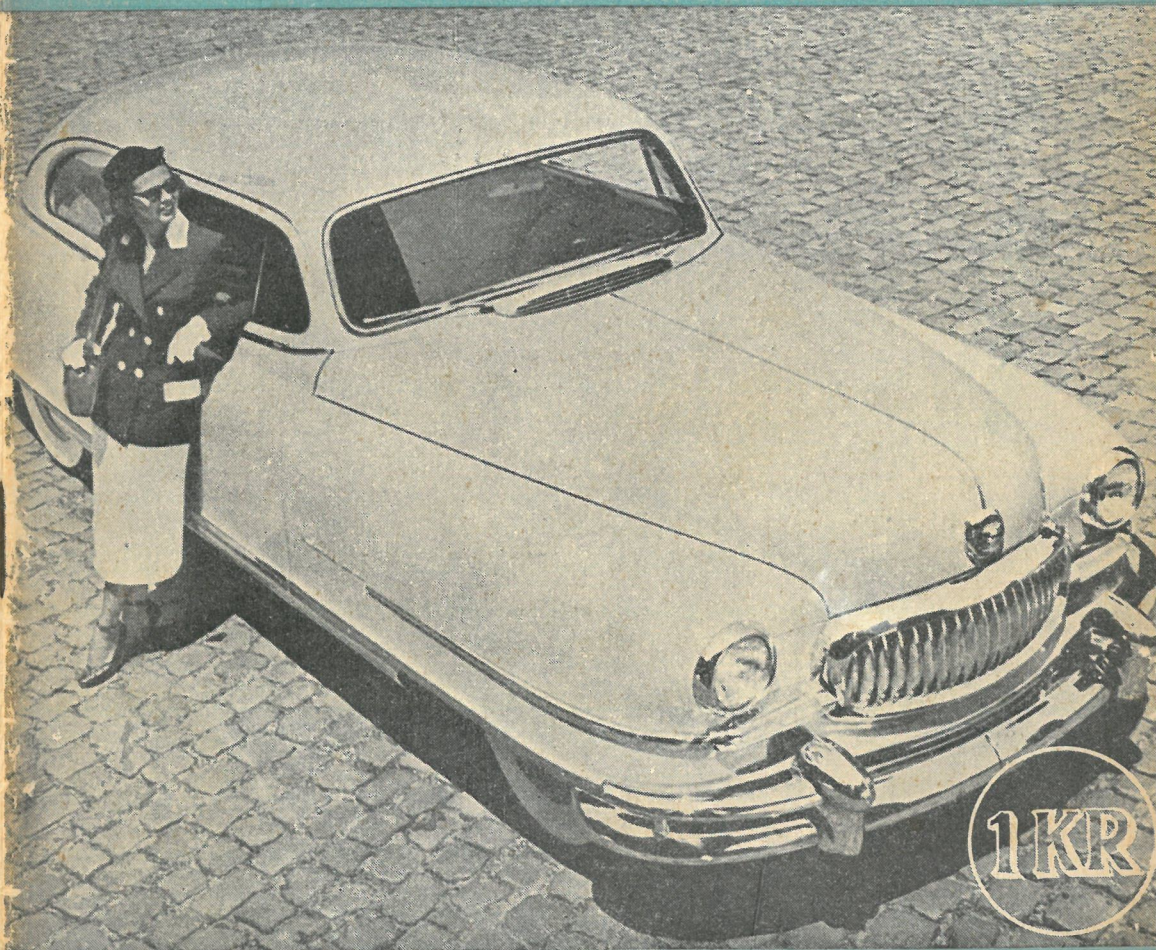


MOTOR OG SPØRT

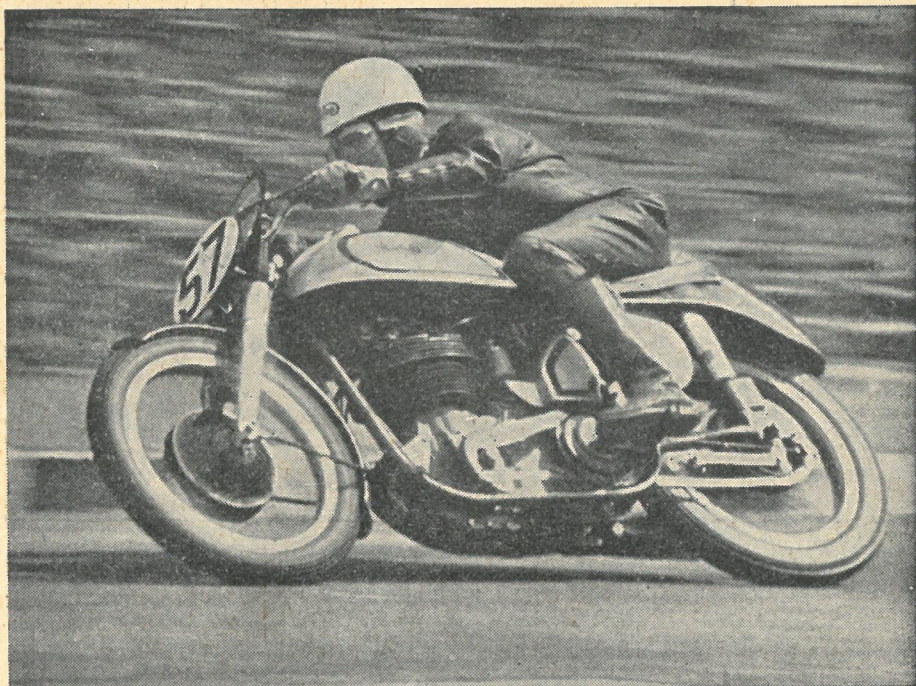
UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



DECEMBER

1950

5. ÅRG.



G. E. Duke, Norton, Vinderen at Senior T. T., Isle of Man.

**Ja - men
det var CASTROL,
han brugte!**

**Følg Eksperterne
Brug**



den „selvrensende“

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . KØBENHAVN K.

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1950

DECEMBER

5. årgang

Foran et valg

SADAN hed den ledende artikel i september-nummeret af »Motor og Sport«. Nu kan overskriften passende bruges igen om det forestående repræsentantskabsmøde, eftersom dette bl. a. skal vælge en præsident for DMU. Men vi skal ikke her komme ind på det, der har fået fabrikant N. K. P e d e r s e n til at træffe beslutningen om at nedlægge sit hverv for tiden, eller på anden måde foregribe begivenhedernes gang. Bølgerne kommer nok til at gå højt på mødet uden vor medvirken.

Som en gammel ven af dansk motorsport og som en, der i det sidste halve år har været unionens ledelse på nært hold, vil jeg imidlertid gerne give repræsentanterne et par ord med på vejen, når de nu tager til det betydningsfulde møde. Og jeg mener at kunne gøre det så meget bedre, som det er sidste gang, jeg redigerer unionens medlemsblad. Jeg vil gerne opfordre repræsentanterne til at gøre deres til, at mødet på søndag får så værdigt et forløb som muligt. At der ikke slås dybere kløfter mellem de stridende parter end højst nødvendigt. Og at man, når afgørelsen er truffet, gør sit yderste for at tilvejebringe den arbejdsro i unionens ledelse og samling om denne, som det endnu syv måneder efter sidste repræsentantskabsmøde ikke er lykkedes at fremskaffe.

De opgaver, der forestår, er alt for store og betydningsfulde til, at samarbejdet i unionen må fejle noget. Spørgsmålet som banesportens udbygning med aften- og turneringsløb, landevejssportens genoptagelse, ungdoms- og letvægtsløb for ikke at tale om samarbejdet med bilsporten og de øvrige, nordiske lande trænger i allerhøjeste grad til at blive løst, og såvel for deres løsning som for unionens stilling over for myndighederne er enighed og samarbejde en bydende nødvendighed. Og der må ikke være nogen tvivl om, at samtlige repræsentanter efter det forestående møde må vise vilje til at lade det gamle nag være glemt og rede til — hver på sin plads landet over — at yde en indsats for DMU og for motorsporten i Danmark.

Erik Eriksen.

FORSIDEN: Den nyeste model fra U. S. A.s bilindustri, Nash Ambassador Custom. Se omtalen under »De nye modeller».

Bondex-metoden indføres i Danmark

PLASTIC er tidens løsen, både hvad angår formstoffer og klæbestoffer. Bilindustrien har i stort omfang taget begge dele til hjælp og har også haft en betydelig andel i deres udvikling. Kort efter krigens afslutning hørte man for første gang om et nyt felt for plasticklæbestofferne: påklæbning af bremsebelægninger. Fordelene var indlysende: større effektiv bremseflade, ingen huller til at opsamle metalstøv, ingen nittehoveder til at rive tromlerne, og mulighed for mange tusinde kilometer ekstra kørsel, før belægningerne skal udskiftes.

Vanskelighederne var der imidlertid også: ingen hidtil kendte klæbestoffer havde været i stand til at løse opgaven at holde belægningerne fast med 100 pct. sikkerhed, både når de var kolde og når de under brugen ofte nåede op på betydelige temperaturer. Det viste sig dog, at problemerne kunne løses, og F. Bülow & Co. har nu indført den Bondex-metode, der beviser dette, på det danske marked. Firmaet har købt maskiner og materiale i USA, har i de sidste to år arbejdet med sagen og er nået frem til en metode, der synes at være noget af det helt rigtige. Og allerede nu kører over 1000 køretøjer — bl. a. ambulancer og andre udrykningsvogne, store, københavnske busser og postvæsnets Nimbus-cykler — gennemprøver nu for alvor systemet. Om dette fortæller firmaets teknikere:

— En stor del af de bremseskåle, der indgår til vor bremseserviceafdeling, er revnede, fordi folk har kørt den pånitte belægning for langt ned. Vi har derfor anskaffet en specialfabrikeret drejebænk af van Normann-fabrikat, der er konstrueret netop til bremsetromleafdrejning. Den bremsebelægning, der benyttes til Bondex-metoden, har naturligvis ingen nitte-

huller, men der er intet i vejen for, at man kan bruge bremsebelægning med huller. Pålægningen foregår på den måde, at bremseskoen rengøres for olie, pålægningsfladen slibes ren for rust, uden at man dog må slibe overfladen helt glat. Den side af bremsebelægningen, der skal vende ind imod bremseskoen, børstes og blæses ren med komprimeret luft. Derefter smøres et særligt klæbestof, der er fremstillet og importeret specielt til formålet. Når klæbestoffet er tørret, pålægges belægningen på den opvarmede bremse-sko. Bremseskoene samles parvis i en jernring og trykkes ud mod jernringen af en spænde-anordning. Bilens otte bremsesko er således samlet i fire sæt, som anbringes i en elektrisk autoklave i en nærmere fastsat tid. På autoklaven er anbragt et ur, som averterer arbejderen, når bremseskoene skal tages ud af autoklaven. Dernæst adskilles sætterne, og bremseskoene afkøles.

Efter afkølingen anbringes bremseskoene enkeltvis i en speciel afrettemaskine, som indstilles efter bremsetromlediameteren. Først slibes smidet på begge ender af belægningen, som derefter slibes ganske let på hele overfladen, således at eventuelle høje steder på belægningen fjernes. Man kontrollerer derefter om bremseskoen med bremsebelægning ligger tæt op mod bremseskålen på hele bremsefladen. Herved letter man justeringen for mekanikeren, der skal montere bremse-sko og -skåle på vognen. Til sidst afprøves bremseskoen på den anden maskine, hvor man konstaterer om belægningen sidder så fast, som den skal. Hermed er BONDEX-processen færdig, og arbejdet klar til aflevering.

Når man betænker den voldsomme varme, der udvikles ved opbremsning, kunne man spørge, om belægning, der er pålagt efter BONDEX-metoden, ikke før eller senere vil løsne sig. For at konstatere belægningens modstandsdugtighed har vi bl. a. foretaget følgende prøve:

En bil blev kørt ind på værkstedets rullefelt. Motoren blev speedet kraftigt op, og samtidig bremsedes hjulene, indtil bremserne begyndte at ryge og lugte. Motoren blev standset og hjulene trukket af, således at det kunne konstateres, om belægningen havde kunnet tåle denne svære belastning. Det viste sig, at belægningen sad fast, som den skulle.

Dødsfald

Under en ferietur til det sydlige Europa, er et af dansk motorsports gamle, kendte navne, bogholder Chr. Nielsen, den 9. oktober omkommet ved en motorulykke i Gassel i Tyskland. Chr. Nielsen kørt straks til hospitalet, hvor han afgik ved døden den næste dag.

Chr. Nielsen, der blev 48 år, havde hele sommeren glædet sig til denne ferie, som han flere gange, på grund af stor travlhed i firmaet Wiscon, hvori han var ansat, måtte udsætte.

Chr. Nielsen vil særligt blive husket af sine kammerater i den gamle M.K.O. og Harley klubben fra dens første år, hvor han var en god og skattet klubkammerat, altid villig til at tage en tørn for sin klub og dens medlemmer.

Overalt indenfor dansk motorsport vil han også blive husket for sit gode og ærlige kammeratskab. Utallige er de landevejssløb, han har deltaget i både som solo-kører og ikke mindst som sidevognsmand for undertegnede, med hvem han har vundet mange af de store løb i årene omkring 1930. Under meget stor deltagelse fandt bisættelsen sted på vestre kirkegård, lørdag den 28. oktober.

Med en sidste tak for venskab og trofasthed igennem de mange år, udtaler vi et

ÆRET VÆRE HANS MINDE

Th. Bengtsen.

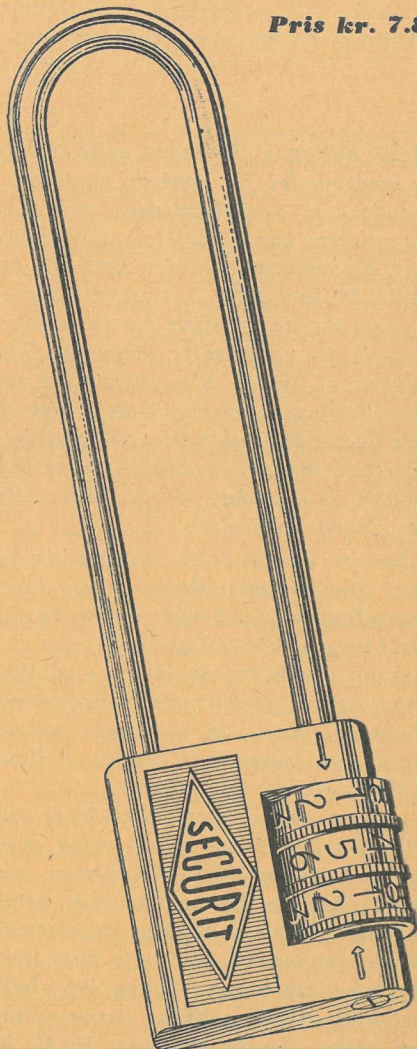
JULEGAVEN til enhver motormand SECURIT-LÅSEN

Garanteret dirkefri Bøjle af komprimeret akselstål

Ingen nøgle

Kan leveres med kodetal efter valg
Passer for motorcykler og »knallerter«

Pris kr. 7.85



Eneforhandler

Svend Aage Engstrøm

Vermlandsgade 40, København S. Tlf. *Sundby 4900

Jeg faldt i søvn ved styret og kørte i grøften . . .

Redningsinspektør Harry Ingemann-Petersen fortæller om de store landevejsløb i tyverne og om sejren i Rom—København. . .

JEG deltog i 70 store eller større landevejsløb og opnåede 62 første-, 4 anden- og 3 tredjepladser, men ikke eet af dem kunne måle sig med løbet Rom-København, der blev kørt i dagene 23.-26. juni 1927. Det var det hårdeste løb, jeg nogen sinde havde deltaget i, og da det var færdigt, kunne jeg ikke selv stå af cyklen. Men lykken over at køre Nimbus'en og mit lands farver til sejr i dette krævende løb opvejede rigeligt strabadserne, og mine kammeraters hyldest på de sidste 100 af løbets 2400 km glemmer jeg aldrig . . .

Det er den 50-årige redningsinspektør i Falcks redningskorps Harry Ingemann-Petersen, der siger dette. Vi sidder i hans 4. sals lejlighed over for stationen i Tietgensgade, blader i udklipsbøger og ser på sølvpokaler. Ingemann-Petersen tager de mægtige pokaler frem, der fulgte med sejren i Rom-København, og fortsætter:

— Jeg var dengang værkfører hos Fisker & Nielsen og havde længe været opsat på turen Rom—København, men først 12 dage før starten gik gamle fabrikant Fisker med til, at jeg startede. Og søndag morgen i den uge, hvor løbet startedes om torsdagen, tog jeg afsted fra Frederiksberg bakke sammen med den anden danske deltager, H. C. M. Hansen, der ligeledes kørte Nimbus. Vi blev fulgt til Korsør af en mængde klubkammerater og blev ønsket lykke på rejsen i Odense og Kruså af de sted-

lige klubber. Tirsdag morgen nåede vi Rom, hvor vi boede i det danske pensionat og havde et par dejlige dage. Det eneste, jeg foretog mig med cyklen, var, at jeg byttede for- og bagdæk om. Så var jeg klar.

I løbet deltog 9 motorcykler og 13 biler; starten foregik torsdag morgen kl. 6, og turen gik over Florenz, Bologna, Triest, München, Nürnberg, Leip-



Redningsinspektør Ingemann-Petersen.

zig, Magdeburg, Hamburg og Kiel til den danske grænse, hvortil jeg nåede søndag morgen kl. 5.30 som den første kører. Det eneste, jeg nød på turen, var to koteletter, jeg havde med fra Rom, lidt chokolade og en kop kaffe, som jeg indtog mellem München og Nürnberg.

De øvrige kørere havde jeg kun kontakt med ved grænserne. Ved den italiensk-østrigske fik jeg at vide, at der kun var to tyskere — på Mabico-maskiner, en tysk kopi af »Indian« — foran mig, så jeg fik travlt på vejen gennem Østrig. Ved den tysk-østrigske grænse hørte jeg, at tyskerne havde været der fem minutter før, og så gik den vilde jagt gennem Syd-tyskland. Det lykkedes mig imidlertid stadig ikke at hente dem, og til sidst besluttede jeg at indtage den omtalte kop kaffe. Mens jeg sad i værtshuset, begyndte det at regne, og regnen



Ingemann-Petersen efter en sejr.

sjaskede ned på hele turen fra München til Hannover. Undervejs hørte jeg imidlertid, at den ene tysker havde slået en kolbøtte i et sving i en lille by og havde brækket en arm eller et ben, sådan at han måtte udgå. Den anden tysker fandt jeg ved en benzin-tank i en anden by. Han var på det tidspunkt godt sur, og det lykkedes mig at tabe ham, da vi fortsatte nordpå.

Ved ankomsten til Hannover tog jeg mig for første gang i min tid som motorsportsmand et lille glas, fordi jeg var helt gennemblødt, og så fortsatte turen over den dræbende øde Lüneburg Hede til Kiel, hvor jeg på grund af træthed var ved at køre galt, skønt jeg kendte byen lige så godt som København. Nå, jeg nåede den danske grænse, hvor hastighedsløbet sluttede, og hvorfra man blot på neutral tid skulle fortsætte til København. Ved Kruså måtte statspolitiet hjælpe mig af cyklen. Politifolkene var vældig hjælpsomme, og desværre fulgte jeg deres råd om at tage over Mommark—Fåborg, så at jeg kunne sove på færgen. Derved kom jeg nemlig til at snyde mine motorsports-kammerater, der havde lavet store modtagelsesarrangementer i Kolding, Snoghøj, Middelfart og Odense. Kørerne fandt imidlertid på at fare til Fåborg, da de spurgte ved grænsen, hvor jeg blev af, og fra Fåborg til Ringe eskorterede 60—70 mand på motorcykle mig. Det forhindrede mig dog ikke i at falde i søvn og køre i en grøft ved Ringe, sådan at jeg forstuede den ene ben. Men kammeraterne hjalp mig op på cyklen igen og ved at synge og skråle for mig resten af vejen fik de mig helskindet til Nyborg, hvor jeg på færgen reddede mig endnu en times søvn.

Ved Osted kro holdt så mange motorcykler, som jeg aldrig før havde set. Der var vel et par hundrede stykker, og deres ryttere ledsagede mig lige til

KDAK's kontor ved Rådhuspladsen, hvor prins *Axel*, kaptajn *Ipsen*, *Carl Høltzer* og grosserer *Bendixen* ønskede mig velkommen hjem og til lykke med sejren. Sikken et triumftog! Jeg blev pludselig lysvågen, men måtte bruge stokke, da jeg tog hjem, så ødelagt var det forstuede ben. Ikke desto mindre gik turen ind til Rådhuspladsen igen kl. 3 om natten, hvor jeg var med til at modtage H. C. M. Hansen, der da nåede frem som nr. 2. Og ved de følgende dages festarrangementer modtog jeg et væld af pokaler. Det var et løb!

— Men der var vel andre store løb?

— Ja, bl. a. debutstarten i 1922 i Frederiksberg Motor Klubs 174 km lange vinterløb, hvori jeg deltog med en gammel »Indian«, som jeg havde købt for mine sparepenge — 1600 kr. — og selv flikket sammen. Efter *Albert Petersens* død under et løb i Glostrup overtalte motorforhandler *Ejner Holm* mig til at blive Nimbus-kører, jeg blev prøvemester hos Fisker & Nielsen og ombyttede Indian'eren med en splinterny Nimbus, som jeg dog selv måtte betale. Og med den deltog jeg i det eneste baneløb, jeg har kørt, et 300 km langt løb på Glostrup motorbane. Jeg kørte de 180 baneomgange på 3 timer 44 min. og blev — som den eneste, der ikke gik i stykker undervejs — nr. 9 af 27 deltagere.

Så var der Maj-Tävlingerne i Sverige, hvor jeg i 1925 og 1926 fik en førsteplads ved helt at undgå fejlpoints, skønt jeg det ene år torpederede en løbsk hest og kom til at se frygtelig ud i ansigtet. Tre gange var jeg med og vandt Tyskland rundt, og jeg fik — som den foreløbig eneste danske kører — Danmarks Motor Unions æresplakette i guld ...

I årene 1928—31 var Ingemann-Petersen ansat hos Bülow & Co. og deltog i et par billøb, men da han ikke kunne

gøre sig gældende, holdt han op. 1931 knyttedes han til Falcks redningskorps, blev fem år senere overassistent og i 1943 redningsinspektør — med hele Storkøbenhavns vognpark på 60 køretøjer under sig.

— Hvad jeg fik ud af motorsporten? siger han til slut. Et hav af pokaler og mindst lige så mange minder og venner. Motorsporten har stadig min store interesse, og jeg håber at kunne deltage i næste års Monte Carlo-løb med bil. Jeg synes, det er synd og skam, at myndighederne har forbudt landevejssløb herhjemme, for sådanne løb, der ikke er hastigheds-, men præcisionsløb, lærer de unge mennesker at køre på motorcykle og at kende deres land. Og såvidt jeg husker, har landevejssløb herhjemme ikke kostet et eneste menneskeliv på grund af sammenstød eller påkørsel. — Det burde man tænke over ...

Hvad betyder ignition?

Dette og tusinde andre ting,
bl. a. benzinregnskab, eng.-dansk
motorordbog samt kalender, kan
De finde i

MOTORLOMMEBOGEN

1951

Pris: kr. 3.00 - 3.75

Deres boghandler har den!

JØRGEN HALKIER'S FORLAG
Østerbrogade 54 . København

NASH LANCERER 51 - MODELLERNE

Som et sikkert tegn på, at 1950 er ved at gå mod slutningen, lancerer de amerikanske automobilfabriker nu de modeller, som repræsenterer dollargrinet i det nye år. NASH-fabrikerne opretholder sine to Airflyte-linier: Ambassador og Statesman, og sammen med de to Rambler-modeller, som kom frem tidligere på året, har NASH-fabrikerne nu et vognprogram, der spænder over hele registret fra det lille økonomiske til det store, repræsentative motorkøretøj. NASH-modellerne for 1950 blev produceret i et omfang, der lå 31 % over det foregående års fabrikation, og hvis hensynet til oprustningsplanerne tillader det, kan der med de nye modeller forudses yderligere vækst i NASH's produktion.

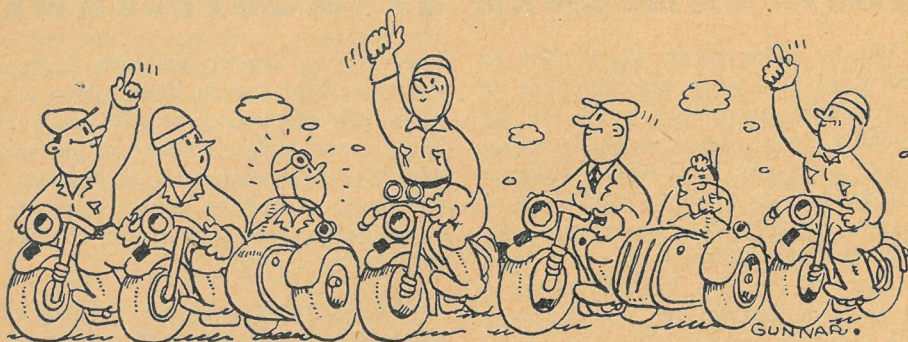
Til det ydre har NASH-fabrikerne i 1951-modellen fundet en ny variation af kølerpartiet. Bagskærmere er blevet forlænget og dette understreger indtrykket af lange og lave vogne, hvis udseende iøvrigt dækkes glimrende af udtrykket: smart — i dette ords bedste betydning. Den stærkere, sikrere og vægtreducerende Airflyte-konstruktion er bibeholdt i NASH-modellerne for 1951. Fra et mekanisk synspunkt er der iøvrigt tale om talrige betydende forbedringer, hvorved kørselskomfort, manøvredegtighed og ydeevne skal være blevet større end hidtil: fuldkommen vandtæt anordning til beskyttelse af tændingssystemet sikrer en let start i fugtigt vejr, et splinternyt aggregat er monteret på Statesman og Rambler med henblik på den absolut hurtigste start i kulde, en akcellerationspumpe af ny type i karburatoren garanterer en usædvanlig stor effektivitet o. s. v. Talrige andre forbedringer er foretaget på Ambassador og Statesman bl. a. for at

imødekomme ønsket om den længst mulige levetid for de henholdsvis 115 og 85 HK store motorer. Bilisten kan iøvrigt selv vælge, hvilket af de tre transmissionssystemer: Hydramatic, Automatic Overdrive eller almindelig transmission, han ønsker sin NASH-vogn udstyret med.

NASH-vognens indre har været genstand for en systematisk tilpasning til såvel praktiske som æstetiske krav. Instrumentpanelet er bygget om i overensstemmelse hermed, instrumenterne og tilbehøret er omgrupperet efter fuldt rationelle principper, og nye farver og farvekompositioner er taget i anvendelse. Den kendte franske tegner *Helen Rother* har været NASH-fabrikernes konsulent, og det er sikkert ikke en tilfældighed, at man har allieret sig med en kvinde ved løsningen af disse spørgsmål, hvor sans for detaljer og smukke arrangementer er af så stor betydning.

Det populære »Weathereye«, der samtidig virker som airconditionering og skaber ønsket temperatur i vognen findes stadig, ligesom de nye NASH-modeller har bibeholdt tidligere modelers mulighed for at etablere et udmærket natteleje for bilisten og hans familie på langture, idet forsæderne kan slås ned og kombineres med bagsæderne, så der dannes en veritabel dobbeltseng. Ikke mindst under efterkrigstidens vanskeligheder med at skaffe hotelpads ville det sikkert have tiltalt mange bilister i Danmark, men foreløbig må det danske publikum og importøren Vilh. Nellemann A/s nøjes med at glæde sig på deres vegne, som kan præstere dollars, og, hvis det er herhjemme, desuden gavebrev.

Må jeg få ordet...!



(Indlæg herunder bringes under indsenderens ansvar).

Nogle ting, der ligger mig på sinde, er, at der her i landet ikke findes træningsbaner, hvor unge køreere kan træne og dygtiggøre sig, og hvor erfarne køreere kan komme i den rigtige form. Dette spørgsmål må absolut være en opgave for motorunionerne, som efter min mening har misrøgtet denne opgave, der burde have været løst for længe siden. Det burde have været det første, der var anskaffet, da unionerne blev til. Man vil vel påberåbe sig det økonomiske, men der er et gammelt ordsprog, der siger, at man kan, hvad man vil. Lad os få træningsbaner, så vi bliver fri for at se de uinteressante motorløb, hvor danskerne kommer langt bagefter i de fleste tilfælde.

En anden ting er, at det sikkert — foruden mig — er faldet en del medlemmer for brystet, at vort medlemsblad skal gøres til en attraktion i lighed med motorjournalen. Selvfølgelig skal vi have tekniske referater og referater fra vore motorløb — nogle flere udbedes fra vore trials — men det skal først og fremmest være medlemmernes blad, hvorigennem de kan få de med-

delelser, som de forskellige klubbers bestyrelser ønsker, de skal have, dernæst kommer referater fra motorløbene og tekniske spørgsmål, det er i hvert fald næppe nødvendigt at udfylde hele sider med store dollargrin for at få bladet udfyldt. Altså, der efterlyses hensyntagen til klubstoffet, og en anden indstilling fra redaktorens side hertil.

Gunnar Jacobsen, G.O.M.K.

— — —
Gunnar Jacobsen behøver ikke at efterlyse hensyntagen til klubstoffet. Der er taget alt muligt hensyn hidtil, og at undertegnede derudover har søgt at gøre bladet så åbent for læserindlæg og så underholdende som muligt, ved at omtale sporten i ind- og udland, den tekniske udvikling samt nyheder i motorcykle- og bilbranchen, synes jeg ikke, man med rette kan laste mig for. Men da jeg hverken har tid, lyst eller råd til at fortsætte et så utaknemligt arbejde, som redaktionen af MOTOR & SPORT synes at være, fratræder jeg redaktionen fra og med 1. december.

Erik Eriksen.

De nordiske mesterskaber

Jeg sidder og læser referatet fra de nordiske mesterskaber i Aabo og kan ikke lade være at undre mig over, at det stadig kun er forundt københavnere

at deltage i dette løb, når det ikke afholdes her i landet. Det samme gælder forøvrigt ved de øvrige løb, hvor danske køreere skal til udlandet, i hvert

fald for specialmaskinernes vedkom-mende. Jeg synes dog, at vi har i hvert fald et par stykker her i Jylland og på Fyn, der kører fra de fleste københav-nere, når de kommer herover. Kunne de ikke være berettiget til at komme med engang imellem.

Det viste sig jo også ved danmarks-mesterskaberne i år, at når Orla og Aage Andersen ikke var med, så gik de første pladser herover. Jeg synes, at Sv. Nissen burde have været med på 1000 m, da han var 2. hurtigste dansker i 1949 og da viste fin kørsel på 1000 m. Ligeledes burde en anden jydsk kører have været med på 400 m, jeg har ikke set ham blive slået af andre danskere end Orla i år, og han har dog startet mod de fleste. Hvorfor er Irvinger hel-ler aldrig med på kortbane. Det burde dog være de kørere, der opnår de bed-ste tider og resultater i en sæson, og ikke de 5 bedste københavnere, som vi sendte, men det synes Unionen måske ikke, eller også har de slet ikke op-daget, at der findes gode kørere i pro-vinsen også, men forhåbentlig opdager de dem så i næste sæson.

Ole Nielsen, Brørup.
E. M. S.

Olieproduktionen sætter rekord

Olieproduktionen slår alle rekorder i år. Den ventes at nå 520 millioner tons, hvilket er 50 millioner tons mere end den hidtidige rekordproduktion i 1948, og det er næsten 250 millioner tons eller cirka 90 % mere end førkrigspro-duktionen. I U.S.A. har produktionen i den forløbne del af 1950 været omkring 850.000 tons om dagen, og til sammen-ligning tjener, at Danmarks totalfor-brug i fjor var 1,3 millioner tons — altså kun godt halvanden dags produk-tion.

Forbruget i Amerika er det dobbelte af, hvad det var i 1940, medens Mar-shalllandenes olieforbrug er steget med cirka 70 %, fra cirka 30 millioner tons til cirka 50 millioner tons.

Trods de enorme tal har den ameri-kanske olieindustri ikke nået toppunk-tet for sine præstationer. Efter hvad

M. J. Rathbone, der er direktor i Stan-dard Oil Company, New Jersey, (Esso) oplyser, har U.S.A.s olieindustri i dag en reservekapacitet på cirka 100.000 tons pr. dag, der kan sættes i gang med kort varsel.

Sporten i december

AARHUS MOTOR KLUB

kører orienteringsløb, lørdag den 9. de-cember ved Solbjerg kro (gl. Aarhus-Horsens landevej).

Løbet startes fra Solbjerg kro kl. 20.00, køres over 2 etapper, ialt ca. 100 km, køres som postkasseløb efter speedometer (kontrolleres efter løb), køres efter kort no. 29, 100.000 (som må medbringes).

Startpenge: Vogne kr. 10,00, motor-cykler med sidevogn kr. 10,00, solo-cykler kr. 5,00,

Startpenge må medfølge anmeldelsen til løbet.

Anmeldelse til løbet sker til Hen-ning Pedersen, Skovgaardsg. 8, tlf. 3118, inden 6. december.

Instruktionsmøde på Solbjerg kro kl. 19.30.

Randers, Silkeborg og Horsens invi-teres hermed.

FREDERIKSBERG MOTOR KLUBS TRIAL

Frederikberg Motor Klubs trial, hvor tillige S.M.U.s mesterskaber for 1950 afgøres, afholdes søndag den 10. decem-ber, og afslutter trial-sæsonen for i år.

Hovedkontrollen, hvor deltagerne skal møde kl. 8 søndag morgen, bliver på den gamle historiske Tikøb kro, 41 km fra København, hvorfra deltagerne sendes til de 6 etaper, der alle ligger nær hovedkontrollen.

Kørere fra de andre landsdelunioner er også meget velkomne til at deltage, selv om S.M.U. mesterskaberne kun kan vindes af S.M.U.s kørere.

Sidste frist for anmeldelse er på in-struktionsmødet, der afholdes tirsdag den 5. december kl. 20 i café Carlsborg, Skelbækgade 46, lige ved Dybbølbroen, eller skriftligt til Hans Johansen, Has-selvej 86, Virum-Lyngby, ledsaget af startpenge kr. 10.

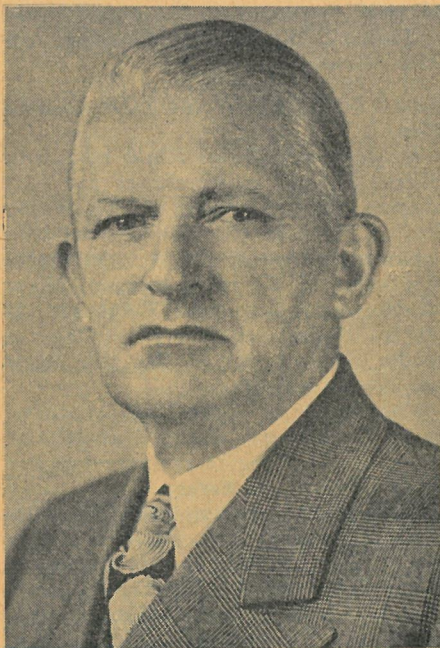
SANDHEDEN OM SORENSEN

— og hans farvel til Ford

TO af de største automobil-mænd, Amerika har haft, har været danskere: *William S. Knudsen* og *Charles E. Sorensen*. De kom til »Guds eget land« næsten samtidig — kort efter århundredskiftet — blev begge opdaget af samlebåndets fader, *Henry Ford*, og ansås i de gode, gamle dage mellem verdenskrigene for at være rene produktionsgenier, måske de største i motorbranchen verden over. Men begge »blev gået« under den anden verdenskrig. — »Big Bill«, der havde fået en general-løjtnanttitel som et plaster på såret, da *Roosevelt* uden varsel opløste hans krigsproduktions-departement, fik — vistnok bogstaveligt talt — dødsstødet, da General Motors erklærede ikke at have brug for ham efter krigen, og *Charles E. Sorensen* sagde pludselig farvel til Ford under krigen.

Man har hele tiden vidst, at politiske intriger fældede *William S. Knudsen* i Washington, og at *Alfred P. Sloan*, bestyrelsesformanden hos General Motors, ikke kunne tilgive ham, at han i sin tid havde modtaget *Roosevelts* opfordring til at lede krigsproduktionen i stedet for at blive i Detroit. Derimod kom der intet frem om grunden til *Charles E. Sorensens* pludselige afskedigelse hos Ford. Men en amerikansk journalist — *William C. Richards* — som fulgte Ford i en menneskealder og lærte ham bedre at kende end måske noget andet menneske — har nu afsløret den virkelige årsag. Han erklærer i en bog om *Henry Ford* — udsendt på svensk af forlaget Natur & Kultur med titlen »Den siste Miljardären« — at *Charles E. Sorensen* også blev et offer for intriger i den amerikanske bilindustri.

*



Charles E. Sorensen.

CHARLES E. SORENSEN kom til U.S.A. som 4-årig sammen med sine forældre. 28 år senere skabte han samlebåndet ved at lægge et reb over sine brede maskinarbejder-skuldre og trække en T-model 75 meter over fabrikgulvet, mens seks arbejdere monterede vognen. Processen varede nøjagtig 1 time 33 minutter mod hidtil 14 timer, og i 1926 kunne Charlie stemple nr. 15.000.000 på motoren til den sidste T-model.

Sorensen blev en af de tre mænd, der steg til berømmelsens tinder (og en årsgage på 225.000 dollars) sammen med *Henry Ford* — for at opdage, hvor farlig blæsten og luften er deroppe, hvor rækværket som bekendt mangler. Længe blev han regnet for Fords højre hånd, manden, der vidste alt om metaller og tegninger, som selv gjorde en mængde opfindelser, og som på een nat tegnede verdens største fabrik, flyvemaskinefa-

brikken i Willow Run, hvor Ford under den anden verdenskrig byggede Liberator-bombere. Måske var det netop denne fabrik, der blev den første pind til Sorensens ligkiste hos Ford. Et tidsskrift udnævnte nemlig den berømte dansker til mirakelmanden bag Willow Run, og efter Fords mening var der kun een mirakelmand: ham selv. Fra den dag lyttede automobilkongen kun til sin personale- og politichef, *Harry Herbert Bennett*, som aldrig havde kunnet fordrage danskeren, og i 1944 forlod Sorensen Ford sammen med den tredje og sidste af bilkongens nære medarbejdere, økonomichefen *Ernest G. Liebold*, hvis karriere startede i en bank ved siden af Ford-fabriken.

Tilsyneladende blev det Bennett, der gik sejrrig ud af kampen mod Charles E. Sorensen, og nogle Ford-arbejdere græd vel tørre tårer, da danskeren fældedes, for Charlie var en arbejdsleder af den gamle skole, hård, hensynsløs og ligefrem brutal. Han kunne sparke stolen bort under en mand, der efter hans mening burde stå op, og smadre skrivebordet under en funktionær, som syntes at være overflødig. Og hvor William S. Knudsen (der var Charlies chef, da Ford under den første verdenskrig byggede u-båds-jagere, og som først senere tog mod tilbudet fra General Motors) søgte at smøre, når samarbejdet med arbejderne begyndte at knirke, dør kørte Charlie los. Arbejderne var blot et nummer for ham. — Kaldte de ham slavepisker, var det beklageligt, men han havde kun een opgave: at holde produktionen oppe.

Charlie, som uden for fabriken er en charmerende mand, der på grund af sit ydre altid har gjort sig i selskabslivet, er vel blevet klogere med årene. Og han har vel lært at være lige så forsigtig med sine medarbejdere, som han måtte være det med Ford. Bilkongen syntes tit ikke om ting, førend andre begyndte at rakke den ned, og ville Charlie have

ham til at efterligne et eller andet ved konkurrenternes produkter, skulle han blot tale nedsættende om dem. Ford ville selv komme med ideen eller forslaget. Til gengæld behøvede han så blot at skitsere tanken, førend Charlie var med. Sorensen var, vidste Ford, den fødte tegner og mekaniker. Men han var også en handlingens mand. Da England under den første verdenskrig bad Ford hjælpe sig med traktorer, tog Charlie til London og prøvede at få briterne til selv at bygge dem. Det lavede, engelske tilbud lød imidlertid på 1500 dollars pr. traktor uden fast leveringstid, og Charlie sagde så:

— Vi vil lave 5000 i Detroit til en pris, der ikke overstiger 700 dollars stykket, og vi begynder leveringen om 60 dage ...

Hele ordren var effektueret, inden tre måneder var gået. I tyverne rejste Charlie til Rusland og vendte hjem med en ordre på 75 millioner dollars. Under den anden verdenskrig spyede hans samlebånd motorblokke, aksler, gearkasser, lastvogne og bombemaskiner ud, og generaler, diplomater, embedsmand fra Washington og rustningseksperter fra alle de allierede lande rendte ham på dørene.

*

CHARLES E. SORENSEN's popularitet udadtil voksede stadig, og det så stærkt, at den blev farlig for



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

ham. En avis gav ham æren for hele udviklingen af det samlebandsprincip, som havde placeret Ford Motor Company forrest i bilindustrien. En anden kaldte ham »en af de store og bestandigt voksende kræfter i hver eneste Ford-afdeling«. En billedtekst lød: »Jætte-bombere ruller ud under Fords store produktionschef«, og gang på gang blev det fremhævet, at forbedringer af Fordvognen, fabriktionsmetoderne og patienterne kunne føres tilbage til den dygtige dansker.

Dette kunne Henry Ford ikke tage. Han blev mere og mere kort for hovedet, når han talte med Charlie, og syntes at foretrække Bennetts selskab. — Samtidig voksede gnidningerne mellem Charlie og Bennett i antal og styrke, og efter at Bennett i 1944 havde gennemført nogle lønnedskæringer, som Sorensen var stærkt imod, gik danskeren til sidst til Ford og sagde:

— Der synes ikke at være brug for mig mere, så jeg rejser til Florida en tur ...

Ingen bad Charlie blive. Han tog til Florida, hvor han i nærheden af Miami ejer en pragtfuld villa ved siden af Winston Churchills, og det hævdes, at han ikke var nået til Florida, førend Bennett foretog gennemgribende omplaceringer i hans afdeling, hvorfor Charlie telegraferede til Henry Ford — og fik at vide, at bilkongen ikke ville tale med ham. Ifølge en anden version af historien skrev Sorensen til Ford i Georgia efter gentagne gange forgæves at have søgt telefonisk forbindelse med ham. Til sidst blev han ringet op af Fords sekretær, som sagde, at Ford ville vide, hvornår han tænkte på at vende tilbage.

— Hvornår tænker han på at besvare mit brev? replicerede Charlie.

Ved midnatstid fik Charlie så fra Detroit besked om, at han ikke skulle køre den firmavogn, han benyttede, tilbage til Detroit, men blot aflevere den til filialen i Jacksonville. Denne filial, som Charlie nu ringede op (kl. 5.30 om morgenen), kendte intet til sagen og synes først at have fået besked ved 8-tiden — med ordre til at stoppe Sorensen i Atlanta, hvis man ikke fandt ham i Miami. På det tidspunkt var Charlie imidlertid på vej til Detroit. Han kørte gennem Syd- og Nord-Carolina og undgik derved de udlagte vejspærringer, men dagen efter hans tilbagevenden til Detroit hentede fabrikspolitiet bilen i hans garage.

*

DET har været med en underlig fornemmelse, Charlie tømte sine kontorer og fordelte de mange souvenirs — fra nøjagtige motor- og bilmodeller til signerede billeder af Eisenhower, Doolittle og andre berømtheder sammen med ham selv — mellem sommervillaen i Michigan og lystyachten »Icaro«, fra hvilken han havde ledet utallige kapsejladser i den amerikanske yachtklub og selv på krydstogter ved Bahamaerne stået i radiotelefonisk forbindelse med fabriken i Rouge. Men nogen bitterhed mod Henry Ford har Sorensen aldrig givet udtryk for.

— Mr. Ford lod mig se verden og lære folk at kende, som jeg ellers aldrig havde truffet, siger han. Ford var en ener, hvis størrelse først eftertiden vil blive klar over. Han arbejdede sin fabrik frem efter principper, som alle andre nu benytter, og hans syn på forholdet mellem arbejder og arbejdsgiver



Udstødningsrør til alle mærker. — Ventil og ventilstyr. — Kædehjul og kickstartdele. — Rå kædehjul. — Tandkrans pålægges. — Håndtaggummi. — Fodgummi.

HARRY PETERSENS EFTF.

C. 14361

Helgolandsgade 13 . København V.

Eva 6621

Løbskalenderen

DECEMBER

3. Bogense Motor Klub Trial
10. Frederiksberg Motor Klub S.M.U. mesterskab Trial

har været af grundlæggende betydning i Amerika. Jeg har aldrig følt mig stoltere, end da han første gang kaldte mig sin højre hånd ...

Måske har det været en trøst for Charlie, at hans banemand, Harry Herbert Bennett, ikke fik lov til at triumfere længe. »Fords onde ånd« eller »Den lille mand i Fords kælder«, som man kaldte ham, fordi den 165 cm høje Bennett havde sit kontor der, herskede over det stærkeste, private politikorps i den amerikanske industri. Den forhenværende marinesoldat og bokser — der gjorde springet fra leder af *det* hold professionelle bokser, som rekvireredes i 1916 for at holde orden blandt 75.000 arbejdere, til selskabets personalechef med en kvart million mennesker i sit brød — bevarede bilkongens fortrolighed bogstaveligt talt til hans død. Bennetts politikorps var ikke uniformeret, men medlemmerne — tidligere forbrydere og idrætsstjerner mellem hinanden — passede bedre på Ford-familien, end Himmlers SS-garde bevogtede Hitler, og fungerede som effektive fabriks-spioner og strejkebrydere. Og Bennett selv, som elskede at ride, spille saxofon og skyde med den guldindlagte revolver, han altid bar, syntes urørlig.

Ikke desto mindre afløstes han i 1946, da Henry Ford II overtog farfaderens kæmpevirksomhed, af chefen for FBI's Detroit-afdeling, John S. Bugas. Og hans farvel til Ford-selskabet skal have været endnu mere dramatisk end Charles S. Sorensens, idet Bennett en morgen ved sin ankomst til fabriken ganske simpelt opdagede, at man havde sløjft hans kontor.

Og medens Bennett nu forsøger sig som landmand på sin ranch ved vestkysten, vel vidende at luften i Detroit aldrig bliver sund for hans helbred, har Charles E. Sorensen skabt sig en ny position i U.S.A.s bilindustri — som vicepræsident og produktionschef i Willys-Overland koncernen, hvis fabrikker i Toledo bygger bl.a. Jeeps. Der kan man nu se Charlie, slank og spændstig som altid og måske mere afdæmpet end før, gå gennem de samlehallen, hvis produktion han stadig formår at give samme sunde rytme som den, hvormed blodet banker i hans vitale krop.

E. E.

NY VANDHUND

Reo Motors, Lansing i Michigan, USA, har demonstreret en ny militærlastvogn, der trækkes af en 6-cyl. motor på 145 hk. Lastvognen kan køre i 50 graders kulde eller med motoren helt under vand, og den er i stand til at trække 4,5 tons last med 100 kilometers fart — på lige vej — eller forcere et to meter dybt vandløb med en last på 2,2 tons. Dette lader sig gøre ved hjælp af to høje »skorstene«, der virker som luftindtag og udstødningsrør. Vognen har direkte træk på alle seks hjul. Fabriken har foreløbig fået bestilling på 5000 vogne af denne type.

ENGLANDS GUMMI-EKSPORT

Over 6 millioner nye dæk eksporteredes fra England i første halvdel af 1950. Det var 300.000 mere end i samme tidsrum i fjor, hvor der ellers blev sat en ny rekord. Endvidere eksporteredes næsten 2 millioner slanger eller 40.000 mere end i fjor, og mere end 3 millioner nye dæk var anbragt på de biler, motorcykler og flyvemaskiner, som England eksporterede — til en værdi af over 2 milliarder kr.

PRODUKTIONEN I ENGLAND

I England fremstilledes i maj 1950 ialt 42.795 biler, af hvilke 34.911 eksporteredes. I juni nåede man op på 50.028, hvilket var ny rekord, og eksporterede over 40.000.

SPORTEN HJEMME

Dramatik i Gentofte.

Løbene på Gentofte Stadion den 22. oktober fik et dramatisk forløb. Der skete to voldsomme styrt, og de gik ud over ikke mindre end fire ryttere. Værst så det ud for Uno Jensen, som i 8. start kørte ind i hegnet efter første sving, rev hegnet op på et 20—30 meter langt stykke og knækkede pælene, som om de var tændstikker. Uno Jensen måtte i ambulance føres til Gentofte sygehus, hvor det heldigvis viste sig, at han var sluppet med en hjernerystelse og en bule i panden. Allerede den næste søndag kunne Uno atter være med i Gentofte — dog kun som tilskuer.

Forinden dette styrt havde englænderen Joe Bowkiss og hollænderen Steermann taget sig en ordentlig tur. Hollænderen kørte op i englænderen, da denne var steget af, men kom selv værst til skade, idet han fik en voldsom blodudtrædning i det ene knæ. Endelig forstuede den unge svensker Bosse Andersson ved at komme for nær til hegnet en fod, efter at han havde vist strålende talentfuld kørsel og forbedret banerekorden til 1.27.3 eller $\frac{1}{10}$ sek. hurtigere end Leif Basse Hveems gamle rekord. Resultaterne af de hårde løb blev:

Gentofteløbet: Eskild Carlsson 1.30.7 foran Bosse Andersson. — Specialmatch: Hasse Henriksson, Sverige, 8, Orla Knudsen 7 pt. — Ekspertmatch B: Joe Bowkiss 8, Sv. Nissen 5 pt. — Ekspertmatch A: Kiehn Bertelsen foran Eskild Carlsson. — Handicap: Karl Ivar Jansson 1.34, foran Oluf Elsberg.

Kiehn Bertelsen slog englænderne.

Ved afslutningsløbene den følgende søndag leverede Kiehn Bertelsen dagens sensation ved at slå de fortræffelige englændere brødrene Hodgson, selv om Frank Hodgson opnåede dagens bedste tid — 1.30.3. I standardklassen, der kørte om Pantherpokalen, fik Leif Hirsborg revanche mod Knud Nielsen.

Det skal dog tilføjes, at jyden fik maskinskade. I et turistløb — det første danske Lambrettaløb — for motorjournalister vandt Erik Eriksen, Ekstrabladet, 1. og Morten Pedersen, BT, 2. afdeling. Resultaterne blev:

Ekspertmatch: Kiehn Bertelsen 12, Frank Hodgson 9 pt. — Standard A: Knud Nielsen 12, Erik Østerlund, Silkeborg, 6 pt. — Standard B: John Helfeldt 8, Kaj Larsen 5 pt. — Special junior: Erik Vincent 4, H. Carlsen 3. — Standard junior: Jørgen Gram 1.58.1, Helmer Galle 1.39. — Begynder standard: Helge Andersen 2.09.5, Carl Aage Egelund 2.10.

Megen dramatik ved det store fynske trial.

Det største danske trial efter krigen, arrangeret af Fyns Motor Sport den 19. november, blev vellykket, skønt det fik et noget dramatisk forløb med mange styrt. Løbet gik igennem et særdeles vanskeligt terræn på Sydbyn og omfattede ikke mindre end 10 etaper over Dalkildegaards og Stengaards mest uvejsomme områder ved Korinth og tilmed gennemførtes første afdeling om natten i tiden kl. 22—3.

Seniorklassen og dermed FMS's solomesterskab blev vundet af Ejvind Hansen, Ejstrup, der kørte en splinterny AJS, med 995 pt. foran Poul Kalør, Ariel, der ligesom Knud Nielsen, AJS, fik 855 pt., men var en tand hurtigere. Jørgen Paaske, Hjulby, blev nr. 4 med 820, Ejler Svendsen, Aalborg, nr. 5 med 775 og Sv. Schmidt, Kerteminde, nr. 6 med 740.

I juniorklassen blev rækkefølgen: Erik Schow, Aarhus, 925, Gunnar W. Sørensen, Aarhus, 890, Bent Rasmussen, Aarhus, 865, Helge Poulsen, V. Hæsing, 825, Hans Kej, Gærup, 765. — Sidevognsklassen: Børge Larsen, Søhus, 1000. — Letvægtsklassen: Henrik Worny, Odense, 960, på Puch, Laur. Jørgensen, Sønderød, James, 860, Sv. Nielsen, Stenstrup, DKW, 850.

Stort Shell-raffinaderi under bygning ved Themsen

MERE end 2200 mand er for tiden beskæftiget med opførelsen af Shell Haven raffinaderiet ved Themsen øst for London. Når det engang inden længe bliver færdigt, skal det fremstille en række olieprodukter og sammen med søsterraffinaderiet i Stanlow ved Manchester årligt behandle mere end 6 mill. tons råolie.

Det nye anlæg dækker 200 tønder land og vil efterhånden beskæftige 3000 mand. En stor del af disse bor i den tidligere krigsfangelejr ved Laindon Hills, som Shell har købt og fornyet fra ende til anden. Man har endvidere planerne færdige for opførelsen af 140 huse, der skal være bolig for raffinaderiets faste personale. For at skaffe vand til såvel boliger som raffinaderi anlægges en 50 km lang rørledning, og fra raffinaderiets grund er minearbejdere endvidere i færd med at bygge en 300 m lang kølevandstunnel 16 meter under Themsen. Gennem tunnelen, der har en diameter på 3 m, vil flodvandet blive pumpet op til et mægtigt pumpehus, der anlægges i en højde af 10 meter over vandoverfladen.

Minearbejderne i tunnelen, der er kendt under navnet »mudder-svin«, arbejder i 8 timers skift under højt lufttryk. Bag et særligt tunnel-skjold arbejder de sig frem med en fart af 35 meter om måneden. For at hindre vandet i at komme ind i tunnelen under arbejdet, holder store elektrisk drevne kompressorer lufttrykket oppe, og for det tilfælde, at elektriciteten skulle svigte, står der dieselmotorer parat til at drive kompressorerne. Efterhånden som minearbejderne graver muddret op fra flodbunden og bringer det op til overfladen, opsættes en tunnel af sammenboltede jernplader, og uden på disse pumpes en cementvælling, der giver tunnelen styrke, efterhånden som den størkner.

De 25 mand, der arbejder i dybet, bærer ikke særlig udrustning, men der iagttages forskellige forsigtighedsregler for at modvirke »dykkersyge«, der forekommer blandt dykkere og folk, der må arbejde under højt tryk. Shells faste læge på stedet inspicerer regelmæssigt arbejderne, så sygdomstilfælde forekommer praktisk talt ikke.

Stort sjællandsk trial.

Et af de største trialøb på Sjælland kørtes søndag den 20. november ved Sorø, hvor MSM Ringsted og MSS Slagelse havde tilrettelagt et løb over fem meget krævende og vanskelige etaper med deltagelse af Sjællands bedste kørere. Hovedkontrollen var på Sorø Ny Kro, hvor der holdtes instruktionsmøde. Derefter blev kørerne sendt ud på etaperne, hvor der kørttes over alle fem etaper samtidig. Afviklingen foregik hurtigt og præcist. Efter frokosten på kroen uddelte G. Godtfredsen, Ringsted, præmier til flg.

Begyndersolo: Villy Hansen, SMKK,

410, A. Larsen, Næstved, 395, Jørgen Lykke, BSA-klubben, 385. — Letvægtsklassen: Erh. Fisker, Nimbus kl., 500, Jens Chr. Nielsen, EAMK, 455, Sv. Aa. Hansen, SMKK, 430. — Juniorsolo: Gerh. Jensen, Kalundborg, 465, Kaj Larsen, NSM, 430, Børge Eriksen, Slagelse, 415. — Seniorsolo: Sv. Vendelbæk, Glostrup, 490, Ejner Karlén, MSM, 460. — Junior sidevogn: Kiehn Bertelsen, NSM, 470, Erik Vincentz, Slagelse, 465, Verner Andersen, SMKK, 425. — Senior sidevogn: Niels E. Hansen, Køge, 490, Egon Walther, SMKK, 440, Chr. Pedersen, SMKK, 425.

★ LØST OG FAST ★

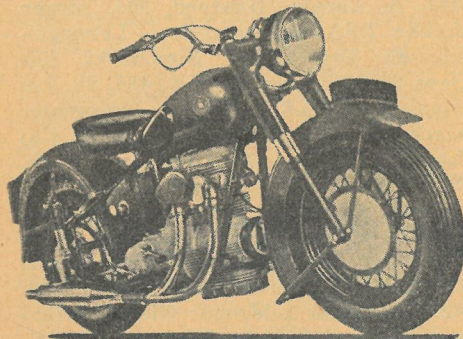
MILLIONORDRER TIL LEYLAND-FABRIKERNE

Det giver et lille indtryk af, hvilke beløb der regnes med i den internationale bilindustri, når det fra England meddeles, at et enkelt firma, Leyland-fabrikerne, i øjeblikket har eksportorder på over 100 mill. kr. Det vil huskes, at Leyland-fabrikerne, der er Europas, måske verdens største fabrikker for svære motorkøretøjer, fornylig opnåede en ordre på 620 busser til Havana på Cuba, hvor man nu opgiver sporvejskørsel til fordel for bustransport.

Hertil har fabriken nu føjet en leverance på over 200 køretøjer til Brasilien og Uruguay. Der er desuden tale om mange, store leveringsforpligtelser, og i de sidste 40 dage har fabrikerne modtaget 500 uafhængige ordrer, hvilket vil sige: 1 for hver 40 minutter inden for den normale arbejdstid. I august eksporterede fabrikerne i øvrigt 95 pct. af hele produktionen. Leyland-fabrikerne har endelig en omfattende eksport af løse motorer, og firmaets danske repræsentant, DOMI, har netop bragt sådanne frem her i landet.

FINT SHELL-RESULTAT

Shell Oil har i de første ni måneder af indeværende år haft et overskud på



Den nye Sunbeam-model »57«, hvis kraftige dæk giver cyklen et helt amerikansk udseende.

62,7 mill. dollars eller 4,65 dollars pr. aktie mod henholdsvis 54,6 mill. og 4,05 dollars i fjor.

STIGENDE PRODUKTION AF NATURGUMMI

Verdensproduktionen af naturgummi i de første ni måneder af 1950 ligger 23 pct. over produktionen i samme tidsrum i fjor. Naturgummiproduktionen kommer i de første ni måneder af indeværende år op på 1.335.000 longtons, hvoraf den amerikanske industri har brugt 548.036 tons. I fjor lå den tilsvarende produktion på 1.082.500 t.

Det amerikanske handelsministerium regner med, at indeværende års samlede forbrug af syntetisk gummi i U.S.A. bliver det største siden 1944 —47, idet man når op på ialt 775.000 tons.

FORD BYGGER FLY-MOTORER

Det amerikanske luftvåben har overdraget Ford Motor Co. at bygge de berømte 28-cyl. Pratt & Whitney motorer til den seksmotors B. 36-bombemaskine. Motorerne, der med deres 3500 hk er verdens kraftigste stempelmotorer, skal bygges på en stor, ny fabrik, der ejes af den amerikanske stat, men drives af Ford under navnet Ford Aircraft Engine Plant Chicago. Under den anden verdenskrig byggede Ford på River Rouge-fabriken ved Detroit 57.851 Double Wasp Pratt & Whitney-motorer a 2000 hk.

FERGUSON NR. 150.000

Den britiske traktorfabrik Harry Ferguson Ltd. i Coventry har passeret en milepæl, idet traktor nr. 150.000 er kørt af samlebandet. I november regnede man med at nå op på en produktion af over 300 traktorer om dagen alene for den engelske fabriks vedkommende, hvortil kom produktionen i den amerikanske filial.

Over 6000 danske landmænd har Fer-

guson-traktorer, og deres antal stiger stadig. Nordisk Tractor Co., der er et datterselskab af Nordisk Dieselauto under Burmeister & Wain, har så mange ordrer på Ferguson-traktorer, at man regner med, at salget i år vil nå op på 4000.

CITROEN-KONGEN DRÆBT

Frankrigs hovedvej nr. 7 — sydpå fra Paris — er ved at blive kendt som den michelinske familiegrav. Hovedvejen har nu krævet sit fjerde dødsoffer i løbet af 14 år inden for den berømte familie, idet Citroen- og Michelin-fabrikernes chef, den 66-årige Pierre Boulanger, med sin Citroen kørte mod et vejtræ og blev dræbt, mens hans hustru, født Michelin, brækkede begge arme. Ulykken skete samme sted, hvor Pierre Michelin, Jean-Luc Michelin og Michelin-direktøren Pui-seux blev dræbt ved bilulykker i henholdsvis 1936, 1940 og 1947.

12 MILLIONER ORD

Ford Motor Co. i U.S.A. har taget verdens største, private helautomatiske fjernskriveranlæg i brug. På ganske få sekunder kan man ved hjælp af dette anlæg sende en meddelelse fra kontorerne i Long Beach i Californien 6000 km tværs over U.S.A. til Fordfabriken i Edgewater i staten New Jersey.

Det nye anlægs kapacitet tillader det at modtage og videresende over 12 mill. ord om måneden til ialt 49 stationer, som forbinder 59 kontorer med hinanden. Er en ledning optaget, modtager det nye anlæg alligevel meddelelsen, der om fornødent kan ringes til alle understationer samtidig, og sender den automatisk videre, så snart ledningen igen er klar.

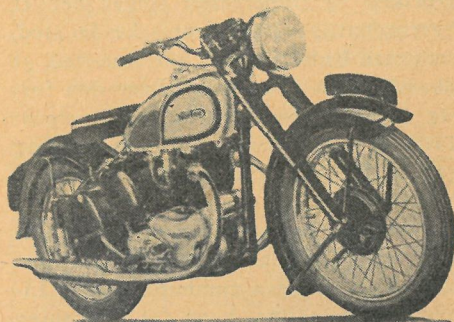
SHELL-FILM OM DIESELMOTORER

Olieselskabet Shell har i øjeblikket en film om dieselmotorens historie under optagelse. Ingen film med dette emne kan forbigå den danske indsats på dieselmotorens område, og en væsentlig del af filmen skal da også dreje sig om bl. a. de første B. & W. dieselmotorer. Netop i disse dage er A/S Minerva, som Shell har entreret med, i

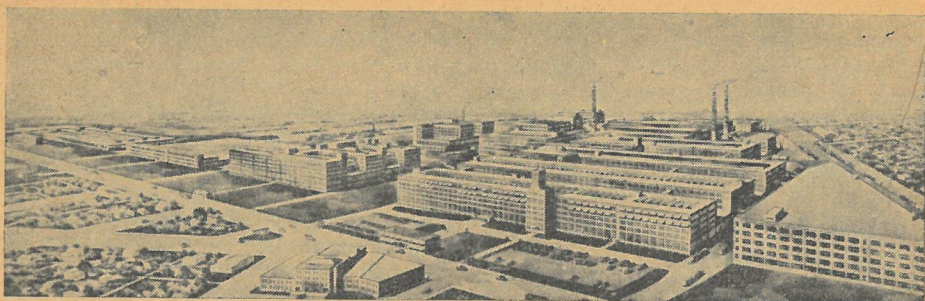
fuld gang med at optage gamle dieselmotorer rundt om i landet.

Før man kunne begynde optagelserne, måtte der imidlertid foretages et ikke ringe detektivarbejde for at finde frem til, hvor de 40—50 år gamle dieselmotorer var placeret, og om de stadig var i køreklar stand. Takket være velvillig bistand fra B. & W.'s propaganda-afdeling lykkedes det dog at finde frem til ikke blot produktionsnummer 2, der blev bygget i 1904 og den dag i dag udfører dagens gerning i en herværende tekstilfabrik (nr. 1 står som bekendt nu i B. & W.-museet) — men man fik også opsporet en række karakteristiske dieselmotortyper til at illustrere udviklingen til nutidens kæmpemæssige, dobbeltvirkende skibsmotorer. Under eftersøgningsarbejdet fik man lejlighed til at konstatere, at det er på høje tid, at denne film bliver optaget, idet de gamle dieselmotorer i stigende tempo udskiftes med nye og mere praktiske motorer; et par år frem i tiden havde det måske ikke mere været muligt at skildre udviklingsstadijerne, fordi visse dieseltypen ikke mere eksisterede.

Optagelserne ventes gennemført i denne måned; der mangler egentlig kun at optage kæmpedieselmotoren på H. C. Ørstedsværket og lyntogene. Materialet vil derefter blive sendt til England for at blive klippet sammen med en række optagelser fra Rudolf Diesels arbejds-mark i Tyskland. Når filmen er færdig, vil den blive distribueret til Shell-selskaber over hele verden. Den vil blive en god reklame for dansk snille og foretagsomhed på dette felt.



Blandt de 10 nye modeller Norton-modeller er denne »Dominator«, forsynet med en 2-cyl. motor på 497 ccm.



Firestones kolossale fabriksanlæg i Akron i U. S. A.

Firestone omsætter for 4 milliarder kr. om året

DEN 3. august i året 1900 startede Harvey S. Firestone i Akron i et lille værksted sin første gummifabrik. Han beskæftigede dengang ialt 12 mand. I dag — 50 år efter starten — er fabriken vokset til at blive et af verdens største industriforetagender. Gummifabriker er spredt over hele jordkloden, og Firestone ejer adskillige tekstilfabriker.

I de lande, hvor Firestone ikke har fabriker, har de enten deres egne filialer, eller de har et arrangement med en lokal importør, som udelukkende forhandler og fordeler Firestones produkter. I Danmark har Firestone således overdraget enerepresentationen til Skandinavisk Motor Co. A/S, og mellem fabriken og importøren finder der et overordentligt loyalt samarbejde sted, som man bedst forstår, når man ved, at Skandinavisk Motor Co. skrev den første kontrakt med Firestone i august 1916 for ikke mindre end 34 år siden og senere uden afbrydelse har repræsenteret Firestone her.

Firestone har gummimøller i Singapore og i Liberia. Endvidere har virksomheden sin egen gummiplantage i Liberia i Vestafrika, hvor det i forening med Liberias republik for et åremål på 99 år fra 1926 at regne har udnyttelses-

retten for en million acre land. For at udnytte landet, har Firestone Tire & Rubber Company anlagt havn i Monrovia og veje igennem landet til alle vigtige steder. For de indfødte er der oprettet skoler og hospitaler, således at de indbyggere, der beskæftiges, kan have gode sociale forhold at arbejde under.

Den udvikling, der har fundet sted i de halvt hundrede år, siden Harvey S. Firestone begyndte sin virksomhed, er ganske eventyrlig. En god målestok får man, når man betragter omsætningen. I det første år solgte fabriken for ca. 400.000 kr., og i 1949 var omsætningen steget til over 4.000 millioner kr. eller et salg, der har omtrentlig samme størrelse som hele Danmarks udenrigshandel.

Firestone Tire & Rubber Company er et personligt selskab. Harvey S. Firestone's 5 sønner arbejder alle for selskabet, og den ældste søn, Harvey S. Firestone junr. er i dag præsident for den verdensomspændende concern. Det var Harvey S. Firestone sen.s stolthed og glæde, at hans sønner kunne optage arbejdet efter hans død og videreføre selskabet i hans ånd og med den samme stolthed, som han havde, i stadig at forbedre det dæk, der bærer familiens navn.

Verdens bilpark nu over 63 millioner

Den nyeste opgørelse over verdens automobilpark foretaget af den amerikanske bilindustris organisation viser, at antallet af biler steg med ca. 10 % i 1949 og nu er 63,6 millioner. Over halvdelen af verdens lastbiler og busser og mere end tre fjerdedele af personvognene findes i U.S.A., hvor der i dag er et motorkøretøj for hvert 3. menneske eller en personbil for hver 1,4 familie. I Europa er der kun een bil pr. 49 indbyggere. Endnu værre er det dog i Kina, hvor der kun er et motorkøretøj pr. 9.000 indbyggere.

Uden for Amerikt findes 18,4 millioner køretøjer af alle slags, en stigning på kun 8 % i forhold til 1939.

Verdensproduktionen af biler i 1949 var 7,8 millioner (excl. Rusland, hvis produktion anslås til 375.000 stk.). England har den største eksport af biler med 351.000 vogne, medens U.S.A. eksporterede 274.000 og Frankrig

98.000. Hovedaftagerne i 1949 var Australien, som importerede 136.000, og Belgien, der aftog 72.000. Danmarks import var 7.784 vogne.

Den amerikanske statistik giver også et interessant billede af, hvem der er bilejere i U.S.A. 25 % af Amerikas bilister er selvstændige forretningsfolk, direktører, sagførere, læger o. lign., 12 % er landbrugere, 12 % funktionærer og tjenestemænd og 42 % fag- og ufaglærte arbejdere. De resterende 9 % er lignende. Over 6 % af samtlige bilejere i U.S.A. har iøvrigt mere end een vogn, og af alle disse ejere af to eller flere biler var en fjerdedel arbejdere.

I gennemsnit bruges i U.S.A. cirka 2.600 liter om året pr. bil, og i benzinafgift fik staterne i 1949 1.944.000.000 dollars. Bilkørslen i Amerika krævede 31.500 dødsopfre i fjor, men dog er dette en forbedring fra 1941, der satte rekord med 40.000 dræbte ved bilulykker.

Motorcykle-Haandbogen i ny udgave

Efter at førsteudgaven har været udsolgt i flere år, har Skandinavisk Motor Journal udsendt en ny udgave af »Motorcykle Haandbogen« i oversættelse ved redaktør *Mogens H. Damkier*. Bogen svarer nøje til den engelske »Motorcycling Manual«, der i sit hjemland er kommet i 13 udgaver og i et samlet oplag på 3 mill. eksemplarer. Men den danske udgave er for fuldstændighedens skyld udvidet med »Teorien til kørekortet«, således som denne forlanges til køreprøver her i landet.

Den første del af håndbogen omhandler de gængse motorkonstruktioner og de konstruktive problemer, der har foreligget til løsning i de forskellige tilfælde. Der gøres ligeledes rede for de materialer og metaller, der anvendes i motorindustrien, ligesom der gives

en indgående forklaring af de forskellige stel- og gaffelkonstruktioner. Der lægges tydeligt nok stor vægt på, at læseren virkelig bibringes forståelse af motorens vigtige, men også ømfindtlige hjælpeorganer, tændingssystemet og karburatoren, inden man i næste afsnit går over til emner som fejlfinding, vedligeholdelse og reparation. Man får at vide, hvad man selv kan reparere, og hvad man skal overlade til fagmanden. Og endelig rummer bogen, der er på 154 sider med 100 illustrationer, og som koster 8,75 kr., et kapitel om, hvordan man bærer sig ad ved købet af en brugt motorcykel.

TAK

Min hustrus og min hjertelige tak for pengegaven fra mine kammerater i Frederiksborg Amts Motorklub. Hilsen

Orla Prehn Mortensen,
Sdr. Banevej 17, Hillerød.

Sådan forceres Sahara med en almindelig bil

Cand. pharm. Steffen Arctander fortæller om en biltur gennem Sahara, der næste år skal gennemføres af deltagerne i det transafrikanske rallye.

OM kort tid — i januar 1951 — starter det første, transafrikanske rallye, og så meget kan siges allerede nu, at det i hvert fald ikke bliver nogen almindelig skovtur. Starten skal foregå fra Algier, Oran, Casablanca eller Tunis, og til Kano i Nigeria kan man køre enten ad Tanazrouftvejen via Colomb-Bechar, Reggan eller Gao eller ad Hoggarvejen via El Golea, Tamanrasset og Agades.

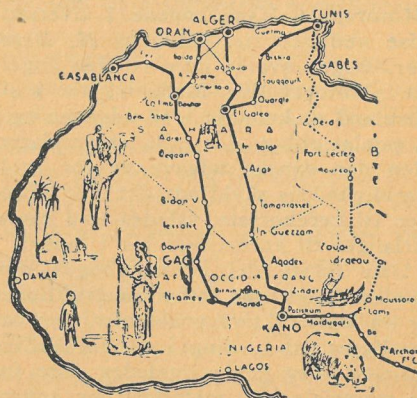
Hver deltagende vogn skal være forsynet med nye dæk og slanger, og mindst to nymonterede reservehjul samt mindst eet skydevåben med ammunition. På ørkenetaperne er natkørsel forbudt. Endvidere forlanges 39 forskellige reservedele og andre småting. Benzin undervejs får man fra Shell, der allerede i 1929 begyndte at oprette tankstationer, men helt let bliver det alligevel ikke for deltagerne at gennemføre løbet, hvilket fremgår af følgende skildring, cand. pharm. Steffen Arctander giver i »Shell Magasinet« af sine oplevelser på en tur gennem Sahara i april i år.

Inden man overhovedet tænker på at tage til Sahara i bil, skal en mængde problemer klares: vaccination mod gul feber, tyfus, kolera og kopper, transitvisum gennem Tyskland og visum til fransk Vestafrika, pas, motorpapirer, forsikringsattester, medlemskab af selskabet »Saharas venner«, garantier og forsikringskontrakter for ørkentrafik m.m. Endvidere anskaffede vi bl.a. sandmætter til at køre op af kviksands-huller med, reservebenzintanke til 160 liter, vandtanke til 100 liter, overløbskøler, projektor og masser af reservedele, værktøj, medicin etc. Har man ikke dette specialudstyr, bliver man

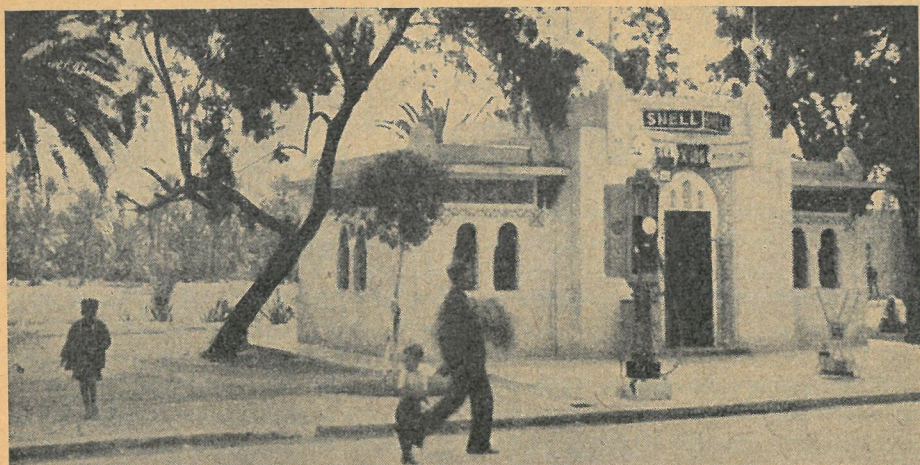
simpelthen nægtet »carte e verte de circulation« af de franske myndigheder ved indkørslen til Sahara, og endelig er det nødvendigt at tegne forsikring hos det transportselskab, som befarer den rute, man vælger.

Ved ankomsten til Nordafrika med vor Delage 1931 model blev vi modtaget af den danske generalkonsuls franske sekretær, der hjalp os med at ordne papirerne, og mens vognen var til smøring og eftersyn, kørte konsulen os rundt til de forskellige kontorer, hvor vi skulle underskrive de obligatoriske »contrats de depannage« og »garanties de repatriement«, der sikrer henholdsvis redning af køretøjet ved uheld samt hjemsendelse af vore personer i en nødsituation.

Vi kom af sted fra Algier ved 17-tiden og kørte næsten uafbrudt de 1000 km til Colomb-Bechar på ca. 30 timer. Det må tilføjes, at de sidste 465 km ikke er vej, men såkaldt »piste«, og netop denne strækning før Colomb-Bechar regnes for Sahara-



Gennem Sahara går kun disse tre bilruter.



Sådan ser en Shell-station i Sahara ud.

transittrafikens værste. Mere end halvdelen er »vaskebrædt«, rillet på tværs af hårde grusbølger med en bølgelænde på 25—35 m. Vittige hove-der har fundet ud af, at man eliminerer denne ulempe ved at køre 90 km i timen. Der er bare det kedelige ved det, at man kan ikke, fordi vejen mange steder er smal som en sti og fyldt med hårnålesving, afgrunde, huller og klippestykker, der nok skal sætte farten ned under de 20, og det er her, de uegnede vogne sorteres fra. Af lastbiler ses mest Renault, Remorque, Bedford, Delahaye og Dodge. Trans-Sahara-busserne regner 35.000 km som maksimal levetid for deres dæk, dvs. 6—7 enkeltture for verdens længste busrute, der drives af SATT (Societe Africaine des Transports Tropicaux) over en strækning af 5300 km.

Denne etape var heller ikke gået sporløs hen over vor 19-årige Delage, og især trængte koblingen til en regulering, som vi ikke selv turde give os i lag med, da der blæste en kraftig støvstorm — en aflægger af et forrygende uvejr, der få dage senere raserede titusinder af frugtbærende orange- og oliventræer i det sydlige Atlas omkring Saida, som

vi da havde passeret. Der var faldet hagl på 450 gram, og 25 meter høje træer var revet op med rod.

På den lokale servicestation turde man ikke gå i gang med en koblingsregulering, og efter at have ventet seks dage for at finde anden udvej måtte vi bøje os og tage til et specialværksted i Oran med vognen, og dermed var vor plan om at nå Kano i Nigeria spoleret. Efter at have fået koblingen repareret, tog vi via Algier og oaserne Bou-Saada, Tolga og Biskra videre til Touggourt ved den tunesiske grænse, hvor en af vognfjedrene sprang. Den københavnske vognfjederfabrik, der havde forsynet vognen med forstærkede fjedre til den forøgede last, havde ikke gjort sig den ulejlighed at påsætte nye dragebånd. På en reparation til 200 kr. havde man sparet smådele til 2—3 kr. Var der ikke tilfældigvis kommet en lastvogn med arabiske jernbanearbejdere forbi os med de fornødne reservedele, havde vi måske holdt dernede endnu.

Tilbageturen gik gennem en række interessante ruinbyer fra romertiden, og vi besøgte den fantastiske klippeby Constantine, hvortil der kun fører nogle få svimlende hængebroer over den mere end 200 m dybe kløft med Rhumelflo-

den. I dette område så vi mange salt-søer. Benzinen kostede i Frankrig 94—98 øre pr. liter, i Algier 59 øre, i Colomb-Bechar 49 øre, længere sydpå steg prisen jævnt indtil midt i Sahara, hvor den kostede næsten to kroner — leveret på bestilling til depotet. Herfra daler prisen jævnt mod Gao i Nigerterritoriet, hvor der er flodforbindelse til havnebyerne på Guineakysten, og benzinerne ligger på 60—80 øre — enkelte steder lavere.

Alt i alt m det siges at ligge inden for mulighedernes grænse at foretage turistrejser i privatbil fra Danmark til Sahara i en tre ugers sommerferie. Med lidt held kan man nå en ørkenoase på 4—5 døgn efter afrejsen fra København. Uden alvorlige uheld kan man køre til Nigerfloden og tilbage (ad den anden ørkenrute) på 3 uger.

Endnu er valutasituationen imidlertid sådan, at man helst skal medbringe mad til hele turen og benzin til en fjerdedel for at få francstildelingen til at række. Algier er et venligt land; især modtages danskere med den største hjælpsomhed af de indfødte. Man kan spise sundt og rigeligt for få kroner om dagen, og frugt og drikkevarer er billige. De tallose kroniker om stank, tyveri, urenlighed, overfald, had m.m. er grænseløst overdrevne. Personligt nærer jeg langt større betænkelighed ved at henstille min vogn på Vesterbrogade i København end i en algiersk oase eller en stille sidegade i Algier, Oran eller Constantine. De indfødte tåler sammenligning med enhver europæisk befolkning, såvel hvad personlig renlighed som gadernes renlighed angår; man skal blot tage de lokale forhold i betragtning ved bedømmelsen.

OLIEFRONTEN:

Kampen mellem USA og England

I det nye nummer af »The Lamp«, der udgives af Standard Oil Co. (New Jersey) og herhjemme udsendes af DDPA, behandler en ledende artikel kampen mellem de hollandsk-engelske og amerikanske olieselskaber. I artiklen hedder det bl. a.:

De importrestriktioner, som den britiske regering har udstedt mod de amerikanske olieselskaber, har bevirket en betydelig nedgang i disse selskabers salg af olieprodukter udenfor Amerika.

Skønt stort er dette tab mindre alvorligt end den udvikling, som det er en følge af, og som går i retning af regeringskontrol med al udenrigshandel, hvilket virker hæmmende i den internationale samhandel. De forretninger, som de amerikanske selskaber har mistet, er blevet overført til engelske og

hollandske selskaber, og spørgsmålet rejser sig, om den britiske regering vil tillade de amerikanske selskaber at konkurrere på lige fod med de engelske og engelsk-hollandske selskaber, eller om den fortsat vil handicappe de amerikanske selskaber.

Afgørelsen af dette spørgsmål er stadig under debat, men hvorledes er den situation, som rejste spørgsmålet, opstet? I årevis har England og mange andre nationer kæmpet for at forbedre deres handelsbalance, som blev betydelig forværret under og efter den anden Verdenskrig, hvor behovet for udenlandske varer og specielt amerikanske varer langt oversteg de beløb, der var til rådighed til indkøb af disse varer. Dette er, hvad der i almindelighed forstås ved »dollar-mangel«.

Man kan ikke komme uden om, at det var nødvendigt for England at formindske differencen mellem landets dollarindtægter og udgiften til import, betalbar i dollars. Var dette imidlertid blevet gjort på en måde, der samtidig over længere sigt ville medvirke til udvidelse og frigivelse af den internationale samhandel, ville alt være i den skønneste orden, men de principper, hvorefter den engelske handelspolitik i dag udøves, kan kun føre til øgede hindringer for verdenshandelen, kunstig begrænsning af markederne og opdeling af verden i økonomiske blokke.

Den engelske handelspolitik blev gennemført på følgende måde. Første skridt gik ud på at begrænse olieimport til England, hvor olien så end kom fra. Dette kunne, hvis importen blev ligeledes fordelt mellem alle importørerne, undskyldes af den fortvivlede økonomiske situation, England befandt sig i. Men det næste skridt var at forhindre de amerikanske selskaber i at sælge olie mod betaling i sterling, selv om disse selskaber var villige til at sælge i denne valuta, ligesom det blev disse selskaber forbudt at bruge de sterlingbeløb, som de måtte komme i besiddelse af, til betaling af materiel og tjenesteydelser. Denne politik kan gennemføres, fordi allet ransaktioner mod sterling før eller senere skal gå gennem engelske banker, og den gør det umuligt at gøre normale forretninger i sterling, lige meget hvor i verden, uden officiel engelsk godkendelse.

Et andet skridt har været de bilaterale handelsaftaler, som England har fået i stand bl. a. med Argentina og Ægypten. Endelig har England proklameret en endnu strengere politik, idet det fra den 15. februar 1950 blev forbudt amerikanske selskaber, som handlede inden for sterlingområdet, i fremtiden frit at trække deres forsyninger fra deres normale kilde, der for det meste var ame-

rikansk ejede. I stedet for må de nu købe deres forsyninger fra de engelske og engelsk-hollandske selskabers overskudslagre, hvad der i realiteten vil sige kvanta, som disse selskaber ikke selv er i stand til at sælge under normale konkurrencevilkår.

Meningen med Marshall-hjælpen, som i stor udstrækning har været benyttet til opbygningen af olieindustrien i sterlingområdet, har dog aldrig været den at opmuntre til udvidelse af markeder ud over de udvidelser, der kan skabes gennem fri konkurrence, og ikke ved hjælp af forbud og tosidede handelsaftaler.

Men bortset herfor kan man ikke udskille olieindustrien i dollar- og sterlingolie. For det første produceres der kun ganske små mængder olie indenfor sterlingområdet, og for det andet vil en del af omkostningerne ved udvinding af olie altid skulle dækkes i »hård« valuta. Der er tilfælde, hvor amerikanske og engelske selskaber arbejder i samme oliefelter. Omkostninger og den valuta, der bruges, er ens for alle parterne, men alligevel bliver den amerikanske andel betegnet som »dollar olie« og den engelske som »sterling olie«.

Ikke har alene har det vist sig, at der ikke spares så store dollarbeløb som forventet, ved den nye politik, men

1000 cc Martin-JAP

88 BHK — Sprinter 1950 — eneste eksemplar i Norden. Med to karburatorer og to magneter, stel og gearkasse, hjul og sidevogn med sidevognstræk — sælges grundet rejse til England for kr. 5.000,00 eller byttes med Nimbus.

Lyngby MC-service, Høstvej 3,
Tlf. Lyngby 3383 (priv. Sorgenfri 4883)

Esso's økonomiske eksperter mener, at det vil være muligt at opnå bespralse i dollarudgifterne, uden derfor at skulle udelukke amerikanske selskaber fra verdensmarkedet ved hjælp af restriktioner og forbud.

Hvis der slækkes på de bestående restriktioner for modtagelse og anvendelse af sterling, vil Standard Oil Company (New Jersey) være i stand til ved stigende brug af sterling og anden »blød« valuta at reducere sine dollaromkostninger på olie til et niveau, der ligger på højde med de engelske og engelsk-hollandske selskabers, hvorved

verdens oliehandel påny kunne drives under den fri konkurrences betingelser til gavn for den internationale samhandel.

Efter at denne artikel er udkommet, er der sket en lille lettelse i den engelske politik over for de amerikanske olieselskaber, idet englænderne har accepteret et tilbud fra Standard Oil's side om at modtage betaling i sterling for det merforbrug af benzin, som måtte blive resultat af ophævelse af rationeringen i England. Den engelske benzinrationering ophævedes som følge heraf den 27. maj.

Hollænderne som olieproducenter

I »The Lamp« fortælles også om olieforekomsterne ved Schoonebeek ved den tysk-hollandske grænse, hvor der findes olie 800 m under de tørvemoser, som sætter deres præg på landskabet.

Hollænderne sparer værdifuld valuta.

I århundreder har disse tørvemoser været en vigtig indtægtskilde for bønderne i Schoonebeek. Olieproduktionen er imidlertid helt ny ikke blot her, men i hele Holland. Oliekilderne, som er fundet, hører ikke til de store forekomster, men de afgiver daglig ca. 2000 tons råolie, og det sætter hollænderne i stand til at dække 25 % af hjemmemarkedets forbrug af olieprodukter, hvilket igen giver landet lejlighed til at nedsætte olieimporten, hvorved der spares værdifuld valuta.

Olien ved Schoonebeek tilhører ifølge hollandsk lov regeringen, der har overdraget koncessionen til Netherlands Oil Company. Dette selskab tager stort hensyn til bøndernes ønske om at bevare deres traditionsbundne livsførelse og landskabets karakter, så derfor er pumpemateriellet og opsamlingsstanke-
ne malet i farver, der falder sammen med landskabet, og man har fundet på

at male træer på tankene, så det selv på kort afstand kan være vanskeligt at få øje på dem.

Tyskerne måtte ikke få olie.

Det har været et stort problem, hvordan olien skulle transporteres fra kilden til raffinaderiet ved Rotterdam, en afstand på ca. 200 kilometer. På grund af de mange moser og vandløb opgav man tanken om en rørledning, og den eneste løsning var derfor at sende olien pr. jernbane, hvorefter nu 60 tankvogne bringer olien fra Schoonebeek til raffinaderiet, idet der køres en tur daglig.

Da krigen brød ud i 1939, standsede de hollandske oliesøgere alt arbejde, men tyskerne tvang dem til at genoptage det i 1940, da Holland var blevet besat. Der blev i løbet af de næste 4 år foretaget mere end 60 borer, men oliefolkene sørgede for, at kun 2 af borerne gav resultat. Dette var begyndelsen til Schoonebeeks produktion, men i 1945 var det årlige udbytte kun ca. 7000 tons råolie. Nu er der imidlertid foretaget ialt 75 borer i området, og de giver alle olie, sådan at produktionen i 1949 var ca. 700.000 tons.

UNIONEN OG KLUBBERNE

Sjællands Motor Union

holdt den 5. november repræsentantskabsmøde med H. M. Jensen, Korsør og Omegns MK, som dirigent. Den udsendte dagsorden godkendtes med vedføjelse af punktet eksklusion. Af unionens 27 klubber med ialt 75 stemmer var mødt 26 klubber med 73 stemmer. Unionens medlemstal er 2984 medlemmer.

Formanden, Poul Rasmussen, aflagde beretning og lykønskede Nimbusklubben med 25 års jubilæet den 6. juni. Og D. M. U.'s vicepræsident, Vald. Hoffmeyer, overrakte under bifald D. M. U.s store sølvplaque til Nimbusklubbens formand, Karlo Hansen, med en tak for klubbens altid loyale optræden, såvel over for unionen som over for andre klubber.

Sekretær Lymark, Rapid, ønskede kort til delegerede og klubformænd mærket på en tydeligere måde, da det var vanskeligt for kontrollørerne ved løbsarrangementer at se, hvem der havde ret til at være på inderbanen. Mogens Høgsholt kunne ikke forstå, at der endnu ikke forelå noget vedrørende orienteringskørsel, og ville gerne vide, hvorfor D. M. U.s præsident havde nedlagt hvervet.

Poul Rasmussen lovede, at delegeretkortene skulle blive tydeligere mærket. D. M. U.s kort til klubformænd giver absolut ikke tilladelse til indehaveren til at bevæge sig i ryttergård eller på inderbane, men kun til tilskuerplads. Når der endnu intet var sket vedrørende orienteringskørselen, skyldes det, at der stadig findes en paragraf i færdselsloven, hvorefter konkurrence på offentlig vej er forbudt. Førend denne lov tages op til ændring, er der ikke udsigt til noget positivt. Hvad præsidentens afgang angår, anmoder jeg om, at dette punkt udsættes til D. M. U.-mødet.

Motorklubben Rapid foreslog, at de enkelte baneejende klubber selv bestemmer, hvor mange løbsdage de vil

have, og henstillede til S. M. U. at arbejde for sagen. Edgar Hansen kunne ikke gå ind for forslaget og udbad sig blot eet eksempel på, at Rapid var blevet forfordelt. Kaj Roholte mente, at der var blevet lagt pres på ryttere, der var medlem af Gentofteklubberne, sådan at de skulle melde sig ud af disse klubber, såfremt der ikke blev flere løbsdage. Dette benægtedes dog af flere.

Knud Ousen ankede over formen for aflæggelse af baneprover og mente, klubberne burde afgive en indstilling til sådanne prøver. Holm Madsen ønskede Rapids forslag til afstemning. De københavnske klubber må forstå, at provinsen ikke vedblivende kan være tjent med at skulle tage til København og en hel dag sidde og høre om Glad-saxe. Rapids folk tager ordet hele tiden.

Næstved Motorklub foreslog Sv. Drejgaard, Hans Fjordside, Harry Petersen, Elhøj Andersen og Fritz Mronga ekskluderet i henhold til S. M. U.s love § 9. Efter nogen diskussion foretoges afstemning, der viste 48 stemmer for og 14 imod eksklusionen. 10 var blanke. Holm Madsen og Edgar Hansen genvalgte, ligesom Hans Chr. Jørgensen og Alfred Jensen genvalgte til sportsudvalget. Til suppleant valgtes Kaj Andersen, Rønne, til revisorer Orla Kaus Jensen og Gunnar Grau Jacobsen og — som suppleant — Lymark.

Under evt. meddelte Lymark, at han nu ville foreslå sin bestyrelse at udarbejde et forslag om S. M. U.s udtræden af Motorklubbernes Banefond, da dette vist var årsagen til uoverensstemmelserne. Edgar Hansen fortalte, hvordan banefonden var blevet til, og udtalte til Lymark: Det glæder mig at høre, hvad det er, der har været baggrunden for den mærkelige indstilling overfor Gentofteklubberne, der af og til kommer til orde. Men jeg tror, S. M. U. vil gøre, hvad den kan, for at holde banefonden inden for S. M. U.s rammer, selv om man fra anden side er

interesseret i at gøre tilløb til, at S. M. U. skal udtræde heraf.

Frederiksborg Amts Motoklub

Generalforsamlingen den 14. november fik et roligt forløb. Formandens og sportsudvalgets beretninger, såvel som klubbens regnskab godkendtes uden bemærkninger, og samtlige valg til bestyrelse og sportsudvalg var genvalg.

Den 7. december er der klubaften som indledning til vintersæsonens møder. Bestyrelsen håber, at denne aften vil blive begyndelsen til en række hyggelige og velbesøgte sammenkomster for medlemmer.

Fyens Motor Sport

afholdt den 28. oktober stort andespil i Næsbyhoved skov. — Som der plejer til vore andespil var der så stor tilslutning, at der næsten ikke var siddeplads til alle, derfor kneb det jo også med, at alle kunne få gevinst med hjem. Andespillet sluttede med bal, og det lykkedes først for bestyrelsen at få de glade deltagere kastet på døren kl. 2 om natten. — På gentagne opfordringer gentager vi succes'en og afholder et nyt andespil den 2. december, men herom har medlemmerne allerede fået direkte meddelelse.

Juletræsfesten afholdes den 4. januar 1951 på Industripalæet, men herom vil der tilgå meddelelse direkte til medlemmerne. — Men husk at reservere denne aften, både af hensyn til Dem og Deres børn.

Svend Nielsen.

Glostrup og Omegns Motor Klub

Ved en fornylig afholdt øvelse for klubbens medlemmer blev resultatet. Nr. 1 Henning »Flyttemand« med »Skibber« i sidevognen. Nr. 2 blev Gunnar Jacobsen med Erik Andersen i sidevognen. Kurt Hansen gennemførte som eneste solorytter. Fint klaret.

Vi må ellers se at få nogle flere medlemmer til at møde op, når klubben kalder til øvelse. Det er ærgerligt at arrangere øvelser, hvor der kun kommer fra 5 til 10 køretøjer. Øvelserne bliver lagt således, at alle kan være med. Start derfor næste gang. Vi skal

i vinterens løb have en snes øvelser evt. sammen med nogle andre klubber. Mon ikke det kan blive noget ud over det almindelige.

Den 7. december 1950 afholdes ordinær generalforsamling på Siesta i den lille sal. Dagsorden ifølge lovene. Sorg for at have kontingentet i orden. Den 12. december afholder klubben diskutionsaften på Siesta i den lange sal. Mon vi ikke skulle kunne få det hyggeligt. Vi har jo aldrig manglet diskussionsstof i klubben.

Antagelig den 20. januar 1951 afholdes nytårsfest på Siesta. Nærmere følger. Kassereren strålede, da vi gjorde op efter vort store andespil. Der var ca. 400 kr. i overskud. Kunne vi bare lave nogle flere af den slags andespil.

Vi har glimrende orienteringskørere, banekørere og trialskørere, og vi har efterhånden mange, det er glædeligt, men det er mindre glædeligt, at vi ingen billeder har af dem. Skal vi så lede billederne frem og sende dem til Gunnar Jacobsen, Sofielundsvej 1, a, Glostrup.

Og så en rigtig glædelig jul og et godt nytår til klubbens medlemmer ønskes af bestyrelsen. Håber det nye år bringer noget godt for os alle og meget for klubben.

Gunnar s.

Harley Davidson Klubben

Søndag den 12. november løb Harleyrevyen af stabelen for en stopfyldt sal. Og jeg tror nok, at man kan sige, at det blev succes. Og jeg skal på bestyrelsens vegne takke de af klubbens medlemmer, der medvirkede i revyen, og som havde deres andel i at det blev en rigtig H.D.K.-aften.

I det amerikanske lotteri, der blev udtrukket på revyaftenen, er gul nr. 80 ikke afhentet. Gevinsten bedes afhentet hos L. Kramer, Roarsvej 28, 3.

Den flotte skindvest, som er skænket af »Bonzo«, vil blive bortloddet, og hvert medlem har ret til køb af 2 lodder à 1 kr., som kan købes på klub-aftenerne, eller bestilles hos kassereren, telf. Go. 5841 vega. Lodtrækningen finder sted til juletræsfesten kl. ca. 21.

Husk klubmesterskabet køres lørdag den 9. december. Tilmeldelsen sker på

instruktionsaftenen torsdag den 7. dec. kl. 20 i Vanløse.

Medlemmerne bedes erindre klubbens juletræ, onsdag den 27. december kl. 18 i Jernbanecafeen i Vanløse. Billetprisen er 1 kr. pr. voksen, medlemmers børn har gratis adgang, for ikke-medlemmers børn er prisen 2 kr. Da bestyrelsen af hensyn til forskellige arrangementer gerne skulle vide, hvor mange børn der kommer, bedes de medlemmer, der har børn, der skal med, tegne sig på de fremlagte lister på klubbafterne eller pr. telefon Go. 5841 vega eller Kastrup 1913, dog senest den 20. december. (Tilmeldelsen er bindende).

Sidste klubaften i det gamle år er tirsdag den 12. december kl. 19.30 i Vanløse. Samtidig vil jeg på bestyrelsens vegne ønske medlemmerne samt venner af klubben en rigtig glædelig jul.

Angelo — Kastrup 1913.

Holbæk og Omegns Motorklub

Lørdag den 28. oktober kørtes en øvelse på 115 km. Den var spændende, afvekslende og veltilrettelagt. Der deltog 31 køretøjer og 11 vogne, 4 motorcykler og 1 motorcykle med sidevogn gennemførte. Resultaterne blev for motorcykle solo:

1. Willy Christensen, 112 pt., 2. Sv. Erik Sørensen, 135 pt.

Sidevogne: H. Olsen, 91 pt.

Biler: Erik Nielsen — Thiessen 0 pt., 2. Ebbe Petersen — Leif Andreasen, 21 pt., 3. Jørgen Weinreich — Arne Andersen, 32 pt.

Lørdag den 18. ds. kørtes en orienteringsøvelse på 200 med 53 deltagere. Om dette i næste nummer.

W. Mahnke.

Hjørring Motor Sport

Lørdag den 21. oktober afholdtes klubmestersskaberne i natløb. Der kørtes over en ret krævende rute på 94 km og vindere blev:

Bilklassen: 1. Urmager Carl Villadsen, 79 pt. og pokal, 2. Mekaniker Beck Jørgensen 74 pt., 3. Cykelhandler Carl Eriksen, 70 pt., 4. Fiskehandler Gunnar Larsen, 68 pt.

Motorcykler: 1. Mekaniker Helge Jacobsen, 71 pt. og pokal, 2. Fuldmægtig P. Sørensen, 70 pt., 3. Sergent R. K. Hansen, 70 pt., 4. Redder Carl M. Christensen, 69 pt., 5. Løjtnant K. Nielsen, 67 pt.

Et godt og tilfredsstillende løb med god sportslig konkurrence.

Søndag den 22. oktober afholdtes klubmesterskaberne i trials, der kørtes over 3 meget krævende etaper i terrænet omkring Illbjerge, det blev et godt og vel tilrettelagt løb og vejret var det bedst mulige.

Vindere blev i motorcykelklassen: Nr. 1. Per Abildgaard, 1. pr. og pokal, og således vinder af pokalen på andet år, 2. Chauffør Chr. Larsen, 3. Arne Sørensen.

I bilklassen vandt Jørgen Ejstrup foran Herluf Berthelsen og med fiskehandler Gunnar Larsen på 3. pladsen. Et godt løb med gode præstationer, og tillige en pæn afslutning på løbsæsonen.

S. Aa. M.

Lyngby og Omegns Motor Klub

Ved den store natøvelse, som var så fint arrangeret af H.D.K., havde vi 3 køretøjer med, og den endnu større glæde i vognklassen at få en vogn på førstepladsen, nemlig Arne Jensen med



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. 37.55
Gummifrakker, sorte, flere modeller, velegnede til motorkørsel.

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

Hans Hansen som observatør og på 3. pladsen Børge Nielsson med Erik Christiansen som observatør; den 3die kører Valter Nilsson var så uheldig at få maskinskade, men vi takker kørerne for deres gode indsats og håber på, at deres mod må smitte flere af vore kørere til at deltage, når der bliver kaldt.

Torsdag den 7. december klubaften på hotel Rustenborg kl. 20. Vi skal denne aften fremstille juletræsdynt, så mød nu op og tag damerne med, og *sakse* til at klippe kurve ud med, og har I en god idé, så ring til os, så vi også kan have materialerne i orden til det.

Lørdag den 9. december: øvelse, start kl. 19.00. Nærmere i månedsoversigten.

Glædelig jul alle sammen ønskes af bestyrelsen. Ligeledes ønskes medlemmerne et rigtig god nytår og tak for året, som gik.

Fredag den 5. januar juletræ på hotel Rustenborg i den store sal, nærmere meddelelse tilgår medlemmerne direkte.

E. J.

Motorklubben »København og

Omegn»

Jubilæumsrevyen den 4. nov. havde samlet fuldt hus, så mange, at restauranten slet ikke kunne tage rykket, men til næste år får vi hele Gimle. Vore skuespillere fra klubben overgik næsten sig selv. Chr. Bernth havde medvirket i samtlige 10 revyer og fik overrakt laurbærkrans, blomsterkurv og flere andre hilsener som tak for sin indsats for klubben.

Følgende numre fra det amerikanske lotteri ved revyen er uafhængte: gul 72 og 65, grå 84, blå 68 og 53 samt brun 51. Gevinsterne bedes afhentet hos kassereren inden 31. dec., da de ellers tilfalder klubben. Adressen er: Henry Mortensen, Keplersgade 20, tlf. AM 8595 v.

Klubbens juletræsfest afholdes i festsalen på Gimle torsdag den 4. jan. Efter juletræet stort bal, gæster fra andre klubber er velkomne. Børnebilletter må bestilles senest fredag den 29. dec. hos bestyrelsen eller på tlf. TA 4180 og NO 4995.

Bestyrelsen ønsker medlemmerne en rigtig glædelig jul.

K.-A.

Motorklubben »Vestfyen«

Torsdag den 29. okt. afholdt vi et vellykket trial med samlingssted Frøbjerg Baunehøj. Etaperne var delt på to steder og var helt ideelle. Vejret som det skulle være, og humøret helt rigtigt. Der var ingen uheld, men 2 tog en væltetur med sidevogn, Willy Boock, Arhus og Niels E. Nielsen, Odense. Der var 23 kørere, deriblandt 5 letvægttere. Det er utroligt, hvad sådan en maskine kan præstere. Resultaterne blev følgende: Letvægttere: 1. Voschne 400 p., 2. Sv. Neilsen 345 p., 3. K. K. Jensen 325 p., 4. Erik Pedersen 310 p., 5. Erling Nielsen 270 p. Begyndere: 1. Johs. Poulsen 380 p., 2. Arnold Paaske 360 p., 3. Jorg K. Sørensen 340 p., 4. B. Rast-søe 315 p., 5. Valder Jensen 295 p., 6. Tage Olsen 285 p., 7. Niels Juel Rasmussen 270 p., 8. Erik Marcussen 255 p. Junior: 1. Jørg Paaske 305 p. Senior: 1. Ejvind Hansen 390 p., 2. Poul Kalør 360 p., 3. Sv. Schmidt 335 p., 4. Vindelback 335 p.

Sv. Schmidt kørte i tiden 8,18,2 og Vindelback 8,18,3.

Sidevogn junior: 1. Villy Boach 400 p., 2. N. Juel Svendsen 355 p., 3. Verner Andersen 345 p. Sidevogn senior: 1. Niels E. Hansen 400 p., 2. Niels E. Nielsen 360 p.

M.K.V.

Nimbus Klubben, København

Vort andespil den 18. nov. 1950 forlyb fint, der var god spillelyst og god stemning, man kunne se på »Elias«, at der kom penge i kassen, det var heldigt, salen ovenpå var ledig, så dansen kunne begynde med det samme, det var rart for de mange, som var sultne, der er jo mere ro til at spise, når dansen foregår i en anden sal, stemningen holdt sig til kl. 3; det er også passende sengetid en søndag morgen.

Dernæst mindes om generalforsamlingen den 9. dec. kl. 19 prc. i Falkoner-alle 96. Dagsorden i følge lovene.

Sv. Aage Søgaard.

Næstved Motorklub

Søndag den 22. okt. afholdtes klubtrial med ualmindelig god tilslutning. Etaperne, der var meget krævende, var anlagt i et meget bakket terræn, men

trods det, var der kun een kører, der udgik på grund af maskinskade.

Politibetjent Aksel Andersen, Næstved, der kørte en 1950 model Ariel, tog et styrt ned ad en ca. 30 m dyb skrænt. Det viste sig heldigvis, at hverken rytter eller maskine kom noget alvorligt til.

Resultaterne: Bilklassen vandtes af installatør Lodal Mortensen, Næstved, med fabrikant Th. Eriksen på andenpladsen.

Sidevognsklassen vandtes af fabrikant Ejberg Hansen med mekaniker Rasmus Petersen på andenpladsen.

Soloklassen: 1. Mogens Torp, 2. Knud Petersen, 3. Keld Rasmussen, 4. Bent Båring.

Om aftenen var der præmieuddeling og andespil på hotel Axelhus, hvor formanden takkede de deltagende ryttere og uddelte de velfortjente præmier.

Medlemmerne gøres opmærksom på, at der i løbet af vinteren vil blive afholdt et kortlæringskursus, hvor I helst skulle møde talrigt op. Nærmere senere.

Ejvind Hansen.

Sportsmotorklubben »Dan«

Må bestyrelsen hermed bringe klubbens venner og medlemmer en tak for den store indsats, der er ydet ved salget af klubbens lodsedler, uden jer var det smukke resultat aldrig nået. Topscoren blev Vera og Ludvig Madsen. Øvelsen den 12. nov. forløb fint, bortset fra at det blev konstateret, at Pouel »Drejers« DKW ikke rigtig egnede sig som undervandsbåd, man må dog ikke sige andet end, at Pouel er en sportsmand. Han slæbte simpelthen DKW'en i mål. Resultaterne blev: 1. Egon Thorvald efter en superfin præstation, 2. Ingvar Hansen, 3. Andersen »Bådesgård«, 4. Henry Justesen, 5. Ib Nielsen.

Søndag den 10. dec. kører vi et stjeraneløb med start fra hotel Børsen kl. 8 om formiddagen, der bliver udelukkende kort på 1. kl. veje. Generalstabskort 1:100.000 blad 61 bedes medbragt, der vil dog blive adgang til at købe kort på startstedet. Tilmelding til Kyen, tlf. 480 senest den 9. dec. kl. 12 middag. Lad os så få lidt bedre tilslutning end vi plejer.

B.T.

Sports Motor Klubben

»København«

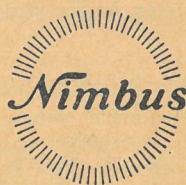
Klubben afholdt ordinær generalforsamling i Karnappen, og medlemmerne var mødt ret fuldtalligt. Formanden og fra sportsudvalget Helge Guvit afgik efter eget ønske. Chr. Clausen fra sportsudvalget blev valgt til formand.

Bestyrelsen er herefter følgende:

Formand: Chr. Clausen, Holsteinsgade 42, 1 tv. Tlf.-besked modtages. ØB 5409 v. Sekretær: Sv. Aa. Westergaard, TA 6139 v. Kasserer: W. Stahlhut, Clausensgade 33, 3. Sportsudvalg: Villy Nielsen, Ægirsgade 20, 3, Beck Olsen, Jyllingevej 151, Arnold Pedersen, Bramslykkevej 50, 2, VA 6871 y. Festudvalg: Edvard Kragh, Kronborggade 6, 2, ÆG 1379 v.

Juletræ afholdes den 6. jan. i Karnappen. Billetter hos bestyrelsen. Venner og bekendte er velkomne. Husk at bestille børnebilletter i god tid. Kort aflæsning sidst i jan. Mød mere fuldtalligt om onsdagen ved kort aflæsning, da Peters gør et stort stykke arbejde.

Ved vort klubtrial blev følgende



**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

klubmestre: Solo: Poul Hansen, 2. John Lundberg. Sidevogn: Egon Walther, 2. Aksel Hansen.

Trial- og banekører. Husk at forny jeres licens, så vi kan forny disse samlede.

S.W., TA 6139 v.

Sports Motor Klubben »Lolland-Falster«

kørte den 22. oktober sæsonens sidste løb om vandrepokalen, og den årlige præmieuddeling foregik den 4. november på hotel Dana i Maribo. Det var for sæsonens 10. løb, så der var mange præmier at hente, og desuden var der flere præmier, vore medlemmer havde hentet ved indbudte stævner. Der var stor tilslutning til spisningen og det efterfølgende bal, og det var en rigtig »motor«-aften med højt humør og en aften med kryds i kalenderen. Klubben har tilegnet sig et nyt og smukt emblem, som kan købes hos bestyrelsesmedlemmerne for 3 kr. pr. stk. Vi opfordrer alle medlemmerne til at bære emblemet, der bliver obligatorisk for alle nye, tilmeldte medlemmer.

Søndag den 3. december afholder vi øvelsen »Falster rundt«. Start Højmølle kro kl. 9.

Sports Motor Klubben »Odin«

På den ordinære generalforsamling 23. okt. på »Skandia« valgtes Helge Jensen til formand, Finn Andreasen til næstformand, Dines Langæble til kasserer og M. Foxholm til sekretær. Regnskabet, der i år udviste et pænt overskud i modsætning til forrige års underskud, godkendtes enstemmigt. Det vedtoges med stort flertal at opsiges kontrakten med Falcks Redningskorps, ligesom det vedtoges at forsøge at få billigere tilbud fra anden side.

Andespil afholdes på »Skandia« den 9. dec. kl. 19. Der er ca. 20 fine gevinster og så er der bal bagefter.

Juletræ afholdes ligeledes på »Skandia« onsdag den 27. dec. og her håber vi atter i år på stor deltagelse, husk at dette er børnenes aften.

Bestyrelsen påtænker at afholde en rævejagt i januar måned, nærmere meddelelse herom vil fremkomme i januar måned.

Vi har fået nogle tilbud fra forskellige firmaer om forevisning af film, også her tænker bestyrelsen på et arrangement evt. i forbindelse med andet, f. eks. bal el. lig., men nærmere vil også fremkomme herom.

Motor Sports Klubben »Slagelse«

holdt den 31. oktober generalforsamling på Turistkafeen med Ejgil Nielsen som dirigent. Kassereren, Josef Kuhnell, oplæste protokol og aflagde beretning og regnskab, der godkendtes. Formanden, Carl Jensen, ønskede ikke genvalg og erstattedes med Alf Jensen, Helligandersvej 13. Bestyrelsen har herefter flg. sammensætning: Fmd. Alf Jensen, næstfmd. Ejgil Nielsen, kasserer Regner Nygaard Jensen, sekr. Ejner Mortensen, Karl Eklund, Svend G. Larsen, Knud Jørgensen, fmd. for sportsudvalget Ejgil Nielsen.

E. M.

Sundby Motor Klub

Øvelsen den 7. okt. havde følgende resultat: Solo: 1. A. Ankerstjerne Rasmussen, 2. Anker Jensen. Sidevogn: 1. Verner Grønlund-Andersen, 2. Poul Larsen, 3. Hans Rasmussen, S.O.M.

Vogn: Poul Olsen, Star.

Vort bakkertial på Vejrhøj havde samlet lige ved 50 kørere, som efter lidt vrøvl med en tæt tåge og telefonforbindelsen, kørte etappen igennem 2 gange, uden at alvorlige uheld indtraf. Bakkertialet blev kørt den 12. nov. og resulterede i følgende: Senior solo: 1. Poul Kalor, F.M.S. 200 p., 2. Ejvind Nielsen, F.A.M. 175 p., 3. Svend Vindebaek G.O.M.K. 165 p. Senior sidev.: 1. Egon Walter, S.M.K., 200 p., 2. Niels E. Hansen, K.S.M., 180 p., 3. Harry Frandsen, M.K.O., 170 p. Junior sidev.: 1. Kaj S. Nielsen, Nimbus, 200 p., 2. Verner Andersen, G.O.M.K., 175 p., 3. Aksel Hansen, 165 p. Letvægt: 1. Erhardt Fisker, Nimbus, 200 p., 2. Egon Walter, S.M.K., 180 p., 3. Jens Nielsen, F.A.M., 170 p. Junior solo: 1. Poul Egon Hansen, S.M.K., 200 p., 2. Kaj Larsen, M.S.M., 175 p., 3. Helmuth Carlsen, F.A.M., 165 p. Begynder solo: 1. Willy Andersen, S.M.K., 190 p., 2. Erik Frank, S.M.K., 170 p., 3. Erik Borch, S.M.K., 170 p.

Præmieringen er sket efter »Reglement for Motorsport«. Præmieuddelingen for øvelsen og bakktrial skete ved vor stiftelsesfest den 18. nov. 1950.

Stiftelsesfesten startede med en fin middag, hvorunder Arnold Jensen fik overrakt en gave fra klubben som tak for hans arbejde i bestyrelse og sportsudvalg. Efter middagen og kaffen blev salen ryddet, og musikken spillede op til dans. Kl. ca. 21 foregik præmieuddelingen, og det var os en glæde at se, at en del af de fremmede køreere var kommet til stede. Under dansen arrangeredes en ballondans, som blev vundet af Anker Jensen og frue. Dansen præmieredes med en æske chokolade til damen og en pakke cigaretter til herren. De medlemmer og gæster, der var mødt op, havde en god og fornøjelig aften.

B.S.P.

Søborg og Omegns Motor Klub

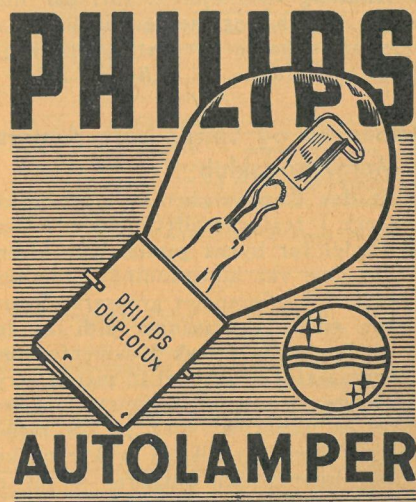
Generalforsamlingen afholdtes i klublokalet onsdag den 15. nov. med stor tilslutning. August Hansen blev foreslået og valgt som dirigent. Det var et taknemmeligt hverv, han havde fået der, der var ikke mange, der havde noget at indvende eller spørge om og formandens beretning, der omfattede et fyldigt resumé over halvårets begivenheder blev da også enstemmigt godkendt. Derefter oplæstes protokollen, der også godkendtes. Da der ikke var indkommet noget forslag til behandling, gik man over til valg af formand. Frd. Asmussen meddelte, at han ønskede at træde tilbage på grund af manglende tid. Felix Andersen blev så enstemmigt valgt til denne post. Det var næsten ufatteligt, at kassereren, Walther Hansen, også ønskede at fratræde efter 18 års forløb, men standpunktet stod fast og i hans sted blev Niels Brusch enstemmigt valgt. Til den øvrige bestyrelse blev Frd. Asmussen, Egon Hansen og Poul Hillingsøe valgt. Som revisor blev Walther Hansen og revisorsuppleant blev Edv. Møller valgt. Under eventuelt, der var det morsomste punkt på dagsordenen, efterlystes præmierne fra billardturneringen 1949. Orienteringsporten blev også drøftet m. v. Til slut genopfriskede Frd. Asmussen turen til

Holland i sommer. Med et leve for dirigent og motorsport sluttede det rolige og saglige møde. Bestyrelsen ser nu således ud: Formand Felix Andersen, næstformand Frd. Asmussen, kasserer Niels Brusch, Sekretær Egon Hansen, repræsentanter: Axel Vang Hansen, Gunnar Kristensen og Poul Hillingsøe.

Lørdag den 9. dec. afholder klubben en stor sports- og æresfest i Emdruplund kl. 19. Der bliver fællesspisning og præmieuddeling fra trial, klubmesterskabet. Desuden vil klubben fejre Walther Hansen for hans 18-årige virke i S.O.M.K. Menuen bliver: Sildeanretning, Kotelet el. engl. bœf m. rødkål, osteinretning, øl og snaps. Prisen er kr. 11.— pr. kuvert. Indtegningen til spisningen, som er bindende af hensyn til værtens dispositioner, kan ske hos bestyrelsen senest onsdag den 6. dec. Efter spisningen er der dans til »Blondie Band«.

Et fotografiapparat med taske er glemt i Smørum kro ved vort trial den 15. okt. Ejeren kan afhente det hos kassereren, Niels Brusch, Vangedevej 209, st. th.

Felix.



Viborg Motor Klub

afholdt fredag den 27. okt. sin anden ordinære halvårslige generalforsamling på Nørgaards restaurant.

Efter valg af Frode Andersen til dirigent aflagde formanden, Gunnar Christensen, beretning og omtalte sommerens begivenheder, således bakkøløbet i Kistrup, der havde et temmelig stort underskud, men heldigvis var baneløbene i Kirkedalen gået godt, og der var i sommerens løb blevet indkøbt forskelligt materiel, bl.a. et stort flag og et ret godt klubhus til banen i Kirkedalen og endvidere var der blevet optaget film af sæsonens løb.

Efter formandens beretning oplæste kassereren, Frede Jensen, regnskabet, dette, der balancerede med ca. 35.000 kr., godkendtes.

Af bestyrelsen afgik efter tur Søren Koldbæk, Frede Jensen, Jens Pedersen og Aage Jensen, der alle genvalgte. Revisorerne Allan Winther og Erik Nielsen genvalgte ligeledes.

Under eventuelt omtalte Aage Havn nødvendigheden af at få motorbanen istandgjort, og mente at det bedste var, at klubben om muligt købte banen. Dette anbefalede fra flere sider, og bestyrelsen fik bemyndigelse til at indlede forhandling med ejeren, for, når man havde fået betingelserne for købet at vide, at indkalde til ekstraordinær generalforsamling.

Benzin-Aage.

Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub

holdt den 2. november en stor ønskekonzert i teaterhotellets store festsal til fordel for byens gamle. Koncertens protektrice var amtmændinde Refslund Thomsen, konferencier grosserer Svend Holm, solist operasanger Edi Laidner og medvirkende Dansk Musikerforbund Aabenraa-afdeling med et 10 mands strygeorkester samt nogle amatørblæsere, sådan at orkestret blev på 18 mand. Indsamlingen foregik på trykte ønskesedler, hvor byens borgere — for et frivilligt beløb — kunne ønske sig et musikstykke. Der indkom ca. 200 ønsker fra de 500 tilhørere, og der blev spillet et godt og lodigt program.

Nettooverskudet blev på 773 kr., som nu anvendes til julepakker til byens gamle, der sidste søndag før jul inviteres på kaffebord af Teaterhotellets vært. Ved denne lejlighed bliver pakkerne fordelt. Ved et bestyrelsesmøde efter koncerten overrakte hotelvært Borchers de billeder af kongeparret, der var indkøbt til koncerten, til AA. M. S. til minde om klubbens store arbejde for byens gamle.

N. 54.

Aarhus Motor Klub

Ved den ordinære generalforsamling den 27. oktober genvalgte med akklamation kassereren, benzinførhandler Holger Nielsen samt bestyrelsesmedlemmerne Henning Pedersen, Søgaard og Elmstrøm. Suppleanter: ingeniør Sørensen og Chresten Kristensen. — En ven af Aarhus Motor Klub har skænket 4 præmieobligationer.

Kassereren oplyste i sin regnskabsoversigt, at klubben nu er på ret køl økonomisk set, men at det havde været en drøj omgang at rette klubben op fra den bundløse gæld, der var påført klubben af en tidligere ledelse. I sin glæde over regnskabet inviterede kassereren alle medlemmerne på varme pølser og en enkelt pilsner til som påskønnelse for god assistance ved vore arrangementer i sæsonen 1950.

Flere medlemmer ankede over Staddonløbets afvikling og Vagn Poulsen udtalte sin utilfredshed med vor formand, Poul Sørensens optræden ved Velling Rollev stævnet. Vort æresmedlem, Vejre Larsen, var aftenens dirigent og ledede forhandlingerne på bedste måde.

Robert Berke Jørgensen er blevet valgt som kasserer i en nystartet klub i Aarhus, der har søgt optagelse i J.M.S., uagtet vil han stadig stå som medlem af A.M.K. Bent Jensen, der nu er medlem af Fyens Motor Sport er også medlem. Det vedtoges at påtale dette uheldige forhold på repræsentantskabsmødet.

7. december er der klubaften hos Foldager, og den 9. orienteringsøvelse. Nytårsfesten den 31. er aflyst på grund af lokaleafbud.

MOTOR - MARKEDET



København

NORTON — FRANCIS-BARNETT
Cylinderudboring m/ slebne stempler. — Leje- og
krumtaparbejde. — Rabat til mekanikere.
LUND NIELSEN
Tingvej 8 . Sundby 5610—6041

VELOCETTE Excelsior-Henderson
Motor Co., H. C. Ørstedsvvej 23, F. — Centr. 6581
Reserve dele - Tilbehør



Motorcykle-Værksted

EGON WALTHER

Strandvej 104. . Hell. 7948
(Industribyen) Privat: Hell. 5268

Aalborg

MOTORCYKLER
RESERVEDELE
REPARATIONER

En gros . En detail

N. O. JENSEN
Østerbro 50 AALBORG Telefon 7952

MOTORCYKLER - Ejler Svendsen
Istedgade 23 - Aalborg - Telefon 9565

B. S. A. Motorcykler
Reserve dele, tilbehør, motorreparationer.
En gros . En detail.

VELLØV
Jernbanegade 13 . Aalborg . Telefon 5251

Aarhus

Triump-Zündapp Specialværksted
Harley Davidson Reserve dele-Udstyr

AABO-MOTOR
Gl. Munkegade 4 = Aarhus = Tlf. 599

MOTORCYKLER

Reserve dele — Tilbehør

Matchless . Terrot . James . AJS
MOTOR-DEPOTET

Nørre gaade 12

Telefon 13835

Odense

A. J. S. Odense

MATCHLESS — JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen — Tlf. 545 (lokal 6)

Randers

Motorcykleforhandler

WÄRNSTRØM - STRØMMEN

Telefon 4325 . Randers

A. J. S., Matchless og James. — Alle motorcykle-
reparationer udføres samvittighedsfuldt.

— Specialværksted for MOTORCYKLER —

Stort lager — Reserve dele og stempler for alle
mærker føres. *Speciale:* Cylinderudboring fra dag
til dag. — Reparation af magneter og dynamoer.
— Alt elektrisk udstyr føres.

BACH & JENSEN, telf. 1003 . Strømmen . Randers

MOTORCYKLER Reserve dele og Tilbehør
Spec. reparationsværksted. — Har De Indkøbstill.
kan vi lev. NORTON og ROYAL ENFIELD. Køresk.
for bil og motorcykle samt udl. af motorcykler.
VIGGO THOMADSEN

v. Hattenstræde 11-13, Randers, telefon 4517.

Danmarks Motor Union:

Vicepræsident Vald. Hoffmeyer, Valbygaardsvej 26, København, Valby. Tlf. Valby 99 — 5966.
Sekretariat og redaktion: Fortunstræde 4², København K. Telf. Palæ 6368, Postgiro: 286 97.
Fyens Motor Union: Formand, kørelærer Arnold Nielsen, Torvet 27, Bogen, tlf. 415.
Jyllands Motor Sportsunion: Formand: Kaj O. Nielsen, Dannebrogsgade 52, Aalborg, tlf. 6762.
Kasserer: Peter Franck, Absalonsgade 2, Silkeborg. — Sekretær: Kr. Kvist, Teglværksallé 13, Aalborg.
Lolland-Falsters Motor Union: Formand Anton Hansen, Maribovej 35, Saxkøbing. Telf. Saxkøbing 4520.
Sjællands Motor Union: Formand, faktor Poul Rasmussen, Taga 7228, Bispeparken 5, København NV.
Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V., Luna 155.

Redaktør: Erik Eriksen (ansvarsh.).

Redaktion og ekspedition: Fortunstræde 4², Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.

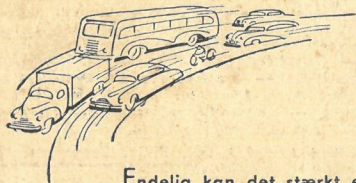
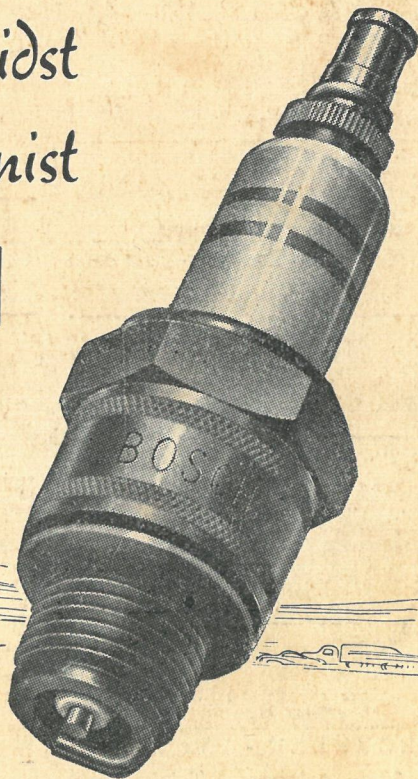
Annonceekspeditionen: Fortunstræde 4², Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.

Alle henvendelser til Danmarks Motor Union sker til Fortunstræde 4, København K.
Afliveret til postvæsenet den 30. november.

Fra først til sidst
- en kraftig gnist

BOSCH

TÆNDRØR



Endelig kan det stærkt efterspurgt Bosch tændrør - kendt og værdsat af det motorkørende publikum for dets fremragende egenskaber - igen leveres.

Naturligvis bør også De drage fordel heraf.

Benyt lejligheden og udskift de gamle tændrør med nye Bosch tændrør; de gør Deres motor mere levende, forøger dens trækraft og nedsætter benzinforbruget.

BOSCH tændrør - den uovertrufne kvalitet

A/S MAGNETO, Jagtvej 155 . København N. . Telf. C. 7716

Generalrepræsentant for ROB. BOSCH G. m. b. H. Stuttgart

DEPOTER & SERVICESTATIONER i:

Aalborg - Aarhus - Horsens - Odense - Sønderborg - Haderslev - Slagelse - Vejle og Tønder