

MOTOR ^{og} Sport

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION



MARTS

1949

4. AARG.

»DANMARKS MOTOR UNION«

Ordinært repræsentantskabsmøde

afholdes søndag den 10. april kl. 10 i Klostergården, Aarhus.

DAGSORDEN;

- Valg af dirigent.
- Konstatering af møderet og stemmetal.
- Beretning.
- Regnskab.
- Forslag.
- Valg af
 - Generalsekretær.
 - Præsident.
 - Formand for sportsudvalget (evt.).
 - 2 medlemmer til sportsudvalget.
 - 2 revisorer.
- Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet, skal være sekretariatet i hænde senest tre uger for mødet.

Kun klubber, for hvem der er indbetalt kontingent for april kvartal, har adgang til mødet.

Bestyrelsen.

SJÆLLANDS MOTOR UNION

Ordinært repræsentantskabsmøde

afholdes søndag den 3. april kl. 10 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10, København.

Dagsorden i henhold til lovene.

Adgang til mødet har klubbernes formænd, eller en med skriftlig fuldmagt forsynet stedfortræder, samt en repræsentant.

Kun klubber, der har indbetalt kontingent for april kvartal, har adgang til mødet.

P. B. V.

Poul Rasmussen.

Sjællands Motor Union erindrer om medlemsaftenen den 23. marts kl. 19,30 i »Karnappen«, det er den sidste mødeaften i denne vintersæson. Billetter hos klubbernes formænd.

Sammenkomster er — som sædvanlig — uden Damer.

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1949

MARTS

4. Aargang

Fyens Motor Unions Repræsentantskabsmøde

Fyens Motor Union afholdt den 26. februar sit ordinære repræsentantskabsmøde og kunne ved samme lejlighed fejre sit 25 aars jubilæum.

Efter at konsulent Bünger, Svendborg, var valgt til dirigent, konstateredes de mødte klubbers medlemstal og stemmetal. Samtlige klubber med undtagelse af Haarby Motor Klub var mødt og repræsenterede ialt 20 stemmer.

Formanden, fabrikant Karl Madsen, bød de mødte repræsentanter samt pressen og DMU's generalsekretær Hoffmeyer velkommen, fra de øvrige landsdelsunioner, Jyllands, Lolland-Falsters og Sjællands var der sendt en meget smuk sølv-dirigentskloke, som han mente, man burde indvie ved denne lejlighed.

Den smukke gave hilstes med kraftigt bifald som tak.

Formanden aflagde en fyldig beretning om det forløbne år.

Forbudet mod motorløb havde naturligvis ikke kunnet undgå at præge klubbernes arbejde, men alligevel var medlemstallet kun faldet ubetydeligt nemlig fra 1602 til 1580 medlemmer.

Man nåede i 1948 at afholde 1 trial og 8 baneløb, og for 1949 er der til løbskalenderen anmeldt 6 trials og 12 baneløb. Arrangementet af nordiske banemesterskabsløb for 1949 var overdraget Fyens Motor Sport og vil blive kørt den 25.-9. Fynske banemesterskaber køres den 7.-8., arrangeret af Bogens Motor Klub.

Sagfører Copman aflagde Regnskab, der ligesom beretningen godkendtes.

Valgene blev dagens sensation. Der foresloges straks genvalg af fabrikant Karl Madsen, men efter en kort stilhed foreslog Güllitz, »Odin«, kørelærer Arnold Nielsen, Børgense. Karl Madsen blev stærkt anbefalet af Bünger, Ejner Jensen og Vald. Petersen m. fl., men ved afstemningen valgtes Arnold Nielsen med 12 stemmer mod 8 for Karl Madsen.

Til sportsudvalget valgtes Güllitz, Lund og R. Rasmussen og til revisor genvalgtes Ejner Jensen, efter at være stærkt opfordret dertil fra flere sider.

Under eventuelt besvarede Hoffmeyer en forespørgsel fra konsulent Bünger vedrørende DMU's fremtidige turistservice, som man ikke var tilfreds med. DMU vil søge at præstere den bedst mulige service. Hvad toldpapirer angår, vil man som hidtil være til hjælp, men opnåelse af selvstændig udstedelse af disse papirer er for tiden umulig, da den hviler paa internationale garantier.

Vald. Petersen udtalte en varm tak til den afgående formand for hans store og uegennyttige arbejde og Karl Madsen takkede for den tillid, der havde været vist ham i hans funktionstid.

Senere samledes man til nogle timers samvær i anledning af jubilæet, hvor bl. a. generalsekretær Hoffmeyer paa DMU's vegne overrakte DMU's store hædersplakette til Svendborg Automobil Klub i Anledning af klubbens nylig overståede 25 års jubilæum og fabrikant Madsen som tak for hans store indsats gennem en lang årrække.

NORDISK MOTORCYKEL FORBUNDS KONGRES

Nordisk Motorcykel Forbund afholdt sin årlige Kongres i Kongelig Dansk Automobilklubs lokaler i Oslo den 1. februar. Norge var repræsenteret ved præsidenten, Erling Sande, formanden for NMK's Oslo afdeling, Rolf Lau, og generalsekretær Macke Nicolaisen samt generalsekretær i Oslo afdeling Johannesen; Finland var repræsenteret ved Martti Ekeröth og Danmark ved præsidenten for DMU N. K. Pedersen, formanden for SMU Poul Rasmussen og generalsekretær Hoffmeyer.

Efter at præsidenten havde budt deltagerne velkommen, aflagdes en kort beretning fra de forskellige lande, hvorefter det fremgik, at motorsporten såvel i Norge som i Danmark havde været stærkt generet af forholdene, i særdeleshed de bestående forbud og restriktioner.

Man drøftede Sveriges udmeldelse af forbundet, som man fra alle landene udtalte sin beklagelse over. Imidlertid forelå der fra Sveriges motorfederation en meddelelse om, at man, selv om man ikke ønskede atter at indtræde i NMF, dog ønskede det bedst mulige samarbejde opretholdt og at man var villig til at deltage i evtl. fælles konferencer landenes organisationer imellem.

Der var fuld enighed om at et godt og forstående samarbejde med Sverige vil være af den største betydning for motorsporten, bl. a. ved en livlig udveksling af førere, arrangement af landskampe og ikke mindst ved arrangement af nordiske mesterskabsløb, hvori alle 4 landes bedste kørere deltager og man enedes om, så snart lejlighed måtte gives, at søge arrangeret en fælles conference, som af Sverige antydet.

Man enedes om at omkostninger i fælles interesse, f. eks. ved repræsentation i særlige tilfælde, deles af de NMF tilsluttede organisationer. På NMF's kongres i 1948 drøftede man en

ændring i reglerne for afgørelsen af de nordiske mesterskaber, der hidtil er tilfaldet den fører, der har opnået dagens bedste tid.

Fra Danmark forelå et forslag om at ændre dette således, at mesterskabsløbene køres i indledende heat og slutheat, således at vinderen af slutheatet bliver nordisk mester.

Fra norsk side ønskede man at overveje forslaget nærmere og det vedtoges at generalsekretær Johannesen og Poul Rasmussen skulle konferere nærmere om samme og søge at komme til et endeligt resultat.

Vi kan oplyse, at disse forhandlinger har ført til, at Norge såvel som Finland har givet deres tilslutning til det danske forslag.

Landsholdskonkurrence i forbindelse med de nordiske mesterskaber afgøres stadig på den tidligere måde, således at bedst sammenlagte tid for de 3 hurtigste deltagere fra hvert land er afgørende for bedømmelsen.

De nordiske mesterskabsløb for 1949 tildeles Danmark for 1000 m bane og køres den 25. september og Norge for 400 m bane. Datoen for dette løb opgives senere. Bakkemesterskabsløb afholdes ikke i 1949.

Det oplystes, at Nordisk Motorcykel Forbund kan fejre sit 25 års jubilæum i 1950 og man anmodede Hoffmeyer om at udarbejde en oversigt over forbundets historie i dette tidsrum.

Ved valgene oplystes, at Norsk Motorklub søger at optage en udvidet turist-service for sine medlemmer og kunne tænke sig et samarbejde med Danmark og Finland på dette område.

Ved valgene til præsidium blev Erling Sande genvalgt til præsident med akklamation, Ekeröth, Finland blev valgt til vicepræsident og Rolf Lau, Norge, til generalsekretær.

STØRRE SIKKERHED PAA VORE VEJE

I forrige måned foretoges en meget interessant demonstration ved aftenstid på vejen gennem hareskoven og norre skov, hvor der langs vejens sider var opstillet en række advarselmærker, vejtafver og vejskilte, ligesom man passerede cyklister, parkerede biler og bomme, der alle viste sig at være udstyrede med meget effektive afmærkningstegn, som netop trådte i funktion på det tidspunkt, hvor der var brug for dem, nemlig når en bil skulle passere.

En meget talrig og udsøgt forsamling med trafikminister Petersen i spidsen, og desuden en række fremtrædende repræsentanter for politi, vejvæsen, motorsagkyndige og presse, var indbudt til at overvære demonstrationen, der var arrangeret af KDAK, og ledet af generalsekretær K. J. Ibsen.

Ved ottetiden samledes de indbudte i KDAK's lokaler, hvor generalsekretær Ibsen gav de første oplysninger om formålet med den forestående demonstration, der skulle foregå på »gerningsstederne«.

Formålet var at præsentere et nyt produkt — »scotchlite« der har den egenskab, at reflektere lysstråler i meget stærk grad, og som derfor bl. a. vil være egnet til at gøre advarselstavler betydeligt effektive i mørke, hvor det jo ellers ofte kniber både med at se dem og navnlig at se dem i rette tid.

En kortege på 25 automobiler førte gæsterne ud ad ruten, der gik fra skovbrynet til Farum, og hvor man fik rig lejlighed til at konstatere produktets udmærkede egenskab. Ganske vist var vejret klart og månelyst, hvad der svækker refleksvirkningen i nogen grad, medens den i tæt mørke virker fuldt ud.

Ved en efterfølgende sammenkomst gav opfinderen, M. Maurice Dutruit, en række oplysninger om det — her i Danmark nye produkt, hvorefter vi gengiver et uddrag.

Scotchlite er i virkeligheden ikke noget nyt produkt, idet de første praktiske udendørs anbringelser blev foretaget i Amerika allerede i 1939, ligesom krigens udbrud. Under krigen var hele produktionen reserveret den amerikanske hær og flåde til anvendelse på landjorden, i luften og på vandet, og på den måde strakte forsøgsområderne sig over det meste af jordkloden, under næsten enhver form for klima.

Scotchlite er fremstillet af et særligt vejrbestandigt plasticmateriale, hvori millioner af mikroskopiske glasperler er indlejret og varigt fastgjort til bagstykket. Der er omkring 77 millioner glasperler pr. kvadratmeter, som virker som reflektorer, der kaster lys tilbage til lyskilden, og kun til denne, uden nogensomhelst spredning eller divergens, og hvad der er endnu mere vigtigt, uden at blænde.

Produktet fremstilles i øjeblikket i 22 forskellige farver, der aldrig udviskes, hvilket er tilfældet med enhver god maling, og de forsøg, der er foretaget på laboratorier og oppe i bjergene i 2500 meters højde, hvor de ultraviolette stråler er særligt stærke, har vist, at det overhovedet ikke påvirkes af de ultraviolette stråler, ligesom det kan modstå regn, sne, frost og saltvand.

Scotchlite findes i ruller og kan ved hjælp af et særligt klæbemiddel let anbringes på enhver glat overflade — stål, jern, aluminium, beton og krydsfinér, og kan også fås på bomuldsklæde, som kan vaskes og styges uden at miste sine reflekterende egenskabet.

Synligheden om natten er naturligvis forskellig for de forskellige farver. Det synlige genskin af f. eks. rødt er 30 gange større end det synlige genskin af en hel hvid overflade af samme form og størrelse og set under de samme betingelser. Det synlige genskin af sølv er 220 gange større end genskinnet af

en hvid overflade. Om dagen ser scotch-lite ud som en hvilken som helst god maling.

Anbragt på trafik-skilte giver produktet disse skilte en stor fordel frem for normale trafik-skilte. Scotchlite trafik-skilte tjener deres formål fuldt ud hele døgnet rundt. Om dagen giver de deres budskab eller advarsel lige så godt som ethvert andet skilt, og om natten råber de denne advarsel ud med nøjagtig samme gode farver som om dagen. Når et køretøj nærmer sig, lyser scotchlite op som ved trylleri, og forsvinder så igen i mørket, så snart køretøjet er kommet forbi, rede til atter at lyse op, når det næste køretøj kommer.

En anden stor fordel ved scotchlite for trafik-skilte er, at skiltene fremtræder som et synligt mål på lang afstand. Grundet på det moderne køretøjs store hastighed er dette af stor vigtighed, for at den motorkørende kan reagere og foretage de nødvendige manøvrer, for det

farlige sted nås. Disse trafik-skilte er synlige på 1000—1500 meters afstand.

Tid trods for det skrøbelige udseende er evnen til at modstå vandalisme meget stor, og det vil være uhyre vanskeligt at ødelægge et scotchlite skilt. Selv om nogle få tusinde perler slås i stykker af en sten, der kastes mod skiltet af et barn, vil de reflekterende egenskaber og tydelighed ikke blive forringet, da de millioner af perler, der er tilbage, stadigvæk virker til fuldkommenhed. Scotchlite skilte anbragt langs vejene, behøver normalt ikke at renholdes, da regnen regelmæssigt vasker støvet fra vejen af. Hvis skiltene er for snavsede eller fulde af mudder kan de let vaskes med vand og svamp.

Mon ikke anvendelse af dette fremragende produkt burde påbydes på alle advarselsskilte af særlig betydning, ikke mindst ved de mange ubevogtede jernbaneoverskæringer landet over, der jo desværre stadig virker som dødsfælder.

MØDE I PERMANENTA KOMMITÉ

Alle fire nordiske landes store internationalt anerkendte motororganisationer, tre fra hvert land, har for mange år siden dannet denne permanente komité, der samles mindst en gang årligt for at drøfte emner af fælles interesse, og om muligt søge vigtigere problemer løst nogenlunde ensartet i de forskellige lande.

For Danmarks vedkommende er Forenede danske Motorejere, Kongelig Dansk Automobil Klub og Danmarks Motor Union tilsluttet P.K., som dens forkortede og mest benyttede navn nu er.

P.K. afholdt sit sidste møde d. 31. januar og 1. februar, og her var Danmarks Motor Union repræsenteret ved præsidenten N. K. Pedersen, formanden for S.M.U. Poul Rasmussen og generalsekretær Hoffmeyer.

Fra hvert land aflægges rapport over forholdene, for at give samtlige repræsentanter et lille indblik i, hvad der er foregået af interesse. For Danmarks vedkommende aflagde direktør Wittig F.D.M. denne rapport, hvori han gav en oversigt over zoneordningen, og over de skridt, der fra motororganisationernes side er foretaget for at opnå ophævelse af denne for de motorkørende ret generende indskrænkning af kørselen. Videre gav direktør Wittig en oversigt over afgiftsspørgsmålet, hvor det som bekendt lykkedes motororganisationerne at afværge en fordobling af vægtafgiften, samt at udvirke, at den forhøjede afgift, i lighed med tidligere afgift, anvendes til afdrag på vejgælden, og ikke til afbetaling på statsgælden.

Hvad gummisituationen angår, er den nu sådan, at lastvognene må anses for

nogenlunde forsynede, og at importen er så stor, at det kan forudses, at gummiet inden længe vil blive frigivet.

Reserveelssituationen har voldt betydelige ulemper, men der er sket nogen forbedring, siden motororganisationerne i 1948 startede en pressekampagne for øget tilførsel af automobilreservede. Automobilbranchen havde krævet indførsel for 25 millioner kr., og der er efterhånden indført for ca. 10 millioner.

Efter Krigen blev der af motorbranchens organisationer opstillet et importprogram, hvorved den danske motorkøretøjsbestand i løbet af tre år skulle bringes op til førkrigstidens.

Programmet omfattede bl. a. en import af 35.000 personvogne, herunder drosker m. v. og 16.400 egentlige lastvogne, 11.000 varevogne og 9000 motorcykler, men dette program har ikke tilnærmelsesvis kunne holdes, idet tilgangen af nye personvogne indtil udgangen af 1948 kun har været ialt ca. 10.000, last- og varevogne ca. 14.000, hvilket har været ganske utilstrækkeligt til en fornyelse af bestanden, der nu gennemsnitlig har en faretruende høj alder.

Ifølge regeringens »langstidsprogram« regnes der i de fire år, Marchallplanen omfatter, med en indførsel af ialt ca. 22.000 last- og varevogne og 21.000 personvogne m. v., altså betydeligt mindre end branchens program for tre år, og heri er endda ikke taget hensyn til en normal fornyelse af vognparken.

For motorcyklernes vedkommende er der efter krigen indført 3300, foruden at NIMBUS fabrikken har fremstillet det samme antal, men da branchens program har beregnet 9000 for tre år, er der altså også for disses vedkommende et utilfredsstillet behov, om ikke slet så stort som bilerne.

Hvad vejnettet angår, er hoved- og landevejene i hovedsagen bragt i god stand igen efter det hårde slid, de var underkastet i besættelsestiden, men på grund af mangel på arbejdskraft og materialer er bivejsnettet mange steder i en utilfredsstillende forfatning, og af samme grund har man måttet afstå fra at tage fat på større nyanlæg af planlagte veje og viadukter.



Finlands rapport.

Det oplystes, at antallet af motorkøretøjer, indbefattet motorcykler, d. 30. juni 1948 var 89% af førkrigstidens, men indenfor de forskellige grupper er forskydningen højst forskellig. Antallet af personbiler er således gået ned fra 29.000 til 17.100 eller 59%, lastbiler er derimod steget fra 19.600 til 28.900, busser er faldet fra 3160 til 2200 og motorcykler fra 7500 til 4600.

Antallet af personbiler var i 1946 nede på 9276, men steg i 1947 til 13.800 og altsaa i 1948 til 17.100. Denne relativt stærke stigning skyldes, at trafikken med personbiler blev frigivet i februar 1948.

Benzin er rationeret og udgør pr. måned 50—200 liter for personbiler, lastbiler mindst 500 liter, busser i forhold til køredistance og motorcykler 50 liter.

Som man ser, er lastbilgruppen den eneste, der kan opvise en direkte stigning, og grunden hertil må søges i den omstændighed, at transportvæsenet er blevet stærkt motoriseret, og at alene transporten pr. bil af trævarer er steget fra 3,1 millioner m³ i 1938 til 14,6 millioner m³ i 1947.

Personbiltrafikken er ikke underkastet nogen indskrænkninger, udover hvad rationeringen medfører.

Importen af benzin var nøjagtig den samme i 1948 som i 1939, nemlig 148.000 tons.

Statens indtægter af biltrafikken beløb sig i 1947 til 1.726,5 millioner fmk., der fordelte sig med skatter 256 millioner fmk., told af benzin 1328 millioner, gummi 46,6 millioner, personbiler 10 millioner og lastbiler 86 millioner., her-til kommer told af reservedele og lignende, samt indtægter for førerbeviser, syn af biler o. s. v.

Da statens udgifter til vejvæsenet samtidig beløb sig til 1176 millioner fmk., vil det sige, at motorafgifterne dækkes hele beløbet plus 550 millioner fmk.

Norges rapport.

Af Norges rapport fremgår det, at antallet af motorkøretøjer ved udgangen af 1947 var ialt 134.394, hvoraf 55.415 var personbiler, 43.344 lastbiler og 21.381 motorcykler.

I 1948 har der så godt som ingen import af biler fundet sted. Der er indført et mindre antal personbiler på licenser givet i 1947 og desuden en del bus- og lastbilchassisser, og for 1949 er der foreløbig ikke påtænkt nogen import. hvad der selvfølgelig vil betyde en tilbagegang for bilparken og biltransporten i Norge.

Der betales stadig 18 pr. liter benzin i vejafgift, og omsætningsafgiften, der går direkte i statskassen, beregnes også af benzinen med 6,25 %.

De stærkt progressive procentsatser for luksusskatten beregnes fremdeles efter prislisteprisen fra 1939 med et til-læg på 60 %. Denne beregning gælder for alle vogne, indregistrerede efter 1. januar 1947. Efter internationale for-handlinger er tolden for biler og reser-vedele blevet nedsat fra 10. juli 1948.

Fra 12. januar 1948 indførtes skær-pede kørselsrestriktioner saaledes, at personbiler, der ikke har særlig køre-tilladelse, kun må køre hverdage mel-lem kl. 5 og 20 og kun indenfor en ra-dius af 25 km. Restriktionerne har vir-ket stærkt hæmmende på de forskellige områder, og har været bekæmpet kraf-tigt af motororganisationerne.

I 1948 trådte en ny ferielov, der gav alle ret til 3 ugers ferie, gav motoror-ganisationerne anledning til at opnå ad-gang til ferie- og week-endkørsel i som-mermånederne, og man arbejder nu på en frigivelse af kørselen.

I 1949 vil man få en ny stor bilfærge i drift mellem Kristianssand og Hirtshals.

De tre organisationer, Kongelig norsk Automobil Klub, Norges Automobi-l Forbund og Norsk Motor Klubb, har i forening oprettet et »Oplysnings-

råd for biltrafiken» for organisationer indenfor bilbranchen.

Sveriges rapport.

Den 1. juli 1948 fandtes der i Sverige 247.280 automobiler, hvoraf 169.058 personbiler, 72.256 lastbiler og 5.966 busser, samt 151.896 motorcykler.

Behovet af lastbiler og andre køretøjer til forretningsbrug synes nogenlunde dækket, medens der er større efterspørgsel efter privatkøretøjer, end der kan tilfredstilles. Man frygter at indskrænkninger i importen i 1949 vil gøre det vanskeligt at dække den nødvendige fornyelse af vognparken.

I efteråret 1947 overvejede man, ligesom i Danmark midler til en indskrænkning i benzinforbruget, eventuelt gennem oplægning af et stort antal privatkøretøjer. Motor- og brancheorganisationerne startede, ligesom hos os, en frivillig sparekampagne, men samtidig indførtes af myndighederne forbud mod søndagskørsel.

Myndighederne fandt ikke resultatet af sparekampagnen tilfredsstillende og d. 20. april 1948 indførtes benzinrationering med månedlig tildeling. I første række en standardration, der for nødvendig kørsel kunne udvides efter behov. Samtidig med rationeringen ophævedes forbudet mod søndagskørsel og andre indskrænkninger.

Benzinforbruget andrager ca. 800.000 m³ årligt og prisen er for »Oxon« 68 øre pr. liter, hvoraf 18 øre er egentlig benzinafgift og 27 øre tilfældig skat.

I 1948 fremkom regeringen med et forslag om indførelse af nye skatter til et beløb af 500 millioner kr., hvoraf 178 millioner skulle skaffes gennem personbilerne, motorcykler og motorbrændstof, dels i form af en ekstra bilskat og dels en skat på 20 øre pr. liter benzin og 15 øre paa smøreolie. Forslaget blev forkastet af rigsdagen, men i stedet vedtoges ovennævnte ekstraskat på ben-

Den handler om Motorcykler:



**De kan
ikke undvære den!**

ALT om Reparationer, »speed tuning« og Vedligeholdelse af Motorcykler, fremstillet paa en populær og let tilgængelig Maade, saa enhver kan forstaa det. Den store, rigt ill. og smukt indb. Bog paa 400 Sider er delt i flg. Afsnit: Indkørsel, Tændrør, Dynamoen, Kablerne, Kæderne, Koblingen, Karburatoren, Hovedfeltersyn, Samling, Smøresystemer, Dæk og Slanger, Specifikationer paa alle alm. kendte Mærker, Fejlretningsskema, Tabeller, Speed Tuning, Vedligeholdelse m. m. m. samt et stort Stikordsregister, der gør, at man kan bruge Bogen som et Leksikon over Motorcykle-Problemer.

Haandbogen har faaet fine Anmeldelser overalt og anbefales bl. a. af Generalsekr. Vald. Hoilmeyer, D.M.U., Fagforeningsformand Alfr. Nielsen Auto- og Cyklemekanikernes Fagf. m. fl.

OGSAA DE MAA HAVE DEN!

Udfyld eller afskriv nedenstaende Kupon, medens Bogen endnu kan leveres.

Forlaget IVAR A/S, Vesterbrog. 19, Kbh. V.
(Evt. Hr. Boghandler:)
Undertegnede bestiller hermed Haandbogen
MOTORCYKLER.

1. Jeg ønsker Bogen frit tilsendt pr. konstant. Kr. 32,00.
 2. Jeg betaler Bogen med 16,00 Kr. ved Modt. og 16,00 Kr. pr. 30 Dage. Ejendomsretten forbeholdes til sidste Rate er betalt. — Streg det ud, De ikke ønsker.
- Her anføres tydeligt Navn, Stilling og Adr.:

zinen på 27 øre og på brændselsolie på 20 øre.

Tilførslen af bilgummi har været forholdsvis god, selv om der stadig er mangel på visse dimensioner. Nyt gummi til personvogne kan kun købes efter særlig tilladelse.

Grundet på mangel på såvel arbejdskraft som materialer, har udbygningen af Sveriges vejnet ikke kunnet gennemføres i det ønskelige tempo, men programmet for 1948, der omfattede arbejder for ca. 25 millioner, er dog stort set opfyldt.

Den udenlandske motorturisttrafik til og fra Sverige er steget i 1948, og navnlig har et stort antal svenske motorister besøgt Norge. Udenlandske turister har kunnet få den nødvendige benzintildeling, men har måttet søge om kuponer. Maximumstildelingen pr. gang

har været 300 liter. Norske bilister kunne ikke få kuponer ved grænsen, men henvistes til nærmeste lensstyrkelse.

Staten har nedsat et særligt udvalg, der skal undersøge turismens betydning i nationaløkonomisk henseende.

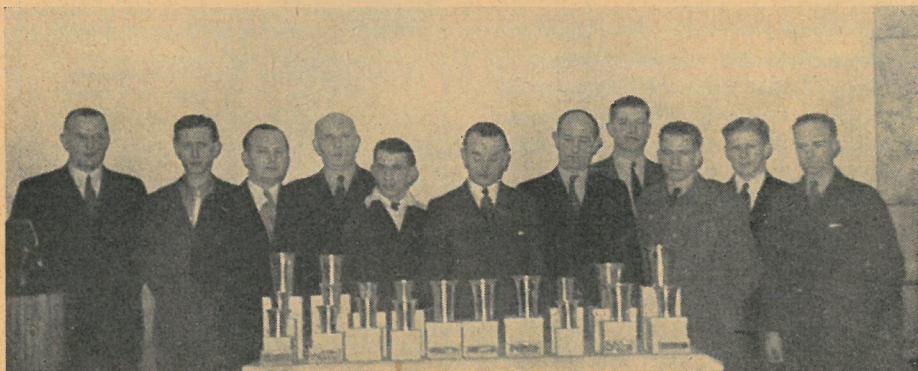
— — —

Fra norsk side rejstes spørgsmålet om en forenkling af formaliteterne ved indkørsel i Norge, hvor man nu skal underskrive en række tildels overflødige erklæringer, og man vil arbejde for at få gennemført en mere praktisk form.

— — —

Desuden diskuteredes en lang række sager af betydning for de forskellige landes organisationer og det bedst mulige samarbejde mellem disse. Problemer, som vi senere skal komme tilbage til.

FRA DEN SJÆLLANDSKE PRÆMIEUDDDELING VED DANMARKSMESTERSKABERNE



Fra v. DMU's præsident — E. V. Mathiasen — Viggo Bender — David Axelsson — H. Albrechtsen — Agner Hansen — Ejnar Andersen — Aage Andersen — Leif Bech — Irwing Irwinger — Svend Aage Sørensen.



Specialforretning i MOTORDELE

**St. Regnegade 5 . København K.
Telefon C 14361**

D. M. U.s advarsel og svaret fra de motorsagkyndige

Det er ikke unionens agt at genere de motorsagkyndige, ej heller at tærse langhalm på denne sag, vi søger kun at varetage vort medlems interesser — det er ledelsens pligt — derfor dette argument for den indrykkede advarsel.

Vort medlem indkaldes til syn, da motorsyklen af denne eller hin er blevet set på gaden, med et antal fremadlysende lygter, som loven ikke berettiger en M/C til at føre, nogle spotlight forlanges fjernet, nyt syn, men en tåge-lygte på sidevognen var ikke afmonteret, denne ville medlemmet gerne have lov til at beholde, hvorfor han forespørger SMUs Formand, om en sådan mulighed forelå, hertil svarede, at stod det i motorloven, at den ikke måtte være der, var der intet at gøre, men unionen var af den formening, at man ved syn ikke regnede med de parkeringslygter der benyttes som skærmlygter, men godt måtte have en større lygte på S/V samtidig, bad medlemmet forholde den motorsagkyndige dette, evt. om den sagkyndige kunne sige, hvor i loven det stod, at en S/V ikke måtte have en sådan lygte, dette foreholdt medlemmet hr. Rafn, men fik det svar (ifølge den til unionen indsendte klage) — vi vil blæse alle de små foreninger noget — herefter fjernes lygten selvfølgelig. Og så kommer det mest kedelige, det er opnoteringen til færdselspolitiet, at vedkommende er kørt ind fra den forkerte ende af gaden — mod rød færdselstavle, hvilket medlemmet benægter i sin klage, og samtidig forklarer, at han kun har kørt i den forkerte retning under foretagen bremseprøve, som jo sker på opfordring.

Havde hr. Rafn, straks han noterer motorcyklisten, meddelt denne, at han blev indberettet for en sådan forseelse, ville det med det samme have været klarlagt om en misforståelse forelå, og så havde der ingen advarsel kommet fra

EMU, for at man ville blæse os et stykke, ville vi ikke beklage os over, det er ene og alene medlemmernes tarv vi varetager, men det glæder os samtidig at have fået de motorsagkyndiges udtalelse for at blæsevejret er holdt op, og vi vil kunne få alle oplysninger, herfor vil vi bringe justitsministeriets motorsagkyndige vor bedste tak, og håbe på et godt samarbejde.

Sjællands Motor Union.

Fra Løbskalenderen

Marts

- 6. Sports Motor Klubben »Odin« — Trial.
- 20. Motor Klubben »Vestfyen« — Trial.
- 27. Viborg Motor Klub — Bakkeløb.

April

- 3. Fyens Motor Sport — Trial.

Forsidebilledet:

Vinterbillede fra Schweiz

PHILIPS AUTOLAMPER

til Afvisere



INTERESSANT NY BUSKONSTRUKTION

Det må hilses med tilfredshed, hver gang initiativrige, danske virksomheder giver sig til at fremstille danske færdigvarer af udenlandske halvfabrikata, således at dansk snille og arbejdskraft får nye virkemuligheder, idet det bliver muligt at drage nytte af udlandets specialiserede teknik og dansk håndværksmæssig dygtighed.

Dette er netop sket ved den nye Morris-Commercial bus, Dansk Oversoisk Motor Industri i Glostrup har lanceret. Den hypermoderne bus byder, foruden smukke linier, på adskillige interessante tekniske enkeltheder, og af dem er det modstandssvejsede stålkarosseri og det nye luftkonditionerings-system de interessanteste.

Forud for konstruktionen af det nye DOMI stålkarosseri fandt indgående undersøgelser sted for at udfinde den bedste fremstillingsmetode. Når resultatet blev valget af punktsvejset stålkarossedi med træindlæg, var det, fordi denne karosseritype på een gang forer stor styrke med ringe vægt. Mange karosserifabriker anvender træskelet, men det har gang på gang vist sig, at de slår sig, når de påvirkes af fugtighed, og de skruer, der tjener til at bolte plade og træskelet sammen, er ofte tilbøjelige til at fremkalde knirken og raslen, når de i tidens løb ryster løs. Dette undgås ganske i det nys punktsvejsede DOMI karosseri.

Mange udenlandske fabriker anvender også stålskelet, men da det som oftest er autogensvejset, betinges resultatet i alt for høj grad af svejserens dygtighed. Ved at anvende punktsvejsning, hvor det elektriske svejseapparat på forhånd er indstillet, så hvert svejsepunkt har den størst mulige og den samme holdbarhed og styrke, bortelimeres den menneskelige fejlfaktor. Derfor anvender DOMI punktsvejset stålkarosseri.

Den nye patentanmeldte karosserikonstruktion er opbygget af u-formede stålprofiler. I stålprofilerne indlægges cuprinolbehandlet asketræ, som derpå overdækkes delvis med stålplader, der punktsvejses på, så der dannes en lukket profil. Det er betydeligt stærkere end et trækarosseri — forsøg på laboratoriet for bygningsstatistik på Danmarks tekniske højskole har givet som resultat, at en DOMI karosseristolpe er 1,4 gange stærkere end en normal træstolpe af samme dimensioner.

Både bund, sider og tag i karosseriet er udført i denne konstruktion, der derfor har en enorm styrke og gør karosseriet delvis selvbærende. Samtidig bevirker det, at karosseriet kan tåle den fjedring, der opstår som følge af påvirkninger fra vejbanen, og der fremkommer ikke som ved et trækarosseri fænomener som revner i pladen ved vinduesstolperne, fordi disse slår sig ved ændring af træets fugtighedsindhold.

Ved fremstillingen af DOMI bussen har man for første gang i Danmark anvendt »jigs«, et hjælpemiddel, der i vid udstrækning anvendes i busproduktion i udlandet, fordi det på en simpel måde løser spørgsmålet om at opnå masseproduktionens fordele, der i det væsentlige består i, at enkeltelementer kan fremstilles uden individuel tilpasning, idet de på forhånd er standardiserede og så nøjagtigt fremstillet, at de på et senere produktionsstadium uden vanskelighed kan sammenføjes til et større hele.

»En jig« er en slags jernskabelon, der i dette tilfælde fastholder de enkelte stålprofiler, så de danner hele elementer, der er fuldstændig ens og dermed udskiftelige. Der er en særlig »jig« til sidekonstruktionen, en til tagkonstruktionen, en til endekonstruktionen og en til bundkonstruktionen.

De enkelte karosseriprofiler placeres

i »jig'en«, hvor en del af træudfyldningerne indlægges, og sammensvejsningen ved punktsvejsning til hele elementer finder sted.

På næste produktionsstadium anbringes de enkelte elementer på chassiset, hvor de punktsvejses sammen til det færdige skelet. Hele konstruktionen understøttes af en række konsoller, der er boltet fast på chassissrammen og svejset fast til stellet.

Man har på den måde opnået en delvis selv bærende karosserikonstruktion.

Skelettet beklædes dernæst med stålplade, der i forvejen er tilpasset i stykker, der passer nøjagtigt til skelettets dimensioner og fæstnes ved simpel om-bøjning omkring karosseriets stålprofiler uden anvendelse af nitter eller skruer, der kan fremkalde raslen eller støj, når de river sig løs.

Luftkonditioneringsanlægget er anbragt over de to forreste hjulkasser, hvor to luftkanaler med indstillelige

klapventiler er anbragt. Luften føres ind gennem kølgitteret, der her i begge sider er gjort bredere, så indfø-ringskanalerne dækkes af kølgitterets chromribber, og bagved disse er anbragt et messingvæv, der filtrerer luften. Den rensede luft presses ind gennem kanalrørene ved det overtryk, der opstår under kørslen, og opvarmes ved at passere gennem et varmelegeme, som er anbragt i hver af kanalerne.

Resultatet er, at man får en strøm af frisk, opvarmet luft ind i vognen. Til varmeanlægget hører endvidere dobbelte lamelvarmerør i venstre side af bussen. Varme-anlæggets ydeevne reguleres med en ventil, og desuden findes en særlig hane, der tillader at anvende varmeanlægget på tre forskellige måder passende til årstiden. Ved normal vinterkørsel indkobles lamelvarmerørene inde i bussen sammen med luftkonditioneringsanlægget. Er det ikke særlig koldt, kan luftkonditioneringsanlægget



anvendes alene, og drejer det sig om kørsel i stærk sommervarme, lukkes varmeanlægget fuldstændig, hvorved luftkonditioneringsanlægget virker kølende ved at bringe en frisk luftstrøm direkte ind i bussen, der også får frisk luft gennem ventilationsruder for og bag gennem fire ventilationsluger i loftet, så selv i den varmeste danske sommer risikerer man ikke at kvæles af varme inde i bussen.

Af andre raffinementer kan nævnes en speciel stor stoplygte i den rigtige højde bagtil i venstre side i et 220 gange 100 mm stort felt, der viser ordet »Stop«. I bagenden er der endvidere bagagerum, der har plads til reservehjul og værktøj. Rummet har indbygget automatisk belysning, der tænder, når klappen åbnes, og baglygten er tændt. I nedklappet tilstand kan klappen til bagagerummet anvendes som bagagebærer.

Bussen har plads til 28 passagerer foruden chaufføren og er meget smagfuldt udstyret indvendig med flødefarvet kunstlæderbeklædning på loftet og kunstlæderbeklædning på siderne svarende til betrækket på stolene. Stolebetrækket er uopskåret mekka — 50% uld og 50% bomuld — den ideale kombination for et slidstærkt betræk. Stoffet, der er imprægneret mod mølangreb, fås i tre farver: ren rustfarvet, rustfarvaet med diskret mønster og blå med diskret mønster. Gulvbelægningen er gummi eller linoleum med slidskinner.

De store splintsikre ruder i forbindelse med de buede hjørneruder giver et helt ugenert udsyn i hele bussen og skaber samtidig lyse og tiltalende lysforhold inde i bussen. I regnvejr sørger to kraftige elektrisk drevne vindskærmsviskere for, at udsynet fremad bevares. Strømmen til belysningen inde i bussen, den fra førersædet betjente trinbrædtbelysning og de to foran anbragte destinationsskilte, der har indirekte belysning, kommer fra en ekstra

dynamo med særligt relais og ampere-meter.

Alle dele, der kræver eftersyn eller vedligeholdelse, er let tilgængelige. F. eks. er det ekstra relais og sikringskasse monteret inde i vognen under instrumentbrættet. Påfyldning af vand og olie foregår uden vanskelighed, idet man kan komme til motoren gennem de oplukkelige destinationsskilte og fra det opklappelige forbrædt inde i vognen. I vognbunden er anbragt lemme, der giver adgang til gearkasse og bagaksel, samt støddæmpere.

Forbudet hævet

Ved bekendtgørelse af 10. februar 1949 har handelsministeriet ophævet det ved bekendtgørelse af 25. maj 1948 udstedte forbud mod motorløb m. v.

Klubberne kan altså nu atter trække vejret med sindsro, og tilrettelægge de for sæsonen 1949 planlagte arrangementer.

De klubber, der har anmeldt trials og bakkeløb i marts måned, har jo gået i uvished, hvad der jo nok har generet dem noget i deres forberedende arbejde, men forhåbentlig vil de trods alt få alt i orden i rette tid.

Dødsfald

Danmarks Motor Unions mangeårige revisor, Gas- og Vandmester Ernst E. Nielsen, er den 13. februar pludselig afgået ved døden.

Ernst Nielsen var i sin tid formand for en af Unionens ældste klubber G.V., som han ledede i en meget lang årrække. Sålænge D.M.U. har bestået, har han deltaget i de fleste repræsentantskabsmøder og vil være kendt og afholdt af de fleste medlemmer for de ældre årgange.

I en årrække har han beklædt posten som en af D.M.U.s revisorer og såvel unionens bestyrelse som hans mange klubkammerater vil bevare mindet om en trofast og god kammerat.

Fra vore Læsere.

Ung chauffør dræbt i ubevogtet jernbaneoverskæring, så ikke toget på grund af tågen.

Således lød overskriften over en ung mands død.

Hvem har ansvaret?

Under denne overskrift skriver herr Johs. Andersen, vintre mølle i Roskilde bladene d. 5. februar.

Hvem har ansvaret?

Med sorg og forfærdelse modtog jeg fredag den 28. jan. kl. 19,30 meddelelse om, at min chauffør var blevet dræbt af toget ved en overkørsel i Gislinge i Odsherred.

En ung rask mand, der pligttopfyldende udfyldte sin plads i samfundet, var pludselig på en brutal og meningsløs måde blevet revet bort fra sit arbejde.

Et hjem mistede pludselig en god og kærlig søn, en far, mor og søskende stod sørgende tilbage, uforstående om, hvorfor det netop skulle ramme ham, de havde kær.

Ingen kan trøste dem i deres sorg, ingen kan erstatte ham, der gik bort, en plads er tom og vil altid være tom, og hvem har ansvaret derfor?

Var Poul blevet dræbt af en anden bil, kunde den skyldige været fundet, men her, hvor det er et tog, der kommer brusende og knuser en ung skæbne, er skylden hans egen. Banen, med dens ubevogtede overkørsel, kan ingen skyld have, har endog muligvis krav på erstatning. Hvor idiotisk.

I mine øjne ligger ansvaret hos dem, der lader en sådan dødsfælde ligge ubevogtet hen. Ved selvsyn har jeg den 31. jan. konstateret, at det gode overblik, som pressen i denne sag skriver om, langt fra er til stede, især en aften som den 28. jan., hvor det var stærk tåge og dis.

Det frie udsyn over togets ankomst har man først ca. 40 m fra overkørslen i klart vejr. Signalet, der afgives af

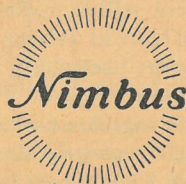
togføreren, kan høres i en personvogn, der holder stille med roterende motor, 16 sekunder før toget passerer overkørslen, i stille vejr; er der vindretning i modsat retning, kan det overhovedet ikke høres. Advarselsskiltet: 20 km = 100 m, står således, at kun folk, der véd, det står der, observerer det.

Advarselsskilte for enkeltsporet jernbane står ca. 3 m fra overkørslen, og ingen mennesker kan på 16 sekunder reagere således, at ulykken kunne være undgået.

Jeg bebrejder ikke togføreren, men banens ledelse.

Når togføreren har observeret bilen, burde hans instrukser lyde på »særlig agtpågivenhed, evt. opbremsning«, så toget kunne standse inden overkørslen.

Af os, der daglig sender vore lastbiler på landevejene, kræves alt. Vore vogne skal i enhver henseende være i betryggende stand, så lille en ting som,



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

at stoplygten ikke virker, eller et revnet lygteglas, kan forårsage en bøde. Af vore chauffører kræves agtpågivenhed i enhver situation, ethvert nok så lille uheld skal nøje undersøges. Chaufførens tilstand såvel som bilens bliver grundigt undersøgt, men banerne kører rask frem.

Ufatteligt er det, at banerne landet over stadig kan have denne særstilling, ufattelig, at de stadig kan få lov til at have disse ubevogtede dødsfælder liggende, og det forbavser mig, at der ikke fra såvel motororganisationerne som fra vognmændene, ja, fra alle motorkørendes side gøres noget effektivt for at få dette forhold ændret.

Hvor ofte læser vi ikke om disse ulykker, er menneskeliv dog regnet så lidt herhjemme, har vi råd til at lade det fortsætte på denne måde. Nej og atter nej.

Kan banerne ikke selv bære udgifterne dertil, må vi, der daglig betaler vore store afgifter til vejmillionerne, kræve, at der af disse stilles midler til rådighed til afskaffelse af enhver dødsfælde, ligegyldig hvor ubetydelig den måtte synes at være.

Dette er en sag, der har bud til alle.

»I dag mig. I morgen dig.«

Enhver, der vil være med til at rejse kravet: »Bort med dødsfælderne landet over«, ligegyldig hvor han eller hun bor i landet, bedes skrive til undertegnede. Kun navn og adresse. Konvolutten mærket med A.

Når ikke de ansvarlige vil forstå, at der må gøres noget, må vi, der udsættes for farerne, vise dem, at vi forlanger forandring på dette område.

Johs. Andersen,

Vintre mølle, Kr. Såby.

— — —

Jeg giver herr Johs. Andersen min fulde tilslutning, der er igennem årene flere gange slet alvorlige sammenstød ved ubevogtede overskæringer.

Nu må det være på tide, at vi motor-

folk tager affære, og vi må fordre at vore hovedorganisationer tager sagen op og går til myndighederne og forlanger betryggende sikkerhedsforanstaltninger af disse dødsfælder.

Endvidere henstiller jeg, at der udsendes en opfordring til hver enkelt klub, om at lade foretage en registrering af samtlige ubevogtede overskæringer i deres respektive områder, og samtidig indgive beretning om udsigtsforhold, beboelse, hække og andet, der kan dække frit udsyn, samt foretage opmålinger af disse og advarselstavlernes placering og afstand fra banelegemet, hvor stærkt trafikeret overskæringer er.

I det hele give en beskrivelse, så hovedorganisationen kan danne sig et skøn over forholdene.

Kan ovenstående medføre, at myndighederne tager sagen op til revision, og vi kan få alle disse overskæringer forsynet med blinklys, er formålet nået.

Schelde,

»Scratch«, Roskilde.

Vi kan kun give hr. Schelde vor fulde tilslutning og der er ingen tvivl om, at motororganisationerne har spørgsmålet under overvejelse. Andet sted omtaler vi et nyt afmærkningsprodukt, der sikkert vil være noget i retning af en forbedring af selve afmærkningerne, men der kan naturligvis også være andre mangler, som trænger til påtale og afhjælpning.

Nye verdensrekorder

Ifølge meddelelse fra FICM er der d. 25. januar sat ny verdensrekord i klasse B/S — 350 ccm m/sidevogn.

Rekorden er sat på monthlerybanen af førerne Vanderschrick og Francoise med 348 ccm Sarolea, som tilbagelagde 248,2 km i 2 timer eller 124 km pr. time.

Funch.

Fra Klubberne

Harley Davidson Klubben

Medlemmerne anmodes om at møde præcis 19,30 til klubmøderne, så vi kan få begyndt kaffebordet kl. 20.

Tirsdag den 8.-3. har vi en lille film, der skal køres.

Klubbens halvårlige generalforsamling bliver mandag d. 23.-3. 1949 kl. 20 i Jernbanecafeen, Vanløse. Og du har pligt til at give møde, for herigennem at være medbestemmende for klubbens arbejde frem i tiden.

Husk så mandag 28.-3. kl. 20 i Vanløse.

Angelo.

Motorklubben for Frederikssund og Omegn

afholdt sin årlige generalforsamling på hotel Frederikssund den 21./2. 49.

Efter formandens beretning og forhandlingsprotokollens oplæsning samt regnskabet godkendelse, gik man til valg af bestyrelse. Sekretæren (bogtrykker Theisen Krestensen) genvalgte, nyvalgte blev Eigil Mehr, repræsentant Schiødt, Otto Larsen og Oluf Thomsen.

Der vedtoges følgende Resolution:

Medlemmer af Frederikssund og omegns Motorklub, forsamlet til generalforsamling på hotel »Frederikssund« mandag den 21. februar 1949, opfordrer herved den ærede handelsminister til omgående at hæve »zone-ordningen«, da vi ikke kan se noget nyttigt formål ved til stadighed at bibeholde denne restriktion.

Resolutionen enstemmigt vedtaget.

M. Schiødt, dirigent.

Under eventuelt drøftedes forskellige spørgsmål angående et anlæg af motorbane på stadion ved Frederikssund.

Klubben afholder fastelavnstest på

søndag på Kalvøen med tøndeslagning fra motorkøretøjer.

Esbjerg Motor Sport

har afholdt generalforsamling på Park onsdag den 26. januar.

Man mindedes 2 af klubbens medlemmer, der i årets løb var afgået ved døden, nemlig værkfører Ole Olsen og cyklehandler Chr. Møller.

Af regnskabet fremgik det, at klubbens økonomi er rettet betydeligt op i det forløbne år.

Gunnar Christensen, Johs. Jæger og Hans Chron ønskede ikke at modtage genvalg, i stedet valgtes Stefansen, Westergård og Kjeldsen. Bestyrelsen ser nu således ud: Formand Ove Klint. Næstfm. Stefansen. Kasserer Ernst Olsen. Sekretær Kjeldsen og Westergård. Sportsudvalget: Villy Lauridsen og Eiv. Jacobsen. Festudvalget: Kaj Schultz og Ronald Andersen.

Vi minder om klubaftenerne den 1ste tirsdag i hver måned på Park.

KWK.

Nimbus Klubben, København

gør medlemmerne opmærksom på de fortsatte kortlæsnings-aftener i lokalerne Falkoneralle 96, den 7./3. og 29./3., men kom noget mere pr., der går for megen tid til spil på det grundlag. Endvidere gøres opmærksom på kegleaften med damer den 11./3. og afslutningsfesten den 26./3., som byder på store overraskelser, den aften tager man et par venner med.

Sv. Åge Søgård.

Nordre Birks Motorklub

Klubben afholdt ordinær generalforsamling d. 21./1. på Gentofte hotel.

Formanden aflagde beretning for det forløbne år, som blev godkendt.

Kassereren fremlagde regnskabet, som blev godkendt.

Valg. Formand O. Jensen, genvalg.

Næstformand O. Aalberg, genvalg. Sekretær E. Jørgensen. Bestyrelsesmedlem K. Christoffersen. Supl. Leander Madsen, genvalg. Revisor Alf. Sørensen, genvalg.

Under eventuelt fremkom der flere udtalelser angående sommerhuset og en del diskussion om lys og kraft i huset, men da klubben ikke havde råd til den store udgift hertil, blev der stiftet et fond »Hjælp til dækning af udgifter til elektrisk installation i sommerhuset«, hvortil flere medlemmer indbetalte et beløb.

Ved et senere bestyrelsesmøde er Kai O. Nielsen, Chr. Bjørnsen og K. Christoffersen valgt til fest- og sportsudvalg.

Husk klubbens afslutning på vinterens klubaftener og kegleturnering mandag d. 11. april kl. 19,30 på Gentofte hotel.

Alle møder.

Sekretæren.

Fyens Motor Sport

Vort traditionsrige, festlige og fornøjelige karneval afholdes lørdag den 19. marts 1949 i Næsbyhoved skov.

Nærmere meddelelse vil tilgå medlemmerne direkte, men reservere denne aften.

Festudvalget.

Motorklubben »København og Omegn«

Lørdag den 19. februar havde klubben tur til Helsingør, hvor vi afsluttede hos August Bendz og frue; hjertelig tak for den gode modtagelse. I turen var indlagt en øvelse, vindere blev Helge Agård, Svend Winkel, Rich Höxbroe, Schou Andreasen og Harry Frandsen.

Stiftelsesfesten den 27. marts bliver ikke, som meddelt i programmet, afholdt på Gimle, da bestyrelsen har ment vi i år skulle prøve noget nyt og billigere, nærmere om mødested og tid vil snarest blive tilsendt medlemmerne.

K. A. Taga 4180.

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

Aarhus

ROYAL ENFIELD
Special-Værksted for Motorcykler.
Krestensen & Nielsen
Randersvej 37 . Tlf. 12 559

Motorcycle Klubben »Svendborg«

Medlemmerne erindres om køreturen
12. marts, Ryttervej fra kl. 19.

Bestyrelsen.

Korsør og Omegns Motorklub

afholder ordinær generalforsamling
onsdag d. 30. marts 1949 kl. 20 på
»Klubhotellet« i Korsør.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Protokol.
3. Beretning.
4. Regnskab.
5. Indkomne forslag.
6. Valg af 3 bestyrelsesmedlemmer.
 - b. Valg af 2 suppleanter.
 - c. Valg af 2 revisorer.
 - d. Valg af 2 revisorsuppleanter.
7. Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen må indsendes til undertegnede senest d. 25. marts 49.

Gyldigt medlemskort skal forevises.

For K.O.M.

Henry M. Jensen, form.
Torvet 2, Korsør. Telf. 613.

Sports Motor Klubben

»København«

Pakkefesten d. 26./1. viste, at vore medlemsaftener med damer har deres berettigelse. Vi måtte tilsidst tage ståpladser i brug for at skaffe plads til alle.

Der startedes med fælles kaffebord, hvorefter auktion over medbragte, værdifulde pakker. Derefter uddeltes en del klubpræmier, bl. a. til Willy Nielsen og Preben Jensen og Egon Walther.

Bagefter gjorde præmietagerne gengæld med en kabaretoptræden, suppleret af et par af vore damer.

Lørdag d. 19. marts vil der blive afholdt kortlæsningsøvelse.

Glostrup og Omegns Motor Klub

Ved kortlæsningsøvelsen for klubbens medlemmer den 22. jan. 1949 blev Rich. Jensen med Jens Svendsen nr. 1. Helm Larsen med Jess Hansen blev nr. 2.

Den 19. marts 49 afholder vi kortlæsningsøvelse med deltagelse af interesserede. Alle er velkomne.

Den 26. marts 49 afholder vi en teaterforestilling hos »Maler Hansen« i Brøndbyvester, som skulle blive noget af det helt rigtige. Kaj Roholdt har arrangeret forestillingen, som spilles af lokale kræfter. Kaj har lovet at forestillingen bliver f. f. Reserver dagen. Alle bør møde op.

Medlemmerne bedes iøvrigt holde sig

underrettede om hvad der sker ved at se i klubbens opsatte skabe.

Sundby Motor Klub

Filmsaftenen den 2. februar i »Cafe Valhal« havde samlet stort besøg, ca. 50 medlemmer med damer så med stor interesse på de film, der af klubbens medlem, Hoffentzeth, var optaget under 2 feriebesøg i Norge.

Udflugten til St. Lyngby søndag den 13. februar fik et glimrende forløb. Turen gik over Ll. Lyngby ud ad snirklede veje, der sine steder var frosthårde, andre steder godt smattede, idet solen var kommet frem. Videre ud over nogle enge, gennem en mose ud til stranden af den skønne Arreso. En helt igennem vellykket tur, som man kun kan anbefale sportsudvalget snarest at gøre om.

Fastelavnsturen til Bregnerød kro den 20. februar, var af hensyn til medlemmernes mere private fester på selve fastelavnssøndag rykket en uge frem. Kattekonge blev Børge Sjøgren, Kattedronning fru Svend Petersen og Katteprinsesse en tilfældig lille pige, som havde fået lov til at være med. Præmie for det smukkeste pyntede køretøj tilfaldt igen i år Villy Hansen; hvis sidevogn var kamoufleret som et bedre radioapparat.

Medlemmerne gøres opmærksom på, at fristen for anmeldelse til deltagelse i teateraftenen i Røde kro's teater er 5. marts 1949. S. W. Nielsen.

Danmarks Motor Union: fg. præsident fabrikant N. K. Pedersen, Vasbygade 54. Tlf. Eva 5068. 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, Ålborg.

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.

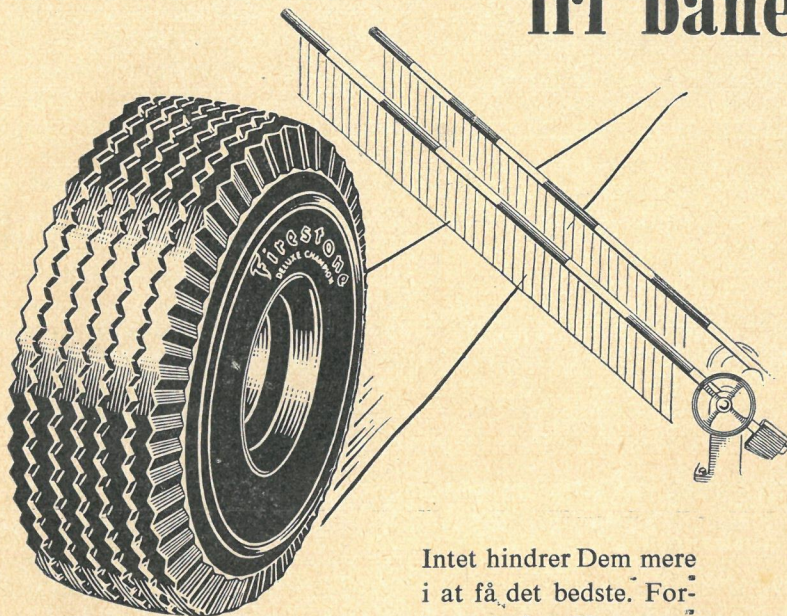
Redaktion og Ekspedition: Valbygaardsvej 26, København-Valby, Valby 99 — 5966. Ansvarshavende Redaktør: Vald. Hoffmeyer.

Annonceekspedition: Einar Ulrich Reklamebureau A/S, Kultorvet 2, C. 3133.

8

Løse 9 —

Nu er der fri bane



Intet hindrer Dem mere
i at få det bedste. For-
lang derfor **Firestone**,
når De køber dæk og
slinger.

Firestone

— *flest kilometer pr. krone*

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