

MOTOR OG SPÖRT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



Nu er det tiden at planlægge ferieturen ad
de lange landeveje til de fjerne strande

1 KR

MARTS

1951

6. ÅRG.



Følg Eksperterne brug Castrol den „selvrensende“

Siden 1947 er Castrol Olie gjort „selvrensende“ med særlige Tilsætningsmidler. Den løsner og opløser automatisk Urenhederne i Motoren. Castrol giver derfor forøget Motorkraft og Fart, og unødigt Slid undgaas.

Forlang udtrykkelig Castrol, naar De faar fyldt Olie paa Motorcyklen.



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

1951

MARTS

6. årgang

Den første motorcykle-udstilling i 18 år.

Det er et interessant forår, der forestår Danmarks motorfolk og motorinteresserede. Vi ser helt bort fra de spændende valg, der forestår ved de kommende unions-repræsentantskabsmøder og fra de mange og alsidige sportslige arrangementer, hvori de aktive danske kørere kan deltage i såvel ind- som i udland — og hvor de passive kan få interessante oplevelser som tilskuere.

I løbskalenderen vil man kunne overbevise sig om, at der er tænkt efter en rundelig målestok på det sportslige. Store arrangementer står foran deres afvikling.

Det, der dog over en bred front sikkert vil påkalde sig den største interesse, er den motorcykeludstilling, som afholdes i Forum i dagene fra 6.—15. april incl., og som nu for første gang i 18 år kalder på hele det motorinteresserede publikum.

Da der er tale om en international udstilling, ved man på forhånd, at den har alle de store motorcykel-fabrikers interesse og bevågenhed, og at de vil bestræbe sig for at sende en så fuldgyldig repræsentation af deres mærker frem til udstillingen som vel muligt. Der er ingen tvivl om, at alle de udenlandske fabrikker vil kappes om at vise alle de nye enkeltheder på deres sidste nye modeller — og der skal nok vise sig at være en sådan righoldighed af ønskemodeller på udstillingen, at den vil blive en oplevelse.

Allerede på dette tidspunkt kan det siges, at alt det til rådighed værende areal i Forum er fuldttegnet; over 50 firmaer har anmeldt deres deltagelse, også dette borger for, at udstillingen nok skal kalde på et stort publikum — ikke blot fra de fjerneste egne af Danmark, men også fra vore nabolande, især fra Sverige, hvor motorcykel-importen har betydeligt blidere kår, end tilfældet er her i Danmark. Allerede nu kan man af korrespondancen fra klubberne rundt om i landet læse, at klubberne planlægger arrangement af fællesture med busser til udstillingen, og mange andre klubber vil sikkert også tage et sådant arrangement op til fordel for de af deres medlemmer, som ikke selv er kørende. Danmarks Motor Union har da også fastlagt sit repræsentantskabsmøde til den 8. marts, netop for at deltagerne kan have lejlighed til at bese udstillingen i Forum.

Desværre er import-situationen nu, snart 6 år efter befrielsen, så trist som nogensinde. Den optimisme, der med mellemrum er kommet til udtryk, og som man skulle synes var berettiget, har ikke kunnet holde. Forhåbentlig vil det lykkes

med denne udstilling at overbevise de importregulerende myndigheder om, at motorcyklen har sin meget store mission at opfylde på transportområdet som et billigt og smidigt køretøj. Med de stigende billetpriser på de offentlige transportmidler skulle også påhængsmotorerne, de populære »knallerter« have deres store chance her i cyklernes land.

At branchen har kunnet lade gå hele 18 år, siden den sidst viste flaget ved en motorcykel-udstilling i Forum, kunne tyde på en helt overvældende beskedenhed, der næsten grænser til selvfornægtelse. Det er lige præcis kørekorts-alderen, man har ladet hengå mellem to udstillinger. Der er i virkeligheden perspektiv i en sådan tilbageholdenhed. Nu må man blot ønske for udstillerne, at den må blive en så magtfuld demonstration af motorcyklens anvendelighed i dagliglivets transportbehov, at udstillingens succes må kunne animere til en noget hyppigere afholdelse af lignende udstillinger.

Sjællands Motor Union fejrer 25 års jubilæum

Med jubilæums-trial og Lorry-fest.

Onsdag den 14. marts kan Sjællands Motor Union fejre sin 25 års stiftelsesdag. Man kender unionen og dens ledelse godt nok til at vide, at i stilhed får denne første store milepæl ikke lov til at passere. Som meddelt andetsteds sker det unionsmæssigt gennem en jubilæumsfest hos Lorry og sportsligt ved afholdelse af et moto-cross på militærets arealer ved Holbæk.

Det kan vel være på sin plads her kort at omtale Sjællands Motor Unions tilblivelse.

De sjællandske motorklubber er i virkeligheden af betydelig ældre dato som organisation betragtet, idet der allerede i nogle år har eksisteret en Københavns Motor Union og en »Centralforening for sjællandske Motorklubber«. Da en sådan organisationsmæssig spaltning inden for et ellers naturligt geografisk område som det Danmark, der ligger øst for Storebælt, i det lange løb ikke var praktisk, besluttedes det den 7. februar på et fællesmøde mellem de to organisationer, afholdt i Ringsted, at ændre Københavns Motor Union til Sjællands Motor Union, hvorunder klubberne fra nordre birk, Køge, Vor-

dingborg, Slagelse, Holbæk og Fakse indmeldte sig. Man skulle søge alle de øvrige sjællandske motorklubber indmeldt i Sjællands Motor Union, der i fremtiden skulle varetage de interesser og funktioner, som de to tidligere organisationer hidtil havde påtaget sig.

Et udvalg, bestående af Børnum, Alfred Hansen, Hoffmeyer, Silldorf og Lindberg med Hvidberg som juridisk konsulent, blev nedsat for at udarbejde forslag til love til et den 14. marts 1926 i Køge indkaldt S.M.U.-repræsentantskabsmøde.

Her vedtoges da lovene og en bestyrelse blev valgt bestående af Vald. Hoffmeyer, formand, Vald. Børnum, Køge, næstformand, E. F. Silldorf, kasserer. I sportsudvalget fik Alfred Hansen, Lindvold og Michelsen sæde. Til revisorer valgtes Møller, Fakse og Brokholm, Slagelse.

På formandsposten har Sjællands Motor Union i tidernes løb kunnet se: Vald. Hoffmeyer, Aage Michelsen, Søren Levring, Carl Suhr, J. P. H. Ørs, Kaj Otting, Vilh. Lindemann og Poul Rasmussen.

Ved 25 års jubilæet består bestyrel-

sen, foruden af sidstnævnte som formand, af *Holm-Madsen*, Slagelse, næstformand, *Ib Junggaard*, Køge og *Jens Rasmussen*, Sundby Motor Klub; igennem en række år har *Edgar Hansen* som forretningsfører varetaget kassere-rens og sekretærens funktioner.

I S.M.U.s sportsudvalg sidder i dag: *Jens Rasmussen*, formand, *Hans Chr. Jørgensen*, Roskilde Motor Klub og *Alfred Jensen*, B.S.A.-klubben.

Sjællands Motor Union har gennem årene stået i spidsen for talrige sportslige og selskabelige arrangementer og har påtaget sig mange betydelige opgaver, uden hensyn til det arbejdspress, der derigennem blev lagt på bestyrelsen og dens medarbejdere. Ro og fuld enighed har der vel ikke til alle tider været inden for S.M.U. — det ville formentlig også være for meget forlangt i en union, der efterhånden tæller 29 klubber, som mønstrer et så anseligt medlemstal som 3,112 — og omfattende så vidtspændende og mangeartede interesser.

Danmarks Motor Union ønsker sin store union tillykke med jubilæet og fortsat god fremgang og godt samarbejde fremover.



Et festligt par fra S.M.K.s fastelavnsfest ved Jægerkroen.

ALL OVER THE WORLD

Dette

tændrør
foretrækkes
over hele
verden



Champion

FØRST I START —
STØRST I FART

Bülow

Glat føre og grusning:

En redegørelse fra forsikringsselskaberne for, hvad det glatte føre koster.

Af red.
Carsten Meyer Petersen

Motorkørs- lens simple krav til beskyttelse af menneskeliv og materiale

**Til gengæld for de
milliard-beløb, der svares
i skatter.**

Hvert år ved vintertide har trafikanterne på de danske landeveje det indtryk, at de glatte veje kommer fuldstændig bag på de for vejenes grusning ansvarlige myndigheder.

I det mindste konstateres der, for hver gang der indtræder glat føre, en udpræget træghed med at komme i gang med grusningen. MOTOR OG SPORT har hos forsikringsselskaberne indhentet oplysninger om, hvad det glatte vinterføre betyder af skader for motorkørslen. Det er svimlende summer. Denne forsømmelighed fra de bevilgende myndigheders side er ganske uansvarlig og tanstændig. En effektiv grusning vil utvivlsomt koste langt mindre i penge, end de beløb, der nu må investeres til udbedring af de forvoldte skader — rent bortset fra tab af og skade på menneskeliv.

Der kræves fra myndighedernes side den allerskarpeste kontrol med, at de til indregistrering godkendte motorkøretøjers styretøj og bremsefunktioner er i den fineste og uangribeligste orden — og der føres stedse af myndighederne på gader og veje en nøje kontrol med, at motorkøretøjernes styretøj og bremseapparater er i absolut forsvarlig stand, så de kan opfylde deres funktioner efter hensigten. Er de ikke det, kan nummerpladerne konfiskeres.

Dette er ganske naturligt — for det gælder færdselssikkerheden, det gælder menneskeliv.

PARODISK er da den situation, der gang på gang kan indtræffe i dette land: Det motorkøretøj, der som nyt og ved indregistreringen om formiddagen er blevet godkendt af de højeste myndigheder med garanti for, at styretøj og bremser

er i topfin orden — det kan om eftermiddagen ligge som vrag, som en dyngede forvredent skrot, i grøften langs en af de danske landeveje — — — fordi bremser og styretøj svigtede! Og de svigtede på grund af manglende grusning. For naturligvis var det hverken styretøjet eller bremserne, der fejlede noget!

Nej, det er myndighederne, der fejler noget, når sådanne tilstande kan tolereres.

I alt for mange år har Danmarks motorfolk været en tossegod malkeko, der troskyldigt har fundet sig i at blive malket for hundreder og atter hundreder millioner af kroner, nye byrder er gang på gang blevet lagt på motorkørslen, skatter, afgifter, restriktioner, importbegrænsninger af et omfang, der nu kan blive uhyre svært at genoprette — tidspunktet er snart ved at være forpasset.

Var det mere end rimeligt, om de motorkørende, til gengæld for de svimlende økonomiske krav, der uden ende stilles til deres pengepung, i det mindste kunne gøre regning på, at de kunne færdes på gader og veje *under så betryggende former, som myndighederne selv forudsætter og kræver ved deres motorkøretøjers indregistrering og godkendelse?*

Det turde jo være uigendriveligt fastslået, at motorkørslen som transportapparat betragtet er en produktionsfaktor af så uafviselig vigtighed for landets økonomiske liv, at det for enhver pris må holdes velsmurt og i topform for at kunne præstere den indsats, som samfundet kræver af det. Det er da logisk — også af denne grund — at der må kunne ydes de forholdsvis beskedne ofre, der kræves for at sikre de danske vejes far-

barhed ved indtrædende glat føre. I over en menneskealder har der i Sverige ikke hersket tvivl om, hvordan man skulle yde motorkørslen denne simple service ved indtrædende vinterføre.

Her fra dette sted skal ikke anvises de veje, man skal gå for at tilrettelægge en effektiv grusningstjeneste. Der findes vognmænd nok landet over som — netop på grund af årstiden — har tid og materiale nok til rådighed til at kunne indarbejdes i sådanne planer. Vinteren må for i år forhåbentlig kunne anses for overstået, men det var vel på sin plads, om de forberedende arbejder blev gjort med henblik på de kommende vintre.

De forvoldte skader er dyrere, end grusningen vil være.

Formanden for Amtsvejinspektør-

Større Færdselssikkerhed

Overhal aldrig paa en Bakketop!



Større Driftssikkerhed

med



CALTEX Motor Olie

CALTEX OIL A S, Amaliegade 35, Kbh. K. - C. 16816

foreningen for Danmark, *V. Hovmand Madsen*, har afvist klagerne over den mangelfulde grusning og henvist til, at en effektiv grusning ville kræve langt større beløb, end der i øjeblikket er til rådighed. Motor-millionerne finder efterhånden altfor direkte vej til statskassen og har meget svært ved at finde vej ud igen — i hvert fald til formål til gavn for motorkørslen.

Selvfølgelig må finansministeren uden tøven stille de fornødne midler til rådighed af motorfolkets egne penge til en effektiv grusning. Motortransporten må opretholdes også om vinteren — det er ikke skovturskørsel, det gælder, det er opretholdelsen af et produktionsapparat og et vigtigt samfærdselsmiddel.

Som forholdene hidtil har været tolereret, har de motorkørende ikke blot betalt hundreder af millioner kroner for at få lov til at eksistere med deres køretøj i samfundet, men de har yderligere måttet betale de store millionbeløb til skader på motorparken, som mangelfuld grusning har forårsaget.

Forsikringsselskabernes svar.

MOTOR OG SPORT har rettet en henvendelse til Assurandørsocietetet med anmodning om, at man ville søge indhentet materiale til belysning af, hvor meget antallet af skadesanmeldelser stiger for de forsikrede motorkøretøjer efter dage med glat føre, og hvor stor en procentdel af de samlede skader de islagte gader og veje tegner sig for.

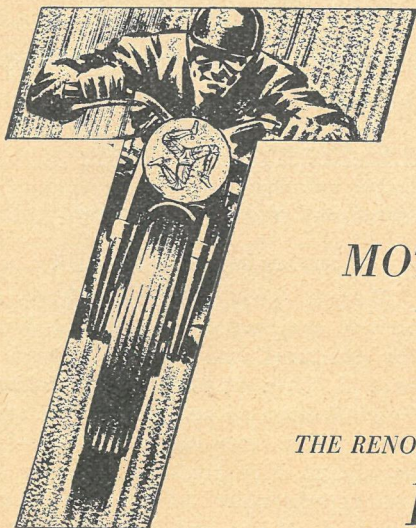
Fra de 17 største forsikringsselskaber, der tegner forsikringer for motorkøretøjer, indløb der svar til assu-

randørsocietetet. Af disse besvarelser fremgår det, at der ved glat føre ved vintertid indtræffer en mærkbar stigning i skadesanmeldelserne, at alvorlige skader kunne være undgået, såfremt der havde været foretaget grusning, at det fortrinsvis er glat føre, der angives som undskyldning for uheldene, og at uensartet grusning landet over er stærkt medvirkende til, at skadeantal og skadeomfang forøges i perioder med glat føre, da mange uheld opstår efter kørsel fra grusede strækninger til strækninger, der ikke er gruset.

Det oplyses endelig, at der gennemsnitlig kan regnes med, at skadernes antal efter nogle dages glat føre stiger med 50—60 %, og at det årlige antal skadesanmeldelser som følge af isbelagt vejbane anslås til 10 % af samtlige skader.

Dette er unægtelig rene ord for pengene. 10 % af samtlige skadesanmeldelser skyldes isbelagt vejbane, d. v. s. manglende grusning. Og når man tager i betragtning, at disse skader i de fleste tilfælde er af langt større omfang, rent materialemæssigt, end de skader, der ellers indtræffer året rundt (ofte er der jo ligefrem ved at være tale om totalforlis for motorkøretøjets vedkommende), vil det klart ses, hvilke enorme beløb, den forsømte grusning af vejene koster motorkørslen.

Det skal næppe slå meget fejl, at de enorme beløb, der af de motorkørende ofres på udbedring af vinterskaderne, langt overstiger, hvad en effektiv grusning ville koste. En betydelig del af disse beløb må også gå til



RENOLD

MARK 10

MOTORCYKELKÆDER

ENEREPRÆSENTANT FOR

THE RENOLD AND COVENTRY CHAIN CO. LTD.

E. T. GREW

RADMANDSGADE 43 · KBHVN. N. · TELF. ÆGIR 700

indkøb af dyre udenlandske reserve-
dele; det ville ikke skade vort lands
valutasituation, om disse penge kunne
spares.

Samfundets svigtende service overfor sine borgere.

Den, der flere gange har oplevet at se
lange rækker af tungtlastede vogntog
fyldt med importerede varer eller med va-
rer beregnet til eksport, holde hjælpeløse
og stækkede for foden af de isglatte bak-
ker — f. eks. mellem Kolding og Snoghøj
— på deres vej til eller fra udlandet, har
ikke uden bitterhed tænkt: Hvad i alver-
den ofrer vi motorkørende vore svimlende
millionbeløb for, når myndighederne ikke
engang ved en simpel gang grusning kan
bekvemme sig til at lade trafikken passe-
re uhindret igennem.

— — —

Her er helt set bort fra alle sentimen-
tale følelser, fra død og lemlæstelse som

følge af mangelfuld grusning — og intet
er dog mere uopretteligt end døden. Ho-
spitalsophold og invaliditet kan måske
måles i penge — døden ikke.

Et motorkøretøj på en isglat vej er som
et motorkøretøj uden bremses og styretøj.
Det kan ikke tilstedes, at det danske vej-
væsens ansvarlige ledere sætter sig hen
med hænderne i skødet og venter på tø-
vejr. Der må stilles de fornødne midler til
rådighed fra statskassen — motorkørs-
lens egne penge! — til en forsvarlig grus-
ning, når det glatte føre sætter ind. At
undlade dette er en uanstændighed og en
direkte udfordring til de motorkørende.
Finansministeren skulle gerne kunne sove
roligt og ikke plages med mareridt om, at
motor-millionerne i hans statskasse er
blodpenge.

Lad ikke de motorkørende opleve een
vinter til, hvor myndighederne sover sig
fra sit ansvar og dømmer motorkørslen
til død og lemlæstelse for liv og materiel!

Carsten Meyer Petersen.

Lås benzinprisen fast

— og udlign prisstigningerne gennen
de uhyre afgifter!

Et middel til hjælp til sanering af Danmarks økonomi.

Benzinskatten er siden 1927 blevet seksdoblet.

I virkeligheden er benzin billigere end destilleret vand!

Omkostningerne ved bilkørsel er blevet betydelig højere de senere år, og en alvorlig post er *benzinen* — ikke fordi denne vare i sig selv er dyr eller er steget tilnærmelsesvis, hvad andre varer er steget i efterkrigstiden, men fordi den er genstand for en kraftig beskatning fra statens side.

En amerikansk opfindelse

Benzinskatten er ikke nogen dansk opfindelse. Den stammer egentlig fra Amerika, hvor staten Oregon indførte den i 1919 og dannede skole for hele USA. Men medens den amerikanske benzinskat er holdt på et lavere niveau i erkendelse af, at der er tale om et samfundsvigtigt produkt, har lande i den øvrige verden, og deriblandt desværre Danmark, anlagt et mere fiskalt synspunkt. De amerikanske stater beskatter benzinen forskelligt; højest ligger Louisiana med 9 cents pr. gallon (3,8 liter) og lavest Missouri med kun 2 cents. I gennemsnit for alle amerikanske stater er benzinskatten 4,35 cents eller 30 øre pr. gallon, d. v. s. knap 8 øre pr. liter. Staternes samlede indtægter af benzinskatten er mellem halvanden og to milliarder dollars om året.

Som nævnt optog Europa hurtigt tanken med at beskatte benzin, og i 1920'erne dukkede den nu så upopulære afgift op forskellige steder. I England vægrede regeringen sig dog. Man ville ikke indføre en skat, som ville betyde »større uelighed og øgede omkostninger for forbrugerne«. Det er ord, der klinger mærkeligt i nutidens ører!

Skatten indføres i Danmark

Sådanne skrupler blev imidlertid ret hurtigt overvundet, og i 1924 indførte for eksempel vore svenske naboer en skat på 5 øre pr. liter. I 1927 dukkede benzinskatten op herhjemme. Den var 7 øre pr. liter, men siden er den vokset betydeligt. I de forløbne 23 år er den næsten seksdoblet. Af benzinprisens 78 øre er de 41 øre skat til staten, det vil sige 58 pct. af udsalgsprisen. I 1927 udgjorde skatten kun 23 pct. af benzinprisen, som var 31 øre pr. liter.

Efterhånden som Danmarks benzinforgbrug er vokset, er benzinskatten da også blevet en betydelig indtægtskilde for staten. I 1949 beløb benzinafgiften sig til 208 millioner kroner, og siden 1927 har staten tjent mere end een milliard kroner. Knap halvdelen heraf, 429.400.000 kroner, er indbetalt af Det Danske Petroleums Aktieselskab som afgift for den benzin, der er solgt gennem Esso-forhandlere.

Alvorlig belastning af forbrugeren

Samtidig med, at benzinafgiften har været en så betydelig indtægtskilde for staten, har den betydet en tilsvarende belastning og omkostning for forbrugeren. Det er en kendsgerning, at benzin i dag medgår til transport inden for praktisk taget alle områder. Enhver vare er under sin vandring fra producent til forbruger een eller flere gange kommet ud for forsendelse, hvortil der bruges benzin, og derfor er prisen — og hermed skatten — en betydningsfuld

faktor i erhvervslivets omkostninger og prisdannelser.

Benzin billigere end destilleret vand

Benzin i sig selv er i virkeligheden et overordentlig billigt produkt. Takket være en gennemført rationalisering af hele olieindustrien, transport og distribution er det i USA billigere at producere en liter benzin end en liter destilleret vand! Og selv på vor halvdel af kloden er benzinen billig, trods den lange transport. Med fradrag af skatten koster en liter benzin i dag herhjemme 35 øre, og i denne pris indgår transport-, lager- og distributionsomkostninger etc., samt fortjeneste til importører og benzinførhandlere. I 1925, før beskatningens indførelse, var udsalgsprisen 33 øre. I 1927 faldt den reelle benzinpris til 24 øre, og i de mellemliggende år har der været mindre udsving i prisen, der er afhængig af verdensmarkedets noteringer. Alt i alt er der dog næppe mange andre varer, der er steget så lidt gennem den sidste snes år; at der under besættelsen skete betydelige prisstigninger, skyldtes de helt igennem unormale forhold. For 20 år siden var oktantallet 50, i dag er det over 70, men trods denne kvalitetsforbedring, der fordyrer produktionen, er benzinprisen altså i realiteten ikke steget væsentligt. Derimod er skatten som nævnt seksdoblet, så den nu er rundt regnet 125 pct. af benzinens egenpris.

Hvad skatten bruges til

Benzinskatten tjener forskellige formål. En del af den går til udbygning og vedligeholdelse af Danmarks vejnet, og de 41 øre fordeles med: 34 øre til vejformål, 1 øre til Storstrømsbroen, 1 øre til den projekterede motorvej fra Storstrømsbroen til Rødby og endelig 5 øre, som blev pålagt ved lov af 21. juni 1932 til krisehjælp til landbruget.

Benzinskatten er vel ikke noget specielt dansk fænomen, men Danmark er

— beklageligvis — et af de lande, der har den største beskatning på benzin. Loven om fritagelse for benzinafgift til landbruget kan dog måske tydes som en voksende forståelse hos myndighederne af benzinens betydning i erhvervslivet.

Et forslag til stabilisering af benzinprisen

Når vi derfor herfra rejser spørgsmålet om betimeligheden af at stabilisere benzinpriserne, låse dem fast, så de kan holdes inden for et nogenlunde rimeligt niveau, så er der meget, der kunne tale herfor.

For det første er vi jo inde i en periode, hvor så mange ydre forhold bevirker, at benzinpriserne uundgåeligt må stige — også udover det, de hidtil er steget. De stigende benzinpriser vil uvægerligt slå igennem også på leveomkostningerne, på pristallet, som jo netop alle partierne kæmper på livet løs inde på rigsdagen for at holde nede. Det er ikke langtfra at betyde liv og død for Danmarks økonomiske balanceren gennem de svære tider, der ligger forude. Iøvrigt vil mere moderate benzinpriser (og det vil igen sige transportudgifter) også have sin store betydning for et heldigt resultat af de danske eksportbestræbelser, af hvilke vort hele økonomiske velvære i så høj grad er afhængigt.

For det andet kan vi påvise en udvej til at holde benzinpriserne nede — f. eks. på 75-78 øre literen — og dermed spare det omfattende transportapparat for millionbeløb. Man kan simpelthen gøre det ved at anvende en af de utallige »midlertidige« afgifter, som man har væltet over motorkørslen, som en regulator. Vi tænker her på den »midlertidige« afgift, der nu snart kan fejre sit 20 års jubilæum, og som benzinprisen blev forøget med, da loven af 19. oktober 1931 om 2-øres afgiften til det nødstedte landbrug blev gennemført. Iøvrigt gik der kun 8 måneder, før denne afgift blev mere end fordoblet, idet den blev fastsat til 5 øre for hver liter benzin.

Denne snart 20 år gamle »midlertidige« afgift, der unægtelig — som så mange andre motorafgifter — med tiden har fået en ufattelig og utilstedeelig »permanent« karakter, har i årenes løb afkastet svimlende millionbeløb. Hvornår man holdt op med at støtte landbruget gennem denne afgift fortaber sig i det dunkle, pengene går nu lige luk i den bundløse statskasse. Ingen vil da heller længere finde på at kalde landbruget for så betrængt, at det skulle behøve at have understøttelse behov for motormillionerne — traktorbenzinen får det i det mindste afgiftsfrit. Iøvrigt ikke et ondt ord om landbruget fra dette sted.

Men hvad var mere naturligt, end om man tog det tidligere så betrængte landbrugs benzin-fem-øre og anvendte den til en regulering af benzinpriserne til den nu langt mere betrængte motortransport! Lås

benzinprisen fast ved de 75 øre og reguler benzinens udsalgspris gennem benzin-afgifterne! Det ville også være en betryggelse for vore mange store virksomheder at kunne kalkulere med faste benzinpriser i deres budget.

Det gælder for os alle, at vi skal holde udgifterne nede og spare. Hvad var da rimeligere, end om staten gik i spidsen og sparede lidt på sine krav til motorkørslen. Det er jo dog i høj grad et produktionsapparat, man herigennem brandskatter — og det giver bagslag i højere levestandard og svækket konkurrence-evne!

Der er ingen som helst tvivl om, at en sådan løsning ville være let gennemførlig — thi benzinmillionerne er tilstede i alt for rigelig mængde i forvejen. Det er jo hundrede og atter hundrede millioner, det lille danske samfund i forvejen må svare i afgifter på motorkørslen.

Kilometerstene

60 ÅR

NIELS NIELSEN

Halmtorvet

En af motorsportens gamle veteraner, meddeltager i Paris-løbet 1922 og i Berlin-løbet 1919, *Niels Nielsen*, Halmtorvet, kan tirsdag den 13. marts fejre sin 60 års fødselsdag.

Niels Nielsen, der er hovedbestyrelsesmedlem i Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, har i 20 år siddet i bestyrelsen for Københavns Automekanikerlaug, de sidste år som vice-oldermand, og har mange andre faglige tilidshverv.

Han har i 20 år haft sin domicil på Halmtorvet, hvor han beskæftiger 30—35 mand i sin meget alsidige forretning, der omfatter de fleste af motor-

branchens grene. Hans kundekreds sætter overordentlig stor pris på hans faglige dygtighed, og han har kunder, der har fulgt ham i over 30 år. Hans karriere er da også gået gennem kendte og ansete virksomheder, der har kunnet udvide hans horisont og give ham den mest alsidige indsigt i faget. I en årække var han således inspektør og driftsleder hos »Fiat«, hvor han bl.a. havde ansvaret for, at kongens, kronprinsens og dronningens biler blev indrettet efter kongehusets specielle ønsker.

Han er iøvrigt en livsnyder og livskunstner, håndværker af den gamle skole, bohème og bonvivant, skønhedselsker og Frankrigsfar. Og en fortæller for herren! For han holder af at rejse — ikke mindst til Frankrig — og han kan ikke blive træt af at berette.

Han er sine venners ven — og han har mange venner. Og de vil møde op den 13. marts på Halmtorvet.

Med en motorcykelpatrulje-mand

på dagens

arbejde i stor-

byens trafik



I sommer dukkede et nyt og oplivende moment op i den københavnske storstads trafik: motorcykelpatruljerne, hvis folk var udstyret med skindpjakkerter, skindbenklæder og hvide styrthjelme.

Deres opgave er bl. a. at få den motorkørende trafik til at glide mere hurtigt gennem hovedfærdselsåreerne i myldretiden.

For at erfare lidt om, hvordan de selv mener at have skilt sig fra denne opgave og for at høre lidt om deres erfaringer på dette nye trafikreguleringsområde, har MOTOR & SPORT bedt en af de aktive folk fra denne patrulje, Axel Skaarup, fortælle lidt om sin arbejdsdag.

Skaarup har i snart 10 år været knyttet til politiet, har i 14 måneder — som sine øvrige 5 kolleger — gjort tjeneste ved færdselspolitiets motorvognspatruljer.

Her fortæller han, hvordan man løser de stillede færdselsregulerende opgaver m. m.

I juni måned 1950 oprettedes Københavns politis færdselsafdelings motorcykelpatruljer. Patruljerne består f. t. af 6 motorcyklister + 2 reservefolk, der som område har hele København. Deres opgave er patruljetjeneste samt færdselsregulering, hvor sådan måtte nødvendiggøres p. gr. af opståede situationer, der kræver øjeblikkelig regulering. F. eks. ved opståede trafikpropper. Endvidere har patruljerne tilsyn med de ved skolerne oprettede »Skolepatruljer«.

De seks motorcyklister, der hører til motorcykelpatruljerne, er alle meget rutinerede motorcykelførere, der har kørt i flere år.

Forinden patruljekørselen påbegyndes, får hver enkelt mand en måneds rutinekørsel, der afsluttes med en træningstur i Nordsjælland på dårlige, grusede veje, der kræver førerens fulde bevågenhed.

— Som hovedopgave i de såkaldte myldretider, fortæller Axel Skaarup, ligger det for motorcykelpatruljerne således, at vi i så stor udstrækning som muligt skal være de motorkørende behjælpelige, således at disse kan passere gaderne i jævn fart, og færdselen kan blive flydende.

Dette foregår ved, at et par af motorcyklisterne uafbrudt kører langs med cykelstimerne og »presser« disse så langt ud i højre side af kørebanen som gørligt. På denne måde skaffes der »luft« til de motorkørende.

Også ved de trafikregulerede skærpingspunkter har motorcykelpatruljerne en stor opgave, idet vi til stadighed søger at nå frem til stoppestriben, når der

gøres holdt for rødt lys. Ved vor nærværelse dér forhindrer vi cyklisterne i at brede sig ud på kørebanen i den såkaldte »vifteform«, der forhindrer hurtig fremkørsel, når trafiksignalet skifter til grønt lys.

Uden for den egentlige myldretid har motorcykelpatruljerne som nævnt alle færdselsmæssige og politimæssige opgaver, der bl. a. består i, at vi foretager eftersyn på gader og veje af defekte motorkøretøjer, konstatering af kørsel med overlæs og anden uforsvarlig kørsel.

Kl. 7 kører patruljen ud til dagens gerning.

Motorcykelpatruljernes dag begynder kl. 7.00, hvor vi alle, efter at vi har opnoteret de efterlyste motorkøretøjer, er



Axel Skaarup fra færdsels-patruljen i fuldt udstyr med en af sine kolleger.

klar til at rykke ud til dagens arbejde. Forinden vi kører, får vi af den vagthavende overpolitibetjent besked om, hvilken hovedgade, der den dag skal være under behandling af to evt. tre motorcyklister.

Enkelte dage foretages disse kørsler ad hovedgaderne kun med en enkelt motorcykel, men denne ledsages da under hele turen af en af afdelingens *speaker-vogne*, der til stadighed retter henvendelser til trafikanterne

Forinden vi kører ud fra garagen, har hver mand foretaget det rutinemæssige eftersyn af sin motorcykel, idet han ser styretøj, bremses, signalapparat og lygter efter. Desuden foretages der et syn på maskinens gummi for at konstatere, om der skulle være evt. skader på dæk eller slange.

Bare det, at vi er der ...

Så snart vi er nået frem til vort arbejdsfelt, kan vi med det samme se det præventive i vor tilstedeværelse, idet cyklisterne, så snart de får øje på vore

hvide hjelme, af sig selv forsøger at komme længere ud i højre side af kørebanen.

Når vi efter at have kørt imod strømmen af cyklister kommer tilbage i medgående retning, er cyklisterne klare over, at nu gælder det om at komme så langt ud til højre som gør sig, for selv om vort arbejde er og skal være af *belærende* art, har det dog vist sig i flere tilfælde, at cyklisten retter sig efter vor henstilling, så længe vi kører ved siden af ham, men så snart motorcyklen er blot 25 m længere fremme, kører han atter ud i kørebanens midte. I sådanne tilfælde kan cyklisten altid regne med, at næste påtale fra vor side følges af en rapport.

De drilagtige cyklister noteres.

Også cyklister, der trods de bagfra kommende motorkørendes signal, ikke reagerer og giver plads for forbikørsel, kan regne med, at den påtale, der altid vil komme, når vi observerer forholdet, vil blive efterfulgt af en rapport, dersom forseelsen er begået forsætligt eller for at »drille« de motorkørende.

At motorcykelpatruljerne *ikke er populære hos cyklisterne* kan vist nok være hævet over enhver tvivl, og det kan jo ikke undgås, at vi under disse »Ud til Højre« patruljer kommer ud for nogle — ofte ret grove — tilråb til os, men som regel lader vi disse gå over hovedet. Det, der for det meste bebrejdes os, er, at vi i disse myldretimer ikke er strenge nok ved de motorkørende, men hele tiden giver disse lejlighed til at komme hurtigere frem. Det er dog sådan, at når vi har talt med en sådan råbende cyklist — der som oftest hører til de motorkørendes svorne »fjender« — kan få gjort ham forståelig, at det er en nødvendighed for færdselens afvikling i en by som København, at der er plads på gaderne, så de hurtigere kørende motorkøretøjer kan komme frem,

og derved undgå de for alle parter så generende trafikpropper.

Kl. ca. 9 er den egentlige myldretid overstået, og hver mand foretager en telefonisk henvendelse til afdelingen for at blive orienteret om evt. nye indløbne anmeldelser om tyveri af motorkøretøjer.

På vagt over for de forkert svingende.

Derefter har vi til kl. ca. 10 fri patrulje over hele byen. Disse patruljer foretages enkeltvis for på den måde at spænde over et større område. Under disse patruljer tager vi os af alle trafik- og færdselsforseelser, det være sig fodgængere, cyklister og motorkørende. *Især har vi vor opmærksomhed henledt på forkert placering i gadekryds ved svingning.* Det skulle jo gerne efterhånden blive sådan, at samtlige motorkørende, der skal svinge til venstre, lægger sig i venstre side af kørebanen, og de højresvingende i højre side.

Cyklisterne skal til enhver tid holde sig i højre side af kørebanen og ved svingning til venstre foretage denne svingning i stor bue til venstre.

I mange tilfælde kan de forefaldende sager klares med en formaning, men som oftest — efter fejlmanøvrer — af en rapport.

Hver mand påtaler daglig ca. 20 forseelser.

Hver af motorcykelpatruljerne påtaler daglig ca. 20 forseelser, enten mundtlig eller skriftlig.

Når den første del af patruljen er slut, kører hver enkelt mand tilbage til afdelingen, hvor han i den mellemliggende tid skal spise og udføre sine eventuelle skriftlige arbejder.

Når morgenholdet kommer tilbage til afdelingen, er næste hold klar til at køre ud, og hver mand kører enkeltvis på patrulje og kontrolkørsel til kl. 13.

Efter dette holds hjemkomst kører morgenholdet atter ud på alm. patrulje, der varer til kl. ca. 15.

I tiden fra kl. 15.,30 til kl. 17.45 foretager næste hold af motorcykelpatruljerne kørselen i myldretiden, og holder cyklisterne ud til højre. En opgave, der — når folk, trætte af dagens arbejde, aser hjem — kan være endnu vanskeligere end om morgenen, hvor de fleste cyklister som regel er i lidt bedre humør.

Som det vil kunne forstås, har motorcykelpatruljerne mange opgaver at varetage. En af de nyeste opgaver er den nu så populære, gode og praktiske »motorcykel«, knallerten. Denne har jo efterhånden erobret gaderne.

En »Knallert«-pige med raketfart.

Desværre er førernes kørefærdighed ikke altid lige stor, og de færreste tænker på, at med den fart, disse knallert kan køre, kniber det som oftest med at bringe cyklen til standsning.

At føreren ikke altid selv er klar over, med hvor stor hastighed en sådan knallert er i stand til at køre, fik jeg for nogle måneder siden selv syn for, idet jeg under kørsel ad Sallingvej blev opmærksom på en kvindelig knallert-fører, der efter min opfattelse kørte lidt hurtigt. Jeg foretog derefter en hastighedskontrol på hende, og hendes hastighed ad Sallingvej og Jyllingevej viste sig da at være 60 km/t. At hendes kørsel



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

derefter blev standset er måske forståeligt.

Da jeg derefter spurgte hende, om hun var klar over sin hastighed, svarede hun nok så kækt: »En 20 til 30 km.«

Jeg gjorde hende derefter kendt med hendes virkelige hastighed, hvorefter hun svarede: »Gud, så stærkt, og der var endda et lille stykke tilbage i gas-håndtaget endnu.«

Motorcykelpatruljerne benytter udelukkende maskiner af dansk fabrikat til deres kontrolkørsel, og vi har al mulig grund til at være tilfreds med denne maskine, idet den efter såvel ledelsens som vor mening egner sig bedst til kørsel i myldretiden, hvor vi for det meste kører med en hastighed af 20—25 km/t.

Maskinerne er dog også i stand til at køre med de store hastigheder, og er alle forsynet med nøje afkontrollerede speedometre, og er under denne kørsel meget driftssikre.

Efter en motorcykle-»svajer« med 95 km/t gennem børnerigt kvarter.

Desværre er der jo til stadighed en del af de motorkørende, der inden for de bebyggede områder har nogen vanskelighed ved at køre med blot nogenlunde rimelige hastigheder.

Den værste kategori af disse »hurtigkørere«, har vi blandt de helt unge mænd, der farer byen rundt på motorcykler med varelad. Nok kører mange af dem blændende godt, hvilket vi fuldt ud anerkender, men man skal jo hele tiden tænke på, at andre kan fejle.

Jeg har selv haft et tilfælde, hvor en sådan »svajer« kørte 95 km/t gennem et stærkt bebygget børnerigt kvarter med sin motorcykel m/sidevognslad.

Desuden har vi et tilfælde med en erhvervschauffør, der også gennem bebygget område kørte med en hastighed af 105 km/t.

Disse hastigheder vil vel nok de fleste regne for lidt vel rigeligt.

Som tidligere nævnt består motorcykelpatruljerne f. t. af 6 motorcyklister, men forhåbentlig vil det i løbet af ikke al for lang tid lykkes at få patruljerne udvidet, således at flere gader kan gennemkøres på samme tid.

Endnu en ting, der meget vægtigt taler for motorcykelpatruljerne, er disses smidighed i trafikken, idet motorcyklerne jo — i modsætning til de store motorvogne — er meget nemmere og hurtigere at vende omkring med på stærkt trafikerede gader og sætte efter modgående lovovertrædere med.

Også rent nationaløkonomisk må motorcykelpatruljerne være at foretrække, idet de, såvel hvad drift som vedligeholdelse angår, er langt billigere end bilpatruljerne. — En ting vor ledelse da også i høj grad har for øje.

„Motor og Sport“ i pragtbind

D.M.U.s tilbud om levering af indbinding af årgang 1950 af medlemsbladet har vundet så stor tilslutning, at det vil forsinke fremsendelsen en smule. I løbet af en månedstid vil dog antagelig alle, der har ønsket at opbevare deres blade på denne måde, kunne modtage de indbundne eksemplarer.

★

Påskerejser

Kan De tage ferie tidligt i år, så arrangerer Atlas Tourist Bureau dels en 5-dages busrejse til Hamborg og en 10 dages busrejse til Paris. Der startes fra København henholdsvis skærtorsdag og lørdag den 17. marts. Nærmere oplysninger og udlevering af brochurer ved henvendelse til Danmarks Motor Unions sekretariat, Fortunstræde 4, København K.

Med Ib Junggaard på besøg i Guatemala

En passiar om
hverdagsliv,
motorliv og
forretningsliv
på de fjerne
breddegrader

Den energiske og initiativrige Køge-formand Ib Junggaard, har ikke kunnet få afløb nok for sin virkelyst i det blide sydsjællandske landskab, men har i nogle måneder måttet ty til helt andre egne af kloden for at få sin virketrang og sin deraf affødte nysgerrighed med hensyn til, hvordan livet leves under andre forhold, styret.

Her delagtiggør han »Motor og Sports«s læsere i, hvad han har set og oplevet. Småting er det ikke. Han vil sikkert kunne fortælle i timevis om sine indtryk

Guatemala, der er en republik med små 4 millioner indbyggere, ligger lige syd for Mexico, og er altså et af de mange små »overgangslande« mellem U.S.A. og det sydamerikanske kontinent, et af landene på den smalle stribe, som forbinder Nord- og Sydamerika. Det er et land, hvor nyt og gammelt står i et skærende modsætningsforhold til hinanden. Selve landet er fyldt med vulkaner, og man kan jævnligt mærke jordrystelser.

I hovedstaden som også hedder Santiago de Guatemala, er der ca. 1/4 million indbyggere, det er næsten udelukkende guatemalteker og udlændinge, medens landets egentlige indbyggere, *maya-indianerne*, hovedsagelig bor ude i bjergene; deres huse består af bambusrør beklædt med bananblade eller strå.

Når man starter i bil fra hovedstaden som ligger 1495 m over havet op i højlandet, 12.000 fod over havet, har man kun een vej at køre på og den snor sig mellem vulkanerne med nogle hårnåle-sving og nogle svimlende afgrunde, der får hårene til at rejse sig på hovedet af en; der findes ikke den mindste afmærkning eller advarsel om at køre forsigtigt. Dertil kommer, at det er de mest støvede veje, der findes. Det er grangiveligt som om man kører i en aske-skuffe. Hvis man indhenter en anden vogn kan man ligeså godt lade være med at køre for tæt på den, da det er umuligt at se frem foran den for støv. Stigningerne på vejene er så skræppe, at

vognene må have en mindre gearing i bagtøjet for at kunne trække op, selv i første gear.

Oppe i højlandet var vi til et indianer-marked. Der kom indianerne gående dertil med deres varer på ryggen som for 400 år siden. De gik hele vejen, ingen af dem havde en vogn, da de ikke vil kendes ved hjulet, som den hvide mand jo har bragt til landet.

Maya-indianerne anser sig som landets virkelige ejere, hvilket de jo også er, og de foragter den hvide mand. På vejen derop slog jeg ud med hånden for at hilse på en af de vandrende indianere — men undskyld! han tog sin cigar ud af munden og spyttede efter os, han ville skam ikke modtage vor hilsen! Ligeledes ville jeg filme nogle indianere, som sad på markedet med deres lervarer, men de begyndte at kaste med sten, så jeg måtte skyndsomst fortrække.

Der er dog også en del af indianerne, som har fundet ud af, at der kan gøres forretning med de hvide, så de lader sig fotografere for penge.

Motoren på biler og motorcykler mister ca. 20 pct. af deres trækraft oppe i denne højde, så de skal justeres om inden de er til at køre med.

Der findes i hovedstaden mange biler og ikke så få motorcykler, Harley, Puch og Jawa er de mest almindelige.

Det er morsomt at se, at alt hvad der ruller er forsynet med nummerplader: trækvogne, cykler, iskegrovogne

etc. Det er jo lidt mærkeligt at se, men det er, fordi der betales skat af alle køretøjer. Lad os dog ikke tale for højt om det, for så finder Thorkil Livrem måske på nogle nye skatteobjekter herhjemme! Derimod giver indbyggerne kun 2 dollars i personlig skat om året. Det er jo helt eventyrligt at høre for en dansk skatteborger, og det hvad enten han tjener lidt eller meget.

Selve byen har næsten udelukkende huse i een etage af hensyn til jordrystelser. Der findes kun ca. 150 km asfalteret landevej i hele landet, så det er jo ret begrænset hvor man kan køre. I selve byen er de fleste af gaderne dårligere end den værste markvej herhjemme. I regntiden, som er i september, er det umuligt at køre i bil på de veje, der ikke er asfalteret, da veje og gader bliver forvandlet til floder.

Klimaet dernede er ellers det bedst tænkelige oppe i højlandet, men nede ved kysten er der en trykkende hede, solen skinner jo hver dage hele året.

Trafiken er dog meget blandet. Man møder »dollargrin« af nyeste model — og det næste køretøj er en 2-hjulet kærre med hjul så høje som en mand og med 2 okser for.

Indianerne kommer ind fra bjergene, bærende brænde på ryggen. Disse folk er så trænede, at de går med op til 100 kg på ryggen; de har en rem over panden og ned til en bæresele på ryggen og på den måde har de båret deres varer i hundredevis af år. Når de går tilbage til deres landsby, fylder de sten i deres bæresele, for at de ikke skal komme ud af træning med at bære.

Der findes i byen et meget fint stadion med plads til 80,000 mennesker og en cementeret cyklebane, der dog sjældent bliver brugt. Det var måske en idé at tage ned og lave motorløb på deres stadion, da de aldrig har set et sådant. Der er også et pragtfuldt svømmestadion. Alt dette er bygget for nogle år siden til en olympiade mellem de central-amerikanske stater.



»Ib Junggaard i Køge — er værd at besøge ...« Dette forsøger Køge-formanden i 12.000 fods højde i Guatemalas bjergland at fortælle sine små indfødte venner. ... Og nu venter han på genvisit.

Indianer-marked er der daglig i byen, det er indianerne fra de omliggende landsbyer, som kommer med deres varer. Der sælges alt fra appelsiner, bananer og citroner, ja, alle slags sydfrugter, såvel som tøj, som indianerne selv har vævet. Det er ikke den behageligste lugt, der er på et sådant marked, da der også findes alle arter af indvolde fra køer og grise. En af indianernes hofspise er nemlig komaver! Der er ikke noget med at have kødet i køleskab — det ligger frit fremme i denne hede og er tæt besat med fluer. Det ville være ensbetydende med en dødsens alvorlig sygdom, dersom en hvid mand spiste noget af det kød, der sælges her, men den indfødte befolkning kan tåle det; de er jo opfodt med det. Ellers lever indianerne udelukkende af majsbrød, som de selv laver. Alle indianerkvinderne bærer deres byrder på hovedet, enten i en bylt eller i en kurv. Der skydes dagligt en mængde fyrværkeri af i byen — det er befolkningen, der på denne måde holder onde ånder væk fra deres huse eller fra kirkerne.

Gode chancer for dansk eksport.

Vi læser jo alle sammen dagligt i de danske aviser om, hvor galt det er fat med vore finanser og at vi mangler hård valuta, ja, men når man har været en tur i Centralamerika og har set, hvor lidt der gøres for at sæge danske varer her, bliver man noget bitter på de firmaer, som forlængst burde have opdyrket en større eksport til disse lande, der tilsammen er større end Europa. På 10 år er der solgt for 14,000 dollars danske varer til disse lande. Det firma, min broder er ansat i, er startet af to danske forretningsfolk, som rejste der over for at skaffe Danmark en eksport til disse lande og det er bevisligt, at der kan sælges varer. Da min broder for kort tid siden rejste rundt i 3 uger, solgte han for 10,000 dollars danske varer, skønt han ikke havde nogen prøver med



En Guatemala-budcykle med en dansk Diesellaknallert over baghjulet og en klasse bananer over forhjulet. Midt imellem Ib Junggaard.

af nogen art, kun havde danske kataloger med dansk tekst at støtte sig til. Det må vel være sivet ud, at de taler spansk dernede!

Dette danske firma har også alvorlig konkurrence fra de firmaer, som handler med andre landes produkter af samme art, idet der fra de pågældende leverandører ydes en udstrakt kredit, medens danske firmaer forlanger betaling ved afskibning fra dansk havn. Dette vil jo sige, at det danske firma skal have penge stående i varer, som er op til 4 måneder undervejs.

Medens de andre firmaer ofrer store beløb på reklame, har der aldrig været brugt penge til at reklamere for danske varer; man tror åbenbart, at de sælger sig selv, blot de er danske — men der tager man bitterligt fejl.

En anden stor fejl, vi gør herhjemme,

er, at vi ikke har en handelsaftale med disse lande, idet vi så får beregnet en mindre told på vore varer. Det er jo således, at disse lande endnu ikke har fået noget, der hedder varedirektorat. Sælger man en vare til en kunde, kan han frit indføre denne.

Der skulle vel også nok være nogle varer derfra, som vi kunne bruge herhjemme. De dyrker verdens bedste kaffe, bananer, ja, alle arter af sydfrugter.

Jeg havde med mig på min rejse en »Diesella« cykle motor, som vi monterede på en af firmaets budcykler og den vakte opsigt dernede, således at jeg straks fik en ordre på disse motorer. Endvidere solgte jeg batterikabelsko. Stationære motorer og danske spiralbor sælges der mange af dernede.

F. I. M.s præsident død

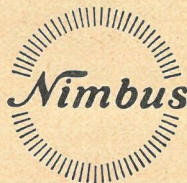
Marcel Haecker.

Til Danmarks Motor Union er der fra Federation Internationale Motocyclistes generalsekretær Loughborough indløbet meddelelse om, at F. I. M.s præsident, *Marcel Haecker*, er afgang ved døden den 8. februar.

Marcel Haecker var F. I. M.s vicepræsident fra 1933 til 1947 og præsident fra 1947 til sin død. Han var almindeligt højagtet og respekteret blandt de delegerede fra de mange landes motor-

cykle-unioner for sin dygtighed og sin retlinethed. Han var respekteret af alle for den store indsats, han i kraft af sit høje æreshverv gennem årene formåede at gøre for motorsporten.

Hans efterfølger vil blive valgt ved F. I. M.s forårskongres, der vil blive afholdt i Stockholm i dagene 21.—24. maj i år.



**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



Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlås fra kr. 46.55
Læderveste med stof og varmt pelsfoer fra kr. 148.00
Oilskindstrakker, sorte, flere modeller, enkelte og med foer fra kr. 37.55
Gummifrakker, sorte, flere modeller, velegnede til motorkørsel.

Stort udvalg i motorhandsker, luffer, huer, hjelme, briller, køretæpper o. s. v.
Orig. engelske TT-hjelme.

Varerne sendes overalt
pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 - Telefon NO 2538

En motorkører lægger op...

Joseph Koch, der med udgangen af 1950 kunne holde 20 års jubilæum som aktiv motorrytter, har nu lagt op.

Koch har den 22. februar åbnet eget autoriseret Nimbus-reparationsværksted på Finsensvej 33 i København, og dermed sagt motorsporten farvel, idet dette efter hans mening vil optage al hans tid.

Der er grund til at sige Koch tak for hans indsats for motorsporten, han er vel den rytter man altid var sikker på ville anmelde sig til et trial, hvor hårdt det end kunne se ud til at blive, såvel konkurrence- som køremæssigt. Blev han ikke nr. 1, var man i hvert fald sikker på at blandt de bedste var han altid, og et var særligt bemærkelsesværdigt hos ham, det var *sportsmanden*, altid det store smil og tilfredsheden ved at have konkurreret med kammeraterne, uanset placeringen, og ikke mindst dette at han altid var første mand, der var færdig med etaperne, ingen unødige ophold — her er der noget at lære af for de kommende nye ryttere. Så er det muligt at de folk, der benyttes til kontrolposter, vil blive endnu gladere, for at give en nats søvn eller en hel søndag til et løbsarrangement. Kontrolposternes indsats er vi tilbøjelig til at glemme.

Josephs indsats i de meget krævende svenske »November-Kåsan« og Majtävling, hans sidevognskørsel på danske rundbaner, og hans ekvilibristiske evner ved rodeo'er og lign. er altsammen kapitler for sig selv, som det vil føre for langt at komme ind på her. Mange vil måske sige at han har haft bedre baggrund for at kunne deltage i så mange løb gennem disse år, end nogen anden har haft, men om så var, kan dog ingen fratage ham, at han er en af de meget få ryttere, der har ydet aktiv



Joseph Koch hopper fra ...!

indsats i en sådan årrække, og stadig i toppen indenfor sit felt, — en stabilitet uden lige. Endog den samme klub har han været medlem af i alle årene. Et er givet: et meget stort publikum over hele landet vil savne ham i den kommende sæson.

En klubkammerat gennem 20 år.

Lørdag den 10. februar blev journalist *Ernst Valentin*, Randers, på repræsentantskabsmødet i I/S Jydsk Motorbane enstemmigt valgt til formand, efter at den hidtidige formand, vognmand P. C. Barchmann Pedersen, Hobro, ikke ønskede at modtage genvalg.

Barchmann Pedersen afløste i bestyrelsen repræsentant N. Vestergaard, Hobro. De øvrige valg var genvalg. Der blev på mødet rettet en stor tak til den afgående formand.



Stormende repræsentantskabsmøde i Fyns Motor Union

Ejner Jensen afløser Arnold Nielsen som formand.

Fredag den 24. februar afholdt Fyens Motor Union repræsentantskabsmøde i Odense.

Det blev et særdeles langvarigt og til tider overordentlig bevæget møde, idet man »strandede« ved punkt 2 på dagsordenen: Prøvelse af mandater.

Man nåede hurtigt til dette punkt, efter at formanden, Arnold Nielsen, havde åbnet mødet og budt velkommen, specielt til præsidenten for Danmarks Motor Union, N. K. Pedersen, og efter at man — som sidste år — havde udpeget kontorchef Jeppesen til dirigent. Det blev måske alle tiders sværeste og delikateste dirigent-hverv.

Ved mandaternes prøvelse gik bestyrelsen ud fra januar-medlemstallet som afgørende for mandaternes antal. Iflg. dette mødte Fyens Motor Sport med 19 mandater for 952 medlemmer, Odin med 8 for 412 medlemmer, Bogense med 2 for 127 medlemmer, Vestfyn med 1 for 76 medlemmer og Svendborg med 2 for 137 medlemmer.

I indkaldelsen til mødet var det præciseret, at man havde lagt januar-medlemstallet til grund for mandat-tallet. Herimod havde »Odin« protesteret i et brev af 17. februar, idet man ville have oktober-medlemstallet lagt til grund, man mente, dette hidtil havde været kotume. I sin indsigelse på generalforsamlingen henviste »Odin«s formand, *Helge Jensen*, til lovenes § 6, iflg. hvilken der skulle regnes med det højeste antal medlemmer i det foregående halvår.

Han blev af dirigenten imødegået med, at dette medlemstal iflg. § 7 kun vedrørte kontingentopkrævning, og dirigenten henviste iøvrigt til lovenes § 10, hvori klubberne forpligtes til at opgive medlemsantallet pr. 1. januar — dette kunne kun være med henblik på det nærforestående repræsentantskabsmøde.

I et forudgående bestyrelsesmøde havde man i halvanden time diskuteret hvilken fortolkning man skulle lægge til grund — uden at nå til enighed; nu fortsatte man denne diskussion i repræsentantskabsmødet i over to timer ekstra — uden at komme sagen nærmere, idet »Odin«-gruppen — d. v. s. alle unionens klubber undtagen Fyens Motor Sport — ikke var til at rokke fra sin opfattelse, nemlig at oktober-medlemstallet måtte være det for mandat-tallet gældende.

Adskillige indlæg lød fra begge sider, en del af dem var til tider ret skarpe i formen. Under diskussionen oplystes det efterhånden, at det — i hvert fald i de sidste tre år — havde været kotume, at man anvendte januar-tallet som grundlag for mandaternes udregning. Dette sammenholdt med lovene skulle give Fyens Motor Sport ret i deres fortolkning af lovene.

Forgæves forligsbestræbelser.

En så dreven og højtanset foreningsmand som *Karl Madsen* havde et par gange ordet for at tale Odin-gruppen til fornuft, men den stod stejlt på det, som den mente var dens ret.

Dirigenten søgte flere gange at bringe dagsordenen videre frem fra dens march på stedet, men uden held.

Lundsgaard, Svendborg, ville henholde sig til, at han havde anmeldt tre mandater uden at møde protest. Formanden for Fyens Motor Union havde overfor ham udtalt, at oktober-medlemstallet var det gældende. *Arnold Nielsen* indrømmede dette, men udtalte, at en senere efterforskning af dette spørgsmål havde omstødt hans første udtalelse.

Vald. Petersen rykkede flere gange dirigenten for en afslutning. Denne forsøgte også flere gange at rekapitulere de faldne udtalelser og dokumentationer til fordel for januar-tallet som det mandatbestemmende, men han fik ikke lov at skære igennem med denne opfattelse.

Endelig foreslog *Foxholm, Odin*, at suspendere mødet i 10 minutter, for at man indbyrdes kunne snakke sammen om en løsning. Dette kunne *Vald. Petersen* ikke se nytten af, når man nu i to timer havde snakket om det samme. På sine 952 medlemmers vegne fandt han ikke nogen basis for suspension.

Dirigenten forsøgte endnu engang at komme igennem med en mandatprøvelse, men det opløste sig i intet.

Helge Jensen foreslog mødet afsluttet og nyt møde indkaldt med juridisk bistand.

Her fremsatte *Karl Madsen* sit andet indlæg, hvori han gik stærkt i rette med *Odin*-gruppen. Han fandt dens opførsel beskæmmende. »I kan ikke være dette bekendt,« sagde han. »dette her er jo helt usagligt — i stedet for at tage et mandfolkestændpunkt og arbejde for sagen.«

Også han foreslog 10—15 minutters udsættelse af mødet.

Foxholm gik atter ind for dette, idet han troede, at man ved at drøfte sagen med kammeraterne nok kunne nå frem til et kompromis.

Mødet suspenderes i 10 minutter.

Derefter holdt man en 10 minutters pause.

Da mødet genoptoges, udtalte *Østergaard*:

— Vi har så prøvet at åbne døren for forhandling — nu må vi se, hvem der vil lukke døren i. Vi har et forslag: — Vi bøjer os for modpartens syn på mandاتبeregningen på den betingelse, at man vil lade *Arnold Nielsen* fortsætte som formand for unionen et år til. Han er en dejlig og reel mand, der ikke vil hælde til nogen side. Og videre foreslår vi, at der som sekretær vælges en jurist.

Vald. Petersen: — Det er et helt andet punkt på dagsordenen. Det, vi drøfter, hedder: Prøvelse af mandater.

Østergaard: — Du har fuldstændig ret i det, du siger — men vil du da lukke døren?

Foxholm: — Det er en fortsættelse af handelen fra i fjor.

Vald. Petersen: — Jeg synes ikke, jeg har mandat til at svare på dette her.

Østergaard efterlyste da et evt. andet kompromis.

Vald. Petersen: — Er det en tilfredsstillende løsning for formanden for Fyens Motor Union?

Arnold Nielsen: — Jeg er glad for, at jeg opholdt mig her inde i salen, mens mødet var suspenderet og klubberne diskuterede. Jeg har allerede i sommer sagt, at jeg ikke ville være formand længere, men lovede det så senere under pres — og jeg har ikke villet svigte et engang givet løfte.

Østergaard: — Kan vi handle? Jeg er stadig til rådighed.

Hans forligsforslag vandt dog ikke gehør.

Ingen »numre« ...!

Østergaard: — Har vi ret eller har vi ikke ret? Har vi lov til at indanke denne sag — om vi skal have 14 eller kun 8 mandater — for jurister? Og kan

vi i den tid stadig få lov til at blive siddende i bestyrelsen? Får vi også påduttet straffe, førend dommen falder? For vi har nemlig før været ude for sådanne numre fra DMU's side.

Præsidenten for DMU, *N. K. Pedersen*, brød her ind og påtalte udtrykket »numre«.

...Dirigentens hammer faldt omgående, og Østergaard undskyldte brødebetyngget.

Præsidenten for DMU, *N. K. Pedersen*, fik nu ordet for at udtale sig i tilslutning til Østergaards mange spørgsmål:

— For mig skulle der ikke være nogen som helst tvivl om, at De ved en hvilken som helst domstol vil kunne blive dømt for unødigt trætte.

Dirigenten foreslog så atter et par gange at skære igennem og få Odinføljen til at bøje sig, men stadig forgæves.

Derefter spurgte Østergaard: — Hvis der opstilles en ny mand til formand — skal han så ikke være upartisk? Vi ved nemlig, Fyens Motor Sport vil opstille *Ejner Jensen*.

Arnold Nielsen: — Jeg vil gerne henstille til Odin, at man akcepterer kendsgerningerne og lader mødet gå sin gang, som det skal og som ret er. Jeg vil meget nødigt være formand. Jeg ved, at jeg har lovet det, men jeg vil være gladest for at være fri.

Helge Jensen: — Ja, så akcepterer vi de 8 repræsentanter, men under protest.

Dines Langæble forlangte protesten tilført protokollen med bemærkning om, at man forbeholder sig ret til at føre sagen videre.

Han spurgte, om de udskudte repræsentanter måtte have lov at følge de videre forhandlinger uden tale- og stemmeret, men dette kunne — efter en længere diskussion — ikke akcepteres.

Da mandattallet dermed kunne fastlægges, gik man over til formandens beretning om arbejdet for det forløbne

år. Af pladsmangel må denne udskydes til næste nummer af Motor og Sport. Regnskabet balancerede med kr. 4.338,57 og udviste en kassebeholdning på kr. 3.325,17, omtrent det samme som året i forvejen.

Et ændringsforslag.

Fra »Odin« forelå der et ændringsforslag til lovenes § 7, således at mandatfordelingen foregik efter en anden skala, stærkt faldende med stigende medlemsantal; forslaget tog direkte sigte på at reducere de meget store klubbers repræsentation. *Vald. Petersen* kunne da heller ikke forstå, at de mennesker kunne forsøge at få gennemføre noget så uretfærdigt. Muligt er den nugældende ordning ikke helt rigtig, men det fremsatte forslag ville dog være en langt dårligere løsning. Forslaget fik 1 blank, 19 nej og 12 ja.

Ved formandsvalget foresloges *Arnold Nielsen* og *Ejner Jensen*. De fik: *Jensen* 18 stemmer, *Nielsen* 13 — og 1 blank.

Vald. Petersen udtalte i den forbindelse, at man havde været glad for *Arnold Nielsen* som menneske og som kammerat, han havde altid haft en god vilje til at gøre et arbejde.

Ejner Jensen takkede for valget og foreslog Østergaard at vente et års tid med at snakke om det, han havde fremsat.

Til sportsudvalget genvalgtes *Lundsgaard*, *Helge Jensen* og *Marius Poulsen*.

Da Østergaard som revisor ønskede at træde tilbage, blev *Sv. Nielsen* valgt.

En tak — og et velkommen.

Som afslutning på mødet havde præsidenten for Danmarks Motor Union, *N. K. Pedersen*, ordet for at takke den afgående unionsformand for et altid udmærket og godt samarbejde inden for DMU's bestyrelse.

Ejner Jensen bød han velkommen til

arbejdet og lykønskede til valget. Han udtrykte ønsket om også med ham at få det samme gode samarbejde, som hans forgænger havde lagt for dagen.

Med de traditionelle leveråb for den afgående formand, dirigenten og Fyens Motor Union sluttede det bevægede møde.

Udholdenhedsløb

Allerede sidste år havde Royal-Motor-Union planlagt at afholde sit stort anlagte udholdenheds-, turist- og pålidelighedsløb for motorcyklister Liège-Milano-Liège, en distance på 2,356 km, men måtte i sidste øjeblik aflyse dette løb, der havde samlet så stor interesse, idet motorsporten siden befrielsen har været i så rivende udvikling.

I år vil dette løb imidlertid blive kørt. Dagene 8-9-10. juni er indtegnet i F.I.M.s løbskalender, og deltagere, der er i besiddelse af 1951 licens og tilsluttet en klub under D.M.U., vil kunne deltage. Start og opløb finder sted foran Royal-Motor-Unions domicil i Liège, og klasseinddelingen følger de af F.I.M. godkendte, altså både inden for solomaskiner og sidevognskøretøjer. Der skal holdes en gennemsnitsfart af 50 km i timen — på autostradaen Turin-Milano dog 72 km i timen. Der er til rådighed til præmier ialt 90.000 belgierfrancs, ca. 10.000 kr.

Der er næppe tvivl om, at de to danske sidevognskøretøjers indsats i forrige års Monte Carlo-løb har betydet fornyet interesse for gennemførelsen af et sådant storstilet udholdenhedsløb.

Ruten for løbet vil komme til at gå over følgende strækning: Liège (Royal-Motor-Union) - Aywaille - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Thionville - Metz - Pont-à-Mousson - Nancy - Neufchâteau - Langres - Dijon - Beaune - Châlons s/Saône - Tournus - Mâcon - Ville-

frange - Lyon - Les Echelles - St. Laurent du Pont - St. Pierre de Chartreuse - Le Sappey - Grenoble - Le Bourg d'Oisans - Col du Lautaret - St. Michel de Maurienne - Lanslebourg - Suza - Turin - Vercelli - Novara - Milano — og tilbage ad samme rute til Liège.

Når disse linier læses vil de endelige propositioner formentlige foreligge godkendt og færdig-redigerede og vil kunne erholdes ved henvendelse til Royal-Motor-Unions Sekretariat, 38, Boulevard de la Sauvenière, à Liège (Belgique). Telegram-adresse: Motor-union-LIEGE, eller ved henvendelse til Danmarks Motor Union, Fortunstræde 4, København K.

Vespa-Scooter sætter verdensrekord

Piaggio & Co., fremstilleren af den berømte VESPA scooter, meddeler, at der den 9. februar på autostradaen mellem Rom og Ostia har fundet et rekordforsøg sted, under hvilket en VESPA scooter, forsynet med en 2-trins kompressor, har erobret verdensrekorden over 1 km for 125 ccm klassen.

Den tidligere rekord var på 161 km/t. VESPA'en opnåede ved det første forsøg (fra Rom til Ostia) en hastighed på 174,148 km i timen, og ved det andet forsøg (fra Ostia til Rom) 167,910 km, hvilket giver en gennemsnitshastighed på 171,-02 km/t.

Sjællands Motor Union

25 års jubilæumsfest

hos »Lorry« torsdag den 14. marts er nu tilrettelagt.

Af det store program fremhæves:

JULIE ENOCH — Europas bedste luftartist.

PILLETTO — Nordens dygtigste jonglør.

Imitatoren ERLANDI, de komiske

PUNCH & PEGGY, samt den svenske sangerinde **VERA STEEN**.

»Landsbyen« er denne aften reserveret **S.M.U.**, og der er kun plads til det antal deltagere, der er i besiddelse af adgangskort.

Har De ikke reserveret Dem plads, må De omgående forhøre hos Deres klubformand, om denne endnu skulle have ledige pladser.

SJÆLLANDS MOTOR UNIONS MOTO-CROSS

På grund af manglende tilslutning er Sjællands Motor Unions moto-cross søndag den 11. marts i Holbæk blevet aflyst.

SPEEDWAY-VERDENSMESTER- SKABERNE

Danmarks Motor Unions sekretariat har modtaget propositioner til verdensmesterskaberne i speedway for 1951 fra The Speedway Control Board i London. Anmeldelsesfristen udløber den 14. april.

★

Danmarks Motor Unions repræsentantskabsmøde er med henblik på motorcykle-udstillingen i Forum i dagene 6—15. april incl. henlagt til den 8. april, for dermed at give deltagerne lejlighed til samtidig at kunne aflægge besøg på udstillingen.

Sæt kryds ved datoen!

MARTS

1. SMK Århus, klubaften.
2. Harley Davidson Kl., junior-øvelse.
3. Lyngby OM, stiftelsesfest. Fredericia AMS, maskebal. Søborg OMK, karneval.
4. SMK København, klubtrial. MC Svendborg, trial.
5. Harley Davidson Kl., generalforsamling.
6. Harley Davidson Kl., klubaften. Nimbus Kl., Kbhvn., klubaften.
7. Aalborg MK, klubmøde. Fredericia AMS, medlemsmøde.
8. Frederiksborg AM, medlemsaften.
9. Harley Davidson Kl., junior-øvelse.
10. Mk. Star, øvelse. Køge SM, klubaften.
11. JMS, repræsentantskabsmøde.
14. SMU, jubilæumsfest.
17. Glostrup OMK, pakkefest. Nimbus Kl. Kbhvn., afslutningsfest m. præmieuddeling. MC Svendborg, øvelse. Harley Davidson Kl., øvelse.

18. SMU, repræsentantskabsmøde. Fyens MS, trial.
20. Harley Davidson Kl., filmaften.
21. Mkl. København og Omegn, stiftelsesfest. Aalborg MK, klubmøde. Fredericia AMS, generalforsamling. Kjellerup OM, bal.
22. SMK København, bal og præmieuddeling. Nordvestsjælland Mkl., trial. Søborg OMK, klubtrial.
24. SM Odin, fest og præmieudd.
28. Nordre Birks Mkl., kursus og instruktion.
29. Glostrup OMK, manneaften.

APRIL

1. Nordre Birks Mkl., øvelse.
2. Mkl. København og Omegn, trialinstruktion.
4. Aalborg MK, klubmøde. Fredericia AMS, medlemsmøde.
5. SMK Århus, klubaften. Frederiksborg AM, filmaften.

SPORTEN HJEMME



Poul Kalør gør klar til næste etape i Nimbus-klubbens trial.

Nimbus-Klubbens nat- og dagtrial d. 10. og 11. februar forløb programmessigt, takket være vore kontroller, dels fra Nimbus-Klubben, dels fra andre klubber, som velvilligt havde stillet folk til rådighed. Vi må foreløbig ad denne vej bringe vor hjerteligste tak. Alle de fynske kørere vil vi sige en speciel tak til, fordi de altid møder talrigt op hver gang, der kaldes til trial, hvorimod de sjællandske og i særdeleshed de københavnske senior-kørere glimrer ved deres fraværelse.

Resultaterne blev:

Senior-solo:

Eivind Hansen, Fyn	1090 »
Jørgen Paaske, Fyn	955 »
Niels Rossel, Sverige	915 »

Junior-solo:

Henry Jørgensen, F.M.K.	1055 »
Erik Christiansen, L.O.M.K.	905 »

Begynder-solo:

John Lindberg*)	975 »
Jacob Lynegaard, Køge	965 »
Carl S. Christiansen, Nimbus-Kl.	960 »

Senior-sidevogn:

Niels E. Hansen, Køge	960 »
Harry Frandsen, M.K.O.	940 »

*) Ved en revision af løbslisterne har det vist sig, at John Lindberg ikke som oprindeligt opgivet blev nr. 3, men placerede sig som nr. 1.

Letvægts-klassen:

Erhard Fisker, Nimbus-Klubben	950 p.
Helge Carlsen, G.O.M.K.	930 »
Sv. Aa. Hansen, S.M.K.K.	600 »
Aage Mørch, M.K.O.	505 »

I marts måned har vi den 6. instruktionsmøde- og klubaften for orienteringsøvelsen den 10., Falkoneralle 96.

Den 17. er der afslutningsfest for vort store vinterprogram og samme aften er der præmieuddeling for nat- og dagtrial og for orienteringsøvelsen d. 10. Vel mødt.

Kontroller og kørere, som deltog i trial og er hjertelig velkommen denne aften.

P. b. v.

Børge Hansen,
Nimbus-Klubben.

Sv. Aage Søgaard tilføjer følgende udmærkede øjenvidne-betragtninger over løbet:

— — —

Jeg vil først og fremmest takke de fynske kørere, som tog herover trods vejret og føret, de vidste, inden de tog hjemmefra, at det ville blive noget i smag med sidste år, og det slog ikke fejl, det var både fugtigt og blødt, og der var nogle af etaperne, som var strenge at komme igennem.

Den svenske kører viste sig at være glimrende, han anede ellers ikke et muk om trial; med lidt forklaring og med Eivin Hansen som fører på natetaperne og Henry Jørgensen på dagetaperne gik det fint, det var nu også en god skole for ham, for de vandt jo hver sin klasse, men det var fint for ham at placere sig som nr. 3 i senior, det er absolut en fin debut. De sjællandske kørere bed også godt fra sig, manne-faldet fra nat til dag var kun ringe: 25 % mod sidste års 40 %.

I senior sidevogn kæmpedes der hårdt om førstepladsen, idet Harry Frandsen og Niels E. Hansen lå lige op ad hinanden. Harry Frandsen førte på natetaperne, det er ikke nemt at sige, om han havde vundet, hvis han ikke havde knækket sit baghjul på Turebylille, for Niels Hansen gav ikke noget væk.

Henry Jørgensen vandt også sin klasse, sidste år vandt han begynderklassen og i år junior, så bliver han ved på den måde, får seniorkørerne en ny konkurrent inden længe. Begynderklassen kom også med en overraskelse, det var den unge *Lynegård* fra Køge, han går til sagen med det samme, han har vist lært noget af Gunnar Due, for der er flugt over feltet, når han er startet. Der var også god konkurrence i denne klasse, for Carl S. Christensen var kun 5 point bagefter. Til slut vil jeg takke de klubber, som var os behjælpelig med kontroller og ure, samt vore egne medlemmer, som hjalp os.

P. k. v.
Sv. Åge Søgård.

Vestfyens trial

Søndag den 25. februar afholdt M. K.V. et meget vellykket trial i terrænet mellem Frøbjerg og Tommerup. Kontrolsted var Frøbjerg Bavnehøj.

Det var meget afvekslende etaper med skov, mose, markvej og bakke. Der forekom kun et enkelt styrt, hvorved der kun skete materiel skade. Resultaterne blev.

Senior solo: 1. Ejvind Hansen, AJS, 400 p. — 2. Jørgen Paaske, AJS, 355 p. — 3. Svend Schmidt, Ariel, 345 p. — *Junior solo:* 1. Arnold Paaske, AJS, 375 p. — 2. Helge Poulsen, AJS, 360 p. — 3. Jørgen Jensen, Java, 340 p. — *Letvægt:* 1. Poul Bøgehøj, TWN, 400 p. — 2. H. Wosny, Puch, 360 p. — 3. Bole-slas Chojnacki, CZ, 340 p. — *Sidevogn:* 1. Kurt Johansen, Nimbus, 390 p. — 2. L. Kr. Karlsen, Nimbus, 370 p.

AAA.

Fyens Motor Sports store forårstrial køres i år den 18. marts. Det vil — som sædvanligt — blive en af forårssæsonens virkeligt store sportsbegivenheder. Fiens Motor Sport har jo håndlaget til at arrangere sådanne store løb, så alting klapper til mindste enkelthed. Det er også årsagen til, at disse trials altid samler så mange deltagere.

Man venter, at et betydeligt antal sjællandske køre vil melde sig til denne jættested — fynboerne er som bekendt aldrig bange for at møde op på den anden side af Storebælt for at konkurrere med deres sjællandske sportskammerater. Her er chancen for at gøre gengæld. Jyderne har aldrig svært ved at finde til de fynske sportsarrangementer.

Løbskalenderen

MARTS

- 4. Motorcykle-Klubben Svendborg trial mc.
- 18. Fiens Motor Sport trial mc.
- 22. Nordvestsjælland's Motorklub trial mc.

APRIL

- 8. Motorklubben København og Omegn trial mc.
- 15. Gladsaxe baneløb. mc.
Kjellerup og Omegns Motorklub Baneløb mc.

Fra Klubberne

Aalborg Motor Klub

arrangerer i marts måned følgende:

Onsdag den 7. klubmøde på »Ankerhus«, der begyndes kl. 20. Husk at klubmøderne afholdes den første og tredje onsdag i hver måned.

Vi er godt i gang med serieskydning, og er også i fuld sving med vore forskellige arrangementer for sommeren.

Vort første løb afholdes i maj måned, til denne tid skal vi have banen gået igennem, der skal nogle steder opsættes nye pæle, men vi regner som sædvanlig med, at medlemmerne vil være os behjælpelige, så vi kan få en god sæson.

Med hensyn til skydningen, oplyser vi, at de, der mangler nogle serier, blot skal komme, der kan altid blive lejlighed til at få de manglende skud.

Hvis vejret viser sig at være nogenlunde i påsken, vil vi forsøge at arrangere ture. Derom vil der blive givet meddelelse i bladet.

Venlig hilsen

H. D.

Bogense Motorklub

Klubben holdt den 27. januar stiftelsesfest på Bogense Hotel, og det blev en både god og fornøjelig fest. Den begyndte med fælles kaffebord, hvor formanden bød velkommen, og derefter læste *Axel Ramhøj* en revy, og så var der præmieuddeling fra vort trial. Derefter tog dansen fat. Den varede til langt over midnat, og flere gange i løbet af aftenen var der optræden af lokale kræfter, som høstede meget bifald.

Henry Christensen.

Fredericia Auto og Motorsport

Lørdag den 3. marts kl. 20 afholdes *maskebal* i »Haandværkerforeningen«s lokaler. Der er præmie for den mest komiske dragt, og for den smukkeste dame-dragt. Billetter á 2,50 kr. pr. person kan afhentes hos kassereren Laurits Madsen, Gothersgade 1.

Knud Vesthedes orkester spiller op til dans.

Endvidere kan meddeles, at der afholdes *ordinær generalforsamling* den 21. marts kl. 20,00 i »Haandværkerforeningen«s lokaler. Dagsorden efter lovene. Husk medlemsmøderne, den 1. og 3. onsdag i hver måned.

A. Hansen,
sekretær.

Frederiksborg Amts Motorklub

Torsdag den 8. marts kl. 20.00 på hotel Kronprinsen, Hillerød, medlemsaften med damer. Program: rejsefilm m.v. (Caltex), fælles kaffebord, uddeling af præmier. Lohman Jørgensen fortæller om Monte Carlo løbet.

Torsdag den 5. april. F.A.M.s store filmsaften for medlemmer med pårørende kl. 20.00 på hotel Leidersdorff, Hillerød. Den kendte foredragsholder og filmsmand Møller Nielsen viser sin pragtfulde Østrigsfilm.

Medlemskortene har været lidt forsinkede, men er nu klar til udsendelse. Vi beder medlemmerne tage venligt imod dem.

Bestyrelsen.

Fyens Motor Sport

afholdt den 3. februar stort karneval i Næsbyhoved skov med deltagelse af ca. 250 medlemmer. — Præmien for den smukkeste damemaske vandtes af frk. *Valborg Jensen* og for den morsomste Herremaske fik *Karl Mouritsen* præmie. — Det var ellers det helt store, og der var en ualmindelig god og festlig stemning lige fra »start« til »opløb«, som først fandt sted så tidlig på morgenen, at deltagerne på hjemturen kunne have set solen stå op i øst, hvis altså solen havde været så rar at skinne den morgen — men det var gråt og surt vejr, som holdt sig hele søndagen, og det var derfor en hel »Uriaspost« den store menneskemængde kom på, da de kom og så på vor tøndeslagning. — Tøndeslagningen fandt sted søndag eftermiddag i Næsbyhoved skov. — Herrene slog katten af tønden pr. motorcykle og damerne pr. apostlenes heste. — Kattekonge blev *Erik Krog*, katteprins blev *Poul Kalør*. Fru *Ellen Jensen* blev kattedronning og frk. *Inge Johansen* katteprinsesse.

Præmierne blev uddelt ved et fælles

kaffebord straks efter tøndeslagningen, og Madsens dejlige varme kaffe og fine fastelavnsboller blev ydet fuld retfærdighed. — Løvrigt var tilslutningen til tøndeslagningen så stor, at den store sal var fyldt.

Vort forårstrial køres den 18. marts.
Svend Nielsen.

Glostrup og Omegn Motorklub

Vi har haft en fin fastelavnsfest for både voksne og børn. Resultaterne blev: Fru H. E. Hansen, kattedronning, Lis Einfeldt, katteprinsesse, Leo Petersen, kattekonge, Gyldenborg, ringrider. Kilometerprøven blev vundet af Fru Strandgård Petersen, nr. 2 fru Johansen. For herrerne, nr. 1 Helge Carlsen (han kan andet end køre J.A.P.), nr. 2 »Skibber«. Bollebidningen blev vundet af Kaj Larsen. Der var bal til ud på natten og alle morede sig fortrinligt.

Pakkefest: Den 17. marts kl. 19,30 og ikke som nogle har fået meddelt den 10. marts skal vi have en af de gode gamle »Pakkefester«. Vi møder på den nye restauration i Turisten »Parkrestaurationen« i Glostrup. Der er lyse, store og gode lokaler. Tag en pakke med hver til en værdi af ca. 2 kr. Højt humør skal medbringes.

Manneaften afholdes på »Parkrestaurationen« i Turisten den 29. marts 1951 kl. 19,30.

Kortlæsningsøvelse afholdes for klubbens medlemmer den 8. april 1951 kl. 9,00. Start fra »Roskildekroen«. Kort over Nordsjælland benyttes.

Glem ikke kontingentet, når I modtager opkrævningen. Jensen stråler som en sol, når pengene kommer hurtigt ind.

Vel mødt til klubbens arrangementer.
Gunnar S.

Harley Davidson Klubben

Husk den 5. marts i »Peter Bangslund« kl. 20 pr.

Søndag den 4. febr. afholdt klubben sin fastelavnsfest ude i Ørholm, og 176 glade H.D.K.'er havde givet møde, og deltog med liv og sjæl i de forskellige konkurrencer, såsom tøndeslagning på motorcykle og ringridning, og ved frokostbordet fik de forskellige præmie-

tagere overrakt deres præmier. Kattekonge blev Poul Hansen. Ringridder Hans A. Jensen og Munken Børge Birch i fin stil.

Festen sluttede med en svingom, og da vi skiltes var alle enige om, at det havde været en rigtig H.D.K.-dag.

Den første klubaften i marts bliver tirsdag den 6. ude i Vanløse og der kan forventes den helt store overraskelse fra festudvalgets side.

Tirsdag den 20. marts har vi igen klubaften og til denne aften er det lykkedes os at få filmen om det store T.T.-løb på Isle of Man 1950, og motorkøreren Sv. Aa. Sørensen har lovet at komme til stede og fortælle os om, hvorledes et sådant løb køres, og hvad der kræves. Ligeledes bliver der vist et par ekstra film. Snyd nu ikke dig selv ved ikke at komme. Fredagene den 2. og 9. marts kører vi de 2 sidste junior træningsøvelser som afslutning på orienteringskursuset. Alle junior køre kan deltage, og vi beder senior køre om at være os behjælpelig med at være kontroller. Lørdag den 17. marts kører vi den øvelse, som blev aflyst den 9. decbr. med start fra Havdrup hotel kl. 19, men nærmere på klubaftenerne.

Husk S. M. U.s jubilæumsfest ude i Lorry den 14. marts. Formanden har endnu nogle enkelte billetter tilbage udover de 55, der er solgt. Du kan nå det endnu ved henvendelse på telefon Eva 8678, hvor du kan få nærmere oplysning.

Du glemmer vel ikke den 5. marts kl. 20 klubbens halvårslige generalforsamling og denne gang er det ude i »Peter Bangslund«, Peter Bangsvej 47. Alle bør møde, husk det nu, glem det ikke, på gensyn!

Angelo. Kastrup 1913.

Kjellerup og Omegns Motorklub

afholder bal på Schous hotel onsdag den 21. marts kl. 19,30.

Vi starter med forevisning af motorfilmen »For fuld Speed«, og derefter spiller musikken op til dans i den festligt pyntede sal.

Medlemmer af de omliggende byers motorklubber indbydes og opfordres til

at møde talrigt, da vi regner med at få en fornøjelig aften.

Desuden opfordrer vi Kjellerup Motor Klubs medlemmer til at møde op på *Hingebanen*, da vi har et stort stykke arbejde at gøre her i foråret.

Skr. Bent Mogensen, Vestergade 11.

Køge Sports-Motorklub

Lørdag den 20. januar holdt klubben medlemsmøde på hotel »Hafnia«; der var mødt ca. 25 medlemmer, og forskellige emner blev drøftet. Bl.a. vedtog man at slå katten af tønden på Tureby kro.

Dette arrangement løb af stabelen den 19. februar. Der var mødt ca. 20 medlemmer. 10 deltog i tøndeslagningen, og efter en halv times voldsomt bombardement af tønden, faldt katten ved *Kurt Sørensens* slag; han blev hermed kattekonge. Lørdag den 10. marts afholdes næste klubaften, denne gang med damer, og der vil blive dans, præmieuddeling fra vort klubtrial og præmien til kattekongen vil ved samme lejlighed blive overrakt.

Sidst i måneden vil der blive afholdt endnu en klubaften, hvor formanden *Ib Junggaard*, vil vise nogle herlige films fra Amerika, udelukkende omhandlende fart og spænding.

Op så er der en lille *opsang* til medlemmerne: skal disse arrangementer fortsætte, må det være givet, at mange flere møder op, altså den 10. marts må vi se mange flere. Det giver jo også bestyrelsen større lyst til dette arbejde, hvis der virkelig vises interesse for det.

Lyngby og Omegns Motorklub

Vor 5 års stiftelsesfest holdes på hotel »Lyngby« den 3. marts kl. 20 meget pr. altså. (Gøglervognen kommer til Lyngby) lørdag den 3. marts og vi indbyder hermed medlemmerne med venner og bekendte til en munter aften og dans efter *Jørgen Damgårds* gode orkester. Medlemmer fra andre klubber, som har interesse af det, er hjertelig velkommen.

P. b. v.

E. Jensen, sekretær.

Motorklubben »København og Omegn«

Onsdag den 21. marts kl. 19.00 prc. møder vi alle op med vore damer til klubbens 10 års stiftelsesfest på Gimle. Prisen bliver kr. 10 pr. kuvert (suppe, steg og edssert). Indtegningen slutter fredag den 16. marts, indtegningskort bliver tilsendt.

Søndag den 8. april har klubben åbent trial, mødested Bloustrød kro kl. 8 morgen. Alle etaperne ligger, som sidste år, samlet på Høveltejrens terræn. Medlemmer, som vil være os behjælpelig som kontroller, bedes snarest henvende sig til *Valther Jensen*, Sct. Hansgade 21, telf. nora 4995. Anmeldelse af ryttere modtages samme sted.

Instruktionsmøde afholdes på Gimle mandag den 2. april kl. 19.30 af hensyn til det trykte program, må de deltagende ryttere anmelde sig senest denne dag.

K.-A. taga 4180.

Motorklubben Vestfyen

Medlemsmødet i februar havde god tilslutning. Vi havde som sædvanlig en del gode films, derefter var der kaffebord, hvor førstelærer *Fogt Hansen* underholdte.

Medlemsmødet i marts byder ikke på film, men derimod en rigtig hyggelig aften, hvor forstander *Thorvald Hansen*, Nr. Søby, vil underholde med sine muntre fortællinger. Reklame skulle være unødvendig til denne aften.

Sekretæren.

Motorcykle-Klubben Svendborg

Klubbens ordinære generalforsamling afholdtes den 27. januar i »Borgerforeningen«. Der var god tilslutning, og det blev virkelig, hvad man forstår ved en generalforsamling. Fra valg til dirigent til valg af kasserer gik alt planmæssigt, men så brød stormen løs, idet der herskede delte meninger om kassererens, den øvrige bestyrelses samt revisorernes rettigheder og pligter. Enden blev dog, at kassereren *Hans Christoffersen*, der iøvrigt har gjort et stort arbejde ved kontingentoprævningen, lod sig genvælge, ligesom den afgående revisor, *P. E. Beck*, blev genvalgt.

Af bestyrelsen afgik *Jens Rasmussen*, der efter mange års trofast arbejde for klubben, ønskede at trække sig tilbage til hjemmelivets hygge, samt *Egon Rasmussen*. Genvalgt blev *Svend Nielsen* og *Poul Madsen*. Nyvalg: *K. E. Brandt* og *Gunnar Kastrupsen*.

Søndag den 4. februar var der fastelavnsfest i »Fælden« til August Nielsens fortræffeige 1-mands »orkester«. God tilslutning og højt humør. Ved det fælles kaffebord var der præmieuddeling fra klubbens første åbne trial i Håstrup den 12. novbr. 1950.

Det første åbne trial i år afholdes den 4. marts. Denne gang har vi »enere« på løbsdagen, så vi håber at se alle »kanonerne«. Vil I ikke deltage, kan I i hvert fald hjælpe lidt til eller se på. Det er alle pengene værd! Mødestedet er *Gudme hotel*, og det er kl. 8 det foregår.

Lørdag den 17. marts holder vi en lille øvelse. Vi mødes kl. 19 ved Kværndrup station.

— — —
Efter at Hans Christoffersen og P. E. Beck har meddelt, at de ønskede at udtræde af klubben, til trods for, at de på den ordinære generalforsamling modtog genvalg, blev der den 7. februar afholdt *ekstraordinær generalforsamling*. Forsamlingen afgav et tillidsvotum til den resterende del af bestyrelsen, hvorpå malerm. *Brandt* blev valgt til ny kasserer, og 1. suppleanten, *Finn Carlsen*, rykkede ind som revisor. Til nyt bestyrelsesmedlem valgtes *E. Nicolajsen*.

Bestyrelsen håber herefter at få ro til at arbejde i klubbens interesse, så jubilæumsåret kan komme til at stå i sammenholdets og kammeratskabets tegn.

G. K.

Nimbus Klubben, København

Ved vort karneval, som blev afholdt den 3. febr. var samlet godt 100 medlemmer, og jeg tør nok sige, at det forløb lige så godt som forrige år, om ikke bedre. Vi holdt kun ud til kl. 2, da vi skulle til fastelavnsfesten på Buddinge kro dagen efter.

Vi havde ikke ventet mange denne dag, men salen blev alligevel godt fyldt.

Præmietagerne ved karnevallet blev: 1. pr. dame: *Henny Hansen*, 2. pr. dame: Fru »*Legetøjs-Ole*«. 1. pr. herre: *Børge Hansen*, 2. pr. herre: *Carl Nielsen*.

Ved fastelavnsfesten blev: Kattedronning: *Klingenberg*. Dronning: *Aase Eliassen*. Prinsesse: *Ilse Olsen*.

Nordre Birks Motorklub

Generalforsamling afholdtes den 3. februar på Gentofte hotel med *Alf. Sørensens* som dirigent.

Formanden aflagde beretning, som blev godkendt. Regnskabet var fremlagt og blev godkendt. Under valg meddelte formanden, at han ikke ønskede genvalg, men efter flere opfordringer fra forsamlingen indvilligede *Oluf Jensen* i at fortsætte som formand. *E. Jørgensen* blev genvalgt som sekretær, *Chr. Nielsen* blev valgt til bestyrelsessupl., *Alfred Sørensen* blev genvalgt til Revisor og *Gregers Lauridsen* som revisorsupl.

Ordningen med udlejning af sommerhus fra sidste år blev vedtaget uforandret også for i år, men med den rettelse, at medlemmer, der vil leje huset i sommer, skal melde sig inden 15. april til formanden.

Med et leve N. B. M. sluttede generalforsamlingen.

Søndag den 1. april afholdes en træningsøvelse i orientering for klubbens medlemmer, og onsdag den 28. marts kl. 19 på Gentofte hotel et kursus i kortlæsning.

Lørdag den 21.—Søndag den 22. april afholdes en nat- og dag-orienteringsøvelse med instruktion og tilmelding på Gentofte hotel onsdag den 28. marts kl. 20. Agiter for tilslutning til disse øvelser.

Sekretæren.

Nordvestsjællandss Motorklub

Til tøndeslagningen den 4. februar var der god tilslutning såvel eftermiddag som aften. Kattedronning blev *Arne Jensen* og kattedronning *Karen Krogh*.

Ved spisningen på restaurant »Gisseløre« uddelte formanden præmier til vinderne i efterårets kortlægningsøvelse og trial, og efter spisningen var der dans.

Torsdag den 22. marts (Skærtorsdag) afholder vi vort trial med hovedkontrol og mødested på Højby hotel i Odsherred. Der køres på 5 etaper. Bestyrelsen håber, at alle medlemmerne vil møde op og give et nap med, hvor det tiltrænges.

Har I husket at forny licens?

Aksel.

Sports Motor Klubben Århus

Søndag den 4. februar afholdt klubben sin første fastelavnsfest med tøndeslagning og ringridning på Riisvangens stadion med et meget stort deltagerantal — ikke mindre end 28 af klubbens medlemmer var mødt op. Det blev ganske vist et par kolde, men morsomme og spændende timer; det var morsomt at se den del af medlemmerne, der mødte op i deres fantasifulde dragter. Særlig Jimmy Holst, Carl Hansen og Øjenholt gjorde mægtig lykke.

Kattekongen blev *Carl Hansen*, ringrider blev *Robert Berke Jørgensen*, dagens bedste kostume *Carl Hansen* og *Jimmy Holst*.

Om aftenen mødtes vi til bal og underholdning hos Foldager. 95 % af medlemmerne var mødt op, og alle var de mødt med deres bedste humør. Flere af medlemmerne viste i aftenens løb deres fremragende evner til at optræde, dels som musikere, sangere og komiske dansere. Der er virkelig gode emner til klubbens revy, når denne engang bliver virkelighed. Tøndeslagning for damerne vakte vild jubel, ikke mindst da flere af damerne viste en sådan iver for at slå tønden ned, at de tabte balancen.

Kattedronning blev *Ester Rasmussen*.

Festen varede til kl. 4, så det må jo være et godt varsel for klubbens fremtidige fester.

Klubben har i februar haft en medlemsfremgang på 24, så har du en god motorkammerat er det selvfølgelig naturligt, du får ham ind i klubben.

Husk klubaftenen den første torsdag i måneden hos Foldager. *Rob.*

Sports Motor Klubben »Dan«

Klubbens generalforsamling den 13. februar var den hurtigste i klubbens historie — den tog ca. 70 minutter. Men

der burde være mødt mange flere medlemmer.

Økonomien er bedret en del det sidste halve år takket være vore medlemmers store indsats ved salget af lodsedler i efteråret. Der er dog for mange medlemmer, som er bagefter med at betale kontingent.

Alle valg var genvalg.

Stiftelsesfesten den 17. februar var i det store hele en vellykket fest.

Det er bestyrelsens agt at søge arrangeret en bustur til motorcykleudstillingen i Forum i april måned. Herom vil medlemmerne modtage nærmere oplysning. *B. T.*

Sports Motor Klubben

»København«

Klubben afholdt fastelavnsfesten på Jægerkroen søndag den 4. februar, hvor alt forløb med liv og lyst og medlemmerne var mødt godt op. Der var adskillige, der havde pyntet sig selv og cyklen, mest lykke gjorde hr. og fru *Andersen* som P. 61.

Kl. 12 fortæredes den medbragte mad, og derefter gik man over til tøndeslagning for herrer, damer og børn, samt ringridning, hvor der kæmpedes om en vandrepræmie, i form af et motorbælte belagt med sølv, udsat af værten (*Søren*).

Følgende blev præmierede: Stavkongen *Sv. O. Nielsen*. Kattekonge *Erik Pedersen*. Sørensen vandrepokal *Børge Larsen*. Stavgdrønning *Edith Pedersen*. Kattedronning fru *Willy Walther*. Børnenes stavkongen *Erling Kragh*, kattekongen *Verner Walther*. Dronning *Lilly Walther*. Ringridning: Sørensen vandrepræmie *Helge Grevitz*. De bedst maskerede: Hr. og fru *Andersen* 1. pr.

Der afholdes klubtrial den 4. marts. Der er givet instruktion i klublokalet. Iøvrigt kan det meddeles, at klubben afholder bal og præmieuddeling fra trial den 4. marts samt for årets bedste præstation for solo og sidevogn i Nørrebros Landsby, Korsgade 45, skærtorsdag den 22. marts kl. 19 pr. Der bliver kun adgang for medlemmer med gyldigt medlemskort.

S. W., Taga 6139 v.

Sports Motorklubben Odin

Fastelavnsfesten den 4. februar havde samlet mange af vore medlemmer. Ret præcist gik vi til det store kaffebord, og da det jo var meget koldt den dag, nød vi alle kaffen med de dejlige fastelavnsboller til. Ved kaffebordet gik samtalerne livligt, og da der blev budt velkomme, gik de mest hårdføre ud i kulden, medens de mere forfrosne tog ophold ved de store vinduer for at se på tøndeslagningen.

Første tønde eller rettere tønder var for børnene og for herrerne, som pr. motorcykle eller knallert slog nogle drabelige slag. Kattekonge blev *Ivar Rasmussen*. Det blev så damernes tur og her vandt *Karen Petersen* (forlovet med *Ivar Rasmussen*), så det blev et rigtigt Kongepar, vi kårede og kronede.

Da det var vel overstået, gik vi hver til sit, men de ca. 75 deltagere var enige om, at det havde været en god eftermiddag.

I *marts* er der jo 2 trials her på Fyn, og dersom nogle af vore kørere tænker på at deltage, så henvend jer omgående til klubben, såfremt I skal have jeres licens fornyet.

Påskelørdag den 24. *marts* holdes på *Skandia* en stor fest med medbragt madkurv. Der bliver præmieuddeling fra vort trial, og efter denne bliver der bal til ud på de små timer. Bestyrelsen har forskellige overraskelser i baghånden.

Vi vil nu indføre nogle månedlige klubaftener, og der vil blive lejlighed til forskellige spil etc.; vi håber, der vil møde mange af vore medlemmer. Nærmere dato vil tilgå hver enkelt.

FOX

Sundby Motor Klub

Fastelavnsfesten den 28. januar på Storemagleby kro havde god tilslutning med 40 børn, der fik en pose med godter. Ved tøndeslagningen blev følgende kattedronning og -konger. Damer: *Lillian Hjort Petersen* — Herrer: *Ernst Michaelsen* — børn: *Vilh. Nellemann jr.*

Henning Færdig var så godt maskeret og havde samtidig pyntet sin cykle så godt, at han kunne tage konkurrencen

op med hvemsomhelst og blive præmieret for begge dele.

Badeturen den 18. februar forløb godt, og deltagerne havde en god dag, selv om tilslutningen ikke havde det omfang, der var ventet.

P. k. v.

B. Aa. S. Petersen.

Søborg og Omegns Motorklub

Sidst i januar afholdt klubben en lille natorienteringsøvelse over 60 km i omegnen af Bregnerød. Tilslutningen var ikke overvældende, idet alle solokørere glimrede ved deres fraværelse. Måske var det snevejret og de glatte veje, der var årsagen til det. Der er således god grund til at respektere sidevognskørernes præstationer på de ufremkommelige og glatte veje. Den tidligere trialmeister, *Walther Jensen*, viste også her glimrende egenskaber i denne sportsgren. Bl. a. gennemførte:

Walther Jensen, MKO, obs. *Harald Ingvordsen*. — *Gunnar Christensen*, SOMK, obs. *Ib Rasmussen*. — *Hans Nordahl Rasmussen*, SOMK, obs. *J. Brænholt*. — *Helmuth Bayer*, MKO, obs. *F. Bayer*. — *Axel Vang Hansen*, SOMK, obs. *Svend Hansen*.

Ved fastelavnsfesten på »Lunden« tilbragtes et par fornøjelige timer med tøndeslagning og andre løjer. Kattekonge- og dronning blev henholdsvis *Axel Vang Hansen* og *Sussi Vang Hansen*. Ringrider blev *John Havnbo*. Der sluttedes med kaffebord og præmieuddeling.

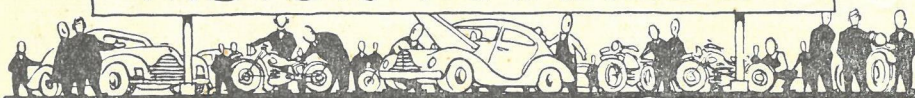
Lørdag den 3. *marts* afholdes karneval på »Emdruplund« kl. 20. Mød op denne aften og tag venner eller bekendte med, så skal det blive en fornøjelig fest, og Hillingsøe pynter salen. Så vidt muligt møder vi alle udklædt, der er præmie til den bedst maskerede. Billetter fås hos bestyrelsen à kr. 2.50 pr. stk.

Den 22. *marts* (Skærtorsdag) afholdes der trial, men herom nærmere i klublokalet.

En tak fra *Walther Hansen* for de smukke gaver og den pæne fest, kammeraterne holdt ved hans tilbagetrædelse fra bestyrelsen efter 18 års virksomhed.

Egon - telf. SØ126.

MOTOR - MARKEDET



København

MOTORTØJ REPARERES

og omforandres. *Buntmager K. H. ANDERSEN*,
Blågårdsgade 44 kld. — Tlf. Nora 6219

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

AALBORG

Telefon 7952

MOTORCYKLER

Eiler 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

MOTORCYKLER

Reserve dele — Tilbehør

Matchless . Terrot . James . AJS

MOTOR-DEPOTET

Nørregade 12

Telefon 13835

TRIUMPH - DOUGLAS

Specialværksted for Motorcykler

AABO-MOTOR

Gl. Munkegade 4 — Aarhus — Tlf. 599

Kerteminde

Svend Schmidt Kerteminde Tlf. 628

Motorcykleværksted . Reserve dele

Olie . Udstyr . BSA Køreskole

Odense

A. J. S. Odense

MATCHLESS — JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen — Tlf. 545 (lokal 6)

Randers

— 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

Danmarks Motor Union: Præsident: fabrikant *N. K. Pedersen*, Vasbygade 54, Kbhvn. SV. Tlf. Eva 5068.

Sekretariat og redaktion: Fortunstræde 4^o, København K. Telf. Palæ 6368. Postgiro: 286 97.

Fyens Motor Union: Formand: kørelærer *Arnold Nielsen*, Torvet 27, Bogen. Tlf. 415.

Sekretær: *Aage C. Nielsen*, Mageløs 10, Odense. Telf. 8967.

Jyllands Motor Sportsunion: Formand: *Kaj O. Nielsen*, Dannebrogsgade 52, Aalborg. Telf. 6762.

Kasserer: *Peter Franck*, Absalonsgade 2, Silkeborg. — Sekr.: *H. Damborg*, Vesterbro 12, Aalb., tlf. 7271.

Lolland-Falsters Motor Union: Formand: *Anton Hansen*, Maribovvej 35, Saxkøbing. Telf. Saxkøbing 4520.

Sjællands Motor Union: Formand: faktor *Poul Rasmussen*, Bispeparken 5, København NV. Tlf. Taga 7228.

Sekretariat: *Ingemannsvej 5*, København V. Telf. Luna 155.

»Motor og Sport«s redaktion: Vingaardsallé 16, Hellerup. Telefon Helrup 3410.

Ansvarshavende redaktør: *Carsten Meyer Petersen*.

Annonceekspeditionen: Fortunstræde 4^o, Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.

Ekspeditionen: Fortunstræde 4^o, Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.

Alle henvendelser til Danmarks Motor Union sker til Fortunstræde 4, København K.

Johs Lyngby. Gladsaxevej 20
Ta. 6139. Vega-Vestergaard. Lyngby

Jyllands Motor Sportsunion

TIL KLUBBERNE!

Ordinær repræsentantskabsmøde
afholdes i Jyllands Motor Sports-
union, søndag den 11. marts kl. 10
pr. på hotel »KLOSTERGARDEN«
i Århus.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Konstatering af klubbernes
møderet og stemmetal.
3. Protokol.
4. Beretning.
5. Regnskab.
6. Eventuelt indkomne forslag.
7. Valg af 3 bestyrelsesmedlem-
mer (de afgående er: Peter
Frank, Poul R. Sørensen og
Hans Damborg).
8. Valg af 2 suppleanter.
9. Valg af 2 revisorer (de afgå-
ende er: Viggo Rubin og Niels
Westergaard).
10. Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet på
mødet, skal være sekretæren i
hænde senest 3 uger før mødets af-
holdelse.

Adgang til mødet har klubbernes
formænd, evt. stedfortrædere med
fuldmagt, samt en bisidder, der
dog ikke har tale- eller stemmeret.

Husk at medbringe medlemspro-
tokol ifølge lovens § 7.

De, der ønsker værelse for nat-
ten mellem lørdag og søndag, be-
des i god tid rette henvendelse her-
om til hr. Poul R. Sørensen, telefon
Århus 5802.

Med hilsen

Kaj O. Nielsen,
formand.

Sjællands Motor Union

SJÆLLANDS MOTOR UNION

afholder

ordinær repræsentantskabsmøde
søndag den 18. marts kl. 10 pr.
i »Karnappen«, Niels Hemmingsens-
gade 10, København. — Dagsorden
i henhold til lovene.

P. b. v.

Edgar Hansen.

DANMARKS MOTOR UNION

Ordinært repræsentantskabsmøde

afholdes søndag den 8. april
kl. 10 i »Karnappen«, Niels Hem-
mingsensgade 10, København.

DAGSORDEN:

Valg af dirigent.
Konstatering af møderet og
stemmetal.
Beretning.
Regnskab.
Lovændringer.
Forslag.
Valg af
Vicepræsident.
2 medlemmer til sportsudvalget.
2 revisorer.
Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet, skal
være D.M.U.s sekretariat i hænde
senest tre uger før mødet.
Kun klubber, for hvilke der er ind-
betalt kontingent for april kvartal,
har adgang til mødet.

Bestyrelsen.