

## ORGANISATIONSARBEJDET

Ligesom det er sket med mange andre sportsgrene, har også motorsporten gennemgået en fantastisk udvikling op gennem årene.

De motorsportsarrangementer, der afholdes i nutiden, og de, der blev afholdt i automobilers og motorcyklens barndom, har ikke meget tilfælles, idet de første motorløb, der blev afholdt her i landet, kun var pålideligheds- og orienteringsprøver og omfattede ikke hastighedskonkurrencer.

Der skulle imidlertid ikke gå mange år, inden også hastighedskonkurrencerne kom ind i billedet.

Udviklingen af automobiler og motorcyklen skete i et forrygende tempo i årene efter, at de første modeller var kommet på markedet, og hermed fulgte også en voksende interesse for motorsport rundt omkring i verden, især Frankrig var toneangivende.

Motorsporten i Danmark kom betydelig senere i gang, end det var tilfældet i mange andre lande. Begrundelsen for dette senere tidspunkt må udelukkende tilskrives den omstændighed, at Danmark ikke var et automobil- og motorcykleproducerende land på daværende tidspunkt.

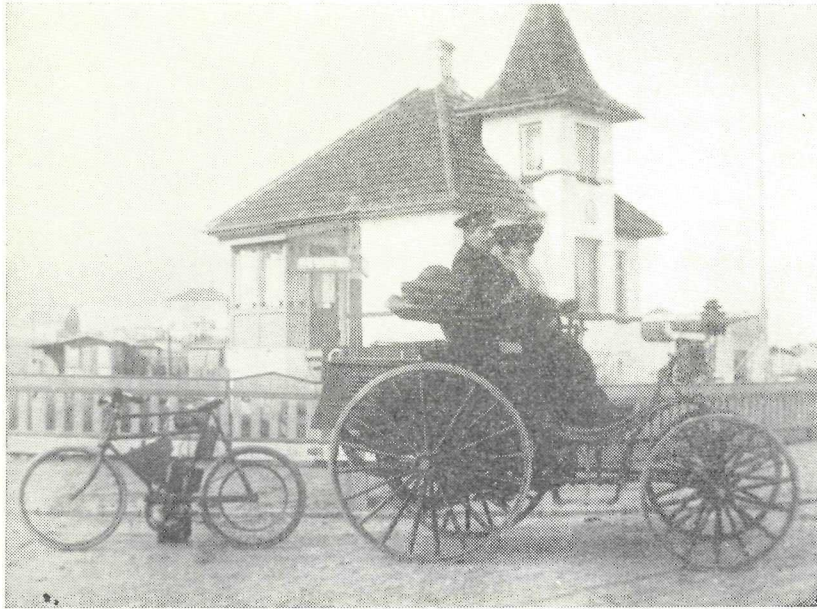
For at finde den første spire til dansk motorsport og dens organisation, der er videreført til nutiden, skal man helt tilbage til år 1907.

Dette år blev den første danske motorklub stiftet i København under navnet »Motorcykleklubben af 1907«, navnet blev dog senere forandret i år 1913 til »Dansk Motor Klub«.

»Motorcykleklubben af 1907« blev stiftet på foranledning af daværende grosserer Carl Joh. Janssen gift med danserinden Karen Lindahl, kendt fra den gamle varieté Scala i København. Klubbens første formand var daværende løjtnant G. Rosencrone von Benzon, der senere blev afløst af Alfred Nervø, som i mange år var et kendt navn inden for dansk motorsport.

Af andre motorklubber, der blev stiftet i de første år efter 1907, kan nævnes: »Motor-Klubben Anglo-Dane«, »Vestsjællands Motor Klub«, »Hobart Motor-Klub« og »Motorklubben Elleham«.

Vil man se på, hvorledes dansk motorcyklesports øverste myndighed af i dag, nemlig »Dansk Motor Union«, kom til verden, skal man tilbage til begivenhederne omkring april måned 1914, da dagbladet Politiken i samarbejde med »Dansk Motor Klub« stod over for at skulle arrangere det såkaldte »Kammeratskabsløb for Bivejsmotorkøretøjer« for anden gang, idet løbet var blevet kørt første gang i 1913. Hovednerven i dette løbsarrangement var Alfred Nervø, der på den tid var motorsportsmedarbejder ved Politiken.



*Årgang for hosstående motorcykel og bil kan ikke opgives med bestemt.*

Nu da man i 1914 igen stod over for at skulle afvikle et efter datiden meget stort motorsportsarrangement, var der en kreds af motorsportsinteresserede personer, der så nødvendigheden af og tiden til at få startet en organisation, hvorunder motorsportsdrivende klubber kunne samles til gavn for sporten i hele landet.

Den 19. april 1914 blev der indkaldt til stiftende generalforsamling, hvortil alle motor-

klubber i landet blev inviteret. Efter en del fødselsvanskeligheder foranlediget af, at »Dansk Motor Klub« nægtede at gå med ind i en union, så »Danmarks Motorcykle Union« dagens lys.

På dette første repræsentantskabsmøde, hvor unionen blev stiftet, valgtes dr. Tage Hansen til præsident, ingeniør F. Schmitto til sekretær, fabriksejer Axel H. Hornum til kasserer, og resten af bestyrelsen blev ingeniør



*Adler-motorcykel årgang 1909.*



M. Frandsen, generalrepræsentant Mundus Pedersen, Århus, og repræsentant Axel Andersen, Skanderborg, således at alle i unionen indmeldte klubber var repræsenteret i bestyrelsen, og man vedtog, at såfremt et bestyrelsesmedlem trådte tilbage, skulle den klub, han repræsenterede i unionen, indvælge det nye bestyrelsesmedlem i unionens bestyrelse. Valgene til bestyrelsen var gældende for 3 år.

De motorklubber, der var tilsluttet »Danmarks Motorcykle Union« straks fra starten, var følgende: »Københavns Motor Klub«, »Århus Motor Klub«, »Motorcykleklubben Elleham«, »Motorklubben Anglo-Dane« og »Skanderborg Motorklub«.

»Danmarks Motorcykle Union«s formål skulle være at fremme motorcyklesporten i Danmark, og dens første officielle handling skulle være at godkende kammeratskabsløbet, der skulle afholdes den 2. og 3. maj 1914. Godkendelsen af løbet skulle give alle medlemmer af unionsklubberne lov til at deltage i løbet, der efter godkendelse ville blive erklæret for »åben«, således at forstå, at motorkørere, der stod i ikke unionsklubber eller helt uden for en motorklub, også kunne starte i løbet. Unionen stillede dog som betingelse for at godkende løbet som »åben«, at der af arrangørerne blev udarbejdet en deltagerliste med alle deltagerens navne såvel unions- som ikke unionsmedlemmer, og de sidste skulle betale 5 kr. til unionen for at blive optaget på listen. Gebyret på de 5 kr. var så gældende for deltagelse i alle de løb, unionen godkendte i en sæson, og som blev erklæret for »åbne« løb. Herefter kunne unionens medlemmer i fremtiden kun deltage i løb, såfremt disse blev godkendt af unionen, hvorimod andre motorkørere, der ikke var medlem af en klub under unionen, selvfølgelig stadig kunne deltage i lokale løb, og løb, der ikke var godkendt.

Selv om »Danmarks Motorcykle Union« altså på daværende tidspunkt havde fået en del magt, når det drejede sig om afholdelse af motorsportsstævner, så var unionens indflydelse på motorsporten stadig meget begrænset i forhold til, hvad der er tilfældet i dag.

Fra mange sider lød der i 1914 protester

mod den magt og kontrol med motorsportsarrangementer, som unionen ønskede at tilkæmpe sig, men den første sejr vandt unionen ved, at arrangørerne af kammeratskabsløbet 1914 gik med til unionens forlangende om deltagerliste, hvorefter løbet blev udskrevet som et »åbent« løb arrangeret af Politiken under »Dansk Motor Klub«s protektorat og under godkendelse af »Dansk Motorcykle Union«. Virkelig en sejr af betydning for den nystartede union efter datidens forhold.

For at blive ved det rent organisationsmæssige inden for dansk motorcyklesport og senere vende tilbage til det sportslige vil vi se lidt på, hvorledes det gik til, at Danmark også på et meget tidligt tidspunkt kom med i det internationale organisationsarbejde, når det gjaldt motorsport.

I år 1912 havde den store engelske sammenslutning af motorklubber »The Autocycle Union« begyndt et energisk arbejde for at samle de forskellige lande til dannelsen af en international sammenslutning. Henvendelsen fra England til Danmark kom til »Kgl. dansk Automobilklub« og formede sig som en indbydelse til at deltage i en konference, der skulle afholdes i London den 28. november 1912, men da »Kgl. dansk Automobilklub« ikke beskæftigede sig med motorsport, lod den henvendelsen gå videre til »Dansk Motor-Klub« og »Motorklubben Elleham«.

Begge de danske klubber gav tilsagn om at møde ved konferencen, og »Dansk Motor-Klub« blev repræsenteret ved Hersted Christensen og »Motorklubben Elleham« ved arkitekt Aage Mathiesen.

På konferencen, hvor man stiftede det, der i dag er kendt under navnet F.I.M. (Federation Internationale Motocycliste), var følgende lande repræsenteret: England, Belgien, Canada, Danmark, Holland, Italien, Amerika og Schweiz. På denne første konference blev der udarbejdet et internationalt reglement for klasseinddeling af motorcykler, da det var en sag, der trængte sig meget hårdt på i alle lande, ligesom man bestemte at afholde en ny konference i »Fransk Automobilklub«s lokaler i Paris den 15. december 1912.

Også ved konferencen i Paris var Danmark repræsenteret, så man kan med rette sige, at Danmark fra starten har været med i internationalt arbejde til gavn for motorsporten. Ledelsen i den første internationale sammenlutning af motorcykelorganisationer var engelsk og bestod af ærespræsident Sir Arthur Stanley, præsident Mr. S. Sharp og kasserer Mr. Loughborough.

På konferencen i Paris blev grunden lagt til de store internationale løb, idet der blev udarbejdet planer for et årligt tilbagevendende internationalt pålidelighedsløb efter datidens mønster. Disse løb, der også blev ført ud i livet, er med årene blevet til det, der i dag kendes fra den internationale løbskalender.

Ved stiftelsen af »Danmarks Motorcykle Union« i 1914 blev alt vedrørende det internationale arbejde overtaget af unionen, der nu var blevet øverste myndighed, hvad angik motorsport i Danmark.



*Ingeniør F. Schmitto.*

Også inden for Nordens lande blev »Danmarks Motorcykle Union« i sine første leveår meget aktiv, hvad angik sport og organisation, der blev således under ledelse af den daværende præsident ingeniør Fritz Schmitto i februar måned 1925 afholdt et møde mellem delegerede fra Sverige, Norge og Finland foruden en kreds af ledende danske motorsportsmænd.

Formålet med dette møde var at finde et grundlag for samarbejde mellem de skandinaviske landes motorcykelorganisationer. På mødet var der stor interesse for sagen, og man vedtog i hovedtrækkene at arbejde videre for

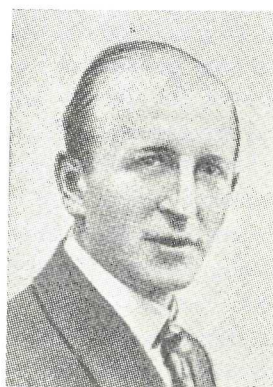
ved et senere møde i Stockholm at nå frem til dannelsen af »Nordisk Motorcykle Forbund«.

Ved det planlagte møde i Stockholm, der blev afholdt den 25. april 1925, vedtog de delegerede fra de fire nordiske lande eenstemmigt at danne »Nordisk Motorcykle Forbund«. Til præsident for denne nordiske



*Ove Bendixen,  
København.*

motororganisation valgte man kaptajn Brambeck, Sverige, der var bosiddende i Stockholm, hvor hovedsædet for organisationen skulle være. Den øvrige bestyrelse i »Nordisk Motorcykle Forbund« kom til at bestå af de delegerede fra de fire lande, for Danmarks vedkommende Ove Bendixen, D.M.U., Lassen-Landorph, J.M.U., og løjtnant Petersen, L.F.M.K., derforuden valgtes Ove Bendixen, Danmark, til at repræsentere »Nordisk Motorcykle Forbund« ved F.I.M.-møderne.



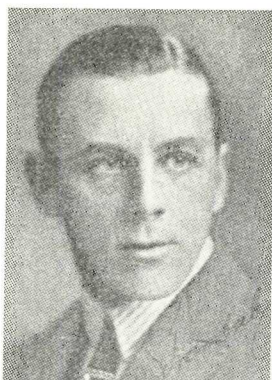
*Overretssagfører Lassen-Landorph, Randers.*

Stiftelsen af »Nordisk Motorcykle Forbund« fik stor betydning i mange år for de fire nordiske lande, såvel landene indbyrdes som overfor de andre store internationale sam-



menslutninger, man var allerede dengang klar over betydningen af, at der på federationsmøderne i fremtiden ville blive taget mere hensyn til »Nordisk Motorcykle Forbund« end til de fire lande, hvis de var repræsenteret enkeltvis.

Landene imellem var forbundets hovedformål at fremme den nordiske motorcyklesport bl. a. ved at arrangere nordiske motorcykelvæddeløb, (de i de kommende år så bekendte nordiske mesterskaber).



»Nordisk Motorcykle Forbund«s første præsident, kaptajn Niels Brambeck, Sverige.

Der var altså blevet dannet et virkelig godt grundlag for udøvelsen af nordisk motorcykelsport, og »Nordisk Motorcykle Forbund« udrettede også i mange år et stort og godt arbejde, men for nogle år tilbage trak Sverige sig ud af forbundet, og selv om det i 1957 ikke er opløst, så lever det i en dvale-tilværelse.

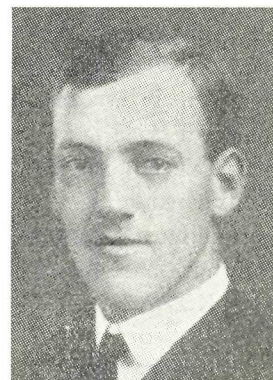
På det tidspunkt, da »Nordisk Motorcykle Forbund« blev stiftet i 1925, var der også andre store planer, der blev arbejdet med inden for D.M.U., man gik nemlig fra D.M.U.'s side stærkt ind for at få dannet et fællesråd af de tre store danske motororganisationer K.D.A.K., F.D.M og D.M.U.

»Danmarks Motorcykle Union« havde i særlig grad lagt sin kærlighed i denne plans realisation, og gang efter gang havde sagen været til drøftelse. Grunden til, at man fra D.M.U.'s side gik så stærkt ind for tanken om dannelsen af et fællesråd, var, at man havde indset efter hver eneste forhandling med myndighederne angående motorsager, at et fællesråd ikke alene var ønskeligt, men også en nød-

vendighed, der måtte til, for at agtelse og respekt for et enigt motorfolk kunne blive effektiv.

Ud fra den betragtning indledede D.M.U. en forhandling med de to andre motororganisationer K.D.A.K. og F.D.M. om spørgsmålet, og efter at man ved denne forhandling var blevet enige om at lade D.M.U. forestå arbejdet med udarbejdelsen af et detailforslag, regnede man som givet, at fællesrådet skulle blive en realitet i løbet af kort tid, men det skulle gå anderledes.

Ved et senere møde mellem de tre motororganisationer den 15. april 1925 angående den endelige stiftelse af fællesrådet, blev tanken pure afvist af K.D.A.K. og F.D.M.



Hs. kgl. Højbed Prins Axel, præsident for K.D.A.K.

Daværende præsident for D.M.U., ingeniør F. Schmitto, blev efter mødet mellem de tre motororganisationer angående dannelsen af et fællesråd forespurgt, hvad han mente, grunden var til, at de to andre organisationer ikke havde vist samarbejdsvilje, og han udtalte i den anledning, at samarbejdsudvalget ikke



Formand for F.D.M i 1925, greve Preben Ablefeldt Laurvig Bille.

blev til noget grundet på, at K.D.A.K. og F.D.M. havde penge, hvorimod D.M.U. ingen kapital havde, altså måtte D.M.U. i fremtiden se at skaffe kapital og derigennem opnå den selvstændighed, der var nødvendig.

Det skal også her indskydes, at D.M.U. til at begynde med havde kontor sammen med K.D.A.K., men efter de mislykkede forhandlinger angående et fællesråd fik unionen selv lokaler og kontor i Linnegade 24, hvortil man flyttede den 22. marts 1925.

Efter dette brud mellem de tre motororganisationer så D.M.U. ikke anden udvej end selv at fortsætte samarbejdet med de forskellige erhvervsorganisationer til fremme af motorinteresserne, ligesom man gjorde alt for at forøge unionens indtægter, således blev der af sportsrådet udarbejdet et nyt reglement med den vigtige bestemmelse, at løbsdeltagere, der tilhørte klubber under D.M.U., kunne få licens til såvel motorcykel som automobil gennem D.M.U. Denne bestemmelse skulle være medvirkende til at forøge licensindtægten betydeligt. Automobillicens til deltagelse i de internationale løb skulle dog stadig løses gennem K.D.A.K.



*Overinspektør Petersen,  
(Loll.-Falster Stifts  
Motorklub).*

I denne forbindelse bør også nævnes, at der i 1926 blev gjort en meget stor indsats for motorsporten her i landet, idet der d. 1. marts dette år blev dannet »Dansk Motor Sportsråd« til varetagelse af alle opgaver i forbindelse med sportsarrangementerne, og i dette råd var alle interesserede parter repræsenteret. I spidsen for rådet stod en præsident og en vicepræsident, hhv. H. kgl. H. Prins Axel og

daværende præsident for D.M.U. Ove Bendixen, i bestyrelsen sad derforuden som repræsentanter for D.M.U. Alfr. O. Jørgensen, Hoffmeyer, overinspektør Petersen og Lassen-Landorff.



*Vald. Hoffmeyer.*

Selv om mangt og meget er ændret inden for »Danmarks Motor Union« og dens arbejdsområde, og de ledende personers navne har skiftet gennem de sidste 30 år, så er det dog stadig det gamle grundlag, der blev lagt af den gamle garde inden for motorsportsorganisationen, der i dag arbejdes videre på; man har kunnet klare sig med at foretage de ændringer og tilbygninger, som tidens udvikling har krævet, de gamle grundpiller i D.M.U.'s struktur står stadig, og det viste sig da også, at unionen kom i god behold gennem den sidste verdenskrig og står i 1957 som samlingspunktet for dansk motorcyklesport med fire tilsluttede landsdelsunioner omfattende 67 klubber med i alt ca. 9000 medlemmer.



*Vinhandler Alfr. O.  
Jørgensen, Odense.  
(Fyns Stifts Motor  
Klub).*

Ændringer, der er sket i unionen såvel med hensyn til arbejdsområde som skiftende navne



inden for ledelsen gennem de sidste 30 år, skal blive omtalt i forbindelse med samtidige motorsportsarrangementer, da de som regel har været dikteret af sporten og dens udvikling.



*Sekretær i D.M.U.,  
landsretssagfører  
Hvidbjerg.*

En kort oversigt over udviklingen inden for klubbernes organisation ud over landet skal heller ikke undlades, ligesom det kort skal omtales, hvorledes tilblivelsen af de før omtalte landsdelsunioner, der i 1957 hører under D.M.U., har fundet sted. Også i disse to tilfælde skal enkeltheder vedrørende klubberne ud over landet og landsdelsunionernes arbejde blive omtalt i forbindelse med samtidige motorsportsbegivenheder.

Den omstændighed, at de forskellige motor-klubber, der straks fra starten var medlem af unionen og sorterede direkte under denne, medførte i løbet af kort tid, at der fra forskellig side blev udtrykt ønske om oprettelse af mellemlid mellem klubberne og unionen. Man mente nemlig, at der ved oprettelse af sådanne mellemlid bedre kunne skabes kontakt klubberne imellem, foruden at der lettere kunne ske samlet henvendelse til unionen gennem lokalafdelingen i spørgsmål, der vedrørte flere klubber samtidig.

På Sjælland blev en sådan lokalafdeling startet af Lundager Christensen, Næstved, i året 1921 under navnet »Centralforeningen af sjællandske Motorklubber«.

I selve København blev der også stiftet en lokalafdeling, idet de københavnske motor-klubber i 1923 dannede »Københavns Motor Union« under ledelse af Vald. Hoffmeyer og med Ove Bendixen som kasserer.

Da »Centralforeningen af sjællandske Motorklubber« i løbet af nogle år, efter at Landager Christensen var trådt ud af ledelsen, gik stærkt tilbage og praktisk talt var ophørt at fungere, så ledende motorsportsmænd på Sjælland og i København chancen for at danne en stor og stærk lokalafdeling omfattende både københavnske og sjællandske motorklubber.

Ved et møde, der blev afholdt i Ringsted den 7. februar 1926, stiftede forsamlingen det, der den dag i dag er kendt som »Sjællands Motor Union«. Til stede ved mødet var Ove Bendixen, Silldorff, Hvidbjerg, Michelsen, Alfr. Hansen, Hoffmeyer, Vald. Bornum, Bratvold og Lindvold. Den nystartede union kom straks fra starten til at omfatte alle sjællandske og københavnske motorklubber og var tilsluttet »Danmarks Motor Union«.

Landsdelsunionen »Fyens Motor Union«, der i dag omfatter fem fynske motorklubber, bestod kun af to, da unionen blev stiftet den 26. februar 1924. De to klubber, der var med fra starten, var »Fyens Stifts Motorklub« og »Svendborg Motorklub«. Unionens første formand var vinhandler Alf. O. Jørgensen, Odense, der fungerede i 12 år.

Formålet med unionens stiftelse var ligesom i de andre landsdelsunioner at varetage medlemsklubbernes fællesinteresser såvel over for private myndigheder som institutioner o. l., samt Danmarks Motor Union i særdeleshed.

Det, der i dag kendes som den jydsk landsdelsunion »Jydsk Motor Sportsunion«, så dagens lys ved et møde, der blev afholdt af den første jydsk landsdelsunion »Jydsk Motor Union« den 8. juni 1941 i Århus. Grunden til spaltningen af den gamle jydsk landsdelsunion, der var stiftet i år 1921, var, at sportsrådet i unionen og de tilsluttede sportsdrivende klubber var meget utilfredse med forholdene, der på daværende tidspunkt eksisterede mellem D.M.U. og J.M.U.

Da »Jydsk Motor Unions«s bestyrelse ved mødet i Århus ikke ville love at bringe forholdet til D.M.U. i orden, trak sportsrådet og de sportsdrivende klubber sig tilbage fra mødet og afholdt i andre lokaler stiftende general-

forsamling for »Jyllands Motor Sportsunion«.

Unionens første formand blev den tidligere formand for sportsrådet i J.M.U., Peter Franch, Silkeborg. Den øvrige bestyrelse blev: M. Iversen, Sønderborg, næstformand, A. Videmann, Horsens, kasserer, Hugo Petersen, Ålborg, sekretær, og A. Tobiasen, Vejle.

Den nystartede union var ikke stor, idet den kun bestod af ca. 300 medlemmer og fem tilsluttede klubber: »Nordjyllands Motor Sport«, »Horsens Automobil- og Motor Klub«, »Åbenrå og Sønderborg Amters Motor-klub« og »Silkeborg Motor Sport«.

Lolland og Falster var også i tiden før den sidste verdenskrig driftige landsdele, hvad angik motorsport, bl. a. blev der af den gamle »Lolland-Falster Motorforening« afholdt mange og betydningsfulde løb, hvorimod den nuværende sammenslutning af klubberne i en union under navnet »Lolland-Falsters Motor Union« først fandt sted den 23. august 1946 på et møde, der afholdtes i Maribo.

»Lolland-Falsters Motor Union« bestod fra starten kun af to klubber, nemlig »Sports Motor Klubben »Dan«, Nakskov, og »Sportsmotorklubben »Lolland-Falster«, Maribo, hvorimod »Nykøbing F. Motor Sport« først kom til i 1950 efter sin stiftelse den 10. januar samme år.

Den første bestyrelse i »Lolland-Falsters Motor Union« bestod af formanden Aage Wæver, Maribo, næstformand Henry Jørgensen, Nakskov, kasserer Egon Rasmussen, sekretær Marinus Hansen, Saxkøbing, og forretningsfører Egon Schlander, Nakskov.

Da »Nykøbing-Falster Motor Sport« blev optaget i unionen den 1. maj 1950, blev unionens bestyrelse udvidet til ni mand, således at hver klub blev repræsenteret med to mand, der valgte en formand.

Også klubberne på Lolland og Falster har været glade for deres sammenslutning i en union, der gennem årene har gjort et godt og solidt arbejde til fremme af motorsporten i klubberne.

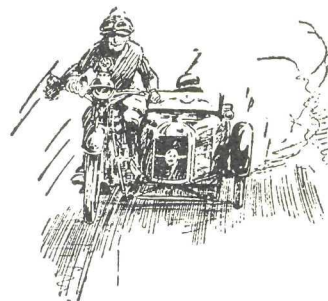
Disse fire landsdelsunioner, der her er omtalt, har ikke været uden indvirkning på, hvad der er sket i dansk motorsports højeste myn-

dighed, »Danmarks Motor Union«, idet dens bestyrelse nu er sammensat af de fire formænd for landsdelsunionerne samt en præsident, en vicepræsident og en formand for sportsrådet valgt af unionens repræsentantskabsmøde, der omfatter samtlige klubformænd under unionen repræsenteret ved et antal stemmer på repræsentantskabsmødet i forhold til medlemstallet i den klub, de repræsenterer.

For at aflaste D.M.U.'s sportsråd, der foruden formanden består af tre medlemmer, er der i de sidste år oprettet underudvalg til varetagelse af opgaverne med de forskellige grene af motorsporten, således er der oprettet et speed-wayudvalg, et moto-crossudvalg og et orienteringsudvalg, alle bestående af tre medlemmer, der hver især er kyndige på den gren af motorsporten, som deres udvalg varetager.

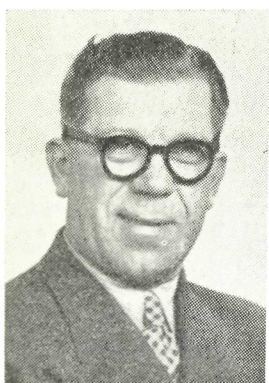
I forbindelse med omtalen af de forskellige råd og udvalg, der i dag varetager opgaverne i forbindelse med danske motorcykelsportsarrangementer, skal det også omtales, at D.M.U. for få år siden indførte en officialslicensordning, hvorefter enhver medvirkende ved et motorløb skal være i besiddelse af licens, der godtgør, at han har bestået en prøve i en sværhedsgrad alt efter den opgave, han er sat til at løse som official ved et motorløb.

Man kan roligt slå fast, at dansk motorcykelsport i dag indtager en meget fremtrædende plads i det internationale selskab, hvad angår organisering af sportsarrangementer, hvilket uden tvivl også har været medvirkende til, at sporten her i landet gennem flere år kun har været udsat for et meget lille antal alvorlige uheld.





# DANMARKS MOTOR UNION 1957



*Holger Nielsen,  
J.M.S.*



*Harry Andersen,  
L.F.M.U.*



*Einar Jensen  
F.M.U.*



*Poul Sørensen,  
president.*



*Poul Mogensen,  
vicepresident.*



*Knud E. Ousen,  
S.M.U.*



*Chr. Wenderby,  
sportsrådsformand.*