

AFSNIT II

GENNEMGANG AF STØRRE MOTORSPORTSBEGIVENHEDER INDTIL SIDSTE VERDENSKRIG

1913—1939

I dette afsnit, der kaldes gennemgang af større motorsportsbegivenheder indtil sidste verdenskrig, skal man i særdeleshed lægge vægten på ordet »større«, idet det ville være ganske uoverkommeligt at gennemgå alle store motorsportsarrangementer for tidsrummet 1914–1939, netop det tidsrum, Danmarks Motor Union havde bestået, inden den sidste verdenskrig brød ud.

Først og fremmest vil der helt blive set bort fra udenlandske motorsportsbegivenheder med enkelte undtagelser, hvor danske køreere gjorde

sig meget fordelagtigt bemærket ved deres deltagelse som f. eks. i de svenske grand-prix ved Saxtorp.

For det andet vil der blive set bort fra nationale motorsportsbegivenheder, der naturligvis med rette af de lokale løbsarrangører fra den tid blev anset for at være betydende, men som ikke af Danmarks Motor Union og den danske dagspresse er blevet opfattet som værende af særlig bemærkelsesværdig størrelse.

Man må ikke i denne forbindelse glemme, at mange motorsportsarrangører fra disse år



Man er klar til at starte det første Skagensløb 1913.

ud over det ganske land gjorde en meget stor indsats og et pionerarbejde for dansk motorsport ved arrangeringen af forskellige former for motorsportsstævner, som med rette i forholdet til den enkelte lokale arrangør kunne betegnes som betydende og større motorsportsbegivenhed efter det arbejde, der blev udfoldet fra arrangørens side i forbindelse med et sådant stævne, uden at der dog her er mulighed for at komme nærmere ind på alle disse stævners forløb.

Hvad vil da blive betragtet som større motorsportsbegivenhed, kunne man jo fristes til at spørge.

Først og fremmest mesterskabsløbene omfattende de forskellige løbsformer i det pågældende tidsrum, samt løb, hvori der indgik store vandrepræmier, som der blev kørt om år efter år, de såkaldte klassiske løb ligesom naturligvis alle andre bemærkelsesværdige motorsportsbegivenheder, der bør overgå til den danske motorsports historie.

Inden omtalen af de enkelte store motorsportsbegivenheder vil vi lige se på, under hvilke forhold dansk motorsport i det hele taget startede ved stiftelsen af Danmarks Motor Union i året 1914.

Der var ikke tale om nogen form for baneløb og store hastigheder, men derimod pålidelhedskørsel på vejene. Maskinerne, der blev

anvendt, var ikke alle lige driftssikre, og vejene, der blev kørt på, var af en meget dårlig beskaffenhed, så blot det at gennemføre en løbsstrækning på omkring 100 km's længde var i sig selv bemærkelsesværdigt. Der skulle imidlertid ikke gå mange år, inden den motortekniske udvikling havde gjort så store fremskridt, at der også kunne blive tale om hastighedskonkurrencer, og her var verdenskrigen 1914–1918 en meget stor medvirkende faktor til, at der i løbet af kort tid skete store motortekniske forbedringer på datidens motorkøretøjer, såvel biler som motorcykler.

De første store danske pålidelighedsløb er allerede tidligere nærmere omtalt, men det skal endnu engang slås fast, at f. eks. gennemførelse af de første Skagens-løb var en meget stor bedrift både af kører og maskine, og det vil være meget vanskeligt for en af datidens motorkørere at sætte sig ind i, hvilke besværligheder datidens motorsportsmænd havde at kæmpe med for netop at gennemføre et sådant pålidelighedsløb.

Men som sagt, udviklingen rent motorteknisk skred hurtigt frem efter verdenskrigen 1914–1918, og den første betydende motorbane i Danmark blev indviet ude i Glostrup, et banekompleks, der efter datidens former var meget imponerende.

Glostrupbanen blev åbnet den 13. august



Det var ikke altid den bedste vej, pålidelighedsløbene foregik på. Her forcerer Arne Fog, Harley Davidson, en plørevæg ved et dag-nat løb på Sjælland.



Fire af de gamle kæmper, der altid var til stede, hvor det foregik, når der var tale om motorsport. Fra venstre: F. H. Petersen, Wegner, Bjørnsen og Hermansen.

1922, men inden den tid havde der allerede været gjort et forsøg med en dansk motorbane, idet en sådan var åbnet i Glostrup i 1920 under meget primitive former. Planen for denne motorbane vakte dog så stor interesse, at kongen aflagde banen et besøg, det eneste kongebesøg en dansk motorbane hidtil har haft. Glostrupbanen kom da også kun til at gennemføre enkelte løb, inden den igen lukkede, da forholdene som sagt var for primitive.

Rent motorsportsligt blev tidsrummet mellem disse to baners lukning og åbning udfyldt af landevejsløbene, de såkaldte pålidelighedsløb, for hvilke der var meget stor interesse.

Det første landevejsløb i Danmarks Motor Unions historie var det første Skagensløb i juli 1914, hvor ikke mindre end 40 biler og motorcykler gennemførte løbet pointsfri, hvorimod det absolut første danske motorvæddeløb i Danmark, det såkaldte »Danske Motor Grand Prix«, der kørt den 9. og 10. august 1913 København-Skagen-København,

kun blev gennemført pointsfri af 12 af de i alt 72 deltagere. Blandt de pointsfri deltagere i dette første danske motorløb var flyveren Robert Svendsen, Ove Bendixen, Hersleb-Christensen og Chr. Walther.

Det første motorløb i Danmark, der med rette kan kaldes et hastighedsløb, var et isløb, der afholdtes den 18. jan. 1914 på Bagsværd sø.

I året 1915 var de største motorsportsbegivenheder Danmarks Motor Unions Esbjergløb samt Fyens Stifts Motor Klubs første landevejsløb »Trekloverløbet«, der havde 25 mand til start. Løbet blev en stor succes og var medvirkende til at sætte liv i den fynske motorsport i de kommende år.

1916 blev indledt med Københavns Motorklubs vinterløb, men det kneb på daværende tidspunkt grundet krigen med at skaffe både benzin og gummi, så deltagelsen var ikke den største, selv om løbet blev gennemført med stor succes.

Det første forsøg på at arrangere bakkøløb



»Morian«s bryllupsfærd og den gyldne hjelm for første gang på dirttrackbanen ved Roskildevejen i København.

i Danmark blev gjort i september 1916 på en 1 km lang strækning fra Nyholte til Rudersdal ved København.

Det første danske strandløb løb af stabelen i 1919 på Fanø strand og var en begivenhed, der inden for motorsporten gav genlyd over hele verden, og samme år, da verdenskrigen var sluttet, genoptoges landevejssporten med Københavns Motor Klubs forårsløb. Genoptagelsen af motorsporten vakte stor interesse, og ikke mindre end 6000 tilskuere overværede starten til dette løb, der foregik ved Lundehuskroen.

I 1920 blev som sagt den første danske primitive motorbane ved Bagsværd åbnet, ligesom der igen blev kørt strandløb på Fanø, hvor Minoia satte en ny rekord.

Interessen for landevejsløbene var i 1921 også meget stor, og allerede i marts måned

startede klubben »Motor-Sport« et Sjællandsløb med ikke mindre end 60 deltagere. Starten foregik ved Lundehuskroen, og ruten, der skulle gennemkøres, gik ud til de fleste af Sjællands yderpunkter som Yderby på Sjællands Odde, Saltbæk ved Kalundborg, Knudsbj ved Knudshoved og Lund på Stevns.

Fanø-løbet i 1921 gav igen nye rekorder, idet John Duff, London, den 2.-3. juli i Fiat opnåede en hastighed på 166 km/t. i overværelse af 16.000 tilskuere.

Danmarks Motor Union havde i 1921 indstiftet sit første mesterskabsløb, der gik Danmark rundt, en distance på 1482 km. Kun 3 af de deltagende køre gennemførte til normaltid, og kun 5 af det startende felt på ca. 60 deltagere gennemførte løbet. De tre, der gennemførte på normaltid, var John Møller, Albert Petersen og Georg Larsen. Mesterskabet

for klubhold blev vundet af Københavns Motor Klub.

1921 bød ikke alene de danske motorsportsmænd på løb, der foregik på dansk territorium, men dette år startede det første løb til udlandet i Odense og gik til Berlin og igen retur til Odense. Løbet havde ca. 30 deltagere og blev vundet af Albert Petersen, der kørte Excelsior.

Ikke så snart var det fynske løb til udlandet slut, før motorklubben »Motor Sport«, København, arrangerede et Paris-løb på ca. 1450 km. Løbet, der startede i Paris og sluttede i København, havde 18 deltagere, hvoraf 5 motorcykler og 6 biler gennemførte. Vinder i de to klasser blev Helle Bro, Indian, i tiden 43 timer og 50 min., og Carl Hölzer, Wanderer, 35 timer og 44 min.

Isløb var igen den danske motorsportspremiere i 1922, idet der blev afviklet et stort løb på Bagsværd sø med ikke mindre end 15.000 tilskuere. Motorcykelklassen blev vundet af Bohnstedt Petersen, Reading, i tiden 39,3 sek., og bilklassen havde som vinder Friis, Vordingborg, i tiden 31,2 sek., hvilket var den hidtil hurtigste tid, der var opnået ved et isløb her i landet.

Fynboerne startede i maj måned igen et Berlin-løb med 27 deltagere, og vinderne af løbet blev i bilklassen Friis, Vordingborg, i Hudson, og i motorcykelklassen Albert Peter-

sen, der kørte det danske maskinmærke Nimbus. Heller ikke i København stod man tilbage med arrangering af et løb til udlandet i 1922, idet man ved dette løb kørte fornøjelsetur til Paris, hvorfra der blev startet med 8 biler og 14 motorcykler den 16. juni. Vinder af de to klasser blev Friis, Vordingborg, Essex, og Albert Petersen, Nimbus.

Det fjerde løb på Fanø strand blev i 1922 afviklet den 1. og 2. juli med stor international deltagelse. Den hurtigste automobilkører ved dette løb blev Karl Jøns, der med sin Opel satte ny banerekord i tiden 19,31 sek. Datidens hurtigste motorcyklist i Danmark, Helle Bro, kørte sin Indian-racer til sejr i ny rekordtil 25,66 sek. svarende til en gennemsnitshastighed på 140 km/t. under 20.000 tilskuere vilde jubel.

Danmarks Motor Unions mesterskabsløb, der blev afviklet den 28. juli, havde i 1922 31 deltagere, og vinder af mesterskabet blev Albert Petersen, København, Nimbus.

En ny række af strandløb tog sin begyndelse i 1922, idet de nordjydske motorklubber afholdt strandløb ved Blokhus den 30. juli, men banen her viste sig ikke at være så velegnet til motorløb som stranden på Fanø.

Som før omtalt åbnede den første virkelige motorbane i Danmark, Glostrupbanen, den 13. august, men en af de nærmestfølgende løbedage, nærmere bestemt den 1. oktober, blev en



De første motorklubber i landet og i særdeleshed i provinsen var ikke store, men alle medlemmerne var aktive og trofaste. Her er en sådan lille motorklub fra provinsen på skovtur.



Nogle af dansk motorsports pionerer ved en hovedkontrol under et pålidelighedsløb i 1920'erne. Man vil kunne genkende bl. a. Th. Helle Broe, Corfitzsen og Knud Danielsen. — Bemærk, Th. Helle Broe står med en ventil i hånden; dengang klarede man nemlig selv en ventilslibning på få minutter i de sideventilede maskiner.

sort dag i banens historie, idet den kendte danske motorsportsmand Albert Petersen blev dræbt på denne løbedag.

Berlin-løbet med start i Odense var efterhånden blevet en årlig tilbagevendende dansk motorsportsbegivenhed og udeblev heller ikke i 1923, idet løbet blev årets første store motorsportsbegivenhed. Vinderen i automobilklassen og motorcykelklassen blev hhv. Friss, Vordingborg, Hudson, og Henry Erlind, Reading.

Et andet stort pålidelighedsløb på landevej i 1923 var Frederiksberg Motor Klubs løb Danmark rundt på 1000 km med i alt 39 deltagere. De bedst placerede motorcykelkørere blev P. Chr. Herl, Excelsior, og Henry Erlind,

Reading. Automobilklassens bedste kørere var Ove Bendixen, Salmson, og Severinsen, Renault.

Strandløbene manglede heller ikke i det danske motorsportsprogram for 1923, og der blev lagt ud med løb i Blokhus den 11. juni og på Fanø den 23. juni. Ved løbet på Fanø var det, at major Cambell startede i en Sunbeam-racervogn og satte verdensrekorden med 220 km/t. I motorcykelklassen satte samme dag Herl ny motorcykelrekord på 150 km/t., men allerede den 24. juni, anden-dagen for løbet, forbedrede Cambell sin rekordliste, idet han satte ny verdensrekord over 1 mile med en hastighed på 235 km/t.



Når talen i 1920'erne og 1930'erne var om pålidelighedsløb, så var det ikke let at komme uden om disse to motorsportsmænds navne, John Lundstrøm og Primgaard Nielsen.

Endelig blev endnu en strandbred i 1923 skueplads for de populære hastighedsløb, idet man i juli måned afholdt et sådant løb på stranden ved Løkken.

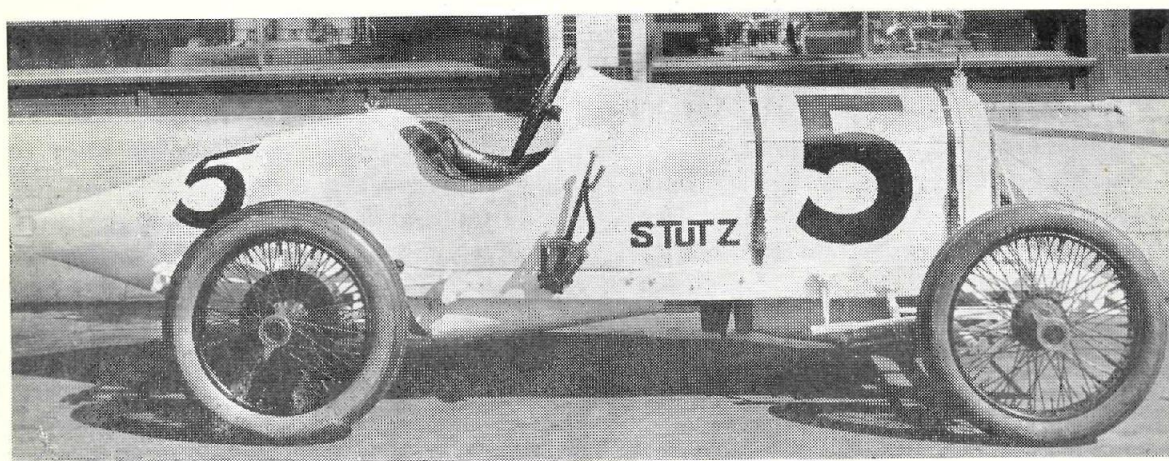
Glostrupbanen udfyldte resten af den danske motorsportssæson, hvad angik hastighedsløb i 1923, idet der blev kørt store internationale løb den 22. juli og 9. september. Bedste kørere ved disse løb var Erik Westerberg, Macke Nicolaysen og Ernst Eislinger, hvorimod den danske automobilsportskører Hølzer ved løbet den 22. juli var udsat for et alvorligt styrt med sin vogn uden dog at komme noget alvorligt til.

Danmarks Motor Unions mesterskabsløb Danmark rundt foregik også, hvad selve opløbet angik, på Glostrupbanen i 1923, hvor vinderne kørte ind på banen den 8. september.

1924 bød på lidt af hvert, når der er tale om motorsport, idet der blev afviklet både mange pålidelighedsløb og hastighedsløb i Danmark.

Det første hastighedsløb var igen et isløb på Bagsværd sø, hvorimod årets første pålidelighedsløb var Københavns Motor Klubs vinterløb med 22 deltagere.

Glostrupbanen åbnede sine porte for sæsonens første løb den 5. juni og kørte allerede den 25. juli igen et stort løb med dansk, tysk,



Et af fartvidunderne ved Fano-løbene, en amerikansk STUTZ.



Nogle af de gamle drenge, der var med i de første Skagens-løb, bl. a. Tidemand, Vilken Hansen, Hans Olsen og S. Jensen. Forøvrigt var Vilken Hansen den første, der gennemførte et Skagensløb med kvindelig passager.

svensk og norsk deltagelse. De fire lande i denne landskamp var repræsenteret ved følgende kørere: Jacob Hansen, Macke Nicolaysen, Westerberg og Schussler.

Af pålidelighedsløb til udlandet i 1924 blev der startet et stort Breslauløb den 19. juni med start i København, og efter at der var kørt rundt i Tyskland, en strækning på i alt 2700 km, fandt opløbet sted i Breslau. Til dette løb var der i alt 33 deltagere, heraf 14 udenlandske og 19 danske. Klassen for solomotorcykler blev vundet af Bertram Rasmussen, Danmark, i tiden 45 timer og 49 min. på maskinmærket FN, Primgaard Nielsen, Danmark, Harley, 49 timer og 44. min., og Johs. Lundstrøm, Danmark, Excelsior, 49 timer og 44 min., et meget tilfredsstillende resultat for de danske deltagere.

En helt ny form for motorbane i Danmark blev også åbnet i 1924, idet man dette år afholdt det første løb på Knudshoved-banen på

Fyn den 10. august. Knudshoved-banen var en afspærret vejstrækning, hvor der blev kørt hastighedskonkurrencer med enkeltmandsstarter, og hurtigste solomotorcyklist ved det første løb blev Knud Rasmussen, København, og bedste sidevognskører blev Bruun Larsen, Odense. Automobillklassen havde H. S. Nielsen som vinder i en Hudsonvogn.

Fanøløbet i 1924 blev det hidtil mest dramatiske motorløb, der var afholdt i Danmark, idet major Cambell ved dette løb tabte et hjul af sin racervogn, og det tabte hjul fløj med stor kraft op mellem publikum og dræbte en dreng. Dette uheld fik store konsekvenser for de kommende strandløb, idet politimynderhederne derefter krævede så omfattende sikkerhedsforanstaltninger til publikums beskyttelse, så arrangørerne til sidst helt måtte opgive strandløbene, da de stillede fordringer til sikkerhedsforanstaltninger var så store og vanskelige, at det var umuligt at opfylde disse



Nogle af de jyske motorsportsnavne fra 30'erne:
Aage Uthsen, Århus,
»Pariser«-Hansen, Århus,
Georg Andersen, Århus,
Bach Poulsen, Ålborg,
Graversen, Århus, m. fl.

med nogenlunde overkommelige økonomiske midler, ligesom publikum ville komme på så stor afstand af selve banen, at løbene ville miste enhver publikumsinteresse.

Den første store vandrepræmie i dansk motorsports baneløbshistorie blev indstiftet i 1924, idet man dette år for første gang kørte om Farrispokalen på Glostrupbanen. Pokalens første vinder var Georg Hansen, København.

Anden gang, der blev kørt om Farrispokalen, var i 1925, hvor den også blev vundet af Georg Hansen. Forøvrigt havde Glostrupbanen, hvor Farrisløbet blev afviklet, sæsonpræmiere i 1925 den 14. maj med stor international deltagelse fra Italien, Schweiz, Holland, Belgien og Sverige.

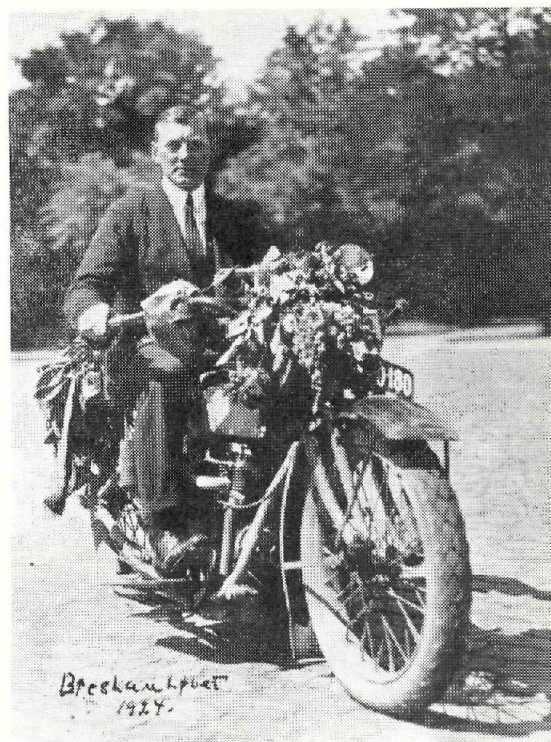
Fanøløbene blev i 1925, trods mange forsøg på at gennemføre dem, alligevel aflyst som følge af de tidligere omtalte krav, der blev stillet til sikkerhedsforanstaltningerne til beskyttelse af publikum, og hvor politiet ikke ville indrømme arrangørerne de mindste lemper i de urimelige krav, der var opstillet af den tekniske rådgiver for politimyndighederne.

Den danske pålidelighedskører, Ingemann Petersen, gjorde sig meget fordelagtigt bemærket straks fra sæsonens begyndelse i 1925, idet han vandt det store svenske pålidelighedsløb »Majtævlingen«, der strakte sig over 3000 km og varede i alt 4 dage.

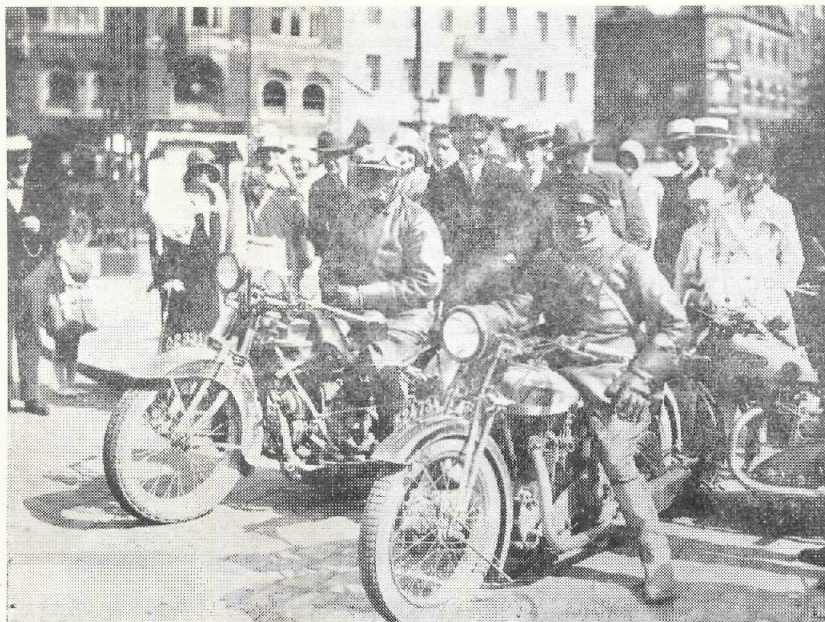
Også det andet store årlige svenske pålide-

lighedsløb »Novemberkåssan« havde stor dansk deltagelse, uden at det dog blev til nogen førsteplads. De danske deltagere var: Primgaard Nielsen, Krih og Knud Rasmussen.

Ved det årlige Breslauløb med start og opløb i Odense blev de bedst placerede danske



Johs. Lundström, Super-X, med blomster efter sejren i Breslau-løbet 1924.



Nørgaard på Super-X, og Carl Topp, Royal Enfield, er klar til at køre ud på et langt pålidelighedsløb.

kørere: Knud Danielsen, Fiat, Friis, Hudson, og Johs. Lundstrøm, Excelsior.

Ved Knudshovedløbet, der også blev kørt i 1925, blev der sat to nye rekorder, hhv. af motorcykelkøreren Henry Erlind med 157 km/t. og automobilkøreren Friis, Vordingborg, der opnåede en fart på 128 km/t. for standardvogne.

Året 1926 blev et mørkt dansk motorsportsår. For det første var økonomien på Glostrup-banen så dårlig, at den straks fra årets begyndelse måtte meddele, at der var lukket, og at materiellet ville blive solgt, for at man kunne få betalt nogle af banens kreditorer. For det andet måtte alle pålidelighedsløb til det sydlige udland fra Danmark aflyses, på grund af et forbud fra det tyske politi om afholdelse af landevejsløb i Tyskland. Endelig havde det danske politi også krævet, at der skulle indføres tvungne hvilepauser i alle danske pålidelighedsløb på landevej.

Trods disse forskellige forbud blev der alligevel en dansk motorsportssæson i 1926, således blev der afviklet et stort dansk-svensk pålidelighedsløb på 1000 km, der gik gennem Skåne og Sjælland. Af 21 svenske og 10 danske deltagere gennemførte 4 svenske og 5 danske det meget krævende løb. Det danske me-

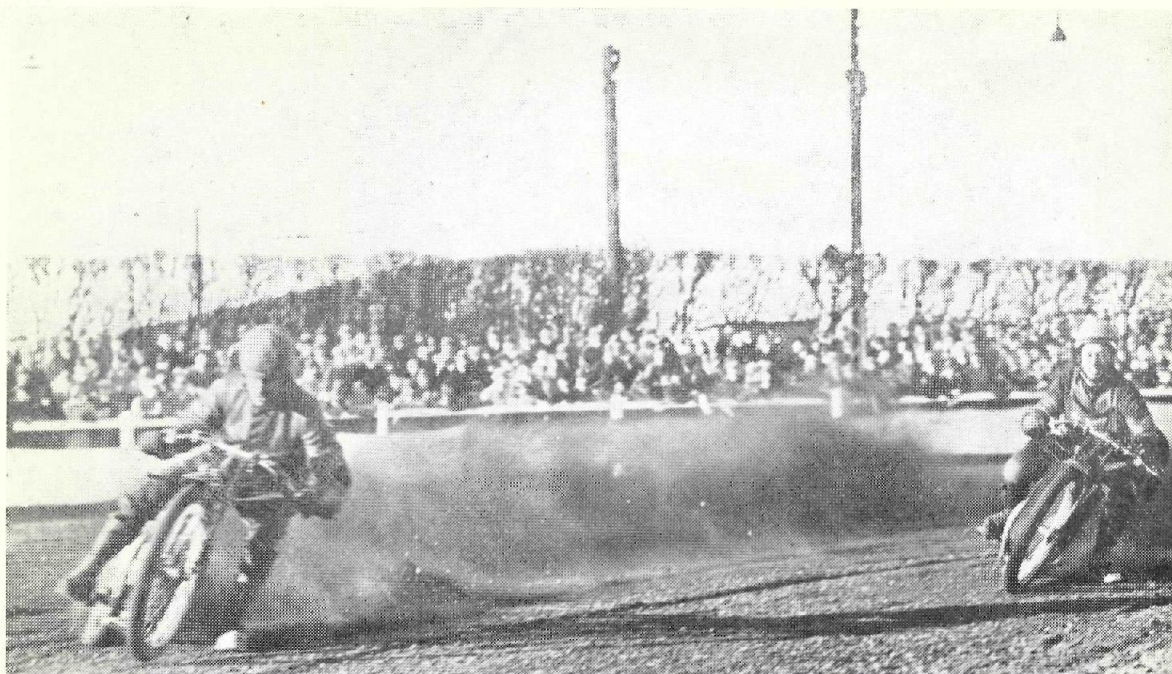
mesterskabsløb manglede heller ikke i 1926, og det vindende klubhold dette år var fra Randers Motor Sport og bestod af: Valgren, Birk og Bjerregaard. Løbets individuelle vindere blev, hhv. i motorcykelklassen og automobilklassen, Bjerregaard, Randers, og Knud Danielsen, Fiat.

Også i udlandet repræsenterede de danske motorsportskørere det danske flag i 1926, således var 5 danske kørere den 10. september i Norge og deltog i det store bakk løb på Korkertrækkeren ved Oslo. De 5 danske køre-re, der deltog uden dog at opnå nogen placering, var: Karl Topp, Ib Krøyer Christensen, Knud Hornung, Primgaard Nielsen og Bjerregaard.

I 1927 var det igen blevet ordnet således, at pålidelighedsløb på landevej kunne passere gennem Tyskland, og den 23.-26. juni blev der kørt et sådant løb fra Rom til København. Vinder i automobilklassen ved dette løb, der var det hidtidige længste løb, blev Friis, der kørte Hudson, og i motorcykelklassen var det Ingemann Petersen, Nimbus, der hjemførte sølvtøjet.

Knudshovedløbene måtte til stor sorg for alle danske motorsportskørere aflyses i 1927.

DMU's klubmesterskabsløb, der blev en stor



»Morian« og Skovbjerg tager en tårn på dirt-trackbanen ved Roskildevejen i København.

succes, blev vundet af Indian Klubben, København. Klubbens hold bestod af: Ove Leiberger, Carlo Petersen og Poul Juul. Individuel bedst placerede kører blev: Carl Mortensen, FN, og Knud Danielsen, Harley.

Det engelske internationale 6-dages løb havde i 1927 for første gang dansk deltagelse ved Carl Kruse, Valgaard og Carlo Petersen, der deltog som hold, og alle gennemførte løbet til guldmedalje.

Ved det svenske pålidelighedsløb »Novemberkåssan« gik det derimod ikke de danske deltagere særligt godt i 1927, idet ingen af de 9 deltagere gennemførte.

Det store savn, der i 1927 var for en dansk motorbane efter Glostrupbanens lukning, blev allerede afhjulpet den 24. juni 1928, på hvilken dato banen blev genåbnet, foruden at et stort planlægningsarbejde med en dansk dirt-trackbane havde taget sin begyndelse og resulterede i åbning af en sådan bane på Roskildevejen i København den 14. oktober.

Om foråret i 1928, nærmere bestemt den 6. maj, startede et stort dansk-svensk pålidelighedsløb på landevej om en nyindstiftet vandrepokal af navnet New-Departurepokalen.

Starten fandt sted i Malmø, og det danske hold bestod af: Ingemann Petersen, Holger Sønderup, Carlo Petersen og Alfr. Hansen. Det svenske hold var: Ekdahl, Kleine, Malmros, Evertsen og Ahlbee. Opgøret mellem disse to nationshold endte uafgjort.

Et nyt stort pålidelighedsløb med start i udlandet løb også af stabelen i 1928, idet et sådant løb startede den 18. juni fra Madrid og sluttede i København. Dette løb gav de fynske motorsportsfolk blod på tanden, således at disse i september måned arrangerede et lignende løb fra Odense til Nürnberg og retur med 9 gennemførende biler og 1 motorcykel.

Årets klubmesterskabsløb, der blev afholdt af Danmarks Motor Union den 13., 14. og 15. juli, forløb ikke særlig heldigt, idet der efter løbet blev indgivet et utal af protester. Efter gennemgangen af disse protester blev Randers Motor Sports hold bestående af: Valgaard, Rasmussen og Birk erklæret for årets mestre.

Endelig var der igen i 1928 dansk deltagelse ved det engelske 6-dages løb ved Valgaard, Alb. Reinhardt og Asger Olsen, og atter gennemførte et dansk hold dette vanskelige løb og hjemførte guldmedalje.



30'ernes dirt-trackryttere havde travlt, idet der undertiden skulle køres løb i Hamborg om tirsdagen, når der var kørt i København om søndagen, evt. skulle man igen nå et aftenløb i København om torsdagen, så derfor havde man fået »Det danske Luftfartsselskab« til at stille en speciel »Luft-Express« til rådighed for dirt-trackrytterne.

År 1929 indstiftedes Dunlop-løbet, et stort pålidelighedsløb på 1100 km. Løbet blev kørt første gang den 24.–26. maj samme år, og der var i alt 43 deltagende køretøjer. Bedst placeret i motorcykelklassen blev Karl Topp og Viggo Andersen, der begge gennemførte uden at få strafpoints. I automobilklassen var det Reichstein og Hansen, der placerede sig som nr. 1 med en Fiat.

Dirt-trackbanen ved Roskildevejen i København, der var blevet bygget i 1928 og havde holdt åbningsløb den 14. oktober samme år, fortsatte den store succes i 1929. Mange af de danske dirt-trackryttere, der dukkede op, efter at denne særlige form for motorløb var kommet her til landet, gjorde sig meget fordelagtigt bemærket også på udenlandske baner, således var Niels Sørensen blevet en meget populær rytter både her i landet og i udlandet, hvor han kørte i adskillige år og opnåede fine resultater på baner i så at sige alle europæiske lande.

Et andet stort klassisk pålidelighedsløb, New-Departureløbet, blev i 1929 afviklet den 27. april i Sverige. Løbet, der var en nationsmatch i holdkørsel, blev vundet af Sverige.

Løbene til udlandet havde stadig pålidelighedskørernes store interesse, og et sådant løb blev da også afholdt i 1929 fra den 18. til den 21. april. Løbets start fandt sted ved den danske grænse, og ruten gik til Paris og retur til

opløbsstedet, der var i København.

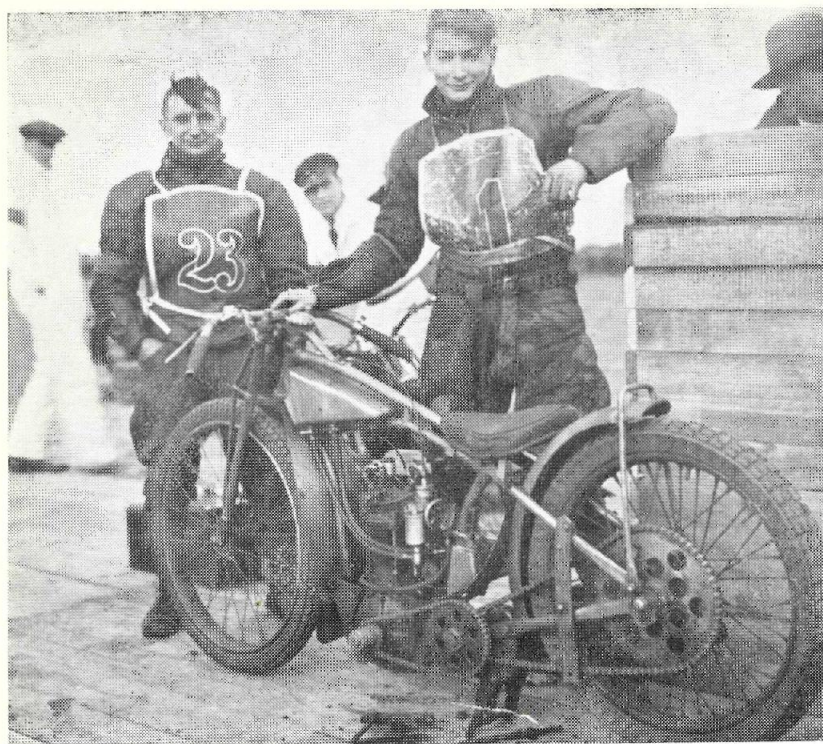
Motorcykelklassen i dette krævende løb blev vundet af Holger Sønderup, der kørte AJS, og automobilklassen havde H. Tholstrup som vinder, han kørte Ford.

Parisløbet var imidlertid ikke det eneste store pålidelighedsløb, der blev afholdt i 1929, idet Danmarks Motor Union den 26. og 27. juli arrangerede klubmesterskabsløbet.

Den 26.–31. august blev der også kørt et stort pålidelighedsløb med stor dansk deltagelse. Løbet var et internationalt 6-dagesløb og foregik i Tyskland, Østrig, Schweiz og Italien. De danske farver var smukt repræsenteret ved dette løb, idet ikke mindre end tre kørere gennemførte til bronzemedalje. Kørerne var Ib Krøyer Christensen, H. Nørregaard og Holger Sønderup.

I året 1929 var det også første gang, Danmark rigtigt blev repræsenteret ved et hold af kørere, når det drejede sig om banesport, idet vi dette år den 21. august havde Karl Topp, Sv. Aage Sørensen og Sv. Aage Engstrøm som repræsentanter ved de nordiske mesterskaber i Norge på Korketrekkeren - og Bjerkebanen, hhv. en sandbane og en bakkeløbsbane. Ved bakkeløbet på Korketrekkeren opnåede vi ingen placering, hvorimod Sv. Aage Engstrøm hjemførte en 1. plads fra Bjerkebanen.

Danmarks største klassiske baneløb om da-



Der blev så at sige altid kørt med udenlandsk deltagelse ved de danske dirt-trackløb i 20'erne og 30'erne. Her ses to af de udenlandske deltagere på banen ved Roskildevejen i København.

tidens største vandrepokal, Farrispokalen, blev i 1929 kørt den 22. sept. på Amager travbane, da Glostrup-banen, hvor pokalen oprindeligt var indstiftet, ikke mere eksisterede. Løbet, der var årets største danske motorsportsbegivenhed, blev vundet af den norske kører Poul Sande, hvorimod bedste danske placering var Sv. Aage Sørensen, der blev nr. 3.

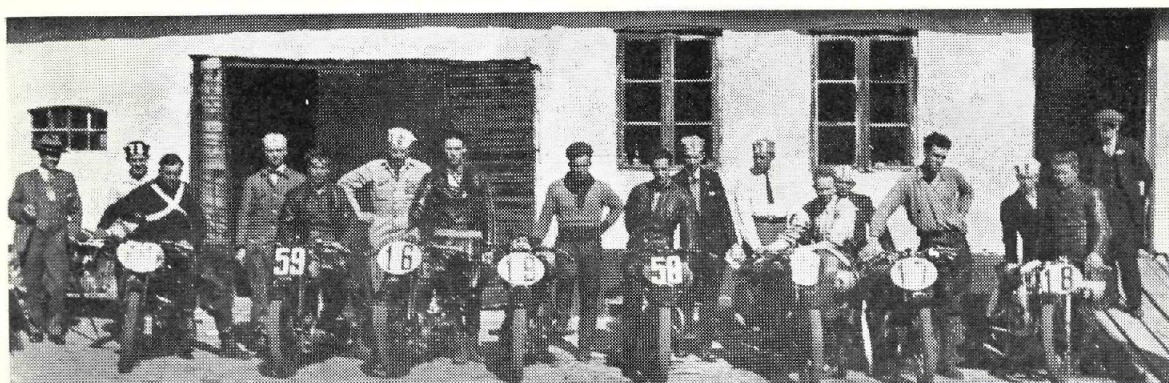
Det var ellers noget småt med baneløbssport i Danmark i 1929 lige med undtagelse af dirt-trackløbene på banen ved Roskildevejen, der

havde publikums store bevågenhed, og mangen en stor match blev her udkæmpet, og i særdeleshed det danske dirt-tracknavn Morian var dette år på alles læber.

Planer om åbning af dirt-trackbaner andre steder i landet var da også fremme i 1929, og nogle af dem blev også senere realiseret.

1930

År 1930 blev ligesom de forudgående år rent motorsportsligt indledt med en række



De danske deltagere ved et af de første svenske grand-prix ved Saxtorp.



Fra præmieuddelingen efter Farrisløbet 1930. Vinderen af løbet, Poul Sande, Norge, lykønskes af »Skolelæreren«, medens præsidenten for Danmarks Motor Union og »Morian« Hansen ser til.

store pålidelighedsløb, hvoraf Dunlop-løbet blev kørt den 12. april og New-Departure-løbet den 3. maj.

Dunlop-løbet, der var meget hårdt, blev i 1930 vundet af Holger Sønderup i soloklassen og E. Bruun Larsen i sidevognsklassen. Automobilklassen havde Carl Kruuse som vinder.

New-Departureløbet, der startede i København, havde i 1930 det danske hold som vindere. Holdet bestod af følgende kendte kørere: Holger Sønderup, Carl Topp, Knud Mogensen og Alfr. Hansen.

En helt ny form for motorsport tog også sin begyndelse i Danmark i 1930, idet man for første gang afholdt et bakkeløb i lighed med, hvad der var kendt fra de nordiske mesterskaber på Korketrekkeren i Norge. Det første danske bakkeløb, der foregik i Ravnholm skov, havde en meget stor succes, og det skulle

da også vise sig, at denne løbsform i de kommende år skulle få en ret stor udbredelse, i særdeleshed efter at den nye færdselslov i 1932 forbød de store pålidelighedsløb på landevejene.

Pålidelighedsløbene på landevejene var imidlertid ikke slut i 1930, ligesom 1931 også bød på mange store løb af denne art. I juni måned 1930 blev der således kørt et stort udenlandsk pålidelighedsløb med start og opløb i Odense. Ruten for dette løb gik ned gennem Tyskland til den sydtyske by Oberammergau og retur. Vinder blev Carl Kruuse, Odense.

Et nyt, stort, klassisk pålidelighedshøb blev også indstiftet i 1930 med en vandrepokal udsat af oliefirmaet Alfred Olsen & Co., A/S, København, det såkaldte Elektroløb, der siden skulle blive videreført som et klassisk



»Morian« med laurbærkransen efter at være blevet rodeo-mester i 1930.

1000 m dansk baneløb efter det omtalte forbud mod landevejsløbene, der var indeholdt i den nye færdselslov 1932.

Det første Elektrol-løb havde en rute, der gik fra København til Stockholm og retur, således at både start og mål var i København.

Vinderen af dette første Elektrol-løb var svenskeren Røssel, der gennemførte med 0 strafpoints. På de følgende pladser fulgte Holger Sønderup med 5 strafpoints og Svend Holm med 10 strafpoints. Automobilklassen havde A. Hansen, der kørte Fiat, som vinder.

Hvad angår det store, svenske landevejsløb eller rettere TT-løb, Sveriges Grand-Prix, Saxtorp, vil 1930 også stå som et mærkeår, idet dette store løb blev afviklet for første gang den 31. august 1930.

Løbet havde to danske deltagere, nemlig Krøyer Christensen og Sønderup, der begge deltog i klasse B, 350 cc, på hhv. en Brit. Excelsior og en AJS.

Vinder i klassen blev Oscarsson, Sverige, Velocette, der også havde bedste omgangstid, 7,31, svarende til en gennemsnitshastighed på 117,56 km/t. Nr. 2 i klassen blev svenskeren Ahnestann, og endelig på tredjepladsen kom

den danske kører Krøyer Christensen, Brit. Excelsior, der havde hurtigste omgangstid, 8,25, svarende til en gennemsnitsfart på 104,99 km/t.

Klasse C for maskiner indtil 500 cc blev vundet af Simpson, England, Norton, der opnåede en gennemsnitsfart på 124,75 km/t.

I klasse A, maskiner indtil 250 cc, blev det svensk sejr ved Bohlin, NV, med gennemsnitsfarten 101,76 km/t.

Dette første svenske grand prix i Saxtorp blev en meget stor succes, der da også blev fulgt op i de kommende år. Løbets deltagerantal udgjorde i 1930 i alt 48, men det blev i de kommende år betydeligt forøget, efterhånden som løbet fik præg af at være et af nationernes årlige opgør inden for TT-sporten.

Inden for landets grænser sluttede året 1931 med følgende 3 store motorsportsbegivenheder: Farris-løbet, Holte-kilometerrace og DMU's klubmesterskabsløb, der kørtes så sent på året som den 2. og 3. november, altså en slags vinterløb.

1931

Årets første store motorsportsbegivenhed var Elektroløbet, der afholdtes i påsken.

Ved dette løb, der gik gennem Danmark, Sverige og Norge, var det, at en alvorlig ulykke med dødelig udgang overgik dansk motorsport. Ikke mindre end to danske motorsportsmænd blev slået ihjel på de svenske veje ved dette løb, nemlig de to automobilsportsfolk Hermann Nielsen og hans observatør Frenning.

Selve optakten til det store løb var ovenud. Da anmeldelsesfristen udløb, var ikke mindre end 56 deltagere anmeldt, heriblandt repræsentanter fra alle de nordiske lande: Danmark, Norge, Sverige og Finland.

Deltagerne fordelte sig på følgende måde: 30 solomotorcykler, 7 sidevognsmaskiner og 19 automobiler.

Løbet startede skærtorsdag morgen kl. 6,00 på Grønttorvet i København, og skulle man dømme efter vejret og stemningen ved starten, ville løbet blive en hel skovtur. Vejret var strålende, og turen gennem det forårssmilende



Arne Fog har her kørt en AJS til sejr i et pålidelighedsløb.

Nordsjælland gav ingen anledning til mørke tanker om, hvad der var i vente.

I indviende kredse var man ikke fri for at være urolig for løbets gennemførelse, idet der så sent som mandag den 23. marts ikke var opnået tilladelse fra de svenske myndigheder til at afholde løbet på grund af vejenes tilstand, og man måtte gå ud fra, at der dog var nogen grund for de fra både norsk og svensk side fremkomne advarsler.

I Helsingør var der naturligvis trængsel som altid op til påske, men der var jo god tid, og alt gik glat, og med godt humør nåede man hinsidan, hvor konkurrenterne fra nabolandene ventede, og hvor der var truffet særdeles gode forhold for løbets virkelige start, som fandt sted kl. 12,00 til 14,30, idet der mellem starten af motorcykler og biler blev gjort en pause på 20 min. for at holde passende afstand mellem de to arter køretøjer.

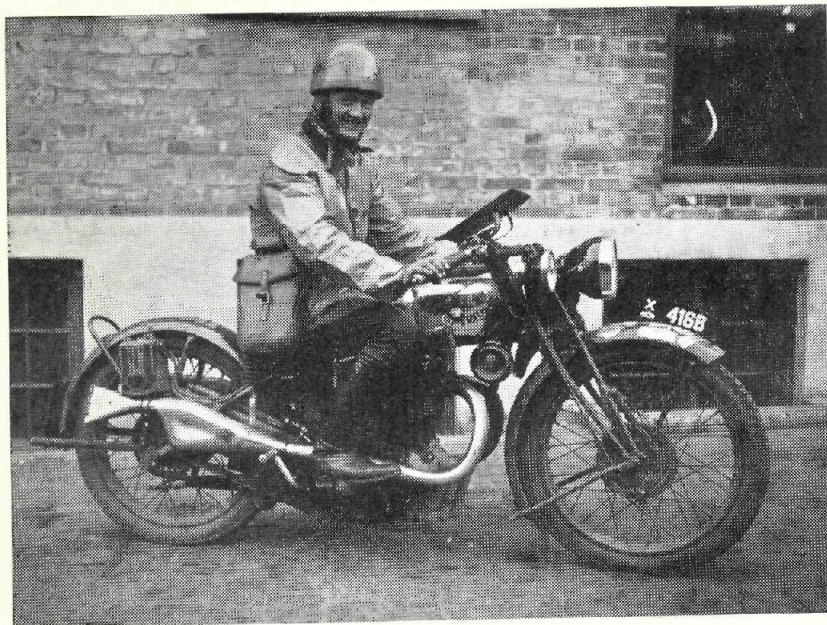
At løbet ville blive ualmindelig hårdt, var

allerede givet ved kontrollen i Gøteborg, hvor deltagerne for størstedelen ankom med strafpoints, og det havde dog været en meget civiliseret del af ruten, der var gennemkørt hertil.

Af solokørerne var kun Sønderup pointsfri, hvorimod alle de øvrige på solomotorcykler havde samlet prikker.

De af sidevognsmaskinerne, som nåede frem, havde også alle strafpoints, medens automobilerne havde klaret sig betydeligt bedre, således var flere pointsfri, men langt det værste var endnu tilbage.

Fra Gøteborg er der jo ikke særlig langt til den norske grænse, men let gik det ikke, fordi ruten var lagt betydelig mere nordligt end den direkte vej, således at kørerne skulle helt op i højde med Oslo, inden de skulle dreje vestpå mod Norge, og det var her, de mødte de store vanskeligheder for alvor, således at prikkerne efter gennemkørsel af denne rute til Oslo kun kunne tælles i hundreder.



En af 30'ernes populære, jyske motorkørere, Chr. Lindberg, Århus, Triumph.

I Oslo ventede man med spænding, men det blev kun et meget lille antal af de i alt 56 startende, der nåede så langt.

Tre vogne var langt forude og var nået frem med ganske få strafpoints fra 150 til 300.

Kruise, Reichstein og E. Iversen nåede også igennem, men havde haft den uhyggelige oplevelse at finde ruinerne af Herman Nielsens vogn med de to passagerer som lig, hvorfor de efter at have søgt fornøden assistance, som desværre ikke kunne gavne de forulykkede, udgik af løbet og fortsatte kørslen til Oslo i mere end nedtrykt stemning med det forfærdelige budskab.

Motorcykelkørerne havde ganske naturligt lidt hårdest under strabadserne, og kun 6 solomaskiner og 3 sidevognsmaskiner nåede den norske hovedstad. Flere af disse motorcykler, der nåede Oslo, havde også undervejs været udsat for styrt på de snebelagte og spejlglatte veje, men alle havde dog klaret sig uden alvorlige skrammer.

Motorcykelkørerne, der nåede Oslo, var følgende:

Krøyer Christensen, Sønderup, K. Mogenssen, H. Brandt, finnen Fabricius og V. Lauritsen, alle på solomotorcykler.

Af sidevognskørerne var der kun tre tilbage,

nemlig Georg Andersen, K. Andersen og H. Axelson, den sidste kørte endda i turistklassen.

Det var en selvfølge, at meddelelsen om den skete ulykke med de to automobilkørere, da den nåede frem til Oslo og de der samlede kørere, vakte forfærdelse og en dyb misstemning. Efter de gennemgåede prøvelser var enhver jo klar over, at han selv adskillige gange under løbet måske kun havde været en håndsbredde fra en lignende skæbne, og det er givet, at der på dette tidspunkt var stemning for at aflyse resten af løbet og tage lige hjem, men man var også klar over, at nu var det værste overstået, så efter at have sovet på det, blev det besluttet at tage den sidste tårn med og gennemføre løbet.

Inden starten fra Oslo blev det dog bestemt, at man ville køre med master på ruten til Göteborg efter henstilling fra den svenske motororganisation, således at løbet faktisk blev neutraliseret og først igen optaget efter ankomsten med færgen til Frederikshavn.

Denne henstilling om at køre med master gennem Sverige var kommet fra Kungl. Automobil Klubben i Stockholm, og havde man på et tidligere tidspunkt inden løbets start lyttet til velmente råd fra denne organisation



Ingemann Pedersen, Primgaard Nielsen, Johs. Lundstrøm, Holger Sønderup og Carl Topp er ved at gøre alt klar til en motorsportslig indsats på Korketrækkeren i Norge.

omhandlende vejenes dårlige forfatning, var de to tabte menneskeliv, som løbet krævede, måske blevet sparet.

Lørdag nat var så de tiloversblevne deltagere nået til Göteborg som almindelige turister og gik straks ombord i transportdamperen »Charlotte«, hvor der var indrettet sovepladser til alle, såvel køreere som officials, og selv om der havde været tid til et hvil i Oslo, gik alle stærkt til ro for at være udhvilet til den forestående tårn ned gennem Jylland mod København, hvor opløbet skulle finde sted.

Selv om de fleste deltagere var klar over, at de jyske hedeveje kunne bringe overraskelser, var der vel ingen, der havde troet, at man skulle blive udsat for en voldsom snestorm, som tilfældet blev.

I Frederikshavn var alt klar til at modtage færgen, og indklareringen gik glat, således at starten foregik allerede ved 4-tiden om morgenen, tre timer tidligere end beregnet.

Man var klar over, at kampen i soloklassen ville blive meget hård mellem Krøyer Christensen og Sønderup, idet der kun var 3 strafpoints' forskel på deres placering ved starten i Frederikshavn, hvorimod der var 60 strafpoints' forskel til nærmestfølgende K. Mogenssen og N. Brandt.

Efter den jyske hede med dens dårlige

veje og en uventet snestorm var man nået til Snoghøj og videre til Korsør og havde overstået alle strabadserne.

Ved ankomsten til Odense var der samlet en stor menneskeskare for at modtage de raske køreere. I spidsen for menneskemængden mødte formanden for Fyens Motor Union, vinhandler Alfr. O. Jørgensen, der holdt en lille tale og ønskede køreerne til lykke med det opnåede resultat, der viste dansk motorsports pålidelighedskøreeres høje standard.

Ved Røde Vejrmølle på Roskildevej fandt den endelige opsamling sted, og her havde ligeledes samlet sig en vældig skare af venner og interesserede, og det var ikke få blomster, der på dette tidspunkt smykkede de forskellige køretøjer.

Kl. 16,00 startede kørtegen i nummerorden med solomaskinerne først for at køre ind til ærsrunde på dirt-trackbanen, hvor mange tilskuere ligeledes havde givet møde for at tiljuble de hjemvendte.

Før ærsrunden blev der overrakt vinderne store laurbærkranse og blomsterbuketter, og speakeren holdt en lille tale, hvori han først mindedes de to, som var blevet derude, og udtalte et æret være deres minde, hvorefter han gik over til at præsentere og hylde de hjemvendte for deres smukke præstationer.



Danmarks hold i New-Departureløbet 1930. Fra venstre: »Skolelæreren«, Holger Sønderup, Knud E. Mogensen og Carl Topp.

Resultatet af løbet kom i sin helhed til at se således ud:

Motorcykler solo:

Krøyer Christensen, Excelsior, 281 strafp.
Sønderup, AJS, 283 strafpoints.
K. Mogensen, BSA, 348 strafpoints.
A. Brandt, Royal Enfield, 354 strafpoints.
Fabricius, Rudge, 383 strafpoints.

Sidevognsklassen:

Georg Andersen, Henderson, 266 strafpoints
Knud Andersen, BSA, 378 strafpoints.

Automobilklassen:

Erik Jørgensen, Chevrolet, 5 strafpoints.
H. Witte, Sverige, Lancia, 19 strafpoints.
Kindberg, Sverige, Ford, 22 strafpoints.
H. Mørkeland, Norge, Chevrolet, 145 strafp.
A. Verhein, Chevrolet, 237 strafpoints.
E. Hansen, Chevrolet, 266 strafpoints.
Klausen, Nesby, Ford, 280 strafpoints.

I turistklasserne for motorcykler med sidevogn og automobiler var der kun et køretøj, der gennemførte i hver klasse, nemlig hhv. H. Axelson, Harley, med 285, og Beyer Clausen, Ford, med 247 strafpoints.

Følgende kørere gennemførte løbet uden bedømmelse, idet de udgik som følge af deres assistance ved ulykkesstedet i Sverige, men der blev alligevel taget hensyn til disse ved præmieuddelingen.

Disse kørere var:

Christoffersen, Triumph.
Børge Rasmussen, Panther.
Carl Kruuse, Chevrolet.
Gudmundsen, Ford.
Bruun de Neeregaard, Chevrolet.
Even Ibsen, Morris.

Som tidligere omtalt havde dirt-trackløbene rigtig fat i publikum i 1931, hvilket da også medførte, at der foruden dirt-trackbanen ved



Den kendte Excelsior-kører Ib Krøyer Christensen med laurbærkrans efter en af sine mange sejre i 1930'erne.

Roskildevejen i København dukkede flere dirt-trackbaner op ude i landet; således blev portene åbnet for en dirt-trackbane i Vejle den 21. juni.

De senere år fulgte åbningen af flere dirt-trackbaner, således i Odense, Århus, Holbæk m. fl.

Da det tidligere under omtalen af selve åbningshøjtideligheden på Vejle dirt-trackbane er nævnt, at åbningsløbet blev vundet for amatørernes vedkommende af Anker Bach, Randers, skal det pointeres, at vinderen af dette løb ikke er identisk med en samtidig motorsportsmand, Anker Bach Sørensen, Randers, der dog ved senere lejlighed vandt amatørlob på Vejle dirt-trackbane.

Det rent sportslige opgør ved løbene på Vejle dirt-trackbane i forbindelse med indvielsen fik følgende forløb.

Efter lodtrækning blandt de anmeldte

kørere af klasse 2, ryttere, der tidligere havde deltaget i dirt-track, foretoges rekordforsøg af Bent Jensen, Odense, AJS, Ib Krøyer Christensen, København, AJS, og Aage Wagner, København, AJS.

Bent Jensen opnåede bedste tid 1,36, Aage Wagner 1,37,2, medens Ib Krøyer Christensen styrtede. Rekordforsøgene gik over 4 omgange ligesom crack-racet. De øvrige løb var over 3 omgange.

1. løb for juniorenes kørt i 3 heat og et slutheat og vandtes af Anker Rach, Randers, Ariel, 1,21,1, efterfulgt af Børge Larsen, Royal Enfield, og Wærnstrøm, Vejle, Triumph.

2. løb for seniores kørt i 4 heat og slutheat. Vinder blev Helge Jensen, København, Suecia, 1,11,6, hvilket var dagens bedste tid i de almindelige løb. Nr. 2 og 3 blev Sv. Aage Sørensen, København, Norton, 1,15, og Bent Jensen, AJS, 1,16.

I 3. løb, crack-race mellem dagens 3 hurtigste ryttere deltog Bent Jensen, Sv. Aage Sørensen og Helge Jensen, den sidste førte stort, men styrtede og udgik, hvorefter løbet blev vundet af Sv. Aage Sørensen, København, Norton, 1,38,6, med Bent Jensen, Odense, AJS, på andenpladsen 1,40.

En anden stor motorsportsbegivenhed i 1931 og noget helt nyt var Knudshovedløbet, der ikke havde været afholdt i 6 år.

Selv om der skete to alvorlige ulykker lige før løbet, besluttede Motorcykleklubben Fyen alligevel at gennemføre løbet.

Banen var i mønsterværdig stand og bød såvel deltagere som publikum på den størst mulige sikkerhed, og det eneste uheld, der skete under selve løbet, var, at Knud Mogensen, Odense, styrtede som følge af, at hans maskine brændte sammen. Knud Mogensen slap dog fra styrtet uden alvorlige men af nogen art.

De to alvorlige uheld lige før løbet eller rettere under træningen bestod i, at Helge Kruuse, Odense, og Lundstrøm, Sverige, begge blev dræbt.

Forøvrigt havde man til Knudshovedløbet 1931 bestemt, at der ikke måtte deltage speci-



Vinderne af sidevognsklassen for eksperter ved Elektroløbet 1931. »Pariser«-Hansen og Georg Andersen, Århus, Henderson, er her ankommet til opsamlingsstedet Røde Vejmølle ved København, inden turen gik videre til den afsluttende æresrunde på dirt-trackbanen ved Roskildevejen.

almaskiner, da afløbet på Knudshovedbanen kun var 1 km langt, hvorimod sportsrådet havde krævet 2 km, når der deltog specialmaskiner.

Denne omstændighed medførte, at datidens fartkonge, Ernst Henne, der kort forinden havde opnået en hastighed på 202 km/t i Sverige, ikke kunne komme til start, selv om han var meget interesseret.

Løbene startede allerede søndag morgen kl. 10,30 den 19. august, men kort forinden skete der den overraskelse, at sportsrådet alligevel gav tilladelse til, at der startede specialmaskiner, selv om afløbet kun var 1 km langt.

Af 11 anmeldte startede kun 6 solomaskiner i turistklassen.

Hurtigste maskine i denne klasse blev en Indian ført af Albert Reinhardt, der opnåede

en hastighed på 128,7 km, og han kunne i flere timer glæde sig over denne hastighed, da den først blev slået, dengang specialmaskinerne kom på banen.

I automobil turistklassen fik tandlæge Funder, Nyborg, noteret 116 km med en Willys Six, medens »Danmarks Knud« (Danielsen) måtte nøjes med 103 km.

Motorcyklerne af sportsmodel var meget jævnbyrdige. Hastighederne, der blev opnået, lå alle mellem 110 og 125 km. De hurtigste kørere var Svend Poulsen, Odense, AJS, med 125,9 km, og Sv. Aage Sørensen, København, Royal Enfield, 125,8 km.

I automobilklassen for sportsvogne fik Helge Christensen i sin lille Austin noteret 123,8 km.

Da specialmaskinerne rykkede frem, steg



En af de danske deltagere i soloklassen ved Elektrol-løbet 1931 får her i dejligt forårsvejr tanken fyldt ved en sydsvensk benzintank. På daværende tidspunkt af løbet vidste deltagerne ikke, hvilke strabadser de ville blive udsat for, inden de igen vendte tilbage til Danmark.

spændingen, idet man var klar over, at det var her, man skulle se de store hastigheder.

I klasse 1 opnåede Børge Larsen, Otterup, AJS, 135 km og slog dermed Reinhardts dagsrekord. I klasse 2 kom Børge Mathiesen, Douglas, op på 150,5 km, og i klasse 3 lykkedes det svenskeren Ljungholm at presse sin home made Douglas op på 180 km. Man nærmede sig altså de 200 km, og da Henry Erlind startede i klasse 4, nåede man dagens sensation. Som en pil for Erlind hen over banen, og resultatet blev 196,2 km. De attråede 200 km blev altså ikke nået, men meget manglede der jo ikke.

Dagens store spændingsmoment var dermed udløst.

I automobilklassen for specialtyper opnåede K. Hansen, Bugatti, 149 km, medens Vald. Frederiksen og Anthon Fehr, begge Ford, nåede henholdsvis 138 og 130 km.

Løbet var først slut kl. 17,00, og præmieuddelingen fandt sted umiddelbart efter.

De samlede resultater kom til at se således ud, idet de opgivne tal angiver hastigheden i km.

Turistmotorcykler:

Klasse 1: Svend Hansen, FN, 96. Klasse 2: H. C. Pedersen, FN, 90,5, Chr. Jørgensen, Matchless, 112,8, Rasmussen, Harley, 99,75. Klasse 5: Alb. Reinhardt, Indian, 128,7, E. Jacobsen, Harley, 123,25.

Turistautomobiler:

Klasse 4: V. Sørensen, Opel Sedan, 90,4. Klasse 7: Grundtvig, Oldsmobile, 107,4, Lindkilde, Ford, 97,15, Alb. Petersen, Ford, 109,2, J. Olsen, Chevrolet, 109, Funder, Willys Six, 115,9. Klasse 8: Fru Middelboe, Delage, 114,65.



Vinderen af expertklassen for sidevognsmaskiner i Elektrol-løbet 1931, Georg Andersen, Århus, Henderson.

Sportsmotorcykler:

Klasse 2: Thomassen, Royal Enfield, 113,7, Sv. Aage Sørensen, Norton, 122,45, V. Henriksen, Rudge, 123,25, H. Larsen, Royal Enfield, 109,5. Klasse 3: Rosenlund, Matchless, 122,5, A. H. Olesen, Raleigh, 118, J. Larsen, Royal Enfield, 123,5, Børge Larsen, AJS, 111, Svend Poulsen, AJS, 125,9, Svend Holm, Ariel, 118,75, Sv. Aage Sørensen, Royal Enfield, 125,8.

Sportsautomobiler:

Klasse 1: Helge Christensen, Austin, 123,8. Klasse 4: Godsejer Middelboe, Alfa Romeo, 120,5. Klasse 7: S. Jensen, Chevrolet, 99, Chr. Clausen, Ford, 104, Bent Nielsen, Chevrolet, 91,2.

Motorcykler special:

Klasse 1: E. Andersen, Chater Lea, 127,2, Walther Ryle, Rudge-Replica, 124, Børge Larsen, AJS, 135. Klasse 2: Bøgh Mathiasen,

Douglas, 150,5, Sv. Lange, Rudge, 125,6, H. Sønderup, AJS, 136. Klasse 3: Bøgh Mathiasen, Douglas, 102,5, Moesgaard, Super-X, 145, Ljungholm, Douglas (Home Made), 180. Klasse 4: Henry Erlind, AJS, 196,2.

Automobiler special:

Klasse 3: K. Hansen, Bugatti, 149. Klasse 7: V. Frederiksen, Ford, 138, Anthon Fehr, Ford, 130.

Motorcykler m/ sidevogn:

Klasse 1: H. Lauritsen, BSA, 95, Chr. Jørgensen, Matchless, 96,5. Klasse 4: G. Jørgensen, Harley, 110, J. Jørgensen, Harley, 103.

Amager travbane stod rigtig i motorsportens tegn i sommeren 1931, idet man den 13. juli afviklede Farrisløbet og den 20. september nordiske mesterskaber på denne bane.

Løbet om Farrispokalen i 1931 fik et virkelig glimrende forløb. Fra Norge var vinderen af pokalen 1930, Poul Sande, Oslo, mødt for at forsøge at hjemføre en aktie mere, men han måtte se den glide over på danske hænder ved Sv. Aage Engstrøm, der var meget stærkt kørende den pågældende dag.

Foruden Sv. Aage Engstrøm var der af danske kanoner blandt deltagerne Morian, Sv. Aage Sørensen, Aage Wagner og Helge Jensen.



3 af dirt-trackbanernes helte, fra venstre K. Hansen, Sv. Aage Engstrøm og Skovbjerg.



*Et hold raske motorsports-
gutter bestående af bl. a.:
brdr. Petersen »Femhøj«,
Thorkild Clausen, Inge-
mann Rasmussen, Hans
Hansen, Næstved, Einer
Lauritzen, Bøgh Mathiasen
og Sv. Aage Engstrøm.*

Da starten til Farrisløbet gik, var der 14 deltagere i feltet, som Engstrøm og Helge Jensen straks førte frem med et forrygende tempo. Pragtfuldt så det ud, da disse to dygtige danske kørere for banen rundt skulder ved skulder efterfulgt af det store felt lige i baghjulet. Et øjeblik så det ud, som om Engstrøm var ved at falde tilbage til feltet, men han gav igen maskinen fuld gas og overhalede nu Helge Jensen. Sande forsøgte også at følge med de to førende kørere, men det varede kun kort, så måtte han igen gå tilbage til feltet. Også tyskeren Ahrens og de andre danske storkørere Morian, Aage Wagner og Sv. Aage Sørensen var oppe at forsøge følgeskab med Engstrøm, men alle måtte opgive, således at Engstrøm efter at have ført hele løbet kørte i mål som en sikker vinder.

Flere af de deltagende maskiner i dette skrappe race måtte udgå, således Helge Jensen i 6. omgang.

Engstrøms vindertid blev 12 min. 55,2 sek. efterfulgt af Aage Wagner i tiden 13. min. 13,3 sek., begge kørte AJS.

På de efterfølgende pladser fulgte Knud Hornung, Royal Enfield, 13 min. 48,4 sek., og Sv. Aage Sørensen, Norton, 14 min. 13 sek.

Samme dag kørtes to specialløb for 350 og

500 cc maskiner. Vinder i disse løb blev hhv. Aage Wagner, AJS, og Baltzer Hansen, Douglas.

Et sidevognsløb havde D. Axelson, Harley, som vinder, med H. Skov, AJS, på andenpladsen.

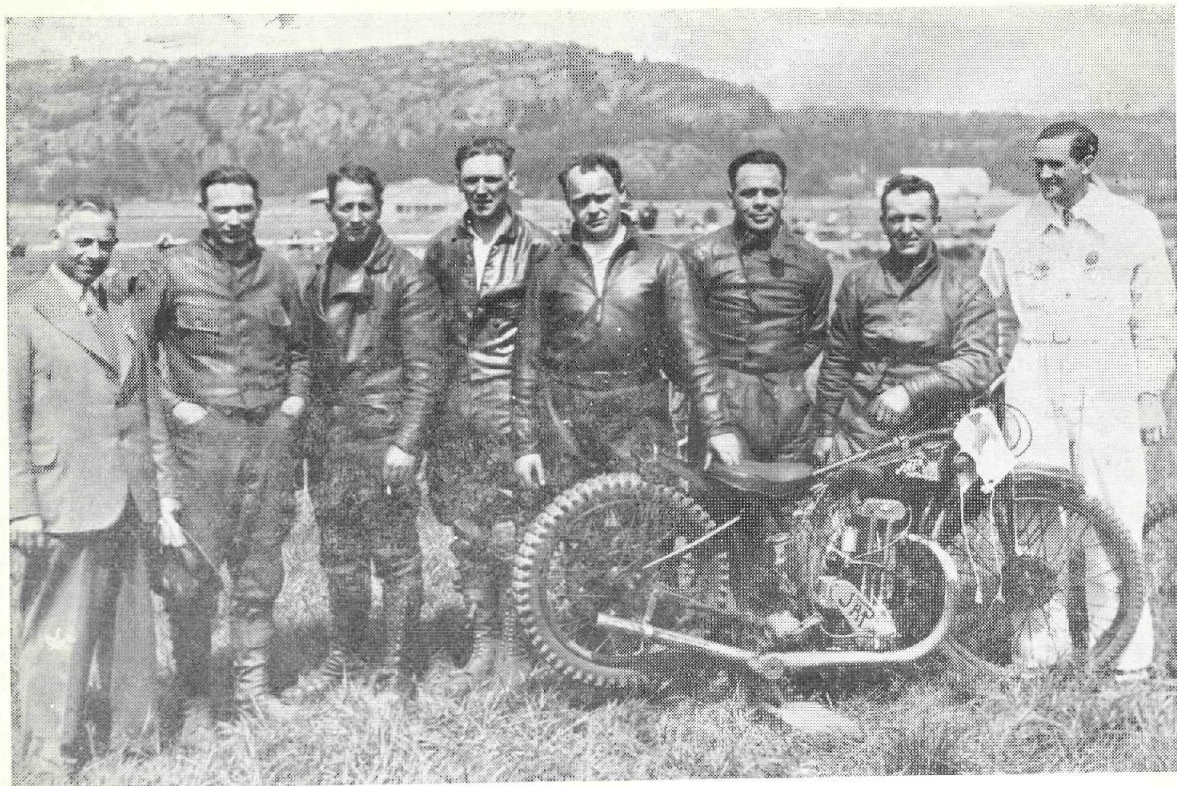
Dagens store handicap blev vundet af Sv. Aage Sørensen, Norton.

Søndag den 20. sept. blev der igen kaldt til motorløb på Amager travbane, og denne gang var det en begivenhed noget ud over det normale, idet det var første gang, at nordiske jordbanemesterskaber skulle afvikles her i landet.

Oprindelig var det meningen at overlade dette store arrangement til en sjællandsk motorklub, men det blev dog opgivet, og i stedet blev det DMU's sportsråd ved E. F. Silldorff, Knud Danielsen og Alfr. Hansen, der kom til at tilrettelægge løbet, hvilket da også viste sig at være en god løsning, idet arrangementet fik en meget fin afvikling.

At interessen for løbet var levende ikke alene i Danmark, men også i Norge og Sverige, fik man hurtigt konstateret gennem det store antal anmeldelser. Fra Sverige var anmeldt 5 af de bedste kørere og fra Norge 9.

Herhjemme gik det lidt trægt med anmel-



Nogle af deltagerne ved et dirt-track i Vejle i 1932. Fra venstre: Ramsing, brdr. Petersen, »Femhøj«, Lorentzen, Ingemann Rasmussen og Agner Hansen.

delserne til at begynde med; man ligesom anede, at der blev holdt igen, men da der først gik hul, gik det stærkt, endda så stærkt, at man ved løbet havde 6 reserver fra Danmark, der ikke kom til at deltage.

Ved sammensætningen af det danske nationshold til de nordiske mesterskaber opstod der forresten en del uoverensstemmelser, idet kørere som Engstrøm og Morian allerede for lang tid siden havde oprettet kontrakter med dirt-trackbaner i provinsen til løb på samme søndag som de nordiske mesterskaber. Køerne måtte naturligvis af unionen løses fra disse kontrakter, og det var det, der voldte nogen vanskelighed, således at arrangørerne først i 11. time kunne meddele, at Engstrøm og Morian kom med på det danske nationshold.

Om det individuelle nordiske mesterskab blev der kørt i 5 afdelinger på hver 6 mand. Flere turde man ikke slippe løs på en gang, og mesteren skulle så være den absolut hurtigste mand i disse 5 afdelinger.

I første afdeling kørte de små maskiner indtil 350 cc, og skønt man ikke havde ventet mestertider i denne klasse, så blev man dog klar over straks fra starten, at der ville blive kørt til. Afdelingens hurtigste mand blev svenskeren R. Jönsson, Husquarna, i tiden 3 min. 9 sek. fulgt af Aage Wagner, AJS, i 3 min. 13 sek., og Ib Krøyer Christensen, 3 min. 22,1 sek.

De følgende 3 afdelinger kørtes i 500 cc-klassen, og i 2. afdeling blev Braenell, Sverige, Sarolea, hurtigst i tiden 3 min. 12,2 sek., og derefter Sv. Aage Sørensen, Norton, 3 min. 13,8 sek., og Aage Wagner, AJS, 3 min. 17,8 sek.

Tredie afdelings hurtigste mand blev Morian, Rudge, i tiden 3 min. 14,6 sek., tæt fulgt af Helge Jensen, Suecia, i 3 min. 14,8 sek., hvorimod nordmanden Lau, som man havde ventet sig meget af, først blev nr. 3 i tiden 3 min. 38,2 sek.

Så kom den mest spændende afdeling af



En af de jyske sidevognskæmper fra pålidelighedsløbenes dage, Heiberg Andersen, Silkeborg, BSA, med sidevognsmanden Degn Andersen efter hjemkomsten fra et dag-nat løb fra Lysbro den 24. og 25. nov. 1931. Der var i alt 23 startende køretøjer i det pågældende løb, men kun Heiberg Andersen gennemførte.

500 cc-klassen, hvor Sv. Aage Engstrøm startede. Endnu var den bedste tid i den lille klasse ikke slået, og Sverige havde de hidtil 2 bedste tider. Ville Engstrøm slå disse, eller ville Sejren blive Sveriges, det var det store spørgsmål.

Men Engstrøm kørte, han nærmest fløj hen over banen.

Med et herredømme over maskinen, som vakte mægtig beundring, var han straks fra starten langt foran de nærmeste konkurrenter. Da han som sikker vinder af afdelingen kørte over målstregen, var der stor stilhed og spænding, indtil tiden blev oplyst.

Tiden kom, og jubelen brød ud, da det oplystes, at det var dagens hidtil hurtigste, nemlig 3 min. 3,08 sek., men man manglede endnu at køre den store klasse indtil 1000 cc, og det var her, faren lå og lurede. Svenskernes sværeste skyts, Kalén og Skeppstedt, ville sikkert bide tænderne sammen og lade stå til, og her mente man, at hestekræfterne ville spille en meget stor rolle. Også Poul Sande, Norge, startede i denne klasse, og han burde her have store chancer.

Starten gik, og man var klar over, at der ville blive kamp mellem disse tre store, og da Kalén havde fuldført som vinder i en mægtig spurt efterfulgt af Skeppstedt og med nordmændene Arne Andersen og Sande kort efter, var spændingen på sit højeste både blandt publikum og kørere, indtil vindertiden blev offentliggjort.

Tiderne blev: Kalén, Husquarna, 3 min. 4,00 sek., Skeppstedt, FN, 3 min. 4,02 sek., Arne Andersen, Rudge, 3 min. 11,2 sek., og Sande, Sarolea, 3 min. 13,1 sek.

Den nordiske banemester blev altså dansk, den meget populære Sv. Aage Engstrøm, der havde hævdet dansk motorsports ære med glans. De ofre, løbsarrangørerne havde bragt for at få ham med, havde ikke været forgæves.

Nationsmatchen fik følgende resultat, idet Sverige vandt, Norge blev nr. 3 og Danmark nr. 2.

Sverige:

Kalén, 3 min. 14,5 sek.
Braenell, 3 min. 18,4 sek.
R. Jönsson, 3 min. 22,2 sek.
Skeppstedt, 3 min. 3,3 sek.

Samlet tid for de bedste 3 kørere, 9 min. 36,6 sek.

Norge:

R. Lau, 3 min. 40,4 sek.
Jac. Hansen, 3 min. 37,1 sek.
Poul Sande, 3 min. 6,4 sek.
Arne Andersen, 3 min. 12,8 sek.

Samlet tid for de bedste 3 kørere, 10 min. 3,3 sek.



*Se. Aage Engstrøm vinder
det nordiske mesterskab på
Amager travbane i 1931.*

Danmark:

Helge Jensen, 3 min. 18,2 sek.

Engstrøm, 3 min. 1,6 sek.

Morian, 3 min. 22 sek.

Aage Wagner, 3 min. 24 sek.

Samlet tid for de bedste 3 kørere, 9 min. 41,8 sek.

Som man ser, har kampen mellem holdene været hård, og efter de to første omgange håbede man så småt, at Danmark også kunne hjemføre sejren i holdmatchen. Engstrøm forbedrede sin tid og kørte på dagens bedste, 3 min. 1,6 sek., men hverken Morian eller Aage Wagner kunne holde deres tid fra den første start, og vi kom i det samlede resultat 5,2 sek. efter Sverige.

Deltagelsen i kampen om det nordiske sidevognsmesterskab var alt for lille, og det var på forhånd givet, at Sverige også ville vinde her.

Kalén med Skeppstedt i sidevognen viste en aldeles glimrende kørsel i tiden 3 min. 33,2 sek. og blev et par overlegne mestre. De to brødre Axelson, Danmark, Harley, kørte i tiden 3 min. 57,1 sek.

I den lille sidevognsklasse var der kun H. Skov, Slagelse, der gennemførte, og han blev mester i tiden 4 min. 13 sek., hvilket var flot klaret i forhold til tiden for de store maskiner.

Som afslutning skulle der køres en udfordringsmatch mellem de fire hurtigste ryttere fra hvert land, men her ønskede svenskerne samt een nordmand og een dansker uvist af hvilken grund ikke at deltage, så man fik ikke lejlighed til at se dette felt samlet til start.

I stedet startede kun seks mand, og her førte Engstrøm igen løbet til ca. 100 m før mål, så fik han brud på maskinen og måtte udgå og se Poul Sande vinde løbet med Lau på andenpladsen.

Der var sikkert ikke et menneske på banen indbefattet konkurrenterne, som ikke følte med den slagte danske helt og nybagte nordiske mester, da han blev overvundet af sit maskinuheld.

Præmieuddelingen fandt sted ved en fælles-spisning i Borgernes Hus, hvor Danmarks Motor Union havde budt alle deltagerne til fest, og hvor alle deltagere, som ikke havde vundet nogen præmie, fik udleveret et smukt sølvbæger til erindring om løbet, blot var det synd, at arrangørerne ikke havde husket blomster til vinderne, da de skulle køre æresrunde ude på banen, men det er den slags ting, der sker i travlheden i forbindelse med et stort motorsportsarrangement, men som ikke gerne må ske.



Et af Norges store motorsportsnavne i 30'erne, Rolf Løv, Oslo.

En af årets sidste store motorsportsbegivenheder i 1931 var det svenske grand-prix ved Saxtorp, hvor Danmark deltog med 3 kørere, Karl Topp og Holger Sønderup, der startede i 350 cc klassen, og Ib Krøyer Christensen, der stratede i 250 cc klassen.

Når man regner med selskabet, klarede de danske kørere sig fint, idet Ib Krøyer Christensen hjemførte en fin andenplads i 250 cc klassen i tiden 3 t. 12 min. 14,8 sek. efter vinderen E. Fermihough, England, der fik noteret tiden 3 t. 3 min. 20,4 sek. Begge kørere kørte maskinmærket Britisk Excelsior.

I 350 cc klassen var det Holger Sønderup, AJS, der opnåede det bedste resultat, idet han placerede sig som nr. 3 i tiden 3 t. 32 min. 40,0 sek. Vinder af klassen blev H. Torrel, Sverige, AJS, i tiden 3 t. 23 min. 35,1 sek.

Den anden danske deltager i denne klasse, Carl Topp, Britisk Excelsior, gik det derimod

ikke så godt; han måtte efter at have været pænt placeret hele løbet igennem på 26. og sidste omgang udgå med maskinskade.

Største gennemsnitshastighed ved det svenske grand prix 1931 blev opnået af J. H. Simpson, England, Norton, der vandt 500 cc klassen i tiden 3 t. 17 min. 14,1 sek., svarende til 132,55 km/t.

Året 1931 sluttede rent motorsportsmæssigt med, at Danmark deltog med et hold i det store pålidelighedsløb New Departureløbet, der afholdtes i Sverige. Det danske hold bestod af Foghtmann, Chr. Jørgensen, Sønderup, Skolelæreren og Knud Andersen. Efter at den danske kører Sønderup havde haft det uheld at tørne sammen med en bil og fået et mindre brud i foden, forsvandt enhver chance for sejr for det danske hold, men det lykkedes alligevel at få resultatet uafgjort.

Efter dette sidste resultat var stillingen om

den kostbare vandrepokal således, at det først kunne lykkes for et dansk hold at vinde den til ejendom i året 1933.

Som tidligere omtalt var det svenske grand prix ved Saxtorp en stor årlig begivenhed, hvor mange danske såvel køreere som publikum har fået en oplevelse for livet. Disse løb blev fortsat lige fra 1930 til 1939 kun afbrudt i 1938 grundet den spændte verdenssituation dette år. I forbindelse med disse grand prix løb blev der også i de senere år indflettet internordiske matcher, efterhånden som de nordiske lande fik udklækket flere TT-kørere med egnet materiel netop for denne gren af motorsporten.

En fuldstændig beskrivelse af disse store

fartfester i Sverige med så nær tilknytning til dansk motorsport og dens udøvere vil naturligvis være uoverkommelig og ugennemførlig på grund af pladsmangel, men der skal i det kommende gives resultater samt opnåede hastigheder for de forskellige klasser, ligesom oplysninger om danske køreeres indsats gennem årene naturligvis også vil være at finde.

Som sagt fandt det første svenske grandprix ved Saxtorp sted i året 1930, og rækken af disse store TT-løb fortsattes uafbrudt til og med 1937, hvorimod løbet ikke blev kørt i 1938, men genoptaget i 1939 for helt at blive standset i de kommende mange år som følge af krigsudbruddet i 1940.

