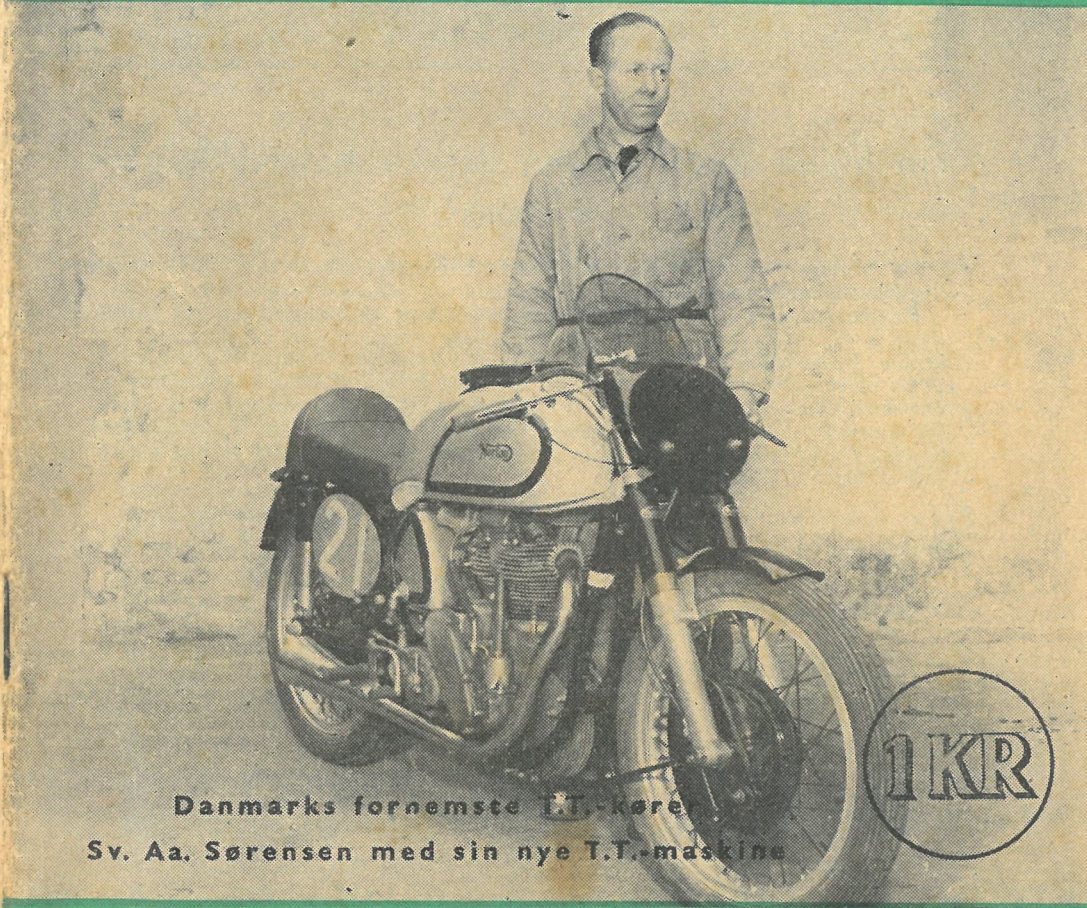
MOTOR BLADET

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



Danmarks fornemste T.T.-kører
Sv. Aa. Sørensen med sin nye T.T.-maskine

1 KR

FEBRUAR 1952 34. ÅRG.

Nu

er det tiden at give motorcykle-importen

FRI

Se **Motorbladets** interview med importør-foreningens formand **side 40**

Fra hvilke lande er den danske motorcykle-park kommet?

En oversigt over fra hvilke lande der er importeret motorcykler til Danmark har ikke tidligere været foretaget.

Sammenslutningen af Fabrikanter og Importører af Motorcykler har i disse dage ladet udarbejde en sådan opstilling, som utvivlsomt vil interessere i vide kredse. **Motorbladet** bringer nedenfor den letoverskuelige oversigt. Vi bemærker, at de nævnte importtal **også** omfatter importen af **stel,** antallet af disse findes i parentes, idet vi samtidig gør opmærksom på, at tal for stel væsentligst kun forekommer for årene før krigen. I 1950 indførtes der dog 22 stel fra England. Disse er ikke medregnet, idet der ikke synes at være givet bevillinger til indførsel af dele til samling efter krigen.

	1937 Stk.	1938 Stk.	1939 Stk.	1940 Stk.	1945 Stk.	1946 Stk.	1947 Stk.	1948 Stk.	1949 Stk.	1950 Stk.
Belgien							1	19	15	3
England	601	974	1061	97	89	2633	35	339	495	514
Frankrig					1	1			314	143
Italien						1		1	1	18
Sverige					7	16	27	14	22	122
Czekoslovakiet							61	248	237	152
Tyskland, Vest	146	247	239	99	118	25	4	6	5	167
Tyskland, Øst										
U. S. A.			1		2	3	7	13	11	9
Østrig								45	144	446
Andre				1	5	22	28	12	24	18
Ialt	**747**	**1221** (127)	**1301** (355)	**197** (11)	**222**	**2701** (5)	**163** (5)	**697** (1)	**1268**	**1592**

Gennemsn. oplag pr. nr. for året 1950/51 iflg. Dansk Oplagskontrol: **8.065 ekspl.**

MOTORBLADET

(MOTOR OG SPORT)

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

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

1952 **FEBRUAR** **34. årgang**

Carlsen - og motorsporten

Med fare for at de 95 procent af mine læsere vil vrænge et »æv, hvad skal vi nu høre om ham for her i MOTORBLADET«, kan jeg alligevel ikke lade være med at fremkomme med nogle bemærkninger i forbindelse med den Carlsen mod hvem en hel menneskeheds spændte opmærksomhed var rettet igennem 2—3 uger.

Igennem et par uger oplevede en blasert læseverden at se øst-vest-problemerne, den kolde krig, den varme krig og den mere lunkne krig, fortrængt fra forsiderne til fordel for en dansk sømand. Det var befriende at opleve, at der er andet, der kan optage menneskenes sind og tanker end rygter om og frygt for krig.

Og hvorfor blev da denne unge danske kaptajn i den grad genstand for en hel verdens opmærksomhed og sympati, ombølget af hvert tænkende menneskes varmeste tanker og ønsker — uanset klasse, hudfarve og religion?

Det skyldtes alene dette menneskes karakteregenskaber, hans mod, snarrådighed og dømmekraft.

Derfor var det, kaptajn Carlsen blev beundret og tiljublet, hvad han absolut ikke havde ønsket, endsige anglet efter. Det var kun en spontan reaktion hos den menneskehed, der havde levet med ham i hans dåd og uforbeholdent beundret hans menneskelige egenskaber.

Det, som vi alle efter denne hændelse kunne ønske er, at Carlsenstemningen, Carlsen-ånden, må leve videre. For os alle indebærer begivenheden en morale.

Især da for dem, der tidligt og silde ser med foragt på motorsporten og rakker ned på dens udøvere, fordi de anser den for urimelig farlig og risikofyldt.

Men det er jo netop de karakteregenskaber, som gjorde kaptajn Carlsen så beundret, som vi opelsker gennem vor kære motorsport. Det er den ånd, der besjæler kaptajn Carlsen, som sætter det enkelte menneske i stand til koldblodigt at se faren i øjnene, fuldt vidende om den risiko, det indebærer, men parat og rede til at møde den — modig og uforfærdet.

Det er denne kostelige arv af karakteregenskaber, som vi må søge at hæge om, hvis mænd fortsat skal have lov til at leve og handle som mænd.

Hvorfor skal da en så overvejende del af den offentlige mening verden over

vise de forskellige former for sport, der rummer farefyldte og risikofyldte momenter, en kold skulder?

Det er da ulogisk: På samme tid at lovprise og berømme Carlsen-ånden... og at nægte ungdommen muligheder for at udvikle den!

At kaptajn Carlsen er en ivrig motorcyklist understreger kun denne moral. Han er endda en så bebejstret motorcyklist — med mange års erfaring — at han har gjort sig det til en regel altid at medbringe sin sidste nye model på dækket af sit skib som rejsegods.

Ganske naturligt har det ansete »Motor-cycling« da også en leder-artikel i sit nummer for den 17. januar helliget Carlsen og Carlsen-ånden, og derfor håber vi, at vore læsere tilgiver, at også vi har det.

Red.

En motorpolitik, der har kostet landet dyrt

Formanden for Motorbranchens Fællesraad, direktør B. Bülow-Jacobsen, om motorsituationen i dag.

Formanden for Motorbranchens Fællesraad, direktør **B. Bülow-Jacobsen** gør status over den danske motorbranches stilling med disse linjer:

— Danmarks motorpark, der her ved årsskiftet omfatter ca. 230.000 køretøjer, repræsenterer til trods for sin høje alder og ringe kvalitet en væsentlig del af den danske nationalformue, en del, som samfundet har røgtet særdeles dårligt i de senere år. Det har ikke skortet på advarende ord fra motorbranchens side, men det synes dog ikke at have haft nogen væsentlig indflydelse på forholdenes udvikling.

Motorbranchen har sine repræsentanter over hele landet — helt ned til den mindste landsby, og den beskæftiger en stor del af den arbejdende del af den danske befolkning. Dens investeringer løber op i mange milliarder, og dens omsætning udgør en væsentlig del af landets samlede omsætning.

Motorbranchen har stadig overordentlig store vanskeligheder at kæmpe med. Branchens økonomi har altid været baseret på salget af et betydeligt antal køretøjer, og uden dette salg har man vanskeligt ved at klare sig. Det kunne jo synes, at det enormt forøgede arbejde med vedligeholdelse af de udslidte køretøjer skulle give nogen kompensation herfor, men værkstedsdriften har aldrig været lønnende med de priser, der forlanges her i landet, hvor man kun beregner timepriserne med 50—65 pct af, hvad man f. eks. beregner i England og Holland, hvor arbejdslønnen endda er væsentlig lavere.

Den handelspolitik, der har været ført, har været meget kostbar for landet, idet motorparken nu er kommet ind i en sådan tilstand, at der efter handelsministerens skøn, som jo nok skal være konservativt, øjeblikkelig burde importeres 70.000 nye personbiler, et tal, der svarer til den svenske årsimport i de senere år, men som langt overstiger Danmarks økonomiske evner.

Hvad med motorcyklerne?

Når man har turdet frigive lastvognene,skyldes det formentlig de stærkt strammede pengeforhold, der også nok vil lægge en vis dæmper på købelysten. Dette vil medføre, at der kommer til at gå mange år, inden last- og varevognenes gennemsnitsalder, der nu formentlig ligger omkring $10^1/_2$ år, kommer ned på et fornuftigt tal.

Tilbage bliver så problemet med vore ca. 43.000 motorcykler og ca. 116.000 personvogne. De sidstes gennemsnitsalder må nu eferhånden være nået op over 14 år. Angående motorcykler har man ikke hørt noget til planer, men til løsning af vognenes problem har man planlagt at indføre mellem 6-7000 personvogne i det kommende år. Dette er praktisk taget in-

gen løsning, idet et sådant tal ikke engang er nok til at standse gennemsnitsalderens stadig vækst.

Skulle økonomien ikke tillade Danmark en forøget import, hvoraf motorkøretøjerne kan få deres andel, så må tiden være inde til at lade andre varegrupper afgive noget til den forsømte motorpark, — det omvendte har alt for længe været tilfældet.

VINTERVEJR OG GRUSNING

Et forslag til nedsættelse af ulykkerne.

Endnu engang er vinteren over os — som vi vel kunne vente på denne årstid — og atter konstaterer motorfolket efter de første opvågninger til de spejlglatte veje, at grusningen sker for langsomt.

Det var MOTORBLADET, der for et års tid siden ret stærkt påtalte den — efter vor mening — mangelfulde grusning af de isglatte veje rundt om i landet. I den artikel, hvori vi trak problemet frem til debat, anførte vi flere eksempler på, hvilke ulemper forsømt grusning medførte for trafikken udover de rent ulykkevoldende hændelser — nemlig bl. a. at de internationale lastbil-vogntog måtte standse ved foden af bakkerne ved de østjydske landeveje, fordi de ikke var i stand til at forcere dem — og den enorme stigning i skadesanmeldelserne som følge af motorulykkerne med de deraf følgende mangedoblede reparationsudgifter.

Vor artikel blev dengang citeret vidt og bredt, formentlig fordi man anså de argumenter, vi deri fremførte for så indlysende rigtige.

I sit sidst udkomne nummer har Kongelig Dansk Automobil Klub i sit medlemsblad »Auto« anmodet formanden for amtsvejinspektørerne, amtsvejinspektør Knud P. Danø, Holbæk, om at redegøre for vejvæsenets syn på grusningen.

Meget rigtigt anfører bladet redaktionelt det ejendommelig i, at en husejer kan idømmes store erstatninger, hvis en klodsmajor i glat føre falder på hans fortov, mens bilister ikke kan gøre erstatningskrav gældende, hvis de forulykker på en slet eller slet-ikke gruset vej.

Vi motorfolk *drømmer* ikke om, at vi nogen sinde skal nå dertil, at vi vil blive anset for værdige til erstatning, hvis de for grusningen ansvarlige instanser ikke har varetaget deres pligter og opgaver i overensstemmelse med de — forsvarlige — retningslinjer, der måtte være afstukket herfor.

For det første er motorfolket helt vænnet fra at møde sympati, endsige imødekommenhed, hos myndighederne. For det andet vil der i større eller mindre udstrækning altid kunne påpeges »manglende agtpågivenhed og påpasselighed« hos de i evt. ulykker implicerede motorførere. Og det vil i høj grad forflygtige erstatningsmulighederne.

Redaktionelt dvæler »Auto« også ved den egenskyld, der kan lægges på trafikanterne i glat føre, en side af sagen, som amtsvejinspektøren dvæler særlig meget ved.

Lidt for meget, synes vi, fordi denne side af sagen i nogen grad skulle ligge udenfor *hans* opgave.

Det *er* utvivlsomt — ja, vi kan vel endda gå så vidt som til at sige: *ubetinget* — rigtigt, at det meget ofte er trafikanternes egen skyld, når de i glat føre er ude for uheld. Og alligevel er

det en lidt overfladisk betragtning i de fleste tilfælde. Det kan hyppigt se ud til, at der har været kørt for uforsigtigt, når motorkøretøjer impliceres i uheld ved isslag og andet farligt vinterføre.

Men den virkelige sandhed er nok snarest den, at den i sådanne uheld implicerede motorførere meget tit er blevet overrasket af det glatte føre. Det kan *måske* lyde lidt ejendommeligt men det er det slet ikke. Med sin geografiske beliggenhed skal Danmark jo ved overgangen fra efterår til vinter og fra vinter til forår — og meget ofte hele vinteren igennem — jo være udsat for et meget omskifteligt vejrlig, hvor kulde møder varme og varme kulde, hvor nedbør i form af regn kan ramme en ellers tør, men nedkølet, vejbane, så resultatet bliver isslag. Vi har ikke det *stabile* vintervejr, som Sverige og Tyskland og det norske højland kender det.

Dette gør, at vi aldrig når at blive rigtig fortrolig med vinterkørsel her i Danmark, samtidig med, at vi får et meget vanskeligere føre at slås med, *når* vi endelig har vintervejr.

Idet vi gerne vil slå fast, at vor aktion mod den mangelfulde grusning, som vi startede sidste år, ikke var rettet mod vejvæsenet, men mod en utilstrækkelig effektiv organisation af grusningen (som kan have mange årsager), kan vi altså samtidig slå fast, at trafikanterne ofte selvforskyldt kommer ud for uhelds- eller katastrofesituationer i glat føre. Dog mindre ofte, end det tilsyneladende ser ud til, idet man åbenbart helt ser bort fra det overraskelsens moment, som særligt hyppigt indtræffer under vejrforhold, som de danske.

Ingen må nemlig tro, at een eneste motorfører — med de høje reparationspriser og de vanskeligheder, der hersker med hensyn til fremskaffelsen af nyt materiel — *bevidst* og med overlæg hasarderet vil finde på at sætte liv og materiel på spil ved ufornuftig, endsige uforsigtig kørsel.

Den første af disse lumske, glatte morgener, jeg kørte de 6 km ind til byen, så jeg een varebil med motoren trykket ind, to andre var kørt sammen — dog uden nævneværdige skader — og en varemotorcykel var impliceret i et uheld, mens en personbil endte i et lysfyr, fordi forhjulene ikke lystrede rattet hos en langsomt kørende motorfører.

I alle disse tilfælde — det var mit indtryk — var de kørende blevet *overrasket* af det glatte føre. Vi ved jo alle, at føret på blot 2-300 meter kan skifte fra sjap til isslag. Og ofte kan det være uhyre vanskeligt at observere dette skifte på vejbanen, idet det navnlig forekommer på det tidspunkt, da nat veksler med dag og dag med nat.

Et forslag til en nedsættelse af ulykkerne.

Da sikkert alle vil gå med til at slå fast, at vi her i Danmark har et ganske særligt vanskeligt vejrlig om vinteren, er det et spørgsmål, om der ikke skulle være mulighed for at afhjælpe de farer, der kan opstå i forbindelse hermed ved ganske særlige foranstaltninger — navnlig for at komme det skæbnesvangre *overraskelsens* moment til livs, som vi anser for den største og alvorligste ulykkesvolder ved glat vinterføre. Enkeltheder i amtsvejinspektør Knud P. Danøs indlæg i debatten skal vi senere komme tilbage til.

Spørgsmålet er, om det ikke skulle være muligt at finde frem til en eller anden form for et lysskilt af let konstruktion, som kunne monteres først og fremmest på de »offentlige« trafikmidler, last- og rutebiler i fast rute,

vejvæsenets biler etc., men helst også — i den udstrækning, man kunne få det gennemført — på andre private last- og varebiler, som kører tidligt ud eller vender sent hjem. Kunne man få disse erhvervskøretøjer til at montere et sådant skilt, der f. eks. kunne have indskriften: PAS PÅ — ISSLAG!, eller GLAT FØRE, eller måske slet og ret ISSLAG — og at tænde lyset i det, såsnart isslag og glat føre konstateres på de strækninger, der endnu ikke er gruset, så vil formentlig adskillige af de isslags-ulykker, der skyldes uvidenhed, kunne afværges.

Det kan synes en lidt kunstig foranstaltning — men det danske vinterføre *er* også ualmindelig kunstigt. Vi tror dog, at der kan komme noget godt ud af det, hvis der blev arbejdet med sagen. Vi tror, ideen kan løses, både hvad angår det økonomiske og hvad angår udformningen.

Grusningen koster 11-12 mill. kr. årligt.

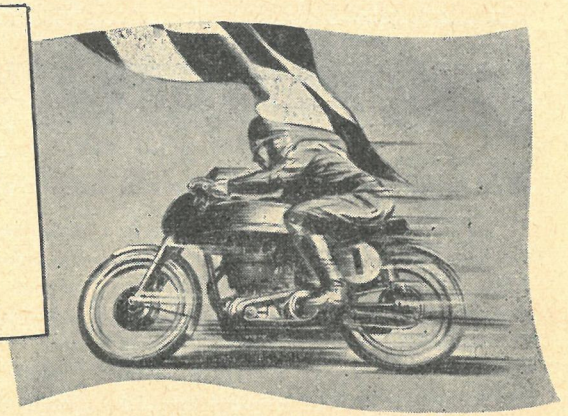
I amtsvejinspektør Danøs indlæg hedder det bl. a.:

Forsvarlig trafikhastighed nedsættes på glatte veje, og kørselsuheld og ulykker kan ske alene på grund af vejens tilstand, men i de allerfleste tilfælde må en væsentlig del af årsagen til ulykkerne søges hos en trafikant, som dog ikke behøver at være den, det går ud over.

Synes trafikanterne, at det nu og da kan skorte på ønskelig hurtig grusning, så finder vejfolkene, at det skorter på en til vejforholdene svarende rimelig kørsel.

Grusningen, som den nu foretages på landevejene vil koste ca. 11-12 mill.

RENOLD MARK 10 motorcykelkæder repræsenterer den højeste udvikling af kædeteknik, både i konstruktion og fremstilling. Særlig omsorg er gjort for at eliminere begyndelsesslidet ved en tilkøringsproces før afsendelse fra fabriken. **RENOLD »MARK 10«** er den af kørerne foretrukne i T. T. løb, pålidelighedsløb og internationale væddeløb.



RENOLD Elite *motorcykelkæder*

E. T. GREW A/S

Rådmandsgade 43, København N., Telefon Ægir 700

KUN SALG TIL GROSSISTER

kr., hvortil kommer ca. 5 mill. kr. til senere fjernelse af det påførte grus. Det svarer til ca. 8 % af de ca. 200 mill. kr., som de samlede vejudgifter andrager.

Vi vil forhåbentlig i denne vinter få en mere talmæssig klarhed over bl. a. nyttevirkningen ved grusningen gennem en ny ruhedsmåler, som dansk vejlaboratorium netop har anskaffet.

Opbremsning på is, gruset umiddelbart foran bilen, kræver 10 gange så lang bremselængde. Grusning med bedste grus kan kun reducere bremselængden med 5-10 %, hvis hjulene blokeres, men med 30-40 %, hvis »pumpebremsning« anvendes — hvilken også giver bedre styring.

Amtsvejinspektøren foreslår i fem punkter forskellige forbedringer, som kan indføres, bl. a. etablering af en vagtordning med kørende patrouiller og bedre telefonforbindelser end de nuværende for at formindske starttiden. Bortset fra et — uhyggeligt! — forslag om salttilsætning i gruset for at binde det, vedrører de øvrige forslag tekniske forbedringer af intern materiel art.

Amtsvejinspektøren slutter med at give råd og anvisning på teknikken ved vinterkørsel og fremhæver i denne forbindelse, at man fra et land har eksempel på, at ulykkesantallet steg med indførsel af grusning.

— Vi trænger til belæring, propaganda og mere politieftersyn på vejene, omfattende både kørselen, parkeringen og bremsningen.

Politiet skulle vi helst — som voksne og besindige mennesker — kunne undgå. Belæring og propaganda er godt, bedst tror vi, det ville være, om det kunne ske sideløbende med det oven for nævnte forslag om advarsels-skilte. Noget bør der i hvert fald gøres. Et alvorligt problem søger sin løsning.

Car—.

MOTORCYKLE-IMPORTEN

foran total frigivelse?

Alle muligheder foreligger nu.

Et forslag fra branchen.

★

En samtale med branchens formand, grosserer H. Chr. Hedetoft.

Det har hos mange vakt stor glæde og forventning, at statsminister *Erik Eriksen* i sin tale ved Journalistforbundets stiftelsesfest stillede en 50 % større personbil-import i udsigt, ligesom lastbilimporten nu er blevet genstand for meget væsentlige lettelser gennem en helt fri import fra OEEC-landene af lastbiler over 3 tons.

Nogen tilsvarende erklæring er helt udeblevet for motorcyklernes vedkommende. Vi tror såmænd ikke, der er tale om en *bevidst* forbigåelse, for motorcykle-interesserne har så forfærdelig let ved at blive overset, så det er lige ved at være god tone ikke at tælle os med. På selve importsiden er det beløb, motorcykle-importen beslaglægger så beskedent, at man dårligt nok finder det umagen værd at regne med det.

Dette er vel rigtig. Og samtidigt burde dette også nu — hvor så meget står i frigivelsens, liberaliseringens, tegn, komme os til gode. For at motorcyklerne har en overmåde stor mission at udfylde på mange af dagliglivets transportområder, er indlysende. Tænk blot på, hvor overordentlig mange budcentraler, der er gået over til at anvende lastmotorcykler, fordi der er en kundekreds med et transportbehov

på dette område. Motorcyklen er og bliver det billigste motordrevne transportmiddel — i indkøb, som i drift.

MOTORBLADET har opsøgt formanden for Sammenslutningen af Fabrikanter og Importører af Motorcykler, grosserer *H. Chr. Hedetoft,* for at høre lidt om, hvad man fra branchens side agter at foretage sig for at gøre sig hørt af myndighederne.

— Ja, det var unægtelig med den største forbavselse, motorcyklebranchen bemærkede, at motorcykle-importen overhovedet ikke var nævnt i forbindelse med den forøgede import af personbiler og den delvise frigivelse af lastbilimporten, indleder grosserer *Hedetoft.*

Forlængst har Sammenslutningen af Fabrikanter og Importører af Motorcykler indsendt forslag til handelsministeriet om — på linje med personbilimporten —at få importen af motorcykler forhøje med 50 % i 1952 sammenlignet med 1951, d. v. s. at importkontingentet forhøjes fra 3,5 mill. kr. til 5 mill. kr. Noget svar har man dog ikke fået.

Men nu har foreningens bestyrelse på et forleden afholdt bestyrelsesmøde besluttet til varedirektoratet at indsende forslag om en total frigivelse af motorcykle-importen.

Branchens forslag og motiveringer.

Dette forslag indeholder så mange besnærende argumenter, at det sikkert vil blive vanskeligt med saglige motiveringer at afvise det.

Blandt andet henviser vi til, at man med den forøgede personbilimport ganske selvfølgeligt må have lov til at regne med en tilsvarende forøgelse af motorcykle-importen, hvilket skulle bringe 1952-importen op på de 5 mill. kr. Da imidlertid motorcyklerne — hvad enhver, der færdes på gaderne kan se — i altovervejende grad anvendes til varetransport (motorcykler med varelad er 10-20 gange så hyppige i trafikken som solo-motorcykler),



H. Chr. Hedetoft.

skulle der være rimelighed i helt at frigive importen af motorcykler. Motorcykler er i dag så dyre, at ingen finder på at købe dem ind uden et presserende behov. Og deres funktion for distributionen af varer er fastslået. Endelig er leveringsvanskelighederne for motorcykler endnu større end for bilernes vedkommende.

Branchen skønner — mere end et skøn kan det aldrig blive — at der ved en frigivelse af motorcykler fra OEEC-landene det første år vil blive importeret for 3-6 mill. kr. Da en udvidet import parallelt med bilimporten vil kræve netop dette beløb, mener man, at man lige så godt kan frigive importen helt og spare det for brugerne, forhandlerne og importørerne besværlige administrative aparat, der ved en fordelingsordning er nødvendigt at opretholde for skatteydernes penge.

Man kommer i skrivelsen med et direkte og postivt forslag til en begrænsning af importen, idet man anviser den udvej, at der kun tillades firmaer med ene-import at indføre 25 motorcykler til at begynde med, hvorefter firmaerne først vil få lov til supplerende import, når der er solgt og *indregistreret* f. eks. 15 af de først hjemtagne maskiner.

Dette vil sætte en stopper for en uhæmmet import og i nogen grad regulere importen efter det reelle behov.

Forslaget er så sundt og rigtigt, at det bør vinde bifald hos myndighederne. Hvis det forkastes, kan det kun skyldes *en stædig trang til at bibeholde en restriktion slet og ret for restriktionens skyld.*

Den foreslåede regulering — såvel som den regulering, der i sig selv ligger i det betydeligt strammede pengemarked, for køberne såvel som for importørerne — skal nok udelukke et valutaforbrug der er væsentligt — om i det hele taget — større end det, som en 50 % forøget import vil kræve.

I sin skrivelse anmoder branchen sluttelig om at måtte få en samtale med varedirektoratets embedsmænd, hvis man påtænker at lave en regionalordning for motorcykle-importen.

Et subsidiært forslag.

— Hvis forslaget om en total frigivelse af importen ikke nyder fremme, hvad kunne man da tænke sig at foreslå?

— I sin tid, da varedirektoratet — egenmægtigt og uden at spørge os — gik over til at ansætte en volumengrænse i stedet for en værdigrænse for importen af motorcykler, der kunne erhverves gennem en »lille« indkøbstilladelse, strittede vi imod. Det viser sig nemlig, at denne ordning har medført, at der kan importeres en ganske stor del 250 ccm's motorcykler — og bliver det — som er lige så dyre som adskillige 500 og 600 ccm's sidestillede motorcykler, som selvsagt har en langt større transporteffekt. Vi har varedirektoratet mistænkt for ikke på nogen vilkår at ville forlade den nugældende ccm-grænse for at gå tilbage til en værdigrænse, ligesom vi er bange for, at man heller ikke vil ophæve ordningen med den lille og den store indkøbstilladelse, så vi kun fik een slags indkøbstilladelser (principielt ønsker vi altså fri import og hele indkøbstilladelse-ordningen afskaffet).

Vort forslag er da, at man skal give os tilladelse til at indføre *de sidestillede motorcykler op til 600 ccm,* som i indkøb ikke er dyrere end de 250 ccm maskiner, der nu kan fås på »lille« indkøbstilladelse.

Dette må dog være et ganske logisk og rimeligt krav. Nemlig at den køber, der har en indkøbstilladelse til en dyr 250 ccm maskine, han skal — hvis han foretrækker det — kunne købe en 600 ccm maskine, hvis den blot i indkøb i fremmed valuta ikke er dyrere end en 250 ccm maskine. *Hvis* importen virkelig er et valutaspørgsmål, så må det da være langt klogere for valutadispositionerne, at der indkøbes en motorcykle med større transportkapacitet og holdbarhed, fremfor en betydelig mindre motorcykle.

Men — ærlig talt — hvorfor skal vi fremdeles beholde alle disse forskruede og besværlige papirordninger? Man kan med sindsro nu frigive importen helt og spare skatteyderne for en bunke omkostninger ved opretholdelsen af det besværlige administrationsapparat.

En forglemmelse — »men det drejer sig kun om så lidt«.

— Har man rørt ved dobbelt-skatten for varemotorcyklerne?

— Det har vi gjort forlængst — og vi vil gøre det igen, fordi det er en så oprørende uretfærdighed. De små varebiler skal kun betale almindelig skat, men varemotorcyklerne må betale dobbelt-skat. Vi har allerede påtalt det een gang, og da vi gjorde myndighederne opmærksomme på uretfærdigheden, indrømmede man, at det var en »forglemmelse« ... »men at det jo kun drejede sig om så lidt«.

Det er meget kedeligt, at de lovgivende myndigheder helt kan glemme afgørende enkeltheder i et lovforslag, endnu mere, at det kan gå upåtalt igennem rigsdagen. Men direkte forkasteligt er det, at det fejes af vejen med, at »det kun drejer sig om så lidt«. En ændring kan kun ske gennem en lovændring, som skal gennem rigsdagen. Lad da så denne ændring komme; det kan vel kun være en lille rutine- og ekspeditions-sag.

Camp.

80.000 kroner for Jack Young

Verdensmesteren Jack Young har omsider forladt sit division-hold II i Edinburgh. Næsten alle division-I klubberne har været ude efter ham, og tilbudene på ham har været i uafbrudt stigning.

Det blev Jack Parkers, Belle Vue, Manchester, der løb af med ham. Som det sig hør og bør blev hans transfer-beløb en verdensrekord — for en verdensmester: 4,000 pund sterling eller ca. 80,000 kroner. Norwich, som netop er rykket op fra division II til division I bød den samme sum — og ville unægtelig have haft mere brug for ham end Belle Vue, som i forvejen er så stærkt, som det med rimelighed kan forlange at blive. Denne yderligere forstærkning af et i forvejen stærkt hold kan næppe tjene til at sætte publikumstilstrømningen i vejret — snarere tværtimod. Norwich har derfor klaget til Speedway Control Board. Nu får man så se, om det hjælper.

Sune Karlsson som engelsk liga-kører.

I Sydafrika kører de slaggeløb for fuld damp på denne årstid. De skandinaviske kørere, der viser flaget dernede, bl. a. nordmanden *Henry Andersen* og svenskeren *Sune Karlsson*, gør en overmåde god figur dernede og har deres store del af æren for, at deres hold vinder. Holdlederen er Poole-Piraternes kaptajn, *Ken Middleditch*, og han er blevet så begejstret for Sune Karlsson, at han vil have ham til at køre for Poole-Piraterne i juni og juli måned.

Hans egen klub vil ikke sætte sig herimod, forudsat han er hjemme til de svenske seriematcher køres — og i så fald vil Svemo næppe heller sætte sig imod det.

34 pCt. flere trafikdræbte i 1951

Heraf 81 børn og 19 knallert-kørere.

I løbet af 1951 har ialt 81 børn i alderen mellem 14 måneder og 14 år mistet livet ved færdselsulykker, medens ialt 1.365 børn i alderen mellem 1 og 15 år er kommet alvorligt eller lettere til skade.

Ialt blev 19 førere af cykler med hjælpemotor (»Knallerter«) dræbt ved færdselsulykker, medens 93 sådanne førere er kommet alvorligt til skade, og 165 er kommet lettere til skade.

Trafikken i hele Danmark kostede således i året 1951 ialt 402 dødsofre i modsætning til året 1950, hvor ialt 298 mennesker blev dræbt ved færdselsulykker.

Denne årsstatistik er kun foreløbig. Den vil på flere punkter divergere fra den statistik, som engang i løbet af året 1952 vil blive udsendt fra statistisk departement, idet ovenstående statistik udelukkende bygger på de daglige indberetninger, der ofte ikke modtages rettidigt, fordi ulykken eller uheldet først bliver anmeldt til politiet et stykke tid efter, at den er hændt. Ligesom personskade kan dække over eventuelle senere døde, idet senere dødsfald som følge af tilskadekomst ved færdselsuheld ikke i alle tilfælde indberettes.

Hvor det foregår i år

En fortegnelse over de store motorcykle-løb i Europa.

Nedenfor vil De finde en ret udførlig fortegnelse over de forskellige store motorcykle-sportsbegivenheder i Europa i år.

I kronologisk rækkefølge vil De først finde de store internationale landevejsløb — og derefter, på samme måde, de øvrige store motorcykle-løb, som måske vil have mere end tilskuermæssig interesse for mange af vore læsere, idet de også omfatter de betydeligste rally-arrangementer, foruden større landevejs- og bakkeløb.

Når vi lægger vægt på at bringe denne oversigt til vore læseres kundskab, skyldes det ønsket om at imødekomme et fra mange sider fremsat krav om at få skabt klarhed over, **hvor** og **på hvilke tider** man vil kunne finde årets store motorsportsbegivenheder. Dette for at kunne afveje de muligheder, der måtte være for at indbefatte et eller måske to af de store europæiske motorløb i ferie-rejseplanerne.

Sagen er jo den, at de, der har en mulighed for det, allerede nu i store træk går og træffer bestemmelse om, hvor årets ferietur skal gå hen — selvom den endelige bestemmelse vel nok først træffes på et senere tidspunkt.

Måske kan denne fortegnelse her give Dem en inspiration, en tilskyndelse til, **hvorhen** De bør lade ferieturen gå i år. På basis af de tilbud, der findes i denne oversigt, kan De måske ligefrem benytte disse motorløb som et slags skelet for Deres ferieplaner.

Resten kan De så bede **Danmarks Motor Unions turistafdeling** hjælpe Dem med at fylde ud. Så skal De nok få en god og udbytterig ferie ud af det.

Endelig må vi jo heller ikke glemme, at for de — efterhånden ret mange — aktive rally-kørere, vil det være rart i tide at kunne studere listen over, hvad der byder sig til i år i god tid. For også for **dem** må det jo kombineres med ferietiden. F.I.M.s rally — lad det være sagt straks — går i år til Madrid, hvor opløbet finder sted i dagene henimod midten af juli. Her skulle danske deltagere have gode chancer for at hjemføre sølvtøj. Har man tid, kan det sikkert evt. kombineres med Madonnina-rallyet i Italien fem dage senere.

Danske motorsportsfolk har efterhånden smukke traditioner at holde i hævd på dette område!

De store Grand prix- og T.T.-løb.

17.—18. maj	Grosser Preis der *Schweiz*, (7,5 km), 250-350-500-500 ccm sv.
9.—11.—13. juni	Tourist Trophy Races, *Isle of Man*, (50 km), 125-250-350-500 ccm.
28. juni	Grote Prijs van *Nederland* (Hollands »TT«) (16,5 km), 125-250-350-500 ccm.
6. juli	Grand Prix de *Belgique* (14,1 km) 350-500-500 ccm sv.
20. juli	Grosser Preis von *Deutschland* (11,5 km), 125-250-350-500-500 ccm sv.
14.—16. august	Ulster Grand Prix, *Irland*, (42,3 km), 125-250-350-500 ccm.
17. august	Moto-Cross des Nations (i *England*).

14. september	Grand Prix des Nations, *Italien*, (6,3 km), 125-250-350-500-500 ccm sv.
18.—23. september	International Six Day's Trial *(Østrig)*.
5. oktober	Gran Premio de *España* (Spanien), (4,1 km), 125-500-500 ccm sv.

Dette var årets store internationale begivenheder. De aktive ryttere ved nu, hvor det er, det foregår — og de motorsportsinteresserede ved hermed, hvor de kan lægge deres ferieture hen i år for samtidig at få motorløb i den helt store stil at se.

Hvor i de pågældende lande, løbene afvikles, vil De altid kunne få underretning om i D.M.U.s turistafdeling, som altid vil være Dem behjælpelig med tilrettelæggelsen af Deres rejser til udlandet — og som også er parat til at finde seværdigheder frem til Dem på turen ud og hjem. Også når det drejer sig om andre betydelige sportsbegivenheder, af hvilke vi her fremdrager:

Andre store europæiske motorsportsbegivenheder.

19.—20. april	Gran Trofeo de *San Remo (Italien)*, (3,5 km), 250-500 ccm.
20. april	Eilenriede Rennen (v. *Hannover)*, (4,8 km), 250-350-500-500 ccm sv.
25.—26.—27. april	Liege-Monaco-*Liege* (Sports Rally).
26.—27. april	Circuit de *Marseille* (2,7 km), 350-500 ccm.
27. april	Circuit de *Mettet (Belgien)*, (8,5 km), 250- 350- 500- 500 ccm sv.
1. maj	Strassenrennen *Salzburg (Østrig)*, (4,2 km), 125-250-350-500-750 ccm sv.
4.—22. maj	Tour de *France* Motocycliste (Sports rally).
5.—10. maj	Det *skotske* 6 dages trial (solo).
11. maj	Djurgårdsloppet *(Helsingfors)*, det finske grand prix, (2 km), 350-500 ccm.
11. maj	Circuit de Floreffe (Namur, *Belgien)*, (13,6 km), 250-350-500-500 ccm sv.
11. maj	Premio de *Madrid* (3,3 km), 125-250-350-500-500 ccm sv.
11. maj	Rhein-Pokal Races (Hockheim, *Tyskland)*, 125-250-350-500-500 ccm sv.
18. maj	Circuit van Zandvoort (S'Gravenhage, *Holland)*, (4,2 km), 125-250-350-500 ccm.
22. maj	Grand Prix de *Luxembourg* (3,8 km), 350-500 ccm.
24.—25. maj	24-timers løbet v. Schaerbeek *(Bruxelles)*, sports rally.
25. maj	Eilenrennen, Nürburg—Ring *(München)*, (22,8 km), 125-250-350-500, 500 sv.-750 sv.

— og den 29. maj begynder på Isle of Man træningen til TT-løbene, den 9.—13. juni.

1. juni	Avus-Rennen (v. *Berlin)*, (8,3 km), 125-250-350-500, 500 sv.-750 sv.
1.—2. juni	Det internationale »Tag«-løb, et bjergløb over de højeste bjergpas, arrangeret af *Linz*-klubben i *Østrig*.
7.—8. juni	Bol d'or (24 timers race, *Frankrig), (6,3 km)*, 50-75-125-175-250-350-500 ccm. og sidevognsklasserne: 350-500 og 1000 ccm.
8. juni	Circuit des Vosges (sports rally) arrangeret af *Strasbourg*-klubben.
14.—15. juni	*Juneloppet* (landevejs-løb, 1,8 km), *Sverige*.
20.—21.—22. juni	Liège—Milano—*Liège* (sports rally).
21. juni	Haringrit (turist-rally) til Vlaardingen, *Holland)*.
21.—22. juni	Circuit de Opatija, *(Jugoslavien)*, (6 km), 125-250-350-500-750 sv.-1.100 ccm sv.
21.—22. juni	Det *østrigske* Alpeløb.
22. juni	Circuit de Mons *(Belgien)*, (8 km), 350-500-500 ccm sv.
4.—5.—6. juli	Trophée internationale de *Monaco* (sports rally).
6. juli	Circuit des villes d'eaux Vosges (badebyerne i Vogeserne), (sportsrally), Epinal, *Frankrig*.
12.—13. juli	*Hedemoraloppet* (7,3 km), S.M.K.s Hedemora-afdeling 350-500 ccm.
12.—13.—14. juli	*Rallye de la F.I.M.* Madrid (turist-rally), *Spanien*.
13. juli	Grand Prix de *France* (Tarn, *Frankrig)*, (8,9 km), 250-350-500-500 ccm sv.
19.—20 juli	Rallye Internationale Madonnina dei Centauri (turist-rally, Castellazzo Bormida, *Italien)*.
20. juli	Velo-Solex Rally (turist-rally, Rotterdam, *Holland)*.
25.—26. juli	Benelux-Ronde (turist-rally), Vlissingen, *Holland*.
27. juli	Course de côte du Mont Ventoux (bjerg-løb, Avignon, *Frankrig)*, 21,6 km), 175-250-350-500-1.000-500 sv.-1.000 ccm sv.

3. august	Grand Prix de Moto-Cross de Belgique (Namur, *Belgien).*
3. august	*Norrköping* (landevejsløb), (3,7 km), (S.M.K.s Östgöta-afdeling), 350-500 ccm.
4. august	A.-C. U. Internationale landevejsløb *(England),* 125-250-350-500 ccm.
10. august	Grand Prix de Moto-Cross de *Luxembourg.*
10. august	Grosser Bergpreise Freiburg (bakkeløb, *Tyskland),* (12 km), 125-250-350-500-500 sv.-750 sv.-1.200 ccm sv.
17. august	Solituderennen (Stuttgart, *Tyskland),* (11,5 km), 125-250-350-500-500 sv.-750 ccm sv.
24. august	Svensk Moto-Cross Grand Prix.
27.—30. august	Grenzlandring Rennen *(Tyskland),* (9 km), 125-250-350-500-500 sv.-750 ccm sv.
31. august	Circuit de Locarno *(Schweiz),* 1,7 km), 500 ccm og 750 ccm sv.
7. september	*Fransk* Moto-Cross Grand Prix.
28. september	Rallye de Tyrol (sports rally, Innsbruck, *Østrig).*
4. oktober	Tour de *Belgique* (sports rally).
8.—9. oktober	*Novemberkåsan* (trial, S.M.K.s Trollhättan-afdeling).

Af hensyn til Deres feries og Deres rejseplaners tilrettelæggelse, skulle De gemme dette nummer af MOTORBLADET, så De kan tage det frem, når turens udformning bliver aktuel!

1951 - ET REKORD-REKORDÅR

94 motorcykle-verdensrekorder aflivet.

1951 var et bemærkelsesværdigt år hvad verdensrekorder på motorcykle angår. Både den »*hurtigste*« og den »*mindste*« rekord blev angrebet, idet *Wilhelm Herz* med N.S.U. forbedrede den absolutte verdensrekord til 290 km/t (500 ccm solo - »flyvende km«), og *Dotterweich* på Victoria etablerede en rekord i 50 ccm klassen på 79 km i timen over 1 km med flyvende start, og over 1 mile m. fl. st.

Den yngste rekord.

Den nye 50 ccm rekord nåede kun lige at overleve årsskiftet. Den 16. januar 1952 kørte *Ugo Tamarozzi* med en 48 ccm Ducati ved Piacenza i Italien 1 km med flyvende start på 44,7 sekunder (gennemsnitsfart 81 km/t).

537 anerkendte rekorder.

Der findes i F.I.M.s rekordregister ialt 537 anerkendte rekorder, nemlig 36 rekorder i hver af de 10 solo- og 4 sidevognsklasser samt 33 ekstra lange rekorder. — Af disse er 73 rekorder endnu ikke etableret, d. v. s. ingen har gjort forsøg på at få registreret en hastighed eller distance som officiel verdensrekord. Det drejer sig bortset fra 5 km og 5 miles i 50 ccm klassen udelukkende om langdistance- og langtidsrekorder på over 2000 km, hhv. 24 timer.

Dame med verdensrekord på den største motorcykle.

Den *største motorcykle,* der er benyttet i et rekordforsøg, blev kørt af en dame, mrs. *Stewart,* der den 7. aug. 1930 på Monthléry-banen satte verdensrekord i 1200 ccm sidevognsklassen med en Morgan-JAP på 1096 ccm. Tiden for 10 km var 3 min. 38 sek., hvilket giver 165 km/t i gennemsnit. Denne rekord er ikke slået siden.

Den *mindste* motorcykle blev benyttet ved etablering af 50 ccm-kortdistancerekorderne den 12. april 1951, hvor Dotterweich med sin Victoria (38 ccm) kørte 1 mile med flyvende start på 1 min. 13,7 sekunder.

16 rekorder fra før 1930 står endnu.

16 rekorder fra tiden før 1930 er endnu ikke slået. Det gælder blandt andet den *ældste,* der stammer fra den 7. oktober 1928, hvor *Fumagalli* og *Zacchetti* med en Miller Balsamo på 174 ccm satte verdensrekord i 175 ccm

klassen ved på 2 timer at gennemkøre en distance på 236,1 km.

Den »*langsomste*« af de bestående verdensrekorder er af nyere dato: *Ta marozzi* og *Sozzani* kørte den 11. og 12. juli 1951 på Monza-banen med Ducati (49 ccm) 1159 km på 24 timer (gennemsnitsfart 48,3 km/t).

Den næstlangsomste er *Rapeau's* 24-timers rekord i 100 ccm klassen. Han kørte den 4. juni 1933 på Bol d'Or i Frankrig med en Prester A.D. 1245 km, der giver en gennemsnitsfart af 51,9 km/t. Det er bemærkelsesværdigt, at Rapeau kørte denne strækning alene, idet alle andre rekorder på 5 timer og derover har haft flere kørere.

50.000 km-rekorden.

Den *længste* rekord er absolut bemærkelsesværdig. Den blev sat i tiden fra 19. juni til 8. juli 1939, hvor en gruppe franske officerer under kommandant *de Gasquet* med en Gnôme et Rhône »Yacco« solomotorcykle på 724 ccm på Monthléry-banen kørte 50.000 km på 457 timer og 7 minutter (gennemsnitsfart 109,4 km/t).

Moto-Guzzi har 63 verdensrekorder.

63 rekorder til et enkelt motorcyklemærke er »rekorden«, og den har Moto-Guzzi, der bl. a. er næsten enerådende i 250 ccm-klassen. Iøvrigt er en mængde mere og mindre kendte mærker repræsenteret i rekordregistret; foruden Guzzi'en har Lambretta, Ducati, Gnôme et Rhôme, Goliath og A.J.S. tegnet sig for hele rekordrækker.

Blandt rekordindehaverne findes kendte navne som Bell, Graham, Duke og Oliver.

De 94 rekorder i 1951.

I 1951 blev der foretaget 94 verdensrekordforsøg, som resulterede i rekordforbedringer. Blandt disse lagde man verden over især mærke til Herz' og Böhm's rekorder med N.S.U., Poggis og Ferris stadige forbedringer af 125 ccm-rekorderne med Innocenti Lambretta, forsøgene på med Moto Guzzi at besætte alle 36 rekorder i 250 ccm-klassen og Goliaths rekordforbedringer i den »trehjulede« 750 ccm-klasse.

DØDENS HØST

Murermester Søren Levring.

En markant personlighed, en bred og vennesæl mand indenfor dansk motorsport er gået bort med murermester *Søren Levring*, der døde dagen før sin 67-årige fødselsdag.

Endnu til det sidste levende interes-



Søren Levring.

seret i motorsporten, som han i sine yngre år i så høj grad var gået op i med liv og sjæl, var han vel af den yngre generation kun et navn, et navn — ganske vist — der altid blev nævnt med respekt og sympati.

I ganske udpræget grad var Søren Levring også *organisationsmanden*. Han havde både været aktiv roer, motorcyklist og bilist og gik i sine yngre år med ildhu ind for disse sportsgrene.

Som organisationsmand vil han huskes både som næstformand i Dansk Garderforening, som formand for Sjællands Motor Union og nu sidst, lige til sin død, som bestyrelsesmedlem i Dansk Motor Klub.

En dygtig håndværksmester, en brav sportsmand og en gladsindet motormand er gået bort.

Kørelærer Edgar Moe.

Kun 54 år gammel har den danske kørelærerstand mistet en af sin fornemste personligheder, *Edgar Moe,* der sad inde med mange tillidshverv indenfor sine kollegers kreds. Således var han sekretær i Dansk Kørelærer Union, sekretær og næstformand i Københavns Kørelærerforening, generalsekretær i Nordisk Bilskole-Union og redaktør af det udmærkede blad »Kørelæreren«.

Edgar Moe, der interesserede sig meget for motorsporten, sled sig selv op i sit idealistiske arbejde for at fremme vilkårene for sine standsfæller.

Politikommissær Poul V. Rasmussen, Esbjerg.

Midt i januar døde en af motorsportens gode venner, politikommissær *Poul V. Rasmussen,* Esbjerg, efter at være blevet kvæstet ved et sammenstød med en Odense-lastbil, da han på sin scooter var på vej til retten.

Med ham er et renlivet mandfolk gået bort. Hans løbebane var ret usædvanlig. Han var oprindelig kontorist i sin fødeby, Rudkøbing, blev derefter politibetjent i København, hvor han i sin fritid med energi studerede jura, således at han kunne gøre springet til politikommissær i Århus i 1941. I 1943 flyttede han til Esbjerg, hvor han meget hurtigt blev overmåde afholdt og skabte respekt om sin personlighed. Under krigen gjorde han en betydelig indsats i modstandsbevægelsen og i Esbjerg havde han fået overdraget adskillige tillidshverv, bl. a. også som divisionsrådsformand for det danske spejderkorps.

Direktør Percy Ipsen, B.P. Oliekompagni.

Midt i januar døde direktør *Percy Ipsen* efter kun få dages sygeleje i forbindelse med en i sig selv ufarlig operation. Højt begavet på flere områder, som musiker og forretningsmand, havde han allerede gjort en imponerende karriere, da han i 1924 kom til B.P. oliekompagni som administrerende direktør. Han fratrådte i 1950, da han blev 70 år, men var fortsat formand for selskabets bestyrelse. Han burde have kunnet se hen til et langt og sorgløst otium, da døden rev ham bort.

Direktør Percy Ipsen var en god og all-round sportsmand, var en årrække formand for Hellerup Sejlklub og for Dansk Lawn Tennis Forbund. Hans dygtighed bar ham frem til store stillinger, men han forstod, at dette forpligtede.

Her vil vi især mindes ham for hans syn på motorkørslen, sådan som han gav udtryk for det i en fødselsdagssamtale, da han blev 70:

— Jeg har mange gange stået uforstående overfor, at motorkørslen herhjemme betragtes som luksus. Når verden efterhånden er drevet frem til at arbejde i et hurtigt tempo, kan hverken handel eller industri undvære motorkøretøjer. Det er forkasteligt, at der ikke finder en større import af biler sted, og at vor motorpark er i en så elendig forfatning.

F.I.M.s rekordregister

Det officielle rekordregister med samtlige verdensrekorder pr. 1. jan. 1952 vil om kort tid kunne rekvireres hos D.M.U. Prisen for heftet er ca. 8 kr.

8 mdr.s fængsel for groft hærværk

Gennem længere tid er der sket flere grove hærværk på Fyn mod landevejsskilte og Advarselstavler. Myndighederne har derfor besluttet at indlede en betydelig skrappere kurs, der nu har manifesteret sig i to domme, afsagt ved retten i Assens. To unge landmænd fra Omegnen af Assens, der havde øvet hærværk imod vejskilte og advarselstavler, blev ved retten i Assens idømt henholdsvis 8 og 6 måneders fængsel *ubetinget,* til trods for, at det var første gang, de var i konflikt med loven.

En klar dom — og inderlig fortjent.

*

Godkendelse for »Panther«-motorcyklen, model 75 og model Stroud, 350 ccm.

Importøren af »Panther« motorcyklen har fremlagt erklæring fra fabriken, hvoraf fremgår, at »Panther«, model 75 og model Stroud, er beregnet til at køre med sidevogn, hvis største vægt med fuld last ikke overstiger 150 kg.

Svend Aage Sørensen har fået topmateriel

En ny NORTON MANX med 499 ccm og 348 ccm motor.

Vor mest erfarne og sukcesrige TT-rytter, den beskedne og sympatiske motorsportsmand *Svend Aage Sørensen* stråler som en nyslået to-skilling. Nu har de færreste af Dem sikkert set en to-skilling — men så se på Svend Aage Sørensen. De kan finde ham på forsiden af dette nr.

Han har fået det fineste materiel, nogen landevejsrytter kan ønske sig: Den sidste nye *Norton Manx*-model. Med dette mærke har han nu igennem flere år og i så mange krævende udenlandske løb, tildels i kamp med de allerbedste indenfor international motorsport, hævdet sig på den smukkeste måde gennem sin rolige, beherskede og beregnende kørsel og sine smukke sportsmandsegenskaber.

Derfor ikke noget under, at Svend Aage Sørensen er glad. Tilmed da der er skaffet en udskiftningsmotor med, så den både kan fremtræde som en Manx *model 30 M* med 79,62 mm boring og 100 mm slaglængde, hvilket giver et cylindervolumen på 499 ccm — og dels som en *model 40 M* med 71 mm boring og 88 mm slaglængde, hvilket giver 349 ccm cylindervolumen.

Iøvrigt er maskinen i et og alt identisk med de maskiner, som *Norton*-fabrikernes eget fabrikshold er udstyret med, den er sammensat af de samme dele, forarbejdet på samme måde — og den er gennemprøvet på bænk og undersøgt før den er sendt afsted, sådan som alle specialmaskinerne bliver det. Specialister har kælet for alle enkeltheder ved denne maskine, i alle faser af dens fremstilling — og alt hvad menneskesnilde og — kløgt kan gøre for at lave en så fuldkommen og så hurtig væddeløbsmaskine, som muligt, er lagt i denne Norton-model. Dens bestandigt bedre og bedre resultater ved de internationale landevejsrace har vist, at forgæves har det ikke været.

Model 30 M udvikler 36,2 BHK ved 6,000 omdr./min. ved en kompression på 1:7,22, med almindelig standard-benzin (octan 70), 37,5 BHK med en octan 80 benzin. Med halv benzin/benzol, kompression 1:7,5 39 hk og med ren methanol, kompression 1:13 44,5 BHK ved 6000 omdr./min.

Model 40 M præsterer 28,5 BHK med kompressionen 1:7,33 og standardbenzin ved 7,000 omdr./min., med octan 80-benzin 29,5 BHK. Med lige benzin/benzol-blanding, kompression 1:7,75 32,5 BHK, og med ren methanol, kompression 1:14 34 BHK — altsammen ved 7,000 omdr.

Den er forsynet med B.T.H.-magnet, som Norton har fundet mest velegnet til racer-brug.

Norton-fabrikerne medgiver de lykkelige ejere af en sådan maskine en lang række gode råd og vejledninger vedrørende motorens og maskinens hele pasning og tuning og hemmelighholder *ingen* af sine egne erfaringer — alle kommer de Manx-ejerne tilgode. Og har nogen erfaring med hensyn til at trimme og tune en landevejsracer, turde det nok være Norton-fabrikerne.

Man slutter med dette gode, rent menneskelige råd:

Husk — tålmodighed, renlighed og omhu er hemmeligheden ved en sukcesfuld tuning.

Der findes ingen plan og lige kongevej til sukces.

Med det sidste menes, at man ikke kommer sovende til sine sejre, men at det kræver slid og tålmodighed, næsten uden ende.

Svend Aage Sørensen om sine planer for i år.

Svend Aage Sørensen lægger ikke skjul på sin store glæde over at have erhvervet denne pragtfulde Norton Manx.

— Men det er jo også *piskende* nødvendigt, at man har materiellet i orden, hvis man vil være med i legen — og det vil jeg jo gerne lidt endnu.

— Hvor gammel er De nu?

— 48½.

— Og hvor skal den nye cykle bringes til start første gang?

— Jeg har ikke fået kigget rigtigt på den internationale løbskalender

endnu, men jeg vil næsten antage, at det bliver i Djurgårdsloppet i Helsingfors.

— Men den bane må da ikke være den allerbedste for Dem?

— Nej, jeg kan bedre hævde mig på en 5 km-bane og derover, man kan jo godt mærke, at man ikke er helt ung længere, når det gælder sådan en kort bane. Jeg skal nok nærmest have min opmærksomhed henvendt på de forskellige nordiske landevejsløb i år — dem kommer der vist nogle stykker af i år. Ganske særligt vil jeg jo nok interessere mig for Hedemora-løbet, det vil vist ingen fortænke mig i — der har jeg to aktier i en vandrepokal, som har gået på omgang siden 1929, altså i 23 år; mange af Sveriges kendteste motorryttere har deres navne indgraveret i den — ingen dog mere end én gang; jeg er den første, som har vundet den to gange. Og ved den lejlighed vil der møde meget fint materiel på startlinjen, så er det godt at være ordentligt kørende.

Bortset fra TT-løbet på Man, som jeg atter er blevet inviteret over til, vil jeg ikke forsøge at køre andre af de store TT-løb. Jeg har jo også min forretning, jeg skal passe — og så har jeg familien.

C.

Må jeg få ordet

Gem øllerne.

De bedes venligst optage nedenstående i »Motorbladet«:

Må det allerførst være mig tilladt at citere et uddrag af vor udmærkede speedway-kører Uno Jensens udtalelse til »Motorbogen« 1951: »Mange mennesker aner ikke, hvad speedway er og forbinder det med drik, slagsmål og de motorbøller, som undertiden gør landevejene usikre. Kunne folk blot lære at speedway er en virkelig fin sport, så var meget vundet.«

Ja, kunne folk blot det, men det må motorfolkene og vi, der er stærkt interesseret deri, selv gøre alt til, og nu kommer hjertesukket:

Jeg har i sidste sæson været til 13 motorløb, og deraf de 3 på Holbæk speedway, og dette er det eneste sted, jeg endnu har set, at man ikke kan købe sig en øl. Det kan for den sags skyld også være lige meget, så frister man nemlig ingen svage sjæle, men til gengæld er det også det eneste sted, jeg har set en kasse øl placeret ved siden af dommerteltet, og netop for at indholdet under løbene kan blive konsumeret af officials.

Det gør ikke mig personlig noget og forandrer heller ikke min indstilling til motorsport i almindelighed og speedway i særdeleshed, men tænk på alle de, der måske har en vågnende interesse herfor og måske er med for første gang. De får let den opfattelse, som Uno er inde på, mange har; og den er gal!

Derfor gode holbækkere: Gem den kasse øl til efter løbene og nyd i stedet sammen med os publikummere en vand. Det kan lade sig drikke, selv uden tilsætning. En lille fjer kan jo så let blive til fem høns.

På forhånd tak for optagelsen.

Erling Jørgensen,
7 11, Køge.

*

Det er synd.

At det blad, vi motorinteresserede medlemmer ser hen til hver den 1., nu mere og mere skal til at ligne en af de dagligdags brochurer, som postbudet drypper ind ad brevsprækken nu og da, er synd og skam.

At papiret er steget så kolosalt i den senere tid er jo desværre en kendsgerning, men lad ikke Motorbladet på den måde falde i unåde fra Unionens side; der må jo kunne findes frem til en løsning af dette problem, f. eks. på den måde, at der kunne opkræves nogle få kroner årligt til dækning af papirstigninger, eller der blev arbejdet lidt mere på at få motorforhandlerne til at tegne annoncer til bladet. Ligeledes kunne der jo også gives adgang for Unionens medlemmer at avertere (for en rimelig pris) med køb og salg af motorcykler, løsdele o. s. v.

På forhånd tak for optagelsen.

Kaj Nielsen,
P. Knudsensgade 100.

Sveriges største vinterløb

Man regner med, at Sveriges største vinter-motorsportsarrangement vil blive afviklet i Jönköping den 2. marts på

Munk-søen inde i selve byen. Jönköpings M.K., KAK og SMK Värnamo skal stå for arrangementet.

15 motorcykler, 10 midgets, 10 nordiske specialvogne og 20 sportsvogne fordelt på to klasser skal deltage. Man venter stor invasion. Og det er jo endelig heller ikke usandsynligt, at en del danske tilskuere vil finde vej derop.

SPORTEN HJEMME

Nimbusklubbens trial

Nimbus-Klubbens Trial afholdes iår som dagtrial, og det løber af stabelen *søndag den 10. februar* 1952 kl. 8,00 fra »*Slotskroen*«, Jægerspris, som hovedkontrol, og fordelerkontrol på militærets øvelsesterræn, hvor alle etapperne er beliggende. Der startes der kl. 8,30.

Dette trial vil i modsætning til tidligere år, uanset vejret, ikke blive mudderbad. Der bliver meget fine etaper med vekslende terræn. Fra Sverige er der hidtil kommet ikke så få anmeldelser på gode ryttere, bl. a. Nils Rossel, som blev placeret som nr. 3 sidste år.

For tilskuerne bliver det ligeledes godt, de kan fra de mange høje have udsigt over etapperne, og ligeledes startes alle etapperne lige ved siden af hinanden. Ejvind Hansen, Fyn, håber jo at vinde sin 25. sejr i træk, men konkurrencen vil blive hård, da vi jo dels kender svenskernes stil og andres fine kørsel.

Der vil på etapperne være pølser, varme drikke, øl, vand og cigaretter at købe.

Instruktionsmødet afholdes *mandag den 4. februar kl. 20,00 i Falkonerallé 96 F,* hvor tilmeldelser kan ske, eller skriftligt til formanden Sv. Aa. Søgaard, Classensgade 7, Ø., telf. Tria 1438. Det vil være klogt at tilmelde sig i god tid, da der kan blive tale om at begrænse anmeldelserne.

Der vil iår blive kørt i følgende klasser: senior-solo, junior-solo, begynder-solo, letvægter-solo, senior-sidevogn, junior-sidevogn, vogne indtil 1100 ccm og vogne over 1100 ccm.

Præmieuddeling vil finde sted ved klubbens afslutningsfest i falkonerallé 96 *lørdag den 15. marts* kl. 20,00.

---

3. afdeling om danmarksmesterskabet i trial

Lolland-Falsters Motor Union afholder trial den **9. marts.** Dette trial er 3. afdeling af danmarksmesterskabet 1951/52.

Tilmeldelse sker hos:

Sports Motorklubben Dan,
Henry Jørgensen, Reventlovsgade, Nakskov.

Sportsmotorklubben Lolland-Falster,
Harry Andersen, Østergade, Maribo.

Nykøbing F. Motor Sport,
F. Sternkopf, Østergade 20, Nykøbing F.

4. og sidste afdeling af danmarksmesterskabet køres i Jylland den **6. april.**

Aalborg Motorklubs trial

Aalborg Motor Klub og Nimbus-Klubben, Aalborg, maser stadig på med øvelser i orientering, nu er der kørt to øvelser til, så der nu ialt er kørt tre øvelser; det ene fra Hjedsbæk kro og det andet fra Karolinelund i Aalborg. Det er Nimbus-Klubben, der har forestået disse her to øvelser, så de næste to må A.M.K. tage sig af. Øvelsen fra Hjedsbæk d. 8.-12. blev en værre vandgang; det styrtede ned fra himlen, så man skulle tro, de ville have det hele tømt deroppe. Der startede 32 mand, hvoraf 14 udgik. Bl. a. gennemførte:

Sidevognskl.: N. O. Jensen og Regner Jensen, A.M.K. *Solokl.:* Svend Olesen, Poul Larsen og Møller Kjær A. M.K. *Autokl.:* Poul Andreasen, A.M.K.

og Gunner Velløv, N.K.A. *Begynderkl.:* Lars Nielsen og Erling Laustsen, A. M.K.

Øvelse nr. 3 gik fra »Karolinelund«, og Nimbus-Klubbens populære formand, Bruno Jacobsen, havde bestemt, at der skulle uddeles juleænder og flæskestege, da øvelsen jo blev kørt lige op til jul, den 20. dec. Julemaden gik til:

Sidevognskl.: Regner Jensen, Svend Petersen og Franck Larsen, A.M.K. *Solokl.:* Svend Olesen, Aksel Jensen og Anthon Bonderup, A.M.K. *Autokl.:* Ejner Kjær og Poul Andreasen, A.M.K. *Begynderkl.:* Villy Andersen og Lars Nielsen, A.M.K.

Øvelserne skulle køres over 5 gange, og Svend Olesen ligger allerede nu på 30 point, hvilket er enestående, da han er ganske nyt medlem, og ikke har prøvet den slags før. *F. O.*

☆ UNIONEN ☆

Nordisk motorsports-»rigsdag«

Repræsentanter for Sveriges Motorfederation, Norsk Motor-Klub, Finlands Motorförbund og Danmarks Motor Union samledes den 12. januar til en internordisk konference i København.

På konferencen behandledes flere spørgsmål af aktuel interesse for de fire nordiske lande, bl. a. arrangementet af den skandinaviske runde af speedway-verdensmesterskaberne og de nordiske mesterskabers fremtid.

Som omtalt i *Motorbladets* januarnummer er det i F.I.M. vedtaget, at Skandinavien og kontinentet skal køre hver sin indledende runde i speedway-VM. På konferencen drøftede man enkelthederne ved disse indledende runder, og der var enighed om at søge dem afviklet på den måde, at hvert land først i rent nationale matcher udtager sine bedste kørere.

Efter de foreløbige planer skal Sverige udtage 8, Norge 4, Finland 2 og Danmark 2 kørere.

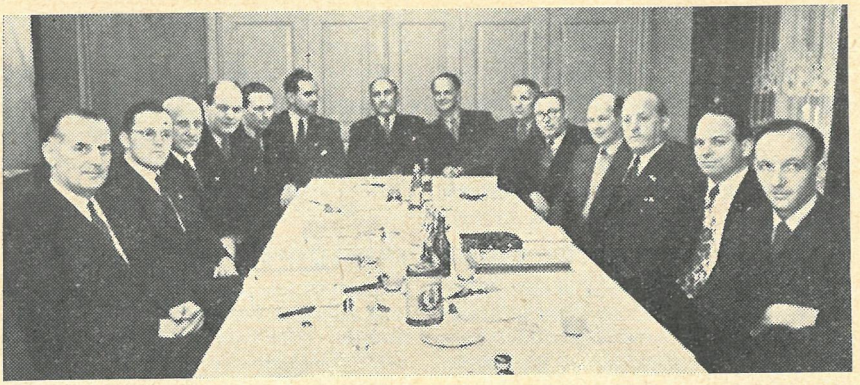
Disse mødes så til henholdsvis en skandinavisk og en kontinental match, hvorfra de bedste kørere (evt. efter en yderligere udskilningsmatch) går til den endelige match med skandinaviske, engelske og kontinentale kørere. I denne endelige match afgøres det, hvilke kørere der skal sendes til England for at deltage i VM-runderne dér, og denne afgørelse skal foreligge i løbet af *juni* måned.

Før disse planer kan føres ud i livet, skal endnu en række enkeltheder klarlægges, de enkelte matcher skal placeres på løbskalenderne, og der skal søges kontakt med de kontinentale lande (sandsynligvis kommer Østrig, Tyskland, Polen og Holland med) for at få deres udtagelsesrunde på linie med den skandinaviske.

Konferencen udpegede dir. *Axel Löfström* til som kontaktmand for de skandinaviske lande at varetage forhandlingerne med kontinentlandene og F.I.M. Arbejdet med enkelthederne i den skandinaviske runde blev lagt i hænderne på en komité bestående af *Ragnar Gullberg, Svemo,* (komiteens sekretær), *Macke Nicolaysen,* N.M.-K., *Martti Ekroth,* F.M.F., og *John Zenth,* D.M.U.

Spørgsmålet om nordisk mesterskab er udskudt.

Der forelå for konferencen et forslag til afvikling af N.M. i form af en



Deltagerne i det nordiske motorcykle-møde: N. K. Pedersen, Danmark (præs. f. D.M.U.); John Zenth, Danmark; Macke Nicolaysen, Norge; Gunnar Falk, Sverige; Vilh. Nellemann, Danmark; Erling Sande, Norge (præs. f. N.M.-K.); Otto Brandt, Finland (præs. f. F.M.F.); Erik Pallin, Sverige (ordf. i Svemo); Martti Ekroth, Finland; Ragnar Gullberg, Sverige; Poul Rasmussen, Danmark; Axel Löfström, Sverige; Vald. Hoffmeyer, Danmark; Jan Brambani, Norge.

turnering, hvori hvert land skulle køre en match med deltagende hold fra alle fire lande. Den kører, som i alle fire matcher tilsammen opnåede højeste pointstal, skulle være nordisk mester, og på lignende måde skulle det sejrende nationshold kåres.

Under behandlingen af N.M.-spørgsmålet blev det hurtigt klarlagt, at et program af denne art ikke ville kunne passes ind i det skandinaviske løbsprogram for 1952, idet NM ville kræve ialt 8 matcher, hvortil kom matcherne fra VM-runden. Spørgsmålet om afvikling af NM blev derfor udskudt til senere drøftelse.

Et mere intimt samarbejde.

Der blev iøvrigt på konferencen givet udtryk for ønskeligheden af et snævert samarbejde mellem de nordiske lande, og samtalerne understregede nødvendigheden af, at vigtige spørgsmål af fælles interesse behandles af alle i forening, hvis resultatet skal blive af værdi for motorsporten i alle fire lande med deres store indbyrdes udveksling på sportens område.

98 godkendte løb i 1952

D.M.U.s bestyrelse og sportsudvalg har i dagene 19. og 20. Januar holdt møde i København.

Blandt mange vigtige sager, som var til behandling på mødet, var en tiltrængt *revision* af *Reglement for Motorsport* i Danmark. Denne revision blev foretaget i et sådant omfang, at det nye reglement formentlig vil kunne foreligge færdigt i løbet af februar måned. Det vil vederlagsfrit blive tilsendt alle, der løser licens for 1952.

Ved tilrettelæggelsen af løbskalenderen for 1952, tildelte man *Holbæk & Omegns Motorklub* arrangementet af en *dansk—svensk landskamp* på speedway til afholdelse den 7. september, og arrangementet af et *dansk speedwaymesterskab* tildeltes *Fyens Motor Sport* og *Sports Motorklubben Odin;* datoen herfor vil blive fastsat senere.

Løbskalenderen vil komme til at omfatte ialt 98 stævner, hvilket er omtrent det samme antal som blev gennemført i det foregående år.

Bestyrelsen vedtog at *suspendere Leo Hansen, Herluf Jacobsen, Johs. Jensen, Aage Larsen* og *Chr. Larsen,*

alle Fredericia, samt *Hans Schøtz* og *Einar Petersen*, Middelfart, indtil videre, da disse som bestyrelse for Fredericia Motorklub af 1945 har været ansvarlige for, at klubben i flere forhold har unddraget sig sine forpligtelser overfor D.M.U. og overfor en kører, som har deltaget i et af klubbens løb.

Bestyrelsen vedtog endvidere at sende Aarhus Motor Klub sin tak, fordi klubben på så udmærket måde gennemførte arrangementet af Danske Jordbanemesterskaber 1951.

Reglement for motorcyklesport i Danmark

Andetsteds i bladet har vi omtalt, at unionens bestyrelse og sportsudvalg har foretaget en revision af sportsreglementet. Det reglement, der nu udsendes, er noget mere omfangsrigt end det hidtil gældende, som Dansk Motor Sportsråd udsendte i 1948; men det er bygget således op, at man altid nemt vil kunne finde frem til de oplysninger, man har brug for.

Grundreglementets to vigtigste afsnit omhandler dels kørernes forhold og dels bestemmelser vedrørende arrangører og officials. Særlige tillæg omfatter hver for sig motorcykler, licenserhvervelse, rekorder, regler for løbskalenderen og de enkelte konkurrencearter. Strengt taget er det således tilstrækkeligt for en kører at have kendskab til kapitlet om kørernes forhold og til indholdet af tillæggene om motorcykler og om den konkurrence han vil deltage i (f. eks. moto-cross-tillægget), for at han kan være orienteret om de regler han skal benytte ved sin deltagelse i konkurrencen.

Reglementet indeholder såvel F.I.M.s internationale bestemmelser som de danske regler, således at man herigennem også får kendskab til det reglement, der er grundlæggende for sporten i de øvrige lande under F.I.M.

Licenserne.

Af *praktiske ændringer* indeholder det nye reglement en del. Således skal fremtidigt ikke alene ansøgninger om nye licens, men også ansøgninger om fornyelse indsendes gennem klubben, der attesterer de givne oplysninger. Licens bliver herefter sendt direkte til den, der skal bruge det, hvilket skulle lette ekspeditionen betydeligt.

Efter at man i 1951 har gennemprøvet forskellige *licensformer*, har man nu vedtaget at udstede licens således: Almindeligt nationalt licens (kr. 10,00) gyldigt til alle konkurrencer, hvori der ikke deltager flere kørere samtidigt på samme løbsstrækning; banelicens B (kr. 15,00) gyldigt til alle nationale konkurrencer med sidevogn, banelicens A 175 (kr. 15,00) gyldigt til alle nationale konkurrencer med solomotorcykler indtil 175 ccm, Banelicens A + B (kr. 20,00) gyldigt til alle nationale konkurrencer, og internationalt licens (kr. 25,00).

Pointsberegning.

I reglementet er der fastsat visse *oprykningsregler* efter pointsystem, således at en førsteplads giver 3, en andenplads 2 og en tredieplads 1 point. En kører rykker op fra begynder til junior-klassen, når han har fået 3 points i et kalenderår, og fra junior til seniorklassen, når han som junior-kører har opnået 15 point på et, eller 20 points på to kalenderår.

De i 1951 anstillede forsøg med hensyn til dannelse af en standard- og en sportsklasse førte ikke til det forventede resultat, og man har derfor ved udarbejdelsen af det nye reglement forladt denne klasseinddeling og i stedet skabt en typeinddeling, der indskrænker sig til *sportstypen* med anvendelse af ren almindelig benzin, og for hvilken reglementet stiller visse krav til udstyret, og *specialtypen*. Denne inddeling er på linie med, hvad man anvender i andre lande.

Officials-licens.

Det nye reglement indfører licens for alle ledende officials. Dette er gjort for i videst muligt omfang at sikre sig, at det er kvalificerede folk, der udtages til at lede og overvåge konkurrencerne. Kravet om særligt udpegede officials til visse funktioner har gennem nogen tid været stillet fra F.I.M.s side; men før man kunne tage stilling

til, hvorledes et forsøg i denne retning skulle gribes an, måtte man afvente resultatet af den udvikling, som sporten i de senere år har gennemgået her i landet, ligesom man har ønsket at udnytte de erfaringer, andre lande gjorde.

Propositioner i Motorbladet.

Endnu en reform skal anføres her: For at støtte de klubber, som hovedsagelig arrangerer trials, og som herved har ret store udgifter af forskellig art, er der indført den bestemmelse, at tillægsreglerne (propositionerne) kan offentliggøres i »Motorbladet«. Dette gælder kun for stævner, der er åbne for alle anmeldte deltagere i det omfang, klasserne åbnes, idet det ville optage for megen unødig plads, hvis man skulle medtage tillægsreglerne for stævner, hvori kun et fåtal af indbudte kørere kan deltage. Ved offentliggørelse i bladet vil de arrangerende klubber kunne spare udgiften til duplikering eller trykning af tillægsregler, og man vil have sikkerhed for, at reglerne kommer alle interesserede i hænde.

Flere ændringer under ventilation.

En del punkter i F.I.M.s internationale sportsreglement er for tiden til drøftelse i federationens sportskommission, og de ændringer, som måtte blive resultatet af disse drøftelser, vil naturligvis også få indflydelse på det danske reglements indhold. Det reglement, der nu udsendes, er dog ført helt op til dato, og det vil på en mængde områder, hvor det hidtidige reglement havde tydelige mangler, give såvel deltagere som arrangører og officials det rette arbejdsgrundlag.

*

Den officielle løbskalender m. v.

Danmarks Motor-Union udsender om kort tid en »officiel oversigt« med forskelligt indhold af værdi for alle interesserede medlemmer. Oversigten omfatter foruden årets løbskalender en fuldstændig klubfortegnelse, en fortegnelse over danske motorbaner med disses mål, beliggenhed m. v. og en del andre oplysninger om sporten i 1951 og 1952.

Prisen for »D.M.U.s officielle oversigt 1952« bliver 1 kr., og den vil fra den 20. februar kunne rekvireres fra sekretariatet. Langt de fleste medlemmer vil dog allerede før den tid have modtaget oversigten, idet størsteparten af klubberne har indvilget i at betale oversigten for deres medlemmer som en særlig service og samtidig som en indsats for at styrke interessen for den sportslige side af unionens og klubbernes arbejde.

Medlemmer, der ikke har modtaget oversigten inden udgangen af februar måned, bedes rette henvendelse til deres klub herom.

*

Sjællands Motor Union erindrer om medlemsaftenen med damer den 5. februar i Karnappen.



FRA KLUBBERNE

Bogense Motorklub

afholder *klubaften* på Torvecafeen, Bogense, *torsdag den 7. februar* kl. 20. *Henry Christensen.*

B. S. A. Klubben

Orienteringsøvelsen den 12. januar blev gennemført af:

Solo-klassen: Leif Carlsen (44), Preben Christensen (92), Preben Madsen (99) og Børge Hansen (166).

Observatør-klassen: Holger Carlsen (5), Børge Jeppesen (12), Bach Poulsen (16), Carl Stephansen (29) og Poul Jensen (44).

Resten af deltagerne udgik af forskellige grunde. Trods den klare måneskinsaften var øvelsen, som det fremgår af resultaterne, tilpas svær. For at give medlemmerne nogen mere rutine i disse orienteringsøvelser har vi fastsat en ny øvelse til lørdag den 15. marts. Startstedet vil senere blive opgivet. *Yrsa 851.*

Frederiksborg Amts Motorklub

I henhold til beslutning på sidste generalforsamling blev der ved sidste bestyrelsesmøde nedsat et udvalg bestående af klubbens orienteringseksperter, kaptajn *Truelsen, Freddy Nielsen* og *Lohmann Jørgensen.* Udvalget kan nu meddele, at der i løbet af 1952 bliver arrangeret *4 øvelser, nemlig:* en natøvelse den 16. febr., en dagøvelse den 27. april, en natøvelse den 27. sept. og den store afsluttende øvelse den 29. nov.

Der køres efter de hidtil gældende regler, dog vil der blive foretaget en inddeling i junior- og seniorklasse.

Udvalget beder interesserede i F.A.M. og andre klubber om at lægge mærke til datoerne; man håber på stor deltagelse.

Ligesom sidste år fejres *fastelavnsfesten* på *Nødebo kro søndag den 24. febr.* med tøndeslagning og forskellige muntre arrangementer. Nærmere meddelelse udsendes, men medlemmerne bedes reservere dagen.

lemmerne om at indløse medlemskortet og den fremsendte kontingentopkrævning straks ved fremkomsten.

Kassereren beder indtrængende med- Manglende indløsning volder klubben unødige udgifter og besvær.

Indehavere af licens, der ønskes fornyet for sæsonen 1952, må inden udgangen af februar indsende det gamle licens ledsaget af afgift (om licens og afgifter se andetsteds i bladet) til Jørgen Ransdal, Tamsborgvej 1, Hillerød. Licens, der allerede er indsendt uden afgift, vil ikke blive fornyet, før afgiften er indgået.

Fyens Motor Sport

F.M.S.s juletræsfest afholdtes den 4. jan. på Industripalæet i Odense, hvor ca. 200 børn og ca. 200 voksne var mødt op.

Det store flotte juletræ med levende lys gjorde som sædvanlig stor lykke, ikke mindst hos børnene. Efter dansen om juletræet under afsyngning af julens kendte sange legede fru Palludan og hendes nissepiger med børnene, og efter legen fulgte optræden af fruens dygtige artister, der mødte op med et helt nyt, imponerende program, der belønnedes med kraftigt bifald.

Så plyndrede børnene juletræet, og endelig uddeltes julegaver til alle børnene bestående af 1 pose med godter, 1 pose med æbler og appelsiner samt 1 stk. legetøj, ov så var der dans for børnene indtil kl. 22. Nu bortloddedes til pigerne en stor dukke og til drengene et flot sejlskib. Som gave fra Zoneredningskorpset havde F. M. S. modtaget en gratis flyvetur, der blev bortloddet til de voksne. Fra kl. 22 til 24,30 var der dans for alle. Ialt en rigtig F.M.S.-fest med den sædvanlige gode tilslutning.

Medlemmerne erindres om, at det årlige store *karneval* afholdes i Næsbyhoved skov *lørdag den 23. februar,* og at der *søndag den 24. februar* samme sted er *præmie-tøndeslagning* for børn, damer og herrer samt fælles kaffebord med præmieuddeling såvel hvad angår tøndeslagningen som trials. Husk at reservere dagene for

F.M.S. Nærmere skriftlig meddelelse vil tilgå medlemmerne.

Endelig skal oplyses, at medlemmerne atter ved henvendelse til foreningens kasserer Chr. Jensen, Aurikelvej 25, Odense, kan købe F.M.S.s meget smukke hueemblemer, som det grundet på mangel på guldtråd ikke har været muligt at fremstille en del år.

S. B. Jeppesen.

Glostrup og Omegns Motorklub

Den 13. januar 1952 afholdt klubben juletræ for medlemmernes børn. Der var god tilslutning, og børnene fik en god dag ud af det.

Klubben afholder *2 dag- og 2 natorienteringsøvelser* for medlemmerne. Der lægges ud den *17. febr. kl. 9,00* fra *Roskildekroen. Kort* 41 og Sydøstsjælland skal benyttes. Der gives points 5, 4, 3, o. s. v. Der startes i solo-sidevogns- og bilklasse. Lad os være enige om, at vi deltager så mange som muligt. Der er ikke noget ved at arrangere øvelser for 5—6 mand. Altså vi starter 25 mand til disse øvelser.

Klubben har haft *generalforsamling.* De afg. bestyrelsesmedlemmer blev *alle genvalgt.* Klubbens økonomi er i bedring, og det tegner sig lyst rent økonomisk i fremtiden.

Gunnar, sekr.

Harley Davidson Klubben

Tirsdag den 5. febr. har vi klubaften i Vanløse kl. 19,30, og til denne aften har festudvalget formået politiet at komme ud til os og vise os deres nye færdselsfilm. Men ikke nok hermed, bagefter vil der blive lejlighed til at drøfte færdselstekniske problemer med politiet. Dette bliver en aften, enhver deltager vil få glæde af.

Tirsdag den 19. febr. er der igen klubaften, og på denne aften vil festudvalget komme med nærmere oplysninger angående *fastelavnsfesten søndag den 24. febr.* Så meget kan foreløbig oplyses, at det igen i år bliver i Ørholm, og at der vil blive tøndeslagning for både børnene og damerne, og mændene slår som sædvanlig katten af tønden kørende. Den årlige ringridderturnering skal ligeledes afholdes; ydermere bliver der i år præmie for den morsomst pyntede cykel, og festudvalget håber, at alle prøver på at sætte fantasien i sving, i lighed med hvad vi har set på film, og H.D.K.'erne er vel ikke mindre opfindsomme og fingernemme end andre motorkørere? Vi glæder os på forhånd til at se resultaterne. Hermed ønskes god fornøjelse med opgaven.

Angelo, kastrup 1913.

Københavns Motor Klub

Ordinær *generalforsamling* afholdes *fredag den 8. febr. kl. 20* hos »Josty«. Vi håber at se de fleste af vore medlemmer ved denne lejlighed, da adskillige vigtige spørgsmål skal drøftes og behandles her. I fortsættelse af generalforsamlingen går vi videre med den påbegyndte kegle- og skydeturnering, hvor alle deltagere endnu har gode chancer for at være med i kampen om de fine præmier. På gensyn.

P. b. v. *Hein.*

Køge Sports-Motorklub

indledte 1952 med vinterens 2. klubaften på hotel Hafnia lørdag den 15. januar. Der var mødt 16 medlemmer, et lidt magert resultat. Vi fik et lille

Nimbus

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 Bredgade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

hip i kortets brug og signaturforklaring ved Hans Petersen.

Vi ville sætte stor pris på at se nogle flere af medlemmerne til klubaftenerne; der må absolut være mange flere, der er interesseret i at vide, hvordan et kort skal behandles. Selvom du ikke vil være med til at køre nogen form for motorsport, så prøv en sommersøndag at lægge dit kort og køre en tur igennem Sjællands krinkelkrogede biveje, så kan man godt få brug for kortet. Det er afgjort en meget fornøjelig form for udflugt at lære landet at kende ved hjælp af kortet; tro endelig ikke, at nogen er helbefaren, — der er altid fælder, selv for den dygtigste.

Men næste gang er der noget for os alle, nemlig kompaslære ved ingeniør Poul Skaarup, og det bliver torsdag den *14. februar* kl. 19,30 på »Hafnia«. Alle, der har et kompas — gammelt eller nyt — bedes tage det med. På gensyn.

P. b. v. *Holger Denhus.*

Lyngby og Omegns Motorklub

Så kom vi ind i det nye år, og vi ønsker alle vore medlemmer og samtlige klubber under Danmarks Motor Union et godt nytår.

Første gang, vi mødes, bliver ved Sjællands Motor Unions filmsaften i Karnappen den 5. febr., hvor der vises en rejsefilm fra Indien; det er kl. 19,30 prc. Billetter kan købes hos Preben Skjold, Ly. 5158, à 1,00 kr., senest den 1. februar.

Fredag den 8. har vi *klubaften* på *Hotel Rustenborg* kl. 20, hvor der vil blive vist en del gode film.

Lørdag den 23. runder klubben sin 6. fødselsdag. Så mødes vi på *Hotel Rustenborg* til en lille fest med damer, og selvfølgelig tager I jeres venner med, og vi håber også at se nogle fra andre klubber. Der medbringes af hver en pakke til mindste værdi 1,00 kr.

Fastelavnssøndag den 24. står vi tidlig op for at »rigge« køretøjet til, helst rigtigt morsomt, og stiller *kl. 14* bag *Hotel Rustenborg* til tøndeslagning. Der bliver præmie til det mest komiske køretøj. Bagefter er det børnenes tur til at slå katten af tønden«, og sluttelig skal kattekongerne hyldes og børnene have den traditionelle chokolade. Så gør nu noget ved det denne dag.

Fredag den 29. kl. 20 har vi vor halvårlige *generalforsamling* på *Hotel Rustenborg*« med dagsorden ifølge lovene. Forslag sendes til formanden, Carlo Jensen, Durosvej 2, st., Lyngby. Men husk, at kontingent skal være betalt til denne dag.

Dukken blev vundet på nr. 156.

De medlemmer, der skal deltage i trial og lignende, må huske at forny deres licens snarest.

P. b. v.
Preben Skjold, Ly. 5158.

Motorklubben »København og Omegn«

Klubbens torsdagsprogrammer bliver *anden og sidste torsdag i måneden.* Reserver disse to dage, *d. 14. og 28.* i »*Vangehuset*«, Strandvej 85, kl. 19,30 pr. Orienteringskursus med Fritz Paustian som instruktør. Tilslutningen er fra tidligere kursus stor, men flere kan endnu tilmeldes.

Den 24. febr.: fastelavnsfesten afholdes igen i år i Dragør, nærmere tilgår medlemmerne gennem M.K.O.nyt.

Fra sukces'en, klubbens åbne orienteringsøvelse, fra Nødebo d. 19. jan., i frost, sne, regn og tø, hvor vejrguderne hjalp arrangementet med spændende momenter, og deltagerne fik oplevelser, der vil huskes længe, vil resultatlister blive tilsendt hver enkelt deltager.

Alle, der deltog, har absolut vist deres kvalifikationer ved at gennemføre den krævende øvelse.

På gensyn den 14., 24. og 28. febr.

S.A.E., Su. 4900.

Motorcykle-Klubben Svendborg

Februar-månedsmødet afholdes *onsdag den 6.* kl. 20,00, som sædvanlig i *Borgerforeningen.* Tiden for klubbens *forårs-trial* nærmer sig hurtigt, det er i år *den 30. marts,* så det er ikke for tidligt at vi finder nogle ordentlige etaper frem. Læg derfor hovedet i blød og lad os få nogle forslag til månedsmødet. Så vidt muligt skal vi se at få nogle etaper i nærheden af Svendborg, så de gående medlemmer også kan komme ud at se på løbet. Samtidig skal vi anmode kørerne om at få deres licens bestilt eller fornyet snarest. Sidste gang måtte vi afvise en kører,

fordi han ikke havde fået det ordnet rettidigt.

Som antydet i januar-nummeret holder vi i år *karneval* i stedet for tøndeslagning. Det bliver *lørdag den 16. februar* kl. 20,00 i »*Rottefælden*«, og vi kan love jer, at der kun bliver 1 (eet) amerikansk lotteri. Til gengæld må I så love os, at I mindst iører jer papnæse eller skæg; men vagabonder, havfruer, skorstensfejere, klapperslanger og lignende vil blive hilst særdeles velkommen. Færdsel til og fra lokanerne sker på deltagernes eget ansvar, dog: de gældende love og forordninger må helst overholdes. Løbsleder: August Nielsen.

G. K.

Motorklubben Vestfyn

Festen, vi afholdt den 12. januar med præmieuddeling, var desværre ikke så godt besøgt, som vi havde ventet, men humøret og stemningen blandt de mødte var god.

I sidste halvdel af februar afholdes et *karneval* i et forsamlingshus i eller omkring Frøbjerg. Vær klar med humør og dragter og lad os få et rigtigt karneval. Nærmere meddelelse pr. brev.

Vort medlemsmøde i februar bliver et færdselspropaganda-møde, hvor politiassistent *Ersbøll* giver oplysninger m. m.

Der er endnu nogle pladser til Harzen-turen. *Sekr.*

Nimbus Klubben, København

Vor sidste filmsaften d. 4. december f. år var godt besøgt, og de som var tilstede morede sig udmærket.

Det første arrangement i det nye år er jo vort sædvanlige trial, som i år køres om dagen. Det foregår på militærets terræn ved Jægerspris og startes fra »*Slotskroen*«, Jægerspris, *søndag d. 10. februar* kl. 8,00.

Instruktionsmødet er *mandag d. 4. februar* kl. 20,00 i Falkoneralle 96, hvor vi håber at se alle vore friske kontroller, også de som ikke har været med tidligere.

Næste gang vi ses er til *karnevallet den 16. februar* kl. 20,00, og i år skal vi have endnu flere med, det er vist nok den aften vi samler flest medlemmer. Find på et eller andet morsomt, vi skal nok gøre vort til, at det bliver godt.

Søndagen efter mødes vi i *Buddinge Kro*, det bliver *den 24.* til *fastelavnsfesten*, som vi begynder kl. 11,00, og bringer madpakken, lillemor og børnene med. Der vil som sædvanlig blive nogle overraskelser til børnene, og selvfølgelig slår vi katten af tønden på motorcykle. P. b. v.

Børge S. Hansen.

Nordvestsjællands Motorklub

Vi kom heller ikke til Amerika denne gang. Ved klubaftenen d. 8. jan. var Asger Jensen atter forhindret; denne gang var han selv syg af influenza og lå med feber på 41 grader (i skyggen). Vi fik så i sidste øjeblik fat i den kendte tryllekunstner »professor de la Rørbech«, som underholdt os en timestid, hvorefter der var instruktion til pokaløvelsen.

Pokaløvelsen kørtes den 12. jan. fra Fuglede hotel. Den var godt tilrettelagt, og kun få af de 21 kørere måtte opgive. Resultaterne bringes i næste nummer.

Næste *klubaften* er *tirsdag d. 5. fe-*



Stort Udvalg i motorhandsker, luffe huer, hjelme, briller o. s. v.

Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlåse

Læderveste med stof og varmt pelsfoer

Oilskindsfrakker, sorte. flere modeller, enkelte og med foer

Gummifrakker, sorte, flere modeller, velegnede til motorkørse

Køretæpper, svær calechedug kr. 29.50.

Varerne sendes overalt pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 - Telefon Nora 2536

bruar, samme tid og sted, hvor der bliver vist et par gode motorfilm. Endvidere bliver der, såvidt vejret tillader det, en *kortlæsningsøvelse* midt i måneden. Nærmere vil tilgå medlemmerne.

Søndag d. 24. februar har vi vores traditionelle *tøndeslagning* på *Gisseløre* for motorcykler og biler om eftermiddagen, derefter fællesspisning og tøndeslagning for damerne, hvorefter vi får en svingom. Husk at få fornyet licens.

Aksel.

Nykøbing F. Motor-Sport

Det var de spidse passeres aften, da klubben indbød medlemmerne til klubaften mandag den 14. januar på Hotel Baltic, idet bestyrelsen indbød til »orienteringsløb« indendørs, hvilket foregik på den måde, at »kørerne« skulle gennemføre en rute lagt i tre etaper, nøjagtig som et motorløb i terrænet. Der var lagt mange skjulte poster undervejs, og et forbavsende stort antal kørere dumpede pænt i fælderne. Vinder blev *Villy Hansen,* Kettinge, med *Carl Cleo Hansen* på 2. pladsen og *Peter Topp* på 3. pladsen.

Bagefter viste firmaet »Caltex« olie-, flyvemaskine- og motorløbsfilm. Klubbens næste arrangement er *fastelavnsfesten den 24. febr.* Om eftermiddagen køres det store propagandafastelavnsoptog med de festlig udstyrede vogne og motorcykler gennem byens gader. Der er skabt tradition for, at motorklubben denne dag giver rammen om byens fastelavn. Forhåbentlig lykkes det klubben at gøre dagen og optoget endnu mere festligt end tidligere. *-rald.*

Randers Motor Sport

Efter de to vellykkede arrangementer i januar: Monte Carlo filmen og revanchematchen med Aarhus Motor Klub i »Hvem-ved-hvad«, hvor vi fik lejlighed til at sige Aarhusfolkene »Tak for sidst« (efter sigende var hele Aarhus-holdet til ørelæge dagen efter for at få ørerne hæftet op i normal stilling igen, de kom jo unægtelig til at hænge en del), samt Sv. Aa. Sørensens foredrag og film om T.T., har festudvalget fået påmonteret gripsterdæk og hældt methylalkohol på tanken, og vi starter med følgende program for februar måned: *onsdag den 13. kl. 20* i *Haandværkerforeningens* havesal vil medlemmer af Aarhus modelracerklub vise os, hvad de små racervogne kan præstere. — *Torsdag den 21.* kl. 20 i »*Motorstuen*« fortæller *Robert Nellemann* om sit fjerde Monte Carlo løb, der forhåbentlig bliver overstået med et godt resultat af den populære kører. Og som rosinen i pølseenden kommer så alle tiders største *fastelavnsfest* indenfor R.M.S. *lørdag den 23. kl. 19,30* i *Hornbækkroen,* hvor der bliver forskellige overraskelser i aftenens løb, bl. a. opføres en munter revy med klubbens egne kræfter, og vi har reserveret et særligt godt danseorkester, der nok skal vide at få selv den værste træmand lokket ud på dansegulvet. Det gælder altså om at møde i god tid for at sikre sig plads, og skulde der være nogle af medlemmerne, der får lyst til at komme i så god tid, at de kan nå at spise »en bid brød« før »strabadserne« tager sin begyndelse, bedes de venligst ringe til Hornbækkroen og meddele det. Altså vel mødt til disse aftener, men glem nu ikke vore faste klubaftener om *torsdagen i motorstuen!* *A.N.*

Sports Motor Klubben »Dan«

Pilketuren den 30. decbr. havde samlet 13 deltagere, høj så, højt humør og en hel kasse øl.

Men det skal være sagt med det samme, at det var meget dårligt med udbyttet, så dårligt, at det dårligt kunne være dårligere. Flemming Christensen tog det største antal torsk, og Børge Termansen den største, hårdt trængt af Egon Thorvald. Der var en enkelt, der var lidt søsyg.

Som tidligere meddelt afholdes den ordinære halvårlige *generalforsamling* hos Bob, Søndergade, Nakskov, torsdag den 7. februar kl. 20.

Forslag, som ønskes behandlet på generalforsamlingen, må være formanden, *Henry Jørgensen,* Reventlowsgade 2, Nakskov, ihænde senest 3 dage før dennes afholdelse.

Stiftelsesfesten afholdes som bekendt i »*Svingelen*«, *lørdag den 16. februar* kl. 20.

På et fornylig afholdt bestyrelsesmøde blev det vedtaget at afholde festen som fastelavnsfest og ikke som

tidligere meddelt som maskebal, da man har ment, at det var for stor en udgift for deltagerne nu, da vi lige har betalt bunden opsparing og meget andet. Der bliver i løbet af aftenen forskellige overraskelser, således har de første fem par, der møder, gratis adgang til festen, øldrikning efter stopur, tøndeslagning for damerne samt gratis pølser til hele selskabet. Nu tror jeg ikke, at jeg vil røbe mere, for så får jeg bare på puklen af festudvalget. Det er bestyrelsens håb, at denne aften må blive en rigtig festaften, som vi forøvrigt har savnet længe.

Festudvalget lægger sig i selen kan jeg love uden at røbe for meget, og det er vort håb, at vi denne aften må se alle vore medlemmer med damer.

Altså vel mødt den 16. febr.

PS. Salen bliver smukt pyntet.

B. T.

Sports Motor Klubben »København«

Lørdag den 5. jan. afholdt klubben sit årlige juletræ i »Karnappen«, som takket være festudvalget blev lige så vellykket som de foregående år. Der var mødt 160 børn, og de kom ikke til at kede sig. Der var fart over feltet lige til kl. 21,30, og derefter var det de voksnes tur til en svingom.

Egon Walthers børnemotorcykel m. sidevogn, en model efter hans egen banecykel, vakte mægtig jubel og blev vundet af Leif Bech, så hans »datter« racer nok rundt hjemme i stuen. De andre udtrukne gevinster er afhentet. Klubben takker de leverandører, som venligst har støttet med gevinster til juletræsfesten.

Den 13. febr. afholder klubben *filmsaften* med foredrag i *»Ny Ravnsborg«*, hvor Sv. Aa. Sørensen vil fortælle om T. T. løb m. m. Ligeledes vil Sv. Aages nye T.T. Norton 1952 komme derud, så der bliver noget at se på for ivrige motorkørere. Vel mødt. Damerne er velkomne.

Fastelavnsfest den 24. febr. afholdes i år på *Gl. Holte Kro,* og som det vil erindres fra juletræsfesten havde værten gjort sit til, at poserne blev fyldt op. Restauratør Bruun har vist stor interesse for, at vi skal få en god og vellykket dag på kroen, og denne vil blive godt opvarmet. Der er god forbindelse til kroen, køreplan kan fås hos bestyrelsen.

Der bliver tøndeslagning for børn, damer og herrer, ringridning pr. bil og motorcykel, der køres om de sædvanlige vandrepræmier, ligeledes er der præmier for den mest komiske cykel, så det er ensbetydende med, at så mange som mulig møder udklædt. Bestyrelsen henstiller til medlemmerne at gøre sig lidt ulejlighed den dag med at pynte sig, så det ikke skal være de sædvanlige, der løber af med præmierne. Vel mødt den 24. febr. på Gl. Holte Kro. Venner og bekendte er velkomne. Samlet start fra Slangerupbanen kl. 10. Hvis der er nogle ledige pladser i køretøjer, bedes De ringe til bestyrelsen, så vi kan blive samlet så mange som vel muligt.

Orientering sidst i februar eller først i marts. Nærmere i klublokalet.

S. V., taga 6139 v.

Sportsmotorklubben »Lolland-Falster«

Husk at reservere *den 13. febr.* kl. 20 til *generalforsamling* på Hotel du Nord, Saxkøbing.

Da det snart er fastelavn, skal vi så ikke møde op så mange som muligt for at være med til at slå til tønden *den 24. febr.* på Hotel »Dana«, Maribo. Lad lillemor smøre en mulepose, som vi kan få med til at stille den værste sult med, og derefter skal vi have en svingom.

Da sætternissen havde været på spil den 1. december til natorienteringsøvelsen, bliver der kørt ny øvelse efter nærmere bekendtgørelse. *E. P.*

Sports Motorklubben Odin

Efter alle jule- og nytårsstrabadserne fortsætter vi vore klubaftener, og i januar blev der 2, idet vi holdt den første kegleaften i det nye år den 10. januar. Det ser ud som om medlemmerne mere og mere får øjnene op for at det er virkelig morsomme aftener, og aftener i kammeratskabets ånd. Også denne aften havde vi en afsluttende turnering, og her vandt Dines Langæble med Gunnar Frederiksen på 2. pladsen.

I selve turneringn blev der slået de obligate slag, og med den træning de

forskellige efterhånden er i, må der ventes knaldhård konkurrence de følgende aftener. Efter de første 2 aftener ligger H. Wozny og M. Foxholm i spidsen med hver 76 points, men der ligger mange lige i hælene på dem, og der er ikke mange points forskel.

Næste klubaften i januar var den 26. Nærmere herom i næste nummer.

Vi beder jer alle notere, at der i *februar* måned atter sker noget spændende, der bliver klubaften med keglespil o. l. den 16. februar her vil der også i næste nr. af vort blad fremkomme hvor aftenen afholdes.

Den *23. februar* afholder vi vort store årlige *karneval* på »*Skandia*«, og vi beder allerede nu om assistance fra medlemmer, der vil hjælpe til med udsmykning af lokalerne, ligesom vi anbefaler jer alle at begynde at spekulere på, hvilken udklædning I vil møde i; der bliver som sædvanlig præmier til de morsomste og smukkeste dragter. Reservér dagen.

Søndag den 24. februar er der *fastelavnsløjer* med katten af tønden o. l. Det vil sikkert være en god og tiltrængt motion for karnevalsdeltagerne at komme ud i den friske luft, og bestyrelsen spekulerer på, om vi skulle søge arrangeret morgenkaffe for dem som ikke kan nå hjem, før de skal med til tøndeslagningen, men også herom nærmere i S.M.O.-bladet.

Som I ser sker der altså meget i februar, men derfor må I ikke glemme det vigtigste, nemlig at tegne nye medlemmer, og sidst, men ikke mindst: *kontingentet;* tag godt mod opkræveren eller opkrævningen og lad os vise, at det er sammenholdet og kammeratskabet der præger S.M.O.

Fox.

Sports Motor Klubben Århus

havde tirsdag den 15. jan. klubaften, hvor Poul Jørgensen gentog sit interessante lysbilledforedrag om en rejse, han havde foretaget, til »Sokol festerne i Tjekkoslovakiet«; efter et fælles kaffebord blev der forevist et par andre motorfilm. Klubben erindrer medlemmerne om, at der afholdes klubaften torsdag den 7. febr. kl. 20 hos Foldager, hvor vi fortsætter vor påbegyndte præmieskydning. Ligeledes er Svend Erik, Robert Jørgensen og Svend Hintze gået i gang med at arrangere en fastelavsfest i lighed med den sidste år — evt. bedre. Derfor håber klubben, at medlemmerne møder talrigt op, og tager damerne med, og det er selvfølgelig hos Foldager.

Harry Jensen.

Sundby Motor Klub

Tirsdag den 12. februar afholdes i Ølandshus, Amagerbrogade 62, præmieuddeling fra øvelsen ved Viby Kro. Vi mødes kl. 20.

Benzinfirmaet Shell her venligst lovet at fremvise et par film, omhandlende såvel olie som motorsport. Vi forventer ligeledes, at den 11-årige harmonikavirtuos »Grethe«, der er kendt fra sin optræden i National-Scala, vil underholde os. Bliver der tid til det, vil der blive en svingom til grammofonmusik.

Søndag den 2. marts fastelavnsfest i St. Magleby Kro.

Vi mødes kl. 11 og spiser den medbragte frokost i salen. Kl. 13 er der tøndeslagning for herrer på motorkøretøj i det fri. Derefter tøndeslagning for damer og børn i salen. Der gives præmie til det smukkest pyntede køretøj og deltager. Som sædvanlig er der appelsiner, æbler og godter til børnene. Der bliver også en mindre præmie til de respektive konger og dronninger.

Torsdag den 20. marts har vi den traditionelle tur i *Røde Kro.* Der opføres »Christianshavn«. Efter forestillingen mødes vi i Landsbyen, hvor der serveres 2 stk. smørrebrød og en øl. Prisen for billetter, smørrebrød, øl samt drikkepenge er kr. 13,70 pr. par. Enkelte deltagere betaler kr. 6,85.

Anmeldelsen, der er bindende, kan ske til formand, kasserer og sekretær, og slutter, af hensyn til værten, den *18. marts.* Der betales ved anmeldelsen.

Søndag den 13. april køres *klubtur* til Viby kro. I forbindelse med denne tur arrangeres for dem, som måtte have lyst at deltage, en mindre kortlæsningsøvelse med damerne ved kortet. Vi mødes ved *Roskildekroen kl. 9,30,* her bliver lidt instruktion, hvorefter deltagerne sendes afsted med 5 minutters mellemrum. Det arrangeres således, at alle kan være i Viby kro kl. 13,00, hvor der spises frokost.

Der gives kr. 1,50 i startpenge, så-

ledes at der kan blive en præmie til den dygtigste dame. Til en forandring må der være lige så mange deltagere i køretøjerne som vel muligt.

Onsdag den 30. april afholdes klubbens ordinære halvårlige generalforsamling. Herom vil meddelelse fremkomme senere. *Sv. W. Nielsen.*

Søborg og Omegns Motorklub

Fastelavnsfest afholdes *24. febr.* kl. 10 på *Emdruplund Kro* med fællesspisning af medbragte madpakker efter afholdelsen af tøndeslagning, ringridning, plankekørsel m. m. Der udsættes præmier til pænest og bedst pyntede motorkøretøj og kattekonge samt ringridder. Alle er velkomne. *Husk damer.*

Åben orienteringsøvelse afholdes *lørdag den 1. marts* kl. 19 fra *Lynge Kro,* og alle kammerater fra andre klubber vil det glæde os at se som deltagere i dette, ligesom vi udbeder os kammerater til at være os behjælpelige som kontroller.

En *onsdag* aften kl. 20, evt. den 13. eller 20, vil der i *Luna Kroen* blive afholdt en *filmsaften,* hvor hr. repræsentant Carl Amelung, Vacuum Oil Compagni, vil forevise motorfilm m. m. gratis. *Egon,* tlf. søborg 126.

Aalborg Motor Klub

afholdt sin 4. øvelse fra Gudumholm lørdag den 19. januar, og det var en hård prøvelse for kørere og maskiner, Stormen tudede, og sneen piskede ned. Der var tilmeldt 16 mand, de femten gennemførte under hårde strabadser; det var en rigtig mannedyst, og vi giver dem fra ledelsens side al den ros, vi kan.

Vejene var efterhånden helt tillukkede, så det var umuligt at se, hvad der fandtes underneden, og dér var der jo en del huller så store, så man kunne begrave et hølæs i dem.

Bl. a. genemførte: sidevogn: Franck Larsen og Svend Olesen, AMK, solo: Anthon Bonderup, AMK, auto: Gunner Madsen, NKA, og Aksel Nielsen, AMK, begynder: Holger Kragbæk, NKA. *F. O.*

Aarhus Motor Klub

Resultatet af kortlæsningsøvelsen lørdag den 15. december blev, at følgende gennemførte:

Automobilklassen: Knud Nielsen, AMK, Frode Storm, RMS, Robert Nellemann, RMS, S. Damsgaard, RMS, Toxen Worm, AMK.

Motorcykleklassen: Vagn Poulsen, AMK, Viggo Andreasen, RMS, Sølvsten Madsen, RMS, Arnold Jensen, RMS.

Nytårsaften fejrede Aarhus Motor Klub med bal og forskellig underholdning. Der var stor tilslutning, og det var langt hen på året, før de sidste gik hjem.

4. januar holdtes klubaften med 53 deltagere. Chr. Wenderby, Randers, fortalte muntre motorhistorier. Derefter var der demonstration af modelracerbiler, der med en fart, som grænsede til det utrolige, fo'r rundt på gulvet, der, med tilskuerne som begrænsning, dannede motorbane. En af deltagerne fik efter lodtrækning foræret en populær motorbog.

Lørdag den 20. januar afholdtes stiftelsesfest. Der var ca. hundrede deltagere. Festen indledtes med spisning, der blev holdt taler, og man sang de til festen arrangerede sange. Herefter var der præmieuddeling fra kortlæsningsøvelsen, og aftenen sluttede med dans. *K.B.P.*

*

1. februar kl. 20: Klubaften på »Søsporten«. Instruktionsmøde og tonefilm — tag en kammerat med.

24. februar: Tøndeslagning og ringridning om sølvpræmier — nærmere bekendtgørelse udsendes.

1. marts kl. 19: Pokal- og præmiekeglespil i Håndværkerforeningen.

Danmarks Motor Union: Præsident: fabrikant *N. K. Pedersen,* Vasbygade 54, Kbh. SV. Tlf. Eva 5068. Vicepræsident: *Vald. Hoffmeyer jun.,* Valbygaardsvej 26, Købehavn Valby. Tlf. Valby 99. Sekretariat: Fortunstræde 4², København K. Telf. Palæ 6368. Postgiro: 286 97.

Fyens Motor Union: Formand: kontorchef *Einer Jensen,* Rosenørnsvej 37, Odense. Tlf. 13391. Sekretær: *Aage C. Nielsen,* Mageløs 10, Odense. Telf. 8967.

Jyllands Motor Sportsunion: Formand: *Poul R. Sørensen,* Søndergade 14, Århus. Tlf. 5802. — Kasserer: *Peter Franck,* Absalonsgade 2, Silkeborg. — Sekretær: *H. Damborg,* Vesterbro 12, Aalborg. Telf. 7271.

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

Sjællands Motor Union: Formand: ingeniør *Vilh. Nellemann,* Strandvej 163, Hellerup. Tlf. Helrup 1356. — Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V. Telf. Luna 155.

HR ARBMD ARNOLD JØRGENSEN
STENLØSE

711

MOTOR-MARKEDET



København

MOTORTØJ REPARERES
og omforandres. *Buntmager K. H. Andersen,*
Blågårdsgade 44 kld. — Tlf. Nora 6219

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

ELEKTROVÆRKSTEDET
Rosenørnsallé 58 — Telf. NO 8300
Alt elektrisk arbejde udføres såvel motorcykler som biler

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

Motorcykle-Værksted
EGON WALTHER
Strandvej 104. . Hell. 7948
(Industribyen) Privat: Hell. 5268

Aalborg

MOTORCYKLER
RESERVEDELE
REPARATIONER
En gros . En detail
N. O. JENSEN
Østerbro 50 AALBORG Telefon 7952

MOTORCYKLER
Eiler Svendsen
Istedgade 23 - Aalborg - Telefon 9565
Aut. forhandler af
B. M. W.
NORTON
ROYAL ENFIELD
samt stort udvalg i letvægtere. Reservedele og udstyr — En gros & en detail. Eget værksted: Læsøgade 8, tlf. Alba 10.941
MOTOR-DEPOTET
Skp. Clementsgade 4, Aalborg. Tlf. Alba 10.380

B. S. A. Motorcykler
Reservedele, tilbehør, motorreparationer.
En gros. En detail.
VELLØ
Jernbanegade 13 . Aalborg . Telefon 5251

Aarhus

MOTORCYKLER
Reservedele — Tilbehør
Matchless . Terrot . James . AJS
MOTOR-DEPOTET
Nørregade 12 *Telefon 13835*

TRIUMPH - VICTORIA - STEIB
Reservedele og Udstyr. - Specialværksted
AABO-MOTOR
Gl. Munkegade 4 — Aarhus — Tlf. 599

Kerteminde

Svend Schmidt Kerteminde Tlf. 628
Motorcykleværksted . Reservedele
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. — Reservedele og stempler for alle mærker føres. *Speciale:* Cylinderudboring fra dag til dag. — Reparation af magneter og dynamoer. — Alt elektrisk udstyr føres.
BACH & JENSEN, telf. 1003 . Strømmen . Randers

MOTORCYKLER Reservedele og tilbehør. Cylinderservice. Spec. reparationsværksted. Køreskole for bil og motorcykle samt udl. af motorcykler.
VIGGO THOMADSEN
v. Hattenstræde 11-13, Randers, telefon **4517**

»Motorbladet«s redaktion: Vingaards allé 16, Hellerup. Telefon Helrup 3410.
Ansvarshavende redaktør: Carsten Meyer Petersen.
Annonceekspeditionen: Fortunstræde 4², Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.
Ekspeditionen: Fortunstræde 4², Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.
Alle henvendelser til Danmarks Motor Union sker til Fortunstræde 4, København K.
BOGTRYKKERIET ANTIKVA A/S KØBENHAVN