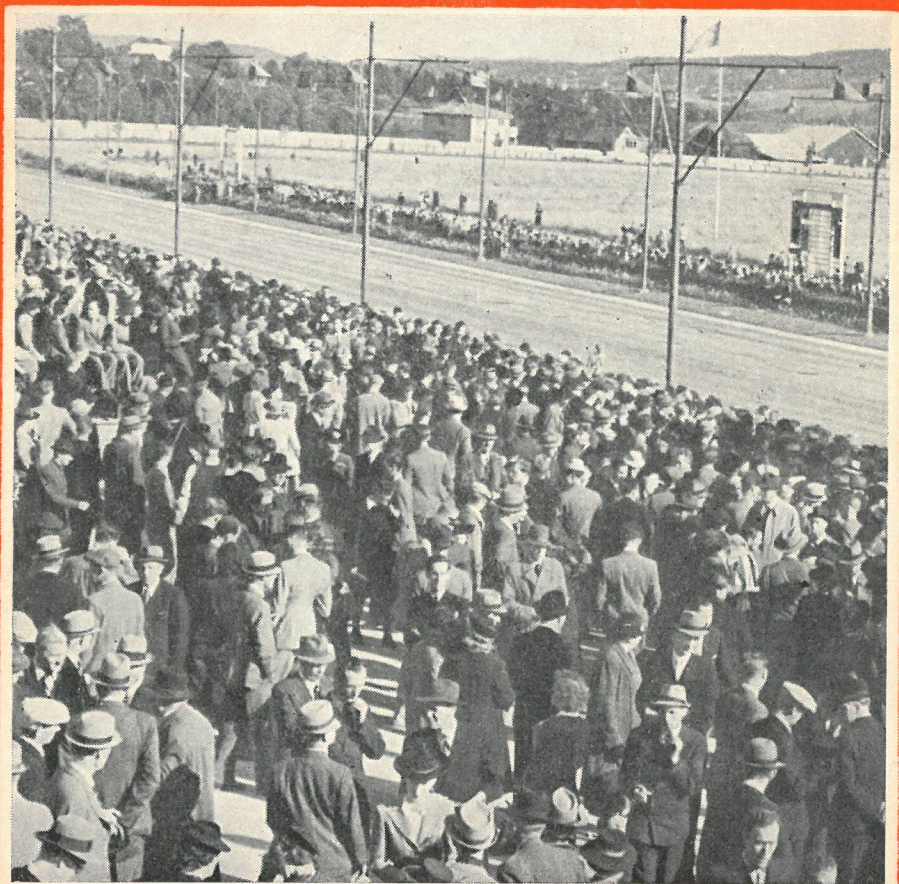


MOTOR *og* Sport

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

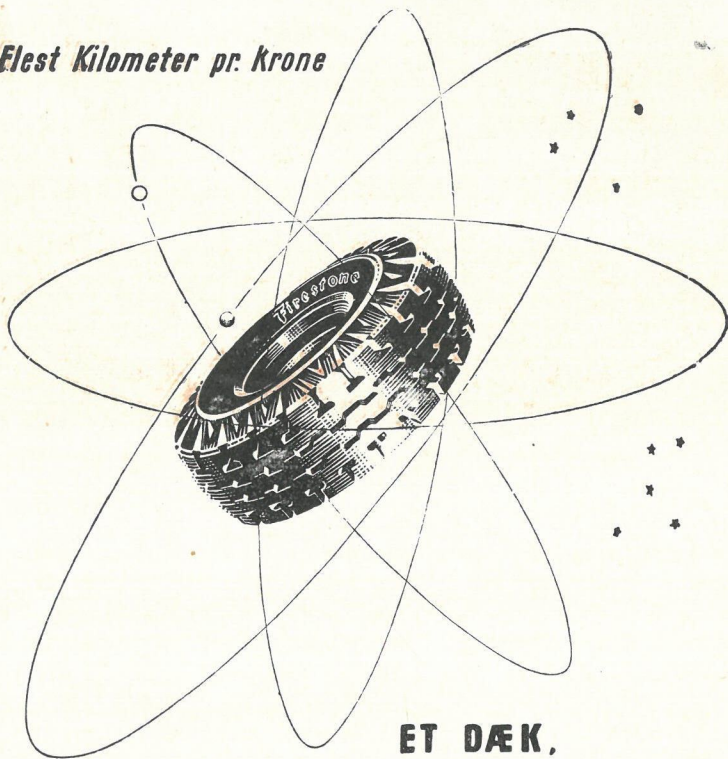


NOVEMBER

1948

3. AARG.

Fløst Kilometer pr. Krone



**ET DÆK,
SOM FØLGER MED
TIDEN....**

Firestone

**Generalrepræsentation for Danmark:
Skandinavisk Motor Co. A/S, København – Odense.**

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

JYLLANDS MOTOR SPORTSUNION — FYENS MOTOR UNION * — SJÆLLANDS MOTOR UNION
LOLLAND-FALSTERS MOTOR UNION

1948

NOVEMBER

3. Aargang

Prøver for Kørelærere

Fra 1. Oktober er Loven om Godkendelse af Kørelærere traadt i Kraft, og Prøverne maa derfor antages at være i fuld Gang rundt om i Landet ved de 8 Steder, hvor de kan aflægges nemlig: København, Rønne, Nykøbing F., Odense, Aarhus, Aalborg, Viborg og Haderslev.

Alle Kørelærere, der havde paabegyndt deres Virksomhed som saadanne efter 1. Januar 1948, skulde ifølge Loven indstille sig snarest muligt, medens Personer, der den 1. Januar 1948 drev Virksomhed som Kørelærere og ønsker at fortsætte, senest den 31. December 1948 skal indgive Anmeldelse herom til Politimesteren med Oplysning om for hvilken Kategori Godkendelse ønskes. Der skelnes mellem Motorkøretøjer indtil og over 2500 kg og Motorcykler, men Godkendelse kan søges for alle Grupper. Tillige skal Anmeldelsen indeholde Oplysning om, hvorlænge Andrageren har haft Førerbevis og til hvilke Køretøjer, og hvornaar sidste Førerbevis er udstedt.

Politimesteren skal paase, at Andrageren opfylder Lovens Betingelser og skal bl. a. indhente Straffeattest.

Kravet om jævnlig Kørsel med Motorkøretøj i de sidste tre Aar kan kun anses opfyldt, naar Andrageren i dette Tidsrum jævnlig har ført henholdsvis Motorvogn eller Motorcykel.

For Kørelærere, der var etableret før 1. Januar 1948, skal der dog i Stedet for nævnte Oplysninger om jævnlig Kørsel, fremlægges Erklæring om at Vedkommende drev Virksomhed som Kørelærer den 1. Januar 1943, og han modtager da et Bevis for, at han kan virke som Kørelærer, indtil det er afgjort, om Godkendelse kan meddeles. Dette Bevis skal medføres under Virksomhed som Kørelærer. Prøver for denne Kategori af Lærere skal saa vidt muligt være tilendebragt inden 31. Juli 1949.

Prøven skal aflægges for et Udvalg bestaaende af: en af Justitsministeriet udpeget Politimester eller en anden overordnet Polititjenestemand inden for Omraadet, en af de for Omraadet beskikkede motorsagkyndige, der udpeges dertil af Justitsministeriet og yderligere et af Justitsministeriet beskikket Medlem med teknisk og færdselsmæssig Indsigt.

Ved Prøve til Motorcykel skal stilles med en Motorcykel af mindst 100 kg Egenvægt, og som er forsynet med mindst 2 Gear og Frikobling.

Prøve til Motorvogn skal aflægges med en til Oplæringskørsel godkendt Motorvogn, forsynet med lukket Karosseri til mindst 5 Personer, og som har en Egenvægt paa 1200—2500 kg.

Prøverne falder i en praktisk Prøve, en teoretisk Prøve og en Undervisningsprøve.

For de forskellige Prøver findes specielle Regler om disses Omfang, der naturligvis særlig tager Sigte paa at konstatere, dels om Andrageren har det nødvendige Kendskab til det Felt, hvori han skal undervise, og dels om han maa antages at have de nødvendige Forudsætninger til at bibringe Eleverne de fornødne Kundskaber.

Kørelærervirksomheden skulde nu være lagt ind i Rammer, der rummer en Betyggelse for, at enhver, der driver Køreskolevirksomhed, ogsaa er kvalificeret dertil, saaledes at meget uheldige Forhold fra Fortiden undgaas.

Kampen mod berusede Motorførere

Verdenspolitiets forskellige Indstilling.

Af Vicepolitinspektør cand. jur. E. Groes-Petersen

Hele Spørgsmaalet om berusede Trafikanter har her i Landet med Rette været ret stærkt diskuteret. Alle ved, hvor farlige de berusede Trafikanter er, og at det derfor er nødvendigt med en Reaktion over for dem. Ikke mindst er det nødvendigt med en effektiv Reaktion i et Land som vort, hvor man desværre ikke tager det saa nøje med at drikke lidt rigeligt. Herhjemme har vi gjort os mindre heldigt bemærket ved at have et stadigt stigende Antal fulde Trafikanter. Særlig har man med Rette hæftet sig ved de mange berusede Bilister. Periodevis kom vi efter Krigen op paa det tredobbelte Antal set i Forhold til Førkrigstiden. Tallet kulminerede i 1947, hvor Politiet i København anholdt 515 berusede Motorførere. Det er nødvendigt at understrege, at naar Tallet steg saa stærkt, skyldes det ikke den Omstændighed, at Politiet og Domstole blev strengere m. H. t. selve Grundlaget og Bevisførelsen i disse Sager. Grunden er dels en uheldig Ændring i Bilisternes Indstilling, dels — og ikke mindst — den Omstændighed, at Politiet de fleste Steder og navnlig i København nu lægger betydelig større Nidkærhed for Dagen paa dette Omraade, end man gjorde tidligere. Politiet har udført dette Arbejde i den gode Hensigt at arbejde præventivt. Man har troet, og tror i øvrigt stadig, at en aktiv Indsats fra Politiets Side i det lange Løb virker forebyggende. Man har hørt Folk forfægte den Anskuelse, at den Omstændighed, at Politiet stadig anholder mange berusede Motorførere, er Bevis paa, at Fremgangsmaaden er uheldig. Men dette Ræsonnement duer ikke. Selv om Anholdelsesantallet stadig er betydeligt, er der intet til Hinder for,

at det Antal, der faktisk kører rundt i beruset Tilstand, er mindre, end det har været tidligere.

Københavns Politiet sendte sidste Aar et Spørgeskema ud til alle store Byer i hele Verden for at faa Oplysning om, hvorledes det forholdt sig rundt om med forskellige Færdselsproblemer. Et af de aktuelle Spørgsmaal, vi herfra ønskede belyst, var de berusede Motorførere; det var et meget sørgeligt Resultat, vi naaede frem til. København blev den By i hele Verden, der havde de fleste anholdte berusede Motorførere. Det var Statistikken for 1946. Vi haabede, det vilde ændre sig i 1947, men som før nævnt kulminerede Tallet netop i dette Aar, og saa vidt det kan ses af de Oplysninger, der nu er ved at indløbe fra alle Verdens Kanter for Aaret 1947, kommer vi ikke i denne Omgang til at give Afkald paa vor herostratiske Berømmelse, som »Verdensrekorden« er. Oplysningerne var dog intet Bevis paa, at vi i København havde Jordens største Antal Drukkenbolte, specielt kørende. Det kunde jo være, at vi her i Landet havde strengere Regler end de andre Steder, og det kunde ogsaa være, at Politiet her ofrede dette Forhold mere speciel Interesse, end man gjorde i andre Byer. Man var paa Baggrund af de famøse Oplysninger nødt til at undersøge, hvordan det forholdt sig med disse Ting ude rundt om. Vi stillede derfor Politicheferne i alle Byer med over en halv Million Indbyggere forskellige Spørgsmaal vedrørende deres Regler og Praksis. Vi har faaet Svar fra næsten alle, og Besvarelserne er interessante. Det viser sig, at selve Reglen om Straffbarhed for Beruselse ved Rattet omtrent er ligegyldende over hele Jordkloden, men

Fremgangsmaaden ved Behandlingen af Sagerne og Grundlaget for Domfældelsen er vidt forskellig. I de nordiske Lande kunde man vente, at der fandtes hel Ensartethed baade f. s. v. angaar selve Reglen og Fremgangsmaaden, men det er der ikke. Den danske Regel: »Et Motorkøretøj maa ikke føres eller forsøges ført af nogen, der paa Grund af Nydelse af Spiritus ikke er i Stand til at føre det paa betryggende Maade,« gaar ikke igen i norsk og svensk Ret. I Norge siger man: »Ingen maa køre eller forsøge at køre Motorvogn, naar han er paavirket af Alkohol«, men den norske Regel har en Eftersætning, der siger, hvornaar man i Lovens Forstand er paavirket: »Har Vedkommende en større Alkoholkoncentration i Blodet end 0,5 pMl., regnes han i alle Tilfælde for at være paavirket af Alkohol«. Det er med andre Ord en Bestemmelse, der i Modsætning til den danske udmærker sig ved at være konkret og klar, men er det klogt at have alt for koncise Bestemmelser netop paa dette Omraade? I Danmark klarer man sig med en efterhaanden fast Domstolspraksis, der er saaledes, at man normalt altid straffes, hvis man har over 1pMl. i Blodet, fordi man mener, at Indtagelsen af et Kvantum Alkohol, der svarer til 1 pMl. under alle Omstændigheder vil have uheldig Indvirkning paa en Motorfører, men det udelukker ikke, at nogen, som har under denne Promille, kan straffes, hvis det er oplyst, at Vedkommende ikke har kunnet taale den mindre Alkoholkoncentration, f. Eks. bevist ved slingrende og usikker Kørsel. Man skal sikkert være glad for denne smidige Praksis herhjemme. Ved at lægge Grænsen nedefter til $\frac{1}{2}$ pMl. som i Norge, kommer man i givet Fald til at ramme lidt uretfærdigt. Det er i høj Grad individuelt, hvad Mennesker kan taale, og der findes sikkert adskillige Mennesker, som nok skulde kunne føre Bil fornuftigt selv efter at have

nydt de $2\frac{1}{2}$ Genstand, som giver dem $\frac{1}{2}$ pMl. Man har i øvrigt ogsaa meget strenge Regler for Straffe og Frakendelse af Førerret i Norge. Den normale Minimumsstraf i Norge for selv smaa Overtrædelser er 21 Dages Fængsel, og Frakendelsestiden er fra 1—3 Aar. I Gentagelsestilfælde frakendes Førerretten for bestandig. Herhjemme er 10—14 Dages Hæfte i første Tilfælde det almindeligste, og Førerretten frakendes her normalt i seks Maaneder, evt. 1 Aar. I Norge har man endvidere en meget streng Særregel for Erhvervs- og Buschauffører. De maa overhovedet ikke nyde Alkohol i Tjenestetiden eller inden for de sidste otte Timer, førend de har paabegyndt Tjeneste. Endelig er der det særlige i Norge, at det er Politiet, der frakender Førerretten, medens det som bekendt her er Domstolene.

Den svenske Regel afviger baade fra den danske og norske. Den har ligesom den norske fastsat Grænsen, der ikke lader Tvivl tilbage om, hvornaar hver enkelt skal straffes. Grundlaget er igen Blodanalysen, men den siger noget helt andet end den norske. Grænsen sættes højere (fra 0,80 pMl.), og Reglen er

PHILIPS AUTOLAMPER

til Afvisere



den, at kun Bøder ikendes, indtil Koncentrationen kommer op paa 1,50 pMl. Paa en vis Maade er denne Regel saaledes mildere end den danske, hvorefter alle nu faar Frihedsstraf.

Man kan med andre Ord ikke sige, at vi i de tre Broderlande er enige paa dette Omraade.

Gaar vi dernæst til andre Lande i Europa, viser det sig, at de paagældende Landes Motorlove i store Træk har samme Regler som vi: at det er forbudt at føre Motorkørtøj, naar man ikke kan gøre det paa betryggende Maade. Bevisførelsen og Grundlaget for Domfældelserne er derimod et ganske andet end vort, og her har vi den væsentlige Forklaring paa, at Danmark med de andre skandinaviske Lande, Norge og Sverige, har placeret sig som henholdsvis Nr. 1, 2 og 3 med Hensyn til Antallet af domfældte, berusede Motorførere. Skandinavien skal der af den Berusede tages Blod- og Urinprøve, og Vedkommende kan ikke modsætte sig, at Blodprøven tages. Vi har i Danmark en Højesteretsafgørelse herfor. Vi ved endvidere, at Domstolene dommer i Danmark, naar Alkoholkoncentrationen er ca. 1 pMl., uanset om der er oplyst noget ufordelagtigt om Vedkommendes Kørsel. Saaledes er det ikke i andre Lande, f. Eks. i England, hvor Blodprøven overhovedet ikke af Domstolene anerkendes som Middel til at dokumentere Beruselsesgraden. En Blodprøve kan ikke tages uden den Paagældendes Samtykke, og man anerkender ikke, at en beruset Person kan give noget Samtykke. Blodprøve tages kun, naar Vedkommende udtrykkelig ønsker det, og det gør han formentlig sjældent. Den saakaldte Spiritusprøve (den kliniske Undersøgelse) finder derimod Sted i England. Den foretages ofte af en Politilæge, men hvis den Anholdte ønsker det, kan Undersøgelsen foretages af hans egen private Læge. Det behøver vist ikke lang Forklaring, at man med

denne Form for Bevisførelse ikke naar til mange Domfældelser. Man faar Indtryk af, at Domfældelse i England stort set kun sker, naar Vedkommende i aabenbar beruset Tilstand foraarsager Paakørsler.

Tager vi til Holland, ser vi, at Politiets og Domstolenes Praksis igen er forskellige fra de Lande, vi allerede har hørt om. Politiet i Holland har endnu slettere Hjælpemidler end i England til at dæmme op for de berusede Motorførere, og det er mindre heldigt, fordi man i Holland har mange Ulykker, der skyldes Beruselse ved Rattet, og dette Antal er tilmed i udpræget Stigning efter Krigen. Som Bevismiddel i dette Land har man kun den paagældende Politimands Forklaring om, hvorfor han skønner, Vedkommende er beruset. Der tages hverken Blod- eller Urinprøve, og Spiritusprøve (den kliniske Undersøgelse) kendes heller ikke. I Amsterdam indrømmer man, at Reglerne ikke er fyldestgørende, og man overvejer at indføre Blodprøver.

I Bruxelles har man atter nye Regler. I denne By foretages der altid Lægeundersøgelse, og der kan foretages Urinprøve, men kun hvis den Anholdte selv ønsker det. Blodprøve kendes ikke. Lægen foretager derimod den kliniske Undersøgelse. Da Belgien er et Land, hvor der køres meget haardt og hurtigt, og da der vistnok ogsaa drikkes en Del, kunde Landet sikkert trænge til nye og strengere Regler.

I Amerika har man forskellige Regler rundt om i Staterne. Med den overordentlig intensive Bilkørsel, der findes derovre og med de mange Ulykker, som Beruselse ved Rattet afstedkommer i U.S.A., burde der være ret haandfaste Regler, men det er der alligevel ikke. I Boston f. Eks. kendes hverken Lægeundersøgelse eller Blodprøve. I samme By er Minimumsstraffen kun 35 Dollars, men til Gengæld frakendes Førerretten som Regel for 5 Aar og i

Gentagelsestilfælde for 10 Aar. Det er overordentlig lang Tid og vidner om, at Forseelsen trods alt vurderes alvorligt.

I San Francisco kender man ganske vist baade Lægeundersøgelse og Blodprøve, men man oplyser, at den Anholdte kan nægte at lade sig underkaste nogen Form for Undersøgelse. Det er aabenbart kun de absolut oplagte Tilfælde med grove Former for Beruselse, man interesserer sig for. Men selv af dem er der et ret stort Antal. Der var i 1947 ca. 2000 Anholdelser.

I Milwaukee har man indset Nødvendigheden af at indføre Urinprøve som Bevismiddel. Det skete i 1938, og denne Ændring i Sagernes Behandling medførte straks en betydelig Stigning i Antallet af Domfældelser, idet man fik overbevist mange, som tidligere slap fri. Det er interessant at se, at i Fremskridtets Land U. S. A. er Milwaukee det eneste Sted, hvor man betjener sig af de nogenlunde samme moderne Bevismidler som i Skandinavien.

De berusede Motorførere er en stor Svøbe i U. S. A. Talrige alvorlige Trafikulykker sker af denne Aarsag. Meget interessant er i denne Forbindelse nogle Oplysninger fra Los Angeles. Det viser sig, at medens denne By i 1947 havde 1205 Ulykker foraarsaget af hasarderede Overhalinger, hvilket plejer at være en meget almindelig Ulykkesaarsag, havde man henved 3000 Ulykker, som var foraarsaget af berusede Motorførere. Man skulde tro, at alene dette Tal var tilstrækkeligt Vidnesbyrd om, at det i Amerika er nødvendigt med et effektivt præventivt Arbejde fra Politets Side.

Saa langt borte som i Indien (Bombay) er det ogsaa strafbart at køre rundt i beruset Tilstand ved Rattet, men ogsaa her skorter det paa Bevismuligheder. Der finder en Lægeundersøgelse Sted, men der tages hverken Blod- eller Urinprøve. De faa, det lyk-

kes at faa dømt, straffes til Gengæld haardt. Minimum af Fængselsstraf er tre Maaneder. Politiet indrømmer aabent og ærligt, at de kun behandler disse Sager, naar Ulykken er sket.

Endelig har vi Oplysninger fra Melbourne i Australien. Her foretager man normalt Lægeundersøgelse, men det er ikke nødvendigt, idet man erklærer, at Politimandens Vidnesbyrd er tilstrækkeligt. Blodprøve tages aldrig.

Man er overalt i Verden enig om at straffe den berusede Motorfører strengt, men der hersker absolut ikke Enighed om, paa hvilket Grundlag Domfældelse skal finde Sted. Norge har de strengeste Regler i hele Verden, og herefter følger de øvrige skandinaviske Lande, Sverige og Danmark. Det er naturligt at spørge, om vi i Skandinavien ikke har for strenge Regler, naar det almindelige rundt om er at tage lettere paa hele dette Spørgsmaal. Svaret maa utvivlsomt blive, at den Fremgangsmaade, vi anvender i Skandinavien, er den rigtige. Det er bevist, at der overalt i Verden sker talrige Ulykker paa Grund af Beruselse ved Rattet. Det er ligeledes vist, at Antallet stiger næsten overalt. En Reaktion fra det Offentlige er derfor nødvendig. At ikende strenge Straffe, som Tilfældet er næsten overalt, virker næppe tilstrækkeligt forebyggende, naar det er almindeligt kendt, at Risikoen for at blive straffet er overordentlig ringe. Man maa hævde, at der skal meget grovere Arter af Beruselse til, for at Domfældelse kan finde Sted, naar ingen Lægeundersøgelse finder Sted, eller naar Vedkommendes egen private Læge foretager Undersøgelsen, og ikke mindst naar hverken Urin- eller Blodprøve tages. Ved den foran beskrevne lemfældige Fremgangsmaade ved Bevisførelsen faar man normalt aldrig dømt den meget store — ja, den allerstørste — Kategori af berusede Motorførere: alle dem, der har drukket netop

saa meget, at de føler sig stærkt opstemte uden dog at være, hvad vi i daglig Tale kalder for rigtig fulde, og det vil igen sige de fleste af vore Motorførere, hos hvem der ligger mellem 1 og 2 pMl. Alkohol i Blodet. De fleste af disse Motorførere kan, naar de kommer ind paa vore Politistationer, stramme sig op og simulere ædru. Men under Kørselen har de sandsynligvis ikke simuleret, og de vil meget ofte have betydet en stor Fare med deres Overvurdering af egne Evner og ikke mindst med deres nedsatte Reaktionsevne. De bør ikke være straffri.

Vi skal vist ikke gaa til Udlandet for

at lære noget godt nyt paa dette Omraade. Spørgsmaalet er kun, om vi her i Landet skal tilstræbe at faa samme Regler som i Norge og Sverige. Det skal vi sikkert heller ikke. Navnlig i Norge er man med den lave Alkoholgrænse meget streng, sandsynligvis saa streng, at det ikke kan anses for udelukket, at Justitsmord finder Sted, og det maa naturligvis ikke kunne forekomme. I Danmark er vi strenge — det indrømmes — men mon vi kræver for meget, naar vi forlanger af en Bilist, at han ikke maa drikke fem Pilsnere eller Snapse, inden han sætter sig til Rattet? *E. Groes-Petersen.*

FRA VORE MOTORBANER

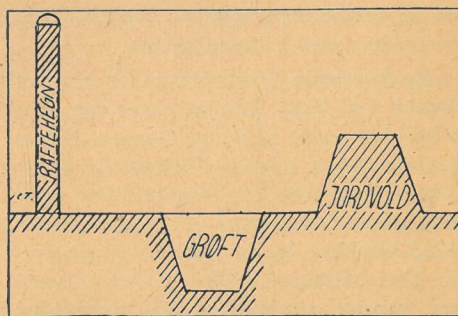
Nordvestsjælland's Motor Klub har lagt et meget stort og energisk Arbejde i Anlægget af Klubbens Bane lidt uden for Kalundborg og havde stillet store Forventninger til Sæsonen 1948. Disse blev imidlertid skuffede, da Handelsministerens Forbud kom som et Lyn fra en klar Himmel, saaledes at Klubben kun fik gennemført et eneste Løb, Aabningsløbet.

Banen er smukt beliggende, og fra Tilskuerspladserne, som ligger hævet, er der over alt Udsigt over hele Banen, ligesom der er en pragtfuld Udsigt ud over Kalundborg Fjord med Byen i Baggrunden.

Ved Aabningsløbene var Tilstrømningen saa stor, at Publikum skaffede sig Adgang uden om Indgangen, hvad der jo er mindre heldigt.

Saa vel Publikum som Presse og Kø-

rere var meget begejstret for Banen, som skal være en af Landets bedste, og man maa haabe, at Klubben i næste

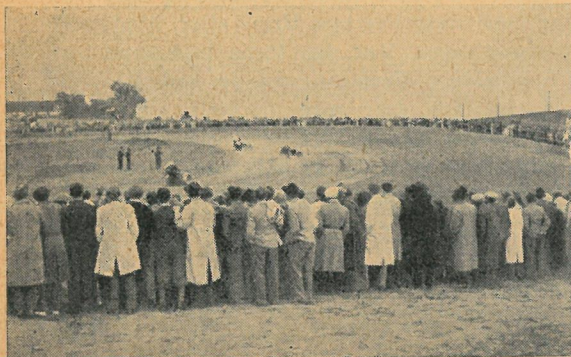


Målestok 1-25

Banens Profil.

Sæson maa opnaa tilfredsstillende Resultater til at bøde lidt paa Skuffelsen for i Aar. Sikkerhedsforanstaltningerne er lavet paa en særlig Maade, idet Banen er afgrænset af en $\frac{3}{4}$ m høj Jordvold, bag hvilken der findes en lige saa dyb Grøft, og en Meter fra Grøften afgrænses Banen mod Publikum af et Raftehegn.

Banens Omkreds er ca. 500 m, Bredden er 25 m paa Langsiderne og 30 m i Svingene.



NORDISKE MESTERSKABSLØB

Helsingfors: 1000 m.

Saafrømt vore danske Førere eller deres danske Beundrere havde næret Illusioner om en dansk Sejr ved de nordiske Mesterskabsløb for 1000 Meters Bane i Helsingfors, blev de ikke saa lidt skuffede. Dels var Uheldet ude og lidt skuffede. Dels var Uheldetude og dels, og navnlig, kørte Nordmændene for haardt.

Norges Hold med Leif »Basse« Hveem i Spidsen tog alt, baade Mesterskab og Nationsholdkampen. »Basse« og hans Holdkammerater Leif Samsing og Harald Wiik Hansen var ganske overlegne i Nationskampen, idet det danske Hold ikke fik tre Mand igennem og Finnerne besatte Andenpladsen ved Raine Lampinen, Leo Rompanen og Walter Bergstrøm.

Individuelt var Basse Hveem mindst lige saa overlegen som det norske Hold, Leif Samsing blev Nr. 2 og Bent Jensen Nr. 3.

Nationskonkurrencen afgjordes ifølge de gældende Regler først. Der kørtes i tre heat med 3 Mand i hvert, og Nordmændene var hele Tiden foran.

I første heat lagde Leif Samsing sig straks i Spidsen tæt fulgt af Orla Knudsen. Raine Lampinen kom daarligt fra Start, men arbejdede sig noget op, og da Orla Knudsens Maskine svigtede i 4. Omgang, saa han maatte udgaa, placerede Lampinen sig som Nr. 2, og vort Hold havde allerede faaet et slemt Knæk.

Samsings Tid i første heat var ny Banerekord, men den fik ikke Lov at staa længe, allerede i andet heat kom Basse Hveem og satte en ny, straks efter de første tyve Meter laa han en halvs Snes Meter foran Bent Jensen og Finnen Bergstrøm og øgede stadig sit Forspring. Hans Tid blev 2,48,6, svarende til ca. 109 km/T, men Bent Jen-

sen hængte godt paa og gik i Maal i Dagens trediebedste Tid.

Norges Trediemand, Wiik Hansen, bestemte Farten i næste heat. Aage Jacobsen forsøgte at presse ham, men Maskinen svigtede, og vi havde atter en Mand udgaaet, og dermed mistet Chancen i Holdkampen. Leo Rompanen blev derved Nr. 2.

Ogsaa fjerde heat gik til Norge, hvor Werner Lorentzen vandt med Aage Andersen som Nr. 2 og Weikko Kervinen som Nr. 3.

I 250 ccm Klassen fik man en smuk Kamp at se mellem Arno Hellander og Curt Ginman. Helander førte til næstsidste Omgang, hvor Ginman paa sin syngende DKW smuttede forbi ham og vandt derved baade heatet og Klassen.

I det følgende heat for 350 ccm Maskiner var den 17-aarige Nordmand Odd Samsing ganske overlegen, medens der udspandt sig en haard Kamp mellem Bertel Bergstrøm og Reino Niemi om Andenpladsen, de fulgtes ad hele Løbet og først i sidste Sving lykkedes det Bergstrøm at komme $\frac{1}{10}$ Sekund foran Niemi.

I sidste heat for 250 ccm slog Ginman endnu engang Helander og for 350 ccm tog Odd Samsing og N. V. Jensen de to første Pladser.

Derefter fik man et virkeligt fint Løb at se. Basse Hveem, Leif Samsing, Werner Lorentzen og Wiik Hansen afslug ethvert Forsøg fra Bent Jensen og Reidar Jensen paa at komme igennem deres Front. Basse Hveem viste sig stadig i en Klasse for sig og Leif Samsing tog Andenpladsen efter haard Kamp med Lorentzen, alle tre kørte under 3 Minutter. Det følgende heat blev vundet af Aage Andersen efter Kamp med Nordmanden Hjelseth, medens Finnerne Bergstrøm, Lampinen og Rompanen kæmpede om 3. Pladsen.

Bergström laa praktisk talt hele Tiden foran med Lampinen lige i Hælene, men i sidsde Omgang slog en Sten op og ramte Lampinen paa Munden, saa han maatte tage Gassen, og Romppanen, der kørte fint tilsidst, gik i Maal tæt efter Bergström.

LØBENES RESULTATER:

Nationskonkurrencen:

Norge: Leif Hveem, Leif Samsing Wiik Hansen	8,39,9
Finland: Lampinen, Bergström, Romppanen	9,27,3

Individuelle Resultater:

500 ccm Klassen.

Leif Hveem, Norge	2,48,6
Leif Samsing, Norge	2,53,6
Bent Jensen, Danmark	2,54,8
Wiik Hansen, Norge	2,56,7
Werner Lorentzen, Norge ..	2,56,7
Reider Jensen, Norge	2,58,7
Aage Andersen, Danmark ...	3,02,1
A. Hjelseth, Norge	3,03,8
R. Lampinen, Finland	3,06,2
Orla Knudsen, Danmark	3,06,7
W. Bergström, Finland	3,10,1
L. Romppanen, Finland	3,11,0
Peder Andersen, Danmark ...	3,12,6

350 ccm Klassen.

Odd Samsing, Norge	3,04,2
N. V. Jensen, Danmark	3,10,8
V. Kervinen, Finland	3,27,7

250 ccm Klassen.

C. Ginman, Finland	3,44,4
A. Helander, Finland	3,47,2

500 ccm Katalogmaskiner.

V. Kopra, Finland	3,39,4
H. Lindström, Finland	3,40,0

350 ccm Katalogmaskiner.

Himberg, Finland	3,46,0
Ylösmäki, Finland	3,48,3

Midget Cars.

O. Swahn, Sverrig	3,20,9
Cronquist, Finland	3,40,5

For at udfylde Programmet, var indlagt 2 Løb for midget racere og herom skriver de finske Blade, at Vognene endnu træder Børneskoene, og at Førerne behøver mere Træning. I første Løb maatte begge Deltagere udgaa og i andet Løb fik man en lille Anelse om, hvorledes saadanne Løb kunne komme til at se ud, naar fire midget racere slippes løs paa en Gang.

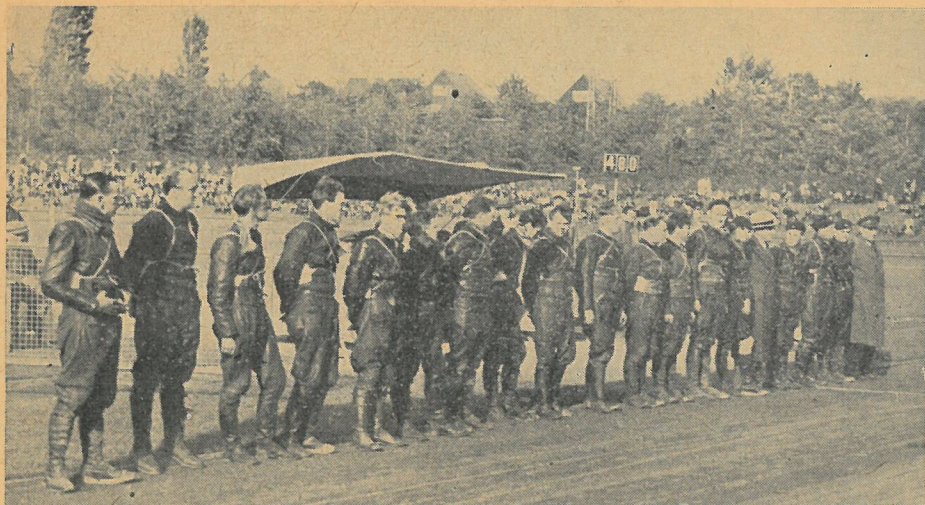
Swahn, hvis Cooper var forsynet med en 500 ccm SRM Motor, var bedst og præsterede en Tid, der laa 10 Sekunder hurtigere, end hvad Helge Hallman havde ydet i Racerklassen ved Billøbene for 3 Uger siden. Cronquist viser Fremgang for hver Gang han kører, men den finske Indsats paa dette Omraade laa paa Linie med Motorcyklisternes.

Gentofte: 400 m.

Den 3. Oktober fortsattes de nordiske Mesterskabsløb paa Gentoftebanen, denne Gang som Premiere for Mesterskaber over 400 Meter, og Premieren foreløb fint, ganske vist for os Danske iblandet den Malurt, at vore Gæster, Nordmændene, tog alt, baade Mesterskab og Nationskamp, men Sejren var fortjent, og vi maa se at samle Kræfter og Materiel til næste Aars Kamp.

Løbene kørtes efter Principet: Bedste Mand vinder, hvilket vil sige, at Dagens hurtigste Tid giver Mestertitlen, og at de enkelte Heat derfor ikke giver noget endeligt Billede af Dagens Resultat, der udmærket godt kan blive afgjort i allersidste Heat.

Dagen indlededes med Nationskampen, hvor vi havde haabet, at det danske Hold vilde have en Chance, skønt vi var klar over, at det norske Hold, med »Basse« Hveem i Spidsen, var stærkt. Vort eget Hold bestod af Orla Knudsen, Aage Andersen, Aage Jacobsen og Irving Irvinger, det finske Hold af Reino Grønross, Veikko Kervinen og



Rytterne præsenteres for Publikum.

Walter Bergström, og det norske Hold foruden »Basse« af Verner Lorentzen, Henry Andersen og Leif Samsing.

Orla Knudsen kom med straks i første Start sammen med Henry Andersen og Bergström, og der blev kørt til. Da Resultatet blev oplyst, steg det danske Haab adskillige Grader, Orla Knudsen havde sat ny Banerekord 1,28,7. Henry Andersens Tid var 1,29,3. Finnen udgik.

Men Haabet dalede hurtigt. I andet Heat satte Samsing paany Banerekord 1,28,0, medens Irvinger brugte 1,32,4, ogsaa her udgik den finske Fører.

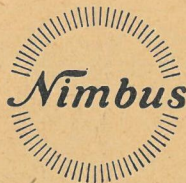
Sensationerne var dog ikke forbi endnu. Nu kom »Basse« Hveem, og atter faldt Banerekorden, idet han kørte paa den fænomenale Tid 1,27,4. Aage Andersen anstrengte sig, men opnaaede kun 1,30,6, og Finnen Grønross var lige ved at følge sine Landsmænds Eksempel, men gennemførte dog i 2,02,4.

Sidste Heat af Nationskampen var uden Interesse. Verner Lorentzen og Aage Jacobsen kørte en Match, hvor Lorentzen vandt i 1,30,2 mod Jacobsens 1,35,4.

Det norske Hold havde sejret i den fine sammenlagte Tid 4,24,6 med Danmark som Nr. 2 i 4,31,7. En virkelig god

Kamp, hvor hver Mand havde ydet sit bedste.

Femte Heat vandtes af Wiik Hansen i 1,33,6, medens Fisker og Peder Andersen udgik, og 6. Heat, det sidste i



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermilandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,

Lyngby Hovedgade 76, Lyngby 2216

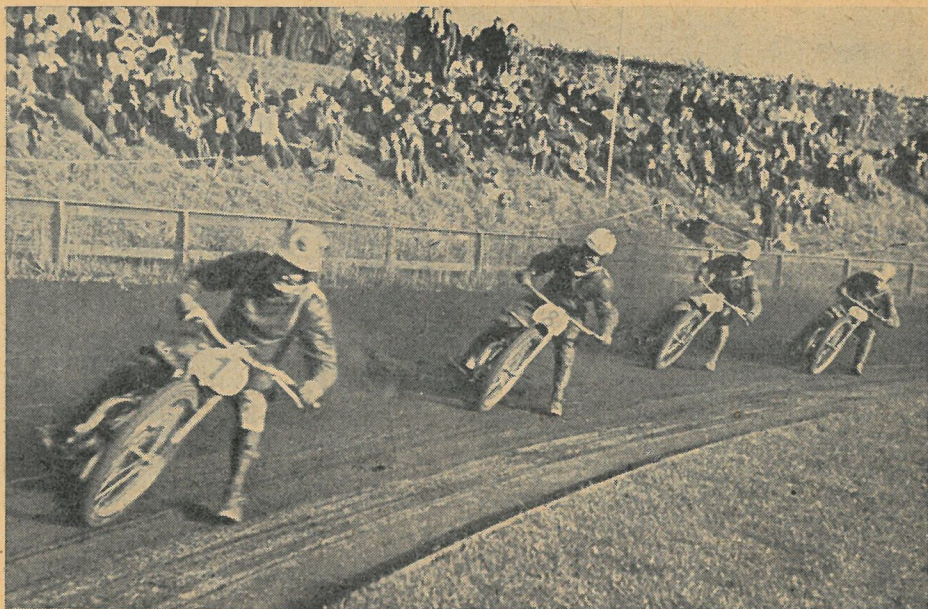
Arne Fog,

Enghavevej 76, V. Eva 3701

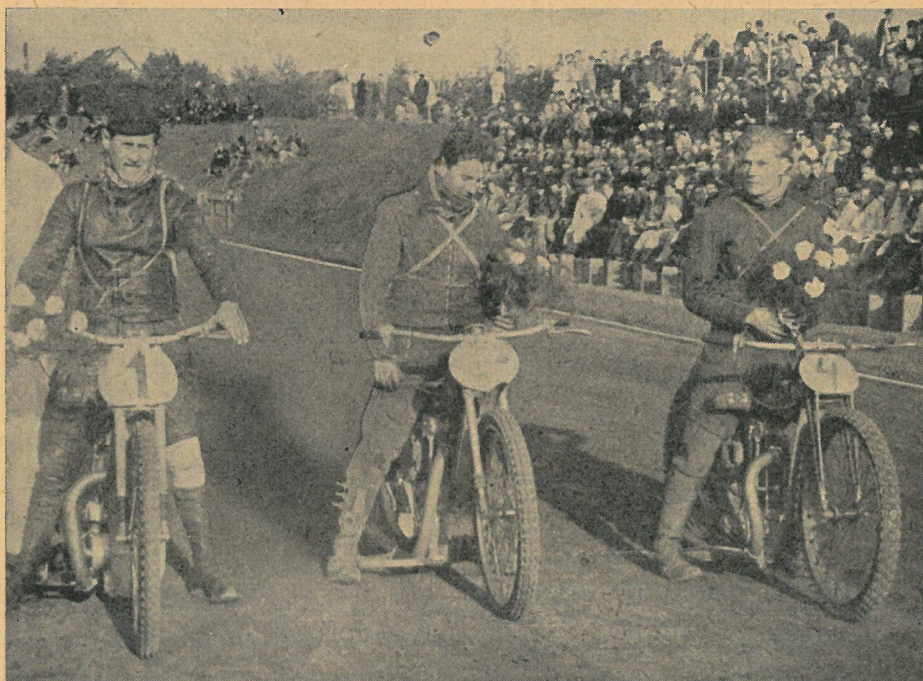
C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538



De »fire Store«, forrest Leif Hveem og Orla Knudsen.



Det vindende Nationshold: Leif Hveem, Leif Samsing, Henry Andersen.

første Omgang, blev vundet af Thorleif Andreassen i 1,31,4 fulgt af Jørgen Nielsen, 1,33,0, og Knud Nielsen, 1,35,2.

Anden Omgang af den individuelle Konkurrence bød ikke paa Overraskelser, hvad man vel heller ikke kunde vente efter første Omgangs fine Tider.

Først startede de fire hurtigste, og Basse Hveem lagde sig straks i Spidsen skarpt forfulgt af Orla Knudsen, som dog ikke kunde naa ham. Tiderne blev Hveem 1,29,6, Orla Knudsen 1,29,1, Henry Andersen 1,30,9 og Leif Samsing 1,31,4. I 8. Heat kørte Werner Lorentzen paa 1,30,5 og Thorleif Andreassen paa 1,32,3, og i 9. Heat: Wiik Hansen, 1,31,0, Jørgen Nielsen, 1,32,2, iøvrigt ingen særlige Tider, og Mesterskaberne var altsaa afgjort allerede i første Omgang. Norge havde vundet, og »Basse« Hveem, der Søndagen før havde erobret det nordiske Mesterskab for 1000 Meter, føjede nu Mesterskabet for 400 Meter hertil.

En Ekspertmatch mellem »Basse« Hveem, Orla Knudsen, Henry Andersen og Leif Samsing gav til Resultat: Orla Knudsen vandt med 7 Points, Hveem fik 5 Points ligesom Samsing og Henry Andersen 3 Points.

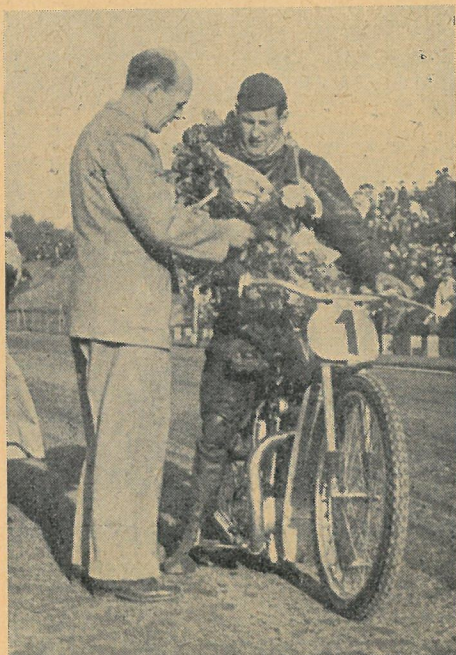
Dagens Speciel Handicap blev et fint Løb med Kamp næsten til Maalstregen.

Thorleif Andreassen blev Vinder i 1,34,1 (25 m), Nr. 2: Uno Jensen, 1,34,9 (20 m), Nr. 3: Knud Nielsen, 1,36,0 (5 m), Nr. 4: Erh. Fisker, 1,36,2 (30 m), Nr. 5: Aage Andersen, 1,36,8 (50 m).

Om Aftenen samledes Deltagere og Arrangører med Unionens Bestyrelse som Værter til en festlig Fællesspisning i Karnappen med efterfølgende Dans til over Midnat.

Den nordiske Mester fik overrakt en Sølvpokal, og de udenlandske Dommere en Bronze Cigaretæske som Erindring.

Vi kan i denne Forbindelse røbe, at det nu endelig er lykkedes Unionen at fremskaffe Sølvpræmier til Danmarks-mesterskabsløbene baade for 1947 og 48, saaledes at Præmietagerne kan vente disse inden alt for længe.



S.M.U.s Formand, Poul Rasmussen, overrækker den nordiske Mester Blomster.

Forsidebilledet:

Fra Dählenengen Motorbane ved Oslo.



Specialforretning i MOTORDELE

St. Regnegade 5 . København K.
Telefon C 14361

TIL SCRAMBLE LØB I SVERIGE

En Bølge af »Scramble« Feber gaar for Tiden over Sverrig. Der er ikke en Uge, hvor der ikke et eller andet Sted køres Scramble, denne Form for Motorløb, der endnu er ukendt herhjemme.

Samtidig med, at vi havde et Hold

less i 10,39,5, andet heat af Kuno Johansson, AJS, i 11,34,1 og Slutheatet af igen Gustaf Johansson i 10,24,7.

Hovedløbet kaldes »Storfräsen« og køres 8 Omgange eller ca. 15 km, en pæn Distance under saadanne Forhold, der kræver ikke saa lidt baade af Mand og Maskine.

Storfräsens første heat blev vundet af Hans Danielsson, Matchless, 19,40,9 og andet heat af Olle Nygren, Triumph, 20,00,0 og i Finalen blev Resultatet:

Bertil Andersson	18,58,1
John Draper, England	19,08,5
Olle Nygren	20,00,1

For de Deltagere, der ikke naar at placere sig til de to Slutheat, køres Handicap.

Malmö lille Handicap for Juniorerne, hvor de bedste blev:

Sven Wollmer, Styre Persson og Curt Borgenstam.

Malmö store Handicap, hvor de danske Førere deltog:

Leif Bech med 20 Meters Forspring og Willy Nielsen og Agner Hansen med 40 Meter.

Her tegnede det lovende for vore Folk. Villy Nielsen tog hurtigt Têten og holdt Spidsen klart de første 4 Omgange. Lobet gik over 6 Omgange, men saa maatte han ned et Par Gange, og det var der ikke Raad til. Bagmændene naaede truende op, og selv om han kæmpede bravt, blev han lige før Maallet passeret først af Leif Bech, og man regnede allerede med dansk Placering for 2 Mand, men Boris Møller slog ham, og han maatte nøje med en Fjerdeplads og blev snydt for en Præmie. Leif Bech kørte ogsaa godt og laa som sagt foran sammen med Villy, men første Mand i Maal blev en Svensker, og Resultatet blev:

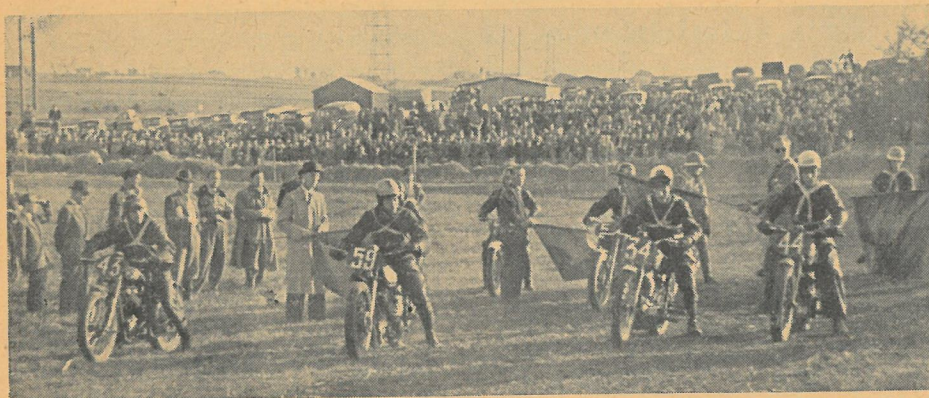


Villy Nielsen i Fart.

til nordiske Mesterskaber i Helsingfors havde vi tre Mand i Sverrig for at deltage i et Scramble Løb ved Malmö paa Husie militære Øvelsesplads lidt uden for Malmö.

De tre Mand var Agner Hansen, Villy Nielsen og Leif Bech.

Først køres Løb for Juniorer, der køres 4 Omgange à 1850 Meter, altsaa ca. 7½ km, og her blev første heat vundet af Gustaf Johansson, Match-



Starten til Malmø store Handicap. Nr. 34, Agner Hansen; Nr. 44, Villy Nielsen.

Allan Ljungstrand.
Leif Bech.
Boris Møller.
Villy Nielsen.

Den 10. Oktober deltog Leif Bech og Willy Nielsen atter i et svensk Scramble Løb i Nybro ved Kalmar, hvor navnlig Leif Bech hævdede sig paa en smuk Maade.

Løbet overværedes af ca. 15,000 Tilskuere, hvad der maa siges at være et fint Resultat i saa lille en By. Dagen indledtes med et Løb for Midget Cars, hvor den danske Fører Kay Hansen deltog. Hansen tog straks Føringen, men gik lidt for haardt ind i sidste Sving paa første Omgang og gik i Volden, hvorved han mistede sin Chance for at vinde. Mellem de to svenske Deltagere, Eriksson og Holmberg, udkæmpedes derefter en haard Kamp, som Eriksson vandt.

I anden Omgang var Kay Hansen ganske overlegen og vandt i 4,09,2, K. Eriksson blev Nr. 2 i 4,09,6 og Holmberg Nr. 3 i 4,10,6.

Motorcyklerne kørte en noget længere Bane gennem en 5 m dyb Sandgrav, som blev en særlig Attraktion for Publikum og en Prøvesten for Kørerne. Den svenske Kører, »Pelle« Rydberg, lagde sig straks i Spidsen sammen med

Rickardsson, men blev første Omgang saa længe i Sandgraven, at han mistede enhver Chance. Resultatet for Junior-klassen blev, at Almqvist vandt i 6,31,8 med M. E. Rydberg som Nr. 2 i 6,37,8. I Seniorklassen kørte E. Eriksson kun et Heat, men vandt dette saa overlegen, at det skaffede ham Sejren. I anden Omgang vandt Bernt Ringborg let i 6,28,0 og blev derved Nr. 2, medens Leif Bech besatte 3.-Pladsen i 6,38,4. Willy Nielsen opnaaede kun at blive Nr. 8 i 7,12,0.

I Finaleløbet, der kun kørtes i 3 Omgange, vandt Ringborg i 3,52,4 med Leif Bech som Nr. 2 i 3,55,4. I Seniorklassen og i Junior-klassen blev L. I. Rydberg Vinder i 3,56,8, A. Berggreen Nr. 2 i 4,00,0.

Nye Verdensrekorder.

Den 15. September er der paa Autostraden Jabbeke—Aalter i Belgien sat nogle nye Verdensrekorder for 125 ccm Solo og 1000 ccm med Sidevogn.

I 125 ccm Klassen kørte Føreren Frere med en Puch 1 mile med flyvende Start i 53,7 Sekunder, hvilket svarer til 108 km/T.

Den tidligere Rekord havde stået urørt siden 1926, hvor Druz med en

Fra Klubberne

KLUBSTOF

KLUBSTOF maa holdes inden for de snævreste Rammer, og Klubberne bedes forskaane Redaktionen for at skulle stryge i indsendt Stof.

Viborg Motor Klub

Klubbens halvaarlige Generalforsamling afholdtes den 14. Oktober i »Arbejderforeningen«. Efter at A. Winther var valgt til Dirigent, aflagde Formanden Beretning, hvorefter Protokollen blev oplæst og godkendt.

Regnskabet godkendtes efter en lille Diskussion. Til Bestyrelsen valgtes Børge Pedersen, Aage Jensen, Jens Pedersen og Asmund Darup og til Revisorer: Allan Winther og G. Christensen.

Et Forslag om at optage passive Medlemmer blev vedtaget. Formanden meddelte forskellige Oplysninger om Regulering af Klubbens Motor Bane, hvorefter Generalforsamlingen blev sluttet.

Dollar kørte milen i 56,4 Sekunder eller 103,6 km/T.

Samme Dag og Sted kørte Føreren de la Barre med staaende Start 1 km i 40,3 Sek. — 89 km/T. og 1 mile i 60,2 Sek. — 96 km/T.

De tidligere Rekorder var for 1 km: 41,4 Sek. — 87,5 km/T. og 64,9 Sek. — 89,5 km/T.

I Klasse G 1000 ccm med Sidevogn præsterede Milhous med en H. R. D. Vincent med staaende Start 1 km i 26,8 Sek. eller 135 km/T. og 1 mile, ogsaa med staaende Start, i 38,3 Sek. eller 151 km/T.

De tidligere tilsvarende Rekorder var sat af Fernihough den 7. Nov. 1936 med 27,8 Sek. — 129,5 km/T. og Ernst Henne med 39,15 Sek. — 148 km/T.

Nordvestsjælland Motor Klub.

Ordinær Generalforsamling afholdtes den 9. Oktober i Restaurant »Gisseløre«, Kalundborg. Generalforsamlingen fik et meget roligt Forløb, og saavel Kasserer som de afgaaede Bestyrelsesmedlemmer blev genvalgt.

Man drøftede forskellige Sager vedrørende Klubbens nye Bane, hvor man jo desværre kun naaede at arrangere et enkelt Løb, før Forbudet kom.

Rudge M. K.,

Paa en ekstraordinær Generalforsamling Onsdag den 6. Oktober valgtes følgende Bestyrelse: E. Hein, K. Frederiksen, C. Neister, N. Andersen og S. Saxtorph.

Program for kommende Maaned:

20. Oktober: Klubaften, 27. Oktober: Kortøvelse, Omøgade 3, Kl. 8, 3. November: Klubaften, 10. Novbr.: Kegleaften i Husum Møllekro Kl. 20, 17. Novbr.: Billardturnering i Cafe Luna, 24. Novbr.: Billardturnering i Luna.

Sekretæren.

Frederiksborg Amts Motorklub

Klubben afholder ordinær Generalforsamling Tirsdag den 30. November 1948 paa Hotel »Leidersdorff«, Hillerød. Som sædvanligt indledes med Spisning for Medlemmerne. Vel mødt!

Bestyrelsen.

Harley Davidson Klubben

Vinterens arbejde og vore klubafteener ude i Vanløse er begyndt. Den 5. oktober havde vi Møller Nielsen herude med farvefilmen »mellem Norges fjelde og fosser«, og tilslutningen var stor og fuld tilfredshed for alle.

Den 8. oktober havde vi musikalsk »hvem-ved-hvad«-konkurrence, der fik et morsomt og gemytligt forløb, og man må forbaves over vore medlemmers musikalske viden.

Årets clou, klubbens årlige revy afholdes på »Gimle« søndag den 14. november. Revyen skrives igen i år af

Carl Hocheim og opføres af Hocheims personale suppleret af 2 af klubbens egne kræfter. Medlemmerne opfordres til at agitere og sælge så mange billetter som muligt, så vi igen i år kan se tilbage på en revy, der svarede til de forventninger, vi stillede til den.

Tirsdag den 30. november afholdes andespil.

Angående »entusiasten« bedes medlemmerne selv hente den på klub-aftnerne, da det bliver for kostbart for klubben at tilsende den. Vel mødt på »Gimle« søndag den 14. november 1948 til vor revy.

Angelo.

Nordjyllands Motor Sport

afholdt den 6. Oktober sin ordinære halvaarlige Generalforsamling i Restaurant »Grand«s Selskabslokaler. Paa Grund af Formanden Aksel Kristensens Sygdom, aflagde Næstformanden N. O. Jensen Beretningen, som godkendtes.

Ved Valgene blev Axel Jensen genvalgt og nyvalgt blev Oskar Madsen og Hans Damborg.

Under Eventuelt blev Motorbanen ved Voerbjerggaard drøftet ret kraftigt, men man enedes dog til Slut.

Herefter bestaar Bestyrelsen af følgende:

Aksel Kristensen, Formand.
Hans Damborg, Næstformand.
Chr. Jensen, Kasserer.
Axel Jensen, Sekretær.
Aksel Petersen, Sportsudvalg.
Oskar Madsen, Festudvalg.
Harry Andersen, Materialforvalter.

Kassereren beder venligst om, at man indløser Kontingentkvitteringen første Gang, da han ellers har dobbelt Arbejde med Inkassationen.

Sundby Motor Klub

Generalforsamling afholdtes den 6. Oktober. 30 Medlemmer var mødt. Frede Olsen valgtes til Dirigent. Sekretærens Protokol og Formandens Beretning godkendtes enstemmigt.

Kassereren gav en Oversigt over Klubbens Regnskab. Regnskabet laa godt, og toges til Efterretning.

Formanden genvalgtes med Akklamation. Det samme gentog sig med Næstformanden Arnold Jensen og Sekretæren Sv. W. Nielsen.

Fra P. Stuhr og Sv. W. Nielsen var indkommet Forslag om at føre særskilt Regnskab med Lejrpladsen for derigennem at have mere Kontrol med Udgifterne. Man enedes om at vælge en Administrator til at varetage Klubbens Interesser over for det offentlige vedrørende Lejrpladsen.

P. Stuhr blev valgt til Administrator.

Under Eventuelt blev der drøftet forskellige Emner. Diskussionen, der udspandt sig om de forskellige Emner, vil være for vidtløftig at referere her, hvorfor det maa vente til næste Generalforsamling.

Dirigenten hævdede Generalforsamlingen med det traditionelle Leve for Klubben.

Søndag den 10. Oktober afholdtes Fællestur med samlet Frokost i Paviljonen i Hertadalen.

Under Fællesturen den 10. Oktober indtraf et Uheld, idet Henning Færdig knækkede sin ene Sidevognsbespænding, med Resultat at han væltede og fik et alvorligt Laarbensbrud, ligesom hans Kone fik en mindre Hjernerystelse. Vi ønsker dem begge god Bedring og haaber snart at se dem i Klubben igen.

Husk Klubbens Stiftelsesfest Lørdag den 13. November.

Søborg og Omegns Motorklub

Onsdag den 3. November paabegyndes en Præmieskydning og et Præmie Billard Spil i Klublokalet. Skydningen og Spillet afsluttes hver Klubaften og Præmien tildeles Vinderen. Alle fremmødte faar derved en Chance for at vinde en Præmie. Det er ingen Turnering, der rækker over Vintersæsonen.

De nærmere Regler bekendtgøres i Klublokalet.

Onsdag den 10. November afholder Klubben sin ordinære Efteraarsgeneralforsamling i Borgernes Hus, Søborg Hovedgade 77, Kl. 19.30 med følgende Dagsorden:

1. Valg af Dirigent.
2. Formanden aflægger Beretning.
3. Behandling af indkomne Forslag.
4. Valg af Formand.
5. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
6. Valg af Revisor og -suppleant.
7. Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet paa Generalforsamlingen, maa indsendes til Formanden, Karl Henriksen, Nøkkerosvej 55, NV, senest Fredag den 5. November.

Lørdag den 13. November afholdes Andespil og Bal i Borgernes Hus Kl. 19. Tag Venner og Bekendte med til denne Aften.

Nimbus Klubben, København

Den 15. oktober afholdt klubben sin første festaften med film og dans. Der var mødt 80 deltagere, så det spæde godt for en god vintersæson.

Fredag den 5. november kl. 20: kegleaften; den aften skal vi også have lille-mor med.

Lørdag den 20. november kl. 19: andespil og dans. Vi møder alle og tager et par venner med.

De, der ønsker at deltage i den ekstra tur lørdag den 27. november, må møde i Andedammen den 25. november kl. 20 for at få den nødvendige instruktion og ammunition.

Fredag den 3. december kl. 20 afholdes den ordinære generalforsamling. Dagsorden ifølge lovene.

A. Elias.

Glostrup og Omegns Motorklub afholdt Torsdag den 7. Oktober Diskussionsmøde i Jernbanehotellet. Der blev diskuteret Strandgrund og Orien-

MOTORCYKLE REPARATØRER

København

VELOCETTE Excelsior-Henderson
Motor Co., H. C. Ørstedesvej 23, F. —
Centr. 6581. — Reservedele - Tilbehør

Køge

A. J. S. Herluf Christiansen
Nørregade 39 — Specialværksted for
Motorcykler — Motorcykle Køreskole

teringsøvelser. Angaaende Strandgrunden enedes man om, at nu skulde der gøres et Arbejde, for at denne kan komme i en saadan Stand, at Medlemmere Glæde af den. Der paabegyndes Søndag den 24. Oktober.

Poul Hansen tilbød at stille det af ham ved Brøndbyvester Strand staaende Hus til Raadighed for Klubben, og merne til næste Sommer kan faa noget dette vil snarest blive flyttet ned paa Grunden.

Til Slut drøftedes Orienteringsøvelserne. Formanden og Roholte, der havde deltaget i nogle Møder sammen med flere andre Klubber, fremkom med en Redegørelse for, hvad man havde drøftet paa disse.

Lørdag den 16. Oktober afholdtes i Jernbanehotellet Stiftelsesfest. De ca. 100 Deltagere havde her en fornøjelig Aften.

Andespil og Bal afholdes Lørdag den 6. November Kl. 19.30 i Jernbanehotellet.

Motorklubben København og Omegn

Husk Revyen paa Gimle Lørdag den 6. November Kl. 18.00. Klubbens egne Medlemmer medvirker, saa vi skulde gerne se Salen fyldt denne Aften.

Fredag den 19. November Kl. 19 Tor-

skegilde paa Gimle (kun for Herrer). Tegningen slutter den 71. Novbr., saa ring snarest til Villy Sørensen, Taga 5832 x og Byen 3198, hvis du ønsker at deltage.

Torsdag den 25. November Kl. 19,30 Kagleaften paa Gimle. Taga 4180.

Als Motor Sport

Ved sidst afholdte Generalforsamling afgik Gunnar Laursen som Formand og Jens Christensen som Kasserer.

Nyvalgt Formand er Sølner Rasmussen og Kasserer Ejnar Poulsen.

Bestyrelsen har konstitueret sig saaledes: Formand Sølner Rasmussen, Næstformand Peter Andersen, Kasserer E. Poulsen, øvrige Bestyrelsesmedlemmer er: H. Rüz, Georg Laursen og Svend Oluf Jensen.

Suppleanter Jens Christensen og John Nielsen.

B. S. A. Klubben

Pakkefest Lørdag den 13. November Kl. 19,30 i »Martini«, Borups Allé 233. Der spilles udelukkende om dejlige store fede Ænder, saa vi haaber, at alle Medlemmerne prøver Lykken. Venner og Bekendte er hjertelig velkommen. Efter spillet Bal til Tonerne af Stockmars glimrende musik.

Medlemsaftenen i »Rossini« Torsdag den 25. November er aflyst, da Forholdene der ikke mere er passende for os. Vi prøver at finde et egnet Lokale,

hvorom Medlemmerne senere vil faa Underretning. (Valby 4427 u).

Horsens Nimbus Klub

Klubben afholder Fredag den 5. November Kl. 20 stort Andespil paa Nørregades Hotel, saa maa vi møde talrigt op med Familien og Venner og Bekendte; vi skulde jo gerne have en god Aften. *Sekretæren.*

Sports Motor Klubben

afholder Generalforsamling Onsdag d. 24. November Kl. 19.30 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade. Valg efter Lovene.

Forslag, som ønskes behandlet, indsendes skriftligt til Sv. Westergaard, Sporemagervej 14, senest den 16. November 1948. *S. W.*

Svendborg Automobil Klub

afholdt onsdag den 13. oktober 1948 et velbesøgt spillegilde på hotel Ærø. Spillelysten var stor såvel under spillet som ved det efterfølgende amerikanske lotteri, og der blev til festudvalgets glæde et pænt overskud. Dette var særlig velkomment af hensyn til den forestående 25 års stiftelsesfest, der afholdes lørdag den 11. december.

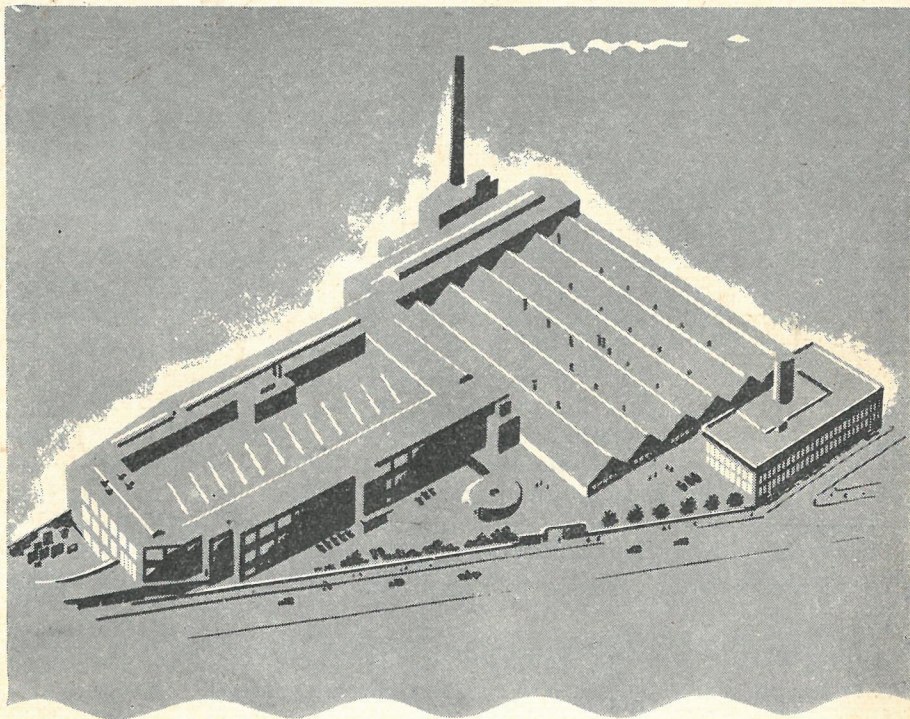
Medlemmerne bedes reservere klubben denne aften, der festligholdes ved en middag i Borgerforeningen. Nærmere meddelelse herom vil blive tilsendt medlemmerne.

Danmarks Motor Union: fg. Præsident Fabrikant N. K. Pedersen, Hersegade 1, Roskilde, Tlf. 533. Generalsekretær Vald. Hoffmeyer. Sekretariat: Valbygaardsvej 26, København, Valby. Tlf. Valby 99 — 5966.
Fyens Motor Union: Formand, Fabrikant Karl Madsen, Nørregade 54, Odense. Sekretariat: Vestergade 59, Odense. Tlf. 104.
Jyllands Motor Sportsunion: Formand: Kaj O. Nielsen, Dannebrogsgade 52, Aalborg, Tlf. 6762. — Kasserer: Egon Nielsen, Graven 17, Horsens, Tlf. 820. Sekretær: Kr. Kvist, Teglværksallé 13, Aalborg.
Lolland-Falsters Motor Union: Aage Wæver, Vesterbro 38, Maribo.
Sjællands Motor Union: Formand, Faktor Poul Rasmussen, Taga 7228, Bispeparken 5, København NV. Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V., Luna 155.

Redaktion og Ekspedition: Valbygaardsvej 26, København-Valby, Valby 99 — 5966.
Ansvarshavende Redaktør: Vald. Hoffmeyer.
Annonceekspedition: Einer Ulrichs Reklamebureau A/S, Kultorvet 2, C. 3133.

7x28 B
S. Hansen

HVER 3. BIL I DANMARK ER EN GENERAL MOTORS VOGN



DANMARKS STØRSTE AUTOMOBILFABRIK FYLDER 25 AAR

For General Motors, Verdens største Industriforetagende, markerede Aaret 1923 Indgangen til en ny Epoke. Den første Samlefabrik uden for U. S. A. skulde placeres, — og Valget faldt paa Danmark.

Gennem 25 Aar har General Motors danske Fabrik givet Beskæftigelse til Tusinder af Mennesker, og Eksporten har gjort den til et værdifuldt Aktiv for Landet. I de senere Aar er Fabriksanlæggets Nytteareal blevet tredoblet til 56.000 m², med Beskæftigelsesmuligheder for over 1500 Mand. General Motors danske Fabrik staar parat til at tage fat paa Fremtidens Opgaver.

G E N E R A L



M O T O R S

1923

25. Oktober

1948

