese noch jeweils einzeln aufzuführen. Es sollte genügen, sich auf die erfolgreichsten zu beschränken. Nachdem die Satzung des MSC bereits 10 Jahre alt ist, wird zum 1. März 1960 ein neuer Entwurf eingereicht, der auch eine Neugestaltung des Vorstandes beinhaltet. Vorsitzender ist jetzt Oswald Bücken, Stellvertreter Dieter Logemann, Schatzmeister August Blume, Sportwart Wolfgang Wiebracht, Tourenwart Friedel Beinke, Beisitzer

Franz Prummer und Fred Wiebrock. Das Jubiläum wurde mit dem Stiftungsfest zelebriert. So geht es in die „Roaring Sixties“. Und dies im wahrsten Sinne des Wortes. Im MSC bilden sich mehr als zehn zum Teil ständige Rallye-Teams, die fast jedes Wochenende unterwegs sind. Es

rappelt nur so Klassensiege und Medaillen. Veranstaltungen gibt es genug, national und international. Sie gehen zum Teil über 2.500 Km ohne die heute übliche Zwangspause. Da wurden hier und da schon mal „Mittelchen“ geschluckt gegen den Sekundenschlaf.

Die Tourenwagen beginnen die Motorräder zu verdrängen. Die erfolgreichsten Fahrer sind Klaus Grissel, Horst Meyer, Werner Kohmöller, Udo Niederhellmann und Klaus Wilschrey. Als Franzer zu Ehren kommen Ferdinand Otten, Herbert Waltermann, Helmut Piontek, Wolfgang Mielke, Günter Reinke, Horst Laimer und Martin Respondek. Neue Zeiten, neue Ideen. 1961 richten wir das erste GOKART-Rennen aus. Auf dem Parkplatz der Osnabrücker Kupfer und Drahtwerke wird eine entsprechende Bahn eingerichtet. Die Zeiten werden mit der Hand gestoppt. Befinden wir uns doch noch in der schönen alten Zeit. Der Erfolg lässt nicht auf sich warten und die ONS, die

Oberste Nationale Sportbehörde, vergibt in der Folgezeit Prädikate zur Deutschen Meisterschaft an uns. Leider verebbte das Interesse an diesen Rennen und sie schiefen nach einigen Jahren ganz ein. Ersatz bildete später der Osnabrücker ADAC-Autoslalom auf dem Parkplatz der Firma Karmann. Hier gab es einen Kurs mit einer Streckenlänge von 525 m, der den Teilnehmern alles abforderte. Obwohl einige von einem Mickey-Mouse-Kurs sprachen, ging es immerhin um den ONS-Slalom-Pokal und dies einige Jahre lang. Nun reizte uns die 1958 vom AC Osnabrück eingestellte Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Osnabrück“.

Nach einigen Verhandlungen bekamen wir grünes Licht und so ging am 6. Oktober 1962 ein Teilnehmerfeld von 60 Fahrzeugen auf die 750 Km lange Strecke. Es muss sicherlich nicht extra erwähnt werden, dass auch hier die Arbeit von Erfolg gekrönt wurde. Es folgten fünf weitere Auflagen mit Meisterschaftsprädikaten und Beteiligung von Bundeswehrfahrzeugen. Neben den harten sportlichen Aktivitäten waren wir natürlich auch in mehr gesellschaftlichen Belangen unterwegs. Besonders zu nennen sind hier die Sternfahrten nach Meran und die nach Leuwarden. Zum ersten Male in Meran hatten wir 20 Fahrzeuge am Start und 50 Teilnehmer. Insgesamt gefahrene 40.000 Km ergaben die Goldmedaille und einen dicken Pokal. Unübertrefflich waren wohl die Apfelblüte im Tiroler Süden und der abendliche Rote. Hier konnten wir zunächst mehrmals Wertungen erringen, bis dann Witt Weiden hierhin ihre Betriebsausflüge lenkte und alle Wertungen absahnte.

Großen Anklang fanden weiterhin unsere gesellschaftlichen Aktivitäten. Das Kohlessen wurde zum Hort hektischen Frohsinns und fiel des Öfteren auf Termine des Karnevals. Das Stiftungsfest mutierte so langsam zum Ballereignis und zog immer mehr clubfremde Personen an. Letztendlich landeten wir im Mädchengymnasium in der Wüste und es spielte zum Tanz Günter Noris und die Big Band der Bundeswehr. Als dann die vielen Ballveranstaltungen anfangen sich zu überleben, zogen auch wir es vor, dieses Zuschussgeschäft aufzugeben und landeten wieder beim Kohlessen, welches heute leider mangels Interesse ganz abgeschafft wurde.

Trotz der so erfolgreichen Arbeit änderte sich im Vorstand per 20. April 1966 etwas. Stellvertreter Vorsitzender wurde jetzt Hans-Klaus Wilschrey, 2. Sportwart Friedel Gärtner, 2. Kassierer Fr. Baumfalk und als Tourenwart fungierte Horst Meyer. Es ist nun die Zeit, da Motorsportclubs wie Pilze aus dem Boden schießen. An den Wochenenden mehren sich die Veranstaltungen, so dass manchmal mehrere Rallyes ins Sauerland einfallen und die Bevölkerung drangsaliieren. Von Norden nach Süden, von Westen nach Osten, zum Nürburgring wegen der Sonderprüfungen und wieder zurück. Die Umweltschützer beginnen sich zu regen und die Genehmigungen werden erschwert, die Auflagen erhöht. Da sperrt schon mal ein Bauer seinen Weg und es ist schon auf Rallyeautos geschossen worden. Zusätzlich wird der Straßenbau vorangetrieben und die Deutsche Generalkarte wird fehlerhaft. Das erfreut zwar zum Teil unsere Beifahrer beim Ausarbeiten der Strecke für „Rund um Osnabrück“, aber auf die Dauer gesehen, lässt es die Durchführung dieser Veranstaltung immer schwieriger werden. So suchen wir einen Ersatz mit etwas ortsbeständiger Möglichkeit. Eine Rundstrecke, die ohne größere Umleitungen zu nutzen wäre, gibt es in der

gesamten Umgebung nicht. So suchen wir die umliegenden Bergstrecken auf, um die Grundlage für ein Bergrennen zu legen. Den besten Kompromiss zwischen Zuschauerunterbringung und Rennstrecke bietet die Landstraße zwischen Holte und Uphöfen, der Uphöfener Berg. Verhandlungen mit der Gemeinde Borgloh, mittlerweile ist Dieter Logemann Vorsitzender, lassen sich gut an und wir finden in Gemeindedirektor Josef Heidemann und Bürgermeister Josef Stegmann gute Fürsprecher. Also heißt es Rallye ist tot, es lebe das Bergrennen.

Das erste Osnabrücker Bergrennen startet am 4. August 1968 in Borgloh-Uphöfen. Es fällt zusammen mit den 900 Jahrfeiern Borgloh und sieht die Siegerehrung vor der Kirche mitten im Ort als eine Attraktion. Immerhin hatten wir bei dem Erstlingswerk 144 Teilnehmer am Start und erteten wiederum großes Lob für die sportliche und organisatorische Durchführung. Die Karawane war natürlich indessen weiter gezogen. Clubmeisterschaften, andere Aktivitäten, neue Mitglieder, Fahrer, Beifahrer und nunmehr wieder über 100 Mitglieder ließen die Clubabende effektiv über die Bühne gehen. Clublokal war jetzt bereits mehrere Jahre Hackmann/Atter. Wir füllten den Clubraum voll aus. Rechts die Rallyefahrer, links die Camper. Natürlich hatten wir eine Campergruppe, die dabei war, sich an der Ems einen Platz einzurichten. Daher gab es auch immer viel Gesprächsstoff. 1969 gibt es einen Wechsel im Vorstand. Nach nunmehr fast zwanzigjähriger Vorstandsarbeit übergibt Wolfgang Wiebracht sein Amt an Wolfgang Prause. Die Versammlung dankt Wolfgang Wiebracht mit großen Ovationen. Fast 10 Jahre als Verwalter der Finanzen tätig, übergibt August Blume die Kasse an Wolfgang Fortmann. Auch für seine Leistung, den Club aus dem finanziellen Tief herausgebracht zu haben, flammt starker Beifall auf. Wolfgang Prause übernimmt auch die Rennleitung für das Bergrennen. Nach Auszeichnungen gezählt, ist der MSC Osnabrück im Gau der erfolgreichste Verein überhaupt und vorausschauend darf man sagen wird er es auch bleiben.

Am 29. Mai 1972 ändert sich der Vorstand wiederum. Oswald Bücken wird Vorsitzender und als Tourenwart agiert nunmehr Horst Placke. In Borgloh beginnen härtere Auflagen die Genehmigungen zu erschweren. Die Zulassung von Formelfahrzeugen zwingt uns zusätzliche Sicherungen an die Leitplanken zu bringen, in Form von Gerüstbohlen, die unterhalb angebunden werden um eine doppelte Leitplanke zu ersetzen. Reifenpakete sollen die bisher unbefestigten Kurven sichern und werden in immer besserer Ausführung hergestellt. Obmann der Streckensicherung Bernhard Lehmkuhl konstruiert und baut eine Maschine, mit der wir exzellente Pakete herstellen und einen guten Streckenaufbau leisten können..

1974 verloren wir durch den bisher einzigen folgenschweren Unfall beim Bergrennen unser Clubmitglied Heinz Broschk, genannt „Sexy“. Er ist uns in stetiger Erinnerung geblieben. Unter der Leitung von Gerd Bücken beginnt sich im Club eine Trialsektion zu etablieren. Nach den anfänglichen Läufen zur Clubmeisterschaft im Hüggel, kommen bereits nichtgenehmigungspflichtige Trials in den umliegenden Steinbrüchen zur Austragung. Das Erste fand am 16. Juli 1961 statt und diese Serie lief bis 1976.

Der 5. Februar 1977 sieht mit dem Internationalen Osnabrücker ADAC-Trial den ersten Lauf um die Deutsche Meisterschaft im Piesberg. Mit Unterstützung des dort fungierenden Betriebsleiters Lutz Prager entwickelt sich hier das Mekka der Trialfahrer. Dies und die hervorragende Organisation der Veranstaltungen führen letztendlich dazu, dass 4 Läufe zur Weltmeisterschaft an uns vergeben wurden. Den ersten, am 15. April 1984, gewann Bernie Schreiber aus den USA. Bei der Siegerehrung im großen Festzelt teilte sich hinter dem Siegerpodest plötzlich die Zeltwand und ein riesiger Schauffellader schob einen tonnenschweren Felsblock als Siegestrophäe herein. Zu schwer zum Mitnehmen, war der Kommentar des Siegers.

Darum liegt dieser jetzt, mit einer Gedenkplakette versehen, mit zwei anderen am Eingang zum Gelände des Steinbruchs. Es boomte nun die Trialsparte und der Club stellte mehrere Deutsche Meister mit Gerd Bücken, Helmut Stanik, Udo Lewandowsky und Thomas Bormet. Dies ist ein

Zeugnis der guten Arbeit unserer Trialsektion, die natürlich im Gelände des Piesbergs außerordentlich gute Voraussetzungen findet. Wenn auch einige Probleme auftreten, indem ein Reh überfahren wird und die Fledermäuse angeblich bedroht werden. Alles lässt sich regeln und alle Beteiligten, seitens der Grundstückseigentümer, der Stadtverwaltung und der Betreiber des Steinbruchs unterstützen unsere Bemühungen nach bestem Können. Manchmal ist auch gegen den Naturschutz kein Kraut gewachsen. Inzwischen ist aber auch der Rennsport aktiv. Rundstreckenrennen werden immer beliebter und auch hier sind Clubmitglieder erfolgreich. Neben Gerd Prior, Dieter Gartmann, Wolfgang Schrey, Peter Schaar, Michael Starke und Bernhard Dransmann gibt es einige Deutsche- und Gaumeister in der Fahrerszene. Als Beifahrer erringt Peter Linzen eine Deutsche Meisterschaft. Bei der Sportler-Ehrung der Stadt Osnabrück ist der MSC der Club mit den meisten Auszeichnungen.

Am 17. Februar 1978 übernimmt Hans-Klaus Wilschrey den Vorsitz und es gelingt ihm, in langen Verhandlungen mit dem Landkreis, den Ausbau der Strecke mit doppelten Leitplanken zu erreichen. Die vorherigen beiden Versuche, auch Motorräder am Berg starten zu lassen, waren letztendlich daran gescheitert, dass die OMK und die ONS verschiedene Sicherheitsvorkehrungen forderten, die sich gegenseitig ausschlossen. Die dadurch notwendigen Umbauten an der Strecke samstagsabends waren eine zu große Belastung. Die Zuschauer hätten gerne weiterhin die Motorräder am Berg gesehen.

Im Jahr des 30 jährigen Jubiläums sind erstmals Formel II-Fahrzeuge am Start und das Osnabrücker ADAC-Bergrennen avanciert zu einer Spitzenveranstaltung. Ebenso die Feier zum Jubiläum, die in Borgloh stattfindet. So beginnen die 80er Jahre, wie die vorherigen zu Ende gingen. Der MSC ist eine gute Adresse im Motorsport und auch seine Mitglieder sind erfolgreich und nehmen an Internationalen Veranstaltungen teil. Die Trialer z.B. an den Six-Days in Schottland oder der Tschechoslowakei. Zugleich mit dem 40 jährigen Jubiläum, welches zünftig samstagsabends am Berg gefeiert wird, tritt unser langjähriger Teilnehmer Peter Rössler als Zauberkünstler auf und verzaubert auch das Publikum. Unsere teilweise schon bestehenden Schwierigkeiten, und die, die gerade beginnen, konnte er leider nicht wegzaubern.

Einige der Naturschutzverbände hatten sich geschworen, das Bergrennen muss weg. Dafür ließen sie aufmarschieren was sie hatten. Eine Umweltverträglichkeitsstudie musste erstellt werden. Diese untersuchte das Terrain 14 Tage vor und nach der Veranstaltung. Als diese zu gut ausfiel, wurde von einer Gefälligkeitsstudie gesprochen. Plötzlich wurden überall schützenswerte Biotope entdeckt. Die Wiese am Königsbach wurde zur Auwiese erklärt. Die Heuschrecken auf der Holtkampwiese standen plötzlich auf der roten Liste. In jedem Jahr standen wir am Start und erwarteten eine einstweilige Verfügung, die das Rennen verbot. Anwälte und Richter lauerten bereits darauf, diese sofort wieder außer Kraft zu setzen.

Hier war nun die Politik gefordert. Es war dabei von großem Vorteil, dass wir außer den Grünen alle auf unserer Seite hatten. Ihnen sei an dieser Stelle nochmals gedankt. Landrat Manfred Hugo, MDL Georg Schirmbeck von der CDU, Fraktionsvorsitzender Hartwig Merhof und Nazih Musharbash von der SPD, sowie Friedhelm Krampe von der FDP scheuten sich nicht, die Angelegenheit nach Hannover vor den Landtag zu bringen. Hier wurde dann der gordische Knoten durchschlagen. Aber auch ohne die Unterstützung der Verwaltungen der Gemeinden Hilter a.T.W., Bissendorf, des Landkreises Osnabrück und der Bezirksregierung Weser Ems als Genehmigungsbehörde wäre es hier nicht weitergegangen. Hier spielten die damalige Regierungsvizepräsidentin Frau Albers und der zuständige Regierungspräsident Bernd Theilen eine Schlüsselrolle zu unseren Gunsten. Für die Tage des Rennens ist die Satzung des Landschaftsschutzgesetzes außer Kraft gesetzt. Seit Beginn des Bergrennens hatten wir versucht aus dem Bereich Borgloh Clubmitglieder anzuwerben. Dies hat sich als fast unmöglich erwiesen. Dann hatten wir Ende der achtziger Jahre jedoch einen Glücksgriff getan. Bernd Stegmann, auch in den Querelen um die Genehmigungen sehr aktiv, hat seither so langsam die Organisation des Bergrennens übernom-

men. Natürlich ist für den MSC das Bergrennen nicht alles, wir sind weiterhin Veranstalter eines hervorragenden Trials für Motorräder und sogar für Fahrräder. Hier ist Stefan Schlie erfolgreich auf nationaler und internationaler Ebene und feiert 1994 die deutsche Meisterschaft, sowie den 3. Platz in der Weltmeisterschaft. Ein Meisterstück von ihm war die Abfahrt von der Zugspitze.

Die Hauptversammlung 1990 hat als stellvertretenden Vorsitzenden Wolfgang Schrey gewählt. Referent für Wagensport wurde Bernd Stegmann.

Im Jahre 1995 verstarb unser Ehrenvorsitzender und Mitbegründer des MSC Oswald Bücken. Er hatte einen großen Teil seines Lebens dem Club gewidmet. Wir bewahren sein Andenken. 1996 werden Bernd Stegmann stellvertretender Vorsitzender und Martin Respondek Tourenwart. Zu dieser Zeit sind über 50 % der Clubmitglieder älter als 50 Jahre. Darunter leidet natürlich die Mitarbeit bei den Clubveranstaltungen und wir gehen eine Arbeitsgemeinschaft mit dem Motorsportclub Osnabrücker-Land ein. Dieser unterstützt uns bei den Aufbauarbeiten zum Bergrennen, die durch die verstärkten Auflagen seitens des Deutschen Motorsport Bundes DMSB immer aufwändiger werden. Hier macht uns derselbe mittlerweile so große Schwierigkeiten wie ehemals die Naturschutzverbände. Mag es an den Läufen der Luxemburgischen-Meisterschaft oder an den Boliden der Formel 3000 liegen, die hohen Sicherheitsanforderungen lassen bei den Verantwortlichen Frust aufkommen. Unser langjähriger Obmann der Streckensicherung wirft das Handtuch. Er klinkt sich aus den Arbeiten zum Bergrennen aus, so dass wir gezwungen sind, hier eine Änderung vorzunehmen. Die bisher stark schrumpfende Zahl der Bergrennen nimmt wieder zu und damit auch die Ansprüche an dieselben. Ohne zahlungskräftige Sponsoren geht hier nichts mehr über die Bühne und die Werbemaßnahmen gehen zum Teil auf Kosten der Rennveranstaltung.

Mag in dieser Chronik auch das Bergrennen einen starken Anteil am Geschriebenen haben, so geht das wohl in Ordnung. Es ist aus dem Club nicht mehr wegzudenken. Es darf jedoch nicht den Eindruck erwecken, das Trial wäre nicht gleichberechtigt. Wenn dieses gleichwohl nicht die finanziellen Mittel einträgt, so bringt es uns doch ungleich mehr Mitglieder und hilft den Altersquerschnitt zu senken. Wie bereits anfangs erwähnt, liegt der Club nach Auszeichnungen weiterhin im ADAC Weser-Ems vorne. Dies sowohl in organisatorischer wie auch in sportlicher Hinsicht. 6 ADAC Sportabzeichen in Gold mit Brillanten, 2 Goldene ADAC Sportnadeln mit goldenem Schild, 3 Ewald-Kroth-Medaillen in Gold mit Kranz sowie zweimalige Verleihung des großen Weser-Ems-Pokals sprechen eine eindeutige Sprache. Hinzu kommen noch die vielen goldenen, silbernen und bronzenen Stufen der jeweiligen Ehrungen.

Möge der Club noch lange fortbestehen und weiterhin erfolgreich sein, wie es sich die Gründer vor 50 Jahren geschworen haben. Ein Verein lebt durch seine Mitglieder und die von diesen gewählte Satzung. Ein 50-jähriges Jubiläum bestätigt die Harmonie dieser grundlegenden Punkte und lässt weiterhin eine gute Zukunft erhoffen.