

GESCHIEDENIS STICHTING EENHOORN FEDERATIE (1975-1994)

door Ad van Boheemen

In de jaren '70 werden de Engelse motoren populair, vooral onder armlastige studenten die graag motor wilden rijden maar geen geld hadden om een nieuwe machine aan te schaffen. Geldgebrek was echter niet de enige reden waarom zij deze, meestal versleten, Engelse motoren kochten; het was ook een kwestie van passie. Zij waren oprecht geïnteresseerd in de techniek en zij deden er alles voor om deze, inmiddels verouderde, machines rijdend te houden. Dat is ook de reden waarom in die tijd de diverse Engelse merkenclubs zijn opgericht. De Veteraan Motoren Club bestond al sinds 1955 maar die club was bedoeld voor liefhebbers van motoren gebouwd tot en met 1940. Voor motoren van latere bouwjaren bestond er geen clubs. Ook waren er evenmin clubs voor motoren van één bepaald merk, tot in 1966 de Nederlandse Ariel Club werd opgericht. In 1973 volgden een aantal Velocette liefhebbers dit voorbeeld en zij richtten de Velocette Club Nederland op. Een jaar later verscheen de Norton Club Nederland op het motortoneel en in mei 1975 werd de BSA Owners Club Nederland opgericht.

Enkele maanden later stelde Eric Pokorny, de voorzitter van de Norton Club, de drie andere clubs voor de handen in een te slaan en gezamenlijk een treffen voor Engelse motoren te organiseren. In het najaar van 1975 kwamen Dolf Witte (Ariel), Max de Kriek (Velocette) en Ad van Boheemen (BSA) bij Eric, in zijn ouderlijk huis in Aerdenhout, bij elkaar om dit idee vorm te geven. De belangrijkste vergaderpunten waren:

1. Wat wordt de naam van het treffen
2. Waar wordt het treffen gehouden.

Het tweede punt was nog het minst moeilijke. In september dat jaar had de BSA OC zijn eerste Septembertreffen georganiseerd op camping Laag Kanje in Maarn en dat was goed bevallen. Het was daarom een voor de hand liggende keuze het eerste Engelse merkentreffen ook op die plek te houden. Het eerste vergaderpunt was lastiger. In het novembernummer van The Piled Arms, het clubblad van de BSA OC, werd de leden daarom gevraagd een goede naam te bedenken voor het treffen. Deze raadpleging van de leden leverde geen bruikbare naam op. Tijdens de tweede vergadering stelde Ad van Boheemen daarom de naam Eenhoorn treffen voor. De naam behoefde enige uitleg: Begin jaren '70 werden in diverse landen motortreffens georganiseerd, die de naam van een al dan niet legendarisch dier droegen zoals het Elefantentreffen in Duitsland, de Dragon Rally in Wales en het Leeuwentreffen in België. De naam Eenhoorn paste prachtig in dit rijtje. Daar kwam bij dat de eenhoorn een legendarisch dier is en dat de Engelse motor inmiddels een legendarische machine was geworden. Van alle beroemde Engelse merken bestonden in 1975 alleen Norton en Triumph nog en die stonden op dat moment ook op omvallen. Een derde reden was het feit dat de eenhoorn één van schilddrager van het Engelse wapen is. Daarmee is een rechtstreekse verbinding gelegd tussen de naam van het treffen en de herkomst van de motoren. Naast een naam had men natuurlijk ook een logo nodig, waar tevens een herinneringsspel van gemaakt zou kunnen worden. Ad had tekenervaring en ontwierp het Eenhoornlogo: een klimmende zwarte eenhoorn, naar links gericht op een wit veld, omzoomd door een oranje cirkel met daarin de naam Eenhoorn Treffen Nederland. De oranje kleur van de cirkel verwees naar Nederland. Het eerste treffen van die naam werd op 14, 15 en 16 mei 1976 in Maarn gehouden. Inmiddels was ook de AJS/Matchless Owners Club opgericht zodat het treffen door vijf clubs werd georganiseerd. Er was een spel ontworpen die bestond uit het Eenhoornlogo in metaal dat aan een oranje lint hing. Onder de Eenhoornspel kon men een jaarhanger van 1976 bevestigen. Jaarhangers werden in die tijd veel gebruikt o.a. bij het Elefantentreffen, het Septembertreffen van de BSA OC en door de Ariel club. Het voordeel hiervan was dat men jarenlang dezelfde spel kon gebruiken en alleen elk jaar een jaarhangertje hoefde te kopen dat maar weinig kostte. Met 201 inschrijvingen, waaronder diverse buitenlanders, werd het treffen een groot succes. Op zaterdagmiddag namen circa 80 motorrijders deel aan de toertocht en 's avonds werden in de kantine van de camping motorfilms gedraaid. De campingbaas was niet zo blij met het motortuig dat illegale kampvuurtjes stookte en vol gas het weggetje naar de kantine afbrulde.

1977

In 1977 verhuisde het Eenhoorn Treffen naar camping "de Heische Tip" in het plaatsje Zeeland in Noord-Brabant. Ook deze bijeenkomst verliep succesvol met 231 inschrijvingen. Aan de toertocht op zaterdagmiddag deden circa 80 motoren mee. 's Avonds werden motorfilms gedraaid en zorgde een discotheek voor de muziek, die zó luid was dat veel treffenbezoekers naar de kroeg in het dorp vluchtten.

Tijdens dit treffen kwam één van de redactieleden van het blad Motorsport op bezoek. Hij werd laaiend enthousiast en beloofde een verslag te publiceren in het eerstvolgende nummer. Tijdens dit treffen werd besloten tot de oprichting van de Triumph Owners Club.

1978

De pas opgerichte TOCN deed het volgende jaar (1978) mee met de organisatie van het treffen dat in Witten, vlak bij het TT-circuit van Assen, werd gehouden. Op dit veld, een echte camping was het niet, kampeerden tijdens de TT honderden motorrijders, dus de eigenaar was wel wat gewend. De schuur werd ingericht als kantine en feestzaal. Het programma bestond (weer) uit een toerit op zaterdagmiddag, gevolgd door een filmavond in de schuur. Met 272 inschrijvingen (plus veel motorrijders die alleen een dagje kwamen kijken) waaronder 40 Duitsers, 21 Engelsen, 12 Belgen, 10 Fransen en 3 Denen, was het derde Eenhoortreffen bijzonder geslaagd.

1979

Omdat er behoefte ontstond aan meer bijeenkomsten voor de Engelse rijders werd op 11 maart 1979 een ééndaags Indoor Eenhoortreffen georganiseerd bij café-restaurant Flora in Doorn. Het aantal aangesloten clubs was inmiddels verhoogd naar zeven want de Nederlandse Sectie van de Vincent Owners Club had zich ook aangesloten bij de organisatie. In dezelfde maand bespraken de zeven clubs de mogelijkheid een stichting op te richten. Op deze wijze zouden de clubs als een eenheid naar buiten kunnen treden en zou de onderlinge samenwerking worden gekarakteriseerd. Op organisatorisch gebied zou de oprichting van de stichting het voordeel hebben dat de stichting een rechtspersoon zou zijn met zeven deelnemers. De bestuurders waren dan niet langer hoofdelijk aansprakelijk en de financiële zaken konden door het openen van een eigen bankrekening beter worden geregeld. Het oprichten van een stichting hield ook in dat er een officieel bestuur moest worden gekozen en dat van de vergaderingen notulen moesten worden gemaakt. Het resultaat zou een meer professionele organisatie zijn.

Het terrein in Witten bleek bijzonder geschikt dus in 1979 werd gekozen voor dezelfde locatie. Het treffen werd gehouden in weekend van 25-27 mei (het weekend na Hemelvaartsdag) met de opmerking dat enthousiastelingen al op donderdag (Hemelvaartsdag) welkom waren. Voor een toegangsprijs van f10,- per persoon mocht men drie nachten kamperen en aan het hele programma deelnemen. Dat programma bestond uit de traditionele toerit, gevolgd door een stripteaseshow en slangenact van Miss Nathalie, die tijdens het uitkleden een man bleek te zijn. De treffens werden steeds groter. Dit jaar namen 217 motoren deel aan de toertocht, 509 personen hadden zich ingeschreven en 541 motorrijders betaalden f2,50 voor een ééndaags bezoek. Miss Nathalie had de gemoederen waarschijnlijk erg verhit, want een maand later verscheen in The Piled Arms een ingezonden brief waarin werd geklaagd over zuip- en vechtpartijen. Die ongeregelheden bleken niet door Engelse rijders te zijn veroorzaakt maar door ongenode Harley-rijders.

De Engelse rijders hadden de smaak van het treffenbezoek te pakken en op 25 november werd voor de tweede keer een Indoortreffen gehouden bij Flora in Doorn.

Anderhalve maand eerder, op 4 oktober, werd tijdens een bestuursvergadering, ten huize van Carlo Jüsche (Ariel) in Amsterdam, geconcludeerd dat het gebrek aan medewerkers de belangrijkste oorzaak was van de problemen tijdens het Eenhoortreffen. Men sprak af dat men werk zou gaan maken van het plan om een stichting op te richten. Carlo zou opnieuw proberen op de MotorRai een stand voor de Eenhoornfederatie te regelen. Tijdens de rondvraag werd het idee geopperd twee à drie maal per jaar een fraai glimmend en kleurrijk Eenhoorn-clubblad uit te geven, vergelijkbaar met het clubblad van de Classic British Bike Club in Duitsland.

In april 1979 werden belangstellenden gezocht om te komen tot de oprichting van een Royal Enfield Club. Bij de bestuursvergadering op 29 november, die in Doorn werd gehouden, werd de Royal Enfield Club genoemd als achtste lid van de Eenhoornfederatie. Op deze vergadering ontbraken de vertegenwoordigers van drie aangesloten clubs. Tijdens de gehele historie van de Eenhoornfederatie zou dit een steeds terugkerend punt van ergernis zijn. De betrokkenheid van de clubs bleek erg afhankelijk te zijn van het enthousiasme van de vertegenwoordigers. In de loop der jaren bleek dat de Eenhoorngedachte bij veel clubs niet erg leefde; men keek vaak niet verder dan de eigen club. Het Hemelvaart-weekend werd benoemd als de vaste datum voor de komende Eenhoortreffens.

1980

Tijdens de MotorRai, in februari 1980, had de Eenhoornfederatie een eigen stand om de bezoekers bewust te maken van al het motormoois uit het verleden.

Voor het treffen van dat jaar zou een jubileumspeld t.g.v. het vijfde treffen worden uitgegeven. Tevens zou de gewone speld in verbeterde uitvoering worden verkocht en er zouden weer jaarhangers worden gemaakt. Als locatie werd weer voor Witten gekozen. De trend zette door en het treffen werd weer beter bezocht dan de editie van het voorgaande jaar. Er werden 513 deelnemers (incl. passagiers) geregistreerd waarvan 28 Duitsers, 22 Belgen, 37 Fransen, 10 Engelsen en 4 Denen en 361 motoren. Door een betere organisatie en meer vrijwilligers zijn de poortdiensten en het schoonhouden van het terrein goed verlopen. Ook financieel was het een succes want men kon afsluiten met een batig saldo van circa f4000,-. Op het programma stonden een toerit op zaterdagmiddag, muziek en een rustig plekje om te praten op zaterdagavond en voor zondagochtend een touwtrekwedstrijd tussen de verschillende clubs. In een verslag van dit treffen werd Carlo Jüsche nadrukkelijk bedankt voor zijn grote inzet. Na afloop zou de campingbeheerder tegen één van de deelnemers hebben gezegd dat de Eenhoornfederatie het volgende jaar niet meer welkom zou zijn, omdat Harley-rijders voor de twee keer rellen hadden veroorzaakt.

Inmiddels was op 17 maart 1980 de Stichting Eenhoornfederatie (SEF) officieel opgericht met als dagelijks bestuur: Carlo Jüsche (Ariel) voorzitter, Ad van Boheemen (BSA) secretaris en Frans van Kempen (BSA) penningmeester.

In augustus 1980 deed Fred van Voorst (enthousiast Nortonrijder) een oproep in "alle" clubbladen om een circuitdag voor Engelse motoren te organiseren. Als voorbeeld noemde hij de Ducati Clubraces. Nu werd er soms al "geraced" maar dan als pauzeprogramma tijdens Nationale races van de KMNv. Op Tweede Paasdag, april 1980, werd, voorafgaande aan de Nationale wegraces op het circuit van Hengelo, een demonstratierit voor klassiekers gereden. Hieraan namen veel leden van de Engelse merkenclubs deel (waaronder vijf BSA-rijders). De oproep van Fred zou een paar jaar later grote gevolgen krijgen. Op 5 oktober werd weer een Indoortreffen in Doorn gehouden. Vanaf vier startpunten zouden de deelnemers in colonne naar Doorn opstomen. Het weer was prachtig en de opkomst was "niet gering".

1981

In januari 1981 konden we in de clubbladen lezen:

"Het voortbestaan van de Eenhoornfederatie stond even op het spel omdat sommige clubs samenwerking niet meer zagen zitten. Dit ten gevolge van de soms slechte afspraken en het niet nakomen van afspraken. Maar omdat het verloren gaan van zo'n groot treffen niet in het belang is van de leden van de aangesloten clubs, staken we op 11 december (1980) weer eens de koppen bij elkaar. We zijn tot duidelijke afspraken gekomen op organisatorisch gebied en we hebben zelfs een deel van de vergadering kunnen gebruiken om alvast wat puntjes t.a.v. het Eenhoorntreffen 1981 te bespreken."

Tijdens de MotorRai in februari 1981 presenteerden de gezamenlijke Engelse clubs zich weer met een eigen stand.

Op zondag 15 maart werd weer een Indoortreffen in Doorn gehouden. Vanuit zes verzamelpunten, verspreid over heel Nederland, konden de deelnemers gezamenlijk naar Doorn rijden.

In het voorjaar van 1981, werden in diverse clubbladen ingezonden brieven gepubliceerd van leden die kritiek hadden op (de organisatie van) het Eenhoorntreffen. Vooral het toegangsbeleid en met name het toelaten van auto's (van de organisatoren) en niet-Engelse motoren, werd ter discussie gesteld. Één van de bestuurleden werd beticht van het in eigen zak steken van de opbrengst van het laatste Eenhoorntreffen en het bestuur werd incompetentie en het achterhouden van informatie verweten.

In de notulen van de bestuursvergadering van 28-04-1981 is vastgesteld dat "alleen Engelse motoren op het terrein worden toegelaten" en "Niet-Engelse motoren worden zonder pardon weggestuurd."

Het geldt dat Carlo Jüsche in bruikleen had genomen had hij inmiddels terugbetaald.

Door deze affaire zegden een aantal clubs het vertrouwen in de voorzitter. Hendrik Langeveld van de Triumph OC werd gekozen als nieuwe voorzitter.

De Vincent Owners Club Dutch Section heeft een brief gestuurd waarin zij bedankten voor het lidmaatschap van de Eenhoornfederatie. De reden hiervan was dat zij prijs stelden op een meer besloten karakter van hun club. De vertegenwoordiger zou aanwezig zijn om dit besluit tot te lichten maar hij is niet verschenen. Het onderwerp "racen" stond op de agenda. Fred van Voorst had geïnformeerd bij het circuit van Zolder of daar mogelijkheden waren.

Bij deze vergadering was ook de Britse Motorclub Barneveld vertegenwoordigd. Twee clubs waren echter zonder opgaaf van redenen afwezig.

Het zesde Eenhoorntreffen werd dat jaar gehouden in Oirschot. Met 615 motoren plus berijders en 209 duopassagiers (totaal 824 deelnemers), was het het drukst bezochte treffen tot dan toe. De buitenlandse

deelnemers hadden een groot aandeel in dit succes want 85 Engelsen, 80 Duitsers, 52 Belgen, 42 Fransen en 12 Denen hadden zich ingeschreven. De reacties waren positief zoals blijkt uit deze ingezonden brief in *The Piled Arms*:

“Hierbij willen wij wat lovende woorden kwijt over het Eenhoortreffen: geweldig succes – supermooi weer – uitstekende sfeer – mooie omgeving – goed uitgezette en vlot verlopende toertocht. Wat ons betreft het beste en leukste Eenhoortreffen tot nu toe. Dus HH organisatoren, ga zo door – gezellige kampvuurtjes – lekker bier en hoopjes Engelse motorfietsen – Te gek hoor!”

De oude speld met de jaarhangers was een verouderd aandenken geworden en de uitvoering was niet al te fraai. Daarom werd de leden van de aangesloten clubs gevraagd een nieuw ontwerp aan te leveren. Uit de ingestuurde voorstellen werd een rechthoekige speld geselecteerd met in het midden het Eenhoornlogo, rechts geflankeerd door de Nederlandse vlag en links door de Engelse vlag. Het jaartal 1981 was aangebracht in de witte cirkel met de Eenhoorn. Vanaf dat treffen zou elk jaar een nieuwe speld worden ontworpen en het uitkiezen van de nieuwe speld voor het volgende treffen was elke keer het hoogtepunt van de vergadering. Tijdens de bestuursvergadering van 1 september was er echter ook negatieve kritiek. We zouden het volgende jaar niet meer welkom zijn bij de familie Bosman in Oirschot omdat:

1. Mevr. Bosman vond het te druk.
2. De caravan die dienst deed als inschrijfhok was gestolen en de verzekering betaalde niet uit.

Voor de komende tijd werden veel plannen bedacht zoals:

1. TV-programma Sprekershoek uitnodigen voor het Eenhoortreffen
2. Kalender op A4-formaat uitbrengen en versturen naar alle leden van de aangesloten clubs.
3. Standruimte op de volgende RAI-tentoonstelling vragen
4. Eenhoornstand op de Oldtimerbeurs in het Autotron
5. 40 personen hadden zich bij Fred van Voorst opgegeven als baancommissaris voor een racedag maar er waren er 60 nodig. Hierdoor kon het racen niet doorgaan.
6. Er werd nog gewerkt aan een Huishoudelijk Reglement.

De punten 1 en 2 zijn nooit uitgevoerd.

Op 25 oktober werd er weer een Indoortreffen gehouden in Doorn.

Tijdens de bestuursvergadering op 8 december 1981 trad het voltallige dagelijkse bestuur af. Als nieuwe bestuursleden werden gekozen: Voorzitter: Nico Konijn (Norton) en secretaris: Etienne Corljé (BSA). Er was geen kandidaat voor de functie van penningmeester, daarom bleef Frans van Kempen deze functie vervullen tot een kandidaat zich zou aandienen. Door de affaire met Carlo Jüsche (en omdat hij zonder medeweten van de andere bestuursleden door hem bestelde Eenhoorn T-shirts te koop aanbood op het Eenhoortreffen) en omdat het bestuur van de Ariel Club hem steunde, werd bepaald dat afgevaardigden van die club zich het eerstkomende jaar niet beschikbaar zouden stellen om zitting te nemen in commissies. Op financieel gebied ging het goed met de SEF op 1 januari 1981 was er f4.600,- in kas en in augustus (na een succesvol Eenhoortreffen) was dit bedrag gestegen tot f10.515,56.

1982

In januari 1982 konden we lezen dat Hylke Hylkema van de Norton Club de nieuwe penningmeester was geworden.

Tijdens de MotorRai in februari 1982 had de SEF een stand (geregeld door Carlo Jüsche), samen met de VMC. Hier zou elke aangesloten club een motor van zijn merk neerzetten. Uiteindelijk stonden op de stand een Ariel, een BSA, een Triumph, een Norton en een Royal Enfield Interceptor; de andere merken hadden verstek laten gaan.

Op 14 maart 1982 werd weer een Indoortreffen gehouden bij Flora. Vanuit Nieuw-Vennep konden de Randstedelingen gezamenlijk oprijden naar Doorn.

In het weekend van 21-23 mei werd het Eenhoortreffen gehouden op camping De Wildhof in Retranchement (Zeeuws-Vlaanderen). De deelnamekosten waren nog steeds heel laag. Voor f10,- mochten de deelnemers twee nachten kamperen en kregen zij de speld. Een drankje kostte slechts f1,25.

Het weer op zaterdag was verre van ideaal met veel regen. Desondanks waren ongeveer 800 motorrijders op dit treffen afgekomen (gedetailleerde informatie ontbreekt helaas). Omdat er veel geld in kas was had de organisatie groots uitpakket en voor het avondprogramma de Bintangs gecontracteerd. Die act kostte circa f4000,- maar dat bedrag was op te brengen. Het treffen werd dat jaar georganiseerd door een klein comité van drie man, maar dat bleek niet goed te bevallen. De voorkeur werd gegeven aan het oude systeem waarbij het volledige bestuur elke 2 à 3 maanden vergaderde. De algemene reactie was dat het treffen goed was

verlopen, behoudens een akkefietje waarbij circa 100 tuinstoelen op het kampvuur werden gegooid. Tijdens de vergadering van 21 september kwam het onderwerp "racen" weer ter sprake. Zowel bij het circuit van Zolder als van Zandvoort was geïnformeerd naar de mogelijkheden en de kosten. Er werd een race-commissie benoemd, bestaande uit Ad van Boheemen en Frans van Kempen, om de raceplannen verder uit te werken.

Het Indoortreffen op 17 oktober werd door circa 60 Britse motorrijders bezocht. Het weer was goed en de sfeer was gezellig en ontspannen. Aansluitend aan deze bijeenkomst was er een bestuursvergadering belegd. Het zittende dagelijks bestuur trad af en alleen Etienne Corljé stelde zich herkiesbaar. Als nieuw bestuursleden werden gekozen: Philip Munnik (Triumph) voorzitter, Nout Hoorweg (Norton) penningmeester en Etienne Corljé (BSA) secretaris.

Er was serieus onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om te gaan racen. Op Zandvoort zou dit niet mogelijk zijn omdat veteranenraces op snelheid daar niet werden toegestaan. Bovendien was de geluidsproductie een groot probleem. Ook de KNMV (de enige organisatie die het recht had races te organiseren) zou hieraan niet willen meewerken. Een regelmatigheidsrit met geluid op straatniveau zou misschien wel mogelijk zijn. Volgens een eerste raming zouden de kosten f9100,- bedragen.

Tijdens de vergadering werd heen en weer gepraat door de clubvertegenwoordigers over de vraag hoe het Eenhoorn-bestuur precies in elkaar zat. De secretaris gaf uitleg:

"Alle aangesloten clubs hebben een treffenorganisator. Deze acht treffenorganisatoren vormen het bestuur van de SEF en zijn dus automatisch de afgevaardigden van hun clubs. Zij organiseren het EHT (waar ben je anders treffenorganisator voor?) en uit hun midden wordt een voorzitter, secretaris en penningmeester gekozen. Bij de BSA OC werkt dit systeem nog steeds perfect. Het probleem is dat sommige clubs niet zo'n goede organisatie hebben en dus moeilijkheden hebben om een Eenhoornvertegenwoordiger te vinden/benoemen. Het gevolg hiervan zijn moeilijkheden binnen het SEF-bestuur. Als de aangesloten clubs zich aan het bovenstaande houden, kunnen dit soort problemen worden voorkomen."

Er was een voorstel gedaan om voorinschrijving voor deelnamen aan het Eenhoortreffen te verplichten om daardoor ongewenste gasten buiten de deur te houden en het aantal deelnemers te verkleinen. Tijdens de vergadering van 30 november werd dit voorstel weggestemd. Verschillende voorstellen die tijdens de vorige vergadering waren aangenomen werden nu verworpen. Er was een afspraak gemaakt met het circuit van Zandvoort. Op 4 september 1983 zouden de demonstratieritten worden verreden.

1983

Tijdens de vergadering van 25 januari 1983 werd de tweespalt in het SEF-bestuur duidelijk. De BSA OC verzocht om een kleiner en meer besloten treffen en zou niet meewerken aan een groots opgezet treffen zoals in 1982. Het dagelijks bestuur stelde voor:

1. Een kleiner treffen met maximaal 500 deelnemers in Eck en Wiel.
2. Verplichte voorinschrijving.
3. Alleen op zaterdag en zondag (= één overnachting).
4. Geen grote tent mogelijk daardoor geen band laten spelen.
5. Kosten inclusief speld f12,50 à f15,-.

Dit voorstel werd niet aangenomen waarop het dagelijks bestuur aftrad. Na een korte schorsing werd een nieuw bestuur gekozen bestaande uit: Rob ter Haak (Norton) voorzitter en Tjitte de Wolff (Triumph) penningmeester. Bij gebrek aan een kandidaat bleef Etienne Corljé (BSA) aan als ad interim-secretaris voor een periode van maximaal twee maanden.

Tijdens de vergadering van 22 februari was de kersverse penningmeester afwezig. Als gasten waren Jan Schaper en Oscar van Schalkwijk aanwezig die een pleidooi hielden voor het organiseren van een "Battle of the Twins" (BOT). Zij vroegen daarbij steun uit Engelse hoek. Ad van Boheemen werd "aangewezen" om zich namens de SEF met de organisatie van deze races te gaan bezighouden.

Een maand later, op 22 maart werd weer vergaderd en weer was de penningmeester (dit maal met bericht) afwezig. Etienne Corljé trad af en werd als secretaris opgevolgd Marjolein Roosendaal (Royal Enfield). Men constateerde dat de SEF geen stand had gehad tijdens de MotorRai en dat het Indoortreffen van maart was vervallen. Voor het najaar werd een Indoortreffen vastgesteld op 23 oktober.

Op 16 april stond de SEF met een eigen stand op de onderdelenmarkt in Barneveld. Deze presentatie was "redelijk succesvol".

Op 3 en 4 april werd de BOT gepresenteerd tijdens een motorshow in Wervershoof.

Het Eenhoortreffen werd op 13-14-15 mei gehouden, weer in Retranchement. Tijdens de nabespreking op 21 juni sprak men zijn verbazing uit over het feit dat er verhoudingsgewijs zo weinig clubleden waren. Men

vroeg zich af of dat te maken had met het feit dat steeds meer leden kinderen hadden en of er treffen zou moeten worden georganiseerd dat zich meer richtte op gezinnen.

Het totale aantal deelnemers bedroeg 635 personen. Er werden 430 motoren geteld, waarvan 75 uit Engeland, 23 uit Duitsland, 7 uit Denemarken, 16 uit Frankrijk en 36 uit België. 44% van de aanwezige motoren oftewel 189 stuks, waren Triumphs. Financieel gezien is de SEF er goed uitgesprongen.

Tijdens het treffen werd een tent vernield door een groep Haagse Harley-rijders, de Scavengers.

Hoewel geen Eenhoornactiviteit, had de Battle of the Twins wel de aandacht van de SEF. In het voorjaar van 1983 is de Stichting Battle of the Twins opgericht met als voorzitter Jan Schaper (initiatiefnemer), Ad van Boheemen namens de Engelse clubs en Oscar van Schalkwijk namens de Italiaanse clubs. Na een goed verlopen overleg met de KMNV werden voor het seizoen 1983 twee proefraces vastgesteld: 28 augustus Zolder en 25 september Zandvoort. De races op Zandvoort werden een groot succes waarbij de Italiaanse V-twins hun overmacht toonden, vóór Willem van Maris die met zijn Weslake vierde werd. In mei 1984 zou deze race een vervolg krijgen op Zandvoort en in september op Assen.

Op 3 september 1983 werden de eerste Eenhoorn demo-ritten op het circuit van Zandvoort gehouden.

Deelname was beperkt tot uitsluitend Engelse motoren. De MC Eindhoven zorgde voor het bemannen van de baanposten en voor de starprocedure en Van Niftrik Verpakking sponsorde deze dag met een bijdrage van f2500,-. Na een mooie zomer was het die dag bar slecht weer; windkracht 9 en een striemende regen konden het motorfeest echter niet verpesten. Motoren variërend van een BSA L350 uit 1924 tot een Royal Enfield Interceptor kwamen op de baan net als vier zijspancombinaties. Toen omstreeks 15.00 uur de baan blank stond en alle medewerkers doorweekt waren en stonden te rillen van de kou, werd het besluit genomen het spektakel te stoppen. Ondanks het slechte weer is er wel een film gemaakt van dit spektakel. Er waren circa 170 inschrijvingen en er zijn circa 800 bezoekers geweest. Helaas had een aantal helpers het laten afweten. Het hele evenement is georganiseerd door vier mensen en dat bleek te weinig.

Tijdens de SEF vergadering van 27 september is het toegangsbeleid weer ter sprake gekomen. Niet-Engelse motoren zouden in de toekomst pertinent worden geweigerd. De AJS/M OC deelde mede niet te zullen meewerken aan een volgend Eenhoorn treffen omdat zij de sfeer tijdens de twee treffens in Retranchement te slecht vonden.

1984

Op 25 maart werd er weer een Indoor-treffen gehouden in Doorn. Op veler verzoek werd aan de race-demonstratie een klasse toegevoegd van niet-Engelse motoren, gebouwd vóór 1960.

Tijdens de MotorRai van 2 t/m 10 maart had de SEF weer een eigen stand. Die was goed gevuld met elf machines. Naast ons stond de VMC met een mooie stand met een fraaie verzameling veteranen. De enige Britse motoren die in de zaal stonden waren twee Hesketh Vampires voor f38.300,-. Op 31 maart en 1 april organiseerde de BOT weer een show in Wervershoof om het BOT-racen onder de aandacht te brengen van motorrijdend Nederland. Ook de SEF was hier met een stand vertegenwoordigd. "Zo'n fraaie collectie motoren als daar tentoon was gesteld, ziet men zelden of nooit bij elkaar," konden we lezen in een verslag van deze show.

Het Eenhoorn treffen werd dat jaar gehouden op 18-19-20 mei op Het Eiland van Maurik. Op vrijdagavond trad een Vader Abraham-achtig bandje op dat niet door alle bezoekers werd gewaardeerd. Na de puzzelrit (waar weinig belangstelling voor was) op zaterdagmiddag werden er Silly Games gehouden. Het hoogtepunt was een touwtrekwedstrijd tussen tien potige kerels en een BSA B33 zijspancombinatie in cross-uitvoering. De BSA groef zich steeds dieper in het zand, maar moest de overwinning aan de tegenpartij laten. Ook stonden er diverse stands met onderdelen en boeken. Het avondprogramma bestond uit een diavoorstelling, het optreden van Ko and the Cattle show. De akoestiek was beroerd en er waren te weinig bezoekers om de grote ruimte te vullen. Rond half één werd het kampvuur gedoofd door een fikse regenbui die tot de volgende morgen duurde. Op zondagochtend werd een Concours d'Elegance gehouden. Dat werd een groot succes met fraaie machines als een Rudge vierklepper en een Sunbeam S7. Er waren circa 569 deelnemers en 447 motoren. Meer dan de helft (249 stuks) waren Triumphs, met BSA op gepaste afstand (82) en Norton op de derde plaats (66). Ook financieel was het treffen een succes want het werd afgesloten met een batig saldo van f780,77.

Tijdens de SEF-vergadering op 7 juni werd besloten drie commissies op te richten die de volgende activiteiten zouden gaan organiseren:

1. Eenhoorn treffen
2. Presentatie op markten en ruilbeurzen.
3. Demoritten

In 1985 zou het tiende Eenhoortreffen worden gehouden; daarom deed de secretaris een oproep om een passende speld te ontwerpen.

De voorzitter sloot de vergadering af met een toornige opmerking over de vier clubs die zonder bericht verstek hadden laten gaan.

De demoritten waren voorzien op 13 oktober en waren plannen hiervan filmopnamen te maken. Oproepen om medewerkers te werven leverden nauwelijks reacties op en op 1 september bleek het aantal inschrijvingen zó laag te zijn, dat op 1 september werd overwogen de racedemo af te gelasten. De inschrijftermijn werd met een maand verlengd. Hierdoor werden de race-liefhebbers blijkbaar wakker geschud want in september stroomden de aanmeldingen binnen, zodat toch nog ruim 150 motoren aan de start verschenen. Er werden ruim 600 bezoekers en het was die dag niet warm maar wel droog. Dankzij dit succes is het financieel gezien ook goed verlopen en kon het verlies van het voorgaande jaar zelfs worden goed gemaakt.

Op veler verzoek was aan de race-demonstratie een klasse toegevoegd van niet-Engelse motoren, gebouwd vóór 1960. We konden weer rekenen op de steun van MC Eindhoven voor de wedstrijdleiding.

Door de moeizame voorbereiding werd besloten in 1985 geen demo's te organiseren en in 1986 weer een poging te ondernemen..

Het najaars Indoortreffen vond plaats op 28 oktober.

1985

Er werd geen MotorRai gehouden wegens gebrek aan belangstelling van de importeurs.

Op 17 maart organiseerde de BSA OC een filmmiddag in het Nationaal Automobielmuseum in Raamsdonksveer. Hier werd de film van de racedemo in 1983 vertoond en diverse video's en dia's van de twee gehouden racedemo's. Deze bijeenkomst gold tevens als Indoor Eenhoortreffen.

Het tiende(jubileum)-Eenhoortreffen werd op 17-18-19 mei gehouden in manege de Gompert in Hengelo-Gelderland. Het programma vermeldde: op zaterdag Silly Games en een toertocht door de Achterhoek, stands met onderdelen, T-shirts, enz. 's Avonds barbecue, muziek en een kampvuur. Op zondag: Engels ontbijt en Concours d'Elegance.

Blijkbaar was een eerdere poging (in 1981) om een Huishoudelijk Reglement op te stellen op niets uitgelopen want tijdens de vergadering van 14 april werd (weer) besloten een concept-HHR te maken.

Op 5 mei werden, op het circuit van Zandvoort, de Battle of the Twins en een race van de Veteranen Motorsport Vereniging (voorloper van de HMV) verreden.

Op 20 oktober werd het Indoor-treffen gehouden bij Flora in Doorn.

Tijdens de vergadering van 8 september bleek dat de penningmeester (nog) geen financieel verslag had gemaakt van het afgelopen EHT. De kascommissie meldde dat er vanaf 1983 niets was gecontroleerd omdat de penningmeester, zelfs na herhaaldelijk aandringen en ondanks gedane toezeggingen, geweigerd had financiële jaarverslagen van 1983, 1984 en 1985 te maken. De penningmeester (Tjitte de Wolff) werd daarom grove nalatigheid verweten waardoor hij het vertrouwen en de geloofwaardigheid van de SEF ernstige schade heeft toegebracht. Hierop besloot hij zijn functie neer te leggen. Ook de voorzitter trad af. Als nieuwe bestuursleden werden gekozen: Kees Lindhout (Norton) voorzitter en Hielke Hylkema (Norton) penningmeester. Marjolein stelde voor Ad van Boheemen te benoemen tot vice-voorzitter.

“Zij stelt nadrukkelijk dat deze functie moet worden gezien als een eerbetoon aan Ad, die al tien jaar inzet toont voor de SEF, en voor alles wat met de instandhouding van Engelse motorfietsen te maken heeft. Dit voorstel wordt met algemene stemmen aangenomen. Ad neemt, hoewel enigszins beschroomd, deze functie met genoegen aan.”

Tijdens de vergadering van 17 november werd besloten de Velocette Club te royeren omdat deze club sinds 30-12-1984 niet meer op vergaderingen is verschenen. Het concept Huishoudelijk Reglement werd uitgedeeld.

De kascommissie sprak haar waardering uit over het feit dat de penningmeester (Hielke) er in is geslaagd financiële verslagen van 1983, 1984 en 1985 te maken.

Als vaste data voor de Indoor Eenhoorn-bijeenkomst werden vast gesteld: de 2^e zondag in maart en de 2^e zondag in oktober.

1986

Tijdens de vergadering van 12 januari bleek het langlopende verschil van mening met de TOCN, over de betaling van de vervoerskosten van de Triumph-tent die voor de inschrijving op het EHT 1984 werd gebruikt, nog niet te zijn opgelost.

In verband met hun 20-jarig bestaan zou de Ariel Club een speciale beker beschikbaar stellen voor het Concours d'Elegance op het EHT.

Tweewieler Rai werd gehouden op 28 februari t/m 5 maart. Dit was een bijzonder tentoonstelling want het 100-jarig bestaan van de motorfiets werd gevierd met een grote stand met daarop motoren van de afgelopen 100 jaar. De VMC zorgde voor motoren van vóór 1940. De SEF werd verzocht motoren van 1940 tot 1986 tentoon te stellen. Men wilde een overzicht van alles wat in Nederland heeft gereden, ook niet-Engels. Naast deze gezamenlijke stand had de SEF ook een eigen informatiestand. Uiteindelijk stonden er 30 veteranen en circa 50 klassiekers op de stand.

Een week later (9 maart) werden de Engelse motoren weer verwacht bij Flora in Doorn voor het Indoor-treffen.

Op veler verzoek gingen de sportmachines weer de baan op. De derde race-demonstratie werd verreden op het circuit van Zandvoort op 19 april, de enige zaterdag waarop het circuit nog beschikbaar was. De deelname-eisen waren iets versoepeld; niet-Engelse motoren gebouwd vóór 1966 waren ook welkom maar het geluidsniveau moest worden teruggebracht van 105 dB naar 100 dB. Het inschrijfbedrag bedroeg f35,-. Het evenement werd een groot succes met 198 inschrijvingen en 1930 betalende bezoekers. Naast de races was er nog meer te doen op het circuit; enkele nieuwe Triumph Bonneville's werden getoond, Paul Postma Motoren had in één van de pitboxen een verkoopstand ingericht en ook diverse andere handelaren boden hun waren aan. De organisatie was bijzonder vereerd met de deelname van misschien wel de beroemdste Engelse motorbouwer, Dave Degens.

In het verslag konden we lezen: "Vervelend voor de man zelf, maar wel spectaculair voor de toeschouwers was de pech die Dave Degens te beurt viel. Tijdens zijn poging om een aantal snelle driecilinder bij te houden, vergde hij het uiterste van zijn 500cc Triton met als gevolg dat bij 8000 tpm het vlieg wiel uit elkaar spatte en dwars door het carter naar buiten kwam."

Helaas hebben veel deelnemers (30%) zich niet aan de geluidsnorm van 100 dB gehouden. De hoogst gemeten waarde was zelfs 120 dB. Het resultaat was dat we niet langer welkom waren in Zandvoort. Voor 1987 zou de geluidsnorm zelfs worden verlaagd naar 95 dB.

In mei 1986 konden we in de clubbladen lezen dat de Britse Motorclub Barneveld was opgeheven. "De reden hiervan is dat veel leden hun wilde haren zijn kwijtgeraakt, getrouwd zijn, kindertjes krijgen en de motor in de schuur laten staan of verkocht hebben. Hierdoor is de actieve kern van BMB-rijders zó klein geworden dat het geen zin meer heeft om als zelfstandige vereniging door te gaan." Zij zijn doorgegaan als vriendenclub.

Het Eenhoortreffen werd gehouden op 9-10-11 mei in manege Den Hoogen Akker te Aarle-Rixtel. Met 403 bezoekers en 306 motoren was belangstelling minder groot dan in voorgaande jaren. Bij de buitenlanders was het treffen nog steeds populair getuigen de deelname van 33 motoren uit Engeland, 4 uit Frankrijk, 12 uit België, 28 uit Duitsland en 2 uit Denemarken. Het weer was slecht maar de sfeer was perfect.

Op de vergadering van 8 juni verzocht de Velocette Club weer te worden toegelaten tot de SEF. Aangezien hun vertegenwoordiger Rob Drees aanwezig was, kon de club zich weer als aangesloten beschouwen. Het bestuur was blij met deze "blijk van goede wil van de zijde van de Velocette Club." Daarbij werd aangetekend dat strak de hand zou worden gehouden aan de statuten, "met name aan de bepaling waarin staat dat schorsing zal volgen na zes maanden niet op de vergaderingen verschijnen zonder reden."

De redactie van de Norton Club stelde voor een gezamenlijk clubblad te maken met daarin voor iedere club een bepaald aantal pagina's, zodat de clubidentiteit niet verlozen zou gaan.

Het EHT had verlies opgeleverd maar dat kon worden opgevangen met de winst die is gemaakt bij de demoritten. Veronica had opnamen gemaakt die enkel maande later zijn uitgezonden.

Rein Brouwer van de Triumph Club meldde dat de TOCN akkoord ging met het voorstel van de SEF om de transportkosten van de Triumph-tent te delen.

Ondanks de geluidsproblemen op Zandvoort werden de Engelse club door de CENAV uitgenodigd deel te nemen aan de Historisch Grand Prix op 30 en 31 augustus. De Formule 1 race ging dat jaar niet door en omdat er nu een geluidsdag beschikbaar was besloot de CENAV iets leuks te organiseren. Daarvoor werden de HARC (Historische Auto Ren Club) en de SEF benaderd. "De samenwerking tussen deze drie organisaties verliep uitstekend en er werd een uniek programma geboden. Dit weekend was voor mij (Ad van Boheemen) het hoogtepunt van 1986."

Zes weken later werkten de HARC en de Eenhoorn weer samen maar toen op het circuit van Assen. Dit zou de basis worden voor meer gezamenlijke evenementen.

Het najaar Indoortreffen werd gehouden op 12 oktober in Doorn.

Op 9 november werd weer vergaderd in Doorn. Zowel de voorzitter (Kees Lindhout) als de penningmeester (Hielke Hylkema) stapten op. Kees gaf aan dat problemen binnen het dagelijks bestuur hiervan de oorzaak waren. Als nieuwe voorzitter werd gekozen Ad van Boheemen (BSA) en als penningmeester Peter Tromp Meesters (Royal Enfield).

Het concept Huishoudelijk Reglement werd in principe goedgekeurd. Er waren enige wijzigingen voorgesteld die tijdens de volgende vergadering verwerkt zouden zijn.

1987

Dit zou een heel druk jaar worden met veel beurzen en diverse races. Het begon met het Indoortreffen op 8 maart.

Van 5 tot 8 maart stonden de SEF en de VMC weer op de Motorai (zoals de tentoonstelling toen ging heten). Op de Eenhoornstand stonden 7 motoren: Ariel Square Four, BSA B44, AJS 18MS, Triumph Bonneville, Velocette Venom Clubman, Royal Enfield Interceptor en Norton model7. Veel leverde dit niet op, alleen zeurverhalen van bezoekers: hun vaders hadden vroeger op een DKW gereden en hun buurman had een Harley in de schuur staan.

Op 28 en 29 maart stond de SEF-stand op een beurs in de Geulhal te Valkenburg en op 18-21 april stond de SEF met een infostand op de beurs Techniek en Vrije Tijd in de Jaarbeurshal in Utrecht.

Het nieuwe jaar werd een echt racejaar. Op 16 en 17 mei werden de race-demo's gehouden op het (straten)circuit De Vaart in Almere. Voor niet-Engelse motoren lag de bouwjaargrens weer op 1966. Wat de zijspannen betreft werden alle viertakten toegelaten, ongeacht het bouwjaar. Hierbij werd samengewerkt met de Stichting Wegraces Almere, die de organisatie terplekke regelde. Andere clubs waarmee werd samen gewerkt waren de BOT, de HARC en de VMV. Door gebrek aan belangstelling werd er geen BOT-race verreden; in plaats daarvan kwam een ITAL-klasse. De belangstelling was groot, ook vanuit het buitenland. Er reden zelfs vier Tsjechen mee met originele Jawa en CZ-fabrieksracers.

Twee weken later, op 29-30-31 mei werd het Eenhoortreffen gehouden bij manege De Gompert in Henglo (Gld). Het programma was gelijk aan voorgaande jaren, met een toertocht, silly games en een motormarkt op zaterdagmiddag. 's Avonds speelde een band en was de prijsuitreiking en op zondagochtend stonden de mooiste machines te pronken op het Concours d'Elegance.

Om in de race-sfeer te blijven heeft Ad van Boheemen op eerste zondag in juli (5 juli) een Café-Racer Dag georganiseerd bij Anna's Hoeve in Hilversum.

Op 29 en 30 augustus deden de SEF en de HARC mee aan de Historische Grand Prix in Zandvoort. De maximaal toegestane geluidsproductie was 105 dB en het inschrijfgeld bedroeg f45,-. Op 11 oktober stond een SEF-HARC in Assen gepland. Net als op Zandvoort was de leeftijdsgrens voor motoren bepaald op 1973 voor de viertakten en 1960 voor de tweetakten.

Op de vergadering van 16 september kwam het bestuur tot de conclusie dat "het Eenhoortreffen niet meer is wat het geweest is." De sfeer was dermate achteruit gegaan dat veel clubleden zich er niet meer thuis voelden. Besloten werd het Eenhoortreffen dood te verklaren en in plaats hiervan een ander evenement te organiseren. Dit zou een rustiger tweedaags kampeerweekend moeten worden waarin de motorfietsen centraal staan en niet de muziek en het bier, met als opzet: een weekend in de eerste helft van juni, op zaterdag een Concours d'Elegance en onderdelenstands, geen toerit en geen band, een nieuwe herinneringspeld en alleen Engelse motoren zouden worden toegelaten. De Vereniging Interessante Motoren (VIM) vroeg te worden toegelaten tot de SEF en zou voor de volgende vergadering worden uitgenodigd. In de Tiger (van de Triumph OC) had een aanmatigend stukje gestaan waarin de SEF op verschillende fronten werd aangevallen en waarin Ad van Boheemen persoonlijk werd aangevallen. Ad heeft hierop gereageerd maar de Tiger weigerde zijn reactie te plaatsten. Het SEF bestuur constateerde dat het recht op weerwoord is geweigerd door de TOCN.

Het najaar Indoortreffen vond plaats op 18 oktober.

Op de vergadering van 15 november legde Aad van der Oord uit dat veel Engels-rijdende leden van de VIM niet bij en merkenclub zijn aangesloten omdat voor die merken geen merkenclub bestaat. Omdat de VIM graag zou zien dat deze motoren integreren in de Engelse motorwereld, wilde de VIM haar Engelse sectie graag onderbrengen bij de SEF. Alle aanwezigen ondersteunden deze motieven, zodat de Engelse Sectie van de VIM werd toegelaten als lid van de Eenhoornfederatie.

Marjolein meldde dat zij de beschikking had over een computer! waarin het hele adressenbestand van de racedemo's kon worden opgenomen.

De KNMV deelde mede in de toekomst geen veteranenraces meer te organiseren. Kees van Herpen zou verzoeken om een overleg met de KNMV omdat de SEF dit soort evenementen wel organiseert.

1988

Tijdens een vergadering op 6 januari hebben de VMV, de Battle of the Twins, de Ducati Club en de SEF de Stichting Aanvullende Motorsport (SAM) is opgericht. Enige tijd later sloot de Moto Guzzi Club zich ook aan. Het doel was het bevorderen van races en demonstratieritten voor klassieke motoren. Iedere club zou minimaal één keer per jaar een race(demo) organiseren waarbij alle klassen aan de start zouden komen. Dit zou gebeuren onder supervisie van de KMNv. Op het moment van oprichting had alleen de SEF een kant en klaar programma. De SEF had een beginkapitaal van f250,- gestort in de kas van de nieuwe stichting. Het eerste Indoortreffen in het nieuwe jaar werd gehouden op 13 maart.

Na het succes van de races in Almere werd op 4 en 5 juni 1988 nogmaals een race-demo gehouden in de polder. Er waren aparte klassen voor de BOT en de VMV. Naast de dikke twins uit de jaren '70, kwamen circa 180 historische en klassieke motoren in actie. Er hadden 208 deelnemers ingeschreven maar er kwamen er 40 niet opdagen (vanwege de enkele regenbui?). Er werden 900 toeschouwers geteld en dat was net iets te weinig om quitte te spelen. Volgens een bekende coureur is het een topweekend geweest.

Het nieuwe treffen kreeg de naam BRIMOC (=BRITish MOtor Cycle) Rally en werd gehouden op 18 en 19 juni op camping Gerritsfles te Gerritsfles (bij Kootwijk). Er was een nieuwe speld ontworpen (na een oproep in de clubbladen om ontwerpen in te leveren) die duidelijk afweek van de Eenhoortreffen-spelden maar waarin wel de eenhoorn en de twee vlaggen waren verwerkt. Het treffen was een succes en de sfeer was uitstekend. Het enige minpunt was een negatief saldo, dat veroorzaakt werd doordat er te weinig deelnemers waren. Dat werd goed gemaakt doordat de racedemo's in Almere en Zandvoort een bescheiden winst opleverden.

Er werd dat jaar veel geracet. Hoewel geen SEF-evenement, had het wel de belangstelling van het bestuur: de BOT race op Fancorchamps die werd gehouden op 11 en 12 juni.

Het succes van de eerste Café-Racer Dag vroeg om een vervolg. Dat werd georganiseerd bij café-restaurant De Dennen in Renswoude, op 3 juli.

Op 5-6-7 augustus vond op Zolder de Europese Historische Grand Prix plaats en de Historische Grand Prix van Zandvoort werd verreden op 27 en 28 augustus. Op 10 en 11 september vonden de Ducati/SAM races plaats op Assen en op 2 oktober werd weer op Assen gereden; deze keer een samenwerking van de SEF met de HARC.

Een week later, op 16 oktober, werd het najaars Indoortreffen gehouden.

Tijdens de vergadering van 27 november kondigde Ad van Boheemen aan zijn functie als voorzitter per 1 januari 1989 neer te leggen wegens gezinsuitbreiding en zijn vele activiteiten voor de BSA OC. Hij werd opgevolgd door Frans Hendriks (BSA). Kees van Herpen werd gekozen als race-coördinator.

1989

Op de vergadering van 12 februari werd het lidmaatschap van de VIM beëindigd wegens gebrek aan belangstelling; op 16 april werd de VIM officieel geroyeerd.

Er wan plannen om in oktober een Eenhoorn-onderdelenbeurs te organiseren

Het Indoortreffen vond plaats op 12 maart in Doorn.

Op 30 april organiseerde de Moto Guzzi Club een race-weekend op Assen, in samenwerking met de SAM. Hier reden ook de BOT en de Veteranen.

De SEF racedemo's werden verreden op 27 en 28 mei in Almere. Dit gebeurde in samenwerking met de SAM waardoor er ook officiële races konden worden verreden. De wedstrijdleiding was in handen van de Stichting Organisatie Weggraces (SOW) uit Almere. De oprichting van de SAM had het racen een nieuwe impuls gegeven, waardoor een enorme verscheidenheid aan motoren aan de start verscheen; er reed zelfs een Hesketh mee. Vooral de BOT was een enorm spektakel. De organisatie was tevreden over het aantal (240) starters maar enigszins teleurgesteld over de kleine groep (1054) bezoekers.

Op 17 en 18 juni werd de BRIMOC-Rally gehouden, weer in Gerritsfles. Er speelde een akoestische band. Er werden slechts 60 motoren geteld waardoor op dit treffen verlies is geleden. Het was daarentegen wel een gezellige bijeenkomst met veel vrouwen en kinderen. Het aantal buitenlandse deelnemers was geminimaliseerd. Er was slechts één Engelse deelnemer en twee Denen.

Op 2 en 3 september werd weer op Assen geraced door de SAM, de BOT en de Ducati Club.

Het 2^e Indoortreffen van dat jaar vond plaats op 8 oktober in Doorn. Tijdens de hierop volgende bestuursvergadering werd verslag gedaan van de Historische Grand Prix op Zandvoort. De opkomst was goed maar er werd wel geconstateerd dat de belangstelling voor Britse motoren leek af te nemen.

Waarschijnlijk had dat te maken met het feit dat dit evenement niet in de clubbladen was aangekondigd en niemand een verslag had geschreven. Het plan om een SEF-onderdelenbeurs te organiseren kwam (weer) ter sprake.

1990

De race-demo's in Almere werden gehouden op 26 en 27 mei. Om meer publiek te trekken speelde er op zaterdagavond een "pokkenherrieband" en SEF clubleden konden kamperen in de pits. Op zondag werden diverse activiteiten (mooiste motorverkiezing en clubstands) gehouden om het evenement (nog) aantrekkelijker te maken voor het publiek. Hier reden ook de SAM, de BOT, de SOS en de Classics. Met meer dan 300 deelnemers in 14 klassen en bijna tweemaal zoveel toeschouwers als begroot, was het een groot succes.

De BRIMOC Rally werd op 15-16-17 juni gehouden in Wijk aan Zee. Het programma was goed gevuld met een Concours en een toertocht op zaterdagmiddag en in de avond muziek en een kampvuur. Op zondagochtend werden de Sily Games gehouden en natuurlijk was er weer een exclusieve speld. Het was een heel geslaagd treffen met circa 127 deelnemers op 122 motoren. Er waren meer buitenlanders dan het jaar er voor: 11 Duitsers, 4 Engelsen en 3 Denen. Helaas werd er was wel een klein financieel verlies geleden.

Tijdens de vergadering van 16 september werd de Vincent OC aangenomen als nieuw lid van de SEF.

De secretaris (Marjolein) uitte haar ongenoegen over het feit dat niet alle aangesloten clubs SEF-informatie en SEF-notulen plaatsten in hun clubblad.

Op 14 oktober werd het najaars Indoortreffen gehouden in Doorn en op 4 november organiseerde Ad van Boheemen, onder de Eenhoornvlag, een zijspanbijeenkomst in Oudendijk (N-H). Op de vergadering van 25 november deponeerde de secretaris (Marjolein) de klacht dat zij, ondanks herhaalde verzoeken, nooit race-informatie kreeg. Harry Vermeulen werd aangesteld als tussenpersoon om de informatie van de race-commissie over te brengen aan de rest van het bestuur.

1991

Tijdens het pinksterweekend, 19-20 mei, werd weer geraced in Almere en het was (weer) een groot succes met circa 500 deelnemers.

BRIMOC Rally werd gehouden op 14-15-16 juni in Havelte, op camping De Klaverkampen. Er speelde een band. De sfeer was goed maar door het slechte weer waren er slechts 100 bezoekers. Hierdoor is een verlies van circa f1.400,- geleden.

Marjolein trok zich terug uit de treffencommissie en werd opgevolgd door Gert van Drie (Triumph).

Op de vergadering van 13 mei bleek dat de race-coördinator (Kees van Herpen) weinig of geen informatie doorgaf aan de rest van het bestuur.

Op 28 juli vond op het circuit van Zandvoort een race-demo voor klassieke en Italiaanse motoren plaats die met 140 rijders en 950 bezoekers een succes is geworden. Op 6 oktober volgde een race-demo op het circuit van Assen, die in samenwerking met de HARC werd georganiseerd.

Op de Café-Racer Dag, bij de Moespot in Achterveld, (georganiseerd door leden van de BMB) zijn circa 300 motoren geweest.

Op 6 oktober werd er weer geraced op Assen, in samenwerking met de HARC. De motoren reden in vier verschillende klassen en daarbij een grote verscheidenheid aan motoren aan de start, variërend van een Eysink 125cc tot een 1000cc Harley-Davidson.

Op 20 oktober vond de Late Autumn Run plaats in Odijk, de bijeenkomst voor klassieke zijspannen.

Op de vergadering van 25 november werd het Huishoudelijk Reglement herzien.

Frans Hendriks (BSA) trad af als voorzitter. Harry Vermeulen (Vincent) was de enige kandidaat en werd bij acclamatie gekozen. Zijn voorzitterschap ging in per 1-1-1992.

1992

Op de vergadering van 24 februari bood Frans van Kempen aan het penningmeesterschap over te willen nemen van Peter Tromp Meesters.

Op Vehikel, gehouden van 28 februari tot 1 maart, werd een grote Eenhoornstand te gecreëerd, samengesteld uit stands van alle clubs afzonderlijk met daarbij een apart stukje voor de SEF. De race-activiteiten namen binnen de SEF een steeds belangrijkere plaats in en in 1992 stonden er weer vier race-evenementen op het programma.

Op 5 april organiseerde de SEF een circuit-trainingsdag voor klassieke en Italiaanse motoren op Zandvoort. Voor de klassiekers was de uiterste bouwdatum 31-12-1972, voor de Italianen was er geen leeftijdsgrens.

Op de vergadering van 11 mei werd gemeld dat in de toekomst niet meer kon worden gereden in Almere omdat het circuit zou verdwijnen.

Op 6-7-8- juni werden de Pinksterraces verreden in Almere.

De BRIMOC Rally werd gehouden op 12-13-14 juni in Saasveld

Op 5 juli werd weer een Café-Racer Dag, bij de Moespot in Achterveld, gehouden. Dit zou een jaarlijks terugkerend evenement zijn, tot op heden (maar sinds 2005 niet meer georganiseerd door de SEF).

Op 19 juli kwamen de klassiekers en de Italianen weer in actie op het circuit van Assen, en ook de zijspannen (17 stuks) waren weer van de partij. In totaal verschenen circa 240 motoren aan de start.

Op 3 en 4 oktober werd op Assen weer een gecombineerd auto/motor-spektakel gehouden. Ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van de Eenhoorn racecommissie (al 10 jaar onder leiding van Frans en Yvonne van Kempen) werd alle deelnemers op zaterdagavond een lopend buffet aangeboden.

Op 11 oktober werd het Indoortreffen gehouden in Doorn. Het weer was somber en de opkomst nog somberder met slechts 16 motoren.

1993

Op 22 en 23 mei werden SEF demo-ritten en SAM races georganiseerd in Eemshaven maar er was nauwelijks belangstelling voor. Er was ook vrijwel geen publiciteit aan gegeven. Het evenement leverde een verlies op van circa f11.000,-.

Van 18 tot 20 juni werd de BRIMOC Rally gehouden in Lochem, op camping De Heksenlaak. Dit was een luxe camping met een zwembad, een midgetgolfbaan en een speeltuin en de kinderen konden er zelfs paardrijden. Het programma vermeldde: toertocht, barbecue, silly games, live music en Concours d'Elegance. Zelfs berijders van niet-Engelse motoren waren welkom maar die moesten hun motor wel parkeren op een afgescheiden deel van het terrein. Er waren ongeveer 140 deelnemers.

Op 4 juli werd weer een Café-Racer Dag, bij de Moespot in Achterveld, gehouden.

Op 11 juli en 8 augustus reden in Assen de Sound of the Singles (SOS) en de BOT in een KNMV race-programma. Daarna reden zij op 29 augustus in Tolbert.

Op 15 augustus reden de Engelse en Italiaanse motoren weer op het circuit van Assen. De geluidsgrens lag die dag op 95dB.

De SEF organiseerde geen race-demo's meer maar de HVM reed wel diverse demo's per jaar.

Op 10 oktober werd het Indoortreffen gehouden in Doorn.

1994

Tijdens de bestuursvergadering van 7 februari trad Marjolein Roosendaal (Royal Enfield) af als secretaris. Omdat geen opvolger zich aanbood werd Dik Weers (Velocette) benoemd tot ad hoc secretaris voor die avond.

Kees van Herpen had gehoord dat de Triumph OC in het weekend van 23-24 april (gelijktijdig met Assen) een race-weekend zou organiseren op het circuit van Lelystad maar de TOCN-afgevaardigden wisten van niets. Tijdens de vergadering van 9 mei bleek het te gaan om een privé-initiatief van een aantal TOCN-leden die niet hadden gedacht aan de Eenhoorn-races.

Frans van Kempen (BSA) was inmiddels benoemd tot penningmeester en deelde mee dat de SAM toezeggingen heeft gedaan om te betalen waardoor het verlies van Eemshaven zou worden beperkt.

In de notulen van 7 februari werd vermeld dat er onenigheid was over de SEF-stand op een beurs, maar er stond niet bij om welke beurs het ging en wanneer die werd gehouden. Waarschijnlijk werd Vehikel bedoeld. Uit de oude Eenhoornspeld-ontwerpen kon geen keuze worden gemaakt. Erik Casius zou worden gevraagd een nieuw ontwerp te bedenken.

Op Assen werd het steeds lastiger om races te organiseren omdat de gemeenteraad onder druk stond van bewoners, en dus van kiezers. Toch kon op 23 en 24 april op het circuit van Assen een Engels Race weekend worden georganiseerd met daarbij een onderdelenmarkt en een café-racer meeting en men kon kamperen in het rennerskwartier. Ook de ITAL-klasse en de racewagens van de HARC verschenen aan de start. Op financieel gebied was het succes, want er waren circa 2000 betalende bezoekers.

Race-demo's, georganiseerd door verschillende clubs, vulden in de clubbladen een groot deel van de agenda.

Op 30 april en 1 mei organiseerde de KNMV een race-weekend in Eemshaven. De clubs konden daar een race kopen voor een fiks bedrag. De SEF heeft één race gekocht. Hierdoor werd weinig (financieel) risico genomen, maar toch werd een klein verlies geleden. Bovendien was de communicatie met de KNMV zeer moeizaam en hun technici wilden de SAM-motoren niet keuren. De belangstelling was minimaal; alleen de Laverda Club kon voor een goed startveld zorgen. Er waren niet veel Engelse motoren. Het bestaansrecht

van SAM werd ter discussie gesteld omdat de belangstelling voor de SAM-klassen tanende was. De doelen van een goed BOT-, SOS- en Classic-kampioenschap waren inmiddels wel bereikt.

Tijdens de vergadering van 9 mei werd Edo Houwing (lid van Triumph en Norton) gekozen als nieuwe secretaris.

De BRIMOC Rally werd dat jaar gehouden op 3-4-5 juni bij Don Bosco in Rijswijk. Het programma vermeldde: op zaterdag een toertocht, Indisch buffet en optreden van de rockformatie Valium en kampvuur; op zondag: motorverkiezing en een ochtendwandeling (voor de liefhebbers). Ondanks al deze inspanningen werd het treffen een fiasco met niet meer dan 40 deelnemers, maar het was wel gezellig. Het treffen was in de Tiger nauwelijks aangekondigd en het TOCN-treffen viel een week later.

Op 12 juni werd een Eenhoorn race-demo verreden op vliegveld Twente. Het was een leuk evenement dat voor herhaling vatbaar was en het heeft een klein beetje winst opgeleverd.

De Café-Racer Dag werd traditiegetrouw gehouden op de eerste zondag (3) in juli bij De Moespot. Het was een groot succes maar de Engelse motoren werden overschaduwed door de Italianen. Op dezelfde dag werden demo-race's georganiseerd (de agenda vermeldde niet door wie en voor wie) in sportpark Sloten te Amsterdam.

Met de slecht bezochte BRIMOC Rally in gedachten, werd, tijdens de vergadering van 29 augustus, het idee geopperd een groot treffen te organiseren, zoals voorheen het Eenhoorn-treffen. Alle aanwezigen ondersteunden dit idee.

Op 17 september stond Zandvoort in het teken van The British Race Festival. Er reden twee Eenhoornklassen mee en het geluidsniveau was bepaald op 90 dB.

Op 13 november werd de eerste onderdelenbeurs voor de Eenhoorn-clubs georganiseerd in Wormer. Richard van der Berg (BSA) nam de organisatie op zich.

NASCHRIFT

Ik ben in 1991 uit de BSA OC gestapt en mijn informatiebronnen eindigen in 1994.

Puttend uit mijn herinneringen en contacten kan ik aan bovenstaande nog toevoegen:

- In de periode 1995 tot en met 2000 werd de BRIMOC-Rally gehouden tijdens andere motorbijeekkomsten zoals de Centennial TT op Assen in 1998 en de demo-races in Barneveld.
- In 2001 werd ter gelegenheid van 25 jaar Eenhoorn een "ouderwets" Eenhoorn-treffen georganiseerd in Leende onder leiding van Nico Konijn (Norton). Er werd een speciale speld uitgegeven met 25 jaar Eenhoorn-opschrift. Het was een klein maar gezellig treffen met niet meer dan circa 100 deelnemers. Voor zover mij bekend was dit het officiële einde van het Eenhoorn-treffen/BRIMOC Rally.
- In 2005 stopten de leden van de Triumph OC met het organiseren van de Café-Racer Dag. Het evenement werd (op persoonlijke titel) voortgezet door Ad van Boheemen en Gerard Visser.
- In 2006 ontstond nieuwe interesse om Eenhoorn uit haar coma te halen dankzij initiatieven van Frans Remmerswaal(BSA), Carl Drees(Velocette) en Cees Zwinkels (AJS/Matchless). Frans van Kempen- die al jaren de beheerder van Eenhoorn financiën was- gaf zijn fiat. Rein Hoogendoorn – voorzitter- reageerde niet op de uitnodigingen; hij had alle interesse in Eenhoornfederatie verloren. In 2007 werd er een interim bestuur gevormd bestaande uit Frans Remmerswaal(VZ)-Carl Drees(Sec) en Frans van Kempen (penn.meester).
- Eerste publieke Eenhoorn optreden was deelname aan het Fehac jubileum op Assen –september 2007 met clubstands tezamen in een grote tent. Aanwezig waren:Ariel-AJS/Matchless-BSA-Velocette-Vincent. Door regen bleef het publiek weg- en was er tijd voor onderlinge contacten.
- In 2011 werd voor het eerst in lange tijd weer een (hernieuwd) Indoor Eenhoorn-treffen georganiseerd. Dit vond plaats in Driebergen bij café-restaurant De Krim, onder leiding van de Norton Club. Het werd een groot succes met meer dan 100 motoren. In 2012 kreeg het een vervolg, nu met de AJS/Matchless Club als organisator en in 2013 zal de Royal Enfield Club het Indoor-treffen organiseren.

CONCLUSIE

Er waren constant problemen in het SEF-bestuur. De oorzaken hiervan waren:

1. Geen goede interne organisatie bij de aangesloten clubs.
2. Veel wisselingen van afgevaardigden.
3. Hierdoor ging ervaring verloren en nieuwe bestuursleden hadden nauwelijks organisatie-ervaring.
4. Desinteresse: op vrijwel geen enkele vergadering waren alle clubs aanwezig
5. Veel clubs keken niet verder dan hun eigen club. Zij leken zich niet te realiseren dat de SEF handelde in het belang van alle aangesloten clubs.
6. Amateuristische opstelling en werkwijze van veel afgevaardigden.

7. Opvallend door de hele geschiedenis van de SEF heen, was de negatieve houding van de AJS/Matchless OC. Zij hebben nooit een lid van het dagelijks bestuur geleverd, ontbraken vaak op vergaderingen en stemden vaak tegen voorstellen.
8. Ook de houding van de Triumph OC was in de loop der jaren verre van positief.
9. Ook opvallend is dat het vooral de Norton en de BSA Club zijn, en Marjolein van de Royal Enfield Club, die de SEF door alle moeilijkheden hebben heen geslept. Carlo (Ariel) heeft in de eerste jaren ook veel werk verzet maar de inbreng van de andere clubs is minimaal geweest.
10. Vanaf 1990 was de informatievoorziening, vanuit de race-commissie naar het Eenhoorn-bestuur en naar de clubs, slecht.

TOT SLOT

Alle gegevens heb ik gehaald uit notulen en verslagen die zijn gepubliceerd in The Piled Arms van de BSA OC. In 1990 en 1991 was de informatie van de SEF (die in The Piled Arms werd gepubliceerd) minimaal en verslagen van de BRIMOC-Rally of de race-demo's zijn niet gepubliceerd.

Wat betreft de verschillende uitvoeringen van het Eenhoorn-logo kan worden vermeld dat, op papier, zowel een klimmende eenhoorn, naar links gericht als een klimmende eenhoorn, naar rechts gericht is gebruikt. Voor de treffenspeld van het Eenhoorn-treffen werd de naar links gerichte eenhoorn gebruikt, voor de treffenspelden van de BRIMOC-Rally werd de naar rechts gerichte eenhoorn gebruikt. Ook voor de Eenhoorn-evenementen na 2000 werd de naar rechts gerichte eenhoorn gebruikt.

PUBLICATIES OVER DE SEF IN LANDELIJKE MOTORBLADEN (lijst is waarschijnlijk niet compleet)

<u>Evenement</u>	<u>Tijdschrift</u>	<u>Uitgave</u>
Eenhoorn-treffen	Motor	1980 nr.23
Eenhoorn-treffen	Motorvisie	1983 nr.13
Eenhoorn-treffen	Motor	1984 nr.24
BRIMOC Rally	Bigtwin	1990 nr.45
Café-Racer Dag	Voitures Courant	1993
Café-Racer Dag	Bigtwin	1995 nr.104
Café-Racer Dag	Bigtwin	1998 nr.141
Café-Racer Dag	Motor	2007 nr.19
Café-Racer Dag	Motorplus	2009 nr.16
Racedemo's Assen SEF	Voitures Courant	1988 nr. 8802
Racedemo's Almere SEF/SAM	Voitures Courant	1989 nr. 8913
Zijspantreffen SEF	Bigtwin	1991 nr.49
Indoortreffen 2011	HMR	2011 nr 112
Indoortreffen 2012	HMR	2012 nr.118

Copyright -Ad van Boheemen
maart 2013