

MOTOR OG SPØRT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



Sv. Aa. Engstrøm tegner sig for en aktie...
Elektrol-løbet i Charlottenlund

1 KR

SEPTEMBER

1949

4. ARG.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

	Side
»Tak fordi du kom«	1
4000 km med babyvogn i de norske fjelde	3
»Haringrit«et til Holland	9
Olieraffinaderi flytter	13
Italiensk motorcykle-propaganda	18
Snigmordsforsøg mod motorcyklen	20
Nyordningen for motorcykle-importen	20
To store motorsportsbegivenheder i Danmark	21
De 60 % — og økonomien	21
400 ekstra personbiler fra England	22
Store forhold — småglimt fra Ford-fabrikerne	24
Må jeg få ordet	25
Omkring unionen	26
De første bakkemesterskaber	27
<i>Sporten:</i>	
Bill Kitchens nye Gladsaxe-rekord	29
Elektroløbet	32
Største motorløb på Bornholm	35
Næstved: Ny banerekord	37
De tyske banemesterskaber	40
De jyske kortbane-mesterskaber	41
Baneløbet i Viborg	42
To Kolding-rekorder	43
Motorløb i Aabenraa	45
Fra Klubberne	46

BENZIN



OG OLIE

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1949

SEPTEMBER

4. årgang

Tak, fordi du kom - H. C.!

Vi havde forleden søndag ved »Elektrol-løbet« på Charlottenlund Travbane den glæde at se finansminister H. C. Hansen hos os. Ledsaget af vor præsident, fabrikant N. K. Pedersen, var han rundt at hilse på nogle af de nordiske ryttere og fik et lille indblik i, hvad motorløb er; og hvor stor betydning det har for meget store kredse af befolkningen.

Nu havde finansministeren ganske vist ikke tid til at blive og overvære den sidste, spændende opløbsdyst i »Elektrol-løbet«, hvor Sv. Aa. Engstrøm fik endnu en aktie i det kostelige klenodie. Alligevel skal han vide, at han er os en kær Gæst. Og en dyrebær. Mens Sv. Aa. Engstrøm måtte slide sig gennem flere drabelige heats for blot at få en aktie i det fine sølvtoj, kunne finansministeren gå hjem med sine 20—30.000 kr. Hans indsats og risiko er hver gang betydelig mindre end en hvilken som helst menig rytters — for slet ikke at tale om arrangørernes. Og så er finansministeren hver gang sikker vinder! Meget sikker ...

KÆRE FINANS MINISTER —! Motorkøretøjerne og motorkørslen giver Dem for tiden ca. 200 millioner kroner om året i kassen. En ganske forsvindende lille del af dette millionbeløb stammer fra de motorsports-stævner, der sæsonen igennem afholdes rundt om i landet. I det gigant-beløb, finansministeren i forvejen modtager fra motorkørslen, betyder det så ganske forsvindende lidt ... men for de arrangerende klubber betyder det overvældende meget.

60 procent — skriver seksti procent — af entre-indtægten fra hvert eneste motorstævne går forlods og ubeskåret i finansministerens kasse. Det er mange penge for os. Og det er da også fire gange så meget, som der betales noget som helst andet sted som afgift af motorsports-arrangementer.

Resultatet er da også blevet, at der nu rundt omkring i landet meldes om baner, der må lukkes, og løb, der må aflyses, fordi den enorme afgiftsats til staten fuldstændig slår bunden bort under klubbernes økonomi. Dette er en meget tragisk kendsgerning — en følge af den helt urimeligt høje afgift på 60 procent. Og det er så meget mere tragisk, som det rammer klubber, der har investeret — efter deres forhold — ganske betydeligt arbejde og store kapitaler til anlæg og drift af disse baner, hvor både rytterne og tilskuerne har kunnet høste stor erfaring og vinde megen dygtighed i behandlingen af deres motorkøretøj.

Navnlig er denne økonomisk nedbrydende og udmarvende tendens så meget mere beklagelig, som motorklubberne — ikke mindst — har oprettet banerne for, gennem en mulig beskeden gevinst herfra, at kunne fortsætte det allerede påbe-

gyndte arbejde på at udbygge færdselskulturen og udbrede en aktiv færdselspropaganda med det formål at højne trafikssikkerheden på gader og veje.

Hele dette arbejde slås nu i stykker.

Der er grænser for, hvor store beløb, de store, brede masser, der besøger motorbanerne, kan betale for deres billet. Det har nu mange steder vist sig, at det ikke er muligt at fortsætte med motorsporten med så tungtvejende, ja, kvælende afgifter til statskassen. Der kan ikke blive noget tilovers til rytterne, banefunktionærer, banevedligeholdelse, fornyelser, administration, propaganda etc.

Og banerne må lukke. De mange penge, klubberne med deres hyppigst meget begrænsede og anspændte økonomi har investeret i dem, må anses for tabt.

En god, sund, fornøjelig og opdragende sportsgren vil da være dømt til undergang. Folkets store, brede masser samles om vort sport, som omkring ingen anden her i landet. Og der findes ingen anden sportsgren, der i så høj grad — gennem propaganda og det gode eksempel — er medvirkende til at højne færdselskulturen og færdselssikkerheden, som netop vor.

Til dette arbejde burde vi have del i tips-millionerne. Men så langt fra er dette tilfældet — tværtimod betyder tipsningen, at publikum drages bort fra motorbanerne —, og hver eneste tilskuer, der kommer, må se 60 procent af sin erlagte entré gå til finansministeren.

Det er lidt uretfærdigt. Eller meget ...

Kære hr. finansminister! Slå ikke mere i stykker for os! Giv os lov til at fortsætte vort arbejde! Belast os ikke længere med 60 procents-afgiften, når den højeste afgift, der ellers kendes ude i verden — om der er nogen —, er 15 procent. Giv os lov til at leve vort harmløse og opdragende sportsliv og samle landets brede masser omkring vor sport! Vi angler ikke efter hjælp fra tipspengene.

... Vi angler kun efter en forstående og velvillig indstilling hos Dem, hr. finansminister ...
Red.

Finansminister H. C. Hansen og datter sammen med præsidenten for Danmarks Motor Union N. K. Pedersen i samtale med »Kumla« Fransson.

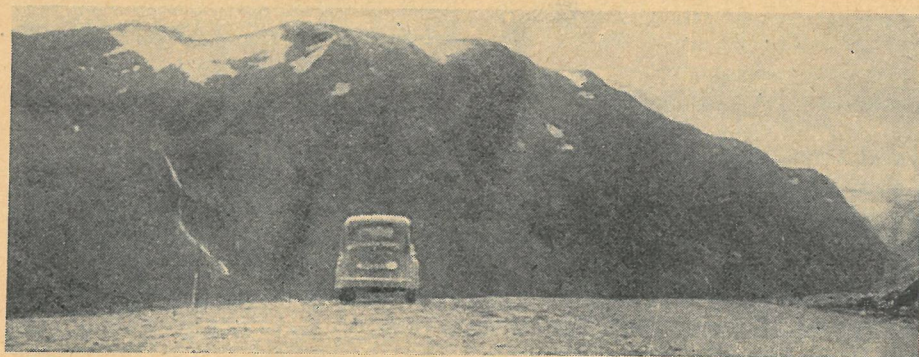


ÆLDSTE MOTORCYKLIST?

For kort tid siden meddeltes fra England, at Englands ældste motorcyklist var 83 år, og for nylig havde fået kørekortet fornyet. Denne rekord kan en Esbjergenser slå, idet forhenværende postmester A. Petersen, Blichers Alle i Esbjerg, i juli har fået sit kørekort til motorcykle fornyet. Han er nu 84½ år gammel.

MOD NORMALE TIDER?

Priserne på brugte biler er for tiden så stærkt nedadgående, at man indenfor automobilhandlerkredse regner med, at der er et prisfald på en halv snes kr. pr. dag.



4000 km med baby-vogn i de norske fjælde III.

Forslag til enestående og storslået ferietur i Norge.

Pas på færgeforbindelserne — fjord-sejladsen en ny oplevelse.

Man bør — på et så sent tidspunkt som gør ligt — sikre sig en fortegnelse over færgetiderne på den rute, man skal passere. Færgetiderne skifter nogle gange i løbet af året og nogle steder besejles ruten kun en enkelt gang om dagen. Fra Sylte sejler vi til Geiranger, en tur på ca. fire timer gennem typiske fjordpartier. Ved afsejlingen er det allerede ved at blive mørkt og inden længe stamper færgen sig frem i bælgravende mørke på den blikstille fjord, der tæt omsluttet af de lodrette klippevægge. Det er ufatteligt, hvordan skipperen kan finde frem, men formentlig tager han pejling efter vandfaldene, der

fra hundrede meters højde vælter ud over klipperne og hvidtskummende daler i havet. Når færgen passerer særligt smukke vandfald, som *Brudesløret* og

De syv Søstre, lader han projektørerne spille på dem — og ligeså når man dér højt, højt oppe, tilsyneladende helt utilgængeligt, ser en lille bondegård ligge så underlig umotiveret klasket ind mellem fjældvæggene. De mennesker deroppe må da være isoleret i halve år ad gangen ...

Fra bunden af fjorden op til de sneklædte højder — et storladent natursceneri.

Geiranger ligger i storslåede omgivelser ved bunden af fjorden og er også et af de meget søgte turiststeder i



LUCAS C.A.V.

ELEKTRISK UDSYR

DIESEL-TILBEHØR - ELEKTRISK UDSYR

GIRLING

BREMSE OG STØDDÆMPERE

Det betaler sig altid at forlange de originale reservedele.

AXEL KETNER

Kontor og lager: Nr. Vold 9
Central 4195 - 6819

Service-afd.: Nørregade 40
Central 9279 . København K

Norge, navnlig yndet af laksefiskere, med flere store turisthoteller. Her overnatter man og begynder den næste dag opstigningen ad et af de smukkeste og mest imponerende vejanlæg i Norge, bygget 1882—89, som i skønhed og dristighed ikke lader Trollstieveien meget tilbage. På højre side har man *Flydalsjuvet*, og der er fra vejen en imponerende udsigt ned gennem slugten med den fossende elv, helt ned til søen og ud i fjorden. I Zigzag fører vejen videre over den vilde nord—sydgående fjældkløft, som dannes af Flydalen, forbi Flydalsgårdene over *Urdagjeds-slyngene*, forbi *Dalsnibba*, hvortil der fører en ny vej i 1500 meters højde, og hvor man, for at komme op til udsigtspunktet, må betale bompeng — hvis man ikke foretrækker at fortsætte ad vejen forbi *Djupvasshytta* hotel, hvor fjældformene skifter karakter. Man er her over 1000 meter tilvejs og fortsætter forbi *Grotli* hotel (879 m o. h.) med storslåede udsigter mod høje fjælde og snebræer, forbi *Pollfoss* turisthjem (580 m o. h.), hvor der er et fortræffeligt ørredfiskeri, ned fra højfjældet til *Lom* med en stavkirke fra ca. år 1000.

Nordeuropas højeste bilvej.

Da vi, som omtalt, er kommet til Norge for at se fjælde, tager vi, efter at have fyldt benzintanken og besøgt kirken, i vejgaflen ved *Fosheim* ad en smal sognevej gennem *Bøverdalen* forbi *Galdhøpiggen* (2469 meter). I *Galdesand* går der en *privat* bilvej, hvor man mod erlæggelse af bompengene kan få lov til at køre de 14 km til *Juvashytta* (1840 meter o. h.) — nordeuropas højeste bilvej, ikke særlig god og temmelig brat, men fra enden af den er der kun et par timers gang til Norges højeste fjæld, *Galdhøpiggen*.

Vi fortsætter videre ad den ualmindelig interessante og smukke vej gennem de mægtige bjergpartier mod havet ved *Sognefjord*. Forbi *Elveseter* turist-

hotel, *Bøvertun* turiststation (960 m o. h.) med udsigt til *Smørstabbæns* 2000 meter høje tinder. Efter *Krossbu* turiststation passerer vejens højeste punkt 1430 meter og over sognefjældet kommer man i en bue rundt om den pragtfulde *Fanaråkan* i slyngninger ned til *Turtagrø* hotel ca. 1000 m. o. h. Her er en enestående udsigt til *Skagastøltinderne* i syd (2354 meter) og forsigtigt kører man videre ned til *Optun*.

Natlig fjordsejls — til lystfiskernes eldorado.

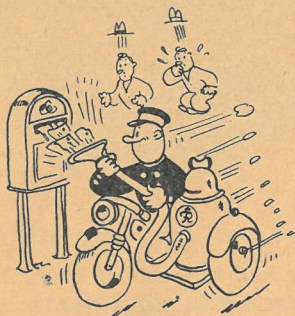
Gennem denne ældgamle landsby fortsættes til *Skjolden* ved bunden af *Luster* fjord, som man nu følger forbi *Marifjora* hotel til *Sognedalsfjora*, en frugtbar egn med store frugthaver. Her tager man færgen over til *Loftesnes* (det tager kun 10 minutter) og kører til *Kaupanger*, hvorfra man atter har en natlig fjordsejls til *Lærdal*. Også her er der gode hotelmuligheder, for også dette lille strandsted er centrum i en meget smuk egn, omgivet af høje bjergpartier og endestation for en af de fiskerigeste elve i Norge, *Lærdalselven*; lystfiskere fra alverdens lande stiler hertil og de flotteste fangster portrætteres eller ophænges udstoppet til evig beundring.

Vejen følger nu elven ind i landet gennem en dal, der efterhånden bliver snævrere og snævrere, i smukke og maleriske slugter haster elven mod fjorden og på de steder, hvor laksen helst står, er der hugget siddepladser til

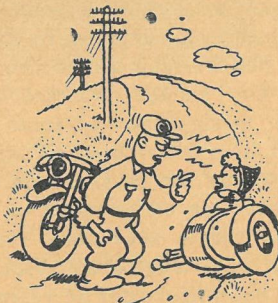


På vejen ind mod Romsdalens bjergslugter.

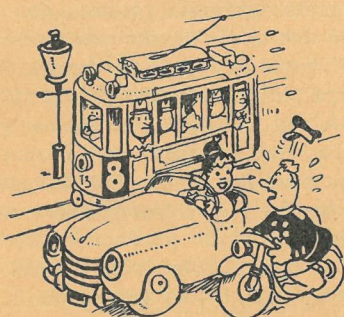
NIMBUS HUMOR



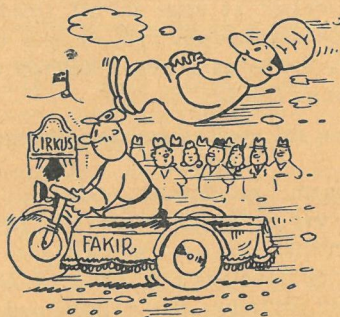
Hurtig postkassetømning med Nimbus.



— Så nu kører jeg til stranden, så kan du køre i skoven ...



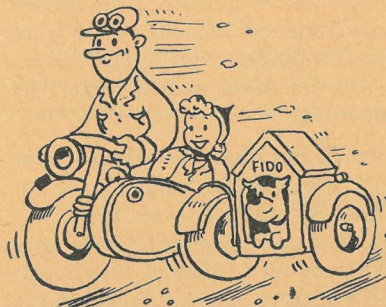
— De har kørt 80!
— Ja, er det ikke godt gjort allerede den første dag, jeg kører



Fakir Olsen på vej til cirkus i sin specialsidevogn.



— Kan I ikke læse?



Nimbus klarer alt.

NIMBUS — *Danmarks populæreste motorcykle*

A/S FISKE & NIELSEN · KØBENHAVN F. · TELF. 9650

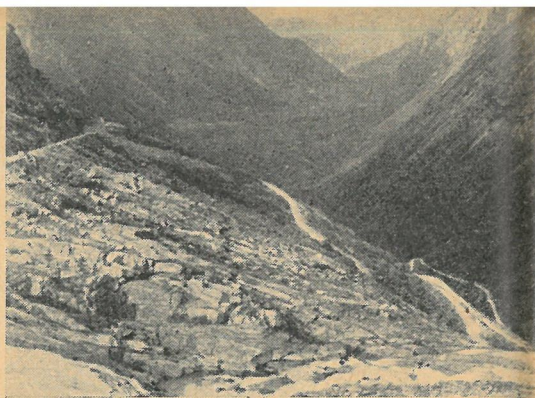
lystfiskerne, beskyttet af tovværk, og på den anden side af elven kan man se resterne af den berygtede *Galder*, den gamle post- og militærvej mellem østlandet og vestlandet. Man passerer gennem *Borgund* med en af de bedst bevarede stavkirker fra år 1150 og tager i vejgaflen ved *Borlaug* bro ad den højre vej mod Gol gennem *Hemsedalsfjældene*. Den nordgående vej fører forbi *Maristuen*, hvor der så langt tilbage som fra år 1300 har været fjældstue. Mod *Gol* kommer man ad en smuk og idyllisk snoet, tildels skovklædt bjergvej ned til lidt mere frugtbare strækninger, men i *Gol* tager man atter ad vejen mod sydvest — ud fra den ide, der ligger til grund for turen: at komme over og gennem så mange bjerge, som muligt, for derefter at søge ud til fjordene, med de skønhedsindtryk, de kan byde på. Og denne gang peger køleren mod *Hardangerfjord*.

Gennem det verdensberømte vintersports- terræn ...

Gennem skovklædte dalstrøg går denne vej forbi *Torpe*, *Ål*, *Hol* og turistcentret *Geilo* med en halv snes hoteller og pensionater, videre til *Ustaoset*, en »hytteby« med et par hundrede hyggelige hytter i ca. 1000 meters højde, samt et hotel, og derfra videre til *Haugastøl*, hvorfra vejen fortsætter mod syd og sydvest over de nøgne, golde fjældvidder i over 1000 meters højde med mange indsøer. Mod nord har man *Hardangerjoklen* (1868 meter) og ca. 100 km mod syd strækker sig *Hardangervidd*en.

Tyskernes 50 km lange træ-tunnel — kun brugt af en tysker.

Af frygt for ikke at kunne være hurtigt nok på pletten, når »det« skete, byggede tyskerne en træ-tunnel tværs over den øde højslette, en halvthundrekilometerlang træ-tunnel med vigepladser og stor loftshøjde, for at tyskerne om vinteren skulle kunne komme fra østlandet til vestlandet uhindret af snestormene. Det var en spøg til



Et lille brudstykke af »Trollstiveien«.

60—70 millioner kroner, og tunnelen blev kun benyttet af een enkelt tysker — det var da generalen foretog sin inspektionsrejse gennem den. Det første, nordmændene gjorde, da tyskerne var ude af landet, var at rive den ned. Trods de store trafikale fordele, den kunne byde den civile norske samfærdsel mellem østlandet og vestlandet, havde Norge simpelthen ikke råd til at opretholde og vedligeholde denne gigant-tunnel, og desuden havde man også hårdt brug for alt det gode tømmer, der var bundet i den, blandt andet til genopbygning af de nordnorske byer.

For den danske bilist betød dette nedrivningsarbejde, der nu er tilendebragt, to punkteringer, takket være to henkastede tretommers søm. Men det var også det eneste, der hændte udenfor programmet — og det kan man altså takke tyskerne for.

Blandt snefjælde og isbræer om sommeren på Hardangervidden.

Nu, hvor man ikke har tunnelen heroppe på *Hardangervidd*en (hvor man kan bruge Skiene hele året) har man til gengæld den vakre, vide udsigt over sletten, der er omgivet af store snefjælde og isbræer, *Hallingskarvet* og *Hardangerjoklen*, og man passerer *Krækjavatn* og *Halnevatn*. Ved *Skiftesjøen* passerer man vejens højeste punkt, 1250 meter.

Højsletten får dog slut, og lige inden nedstigningen begynder, passerer *Fossli* hotel, som ligger lige ved toppen af

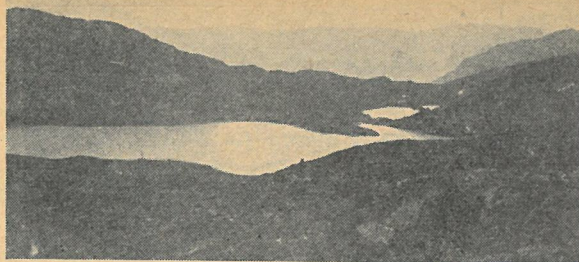
den vældige *Vøringsfossen*, som falder 170 meter lodret ned.

Interessant og imponerende er vej-anlægget ned gennem *Måbødalen*. Vejen er hugget ind i fjeldet og gaar i store slyngninger ned gennem den trange dal. *Det henstilles, at man kører forsigtigt — men det er overflødigt, når man ser vejen! Flere gange undervejs ned siger man til sig selv: Gud ske lov, det da ikke er op man skal ad denne vej ...*

Et pludseligt fjeldskred — en omkørsel på 160 km.

Og så, da man langt om længe er vel nede i bunden af dalen og kører langs *Eidsfjordvatn* og har passeret *Sæbø* på vej mod *Eidfjord* for derfra at tage den smukke tur langs *Hardangerfjord* til *Odda*, kommer der en del mennesker med en stor drift kreaturer. De standser vognen og fortæller, at der lidt længere fremover er sket et fjeldskred mellem to klippetunneler, så vejen er spærret. Hvornår vejen vil blive ryddet, kan man ikke sige — i dag bliver det i hvert fald ikke, måske i morgen, måske først i løbet af en uge. Det hører til sjældenhederne, at dette sker på denne årstid, men det skyldes stærkt og langvarigt regnvejr. Det blev til en omkørsel på 160 km. Så store behøver omkørslerne ikke at blive i Danmark.

Der er ikke andet at gøre end at vende bilen. Overnatningsmuligheder findes her ikke, man må gøre turen op ad den lange og stejle proptrækkervej i klippesiden, som vi før var så glad for,



Stille norske bjergsøer nær snegrænsen.

vi ikke skulle opad. Her får vi en gammel morlil, belæsset med tunge, tunge pakker, hun har hentet i landsbyen, og som hun skal bringe hjem til sin hytte på højsletten, med op at køre; hun traskede forgæves og ventede på rutebilen — klippeskredet havde spærret dens vej. Videre går det den — nu endeløse — vej over højsletten, hvor vi nu ser bjergene og jøklerne fra en anden synsvinkel, indtil vi stopper op i *Geilo*, hvor man på *Holms Hotel* i en ægte fransk, tyskstjålet, men billig flaske rødvin drukner sine skuffelser — og den næste morgen præsenteres for et morgenbord, der i rigelig overdådighed fuldstændig får selv vore mest voluminøse »store, kolde borde« til at synes fattige, ringe og ufuldkomne — med bjerger af fersk røget laks, ål, originale sardiner i legio, kyllinger, stege og et væld af dejlig hjemmebakket, friskt og varmt wienerbrød.

3 gange op i 1000 meters højde indenfor en time.

Herfra føles det lidt tungt at skulle starte mod Oslo, gennem den smukke *Numedal*, hvor man tre gange indenfor

Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlås fra kr. 51,85
Læderveste med stof og varmt pelsfoer fra kr. 148,00
Oilskindsfrakker sorte, flere modeller, enkelte og med foer fra kr. 40,55
Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnede til motorkørsel.
Firkantede spejle, med buet glas, prima forkromning kr. 14,85
Stort udvalg i motorhandsker, huer, hjelme, køretæpper, luffer til styr o. s. v.
Orig. engelske TT-hjelme.

Varerne sendes overalt
pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 . Telefon No 2536

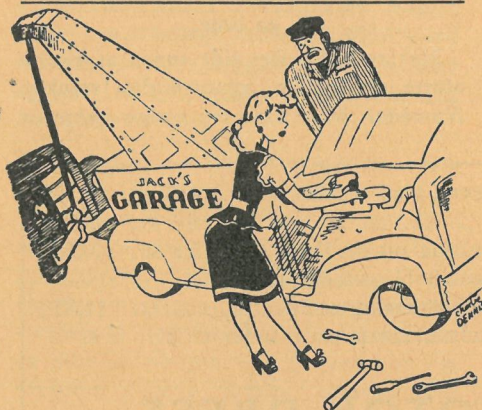
en time kravler op i over 1000 meters højde og således for sidste gang oplever den flammende, skønne norske bjergvegetation omkring trægrænsen, der luer i alle farvenuancer fra okseblodrødt til birketræernes blegeste lysegrø — et farvespil, som vi slet ikke har magen til i Danmark, og som flere steder har kaldt malerne ud med deres staffeli.

Små 200 km fra Oslo passeres statens kraftstation i Nore på 250.000 hk., hvorfra Oslo og omegn henter sin strømforsyning. Over Kongsberg (7500 indbyggere) med våbenfabrikken, mønten, sølvgruberne og sølvværksmusæet og Lågens fosser og broer, når man gennem Drammen til Oslo.

Herfra er det kun hjemtur gennem Sarpsborg med den skummende og larmende fos midt i byen ved hovedlandevejen, over den flotte bro ved Svinesund og ned gennem Sverige.

4000 km — $\frac{1}{2}$ liter olie, $\frac{1}{2}$ liter vand og 2 punkteringer.

Vel hjemme igen konstaterer man, at der på den omtrent 4000 km lange tur er anvendt ialt $\frac{1}{2}$ liter olie og ca. $\frac{1}{2}$ liter vand. Det eneste uberegnelige, der skete, var to punkteringer, som endda normalt ikke vilde være sket — det var efterklange fra tyskertiden.

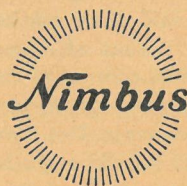


Kranvognschaufføren: De må endelig love mig ikke at fortælle noget om dette, når vi kommer tilbage til byen.

Og man ønsker, at mange danske motorfolk må få den oplevelse, det er at stifte bekendtskab med den storladne norske natur. Skulde man ikke kunne komme afsted midt i den almindelige ferietid, da findes der ikke et farvespil så skønt som det, man møder i højfjeldet i september måned — og fjælde er der nok af. Kun 3 % af Norge er dyrket, $1\frac{1}{2}$ % af Norges overflade er dækket af evig is og sne, og 21 % er skovbevokset. Det øvrige område er fjeldmark med et rigt dyre- og fugleliv og en uforglemmelig farvestrålende vegetation — især omkring skovgrænsen.

I Norge berører benzinrationeringen ikke den udenlandske bilist.

Norge er i den grad indstillet på at hygge om sine gæster og gøre det godt for dem, at man hurtigt længes tilbage til nye oplevelser og skønhedsindtryk — men iøvrigt vil en dansk bilist ikke kunne forlange flere skønhedsåbenbaringer af en norgestur, end dem, den her beskrevne tur giver. *Camp.*



**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

Glimt fra en

interessant og særpræget turistfærd

»Haringrit« — Vlaardingen 1949

Da jeg læste artiklen i »Motor og Sport« om indbydelsen til *Haringrit* i *Vlaardingen*, og det netop kunne passe med tidspunktet for min ferie — og min planlagte tur gennem Holland, skrev jeg til den omtalte sekretær *Eykopf* og fik oplyst, at det drejede sig om et turiststævne, og vi besluttede os (min kone og jeg) til at besøge *Vlaardingen* for at få et indblik i, hvad det drejede sig om. —

Vi kom ad autovejen fra *Breda* gennem *Rotterdam* og *Schiendam* til *Vlaardingen*. Allerede på vejen dertil kunne vi ikke undgå at lægge mærke til strømmen af motorcyklister, og vi var enige om, at hvis vi blot fulgte den, kom vi sikkert til vort mål.

Nu vil jeg lige bemærke, at i *Holland* er motorkørselen forbudt om søndagen — d. v. s. der gives 4 søndage på et år, hvor der dispenseres og *Haaringrit* var lagt således, at kørselen var fri den påfølgende søndag. —

Vi var ved udkanten af *Vlaardingen* kl. ca. 1 og var så heldige at træffe på en kolonne *schweizere*, som netop var ved at forberede deres indkørsel i byen. Der var ca. 18 maskiner i følge, og i spidsen kørte deres leder; hans maskine var påmonteret et højt stativ over fortojet, og i dette stativ var anbragt forskellige størrelser af kobjælder eller lignende, og disse dannede et helt klokkespil, når maskinen bevægede sig over vejen, og bevægelsen forplantede sig så til bjælderne. Desuden var der spændt en line fra toppen af klokkestativet til forskærmen og ligeså til det bageste af maskinen, og derpå smældede forskellige *Vimpler*, og øverst oppe vajede det *schweisiske* flag.

Også alle de efterfølgende maskiner

i følget var monteret med deres hjemlands flag — både foran og bagpå maskinerne; det var et flot og malerisk syn. Og så var de jo mægtig godt kørende, vi kunne nok se på maskinerne, at hvor de kom fra, var der ingen restriktioner med indkøbstilladelse o. l.

Det var nu en oplevelse, som ikke kan beskrives, men helst skal ses. Desværre blev der dog ikke noget af dette billede, som vi tog af flokken.

Den festlige modtagelse i byen

Vlaardingen bød velkommen til *Haaringrit* med en portal ved udkanten af byen, og endvidere var der en allé af de forskellige nationers flag — og *Dannebrog* var skam ikke glemt, heller ikke *Norges* og *Sveriges* Flag, men som *Herr Eykopf* sagde, desværre var der ikke den tilslutning, som man havde ventet fra vore skandinaviske motor-kammerater; min kone og jeg var eneste repræsentanter.

Måske vil flere til næste år lægge deres tur efter dette, så de kan få lejlighed til at træffe sammen med motor-kammerater fra andre nationer, og vi må dertil sige, at hollænderne er ualmindelig gæstfrie og dejligt oprigtige mennesker, og jeg tror nok, at de har en vis *sympathi* for de danske.

Vi fulgte så *schweizerne* og de anvisende kørselspile til *Haringrit* og ankom til hovedsædet — den kommunale administrationsbygning —, som var indrettet med forskellige bureaux. Bygningen var lige overfor banegården, og parkeringspladsen var indrettet på banens terrain, som, selv om pladsen var stor, dog alligevel i løbet af eftermiddagen — efterhånden som motorfolk strømmede til byen — blev alt for lille.

De forskellige deltagere, som jo ved indmeldelsen havde fået et deltagerkort, der skulle udfyldes med navn og hjemsteds påstempling af motorforeningen eller øvrigheden i byen, fik ved denne korts aflevering mellem kl. 14—18 udleveret en medaille for Haringrit 1949 og samtidig en billet til Haring.

Hvad er Haringrit?

... Ja, nu bliver det næsten nødvendigt at komme med en forklaring på »Haringrit«. Oversat betyder det vel *Sildetur*. Det er en kryddersild, man bliver budt på, og det er for hollænderne lige så almindeligt med en sildevogn, som vi herhjemme ser pølsevogne. Det, som motorklubben i Vlaardingen inviterede til, var en turisttur for motorfolk også fra andre lande, og den afsluttes som en byfest, som byen står bag ved, men med motorklubben som arrangør. Formålet er naturligvis at kalde turister til Vlaardingen.

Vlaardingen er en by på ca. 40.000 indbyggere, men er i rivende udvikling; een af byens store industrier er netop sildefiskeriet med Hermetik- og Kryddersild, så derfor var noget af det første, som turisterne fik udleveret, »Sildebon'en«. Der var to sale i byen, hvor denne berømte sild blev serveret og godt med løg til. Øl og brændevin er der derimod ikke til, som vi danske jo ellers for det meste mener hører til.

Et stort program koncentreret på een dag

Programmet, som var trykt på fire sprog, bød på forskellige turistattraktioner. Byen var en smuk og malerisk by efter sin størrelse. Der afholdtes koncerter og der var arrangeret rundfart på havnen helt ind til Rotterdam gennem Schiendam. Kl. 18.45 var der et stort præmie-optog, hvor schweizerne kørte i spidsen iført nationaldragterne. Optoget bød på på flere musikkorps og pyntede vogne og forskellige morsomme udklædninger m. m. Den ikke

mindst vigtige person var Prins Carneval fra Roerland (Syd-Holland) med hele sit optog og følge.

Noget senere samledes alle på byens festplads, og der blev uddelt præmier til optogets deltagere og til de forskellige deltagere, som havde kørt for at komme til Haringrit; desværre kom vi for sent til denne præmieuddeling, men vi blev noget overraskede, da vi ved vor tilsynekomst fik overrakt en meget smuk platte af en motorcyklist med indgravering:

»Haringrit Vlaardingen 1949«

Middelstandsforening

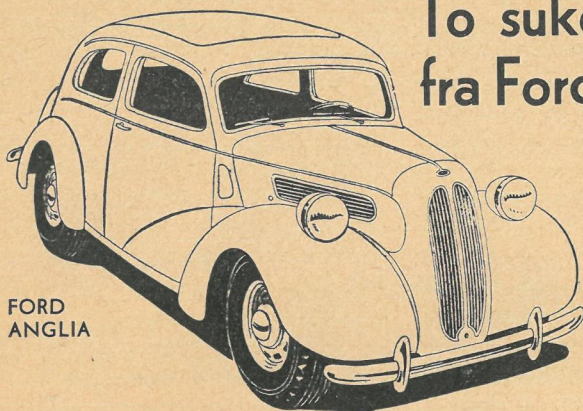
(Handelsstandsforeningen i Vlaardingen) — det var deres præmie og een af de flotteste af dem alle. Den fik vi for vor lange rejse som deltagere i Haringrit.

Der var så bagefter optræden af nogle af Hollands bedste kabaretkunstnere, og da dette var forbi, drog folk til »Harmonien«s sal, hvor der var midnatskabaret og dans lige til morgenstunden. — Festen måtte kun være om lørdagen, hvad jeg syntes var alt for lidt tid, når man tager i betragtning, at der var lagt et kolossalt forarbejde til festen.

Der var ordentlig motordrøn i gaderne, men der var ingen betjente, som havde ondt af, at vi kørte tre på en solomaskine. Vi fik nemlig straks ved vor ankomst en ven og rejsefører, så der var ikke noget med at få pennen frem. I Danmark har jeg engang måttet betale en bøde, fordi jeg havde en lille pige på 6 år med som nr. 3 på min maskine.

Der var sørget for natlogi til gæsterne i to store telte med 150 Røde Kors-senge i hvert. Alle hoteller var nemlig optaget, selv i Rotterdam var der bestilt værelser. Min kone og jeg måtte på ingen måde tage hotelværelse eller sove i det telt, som vi havde med: vi var de to prægtige menneskers — Sekretær Eykopf og fruens — gæster.

To succesvogne fra Ford i England



FORD
ANGLIA

FORD PERFECT har et yderst elegant karosseri med læderindtræk og talrige moderne finesser, bl. a. indbyggede lygter. Den har rigelig plads til fire voksne, og med sin 34 hk 4-cyl. motor har Prefect stor accelerationsevne og en støt og jævn gang.

Kr. 7000 — excl. omsætningsafgift og leveringsomkostninger.

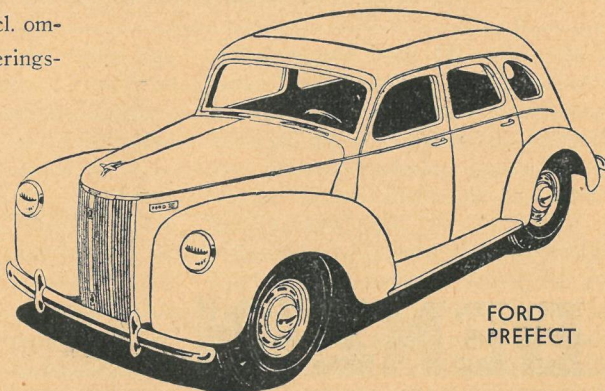
Henvend Dem til nærmeste autoriserede Ford-forhandler med Deres indkøbstilladelse, så skaffer han Dem den nye Ford Anglia eller Prefect.

*Leveres nu på
indkøbstilladelse*

FORD ANGLIA har nu 34 hk 4-cyl-motor og fremtræder med nyt, smukt kølerparti. Selv om Ford Anglia er en lille vogn, er der god plads til fire voksne passagerer og bagage.



Kr. 6040 — excl. omsætningsafgift og leveringsomkostninger.



FORD
PERFECT

FORD MOTOR COMPANY — KØBENHAVN

Dagen efter — om søndagen — var det motorklubbens hensigt at arrangere en tur for de fremmede for at vise omegnens attraktioner, men da der var stort motorløb i Zanvaart, ca. 60 km borte, havde det større interesse for motorfolket, og da tilmed schweizerne startede på hjemtur allerede søndag formiddag, blev den påtænkte tur ikke til noget.

C. Andersen.

P.S. Giv kørerne det råd: Sørg for en forsvarlig anbringelse af bagagen. Lige meget hvor godt vi surrer det, skal det nok rystes løs. De bedste bagagebærere er de, som militæret bruger, de anbringes på siden over baghjulet, så vægten ikke kommer bagved; jeg har prøvet begge dele, og det sidste giver en meget bedre kørsel. Jeg har nok set, hvorledes det har kunnet give sløre i kørselen med bagagen hængende og svævende på en bagagebærer, så forhjulet næppe rører ved vejbanen. Hvis folk ikke er praktiske og kan klare grejerne selv, så

skal de blive hjemme. — Jeg har truffet køreere, som svarede: »Ja, men hvad skal vi gøre, hvis en motorcykle punkterer?« — de havde hverken lappegrejser eller pumpe med!!

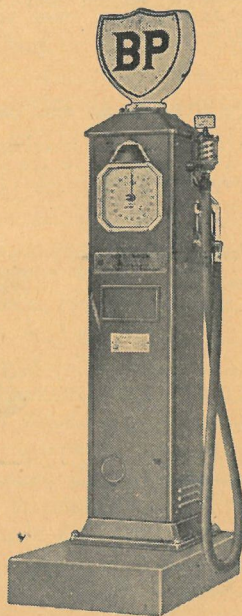
C. A.

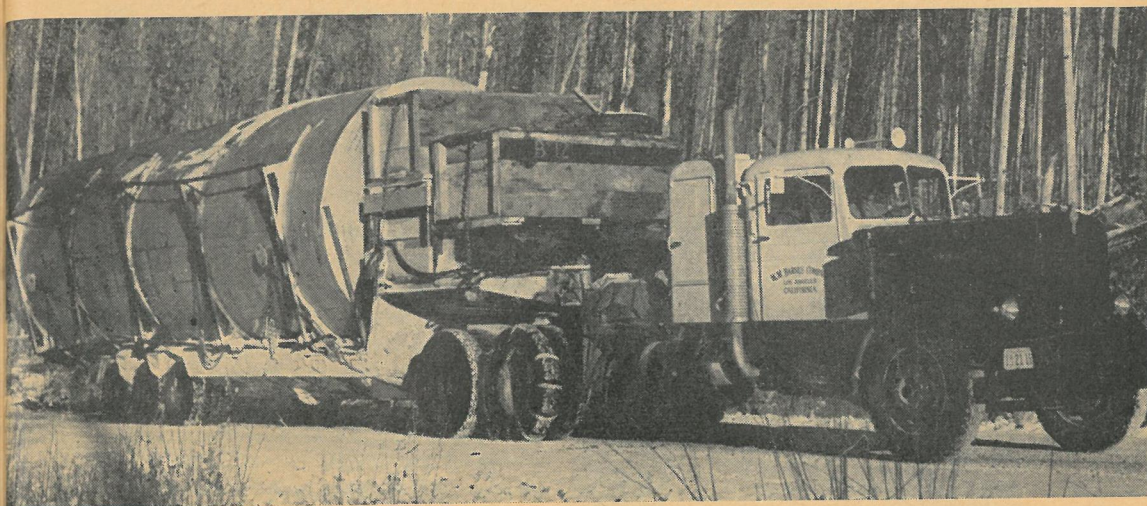
NU ER DER CHANCE FOR TYSKE FOLKEVOGNE

På den dansk-tyske handelsaftale figurerer der to interessante importposter, nemlig et beløb på 300.000 dollars — eller små 1,5 mill. kr. — til import af meget hårdt tiltrængte reservedele fra Tyskland og et lignende beløb, 300.000 dollars til import af nye personbiler, lastbiler og motorcykler.

Direktoratet for vareforsyning udsteder først bevillingerne, når man mener, at tiden for de pågældende varearters prioritet er inde. Men i løbet af et par måneder håber man dog at se de første tyske efterkrigsbiler og -motorcykler her i landet, herunder naturligvis også den tyske folkevogn.

BENZIN





I U. S. A. flytter man nu hele olieraffinaderier

Man har sagt, at den sidste krig for de 90 % bestod af transport og 10 % af strid. For at være rustet til at imødegå en truende japansk invasion over Alaska etablerede USA under krigen et olieraffinaderi nord for White Horse-Faldet i Alaska. Efter krigen stod det øde og forladt hen. Så fandt olieeksperter 2000—2500 km derfra i Edmonton betydelige olieklude, hvis udnyttelse ville betyde overordentlig meget for landets økonomiske struktur. Materiale manglen gjorde, at der blev brug for det nedlagte raffinaderi tusinder af kilometer nordpå.

I denne skildring berettes om det gigantiske flytte-foretagende, der samtidig understreger, hvordan også freden og genopbygningen skal vindes ved transporten. . . . Det er historien om en kørselsentreprise på 800.000 km.

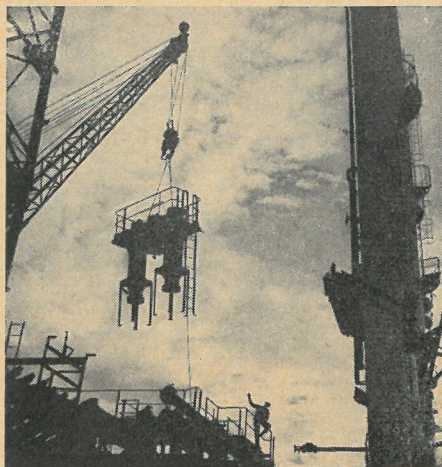
For et halvt århundrede siden var Alaska fede overskrifter i datidens aviser verden over. Det var da *Guldet i Alaska* lokkede skarer af eventyrere den uvejsomme strækning op til Alaskas ubarmhjertigt kolde ismarker, hvor guldet lå i dynger. Det ene skib efter det andet stævnedes ud fra den da ganske lille stillehavsby Seattle i USA's nordvestlige hjørne mod guldlandet — og fra Alaskas sydkyst vandrede guldgraverne hundreder af kilometer ad næsten ufremkommelige strækninger, sejlede i på stedet sammenflickede pramme op ad Yukon-floden. Dette var den rute, som de af guldfeberen besatte drog i 1898 — fuld af besværligheder og spændende oplevelser.

Denne øde rute fik sidste år atter Amerikas øjne rettet på sig takket være en trafik, der gik i modsat retning. Et komplet og arbejdsfærdigt olieraffinaderi blev ad Alaskas gamle hovedvej flyttet til en boreplads ca. 2.300 km længere mod syd.

Årsagen til denne ejendommelige og bemærkelsesværdige flytning var en opdagelse, gjort af olie-eksperter og af vidtrækkende betydning for hele landets økonomiske struktur og udvikling.

Hvor 50 år tidligere guldgraverne med fuld oppakning stred sig mod nord, gik kæmpemæssige lastbil-transporter nu mod syd til *Edmonton* i *Alberta*, hvor den uhåndterlige last skulle bringes til at indtage nøglestillingen i Im-

perial Oil Limiteds projekt. Hele det komplette, demonterede raffinaderi blev tons for tons fra *Whitehorse* i Yukon-området transporteret ad guld-



Fra demonteringen i *White Horse*.

gravernes så mange gange besungne og berygtede vej.

En frostklar eftermiddag den 13. februar 1947 havde man i *Leduc*-området gjort det første oliefund — og snart viste andre fund, at man her stod overfor ganske betydelige olieletter. Dette var optakten til den her omtalte transport. Der blev lagt store planer. Edmonton var den naturlige plads for et raffinaderi, men det store problem var at tilvejebringe det nødvendige udstyr til dette. Der var mangel på stål og på arbejdskraft — men navnlig på stål.

Da kom man i tanker om, at der nord for *White-Horse*-faldet stod et komplet raffinaderi, bygget under krigen i den hensigt at forsyne militærstyrkerne i Alaska med benzin, da en japansk invasion truede her. Efter krigen, da der ikke længere var brug for raffinaderiet, blev det udbudt til salg, men ingen havde vist sig interesseret. Da man havde gjort oliefundet i Edmonton, sendte Imperial Oil imidlertid bud efter sine eksperter og stillede dem

over for forslaget om at flytte hele herligheden. Efter indgående overvejelser og beregninger erklærede eksperterne, at det med et godt samarbejde ville være muligt at gennemføre flytningen.

Fremgangsmåden når man flytter Olieraffinaderier.

Følgelig købte selskabet i sommeren 1947 raffinaderiet af regeringen for en million dollars for at flytte hele anlægget til Edmonton. Og der blev derefter sluttet kontrakt med det store ingeniørfirma *W. M. Barnes Co.*, Los Angeles, som gik i lag med »flytteforretningen«.

Man regnede ud, at raffinaderiet, der skulle flyttes, vejede 7.000 tons, og at det dækkede et areal på 75 tdr. land. Raffinaderiet omfattede kæmpetårne helt op til 146 fod, mægtige tanke, ovne, kedler, beholdere, stålbjælker, hele bygninger, rør og ledninger i store mængder. Og vel at mærke: nogle af de største dele skulle flyttes i hel og udelst stand.

Otte store diesel-lastbiler med påhængsvogne blev tidligt på foråret sat i gang på hovedvejen til Alaska efter at 16 chauffører havde bragt vognmateriellet frem fra Californien — men allerede inden det første snefald satte ind, var vognparken blevet udvidet. Midt på vinteren var 250 mand i arbejde. Halvdelen af dem arbejdede på området, hvor raffinaderiet skulle genopføres, 100 mand arbejdede med demonteringen — og resten var beskæftiget med transporten.

Skitser i tusindvis.

Hele arbejdet fulgte en nøje udarbejdet plan. Før delene blev taget fra hinanden, havde ingeniørerne udført skitser i tusindvis af de forskellige stykker. De forskellige dele blev fotograferet og korresponderende dele blev nummereret efterhånden, som de blev taget ned. Stålkonstruktionerne blev delt og lagt i nummerorden og samtidig

med at de forskellige dele af raffinaderiet i White Horse forsvandt stykke for stykke, begyndte tingene at blive sat sammen i deres rette sammenhæng igen næsten 2.300 km borte.

20 tons lastbiler med 21 gear

Den lange og farlige kørsel.

Dag og nat kørte de kæmpemæssige køretøjer uopholdeligt gennem vildnis, bjergpas og endeløse skovstrækninger, op ad bjerge og nedad bjerge, gennem sne og is, gennem tø og tåge. Vejens overflade var bedst, når temperaturen lå omkring minus 20 grader; men ofte var vejoverfladen så blød, at den forvoldte allehånde skader og besværligheder — selv med snekæder, som kun blev anvendt i nødtilfælde, havde de tunge køretøjer en tendens til at gå i *spinn* på bakkerne, så hjulene snurrede rundt uden at gribe fat. Så måtte chaufførerne enten lade påhængsvognen stå eller trille baglæns ned for at finde »fodfæste« og begynde på en frisk.

Det var amerikanske chauffører, der havde bragt lastbilerne frem, men det var canadiere, som var vant til nordens strenge vintervej og føre, der overtog kørselen gennem Alaska. De vidste præcis *hvilke* bakker og ved *hvilket* vejr, der skulle tages ved at sætte »fuldt drøn« på nedad den foregående bakke — og hvilke, der helst skulle tages med »stående start« fra foden af bakken; de kendte vejenes kritiske grader og kurver — og de kunne næsten på den måde, hjulene greb fat i sneen inde fra førerhuset afgøre, hvilken temperatur, der var udenfor.

En kørselsentreprise på 800.000 km.

De tomme transportvogne vejede op mod 20 tons og de største af dem havde 21 gear og havde et næsten lige så udviklet instrumentbrædt som en flyvemaskine. Der var to chauffører på hver transportvogn, og der var beregnet 50 timers kørsel mellem White Horse og Edmonton, men adskillige gange opstod

der forsinkelser, bl.a. på grund af punkteringer. Det gennemsnitlige antal punkteringer på en tur-retur var 12,



Den lange, drøje rute.

men en enkelt lastbil havde op til 31! Der var dog også under hvert køretøj mindst 20 hjul — så der var jo muligheder for punkteringer. Det var et så slemt problem, at man havde monteret en kæmpemagnet på en lastvogn, for at den skulle kunne »suge« alle søm og nagler op. Inden den kom rigtig i gang, satte vinteren dog ind og sneen dækkede punkteringsmulighederne — til gengæld kunne islag og andet vanskeligt vejr også forårsage forsinkelser.

Der var under hele turen kun beregnet eet stop — det var midtvejs i *Mun-*

*Kører — eller ikke kører
aktiv — eller mindre aktiv*

Så bør De være MEDLEM af en klub under Danmarks Motor Union

Vær med til at styrke og gavne *motorsagen og motorsporten!*
Vær med i det raske, fornøjelige og afvekslende klubliv!
— — og så får De »Motor og Sport« *gratis* hver måned!

cho Lake, hvor der påfyldtes brændstof.

Men faktisk havde hverken chaufføren eller co-chaufføren lejlighed til nogen sinde at slappe af. Den første havde nok at gøre med at manøvrere den store kolos på landevejen og hele tiden finde det rigtige gear til hver enkelt lille vejstrækning — og den anden måtte ofte være med til at aflæse indtil 50 tons af lasten, når hjulene begyndte at »spinne«. De fleste af dem vil sikkert mindes denne vinter som »vinteren, da vi næsten ikke sov«....

At styre disse vogne på en moderne hovedvej ville kræve særlig dygtighed — men at styre dem i skarpe kurver, op over bjergskråninger og nedad bjergveje på den grusede alaskavej krævede ikke blot ualmindelig dygtighed, men også dristighed og udholdenhed.

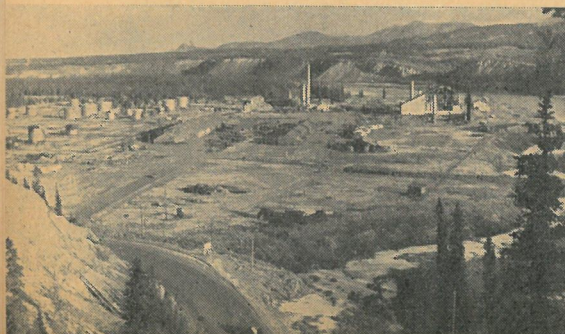
Da den sidste stump rør og den sidste mursten var bragt til Edmonton, havde de dygtige chauffører kørt omtrent 800.000 km. Trods alle forhindringerne og besværlighederne havde

der kun været få standsninger i tilførslerne. Mens chaufførerne stred sig frem ad de trælsomme veje — hvor der var 100—150 km mellem menneskelige boliger — var andre mænd over to tusinde kilometer fra hinanden beskæftigede med at demontere og rekonstruere deres last.

Nye kilder i brug hver 2. eller 3. dag.

Først på sommeren var det sidste læs i Edmonton og den 17. juli — 17 måneder efter at den første oliekilde var fundet i Leduc — løb den første råolie gennem et destillationsapparat, som et år i forvejen havde stået til ingen nytte i White Horse.

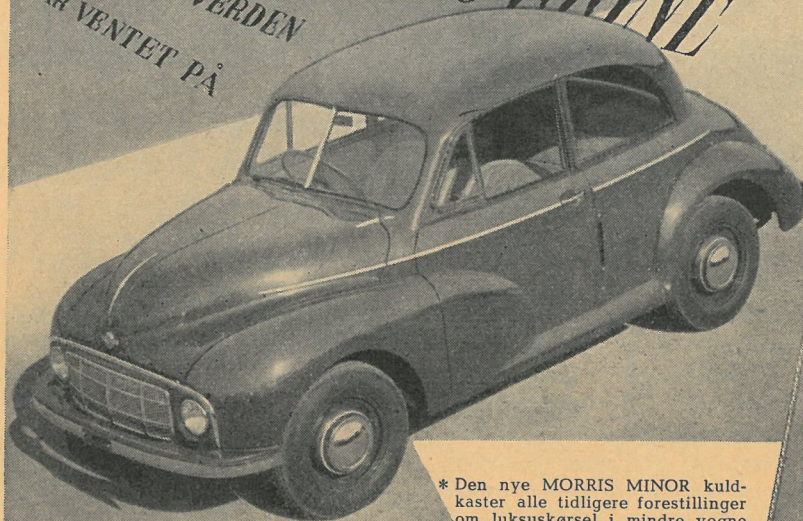
I dag er sne af olie kilder i gang i Leduc, og Imperial Oil — der er et *Esso-selskab* — forcerer boringerne så stærkt, at nye olie kilder tages i brug hver anden eller tredie dag. Takket være Leduc imødeser Canadas prærieprovinser den dag, de kan være selvforsynende med olie og benzin.... Og takket være White Horse-raffinaderiet, alaskavejen, de store lastbiler og mange mænds tapre anstrengelser, vil dette store mål være nået inden dette års udgang.
S. O.



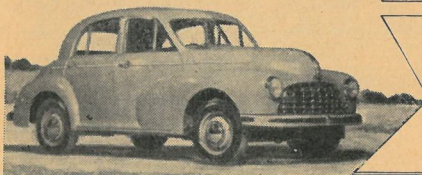
Udsigt over raffinaderiet i White Horse, da nedbrydningen stod på.

DE NYE MORRIS VOGNE

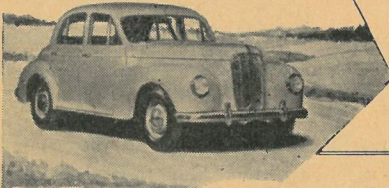
SOM HELE VERDEN
HAR VENTET PÅ



* Den nye MORRIS MINOR kulkaster alle tidligere forestillinger om luksuskørsel i mindre vogne — med samme fremskredne teknik og raffinerede detaljer, som findes i de større modeller.



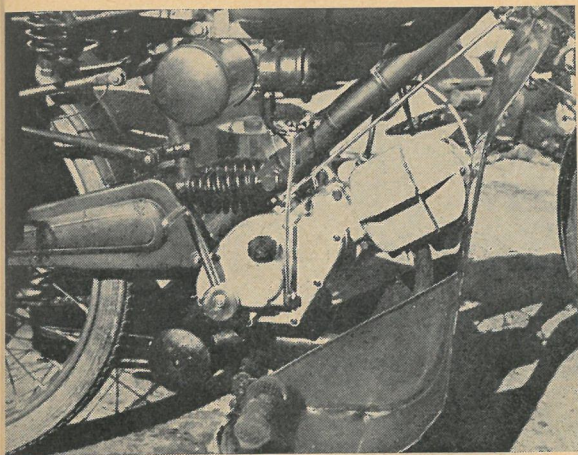
* Den nye MORRIS OXFORD ny helt igennem — fra køler til baglygter: ny motor, nyt karrosseri, nyt luxuriøst udstyr, Uafh. forhjulsaffjedring. Alle siddepladser indenf. akslerne. Vognen er aero-dyn, strømlinjet.



* Den ny MORRIS SIX. Hver detalje ved denne nye luxussvogn er konstrueret på den absolut rigtige måde. Den kraftige motor er forsynet med overliggende knastaksel og har usædvanlig stor ydeevne.



DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI



Et nærbillede af de små 65 cm »Guzzi«er.
Bemærk det fjedrende bagstel.

25 solbrændte unge mænd i spejderuniform med fuldt spejderudstyr af lagde i begyndelsen af august måned et besøg i Danmark på 25 røde 65 ccm. Guzzi-motorcykler. I København gjorde de blandt andet holdt hos *Nordisk Fiat* på deres vej til Rover-spejderlejren i Norge, men i øvrigt har rejsen det formål at forsøge at fremme de praktiske forholdsregler, der skal tages til hjælp og forsorg for børn, der er blevet forældreløse som følge af krigen. Rover-spejderne besøgte også Paris, Bruxelles, Amsterdam og andre europæiske hovedstæder.

Fin

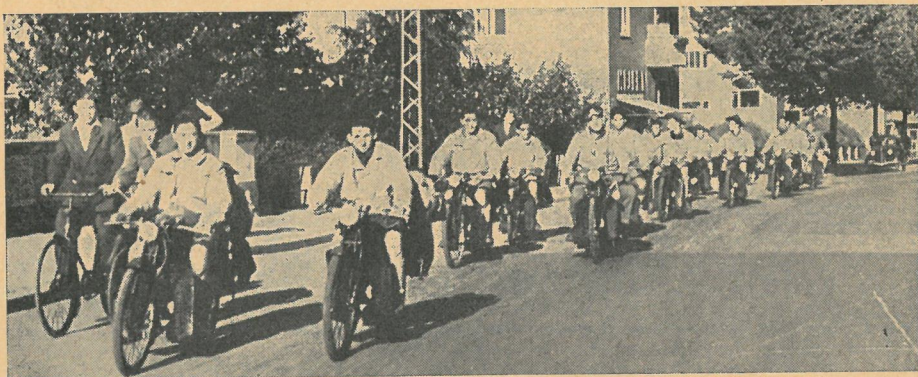
MOTORCYKLE-PROPAGANDA

25 Guzzi-spejderdrenge på besøg

Forleden morgen kørte de op ad Avenue de Liberté i Strasbourg og standsede med et flot sving op foran Europarådets porte.

Rover-spejderne, der er medlemmer af Rocchetta-troppen, parkerede deres motorcykler i en nydelig halvcirkel foran universitetets brede trappe og gik med deres anfører, monsignor *Ghetti*, ind i bygningen, hvor de hilste på medlemmer af den italienske delegation.

Deres færd var en glimrende motorcykle-propaganda, først og fremmest for den lille driftssikre og drifts-billige motorcykle, de kørte, og som var stillet til deres rådighed af »Guzzi«-fabrikkerne i Italien.



Rover-spejderne på vej ud af København

Firestone

**VERDENS
SIKRESTE
DÆK**



**FLEST
KILOMETER
PR. KRONE**

Det nye Champion de Luxe Firestone dæk til personvogne er det sikreste og mest pålidelige dæk, der kan købes for penge. Det er dækket med det berømte „Safti-Grip” mønster — — dækket der står fast!

SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

Snigmordsforsøg mod motorcyklen som varetransportmiddel

I al stilfærdighed — foreløbig — er der fra tolddepartementets side blevet rettet et grimt snigmordsforsøg mod motorcyklen som vare- og gods-transportmiddel.

Dette fremgår med al ønskelig tydelighed af en cirkulære-skrivelse af 2. august, som er udsendt til de implicerede institutioner. I denne dekretes og bestemmes det, at for alle sidevognskøretøjer, der er forsynet med varelad og varesidevogn skal der betales omsætningsafgift af motorcyklen — — medmindre motorcykle og sidevognsladet udgør en ubrydelig og uadskillelig enhed. I denne forbindelse understreges det, at en sammennitning ikke er tilstrækkeligt for at gøre køretøjet afgiftsfrit — der kræves, at køretøjet i hvert fald mindst skal være sammensvejet.

Hvor er det et typisk skrivebordsprodukt! Enhver med en smule praktisk indsigt vil se, hvor umuligt det er at gennemføre dette krav i praksis, uden at det så afgørende går ud over sidevognskøretøjets affjedring og bevægelighed. Rent bortset fra alle de

praktiske ubekvemmeligheder et sådant forlangende vil medføre.

Kravet vil bevirke, at et *Nimbus*-sidevognskøretøj f. eks. vil blive pålagt en afgift på lige ved 1000 kr. — nøjagtigt 880 kr. — for at blive indregistreret.

Det betyder, at et motorcykle-sidevognskøretøj vil blive dårligere stillet — d. v. s. *dyrere* — at få indregistreret — end en varebil.

Man vil forstå, at der her rettes et meget alvorligt anslag mod motorcyklerne som sidevognskøretøj, og hvad disse betyder for uendelig mange virksomheder som et billigt og praktisk distributionsmiddel behøver vi slet ikke at fremhæve her.

Fra praktisk sagkyndig side har man også fremsat forslag om, at de *rene* varemotorcykle-køretøjer i stedet for skulle indregistreres med et *farvet* indregistreringsbogstav (som man kender det f. eks. fra grænse-nummerpladerne) til adskillelse fra køretøjer til almindelig personbefordring. Så er sagen klar.

Vi vil tro, det er en idé, der snarest bør nyde fremme — til simplificering af et kompliceret problem. C.

Nyordning for motorcykle-importen

Der har i varedirektoratet været ført en del forhandlinger om friere import af motorcykler, således at bevillingsudstedelsen fik samme karakter som for biler, d. v. s., at varen følger indkøbstilladelsen. Fra visse sider inden for branchen ønskede man gerne sagen udsat til 1. januar for at man kunne se, hvor stor den nuværende lagerbeholdning er i forhold til de indkøbstilladelser, der er i kraft. Imidlertid blev der både fra varedirektoratet og handels-

ministeriet presset på for at få ordningen gennemført hurtigst muligt.

Handelsministeriet overvejer i øjeblikket, om man vil kunne imødekomme branchens ønsker om et arbejdslager. Hidtil har myndighederne ikke ment, at man kunne tillade import af tilstrækkeligt mange motorcykler til, at der kunne blive tale om et arbejdslager, men måske tillader den stadig stigende eksport til England den forholdsvis lille ekstra bevillingsudstedelse, der vil kræves, skriver Erhvervenes Oplysningsråd.

To store motorsportsbegivenheder i Danmark i denne måned

I denne måned afvikles to meget store motorsportsbegivenheder i Danmark, hvis udfald imødeses med de største forventninger i sportskredse ikke blot her i landet, men over hele Skandinavien.

Søndag den 18. september køres i *Hobro* på »Jydsk Motorbane« *Danmarks Motor Unions jordbanemesterskabsløb for motorcykler*. Der køres 5 omgange à 1000 meter, og der startes i ialt 8 klasser. Anmeldelsesfristen sluttede i onsdags kl. 12 — og startskudet går kl. 14.30.

Den 25. september køres *nordisk mesterskabsløb* for 1000 m bane på

Odense travbane, arrangeret af Danmarks Motor Union ved *Fyns Motor Sport*. Anmeldelsesfristen hertil slutter *mandag den 11. september* — og efteranmeldelser modtages ikke. Starten til første løb går kl. 15. Kl. 12.30 er der instruktionsmøde og kl. 13 træning.

Der er både holdkonkurrencer mellem nationerne og individuelle konkurrencer.

Nu, da samfærdselsmulighederne er blevet nogenlunde tålelige, er der ingen tvivl om, at motorsports-interessererede fra hele landet vil samles omkring de to 1000 meter-baner de to sidste søndage i denne måned.

De 60 pCt. og økonomien

Kolding Motorklubs kasserer om de økonomiske muligheder.

Flere motorklubber landet over har været i en vanskelig situation rent økonomisk. Det skyldes i første række den store afgift til statskassen på 60 pct., der er den største afgift indenfor de forskellige forlystelsesgrene. Fredericia Motorklubs formand har engang udtalt, at såfremt denne afgift ikke blev nedsat, så klubben sig nødsaget til at holde op..

Kolding Motorklubs kasserer, Johs. Jensen oplyser om banen der, at det er nødvendigt, at der kommer 4000 tilskuere til et løb, for at det kan give overskud. Kolding Motorklub mener imidlertid at kunne klare skærene. Der er vel ikke nogen overhængende fare for at måtte indstille, men der er dog store udgifter ved løbene udover, at man skal svare de 60 pct. De to løb, der er blevet afholdt i år, har haft en samlet udgift på 20.000 kr. til køerne, annoncering m. m.

Hvis sæsonens to sidste løb ikke giver overskud, må Kolding Motorklub lægge op. Man har forsøgt at få lagt slagter på banen, men det har ikke kunnet gennemføres, da ejerne af marken ikke ønskede en sådan belægning. Kontrakten med ejerne gælder til 1952, men den kan ophæves, såfremt man må ophøre med at arrangere løb.

Motorløb på Sønderborg stadion vil ikke blive tilladt

Andragendet afvist i byrådet.

Efter at man i Åbenrå har haft gode erfaringer med motorløb på byens stadion, har der i Sønderborg til en bestemt lejlighed været gjort forsøg på at få arrangeret også et motorløb på Sønderborg stadion. Et andragende herom har været indsendt til byrådets udvalg for gader, hvorunder stadion sorterer, og udvalget har nu behandlet andragendet. Resultatet blev imidlertid, at man enstemmigt vedtog *ikke* at imødekomme det. man var i udvalget

enige om, at risikoen ved at gennemføre et motorløb på stadions løbebane er for stor.

I Åbenrå har man ganske vist efter det sidste løb kun haft en udgift på 150 kroner til reparationer af banen, men i Åbenrå er løbebanen også forsynet med et toplag, der er en del tykkere end det på Sønderborg stadion, og man mener, at hele toplaget meget let vil kunne køres op af motorcyklerne, og skulle det blive tilfældet, vil en istandsættelse af banen bliver meget bekostelig. Sidst, banen blev toplagsbehandlet, havde man en udgift på ca. 5000 kr.

Sønderborgs mortorsportsinteresserede må efter dette affinde sig med, at der ikke kan ventes motorløb der i byen, medmindre der med tiden vil blive taget initiativ til at få oprettet en selvstændig motorbane, men det er formentlig tvivlsomt, efter at man har fået tilladelse til at køre på Åbenrå stadion.

Altid først....!

Verdens første benzindrevne motor blev bygget i Rusland af en sømand, skriver den russiske hærs blad »Røde Stjerne« i begyndelsen af august.

Opfinderen, der hed Kostovich, tilhørte flåden, og han fuldførte sin benzindrevne motor i 1879, mens tyskeren Gottlieb Daimler, der hidtil er blevet regnet for motorens fader, først søgte patent på sin opfindelse i 1883.

Ydermere var den russiske motor langt bedre end Daimlers, idet den var ottecylindret, var på 80 HK, og havde elektrisk tænding, mens Daimlers motor var en en-cylindret, og på fem til otte HK, samtidig med at den ikke havde elektrisk tænding.

»Røde Stjerne« hævder, at Kostovich's originale motor findes i flyvemuseet i Moskva.

— — Hvor de dog kan derovre!

Danmark får ekstra 400 personbiler fra England.

Bevillingerne forøges med 5 mill. kr. på andet halvår af 1949.

På bevillingsplanen for sterlingområdet figurerer en post på 7,5 mill. kr. til import af personbiler. Efter hvad Erhvervenes Oplysningsråd erfarer, vil beløbet imidlertid blive forøget med 5 mill. kr. Årsagen er, at den stærke stigning i eksporten til England betinger en tilsvarende merimport i andet halvår af 1949.

Den mængde vogne, der kunne importeres i henhold til bevillingsplanen udgjorde ca. 600. Ekstratildelingen på 5 mill. kr. betyder, at der kommer yderligere 400 personbiler.

Udstedelsen af importbevillinger er begyndt på basis af de indkøbstilladelser, automobilforhandlerne indsender på deres kunders vegne.

400 engelske personvogne ekstra er naturligvis et skridt i den rigtige retning. Men behovet udgør en halv snes tusinde biler, så der er langt igen.

Marshall-hjælp til Fiat-fabrikerne

De italienske Fiat bilfabrikker vil få tildelt 4.159.000 dollars fra Marshall-plan-fondene til modernisering af deres anlæg i Turin. Størstedelen af denne sum vil blive anvendt til at finansiere køb af stål og værktøjsmaskiner i De forenede Stater.

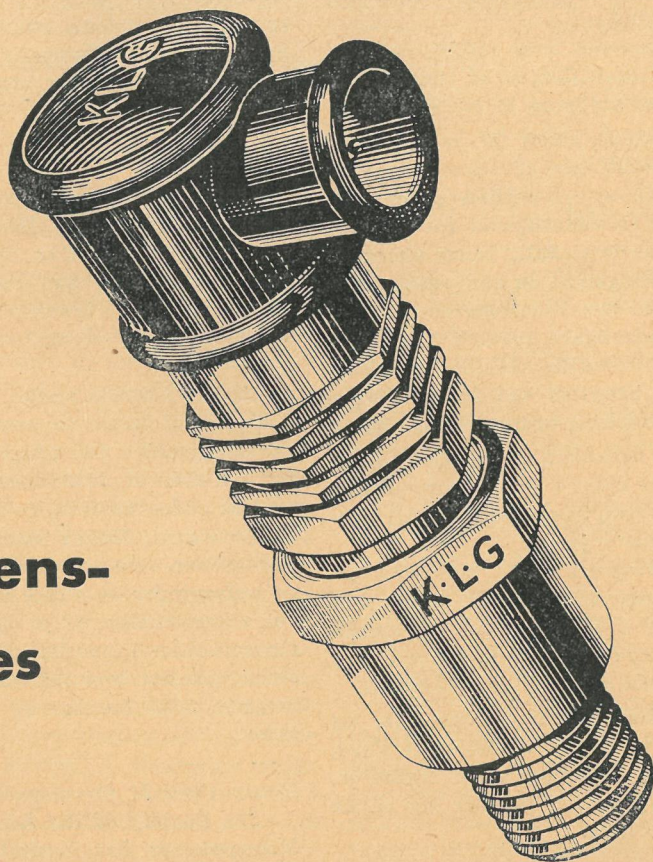
Aflysning

Arrangørerne meddeler, at løbet på Gentofte stadion d. 4. september er aflyst.

K.L.G

— det vandtætte tændrør

**en
verdens-
sukces**



Generalrepræsentant:

VILH. NELLEMANN - A-S KØBENHAVN - RANDERS

STORE FORHOLD

6 Millioner arbejdstimer.

Et begreb om det forarbejde, der er forbundet med at gå over til produktion af en ny model, får man, når man hører, at der i forbindelse med 1949 Ford'en blev anvendt ca. 400.000 arbejdstimer alene til konstruktionstegning af de nødvendige værktøjer. Dette svarer til ca. 200 mand i et helt år dag ud og dag ind.

Der er anvendt over 100.000 arbejdstimer på fremstillingen af træmodeller til brug ved støbning af tricer etc.

Ca. 3.856.000 timer er medgået til selve fremstillingen af disse værktøjer.

Endvidere er $\frac{1}{2}$ million timer gået til at afprøve værktøjerne for at være sikker på, at de virkelig kunne anvendes til fremstillingen af de nødvendige dele i henhold til specifikationerne.

Der er yderligere anvendt 150.000 timer til at fremstille såkaldte metalmodeller, der benyttes ved fremstillingen af cylinderblokke, krumtappe o. lign.

Når man betænker, at de højst betalte arbejdere er ansat i værktøjsafdelingerne, forstår man, hvad alle disse arbejdstimer betyder i penge.

På Fordvognen alene blev der anvendt næsten 6 millioner timer ved fremstillingen af værktøjer og maskiner til den nye produktion. Dette svarer til een mands arbejde i ca. 22.000 år.

Den samlede udgift til værktøjer og maskiner for de nye modeller af Ford, Mercury og Lincoln, samt traktorer, lastvogne og busser, beløber sig til 88 millioner dollars.

Trafik.

Ford Motor Company har sit eget jernbanesystem indenfor fabrikkens anlæg i River Rouge. Det omfatter: 19 lokomotiver, 1065 jernbanevogne og ca.

165 km spor. Man ekspederer her over 205.000 jernbanevogne om året, og i dette tal er endda kun regnet med de forsendelser, der ankommer til eller fragår fra fabrikken. Regner man de forsendelser med, som foretages indenfor fabrikkens område, kommer man op på ekspedition af ikke mindre end 540.000 jernbanevogne årlig. Trafikafdelingen er også et ganske stort foretagende. Ford Motor Company's månedlige fragtudgifter beløber sig til 7.000.000 dollars.

Kraftkilde.

Kraftstationen i Rouge fabrikerne leverer tilstrækkelig elektrisk kraft til at dække behovet i en by af størrelse som Boston eller San Francisco. Foruden elektricitet leverer kraftstationen damp, trykluft, varme, vand og kulde.

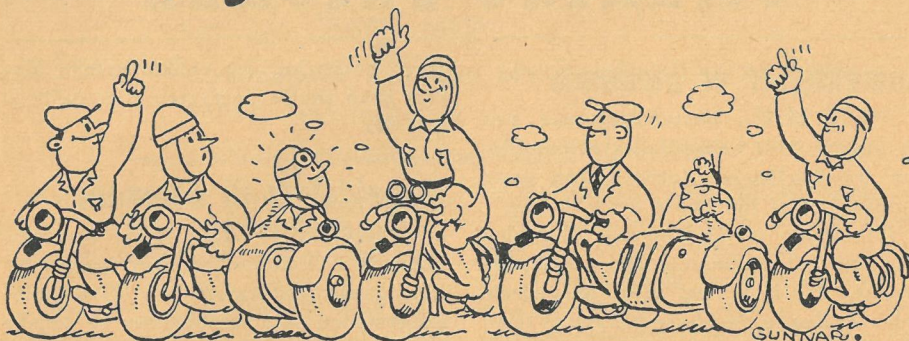
Renlighed i første række.

Hos Ford Motor Company, Dearborn, er spørgsmålet om rengøring også af format. Der er 5000 mand beskæftiget med at pudse vinduer, feje gulve, skure og gøre rent. Denne imponerende rengøringshær, som — efter de foreliggende oplysninger — i 1896 ville have været tilstrækkelig til at udføre rengøringsarbejdet i samtlige Detroits industrier, gør det hver måned af med 6000 mopper, 2200 børster og 120.000 liter sæbe.

Henry Ford II får medalje.

»The Society of the Advancement of Management« har hædret mr. Henry Ford II med sin fortjenstmedalje for hans indsats på de menneskelige relationers område. Medaljen uddeles hvert år til mænd, der har gjort en særlig indsats i forholdet mellem arbejdere og arbejdsgivere.

Må jeg få ordet....!



(Indlæg herunder bringes under indsenderens ansvar).

Hovedvejsreglen . . .

Vi lovede i sidste nummer af »MOTOR OG SPORT« »Sten« svar fra autoritativt sted med hensyn til en definition af hovedvejsreglen.

Idet dens ordlyd må forudsættes »STEN« bekendt, er det åbenbart fortolkningen af hovedvejsreglen, der kan herske tvivl om. Ekspertter inden for politiet oplyser, at ved en passage af en sidevej, skal begge parter være agtpågivende — altså både den, der er i færd med at overhale og den, der agter at svinge over vejen. Sidstnævnte skal jo under alle omstændigheder sikre sig, at hans *færdselsændring*, hans sving over vejen, kan ske *uden gene* for den øvrige trafik — det er altså noget, han er nødt til at sikre sig *inden* han svinger. Hvis han nu svinger på den gammeldags manér — med det store højresving (hvad desværre alt for mange ukyndige, urutinerede og ældre køreere praktiserer) i stedet for langsomt og forsigtigt at »trække« over i venstre side, så kan det jo rent teoretisk hævdes, at idet han er midt i svinget og påkøres af den overhalende part, så har han en slags forkørselsret, idet han da »kommer fra« den overhalende parts højre side. Forhåbentlig er det et punkt i den gamle færdselslov, der vil blive ændret, således at de »svingende« frem-

tidig får pligt til at »trække ud« i behørig tid i det omfang den modgående og anden trafik tillader det.

Med de nugældende lovregler vil *begge* parter — hvis ikke ganske særlige og ejendommelige momenter taler for det modsatte — blive dømt. Det har for bødekasen den fordel, at den sluger det dobbelte beløb.

I det af »STEN« fremdragne eksempel må der altså være ganske særlige tilfælde, der kan fritage den svingende bilist. Vi kunne godt lide at høre dem!

»Sten« har i et tidligere nummer af »MOTOR OG SPORT« fremdraget eksempler på, at de tilsyneladende (tildelingsmæssigt) ejendommeligste kategorier af mennesker har kunnet få indkøbstilladelse til en motorcykle (barber og røgter etc.).

»MOTOR OG SPORT« har foranlediget en undersøgelse igangsat i varedirektoratet for at få spørgsmålet belyst. Der *har* på dette sted været gjort et stort arbejde for at komme til bunds i det, men det har været umuligt på grundlag af de foreliggende oplysninger. Man vil derimod forholdsvis nemt i varedirektoratet kunne finde frem til sagerne, hvis »STEN« vil opgive navn og adresser på de omhandlende lykkelige indehavere af sådanne nye motor-

OMKRING UNIONEN

Anmeldelser er bindende

På D. M. U.s bestyrelsesmøde den 13. august 1949 behandlede et par klager fra Sjællands Motor Union vedr. annullering af indsendte anmeldelser.

Til løbene på Gentofte stadion den 19. juni forelå anmeldelse fra *Børge Mørck, Kolding*, og *Kaj Mogensen, Odense*. Begge meddelte ganske få dage før løbet, at de var ude af stand til at starte, da deres maskiner var blevet solgt.

S. M. U. gør gældende, at en kører, der agter at sælge sin maskine, *ikke* bør indsende anmeldelse til noget løb, eller i hvert fald bør vente med salg, til hans forpligtelse i henhold til anmeldelser er opfyldt.

D. M. U.s bestyrelse vedtog at udtale en misbilligelse overfor de to nævnte kørere, idet man fremhæver, at afbud normalt kun kan ske på grund af indtrufne *uforudsete* omstændigheder.

— — —
Frederiksborg Amts Motor Klub klagede over, at *Kresten Krestensen* og *Knud Nielsen* den 14. juli telefonisk havde meldt afbud til klubbens løb den 17. juli på grund af sygdom.

Klubben ønskede fastslået, at kørerne i sådan tilfælde var pligtige til at fremsende lægeattest.

Bestyrelsen fandt kravet ganske berettiget, men af hensyn til de med lægeattest forbundne udgifter vedtog man,

cykler. Naturligvis skal navnene blive behandlet med diskretion fra redaktionens side; men for at få klarlagt, om der virkelig skulle være sket et brud på retningslinjerne for tildelingene, kunne det være interessant at komme til bunds i affæren.

Rent principielt udtaler man i vare-

at en erklæring fra vedkommende Kørrers klub skulle betragtes som fyldestgørende.

Anmeldelser til udlandet

I anledning af en til sidste bestyrelsesmøde i D. M. U. indløbet forespørgsel, ønsker bestyrelsen at oplyse fremgangsmåden ved anmeldelser af danske kørere til udlandet.

Danske kørere må ikke forhandle direkte med udenlandske baner eller klubber, men skal henvende sig til D. M. U. i tilfælde af, at de kunne ønske at deltage i udenlandske løb.

Bestyrelsen udtaler, at man gerne i videst muligt omfang anmelder danske kørere til udlandet, men at en betingelse for, at dette kan ske, er den, at de danske baner først er dækket i fornødent omfang.

Iøvrigt er reglen den, at en udenlandsk klub, der ønsker danske førere, skal henvende sig til D. M. U., der da undersøger mulighederne for at bringe den ønskede anmeldelse i orden.

Danmarks Motor Union har jo også i år haft en livlig udveksling af førere med udlandet og vil i fremtiden søge at give så mange danske kørere som muligt lejlighed til start i udlandet, men man må erindre, at de udenlandske baner stiller visse krav, som først og fremmest må opfyldes.

direktoratet, at de pågældende menne-sker utvivlsomt må have haft bierhverv ved siden af de nævnte hverv, som kan berettigede dem til en motorcykletildeling (kontrolassistent, offentligt hverv etc.).

Send os navn og adresse!

Med venlig hilsen!

Red.

BAKKEMESTERSKABER

— for første Gang

**Storstilet 2-dages arrangement omkring
Volk Mølle-løbet**

NYT: JAP-sprinterne stiller til start

For første gang afholdes i år danske bakkemesterskabs-løb. Arrangementet er overdraget den driftige og initiativrige Randers-klub, der nu så mange gange har vist med hvor stor succes, den har formået at iscenesætte sådanne bakkeløb i Volk mølles bakker. Der har aldrig siden krigen været mindre end 15-20.000 tilskuere til klubbens bakke-løb, så det viser allerbedst i hvor høj grad man forstår at tilrettelægge et program, der både kan lokke og fængsle tilskuerne.

Ganske naturligt har klubben da også denne gang gjort sig særlige anstrengelser. Man agter ikke blot at forfølge de tidligere succes'er, men da der her er tale om en premiere på et helt nyt danmarksmesterskab, har sportsudvalget og bestyrelsen stilet mod at stable et absolut forbilledligt arrangement på benene, så det kan blive et mønster for de kommende års danmarksmesterskaber. Og kender vi de randrusianere ret, skal det nok lykkes! De har ubestrideligt talent for den slags!

På forhånd kan det siges, at arrangementet vil blive så omfattende, at man har måttet afse hele to dage til mesterskabernes afvikling. Vi tror, det er klogt.

Man indleder om lørdagen — den 1. oktober — med prøvestarter og udtagelser, og navnlig vil det her være interessant at se, hvordan JAP-sprinterne, der her for første gang stiller op til disse bakkeløb, vil klare opgaven. Der bliver ialt 8 forskellige klasser omfattende standardmotor-

cykler, special-cykler og sidevogne.

Banens længde er ca. 300 meter med cementbane til start og den byder på 3 venstresving og 1 højresving — hvoraf de 2 er lidt oplagte med fast tromlet slaggebelægning — og den slutter af med en ekstra stejl lille bakke, med 45 graders stigning. Der er et meget fint afløb.

Der er sørget for betryggende natlogi for maskinerne, idet de vil blive overdækket og stå under militær bevogtning natten mellem lørdag og søndag.

Også for ryttere og officials er der sørget på allerbedste måde, idet der om aftenen er arrangeret en festlig og kammeratlig sammenkomst i Håndværkerforeningen, hvor der vil blive lejlighed til at stifte nye bekendtskaber og befæstne kammeratskabet mellem motorsportsfolk. Der vil blive snakket motorcykler den aften!

Randers-klubben sætter alle Randersreb til for at gøre denne store motorsportsbegivenhed til den helt store folke- og motorsportsfest. Der er ingen tvivl om, at motorfolk fra hele landet vil strømme til Randers denne første week-end i oktober, og man gør klogt i — i god tid — at søge at sikre sig natlogi, f.eks. gennem formanden senest den 15. ds., så man kan nå at få det hele med. Og der er det gode ved det: vejret kan ikke hindre løbets gennemførelse.

Men det forhindrer naturligvis ikke, at Randers-klubben ønsker sig det bedst mulige vejr lørdag og søndag den 1. og 2. oktober.

Fra løbskalenderen

September:

4. Kolding Motor Klub — baneløb.
Nimbus Klubben, Ålborg — motocross.
Nordvestsjælland Motor Klub — baneløb.
Sports Motor Klubben »Odin« — baneløb.
11. B.S.A. Klubben — trial.
Sports Motor Klubben »Dan« — baneløb.
Korsør og Omegns Motorklub — baneløb.
Nordjyllands Motor Sport — baneløb.
18. Hobro (*danske banemesterskaber*) — baneløb.
25. Travbanen i Odense — baneløb, (*nordiske mestersk. for 1000 m*).
Sports Motorklubben »København« — trial.

Oktober:

2. Gentofte — baneløb.
Randers (*danske bakkemesterskaber*) — bakkeløb.
9. Korsør og Omegns Motorklub — baneløb.
Skive og Omegns M.K. — baneløb.

Vil Noel Pope sætte ny verdensrekord

Den engelske mortorvæddeløbscyklist Noel Pope rejser om kort tid til U.S.A., hvor han vil forsøge at slå verdensrekorden for motorcyklister. Med sin 2-motorede Brough Superior motorcykle vil han forsøge at komme op på en hastighed af 320 km i timen. Den

nuværende rekord er på 278 km i timen. Cyklen omslutes af et ægformet karrosseri, som har forøget de oprindelige fartmuligheder med 50 km i timen.

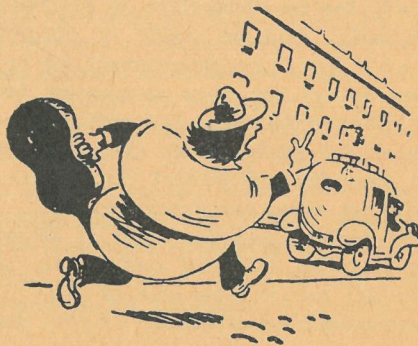
Fyens Motor Sport

Nordiske banemesterskaber

for 1000 m bane køres, som det fremgår af løbskalenderen, søndag den 25. september på Fyens væddeløbsbane, Odense. Arrangør: Fyens Motor Sport.

Det anbefales alle motorinteresserede at reservere dagen for denne sportsbegivenhed, hvor de bedste køreere fra *Finland, Norge, Sverige og Danmark* vil mødes for at kappes om titlen: *Nordisk banemester*. Iøvrigt vil der blive kørt løb for standard maskiner og motorcykler med sidevogn med deltagelse af de allerbedste kræfter, således at dagens succes på forhånd skulle være sikret.

Om fornødent vil tilskuerpladserne blive udvidet, således at der bliver plads til 30—35.000 mennesker.



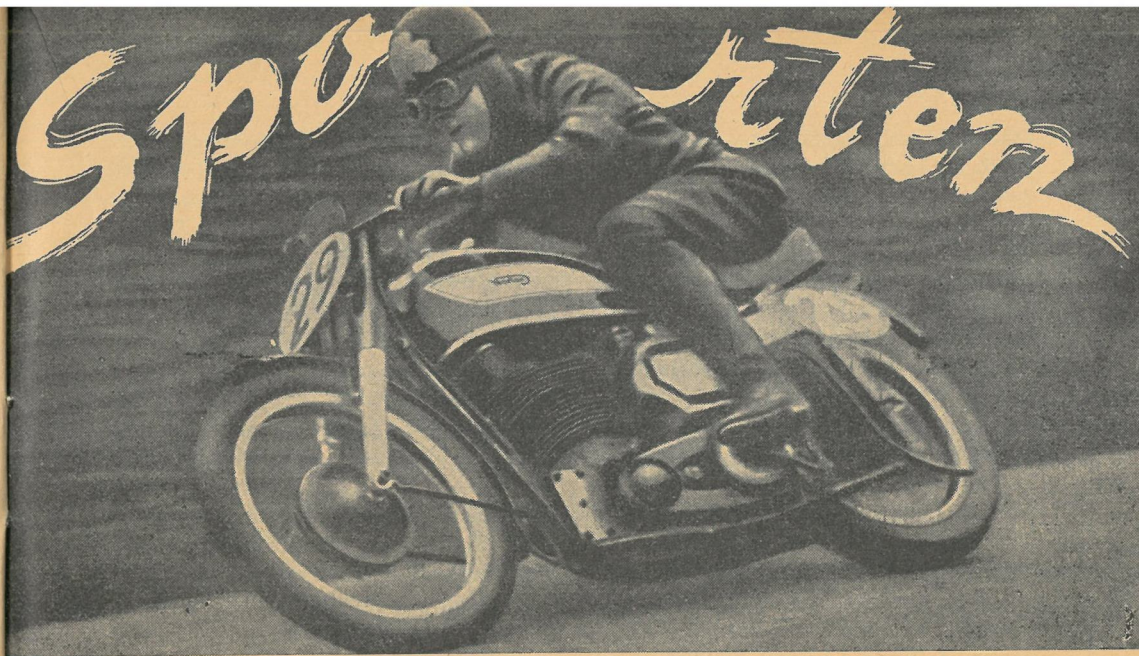
Fyens væddeløbsbane, molto vivace!



Bemærk den ny Adresse:

Helgolandsgade 13, København V.

Tlf. uforandret: Central 14.361



Gladsaxe, den 28. august:

Bill Kitchen satte ny banerekord

Banerekord en ned med $\frac{1}{10}$ sek.

Med ca. 15.000 tilskuere åbnede Gladsaxe-banen efterårssæsonen. Der blev kørt en række løb, præget af spænding og overraskelser, navnlig i de løb, hvor *Bill Kitchen* og *Aage Andersen* mødtes, var der noget af det store sus. Dagens næstsidste løb, »blandet handicap slutheat«, domineredes af en række styrt, alle dog af harmløs karakter.

*Bill Kitchen*s banerekord-forsøg løb først af stabelen. Englænderens egen rekord fik endnu en lille tand nedad. De 4 omgange med flyvende start, som tidligere er kørt på 1,17, blev søndag den 28. august kørt i 1.16.9.

I *Gladsaxe-løbets* slutheat mødtes fire nationer. Placeringen blev: nr. 1 *Aage Andersen* i tiden 1.21.2. *Aage Andersen* førte hele tiden og opnåede da også den hurtigste tid i noget konkurrenceløb. Nr. 2 blev *Bill Kitchen* 1.21.8; nr. 3 *Henry Andersen*, Norge, 1.26.2, mens *Rune Larsson*, Sverige, måtte udgå.

I *standard-løbet* havde *Norton Hansen* ingen god dag. Han havde dårligste tid i 1. afdeling, og i 2. afdeling fik han dårligste tid i lige ved 2 minutter. I 3. afdeling blev tiderne: *Ejvind Hansen* nr. 1 i 1.34; nr. 2 *Holger Hansen* i 1.34.8; nr. 3 *Leif Hirsberg* 1.35 og nr. 4 *Norton Hansen* 1.37.2. Det endelige resultat af de tre afdelinger blev: *Ejvind Hansen* 12 points, *Leif Hirsberg* 8, *Holger Hansen* 7 og *Norton Hansen* 3 points.

Dagens match stod naturligvis mellem *Bill Kitchen* og *Aage Andersen*. Englænderens cykle gik i stykker efter godt en omgang, så duellen udsattes et stykke tid, til begge var startklare. Det blev en spændende dyst mellem de to — de lå og legede med hinanden. ... Englænderen var vel nok den, der legede mest; var *Aage Andersen* kommet lidt foran på langsiderne, strøg *Kitchen* elegant forbi ham i en bombesikker

broadside på yderbanen — og han vandt da også i tiden 1.22.7, mens Aage Andersen blev noteret for 1.23.

Ekspert-match B resulterede i 3 1.-pladser for Erh. Fisker i de 3 heat. Uno Jensen fik 3 2.-pladser og nordmanden Storm Larsen fik 3 3. pladser, så det voldte ingen vanskeligheder at finde vinderen — så lidt som de øvrige placeringer.

I *ekspert-match A* kunne Bill Kitchen ligeledes opvise 3 1.-pladser, nordmanden Henry Andersen, der kørte på en lånt maskine, en 2., og 3. og en 2. plads, og svenskeren Rune Larsson 4.-2.-3. pladser — og Aage Andersen: 3-4-4. Følgelig blev pointstillingen: Bill Kitchen 12 points, Henry Andersen, Norge, 8, Rune Larsson, Sverige, 6 og Aage Andersen 4. I sidste afdeling var kampen mellem Bill Kitchen og Henry Andersen, der kørte på en lånt maskine, meget hård.

Blandet handicap fik et noget blandet forløb. Her startede (med meter-tillæg i parentes) Børge Mørch, Kolding (80), Jørgen Nielsen (70), Robert Petersen (40), Peter Jacobsen (30) og Leif Hirsborg (0). Først væltede Robert Petersen i 2. sving, så Peter Jacobsen i 3. sving, derefter Peter Jacobsen igen i 4. sving. Da Børge Mørck i 3. sving så Peter Jacobsen ligge og rode på banen, holdt han op at køre. 3 af de 5 gennemførte. Nr. 1 blev Jørgen Nielsen i 1.32.7, nr. 2. Leif Hirsborg i 1.33.9 og nr. 3 Peter Jacobsen i 1.41.

Efter Bill Kitchens sidste sejr i dagens sidste løb, kørte han under vældig hyldest et par æresrunder — en gang med hver af Sv. Aa. Engstrøms drenge på bagskærmen. De meget unge motorcykledrenge er snart ved at være scenerovante — så for dem bliver springet ikke stort, når de en skønne dag bliver gamle nok til selv at køre løs.

Det er i Hobro det foregår:

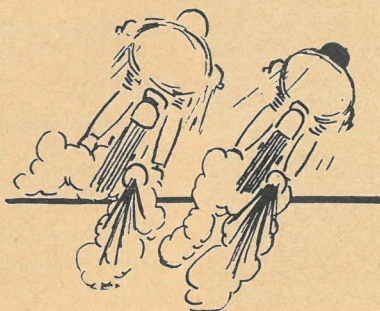
Søndag d. 18. september kl. 14³⁰

Jordbanemesterskab for motorcykler

I/S JYDSK MOTORBANE

Hvem bliver danske jordbanemestre for 1949?

Arrangør: HOBRO MOTOR SPORT



HUSK

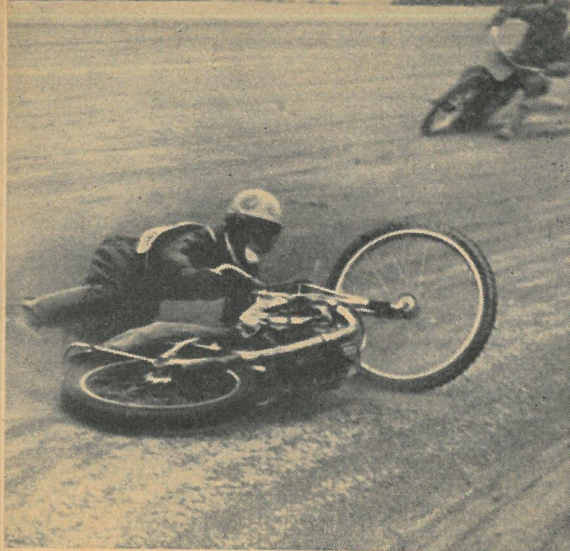
**Nordiske banemesterskaber,
1000 meter**

paa

FYENS VÆDDELØBSBANE i Odense

**Søndag den 25. september 1949
kl. 14³⁰**

FYENS MOTOR SPORT



Da Sv. Aa. Engstrøm steg af i 1. heat.

Atter en stor dag for motorsporten

Blændende kørsel sikrede
Sv. Aa. Engstrøm ny aktie
i elektrol-pokalen.

Elektrol-løbet 1949 blev for motorsporten atter en af de store dage, der vil blive husket. Charlottenlund Travbane var fyldt til trængsel af et oplagt publikum, der havde indfundet sig til tidspunktet, så de fik det hele med fra begyndelsen. Starten gik præcis kl. 16 til første løb.

Løbene fik en særlig glans derved, at finansminister *H. C. Hansen* og politimester *Platau* overværede dem. »Elektrol-løbet«, der kørtes første gang i 1936, genopstod efter 11 års pause og fik vel nok den populærest tænkelige vinder i den sympatiske gamle mesterkører *Sv. Aa. Engstrøm*, der ellers har holdt sig noget tilbage som aktiv kører; dog hjemførte han i 1947 5 1. præmier i 5 løb.

Hans kørsel gennem de indledende — til dels dramatiske — heat til det næsten uudholdeligt spændende slutheat hører til de dystre, man vil huske meget længe. Det samme kan siges om veteranen, den 56-årige *David Axelssons* heroiske og fine fight i sidevognsklassen på sin »Dania-JAP« mod *Torkild Sørensen* på den ubændig stærke »Vincent HRD«.

Spændende optakt til »Elektrol«-løbet.

1. start var *Elektrol-løbets* 1. heat. De 4 bedste over de fem omgange gik til mellemheat med de fire bedste fra 2. og 3. start. Placeringen i 1. start blev: Nr. 1 *Aage Andersen*, 2,49,2; nr. 2 *Lennart Erikson*, 2,53,9; nr. 3 *Erhardt Fisker*, 2,54,3; nr. 4 *Sv. Aa. Engstrøm*, 2,55,5 og nr. 5 *N. V. Jensen*, 3,08. Det var kun lige til, *Sv. Aa. Engstrøm* nåede med her. Han væltede i vest-svinget, men fik så hurtigt fat på maskinen igen, at han nåede med i toppen — og godt det samme var det.

I 2. start blev placeringen: *Viik Hansen* i ny rekord-tid, 2,44,5; nr. 2 *Kiehn Bertelsen*, 2,54,6; nr. 3 *Sv. Aa. Rasmussen*, 2,54,9 og nr. 4 *Evert* (»Kumla«) *Fransson*, 2,56. Efter 2. omgang sakkede »Kumla« agterud.

3. start: Nr. 1 *Orla Knudsen*, 2,47,8; nr. 2 *Jørgen Petersen*, der ellers havde ført 1. omgang, 2,51,6; nr. 3 *Uno Jensen*, 2,51,8 og nr. 4 *C. O. Jensen*, 2,53,8. Som det vil ses, var det et ret tæt felt, der nåede i mål. Desværre fik vi ikke rigtig lejlighed til at se, hvor fint *Eje Sandin* kunne køre på sin »S.R.M.«. Han knækkede en ventil — og den lod sig ikke reparere i en hast. Det var første gang, det var hændt for *Eje Sandins* »S.R.M.«

Et opsamlingsheat gav følgende placeringer: nr. 1. Sv. Nissen, 2,53,6; nr. 2 Vagn Petersen, 3,01,2; nr. 3 Peter Jacobsen, 3,03,9; nr. 4 Gyning Nielsen, 3,04,8; nr. 5 Peter Nielsen, 3,06 og nr. 6 N. V. Jensen, 3,08.

I 1. mellemheat blev placeringen: nr. 1 Kumla Fransson, 2,48,4; nr. 2 Sv. Aa. Engstrøm, 2,51,4; nr. 3 Aage Andersen, 2, 52,3; nr. 3 Kiehn Bertelsen, 2,52,4 og nr. 5 Lennart Erikson, 2,52,9.

2. mellemheat gav følgende placeringer: nr. 1 Wiik Hansen, 2,48,4; nr. 2 Uno Jensen, 2,50,5; nr. 3 Sv. Aa. Rasmussen, 2,55,5; nr. 4 C. O. Jensen, 2,56,4; nr. 5 Jørgen Petersen, 2,57,7 og nr. 6 Peter Jacobsen, 3,04,1.

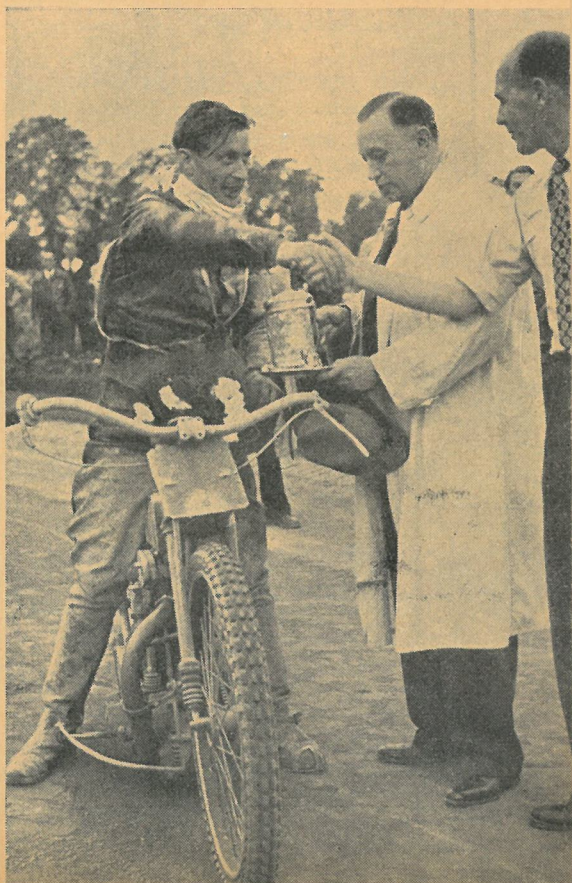
... Og så kom man da frem til slutheatet. Her mødtes de fire bedste fra de to forrige heat. Skulle det pragtfulde Elektrol-trofæ til de mange tusinde kroner gå til Danmark Norge eller Sverige? Ganske vist måtte man som nævnt savne Eje Sandin og hans spændende racermaskine, men der var dog både Viik Hansen, »Kumla« Fransson og Lennart Erikson til at forsøge at få en oversøisk aktie i sejrstrofæet. Og vi havde Engstrøm. Heldigvis havde han ikke glemt, hvordan det er at køre baneløb. Han var fint kørende!

Frem til sejren.

Og hvilken dyst blev det ikke! I de første par omgange førte Engstrøm — stort var det vel ikke — men så fik Viik Hansen lov til at komme forrest en lille omgang — og så så gik Engstrøm frem; uimodståeligt, og på den sidste halve baneomgang øgede han støt og sikkert, mens 20—25.000 tilskuere bad til, at hans maskine kunne holdte til mållinjen var passeret. Den holdt! Både mand og maskine holdt. Engstrøm kørte i sin fine og rolige stil, som vi kender så godt fra hundreder af løb — og fik endnu en aktie i »Elektrol«-pokalen. Den hyldest,

der slog op omkring ham, var spontan og hjertelig og ville ingen ende tage. Det var en populær sejr, og Sv. Aa. Engstrøm får ikke lov til at gå i hi, før han tager det vægtige stykke sølvtoj hjem til ejendom — og forhåbentlig får vi ham at se et par gange forinden! — Ganske vist ynder Engstrøm at kokettere med sin høje alder — han er 40 — men hvordan er det? Hedder det ikke et sted »Livet begynder ved de 40«? Vil nogen hævde, det ikke gælder for en så krævende sport som vor — ja, da prøv engang at undersøge alderen for de øverst placerede ryttere i dette års grand prix- og TT-løb.

I standardløbet blev resultatet: Nr. 1 Leif Hirsborg efter en hård og spændende opløbskamp med nr. 2 Poul Kallor; deres tider blev hhv. 3,04 og 3,04,4 og med hhv. 16 og 13 points. Nr. 3 blev Agner Hansen i tiden 3,05,2, men sammenlagt havde han 14 points, så på den



Direktør Holger Jensen, »Elektrol«, overrækker Sv. Aa. Engstrøm det vægtige sølvkrus, mens Sjællands Motor Unions Formand, Faktor Poul Rasmussen, gratulerer.

endelige resultatliste blev han nr. 2, efterfulgt af Kalør. I slutheatet placerede Einar Andersen sig som nr. 4 i tiden 3,07,3, men da nr. 5 Eivind Hansen (3,08,1) lå finere i de indledende heat, blev han nr. 4 med 10 points. Robert Nellemann blev nr. 6 i tiden 3,12,6.

Spændende sidevognsløb.

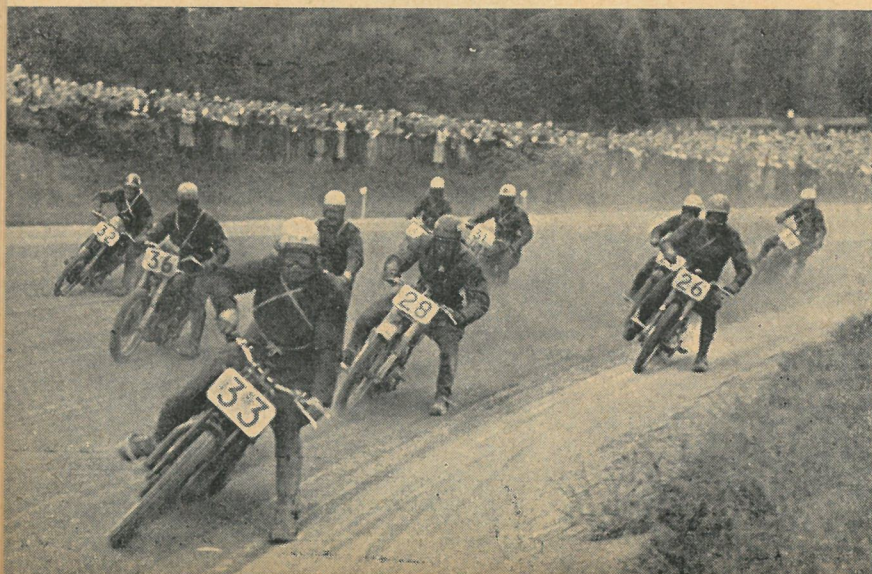
I 1. afdeling af *sidevognsløbet* for maskiner indtil 600 ccm, blev placeringen: Nr. 1 Erik Greve, »Ariel«, 3,32,2; nr. 2 Egon Walther, »Triumph«, 3,34; nr. 3 Herluf Christiansen, »A.J.S.«, 3,45,7; nr. 4 V. Grønlund Andersen, »B.S.A.«, 3,48,4 og nr. 5 Hans Jacobsen, »Triumph«, 3,52,8. I 2. og sidste afdeling udgik Greve, så Egon Walther blev vinder med 7 af 8 opnåelige points i tiden 3,36,3. Nr. 2 blev Herluf Christiansen i tiden 3,38,7 med 5 points og nr. 4 blev Grønlund Andersen, der besatte 3. pladsen i sidste afdeling i tiden 3,43,3 med 3 points, mens Greve med sine 4 points for 1. pladsen i 1. afdeling blev nr. 3 i den samlede opgørelse.

Mest spænding i sidevognsløbene oplevede man i den store klasse. David Axelsson kørte her et meget fint løb med sin »Dania-J.A.P.«, der gik som en drøm, men det var et hårdt job for ham at nedkæmpe Torkild Sørensens »Vincent H.R.D.«. For hårdt. Men

hvor kørte han *blændende*! Hans kørsel vakte udelt beundring over hele linjen. Placeringen i 1. afdeling blev: Nr. 1 Torkild Sørensen, der i 1. omgang havde ligget på 3. pladsen efter Axelsson og Helmer Albrechtsen i tiden 3,08,3. Resten af løbet lå Axelsson på 2. pladsen (og fik noteret tiden 3,13) og Albrechtsen på 3. pladsen (3,14); nr. 4 Knud Grønild 3,20; nr. 5 Erik Johansen, »Nimbus«, 3,39,8 og nr. 6 E. Buchmann, »B.M.W.«, 3,40,5.

I 2. og sidste afdeling kørte Axelsson endnu bedre, så godt, at han kunne vise Torkild Sørensen baghjulet. Axelsson lagde fra startlinjen hårdt op og førte indtil 1. sving, da han blev taget af Torkild Sørensen. Der opstod nu en nervepirrende duel mellem disse to, og til publikums store jubel lykkedes det på sidste halve baneomgang Axelsson at vise Sørensen overbevisende tilbage på 2. pladsen. David Axelsson strøg over mål i tiden 3,12,1 med Torkild Sørensen som nr. 2 i tiden 3,12,5; begge fik de sammenlagt 7 points, men da Torkild Sørensen havde bedste sammenlagte tid, blev han vinder. Helmer Albrechtsen blev nr. 3 med ialt 4 points og Knud Grønild nr. 4 med 3 points.

Det unge svenske fartvidunder Olle Nygreen fik man ikke set meget til ved denne lejlighed — ham har vi endnu til gode.



En Situation fra Standard-løbet. Har De gemt programmet, kan De identificere rytterne.

Alle tiders største motorstævne på Bornholm

Et 2-dages stævne med spænding og dramatik.

B.M.S.'s store 2-dages stævne i Hareløkkerne den 20. og 21. august blev en stor succes — vistnok endnu større, end selv arrangørerne havde ventet. Der blev præsteret nydelig kørsel, banen var i fin stand, vejret viste sig fra den bedste side, og et meget stort antal mennesker passerede tælleapparaterne begge dage.

Et alvorligt uheld nåede desværre at kaste skygge over søndagens løb. Den svenske kører Stig Silver, Malmø, blev i et sving slynget af maskinen og fløj over afspærringen, hvor han havnede midt blandt tilskuerne. Han pådrog sig en hjernerystelse og blev straks i ambulance kørt til amtssygehuset i Rønne.

D. M. U.s delegerede, tømtermester H. C. Jørgensen, åbnede stævnet med et velkommen til de svenske kørere og kørerne »ovrefra«.

En kører væltede.

Så startede kørerne i løb nr. 1, standardløb for 350 ccm's maskiner. Det blev en meget spændende indledning — bornholmeren Bue Jensens maskine trak først ikke rent, da der var noget galt med karburatoren, så han nåede ikke at komme med i starten. Men han pressede sig hurtigt frem til feltet og passerede det. Han holdt sit forspring og vandt løbet. I løbets slutheat stod kampen mellem ham og Simrishamn-køreren Henry Holmkvist, og Bue førte den første omgang, men Holmkvist passerede Bue, der måtte nøjes med en andenplads.

I standardløb 500 ccm høstede B.M.S. en triumf, idet Rønne-køreren Viggo Holm vandt det første heat i den bedste tid, der opnåedes i denne

klasse. Straks fra starten pressede han sig i spidsen, og han holdt sit forspring gennem alle omgange, uden at nogen af konkurrenterne formåede at true ham alvorligt.

Fin kørsel af svensker.

Stævnets smukkeste kørsel blev præsteret af Niels E. Rydberg fra Kalmar, som startede i specialløb 500 ccm, næste afdeling på programmet. Han var ganske suveræn og vandt dette løb såvel som alle de andre løb, han deltog i. Han kørte på en J.A.P.-maskine, hvis stel var bygget specielt til ham af den nordiske mester, nordmanden Leif »Basse« Hveem, og hans flotte og sikre stil aftvang såvel konkurrenters som publikums beundring. Han sad urokkeligt i sadlen uden at flytte sig så meget som en millimeter frem eller tilbage og drøenede gennem svingene uden den allerringeste slingren.

Derpå fulgte det afsluttende heat i standardløb for 500 ccm. Rønne-køreren Viggo Holm forsvandt i et sving pludselig med motorcyklen i halmbarrieren, men hurtigere end tanken masede han sig ud gennem halmen og kastede sig på maskinen og indhentede det tabte terræn. Han havde ærligt fortjent sin anden plads, da bifaldet skyllede ned over ham, da han siden fik overrakt sin sølvpræmie.

Søndagens konkurrencer:

17-årig sejrherre.

Der indledtes med de første heats af »Hareløkke-løbet«, og i slutheatet sejrede svenskeren Rydberg overlegent. I det derefter følgende standardløb for

350 ccm maskiner, hvori deltog lørdagens fire hurtigste ryttere, vandt den 17-årige svensker Allan Nilson efter en spændende kamp med Bue Jensen, Hasle, på andenpladsen, Allan Nilson viste god og sikker, men til tider lidt for hård kørsel, og han vandt de fleste af sine løb.

Ekspert-matchens styrt.

Ekspert-matchen, der var et opgør mellem stævnets fire hurtigste ryttere, fik et meget dramatisk forløb. Den svenske kører Stig Silver lånte Rønnekøreren Poul Møllers Maskine, da hans egen var i uorden. Møller advarede ham mod at presse maskinen for hårdt frem i svingene, men Silver opfattede øjensynligt ikke advarslen.

Han lå klart i spidsen straks efter starten, men allerede i det første sving var han ved at miste herredømmet over maskinen. Han fik dog rettet den op og drøned for fuld omdrejning ned ad langsiden, men i det næste sving slingrede han voldsomt, han broadsidede og kurede derefter ud mod siden, hvor han tørnede mod afspærringen og sammen med maskinen blev slynget ind på tilskuerpladserne. Han pådrog sig en svær hjernerystelse.

I stævnets afsluttende løb, standardhandicap, hvori kampen stod med de seks hurtigste ryttere i 350 og 500 ccm-klassen, sejrede Yngve Roskvist, Simrishamn, med Allan Nilson på andenpladsen. Bue Jensen blev nr. 3 — straks efter starten sprængtes hans største gear, men han gennemførte løbet på et lavere gear. Viggo Holm, der startede med stort handicap, placerede sig som nr. 5.

Resultaterne:

Lørdagens løb.

Standardløb 350 ccm: nr. 1 Henry Holmkvist, BSA, Simrishamn, 2,03,0, nr. 2 Bue Jensen, Rudge, Hasle, 2,03,3, nr. 3 Jørgen Gornitzka, Matchles, 2,09,2.

Standardløb 500 ccm: nr. 1 Lennart Løvkvist, AJS, Simrishamn, 1,54,7, nr. 2 Viggo Holm, BSA, Rønne, 2,07,2.

Specialløb 500 ccm: nr. 1 Niels E. Rydberg, Kalmar, JAP, 1,46,6, nr. 2 Eyvind Petersen, JAP, København, 1,48,0, nr. 3 Poul Møller, JAP, Rønne, 1,51,8.

Standardløb 500 ccm: (Dagens hurtigste ryttere) nr. 1 Løvkvist 3,56, nr. 2 Viggo Holm 4,21.

Handicapløb 350 ccm: nr. 1 Allan Nielsson, Simrishamn, 2,08,5, nr. 2 Sv. Aage Madsen, København, 2,08,6, nr. 3 Kurt Olsson, Simrishamn, 2,11,3, nr. 4 Bue Jensen, Hasle, 2,13,0.

Special-handicap 500 ccm: nr. 1 Poul Møller 1,51,1, nr. 2 Stig Silver, Malmø, 1,51,3, nr. 3 Eyvind Petersen, København, 1,51,5, nr. 4 Niels Rydberg, Kalmar, 1,59,3.

Handicapløb 500 ccm: nr. 1 Yngve Roskvist, Simrishamn, 2,03,4, nr. 2 Lennart Løvkvist, Simrishamn, 2,09,0, nr. 3 Erhardt Stenbakken, 2,11,7, nr. 4 Poul Larsen, Rønne, 2,17,2.

Søndagens løb.

Hareløkke-løbet: nr. 1 Niels E. Rydberg, Kalmar, 1,47,0, nr. 2 Sv. Aage Andersson, Malmø, 2,51,5, nr. 3 Stig Silver, Malmø, 1,52,8.

Almindingsløbet: nr. 1 Yngve Roskvist, 1,56,8, nr. 2 Lennart Løvkvist, Simrishamn, 1,58,1, nr. 3 Mogens Gornitzka, 2,00,2.

Venskabsløbet: nr. 1 Henry Holmkvist, Simrishamn, 2,00,0, nr. 2 Allan Nilson, Simrishamn, 2,00,1.

Ekspertmatchen: nr. 1 Niels E. Rydberg, sammenlagt tid for tre heats 5,21,0 og 12 points, nr. 2 Eivind Pedersen, København, sammenlagt tid 5,31 og 8 points, nr. 3 Sv. Aage Andersson, Malmø, sammenlagt tid 5,33,9 og 7 points.

Blandet standard-handicap: nr. 1 Yngve Roskvist 2,00,2, nr. 2 Allan Nilson 2,02,1, nr. 3 Bue Jensen 2,02,2.

15.000 til dramatisk motorløb på Næstved motorbane

Ny banerekord.

18-aarig svensk rytter — første gang på slaggebane — ude
for voldsomt styrt.

Næstved motorbane (stadion) var fyldt til bristepunktet den 21. august, da banens 2. og sidste løb i denne sæson kørtes, og 15.000 tilskuere er in- genlunde for højt tal. Arrangørerne opfyldte også fuldt ud løfterne om et godt løb med gode ryttere, det beviste tiderne. Den svenske ekspert Göte Ohlssons voldsomme styrt i eksperthandicappet var ved at ødelægge stemningen, men han slap forbavsende heldigt fra det.

Arrangørerne havde haft visse betæneligheder med fodboldkamp og motorløb paa samme eftermiddag, men indtil kl. 16 gik der en tyk strøm af interesserede gennem tælleapparaterne, og efterhånden var stadion en kompakt menneskemasse, som man tilsidst ikke kunne presse flere ind i.

Ny banerekord.

Løbet åbnedes med, at Kiehn Bertelsen, Ringsted, forsøgte at slå banerekorden, der var 1,29,4 (Peter Andersen). Det gennemførte han fint med 1,26,7 på sin specialmaskine.

Banens hurtigste tid fik også en lille tand. Den var hidtil 1,24,9, men i ekspertløbets 2. heat nåede Aage Andersen ned på 1,24,3.

Eksperternes dyst.

Og så startede løbene iøvrigt med eksperternes 1. heat. Det var Henry Andersen, Norge, Göte Ohlsson, Sverige, og Aage Andersen, Danmark, der skulle prøve kræfterne. Det blev virkelig en dyst, idet de var hinanden ret jævnbyrdige.

Resultatet i 1. heat blev, at de placeredes i den nævnte rækkefølge med tiderne henholdsvis 1,24,8 — 1,25 — 1,26,3.

I 2. heat blev billedet ændret: Aage Andersen nr. 1 (1,24,3), Henry Andersen nr. 2 (1,26,9) og Göte Ohlsson nr. 3 (1,27,1).

Og Aage Andersen holdt stillingen i 3. heat med tiden 1,25,5, nr. 2 Göte Ohlsson 1,26,8 og nr. 3 Henry Andersen 1,27,7, således at Aage Andersen vandt ekspertløbet med 7 points, medens Henry Andersen blev nr. 2 med 6 og Ohlsson nr. 3 med 5 points.

Svenskeren er kun 18 år, og kørte for første gang på slaggebane; ialt havde han kørt 5 motorløb.

Vandt Aage Andersen således ekspertmatchen, måtte han dog i en udfordringsmatch forinden give nordmanden sejren, men differencen var ikke stor, idet Henry Andersen havde 1,28,7 og Aage Andersen 1,28,8. Det var dog nærmest præsentationskørsel, hvilket tiderne viser.

I special a var det især mellem Peter Nielsen, Slagelse, og Kiehn Bertelsen, Ringsted, at kampen stod. De skiftedes til at besætte de to første pladser i 1. og 2. heat, men i 3. heat løb Kiehn Bertelsen af med sejren (1,32), efterfulgt af Peter Nielsen med kun et halvt sekunds forskel. Slutresultatet blev imidlertid: Nr. 1 Kiehn Bertelsen, 2 Peter Nielsen, 3 Jørgen Petersen, København. Uno Jensen, København, havde været en skrap konkurrent, men gik ud med maskinskade.

Hans Hansens come back.

I *special b* fik man Hans Hansen, Næstved, at se på slaggebanen igen. Han var ikke synderlig nervøs trods de 11 års fravær. Spændingen var sikkert størst hos publikum, men Hans Hansen klarede sig pænt. I 1. heat blev han nr. 3 (1,35,8), i 2. heat nr. 2 (1,36,6) og endelig i sidste heat nr. 1 (1,36,5).

Slutresultatet blev, at Vagn Petersen, Roskilde, blev nr. 1, Hans Hansen nr. 2, Hans Wejling Nielsen nr. 3 og Helmer A. Galle nr. 4. H. Hansen har meget at nå, inden han rykker op igen i ekspertklassen, men det kommer nok, og det gensynsbifald, han fik, må både opmuntre og forpligte ham til at gøre noget ved det.

Senior standard var et pænt stilfærdigt løb, hvor Leif Hirsborg gennemførte alle tre heats som vinder med svenskeren Arthur Ovesen på andenpladsen og Norton Hansen på tredjepladsen. I slutheatet var tiderne henholdsvis 1,36, 1,36,5 og 1,41,2.

I *junior standard* var der et par styrt, og kun 2 af 6 ryttere gennemførte med tiderne 1,46 — 1,48,6! Også i 2. heat var der et styrt, men tiderne blev lidt bedre — den bedste 1,40,7 (G. Nordahl Andersen, Kalundborg). Endelig i 3. heat fik samtlige ryttere gennemført legen, men tiderne var sløje: Nr. 1 Nordahl Andersen 1,43,4, nr. 2 Kaj Larsen, Ringsted 1,44,9, nr. 3 Joerges Bagger 1,46,4.

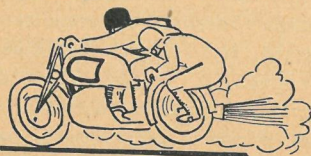
Ved slutresultatet placeredes Nordahl Andersen som nr. 1, Arne Hedahl, Ringsted, som nr. 2 og Kaj Larsen som nr. 3.

Det dramatiske handicap.

Og så nåede vi frem til *eksperternes*

handicap, der skulle blive stævnets mest dramatiske. Det var de tre eksperter Henry Andersen, Göte Ohlsson og Tage Andersen, der startede, suppleret af Kiehn Bertelsen, Peter Nielsen og Hans Hansen. Starttempoet var voldsomt, og allerede i 2. omgang gik det galt. Göte Ohlsson kom for langt ud i det vestlige sving ved atletikbanen, kørte op på græsrabatten her, slog et slag og kom igen ud på slaggebanen, hvor han styrtede, idet han kom ind foran nordmanden, der måtte foretage en akrobatisk manøvre for at mildne sammenstødet. Svenskeren slog en koldbøtte og blev liggende, tilsyneladende hårdt medtaget. Han blev omgående i ambulance bragt til sygehuset, hvorfra banelægen snart efter kom tilbage med meddelelse om, at Ohlsson var sluppet med en skramme på den ene albue. Han var blevet ramt i maven og havde tabt vejret, men ville være allright om en time. Det lettede hos publikum, og så kunne arrangørerne afvikle handicapet, hvor man nu skød Vagn Petersen ind. I denne omgang gled nordmanden og Hans Hansen ud af maskinskade, og resultatet blev: 1 Kiehn Bertelsen 1,33,7, nr. 2 Vagn Petersen 1,34,7, nr. 3 Peter Nielsen 1,35 og nr. 4 Aage Andersen 1,35,4. Hans Hansen havde iøvrigt ikke store chancer i dette løb.

Svenskerens uheld bør formentlig give anledning til visse overvejelser ved arrangementer. Han var nemlig ikke den eneste rytter, der var oppe på græsrabatten; der er ingen tvivl om, at det forvirrer rytterne, at hegnet ikke følger slaggebanen *hele* vejen rundt.



Kør til bogtrykkeren paa Nyvej og bestil Deres tryksager

Alle slags tryksager udføres

BOGTRYKKERIET

ANTIKVA 1/5

Nyvej 16 . C 2391 - 4786

For 1. Gang

DANSKE BAKKEMESTERSKABER

i VOLK MØLLE ved Randers

LØRDAG d. 1. oktober kl. 10: Træning og udtagelse.

SØNDAG d. 2. oktober: Kampen om Danmarks mesterskaberne.

**Reservér den første weekend i oktober til denne
store motorsportsbegivenhed.**

SPECIELT TIL ANNONCØRERNE:

De har nu bladet i »MOTOR OG SPORT«, Danmarks Motor Unions officielle — og eneste — medlemsblad.

Det udgår i 7.500—8.000 eksemplarer og må således regne med en læserkreds på ca. 25.000—30.000.

Hvert eneste eksemplar kommer i hænderne på en eller flere læsere, for hvem motorkøretøjet er en — man kan næsten sige hellig — livsinteresse. For dem og deres motorkøretøj er det bedste ikke for godt.

Har De en vare, De kunne ønske præsenteret for denne kræsne skare af virkelige kendere, da er stedet, hvor De skal henlede opmærksomheden på Deres firma, det blad, der går direkte til denne store forbrugerkreds —

MOTOR OG SPORT

*Danmarks Motor Unions
officielle Medlemsblad.*

De fynske banemesterskaber i Bogense Motor Klub

Bogense Motor Klub afholdt baneløb den 7. august, hvor de fynske banemesterskaber blev afgjort.

I *Special* deltog Svend Jensen, C. O. Jensen, Svend Nissen, Svend Aage Rasmussen, Herlöv Gitz og Niels E. Nielsen. Der blev fra starten lagt op til det helt store sus. Det medførte, at de to favoritter måtte udgå, idet *Svend Jensen* gav for meget gas i starten og gik bagover med maskinen, som derefter påkørte *C. O. Jensen* og som følge deraf kørte i hegnet.

Heldigvis slap de begge godt fra uheldet, men ingen af dem kom til start mere på grund af maskinskade. Det blev *Niels E. Nielsen*, der hjemførte mesterskabet efter en blændende kørsel.

I *Senior Standard* deltog Ejvind Hansen, Poul Kalør, Robert Rasmussen, Poul E. Petersen og Niels E. Nielsen. Det blev et meget spændende løb, idet Ejvind Hansen og Poul Kalør lå side om side, det var ikke til at sige, hvem af de to kørere, der skulle vinde, men det blev Ejvind Hansen, der blev fynsk mester.

I sidevogns-klassen deltog 4 kørere: Svend Schmidt, Gustav Eriksen, Svend Poulsen og Lisbjerg Jørgensen. Det

blev *Svend Schmidt*, der vandt efter et godt løb.

Der blev også kørt en *Expert-Match* mellem Aage Andersen, Svend Nissen, Svend Aage Rasmussen og Niels E. Nielsen. Der blev kørt meget hårdt, og løbet vandtes af *Aage Andersen*.

I *Junior-løbet* var det Asger L. Christensen, der dominerede.

I løbets 20 afdelinger placerede følgende kørere sig:

Experter

Aage Andersen	3,34,5
Niels E. Nielsen	3,40,1

Special

Niels E. Nielsen	1,48,5	Fynsmester
Svend Nissen	1,49,3	
Sv. Aage Rasmussen	1,50,6	

Senior Standard

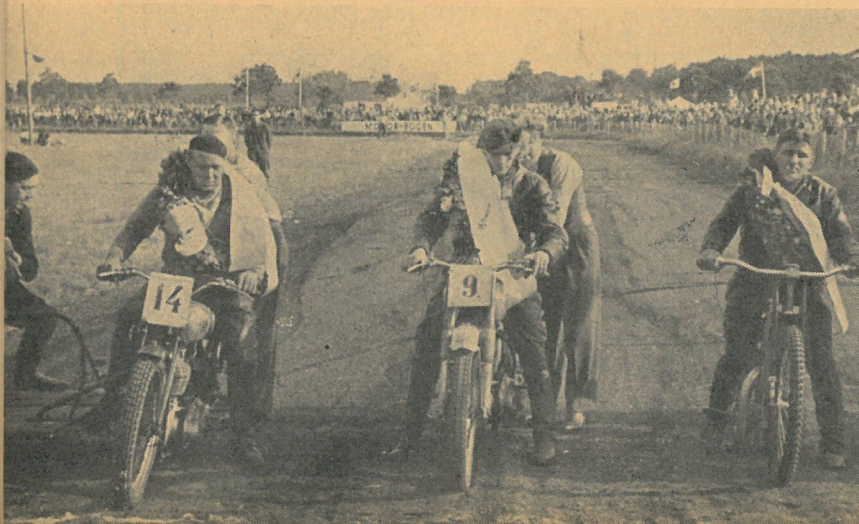
Ejvind Hansen	1,56,0	Fynsmester
Poul Kalør	1,56,4	
Robert Rasmussen	2,00,2	

Sidevogn

Svend Schmidt	2,17,4	Fynsmester
Lisbjerg Jørgensen	2,20,8	

Juniore

Asg. L. Christensen	4,04,9
Carlo Hansen	4,05,4
Svend Nielsen	4,13,6



De fynske
banemestre:

Svend Schmidt
i Sidevogn,
Ejvind Hansen,
Standard,
Niels E. Nielsen
i Special.

Spændende dyst

i de jyske kortbane-mesterskaber

Drabeligt opgør mellem
Blumensaadt og Knud Nielsen.

De jyske mesterskaber på kort bane kortes søndag den 31. juli på *Hem Odde* med *Aarhus Motor Klub* som arrangør.

Der var anmeldt 52 deltagere, men trods det store antal køre afvikledes løbene hurtigt og præcist, og ledelsen for A. M. K. fortjener ros for det fine arrangement. På godt to timer var løbet gennemført, og publikum var vidne til flere hårrejsende situationer mellem de godt matchede køre. I 250 ccm-klassen førte *Preben Pedersen*, Silkeborg, sidste års mester, til sidste sving før mål, men her lykkedes det *Henry Sørensen*, Silkeborg, på sin B.S.A. at presse sig foran og blive jydsk mester i tiden 1,34,2.

Ved de indledende heats for 350 ccm var *N. O. Jensen*, Aalborg, og *Ib Nielsen*, Skive, Nr. 1, men i slut-heatet sejrede *Ib Nielsen*, Matchless, og blev jydsk mester i tiden 1,25.

I klassen indtil 750 ccm var der et drabeligt opgør mellem vinderne fra de indledende heats, *N. Blumensaadt* og *Knud Nielsen*, begge Aarhus. Det blev det mest spændende løb, der længe er set, og var *Blumensaadt* ikke styrtet på sin B.S.A., er der vist ingen tvivl om, hvem der var blevet jydsk mester, nu blev det *Knud Nielsen*, Norton, der fik laurbærkransen og blev jydsk mester andet år i træk. Tiden var 1,25.

Special-klassen blev knapt så spændende, idet *Børge Mørck*, Kolding, fik Maskinskade, og *Bent Jensen* startede ikke. De indledende heats vandtes af

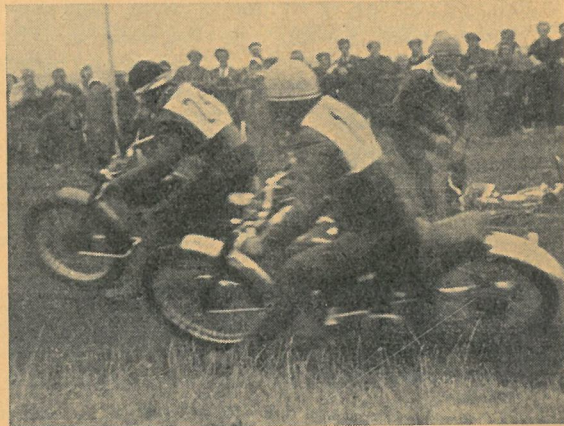


Kaj O. Nielsen overrækker Henry Sørensen (250 ccm) laurbærkransen.

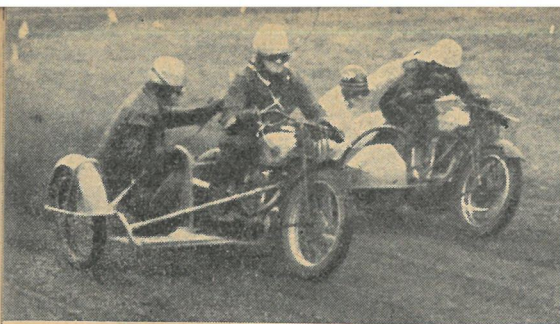
Willy Andersen, Kolding, og *Peder Andersen*, Esbjerg. Slutheatet vandtes af *Willy Andersen*, som blev mester i Tiden 1,20,5.

Sidevogne indtil 600 ccm. Indledende heats vandtes af *Vagn Poulsen*, Horsens, Triumph, og *Kresten Krestensen*, Aarhus, Norton, der var stort mandefald, men ingen alvorlige styrt. Slutheatet vandtes af *Kr. Krestensen* i tiden 1,25,4.

Sidevogne over 600 ccm. Indledende heats vandtes af *Carlo Jensen*, Aarhus, og *Thorkild Sørensen*, Horsens, begge på H.R.D., men i slutheatet sejrede



Kresten Krestensen og Dalsgaard i hård kamp.



En spændende situation under løbene.

Thorkild i den fine tid 1,22,8 og blev jydsk mester.

Alle sejs herrerne kørte æresrunde med deres store, flotte laurbærkranse

og blev stærkt hyldet. I en *ønskematch* mellem Knud Nielsen og Blumensaadt sejrede sidstnævnte i tiden 1,24 mod Knud Nielsen 1,24,9.

Kvist.



Det fornemme britiske mærke ROVER ventes den 28. september at ville lancere en revolutionerende ny model. Af denne årsag har fabriken i nogen tid standset produktionen.



Viborg Motor Klubs baneløb

Ny rekord. — Et par dramatiske Styr, men uden alvorlige følger.

Mellem 6000 og 7000 mennesker var til motorløb i Kirkedalen ved Løvel den 7. august. Skråningerne omkring motorbanen var tæt besat med mennesker, og også på bakketoppene var der fyldt med folk. Vejret var ideelt, og stævnet blev afviklet uden alvorlige uheld. *Robert Nellemann*, Randers, havde et styrt i seniorernes handicap, og i faldet slog han den ene ankel ret slemt, men dog ikke mere, end at han kort efter satte sig i sin Midget og præsterede tre blændende løb. *Uno Jensen* var også ude for et dramatisk styrt. Det var i senior standards tredie afdeling. Han førte hele løbet og havde de bedste chancer for at vinde, men i svinget gik gasspældet fast, og da han ikke kunne tage farten af maskinen, valgte han at smide den, hvorefter han rullede rundt i fire—fem kolbøtter. Det så farligt ud, men han kunde dog rejse sig straks efter.

Løbene indledtes med banerekordforsøg, det lykkedes svenskeren *Gösta Sanderholm* at slå Bent Jensens banerekord på 1,25,4 og fik stærkt bifald. Den næsthurtigste tid under stævnet blev opnået af *Orla Knudsen*, Køben-

havn, som i nationernes ekspertløb kørte på 1,26,7. *Henry Kjærgaard*, Skive, forsøgte i et standardløb at aflive den banerekord, som *Robert Nellemann* satte ved motorløbet i Kirkedalen den 12. juni i Aar og som var på 1,34,5. Det lykkedes ikke, men der manglede dog ikke ret meget. *Kjærgaards* tid blev 1,34,8.

Resultaterne:

I ekspertklassen blev resultatet af de tre afdelinger, at *Orla Knudsen*, København, vandt med 18 points. *Hans Engborg*, Sverige, blev Nr. 2 med 15 P. og *Gösta Zanderholm* nr. 3 med 11.

I senior standard blev rækkefølgen: *Knud Nielsen*, Aarhus, 18 p., *Robert Nellemann*, Randers, 15 og *Henry Vorre*, Viborg, 11.

Senior special: *Jørgen Nielsen*, København, 17 p., *Helge Hansen*, Århus, 12 og *Uno Jensen*, København, 11.

Juniorklassen, i hvilken det udelukkende var Viborgkørere, der startede: *Niels Østergaard* 18, *Jørgen Dons* 14 og *Søren Juul* 13.

Ekspertklassen: Handicap: *Reider Jensen*, Norge, 1,36,7, *Helge Hansen*, Århus, 1,38,2. *Jørgen Nielsen*, København, 1,38,3.

Senior standard og junior handicap: Henry Kjærgaard, Skive, 1,47,2, Knud Nielsen, Århus, 1,50,3. Søndergaard Jensen, Viborg, 1,50,9.

Sidevognsløb: Rasmus Kornum, Ålborg, 10 p., Kr. Krestensen, Århus, 8 og Vagn Poulsen, Horsens, 7.

De små midgetcars gav en meget spændende konkurrence, og resultaterne blev: Robert Nellemann, Randers,

11 points, Svend Andersen, Århus, 10 og Svend Aage Thomsen, Randers, 6.

Sidevogns-handicap: Kr. Krestensen, Århus, 1,52,4, Rasmus Kornum, Ålborg, 1,54,2, Vagn Poulsen, Horsens, 2,00.

Midget-handicap: Svend Aage Thomsen, Randers, 1,48,5, Robert Nellemann, Randers, 1,55,4 og Svend E. Andersen, Århus, 1,58,3.

TO NYE REKORDER i Kolding

Vejle og Omegns Motorklubs løb på jordbanen ved Kolding den 21. august blev en stor sportslig succes, og de godt 2000 tilskuere fik ikke lov til at kede sig et øjeblik. Et par styrtede manglede heller ikke. Det var i ekspert-race, hvor Erhard Fisker væltede i et sving, og Lindegaard Petersen, Esbjerg, der kom drønende umiddelbart efter, ikke kunne undgå en påkørsel. Hans maskine gik lige hen over Erhard Fisker, hvorefter den væltede og køreren blev slynget af. Det så meget dramatisk ud, men ingen af de to kørere kom noget alvorligt til. Erhard Fisker forstuvende det ene ben, men det var ikke nødvendigt at bringe ham til sygehuset. Lindegaard Petersen slap med nogle drøje knubs.

I samme løb styrtede den hurtige Kolding-kører Børge Mørch. I et sving kunne han ikke få gassen taget af sin maskine, og han blev derfor nødsaget til at kaste sig trods den meget stærke fart. Han blev slynget et par meter op i luften, og da han atter nåede jorden, blev han påkørt af sin racer. De tililende ventede at finde Børge Mørch hårdt kvæstet, men som ved et under var han ikke kommet noget til.

Endelig styrtede Erik Sørensen i et af dagens første løb, men de efterfølgende ryttere nåede at dreje udenom.

Iøvrigt blev der sat to nye banerekorder. I ekspertklassen kørte Orla Knudsen, København, i den blændende tid af 1,25 min., hvilket er hele 6 sek. bedre end den gamle rekord, der indehavedes af Peter Andersen, Brøns. Kaj Holck Mogensens rekord for standard-maskiner holdt heller ikke. Den forbedrede Vitus Kelvang, Kolding, til 1,39 min.

Resultater:

Senior standard: 1. Vitus Kelvang, Kolding, 13 points. 2. Aksel Iversen, Kolding, 12 points. 3. Kurt Lauritsen, Kolding, 10 points.

Ekspert race: 1. Orla Knudsen, København, 15 points. 2. Villy Andersen, Kolding, 8 points. 3. Erhard Fisker, København, 7 points.

Sidevogns Ekspert: 1. Thorkild Sørensen, Horsens, 8 points. 2. Hans Nielsen, Haderslev, 7 points.

Sidevogns standard: H. Dalsgaard, Vejle, 6 points. Jandriska, Vejle, 5 points.

Villy Andersen og Lindegaard Petersen kørte dødt Løb i en ønskematch. De noteredes for tiden 1,37,2. En ønskematch for to standardkørere blev vundet af Vitus Kelvang foran Kurt Lauritzen. Kelvang kørte løbet på 1,46,9. En ønskematch i sidevognsklassen vandtes af Hans Dalsgaard, Vejle, foran Carl Christensen, Esbjerg.

Solo Handicap: Kurt Lauritzen (145 m handicap), 2. Lindegaard Petersen (325), 3. Sv. Aa. Jespersen (100), 4. Orla Knudsen (420).

Sidevogns handicap: 1. H. Dalsgaard, 2. Thorkild Sørensen, 3. Carl Christensen.

Hjørring Motor Sport

Lørdag den 6. august kørte vi et rodeo for Vrå idrætsforening på stadion i Vrå, hvor 12 af vore kørere boltrede sig med deres maskiner imellem forhindringerne. Alt forløb planmæssigt og glat uden uheld af nogen art.

Efter løbet var der præmieuddeling på Centralhotellet og placeringerne blev følgende:

1. Fred. Amtsbiller, Nimbus 1.41.5
2. William Jensen, Nimbus 1.41.9
3. Jørgen Ejstrup, B.M.V. 1.44.4
4. Henning Hansen, Nimbus ... 1.44.5

Søndag den 14. august kørte vi et rodeo på markedspladsen i Hjørring i stedet for det berammede bakkeløb, og det viste sig at være en god idé, da der var mindst lige så stort et publikum som til bakkeløbene og udgifterne var ikke nær så store, så det blev et vellykket løb — både sportsligt og økonomisk. Der kom en skilling i kassen til hjælp til en ny bane, som ubetinget er tidens løsen.

Løbet blev kørt i fire klasser, hvoraf seniorklassen først blev oprettet på selve løbsdagen, idet der meldte sig 4 seniorkørere uden for programmet.

Ved en middag om aftenen på mar-

kedsrestauranten for kørere og deltagere foretog formanden, Chr. Hesthaven, præmieuddelingen. Dagens bedste tid fik Busser Christensen, H.M.S., i tiden 1.08.4. De to hurtigste starter sammenlagt gav følgende resultat:

Under 500 ccm:

1. Holger Vestergård, Hj.m.s. ... 2.33.2
2. Kjeldsen Nielsen, Hj.m.s. ... 2.34.6
3. Leo Gjøde, Skagen m.s. 2.34.8
4. Henry Carlsen, Thy m.s. 2.35.7
5. Poul Nielsen, Skagen m.s. ... 2.38.1

Over 500 ccm:

1. Erik Carlsen, Nordj. m.s. 2.27.3
2. Svend O. Andersen, Nordj. m.s. 2.28.2
3. Villiam Jensen, Hj.m.s. 2.33.3

Senior:

1. Asmund Larsen, Hj.m.s. 2.24.2
2. Gorm Hjortlund, Nordj. m.s. 2.27.9

Sidevogn:

1. Jørgen Ejstrup, Hj.m.s. 2.29.0

NB. Husk der er klubmøde på café Vendsyssel den første tirsdag i måneden kl. 20.00 pr. G.H.

Motorløb ved Hem Odde

På banen ved Hem Odde afholdtes den 21. aug. et stort motorløb med deltagere fra hele landet. Specialklassen vandtes af Helge Thomsen, Århus, standardklassen af Knud Hansen, Århus, den internationale specialklasse af Bent Jensen, Århus. Den svenske kører Gösta Zanderholm knækkede midt under løbet sit styr, men formåede at holde sin maskine, så der ingen ulykker skete. Han var dog derefter afskåret fra videre deltagelse. Den lille sidevognsklasse vandtes af Kresten Krestensen, Århus, og den store sidevognsklasse af Jens Nielsen, Silkeborg. Et australsk forfølgelsesløb over 10 omgange vandtes af Knud Nielsen, og et specialhandicap af Helge Hansen, Århus, og Hans Weiling, København.

3000 TIL MOTORLØB

på Aabenraa stadion

Henved 3.000 mennesker overværede motorløbet på Aabenraa stadion den 17. juli. Som arrangør stod Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub, og stævnet åbnedes af viceborgmester Weiss. Løbene var spændende og blev en sportslig succes.

Indledende forsøgte 3 af kørerne at sætte *banerekord* med flyvende start. I special-klassen kørte C. O. Jensen, Ejby St., de 4 omgange på 1.23.9, og i standard-klassen kørte Aage Iversen, Sønderborg på 1.38.0, medens hans yngre bror, Holger Iversen, brugte 1.40.0.

C. O. Jensen, Ejby st., var klar favorit. 1., heat vandt han i dagens bedste tid, 1.28.7, foran Lindegaard-Petersen, Ribe, der kørte på 1.31.8. I 2. heat blev han nr. 2, $\frac{4}{10}$ sekund efter Peter Andersen, Brøns, og da han efter starten i 3. heat lå godt placeret i et samlet felt, anså man ham for sikker vinder af sin klasse.

Uheldet var imidlertid ude efter ham, idet han i udgangen af det nordøstlige hjørne af banen måtte smide sig for ikke at påkøre Peter Andresen, der var styrtet umiddelbart foran. Han fik for denne konduitehandling en præmie, men mistede en sikker 1. plads.

Resultatet blev, at Lindegaard Petersen, Ribe, blev nr. 1 med 9 points, medens Peter Andersen og C. O. Jensen fik hver 7 points.

Dramatisk styrt.

I »senior-standard« vandt Robert Rasmussen, Sønderbø, alle tre heats og dermed sin klasse med 12 points. Nr. 2 blev Børge Petersen, Aarhus, med 8 points, og Holger Iversen, Sønderborg, og Sv. Aa. Jespersen, Kolding, blev nr. 3 og 4 med hhv. 5 og 2 points.

Under 3. heat skete i øvrigt et dramatisk styrt, idet Sv. Aa. Jespersen kørte ind i banens indhegning. Børge Petersen, Aarhus, der kom umiddelbart efter, styrtede ligeledes, og i en sky af støv hvirvlede mænd og maskiner hen ad slaggebanen. Ingen af dem kom dog noget til, og Børge Petersen fik hurtigt fat på sin maskine og fortsatte løbet.

Bedste tid i denne klasse faldt i 2. heat, da Robert Rasmussen kørte på 1.36.7.

»Senior-special«-klassen vandtes af N. Blumensaadt, Aarhus, foran Aage Iversen, Sønderborg. Pointtallene var 11 og 7, og bedste tid havde Aage Iversen i 2. heat med 1.37.7. I 3. heat var Aage Iversen så uheldig at styrte på den sydlige langside, og han mistede derved sin vinderchance. Styrtet så uhyggeligt ud, og det varede noget, inden Aage Iversen kom helt til hægterne igen.

»Junior-klassen« vandtes klart af A. L. Kristensen, Langeskov, der viste sig som en udmærket kører. Han vandt alle 3 heats, der i øvrigt forløb uden mindste uheld. Nr. 2 blev Aksel Iversen, Kolding, 3. Gunnar Kjær Jensen, Fredericia, og 4. Thun Christensen, Haderslev.

Handicapløb og pokalløb.

Efter to indledende handicap startedes et slut-handicap med de seks bedste køre: Holger Iversen med et metertillæg på 0, Jeppe Ussing, Børkop, metertillæg 30, Børge Petersen, 50, Robert Rasmussen 80, Lindegaard-Petersen, 150, og Niels Nielsen, Bogense. Løbet vandtes af Holger Iversen i tiden 1.41.4, 2. Robert Rasmussen, 1.42.6, 3. Lindegaard-Petersen 1.43.0.

FRA KLUBBERNE

Motorklubben »Vestfyen«

Tirsdag den 2. ds. afholdt vi medlemsmøde på Frøbjerg, der var mødt alt for få medlemmer, men vi havde trods alt en god aften sammen. Vi anmoder vore medlemmer om at møde til disse aftener, da der ofte er ret vigtige ting på programmet.

Søndag den 14. ds. havde vi udflugt til Baaringskov. Vi startede med master fra Frøbjerg, og der var ca. 15 køretøjer, og vi havde det fornøjeligste kaffebord, vi har haft i lange tider.

Efter bordet var der en orienteringsøvelse i skoven. Deltagerne måtte den gang benytte apostlenes heste, og det blev en morsom øvelse. Bedste dame i øvelsen var Inger Andersen, Gelsted, og bedste Herre N. J. Nielsen, Barløse. Derefter holdtes en lille bakkeprøve, og her var der rig lejlighed til at vise sine evner. Bedste motorcyklist var Hans Skovgaard, og de to deltagende biler var lige hurtige.

Da det var overstået, spistes de medbragte klemmer ved et hyggeligt aftenbord. Scharfe fortalte nogle gode historier og causerede lidt over klubbens liv og levned. Han takkede sportsudvalget for den fine udflugt og takkede ligeledes Foxholm for arbejdet for klubben og udbragte et leve for ham.

Dagen sluttede med et fornøjeligt bal, men da flere havde småbørn med, sluttede festen ret tidligt. Alt i alt var det en god dag, som vi håber kan gentages.

Et pokalløb, hvori deltog de to brødre Holger og Aage Iversen, vandtes af Holger Iversen i tiden 1.40.4 — nøjagtig eet sekund hurtigere end broderen. Et andet pokal-løb om Aabenraa byråds pokal vandtes af Rob. Rasmus-

Søborg og Omegns Motor Klub

Træningen i grusgraven ved Kr. Værlose er nu afsluttet for i år. Der har været afholdt seks træningsaftener, fordelt over de tre sommermåneder, og ikke mindre end halvfjerds kørere fra tre klubber deltog med liv og lyst i træningen. Klubben har således haft glæde af arrangementet, og kan med tilfredshed se den kommende trial-sæson i møde.

De bedste træningstider i soloklassen opnåede Ove Madsen, derefter kom i nævnte rækkefølge: Aage Mørck, Verner Rasmussen, Erik Christiansen og Svend Josephsen. I sidevognsklassen blev det bedste resultat opnået af Carlo Jensen.

Det vil blive interessant at se, om ikke nogle af disse navne skulle figurere på resultatlisten ved BSA-klubbens trial.

Den lille orienteringsøvelse ved Lynge den 7. august fik følgende resultat: 1. Ove Madsen. 2. N. O. Christensen. Sidevognsklassen: 1. Frederik Asmusen. 2. Kjeld Jensen.

Lørdag den 17. september afholder klubben i fællesskab med M.K.O. og L.O.M. en fest på Gimle (røde sal) kl. 19.30. Adgang til festen får man ved aflevering af en pakke ved indgangen til en mindste værdi af 1 kr. Der bliver auktion, præmieuddeling og dans.

Felix.

sen i 1.36.4 foran Blumensaadt, 1.39.4, og Aage Iversen, 1.46.0.

I en ønske-match startede Blumen-saadt, og Robert Rasmussen vandt paa 1.381.1 — 1,7 sek. hurtigere end aarhusianeren.

Fyens Motor Sport

Sommerudflugt den 7. august gik i år til *Randbøldal* med start fra Odense kl. 9 morgen. Der var ca. 100 deltagere. Frokosten blev indtaget i *Randbøldal* kro, hvor klubben inviterede på eftermiddagskaffe. Efter frokost var der postkasseløb, hvor fru Jespersen tog damernes 1. præmie og Ole Larsen herrerens 1. præmie. Deltagerne havde derefter lejlighed til at bese de skønne omgivelser, inden turen fortsattes til *Nørre Åby* hotel, hvor der serveredes en overdådig middag. Under spisningen var der underholdningsmusik, og senere var der lejlighed til dans.

Ialt en særdeles vellykket tur begunstiget af det gode vejr, en tur som blot endnu flere medlemmer burde have deltaget i.

Motorcycle Klubben »Svendborg«

Fra og med oktober månedsmøde i Borgerforeningen. Se iøvrigt august-nummeret.
Bestyrelsen.

Harley Davidson Klubben

Nu er vi igen begyndt på vore klub-aftener, og den næste bliver den 6. september kl. 19.30 prc. i »Aldershvile« slotspavillon samt den 20. september i »Ørholm«.

Klubturen den 18. september til »Karlebo« er flyttet til den 11. september grundet automobil-løbet ude i lufthavnen.

Lørdag aften den 10. september har sportsudvalget betænkt os med en træningsøvelse, men nærmere herom på klubaftenen.

Torsdag den 22. september Kl. 20 i Jernbanecafeen har klubben generalforsamling, og der må vi alle møde op og være med til at bestemme klubbens arbejde ud i fremtiden.

På Gensyn!

Angelo, Kastrup 1913.

Motorklubben »København og Omegn«

Lørdag den 17. september kl. 19.30 præmieuddeling og pakkefest i røde sal, »Gimle«. Der uddes præmier for løbene i Kirke Værløse; hver deltager må medbringe en pakke til mindst 1 krone værdi. Efter auktionen gratis dans. — Søborg og Lyngby møder også denne aften, så vi skal nok få en fornøjelig aften.

Søndag den 18. september kl. 9.30 klubtur; mødested Slangerupbanen. Om eftermiddagen kører vi et postkasseløb, hvor alle kan deltage.

Søndag den 9. oktober kl. 9.00 klubmestertrial; vi starter fra Slangerupbanen og kører samlet til Smørum Kro, hvor vi spiser frokosten. Etaperne ligger samlet på Schæfergårdens jorder. Efter trialet samles vi igen på kroen til kaffen og får resultaterne.

Onsdag den 19. oktober kl. 19.30 generalforsamling på »Gimle«.

Lørdag den 5. november kl. 19.00 opfører klubben sin årlige revy i den store sal på »Gimle«. Hvis vi indenfor klubben har damer og herrer, som vil medvirke i revyen, bedes henvendelse snarest rettet til Taga 4180, efter kl. 18 Taga 324 u.

Med sportslig hilsen
Kyhnaup-Andersen.

Glostrup og Omegns Motor Klub

Den 7. august 1949 afholdt klubben dameorienteringsøvelse om formiddagen. Løbet blev vundet af frk. *Svendsen* med fru *Schultze* på andenpladsen.

Om eftermiddagen kørtes klubbens bakkemesterskaber, som blev vundet af *Svend Windelbak*, A.J.S. i tiden 16,8. Nr. 2 blev *Gunnar Jacobsen*, Nimbus, i tiden 17,1. I et ekstra forsøg kørte *W. Strandgård Petersen* op i tiden 15,6. Efter løbene var vi en tur ude at sejle på Roskildefjorden i 2 fiskerbåde. Det var en god tur.

Den 17. sept. 1949 afholder klubben åben orienteringsøvelse. *Alle* er velkomne. Der startes fra »Slimminge Kro«. Anmeldelsesblanketter vil blive udsendt til klubberne, og hver enkelt kører vil få besked om, hvornår han skal starte. Hvis nogle af klubberne vil støtte os med kontroller, vil vi være dem meget taknemmelige.

Henvendelse kan ske til — ligesom oplysninger kan fås hos — kasserer Jensen, tlf. Glostrup 725.

Gunnar.

Sports Motor Klubben

»København«

S. M. K.s skovtur den 7.—8., ud i det blå med start fra Slangerup-banen, blev en helt igennem vellykket tur. Der var mødt 23 køretøjer og ca. 50 personer. Turen gik, med formanden som fører, igennem Nordsjællands snoede og krøllede biveje og endte ved Roskilde Fjord, hvor vi spiste den medbragte mad i det grønne. Hvorefter der var soppetur ud til en af de små øer i fjorden (hvor en badedragt havde været på sin plads fremfor at gå i vandet med tøjet på).

Derefter gik turen til Svogerslev Kro, hvor der var fælles kaffebord.

Afslutning på Gershøj Færgetro mod fælles spising.

Træningen på banen i Vallensbæk foregår nu hver lørdag eftermiddag fra kl. 13—18 og ikke om onsdagen mere. (Husk stadig: Rolig til- og frakørsel!)

MOTORCYKLE REPARATØRER

København

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

JAVA C Z ERIK ORTH
Lyngbyvej 36 . Telf. C. 12 375

Aarhus

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

Køge

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

Odense

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

Bemærk: Det første orienteringsøvelse i efterårssæsonen vil blive kørt først i september.

Nærmere meddelelse på banen eller hos bestyrelsen.

Formentlig begynder vore klubafte-ner i Griffenfeldtsgade 6 igen sidst i september, men derom også nærmere besked på banen.

S. W., Taga 6139 v.

Danmarks Motor Union: præsident fabrikant N. K. Pedersen, Vasbygade 54, Tlf. Eva 5068.
Vicepræsident Vald. Hoffmeyer. Sekretariat: Valbygaardsvej 26, København, Valby. Tlf. Valby 99 — 5966.

Fyens Motor Union: Formand, kørelærer Arnold Nielsen, Torvet 27, Bogen, tlf. 415. Sekretariat: Jernbanegade, Bogen, tlf. 391.

Jyllands Motor Sportsunion: Formand: Kaj O. Nielsen, Dannebrogsgade 52, Aalborg, tlf. 6762. — Kasserer: Egon Nielsen, Graven 17, Horsens, tlf. 820. — Sekretær: Kr. Kvist, Teglværksallé 13, Aalborg.

Lolland-Falsters Motor Union: Formand Anton Hansen, Saxkøbing.
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.

Verden over anvendes
CHAMPION tændrør når
ydeevne og driftssikker-
hed sættes på de hårde-
ste prøver.



FØRST I START
STØRST I FART

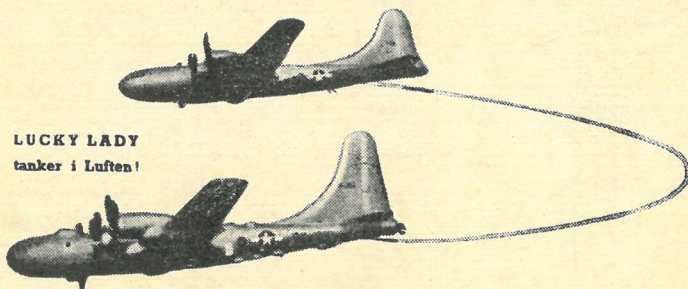
CHAMPION

Bilow
F. BULOW & CO.

Gør 9 Wunder

Naturligvis med AC Tændrør!

LUCKY LADY
tanker i Luften!



Non-stop ... Jorden rundt ...

37.800 km ... 94 Timer ... alle Rekorder slaaet!

»Lucky Lady« fra USA's Luftvaaben fløj fornylig Jorden rundt paa en 94 Timers non-stop Tur, og AC Tændrør sørgede for Tændingen i de fire gigantiske Motorer — fra Start til Slut — usvigeligt og præcist! DE skal maaske ikke Jorden rundt, men ogsaa i en Bil, en Motorcykle, en Baad eller en Traktor yder AC Tændrør samme sikre Service.

AC

HAR DET



AC HAR

DET RETTE

TÆNDRØR TIL DERES MOTOR-

UANSET MÆRKET!