

MOTOR *og* Sport

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION



APRIL

1949

4. AARG.

INDHOLD:

»Motor og Sport« og læserne	1	Til udlandet med motorkøretøjet	16—17
Redaktørskifte	2	D.M.U. protesterer mod 13 øres benzinafgif-	
Klubberne og ikke-medlemmerne	3	tens forlængelse	18
Telefon og fjernsyn i bilen	4	Træningslejr i Danmark	20
England vil erobre den absolutte motorcykle-		Zoneordningen nu helt urimelig	21
rekord	5	Læserne har ordet	22
Reaktionen mod dollargrinet	7	Omkring unionen	24
Motorcyklerne i U.S.A.	12	Sporten	27
Interview med fabrikant P. A. Fisker om		Fra klubberne	29
»Nimbus« og andet	13		

HUSK

MOTORLØB GENTOFTE STADION

Åbningsløb
søndag d. 24. april



Let Start med —



Vinterolie

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1949

APRIL

4. Aargang

»Motor og Sport« - og medlemmerne

DANMARKS MOTOR UNION vil gerne give medlemmerne så godt et medlemsblad som muligt. Vi vil bestræbe os på hver gang at levere et blad med så afvekslende og alsidigt stof, som det nu engang er gør ligt. Men vi kommer til at bede vore læsere være med til at skabe det gode blad, som det er vor hensigt og vilje at lave. Thi det skulle jo gerne være sådan, at medlemsbladet ikke ensidigt giver udtryk for meninger og tanker inde fra — vi vil også gerne høre meningstilkendegivelser udefra, fra de menige medlemmers række. Noget af det bedste læsestof i bladene er læserbrevene, og det hvad enten det drejer sig om dagblade eller medlemsblade. Når man læser de engelske motorblade, og det gælder både m. h. t. The Motor Cycle, Motorcycling samt Motor og Autocar, så er det stof, man har mest fornøjelse af at læse, netop de mange breve fra læserne, hvor mange og interessante emner tages op til diskussion og drøftelse. Det kan være aktuelle rationeringsproblemer, men langt hyppigere er det erfaringer med hensyn til de motorcykler og biler, læserne har ejet, deres ydeevne, deres benzinforgbrug og nu og da også små fiduser i den ene eller den anden retning, hvor hyppigt man må slibe ventiler, have hovedrepareret etc. Eller det kan være små oplevelser, man har haft med motorkøretøjet i ind- eller udlandet. Det er nemlig meget nyttigt og lærerigt læsestof den slags. Man bibringer andre motorkørende sine erfaringer og iagttagelser, så også andre kan høste godt af dem. Derigennem vil medlemsbladet kunne være til stor og positiv nytte og gavn for sine læsere. Vi håber, at læserne vil slutte op om tanken og være med til også derigennem at gøre bladet så godt, som det er muligt. Under rubriken »Må jeg få ordet...!« vil de menige læsere få plads til at tumle sig — hvad enten man vil skrive under mærke eller med navn og adresse.

Vi vil i denne forbindelse gerne henlede vore læsers opmærksomhed på artiklen inde i bladet om træningslejrene. Her er et Emne, som vi meget gerne hører de menige medlemmers mening om og syn på. Det sker ligeledes under: »Må jeg få ordet...!«

Ved en flittig meningstilkendegivelse fra medlemmernes side opnås der en større kontakt mellem medlemmerne og unionen (eller omvendt — hvis De vil foretrække det). Dette har også sin rent praktiske betydning: det er altid rart for unionen i en given situation at vide, hvor den har medlemmerne. Hvordan deres stilling er til de enkelte spørgsmål, der nu måtte trænge sig på i diskussionen.

...»Må jeg få ordet...!« Ja. Det er Deres...

Red.

Redaktionsskifte

Da jeg i sin tid atter overtog redaktionen af **MOTOR OG SPORT**, var det kun som en midlertidig foranstaltning, indtil man kunne finde en dertil kvalificeret afløser.

Det er nu lykkedes D.M.U. som redaktør af **MOTOR OG SPORT** at knytte den kendte motorjournalist, red. Carsten Meyer Petersen, til bladet. Han



Red. C. Meyer
Petersen.

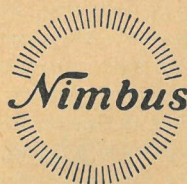
er søn af en stadig aktiv motormand, der nu går i sit 75. år, læge H. Meyer Petersen, Haderslev, der allerede før den første verdenskrig kørte motorløb og var med i foreningslivet.

Om sig selv siger han, at han nærmest er født i en sidevogn, at han 2 år gl. blev slængt op på bagsædet af sin faders motorcykle, begyndte at køre bil, da han var 12, fik kørekort før han blev 18, at han før krigen har kørt A.J.S., B.S.A., et par dage Harley, en række Ford, under krigen D.K.W., efter krigen Nimbus og Austin. Han er all round uddannet dagbladsjournalist på de bedste redaktioner i provinsen og hovedstad, medarbejder ved adskillige motorblade her og tildels i udlandet, berejst overalt i det civiliserede Europa med sit motorkøretøj på alle årstider. I slutningen af 20'erne og begyndelsen af 30'erne medlem af Sports Motor Klubben i København, har kørt lidt sne-dirt-track, orienteringsløb etc. Er iøvrigt gammel organisationsmand, gjorde som formand for Kolding Vinter-Idrætsforening i sin tid Kolding til et sydjydsk vintersportscentrum og forestod da mange og omfattende

sportsstævner og -arrangementer, medstifter af og medlem af bestyrelsen af Kolding Motor-Flyveklub, der ved starten blev provinsens største, medstifter af og medlem af bestyrelsen for syd-jydsk skikreds under Jydsk Skiunion, medstifter af og medlem af bestyrelsen i Jydsk Skøjteunion etc. Han håber i sit arbejde med bladet på et godt samarbejde, ikke blot med klubformændene, men også med klubbernes mange menige medlemmer.

Samtidig med redaktionsskiftet har bestyrelsen, som man vil se af dette nummer, besluttet forsøgsvis at lade **MOTOR OG SPORT** udkomme i 32-sidet format, og det er mit håb, at såvel dette som min afløser vil vinde medlemmernes bifald.

Hoffmeyer.



**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 · Lyngby 2216

Arne Fog,
Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,
Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

KLUBBERNE OG

.... IKKE-MEDLEMMERNE

Måske synes De, denne overskrift lyder noget paradoksalt. Men der er dog god mening i den alligevel. For mon det ikke er sådan, at de allerfleste klubber har flere IKKE-medlemmer, end de har medlemmer? Dertil kan der roligt svares »Jo«. Derimod kan sagen naturligvis straks diskuteres, hvis man til begrebet »IKKE-medlemmer« føjer: som burde være medlemmer. Så indskrænkes kredsen naturligvis en hel del. Men det betyder stadig ikke, at klubberne ikke har flere IKKE-medlemmer, end de har medlemmer.

Dette var en lille smagsprøve på *filosofi*. Lad os blot kalde det *unionsfilosofi*. Meningen med den skulle være, at den satte læsernes tankecirkler i funktion. Og når dette var sket, skulle det gerne igen afføde en aktiv indsats.

Men hvordan?

Jo — De har sikkert alle en eller flere venner og bekendte, som er interesseret i motorsagen og i motorsporten. De behøver slet ikke i øjeblikket selv at være ejere af et motorkøretøj. Handelsministeren, nationalbanken og varedirektoratet har igennem mange, mange år været en fuldgyltig undskyldning for, hvis det ikke er tilfældet. Men des flere er der, der *drømmer* hede og længselsfulde drømme om at komme ind i kredsen af motorkørende.

Til dem — altså hvad enten de er kørende eller ikke-kørende endnu — er det, De skal henvende Dem. Vis dem vort medlemsblad, lad dem læse »MOTOR OG SPORT«, gør dem interesseret i det liv, der leves i klubberne, og i de opgaver, som DANMARKS MOTOR UNION kæmper for. Hverv dem som medlemmer til Deres klub! Derigennem styrker De Deres klub — og derigennem er De med til at gavne den sag, vi alle arbejder for:

MOTORSAGEN og MOTORINTERESSERNE.

Vi behøver slet ikke at fortælle Dem, hvor meget det vil betyde for klubberne, om hvert medlem blot hvervede hver et nyt medlem. Prøv det! Gør det!

Jo flere medlemmer, klubberne får, des stærkere står unionen, og med des større vægt vil den kunne varetage motorfolkets interesser over for myndighederne.

Det går jo dog trods alt fremad — selv om mange synes, det går for langsomt. Efter mange år, hvor så meget ligesom har ligget i dvale på mange områder, også specielt inden for vor interesseskærm, er der nu atter lysere tider i sigte fremover, om alt vel at mærke får lov at fortsætte sin rolige og naturlige udvikling. Den større aktivitet inden for motorfolkets rækker betyder også et større arbejde fra unionens side til fremme af motorfolkets tarv — der vil altid melde sig opgaver, som kræver en indsats fra unionens side; vi tænker her ikke mindst på myndighederne og lovgivningsarbejdet. Og jo flere vi er, des stærkere står vi. Kan hvert enkelt medlem blot skaffe sin klub et nyt medlem, er vi dobbelt så mange.

Nu begynder, om vi så må sige, »uden-dørslivet« rigtigt i klubberne. Nu er tiden inde for at starte agitationen for øget medlemstilgang til klubberne. Begynd med at lade Deres omgangskreds stifte bekendtskab med vort medlemsblad og indvi derigennem Deres venner i motorlivets mangeartede glæder og oplevelser!

Med andre ord: Gå hen og gør som Fyens Motor Sport, der i løbet af det sidste kvartal har øget sit medlemstal med 25—30 pct.!

Nu erobrer bil-telefonerne Danmark

— Men det bliver en dyr spøg

Det er kun et par uger siden, rigsdagen behandlede et lovforslag, der tillader radiotelefonanlæg i bilerne — lovforslaget omfattede dog også skibe, flyvemaskiner og tog.

Da der er opstået den praksis at lade radiomodtagere indrette således, at de kan aflytte offentlig korrespondance mellem skibe på havet og telefonabonnenter i land, er der i lovforslaget blevet indflettet nogle bestemmelser, der skal hindre salget til alle og enhver af radioapparater, der kan bruges til aflytning af disse radiotelefonsamtaler.

Det er såmænd kun et halvt års tid siden, bilisterne i Amerika kunne begynde at installere telefoner i deres biler til en — hvad man derovre vil kalde — rimelig pris. Et amerikansk firma tog allerede sidste sommer fat på at tegne abonnement på biltelefoner.

For godt 100 kr. pr. måned vil bilister med en sådan telefon, uanset hvor han befinder sig, kunne telefonere hvorhen, han har lyst, ligesom han også vil kunne blive kaldt op af de, der ønsker at tale med ham.

En forretningsmand på biltur kan altså sætte sig i forbindelse med kolleger, sit kontor eller sit hjem gennem telefonen og opretholde samtalen, alt imens rejsen går videre mod nye mål. Navnlig handelsrejsende vil kunne få stort udbytte af en sådan telefon i bilen.

I begyndelsen vil biltelefoneringen dog blive en forholdsvis kostbar fornøjelse — i hvert fald i Amerika; og det er næppe sandsynligt, at det bliver billigere herhjemme. For de godt 100 kroner, der i U.S.A. erlægges i månedlig afgift, får biltelefon-abonnenten kun ret til at føre 15 samtaler — eller 1 hver

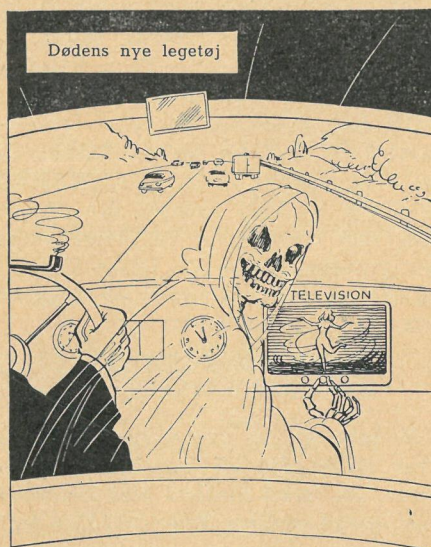
anden dag. For hver overskydende samtale skal han betale 1 krone.

Når en bilist med telefonapparat bliver ringet op, tændes en lampe på instrumentbrættet. Han tager røret af og har da straks kontakt med den, der ønsker at tale med ham.

Så tilsyneladende nemt og praktisk er det.

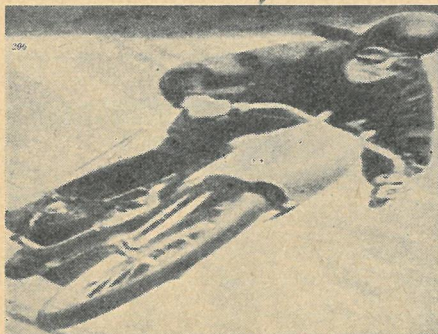
Herhjemme har man jo allerede i mange år kendt til fjerndirigering af biler. Fra politigården i København har man således gennem kortbølgeradio en udmærket og effektiv kontakt med patrulje-bilerne på gader og veje. Da Sommer-folkene under besættelsen indtog politigården og derfra drev deres terror-regime, var de ikke længe om at tage politigårdens kortbølgeanlæg i anvendelse, så de derigennem kunne dirigere deres bilende patruljers bevægelser. Modstandsbevægelsen var dog ikke sen til at komme ind på bølgens og lytte med — og træffe sine forholdsregler derefter.

Også fjernsynet har nu holdt sit indtog i de amerikanske biler. Her ser man, hvorledes »Automotive News« gør sit til at genne det bort igen og gøre det upopulært.



England sætter alt ind på at generobre motorcykle-verdensrekorden

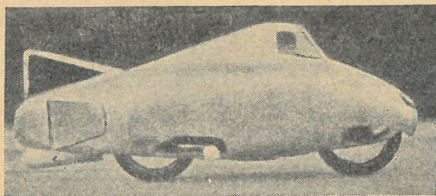
Hennes B.M.W. 280 km rekord er nu 12 år gammel.



Noel Pope bliver sandsynligvis den første englænder, der forsøger at tilbageerobre den absolutte hastighedsrekord. Her ses han i et sving.

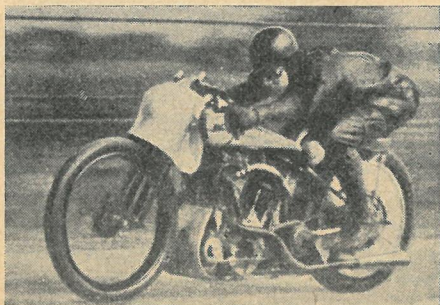
Fra engelsk side vil der nu blive gjort en kraftanstrengelse for at tilbageerobre den stolteste af alle motorcykle-rekorder: den absolutte hastighedsrekord over flyvende kilometer. Endnu står tyskeren Hennes rekord på den 493 ccm superchargede, strømlinie-indbyggede B.M.W. fra den 28. november 1937. For at opildne til en alvorlig indsats for at tilbageerobre denne skalp til engelsk motorcykle-industri, har bladet »The Motor Cycle« udsat en præmie på 500 pund sterling (ca. 10.000 kr.) plus en smuk pokal til den engelske rytter på engelskbygget maskine, der hjemfører denne eftertragtede værdige rekord til motorcyklens hjemland par preference, England.

Siden denne verdensrekord blev ind-



Henne med den B.M.W., der stadig holder rekorden — på 12 år.

stiftet i 1909, er den i løbet af disse 40 år blevet fornyet 32 gange — og de 16 gange har det været England, der har kunnet tegne sig for rekorden. Den første officielle verdensrekord blev således sat af englænderen *W. E. Cook* den 16. juni 1909 på en 944 ccm *N.L.G.* med en hastighed af 123 km i timen. Denne rekord holdt godt et år. Så kom der en voldsom dyst om at erobre rekorden. Først fik *Charlie Collier* på *Matchless* den, så *Jack de Rosier* på *Indian*. Fire gange var Collier verdens hurtigste motorcyklist og to gange de Rosier. Så fulgte *S. George*, *Indian*, *Le Vack*, *Indian*, *C. F. Temple*, *Harley Davidson*, *D. H. Davidson*, *Harley Davidson*, der var den første, der nåede op over 100 miles (160 km/tim.) og *Le Vack*, *Indian*.



Eric Fernihough, der flere gange fravristede Henne, B.M.W., rekorden og tilsidst dræbtes under et forsøg.

I mange år var rekorden derefter på engelske hænder, hastigheden voksede støt; *J. S. Wright*, *Zenith-Jap*, drev rekorden op over 150 miles (240 km/t.) ved at fravriste *Henne* den, der kun havde haft den nogle få, hurtigt flyvende, dage. To år senere genvandt *Henne* den.

Det kostede livet —

For England blev det nu knappere med penge til verdensrekord-indsatser og -eksperimenter og desuden led man her under mangel på passende baner til

at foretage disse farlige hastighedsprøver på. Alligevel lykkedes det den nu afdøde *Eric Fernihough* at tilbageerobre rekorden den 19. april 1937 ved Gyon i Ungarn, hvor han kom helt op på 273 km/t.

Fernihough stred en tapper og ret ensom kamp for at bevare den absolutte verdensrekord for motorcykler for England. Nat efter nat, måned efter måned arbejdede han og hans mekanikere i hans garage tæt ved Brookland-banen — mod dem var mobiliseret hele det mægtige Tyskland med dets væld af ressourcer og den højeste statslige og officielle påskønnelse og støtte. Rekordene gik stadig højere tilvejs, indtil Henne med sin sardin-formede B.M.W. nåede op på de 280 km/t. Eric Fernihough var fast besluttet på at fravriste fastlandet denne rekord. Han døde under forsøget. Fernihough skrev med sin indsats historie om mands gå-på-mod og stædighed.

Rekorden skal sættes i Amerika.

England ejer stadig ikke passende strækninger til de top-hastigheder, der her er tale om, så man er klar over, at rekorden må sættes helt ovre i Amerika, nærmere bestemt på Salt Lake i Utah. Her er et areal på ca. 15×15 km til rådighed til formålet — ingen andre steder i verden er der så meget »albuerum«, som her — og plads kræves der, når motorcyklens hastighed nærmer sig de 200 miles — hinsides de 300 km i timen. Den »letsaltede« sandoverflade er hård og plan. Det var her, Roland Free i september sidste år satte den nationale amerikanske rekord med sin 998 ccm Vincent HRD Black Lightning model med speciel brændstof-blanding, men uden kompressor. Han nåede de 240 km/t.

Hvem vil gøre Rekordforsøget?

Det vides, at *Noel Pope* til september vil gå til angreb på verdensrekorden.

Han medbringer sin 998 ccm kompressor-forsynede Brough Superior-J.A.P. og også sin N.B.P. Special — den sidstnævnte vil næppe blive forsynet med kompressor, men får et af Dudley Ward konstrueret fjedrende bagtøj.

Car.

Englands motorcykleindustri slår alle rekorder

H jernfører årlig 25 kr. fremmed valuta for hver engelsk familie.

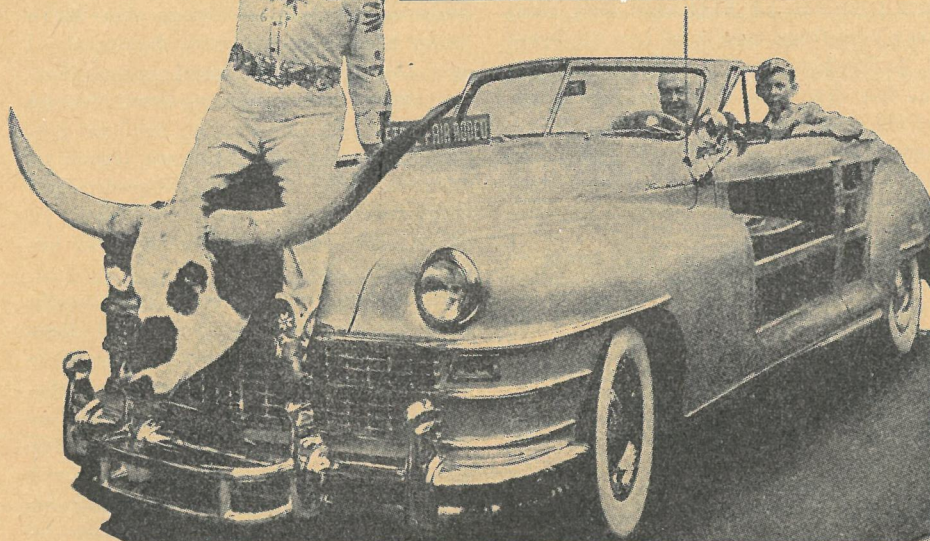
Den engelske motorcykleindustri har slået alle tidligere rekorder. I 1948 eksporterede den ikke færre end 75.136 motorcykler (det er 2½ gange så mange, som der overhovedet findes i Danmark!), og det er lige ved 20.000 flere end i 1947, da eksporttallet var 55.318. Eksporten indbragte i 1948 over 150.000.000 kr., eller ca. 50 mill. kr. mere end i 1947, da den kun indbragte 100 mill. kr.

Hvad det betyder for England at få så megen fremmed valuta hjem på sine motorcykler, kan ses alene af den kendsgerning, at der herigennem indførtes ca. 25 kr. fremmed valuta pr. engelsk familie med fire medlemmer. Og sammenlignet med 1938 er det i antal motorcykler næsten en firedobling, idet eksporten da knap nåede op på 20.000 stk., som i penge indbragte 20—22 mill. kr. I januar i år eksporteredes 7.561 motorcykler mod 6.695 i samme måned i fjor.

Med en eksport af rundt regnet 1.500 hver eneste uge året rundt, har den engelske motorcykleindustri dermed på det allerkraftigste bevist sin levedygtighed og livskraft. Derfor bliver den heller ikke træt af — overfor de stålfordelende myndigheder — at understrege, at de engelske motorcykler indbringer mere fremmed valuta pr. given vægt råmaterialer, end praktisk taget et hvilket som helst andet engelsk produkt.

TIL OPRØR mod Dollargrinet....

Kraftig amerikansk reaktion mod de nye
modellers udartede dimensionelle overdrivelser.



Inden for bil-industrien gør to modsatte tendenser sig gældende: I USA bygger man bilerne mere og mere voluminøse, mens man i Europa (særlig i Frankrig), stadig frembringer interessante eksperimentelle nykonstruktioner inden for de helt små vogne.

Charlton Ogburn jr. hedder en amerikaner. Vi kender ham ikke, men i det seriøse og højt estimerede amerikanske månedsblad *Advertising & Sellings* januar-nummer går han drabeligt i rette med de amerikanske bilfabrikanter modebetonede udskejelser, der hyppigt ingen steder hører hjemme ... efter hans mening. Hans argumenter må også ses på baggrund af den efterhånden myldrende invasion af de gode engelske biler i USA, som forhåbentlig har givet de amerikanske bilkonstruktører et og andet at tænke på.

Herhjemme, hvor vort kendskab til de amerikanske 1949-modeller vel mere er af teoretisk end praktisk karakter, men hvor vi til gengæld har udmærkede erfaringer med de europæiske auto-

mobilfabrikkers produkter, vil hans synspunkter og indvendinger blive læst med en vis tilfreds interesse ...

Den amerikanske bil af 1949 er mere en land-krydser end en bil, siger han. Den er afgjort mindre tegnet for at imødekomme brugerens krav og de foreliggende formål med hensyn til køretøjets anvendelse end med henblik på udstillingsvinduerne og de kulørte tidsskrifters 4-farvede dobbelt-sider.

Lad os sætte os i køberens sted — den gennemsnitlige, almindelige køber, sådan, som jeg selv er det. Lad os forudsætte, jeg kan få en ny vogn til katalogpris — forudsat jeg kan give en anden i bytte. Alt, hvad jeg har brug for, er en 4 personers bil. Kan jeg få den?

Nej. Jeg må købe en 6 personers model til en pris af tæt ved 1500 \$. Hvorfor skal jeg betale for en vogn, der er rummelig nok til at tage en mode-bil-konstruktør og to overdimensionerede generaldirektører på forsædet og tre pige-børn i shorts på bagsædet med samt deres komplette udstyr af tennisketchere, golfkøller og vandski? Rent tilfældigt har jeg ikke et klaver, så derfor har jeg ikke brug for en bil med et helt *bagageværelse*, der rager tre fod bagud over baghjulene og som er stort nok til at rumme et klaver.

Hvis det nu kniber for mig med et par bukser ...

Når jeg nu engang er nødt til at tælle på knapperne, når jeg overvejer at købe et par grå flonels-bukser for at trække en gammel endnu ikke kassabel tweed-jakkens levetid lidt ud — hvorfor i alverden skal jeg så, når jeg står overfor at ville købe en bil, absolut prakkes en sådan overdådighed på, at jeg samtidig må betale for en overpolstret dagligstue med 11 — ja, måske 14 — meter to-farvet specialvævet luksus-betræk? Og når alt, hvad jeg ønsker på et instrumentbrædt er fem jævne og letlæselige instrumenter — hvorfor skal jeg så betale for et fantasifuldt plastic-kunstværk, der stiller selv et overbroderet kinoorgel rent i skyggen — overfyldt med skiver og skalaer, så udspekuleret overdrevne, at man kun kan gøre sig håb om at gætte, hvad hensigten egentlig er med dem ...

Og når det nu er en kendsgerning, at jeg lige med nød og næppe kan betale min blikkenslagers allernødvendigste regninger herhjemme — hvorfor skal jeg så dog tvinges til at købe 15—20 meter forchromet dingel-dangel-pynt på min nye bil?

Jeg vil slet ikke påstå, at jeg taler for *alle* bilister. Der er sikkert mange, for hvem penge ikke spiller nogen som helst rolle og som er syge efter at komme til at betale for en halv tons høj-

glanslakeret stålplader ekstra, for kunstfærdige panser-gittere og for kofangere så gevaldige som snepløve ... hvis garager er store nok til at huse 1949-modellernes oppustede dimensioner (der vælder en halv alen udover sæderne på hver side) og den halve meter tomme panser, som danner skrogets afslutning både fortil og bagtil ... mennesker, som fryder sig over at ligge og manøvrere og parkere med et forvokset køretøj, der nærmest ligner en undervandsbåd, tegnet af krigsspecialister med henblik på bevægelsen på bunden af oceanet. Hvor der som bekendt er plads nok.

Hvad jeg især har noget at indvende imod, er den fraternisering med disse tendenser, som selv producenterne af de engang så fine, noble og værdige automobiler har gjort sig skyldig i, ved at lefle for den simple smag og de ødsle pengevaner, som er blevet et fællestræk for alle amerikanere de sidste 15 år, og som fuldtud ligner dem, som en siciliansk gangster benyttede sig af, når han skulle gøre indtryk på en natklubværtinde.

En artig ekstra-regning —

Fornylig byttede en af mine venner sin 1941-Pontiac ud for et af disse nye 1949-slagskibe. Han kørte den stolt op foran sin garageport — der standsede han: vognen var for bred til at komme ind i garagen, hvis man ville gøre sig håb om at slippe ud af dørene. Og var det endelig lykkedes at få den ambligere ind, vilde den være for lang til at porten kunne lukkes. Der måtte bud efter en arkitekt, garagen bygges om med en rulleport, fjernelse af en nyttig drejebænk og sløjfning af en trappe op til en beboelse ovenover garagen — en køn drikkeskilling på 600 \$ ovenpå en i forvejen alt for dyr vogn.

I de sidste tre år har det været klart, at det var nødvendigt at nå hen til maksimal produktion af biler for at bekæmpe grå- og sortbørsens uforskam-

mede høje priser som følge af den voksende efterspørgsel, forårsaget af utilstrækkelige tilførsler af nye biler til markedet. Men for at opnå maksimal produktion, en topydelse af samlefabrikkerne, er det nødvendigt, at bilen af i dag tegnes med den yderste enkelthed i linjerne, at der disponeres over materialerne med den pinligste sparsommelighed. Dette betyder, at vognen af i dag ikke må have overflødigt omfang og at den ikke er større, end forbrugerskaren har brug for det.

Hvordan den burde have været.

Af hensyn til reparations-omkostningerne og da man må regne med, at de biler, der i disse år spytted ud fra samlebåndene, skal holde i mange år, burde enhver anstrengelse være mobiliseret for at gøre efterkrigsbilen så robust som muligt, så fri for mulighederne for sammenbrud på køretøjets vitale dele og med alle de ældre dele nemt tilgængelige for mekanikeren på reparationsværkstedet.

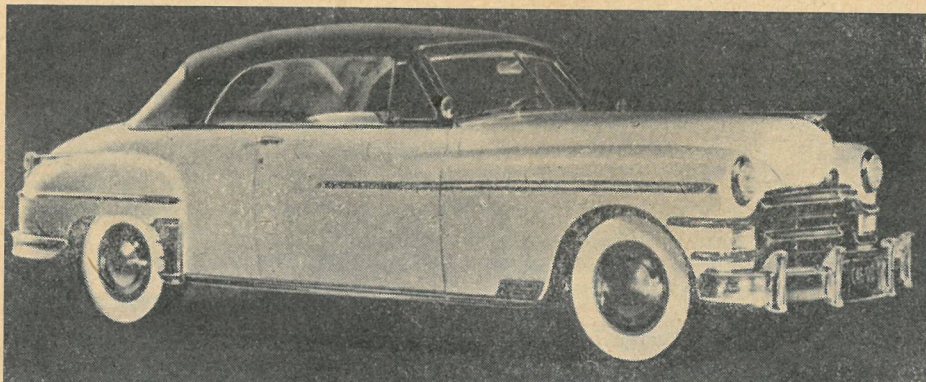
Der burde være sat ind på forbedringer af motoren, med det formål at formindske benzinforbruget, ikke blot af hensyn til den private bilists pengepung, men fordi det er et problem af vidtrækkende national betydning, hvis det derigennem kunne lykkes af strække USA's svindende benzin-reserver.

Og bilfabrikanterne har nærmest gjort det stik modsatte af alt dette! Efterkrigs-bilen er mer luksuøs end nogensinde, mere oppustet af omfang, en grådigere slughals m. H. t. forbruget af de sparsomme materialer, mere bekostelig at reparere og med en tendens mod det kraftigere i stedet for mod det økonomiske med hensyn til benzinforbruget.

Ikke et ord om holdbarheden.

Og hvormeget koster det at holde en sådan fantastisk fremtoning? Det koster penge at få en mekaniker til blot at se på nogle af de vitale dele, som var så nemme at gå til på de gamle vogne. Hvor længe vil de i det hele taget vare? Bilfabrikanterne er sikkert de eneste, der kan give noget var herpå — og bilfabrikanterne har endnu ikke indladt sig på at bringe noget til torvs om deres personbilers holdbarhed.

Tværtimod er det deres politik — ved bestandig at ændre modellerne — at bringe ejeren af en to år gammel vogn en følelse af, at han ligesom er rullet ud af trafikken på Abraham Lincolns tid. Og hvis nogle af de forøgede omkostninger ved fremstillingen af efterkrigsbilen er gået til en mere robust konstruktion i stedet for til vibrationsfri, fingerspids-fjerlet ratophængning, selv-tømmende askebægre og ren og skær imponant bluff-massevirkning, så har



Chrysler har som den første fabrik i U S A ikke fulgt tendensen, men moder med konservative og hensigtsmæssige modeller.

fabrikanterne i hvert fald endnu ikke overbevist den amerikanske befolkning derom

Et ungt par havde anskaffet sig en beboelses-påhængsvogn, en trailer, og købte en ny bil for at trække den. Ved den første trailer-lejr mødtes de med et kor af beklagende og medlidende sympati-tilkendegivelser af ejere af ældre modeller. Hvorfor havde de dog udskiftet deres driftssikre og pålidelige førkrigsbil? Den nye vogns motor kunne ikke holde til slæbet med at trække traileren. Det unge par var høfligt skeptisk. De hørte den samme melodi i den næste lejr. Og den næste. Den ene kostbare reparation efter den anden bragte snart deres tvivl til at vakle. Tilsidst fandt de en hårdfør og robust 1936-model; og fra da fik de fred.

Parkeringsproblemer.

Hvad parkeringen angår, da tager fire 1949-modeller lige så megen plads op som fem 1936-modeller af samme mærke. Dette betyder, at der er plads til færre biler på gaderne. I Danmark er det vel endnu ikke et problem — men i Amerika er det et meget tungtvejende. Enhver der er tilbøjelig til at afvise denne kendsgerning, bør lige et øjeblik standse op og se på, at hans årlige udgifter til at parkere sin bil i nærheden af forretningen eller kontoret er 1 \$ (ca. 5 Kr.) pr. dag, eller lige så meget som en anvendelig brugt bil fra 30'erne koster.

Når de forsøger at regne Deres parkeringsudgifter for de næste par år ud, så må de også regne med et par mindre trafikuheld. Det koster således ca. 100 \$ at udkifte et par kofangere på Deres drømme-bil. På nogle biler kan en bøjet kofanger kun repareres ved ligefrem at skære en del af karosseriet bort.

Det, der især giver den hypermoderne bil et så grotesk udseende — og en så høj pris — er dens »strømlinjeform«. Jeg har to ting at bemærke hertil. For det før-

ste: Prøv at forestille Dem en bil, der kom kørende med hjulene i vejret — og altså gled på taget — med alle luftmodstandene, »vindfælderne«, på dens underside lagt blot for øjnene såvel som for luftstrømningerne ... så har De et fuldgyldigt billede, hvor meget strøm-linje, De får for Deres penge. For det andet: Jeg har brug for en bil til at komme til mit arbejde med og til at komme ud i naturen med på week-end, og jeg end ikke drømmer om at udæske Malcolm Campbells bedrifter på saltsøens bredder i Utah. Sammenslutningen af automobilfabrikanterne ville blive yderst forbavset over *hvor* få søvn-løse nætter, jeg faktisk måtte gennemleve i 1930'erne på grund af den luftmodstand, min bil frembød!

Udspekulerthed for at fjerne det praktiske.

Ikke blot har bilkonstruktøren praktet os overdimensionerede og uhåndterlige køretøjer på, men deres underfundighed og snilde kender ingen grænser, når det gælder om at finde på små raffinerede metoder til at gøre deres køretøjer mere upraktiske for os.

Tidligere var et gashåndtag, en »håndspeeder« på ratsøjlen i forbindelse med rattet standard-udstyr og en stor behagelighed, navnlig på lange ture, hvor man nemt kunne få krampe i den højre fod. Den blev sløffet i begyndelsen af 30'erne, åbenbart fordi den som et strengt hensigtsmæssigt og nyttigt brugsinstrument skurrede fælt mod den gode smag og det pæne udseende med dets mindelse om lav og tarvelig hensigtsmæssighed. En og anden har nu fundet på atter at bringe håndgas-regulatoren på markedet — men man må rigtig nok betale rundt regnet 6 \$ (30 kr.) ekstra for den.

Den samme skæbne er overgået solskærmen. I 1931, da man begyndte at lade forruden, vindspejlet, skråne bagud, forsvandt solskærmen. Men nu, da han har fundet ud af, at den mere til-

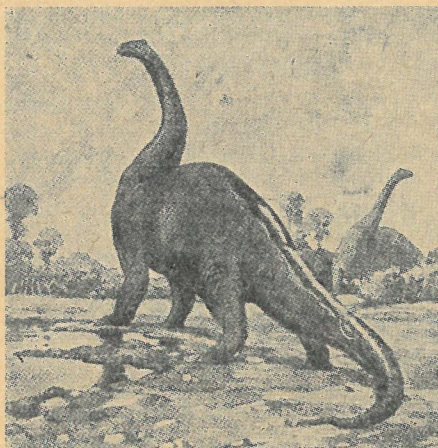
bagehældende forrude tillader for meget blændende lys at slippe ind, er solskærmen atter kommet til ære og værdighed ... men den gør bilejeren 35 \$ (150 kr.) fattigere.

Efter at man i årevis har tegnet og fremstillet biler, hvor førerens udsyn for hver ny model blev mere og mere begrænset, har konstruktørerne nu — det må indrømmes — givet efter for nogle ejendommelige ekcentrikeres ønsker om gerne at ville kunne se, *hvor* det er, de kører. Men forrudens og vinduernes øgede højde paa 1949-modellerne er dog opnået ved et lavereliggende chassis. Og følgen er, at når man skal navigere med en sådan bil på biveje med bare en lille smule dybe hjulspor eller den skal puffe sig vej frem gennem sne, da må man meget hellere lige så godt først som sidst stige ud og ... spadserere. Og det var dog ikke meningen med en bil.

De engelske biler.

Af erfaring ved jeg, at de små engelske biler er meget lettere at parkere og manøvrere i trafikken, end vore egne, at de er langt mere *økonomiske* med hensyn til benzin, olie, smøring, gummi, kølervædske, reparation af lakken og polstringen — og kort sagt: er helt igennem mere alsidigt tilfredsstillende i enhver henseende, undtagen alene til een ting: International kørsel, kørsel over de lange distancer.

Tusinder af Amerikanere køber dem til trods for deres højere pris, (der har sin årsag i toldafgifterne) sammenlignet med vore større amerikanske modeller. Hvis de amerikanske bilfabrikanter kan fremstille en luksus-krydser til 1500 \$, vil de også kunne fremstille en bil, der langt bedre svarer til vore fornødenheder for $\frac{2}{3}$ af dette beløb, med vedligeholdelsesudgifter, der ligger langt under hvad de nu er — og byde os en forholdsvis langt bedre pengeanbringelse end den, vi får nu; også når vi tænker på det tidspunkt, da udbuddet bliver større end efterspørgslen.



Brontosaurus'en.

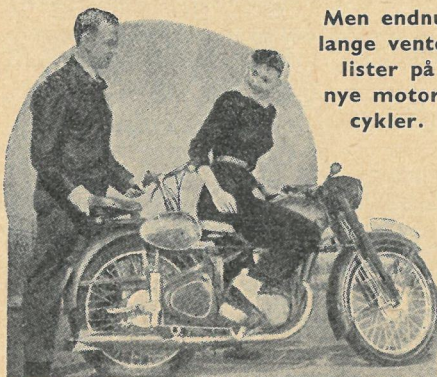
I naturen er det vanskeligt at dæmme op for en udviklingsproces, når den først er nået for langt. Automobilfabrikanterne kunne tage ved lære af eksemplet med det irske elsdyr, hvis gevir blev så overdimensioneret, at det ikke længere kunne navigere det selv — og følgelig efterhånden uddøde. Ganske specielt vil jeg henlede deres opmærksomhed på den skæbne, der overgik det ypperlige eksempel på strømnetets kolossalitet og kraft ... Brontosaurus'en!

NB! — og det var altså en AMERIKANER, der skrev dette!

PHILIPS AUTOLAMPER til Afvisere



Forbi med motorcyklernes efterkrigs- opblomstring i U. S. A.



Men endnu
lange ventelister på
nye motorcykler.

Så søde elever har de amerikanske kørelærere endnu. Her ser man lærer og elev med en czechisk motorcykel med dobbelt styr med tilbehør ...

Skønt England sender en masse motorcykler til Amerika, er efterspørgslen derovre stadig så stor, at motorcyklerne rives ud af hænderne på forhandlerne; det er ligefrem så slemt, at den energiske BSA-Sunbeam-forhandler, The Rich. Child Cycle Co., ikke kan skaffe maskiner til at stille i vinduerne hos sine forhandlere. Han har måttet ty til at fremstille kæmpestore fotografier, som klæbes på tunge tegnebordsplader, og som på den måde anbringes i udstillingslokalerne.

Allerede for et års tid siden forudså den engelske motorcykle-industri, at 1949 for motorcyklerne ville blive af afgørende betydning i USA. Og det ser ud til at skulle slå til. Ganske vist arbejder de to store amerikanske fabrikker på kraft for at opfylde de meterlange ventelister — og ganske vist eksporterer England i hidtil ukendt målestok, men der er ikke langt igen, før tilførslerne kan følge med efterspørgslen, og man regner med, at det ikke kan vare længe, før sælgerens marked snart kun vil være en skøn drøm ... og at det vil være forbi med motorcyklernes kortvarige, men glansfulde efterkrigstids-popularitet. Det er forbi med krigs-

fortjenesterne, opsparingerne er blevet opslugt af de højere leveomkostninger, bankerne er mere tilbageholdende med at finansiere ikke-nødvendige varer — og herunder regner man i første række importerede varer.

Fra engelsk side understreges det, at Amerika på dette punkt står ved en korsvej. Den rigtige vej fører mod fremskridt gennem international kappelstrid, den gale gennem handelspolitik til stagnation. Det, man trænger til i USA er ikke en defaitistisk eller isolationistisk handelspolitik, men en samarbejdets handelspolitik, viet til opdyrkningen af det umådelige købermarked ...

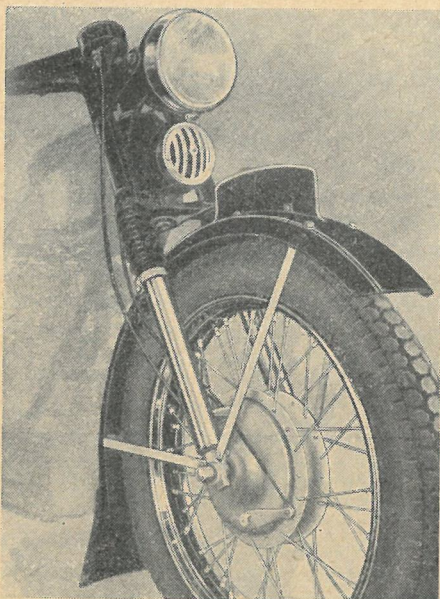
Prins Philip vil overvære TT-væddeløbene på Man

I engelske motorcykle-kredse har man hilst den officielle meddelelse om, at H. R. H. hertugen af Edinburg vil overvære Senior T. T.-motorcykleløbene på øen Man i juni — verdens størst og mest »historiske« motorcykleløb — med den allerstørste glæde og begejstring.

Der er næppe nogen tvivl om, at tilskyndelsen til denne kongelige gestus må søges i de strålende eksport-resultater, den engelske motorcykleindustri kan opvise. Men man kan godt være sikker på, at prins Philip ser hen til denne gigantiske motorbegivenhed med ægte og uforfalsket glæde og forventning, som den spændende sportsbegivenhed, det er, snarere end han ser på det som en rutinemæssig repræsentativ forpligtelse. Hertugen af Edinburgh er jo selv en dygtig sportsmand og en interesseret tilskuer ved sportsstævner og navnlig er han en ivrig motormand.

Det sidste kongelige besøg ved TT-løbene fandt sted i 1932, da den nu afdøde hertug af Kent overrakte præmierne til de lykkelige vindere af senior TT.

Nu kommer der atter NIMBUS-motorcykler ud til forhandlerne



Nimbus Model 49 med den forbedrede forgaffel.

Jeg møder op på fabrikant P. A. Fiskers solfyldte kontor på Peter Bangsvej med en frisk hilsen fra den 1. indehaver af »Nimbus« nr. 35 og nr. 75 (at det er salgsschef Barlyng, De forenede Automobilfabrikker, på Strandvejen i København, vedkommer for så vidt ikke sagen — men nu er det altså sagt). Fabrikant Fisker er sikkert vant til at få den slags hilsener, for selvom han bliver synligt glad, så er han dog ikke ligefrem imponeret.

— Tak skal De ha', svarer han. Hils igen. Hvilken af dem kører han nu? Er han stadig tilfreds med den?

— Ak nej, manden er gammel og grå, formentlig forlængst bedstefar — og i hvert fald sofakører ... men vi opfriskede glade Nimbus-minder.

— De har haft mange kvaler med de bevilgende myndigheder, for at få de fornødne materialer til at holde fabrikationen i gang? Indleder jeg den mere saglige del af samtalen.

Produktionen i 1949 omtrent dobbelt så stor som i 1948 - Let ændret „Nimbus“ model 49 - En jøde solgte Hitlet en „Nilfisk“

I denne samtale med »MOTOR OG SPORT« fortæller »NIMBUS«-motorcyklens lader, fabrikant P. A. Fisker, lun jyde og dygtig Forretningsmand, om sine svære kampe og kvaler med myndighederne de sidste otte år — og om de nu betydeligt lyseré udsigter for produktionen af den nye 1949-model. Og lader tilsidst ogsaa nogle ord falde om »NILFISK«-produktionen og fremstillingen af den nykonstruerede elektriske bonemaskine, et nyt aktiv af høj kvalitet for denne verdensberømte fabrik for kvalitetsprodukter.

Ved CAR.

Jeg ved, det er det rette stikord overfor fabrikant Fisker. Søvnløse nætter og sejge diskussioner med de bevilgende myndigheder har nu gennem snart mange — *altfor mange* — år hørt til den aktive og fornuftigt disponerende danske industrimands hverdagstilværelse. Så derfor bliver det en timelang samtale.

— Nu går det bedre, siger han med et stille smil. Det går bedre med at få materialer — men det er meget svært; leverandørerne har *lange leveringstider*. Det meste stål får vi fra Sverige, smedestål fra Bofors, og der er to års leveringstid, mange special-tilbehørsdele og reservedele får vi fra England, eger, som vi tidligere fik fra Tyskland, får vi nu fra Frankrig, ligeså ventiler. Men godt er det ikke endnu. Der er heller ikke spor mening i, at vi ikke har kunnet få tilstrækkeligt med reservedele til vore motorcykler. Af de ca. 30.000 motorcykler, vi har herhjemme, er vel de 7—8.000 »Nimbus«. Af de 1350, vi lavede med »kakkellovnsrøret«, er stadig en ikke helt ringe del kørende.

Det er meget forkert, at vi ikke kan få lov til at disponere på lidt længere sigt af myndighederne — allerede nu er vi jo nødt til, bl. a. på grund af de nævnte lange leveringstider, at tilrettelægge vor produktion for 1950 og 1951 ... når varedirektoratet har fordelt reservedelene til motorcyklebranchen, så spørger vi: hvad kan vi så få til *den danske fabrikation*? Ja, så er der ikke ret meget. Hvorfor kan vi ikke klart få at vide, hvormeget vi må *lave*? Vi vil meget gerne have et klart svar her. Husk på: vi fabrikere kun *nyttekøretøjer*, andet er jo forbudt i dag. Vi siger til myndighederne: giv os $\frac{1}{4}$ af den valuta, I ellers vil give til import af motorcykler, så skal vi lave motorcyklerne herhjemme.

Fordobling af produktionen i 1949.

— Hvor stor bliver fabrikationen af »Nimbus« i 1949?

— Jeg regner med, at vi skal komme op på nogenlunde normal-produktionen, der ligger omkring et tusind stykker. Da vi sidste år lavede 505, bliver det altså omtrent en fordobling. I 1939 — vort hidtil bedste år — manglede vi kun et par stykker i 1.100. I 1942 var vi helt nede på en årsproduktion af 108, i 1945 lavede vi 250, i 1946 660, i 1947 434. Statsinstitutionerne aftager en meget stor del af produktionen. Hæren fik således sidste år 200 og har i år fået 300 »Nimbus«-køretøjer, de skal udelukkende forsynes med vore motorcykler og har allerede holdt auktion over alle de, der blev udskiftet i år; forleden kom der en ordre på 57 maskiner til postvæsenet.

Og så er det forhandlernes tur ...

Nu her i april vil vi kunne begynde at levere »Nimbus« til forhandlerne igen, i de sidste 3—4 måneder har de ingen fået; de ligger allesammen med lister så lange som et ondt år. Der er langt fremover et umætteligt behov for motorcykler i Danmark.

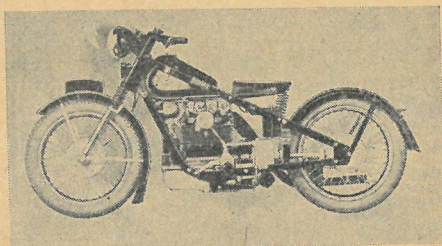
Lad mig rekapitulere mit syn på tilgangen af materialer til »Nimbus«-motorcyklen: vi har ikke noget mod fordelingen af reservedele til den kørende park — men vi har noget imod, at der ikke tages hensyn til den danske fabrikation. Vi vil ha', at de to begreber skilles ad, når valutabevillingerne udloddes; vi vil have det sådan, at de materialer, vi skal benytte til produktionen af nye motorcykler *ikke* skal gå fra de reservedele, der er tiltænkt den kørende parks vedligeholdelse. Vi kunne stille sagen på spidsen og ligefrem formulere spørgsmålet: *må vi i det hele taget fabrikere motorcykler herhjemme?*

Ingen Nimbus til eksport ...

— »Nimbus« eksporteres ikke for tiden?

— Nej, vi *vil* ikke eksportere vore motorcykler; hvis vi ville, så kunne vi få alle de materialer, vi ville; vi ser sådan på det, at der er et grænseløst behov for motorcykler herhjemme, og at vi derfor vil gøre vort yderste for at tilfredsstille og efterkomme hjemmemarkedets naturlige krav. Vi ræsonnerer som så, at da vi jo har to betydelige fabrikationer herude på vor fabrik, kan det være myndighederne ligegyldigt, *hvilke* af vore produkter, vi eksporterer — og nu er støvsugeren »Nilfisk« den vare, vi med størst fordel kan sælge i udlandet.

— Hvor stor er »Nilfisk«-produktionen?



Den nye Nimbus i »hel figur«.

— Før krigen lavede vi ca. 40.000 om året, heraf gik ca. halvdelen til eksport. Vi er nu ved at komme op på førkrigsproduktionen, men da vore to største aftagerlande, Tyskland og England, i mellemtiden er faldet bort, er vore eksportcifre — endnu — ikke slet så høje. Vi hænger selvfølgelig i med at skabe nye eksportmarkeder, men det kræver ufatteligt slid og arbejde. Vi har været 40 år om at skabe vor eksport, så vi ved, hvad det koster.

En jøde solgte Hitler en dansk støvsuger ...

Vi har ialt solgt lige ved 100.000 støvsugere til Tyskland. Jeg kan for resten i denne forbindelse fortælle Dem en lille pudsig ting, der gerne må komme frem nu; det er en lille kendsgerning af både historisk og tragisk perspektiv: Vi har også solgt en »Nilfisk«-støvsuger til selveste afdøde hr. Hitler — og det var en jøde, der solgte den. Han blev senere smidt ud af Tyskland og mistede alt, hvad han ejede — kom til Holland, og da tyskerne tog dette land, gik han rundt med den gule stjerne på gaderne i Amsterdam; da han forsøgte at flygte ud af landet, blev han taget, men han slap dog fra det med livet.

Ny produktionsgren tages nu op.

Netop i denne måned tager FISKER & NIELSEN en ny produktionsgren op. Efter mange års eksperimenterende arbejde, har man herude skabt en *elektrisk bonemaskine* af meget høj kvalitet. Man har i flere år haft alle de nødvendige maskiner til en seriemæssig fabrikation parat, men har først nu turdet sætte en produktion i gang efter at materiale-situationen har bedret sig noget — og navnlig efter at de få demonstrationsmaskiner, som de overøiske generalagenturer for »Nilfisk« har haft til forevisning, er blevet modtaget med begejstring.

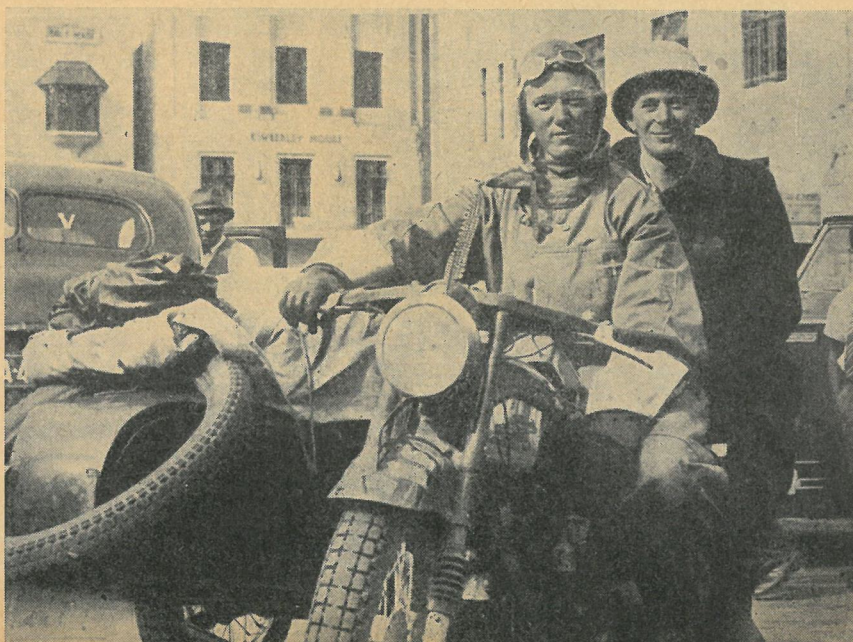
Der er allerede solgt en del af disse bonemaskiner og de første hundrede går nu i produktion. Om 3—4 måneder kan de ventes frem i handelen. Det er der efter meningen at sætte en fabrikation i større stil i gang.

— Da krigen var forbi, sluttede fabrikant Fisker, havde vi kun en trediedel af vor sædvanligt arbejdsstyrke. I dag mangler vi stadig et halvt hundrede mand — det kniber med at faa kvalificeret arbejdskraft.

Vi bliver først rigtig glade den dag, da vi både kan fabrikere og sælge lige så meget, som før krigen ...!

CAR.

Den 29. marts vendte forfatteren Børge Bitsch tilbage til Danmark efter sin tur til Afrikas sydspids på sin »Nimbus« sammen med mekaniker Jørgen Wolfram, en eventyrrejse på 35.000 km i 19 måneder. Her er parret fotograferet ved vejs ende — i Cape Town. De blev modtaget tirsdag kl. 15 ved Damhusøen af beundrende »Nimbus«-kamerater, hvorefter den officielle modtagelse fandt sted kl. 16 på »Ny Rosenborg«. Her modtog de også fabrikkens hyldest og påskønnelse.



Hvorhen går ferieturen i år?

Efter at nationalbankdirektør Bramsnæs og handelsminister Krag nu er blevet enige om at bevilge 500 kr. pro persona til ferierejser i udlandet, og man har fået valget mellem England, Irland, Holland, Frankrig og hele Skandinavien, er ferieturene med motorkøretøjet til fremmede lande blevet et højaktuelt emne.

Igennem rundt regnet 10 år har grænserne været lukket for turistrejser med motorkøretøj til udlandet. Ti år er et meget langt tidsrum at være spærret inde — navnlig for os i den modne alder og de allerfleste medlemmer af klubber tilsluttet Danmarks Motor Union må teoretisk være i den modne alder; den unge garde har der endnu ikke været rigtig mulighed for at rekruttere.

Hånden på hjertet: Har ikke også De mange gange i de lange indespærringens år drømt om at komme ud på de lange landeveje — uden i og for sig noget bestemt mål ... bare for at komme ud at køre og se nye egne og mennesker slappe af og få nye indtryk. For så at komme hjem — beriget med nye oplevelser, som man kan leve længe på.

Og hvor kan man så komme hen i år? Foruden til Norge kan man nu også henlægge sin ferierejse til Sverige, Finland, England, Irland, Holland, Island og Frankrig. Hvis De overhovedet har kunnet lægge lidt penge til side trods de velsignede pengesanerende foranstaltninger, dyrtid og meget andet — og hvis De netop har sparet lidt op med henblik på feriemuligheder, da kan en motorenthusiast ikke få en bedre ferie, end ved at gøre rokken klar til en tur ad de lange veje hinsides grænserne, hvor nye horisonter lokker med forjættende oplevelser.

Danmarks Motor Union ser det ikke som sin opgave i denne forbindelse at arrangere selskabsrejser med turistbusser, tog eller dampskibe og ej heller med flyvemaskiner. Disse trafikmidler kan hver for sig såmænd være gode nok — men for motorenthusiasten er og bliver motorkøretøjet uomtvisteligt det ideelle trafikmiddel, og da ikke mindst til ferierejser.

Lad det være sagt straks: Det er ikke dyrt at rejse i udlandet med eget motorkøretøj. Det er ikke dyrere end ethvert andet rejsemiddel — det kan tværtimod være en billigere rejsemåde end de øvrige. Og man kan faktisk komme langt for den valuta, der er stillet til rådighed, man kan komme meget langt og se og opleve mange ting. Man skal blot forstå at rejse. Det er hele hemmeligheden. Men den er altså faktisk også kontanter værd, som De vil forstå. Med eget køretøj bestemmer man nemlig ikke blot præcist etappernes længde og eventuelle afstikkere, så man kommer akkurat derhen, hvor man ønsker, men man bliver også i stand til at raste og overnatte, evt. gøre ophold for nogle dage, hvor man finder det bedst og billigst.

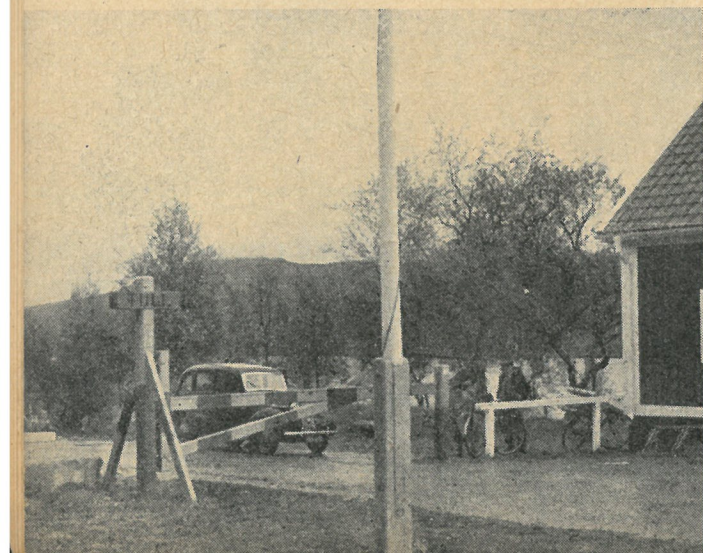
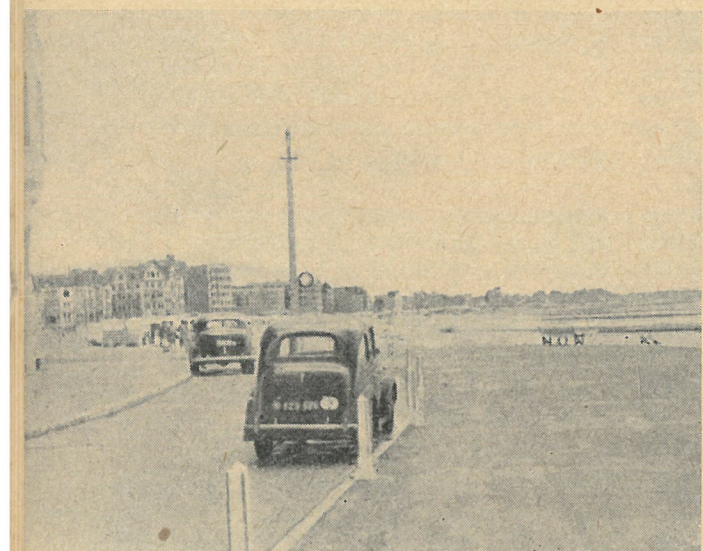
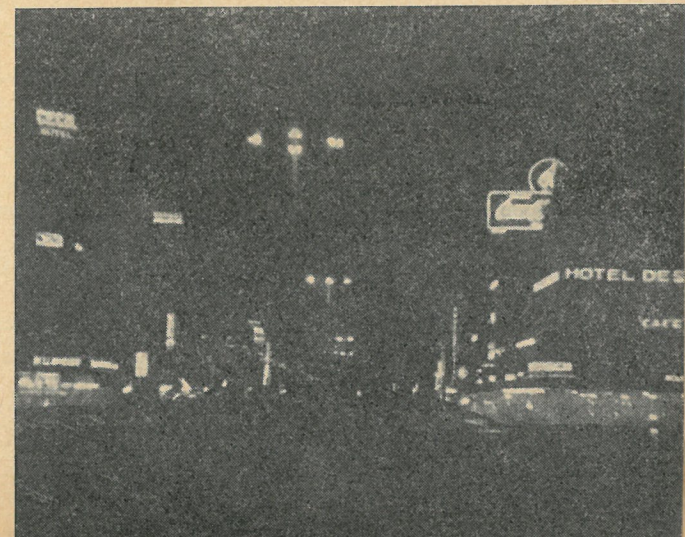
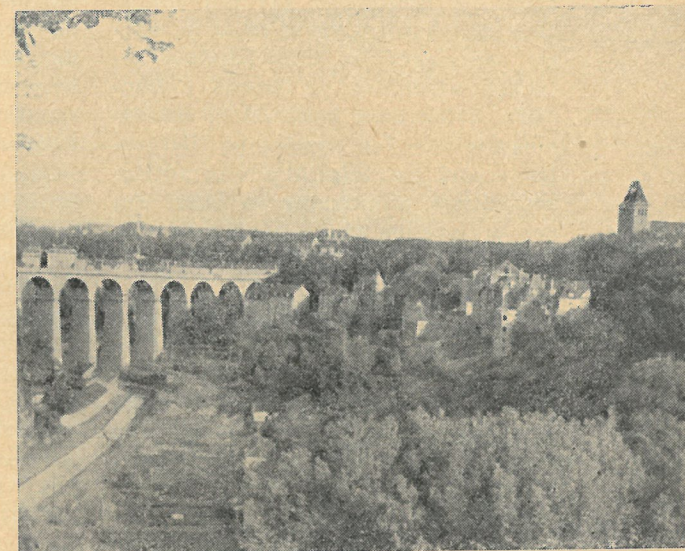
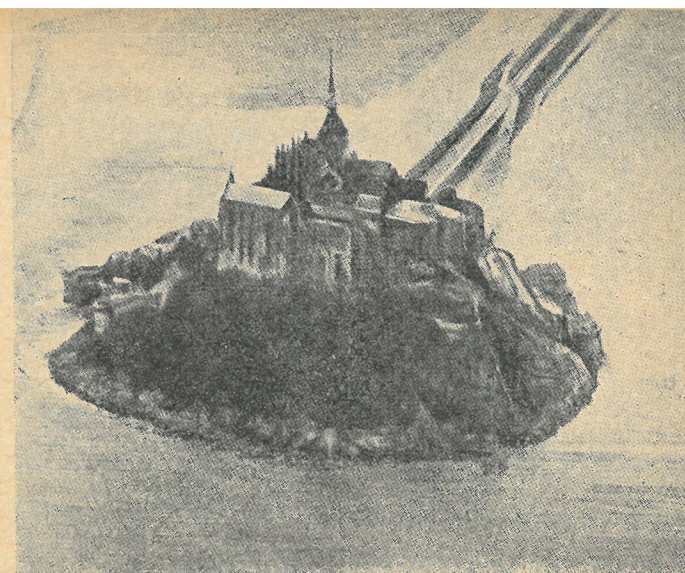
Helst ville vi stå de af unionens medlemmer, der planlægger en udlandsfærd bi med direkte og personlige råd og råd m. h. t. valg af rute etc., men dette ville være uoverkommeligt, selv om der muligvis for medlemmerne i Storkøbenhavn, subsidiært på Sjælland, kunne træffes en ordning.

Vi har i stedet valgt at sikre vort medlemsblad en serie rejseartikler, skrevet af en motorjournalist og passioneret motormand, der netop — gennem 20—25 års hyppige rejser med eget motorkøretøj overalt i det civiliserede Europa (England alene undtaget) — forstår at rejse økonomisk og billigt, og som samtidig forstår at »få det hele med«. Ved hans valg af ruter er der taget specielt hensyn til de ting, der har særlig karakteristisk og turistmæssig interesse, og selv om man måske ikke agter at følge netop de samme ruter, så giver hans skildringer dog alligevel et fuldgældigt billede af de pågældende landes turist- og rejsemæssige muligheder.

Når vore medlemmer derefter kommer hjem fra rejsen, ønsker »MOTOR og SPORT« gerne at modtage korte rejse-skildringer med supplerende oplysninger og personlige erfaringer (gerne med billeder) til gavn og udbytte for de af vore medlemmer, der først kommer af sted næste år

Vi bringer den første tur-skildring i næste nummer.

Vore billeder viser: Venstre side fra oven og ned: Paa sommerferie i Norge. — Ved en varde over den evige sne. — Strandpromenaden i den højmoderne belgiske badeby Knokke s/mer. — Grænsen mellem Sverige og Norge på højde med Trondheim. — Højre Række fra oven og ned: En af Frankrigs største turistattraktioner, Le Mont Saint Michel ved Frankrigs vestkyst. — Udsigt over hovedstaden Luxembourg i landet af samme navn. — Nat i Bruxelles; i over 3 år har belgierne kunnet nyde neonlysene. Forsiden: Midtvejs under opstigningen fra Geiranger fjord. Tekst og foto: Camp.



D. M. U. protesterer

mod 13-øres benzinafgiftens
forlængelse.

Den danske motorkørsel kunne den 1. februar i al stilfærdighed og græmelse fejre et 25 års jubilæum: på denne dag for 25 år siden indførtes omsætningsafgiften på personbiler. Dermed var det forbi med motorfolkets sorgløshed, der hidtil kun havde været begrænset af motorkøretøjets svigtende driftssikkerhed.

Vedtagelsen af loven om omsætningsafgift for personbiler gav bilismen et chok og har siden været en af de største hæmningsfor motorkørselens naturlige udfoldelse og trivsel i Danmark. Siden dens indførsel er omsætningsafgiften for personbiler flerdoblet — også som følge af den betydelige almindelige prisstigning på biler. Fra den oprindelige afgift på 700—900 kr. pr. personbil er afgiften efterhånden steget til 3—4.000 kr.

Som et tilfælde — der må være mere end en tanke — kan man konstatere, at jo mere perfekt og fuldkommen motorkøretøjets tekniske egenskaber og anvendelighed blev, jo mere uundværlig for samfundets funktioner, des flere og større skatter og afgifter væltedes der ind over motorkørslen. Og den slags skatter og afgifter har jo nu engang den natur, at har man først fået dem, er de vanskelige at komme af med.

Vi har prøvet at regne ud, hvor meget motorkørslen siden denne første afgift for 25 år siden indførtes, har måttet bløde til den umættelige statskasse.

Denne opgørelse kommer altså også til at omfatte de forskellige benzinafgifter, af hvilke den første satte ind i 1927, hvorefter der med passende mellemrum — d. v. s. når statskassen manglede penge — blev dynget nye og voldsomme afgifter på benzinen: Tillægs-

Staten har nu suget ca. 1.5 milliarder kr. til sig gennem motorkørslen



afgifter, broafgifter etc. — og nu sidst ekstra-tillægsafgiften på de 13 øre.

Benzinen har altid været et af de allertaknemligste objekter for landets finansministre, når der var slunkenhed i statskassen: Pengene pumpes uden besvær og risiko ind i statskassen i samme tempo, som benzinen pumpes i motorkøretøjernes benzintanke. For at det nu kan gå endnu hurtigere med pumperiet, er man gået bort fra de hånddrevne benzinpumper til fordel for de elektriske. Prøv engang at tænke på, hvor mange penge, der postes ind i statskassen hvert minut, benzinmanden trykker på sin elektriske benzinpumpe — 55 liter i minuttet — 55×47 øre = kr. 25.85 til statskassen ... i minuttet.

I 1934 satte den årlige vægtafgift ind. Afgifterne er alle, siden deres ikrafttræden, vokset støt og sikkert — for benzinens vedkommende endog med voldsomhed — når bortses fra den uundgåelige stagnation som følge af krigen.

Indtil den 1. februar i år har *omsætningsafgiften* indbragt staten 186.809.000 kr., *benzinafgiften* (siden 1927): 854.387.000 kr. og *vægtafgiften* (siden 1934): 327.712.000 kr. — eller tilsammen 1 milliard 368 millioner 908 tusinde kroner.

— — —

Man nærmer sig altså de $1\frac{1}{2}$ milliard kroner — og med det tempo og den vækst, der i øjeblikket er over motorkørslen, vil de $1\frac{1}{2}$ milliard være rundet et par måneder efter at disse linjer er læst. Og forudset man ikke lader den sidste 13-øres afgift bortfalde — det afgøres efter at bladet er gået i trykken — vil staten i 1949 hente lige ved

300 millioner kroner hjem gennem de forskellige motorbeskatninger.

Og hvem betaler så disse astronomiske beløb? — Ja, det gør motorkørslen ganske vist ... i første instans. Men i den sidste ende bliver det uvægerligt hele det forbrugende publikum — enhver køber af en hvilken som helst vare — idet alle varer, der handles gennem detail- og en groshandelen, uvægerligt alle i mere end een instans har været afhængig af motortransporten, og følgelig også må belastes med de udgifter, der tynger og fordyrer denne.

Altså vil disse millionbeløb også slå igennem på pristallet og gøre deres til at hæve det, blot camoufleret i de højere varepriser og leveomkostninger i det hele taget. Det er bare motortransporten, der står i en slags forskud for beløbet.

Det er derfor kun ganske rimeligt, at motorbranchen og motororganisationerne vender sig mod disse svimlende og meningsløse afgifter med følgende krav:

1) Ingen bilskat uden at den udelukkende benyttes til rationelle vejudgifter.

2) at der skelnes mellem vejudgifter til nyanlæg og udgifter til vedligeholdelse af vejnet.

3) til en formindskelse af selve skattebyrden.

Der er kræfter i gang for at bremse og søge at dæmme op for myndighedernes uhæmmede glubskhed over for motorkørslen, der har fungeret i alt for høj grad som værgeløs malkeko. Danmark har nu 17.000 km vej med permanent vejbelægning (som kun kræver minimal vedligeholdelse) og en væsentlig yderligere udbygning skulle ikke synes umiddelbart påkrævet, selv om Danmark er et af de lande, hvor man bygger veje billigt. Mens det før krigen i Holland kostede 1 mill. kr. at anlægge 1 km vej, kostede det i Danmark

kun det halve. Og vi har dog ord for at have meget fine veje.

Motorkørslen må kræve, at kun omkostningerne til vedligeholdelse af det eksisterende vejnet pålignes motorkørslen gennem afgifterne — nyanlæg kun undtagelsesvis og delvis. Motorkørslen — også for samfundet — tungtvejende millionafgifter skal hverken anvendes som pengesanerende ekstraordinære afbetalinger på statens reguleringskonto (hvad dog blev forhindret), til understøttelse af betrængte landmænd, Lillebælt- og Storstrømsbroer, som forlængst må være betalt eller for længst skrinlagte autostradaprojekter.

Vi må forlange ærlige afgifter til for motorkørslen naturlige formål — og derfor må i første omgang 13-øres afgiften bortfalde.

D.M.U.s PROTEST —

Foranlediget af finansminister H. C. Hansens — i og for sig ventede — krav om en forlængelse af 13-øres benzinafgiftens forlængelse efter dens udløb den 1. april, har Danmarks Motor Union i fællesskab med F.D.M., K. D. A. K. og Motororganisationernes Fællesrepræsentation om eftermiddagen mandag den 21. marts rettet en henvendelse til folketingets udvalg vedrørende forbrugsafgifter, idet man kraftigt og indtrængende opfordrede udvalget til at afvise finansministerens forslag om forlængelse af 13-øres afgiften på benzinen. C.

En 8-cylindret motorcykle

VED DE — at en amerikaner, Glenn Curtis, for over 30 år siden byggede en 8-cyl. motorcykle, forsynet med en motor af V-typen, og at det med den lykkedes ham at tilbagelægge en mile på 26,4 sekunder — den hurtigste mile, der på det tidspunkt var tilbagelagt af noget menneske.

Planer om en træningslejr for norske motorkørere

En tanke, der bør søges realiseret også hos os

Den energiske Oslo-afdeling under N.M.K. omgås med planer om at etablere en træningslejr for racer-motorcyklister og vordende baneryttere. Det er ikke hensigten at lejren udelukkende skal stilles til rådighed for Oslo-rytterne, men man vil også indbyde medlemmer af provinsklubberne.

Formanden for Oslo-afdelingen Rolf Lau, oplyser, at man enten vil oprette lejren på »Solhøyden« ved Horten eller Furuseth ved Oslo. Man skal have banen ikke for langt borte og nogenlunde centralt beliggende. Deltagerne skal selv betale rejsen til og fra lejren, mens man vil søge at gøre selve opholdet i lejren så billigt som muligt — og det er muligt, klubben her vil træde hjælpende til.

Det er meningen, at der i træningslejren skal gives både teoretisk og praktisk undervisning og man vil som lærere anvende de bedste og mest erfarne folk, man disponerer over, udtaler Rolf Lau.

I ledende motorsportskredse i Norge er der stor begejstring for dette initiativ; man mener, at en sådan træningslejr vil være et stort aktiv i bestræbelserne for at indfange nye rekrutter til norsk motorsport. Selve begrebet træningslejr er jo i forvejen et kendt og populært fænomen indenfor ski- og skøjtesport, fri idræt og boksning, så hvorfor skulle ikke også motorsportens mænd kunne lave noget tilsvarende og få samme nytte og glæde af en sådan lejr, som de øvrige sportsgrene?

HVORDAN KUNNE VI GRIBE SAGEN AN HERHJEMME?

Ville det ikke være en udmærket idé at få et sådant projekt omplantet til Danmark? Vi ville tro, det var en opgave, der burde løses af landsdelsunionerne, så man arbejdede hen på at

få en træningslejr for Jylland, en for Fyn og en for Sjælland.

Vi er slet ikke blind for, at en sådan opgave sti støde på mange og store både praktiske og — vel navnlig — økonomiske vanskeligheder; men det ville dog være et mål at arbejde henimod til gavn og fremgang for motorsagen, et middel til at få flere og flere motorsportsfolk til at fylke op om motorsporten — og endelig ville en sådan lejr også bidrage til yderligere at dygtiggøre vore ryttere. At en sådan lejr også vil kunne rumme andre muligheder for yderligere at popularisere motorcyklen og dens udbredelse og anvendelighed, skal vi ikke her komme nærmere ind på — men vi tænker i denne forbindelse på noget ganske specielt.

Kunne man yderligere finde natur-skønne egne til sådanne træningslejr's beliggenhed, kunne man måske kombinere dem med ferieophold for medlemmerne. Sådanne lejre kunne også på en fortræffelig måde være udgangspunkt for orienteringsøvelser, undervisning i kortlæsning, trimming af motorcyklerne, udveksling af erfaringer og meget andet. Altsammen ville det medvirke til at fremme kammeratskabet, styrke ven-skabet og binde os mere sammen i den ene interesse, vi i *hvert fald* har fælles: *motorkoretøjet og motorsporten.*

Naturligvis skal en sådan idé ikke slås større op fra begyndelsen, end at den kan gennemføres ... om det så i begyndelsen kun bliver i det små. Hellere må den så efterhånden vokse sig stor og stærk, når man har fået erfaringer for, at det er en idé, der kan bære, at den vil slå igennem i det omfang, vi håber.

Ikkesandt — det er et projekt ikke uden perspektiv! Fra DMU's side vil vi selvfølgelig på enhver tænkelig måde støtte bestræbelserne for at oprette træningslejre med råd og død.

Men lad os høre, hvad vore læsere siger. Lad os høre Deres synspunkter og Deres indstilling til sagen. Send os venligst korte og velmotiverede indlæg til optagelse i »MOTOR OG SPORT«

om hvordan De ser på begrebet træningslejr — evt. hvordan De mener, sagen bedst kan løses, gerne suppleret med andre gode idéer.

Værsgo — Ordet er Deres!

Zonerne bliver større — men de ER der stadig

Lad os nu blive fri for dem!

Det vil være kendt fra dagbladene, at der efterhånden er ved at komme skred i zoneordningen. Mange har naturligvis fulgt udviklingen her med spændt opmærksomhed. Efterhånden som det viser sig, at der er benzin nok at få og at indkøbsmulighederne faktisk, også rent valutamæssigt, er så gunstigt, at det næsten må siges at skyldes en falsk indkøbsblufærdighedsfølelse, når Danmark fremdeles holder sig tilbage for at gøre skridtet fuldtud og helt bortkaste de sidste zonegrænser, så kunne det måske være på sin plads at gøre nogle rent nøgterne og praktiske betragtninger over emnet: vort benzinforbrug.

Vort samlede benzinforbrug her i Danmark har vel rigtigt nok i de senere måneder været støt stigende. Dette har tre hovedårsager, som *intet* som helst har med de mere eller mindre snævre zonegrænser at gøre.

For det første har den danske traktorbestand vist en kolossal og brat stigning (til gavn for vort store eksport-erhverv, landbruget),

for det andet har en meget stor høst, større eks- og import (bl. a. af kunstgødning, foderstoffer etc.), marshallhjælpens indvirkninger i form af større aktivitet indenfor forretningslivet, ført større kørselsfrekvens med sig, og endelig har

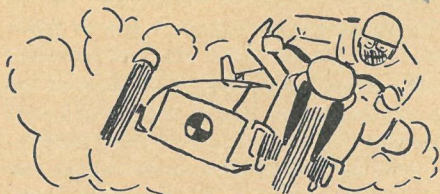
for det tredje den en del ringere benzin (hvis mindre km. pr. l. navnlig mærkes i de mange nye lastvogne, som må bære det »store slæv« i den stigende kørselsfrekvens) — *altsammen* været medvirkende til at sætte benzinforbruget i vejret, så det nuværende forbrug

unddrager sig en direkte sammenligning med tidligere perioders benzinforbrug.

At der stadig skal opretholdes en zoneordning anser vi på nuværende tidspunkt for ganske meningsløst — og vi har vanskeligt ved at tro, at der kan findes saglige motiveringer herfor. Den er så lempelig, at den faktisk alene af den grund roligt kan falde bort. Vi har svært ved at tro, at dens bibeholdelse skyldes andet, end hensyntagen til benzinforsyningen uvedkommende momenter. Det er, som om man absolut *vil bibeholde* denne restriktion, blot for restriktionens skyld — man vil med vold og magt ikke give slip på den.

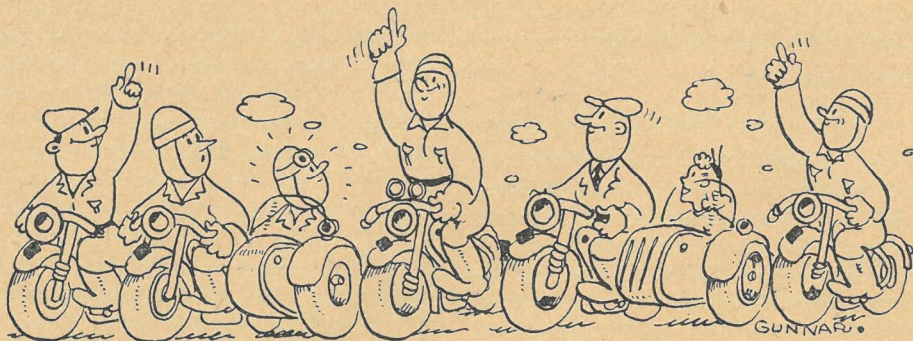
Og for alle os motorkørende føles den som en irriterende spændetroje. Lad os få lov til at smøge os ud af den. For det er så sandelig *ikke de motor-køretøjer, der sejler over Storebælt, der vil sætte benzinforbruget yderligere i vejret!*

Den benzinforøgelse, det vil koste at give motorkørslen helt fri, vil blive betydelig mindre, end den benzinmængde, der i år spares derigennem, at den hjemlige brændselsproduktion reduceres så betydeligt, som tilfældet er. Distribueringen af det hjemlige brændsel vil formentlig i år kun kræve halvt så megen benzin, som tilfældet har været de senest foregående år og det har ikke været småting. Den anden halvdel vil rigeligt kunne række til *helt* at ophæve zoneordningen. C.



THORVALD SØRENSEN — BMW —

Må jeg få ordet....!



Motorfolkenes kuptaktik

Disse linjer foranlediget af det på F.M.U.s repræsentantskabsmøde d. 25/2 stedfundne kup fra en bestemt klike af motorcyklister, som derigennem opnåede at gennemføre en af de mest beskudte handlinger, jeg nogensinde har set i foreningslivet. Taktikken har de åbenbart lært på mødet i Kolding sidste år, selv om motiverne der ikke var tilnærmelsesvis så simple som her i dette tilfælde.

Det må åbenbart have hastet meget for hr. Gullitz at få gennemført sin hævnaktion, inden der også falder juridisk afgørelse i sagen; thi når den først er faldet, bliver det næppe så let for »Odin«s formand at få de andre til at slå følge, og dette er sikkert grunden til, at FM.U.s jubilæumsaften skulle ødelægges. Kan det tilfredsstillende de herrer, kan jeg forsikre for, at det lykkedes fuldt ud at ødelægge aftenen både for os og dem selv — i hvert fald tilsyneladende; for de eneste, der var en lille smule humør tilbage i, var de klubber, det gik ud over, medens samtlige andre mere eller mindre så ud, som om de havde fået en spand koldt vand over hovedet.

Tror de herrer ikke, at det havde været både smukkere og klogere at vente

til næste år med at realisere formands-skiftet? Jeg tror det — og det er der vist flere, der gør.

A. Bünger,
frmd. for S.A.K., Svendborg.

Betænk som motormand

Jeg kan ikke lade være at fremdrage et eksempel på, hvad man kunne kalde godt kammeratskab mellem motorfolk, som slet ikke kender hinanden.

Forleden var vi nogle mennesker samlet til en passiar i en lille villa på en lille stille vej i Hellerup. Ved 23-tiden bankede det på et vindue i stueetagen, der vendte bort fra vejen. En af landets kendte damer, hvis virksomhed næsten daglig omtales i aviserne, præsenterede sig og sagde, at en bil, der holdt ude på vejen, havde den ene vinge slået ud. Hun var ude at gå tur med sin tilkommende mand, en direktør, hvis virksomhed også daglig omtales i dagspressen. Det var en betænk som handling, man her udviste, idet både pilen og batteriet kan tage skade af, at afviservingen er slået ud i flere timer.

Lad os andre også give os tid til at vise en sådan smule omtanke!

At pilen i det hele taget kunne være »glemt« er en anden historie. I dette

tilfælde skyldtes det, at den ikke havde reageret, da føreren drejede om hjørnet — den kom først »frit frem«, efter at han var stået ud af bilen. *m. p.*

Sidespejlet og de motorsagkyndige

Jeg beder venligst bladet optage følgende til eftertanke:

Er det ikke i strid med al sund fornuft, at eleverne ved køreprøven med motorvogn over 2500 kg *ikke* må benytte sidespejlene? Eller har de motorsagkyndige virkelig en gyldig grund til denne for almindelige mennesker aldeles ufatteligt metode?

Det må jo dog for enhver være let fatteligt, at en chauffør, der kører med læs, ikke har nogen mulighed for at benytte sin bagrude, men netop er henvist til sine *sidespejle*, som iøvrigt også er *lovbefalede* ved lastvognes indregistrering og syn. Man kan endvidere, hvis man kigger ud ad bagruden ikke se, hvad der befinder sig indenfor det område, der skjules af førerhusets udbygning.

Man skulle tro, at det netop burde være kørelærernes opgave at lære eleverne at benytte spejlene, således at de virkelig har vænnet sig til brugen af disse, inden man slipper dem løs i trafikken.

Med hilsen

K. H.

»MOTOR OG SPORT« har forelagt spørgsmålet for den motorsagkyndige, civilingeniør *Voltelen*, der svarer, at brugen af »bagspejlet« er tilladt både ved køreprøven med personbiler og lastbiler, men samtidig forlanges det, at kørekort-aspiranterne *også* ved at vende sig om, forsikrer sig om, at ændring

af færdselsretning ikke er til gene for den øvrige evt. trafik.

Denne ekstra sikkerhedsforanstaltning skyldes, at mens et blik i spejlet kan gøres på en brøkdel af et sekund — *uden* at den motorsagkyndige bemærker det — vil det, at kørekort-aspiranten vender sig om overbevise den motorsagkyndige om, at manden ved rattet virkelig *har* forvisset sig om, at hans udsving ikke kan forårsage en kollision. Derigennem *markeres* altså, at eleven er klar over, hvilke pligter, der påhviler ham ved ændring af færdselsretning og ved igangsættelse. Og også ude i den almindelige trafik, bør bilister praktisere denne »dobbelt-forsikring«, under alle omstændigheder ved start af køretøjet. *Red.*

Farlig trafikfælde for motorkørslen

Lige nord for Teglgårdsvejs udmunding på den »gamle« Strandvej i Skovshoved har den nye buslinje, 27, fået et meget farligt fast stoppested.

Når bussen holder her, spærrer den fuldstændig for udsigten, både for den trafik, der svinger ned ad Teglgårdsvej for at køre nordpå, og for den kommende trafik, der vil passere bussen.

På dette sted dræbtes for nogle år siden en ung mand, da han kom fra Teglgårdsvej for at svinge uden om en på bussens holdeplads holdende lastbil.

Det bør indtrængende overvejes at flytte dette stoppested. Det skal erkendes, at helt nemt vil det ikke blive — for det er ikke meget bedre at flytte stoppestedet mere sydpå — men måske kunne det lægges bare en halv snes meter mere mod nord? *B.*



Specialforretning i MOTORDELE

St. Regnegade 5 . København K.
Telefon C 14361

OMKRING UNIONEN

Jyllands Motor Sportsunions repræsentantskabsmøde i Silkeborg søndag den 6. marts 1949

Formanden *Kaj O. Nielsen* bød velkommen til de for 18 klubber mødte repræsentanter og rettede en særlig velkomst til præsidenten, hr. *N. K. Peder sen*, og generalsekretær *V. Hoffmeyer*.

P. Franck, Silkeborg, valgtes til dirigent.

Klubbernes moderet og stemmetal konstateredes og viste et samlet stemmetal på 53 stemmer.

Kvist, Aalborg, oplæste protokolken, som godkendtes, hvorefter formanden aflagde sin beretning.

Han mindedes først i smukke ord afdøde formand for N.M.S. Aalborg *Axel Kristensen*, og udtalte et Æret være hans minde.

Som følge af, at der ikke er kørt motorløb i halvåret, blev beretningen kort. De civile forhandlinger er jo omtalt i »Motorbladet«. Han beklagede tilbagegangen i medlemstallet fra 1945 til 2863 medlemmer og pointerede stærkt, at tidsfristen for anmeldelse af løb skal overholdes, og at der ikke bevilges ekstra løbsdage i sæsonen.

Beretningen godkendtes uden kommentar.

Regnskabet aflagdes af kasserer *Egon Nielsen*, Horsens. Det balancerede med kr. 19384,00, og godkendtes efter et par oplysninger.

Efter forslag fra *Hobro M.K.* nedlagdes sportsudvalget for J.M.S. og dets funktioner ophørte fra samme dag.

Silkeborg M.S. foreslog at præmierne i henhold til § 81 fremtidigt forlanges at være til stede, før der gives starttil-ladelse. Dette vedtoges med stor majoritet.

Præsidenten uddelte præmier til del-tagerne i danmarksmesterskaberne og bad formændene overbringe kørerne en tak for deres indsats.

Ved valgene til bestyrelsen blev re-sultatet, at *Egon Nielsen*, Horsens, og *Kvist*, Aalborg, genvalgtes, mens *P. Franck*, Silkeborg, nyvalgtes. Forman-den takkede den afgåede *Mikkelsen*, Kolding, for godt samarbejde i bestyrelsen.

Beck, Fredericia, blev 1. suppleant og *Mikkelsen*, Kolding, 2. supl. *V. Ru-bin* og *N. Westergaard* genvalgtes som revisorer.

Under eventuelt var der livlig dis-kussion om interne ting og formanden sluttede mødet med et leve for J.M.S.

Næste mødested bliver Aalborg.

Fyens Motor Sports 25 års stiftel-sesfest. En mindeværdig dag i unio-nens historie

Om morgenen nedlagde bestyrelsen en krans på den tidl. formand, proprie-tær Bjergskovs Grav. Om formiddagen var der reception, ligeledes i Næsby-hoved skov, hvor det strømmede i den grad ind med gaver, blomster og gratu-lanter, at vi må afstå fra at nævne nav-ne, men blot skal anføre, at *Fyens Motor Unions* formænd gennem årene var mødt, ligesom alle de gamle kendte aktive og passive kørere og motorenthu-siaster havde givet møde og at utallige større firmaer og enkeltpersoner med tilknytning til motorsporten var mødt op for at lykønske klubben i anledning af jubilæet. — Ved vin og kransekage blev der talt, skålet, fotograferet og gamle motorminder opfrisket.

Blandt de største gaver, klubben mod-tog, skal dog nævnes, at *Danmarks Mo-*

tor Union ved generalsekretær Hoffmeyer overrakte D.M.U.s store hædersplaque i sølv, der kun er givet i ganske få eksemplarer, og at en ældre kreds af medlemmer skænkede klubben en stor sølv-dirigentskloke med klubbens emblem, endvidere en smuk lædermappe fra de fyenske Motorklubber, en stor pengekasse fra restauratør Madsen og endelig en meget smuk gæstebog fra værkfører Marius Poulsen og hustru.

Om aftenen afholdtes festmiddag.

Restauratør Madsen havde ofret en formue for at gøre lokalene værdige til begivenheden, og såvel salen som verandaen var fyldt til sidste plads af festklædte medlemmer med damer. Til lige havde præsidenten for D.M.U., fabrikant N. K. Pedersen, generalsekretær Vald. Hoffmeyer samt formændene for landsdelsunionerne gjort F.M.S. den glæde at møde op og endelig var pressen smukt repræsenteret.

Der har altid gået ry om F.M.S.s store fester, men alle der deltog vil sikkert indrømme, at noget tilsvarende som stiftelsesfesten har man aldrig oplevet. — Lige fra deltagerne kl. 18 tog plads ved de smukt pyntede borde og til hen imod midnat, da der blev budt velbekomme, blev de holdt i ånde. Orkestret spillede, der blev skiftevis serveret, holdt taler, morsomme og smukke, dels for de gamle motorkæmper, dels

for damerne og bestyrelsen, der blev fotograferet, skålet, F.M.S.s hæders tegn, som indstiftedes i dagens anledning, blev uddelt i 8 eksemplarer til de her afbildede 8 gamle medlemmer, og sluttelig uddelte røde postbude F.M.S.s jubilæumsavis.

Efter middagen blev verandaen ryddet og moccaen serveredes og imedens blev salen gjort klar til dans. — Hen på de små timer serveredes natmad og først da solen stod op i øst kunne denne begivenhed i F.M.S.s historie slutes.

Endelig en tak til medlemmerne for deres bidrag til festens smukke forløb, ligesom F.M.S. bringer alle dem, der ved gaver og blomster har gjort dagen festlig for os, klubbens bedste tak.

Bestyrelsen.

Det internationale TT. på øen Man

Anmeldelsesfristen for deltagelse i det internationale TT-løb på øen Man slutter den 30. april.

Der er ret betydelige ændringer i reglementet, der er blevet stærkt moderniseret — også med hensyn til præmiernes fordeling — og vi skal i næste nummer af »Motor og Sport« i sammen drag give en fyldestgørende redogørelse for de nye propositioner etc.

8 hæderstegnmodtagere:

Siddende fra venstre:

Fabrikant Karl Madsen, kontorchef K. E. Mogens og Herman Larsen.

Stående fra venstre:

Radioforh. Kay Nielsen, motorforhandlerne A. Bruun-Larsen og Th. Krag, fabrikant N. V. Jensen og tømrer Carl Jensen.



Ulster Grand Prix'et på ny 7 miles bane som årligt tilbagevendende løb?

Forhandlinger mellem arrangørerne af Ulster Grand Prix'et i Nordirland og de lokale myndigheder ser nu ud til at resultere i, at Ulster Grand Prix'et vil blive en årligt tilbagevendende begivenhed. Bliver projektet realiseret efter de retningslinjer, som har ligget til grund for de førte forhandlinger — og det ser det ud til — da er det meningen at køre løbet på en 7 miles-bane kun få kilometer fra den hidtil benyttede bane. Ekspertter har erklæret banen for en af de fineste i det britiske imperium i det hele taget. Man håber at kunne arrangere et motorcykle-løb i september i år, mens man derimod ikke regner med at få de fornødne udbudringer foretaget så betids, at der også vil kunne afholdes bil-løb i år. Fremtidens program er ellers »14 store væddeløbsdage« for begge kategorier i Ulster hvert år.

★

Sveriges Motorfederation har indbudt de øvrige nordiske lande til en konference i Stockholm i begyndelsen af april og har udbedt sig forslag til egnede punkter på dagsordenen — og selv ønsker Sverige gerne diskuteret

1) Formerne for det samarbejde, der skal indledes.

2) Principperne for Nordisk Mesterskab.

3) Repræsentation i FICM.

4) Drøftelse af reglement.

★

Svemo har fra Norge fået en indbydelse om en speedway-landskamp. Nordmændene har foreslået dagene 5. eller 19. august som de bedst egnede. Sverige skal nu se, om det kan lykkes at få stablet et stærkt hold på benene i tæt besatte motorprogram.

★

Olle Nygren og Evert Fransson, Kumla, er udset til at repræsentere Sverige ved løbene i Prag.

★

F. I. C. M. kongres i Luxembourg

I dagene 6.—9. april incl. afholdes F.I.C.M.s forårskongres i Luxembourg med et meget omfattende arbejdsprogram.

Arrangementet forestås af Motor Union du Grand-Duché de Luxembourg, der for de få ledige stunder har tilrettelagt et omfattende udflugts-program, så deltagerne, der bl. a. også vil blive modtaget på rådhuset, får lejlighed til at stifte bekendtskab med de forskellige sider af det lille arbejdsomme lands dagligliv.

Repræsentantskabsmødet i Århus

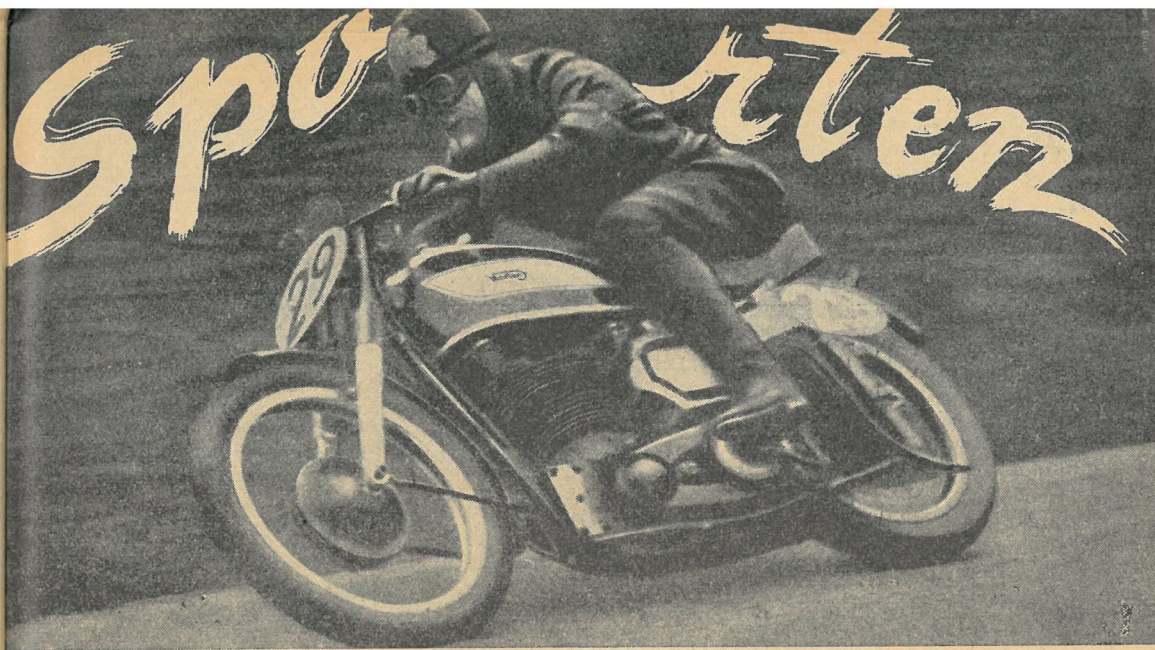
Vi erindrer om Danmarks Motor Union.s ordinære repræsentantskabsmøde, der afholder i Aarhus søndag d. 10. april.

Dagsordenen omfatter bl. a. valg af præsident, generalsekretær, formand for sportsudvalget (evt) og 2 medlemmer til sportsudvalget.

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

NORSK-DANSK *Landskamp*

Klubber, der måtte ønske at komme i betragtning for arrangement af norsk-dansk landsholdskamp på 400 m bane for 1949, bedes henvende sig til DMU angående betingelserne for samme.



ÅRETS første MOTORLØB

En drøj tørt i »Odin« ...

Første motorløb, efter forbudets op-
hævelse, var et trial arrangeret af
Sports Motorklubben *Odin*. — Løbet
strakte sig over 5 etapper, valgt med
megen omhu og på et tidspunkt, da vi
alle gik med forårsfornemmelser.

Men få dage før løbets afholdelse,
den 6. marts, satte vinteren ind med
frost og sne, og under selve løbet ra-
sede en veritabel snestorm. Dette i for-
bindelse med den snævre zoneordning
afholdt selvfølgelig en del kørere fra
at deltage, så at deltagerantallet var
under det ønskelige. Kørerne gik ihær-
dige til sagen, og konkurrencen blandt
den fynske elite var hård lige til det
sidste, således væltede *Svend Schmidt*,
Kerteminde, og brækkede sit styr, men

han kørte resolut hjem, reparerede,
mødte igen, fuldførte og opnåede pla-
cering, hvorimod *Niels Nielsen*, *Bo-
gense*, måtte udgå efter et styrt.

Resultaterne blev:

Senior:

1. *Ejvind Hansen*, Ejlstrup.
2. *Poul Kalør*, Odense.
3. *Svend Schmidt*, Kerteminde.

Junior:

1. *Laurits Frandsen*, Tommerup.
2. *Poul E. Pedersen*, Bullerup.

Begynder:

1. *Poul Pedersen*, Salby (500 p.).
2. *A. Zachariassen*, Odense.

Endvidere sås et nyt håb i brdr *Lis-
berg Jørgensen*, sidev./jun.

Mange morgenduelige tilskuere var
mødt ved hovedkontrollen i Munkebo
allerede kl. 7, og antallet forøgedes
jævnt hele dagen for til slut at kulmi-
nere med et par tusinde tilskuere på
den store bakke ved Munkebo, hvor
sidste etappe var beliggende.



Fra isløbet i Jönköping: Gurra Berglind, Stig Pramberg og Ragge Friberg fotograferet i skrap stil i et sving.

Svensk motorsport har kørt for fuld drøn hele vinteren...

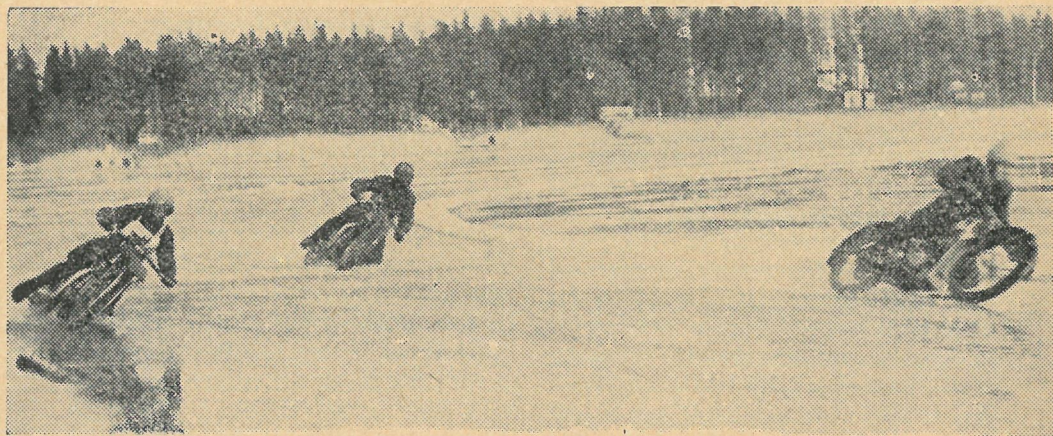
I Sverige har der hver søndag vinteren igennem været kørt israce i mange klubber i det vidtstrakte land.

Den fine engelske racerfører, Bruce Semmens, der i denne vinter besøgte Sverige — for bl. a. den 15. maj at starte for »Tändstiftet« i Arlöv — udtalte, da han første gang så et rigtigt svensk israce: »Fantastisk! — terrific« — og det var hans absolutte overbevisning, at hele det engelske motorpublikum ville dele hans syn på svensk vinterrace. »Is-racing er et skuespil af enestående format, og publikum vil storme billethullerne for at komme ind. Alle mine venner bad mig om nøje at studere og for-

tælle alt om isracing — og vent bare, til jeg kommer hjem... til næste vinter kan De vente en invasion af engelske motorløbs-enthusiaster, som har råd til at rejse til Skandinavien — hvorfor ikke forsøge med en tilskuer-clearing? Det ville gøre det meget billigere, hvis man kunne bo hos hinanden. Og hvad gæstevenskab angår,« slutter Semmens, »da er Sverige et rent eventyrland...«

★

Ved det afsluttende løb ved isløbskonkurrencerne på Motala-bugten oplevede tilskuerne et eksempel på akrobatik af højeste klasse. Det var sejrherren Lage Johansson, der forfærdede (og måske også begejstrede) publikum. I anden omgang blev han for ivrig, kom i slingren og fo'r ud over snevolden. Hans ben blev slynget op i luften, og



Kumlö-Fransson sejrede i isracet i Köping. Her fører han på inderbanen foran Olle Nygren på yderbanen og Curt Hallberg.

Lage kom ned på knæ på højre side af cyklen. Men han mistede ikke kontrollen, hverken over sig selv eller over cyklen; han beholdt sit tag i styret, og i den stilling kørte han ca. 100 meter udover bugten. Hans skinddragt blev flænget fuldstændig i stykker af is-piggene på hjulet — men selv fik Lage ikke en eneste skramme. Aldrig tidligere har svensk sportspublikum set en sådan »redning«. Naturligvis blev Lage Johansson hyldet med larmende applaus fra publikum — velfortjent!

En udfordring til den engelske motorcykleindustri

*Stort antal 125 ccm. fra fastlandet
i det internationale 6 dages trial*

Der er delte meninger i England om, hvorvidt man alvorligt bør gå ind for en forbedring af 125 ccm-motorcyklerne gennem deres deltagelse i væddeløb med de erfaringer, man derved kan indvinde. Der er dem, der mener, at det vil for-dyre disse små motorcykler også for det almindelige brugsmarked — mens andre mener, at har det kunnet betale sig for 350 og 500 ccm-klasserne, må det også kunne for de 125 ccm. Det er nemlig en kendsgerning, at salget af motorcykler på adskillige meget vigtige oversøiske markeder er direkte afhængigt af de sportslige resultater, de forskellige mærker kan opvise.

Nu får den engelske motorcykle-industri imidlertid udfordringen præsenteret inden for deres eget land, idet der til det internationale seks dages trial er anmeldt en række top-tunede 125 ccm fra fastlandet, blandt andet kommer der et stort hold fabrikskørere fra Czekoslovakiet, og da de afsluttende hastighedskonkurrencer meget vel kan blive af udslaggivende betydning, vil afgørelsen således til det sidste være uvis.

Da England både har rytterne, mo-

torcykle-konstruktørerne og alle forudsætningerne i det hele taget for at kunne tage udfordringen op, efterlyser man fabrikernes fulde og hele beslutsomme støtte, uden hvilken ingen effektiv indsats kan blive mobiliseret i denne konkurrence.

Fra løbskalenderen

APRIL:

3. Fyens Motor Sport — trial.
14. Aarhus Motorklub — bakkeløb.
Midtsjællands Sports Motor Klub — trial.
18. Kjellerup og Omegns Motor Klub — baneløb.
Gladsaxe — baneløb.
Kolding Motor Klub — baneløb.
24. Gentofte — baneløb.
Hobro — Bakkeløb.

MAJ:

1. Sportsmotorklubben »Dan« — baneløb.
Nordjyllands Motor Sport — baneløb.
Nordvestsjælland Motor Klub — baneløb.
5. Horsens Automobil og Motor Klub — baneløb.
8. Bogen Motor Klub — baneløb.
Gladsaxe — baneløb.
Haderslev Motor Sport — baneløb.
Nimbus Klubben Aalborg — motocross.

FRA KLUBBERNE

Nimbus Klubben, København

Hermed gøres medlemmerne opmærksom på en dag-orienteringsøvelse, som afholdes søndag den 10. april, med start fra Kildebrønde kro kl. 9 form. Indmeldelse til *Egon Hansen* eller undertegnede, Tria 1438.

Instruktionsmødet finder sted torsdag den 7. april kl. 8 pr., og der tages *ikke*

imod indmeldelser efter den aften. Stedet for instruktionsmødet er endnu ikke fastsat, men man kan få besked hos sekretæren. Vi har inviteret *Sundby Motorklub* med på turen, så mød godt op!

Hermed en rigtig glædelig påske.

Sv. Åge Søgård.

Hobro Motor Sport

Man har bedt os henlede opmærksomheden på, at baneløb i Hobro køres på Jydsk Motorbane.

Fyens Motor Sport

har pr. 1. april anmeldt 200 nye medlemmer. Det er en forøgelse af medlemstallet på over 25% i løbet af et kvartal. Vi noterer dette flotte resultat som et eksempel til efterfølgelse.

S. M. K. »DAN«

Den 12. februar afholdt klubben sin årlige stiftelsesfest på »Dania«. Desværre var der ikke mødt så mange som ventet, og det henstilles til medlemmerne at møde op ved næste lejlighed, for ikke at gå glip af en fornøjelig aften. Efter spisningen kl. 18,30 spilledes der op til dans til kl. 2,30.

Den 15. februar afholdtes halvårlig generalforsamling, hvor der var mødt ca. 30 medlemmer — alt for lidt af 150.

Løbssæsonen begynder nu og klubbens første løb afholdes 1. maj, hvorfor det henstilles til alle medlemmer, som var behjælpelig ifjor, at møde op igen, da vi har brug for dem alle.

Klubbens bestyrelse er nu:

N. Frederiksen, formand, L. Madsen, næstform., E. Langhorn, E. Meldhede, G. Hansen, H. Carlsen og V. Andersen, kasserer.

Als Motor Sport

Als Motor Sport afholdt d. 6. februar stiftelsesfest på Als badhotel. Festen indledtes med spisning for aktive medlemmer med damer. Under spisningen

oplæste formanden, Sølver Rasmussen, en i anledning af dagen forfattet »ærbødigst«-revy, hvori så godt som alle medlemmer havde en lille andel. Efter spisningen tog den muntre del af festen sin begyndelse i den festlig pyntede sal, hvor »Volle« (Sv. O. Jensen) i tekst og billeder havde foreviget årets største og mest omtalte begivenheder i sin muntre »streg«. Det blev hen på de små timer før Reinholdt's orkester spillede godnatvals.

Th. Jacobsen, sekretær.

Motorklubben »Vestfyen«

Søndag den 13. marts havde vi tøndeslagning og ringridning på Frøbjerg bavnehøj. Kattekonge blev *Victor Jensen*, Frøbjerg, kattedronning fru *Arne Rasmussen*, Aarup. Ved ringridningen blev *Haugbart Rasmussen* konge, *Aage Andersen* kronprins og *Th. Littau* prins. Vi sluttede med en fornøjelig fest med præmieuddeling og bal på »Bavnehøj«.

Husk vore medlemsmøder den første tirsdag i måneden på »Bavnehøj«.

Fox.

Nimbus Klubben Aalborg

Fredag den 25. februar afholdte vi i Karolinelund en fastelavnsfest for vore medlemmer, en virkelig vellykket fest.

Fastelavnssøndag slog vi katten af tønden, *Søren Stenstrop* og *Bruno Jacobsen* blev henholdsvis konge og prins.

Onsdag den 6. april afholder vi vor ordinære generalforsamling på Beisebakken — dagsorden ifølge lovene.

Vi beder så mange som muligt møde op, da vi snart skal til at arbejde ude på vores nye scramble-bane. Lyngen er slået og vi skal til at sætte hegnet op og vi beder om medlemmernes assistance, de plejer ikke at svigte, og vi regner også denne gang med deres hjælp.

Alt skal være klart til dette *Danmarks første Moto-Cross*, der køres søndag den 8. maj. *Lau Rasmussen*.

B. S. A. Klubben

Lørdag den 2. april afholder vi orienteringsøvelse kl. 19 fra kroen i Brøndbyvester by. Torsdag den 21. april afholdes ordinær generalforsamling i Centralbane-Hotellet, Halmtorvet 14, kl. 19,30 med følgende dagsorden:

- 1) Valg af dirigent.
- 2) Protokollen.
- 3) Beretning fra formanden.
- 4) Aflæggelse af det reviderede regnskab pr. 31. marts 1949 til godkendelse.
- 5) Indkomne forslag.
- 6) Valg af 3 bestyrelsesmedlemmer (heraf formand og kasserer).
- 7) Valg af 2 suppleanter til bestyrelsen.
- 8) Valg af 2 revisorer.
- 9) Valg af 2 revisorsuppleanter.
- 10) Valg af repræsentant til banefonden.
- 11) Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, må være formanden i hænde senest d. 13. april. Lørdag d. 30. april kl. 19,30 afholder vi »sommerfest« i Nørre Central Cafe's selskabslokaler Nørrebrogade 124 (Nørrebro Runddel). Nærmere meddelelse om denne fest vil senere blive tilsendt medlemmerne.

Nærmere oplysninger om ovennævnte arrangementer kan fås på telefon Valby 4427 u.

Sports Motor Klubben

Til trods for at vejrguderne var mod os, fik vi vor fastelavnsfest den 27. marts 1949 på Jægerkroen gennemført med fuld bravour.

Org arrangørerne havde den glæde at have samlet ca. 150 medlemmer og gæster, som var godt tilfredse med dagens forløb.

Kattekongen blev John Helfelt, og kattedronning blev fru Erik Greve, og gæsterne tilkendte Egon Walther prisen for den bedst pyntede maskine.

Derefter afvikledes ringridning og motorlege, hvortil Jægerkroens fortræffelige vært, »Søren«, havde skænket præmierne.

Dagen sluttede med fælles kaffebord og dans.

Obs.! Generalforsamling torsdag den 21. april 1949 i »Karnappen«. Dagsorden efter lovene.

Indkomne forslag skal være sekretæren i hænde senest lørdag den 16. april.
S. W. — Taga 6139 v.

Glostrup og Omegns Motor Klub

Den 26/2. 49 afholdt G.O.M.K. fastelavnsfest på Jernbanehotellet. Salen var fyldt til sidste plads, og der var godt humør over hele linjen. Vi fik hele 2 kattedronninger, frk. Svendsen og fru Martha Olsen. Det var en af den slags fester vi i bestyrelsen har drømt om længe. Vi håber den vil kunne gentages.

Om søndagen kørte så »mændene« og Ejvin Petersen (»skindtrøje«) blev kattekonge og Svend Nielsen (»smæld i røret«) ringriderkongen.

Den 15/4. 49 afholder vi en tur ud i det blå, hvor der vil blive lejlighed til at vise sig i forskellige dyster. Start fra »Siesta« kl. 9,00. Mød talrigt og præcist.

Gunnar J.

Lyngby og Omegns Motor Klub

afholdt den 1. marts ordinær generalforsamling, ved hvilken lejlighed Folmer Thorsen valgtes til dirigent.

Formanden aflagde rapport og oplæste protokollen, ligesom han redegjorde for det forløbne år. Det reviderede regnskab såvel som beretningen godkendtes.

Under punktet »valg til bestyrelse« foretoges forskellige nyvalg, hvorefter bestyrelsen fik følgende udseende:

Formand: Kaj Berg, næstformand: Karlo Jensen, kasserer: Børge Nilsson, sekretær: Erik Jensen. Sports- og festudvalget kom til at bestå af: Karlo Rasmussen, Erik Christiansen og Sv.

Josephsen. Til suppleanter valgtes Benny Jacobsen og Preben Skjold Christensen. Revisorerne genvalgtes.

L.O.M. afholder den 9/4. nat-orienteringsløb med deltagelse af fremmede klubber. Instruktionsmødet afholdes på »Hotel Rustenborg« tirsdag den 5. ds. kl. 20. Tag damerne med, da vi samme aften har klubmøde med en lille sving-om.

B. b. v.
med sportslig hilsen!
Erik Jensen, sekretær.

Bogense Motor Klub

afholder sin halvårslige generalforsamling på »Hotel Bogense« lørdag den 2. april kl. 19,30 med dagsorden ifølge lovene. Da »Motor og Sport« muligt kommer nogle af medlemmerne for sent i hænde, vil der forinden være udsendt kort til hvert enkelt medlem.

Axel Ramhøj.

Ved generalforsamlingen, afholdt den 23. februar, blev *Børge Nielsen* valgt til dirigent.

Formanden aflagde beretning som godkendtes og også kassererens regnskab blev godkendt med akklamation. Sekretærens forhandlingsprotokol blev ligeledes godkendt.

Valg af bestyrelse blev genvalg af *Sv. Nielsen, Fr. Helge Larsen, D. Kistrup* og *H. J. Bendtsen*. Valg af sportsudvalg blev genvalg af *Sv. Aa. Nielsen, Tom Kiel, Marinus Hansen* og *Kjeld Jensen*, nyvalgt blev *Helmuth Carlsen, Evald Pynt, Mogens Petersen* og *Carl Andersen*. Til revisor genvalgtes *Poul Hansen*.

Eventuelt var et livligt punkt, hvor de mest vægtige indlæg kom fra *Børge Bech* contra *Børge Nielsen*; ellers forløb generalforsamlingen i det hele godt, og dirigenten takkede for god ro og orden. Der sluttedes med et leve for SM. L.-F.

Sekretæren.

MOTORCYKLE REPARATØRER

København

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

Udblæsningsrør til motorcykler,

stort lager. Rør haves til alle modeller. Pris 55 kr., lydpotter 29 kr. Provinsordrer eksp. omg.
BERGER, Foldagervej 12, Sundby 2932.

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

Odense

A. J. S. Odense
MATCHLESS — JAMES
HERMAN LARSEN
Fred. Rasmussen — Tlf. 545 (lokal 6)

Skive

Specialværksted for Motorcykler
Reservedele og Udstyr
H. Kjærgaard, Østerbro 6, Skive, Tlf. 435.

Søborg og Omegns Motor Klub

Kortlæsningsøvelsen den 20. feb. ved Hareskoven fik efter en revision følgende resultat: *Niels Brusck* 6, *Hans Jørgen Sall* 10, *Frederik Asmussen* 20, *N. O. Christensen* 22, *Axel Vang Hansen* 7, og *Willy Sefort* 14.

Klubbens fastelavnsfest kunne ikke siges at være godt besøgt — tværtimod; men de medlemmer, der mødte op, fik nogle morsomme og hyggelige timer ud af det. Tøndeslagningen gav til resultat: herrer: *Frederik Nielsen*, damer: *Karen Ernst*. Et amk. lotteri blev vundet af *N. O. Christensen*.

Søndag den 17. april (1. påskedag) arrangeres en klubtur »ud i det blå«. Der startes fra Borgernes hus kl. 10 pr.

Turen vil slutte på en landsbykro, hvor der er gammeldavs bal. Medbring mad og godt humør til hele dagen samt alle pladser på køretøjet besat.

Onsdag den 11. maj kl. 19,30 afholder klubben sin ordinære forårsgeneralforsamling i Borgernes hus.

Træning.

Med Henblik på den kommende bane-sæson har klubben lejet en særdeles velegnet træningsbane, beliggende på Holmegårds jorder ved Vassingerød. Der vil her blive afholdt træning 2 gange ugentlig, i reglen hver onsdag og fredag fra kl. 18—20. Banen står til disposition for alle SMU-klubbers kø-rere.

Felix.

Harley Davidson Klubben

Atter var *E. Møller Nielsen* ude hos os og viste os en af sine film, denne gang den meget omtalte film »14 dage som millionær på »Stella Palaris«, og det blev succes.

De dejlige landskaber, vi så, har in-spireret bestyrelsen til at lave en klub-tur, som skal finde sted søndag den 17. april 1949 (1. påskedag), med start fra Damhustorvet kl. 9. Puds rokken, smør madknuden, put lilleemor i sidekassen, og kom! *Det bliver en H.D.K.-dag.*

Angelo.

Motorklubben »København og

Omegn«

Lørdag den 2. april kl. 19,30 klub-aften på Gimle (røde sal). Onsdag den 20. april kl. 19,30 på Gimle (blå sal) halvårlig generalforsamling. Mød tal-rigt op denne aften, da der er vigtige ting på dagsordenen.

K. A. Aage 4180.

Frederiksberg Motor Klub

Generalforsamling afholdes mandag den 11. april kl. 19,30 på Gimle.

Dagsorden iflg. lovene.

Eventuelle forslag, der ønskes be-handlet på generalforsamlingen, skal være formanden i hænde *senest* mandag den 4. april. *Børge Melchiorson.*

Nordjyllands Motor Sport

afholder sin ordinære helvårlige gene-ralforsamling onsdag den 6. april 1949 i »GRAND«s selskabslokale. Der begyn-des kl. 20 med dagsorden ifølge lovene.

Axel Jensen.

Bakkeløbet Volks mølle

Da Store Bededag mod forventning er bibeholdt som helligdag, har *Randers Motor Sport* fået DMU's tilladelse til at ændre datoen for dette løb fra den 15. maj til den 13. maj.

Da det er en gammel tradition, at Volks Mølle Bakkeløbet køres Store Bededag, forstår man, at klubben gerne vil opretholde denne tradition.

Berigtigelse vedr. nyt motortidsskrift

I anledning af anmeldelse i nogle af landets blade af et nyt motortidsskrift, hvori meddeles at bladets redaktør er: »Præsidenten for Danmarks Motor Union, Elvin Hansen, Aarhus«, har man bedt os henlede Opmærksomheden på, at DMU intet har med omtalte tids-skrift at gøre, men at Danmarks Motor Unions medlemsblad stadig er: »MO-TOR og SPORT«.

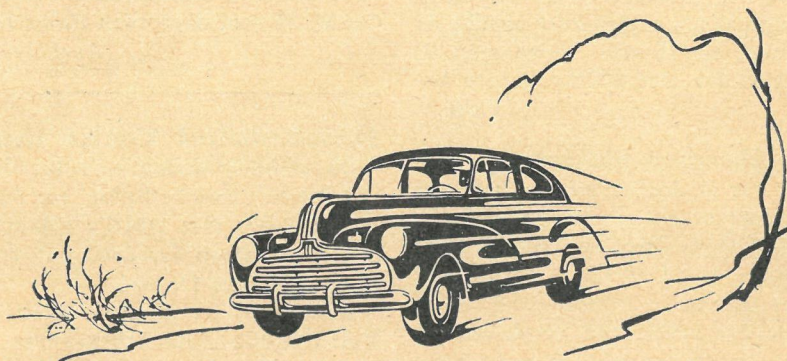
Danmarks Motor Union: fg. præsident fabrikant *N. K. Pedersen*, Vasbygade 54. Tlf. Eva 5068.
Generalsekretær *Vald. Holtmeyer*. Sekretariat: Valbygaardsvej 26, København, Valby. Tlf. Valby 99 — 5966.
Fyens Motor-Union: Formand, kørelærer *Arnold Nielsen*, Bogense. Sekretariat: Vestergade 59, Odense. 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: *Carsten Meyer Petersen* (ansvarh.), Vingaardsallé 16, Hellerup. Telf. Helrup 3410. Ekspedition: Valbygaardsvej 26, København-Valby. Valby 99—5966.
Annonceekspedition: *Einer Ulrich* Reklamebureau A/S, Kultorvet 2, C. 3133.

Grøn 9 Hvidt

FREMSKRIDT OG FART

ESSO giver økonomisk Kørsel —



ESSO Benzin giver Driftssikkerhed, stor Ydeevne og bedre Økonomi, og samtidig giver ESSOLUBE Smøreolie bedre Beskyttelse for Motoren.

Utrætteligt Forskerarbejde og utallige praktiske Forsøg har bragt ESSO Produkterne forrest i den tekniske Udvikling. Og overalt findes der Tanke og Service-Stationer, der er rede til at betjene Dem med ESSO Benzin og ESSOLUBE Smøreolie.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB