DANSK MOTORSPORTS BLÅ BOG

DANSK MOTORSPORTS BLÅ BOG

(Hvem er hvem i dansk motorsport)

Redigeret af
OVE PEDERSEN
Århus

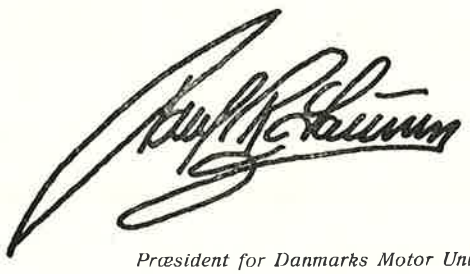
DANSKE ERHVERVS FORLAG
TRYK: HAMMEL BOGTRYKKERI



Med udsendelsen af værket „Dansk motorsports blå bog" med undertitlen „Hvem er hvem i dansk motorsport" vil et længe næret ønske for enhver motorsportsinteresseret blive opfyldt.

Bogværket, der omfatter såvel fortid som nutid, vil indeholde oplysninger fra danske motorsportsbegivenheder, der har fundet sted her i landet under den store udvikling, der er sket med dansk motorsport gennem årene.

Som præsident for Danmarks Motor Union var det med glæde, jeg modtog meddelelsen om det initiativ, der nu er udfoldet for at udgive et bogværk, der vil sætte et værdigt minde over motorsportens udøvere samt dens udvikling gennem årene, ligesom dansk motorsport nu vil få en længe savnet biografi og årbog.



Præsident for Danmarks Motor Union

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 automobilets 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 automobilet 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 bestemthed.

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 motorklubber 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 deltagernes 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 sammenslutning 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 dvaletilværelse.

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 nødvendighed, 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. Højhed 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 Ahlefeldt 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 motorklubber, 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 mellemled mellem klubberne og unionen. Man mente nemlig, at der ved oprettelse af sådanne mellemled 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 motorklubber 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 jydske landsdelsunion »Jydsk Motor Sportsunion«, så dagens lys ved et møde, der blev afholdt af den første jydske landsdelsunion »Jydsk Motor Union« den 8. juni 1941 i Århus. Grunden til spaltningen af den gamle jydske 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 Motorklub« 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 myndighed, »Danmarks Motor Union«, idet dennes 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



Harry Andersen,
L.F.M.U.



Holger Nielsen,
J.M.S.



Einar Jensen
F.M.U.



Poul Sørensen,
præsident.



Poul Mogensen,
vicepræsident.



Knud E. Ousen,
S.M.U.



Chr. Wenderby,
sportsrådsformand.

DANSK MOTORSPORT 1914—1939

1914

Den kendte motorsportsmand, ingeniør Schmitto, spåede allerede i begyndelsen af 1914 motorsporten en meget stor fremgang i den nærmeste fremtid og i særdeleshed den danske, der var under påvirkning fra England. Spådommen blev også opfyldt ved udgangen af 1914, der i hvert fald for dansk motorsport vil stå som renæssance året.

Allerede i årets første måned begyndte motorklubberne at tænke på at arrangere løb, og her fik de en udmærket støtte fra Alfred Nervø. Det blev også denne mand, der med dagbladet Politiken i ryggen fik startet årets første løb, nemlig isløbet på Bagsværd sø, der formede sig som et rent hastighedsløb over 1 km med flyvende start. Den store skare af deltagere ved dette løb beviste allerede dengang, at det ikke alene var indenfor en snævrere kreds, at motorsportsinteressen var vågnet. Dette blev yderligere fastslået ved et løb umiddelbart efter arrangeret af »Københavns Motor Klub«, hvor kun klubmedlemmer kunne deltage, men alligevel var der 29 anmeldte kørere.

Endnu før vintersæsonen 1914 var forbi, blev der af »Dansk Motor Klub« afholdt to løb under udstillingen af motorcykler og bivejsautomobiler i Tivoli i marts måned. Det første af disse løb var et pålidelighedsløb, hvor deltagerne startede forskellige steder i landet med København som mål, og det sidste løb var et smidighedsløb, der blev afholdt inde i selve Tivoli, men på grund af regnvejr blev løbet ikke så vellykket som ventet.



Kataloget fra den første automobil- og motorcykleudstilling i Danmark.

Imidlertid var der fra forskellig side, bl. a. fra flere københavnske klubber fremkommet ønske om at danne en union til varetagelse af de sportslige interesser, og der blev afholdt flere møder, hvoraf et i Århus, for at få de jydske klubber med i sammenslutningen. Efter disse møder lykkedes det som før omtalt den 19. april 1914 at få dannet »Danmarks Motorcykle Union«, der i løbet af få år tog navneforandring til »Danmarks Motor Union«.

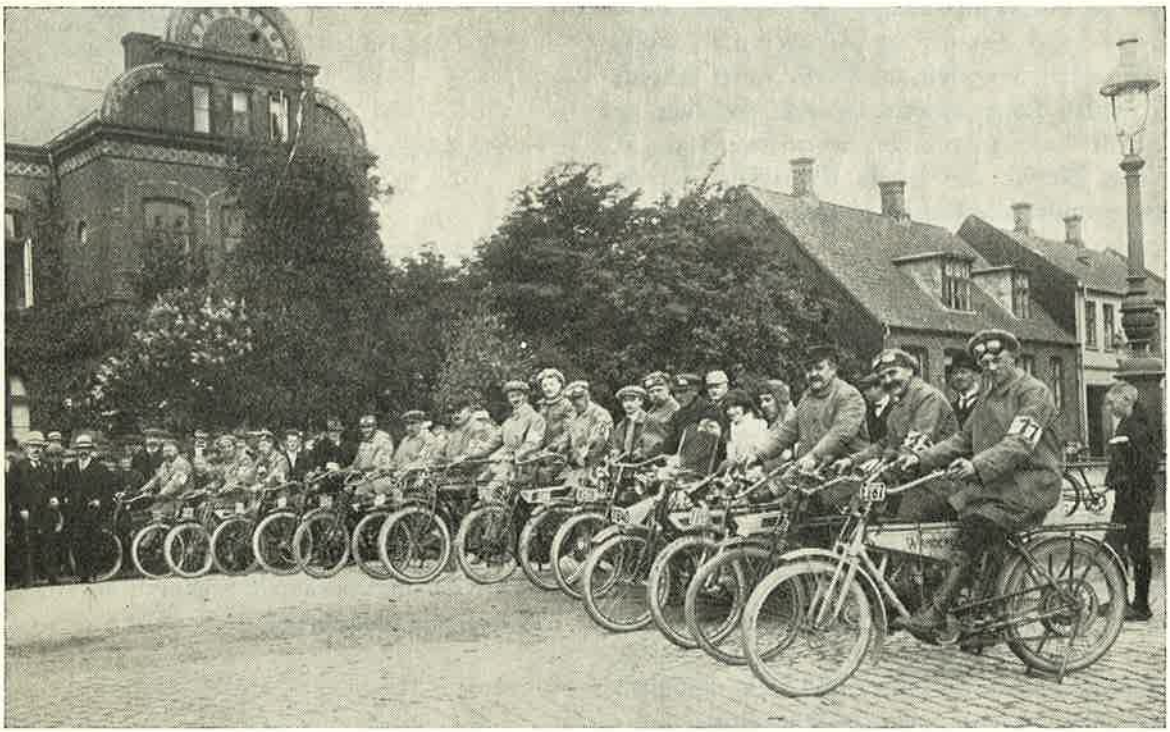
Samme dag, som unionen blev stiftet, afholdt »Motorcykleklubben Elleham« et bakkeløb efter engelsk mønster delt i tre afdelinger: hastighedsløb med flyvende start, langsomhedsløb og hastighedsløb med start midt på bakken. Forsøget med dette løb faldt så heldigt ud, at »Århus Motorklub«, hvis daværende formand, generalrepræsentant Mundus-Petersen, der var til stede ved »Motorklubben Elleham«s bakkeprøve, på en bakke i nærheden af Århus arrangerede et lignende løb kort tid efter.

Den 2. og 3. maj startede så Politikens kammeratskabsløb Sjælland rundt. Løbet blev kørt af 3-mands hold med pointstab for den tid, der medgik til reparation af de deltagende køretøjer. Hvert hold bestod af en lille motorcykel, en stor motorcykel og et bivejsautomobil, hvori kontrollen for det pågældende hold befandt sig.



Repræsentant Mundus Petersen, Århus.

Det gik nu slag i slag med motorsportsarrangementer, idet »Motor-Tidende« den 21. maj arrangerede et pålidelighedsløb på Sjælland og »Skanderborg Motorklub« et lignende løb den 24. maj, forøvrigt det første pålidelig-



Starten ved det første motorløb, der blev afholdt i Jylland, fandt sted fra Skanderborg. (Søndag den 24. maj 1914).

hedsløb, der blev arrangeret i Jylland af en jydsk klub.

I juni måned kom først »Dansk Motorklub« med et vifteløb med København som udgangspunkt, løbet blev kørt som pålidelighedsløb og strakte sig over to dage.

Søndagen efter optrådte den nystartede »Danmarks Motorcykle Union« for første gang som arrangør af et løb, der startede dels fra København, dels fra Århus. De to startende hold mødtes i Esbjerg, hvorfra løbet gik med ruten lagt ned over Sydfyn og Sydsjælland. Løbet varede i to dage og blev en stor succes, ikke mindst på grund af den gode tilrettelægning, der forårsagede, at man undgik den kedelige lodtrækning om de endelige placeringer, der ellers var almindelig i datidens pålidelighedsløb. Den eneste ulempe ved løbet var de to startsteder, thi ganske vist var der sørget for, at distancerne København–Esbjerg og Århus–Esbjerg var omtrent lige lange, men jyderne, der deltog i løbet, var stærkt handicappet af regn og dårlige veje, så det lykkedes ikke en eneste at komme i mål.

Endnu et løb blev afholdt i juli måned 1914, nemlig Politikens »Skagensløbet«, og det blev, både hvad distance og deltagerantal angik, det største motorløb, der havde været afholdt i landet. Løbet strakte sig over tre dage og havde krævet et meget stort forarbejde af Alfr. Nervø, der havde tilrettelagt det og overvundet alle vanskelighederne, så alt klappede, som det skulle.

»Skagensløbet« blev sæson 1914's sidste løb, idet krigen kort tid efter brød ud, og august- og septemberdagenes panikstemning satte en stopper for videre sportsarrangementer. Da der igen indtrådte rolige forhold i landet, var benzinmanglen mærkbar, så det var umuligt at afholde motorløb mere dette år.

Når man nu ser nærmere på deltagerne, deres antal og deres præstationer efter datidens forhold, må man forbavses. For det første var det et meget stort antal motorsportsmænd, der var blevet her i landet på så kort tid, og for det andet kan man ikke undgå at komplimentere disse dygtige sportsmænd for deres kunststykke, som det var at køre på de af regn opblødte og dårlige vestjydske veje med datidens små maskiner uden komfort af nogen art.

Af de danske motorcyklister, der i 1914 havde førerstillingen inden for dansk motorsport, skal nævnes Walter, Tidemann, Høltzer, Bendixen, Mathiesen, Teilmann-Ibsen, Ketner og E. Frederiksen; disse kørere deltog i alle sæsonens løb og var altid placeret på de første pladser.

Da automobilerne også deltog i datidens løb på lige fod med motorcyklerne, skal disse også omtales.

Klassen for bivejsautomobiler var i 1914 meget fyldig, og man spåede den yderligere udvikling i 1915, da der stadig kom nye og forbedrede modeller til landet. Af datidens dygtigste automobilkørere skal nævnes Hersleb Christensen, Herman Nielsen, Caspersen og brødrene Fog.



Hersleb Christensen.

Hvorledes så nu datidens motorsportsfolk selv på udviklingen i 1914, og havde man lært noget af de løb, der var afholdt i årets løb.

Man gav først og fremmest til kende, at den klassificering efter cylinderrumfang inden for de forskellige arter af maskiner, som var indført efter de internationale bestemmelser, var absolut nødvendig for at få nogenlunde retfærdige resultater. Som tidligere omtalt var Danmark allerede på daværende tidspunkt med i det internationale organisationsarbejde vedrørende motorsport.

1914–1918

Verdenskrigen 1914–1918 var som sagt brudt ud og havde lagt en stor dæmper på motorsportsaktiviteten allerede i slutningen af 1914, og bedre blev det ikke i de kommende tre år, for der var benzinmangel, og reservedele til køretøjerne var meget vanskelige at skaffe hjem, altså blev den rivende udvikling, motorsporten var inde i, meget brat standset. De forskellige pålidelighedsløb samt mindre klubløb blev dog gennemført trods meget store vanskeligheder i de første krigsår.

For at man kan få et indtryk af disse års motorsportsbegivenheder, og hvilke strabadser datidens motorsportsmænd måtte gennemgå bl. a. under Skagens-løbene, vil vi nu lade et af datidens store motorsportsnavne, Carl Hølzer, selv fortælle om sin deltagelse i det første Skagens-løb år 1913, og denne beretning vil være gældende for afviklingen af alle de lange pålidelighedsløb, der blev kørt i de nærmest følgende år efter verdenskrigen 1914–1918.



Automobilsportsmanden Carl Høltzer er klar til start.

Det første Skagens-løb

Det første Skagens-løb 1913 vil sikkert stå som det interessanteste og mærkeligste løb for datidens motorsportsmænd, fordi man kun var vant til at køre forholdsvis korte pålidelighedsløb på højst 3–400 km og nu pludselig skulle til at deltage i et løb på ca. 1000 km.

Man må jo heller ikke glemme, hvad det var for motorcykler, der blev anvendt til dette og lignende krævende løb. Det var et minimum af de gængse maskiner, der var forsynet med gear og kobling, hvilket også manglede på den 3 hk »Wanderer«-maskine, jeg deltog med, så jeg blev fra mange sider frarådet at deltage, da det nærmest blev betragtet som en umulighed at køre gennem den berømte eller snarere berygtede sandstrækning fra Ålbæk til Skagen uden disse moderne tekniske indretninger på maskinen, men disse råd animerede mig blot endnu mere, og lørdag den 9. august 1913 indfandt jeg mig sammen med ca. 70 andre dristige motorkørere i Frederiksberg slotsgård.



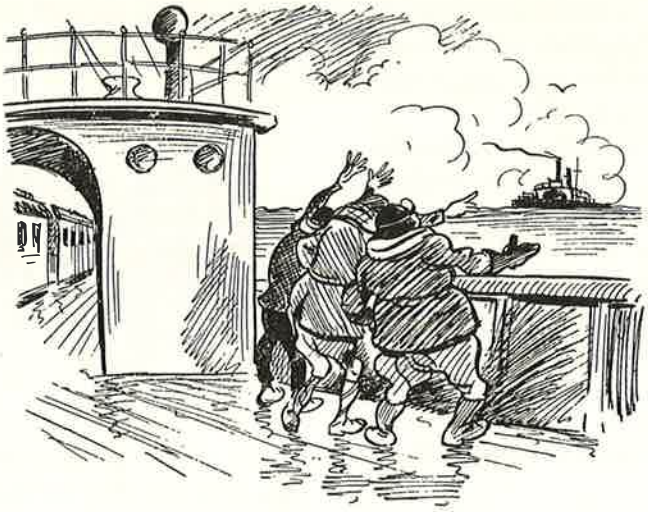
Jeg blev fra mange sider frarådet at deltage.

Det var et uforglemmeligt og imponerende syn at se alle disse maskiner efterhånden blive stillet op på række, – alle deltagerne i fantastiske dragter med briller og øreklapper og med kæmpemæssige numre på ryggen. Og hvilket spektakkel! Mindst 20–30 maskiner blev prøvet samtidig – fri udblæsning over det hele, og stadig ankom nye deltagere, udstødende signaler fra de mest forskelligartede horn, skralder, sirener og fløjter.

Nå, endelig begyndte Falck at knalde med startpistolen, filmsfotograferne drejede på kukkasserne, og vi for ud gennem slotsporten ud på landevejen hilst af en stor tilskuerskare, der for de flestes vedkommende rystede på hovedet af os gale mennesker, der troede om os selv, at vi kunne køre hele Danmark igennem frem og tilbage på 1½ døgn.

Til Korsør gik det for mit som for de flestes vedkommende glat. Jeg nåede Korsør ca. tre kvarter før færgens afgang, og da det var tilladt at tage med en evt. tidligere færge, forhørte jeg mig straks hos togpersonalet, om der afgik nogen før den bestilte ekstrafærge til løbsdeltagerne. Jeg fik oplysning om, at der gik en færge ca. et kvarter før, og jeg tillige med 4–5 andre snedige »Wanderer«-kørere

trak ganske stille ombord i denne færge og morede os rigtigt til at komme først til Fyn, hvilket jo ville være en stor fordel. Men, om forladelse – i sidste øjeblik blev der givet ordre til, at ekstrafærgen skulle afgå først, og der stod vi og gemte vore lange ansigter, for at ingen skulle se os og grine ad os oven i købet.



Ekstrafærgen afgik først, og der stod vi med lange ansigter.

Nå, vi trøstede os med et ekstra godt foder, hvilket det vist kneb med på den anden færge, og tog en ekstra snaps for at drukne sorgen.

Et kvarter efter den anden færge nåede vi Nyborg og satte straks efter de andre, og jeg nåede også at overhale en 30–40 stykker, inden jeg kom til Middelfart – kom pr. motorbåd over til Snoghøj og for videre.

Inde i Skanderborg havde jeg mit første uheld – en stor brådde tværs gennem bagringen – fik forholdsvis hurtigt sat to lapper på – udmærket assisteret af grosserer Sass, der ivrigt spurgte efter sin broder, der også deltog i løbet – og videre, men inden jeg nåede Århus, havde jeg endnu en punktering på bagringen. Jeg lappede, men efter at have kørt en kilometer, havde jeg ingen luft i ringen – ud med slangen – kunne ikke finde nogen utæthed – ind igen – og var i godt humør, men kunne jeg nå Århus ved at pumpe, kunne jeg jo blive hjulpet der, men så holdt den pludselig luften.



Inde i Skanderborg havde jeg mit første uheld.

Imidlertid var jeg jo blevet passeret af mange, og da jeg nåede Århus, var der et frygteligt virvar. 30–40 biler og motorcykler var her samlet og skulle have benzin og olie samt flere andre fornødenheder – alle hylede og skreg og ville have først, og jeg hylede med efter bedste evne.

Endelig var jeg klar til at starte videre nordpå – så tabte jeg et dæksel til kaburatoren, og det tog mig 20 minutter at finde det igen – videre – Randers, Hobro – stadig går maskinen glimrende, og jeg passerer mange, igennem Rold skov og Rebild bakker følges jeg med Chr. Walter og Poul Bjørn-Petersen fra Holbæk, og vi ankom samtidig til Ålborg, hvor Poul Bjørn og jeg ramler sammen uden dog at komme noget til.

Så videre, men det var nu blevet så sent, at min beregning om at nå Skagen og straks vende og køre tilbage gennem sandet, medens det var lyst, blev umulig, og jeg var glad, blot jeg nåede til Skagen inden mørkets frembrud.



Sæby blev også nået.

Nord for Sæby møder jeg den tykke Bruun, der står og slår opgivende ud med armene – han var havareret.

I Frederikshavn farer en anden tyksak, som jeg denagng ikke kendte, uden om mig, og jeg efter ham.

Endelig når jeg sandet og bliver forfærdet. »Er det vejen til Skagen?« råbte jeg til nogle bønder, der stod inde på marken. »Javel, kil bare på,« svarede de og grinede, da jeg samtidig stod på hovedet i et sandhul – nå, op igen og videre, og det gentog sig mange gange på vejen til Skagen.

Imidlertid var en ny mand kommet op på siden af mig, Erik Schønberg, på en stor »Indian«. »Sæt stærkere fart på,« sagde han, og så grinede han også, for jeg så vist meget ynkelig ud på min lille maskine, jeg hvert øjeblik måtte løbe igang.

Det var imidlertid blevet omtrent mørkt, men jeg var kommet godt igang på en lille, smal sti langs med en grøft; lige foran mig kører tyksakken fra Frederikshavn, og jeg når op til ham, da vi hører signaler fra en bil, der kom imod. Den tykke, der viste sig at være Ove Bendixen, standsede op og lod motoren spille og anede ikke, jeg var bagved. Jeg bander og har nu kun to udveje, enten at vælte til venstre ud foran bilen eller gå i grøften, – jeg valgte grøften. Bilen, det var Hersleb Christensen, der var på tilbagevejen, standsede op, men jeg kunne klare mig selv, og kort efter var jeg ude af sandet og kørte det sidste stykke gennem Skagen by og ud til badehotellet på Grenen, hvor jeg blev modtaget med oprigtig beundring af de allerede ankomne motorcyklister, der var kun fire, nemlig Chr. Walter og Erik Schønberg, begge på »Indian«, og Holger Nielsen og Ove Bendixen, begge på »Rudge Multi«. I forhold til min maskine var disse fire både stærkere og forsynede med gear og kobling.



Nord for Sæby stod tykke Bruun og slog opgivende ud med armene.

Der var stor begejstring for os alle på badehotellet, og hvor snavsede og usoignerede vi end var, så vi kun beundrende blikke fra de mange balklædte damer, der næppe så til den side, hvor deres kavallerer stod og betragtede os med misundelige øjne.

Jeg fik et par pilsnere, noget mad og varm kaffe og gjorde klar til at tage af sted igen.

Jeg var klar over, at det ville være ganske umuligt at forcere sandet om natten, men jeg ville dog køre så langt, som det lod sig gøre, og så vente til daggry for ved den første lysning at køre videre, og jeg regnede med, at øjnene snarere ville vænne sig til mørket, når jeg havde opholdt mig derude nogle timer.

Som tænkt, så gjort – og jeg fortrød det ikke.



Der var stor begejstring for os på badehotellet.

Da jeg var kommet en lille kilometer ind i sandet, opgav jeg efter at være væltet flere gange. Jeg trak maskinen ind på marken og lagde mig på ryggen i lyngen og hørte Vesterhavet og Kattegat bruse hver på sin side af mig, Skagens fyr blinkede, og stadig hørte jeg motorstøj, og enkelte motorcykler og biler kom forbi i retningen mod Skagen.

En motorcykel med en stor lygte standsede pludselig op noget fra, hvor jeg lå – lygten slukkede, og jeg hørte længe ingen lyd. Anende en ulykke begav jeg mig af sted og fandt også en motorcykel liggende på vejen og en mand i grøften. Han levede dog, for jeg kunne tydeligt høre, at han jamrede sig. Jeg tog motorcyklen, en stor, tung N.S.U., rejste den og gav mig så i lag med manden.

Det var Richard W. Petersen, der havde slæbt dette uhyre af en motorcykel gennem sandet hertil, men kunne nu ikke mere. Jeg fik ham dog stablet op, og lidt efter var han kommet så meget til hægterne, at han kunne udøse en strøm af skældsord over Nervø, og hvis denne havde været til stede, er jeg ikke ganske sikker på, at han var kommet til at arrangere flere Skagens-løb. – Nå, imidlertid da Richard får at vide, at der kun er en god kilometer, til vejen igen er farbar, travede han videre og nåede da også både til Skagen og tilbage igen.

Efter 4 timers venten i lyngen begyndte det endelig at lysne i øst, og jeg fik trukket maskinen ud på vejen, men det var meget besværligt at komme igennem, uafbrudt væltede jeg, dels på vejen, dels ned i grøften, og de eneste oplivende momenter var, når jeg mødte nogen, og det var ikke så ganske få, der var på opvejen og med misundelige blikke så på mig lykkelige, der var på hjemvejen – jo, godmorgen – lidt efter ligger jeg igen i en grøft, der denne gang var usædvanlig dyb. – Jeg arbejder og sveder som en lille hest for at få maskinen op på vejen igen og kom til at mindes Richard W.'s udgydelser, som jeg nu ganske gør til mine, og jeg sværger højt og helligt på stedet, at dette Skagens-løb skal være både det første og det sidste.

Nå, alting får en ende, og endelig glider jeg ud på en efter datiden prægtig landevej, det stykke fra Ålbæk til Frederikshavn, paradisisk dejligt efter at have gennemgået skærsildens pinsler på sandvejen til Skagen.

Uden andre genvordigheder, end at jeg faldt i søvn et par gange på motorcyklen mellem Sæby og Ålborg, og hvor jeg iøvrigt mødte den sidste motorcyklist, der var på vej til Skagen, nemlig Axel Ketner, nåede jeg Ålborg ca. klokken halv syv.

Umiddelbart efter mig kom Erik Schønberg, som jeg troede langt i forvejen, med en maskine, der med store reb var bundet sammen i alle ender og kanter. Jeg ville have ham med hen at drikke kaffe, men han havde ikke tid. »Jeg skal nå færgen kl. 13,30 i Nyborg,« sagde han. »Det skal jeg med,« svarede jeg og kørte hen på hotel Phønix, hvor jeg fik en dejlig pilsner og en stor kop varm kaffe med wienerbrød til. Det kvikkede svært op, og klokken 7,00 var jeg igen klar til afgang og regnede nu ud, at jeg ved at holde 50 kilometers gennemsnitsfart ville være i Nyborg klokken 13,00; der var så 20 minutter til overfarten ved Snoghøj. Det kunne nok gå.

Klokken 9,00 nåede jeg Århus efter at have passeret en haglbyge, der slog så hårdt, at mine læber blødte kraftigt, og klokken 11,00 var jeg i Snoghøj, hvor jeg i en motorbåd blev sat over sammen med entreprenør J. P. Hansen, der, guderne måtte vide hvorledes, lige var kommet dertil, også på en lille »Wanderer«.

På Fyn gik min maskine ikke så godt, den forreste cylinder blev varm, og jeg måtte af gentagne gange for at sprøjte den med petroleum, men klokken 13,00, da jeg kun var een kilometer fra Nyborg, passerer jeg Erik Schønberg, der stod og lappede, og umiddelbart efter punkterer også jeg, mente dog ikke, der var tid til at lappe, men kørte på fælgen ind til byen, hvor et par drenge tjente en krone ved at trække motorcyklen ned til færgen, medens jeg selv i ro og mag spadserede ved siden af.

Da færgen afgik, var vi kun – foruden 7–8 biler – fire motorcykler, nemlig Chr. Walter, Ove Bendixen, Erik Schønberg og undertegnede, og vi var altså de eneste, der havde chance for at gennemføre løbet rettidigt i mål.

Ombord på færgen gav jeg mig straks i lag med at hale slangen ud af bagringen for at få lappet, så jeg kunne hvile det sidste stykke af sejlturen, men det viste sig umuligt at finde noget hul på slangen. – Endelig blev jeg klar over, at det var en af lapperne fra Jylland, der ved varmen havde løsnet sig, og det var et ret vanskeligt stykke arbejde at få renset alt det gamle lapperi af og få anbragt en ny lap, så da jeg var færdig sejlede vi ind i Korsør havn, så jeg fik kun lige tid til at skylle en pilsner ned.

I Korsør blev vi modtaget af en jublende tilskuermængde, ja, det var der forresten overalt, også i Jylland og på Fyn.

Blandt tilskuerne i Korsør var »Wanderer«s repræsentant, grosserer Hans Lystrup, mødt op i en stor bil med flere mekanikere, og de var jo svært begejstret for mig og betragtede det nu, ligesom jeg selv, for en smal sag at nå ind til København på de 2½ time, der var nødvendig at overholde for at nå rettidigt i mål, – men det skulle alligevel ikke gå.

Jeg passerede Slagelse som nummer 3 af de samtlige deltagere, men kort efter Sorø fik jeg en punktering. Jeg satte mig roligt ned, for nu vidste jeg jo, at hjælpen var nær, og lidt efter kom også Lystrup med sine folk, – ud med slangen, der sad et ganske almindeligt søm, men da der i forvejen var flere lapper på slangen, som muligvis kunne få i sinde at løsne sig, gav Lystrup flot ordre til at klippe slangen over og lægge en ny i af dem, hvor man stikker enderne ind i hinanden.

Det var jo evigt dejligt, og 10 minutter efter dampede jeg af sted igen – 100 meter – knald! Slangen eksploderede – på'en igen – ny slange – af sted – samme resultat, og en gang til – atter knald – det viste sig, at de nye slanger var en tomme for korte, så enderne sprang fra hinanden. Så kom hele baghjulet til sidst af, og et nyt blev i en fart monteret, men jeg kunne dog indse på daværende tidspunkt, at jeg ville komme for sent i mål.

Jeg kilede dog så godt på, jeg kunne, men ved Ousted blev der et voldsomt haglvejr, og i Hedehusene var jernbanebommene nede, ved Glostrup gik der et tændrør, og da så jeg på uret, at tiden allerede var overskredet, inden jeg igen blev klar til at køre. Det var med sorg i hjertet, at jeg fortsatte mod København, men allerede før jeg nåede til Damhuskroen, var der tæt af tilskuere på begge sider af vejen, og resten af ruten blev et sandt triumftog, der hurtigt bortjog alle sørgelige tanker. Jeg følte mig som en hærfører, der vendte sejrende hjem fra et stort slag, tiljublet af befolkningen, og dette kulminerede, da jeg med en flot slutspurt tog Frederiksberg bakke og standsede op foran Falcks store lastbil, der fungerede som dommertribune, – 25 minutter for sent i mål.

Den hyldest, der her blev mig til del i form af jubelråb, blomster og lykønskninger, vil for mig altid stå som et af de kæreste minder, og da jeg dagen efter ved afslutningsfesten i Wivel fik overrakt automobil-grosserer-foreningens ærespræmie, tilbagekaldte jeg ganske stille det løfte, jeg gav mig selv, da jeg kæmpede oppe i sandet ved Skagen, – og jeg har ikke fortrudt det.

Carl Hølzer.

Efter denne beretning fra en gammel motorsportsmand om hans deltagelse i det første afholdte Skagens-løb i 1913 må man straks slå fast, at Skagens-løbene foruden mange andre store pålidelighedsløb rundt omkring i landet, bl. a. det jydske stjerneløb, Esbjerg-løbet, Fyn rundt, det danske motor grand-prix, med flere, i mange år frem i tiden var årlige tilbagevendende motorsportsbegivenheder, og efterhånden som årene gik, kom flere af disse store pålidelighedsløb rundt omkring i landet ind i billedet, og da krigen var forbi i 1918, tog alle disse løb et vældigt opsving.

Som før omtalt under beretningen af et Skagens-løb blev det oplyst, at start og mål ved dette løb forefandtes i København, så inden vi tager afsked med pålidelighedsløbene fra motorsportens barndom, vil vi se lidt på de løb, der blev arrangeret med start og mål i andre landsdele.

Det første store motorløb i Jylland blev afholdt søndag den 22. august 1915 og var arrangeret af »Skanderborg Motorklub«. Løbet, der startede søndag morgen, blev en stor succes. Vejret, som om lørdagen havde været byget, viste sig fra sin elskværdige side med solen strålende fra en skyfri himmel. Løbet havde vakt stor opmærksomhed langt ud over Skanderborgs grænser og, anerkendt som løbet var af »Danmarks Motorcykle Union«, havde samlet et stort antal deltagere, således ikke mindre end 27 fra København.



Murermester Senius Olsen.

Allerede tidlig søndag morgen var der røre i Skanderborg, og alle motorinteresserede var mødt op for at modtage københavnerne, der skulle komme fra Århus fra damperen. Ved 8-tiden kom så hele sværmen med fri udblæsning og fuld musik fra alle mulige slags tudehorn, sirener o.s.v. og fyldte hele Skanderborgs brede hovedgade. Udenfor Håndværkerforeningen gjorde sværmen holdt, og enhver fik travlt med at få maskinen gjort klar til start, således at den kunne være i orden over det hele til det 400 km lange stjerneløb. Medens deltagerne udførte dette arbejde, havde de mange tilskuere tid til at få de forskellige maskiner beset, hvilket de i fuldt mål benyttede sig af.

Ikke alene var der tilskuere fra Skanderborg og øvrige Jylland, men også fra Fyn og København var der mødt en del motorsportsinteresserede personer. Således så man murermester Senius Olsen, København, grosserer Classen Schmidt, Odense, konsul Kongstad, Esbjerg, grosserer Schibye, Århus, læge Meyer Petersen, Skanderborg, sekretæren for Skanderborg Motorklub, repræsentant Axel Andersen, installatør H. C. Frederiksen, Herning, fuldmægtig Hofmann, grosserer Ove Bendixen, repræsentant Brun og ingeniør Semler, alle fra København, og mange flere. Hertil kom telefonmester Buchgreitz og vinhandler Alfr. Jørgensen, begge fra Odense, og bestyrelsesmedlemmer i »Fyens Stifts Motor Klub«.

Lidt før klokken halv ni var starteren, automobilhandler Svendsen, klar til at sende de små motorcykler ud på løbets 5 ruter, der gik hhv. til Århus, Randers, Herning, Ry og Vejle.

I alt startede der 60 deltagere i løbet, der blev årets største, hvad angik antallet af deltagende køretøjer.

Løbets opløb skulle finde sted i Dyrehaven, og da klokken var 16,00, var der sort af tilskuere ved opløbsstedet. Den første kører, der kom i mål, var Tidemand på Indian, men små fire minutter efter kom under stor jubel løbets nummer to, Bohnstedt Petersen, på Harley Davidson.

Præmieuddelingen efter løbet fandt sted om aftenen ved en festlig sammenkomst i Håndværkerforeningen.

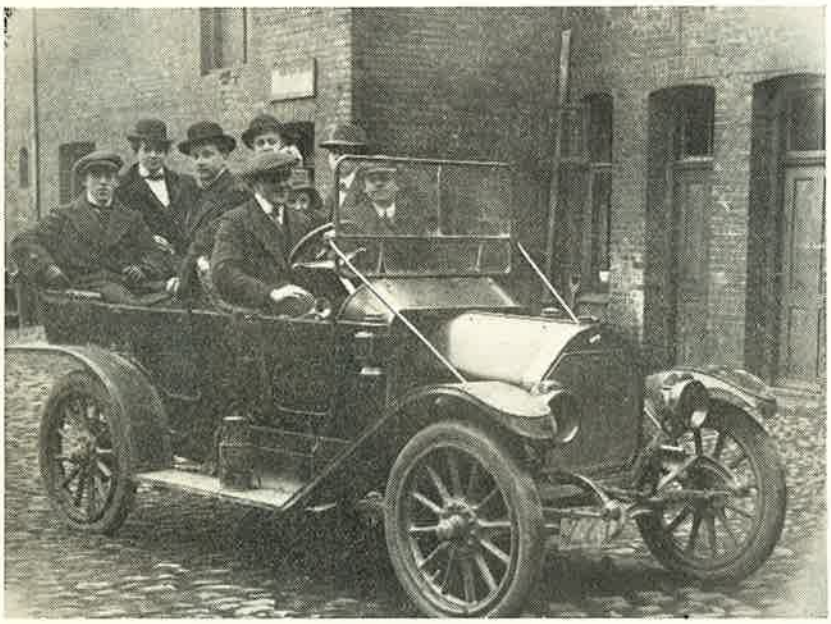
Ved kaffen blev de mange præmier uddelt, og hver enkelt præmietager blev livligt applauderet. Grosserer Walter (7/9 Indian) fik vandrepokalen og Nationals ærespræmie. »Danmarks Motorcykle Union«s pokal tilfaldt Carstens, Odder (4 hk Indian). Overmontør Rasmussen, Skanderborg, (3 hk Wanderer) og dekorationsmaler Wilken Hansen (11 hk Harley Davidson) fik ærespræmier fra »Skanderborg Motorklub«. Bohnstedt Petersen, København, fik ærespræmien for den første Harley Davidson. Fabrikant Poulsen, Virring pr. Skanderborg (2 hk Wanderer), fik et sæt tøj udsat af M. Jensen til den bedste Skanderborg-deltager i løbet. Baron Rosenkrantz, Sofiendal, Venge pr. Skanderborg (4½ hk B.S.A), fik en pokal udsat til den næstbedste skanderborger. »London«s ærespræmie tildeltes Albert Petersen, København (6 hk New Hudson). Kristensen-Skyth, Århus (3½ hk N.S.U.) fik »Århus Motorklub«s ærespræmie.

Efter præmieuddelingen spillede musikken op til dans, og aftenen sluttede meget fornøjeligt.

»Skanderborg Motorklub« havde haft ære af sit første stjerneløb, og klubbens sekretær, repræsentant Axel Andersen, der i det store og hele havde tilrettelagt løbet, fik mange lovord derfor.

De efterfølgende stjerneløb i Skanderborg blev da også meget populære de følgende år og blev altid kørt med et meget stort antal deltagere.

Også på Fyn blev der i 1915 afviklet et stort løb kaldet »Fyen rundt«. Den unge motorklub »Fyens Stifts Motor Klub«, der var stiftet i juni måned 1915, påtog sig allerede knap en måned efter sin stiftelsesdag den store opgave at arrangere dette løb, og det så ud til, at alt skulle lykkes for den nye fynske motorklub. Løbet blev afholdt den 25. juli 1915 med start fra Albani-torv i Odense, og selv



Motorglad ungdom skal på skovtur anno 19 o.s.v.

H. P. Hansen, Odense (2½ hk Bown Williers), »Fyens Stifts Motor Klub«s ærespræmie. Repræsentant Stenstrup fik ingeniør Theilgaards præmie for den bedste deltager på Theilgaard-gummi. Tidemand fik ved lodtrækning »Rascine Oil«s præmie, foruden at alle pointsfri kørere fik præmier.

om det var et eksperiment for så ung en klub at afholde løb, blev succesen straks fra starten slået fast.

Der havde anmeldt sig 30 deltagere til løbet, og heraf kom de 27 til start, der foregik hhv. klokken 8,30, 8,50 og 9,20 for de tre klasser, som løbet omfattede.

TYVERNES DANSKE MOTORSPORTSNAVNE



K. Rasmussen, Harley-Davidson.



S. Friis Hansen, Harley-Davidson.



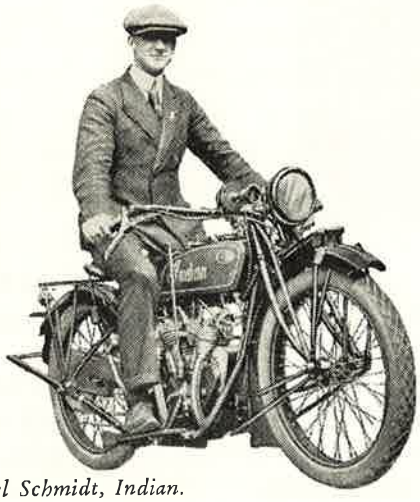
C. Bohnstedt Petersen, Reading-Standard.



Th. Helle-Broe, Henderson de luxe.



J. Hedegaard Schou, Indian.



Axel Schmidt, Indian.



B. Bjerregaard B.S.A.

En del af Albani-torv, hvor starten foregik, var afspærret således, at det store tilskuerantal ikke kom til at genere løbsdeltagerne under starten, og politiet holdt en mønsterværdig orden ved udkørslen fra afspærringen.

Politiet i Odense havde påbudt, at maximalhastigheden i byen ikke måtte overstige 15 km/t, og da deltagerne overholdt politiforskriften, foregik kørslen i Odense by uden ulemper for nogen, og uden at politiets kasse blev fed af bøder. Politiet stillede sig iøvrigt overordentlig velvilligt, og på alle gadehjørner, hvor deltagerne kunne tage fejl af vejen, stod der en betjent og viste vej.

Klokken 9,20 var alle startet på nær Tidemand og Jungersen, der begge kørte 10 hk Excelsior. Tidemand punkterede umiddelbart før starten og var derfor ikke startklar før 4 minutter efter, de andre i hans klasse var startet. Jungersen, der var kørt fra København lørdag aften og kommet over til Fyn med færgen klokken 24,00, havde midt imellem Nyborg og Odense haft uheld med sin magnet, og i den mørke nat kunne han ikke se at rette fejlen. Han tabte dog ikke modet, men slæbte maskinen omtrent hele vejen til Odense, men lidt uden for byen var det imidlertid blevet for meget for ham, hvorfor han efterlod maskinen på vejen og spadserede ind til Odense, hvortil han ankom klokken 6,00 om morgenen. Straks fik han sendt en mekaniker ud til motorcyklen for ta få den bragt i orden. Dette lykkedes også, men Jungersen kunne dog først starte en halv time efter sine konkurrenter.

Deltagerne blev sendt ud ad to forskellige ruter, nemlig Odense–Svendborg–Fåborg–Odense og Odense–Assens–Middelfart–Odense. Af disse to ruter var den første den korteste med 107 km, den anden den længste med 119,5 km.

Allerede klokken 10,53 kom den første kører tilbage. Det var forretningsfører R. J. Rasmussen, der havde gennemkørt den længste af ruterne. Rasmussen havde haft det uheld at styrte over en hund og forstuvet den ene fod meget alvorligt; han ænsede imidlertid ikke de kraftige smerter, men fortsatte efter at have benyttet frokostpausen til at rette lidt op på maskinen, der var blevet meget skæv ved styrtet.

To minutter efter Rasmussen, klokken 10,55, kom repræsentant Høltzer som den første i klasse II tæt fulgt af cykelhandler Bohnsted-Petersen og grosserer Walter. Alle de første, der kom i mål, havde gennemkørt den længste strækning, Odense-Assens-Middelfart-Odense, hvor de forholdsvis lange, lige strækninger tillod større hastighed imod ruten med de mange sving, Odense-Svendborg-Fåborg-Odense, der var betydelig mere krævende at køre.

Efter at den første rute var gennemkørt, var der tre kvarters tvungent ophold i Odense, hvor kørerne kunne indtage frokost, inden de gik i lag med løbets sidste to etaper. Starten efter frokost gik programmæssig under ledelse af konsul Buchgreitz fra Odense.

Der blev ikke nogen lang ventetid, inden deltagerne kom tilbage fra deres anden rute, idet Bohnsted-Petersen kom klokken 13,54 og fyldte benzin og olie på for at tiltræde løbets sidste etape som første mand. Det var dog ikke noget langt forspring, Bohnsted-Petersen fik, for kun eet minut efter kom R. J. Rasmussen, der stadig trods smerterne i den forstuvede fod var ved godt mod. I klasse II var det stadig Høltzer, der var den førende, og han ankom klokken 14,01. Jungersen, der efter første runde lå som nummer 24, var nu rykket op som nummer 12, idet han indkom til Odense kl. 14,21. Alle deltagerne i løbet på nær Wilken Hansen, der ustandselig havde punkteringer, kunne i god tid begynde på den sidste etape, Odense - Kerteminde - Nyborg - Odense, med opløbsstrækning fra Nyborg til Odense.

Selve opløbsstedet var lige uden for byen, og en stor menneskeskare havde givet møde for at hylde de tapre motorsportsmænd. Allerede før klokken 15,00 var folk begyndt at samles derude for ikke at gå glip af fornøjelsen at se den første kører nå i mål. Som ventet efter stillingen ved sidste etapes begyndelse, blev det Bohnsted-Petersen (11 hk Harley-Davidson), der gik først over mållinien klokken 15,30. Der blev nu en længere pause, inden næste mand, Jungersen (10 hk Excelsior), an-

kom klokken 15,55, men til dommernes forbavselse havde han ikke noget kontrolkort med i mål, det lå hos kontrollen i Nyborg, hvor han skulle tilbage til for at få noteret tid, og han skulle være tilbage i Odense inden klokken 16,20 for at nå i mål, inden løbstiden udløb. Han nåede først til Odense 16,22, så det var lige ved. Lige efter, at Jungersen var kommet i mål første gang, kom R. J. Rasmussen (2¼ hk Puch). Trods faldet om formiddagen og de stadige smerter i foden gennemførte R. J. Rasmussen dog løbet og føjede herved et nyt bevis til de mange tidligere på, at han var i besiddelse af datidens rette motorsportsånd. Tidemand (10 hk Excelsior), der hele løbet igennem havde været hjemsøgt af uheld med punkteringer, kom i mål klokken 15,59, inden hele klumpen af kørere kom klokken ca. 16,20. Lidt før dette tidspunkt så den store tilskuerskare en klump på ca. 20 motorcyklister og 2 automobiler komme ad landevejen mod opløbsstedet. Lidt før løbets idealtid, 16,20, kom Theilmann Ibsen (4¼ hk B.S.A.) og Thorvald Hansen (7/9 hk Indian) i mål. De øvrige deltagere kom i mål i følgende rækkefølge: Vinhandler Alfr. O. Jørgensen (Saxon automobil), Helge Cohn (4¼ hk B.S.A.), mekaniker Rasmussen (7/9 hk Indian), installatør H. Knudsen (2½ hk N.S.U.), grosserer Chr. Walter (3½ hk Indian), Henry Christensen, Roskilde (4 hk Wanderer), repræsentant Høltzer (3½ hk Wanderer), repræsentant Henry Johansen (7/9 hk Indian), fabrikant H. P. Hansen (2¼hk Bown-Villiers), fabrikant Viggo Petersen (4 hk Wanderer), repræsentant Johs. Jørgensen (4 hk Wanderer), manufakturhandler Th. Larsen, Roskilde, (4 hk Wanderer), fabrikant Eckhoff (Stoewer automobil), Jungersen (10 hk Excelsior), Th. Trige jun. (7/9 hk Indian) og Corfitzen (7/9 hk Rudge).

Umiddelbart efter løbet trådte dommerkomiteen, der bestod af d'hr. bestyrelsesmedlemmer i »Fyens Stifts Motor Klub«, ritmester Møller, direktør Ørkild, telefonmester Buchgreitzt, grosserer Classen-Schmidt, installatør Hansen samt konsul Kongstad fra Esbjerg og ingeniør Semler fra København, sammen for at gennemgå kontrolkortene og for at træffe nærmere bestemmelse om specialpræmierne.

Om aftenen samledes alle kørerne og klubbens medlemmer med damer til en lille souper på »Grand« hotel i Odense. En del medlemmer med damer fra »Vestsjællands Motorklub«, der var taget til Fyn for at se opløbet, deltog også i festen. En mængde kendte motorfolk havde givet møde, og blandt disse kan nævnes Theilgaard fra Køge, grosserer Lystrup fra Slagelse, repræsentant Valdemar Christensen og flyveren Ehlers, begge fra Slagelse, konsul Kongstad, Esbjerg, og grosserer Bendixen fra København o. m. fl.

Ved bordet herskede den fornøjeligste stemning, og sange og taler vekslede. Da den værste sult var stillet, gik formanden over til den alvorlige del af festen, præmieuddelingen. De fire største præmier uddeltes til mekaniker Rasmussen, der havde gennemkørt løbet med dame på bagsædet, installatør Knudsen, grosserer Walter og fabrikant Henry Christensen. Den største præmie, der tilfaldt mekaniker Rasmussen, var den af hotelejer la Cour udsatte Svendborg-pokal.

Grosserer Ove Bendixen havde udsat en meget smuk pokal til den, der efter dommerens skøn havde udført den fineste præstation under løbet. Efter megen overvejelse var dommerne kommet til det resultat, at to af deltagerne, forretningsfører R. J. Rasmussen og værkfører Corfitzen i lige høj grad havde gjort sig fortjent til denne præmie, førstnævnte fordi han havde gennemført løbet trods det, at han styrtede over en hund i første etape af løbet, sidstnævnte for sin særdeles smukke præstation med sidevogn, som enhver sidevognskører vil vide at værdsætte. Ved lodtrækningen tilfaldt præmien forretningsfører R. J. Rasmussen.

Om den af ingeniør Theilgaard udsatte præmie for den bedste kører på »Theilgaard-Pneumatik«, måtte der også trækkes lod, idet de to eneste deltagere i løbet på »Theilgaard-Pneumatik«, nemlig konsulent E. Knudsen og stud. med. Axel Mathiesen, begge havde gen-

nemført løbet uden pointstab. Ved lodtrækningen fik konsulent Knudsen pokalen.

Alle de øvrige kørere, der gennemførte løbet, fik præmier, kun fire af dem med det samme, medens de resterende 13 senere ville få tilsendt deres præmier. Egentlig var det ikke meningen, at der skulle uddeles så mange præmier, men da nu deltagerne havde klaret løbet så overordentlig smukt, udsatte klubben med støtte af »Danmarks Motor Union« flot de 13 præmier, der manglede.

Til slut kom turen til forsikringsselskabet »National«s flotte vandrepokal, der for et år skulle indehaves af 23 pointsfri kørere i løbet. Lodtrækningen skulle afgøre, hvem der i et år skulle have lov at pryde sin stue med den smukke pokal. Loddet traf fabrikant Eckhoff, der havde kørt løbet pointsfri med sin »Stoewer« vogn.

Efter præmieuddelingen indtog man kaffen i de tilstødende lokaler, og her var alle de tilstedeværende fabrikant Eckhoff's gæster. Den fornøjelige dag fik altså en glimrende afslutning.

Navne på løbsdeltagere og officials, der her er nævnt i forbindelse med disse løb, var altså de personer, der var med til at træde dansk motorsports barnesko i årene 1914 og 1915. I de to følgende år lå så at sige al motorsport i Danmark stille grundet krigen, der rasede ude i Verden uden dog at komme inden for vore landegrænser; kun følgerne af krigen i form af manglende forsyninger mærkede man noget til her i landet.

1919

Endelig kom så fredsslutningen i 1918, og det var med store forhåbninger, motorsportens mænd gik ind i år 1919.

Forventningerne gik i opfyldelse, idet den første bugserdamper, »Arnold Mærsk«, den 20. januar 1919 ankom til Københavns havn med 1800 tons benzin. I løbet af få dage havde »Det danske Petroleums Aktieselskab« udsendt cirkulærer til kunderne om, at benzinforsyningerne i løbet af kort tid igen ville være normale.

Også importen af motorcykler, automobiler og reservedele til disse kom ret hurtigt i gang, og det var ikke små forbedringer, de forskellige maskiner og automobiler havde gennemgået, siden importen af disse var blevet standset ved krigens begyndelse.

Alt tegnede altså lyst for motorfolket, og det varede da heller ikke længe, inden man hørte nyt fra motorsportens verden.

Dagspressen meddelte den 7. marts 1919, at sommerens store motorsportsbegivenhed skulle



Fra D.M.K. 100 mils-løb 1919. Fabrikant Fisker med sin hjemmelavede 4-cylindrede sidevognsmaskine, og Høltzer med en lille Wanderer, endvidere Theilman Ibsen, Senius Olsen og Ove Bendixen.

blive et hastighedsløb, det første i Danmark, og det skulle afholdes på Fanø strand. Der havde i årene før krigen også været ønsker blandt motorsportens mænd om at afholde et sådant hastighedsløb, men man havde intet egnet sted fundet til bane. Den unge motorsportsmand, Svend Simmelkjær, havde for år tilbage forsøgt at få arrangeret et hastighedsløb på cyklebanen i Ordrup, men den var ikke særlig egnet til formålet, og D.B.C.'s bestyrelse ønskede imidlertid heller ikke at give sin tilladelse, da det kom til stykket.

Nu i 1919 var det igen Svend Simmelkjær, der kom med planer om et hastighedsløb til afholdelse på Fanø strand under protektorat af dagbladet Politiken.



Senius Olsen, Hersleb Christensen og Bendixen drøfter chancerne i 100 miles-løbet 1919, medens Høltzer lytter.

Hvorfor havde man nu valgt Fanø strand til skueplads for Danmarks første hastighedsløb?

Jo, for man mente, at stedet var det eneste i Danmark, hvor et løb, i lighed med de store hastighedsløb i udlandet, kunne afvikles. Under de høje, smukke klitter, der hævede sig som terrasser over stranden, strakte sig en milelang strandbred, hvor sandet var rent og fast som cement i et 2–300 meter bredt bælte. Når man kørte i bil hen over sandet, kunne man forgæves søge efter mærker af bilens hjul, det var som at køre på en betonvej. Den brede kørebane lå i lige linie, så man fra klitterne med lethed kunne følge løbene fra start til mål. Afspærringsforholdene skulle også let kunne bringes i orden, ligesom der kunne blive et udmærket afløb, man må jo regne med, at der var tale om hastighedsløb, hvor det drejede sig om at opnå bedste tid over en nærmere fastsat afstand, f. eks. 1 km eller 1 mile med flyvende start, og der startede kun et køretøj ad gangen.

Tidspunktet for afholdelsen af det planlagte hastighedsløb var endnu ikke endelig fastlagt, men det skulle være i juni eller juli måned og helst således, at det kunne afholdes i forbindelse med en af de Sønderjyllands-ture, som »Københavns Motor Klub« agtede at afholde.

Iøvrigt gik planerne for løbet ud på, at der skulle deltage såvel automobiler som motorcykler inddelt i klasser efter motorstørrelse, og at løbet skulle strække sig over to dage.

På det tidspunkt, dagspressen kom med de første oplysninger angående planerne om et Fanø-løb, var Alfred Nervø allerede i fuld gang med at udarbejde propositioner for løbet, og her kom hans gode kendskab til lignende udenlandske løb ham til hjælp.

Alle implicerede i planerne om dette hastighedsløb på Fanøs hvide sand var klar over, at det blev en stor opgave, der stod for at skulle løses, og dagbladet Politiken, der ville foranstalte løbet, henvendte sig da også til en række ledende danske motorsportsmænd for at få nedsat en komité til at tage sig af de rent sportslige opgaver i forbindelse med løbet. Komiteen blev dannet ret hurtigt og kom til at bestå af hof-dekorationsmaler Wilken-Hansen, grosserer O. Bendixen, prokurist Svend Simmelkier, grosserer Herslev Christensen, direktør Beck, der repræsenterede »Fanø-

Vesterhavsbad«, og redaktørerne Alfred Nervø og Niels Hasager som repræsentanter for Politiken.

En af de vanskeligheder, der skulle overvindes, var overfartsforholdene fra Esbjerg til Fanø; de færger, som besørgede trafikken, var ikke indstillet på at befordre automobiler og motorcykler. Der blev imidlertid indledt forhandlinger med postmester Ennè på Fanø, under hvem færgeriet sorterede, og han påtog sig med stor interesse og imødekommenhed at undersøge, hvorledes overførelsen af automobiler og motorcykler bedst kunne gennemføres.

Rammerne for det store hastighedsløb var således i orden, og det var med stor spænding, man ventede på komiteens meddelelse om, at løbet blev til noget, at alle motorsportsinteresserede var klar over, at det ville blive en uforglemmelig oplevelse både at se og komme til at deltage i et sådant løb i to dage på Fanøs brede, solbeskinnede strand.

Endelig kom meddelelsen, at der skulle afholdes motorvæddeløb på Fanø strand i sommeren 1919 i dagene lørdag den 23. og søndag den 24. august, og stor var glæden blandt hele det danske motorsportsfolk. Allerede få dage efter denne meddelelse, der kom i dagspressen den 14. juli, begyndte der også at komme enkeltheder frem om løbet.

Som omtalt før var det »Dansk Motor Klub« og dagbladet Politiken, der stod som arrangører af løbet. Mange dage gik ikke, før løbsledelsen havde modtaget ikke mindre end 30 anmeldelser om deltagelse i hastighedsløbet, og det skulle i løbet af kort tid vise sig, at der kom mange flere, så man den dag, der skulle sættes program, havde op imod 100 deltagere.

Alle kendte mærker i automobiler og motorcykler var repræsenteret ved Fanø-løbet, dog knyttede den største interesse sig til en »Indian« motorcykle af racertypen, den eneste der fandtes i landet. Denne maskine skulle køres af datidens dristigste motorkører Helle-Broe, der under en prøvekørsel med maskinen havde opnået en hastighed på 150 km/t. Også den engelske »Rudge«-fabrik var repræsenteret med en ny, men mindre racer. Af de store automobilfabriker mødte »Fiat«-fabrikerne i Turin med en 200 hk racervogn, og også de amerikanske »Chevrolet«-fabriker var repræsenteret.

Som præmier i løbene havde løbsledelsen i tiden før løbet modtaget mange store og kostbare sølvpokaler såvel fra firmaer som enkeltpersoner.



En af de kostbare sølvpokaler, der blev udsat ved Fanø-løbene.

Selve programmet for løbet var fastlagt således, at man startede lørdag den 23. august om morgenen klokken 8,00 med hastighedsløb over 2 km med flyvende start. I dette løb kørte maskinerne og bilerne een ad gangen. Efter middagspausen begyndte man igen klokken 15,00. Om søndagen, der blev den store publikumsdag med et tilskuerantal på omkring 20.000, startede løbene klokken 9,00 om morgenen, og i løbet af formiddagen havde man afviklet de indledende heat. Også søndag eftermiddag blev der startet klokken 15,00, hvor man begyndte med mellemheat og til sidst slutheat, hvor de bedst placerede automobiler og motorcykler fra de indledende heat kørte samtidigt som rent væddeløb. Ved løbene søndag eftermiddag var der totalisator, der yderligere kastede spænding over løbene.

Inden selve løbedagen havde postmester Enné i Nordby klaret transportproblemerne, idet han havde skaffet et antal slæbepramme, hvorpå der kunne transporteres 8–9 biler ad gangen mellem Esbjerg og Fanø.

Indlogeringen af kørere og gæster blev klaret af de to badehoteller på Fanø, »Kurhotellet« og »Hotel Kongen af Danmark«; man kunne bo forholdsvis billigt på disse to hoteller under løbet, idet prisen for pension fra fredag til mandag udgjorde 60,00 kr.

Selv om løbene om lørdagen var ved at blive ødelagt af regnvejr, så var man mere heldig om søndagen, idet solen skinnede ned over den hvide strandbred, og der var stor spænding om udfaldet af de forskellige løb, ligesom totalisatoren havde stort besøg, og der blev omsat ikke mindre end 14.900 kr. Hastighederne, der blev opnået under løbene, var efter datiden ret fantastiske, således blev der kørt 1 km med flyvende start på en 500 ccm »Indian« i tiden 33²/₅ sek., svarende til ca. 110 km/t. Dagens hurtigste tid blev opnået af Ferdinando Minoia, der kørte en »Fiat« racervogn med en hastighed på 145 km/t.

Det vellykkede »Fanø«-løb sluttede med en stor festmiddag, der af hensyn til det store deltagerantal blev afholdt på begge badehotellerne. Under festmiddagen blev der holdt mange taler, og præmieuddelingen, der omfattede et utal af kostbare sølvpokaler, blev foretaget af konsul Kongstad, Esbjerg, politimester Esmann, Esbjerg, og grosserer Ove Bendixen, København.

Kort tid efter »Fanø«-løbet blev der fra mange sider forespurgt, om dette hastighedsløb i fremtiden skulle være en årlig tilbagevendende begivenhed. På dette spørgsmål svarede arrangørerne, at det økonomiske udbytte af »Fanø«-løbet havde været så godt, at der var dannet grundlag for en fond, der skulle anvendes til fremtidige løb af denne art, og at der allerede næste år igen ville blive arrangeret et stort hastighedsløb, selv om det endnu ikke var bestemt, om det skulle være på Fanø, og skulle man senere komme til den bestemmelse, så ville man i hvert fald afholde løbet i maj-juni måned, da strandbredden på denne årstid havde den bedste beskaffenhed til væddeløbsbane.

I løbet af året 1919 kom også de forskellige klubber i landet i gang med at afholde pålidelighedsløb igen efter at have ligget stille i godt 2 år grundet krigen. Disse løb havde overalt stor tilslutning, selv om der var mange, der mente, at denne løbsform havde overlevet sig selv derved, at det var blevet rene urmagerløb, ligeledes blev der fra forskellig side slået til lyd for, at løbene blev for farlige på vejene, efterhånden som udviklingen af motorcykler og automobiler skred frem. Disse tanker fik særlig god grobund, da en motorkører blev dræbt under løbet Sjælland rundt i begyndel-



Bendixen starter på sidste etape af 100 miles-løbet 1919.

sen af 1920, men pålidelighedsløbene fortsatte dog endnu i mange år til stor glæde for mange motorsportsfolk, der yndede denne løbsform.

1920

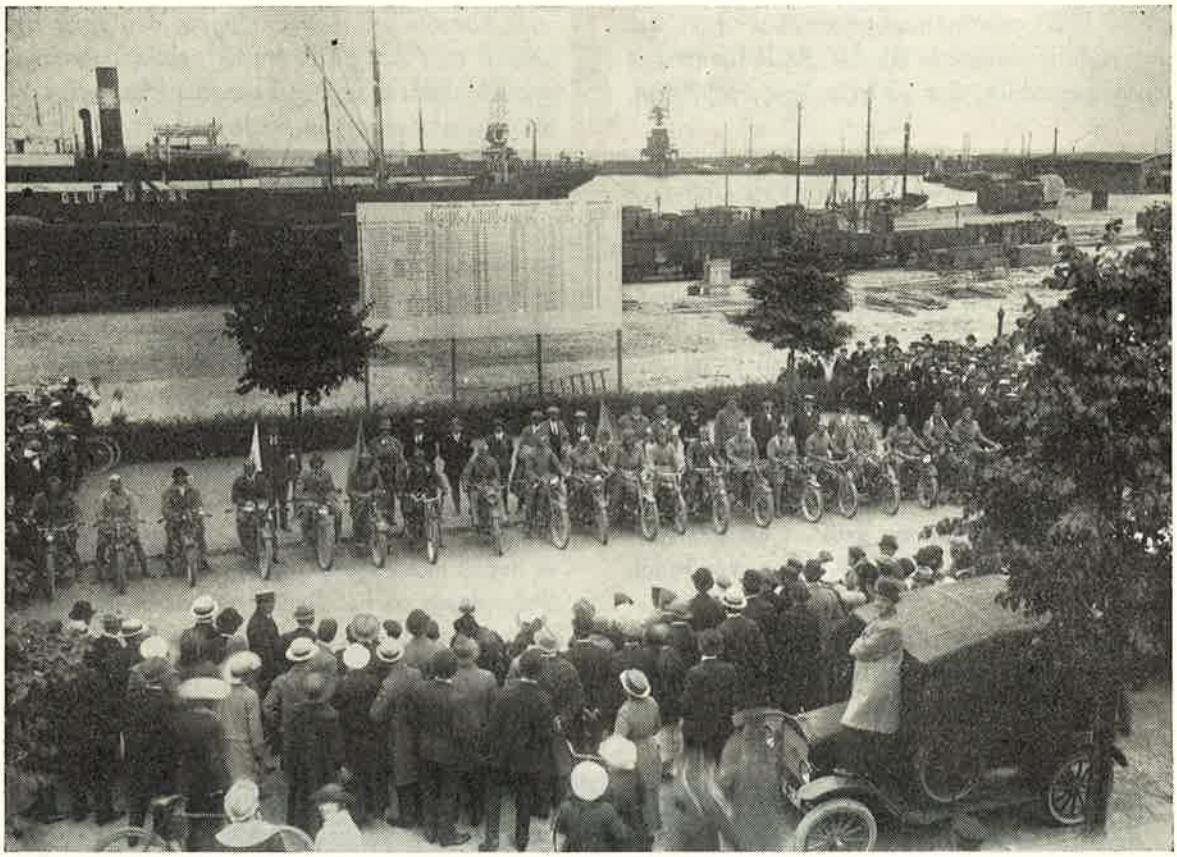
Motorsporten havde også i 1920 modstandere blandt befolkningen og i særdeleshed også over, at der blev kørt på offentlige veje. Denne omstændighed medførte, at der i motorsportens eget blad »Motorcyklen« blev fremsat tanker, om tiden ikke var inde til at oprette en permanent motorbane, hvor der kunne køres med såvel motorcykler som automobiler. Tanken fandt straks god grobund og blev bl. a. anbefalet af C. Bohnstedt-Petersen, Walther Schmidt, dir. Lillesø og gross. Carl Høltzer, der på den tid var fremtrædende navne inden for motorsporten.

Tanken om en permanent motorbane i Danmark ønskede motorsportens folk realiseret hurtigst muligt, for ikke at en privatmand eller konsortium skulle udnytte den først og herved tage den økonomiske profit, som man regnede med, et sådant baneanlæg kunne give. Motorsportens folk ønskede også, at det skulle være Danmarks Motor Union, der skulle stå bag tanken om en sådan bane, ligesom det skulle være unionen, der stod som ansøger af bevillingen hos myndighederne til oprettelse af banen. For at følge disse tanker op blev der på det kommende D.M.U.-repræsentantskabsmøde i Esbjerg nedsat et udvalg bestående af Hersleb Christensen, murermester Levring, ing. Schmitto, gross. Knud Danielsen og gross. Carl Høltzer. Udvalget konstituerede sig med ing. Schmitto som formand.

Repræsentantskabsmødet pålagde udvalget, at det til næste møde skulle fremsætte udarbejdede planer omhandlende banens beliggenhed, størrelse o. l., samt et overslag over udgifterne til dens bygning, der ikke var det mindst vigtige, da man var klar over, at der skulle skaf-



Dommerkomiteen ved Århus Motor Klubs vifteløb 1920. Fra venstre installatør Holst Svenningsen, cyklehandler Carl Th. Pedersen, Mundus Petersen, Aage Heidemann og installatør Gottlieb, alle Århus.



Fra starten på havneterrænet i Århus af Århus Motor Klubs vifteløb 1920.

fes en ikke ringe kapital til veje for at fuldføre planerne.

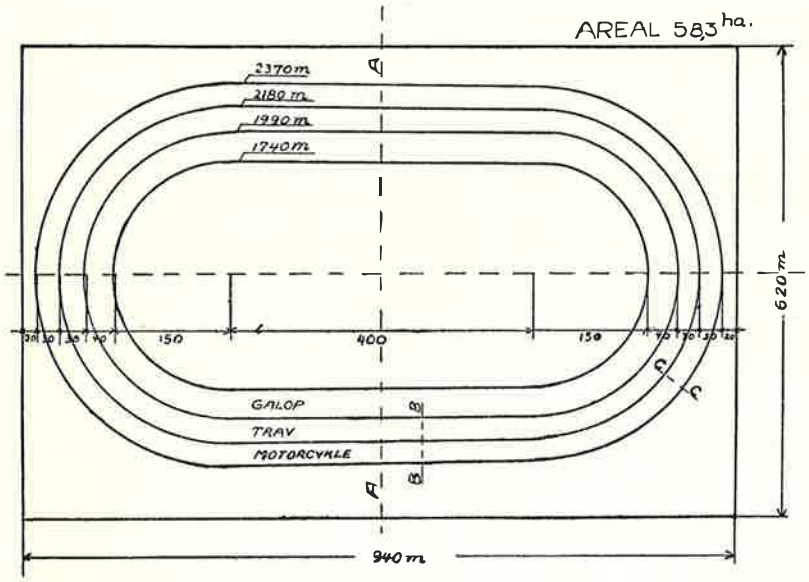
Allerede kort tid efter mødet havde udvalget indledt forhandlinger med et konsortium, der var interesseret i planerne om oprettelse af en motorbane. Dette konsortium bestod af kendte navne inden for motorverdenen, og man havde allerede en grund på hånden 2 km fra Lyngby og regnede med anlægsudgifter på ca. 6 mill. kroner. Ved løbene på den påtænkte bane regnede man med at få totalisatorbevilling, der skulle give det økonomiske rygstød for den investerede kapital.

Kort tid efter gennemdrøftelsen af planerne rejste Hersleb Christensen, Ketner og Ove Bendixen til England for at undersøge forholdene på Brooklandsbanen, så man kunne nu se hen til den tid, hvor den første motorbane i Danmark skulle åbnes, selv om der endnu forestod store opgaver, der skulle løses.

Den største af opgaverne i forbindelse med den planlagte motorbane var den økonomiske, og da det trak i langdrag med at få dette problem løst, meddelte pludselig en kreds af aktive motorkørere, at de havde startet en klub under navnet »Motorsport« med ing. Beir som formand og med d'hrr. Teilmann Ibsen, Bohnstedt-Petersen og Neumann som bestyrelsesmedlemmer. Klubben havde i alt 44 medlemmer, der var utilfredse med den måde, hvorpå de gamle klubber arrangerede motor-



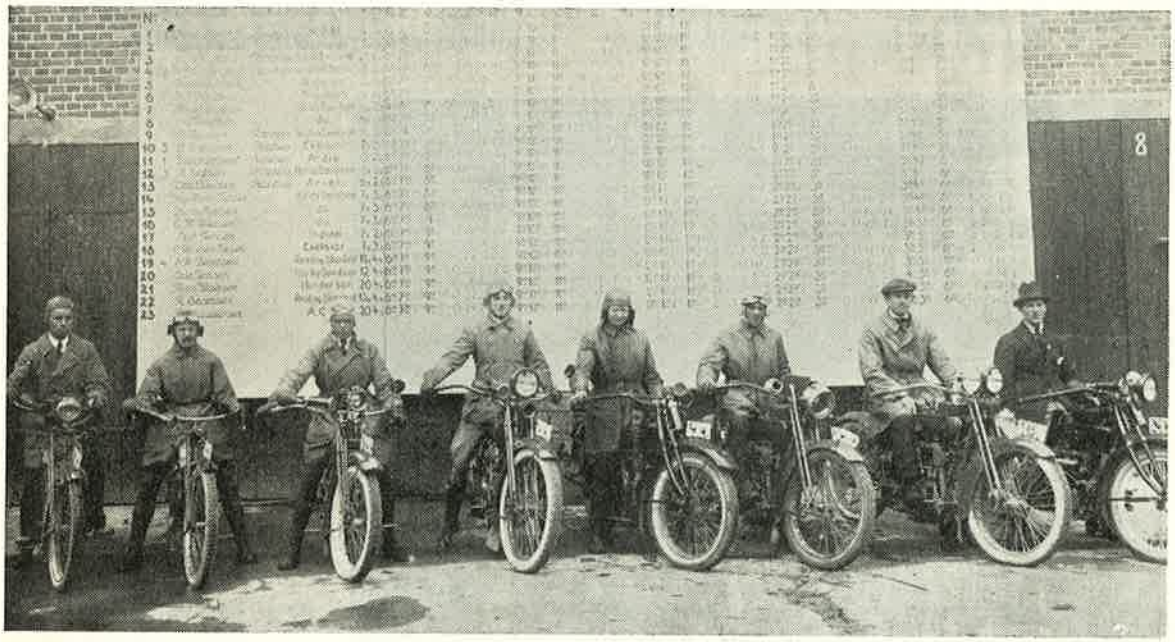
Formanden for motorklubben »Motorsport«, ing. Beir, der startede Danmarks første motorbane i Bagsværd.



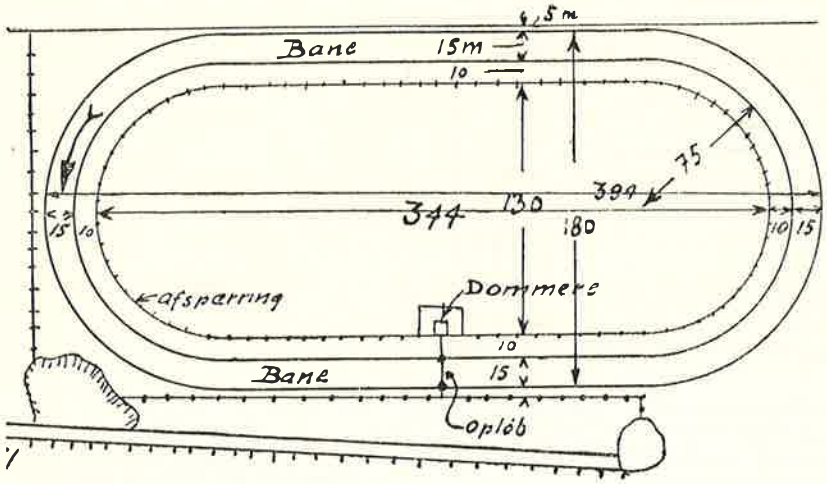
Den først planlagte motorbane i Bagsværd, der viste sig økonomisk uoverkommelig at anlægge.

løbene på landevejene – urmagerløb – kaldte de dem, samt at det så ud til at have lange udsigter med en motorbane til hastighedsløb, hvorfor den nystartede klub straks havde anskaffet sig et jordareal i nærheden af Bagsværd station, hvor de ved egen arbejdskraft i al hemmelighed havde anlagt en 900 m jordbane, der 14 dage efter, at klubben havde givet sig til kende over for offentligheden, skulle have åbningsløb. Da man på daværende tidspunkt var i oktober måned, ville der jo ikke kunne blive tale om mange løb samme år, men klubben havde lovning på en totalisatorbevilling til foråret 1921, så det var kun lyse udsigter for den første jordbane i Danmark.

Åbningsløbet på Danmarks første jordbane ved Bagsværd fandt sted søndag den 30. okt. 1920 og formede sig nærmest som et klubløb,



Nogle af deltagerne ved Århus Motor Klubs vifteløb 19[illegible]. bl. a. Carlo Pedersen, værkfører Thomsen, snedkermester Henry Nielsen, Aage Mundus, værkfører Orla [illegible]en og Niels Vistesen.



Banens Længde 900 m. langs Inderkreds.

Bagsværd-Motor-Bane

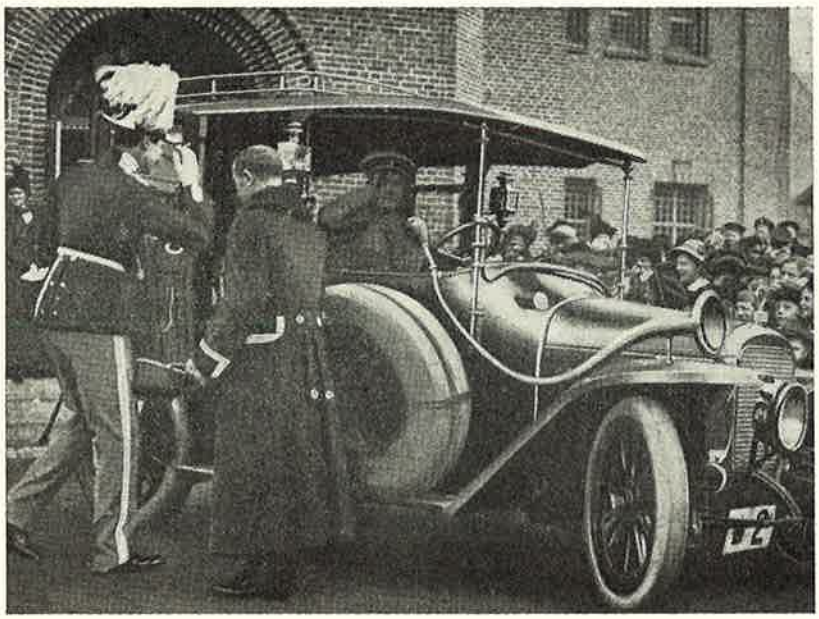
Danmarks første permanente motorbane.

idet den ny klub »Motorsport« mente, det var for sent på året at starte så dyrt et løb, hvorimod man havde store planer for den kommende sæson. Løbene, der altså ikke havde officiel karakter og ikke havde været opreklameret på nogen måde, samlede alligevel flere tusinde tilskuere på en blæsende og kold efterårsdag, så også publikumsbesøget lovede godt for fremtiden.

Blandt de første aktive jordbanekørere i Danmark skal nævnes navne som Helle Broe, der kørte Indian, og Sv. Friis Hansen, Harley.

Det skal heller ikke glemmes, at midt under det første jordbaneløb i Bagsværd kom der kongeligt besøg til de raske motorsportsmænd, der havde præsteret at anlægge en motorbane på ca. een måned, idet Hans Majestæt Kong Christian X kom på uanmeldt besøg og underholdt sig i ca. en halv time med de forskellige motorkørere.

Vinteren 1920–21 stod nu for døren, og motorløbenes antal aftog betydeligt, selv om



Hs. Majestæt Kong Chr. d. X var på et meget tidligt tidspunkt motoriseret. Den kongelige vognpark bestod af Adlervogne.

der blev kørt en række orienterings- og pålidelighedsløb på vejene.

Det skal lige bemærkes, at det samlede antal indregistrerede motorcykler i Danmark udgjorde 1. jan. 1921 i alt 12.182, medens antallet af automobiler var 13.870.

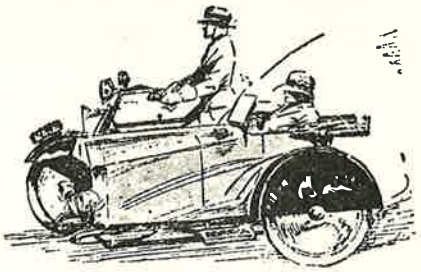
Rent organisationsmæssigt var vinterhalvåret 1920 ikke nogen rolig tid, idet 38 ledende motorsportsmænd udsendte nedenstående opråb til samtlige motorsportsmænd i Danmark:

> Nu er tiden inde, hvor vi må sige stop; således som forholdene har udviklet sig inden for Danmarks Motor Union, har den til fulde bevist sin uduelighed samt sin store evne til at skabe ufred. Hvorfor skal motorsporten i Danmark lide under disse stridigheder? Vi ønsker ikke snak og lange erklæringer fra ledelsens side, men handling til gavn for sporten, vi har ikke brug for folk, som kun hænger på taburetterne i kraft af muldvarpearbejde og indsamlede fuldmagter fra repræsentanterne, som ikke ved, hvad de har givet deres fuldmagt til. Vi kan ikke bekræfte den nu siddende ledelse af Danmarks Motor Union som en fuldgyldig repræsentation for de aktive motorsportsmænd, og vi anmoder vore kammerater i København og provinsen om at opfordre deres klub til indkaldelse af et nyt repræsentantskabsmøde og til at vælge repræsentanter, som selv møder og stemmer overensstemmende med, hvad der er til gavn og fremgang for motorsporten i Danmark.

Grunden til ovenstående opråb, der som sagt havde 38 underskrivere, for hovedpartens vedkommende medlemmer af Dansk Motor Klub, skyldtes en mængde konpetencestridigheder mellem D.M.U.'s kasserer, Ørholm, sekretæren, Ove Bendixen, og daværende præsident, murermester Senius Olsen.

På et ekstraordinært repræsentantskabsmøde, der afholdtes kort tid efter opråbets udsendelse, fik man imidlertid luften renset, ved at en del navne blev udskiftet i bestyrelsen, så alle betingelser igen var til stede for en rolig og kraftig udvikling i unionen til gavn for dansk motorcykelsport.

Det daværende forretningsudvalg i unionen udsendte da også kort tid efter paladsrevolutionen meddelelse om, at man havde dannet et sportsråd i samarbejde med K.D.A.K. til at varetage overholdelsen af et nyt udarbejdet sportsreglement, der omfattede såvel landevejsløb som baneløb.



1921

Selv om der havde været visse betænkeligheder med hensyn til afholdelse af flere løb på Fanø strand, efter at det første hastighedsløb her i landet havde fundet sted 1919, blev disse løb alligevel fulgt op i de kommende år med stor succes, og Fanø-løbene var da også årets første store motorsportsbegivenhed i 1921.

Dette års Fanø-løb havde et internationalt præg i et omfang, som ikke tidligere havde været kendt, idet antallet af udenlandske deltagere fra hele verden var meget stort, i særdeleshed hvad angik automobilklasserne.

I motorcykelklasserne var det derimod hjemlige navne, der dominerede, så disse klas-



Leth Jensen, Århus, Harley-Davidson, var i tyverne en kendt motorsportsmand over hele landet.



Emil Jensen med sin hurtige Indian på Fanø strand.

ser fremkaldte gang på gang jubelråb fra den store tilskuerskare, der overværede løbet den 4. juli 1921. Det samlede antal tilskuere, der blev færget over til Fanø-løbene dette år, blev opgjort til omkring 20.000.

Danske motorsportsnavne, der placerede sig øverst på resultatlisterne ved dette Fanø-løb, var Herl, Excelsior, Lynge, Norton, Friis Hansen, Indian, Skov, Indian, og Randrup, Essex, hvorimod landets daværende hurtigste motorcyklist, Helle-Broe, ikke opnåede placering, da han væltede i starten.

Årets hurtigste tid ved Fanø-løbene i 1921 bev opnået af englænderen John F. Duff i Fiat, 154 km/t., hvilken hastighed sikrede Duff dagbladet Politikens kostbare vandrepokal til ejendom.

Ikke så snart var Fanø-løbet slut, før man hørte nyt fra klubben »Motorsport«, der året i forvejen havde indrettet Danmarks første jordbane ved Bagsværd. På et møde i klubben fremlagde formanden, ing. Beir, planer for en ny motorbane i hovedstadens omegn. – Den, man havde anlagt året i forvejen, havde hurtigt vist sig at være for lille. Formanden oplyste på mødet, at mange motorsportsmænd og firmaer havde tegnet sig for bidrag til en ny bane. En række talere støttede planen om en ny og større motorbane, og inden mødet sluttede, havde man dannet »Aktieselskabet Københavns Motorvæddeløbsbane«.

Til bestyrelsen for det nye aktieselskab valgte forsamlingen Danmarks Motor Unions præsident Senius Olsen til formand foruden bestyrelsesmedlemmerne Hersleb Christensen, Bohnstedt-Petersen, Wilket Hansen, Aage Rotenborg og Ove Bendixen.

Traditionen tro blev der også i 1921 afholdt Skagens-løb, og hverken før eller siden har et Skagens-løb været hårdere end i 1921, da hele løbet blev afviklet i regn- og stormvejr, hvilket da også gav sig udslag i et meget stort mandefald. Der var i alt kun 3 deltagere af 25, der gennemførte løbet, og heraf var kun den ene pointsfri, nemlig blikkenslagermester Georg Larsen. På anden- og tredjepladsen fulgte John Møller og Alb. Petersen. Vinderen af løbet, Georg Larsen, kørte på en »Indian«-maskine og blev årets danmarksmester, foruden at han erhvervede den flotte mesterskabspokal.

På Fyn skete der også store motorsportsbegivenheder i 1921, da man afholdt et løb, Odense-Berlin-Odense med deltagelse af både automobiler og motorcykler. Af i alt 40 star-



En af de tyske deltagere ved et dansk Paris-løb starter fra et kontrolsted i hjemlandet.



En Harley-racer starter ved et løb på Fanø strand.

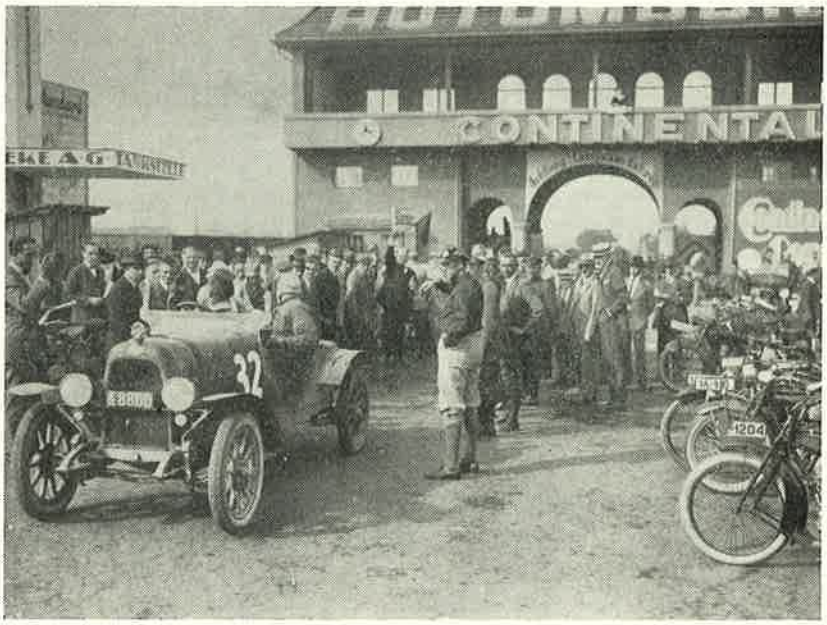
tende køretøjer fra Albani-torv i Odense, var der kun 24, der gennemførte. Den første deltager i mål efter den lange køretur var Borné, Odense, der kørte Ford. Den første motorcyklist var Bertram Rasmussen, København, der kørte FN.

Kort tid efter det fynske Berlin-løb fik også den nystartede klub, »Motorsport«, mod på at arrangere løb til udlandet og retur. Fredag den. 26. august 1921 startede løbet København-Paris-København med i alt 20 deltagere, heraf en fynbo og nitten københavnere. Løbet, der blev en meget stor succes, sluttede på Paladshotellet i København, og alle startende fuldførte. Vinder i de forskellige klasser blev: Klasse I: Hedegaard Schou, Norton, klasse II: Erlind, Nimbus, klasse III: Helle Broe, Indian, klasse IV: Høltzer, Wanderer, og klasse V: Bjerregaard, Ford-Special. Grand-prix-vinder blev Helle Broe, idet han var den deltager der gennemførte løbet på hurtigste tid – 43 timer og 59 min.

I Jylland blomstrede motorsporten også i 1921, og man afholdt for første gang det senere så kendte jydske grand-prix for motorcykler med start og mål i Randers. Løbet blev kørt den 31. okt., og der deltog ikke mindre end 42 motorcykler. Grand-prix vinder blev M. Valgaard, Randers, der kørte 650 ccm Indian. Den lille klasse for maskiner indtil 350 ccm havde A. Jensen, Randers, Royal Enfield, som vinder med Th. Mikkelsen, Randers, Excelsior, på andenpladsen.

Klassen for maskiner indtil 650 ccm blev vundet af E. Granzaw, København, Krieger-Gnædig. Andenpladsen blev besat af Axel Thomsen, Århus, Harley Davidson.

I alle de byer, deltagerne skulle passere under løbet, havde de lokale motorklubber under »Jydsk Motor Union« truffet festlige modtagelsesarrangementer, og ved grænsestationen i Kruså blev deltagerne hilst velkommen af en halv snes blå gendarmer, der tog



Fra kontrolstedet i Swinemünde under et af de mange løb, der gik gennem Tyskland.

motorløbet som en velkommen adspredelse. Såvel publikumsmæssigt som sportsligt blev løbet en stor succes.

Oprettelsen af motorbane var stadig det store samtaleemne også i slutningen af 1921, men nu talte man om to baner i stedet for som tidligere kun een.



Jydsk grand-prix.

De midtsjællandske motorklubber havde på daværende tidspunkt et meget stort antal medlemmer, der var interesseret i aktiv motorsport, og der var forlydende fremme om, at man i nærheden af Næstved påtænkte at anlægge en bane i lighed med den i Bagsværd, da det var ret begrænset med den kapital, man havde til rådighed til investering i en motorbane.

Det bestående aktieselskab i København til oprettelse af en stor motorbane var til gengæld



Alfr. Nervø.

kommet i forbindelse med en pengemand, der var interesseret, selv om der ikke på daværende tidspunkt forelå noget officielt om denne pengemands navn.

Altså kunne det ved sæsonens slutning 1921 se ud til, at dansk motorsport til foråret 1922 ikke ville have een – men hele to motorbaner.

Selv om alt så lyst ud for motorsporten og dens fremtid i 1921, så trak der alligevel sorte skyer over himlen, dengang det blev meddelt, at den afholdte motorsportsmand og motorredaktør Alfred Nervø pludselig var afgået ven døden den 11. august. Alfred Nervø, der havde været med siden motorsportens første dage, havde i særdeleshed udført et stort arbejde ved tilrettelægningen af Skagens-løbene, ligesom han selv havde været aktiv



Sørensen, Langå, og Bjerregaard, Randers, lige efter hjemkomsten fra første jydske grand-prix.



Ved det første strandløb i Blokhus deltog Hedegaard Schou, der ses her, efter at han har kørt en Indian-racer til sejr.

motorsportsmand i automobilklasserne. Det var mange mindeord, der blev udtrykt af motorsportens folk ved hans pludselige bortgang, og i flere år efter hans død følte motorsportens folk, at hans plads stod tom, for det var ikke let at finde en stedfortræder, der kunne udføre samme store arbejde, som Alfred Nervø havde overkommet til gavn for dansk motorsport.

1922

Motorsporten var stadig inde i en rivende fremgang straks fra starten af år 1922. Der blev i sæsonens løb igen kørt Berlin-Paris- og Skagensløb foruden en mængde klubløb, der fandt sæsonafslutning ved det danske motorgrand-prix Danmark rundt i 3 dage. Det var i særdeleshed den danske motorkører Albert Petersen, der gjorde sig bemærket, idet han vandt utallige sejre på det danske motorcykelmærke »Nimbus«. Også hastighedsløbene på Fanø strand blev gentaget i 1922 for fjerde år i træk med meget stor udenlandsk deltagelse, og som det var sket tidligere år, blev så at sige alle gamle rekorder afløst af nye. Efter afslutningen af Fanø-løbet blev der imidlertid fremsat tanker om til næste år at forlægge løbene fra Fanø strand til Blokhus strand, hvor de jydske motorkørere havde afholdt hastighedsløb arrangeret af revisor Arfelt, Ålborg, da man mente, at stranden ved Blokhus var betydelig bedre end Fanø strand, og man ydermere kunne spare den vanskelige overfart fra Esbjerg til Fanø.

Endelig kom der også meddelelse fra klubben »Motorsport« om, at der skulle køres prøveløb på den nye Glostrupbane lørdag den 12. august., således at der for alvor kunne komme gang i banesporten her i landet.

Den nye bane var beliggende på et ca, 80 tdr. land stort areal, som man havde købt og fået kommunen til at anlægge det fornødne vejanlæg ud til, ligesom man havde fået beboerne på arealet gjort økonomisk interesseret i banen og dens drift. Banens længde var 1666 m med 2 m hævede sving og en bredde på ca. 40 m.

Endelig oprandt dagen for prøveløbene på den nye Glostrup-bane, og publikums interesse for, hvad der skulle foregå, var meget stor. I stedet for at blive en glædens dag blev det en sorgens, idet mekaniker M. P. Jensen



Fra Fyns Stifts Motorklubs vinterparløb 1922, der gik gennem alle de fynske købstæder. P. R. Boilesen, Victoria, der blev vinder af løbet.



Forsiden af det første program, der blev fremstillet i forbindelse med det første motorløb på den første motorbane i Danmark.

i et af de første løb forulykkede med sin Norton og kom så alvorligt til skade, at han afgik ved døden få timer efter. Grunden til styrtet var, at fordækket sprang af, da det ikke var



Leth Jensen, Århus, Harley-Davidson, er klar til bakkeprøven på Lisbjerg bakke ved Århus 1922.

forsynet med dækholder, som påbudt i dati. dens reglement, og da M. P. Jensen ydermere ikke havde styrthjælm på må dette have været den størst medvirkende årsag til den alvorlige afslutning, der som sagt endte med døden.

Da de største chockvirkninger efter det alvorlige uheld på den nye bane havde lagt sig, blev der afviklet nogle gode og spændende løb, og da man ydermere havde fået totalisatorbevilling, var tilstrømningen af publikum til løbene meget stor, så alt tegnede rosenrødt for banens fremtid. Desværre skulle der ikke gå mange løbedage, inden banen igen var udsat for et alvorligt styrt med dødelig udgang. Den ulykkelige begivenhed fandt sted på sæsonens sidste løbedag den 1. oktober 1922. Ulykken skete i fjerde start, der var et invitations-



Vue fra tilskuertribunen på Glostrup-banen.



Starten går til et af de mange løb, der blev kørt på Glostrup-banen i 1925.

løb for solomaskiner, og der blev straks fra starten kørt meget hårdt, da løbet gik over en forholdsvis kort distance. Norton-køreren Fr. Hansen havde lagt sig i spidsen for feltet, men i sidste sving gik Alfred Petersen, Indian, hurtigt frem, og da Fr. Hansen samtidig får vrøvl med maskinen, ender begge kørere i jordvolden langs banens yderside og slår derefter to kolbøtter op i luften. Til at begynde med så det ud til, at begge kørere var sluppet nogenlunde fra det alvorlige styrt, der fyldte det tusindtallige publikum med rædsel, men da Albert Petersen klagede over smerter i ryg og bryst, beordrede stævnelægen ham omgående bragt til amtssygehuset, hvor det imidlertid viste sig at være ret alvorligt, idet Albert Petersen havde pådraget sig mange indre kvæstelser, hvilket da også havde medført, at han havde mistet bevidstheden, inden man nåede hospitalet, og det lykkedes heller ikke senere på hospitalet at bringe ham til bevidsthed, hvorimod man måtte udsende det sørgelige budskab kl. 24,00, at Albert Petersen var afgået ved døden.

Albert Petersens navn var i 1922 kendt fra næsten alle de motorløb, der havde fundet sted, og gang efter gang var han kommet ind som en flot nr. 1 på sin trofaste Nimbus. Han var således vinder af årets Pariserløb, ligesom han havde vundet danmarksmesterskabet.

Budskabet om hans død blev modtaget med smertelig bevægelse af alle motorsportens venner i Danmark.



P. Boilesen starter ved det jydske strandløb på Løkken strand 1922.



Kataloget fra den første automobil- og motorcykel-udstilling, der blev afholdt i provinsen og fandt sted i Odense.

1922 sluttede med afholdelse af endnu et løb på Fanø, idet Esbjerg Motorklub afholdt et hastighedsløb udelukkende for motorcykler, og det var meningen, at dette løb skulle være en årlig tilbagevendende motorsportsbegivenhed.

1923

For motorfolkets vedkommende var årets første store begivenhed i 1923 en automobil-udstilling, der skulle afholdes i Industriforeningen i København i lighed med, hvad allerede var kendt i London og Paris, men dette ville altså blive den første automobiludstilling i Danmark og selvfølgelig under betydelig beskednere former end det, man kendte i udlandet. Udstillingen blev imidlertid meget populær og blev i de kommende år efterfulgt af såvel automobil- som motorcykeludstillinger både i provinsens store byer og København.

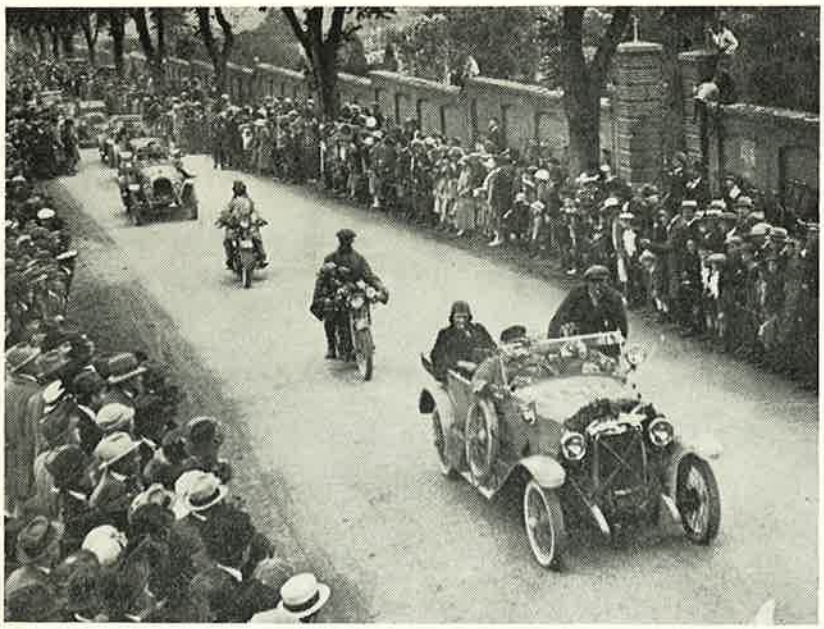
I 1923 var også den nye Kongelundsvej ved Amagers vestkyst blevet indviet, og straks var motorfolkene på tærne, om det ikke var muligt at få en polititilladelse til afspærring af denne nye og brede vej een eller to søndage om året, således at der kunne arrangeres hastighedsløb, men vanskelighederne viste sig store, og tilladelse blev ikke givet.

Alt medens de forskellige klubbers vinterløb blev afviklet, afholdtes der i Århus et møde den 18. jan. mellem Danmarks Motor Unions og Jydsk Motor Unions bestyrelser, hvor man bestemte, at man hurtigst muligt ville søge oprettet en motorunion i hver landsdel samt i København, der så igen skulle samles under Danmarks Motor Union.

Til at arbejde videre med sagen, der så vidt muligt skulle afsluttes inden forårsmøderne, nedsatte man et udvalg bestående af repræsentant Kjær, Silkeborg, forretningsfører Egeriis, Odense, direktør C. Høltzer, København, dommerfuldmægtig Taursen, Viborg, prokurist L. Christensen, Næstved, fotograf Mundus Pedersen, Århus, med præsidenten for Danmarks Motor Union, murermester Senius Olsen, København, som forhandlingsleder uden stemmeret til udarbejdelse af love og nærmere enkeltheder.



Arrangørerne af den første automobil- og motorcykel-udstilling i Odense. Fra venstre grosserer Bülow, København, politimester Seldorf, Odense, vinhandler Alfr. O. Jørgensen, Odense, og grosserer Bendixen, København.



Afslutningen på løbet Danmark rundt 11. jan. 1923.

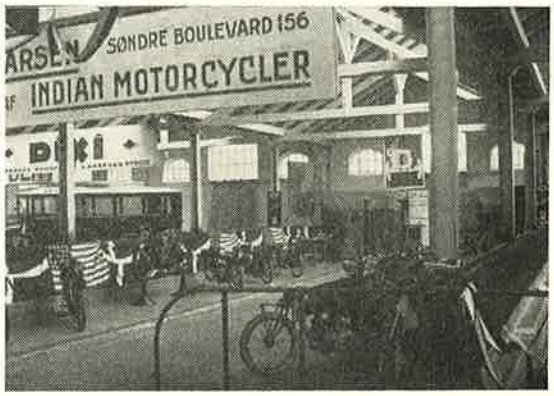
Det var også i 1923, at foregangsmanden for Glostrup-banen, ingeniør Beir, der havde posten som inspektør på banen, trak sig tilbage og blev afløst af murermester Søren Levring. For øvrigt blev der først på sæsonen udtrykt tvivl, om Glostrup-banen i det hele taget blev åbnet igen, da det stod meget sløjt til med økonomien, idet man ikke havde fået betalt alle lodsejerne, på hvis jorder banen var beliggende, men dette forhold blev bragt i orden senere på året, således at man kunne køre årets første løb på grundlovsdagen.

Med hensyn til udvalgsarbejdet om oprettelse af landsdelsunioner samlet i hovedorganet D.M.U. dannende dennes bestyrelse, fandt arbejdet sin afslutning ved repræsentantskabsmøderne i Århus den 5. maj mellem Jydsk Motor Union og Danmarks Motor Union, idet der her blev udarbejdet de fornødne lovændringer i unionernes love. Formand for Jyllands Motor Union var på daværende tidspunkt repræsentant Mundus Petersen, Århus.

Et stort byggearbejde blev også afsluttet til fordel for motorsporten i 1923, idet Glostrupbanen indviede såvel ny dommer- som publikumstribune med tilhørende restauration, et meget smukt og stort anlæg, men også meget dyrt.

Strandløbene var inde i en rivende udvikling, og der blev i sommerens løb afholdt ikke mindre end fire strandløb, idet der var 2 på Fanø, det ene arrangeret af K.M.K. og dagbladet Politiken, det andet af Esbjerg Motor Klub. På stranden ved Blokhus afholdt Ålborg Amts Motor Klub løb med international deltagelse, og endelig havde Jydsk Motor Union indtaget stranden ved Løkken den 29. juni, men var uheldig med vejret, da det så at sige regnede under hele løbet.

I august måned blev det meddelt, at der nu også var dannet en københavnsk motorunion bestående af de storkøbenhavnske motorklubber under navnet Københavns Motor Union., K.M.U. Bestyrelsen i den nydannede union



Udstillingslokalet i Odense ved den første automobil- og motorcykeludstilling i provinsen 1923.



Randersholdet er klar til start ved Danmarksmesterskabsløbet 1923 på Frederiksberg bakke. Løbet, der varede tre dage, gik over i alt 1785 km.

havde som formand prokurist Hoffmeyer og som bestyrelsesmedlemmer Ove Bendixen, Chr. Schmidt, A. H. Michelsen, E. F. Silldorf, P. Larsen, H. Levison og Aage Mathiesen, der alle repræsenterede en københavnsk klub.

De forskellige efterhånden klassiske løb som Berlin-, Paris- og Skagensløbet samt det jydske grand-prix blev også i 1923 afviklet med stor deltagelse, og på banen i Glostrup var der mange løbedage bl. a. med international deltagelse.

1924

Med undtagelse af præsidentskifte i Danmarks Motor Union var de organisatoriske begivenheder i dansk motorsport ikke store i 1924. Ved D.M.U.'s repræsentantskabsmøde, der blev afholdt den 27. april i Odense og formede sig som et jubilæumsmøde, idet unionen kunne fejre 10 års fødselsdag, ønskede den værende præsident, Senius Olsen, ikke at fortsætte, hvorefter repræsentantskabet valgte ingeniør Fritz Schmitto til hans efterfølger.

I Jydsk Motor Union trak formanden, Mundus Petersen, Århus, sig også tilbage ved denne unions repræsentantskabsmøde, og som efterfølger valgtes Gottlieb Erichsen, Randers. Grunden til Mundus Petersens fratrædelse var en strid med formanden for Ålborg Amts Motorklub, hr. Arfelt, angående arrangeringen af de nordjydske strandløb, samt en uoverensstemmelse med ledelsen i Danmarks Motor Union angående udstedelse af løbstilladelser.

På Fyn var det Fyns Motor Union, der stod tilsluttet Danmarks Motor Union i 1924, og samme år søgte den store fynske motorklub, Fyns Motor Sport, optagelse i Fyns Motor Union. Formand for Fyns Motor Sport var propr. Bjergskov, Rosenlund, der var motormand til fingerspidserne og forøvrigt den første landmand i Danmark, der tog motoren i sin tjeneste, da han ejede den første Fordsontraktor, der var i dansk landbrugs tjeneste.

Som repræsentant i Fyns Motor Union havde Fyns Motor Sport anmeldt Bjergskov, der var selvskreven, samt fabrikant Kahle og Alf. J. Pedersen med restauratør Assam som suppleant.

Rent sportslig stod det også i 1924 godt til med dansk motorsport, dog var der en del strid og avisskriveri på grund af, at Fyens



Dir. Gottleib Erichsen, Randers.

Stifts Motorklub ikke kunne opnå de tyske myndigheders tilladelse til at arrangere et Berlin-løb, hvorimod Dansk Motor Klub i København umiddelbart efter fik tilladelse til at køre et Münchenerløb. Rygterne mente, at det havde været formanden for Dansk Motor Klub, Ove Bendixen, der skulle have lagt sten i vejen for Berlinløbet hos præsidenten for den tyske motorunion, Arthur Vieregg.

Ligeledes fik Danmarks Motor Union heller ikke afholdt et dansk grand-prix og mesterskabsløb i 1924, og det daværende bestyrelsesmedlem i sportsudvalget, prokurist Hoffmeyer, gav som undskyldning, at de øvrige medlemmer var på ferie, således at man ikke kunne få det landsomfattende løb arrangeret.

På en forespørgsel, om han ikke syntes, det var en skam, at løbet skulle aflyses, udtalte Hoffmeyer, at det var forfærdelig kedeligt, og at han selvfølgelig ikke ville unddrage sig sin andel af skylden, men på den anden side ville han heller ikke hænges op som den eneste ansvarlige. Han udtalte videre, at han mente sig ladet i stikken i denne sag af bestyrelseskammeraterne. Ydermere var der jo den kedelige omstændighed, at Hoffmeyer på samme tidspunkt var formand for Københavns Motor Union, så det var mange og drøje udtalelser, der i den kommende tid blev fremsat af de aktive motorkørere.

For Fanø-løbene blev 1924 et skæbneår. Under en af starterne, hvor den engelske mesterkører, kaptajn Malcolm Chambell, i sin Sunbeam racervogn »Blue Bird« kom drønende frem mod dommertribunen og publikum, giver det pludselig et ryk i vognen, der dog hurtigt bliver rettet op og farer forbi med en hastighed på omkring 200 km/t., men samtidig med, at vognen blev rettet op, sprang højre forring af vognen og fløj gennem luften ind blandt publikum, hvor den ramte den 15-årige Aage Borch Clausen med så stor kraft, at han i løbet af få timer efter uheldet afgik ved døden. Kaptajn Chambell kom ikke selv noget til ved uheldet, og ved en hurtig reaktion lykkedes det ham at få den store vogn standset, uden at den væltede.

Det var ellers meningen, at Chambell ville have kørt verdensrekordforsøg i forbindelse med løbet, men han rejste omgående hjem efter det kedelige uheld, som han selvfølgelig blev erklæret for at være uden skyld i,

På Fyn gik det derimod fint ved det første hastighedsløb i denne landsdel. Søndag den 10. august blev det første Knudshoved-løb



Prop. Bjergskov, Rosenlund.

afviklet på en afspærret vejstrækning i umiddelbar nærhed af Nyborg. Fyens Motor Sport, der stod som arrangør af løbet, var efter dets afslutning megen tak skyldig til Nyborgs politimester, Harhorn, for uden hans velvilje ville det ikke have været let at få gennemført løbet, der i lang tid havde været en drøm, som den fynske klub ønskede skulle gå i opfyl-

delse, hvilket da også skete med stor succes.

Ved løb i udlandet var Danmark også repræsenteret i 1924, idet hele eliten deltog ved løbene på Avus-banen i Tyskland den 20.–25. september. På banen i Glostrup blev der ligeledes afviklet et stort antal løb med international deltagelse, bl. a. Farrisløbet.



Farris-Selskabet skænkede i 1924 klubben »Motorsport« en meget stor og kostbar pokal, den såkaldte Farris-pokal. Pokalen bliver her overakt for første gang til vinderen af det første Farris-løb i 1924, samme år som Niels Sørensen, den senere så kendte dirt-track-rytter fik sit store gennembrud også på Glostrup-banen.

1925

År 1925 blev igen et brydningsår, hvad angik organisationsarbejdet i Danmarks Motor Union; for det første var det galt med økonomien, hvilket kom til udtryk allerede på repræsentantskabsmødet, der afholdtes den 11. nov. 1924 i København. For det første ønskede unionens ledelse at gøre denne økonomisk uafhængig af K.D.A.K., hvilket den hidtil ikke havde været, og for det andet mente ledelsen, at unionens indtægt, der kun bestod af licenspenge, under alle omstændigheder var for lille til at løse de opgaver, der blev pålagt, hvorfor den daværende kasserer, kommunelærer Hansen, fremsatte forslag på unionens vegne om en 10 % kontingentafgift fra klubberne, samt en forhøjelse af licensafgifterne.

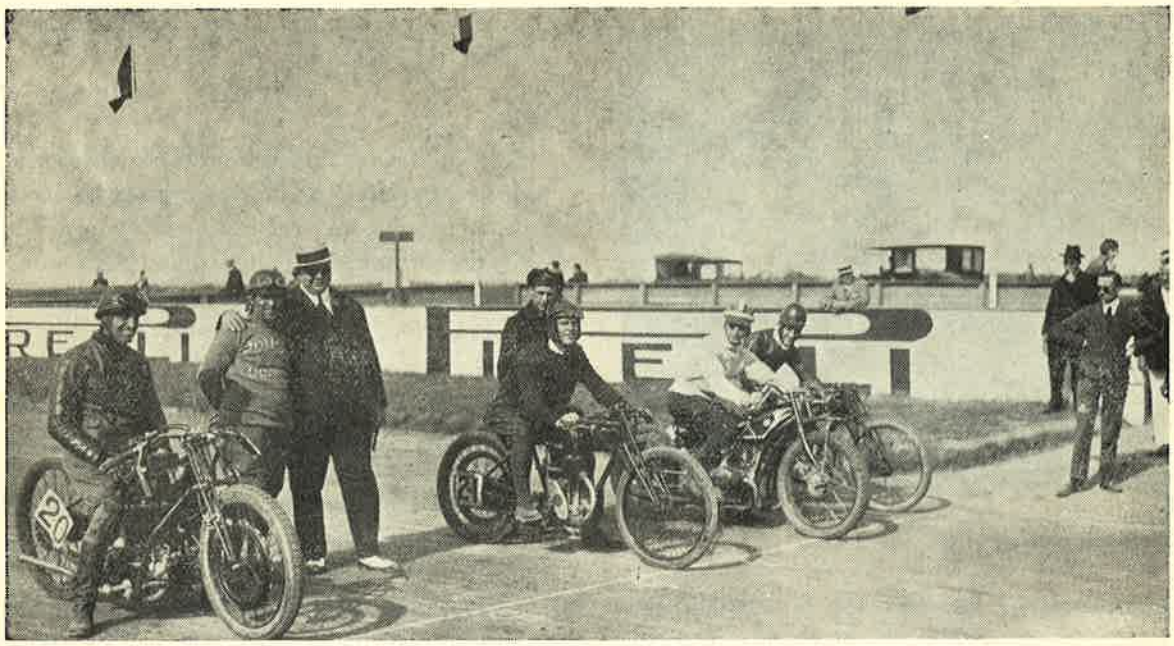
Dette forslag mødte stor modstand fra jydsk side, der til at begynde med meddelte, at repræsentanterne ikke havde fuldmagt til at tilslutte sig sådanne økonomiske forpligtelser, hvilket blev dem meget kraftigt bebrejdet af Michaelsen, København.

Efter frokostpausen fortsatte forhandlingerne, og her gav formanden for Jydsk Motor Union tilslutning til et forslag på 1 kr. pr. medlem om året i kontingent til D.M.U., mod at licensafgifterne ikke blev forhøjet, hvilket forslag derefter blev enstemmigt vedtaget.

Præsident Schmitto meddelte derefter, at Danmarks Motor Union for fremtiden i enhver retning ville være økonomisk uafhængig af K.D.A.K., hvorimod man selvfølgelig ville fortsætte det rent sportslige samarbejde.

Af andre store begivenheder, der kan henregnes til de glædelige, var selvfølgelig meddelelsen om stiftelsen af »Nordisk Motorcykle Forbund«, hvorimod det var med sorg, motorfolket modtog myndighedernes cirkulære omhandlende fremtidige sikkerhedsforanstaltninger ved strandløb, der var så horrible og umulige, så denne løbsform i fremtiden måtte anses for dødsdømt. Nu var der det kedelige, at den daværende justitsminister havde bedt ministeriets sagkyndige, ingeniør Falck, om at udarbejde dokumentet med sikkerhedsforanstaltningerne, der skulle overholdes ved fremtidige strandløb, uden at der var taget en motormand med på råd. Dette medførte da også, at dokumentet af motorfolk blev betegnet som al sagkundskabs apoteose, da dets indhold var så umuligt, at man lige så godt kunne have forlangt, at der i fremtiden skulle være loft over storbyerne, for ikke at flyvemaskiner skulle gøre skade i disse. Det kan således nævnes, at der i betingelserne for strandløb var anført, at der mellem bane og publikum skulle være et neutralt bælte afsluttet med hegn og jordvold i 40 m afstand fra banen.

Iøvrigt var man i 1925 under præsident F. Schmitto nået dertil, at det så ud, som om Danmarks Motor Union skulle sprænges, man fik nemlig heller intet dansk mesterskab afviklet dette år, men da var det kørerne, der strejkede ved ikke at indsende anmeldelser til unionen i protest mod flere af unionens beslutninger. Så vidt som til en sprængning nåede det alligevel ikke, for på det næste repræsentantskabsmøde, der blev afholdt i København



Starten ved 4-nationers løbet på Glostrup-banen 7. juni 1925.

den 18. oktober, trådte præsident F. Smitto tilbage og blev erstattet af Ove Bendixen. Den øvrige ledelse i unionen blev også udskiftet, og man gik straks i gang med forhandlinger med K.D.A.K., der afsluttedes med dannelsen af D.M.S. (Dansk Motorsports Råd).



Sidevognsløb var ikke ukendt ved tyvernes motorløb på Glostrup-banen.

I Glostrup var det også trange tider i 1925, da banen igen var i en meget alvorlig økonomisk situation, der truede med lukning fra sæsonens slutning.

På Fyn derimod blomstrede motorsporten som ingen sinde på Knudshovedbanen, der var blevet et eldorado for alle landets motorsportsmænd, og der blev på denne bane afviklet en række gode løb med meget stort publi-



Bruun Larsen, Odense, vender hjem fra Berlinløbet i 1925.



Knud Rasmussen ved en af kontrolposterne på Novemberkåsens natetape 1925.

kumsbesøg, og der blev sat ny hastighedsrekord for motorcykler på 156,5 km/t. med flyvende start over 1 km.

Det eneste pålidelighedsløb til udlandet fra Danmark dette år blev også arrangeret på Fyn og gik fra Odense til Berlin og tilbage, det såkaldte Berlin-løb.

Ved det store svenske pålidelighedsløb, Novemberkåsen, var Danmark repræsenteret ved et tremandshold, Primgaard-Nielsen, Chr. Krog og Knud Rasmussen. Holdet afrejste den 18. november sammen med præsidenten for D.M.U., Ove Bendixen, der skulle fungere som dommer ved løbet.

1926

Selv om det var en meget udbredt opfattelse ved nytårsskiftet, at dansk motorsport var nede i en bølgedal, var der også mange, der ved arbejde havde viljen til igen at få solen til at skinne på motorsporten og dens udøvere, hvilket præsidentens nytårsudtalelse bl. a. klart viste i følgende gengivelse:

»Efter at Danmarks Motor Union nu i nogle år har ført en beklagelig vaklende tilværelse, er det nu på tide, at der gøres en kraftanstrengelse for at føre denne talmæssigt set meget livskraftige organisation ind på en sådan bane, at dens livskraft kommer til fuld udvikling.«

»Det er min bestemte opfattelse, at de begivenheder, der har fundet sted i årets sidste halvdel, har bevirket, at Danmarks Motor Unions trængselstider nu er forbi. Den af disse begivenheder, der for mig er alt overvejende, er absolut den overenskomst, der lige er afsluttet mellem K.D.A.K. og vor organisation. Jeg anser det for en stor lykke, at der er dannet et Danmarks Motor Sportsråd, idet et sådant i meget væsentlig grad vil forøge landets anseelse i udlandet, hvad det motorsportslige angår.«



Doreng har vrøvl med tændrørene i sin »Salmson«-vogn under et løb Sjælland rundt.



Deltagerne i Fereration Internationale des Motocyclistes kongres i Geneve den 27. marts 1926. Kongressen blev en stor succes, hvilket vil kunne ses af det skilt, præsidenten for Danmarks Motor Union, Ove Bendixen, holder frem: »Gros Succes«.

»Tendensen for 1926 skal være: arbejde – og arbejde igen. De, der har fået den glæde at blive stillet i spidsen for dette arbejde, ved, det er vanskeligt, men de går til det med godt mod i forventning om, at de vil få den nødvendige støtte fra de danske motorsportsmænd ud over landet.«



Danmarks hurtigste motorcykelkører 1922, Th. Helle-Broe, efter sejren i Pariserløbet samme år.

»En tak skal lyde for det gamle år, der måske nok har været brydsomt, men som til gengæld har vist vejen frem for os små lygtemænd, der hopper ind i det nye år.«

Denne nytårsudtalelse fra præsidenten borgede altså for, at der virkelig igen skulle gøres et arbejde for at bringe dansk motorsport frem i forreste række, støttet af en levedygtig og solid organisation.

Der skulle imidlertid heller ikke gå lang tid efter reorganiseringen af Danmarks Motor Union, inden resultaterne begyndte at vise sig. Allerede på det første repræsentantskabsmøde efter præsidentskiftet var unionens underskud på regnskabet omdannet til en kassebeholdning, selv om den kun udgjorde 68 øre. Den nye præsident havde også straks fra sin tiltræden sørget for en reorganisering af den gamle sjællandske centralforening af motorklubber til en ny Sjællands Motor Union, således at der nu virkelig eksisterede 4 landsdelsunioner i D.M.U. i lighed med, hvad der kendes i nutiden.

Stiftende møde for Sjællands Motor Union fandt som tidligere omtalt sted den 7. februar 1926, og der var mødt en fyldig repræsentation fra Københavns Motor Union, Ove Bendixen, grosserer Silldorff, landsretssagfører Hvidbjerg, laboratorieforstander Michelsen, kommunelærer Hansen samt som repræsentant



Carlo Vertna, Douglas, 750 ccm., der deltog ved de internationale løb på Glostrup-banen 1925.

for de sjællandske provinsklubber hr. Sommer, Vordingborg, hr. Brokholm, Slagelse, hr. Lindvold, Lyngby, og hr. Wium og hr. Børnum, Køge. Den sidste repræsenterede i følge fuldmagt tillige klubberne i Holbæk og Fakse.

Ove Bendixen bød velkommen til mødedeltagerne og meddelte, at mødet var kommet i stand, efter at »Centralforeningen af sjællandske Motorklubber« nu måtte anses for at være ude af stand til at leve videre, og formålet med mødet var da at skabe en nyordning af motorsammenslutningen på Sjælland.

Hoffmeyer anbefalede i tilslutning til de faldne udtalelser, at man enedes om på hele Sjælland kun at have een union, der skulle omfatte samtlige sjællandske motorklubber.

Kommunelærer Hansen anbefalede ligeledes.

Silldorff foreslog nedsættelse af et udvalg til at udarbejde forslag til nye love.

Lindvold, Wium og Børnum anbefalede ligeledes.

Sommer, Vordingborg, var noget ængstelig for, at dette skulle betyde et omsvøbsdepartement, og han ville have, at man direkte skulle indmelde klubberne i DMU.



En motorsylfide anno 1923.

Hvidberg gav en kort oversigt over situationen, således som den nu forelå efter overenskomsten med KDAK, og påviste umuligheden af direkte indmeldelse i DMU og nødvendigheden af oprettelsen af een eneste sjællandsk motorunion.



En svalebajer gør godt efter et anstrengende pålidelighedsløb.



En »Salmson« sportsvogn efter et uheld på Glostrupbanen i 1923. Fører af vognen var Carl Hølzer.

Efter yderligere nogen diskussion vedtoges eenstemmigt med samtlige mødte stemmer nedenstående beslutning.

Resolution.

Efter indvarsling til samtlige sjællandske motorklubber mødtes søndag den 7. februar 1926 i Ringsted repræsentanter for Københavns Motor Union samt fra Nordre Birk, Køge, Vordingborg, Slagelse, Holbæk og Fakse.

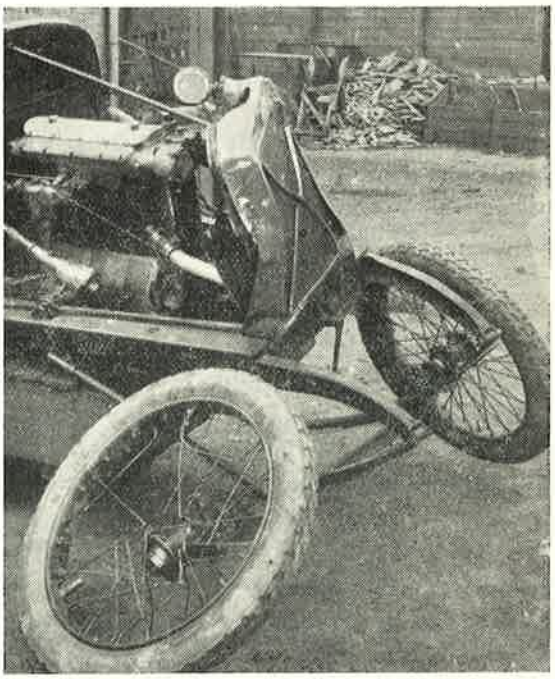
Det vedtoges eenstemmigt, at man – idet »Københavns Motor Union« ændrer sit navn til »Sjællands Motor Union« – alle ville indmelde sig i »Sjællands Motor Union« (SMU). Man pålagde dernæst SMU at opfordre til at agitere for, at så vidt muligt alle sjællandske motorklubber indmelder sig i SMU, hvilken organisation det i fremtiden alene påhviler at varetage alle de interesser, det tidligere påhvilede Centralforeningen og KMU at varetage. Det vedtoges at fastsætte kontingentet til SMU for 1926 til 1,00 kr. pr. medlem.

Til at udarbejde forslag til love for SMU samt fremkomme med forslag til afvikling af Centralforeningens gæld valgtes Bornum, Hansen, Hoffmeyer, Silldorff og Lindvold med Hvidberg som juridisk konsulent.

Det vedtoges at indkalde til repræsentantskabsmøde i SMU søndag den 14. marts i Køge som unionens første. På dette møde ville lovene være at vedtage, bestyrelsen skulle vælges, og det fremtidige arbejdsprogram – herunder bladspørgsmålet – være at drøfte.

Med de bedste ønsker for resultaterne af denne beslutning hævede præsidenten for DMU, Ove Bendixen, mødet.

Også »Nordisk Motorcykle Forbund« arbejdede med store planer i vinteren 1926, idet der på en konference i Stockholm blev besluttet, at der i den kommende sommer skulle foranstaltes et stort interskandinavisk turistløb. Løbet skulle startes i København, hvor der skulle begyndes med en 100 km hastighedskørsel på Glostrupbanen. Derefter skulle der køres over Helsingør–Helsingborg og langs den svenske vestkyst til Oslo med afsluttende bakkeprøve på »Korketrækker«-banen; undervejs gennem Sverige skulle der indlægges specialetaper og orienteringsetaper. Afsluttende bakkeprøve i Oslo skulle anses for afslutning på dette store turistløbs første hovedetape, idet



Carl Hølzer's ødelagte »Salmson« fra en noget anden vinkel.



De udenlandske kørere, der deltog på Glostrup-banen i 1925.

der skulle fortsættes til Stockholm, Haparanda og Helsingfors, hvor løbets egentlige afslutning skulle finde sted.

Løbet blev kørt i juli måned, og de danske deltagere foretog hjemturen fra Helsingfors med skib.

I februar måned var der i dagene fra den 4.–14. i Industriforeningens lokaler i København under protektion af H. M. Kongen arrangeret en stor automobil- og motorcykeludstilling på foranledning af landsforeningen »Dansk Motorkøretøjsindustri« i samarbejde med »Kongelig Dansk Automobilklub«, »Forenede Danske Motorejere« og »Industriforeningen«. Udstillingen blev åbnet af daværende statsminister Th. Stauning.

I forbindelse med denne udstilling arrangerede motorklubben »Motor-Sport« et stort udstillingsløb Sjælland rundt.

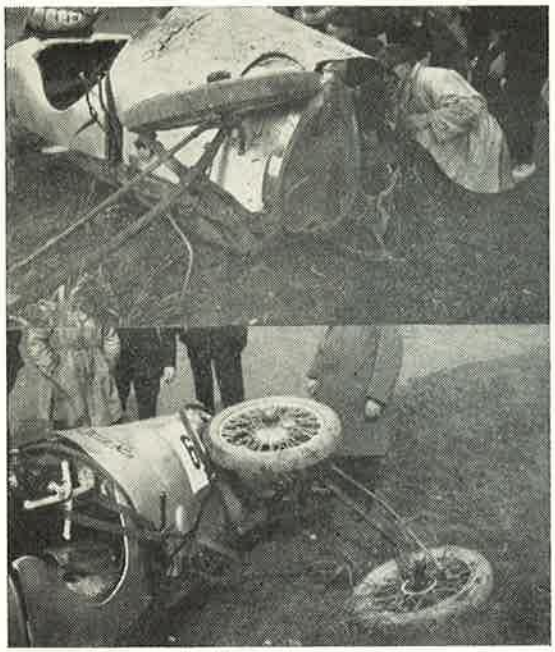
Løbet blev meget hårdt, hvilket vil kunne ses af, at kun ni af de treogtredive startende køretøjer gennemførte.

Uden for Industriforeningens udstillingshal var der opløb, og tusinder af mennesker var samlet for i forventning og spænding at se, hvor mange af de raske motorister, der var i stand til at gennemføre det krævende løb i det meget vanskelige vinterføre. Stor var jubelen, da den første deltager, motorcyklisten Ingemann Petersen, på den danske motorcykel »Nimbus« kørte i mål som den første i løbet, ydermere uden strafpoints, virkelig en stor triumf for det danske motorcykelmærke i forbindelse med udstillingen.

Efterhånden som deltagerne ankom til mål, blev de i triumf ført over til den nærliggende »Søpavillon«, hvor de efter en højst tiltrængt renselsesproces blev placeret ved et veldækket frokostbord. Da sulten var stillet, foretog dir. Carl Hølzer præmieuddelingen efter resultatlisten, der så således ud:



Verdens hurtigste motorcyklist i 1925, Poul Anderson, USA, der deltog ved løbene på Glostrup-banen og opnåede en hastighed af 141 km/t.



Skrædermester Christensens Bugatti-racer er brudt sammen ved et automobilløb på Glostrup-banen 1925.

Harry Ingemann Petersen fik, som eneste motorcyklist, der var kommet ind pointsfri, Heimbürgers store, smukke vandrepræmie til ejendom. Andenpræmien fik Carl Mortensen, Harley m. sidevogn, 22 strafpoints, derefter kom Carl Rasmussen, Nimbus, med 35 points, og Henry Erlind, Harley, med 38 points.

I automobilklassen indkom Verhein, »Oldsmobile«, og Chr. Nielsen, »Ford«, pointsfri, og ved lodtrækningen om automobiludstillingens store sølvpokal blev Chr. Nielsen den heldige.

Nr. 3 blev Chr. Jensen, »Ford«, nr. 4 Aage Wagner, »Dodge«, og som nr. 5 kom hans broder Knud Wagner, der også kørte »Dodge«.

Efter præmieuddelingen blev løbets nr. 3, Chr. Jensen, hjertelig hyldet af forsamlingen, da man fik kendskab til, at han under løbet havde hjulpet Verhein med benzin, da han var kørt tør, og dermed selv sat chancerne for at køre pointsfri igennem overstyr.

Også »Dansk Motor Klub« arrangerede et udstillingsløb, der mere bar præg af at være et turistløb, idet starten foregik mange steder i landet og sluttede ved udstillingslokalet. Løbet trak forøvrigt mange besøgende til udstillingen fra hele landet og opfyldte dermed også sin mission.

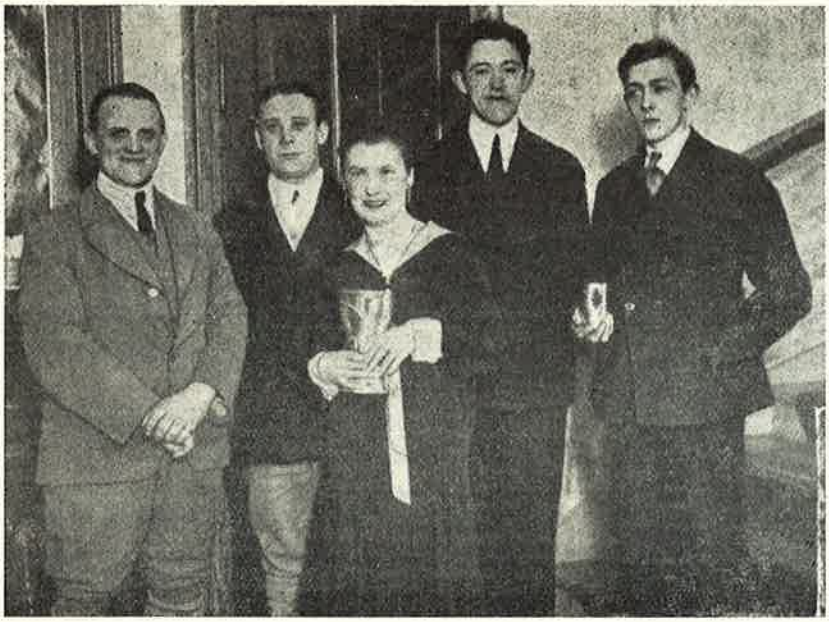
Vinder af løbet blev fabrikant Knud Danielsen, der startede fra Ålborg, og han fik af Ove Bendixen overrakt udstillingskomiteens store sølvpokal, men han forærede den omgående til løbets eneste kvindelige deltager, fru Signe Sandberg.

Datidens motorsportsreferater om løbene var ikke uden humor, hvilket vil kunne ses af følgende omtale, udstillingsløbet fik i motorsportsspalterne.

– Regn, tåge, sjask og søle kendetegner opløbspladsen foran udstillingshallen. Den lille klynge kontroller er i strålende humør. Ove Bendixen øver sig i at lave trutmund til sin frue, der deltager under sit pigenavn med en »Salmson«. Axel Ketner har solgt to BSA'er inde i udstillingen om formiddagen, og den »gamle« motorsportsmand Varme-Møller er altid i godt humør, når han bare hører bot-bot og tøf-tøf melodierne, og endelig er der den smilende Landrup, som har ikke mindre end 15 »Citroën'er« med i løbet.



Fru Sandberg alias fru Ove Bendixen i den lille, grønne »Salmson« sportsvogn, med hvilken hun gennemførte udstillingsløbet 1926.



Fru Sandberg omgivet af motorkammerater efter udstillingsløbet 1926.

– Så dukker endelig fortroppen frem med Knud Danielsen i sin gamle røde »Fiat« i spidsen. Han er startet kl. 5,00 om morgenen fra Ålborg og kommer ind pointsfri.

– Lad os tage ham først.

– Til lykke.

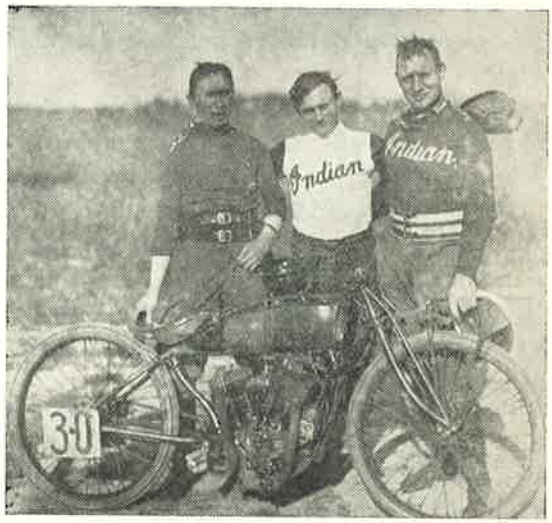
– Det var sgu ikke noget. En ganske almindelig skov- eller motionstur, om De vil.

–Nå-h, De er da den eneste, der er kommet ind pointsfri fra Ålborg. Hva' så med de andre.

– Tja, herregud, de kunne ikke holde de 38 km i gennemsnitsfart i timen, som skulle til, men det er der egentlig ikke noget at sige til. En anden ligger jo og rakker en to-tre hundrede kilometer omtrent hver dag på landevejen, så det skal nok gi' øvelse. Jeg kørte fra Ålborg til Snoghøj på ca. 3 timer. Det var jo tidligt om morgenen, ingen ting på vejene, så det gik jo stærkt. De andre brugte 5 timer. Hun kan jo også flytte sig, den gamle her. Knud stryger kælent henover den »Røde«.

– Kunne De ikke køre vognen lidt længere frem? Det er en Frederiksberg-betjent, – der kommer en »Lille«, som gerne skulle frem.

– Den »Lille« viser sig at være den grønne »Salmsonvogn«, og ud springer en regnfrakke. Da kraven bliver slået tilbage, og motorhuen kommer af, viser der sig et pur af lysegult, pageklippet hår, og vi ser, det er Ove Bendixens frue, den svenskfødte Signe Sandberg. Hun må være meget afholdt af sine sportskammerater, for hun bliver straks omringet af disse, som med hjertelige velkomstråb ønskede hende til lykke. Vi forsøgte et interview, – men dett blifvar säkert aldeles omöjligt – siger fruen. I dette øjeblik har nemlig Ove B. taget hende i besiddelse. Vi må derfor nøjes med at tage den lille, lækre »Salmson« i nærmere øjesyn. Hvor er den let og elegant, og



3 populære navne fra Glostrup-banen: Chr. Walther, Mr. Andersson og »Fidusen« Otto Hansen.



Fra starten af løbet Danmark–Tyskland rundt 19.–22. juni 1924. Starten, der gik pl. 6,00 morgen, foregik fra Dantes Plads i København, hvor man bl. a. vil genkende Høltzer, Chr. Schmidt, Axel Kchmidt, Ove Bendixen og Primgaard Nielsen.

knap et stænk findes på dens skinnende grønne karosseri. Dette sidste, opdager vi, skyldes de praktiske, drejelige skærme, som helt omfatter forhjulene. Vi falder i så dyb beundring over »Salmson'en«, at vi pludselig opdager, at vi er ladt alene tilbage. De brave DMK'er er forsvundet og tabt blandt de tusinder inde på udstillingen.

– Ja, den er rigtig pæn, siger en stemme bag os. Det er Chr. Schmidt, »Motor-Sports« populære formand.

– Hvad, har De været med?

– Ja, fra Glostrup! Det var ligegodt en tam affære – en sofatur! Mange af deltagerne blev helt flove, da der blev råbt hurra for dem inde ved Turistpavillonen.

– Er De i dårligt humør, Christian S.? spørger vi deltagende.

– Ja, det er jeg sgu egentlig talt. Jeg ærgrer mig over den affære med de unge motorryttere. Nu vil de ikke ha' Carl Hølzer til dommer mere. Vor sejrherre i udstillingens »Sjællandsløb« forleden, H. Ingemann Petersen, er utilfreds med, at han ikke fik både vandrepokalen og førstepræmien. Det kan han ikke ifølge vore love. Det er der præcedens for. Basta. Derfor finder jeg, at det er så gement, at de med skolemesteren i spidsen vælter sig over Carl. Han har alle dage været dansk motorsport en god mand, og han er ikke alene en god mand, men også en klog og dygtig mand. Vi ældre lytter gerne til hans råd med glæde, thi de har endnu aldrig slået fejl.

– Vi vil allesammen, Ove B. og jeg og – ja, hele flokken vil stå fast om Carl Hølzer i sluttet kreds.

– Chr. S. trækker med et snuptag kasketten helt ned i panden og løfter den ene fod, som vil han give en indbildt speeder fuld gas. Der skal noget til at få Chr. Schmidt ud af ligevægt – vi mindes endnu hans overlegne ro under »Motor-Sports« stormende generalforsamling, og uden at kende nærmere til de unge uerfarne motorkøreres berettigede eller ube-



Motormærke med motorcykelmotiv.

rettigede optræden, giver vi på forhånd Chr. S. medhold, hvad angår Carl Hølzer. Han er måske til tider lidt kort for hovedet, men hellere det end for megen snak og skolemesteri.

– Så driver vi langsomt over mod udstillingshallen for at slå tiden ihjel til kl. 21,00, på hvilket klokkeslet præmieuddelingen skal finde sted i »Søpavillonen«.

Den endelige resultatliste kom til at se således ud:

Ålborg–København – 5 deltagere:

Nr. 1: Knud Danielsen, København, Fiat, nr. 2: S. Fanøe, Vejgård, Pluto.

Odense–København – 2 deltagere:

Nr. 1: I. K. Petersen, Odense, Dodge-Brothers.

Korsør–København – 32 deltagere:

Nr. 1: Anker Ishøjer, Holbæk, Indian, nr. 2: H. Høj Mortensen, Nykøbing S., Ford, nr. 3: sekretær Kraft, København, Citroën, nr. 4: ingeniør A. Michelsen, København, Citroën.

Masnedsund–København – 15 deltagere:

Nr. 1: J. Christensen, København, Indian, nr. 2: Max Schreiner, København, Fiat, nr. 3: Edgar Christensen, Vordingborg, Chevrolet.

I vinterhalvåret 1926, nærmere bestemt den 1. marts, blev »Dansk Motor Sportsråd« stiftet som afslutning på en del forhandlinger, der var ført mellem repræsentanter for DMU og KDAK.

Ordningen på de motorsportslige forhold i Danmark var dermed endelig afsluttet og underskrevet.

Det nye nationale sportsreglement omfattede såvel automobiler som motorcykler. Landsdelsunionerne var herefter under ansvar over for Dansk Motor Sportsråd berettiget til at godkende propositioner og udstede licens for løb indenfor den pågældende landsdelsunion, medens konkurrencer, der vedrørte forhold udenfor den pågældende unions område, sorterede under Dansk Motor Sportsråd.

Konkurrencer ville derefter ikke kunne udskrives uden efter disse regler og var altså ulovlige, og kørere, der deltog i sådanne ulovlige konkurrencer, ville omgående blive udelukket fra andre motorsportskonkurrencer i landet.

Licens, der skulle omfatte løb i flere landsdelsunioners områder, skulle derefter udstedes gennem Dansk Motor Sportsråd.

I sportsreglementet var desuden optaget en del bestemmelser, der havde til hensigt at skabe de bedst mulige forhold for dansk motorsport og dens udøvere og således, at myndighederne, herunder politiet, altid kunne henholde sig til Dansk Motor Sportsråd i fremtiden.

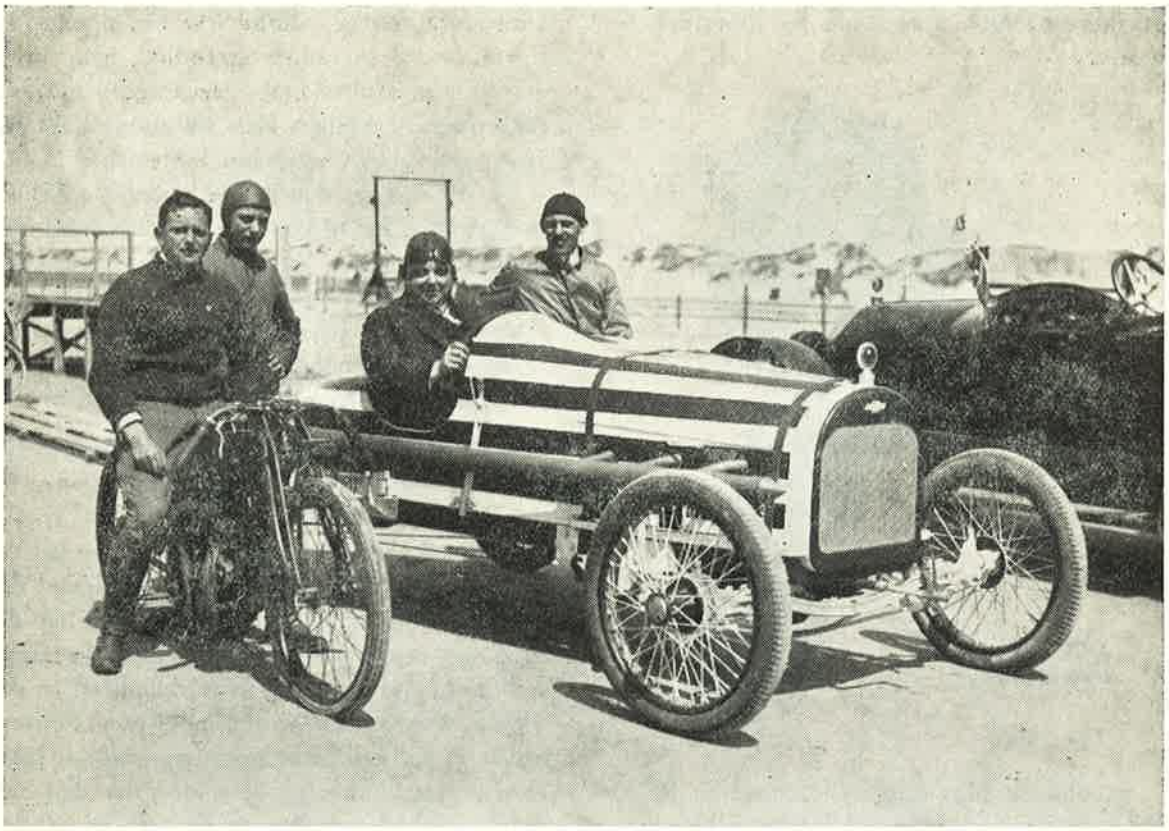
Det første Dansk Motor Sportsråd bestod af følgende medlemmer:

For KDAK: præsidenten H. K. H. Prins Axel, vicepræsidenten, rentier Axel Dahl og d'hrr. Andr. Hansen og generalsekretær, kaptajn Ipsen.

For DMU: præsidenten Ove Bendixen, d'hrr. Hoffmeyer, Alfr. O. Jørgensen, overinspektør Petersen og landsretssagfører Lassen-Landorph.



Motormærke med automobilmotiv.



Th. Helle-Broe, Indian, og Ove Bendixen med den zebrastribede Chevrolet, med hvilken han opnåede en hastighed på 112 km/t. ved Fanø-løbet 1923. Bag Ove Bendixen et af datidens store motorsportsnavne, når det drejede sig om de lange pålidelighedsløb på motorcykel, Einert Chorfitzen.

Det var ved »Nordisk Motorcykle Forbunds« kongres i København om vinteren 1926, at den hidtidige præsident for denne organisation, kaptajn Brambeck, Stockholm, trak sig tilbage, hvorefter Ove Bendixen blev valgt til at overtage posten. Kort tid efter valget rejste Ove Bendixen som repræsentant for de fire nordiske lande til FIM-kongres i Genève.

Repræsentantskabsmødet i DMU i foråret 1926, der blev afholdt den 11. april, blev meget bevæget, idet man både skulle tage stilling til lovforslagene om sammenslutning mellem KDAK og DMU, hvad angik Dansk Motor Sportsråd, og et lovforslag fra unionen om, at kun Motorbladet i fremtiden skulle være officiel organ for unionen, hvorimod bladet Jydsk Motor skulle fratages denne rettighed, grundet en henvendelse fra brancheforeningen om, at man ikke ønskede at annoncere i to blade.

Det første forslag gik glat igennem og blev vedtaget med stort flertal. Til at repræsentere DMU i Dansk Motor Sportsråd de kommende tre år valgtes: dir. Carl Hølzer, prokurist Hoffmeyer, laboratorieforstander Michelsen og præsidenten for DMU, grosserer Ove Bendixen.

Det andet forslag omhandlende medlemsblad blev derimod nedstemt, således at såvel Motorbladet som Jydsk Motor fortsatte som officielle organer for DMU.

Efter afslutningen af dette repræsentantskabsmøde i DMU 1926 kunne man virkelig tale om en reorganisering af unionen; der var nu blot en betydelig stor opgave tilbage, nemlig at skaffe penge i unionens kasse, der var tom. I dette arbejde blev der gjort en meget stor indsats af landsretssagfører Hvidberg, der organiserede oprettelse af en fond ved hjælp af et landsomfattende salg af et såkaldt motor-

mærke med hhv. automobil- og motorcykelmotiv.



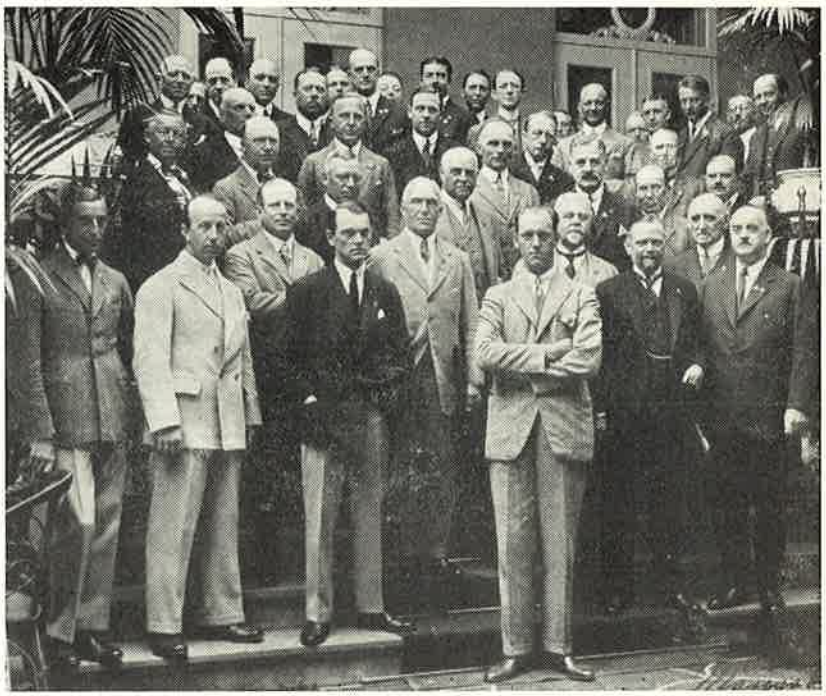
Malcolm Chambell, champion, Fanø.

Fanøløbene blev opgivet i sommeren 1926, ikke mindst fordi myndighederne stillede meget omfattende sikkerhedskrav, men også fordi tilmeldingerne kun omfattede 30 køretøjer, da anmeldelsesfristen udløb. Selv om dette tidligere år så populære strandløb igen blev aflyst, var tanken om fremtidige Fanø-løb ikke opgivet, hvilket blev udtalt af kaptajn Ipsen fra KDAK med stor bestemthed.

14.–15. juli var den jydske hovedstad Århus samlingssted for en stor nordisk automobil- og motorcykelkongres bestående af de fire nordiske landes motororganisationer. I den anledning fremsatte flere danske motororganisationsledere forskellige udtalelser inden kongressens åbning, hvoraf følgende skal gengives:

Med stor glæde efterkommer jeg opfordringen til at sige et par ord i anledning af den 5. nordiske motorkongres i Århus.

Der er for mig ingen tvivl om, at den række af kongresser, som efterhånden afholdes i de skandinaviske lande, er af meget stor betydning og rækkevidde for det motorkørende publikum og i høj grad medvirkende til, at de vilkår, hvorunder vi automobilister færdes, bliver så retfærdige og gode som muligt. Når man kaster blikket på de emner, der skal behandles på Århus-kongressen, er det straks indlysende, at en alsidig drøftelse af disse emner og de i forbindelse hermed stående spørgs-



Deltagerne i den nordiske automobilkongres i Århus 1926 fotograferet på hotel Royal. I forgrunden H. K. H. Prins Axel.

mål har interesse ikke blot for de motorkørende, men også for samfundet, og det kan ikke være andet, end at netop den omstændighed, at delegerede, ganske vist fra forskellige lande, men dog så nøje sammenknyttede lande som de fire skandinaviske stater, kommer sammen, må virke frugtbringende og inciterende.

At det er mig som århusianer en ganske særlig glæde, at kongressen for første gang, den afholdes udenfor hovedstaden, lægges i Århus, behøver jeg vist ikke at uddybe nærmere. Blot en ting som den, at der her gives os lejlighed til efter bedste evne at modtage de fremmede og søge at gøre disse opholdet så behageligt som muligt, indeholder, synes jeg, en sådan tillid, at det kun kan glæde og smigre os.

J. Sardemann.
I bestyrelsen for KDAK.

Når den 5. nordiske automobil- og motorcykelkongres i år afholdes i Jyllands hovedstad, ser jeg deri et fingerpeg om, at arrangørerne af kongressen ønsker understreget, at de står i snæver kontakt med provinsklubberne og derfor denne gang ikke har valgt landets hovedstad til kongressæde. De nordiske motorkongresser har efter min mening deres store betydning, ikke alene ved, at forskellige forhold af aktuel interesse bliver drøftet – i år står jo på programmet så aktuelle ting som spørgsmålet om blændende lanterner, spørgsmålet om føreruddannelsen og om rutebilerne for blot at nævne de danske foredragsholdere – men også derved, at de forskellige organisationsmennesker kommer sammen og udveksler deres meninger og knytter faste personlige venskabsbånd, som senere bevirker, at alle forhandlinger de nordiske lande imellem foregår under helt andre former, end de ville gøre,



Fra præmieuddelingen efter det første Breslau-løb 23 juni 1924. I første række i midten vil man finde den tyske præsident Vieregg. Bagved ses løbets vinder, Bertram Rasmussen med sine mange pokaler.

hvis man ikke havde intimere, pensonligt venskab.

Jeg mener også, at det er af betydning at se repræsentanterne for de nordiske motorcykelorganisationer ved disse kongresser. Motorcyklismens interesser falder ganske nøje sammen med automobilismens, og derfor har det sin store betydning, at lederne af disse organisationer nøje følger med i det nordiske samarbejde. Når hertil yderligere kommer, at fremragende embedsmænd og eksperter deltager i kongressen – ikke alene som tilhørere, men også som foredragsholdere – så anser jeg det for givet, at de nordiske motorkongresser har deres store betydning for det interskandinaviske motorsamkvem og motorturisme.

Ove Bendixen,
præsident for DMU.

I anledning af, at Jylland har fået tildelt den ære at have de fire skandinaviske landes kongresmedlemmer som gæster ved 5. nordiske automobil- og motorcykelkongres, føler jeg trang til på Jydsk Motor Unions vegne at byde såvel de udenlandske som de danske kongresdeltagere hjertelig velkommen til den jydske jord.

Er der noget felt, hvor det internationale samarbejde er ikke alene berettiget, men ligefrem påkrævet, da gælder dette i særlig høj grad for motorsagens vedkommende, – og dette ikke mindst fordi der i alle lande i større eller mindre omfang vist har været de samme, af bagstræb optårnede vanskeligheder at overvinde.

Det må derfor hos alle motorinteresserede vække udelt tilfredshed, at de fire nordiske lande ved de gennem tiderne afholdte kongresser og på anden måde er trådt i intimt samarbejde til motorsagens fremme.

Jydsk Motor Union ønsker 5. nordiske kongres' deltagere gavn og glæde af de to dages samvær i Århus og derigennem yderligere bestyrkelse af de nordiske landes samarbejde.

Lassen Landorph,
formand for Jydsk Motor Union.

Århus by har de senere år kunnet glæde sig over, at et stedse større antal af foreninger, erhvervsorganisationer o. l. afholder deres delegeretmøder og kongresser her. Det er indlysende, at sådanne møder, der ofte besøges af mange delegerede, er af stor betydning for byen, og de omfattes da også af interesse af borgerne, der glæder sig over ethvert besøg, som deres by bliver beæret med.

Byen har nu fornøjelsen påny at modtage et større besøg, idet de nordiske landes motororganisationer afholder kongres her. Betydende mænd fra Finland, Norge og Sverige kommer til stede for sammen med ansete danske at drøfte spørgsmål af interesse for motorismen i Norden.

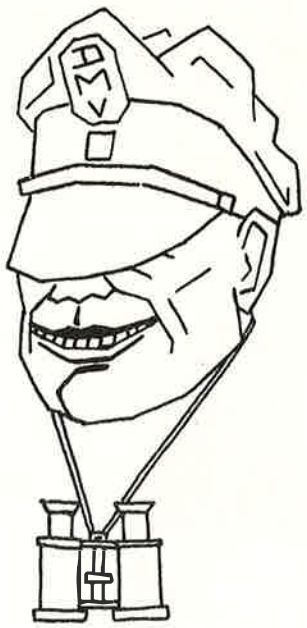
At denne kongres vil blive omfattet med særlig interesse af vor bys motorkørende borgere, er selvsagt, men også ikke motorkørende borgere vil skænke den opmærksomhed. Det alene, at også motorfolk har forståelse af samarbejdets betydning for de nordiske folk, er opmærksomhed værd. Når dertil kommer, at



N. K. Nielsen, Randers, er klar til start med sin store Nash-racervogn ved strandløb i Løkken.



Hvorledes forskellige karikaturtegnere forestillede sig, at nogle af deltagerne i 5. nordiske automobil- og motorcykelkongres i virkeligheden så ud.
Øverste række fra venstre: Dir. Emil Salmson, dir. S. Kyhl, kapt. E. Bernstrøm og ing. Frølich.
Midterste række fra venstre: Kapt. A. Norlander, oberst Carstensen og kapt. E. J. Ipsen.
Nederste række fra venstre: Fabrikejer Schou, Fritz Egnell og rentier Axel Dahl.



Præsidenten for den tyske motorunion, Ortur Vieregg, i karikaturtegnerens streg 1924.

kongressen vil fremme kendskabet til vor by, er borgernes interesse på forhånd givet.

Som borger og medlem af den herværende motorklub skal jeg tillade mig at byde d'herrer motorister velkommen. Det er mit ønske, at De må befinde Dem vel i vor by, og at det indtryk, De får af by og borger, må være et sådant, at vi tør håbe, når lejlighed gives, at se Dem igen.

N. Jensen Jørgensen,
formand for Århus Motor Klub.

Kongressen, der blev en stor succes, blev af deltagerne betegnet som et syn ind i fremtidens land, hvor motoren og motorfærdslen ville give landevejene en renæssance og tvinge samfundet til at lade udviklingen dreje ind i andre baner også retsmæssigt.

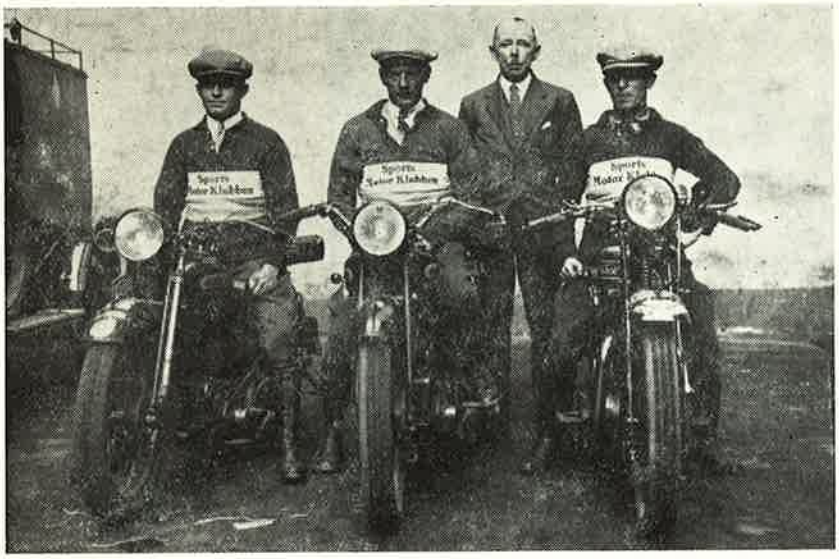
I 1926 var der igen stor uro om DMU's mesterskabsløb, idet alle de københavnske motorkørere, der var medlem af organisationen, eller, som den også kaldte sig, klubben »Dansk Motorsport«, nægtede at deltage i løbet, fordi man havde indført hemmelige tidskontroller på den ca. 1600 km lange rute for at kontrollere, at gennemsnitsfarten 36 km om dagen og 28 km om natten blev overholdt.

Det var Carl Hølzer, der havde tilrettelagt løbet, og det var i særdeleshed hans person i forbindelse med tilrettelægningen af løbet, man igen var ude efter.

DMU gjorde imidlertid det eneste kloge,



En Indian-racer efter at have været i konflikt med hegnet på Glostrup-banen.



Motorcyklefodboldholdet »De røde djævle«: Sønderup, Nørgaard og Ib Krøyer Christensen.

man gennemførte løbet uden deltagelse af kørerne fra »Dansk-Motorsport«, selv om nogle af de største navne fandtes blandt disse.

Automobilklassen blev vundet af Knud Danielsen, Fiat, holdmesterskabet for motorcyklister af Randersholdet, der bestod af J. M. Valgaard, N. M. N. Birk og Viggo Bjerregaard, alle BSA. Individuel vinder af motorcykelklassen og mesterskabstitlen blev Viggo Bjerregaard, Randers.

Da det særlig var de unge motorkørere fra »Dansk-Motorsport«, der ikke var med i mesterskabsløbet, stod følgende morsomme artikel at læse i Motorbladet efter løbet.

LA' FAR KOMME TIL

Vi ved ikke, om det er blevet sagt af de to vindere af DMU's mesterskabsløb, enten da de begyndte på de næsten 1600 km, eller da de matematiske proffessorer ved Københavns hæderkronede universitet var blevet færdige med udregningen af resultatet. Men de kunne have sagt det, begge med ret, de »ældres« ret.

Antagelig vil begge d'herrer protestere. Knud ville sige: »Nej, ve' du va', det æ krafteme den stiveste endnu! Er jeg gammel, »ældre«? – og Viggo Bjerregaard vil på een eller anden måde demonstrere noget, der ganske gør betegnelsen »ældre« til skamme.

Og dog er de begge to ældre – nemlig som motorsportsmænd. – Det var jo nemlig omkring de tider, da dronning Margrethe sad og spandt disse hersens nordiske »Strenge tre« – det var dengang en betegnelse i lighed med tre stjerner, omend på lidt forskellig område. Men det var altså dengang omtrent, måske lidt senere, at både Knud og Viggo vandt sig de motorsportslige ridderspor.

For Knuds vedkommende fortaber det sig i hvert fald i den grå oldtid, hvornår han begyndte at binde den kæde af sejre, der nu smykker hans navn. Kun ved vi, at han i mange år har været en gammel dreng med musik i indenfor den danske motorsport. Aldrig bange for en tørn, aldrig bange for at sige sin mening. Vi husker jo nok Berlin-løbet – ja, og mange andre sejre.



En racervogn, model 1923, klar til start ved et af datidens mange strandløb.



E. Bruun Larsen, Odense, og Chorfitzen hjemme efter Skagens-løbet 1926.

Viggo »lissedan«, knap så gammel. –

Planen til de to blev jo udkastet på lidt forskellig tid. Men vi husker allesammen Viggos Pariser-fart, fin tur, fin præstation. Siden er Viggo Bjerregaard gået mere og mere over til motorcyklerne. Her skal kun nævnes, at han to gange har vundet »Det jydske grand prix« foruden mange andre store løb, og havde maskinen ikke brændt for ham for to år siden, så havde måske danmarksmesterpokalen været vundet for anden gang i træk af Bjerregaard, og så havde den været ejendom.

Begge de to er, foruden at være gode sportsmænd, gode kammerater, og at Bjerregaard har det på myndig måde, har måske ikke den mindste skyld, at BSA-holdet fra Randers vandt så pæn en sejr. – Denne jydske sejr er alle jyder glade for, og den kan sikkert få den største betydning både på den ene og den anden måde.

Tak for dåden!

Forøvrigt blev der kort tid før mesterskabsløbet 1926 af justitsministeriet på foranledning af den af alle motorsportsmænd hadede justitsministersagkyndige hr. Falck udsendt et cirkulære til samtlige politimestre, hvori man meddelte, at der for fremtiden ikke måtte afholdes 24 timers-løb, uden at der var indlagt mindst 8 timers hvil for kørerne. Mesterskabsløbet, der var bevilget inden cirkulærets udsendelse, blev dog fritaget for denne bestemmelse.

Grunden til, at justitsministerens sagkyndige har Falck var hadet af motorsportsfolket, var, at disse mente, han var ganske blottet for indsigt i, hvad der foregik ved motorløbene, forøvrigt var det hans udarbejdelse af sikkerhedsbestemmelser for strandløb efter ulykken på Fanø, der gjorde ham særlig upopulær i motorsportskredse.

Også i internationale konkurrencer deltog danske motorkørere i 1926, idet Danmark var repræsenteret ved Otto Hansen, Indian, og Hornung, Chater-Lea, ved det store, tyske Avus-løb, og ved Korktrækkerløbet i Norge deltod Sven Holm, Indian, Topp, Harley, Hornung, Chater-Lea, og Viggo Bjerregaard,



Fra Ryttergården på Løkken strand.



Et tiltrængt hvil under et stort pålidelighedsløb, fra venstre: Niels Smed, Randers, Lundstrøm og frue og «Jens Vejmand« på Indian.

BSA. Til at køre nationskonkurrence for Danmark var udtaget Ib Krøyer Christensen, Super-X, Primgaard Nielsen, Harley, og Topp, Harley, det var det såkaldte nordiske mesterskab, konkurrencen gjaldt, idet både Norge, Sverige og Finland også deltog med 3-mands hold.

Det danske resultat blev imidlertid ikke strålende, idet holdet endte på sidstepladsen. Sverige gik af med sejren ved E. Westerberg, Harley, F. Malmberg, SOK, og I. Berglund, AJS.

Forøvrigt var det i dette løb, den danske kører Knud Hornung væltede og brækkede et ben.

1926 var, som man vil se, et begivenhedsrigt år og må betragtes som det år, hvor dansk motorsportsorganisation blev reorganiseret efter i nogle år at have været på retur. Rent økonomisk sluttede året fint, idet salget af motormærkerne havde stor succes og gav penge i den tomme kasse.

Glostrupbanen var det gået helt tilbage for i 1925, sa man lå helt stille derude i året 1926.



Motorrevyer blev der afholdt mange af i tyvernes motorklubber. Her ses en slutscene fra en af revyerne i Dansk Motor Klub.



Indian-klubben i Odense afholdt 1927 stor fastelavnsfest med præsentationskørsel gennem byen.

1927.

Dette år begyndte med, at Dansk Motor Sportsråd tog konsekvensen af de alt for mange løb, der blev afholdt i landet, og besluttede, at hver klub kun kunne få tildelt eet åbent løb i den kommende sæson. De lukkede løb skulle køres som udtagelsesløb til landsdelsløbene for igen fra disse løb at udtage deltagerne til løbet om det danske mesterskab, således at man var sikker på, kun kvalificerede kørere kom til at deltage i dette meget krævende løb.

Repræsentantskabsmødet i DMU om foråret 1927 formede sig som et godt og sagligt møde, der viste interesse for de opgaver, der skulle løses i den kommende tid, der var dog til afslutning på mødet et ret skarpt replikskifte mellem formanden for »Dansk Motorsport«, hr. Premer og præsidenten for unionen, Ove Bendixen, idet hr. Premer udtalte, at der ikke blev fred inden for dansk motorsport, inden præsidenten trak sig tilbage og lod en anden overtage posten. Denne udtalelse blev dog meget kraftigt imødegået af bl. a. den jydske repræsentant Lassen-Landorph, der udtalte, at man vanskeligt ville kunne finde en mand, der havde tid, råd og lyst og lejlighed til at gøre det arbejde for DMU, som den daværende præsident udrettede.

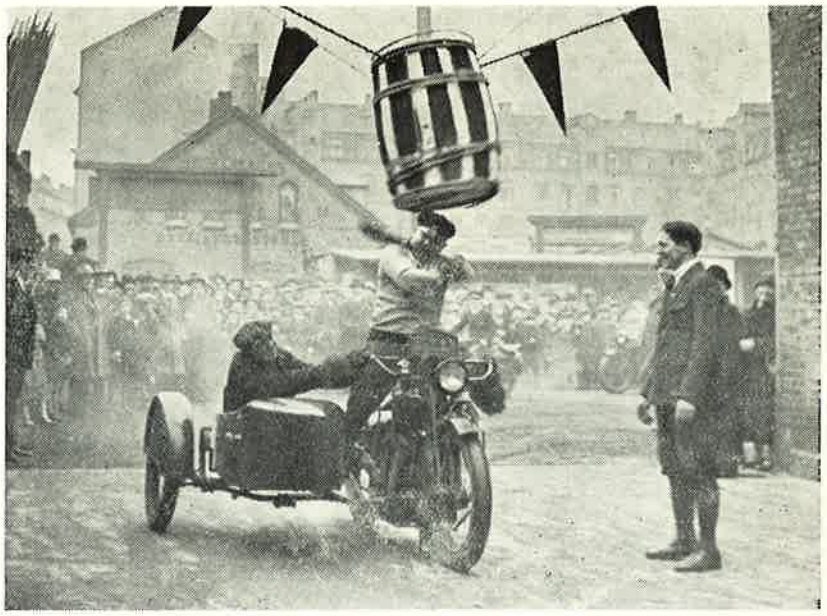
Kongres i Nordisk Motorcykel Forbund og FIM blev også afholdt i vinteren 1927 i hhv. Göteborg og Milano, og begge steder var Danmark og DMU repræsenteret ved præsidenten, O. Bendixen.

På FIM-kongressen i Milano fastsattes næste samlingssted til at være i København.

Jydsk Motor Union afholdt i maj måned



Carlo Pedersen, København, modtages ved hjemkomsten fra det engelske 6-dages løb 1927. Valgaard, Randers, og Karl Kruuse, Odense, deltog også i dette løb, og de tre danskere dannede et nationshold, der placerede sig som nr. 2.



Tøndeslagning ved Indian-klubbens fastelavnsfest 1927.

1927 et ekstraordinært repræsentantskabsmøde, hvor det blev vedtaget at ændre unionens love, således at unionen i fremtiden skulle være åben for direkte medlemmer, og der ansattes en lønnet forretningsfører. Forslaget om at åbne unionen for direkte medlemmer mødte stor modstand fra Ålborg- og Århus Motor Klub, men de besad ikke stemmer nok til at forkaste forslaget, der var foranlediget af unionens formand, Lassen-Landorph. Præsidenten for DMU havde inden dette jydske repræsentantskabsmøde også advaret meget mod forslagets gennemførelse.

I 1927 var der igen stor uro i motorsportskredse i forbindelse med afholdelse af danmarksmesterskabsløbet.

Parolen var: bort med direktør Hølzer.

Bølgerne gik altså stadig højt, i Motortidende meddeltes, at den mest energiske motorklub eller motororganisation for kørerne, »Dansk Motor Sport«, havde stillet sig i kraftig opposition til Danmarks Motor Union, og på et møde, klubben afholdt, blev der udsendt en meddelelse til pressen, hvori det hed, at »Dansk Motor Sport« (sammenslutning af aktive motorsportsmænd) havde vedtaget at henstille til foreningens medlemmer ikke at køre Danmarks Motor Unions mesterskabsløb, med mindre hr. Carl Hølzer trak sig tilbage fra løbets arrangering, og at løbet i stedet blev kørt under formændene for landsdelsunionernes sportsudvalg.

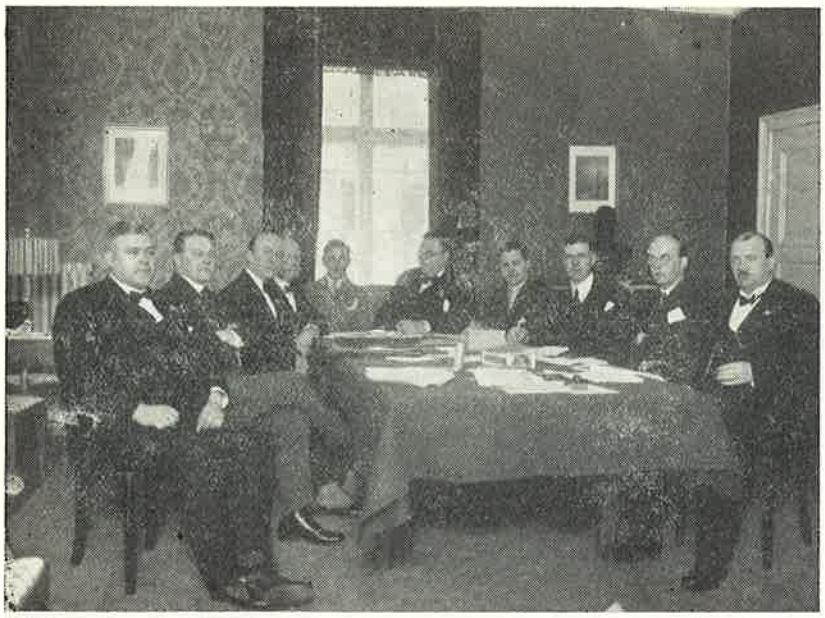
Samtidig havde man anmodet de forskellige motorklubber landet over om at indsende deltagerhold til de pågældende landsdelsunioner, der derefter skulle overgive anmeldelserne til Danmarks Motor Unions sportsudvalg med den klausul, at deltagelse kun ville ske under forudsætning af, at hr. Carl Hølzer trak sig tilbage.

»Dansk Motor Sports« medlemmer ønskede med andre ord hr. Carl Hølzers hoved på et fad.

Til dette ultimatum fra »Dansk Motor Sport« udtalte Carl Hølzer, at han gerne ville indrømme, at det sidste års mesterskabsløb ikke havde været tilfredsstillende. Det nu udsendte ultimatum gælder imidlertid heller ikke propositionerne for det kommende mesterskabsløb, men det er min person, oppositionen er ude efter.

På en forespørgsel til Carl Hølzer, hvorfor han mente, at det var hans person, man var ude efter, kunne han ikke give noget svar, men oplyste, at problemerne muligvis ville blive løst i et kommende møde i DMU's bestyrelse.

Mødet i DMU blev afholdt, og Hølzer forblev på sin post som formand for unionens



Deltagerne i NMF-kongressen 1927. Fra venstre: Axel Andersson, Arvid Hellberg, Sverre Strand (Norge), Lauritz Larsen (Norge), Harry Burnett, Ove Bendixen (præsident), E. F. Sildorff (Danmark), L. Timgren (Finland), Nils Stille og Jos. Mittelton. Kongressen blev afholdt i Göteborg den 27. marts.

sportsudvalg, og danmarksmesterskabsløbet blev afviklet til stor tilfredshed for de 25 deltagende kørere.

Årets eneste planlagte hastighedsløb, »Knudshovedløbet«, der skulle arrangeres af »Fyns Motor Sport«, blev i sidste øjeblik aflyst, da man mente, der var for få anmeldelser i vognklassen.

Skuffelsen var stor hos mange motorcykelimportører og motorkørere over denne aflysning, da mange af importørerne havde indkøbt special-racere til dette løb, således havde grosserer Hedetoft fra firmaet Excelsior og Henderson Motor Co. hjemtaget ikke mindre end 7 racermaskiner, bl. a. en »New-Hudson« racer til Carl Topp og en »Henderson« til Lundstrøm.

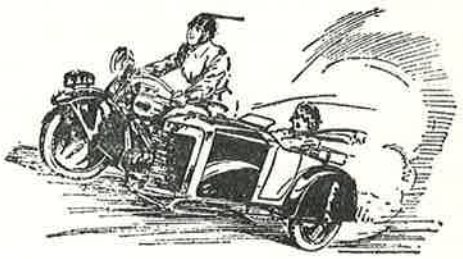
I august måned, fra den 15. til den 20., var Danmark repræsenteret af et tremandshold ved det engelske internationale seksdagesløb. Holdet bestod af M. Valgaard, Randers, Carl Kruse, Odense, og Carlo Petersen, København, og var udtaget af Dansk Motor Sportsråd.

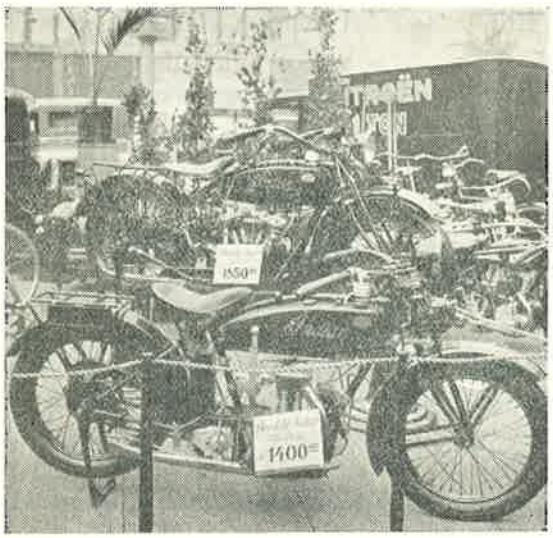
Alle økonomiske udgifter for holdet blev betalt af præsidenten for Danmarks Motor Union, Ove Bendixens egen pung, og maskinerne blev leveret af »Rudge Whitworth Motorcycle Ltd.«. Coventry, England.

Det danske hold klarede sig over al forventning, idet det hjemførte 3 guldmedaljer og en anden plads i nationskonkurrencen. Der deltog hold fra i alt 9 nationer.

Året 1927 sluttede med rolige og saglige repræsentantskabsmøder i de forskellige motorunioner og med en stormende generalforsamling i »Dansk Motor Klub«, hvor hele bestyrelsen havde nedlagt mandaterne, men inden generalforsamlingen sluttede, var de alle valgt med akklamation. Bestyrelsen bestod af følgende navne: Ove Bendixen, Knud Danielsen, Hølzer, Levring, Kettner og Bertram-Rasmussen.

Det sidste motorsportsarrangement i 1927, som danske kørere deltog i, var det svenske »Novemberkåsan«.





Fra udstillingshallen under den store automobil- og motorcykeludstilling i København 1923. Bemærk de daværende priser på motorcykler.

1928

Året startede med en opsigtsvækkende nyordning indenfor motorsporten, idet Danmarks Motor Sportsråd fik eneret på at godkende motorløb i Danmark. Justitsministeriet udsendte meddelelse til landets politimestre, at disse kun måtte tillade fremtidige motorløb, såfremt disse først var godkendt af Dansk Motor Sportsråd, dog kunne dette råd, som det også skete, tillade de 4 landsdelsunioner bemyndigelse til at godkende løb inden for unionens eget område, hvilket man meddelte justitsministeriet. Løb arrangeret af klubber uden for DMU var dermed blevet forpurret i fremtiden.

Den traditionelle årlige motorcykel- og automobiludstilling i København udeblev heller ikke i 1928, den blev afholdt fra den 23. februar til den 1. marts og blev igen en stor succes.

Vinteren 1928 var iøvrigt de store motorkongressers tid, der blev afholdt både FIM- og Nordisk Motorcykle Forbunds kongres i København dette år.

I Nordisk Motorcykle Forbunds kongres, der afholdtes den 15. april, dagen efter at DMU havde afholdt repræsentantskabsmøde og KDAK landsmøde, var den egentlige optakt til den store FIM-kongres eller rettere FICM-kongres„ for organisationens navn var dengang »Federation Internationale des Clubs Motocyclistes« og altså endnu ikke ændret til navnet af i dag »Federation Internationale Motocycliste«.

Repræsentantskabsmødet i DMU bestod faktisk kun af formandens beretning, da der jo forestod store opgaver og forhandlinger i de kommende dages internationale kongresser. Der skete dog det på repræsentantskabsmødet af sportslig betydning, at man udtog 3-mandsholdet til årets engelske 6-dages løb. Det danske hold kom til at bestå af Carlo Petersen, København, Valgaard, Randers, og Karl Kruse, Odense, de samme, som havde opnået så fine resultater året i forvejen ved samme løb. Holdet til det svenske New-Depature-løb blev også udtaget og kom til at bestå af følgende kørere: Ingemann-Petersen, København, Sønderup, København, Carlo Petersen, København, og Alfred Hansen (Skolelæreren), København.

Ved kongressen i Nordisk Motorcykle Forbund genvalgtes Ove Bendixen til præsident.

FIM-kongressen, der blev afholdt den 16. og 17. april på Paladshotellet i København, blev åbnet af DMU's præsident kl. 10,00 formiddag den 16. Møderne den første dag opto-



Repræsentanterne ved Nordisk Motorcykle Forbund's kongres i København 1928.



Tre præsidenter ved den store internationale FIM-kongres i København 1928: Bocanossa, Bendixen og Nothomb.

ges af Commission Sportive og blev ledet af den belgiske baron Northomb, medens den næste dag blev helliget mere almene forhold i forbindelse med den internationale motorcyklisme. Inden afslutningen af kongressen var dens deltagere gæster ved en lunch, som DMU sammen med landsdelsunionerne gav til ære for kongresdeltagerne.

Præsidenten for FIM, grev Banacossa, afsluttede kongressen med en festtale og en tak til DMU og KDAK for den gæstfrihed, de to danske motororganisationer havde udvist.

Inden kongresdeltagerne rejste til alle egne af Europa, samledes man til en afsluttende banket på »Skydebanen«.

Fra de lokale motorunioners repræsentantskabsmøder indløb der også nyheder: således fik SMU ny præsident, idet hr. Michelsen afløstes af Søren Levring, der var en kendt person inden for motorsporten, bl. a. fra Glostrupbanens store dage. Det var ikke nogen let opgave, Søren Levring gik ind til, SMU havde jo allerede i sin korte levetid slidt to formænd op, nemlig Hoffmeyer og nu til sidst Michelsen.

1. juni havde Fyns Motor Union afholdt repræsentantskabsmøde i Odense, og her foreslog de fynske klubber, at unionen påtog sig ledelsen af et stort pålidelighedsløb den 14. og 15. juli. Løbet blev vedtaget og stærkt anbefalet bl. a. af formanden for Fåborg Motor Klub, Jacob Hansen.

Som dommere for løbet valgte man grosserer Rosenlund, Odense, fabrikant Bynger, Svendborg, og snedkermester Nielsen, Fåborg.

Som overdommer ville man så invitere DMU's præsident.

Jydsk Motor Union afholdt også repræsen-



Fra Dansk Motor Klubs skovtur i 1924.



Eva Aspriet og Morian i hård konkurrence på dirt-track banen ved **Roskildevejen,** *1928.*

tantskabsmøde på samme tid, og her var det særligt problemerne med direkte medlemmers optagelse i unionen, der optog sindene stærkt.

I sommerens løb var der rivende fremgang for dansk motorsport, der blev kørt mange store løb foruden mesterskabsløbet, ligesom man igen fik åbnet ude på Glostrupbanen.

Og endelig ikke at forglemme i 1928: dirt-trackløbene, som for første gang blev lanceret her i landet.

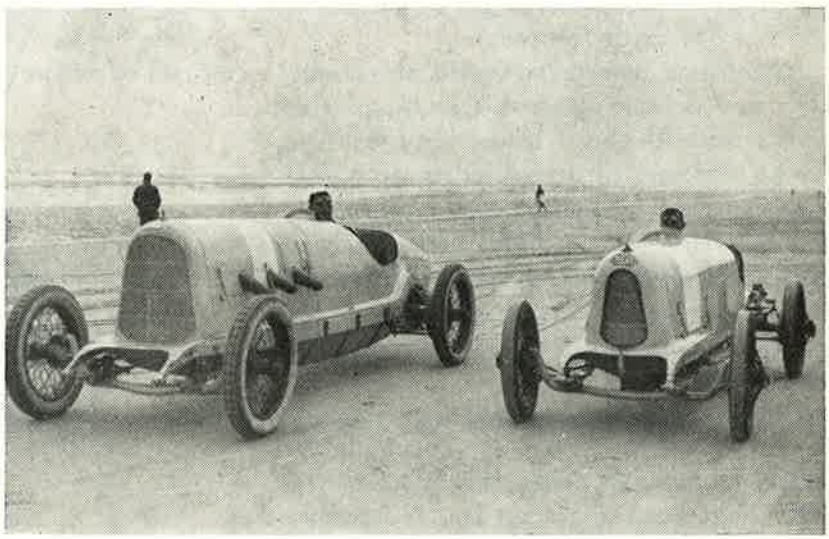
En stor arbejdsstyrke havde det sidste år været beskæftiget med at anlægge en hundevæddeløbsbane ude ved Roskilde landevej. Anlægget var klar til indvielse den 15. oktober, på hvilken dato indvielsen skulle finde sted, blot ikke med hundevæddeløb, men med dirt-track (snavset bane) bestående af motorcykelvæddeløb på blød bane.

En såkaldt dirt-track-komité bestående af grosserer Ove Bendixen, Knud Danielsen, direktør Hølzer, direktør Langkjær og englænderen Georg Lockmann var dannet til at varetage motorløbene, og en Greyhounds-komité ville senere blive dannet til at varetage hundevæddeløbene på banen.

Baneanlægget, der var meget kostbart med bl. a. elektrisk belysning, skulle i fremtiden hele året anvendes til dirt-track også om aftenen, og om sommeren skulle der afholdes hundevæddeløb efter elektrisk hare.

Initiativtagerne til dirt-trackbanen ved Roskildevejen var direktør Langkjær og greve Siegfred Raben, der havde studeret denne nye form for motorsport, der havde stor succes i England, hvortil den var kommet fra Australien, der var dirt-track'ens hjemland.

Til indvielsen af banen havde man hjemskrevet 8 engelske dirt-track-kørere, da de danske motorkørere først skulle have lært



2 Stoewer racervogne er klar til start på Fanø strand 1923.



5 af de gamle kæmper, fra venstre: Chr. Petersen, Henderson, Ingeman-Petersen, Nimbus, Alf. Hansen, H.D., Max Schreiner, Fiat, og H. Bording, Bugatti.

denne specielle form for sporten, inden der kunne blive tale om virkelig konkurrence; der skulle nemlig være totalisator på banen.

Man kan roligt slå fast, at dirt-track'ens indførelse i Danmark 1928 gav dansk motorsport en uvurderlig fornyelse.

Vinteren og motorrevyernes tid var nu inde. Det var i tyverne blevet skik og brug, at de største motorklubber i landet benyttede den mørke vintertid til at indstudere og opføre morsomme revyer omhandlende sæsonens øvrige oplevelser, bl. a. opførte Indian-klubben mange uforglemmelige revyer med så at sige et hip til alle kendte danske motorsportsnavne, der havde gjort sig bemærket på den ene eller anden måde i årets løb.

Grundet behandling af mange protester ved danmarksmesterskabsløbet blev præmieuddelingen fra dette løb 1928's sidste motorsportsbegivenhed. Festen afholdtes den 17. december i KDAK's lokaler i København. Førstepræmierne blev uddelt til de seks ryttere, der var kørt pointsfri igennem. Disse præmietagere var Niels Smed, Randers, Chr. Hansen, Randers, Bruun Rasmussen, København, Fogtmann, København, Ejnar Knudsen, København, og Schou, Slagelse.





Sports Motor Klubben, København, holdt de aktive kørere i form ved at deltage i fodboldkampe. Her ses klubholdet med formanden »Skolelærcren« i midten. Holdet gik under navnet »De røde djævle«.

1929.

1929 begyndte med, at en meget hård vinter satte ind med hård frost og megen sne, således at aktiviteten inden for motorsporten ikke var stor i de første måneder af året med undtagelse af et stort hastighedsløb på isbane; det blev afviklet på Roskilde fjord af en motorsportskomité i samarbejde med dagbladet »Dagens Nyheder« i København.

Hvorledes var nu førende motorsportsledercs syn på den forestående motorsportssæson ved nytårsskiftet?

Præsidenten for DMU, Ove Bendixen, udtalte:

– 1929 bliver efter alle solemærker at dømme et rigtigt motorsportsår, ikke alene her i landet, men også i udlandet.

– Den internationale motorcykle-union afholder således i år sit 25-års jubilæum, og den begivenhed skal naturligvis fejres, bl. a. bliver der udskrevet et stort seks dages pålidelighedsløb gennem fem stater: Tyskland, Østrig, Italien, Frankrig og Schweiz, hvor opløbet finder sted.

Senere på året skal federationens grand-prix køres i forbindelse med en stor udstilling i Barcelona, hvor også Danmark deltager. Ved samme lejlighed afholdes den årlige kongres samme sted.

– Om begivenhederne herhjemme, der naturligvis interesserer mest, tror jeg, at der allerede kan siges, at de uden tvivl vil medføre en meget stor dansk motorsportssæson i år.

– Der vil i det kommende år af de forskellige klubber i hele landet blive afholdt et utal af mindre, lokale pålidelighedsløb, iøvrigt håber jeg, at amatørsporten atter må gå en renæssance i møde. Den stilling, fabrikerne og forhandlerne har indtaget over for de professionelle kørere, tager jo blandt andet også sigte på at føre udviklingen i den retning.

– Af store landsomfattende pålidelighedsløb vil der blive kørt mesterskabsløb og Dunlop-løb.

– Hvad angår den nye dirt-tracksport vil jeg gerne pointere, at dirt-track og unionsspørgsmålene ikke har det mindste med hinanden at gøre. Jeg har altid set sådan på det, at dirt-track er forretning – intet andet, men derfor er det alligevel en glimrende sport, som uden tvivl har en mægtig fremtid for sig. Der bliver således nok tale om ca. 60 løbedage i den kommende sæson, og der lægges ud allerede i marts måned.

– Interessen for denne sport breder sig nu med lynets hast, og der er nu bygget baner i Tyskland og Holland. Svenskerne og finnerne begynder også, så det vil ikke blive svært at finde egnede kørere i fremtiden.

– Hvad angår de nye dirt-trackmaskiner, så har de fleste motorcykelfabriker, nu da de har set interessen for sporten, påbegyndt byg-



Poul Holm, Ib Krøjer Christensen og Kaj Otting er kommet i mål efter et stort pålidelighedsløb.

ning af specialmaskiner netop beregnet på dirt-track. Personligt tror jeg, at de eencylindrede modeller – og det være sagt uden hensyn til, at jeg selv i min forretning forhandler en maskine af den type – i det lange løb vil vise sig bedst egnet til dirt-trackbanen. Disse maskiner er, når de kommer i gang, lige så hurtige som de tocylindrede, og de gør ikke kørerne så mange knuder. –

Fabrikant Peters, »Motor Sports Klubben«, udtalte ved nytårsskiftet:

– Vi vil igen i år lægge vægt på at populariserе motorsporten. Et udslag af dette er, at de lange løb, der strækker sig over flere dage, bliver færre, medens vi særlig vil lægge vægt på de korte løb. Vi vil have fat i amatørerne. I denne forbindelse vil jeg gerne have lov at sige, at de rigtige professionelle køreres tal ikke mere er ret stort. Forhandlernes udsendte bandstråle til de professionelle får derfor ikke stor betydning.

– Udadtil håber vi at kunne fortsætte og uddybe samarbejdet med svenskerne, som begyndte så godt i fjor. Formentlig lykkes det os lidt efter lidt at få svenske kørere til også at deltage i danske løb.

– Selv om der vil blive tale om mange små løb i den kommende sæson, må vi heller ikke glemme det store Dunlop-løb, der skal arrangeres af »Sports Motor Klubben« og køres som tredages-løb. Pokalerne i dette løb, der er udsat som vandrepokaler af fabriken Dunlop, er meget kostbare, og der udleveres efter hvert Dunlopløb miniature-pokaler til vinderne.

– Som sagt vil Dunlop-løbet komme til at strække sig over tre dage, og der startes st. bededag, og en stor del af etaperne kommer til at ligge i Jylland. Her får kørerne natten mellem fredag og lørdag et langt hvil i Århus, hvorpå der atter køres mod syd til København, hvor opløbet finder sted om søndagen.

– Et andet stort løb i år bliver vinterløbet, der som førstepræmie har en ny AJS-motorcykel.

Direktøren for dirt-trackbanen, hr. Langkjær, udtalte:

– Vi håber, at det i det kommende år kan lykkes os at give København en række virkelig flotte dirt-trackstævner. Løbene i efteråret var jo kun en lille forsøgsvis optakt, som heldigvis gjorde lykke. Når foråret kommer, og vejret bliver godt, bliver forholdene alligevel anderledes, og jeg håber, at vi i sæsonens løb kan præsentere alle udlandets mest fremragende stars, »crack-stars« og »devil-stars«, eller hvad de nu kalder sig.

Med hensyn til flere dirt-trackbaner her i landet kan jeg oplyse, at der stadig forhandles



»Skolelæreren« Alf. Hansen har igen kørt pointsfri igennem og lykønskes her af kørelærer Møller og Mogensen, Odense.

med Århus, og muligvis går denne sag snart i orden. Rundt omkring i udlandet bygges der for øjeblikket mange nye baner, og vi vil uden tvivl få samarbejde med disse, hvad angår udveksling af kørere.

I de her fremsatte nytårsudtalelser ved nytårsskiftet til 1929 er der blevet omtalt en bandstråle, som motorcykelforhandlerne havde udsendt til de professionelle motorkørere.

Sagen desangående stillede sig således, at der gennem de sidste år havde været afholdt så mange løb som aldrig før, og næsten ved alle løbene stillede den samme garde af motorsportsbegejstrede unge mennesker, hvoraf en stor del var direkte knyttede til firmaer inden for motorbranchen. For de forskellige motorcykelfirmaer var det således efterhånden blevet en nødvendighed at deltage i samtlige disse løb, idet man af konkurrencehensyn måtte være med, når blot eet af de mere førende mærker var repræsenteret.

Denne tilstand havde man længe været util-



4 af deltagerne i hastighedsløb for motorcykler klar til at køre på banen ved løbene på Fanø strand 1923.



Der var blomster til Carl Topp og kørelærer Møller ved hjemkomsten fra et stort og vanskeligt løb.

freds med, og på et møde, der blev afholdt i motorcykelbranchen, blev det vedtaget at forbyde personer beskæftiget i de under grossistforeningen hørende firmaer at deltage i mere end to årlige løb i fremtiden.

Af kendte motorkørere fra den tid, som i fremtiden kun ville komme til at deltage i to store løb om året, var Sønderup, Helge Jensen, Einar Knudsen, Topp. og m. fl.

Det var ikke af sportslige grunde, at ovenstående bestemmelse blev indført, f. eks. fordi man ønskede at skelne mellem professionals og amatører. Det var en foranstaltning truffet af selve branchen og ikke noget diktat fra unionen.

1929 kom iøvrigt til at stå i dirt-trackløbenes tegn, da det særlig var denne nye form for motorsport, der havde publikums bevågenhed.

De populære og store automobil- og motorcykeludstillinger i »Forum« i København havde større succes end nogen sinde, og der blev afholdt ikke mindre end to.

»Nordisk Motorcykle Forbund« afholdt ordinær kongres i Oslo lørdag den 23. marts.

De fire nordiske lande var alle repræsenteret, Danmark ved præsidenten for DMU, O. Bendixen, og generalsekretæren, E. F. Silldorff.

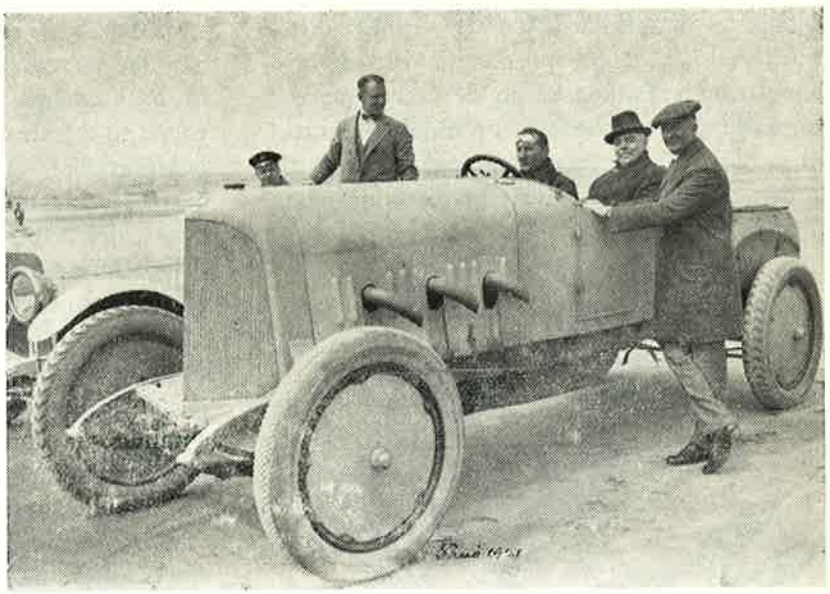
Efter at en del sager af fælles interesse var drøftet, foreslog Sverige, at Norge overtog præsidiet for det kommende år, hvorefter kaptajn Bølling, Oslo, blev valgt som præsident for 1929. Kaptajn Bølling havde i flere år tidligere været præsident for Norsk Motorcykle Klub og var velkendt i de 4 skandinaviske lande. Ritmester Harry Bournett blev valgt som vicepræsident. Den afgående præsident, Ove Bendixen, Danmark, blev tildelt NMF's plaquette som tak for hans udmærkede arbejde i NMF.

Næste kongressamling blev fastsat til Stockholm i 1930.

Kongressens deltagere var derefter Norsk Motorcykle Klubs gæster, hvor klubbens ordfører, murermester Meilstrup, præsiderede.

Søndag den 24. marts holdt Ove Bendixen, Danmark, efter opfordring fra Norsk Motorcykle Klub et foredrag om dirt-track. Et stort antal medlemmer af NMK var kommet til stede og var meget interesseret i denne nye form for motorløb og indstillet på hurtigst muligt at få startet en dirt-trackbane i Oslo.

På KDAK's ordinære forårsgeneralforsamling 1929 var DMU's præsident, Ove Bendixen blevet indvalgt i KDAK's bestyrelse, og selv om man inden for DMU-kredse var klar over, at dette kunne have sin betydning



Sildorff, Knud Danielsen sammen med Kordevan i hans Stoewer-racervogn, som han deltog med på Fanø i 1921.

til gavn for unionen, var der også andre, der var betænkelige ved det skete, bl. a. de jydske motorsportsmænd, hvilket bl. a. kom til udtryk i bladet Jydsk Motor, der udtalte i en artikel:

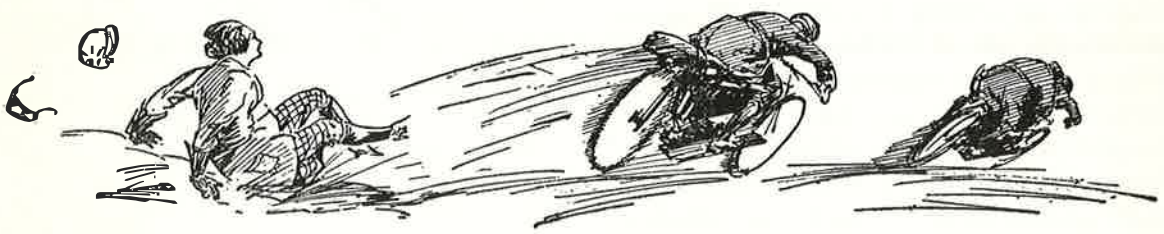
– Vi glæder os også, bevares, men vi tager det mere roligt, både æren og betydningen, eller skal vi sige værdien af dette.

– Vi er slet ikke blinde for, at det har sin store betydning, at der også på denne måde knyttes bånd mellem ledelsen af de to nært samarbejdende organisationer. Vi mener også, det er en fortjent ære, der er timedes vor præsident, men vi vil også gerne samtidig holde hovedet så højt, at vi også ser det, der i denne sag må være af mindre glædelig og betænkelig art.

– Og netop som officiel organ for Danmarks Motor Union forekommer det os, at vi har en pligt til at påpege, at Ove Bendixens dobbelte stilling som medlem af KDAK's bestyrelse og præsident for DMU måske kan skabe visse alvorlige vanskeligheder for præsidenten.

Selv om det jydske motorblad Jydsk Motor havde det syn på sagen, skete der alligevel følgende på DMU's næste ordinære repræsentantskabsmøde i København den 14. april under dagsordenens punkt: valg af præsident. Præsidenten for Jydsk Motor Union, Lassen-Landorph, tilsluttede sig Søren Levrings forslag om at genvælge præsidenten og udtalte: – Vi har været godt tilfreds med Bendixen som præsident, og jeg gad se, hvor vi finder den mand, der som han kan og vil ofre tid og kræfter på dette hverv.

Grosserer Ove Bendixen blev derefter genvalgt som præsident med akklamation.



Som før omtalt var året 1929 et rigtigt dirt-track-år, hvor denne sport rigtig fik sin opblomstring i Danmark, og der skete mange forskellige morsomheder i forbindelse hermed, bl. a. blev der ført en retssag angående salg af et dirt-trackblad på banen ved Roskildevejen.



Direktør Langkjær, Greyhound Racing a/s, i karikaturtegnerens streg.

En hr. Kappel jun. havde for landsretten indstævnet akts. Grey-Hound Racing til at betale en stor erstatning den 12. april.

På retssalens tilhørerpladser sås mange herrer, som på en eller anden måde havde tilknytning til dirt-tracksporten. Overretssagfører Dederding mødte for hr. Kappel jun. og gav følgende fremstilling af sagen.

– Kappel udgiver et blad under navnet Dirt-trackbladet«, som han af direktør Langkjær fik lov at sælge på banen ved Roskildevejen i efteråret 1928 mod en afgift af oprindelig 35,00 kr. pr. løbedag. Kappel jun. fik senere den smukke ide på bladets vegne for sæson 1929 at udsætte en vandregevinst» Den gyldne hjælm«, om hvilken der skulle køres en del gange. Langkjær blev så glad for ideen, at han lovede på banens vegne at give vinderen af »Den gyldne hjælm« 10,00 kr. pr. løbedag. Og Kappel jun. lod bestille hjælmen, der kostede 500 kr. at fremstille.

– Men siden skete der det, at hr. Langkjær har bortforpagtet programsalget på banen til hr. Richter Friis for en sum af 30.000 kr. med eneret til at lade uddele hvilke som helst trykte publikationer. Og hr. Kappel jun. er derfor blevet hældt ud med samt sit »Dirt-track-blad«, der er blevet erstattet af et af Richter Friis udgivet konkurrerende blad, og nu forlanger Kappel jun. altså erstatning.

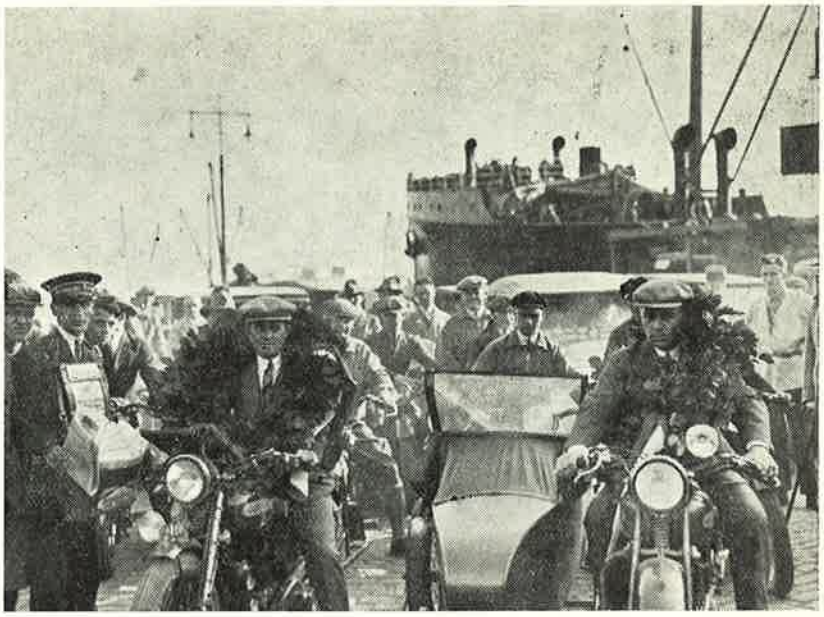
Overretssagfører Falbe-Hansen mødte for dirt-trackbanen og direktør Langkjær, men meddeler, at han ikke er nøje inde i sagens detailler, da hans klient, direktør Langkjær, lige samme dags morgen er kommet hjem fra en lang udenlandsrejse.

Retsformand Bærentsen: Lad os så hellere straks afhøre hr. Langkjær.

Direktør Langkjær kom derefter frem i skranken og holder et foredrag om sagen, hvorunder han benægter at have givet hr. Kappel jun. nogen som helst tilladelse ud over hver enkelt løbedag.



Udgiveren af det første danske dirt-trackblad på Roskildevejen, hr. Kappel jun., der også indstiftede den første »Gyldne Hjælm« i dansk motorsport.



K. Otting og Sønderup vender hjem til København efter deltagelse i det største løb i Jylland, »Jydsk grand prix«.

Retsformanden forelægger derpå direktør Langkjær en artikel, der har stået i »Dirt-trackbladet« angående »Den gyldne hjælm«. Manuskriptet havde forinden været forelagt hr. Langkjær, der som bevis for sin tiltrædelse af ideen havde noteret sit navnetræk på manuskriptet. Retsformanden spurgte derpå direktør Langkjær, om han troede, at det var af velgørenhedshensyn, at hr. Kappel jun. havde sat sig i udgift for anskaffelse af »Den gyldne hjælm«.

Der fulgte nu forskellige replikskifter mellem retsformanden og direktør Langkjær, men retsformanden var utilfreds med svarene på de stillede spørgsmål og beder derfor hr. Langkjær om at høre ordentlig efter de stillede spørgsmål og fremkomme med fyldestgørende svar.

Denne henstilling hjalp, men direktør Langkjær fastholdt dog stadigt, at han kun havde givet Kappel jun. tilsagn for een løbedag ad gangen.

Pludselig fik direktør Langkjær en lys ide til at belyse sagen med:

Hvis jeg har et æbletræ med dejlige nedfaldsæbler, og jeg giver en mand lov til at samle disse æbler op, så har han dog ikke lov at komme igen til næste år og samle æbler op. (Stor munterhed i retssalen).

Efter at sagen var procederet færdig, spurgte retsformanden, om der ikke kunne være tale om et forlig mellem parterne.

Direktør Langkjær henvendte derefter til Richter Friis, der også var til stede i retssalen:

– Det er Dem, der har gjort den gode forretning, og hvis hr. Kappel jun. skal have erstatning, er det rimeligt, at De betaler den.

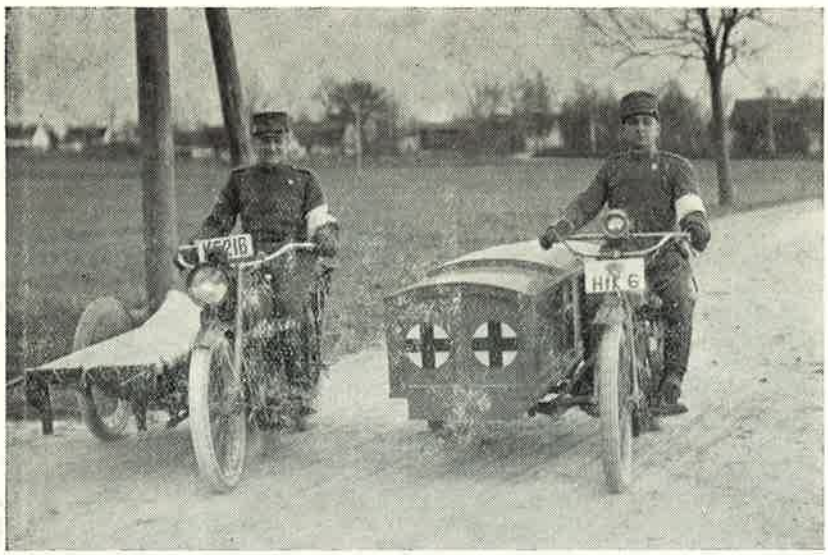
Richter Friis: – Så vidt jeg ved, er jeg ikke part i sagen.

Retsformanden dekreterede derefter en pause til forhandlinger, men efter et kvarter kommer parterne tilbage og meddeler, at der ikke kan opnås forlig.

Langkjær havde tilbudt at betale 500 kr. i erstatning foruden udgifterne til anskaffelsen af »Den gyldne hjælm«, men dette ville Kappel jun. ikke nøjes med.

Senere på dagen faldt dommen, og den udtalte, at Kappel jun. ikke havde ført bevis for, at dir. Langkjær havde givet tilsagn for salg af »Dirt-trackbladet« på dirt-trackbanen længere end indtil videre. Selskabet Grey-Hound blev frifundet, og Kappel jun. kom til at betale 100 kr. i sagsomkostninger.

Foruden dirt-trackløbene blev der også i 1929 afviklet mange andre store motorsportsarrangementer, hvor dansk motorsport var rigt repræsenteret, bl. a. ved det store inter-



Under verdenskrigen 1914–18 skænkede den kendte motorsportsmand Knud Danielsen disse to køretøjer til den danske hærs tekniske korps. Maskinerne, der blev brugt til ambulancetjeneste, var de første i hærens tjeneste og ses her bemandet med Knud Danielsen og Carlsen.

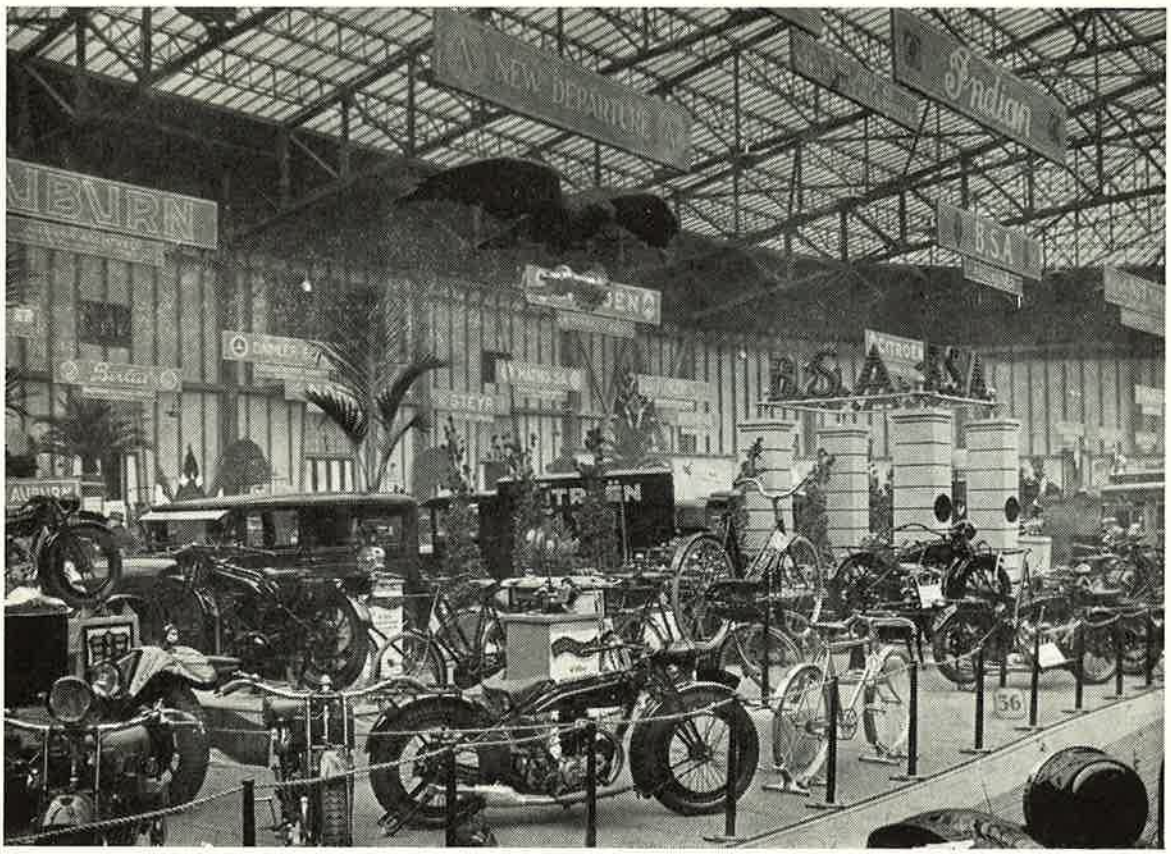
nationale 6-dagesløb, »Dunlopløbet«, Nordiske mesterskaber på Korketrækkeren og Bjerkebanen i Norge den 31. august og 1. september og endelig det store hastighedsløb på Amager travbane, »Farisløbet« den 22. september 1929.

For at fuldstændiggøre forståelsen af dirttrackløbene, som de formede sig på banen ved Roskildevejen i 1929, gengives et foredrag, som præsidenten for Danmarks Motor Union dette år holdt i Nordisk Motorcykle Forbund om dette emne:

– Som De sikkert ved, hærger dirt-trackmanien – for en mani er det – i øjeblikket hele den gamle verden. Som så meget andet har vi fået denne sport fra den nye verden, hvor man i mange år har dyrket dirt-track, ganske vist under andre former, end vi ser det i dag, og hvor man stadigvæk udvikler denne sport til endnu mere dumdristighed, til endnu mere frækhed. Dirt-track sporten begyndte som sagt i Amerika som almindelige jordbaneløb, hvad man også den dag i dag har i Sverige. Det er jo en kendsgerning, at jo større nationen er, des mere udviklet bliver sportsudøverne i retning af dristighed og frækhed, men selvfølgelig også i dygtighed, og dette gælder i endnu højere grad for motorsport end for andre sportsgrene; den største nation, de bedste motorkørere. Man fandt efterhånden i Amerika, at en almindelig væddeløbsbane med hævede sving ikke gav den tilstrækkelige spænding. Hvad gjorde man så. Ja, så lavede man baner med plane sving og lod rytterne køre her, og på denne måde fik man jordbaner. Dette var almindelige baner, hvor man på et underlag af hårdt ler anbragte fint støv eller jord. Efterhånden har amerikanerne lært at specialisere sig på sådanne baner, og det er en ganske fænomenal hastighed, hvormed rytterne kan tage disse plane sving. Fra Amerika vandrede denne form for baner til Australien, og da man der nogle år havde kørt på disse baner, fandt man på noget nyt. Banerne blev efterhånden gjort mindre og mindre, og man var kommet



Motorordonnanskorpset i den danske hær havde ved sin stiftelse premierløjtnant Lüttichau fra livgarden som chef.



Et vue over udstillingshallen ved en af de mange store automobil- og motorcykeludstillinger i tyverne og trediverne. (Forum, København).

ned på en rundstrækning på 330 og 400 yards. Det siger sig selv, at det er vanskeligere at køre med stærk fart på en så lille bane og specielt i svingene, end det er på større baner. Så går man videre, og man lægger ovenpå leret ikke støv eller fin jord, men ganske almindelige småknuste cinders. Dette giver meget mere løst underlag, og det gør, at maskinerne får tilbøjelighed i svingene til at »rulle væk« under rytteren, og det vil igen sige, at han må være i besiddelse af meget større taktik end tidligere, han må være første klasses for at kunne gøre sig gældende. Fra Australien vandrede dirttrack sporten videre med den nye slags bane til selve motorcyklens hjemland, nemlig England. Det skete for et par år siden, og det er egentlig mærkeligt, at det ikke er sket før. Der blev i begyndelsen lavet to baner i London, en i White City og en i Crystal Palace Garden, men i øjeblikket skyder den ene bane op af jorden efter den anden, og der er i England i dag over 100 dirt-tracks, og flere er under bygning. Fra England når den nye sport til kontinentet, og som den første bane her byggedes den i København, og da den har stor succes, bygges der een til i selve hovedstaden, og flere større provinsbyer påtænker at bygge baner. I Berlin er der bygget bane, i Milano, i Rom, i Kairo to baner, og i Sverige tænker man på at anlægge rigtige dirt-tracks i Malmø og Gøteborg. Selv i Sydamerika bygges der baner, og det morsomme er, at der til alle disse baner engageres næsten udelukkende australiere og englændere, men næsten ingen amerikanere, trods det, at sporten først er lanceret i Amerika. Næsten alle nye baner bygges på 330 og 400 yards, men der er dog også længere baner, helt op til 1/2 mile baner, men de »rigtige« baner er de små. De kan enten være runde eller ovale eller, som de sidst anlagte, være i D-form.

De maskiner, der anvendes til disse løb, må



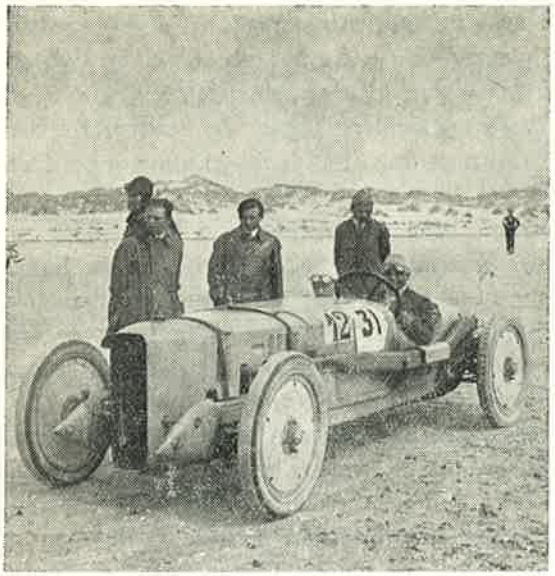
Med nummererede vogne startede D.M.K.'s skovtur 1924 fra Amalienborg slotsplads.

selvfølgelig være af en ganske bestemt konstruktion. De skal jo holde til lidt mere, end der ellers bydes en motorcykle. Der findes i England to maskiner, som foretrækkes fremfor andre maskiner, og de forfægter hver sit system. Det er Douglas og Rudge-Whitworth. De kom frem på samme tid som de første, og de kæmper stadig om herredømmet på de engelske baner. Der er senere kommet et utal af dirt-track specials frem, bl. a. Royal Enfield, BSA, Triumph, CEC, AJS, James, SG, og flere andre, og nu ser jeg fornylig, at Scott også laver en dirt-track special.

Som jeg sagde før, skal der en ganske speciel teknik til, for at en rytter kan gøre sig gældende på en dirt-track. Det er noget, som skal læres genem træning og atter træning. Rytteren må være iført lædertøj, som helst må være polstret på skuldre, albuer og knæ, altså på de mest udsatte steder ved fald. Styrthjælm er obligatorisk såvel under træning som under løb. Han må bære lange støvler, og venstre bens støvle må være forsynet med en stålsål og med stålnæse på grund af friktionen mod banen, idet venstre ben skal slæbe efter rytteren og virkes om styrestang, fortrinsvis i svingene. På maskinen findes af samme grund kun fodhviler til højre ben, der ved knæet griber ind i en knæholder, og som rytteren faktisk holder maskinen med. Af hensyn til sikkerheden på banen startes kun 4 mand ad gangen, men der kan dog i slutheat og lignende deltage indtil 6 mand. Kørsel på langsiderne sker som på en almindelig bane, men i svingene er det, rytterens teknik skal gøre sig gældende. Når han kommer til indgangen af et sving, skal han enten lukke for gassen, eller han skal afbryde sin tænding. Herved tager han farten delvis af maskinen. Det må kun dreje sig om et par sekunder. Han skal så vride håndtaget op på fuld gas, og så er det, motoren skal vise, hvad den duer til. Den skal med det samme rotere op på fuldt omdrejningsantal; kan den det, vil den trække baghjulet rundt i de løse cinders, så at det »skranser«. Der vil da ske



Robert Bülow



En frygtindgydende „Brennabor"-racervogn, der deltog i strandløbene på Fanø.

det, at maskinen løber sidelæns igennem hele svinget, den »broadsider«, hvis ellers rytteren kan holde den, og det er dette, som virker så fascinerende for publikum. De løse cinders står i eet sprøjt op fra baghjulet, motoren brøler for fuld kraft med fri udblæsning. Maskinen ligger i en vanvittig vinkel mod jorden, mens der står ild ud fra udblæsningsrørene og fra rytterens venstre støvle, der skraber mod jorden, og det ser ud, som forhjulet står på tværs af maskinen. Når rytteren er igennem svinget, skal han igen lukke ganske kort for gassen, før han går ud på langsiden, og sådan videre, indtil de 4 omgange er kørt. Indtil en rytter får lært at »broadside« gennem svingene, er der faktisk intet ved at se på ham. svingene er meget bredere end langsiderne, og den mand, der kan holde inderbanen i et sving, vil ganske naturligt komme først, men her er det, at »broadsiding« gør sin nytte, idet en »broadsider« kan komme hurtigere igennem svinget end inderbanemanden, selv om han kører helt ude ved fencen. Han glider igennem svinget. Det er lettere at »broadside« ude ved fencen end i inderbanen.

De ryttere, der skal køre denne slags løb, må være ganske unge, og det er også tilfældet med de mest fremtrædende af de australske og engelske craks. Nogle af dem er kun 18–20 år gamle, og størsteparten er ikke over 26. Det er en kendsgerning her som i enhver anden sport, at kommer man først op i årene, så kan man ikke mere, og dirt-track sporten er vist mere enerverende end andre sportsgrene. Der findes et utal af dirt-track ryttere. Mange af disse er, skønt de ikke er ret gamle, allerede veteraner på cindersbanerne, og de er arrede i ansigt og på hals af de hårdtslående cinders, som sprøjtes op fra formandens baghjul. Stewie St. George fortalte mig morsomt nok, at han overhovedet ikke havde kørekort til motorcykle og aldrig havde kørt på en landevej på motorcykle. Han var oprindelig farmer i Australien, kom en søndag til Sydney og så første gang dirt-track. Han fik lyst til at prøve, og det endte med, at han blev indfanget af denne sport. Han har et utal af rekorder på australske og engelske baner og har også rekord i København.

Så kommer jeg til spørgsmålet, man hører alle vegne: Hvad kan der tjenes ved at køre dirt-track? Jeg vil først se på, hvad en bane kan tjene. Entreen er jo vidt forskellig. I England tager man fra 1 sh. op til 5 sh., i København tager vi 1 og 2 kr. De ved måske, at vi i Danmark har en forlystelsesskat på 40 pct. Når jeg nu fortæller Dem, at den københavnske bane i sidste sæson på 19 løbedage betalte



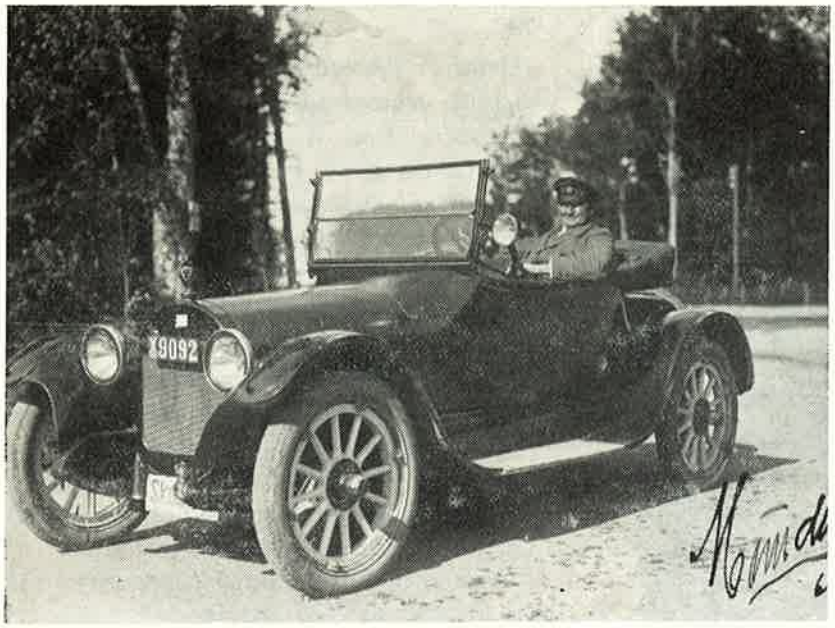
Niels Sørensen klar til start under et af de mange dirt-track løb, han deltog i på banen ved Hamborg i 1929.

45.000 kr. i forlystelsesskat, vil De forstå, at der er en temmelig god entreindtægt. Hertil kommer så indtægt fra programsalg, afgift af bladsalg, af chokoladesalg og af cigaret- og cigarsalg o.s.v. Ganske vist har banen så selvfølgelig også store udgifter, men at der bliver et klækkeligt overskud, er ganske givet. Hvad rytterne kan tjene, er forskelligt. Stjernerne kan tjene svimlende beløb, idet de engageres med høj ugegage og dertil får deres præmier. Disse er i England mange gange for specielle matcher 250 Lstr., og på almindelige løbedage ligger de omkring 10–15–25 Lstr. Det er jo ikke småbeløb. Hertil kommer så, at alle engelske baner har guldhjælm, sølvhjælm, guldvinger, sølvvinger, guldhjul, sølvhjul, guldskærf, sølvskærf, og vinderen af disse forskellige udmærkelser får visse dagpenge i 8 dage. Vinderen af en guldhjælm får således 10 Lstr. pr. dag. Så køres der om hjælmen igen, når den fastsatte tid er udløbet. I højsæsonen i år i England skulle St. George have 50 Lstr. pr. uge samt gratis mekaniker til sine maskiner foruden sine præmier. Hans gennemsnitsindtægt ved dirt-track de sidste 3 år har været 3–4000 Lstr., og et år har han været oppe på 8000 Lstr. Det svimler næsten, når man tænker på disse tal, men at det er rigtigt, har jeg fået konstateret fra anden side. Vor bane i København kunne selvfølgelig sidste år ikke give så meget i engagement, men vi havde egentlig mange gode ryttere herovre, bl. a. St. George. Det var dog udenfor den engelske sæson, og de fleste englændere sagde, de holdt ferie her, hvad man dog absolut ikke kunne se på deres kørsel. Svenskeren Kalén var et par gange på banen. Han vakte imidlertid ikke større opsigt, trods det han er fænomenal hurtig. Sagen er, at han den gang kun kørte jordbaneløb, ikke dirt-track, hvis De forstår, hvad jeg mener. Der siges imidlertid nu, at han har lært at »broadside« som englænderne, og kan han det, regner jeg ham for den hurtigste mand på en dirt-track. På trods af disse store indtægter, en rytter kan tjene på dirt-track, vil jeg absolut fraråde skandinaviske ryttere at forsøge at leve af denne sport. Uden nogen forklejnelse af de tre nationer siger jeg igen, jo større nation, des bedre ryttere.

Så spørges der, om det er farligt at køre på en dirt-track. Det er givet, at denne kørsel rummer en vis fare. Der er gjort alt muligt fra banens side for at sikre rytterne, men der kan ske uforudsete ting. Jeg har flere gange set maskiner tabe forhjulet i fuld fart og rytteren styrte, men hvad mere er, den mand, som lå lige efter, kunne ikke køre udenom og kørte tværs over mand og maskine og derefter styrte. Der er dog aldrig på den københavnske bane sket alvorlige ting, men det ser jo aldrig godt



En start ved det tyske landevejsløb på AVUS-banen i 1924, hvor der var dansk deltagelse, bl. a. Niels Sørensen, Georg Hansen og E. Jensen.



Formanden for Jydsk Motor Union, Mundus Petersen, Århus, i sin Buickskolevogn 1924.

ud, når ambulancen bærer et par mand ind i lægeteltet. Det giver også et helt lettelsens suk igennem publikum, når det meddeles gennem højttaleren, at rytterne intet fejler. Hvorfor alle ryttere lader sig bære ind på en båre, forstår jeg ikke rigtigt, men jeg har mine egne meninger om den ting. Jeg tror, det er en koketteren med faren og måske også for popularitetens skyld. Der klappes jo og råbes bravo, når en rytter går over til pitchen efter et fald, og alle kneb gælder jo også her.

Denne form for sport er vel nok den, der på kortest tid er blevet mest populær, omtrent lige så populær som fodbold. Det koster det samme i entre, der er samme eller om muligt endnu mere spænding, det er på samme tid af dagen, og det varer lige længe. Det ender vel også med, at den internationale motorcyklesammenslutning FICM udarbejder regler for denne sport som for almindelige motorløb.

Ved løb om aftenen ligger publikumspladserne og inderbanen i mørke, kun banen er strålende oplyst, og her farer de 4 forskelligt farvede djævle rundt med drønende motorer, cinderssprøjt fra baghjulet, kæmpende for at komme ind som første mand; et langtrukkent å–h fra publikum, første mand væltede og blev kørt over af anden mand, der også styrtede. De to tiloversblevne fortsætter, som om intet var sket, mens de hvidklædte ambulancefolk kommer med bårer. Videre går den vilde fart. Klokken lyder til sidste omgang, starteren viser flag for sidste runde, nu – nu, bliver det den røde eller den blå, publikum står på tæerne, åndeløse af spænding, de råber til hverandre, nu, nu. Det blev den røde. Et øjeblik efter lyder dommerens rolige stemme, der siger vinderens nummer og tid samt at de to, der styrtede, intet er kommet til. Så råbes num-



Kaj Andersen før start i et dirt-track løb i Hamborg 1929; maskinmærket var Douglas.



Den engelske dirt-track rytter Ernest Robertson Greenall, der omkom ved et styrt på dirt-track banen ved Roskildevejen i København året 1929.

rene op til næste løb, startskudet lyder, den moderne tids vilde jagt fortsættes.

Således var altså Danmarks Motor Unions præsidents syn på dirt-tracksporten, og hans oplysninger i foredraget medførte omgående, at stærke kræfter i både Norge og Sverige blev sat i gang med organisering af den populære form for motorsport også i disse lande.

Forøvrigt krævede dirt-trackløbene i 1929 i København et dødsoffer, idet den engelske dirt-trackkører Ernest Robertson Greenall ved et løb den 28. april styrtede og blev kørt over af den efterfølgende rytter. Greenall døde kort tid efter indlæggelsen på Frederiksberg hospital.

Året 1929 sluttede med et 10-års jubilæum, idet Motorbladet kunne fejre denne runde fødselsdag. Bladet udkom første gang 1. juli 1919 under navnet »Motorcyklen«, redigeret af daværende redaktør Frands Fridberg, der ikke opnåede at komme med til jubilæet, idet han døde den 17. juli 1927 af en håbløs sygdom.

1930

Dette år begyndte med stort sølvbryllup indenfor motorverdenen, idet den kendte motorsportsmand Knud Danielsen og hans hustru Agnes den 5. januar havde været gift i 25 år. Knud Danielsen var en af pionererne inden for dansk motorsport og havde endnu ikke lagt op på det tidspunkt, da han kunne fejre sølvbryllup. Knud Danielsen var kendt som både motorcykel- og automobilsportsmand, så det blev en stor hyldest og opmærksomhed, han modtog fra motorsportskammerater på festdagen. Knud Danielsen havde gennem årene også beklædt mange tillidshverv inden for motorsportsverdenen og var således i 1930 næstformand i Dansk Motor Klub.

Nogle af de første motorarrangementer var også i 1930 en stor motorcykeludstilling i »Forum« og et heraf følgende stort udstillingsløb, der havde ikke mindre end 217 deltagere, hvoraf de 182 gennemførte.

Spørgsmålet om dirt-trackrytternes licensforhold var ellers det store spørgsmål, der fyldte nyhedspressen i de første måneder af 1930, ligesom betalingen af de professionelle køreres startpenge og præmier også var et stort spørgsmål.

På en FIM-kongres, der var afholdt i Barcelona, hvor også Danmarks Motor Union var repræsenteret, blev det vedtaget, at alle landsorganisationer under FIM omgående skulle træffe betryggende arrangementer med alle bestående dirt-trackbaner, og foranlediget heraf blev der afholdt møde mellem Danmarks Motor Union og Greyhound Racing a/s, der drev dirt-trackbanen på Roskildevejen.

Til stede ved dette møde var præsidenten for unionen, grosserer Ove Bendixen, og direktøren for banen, Harald Langkjær, samt formanden for banens sportskomite, grosserer Knud Danielsen.

Mødet resulterede i, at alle danske dirt-trackkørere i fremtiden skulle have Danmarks Motor Unions licens, ligesom ingen udlænding kunne starte på banen uden at have sit lands internationale anerkendte FIM-licens, samt at alle engagementer af danske ryttere i udlandet kun måtte ske gennem Greyhound Racing a/s



Tredivernes dirt-track-helt Morian Hansen klar til start på banen ved Roskildevejen.

med ansvar over for Danmarks Motor Union.

Den danske dirt-trackbane havde altså anerkendt betydningen af det stærke samarbejde, der herskede mellem Europas motorcykelorganisationer samlet i FIM.

Allerede to dage efter, at denne meddelelse om licens til dirt-trackrytterne var blevet udsendt fra unionen, blev der i dagbladenes spalter erklæret åben krig mellem de danske dirttrackryttere og baneledelsen på Roskildevejen, ikke så meget af hensyn til licensordningen, men mere af hensyn til fastsættelse af den kommende sæsons startpenge og præmiesummer.

Formanden for klubben »Københavns Dirt-Track Klub«, Fritz Jensen, gav således et levende indtryk af forholdet mellem ryttere og baneledelse personificeret i direktør Langkjær i en artikel i et dagblad.

Artiklen udtalte bl. a., at det var en slem rævekage, man havde rørt sammen til rytterne ved bestemmelsen om, at alle dirt-trackryttere i fremtiden skulle have licens, eller i hvert fald forsøgte på at røre sammen, for det er højest tvivlsomt, om eksperimentet lykkes – udtalte Fritz Jensen – selv om det efterhånden er lykkedes Greyhound Racing a/s at bibringe publikum den opfattelse, at selskabet behersker samtlige Europas dirt-trackbaner i 1931. Fritz Jensen udtalte videre i sin artikel: – Meningen er, at man vil tvinge de danske ryttere til at antage Greyhound Racing a/s betingelser, der byder os nærmest skandaløse arbejdsforhold og forhindrer os i at emigrere til baner i udlandet, hvad de fleste har mest lyst til for øjeblikket.

På spørgsmålet, om ingen danske ryttere havde underskrevet kontrakt med banen på Roskildevejen for sæson 1930, udtalte Fritz Jensen: – Jo, Morian, som står udenfor organisationen, der iøvrigt omfatter alle andre ryttere, der har kørt på en tid fra den danske rekord på 1,30 og ned til 1,46. – Morian skal have 5 pund pr. løbedag, men der ydes ikke fra banens side nogen garanti for antallet af løbedage. Desuden har vort medlem Skovbjerg Hansen skrevet under på kontrakt. Han skal have 4 pund pr. løbedag, men han er nærmest blevet »bondefanget«, idet direktør Langkjær havde tilkaldt Skovbjerg ekspres ude fra byen – han er taxavognmand – fik hans underskrift ved at fortælle ham, at både K. Hansen, Sv. Aage Engstrøm og flere andre af de nye eksperter til den kommende sæson allerede havde skrevet under – og at man blot ventede på Skovbjerg. Dette lod han sig desværre »bluffe« af, hvad han selv mest af alle beklager.

Også på andre spørgsmål svarer Fritz Jensen i artiklen, idet han bl. a. blev spurgt om, hvad banens ledelse iøvrigt havde tilbudt de andre ryttere.

– Summer, hvis uensartethed tyder på en vis nervøsitet hos baneledelsen, f. eks. Ejnar Hansen 3 pund, Sv. Aage Engftrøm 2 pund, gode A-ryttere som brødrene Bitsch 1½ pund, Balzer Hansen, der er i klasse med Bitscherne, 3 pund og så fremdeles – alt pr. løbedag. Men det må huskes, at rytterne selv skulle afholde

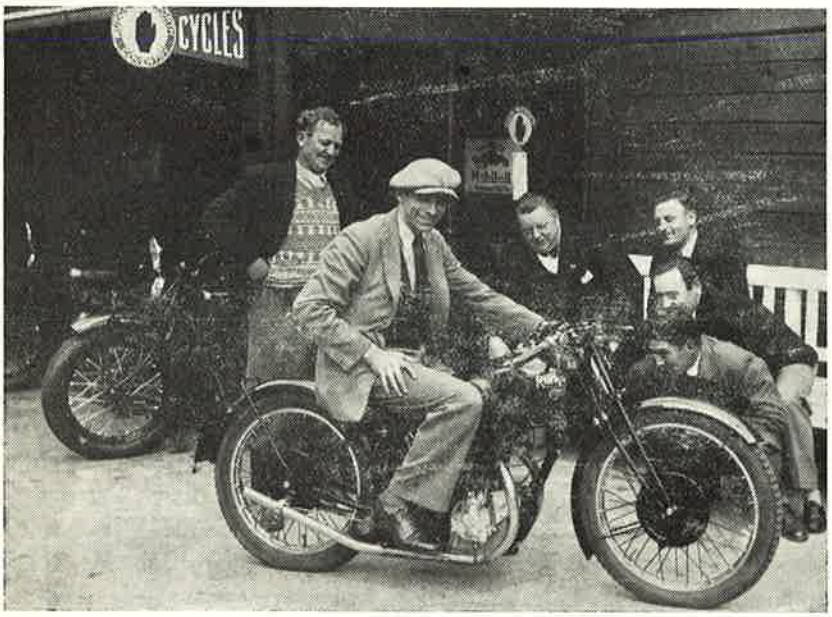


Dirt-track kørere på banen ved Roskildevejen tager sig et tiltrængt hvil.

udgifterne til maskiner og øvrige udstyr. I denne forbindelse fortalte Fritz Jensen, at den rytter, der havde haft den største indtægt på banen sidste år, var vinderen af det danske mesterskab, »Den gyldne hjælm« og flere andre store præmier, K. Hansen, der havde hjemkørt godt 10.000 kr. i sæsonens løb, men hans udgifter havde også været ca. 7000 kr., da han havde været nødt til at holde to maskiner. Alle reparationer på maskiner og menneskemateriellet skulle også betales af rytterne selv.

På en forespørgsel, om rytterne ikke var forsikrede mod ulykkestilfælde på dirt-trackbanen, fortæller artiklen videre efter Fritz Jensens oplysninger:

– Nej, der garanteres ingen erstatning. Og som bevis for, hvilken risiko rytterne er udsat for, kan det nævnes, at jeg sidste år på et vist tidspunkt havde ikke mindre end 14 kammerater at besøge rundt omkring på byens



Den nye Rudge-model 1930 undersøges med stor interesse bl. a. af Morian Hansen, der ses lige bag maskinens forhjul.



Indkørselsportalen ved hotellet i Skagen, der bød deltagerne i Skagensløbet for veteraner 1930 velkommen.

hospitaler. Kun i eet tilfælde er rytterne sikret – ved dødsfald! Kører en rytter sig ihjel på banen, får de efterladte udbetalt 500 pund. Det er naturligvis en betryggelse, da mange af rytterne er familieforsørgere, men alligevel.

Derimod de udenlandske rytteres lønninger, de er helt i orden, men står i et skrigende misforhold til de danske. »Ginger« Lees f. eks. fik 30 pund om ugen, ca. 600 kr. plus præmier, og det er ikke nogen hemmelighed, at han ved sæsonens slutning i 1929 rejste hjem til England med en pæn lille formue, vi under ham det iøvrigt gerne, han er en god kammerat og sparer ikke sig selv. Kun synes vi, at de bedste danske ryttere, der også kører på »Ginger«'s tider, får et nærmest skandaløst udbytte ud af deres indsats. Andre udenlandske ryttere, som gang på gang er blevet slået af vore danske eksperter, er ligeledes aflønnet med det flerdobbelte i gage.

Fritz Jensens artikel slutter med en sammentrækning af situationen og en oplysning.

– Ingen dansk dirt-trackrytter skriver under på nogen kontrakt for 1930, inden de får garantier og vel at mærke skriftlige. Der ønskes ordentlige lønninger, løbsdagene fastlagt og ligeså præmiesummerne, der til slut i 1929 blev sat efter baneledelsens forgodtbefindende, skønt der – ganske vist kun mundtligt – var lovet til 1600 kr. pr. løbedag. Til sidste løb var man helt nede på 900 kr. Endvidere ønsker rytterne at få fuld pekuniær fordel, når de udlejes. Et grelt eksempel på dette punkt kan tages fra Præstø, hvor direktør Langkjær strøg 50 procent på 8 rytteres medvirken ved en borgerfest.

Og endelig oplysningen i forbindelse med det licens-nummer, Greyhound Racing a/s nu sammen med Danmarks Motor Union har etableret – slutter Fritz Jensen – så kan det overhovedet ikke accepteres af rytterne, disse er meget kede af gnidningerne, der er opstået, men kan ikke slå af på kravene, og til publikums orientering kan oplyses den ganske interessante kendsgerning, at både grosserer Ove Bendixen – præsident i Danmarks Motor Union – og Knud Danielsen er højt lønnede funktionærer hos Greyhound Racing a/s. Øvrige kommentarer er vist overflødige.

Nu skal en sag jo altid ses fra to sider, og det fik man rig lejlighed til i avisspalterne få dage efter i en erklæring udsendt af Skovbjerg Hansen, der havde følgende ordlyd:

Når jeg ser, at der i Aftenbladet den 22. febr. af en hr. Fritz Jensen, som udgiver sig for at være formand for samtlige dirt-trackryttere med undtagelse af Morian Hansen, blev udtalt til redaktionen af Deres ærede blad, at jeg er blevet bondefanget af Greyhound Racing a/s ved indgåelse af min kon-



Motorklub på pinsetur 1930.

trakt, skal jeg herved betegne denne udtalelse af hr. Jensen som usandfærdig og håber for hans eget vedkommende, at han for fremtiden vil undlade at bringe mit navn i forbindelse med udtalelser overfor pressen, da dette meget let vil føre til ubehagelige følger for ovennævnte herre.

Ærbødigst H. Skovbjerg Hansen.

Da denne erklæring fra Skovbjerg Hansen fremkom, blev den forelagt Fritz Jensen med forespørgsel om, hvor mange medlemmer »Københavns Dirt-Track Klub« egentlig omfattede.

Hertil svarede Fritz Jensen, at den omfattede 34 aktive kørere, praktisk talt alle fra dirt-trackbanen på Roskildevejen med undtagelse af Niels Sørensen og »Morian« Hansen, der havde ønsket at stå frit.

I samme forbindelse blev Fritz Jensen også forespurgt om, hvem der var bestyrelse i klubben.

Fritz Jensen oplyste, at han, siden klubben blev startet i september 1929, havde fungeret som formand, men nogen egentlig bestyrelse havde der ikke været tale om i klubben, da de ryttere, der var medlemmer, havde godt kendskab til Greyhound Racing a/s metoder, og under de forhåndenværende omstændigheder var der ingen af disse medlemmer, der ønskede at lægge navn til som bestyrelse. Fritz Jensen havde imidlertid, – som han oplyste – efter hans udtalelse til pressen, afholdt ekstraordinær generalforsamling i klubben og på denne bedt medlemmerne udtage en repræsentation blandt de aktive kørere, der stod som medlem af klubben, og efter at generalforsamlingen havde udtalt sin tilfredshed med Fritz Jensens hidtidige ledelse af »Københavns Dirt-Track Klub«, var følgende bestyrelse blevet valgt: Ejnar Hansen, (formand), Aage Wagner og Ingemann Rasmussen, medens den daglige ledelse af klubben som hidtil skulle varetages af Fritz Jensen.

Men hensyn til Skovbjerg Hansens medlemsskab af klubben oplyste Fritz Jensen, at han var blevet optaget i klubben den 15. okt. 1929 og havde siden betalt kontingent til klubben og ikke udmeldt sig af denne, ligesom han efter klubbens love var forpligtet til ligesom de øvrige medlemmer »i sager vedrørende klubben at ville rette sig efter klubbens bestemmelser«.

Videre udtalte forretningføreren for »Københavns Dirt Track Klub«, at Skovbjerg Hansens omtale af ham i avisen som »en Fritz Jensen« havde virket meget humoristisk på kammeraterne i klubben, der jo alle var klar over, at vel var hånden Skovbjergs, men røsten – ja, minsandten også skrivemaskinen, der havde nedklapret hans erklæring! – var Greyhound Racing a/s's.

Med hensyn til omstændighederne ved



Et udsnit af dirt-track-heltene på Roskilde-vejen 1930. Man vil bl. a. kunne genkende Niels Sørensen og Morian Hansen.

Skovbjerg Hansens kontraktunderskrivning og udtrykket »bondefangeri« mente Fritz Jensen, at dette måtte være forårsaget af en beretning, som Skovbjerg Hansen for nogen tid siden efter kontraktunderskrivningen havde afgivet over for K. Hansen og Fritz Jensen, hvori han bad klubben »Københavns Dirt Track Klub« formulere en klage til Greyhound Racing a/s, der virkelig skulle vise både »næb og klør«. Denne klage havde Fritz Jensen formuleret og nedskrevet til Skovbjerg Hansen, men Fritz Jensen mente på nuværende tidspunkt, at Skovbjerg Hansen havde »glemt« at sende den videre!

Denne polemikudveksling giver et levende indtryk af, at der foregik ret mærkelige ting bag dirt-track eventyrets kulisser, men alt gled i lave, inden dirt-trackbanen åbnede portene for en ny stor sæson.

Det var ikke alene inden for dirt-track verdenen, der var uro, også inden for Sjællands Motor Union var der stort røre om stemmeoptællingen ved forårsrepræsentantskabsmødet i 1930.

Dette repræsentantskabsmøde, der blev afholdt den 16. febr., havde valgt Hoffmeyer til formand for sportsrådet med stemmer fra otte klubber, hvorimod den hidtidige sports-



Carl Topp er klar til start på New-Hudson.

rådsformand, Peters, kun havde opnået stemmer fra 5 klubber. Valget vakte megen opmærksomhed i motorsportskredse og specielt blandt Peters' tilhængere, idet disse på forhånd havde regnet med sikker majoritet for den hidtidige formand.

Man gjorde da det, at man spurgte de forskellige klubbers repræsentanter, hvem de havde stemt på, og efter hvad man oplyser, gav denne gennemgang til resultat, at 7 klubrepræsentanter under edstilbud erklærede at have stemt på Peters, mens en ottende erklærede, at han i hvert fald ikke havde stemt på Hoffmeyer. Da der således måtte foreligge en fejloptælling, ønskede den unionsmajoritet, der senere indkaldte til ekstraordinær repræsentantskabsmøde, at det tidligere valg skulle annulleres og et nyt foretages.

Resultatet af den ekstraordinære generalforsamling blev, at man ikke ville godkende omvalg, men de kendte motorsportsmænd Søren Levring, Carl Reinhardt og præsidenten for Danmarks Motor Union, Ove Bendixen, ville anlægge sag ved domstolene mod de klubformænd, som havde påstået, at optællingen af stemmerne havde været forkert.

Motorsporten var i 1930 igen inde i en rivende udvikling, og der blev foruden de mange dirt-track løb arrangeret mange andre store motorløb her i landet, bl. a. mesterskabsløbet, Elektrolløbet, Dunlopløbet, foruden en mængde lokale løb i de forskellige landsdelsunioner, ligesom Danmark var fint repræsenteret ved mange store udenlandske løb, bl. a. det første svenske landevejs grandprix.

Iøvrigt var der i 1930 en del røre i Jylland blandt de aktive motorsportsfolk, der havde den opfattelse, at Jydsk Motor Union gjorde alt for lidt for sporten og kun tog sig af almene motorproblemer i forbindelse med de civile motorkørende, forøvrigt havde Jydsk Motor Union også i 1930 opnået et direkte medlemstal på 2000.

På Fyn skete der også store fremskridt i 1930, og ved årets udgang var alt klar til at genoptage Knudhoved-løbet i 1931.

1931

Præsidenten for Danmarks Motor Union udsendte ved årsskiftet en nytårsudtalelse gennem Motorbladet, som her skal gengives i sin helhed:

Atter er der gået et år, og Danmarks Motor Union er nu 17 år gammel.

Det forløbne år har været begivenhedsrigt, men DMU er trods alt endnu ikke det, den bør og må være, *samlingspunktet for alle motormænd.* Der er for megen uenighed i klubberne, for mange løb med for få deltagere og alt for mange protester efter løbene. for mange, der ønsker at give deres besyv med, kort sagt: *DMU mangler den fornødne arbejdsro.*

Nu går vi ind i et nyt arbejdsår, og det er mit største ønske, at alle vil gøre deres til, at DMU må nyde den respekt og forståelse, som den bør have.

Jeg beder alle Danmarks motormænd modtage mine bedste ønsker om et lykkeligt og heldbringende nytår med tak for godt samarbejde i det gamle år, idet jeg udtaler håbet om intimere og mere forstående samarbejde i 1931.

Ove Bendixen, præsident.

Den omtalte uvilje mod Jydsk Motor union fra sportskørernes side i Jylland fortsatte også i 1931 og gav sig bl. a. udslag i en udtalelse fremsat af »Pariser« Hansen på et repræsentantskabsmøde, unionen afholdt den 1. maj i Horsens. Det var i særdeleshed bladet Jydsk Motor, »Pariser« Hansen angreb for dettes omtale af motorløbene.

Redaktør Ulkær imødegik kritikken som uberettiget.

Interessen for dirt-trackløb var også blevet meget stor i provinsen i 1930, og den 21. juni var alt klar til at indvi en dirt-trackbane ved Vejle, der var startet på foranledning af »Vejle Amts Automobil- og Motorklub« og »Vejle Amts Motorsportsklub«.



Vinderen af åbningsløbet for amatører på dirt-track banen i Vejle, Anker Bach-Sørensen, Randers, Ariel.

Indvielsen af banen blev foretaget af kammerherre, amtmand Valløe, efter at sekretær Johannessen havde budt det store publikum velkommen.

Amtmanden takkede motorklubberne for det initiativ, der var vist ved skabelsen af dirt-trackbanen i Vejle, således at denne by nu var blevet centrum for motorsporten i Jylland, ligesom han lykønskede byens borgmester med den nye turistattraktion.

Første løb på den nye dirt-trackbane var et banerekordforsøg med flyvende start. Tre kørere forsøgte sig, nemlig: Bent Jensen, Odense. Ib Krøyer Christensen, København, og Aage Wagner, København. Ib væltede, og Aage Wagner opnåede hurtigste tid, 1,36 min. for de 4 omgange.

Manden, der fungerede som starter ved åbningsløbene på dirt-trackbanen ved Vejle, var Knud Danielsen, der ikke havde nærmere præsentation nødig i denne egn af landet, idet han kort tid før havde haft en landsomtalt færdselssag med politiet, der idømte ham en efter datiden meget stor færdselsbøde på 600 kr. for at køre for hurtigt gennem svinget i



Amtmand Valløe, Vejle, holder indvielsestalen på dirt-track banen i Vejle.

Hedensted ved Vejle og videre ad landevejen mod Horsens i sin nye Marquette sportsvogn. Forøvrigt blev der, inden dommen faldt i sagen, foretaget en prøvekørsel af politiet og Knud Danielsen gennem Hedensted, hvor skolebørnene i dagens anledning havde fået fri og råbte hurra for Knud Danielsen og hans kørsel, der viste sig meget sikker, og samtidig overbeviste færdselspolitiet om, at de ikke kunne klare sig med Knud Danielsen, hverken hvad angik vognmateriale eller kørefærdighed.

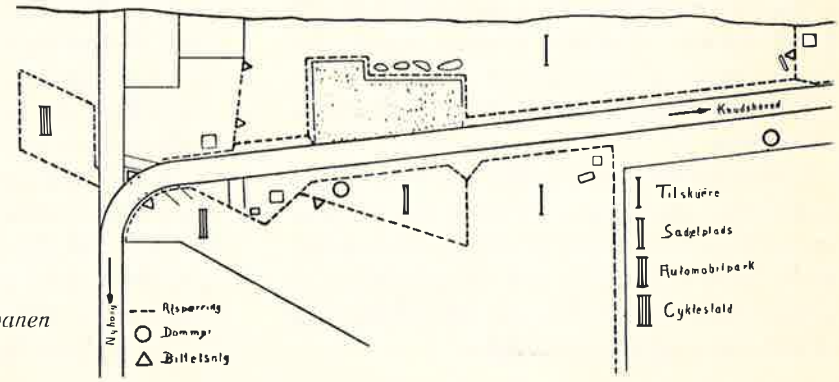
På Fyn genoptog man i 1931, den 19. aug., Knudshoved-løbene, der fik en meget stor succes.

Desværre blev der kastet skygger over begivenhederne, idet løbet krævede ikke mindre end to dødsofre blandt deltagerne, idet Helge Kruuse, Odense, og Lundstrøm, Sverige, begge blev dræbt under træningen. Det var også dengang anselige hastigheder, man nåede op på. Således blev løbets hurtigste kører, Henry Erlind, København, noteret for en hastighed på 196,5 km/t. med en 1000 ccm special AJS-maskine.

Ikke mindre end 15000 tilskuere overværede genoptagelsen af hastighedsløbene på Knudshoved-banen.

Afsluttende retsmøde i sagen fra SMU, som blev omtalt under 1930, fandt også sin afslutning ved Københavns byret med et forlig, efter at sagsøgte hr. Peters beklagede over for retsprotokollen, at han såvel mundtligt som skriftligt havde fremsat udtalelser, som kunne opfattes som en sigtelse mod sagsøgeren, hr. Levring – for at denne med forsæt skulle have ombyttet eller forfalsket de pågældende stemmesedler. Hr. Peters udtalte videre, at det ikke havde været hans hensigt at fremsætte en sådan udtalelse, hvorfor han tilbagekaldte denne.

De forskellige pålidelighedsløb, der afholdtes over hele landet på landevejene også i



Knudshovedbanen

1931, var inde i en meget stærk modgang, idet der i flere tilfælde af politiet var blevet kontrolleret, at deltagerne som regel overskred den fastsatte hastighedsgrænse, 50 km/t.

Således havde politiet i Vejle under årets Dunlop-løb posteret fast politivagt på vejene omkring Vejle, og der fandt mange noteringer sted af løbsdeltagere for overskridelse af hastighedsgrænsen.

Elektrolløbet 1931 fik alvorlige konsekvenser; for det første kostede løbet ikke mindre end to danske motorkørere livet, og for det andet mente man, at løbet, der var et pålidelighedsløb, der gik gennem både Danmark, Sverige og Norge, havde været uforsvarligt tilrettelagt af Sports Motor Klubben, der stod som arrangør af løbet.

Som følge af den opfattelse blandt såvel deltagere i løbet som andre klubber, herunder Sjællands Motor Union, medførte det, at man på et møde i unionen den 25. juli vedtog følgende resolution:

– *Sjællands Motor Unions repræsentantskab fordømmer Sports Motor Klubbens illoyale og usportslige optræden overfor andre klubber og opfordrer Danmarks Motor Union til at udelukke Sports Motor Klubben at lave løb eller andre motorsportslige arrangementer i eet år.* –

Da denne resolution blev vedtaget af Sjællands Motor Union, var det kommunelærer Alfred Hansen, der beklædte formandsposten i Sports Motor Klubben. Alfred Hansen, der så at sige altid i såvel skriftlig om mundtlig omtale kun blev benævnt med navnet »skolelæreren«, oplyste selv i et interview, at det skyldtes den omstændighed, at han var den første skolelærer og forøvrigt også den eneste, der kørte motorløb.

Hverken før eller siden 1931 er der vel afholdt så stor en sammenkomst af motorfolk som det jydske sommerstævne arrangeret af Jydsk Motor Union på dirt-trackbanen i Vejle den 30. august. Ikke mindre end 10000 mennesker var samlet til dette stævne, der var et jubilæumsstævne.

En kendt dansk motorsportsmand i 1931 var Niels Sørensen. Samme Niels Sørensen var under et dirt-trackløb i Pardobitz i Bøhmen i Tyskland udsat for et meget alvorligt styrt, hvor han blev dødeligt kvæstet. I faldet rev Niels Sørensens maskine en række tilskuere med sig, idet den gik ud gennem afspærringen. Ni personer fik lettere kvæstelser, der for største partens vedkommende var arme- og benbrud. Løbet, hvorunder ulykken skete, gik under navnet: »Løbet om den gyldne styrthjælm«.

Rodeoløb for automobiler og i særdeleshed Ford-biler var rigtig kommet på mode i 1931, og der blev afholdt et stort stævne i København og Århus. Ved rodeostævnet for Fordbiler i Århus var der samlet ikke mindre end 20.000 tilskuere på Jydsk Væddeløbsbane, da stævnet under protektion af H. Kgl. H. Kronprins Frederik blev åbnet af borgmester Jacob



Nogle af deltagerne i Jydsk Motor Unions sommerstævne i Vejle 1931. – Siddende: Christensen, Thorup-Strand, Lyneborg, Esbjerg, overretssagfører Lassen-Landorph og bogtrykker N. K. Nielsen, begge Randers. – Stående: Hadsund-Peter, læge Rosleff, Buchardt Nielsen, Halvor Andersen, Tange og Fru Rosleff.



Der blev holdt sjov med den danske præsident Ove Bendixen for at slå tiden ihjel på en af kontrolposterne ved det svenske vinterløb »Novemberkåsan« 1931.

Jensen, Århus, og direktør E. Hansen, Ford Motorcompagni, Århus.

De fire bedst placerede Fordvogne blev kørt af: H. P. Timm, Mundelstrup, (jydsk rodeomester), Albert Andersen, Åbyhøj, C. P. Møller, Vejen, og Aage Purup, Galten.

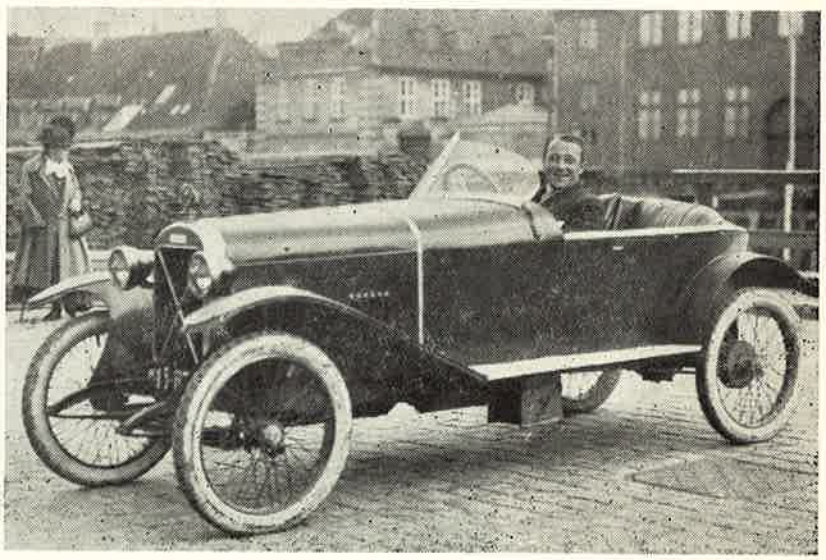
Det store svenske grand prix ved Saxtorp i Sverige blev også i 1931 en meget stor succes, og fra Danmark hjemførte H. Sønderup, AJS, en tredieplads, hvorimod Carl Topp måtte udgå få hundrede meter før mål med maskinskade. I året 1931 var det også, at det nye danske motorsportsnavn Sv. Aage Engstrøm kom helt til tops, idet han dette år blev vinder af såvel »Farrisløbet« som det nordiske jordbanemesterskab, der blev afviklet på Amager travbane.

Den før omtalte resolution fra Sjællands Motor Union om at udelukke Sports Motor Klubben fra at arrangere motorsportsstævner i eet år kom til behandling på Dansk Motor Sportsråds møde den 19. oktober.

Resultatet af behandlingen af sagen blev, at Sjællands Motor Union ingen ret havde til at udelukke Sports Motor Klubben, hvilket fremgik af dommens præmisser, der lød således:

– *Dansk Motor Sportsråd ser ikke i rådets reglement nogen lovhjemmel for, at en landsdelsunion kan foretage den omhandlede udelukkelse.* –

Denne dom måtte SMU selvfølgelig bøje sig for, og dermed udrandt 1931.



Skuespilleren Hans W. Petersen var aktiv automobilsportsmand fra 1930 til 1933.

1932.

Det var med bange anelser, danske motorsportsledere så året 1932 i møde, der skulle nemlig dette år vedtages en ny færdselslov af regeringen, og man påregnede, at denne ville indeholde forbud mod de såkaldte landevejsløb, også kaldet pålidelighedsløb.

Anelserne om forbud mod afholdelse af pålidelighedsløb på landevej slog også til, idet et sådant forbud var indeholdt i den nye færdselslov, da denne blev vedtaget og sat i kraft.

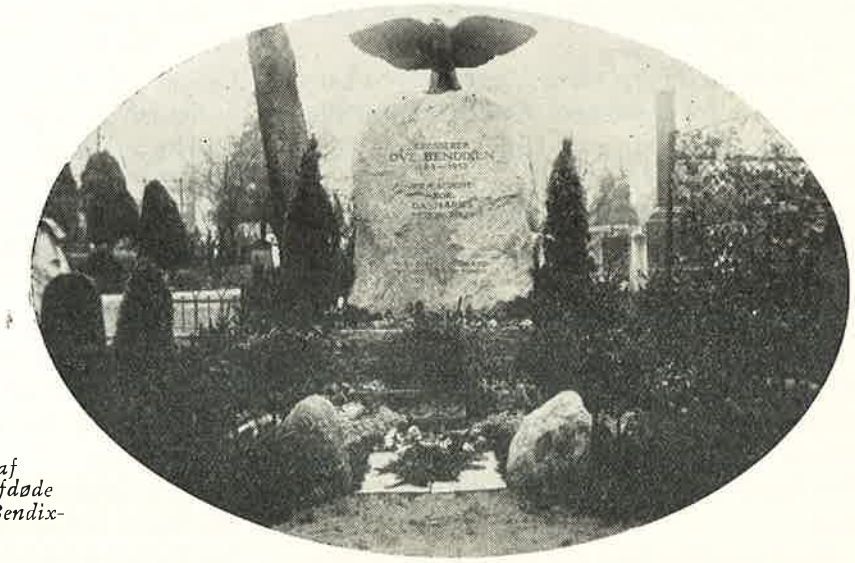
Den omstændighed, at disse pålidelighedsløb, der nu gennem mange år havde udgjort det største antal af dansk motorsports arrangementer, ikke mere kunne arrangeres, medførte, at trialsporten efter engelsk mønster på privat område blev indført her i landet.

præsident for Danmarks Motor Union, hvor han altså fungerede i 7 år.

Ved Ove Bendixens bisættelse var der stor deltagelse fra motorsportskredse fra såvel ind- som udland.

Det første ordinære repræsentantskabsmøde i Danmarks Motor Union, der afholdtes efter præsidentens død, blev ledet af vicepræsidenten Lassen Landorph, Randers, og på mødet blev det bestemt, at man ville lade vicepræsidenten fungere som præsident indtil videre, da man ikke ville foretage et overilet valg af ny præsident. På ekstraordinær repræsentantskabsmøde, der afholdtes i Odense den 20. november, foretog man præsidentvalget, og direktør Albert Jensen, København, blev enstemmigt valgt.

Direktør Albert Jensen var ikke nogen ny



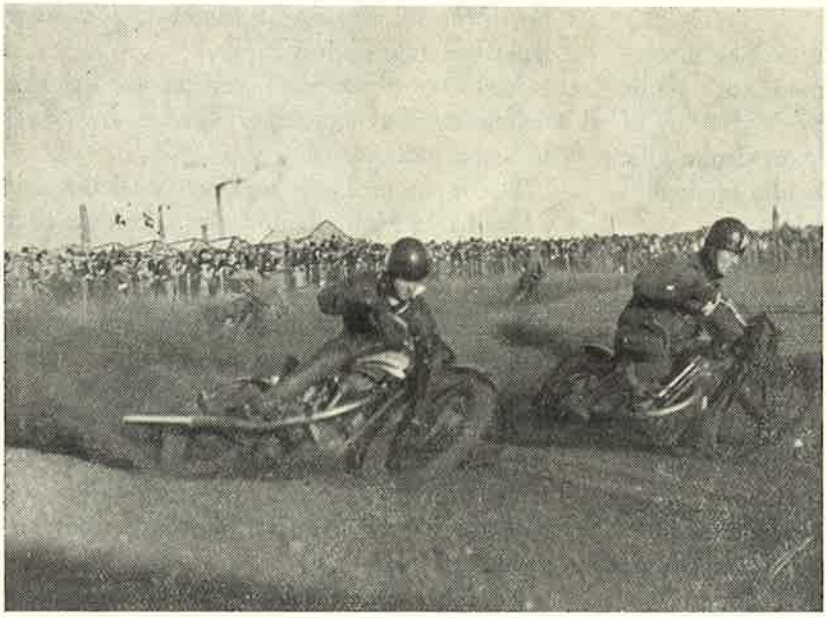
Monument rejst af motormænd på afdøde præsident Ove Bendixens gravsted.

En stor sorg skete også inden for Danmarks Motor Union i 1932, idet præsidenten, Ove Bendixen, efter lang tids håbløs sygdom afgik ved døden den 7. juni.

Ove Bendixen blev kun 44 år gammel, men havde gennem mange år været en førende personlighed inden for de danske motororganisationer. Han var blandt de første motorkørere her i landet og var medarrangør af de store Fanø-løb. I 1922 blev han valgt til formand for Dansk Motor Klub og i 1925 til

mand indenfor motorverdenen, idet han i adskillige år havde fulgt KDAK's virksomhed med stor interesse og var medlem af Dansk Motor Klubs bestyrelse, ligesom han var nær ven af den afdøde præsident Ove Bendixen.

Grunden til, at valget som præsident var faldet på direktør Albert Jensen, var, at denne havde stillet sig i spidsen for dannelse af en landsforening, der skulle samle alle danske motororganisationer for dermed at få en en-



Sv. Aage Sørensen, København, og Niels Sørensen, København, ved åbningsløbet på dirt-track banen i Odense 1932.

hedsfront inden for motorinteresserede, som man stadig savnede.

Den nyvalgte præsident Albert Jensens karriere inden for Danmarks Motor Union skulle imidlertid ikke blive af lang varighed, idet han allerede i løbet af sommeren 1932 trak sig tilbage grundet uoverensstemmelser angående oprettelse af den tidligere omtalte landsforening.

Danmarks Motor Union fik den 21. november ny præsident, idet bestyrelsen på et møde denne dato valgte formanden for Jydsk Motor Union Lassen-Landorph, der siden Alb. Jensen fratrådte, i sin egenskab af vicepræsiden havde fungeret som præsident for unionen.

Rent sportsligt blev året 1932 et meget stort år for dansk motorsport; et meget stort antal motorbaner, såvel dirt-track, jordbaner som terrænbaner, blev dette år åbnet og taget i brug, nu da det var slut med at køre de store pålidelighedsløb på landevej og andre offentlige veje.

Det første TT-løb i Danmark blev således også afviklet i 1932 på et privat område i Korsør skov. Banen var en trekantbane, og løbet blev arrangeret Kr. himmelfartsdag og blev en meget stor succes, ikke mindst fordi der blev budt på international deltagelse.

Dirt-trackbaner var der blevet en del af her i landet i årets løb, således i Århus, Odense, Karbæksminde og Holbæk, foruden at der var vældigt liv ved mange løb på banen i Vejle, og banen ved Roskildevejen vågnede efterhånden fra en dvaletilværelse, hvilket også var berettiget, da ikke mindre end 20000 tilskuere overværede det første løb.

Terrænbaneløb var en ny form for motorsport her i landet, men den fik omgående stor succes, i særdeleshed løbene på Gandløsebanen havde publikums bevågenhed. Også bakkeløb blev for første gang forsøgt i Ravneholm skov.

Årets danske mestre på 1000 m jordbane blev kåret ved løb på Amager travbane, hvorimod nordiske mesterskaber 1932 blev afviklet i Sverige.

Endelig forsøgte man også kombineret terrænbane- og hastighedsløb i 1932 ved »Sandkroen« på Sjælland.





Morian Hansen takker den amerikanske dirt-trackrytter Sprouts Elder for god kamp ved løbene på Roskildevejen i København.

1933

Året startede med, at det store, internationale Monte Carlo Ralley passerede vort lille land, hvor motorløb på landevejene ellers var forbudt. En ikke ringe del af det store løbs deltagere havde valgt de nordiske startsteder i 1933, således 18, hvoraf to damer. En af de første deltagere, der ankom til kontrollen i København, var en engelsk dame, mrs. Gough Riley, iøvrigt var den nordlige rute meget hård, og adskillige udgik, inden de nåede København.

Sir Malmcolm Cambell, der i 1932 satte ny verdensrekord over 1 km med en gennemsnitsfart på 408 km/t, var ikke tilfreds hermed, og i februar måned lykkedes det for ham på Daytona Beach med en forbedret »Blå Fugl« at presse rekordfarten op til 438 km i timen.

Samtidig med denne rekord blev der åbnet en ny rekordbane i staten Utah i USA på en saltslette, så der taltes om, at der ret hurtigt ville blive rettet angreb på Chambells rekord fra anden side.

Sports Motor Klubbens generalforsamling sidst i januar 1933 bragte et helt nyt navn frem inden for dansk motorsportsorganisation, idet ingeniør J. P. H. Ørs blev valgt til klubbens formand. Ganske vist havde hr. Ørs spillet endda en meget stor rolle bag kulisserne ved flere store motorsportsarrangementer de sidste år, men fik nu altså lejlighed til at tage mere aktiv del i arbejdet. Senere på året blev hr. Ørs valgt til næstformand i SMU og kom kort tid efter til at fungere som formand efter den hidtidige formand, hr. Suhrs bortrejse til Odense.

Da motorfolk må og skal have afløb for hestekræfterne og have opgaver lidt uden for det almindelige, og landevejsløbene i deres gamle form nu var forbudt af politiet, var det naturligt, at man i 1933 så sig om efter nye veje, da de forskellige baneløb, der afholdtes i landet, ikke var for den store kreds af motorklubbernes medlemmer. Det var derfor også med stor glæde, at man hilste det af Dan-



Grosserer Carl Suhr, der efterfulgte Fyens Motor Unions mangeårige formand, vinhandler Alfr. O. Jørgensen.



Svend Aage Engstrøm med laurbærkrans efter at have vundet det tyske dirt-track-mesterskab 1932 i Breslau.

marks Motor Union og dagbladet BT arrangerede trial efter engelsk mønster, selv om antallet af deltagere burde have været betydelig større, men man høstede som arrangør gode erfaringer, og selv om der i 1933 kun blev tale om et par løb af denne art, var man klar over, at 1934 ville komme til at vise en betydelig stigning inden for denne løbsform.

Til glæde for alle motorkørende, såvel bilister som motorcyklister, var der i 30,erne rigtig gang i brobygningen her i landet; således blev der i 1933 tilendebragt et stort brobygningsarbejde i Ålborg, en ny Limfjordsbro blev indviet, bygning af en Storstrømsbro var vedtaget, og arbejdet med bygningen af Lillebæltsbroen skred hurtigt frem.

Ganløse terrænbane havde i 1933 en udmærket sæson med en stadig voksende publikumstilslutning, og alle landets betydende kørere havde nu deltaget enten en eller flere gange på banen. Løbene i 1933 kulminerede, da Sv. Aage Engstrøm vandt den mægtige *»Ganløsepokal«*, der var en søsterpokal til *»Farrispokalen«*, som man ikke fik lov til at konkurrere om på Ganløsebanen.

Farrisløbet, der jo hørte til datidens store løb, var indstiftet i Glostrupbanens store dage, hvor man håbede at kunne samle kørere fra alle lande, men hvor man kom til at opleve store skuffelser.

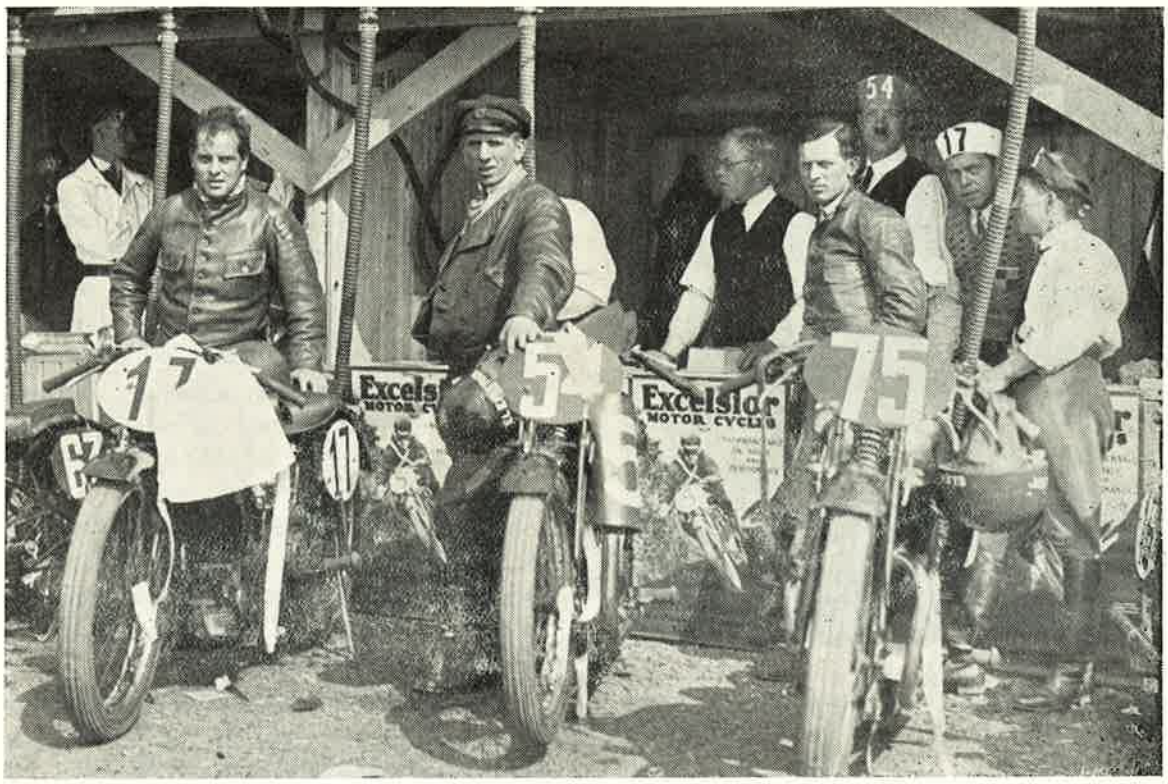
Løbets navn stammede fra, at »Farris-Selskabet« i 1924 skænkede foreningen »Motorsport« en stor, smuk og meget kostbar vandrepokal, der skulle udsættes som præmie i mellemklassen for motorcykler i scratchløb på motorbanen i Glostrup. Pokalen skulle vindes 3 gange for at blive ejendom.

Da motorbanen i Glostrup måtte lukke, og da senere foreningen »Motorsport« blev opløst, opstod der vanskeligheder om pokalen – vandrepokaler er jo ofte srtidens æbler, – men der blev dog truffet den bestemmelse, at pokalen overgik til »Sports Motor Klubben«, som fremtidig skulle udsætte den i løb for motorcykler på en dertil egnet bane.

Løbet, der i 1932 blev kørt på Amager travbane, kunne trods alle anstrengelser ikke gen-



Ib Krøyer Christen er klar til start ved det svenske grand prix i 1931, hvor han hjemførte en fin tredieplads. (Excelsior).



Den danske Britisk Excelsior pit ved det svenske grand-prix 1932. Fra venstre: Aage Wagner, 500 cc, Carl Topp, 350 cc, og Ib Krøyer Christensen, 250 cc.

nemføres på denne bane i 1933, og Charlottenlund travbane lykkedes det heller ikke at få stillet til disposition. »Sports Motor Klubben« havde derfor besluttet at afvikle »Farrisløbet« på Ganløsebanen søndag den 30. juli og foretog i denne anledning en regulering af banen.

Dette arrangement gav anledning til protest, idet indehaveren af »Farrispokalen« fra 1932, Aage Wagner, København, mente, at Ganløsebanen ikke kunne kaldes for en egnet bane til dette løb, hvorfor han sammen med protesten deponerede pokalen, indtil protesten var afgjort.

Aage Wagners protest kunne imidlertid ikke nå at blive afgjort i Dansk Motor Sportsråd inden løbet på Ganløsebanen den 30. juli, så Sports Motor Klubben sikrede sig en søsterpokal til »Farrispokalen«, den såkaldte »Ganløsepokal«, der ved løbet blev vundet af Sv. Aage Engstrøm. Aage Wagners protest var naturligvis kun af principiel karakter, hvilket da også vil ses af, at han deltog i løbet om »Ganløsepokalen«, men et styrt tidligt i løbet satte ham ud af spillet.

Efter dette løb var det slået fast, at Ganløsebanen var blevet en institution, som havde sit store og faste publikum såvel fra København som fra oplandet langt omkring til alle sider, og Sports Motor Klubbens planer for den kommende sæson var da også at tilrettelægge en række endnu bedre løb, end der var afviklet hedtil.

TT-løb i Korsør lystskov blev i 1933 arrangeret af Sjællands Stifts Motor Klub og havde nu ogsj fundet sine faste rammer. Løbet, der blev afholdt for anden gang, havde udmærket tilslutning fra såvel publikums som køreres side.

Banen, man nu havde i Korsør lystskov, var af god kvalitet, også hvad afspærring angik, så man håbede, at dette løb ville blive en årlig tilbagevendende dansk motorsportsbegivenhed. De enkelte klasser i 1933 blev



Ved åbningsløbet på Korsør motorbane 1933 vandt Sports Motor Klubben holdkonkurrencen. Det sejrende hold fra venstre Svend Aage Sørensen, Aage Wagner og Henry Jørgensen. Helt til venstre klubbens daværende formand, ingeniør Ørs.

vundet af: Holm Madsen, 250 cc Royal Enfield, Henry Jørgensen, 350 cc Norton, og Chr. H. Jørgensen, 500 cc Royal Enfield. I 350 cc klassen opnåede Henry Jørgensen dagens hurtigste tid og vandt dermed dagbladet Politikens ærespræmie.

På Fyn måtte man i 1933 renoncere på at arrangere dirt-track og jordbaneløb, men til gengæld afholdt man nogle vellykkede terrænbaneløb ved Langesø, hvorfra der kan noteres fuldt så dramatiske situationer og episoder som i Ganløse. Alene navnet på en af passagerne på banen, »Dødsdromen«, fik håret til at rejse sig på hovedet. De raske fynboer opnåede da også overraskende resultater, når de deltog i Ganløse, ligesom de havde fornøjelsen at sende Herman Larsen til Oslo, hvor han klarede sig pænt på Korketrækkeren.

Hvad der gjorde terrænløbene så tiltrækkende og spændende for tilskuerne, var vel nok den omstændighed, at man ofte fik lejlighed til at beundre kørernes færdighed i at klare tilsyneladende halsbrækkende situationer.

En morsom episode, der bør nævnes herom, var Bruun Larsen i »Dødsdromen«, hvor hans maskine ikke blot skulle ovevinde terrænets vanskeligheder, men også befordre rytterens sværvægtscorpus, men begge dele blev fint klaret.

Danmarks Motor Union gjorde i 1933 alt for at skaffe de danske kørere lejlighed til at vise de danske farver i udlandet, og selv om vi ikke i første omgang høstede de store laurbær ved bl. a. »Grosser Preis« på Avusbanen i Berlin, så fik vi dog en lille smag på, hvad der kræves ved sådanne lejligheder. Såvel Svend Aage Sørensen som Aage Wagner fik maskinskade og måtte udgå.

Mere held havde Svend Aage Sørensen samme år i Riesengebirge, hvor han i det store bjergløb hævdede sig smukt og i et meget fint selskab af fremragende tyske kørere placerede sig som nr. 2 i 500 cc klassen.

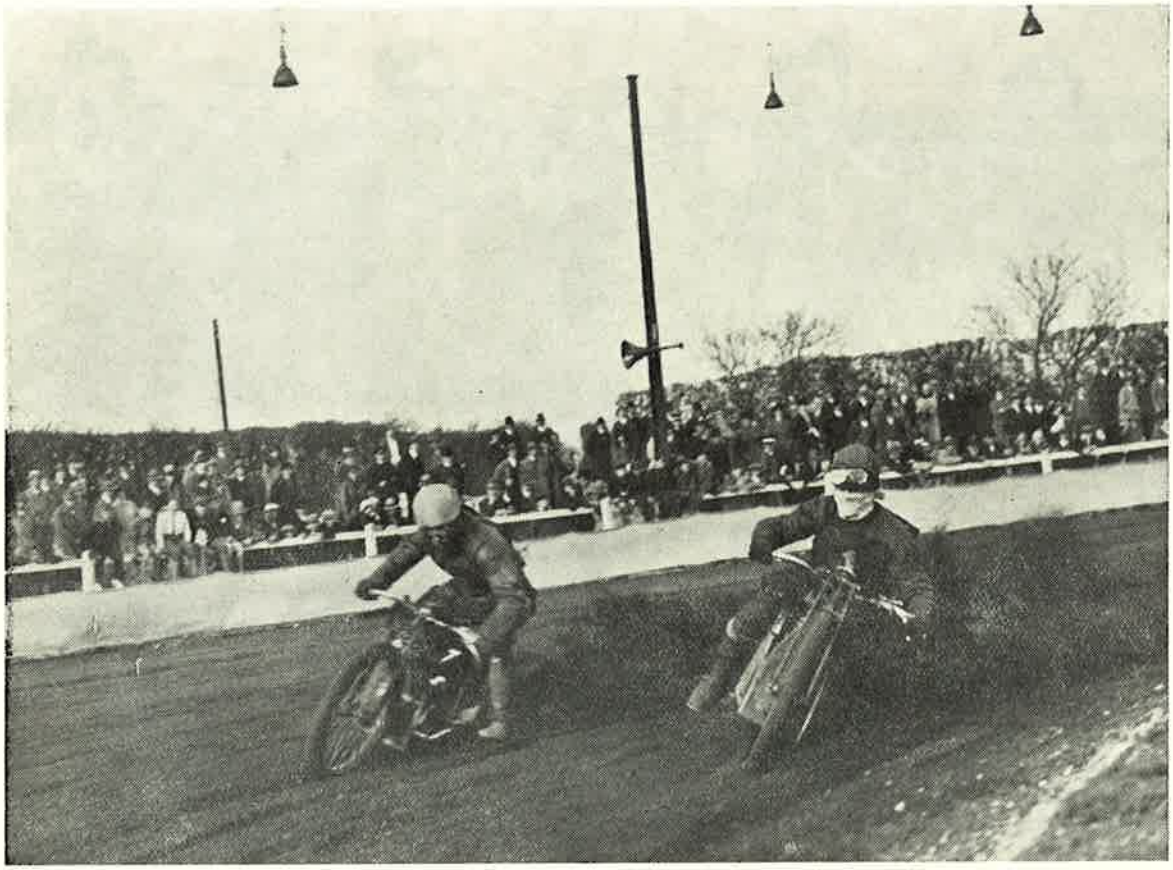
Ved det svenske automobilløb ved Vram deltog også et par danskere, og Morian gennemførte det dramatiske løb til få meter før målet, hvor han måtte udgå med maskinskade.

Ved Sveriges grand prix ved Saxtorp opnåede vi i 1933 ikke at hente nogen førstepræmie hjem, men var dog smukt og fyldigt repræsenteret og havde den tilfredsstillelse, at 5 mand af 8 gennemførte det hårde løb, og af disse fik 4 pengepræmier på 200 svenske kroner stykket. Uden nævneværdig TT-træning og uden hjemlige fabriker til at støtte med materiel var dette resultat betydelig bedre, end det ser ud til.

Danmarks største triumf i udlandet i 1933 fejrede vi, da Svend Aage Engstrøm hentede det nordiske mesterskab hjem fra Oslo, hvor han måtte kæmpe en drabelig kamp med Sveriges og Norges bedste ryttere, som gjorde alt for at gøre ham rangen stridig.

Ved samme lejlighed gjorde såvel Herman Larsen, Odense, som Svend Aage Sørensen, København, sig pænt gældende i Korketrækkeren, en løbsform, der i hvert fald for den første var noget uvant.

Ved det årlige bakkeløb i Ravnholm skov 1933, hvor Sports Motor Klubben var med-



Situation fra sving på dirt-trackbanen ved Roskildevejen i København. Bemærk, at man også dengang havde lysanlæg, således at der kunne køres aftenløb.

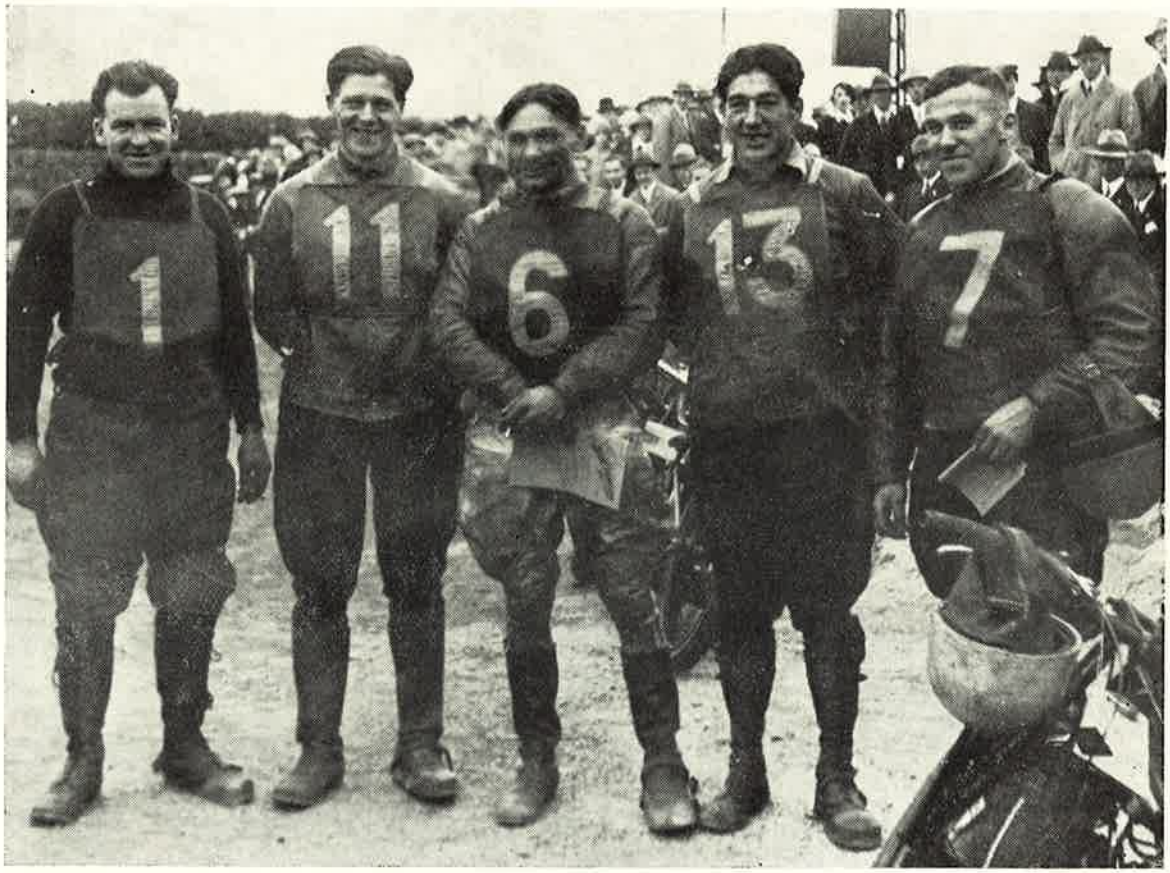
arrangør sammen med dagbladet Politiken, var deltagelsen meget stor, og Sv. Aage Sørensen opnåede bedste tid og vandt dermed den store Ravnholm-pokal til ejendom.

Sidst på året blev der indviet en hel ny jordbane i Korsør, hvor Sjællands Stifts Motorklub havde lagt et meget stort arbejde i anlæggelsen af en virkelig god bane. Man nåede ikke at afholde mange løb på banen i 1933, men begyndelsen tegnede godt, idet bl. a. årets danske jordbanemesterskaber blev afviklet på banen med det resultat, at Sv. Aage Sørensen blev mester både i 350 og 500 cc klassen. Agner Hansen, København, erobrede mesterskabet i 250 cc klassen, og David Axelsen beholdt mesterskabet i sidevognsklassen.

Farrisløbet på Amager travbane blev vel nok årets største hjemlige motorsportsbegivenhed, efter at man så småt havde opgivet at kunne få dette vigtige løb gennemført. Engstrøm fejrede her en stor triumf og sejrede over de svenske ryttere Skeppsted og Sunnquist, selv om det kun var med brøkdele af sekunder.

I Jylland stod det meget sløjt til med motorsporten i 1933. Med undtagelse af dirttrackbanerne i Århus og Vejle blev der så at sige ikke dyrket motorsport i denne landsdel. Den jydske motororganisation, Jydsk Motor Union, beskæftigede sig så at sige udelukkende med turisme og andre almene opgaver i forbindelse med de motorkørende. Unionen afholdt i 1933 således et stort sommerstævne på Uldrup bakker ved Horsens med store taler af kendte mænd inden for motororganisationerne, hornmusik og anden underholdning, deraf bl. a . bakkeprøver for de fremmødte turistkøretøjer.

Som afslutning på 1933's motorløb afholdt Motor Camping og Frederiksborg Amts Mo-



Fra et dirt-trackløb med international deltagelse. Fra venstre: Stevis St. Georg, Australien, nr. 1, Niels Sørensen, Danmark, nr. 11, Franz Heck, Tyskland, nr. 6, Morian, Danmark, nr. 13, og Fritz Niss, Tyskland, nr. 7. (Morian havde kort forinden mistet en fortand.)

torklub hvert sit trial med stor tilslutning og succes i håbet om, at flere af denne art fornøjelige løb måtte blive afholdt i den kommende tid.

Endelig fik Danmarks Motor Union inden udgangen af 1933 en ny præsident, idet posten blev overtaget af overretssagfører Lassen-Landorph, Randers, under hvis ledelse bestyrelsen håbede, at der måtte komme et frugtbringende arbejde i gang til gavn for unionen og dens klubber.

1934

1934 var for klubberne og Danmarks Motor Union et livligt år med udmærket samarbejde og fremgang på mange måder. De forskellige baner på øerne havde ikke så strålende resultater som tidligere år, selv om der blev kørt mange gode løb, som man kunne lægge til grund for fremtidens banesport og dispositioner; man regnede nemlig med, at et højst alvorligt spørgsmål angående en stor forlystelsesskat ville finde sin afgørelse i 1935.

De meget populære trials viste i 1934 deres livskraft, og det, man mest frygtede for de kommende år, var, at disse ikke ville have søndage nok til efterspørgslen.

Medlemstallet i klubberne under Danmarks Motor Union i 1934 viste en stor stigning, og unionen havde den tilfredsstillelse, at den tanke, man i over 10 år havde gjort sig til talsmand for, nemlig oprettelsen af et fællesråd for de danske motororganisationer, blev realiseret. Dette fællesråd, der tidligere havde været forsøgt dannet, regnede man med nu ville begynde et effektivere arbejde for motorfolket som helhed i spørgsmål, der særlig



Svend Aage Sørensen, grosserer Hedetoft og racermekaniker Allan Bruce fra Britisk Excelsior i England. De to sidste var en uundværlig hjælp for Svend Aage Sørensen i hans fine kamp med konkurrenterne i 250 cc klassen ved det svenske grand-prix i Saxtorp 1934, hvor han hjemførte sejren til Danmark.

havde tilknytning til regering og myndigheder.

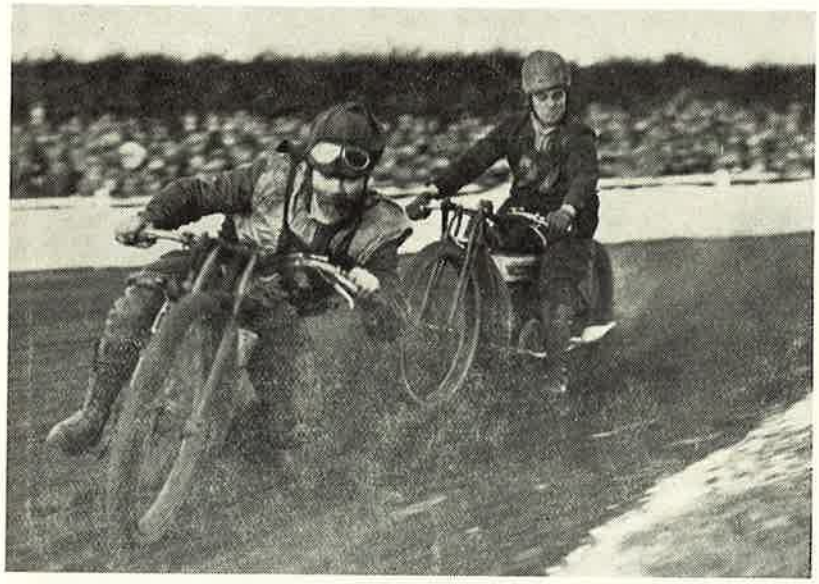
Årets første måneder i 1934 var ligesom tidligere år præget af at være en ret stille tid.

Den første begivenhed af interesse var Fyens Motor Unions 10 års jubilæum den 26. februar, hvor denne landsdelsunion med tilfredshed kunne se tilbage på de svundne begivenheder. At Fyens Motor Union havde været ledet i det rette spor med fordragelighed inden for rammerne, havde man et tydeligt bevis for deri, at grosserer Alfred O. Jørgensen havde beklædt formandsposten for unionen i alle 10 år og stadig fortsatte efter jubilæet. Flere fynske klubber var i dette tiår opstået, og det var i særdeleshed det sportslige, der havde været i højsædet inden for Fyens Motor Union.

Motorklubben Fyens Motor Sport, der var en af landets største, kunne også i 1934 fejre 10 års jubilæum, nemlig den 6. marts, hvor klubben med stor tilfredshed kunne se tilbage på en række store og vellykkede motorsportsbegivenheder, som klubben havde været arrangør af, og hvoraf vel nok Knudhoved-løbene havde været de største. Man havde her opnået hastigheder, der stærkt nærmede sig Fanø's. Landevejsløbenes tid rummede også gode minder, f. eks. det store fynske Fyrløb foruden mange pålidelighedsløb til udlandet, der startede og sluttede i Odense.

I jubilæumsåret rådede Fyens Motor Sport over en terrænbane ved Langesø, hvor der allerede havde været kørt flere store løb med tusindtallige tilskuere.

Motorsporten i 1934 blev som tidligere



Aage Wagner, der også forsøgte sig som dirt-trackrytter, kan ikke rigtig lide konkurrentens smiden om sig med slagger og støv. (Roskildevejen).

nævnt præget af et meget stort antal trials foruden en del baneløb. Indledningen på 1934's motorsportssæson blev gjort af Nimbus Klubben, der i februar afholdt trial, der trods vintervejr fik et udmærket forløb, hvor den unge Josef Koch blev dagens mand som løbets leder og tilrettelægger. Vinderne i løbet blev Ivar Nielsen, Rudge, Th. Bengtsen, HD, og Sylvest Andersen, Chevrolet, idet der i datidens trials også blev kørt automobilklasser.

Sports Motor Klubben ville også gerne give sine kørere skarp konfekt, hvad der smagte »de gamle drenge« bedst, så årets næste trial i 1934 blev derfor et nattrial arrangeret af SMK, hvor tåge og regn i forbindelse med mørket om natten tyndede godt ud i de deltagendes rækker. Helge Jensen vandt seniorklassen.

De sjællandske provinsklubber, Holbæk og Omegns- og Roskilde og Omegns Motorklubber, arrangerede også et par store trials, hvor der i det første dukkede en ny fremragende kører op i automobilklassen ved navn Poul Cadovius, der sejrede i stor stil, hvorefter han gik fra sejr til sejr i de kommende trials.

Tidligt på året afviklede Fyens Motor Sport sit mesterskabsløb, der takket være øsende regnvejr bød på næsten ufremkommelige etaper, således at de fleste af de få sejge gutter, der havde trodset strabadserne, udgik. Bedste solokører blev Hermann Larsen, og i automobilklassen var det ing. Korsgaard, der gik af med sejren.

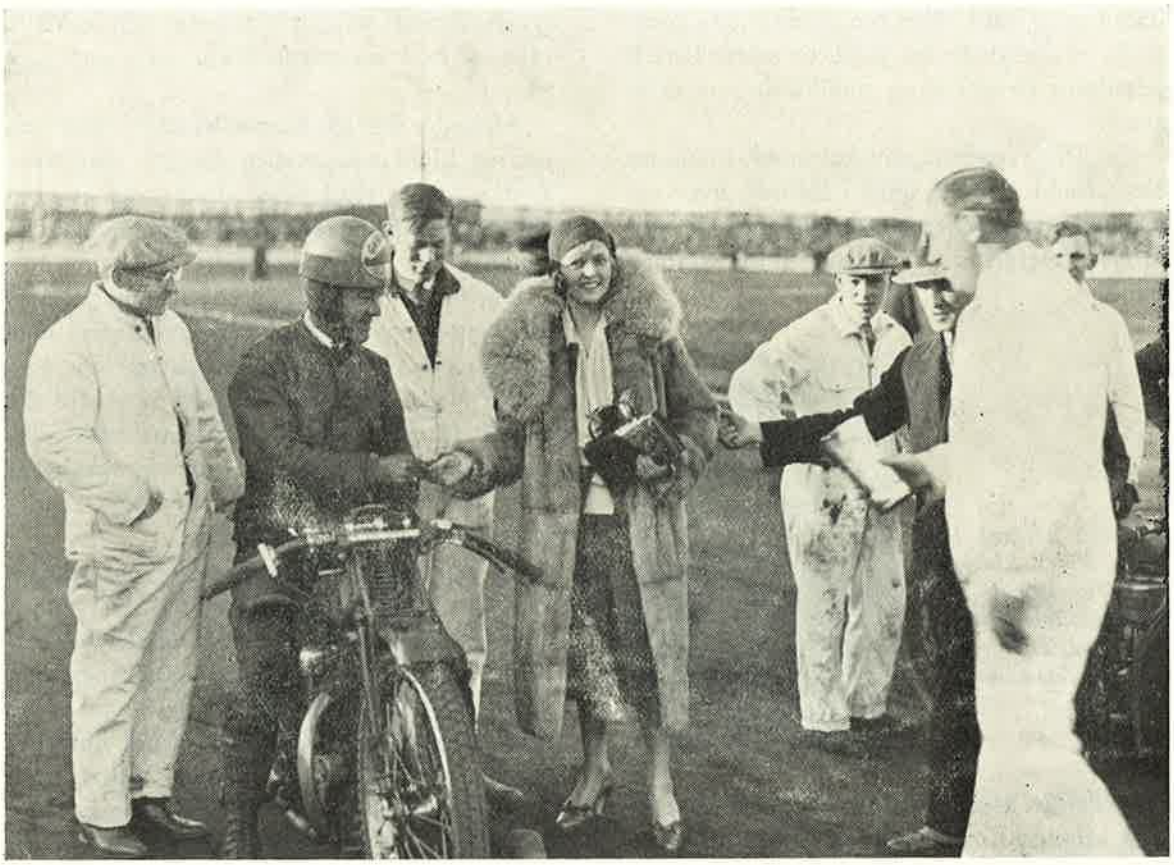
Baneløbssæsonen fik en glimrende indledning 2. påskedag, idet der samtidig blev startet på hele tre baner, nemlig Korsør, Ganløse og Holbæk, og optakten var alle steder meget fin.

I Korsør faldt 1933's rekord straks, idet Helge Jensen pressede Svend Aage Engstrøms rekord ned fra 2,18 til 2,17,2.

I Ganløse fik man en ny attraktion, idet den gamle motorsportsmand Knud Danielsen udsatte en meget stor og flot pokal, der fik navnet »Kammeraternes Pokal«, og hvorom



Svend Aage Sørensen med laurbærkransen efter sejren i 250 cc klassen ved det svenske grand prix i 1934. (Excelsior).



Et af stumfilmens store navne, filmsskuespillerinde Karina Bell, lykønsker og overrækker Morian en »kop« efter en sejrrig dag på dirt-trackbanen.

der skulle køres hver løbedag, og den rytter, der så havde samlet flest points ved sæsonens slutning, havde vundet pokalen til ejendom. På årets første løbedag tegnede Ivan Jensen sig for 5 points og Svend Aage Engstrøm for 4 points, men det blev dog ingen af disse, der blev den endelige vinder, men derimod Ejnar Knudsen, der havde samlet så mange points inden årets sidste løbedag, at ingen kunne indhente ham, hvilket også var meget heldigt, da han på denne dag måtte udgå med maskinskade.

Holbækbanen led derimod i 1934 en trang skæbne, idet der faldt afgørelse på en skattesag, som banen havde løbende, og da politiet derefter opkrævede den skyldige forlystelsesafgift, måtte banen opgive videre løb, da den ikke mere økonomisk kunne bære sig. Forøvrigt led den af Banerytternes Klub i forening med Bornholms Motor Sport anlagte bane ved Rønne samme skæbne.

Grundet disse kedelige banekrak arbejdede Danmarks Motor Union meget kraftigt på at få forlystelsesskatten nedsat i de kommende år, hvilket ville være en livsbetingelse for adskillige baner i landet i fremtiden.

I april måned havde BSA-Klubben udmærket deltagelse ved et stort trial, hvor den nye Nimbus for første gang startede med Josef Koch i sadlen med det resultat, at han opnåede en fin førsteplads. Forøvrigt var der i dette løb indlagt en klubholdskonkurrence, hvor Motor Sports Klubbens hold bestående af Ch. Christiansen, Klarskov Nielsen og Børge Witthøft sejrede.

Den 19. april fyldte Danmarks Motor Union 20 år, men man havde besluttet at vente endnu 5 år, inden man afholdt en større jubi-

læumsfestlighed i håbet om, at de endnu resterende år indtil 25 års jubilæet måtte betyde yderligere fremgang og stabilisering af unionen.

Det årlige repræsentantskabsmøde i unionen blev afholdt den 22. april i Esbjerg, hvor naturligvis motorbanernes forhold med de høje forlystelsesafgifter var dagens store samtaleemne.



Ing. Ørs, formand for Sports Motor Klubben, 1933. Formand for Sjællands Motor Union 1934 og derefter præsident for Danmarks Motor Union.

Sjællands Motor Unions forårsmøde blev også afholdt i april, og her valgtes ingeniør J. P. H. Ørs til unionens formand, efter at han havde fungeret som sådan, siden grosserer Suhr var rejst til Fyn i 1933.

W. Reichstein, Slagelse, blev valgt til næstformand, og Anker Nielsen og Hoffmeyer genvalgtes til henholdsvis formand for sportsrådet og forretningsfører. Til medlemmer af sportsudvalget valgtes Wald. Børnum og Vald. Hansen med Ingemann Rasmussen som suppleant.

Af andre løb på Korsør-banen i 1934 kan nævnes klubkonkurrencen den 10. maj, hvor Rudge Motor Klub blev vinder ved et hold bestående af Engstrøm, Agner Hansen og Ivan Jensen.

Ligesom tidligere år havde Danmarks Motor Union også i 1934 repræsentanter uden for landets grænser ved de største løb, men havde nogen vanskelighed med at skaffe det bedste materiel frem. Uanset disse vanskeligheder gjorde rytterne deres bedste, således at man fik samlet en lille stab, der kunne repræsentere landet på værdig måde.

Til Solvallaløbet i Stockholm om foråret var man meget interesseret i at få et fyldigt dansk hold af sted, og det lykkedes også at sende 4 mand, nemlig Svend Aage Engstrøm, Aage Wagner, Helge Jensen og Svend Aage Sørensen. Mellem disse og et svensk hold bestående af Barthelsson, Gunnar Kalen, Carl Jonsson og Sten Edlund blev der udkæmpet en landskamp. Resultatet blev, at Sverige vandt i sammenlagt tid 8,27,1, medens det danske landshold opnåede tiden 8,52,08. Iøvrigt besatte det svenske hold de første 5 pladser, men grundet manglende klasseinddeling efter maskinstørrelse kan det tjene som undskyldning for det danske hold, at alle svenskerne kørte på større maskiner end danskerne. Engstrøm



Et udsnit af den danske elite inden for 1930'ernes dirt-track-løb: Valter Ryle, Kai Hansen, Helge Jensen, Einar Knudsen og Morian.



Tv. Corfitzen og th. Svend Lange drøfter mulighederne for en fin placering med Walther Ryle, der sidder på Rudge-raceren.

blev bedste dansker på en 500 cc maskine, idet han placerede sig som nr. 6.

Karrebæksmindebanen havde også en række gode løb i 1934, men var mod slutningen af året forfulgt af uheld med vejret, således at man ikke var alt for overvældet af det økonomiske resultat. Baltzer Hansen havde på denne bane en række triumfdage, idet han besejrede alle de danske og udenlandske stjerner som f. eks. Torsten Sjøberg, Sverige, Alf. Rumrich, Tyskland, og Broncho Dixon, England.

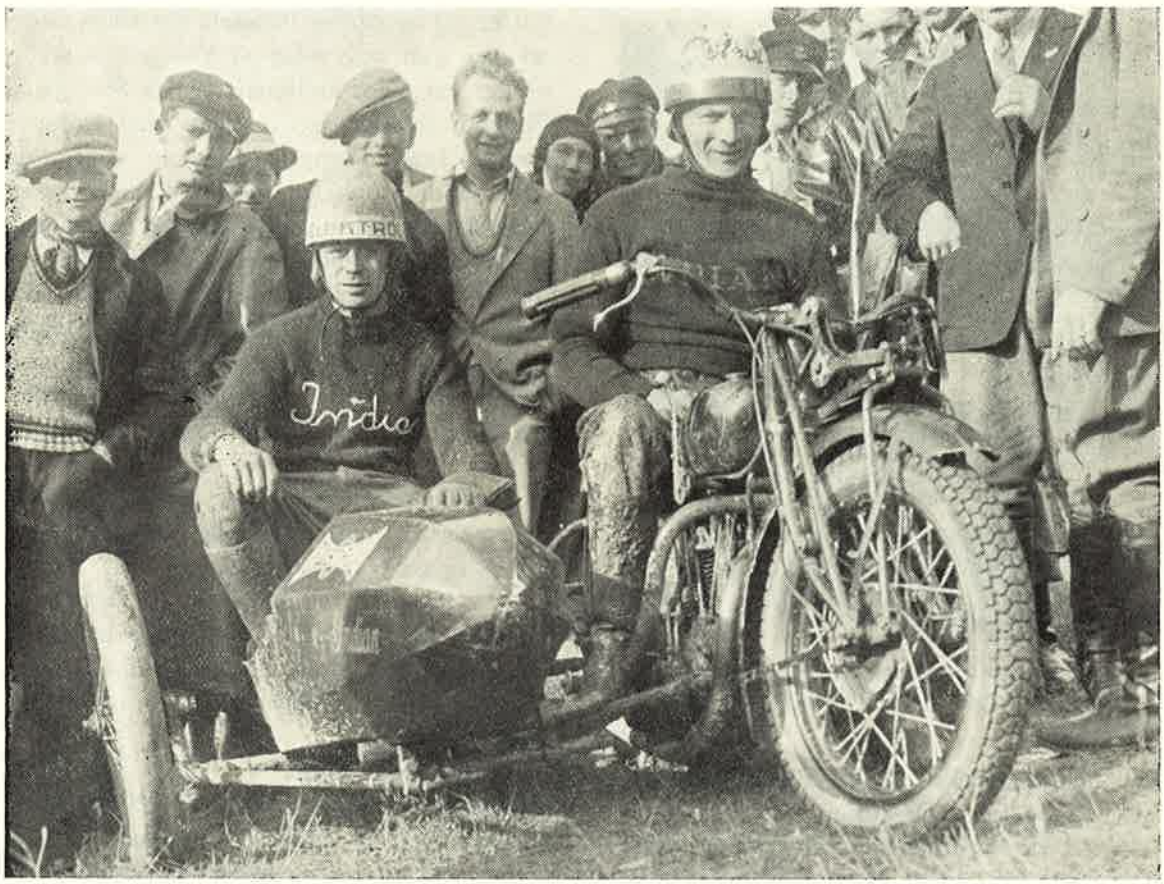
Også herhjemme blev der kørt landskamp, endda flere. Korsør motorbane arrangerede den første 2. pinsedag, hvor kørere fra Danmark, Norge, Sverige og Tyskland skulle kæmpe om sejren. Fra Tyskland deltog den sympatiske Eduard Ziemer, men på grund af en sammenkørsel med Åke Jønsson, Sverige, tidligt på dagen kunne han ikke deltage i den afsluttende landskamp, der således blev en skandinavisk match, hvor resultatet blev, at Rolf Lou, Norge, løb med sejren i tiden 2,50,08, medens Aage Wagner, Danmark, fulgte ham til døren og forgæves forsøgte at slå ham, men måtte nøjes med andenpladsen og tiden 2,51,01.

Det var betydelige baneløb. Farrisløbet kørtes igen som sædvanlig på Amager travbane, og der var mødt konkurrenter fra Sverige og Finland. Sverige havde sendt den tidligere vinder Ivar Skeppsted for at sikre sig anden andel i pokalen, da Engstrøm stod med store chancer for at vinde pokalen tredie gang og dermed ejendomsretten, men uheldet var som så mange gange ude efter Engstrøm, idet han, på et tidspunkt da han førte den afgørende afdeling af løbet stort, måtte udgå med gummiskade, og da det ikke kunne konstateres, om det var sket inden udgangen af første sving og altså berettigede til omstart, måtte han se Skeppstedt sikre sig anden aktie i pokalen og retten til at besidde den for eet år. Selv om udfaldet var beklageligt for de danske farver, trøstede arrangørerne af Farrisløbet sig med, at der også i 1935 skulle køres om pokalen, og håbede så, at dette løb måtte blive alle tiders opgør mellem Engstrøm og Skeppstedt.

Skeppstedt's vindertid i 1934 blev 3,03 efterfulgt af Agner Hansen 3,09,08, Carl Jonsson 3,11 og Torsten Gustafsson 3,11,08.

Kort tid efter Farrisløbet fik Svend Aage Engstrøm et lille plaster på såret, idet han vandt den af Sports Motor Klubben udsatte søsterpokal af samme udseende og dimensioner som Farrispokalen, nemlig Ganløsepokalen. Ivar Skeppstedt var også inviteret til at deltage i løbet på Ganløsebanen om denne pokal, men var forhindret. Engstrøms vindertid blev 2,16, tæt fulgt af nr. 2, Svend Aage Sørensen i tiden 2,22.

I det store tyske landevejsløb i 1934, der gik over 2000 km afspærrede veje, deltog Danmark med 4 automobiler og 2 motorcykler. Løbet var meget hårdt, og alle de deltagende danske vogne startede i den vanskeligste klasse, nemlig over 3000 cc. Af i alt 51 startende vogne i denne klasse gennemførte kun 4, hvoraf den ene var dansk med Henning Dalsgaard som fører og Vald. Hoffmeyer jun. som observatør. Også en anden dansk vogn bemandet med Beyer Clausen og Skjødt gennemførte hele løbet, men få minutter over respittiden, så de blev ikke præmieret.



Sidevognskøreren H. Skov omgivet af glade motorkammerater, efter at Indian'en har vist alle konkurrenter bag-hjulet.

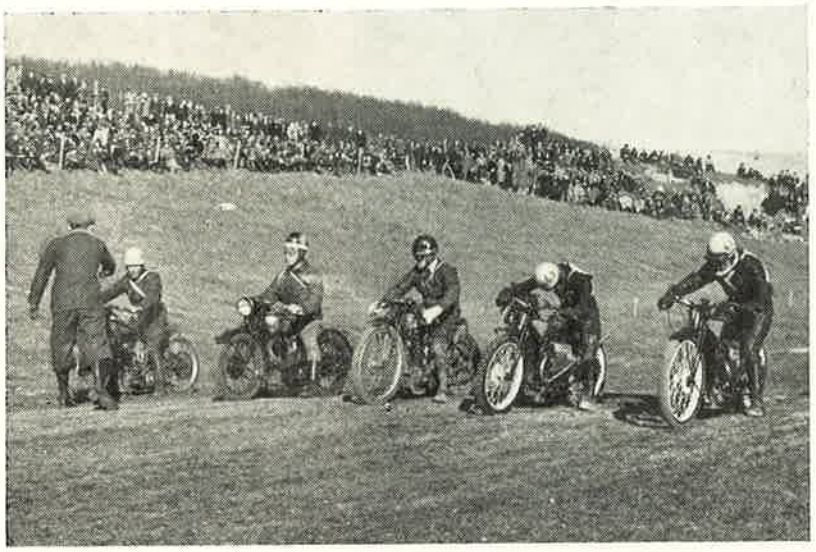
Sveriges grand prix 1934 ved Saxtorp blev en meget stor begivenhed for dansk motorsport, kun skade at de sidste dages uvejr inden løbet forhindrede tusinder af danske tilskuere at tage turen over sundet og derved blive vidne til Svend Aage Sørensens store triumf. I 250 cc klassen vandt han suverænt på Britisk Excelsior i tiden 3,07,07,6, medens andenpladsen blev besat af englænderen Tyrell Smith i tiden 3,11,09,5. 5. klasse C. 500 cc blev vundet af Ragnar Sunnquist, HVA, 3,16,45,6. Begge de danske deltagere i denne klasse udgik, Knud Mogensen på grund af en glassplint i øjet og Holm Madsen på grund af en tændrørssprængning. Klasse C blev vundet af Mellors, Volocette, 3,15,34,6, og danskeren Sejer Dybro opnåede en 5. plads i tiden 3,35,11,9.

For anden gang havde dansk motorsport hentet en førsteplads hjem fra Saxtorp, og anden gang var det den danske motorcykelgrosserer Hedetoft, København, der stod økonomisk og materielt bagved.

Efteråret 1934 forøgede vort hjemlige baneantal med en ny stor græsbane ved Frederikssund, hvor Sports Motor Klubben den 26. aug. arrangerede åbningsløb under stor publikumstilstrømning.

Banen viste sig at svare til forventningerne, og løbene var sportslig set gode. Svend Aage Engstrøm vandt en af fru Signe Bendixen udsat »Ove Bendixens Mindepokal«. Allerede efter det første løb meldte der sig også for denne bane forskellige skattespørgsmål, som gik til afgørelse i landsretten, hvorfra der ikke var kommet noget resultat ved årets slutning, så det var med en vis skepsis, man imødeså den kommende sæson i Frederikssund.

De nordiske mesterskaber var i 1934 hen-



Man er klar til start i dagens ekspermatch. Bemærk den ene deltagende maskine er forsynet med lygte.

lagt til Danmark og fik både et vellykket og overraskende forløb. Svend Aage Sørensen føjede et nyt blad til sin efterhånden store laurbærkrans og blev nordisk mester, – og den indlagte landskamp blev også vundet af de danske farver. Det danske hold bestod af Ingemann Rasmussen, Agner Hansen og Svend Aage Sørensen.

Af udlændinge havde vi et stort besøg ved dette løb både fra Norge og Sverige. Nordmanden Rolf Lau præsterede bedste tid af alle udenlandske kørere, og Berthold Eriksson tog sidevognsmesterskabet med til Sverige.

Kort efter de nordiske mesterskaber kørtes om de danske ligesom i 1933 på Korsør-banen. Beklageligvis kom Svend Aage Engstrøm ikke med i opgøret, idet han var optaget på Roskildevejen, hvor dirt-trackbanen åbnede, og Svend Aage Sørensen opnåede ved fin kørsel at hente sig endnu et mesterskab. Balzer Hansen havde maskinskade, så der blev ikke tale om nogen slutkamp, dertil var Sv. Aage Sørensen for overlegen.

I 250 cc klassen blev Leif Hirsborg, København, danmarksmester, og i 350 cc klassen E. Truelsen, altså for en gangs skyld et par nye mesterskabsnavne. Mesteren i sidevognsklassen blev derimod en af de gode gamle, nemlig H. Skov, Slagelse.

Dirt-trackbanen på Roskildevejen fik igen i 1934 nogle mægtige dage, idet Sports Motor Klubben havde fået tilladelse til at afholde nogle enkelte løbedage. Københavnerne havde åbenbart savnet disse motorcykelløb og strømmede til i tusindvis. Skønt man til disse løb hentede konkurrenter både fra England og Tyskland, viste vor hjemlige stjerne Balzer Hansen sig ganske uovervindelig; selv en storstjerne som Ginger Lee måtte se sig slået. Sidst, men ikke mindst, der var igen kommet liv på banen ved Roskildevejen, der var opstået en fugl fønix, hvorimod det stod meget sløjt til med dirt-trackbanerne andre steder, således var der lukket i Kolding, Vejle, Århus og Ålborg og alle steder grundet den tyngende forlystelsesskat.

Dansk motorcykelsport var efterhånden i 1934, der må betegnes som et meget stort år rent sportsligt, nået til en stor udveksling af kørere med mange andre lande, ikke mindst de nordiske, og i oktober måned var et særdeles stort antal danske ryttere ude på forskellige udenlandske baner. Svend Aage Sørensen tog således et lille trip til Norge og hentede en førsteplads for ugen efter at rejse til Stockholm sammen med Engstrøm, hvorfra denne hjemførte en andenplads. Samme dag havde vi et nationshold i Gøteborg og Karlskrona. Helt i Paris var der dansk deltagelse i 1934, idet de to jydske kørere Calle Hansen og Rasmus Rasmussen deltog i flere løb dernede og hjemførte mange præmier med løfte



Grosserer Hedetoft kontrollerer tændrørets udseende på en Excelsior-racer efter de første træningsomgange ved et svensk grand prix i Saxtorp.

om, at de skulle komme igen ved en senere lejlighed.

Årets sidste måneder blev igen præget af trialsporten. Flere klubbers trials havde udmærket tilslutning, således Motor Campings, hvor man i særdeleshed beundrede klubbens fine afmærkningsmateriel og gode organisation af løbet. Josef Koch, Nimbus, blev vinder af seniorklassen, og Fremann Stensen, AJS, af juniorklassen. En ny klub af navnet »Motor Sports Klubben af 1934« havde sit premieretrial, som trods nogle genvordigheder med kontroller og en protest må siges at være vellykket af en ny unionsklub. Her blev det Rob. Hansen, der vandt seniorklassen med Josef Koch på andenpladsen. Juniorklassen havde Herluf Carlsen som vinder, medens Steensen denne gang måtte nøjes med andenpladsen.

Frederiksborg Amts Motorklub sluttede rækken af 1934's trials med et løb, hvor alle etaperne lå samlet over et stort terræn ved Arresø, hvilket vakte stor tilfredshed både hos kørerne – og ikke mindst hos de mange tilskuere. Vinder i seniorklassen blev Ch. Christiansen og i juniorklassen Herluf Carlsen, BSA. Autombilklassen, der også havde stor deltagelse, blev vundet i klassen indtil 1500 cc af Amelung, Morris, og over 1500 cc af Beyer Clausen, Ford V8.

Som man ser, var det sportslige dominerende i 1934's begivenheder, men alligevel havde Danmarks Motor Union indirekte deltaget i arbejdet for medlemmernes trav på andre områder, et felt, der jo af de forskellige organisationer, der var tilsluttet motororganisationernes fælles-repræsentation, var overdraget dette organ, og man havde her i årets løb behandlet adskillige sager af vigtighed og havde desuden en række sager løbende med myndigheder og lovgivningsmagten.

Et betydningsfuldt skridt fremad var den nu påtænkte ordning, hvorefter MFR ville blive mere selvstændig med egen direktør, hvilken stilling tænktes besat med KDAK's tidligere generalsekretær, kaptajn Ipsen, der som få var inde i alle sager og deres rigtige behandling, så man i fremtiden kunne vente et mere udbygget arbejde for motorfolket i almindelighed, og DMU's medlemmer ville være sikre på, at deres tarv ville blive varetaget bedst muligt.

Optakten til 1935 kunne allerede ses at blive udmærket. Der var anmeldt trials for de første 3 måneder af året, og derefter var baneløbene anmeldt til at tage deres begyndelse, og man håbede, at det måtte komme til at foregå tåleligt for arrangørerne, hvad angik forlystelsesskattens størrelse, denne havde nemlig som omtalt flere steder tidligere været



Leif Hirsborg og hans lille, hurtige 250 cc Rudge bliver løbet igang.

årsag til, at flere baner i landet havde måttet opgive rent økonomisk.

Inden vi forlader 1934, skal der lige gives en opstilling over dette års bedste danske trialskørere, idet DMU's generalsekretær Hoffmeyer nemlig i Motorbladets spalter havde ført spørgsmålet om en trialsmester i 1935 på bane.

Nr. 1 Ivar Nielsen, 20 points.
Nr. 2 Ch. Christiansen, 14 points.
Nr. 3 Josef Koch, 14 points.
Nr. 4 Robert Hansen, 12 points.
Nr. 5 Axel Nielsen, 9 points.
Nr. 6 Ivar Nielsen, 7 points.
Nr. 7 Rob. Hansen, 6 points.
Nr. 8 Leif Hirsborg, 5 points.
Nr. 9 Th. Olsen, 4 points.
Nr. 10 Chr. Jørgensen, 3 points.
Nr. 11 Agner Hansen, 2 points.

1935

De to største problemer, der optog sindene inden for Danmarks Motor Unions ledelse i 1935, var den store forlyselsesafgift i forbindelse med motorløb og unionens tilslutning til motororganisationernes fælles-repræsentationer og de heraf affødte økonomiske forpligtelser. Endvidere bistod Danmarks Motor Union flere klubber, der havde fået retssager på halsen som følge af deres arrangerede trials. Forholdet var nemlig det, at politiet ikke ville anerkende, at en trialsetape var anlagt på privat grund, såfremt der var indlagt en privat vej, der normalt skulle kunne benyttes af flere lodsejere, selv om deres tilladelse til løbets afholdelse på den pågældende vej forelå.

En anden sag, der i særdeleshed optog sindene i Sjællands Motor Union i 1935, var Banerytternes Klubs forsøg på at foretage en fogedforretning ved et løb på Jægerkrobanen for beløb, som banen skyldte medlemmer af klubben for præmie- og startpenge fra tidligere løb samt en klage fra klubben over DMU's generalsekretær Hoffmeyer og dennes holdning i sagen.

Selv om sagen udartede sig til timelange forhandlinger på SMU's repræsentantskabsmøde, hvor Banerytternes Klubs formand, Ramsing, var meget agressiv, sluttede den med Sjællands Motor Unions skarpe fordømmelse af Ramsing og Banerytternes Klubs optræden og blev oversendt til endelig afgørelse i Danmarks Motor Union. Imidlertid sendte Banerytternes Klub DMU en anmodning om at måtte komme til stede på det møde, hvor sagen skulle behandles, for at give yderligere oplysninger.

Denne anmodning blev imødekommet af DMU, og mødet blev afholdt den 18. november.

På dette møde var Banerytternes Klub repræsenteret ved daværende formand Thor-



Sports Motor Klubbens motorcyklefodboldhold »De røde djævle«. Fra venstre: Svend Aage Engstrøm, Helge Jensen, Sønderup, Carl Topp og Arne Fog.

kild Clausen og næstformanden Ramsing, der oplæste en længere redegørelse og til slut anmodede DMU's bestyrelse om at skrinlægge sagen.

Efter at bestyrelsen havde drøftet sagen, affattede den følgende skrivelse, der oplæstes for og godkendtes af d'herrer Clausen og Ramsing:

Danske Banerytteres Motorklub.

Efter klagernes fremstilling i dag forstår DMU's bestyrelse, at de har ment at være berettiget til at foretage fogedforretning på Jægerkrobanen og til at rette angreb som sket mod generalsekretæren.

Uagtet bestyrelsen ikke kan dele denne klagerens mening, imødekommer bestyrelsen dog klagerens henstilling om, at sagen skrinlægges, hvorfor der ikke fra DMU's side bliver spørgsmål om at tage stilling til en af SMU indsendt resolution.

Bestyrelsen ønsker at betone, at man anser det for ganske overordentlig uheldigt, at en klub indleder retsskridt over for en anden klub uden først at søge sagen ordnet med unionens medvirken.

Bestyrelsen for Danmarks Motor Union går herefter ud fra, at klagerne tror på generalsekretærens ord og nærer den samme anskuelse, nemlig at generalsekretæren alene har handlet ud fra saglige synspunkter til varetagelse af unionens og dens medlemmers interesser.

Med hensyn til de økonomiske problemer i Danmarks Motor Union i 1935 i forholdet til *Motororganisationernes fælles Repræsentation* var sagen den, at KDAK hidtil havde taget alle de økonomiske forpligtelser på sin kappe, men ønskede nu, at de andre organisationer i sammenslutningen skulle yde deres forholdsvise bidrag, for DMU's vedkommende ca. 2000 kr. Disse penge skulle skaffes til veje i unionen, og på det årlige repræsentantskabsmøde blev der fremsat forskellige forslag til problemets løsning, og der var størst stemning for, at de forskellige landsdelsunioner skulle indbetale 1,00 kr. pr. medlem mod at beholde indtægterne fra løbsafgifterne. Præsidenten for Danmarks Motor Union, ors. Lassen-Landorph, der samtidig var formand for Jydsk Motor Union, kunne for denne unions vedkommende ikke give noget bindende tilsagn, for det første var Jydsk Motor Union ikke



2 glade, men trætte jordbanekørere efter afslutningen på dagens sidste heat. Bemærk håndgear på begge maskiner, en Norton og en AJS.

særlig interesseret i sport og deraf følgende små løbsafgifter, og for det andet krævede et sådant jydsk tilsagn af økonomisk karakter først en lovændring i Jydsk Motor Union, der først kunne foretages på et kommende repræsentantskabsmøde. Da præsidenten havde givet denne oplysning, sluttede repræsentantskabsmødet uden at tage nogen endelig afgørelse om kontingentets størrelse, idet de øvrige landsdelsunioner ville afvente og se, hvad præsidenten kunne få vedtaget i den jydske union; man ønskede nemlig ikke, at der skulle være en særordning for Jylland, hvad angik kontingentets størrelse pr. medlem.

På det kommende repræsentantskabsmøde i Jydsk Motor Union fik man så vedtaget et kontingent til DMU på 50 øre pr. medlem, og de andre landsdelsunioner sluttede sig hertil. Kort tid efter denne vedtagelse var der imidlertid ved at blive det rene ragnarok inden for KDAK og DMU's ledelser, idet KDAK's bestyrelse blev sprængt, og h. kgl. h. Prins Axel gik af som præsident, idet ledelsen var delt i to lejre hhv. for og imod Motororganisationernes Fælles Repræsentation. I Danmarks Motor Union nedlagde præsidenten, overretssagfører Lassen-Landorph, Randers, sit mandat med begrundelsen manglende tid og erkendelsen af, at det var en meget dårlig løsning at have en formand for en landsdelsunion som præsident, ydermere når han boede uden for København, hvor de vigtigste møder blev afholdt.

På næstkommende repræsentantskabsmøde i DMU var der altså et punkt på dagsordenen, der hed valg af præsident, og formand for Sjællands Motor Union, ingeniør Ørs, blev valgt med de jydske, sjællandske og lollandske stemmer, hvorimod fynboerne afholdt sig fra at stemme. Samtidig med valget til præsident meddelte ingeniør Ørs, at han omgående gik af som formand for SMU. På dette repræsentantskabsmøde vedtoges det iøvrigt, at DMU nu efter vedtagelsen af kontingentbetaling til unionen stadig skulle følge tanken om Motororganisationernes Fælles Repræsentation uanset stillingen i KDAK i fremtiden og evt. ophævelse af Dansk Motor Sportsråd, da det særlig fra jydsk side blev pointeret, at en forudsætning for kontingentbetaling netop var



Nogle af 1930'ernes Rudge-kørere er her samlet og klar til at gøre en indsats med deres hurtige maskiner. Man vil bl. a. genkende Leif Hirsborg, Agner Hansen og Ivan Jensen.

tilslutning af DMU til Motororganisationernes fælles Repræsentation. Mødet sluttede med bekræftelse fra alle sider på, at der i landsdelsunionerne var enighed om samling omkring en stærk og handlekraftig Danmarks Motor Union.

Trods store vanskeligheder for dansk motorsport i 1935 i form af store forlystelsesafgifter, politiforbud og krisetid holdt den alligevel liv, i særdeleshed på Sjælland og Fyn, hvorimod det stod meget sløjt til i Jylland, hvor der kun blev afholdt et enkelt bakkeløb af Skive Motor Klub i Glyngøre bakker.

Hvad angik sporten iøvrigt, forholdt det sig således, at trialsporten stadig vandt stor tilslutning, og arrangørerne kunne stadig glæde sig over et stigende antal deltagere. BSA-klubben havde således ved åbningen af efterårssæsonen 40 deltagere. Banesporten havde som tidligere omtalt de vanskeligste kår at arbejde under, hvilket bl. a. kunne ses deraf, at der ved årets begyndelse var optaget 54 løb på DMU's løbskalender, men af disse blev kun ca. halvdelen kørt, og resultatet var økonomisk alt andet end strålende, hvad man selvfølgelig kunne takke de 40 pct. forlystelsesskat, der skulle gå i statskassen, for.

Banesportssæsonen blev iøvrigt indledet af »Farrisløbet« på Amager travbane, som blev både økonomisk og sportslig vellykket. Den store »Farris-pokal« fandt ved denne lejlighed sin endelige ejermand, som desværre ikke blev en af vore egne, hvad man så småt havde håbet, men derimod den svenske kører Ivar Skeppsted, der også senere på året opnåede at blive nordisk mester.

Med »Farrisløbet« 1935 var heldet slut for dette års banesport.

På Amager travbane arrangerede Sports Motor Klubben for Danmarks Motor Union

de danske jordbanemesterskaber kombinerede med velbesatte dansk-svenske matcher, men selv om det sportslige resultat var ovenud, blev det økonomiske en underskudsforretning.

Danmarksmestre blev Svend Aage Engstrøm, Erik Orth, Leif Hirsborg og David Axelsson, alle København, henholdsvis i 500 cc, 350 cc, 250 cc og sidevognsklassen.

Dirt-trackbanen på Roskildevejen havde trods store anstrengelser kun givet underskud endda ikke så lidt. Vanskelighederne med at fremskaffe virkelig gode udenlandske kørere grundet manglende valutabevillinger havde selvfølgelig spillet en stor rolle, man må nemlig ikke glemme, at forholdene for de virkelige stjerner i udlandet i 1935 var betydelig bedre end her i landet. Vore to hjemlige dirt-track-stjerner Morian Hansen og Balzer Hansen var da også rejst til udlandet hhv. England og sydeuropæiske baner.

Korsørbanen, der havde indskrænket sig til meget få løb i 1935, opnåede også meget beskedne økonomiske resultater trods billige arrangementer, og det samme gjorde sig gældende for de få løb, der blev afholdt på Karrebæksmindebanen.

Frederikssund- og Jægerkrobanen var yderst uheldige og opnåede trods store anstrengelser uoverskuelige underskud, ydermere gav løbene på sidstnævnte bane anledning til visse kontroverser som tidligere omtalt.

Hvorledes fremtiden ville forme sig for de hjemlige baner, var svært at spå ved udgangen af 1935.

Flere klubber under DMU havde derimod i 1935 megen glæde af flere aktive medlemmers deltagelse i udenlandske løb. Desværre var Aage Wagner ude for et meget alvorligt uheld under træningen til Solituderennen ved Stuttgart, hvor han styrtede og måtte på hospitalet med et par brækkede ribben og en efterfølgende stor hospitals, og lægeregning, hvorom der førtes lange forhandlinger med hensyn til betalingen.

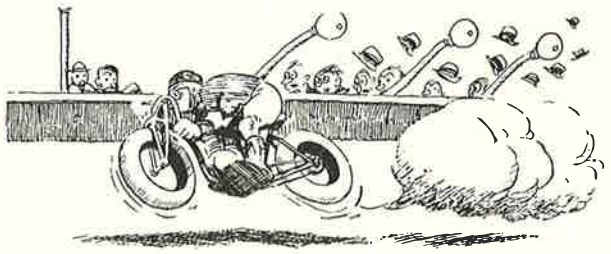
Svend Aage Sørensen deltog i Europa grand prix ved Belfast, men opnåede ingen placering i dette hårde løb, som han dog gennemførte og fik broncereplika.

I Sveriges grand prix ved Saxtorp deltog 5 danske kørere, og Balzer Hansen overraskede meget, idet han lang tid førte løbet, men til sidst måtte nøjes med en fin andenplads. Sv. Aage Sørensen blev nr. 5. og Sejer Rybro nr. 7, hver i sin klasse.

I de nordiske mesterskaber, som kørtes i Stockholm, havde Danmark også flere kørere i ilden, desværre med et dårligt resultat.

De danske dirt-track-ryttere var ofte i Sverige i 1935 og opnåede gode resultater. Balzer Hansen var endda så langt udenlands som i Czekoslovakiet, hvor han deltog i et par store løb, og hvorfra der kom anerkendende breve til unionen fra arrangørerne omhandlende Balzer Hansens fine indsats.

Selv om det sportslige med hensyn til opnåede resultater for de danske kørere i 1935 var tilfredsstillende, var det med bange anelser, man så det nye år 1936 i møde, da der på så mange andre punkter inden for Danmarks Motor Union var trukket meget sorte skyer op.



1936

Dette år måtte Danmarks Motor Union gennem så alvorlige stridigheder, at både Jydsk Motor Union og Lolland Falsters Motor Union afbrød alt samarbejde og gik hver til sit.

Dette storopgør fandt sted på DMU's repræsentantskabsmøde søndag den 10. maj i »Ny-Rosenborg«, København.

Til mødet var repræsentanter fra alle fire landsdelsunioner med de fire formænd i spidsen: ors. Lassen-Landorph, Jydsk Motor Union, grosserer Carl Suhr, Fyens Motor Union, amtsrådssekretær J. Rønlund, Lolland Falsters Motor Union og redaktør Kaj Otting, Sjællands Motor Union, der var blevet valgt til formand, efter at ingeniør Ørs var blevet præsident for DMU. Derforuden deltog fra Esbjerg Motor Klub grosserer Lyneborg, samt formændene for de fleste sjællandske og fynske motorklubber, altså en ualmindelig fyldig repræsentation.



Redaktør Kaj Otting, formand for Sjællands Motor Union.

Danmarks Motor Unions præsident, ing. Ørs, bød mødedeltagerne velkommen og udtalte, at de mange bevægede begivenheder inden for de danske motororganisationer også havde sat dønninger i DMU's rækker, men at man burde erindre, at strid betød svækkelse, og at man derfor under de kommende forhandlinger burde søge at opnå forståelse på fredelig vis.

Lrs. Holberg blev derefter valgt til mødets dirigent og konstaterede, at mødet var lovligt indvarslet.

Som første punkt på dagsordenen anmodede dirigenten om, at de respektive landsdelsunioners formænd ville dokumentere enten ved medlemslister eller regnskab stemmetallet i henhold til herom givne lovbestemmelser.

Sjællands Motor Union opgav og dokumenterede 2552 stemmer.

Fyens Motor Union opgav og dokumenterede 909 stemmer.

Lolland Falsters Motor Union opgav uden dokumentation 1925 stemmer.

Jydsk Motor Union ønskede ikke at dokumentere antallet af stemmer.

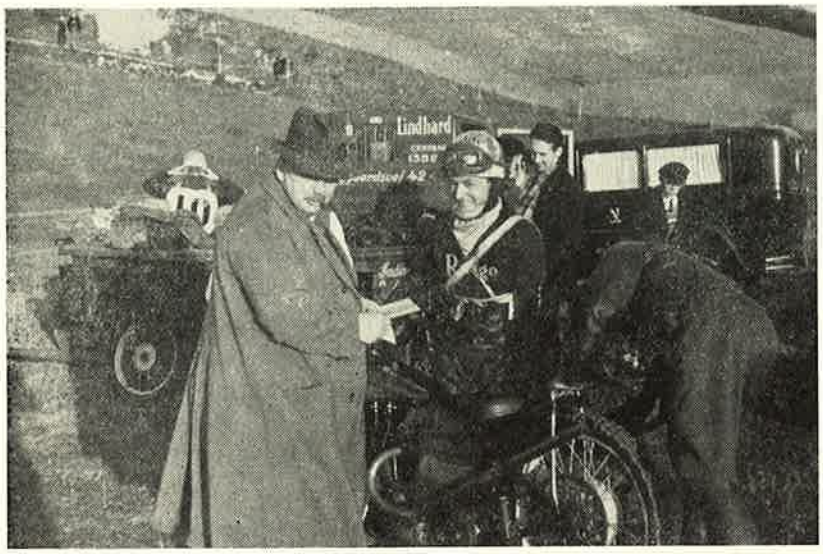
Dirigenten fastslog derefter: Da en dokumentation af det opgivne stemmetal er af vital betydning, og så længe dokumentation på behørig og forsvarlig måde ikke var sket, måtte man se bort fra de af Lolland Falster- og Jydsk Motor Union ved evt. afstemning afgivne stemmer.

Efter denne udtalelse fra dirigenten forlod d'hrr. Lassen-Landorph, Jydsk Motor Union, og Rønlund, Lolland Falsters Motor Union, mødet.

Da repræsentantskabsmødet var slut, udsendte de to udvandrede formænd gennem Ritzaus Bureau en misvisende meddelelse, og i »Politiken« den 11. maj udtalte ors. Lassen-Landorph, at repræsentantskabsmødet var indvarslet af Hoffmeyer og Ørs uden bestyrelsens godkendelse.

Denne udtalelse blev imidlertid på det kraftigste imødegået af DMU's ledelse, der oplyste, at man den 17. marts fra præsidenten udsendte indkaldelse til bestyrelsesmøde i København den 25. marts.

Den 19. marts havde Lassen-Landorph skriftlig anerkendt indkaldelsen. Den 23. marts meddelte Lassen-Landorph imidlertid, at han grundet sygdom var forhindret i at komme til stede ved bestyrelsesmødet, og angående det forestående repræsentantskabsmøde i DMU, så skulle han deltage i repræsentantskabsmøde i JMU den 19. april, og de øvrige søndage i april måned var også besat, hvorimod han ikke havde noget den 2. søndag i maj, som bestyrelsen på bestyrelsesmødet fastsatte som dato for afholdelse af repræsentantskabsmødet i Danmarks Motor Union.



Agner Hansen får de sidste instruktioner og maskinen det sidste eftersyn inden starten ved et jordbaneløb. (Rudge).

Repræsentantskabsmødets kommentar iøvrigt til de to udvandrede formænd var, at hverken Fyn, Sjælland eller nogen anden af DMU's bestyrelsesmedlemmer ønskede uvenskab med Jylland og Lolland Falster, og man håbede, at motorklubberne i de to landsdele ville se noget mere nøgternt på situationen, der absolut ikke indbød til fortsat stridigheder, men på den anden side ønskede Danmarks Motor Union og dens ledelse rene og klare linier og frit virkefelt uden hæmmende bånd.

Amok-tilfældene var imidlertid ikke slut hermed inden for DMU i 1936, idet der umiddelbart efter repræsentantskabsmødet blev afholdt bestyrelsesmøde den 20. maj, hvor bl. a. DMU's repræsentation i »Motororganisationernes fælles Repræsentation« skulle drøftes, og hvad der efter det passerede var ganske naturligt, mødte d'herrer Lassen-Landorph, JMU, og Rønlund, LFMU meget prisværdigt prc. kl. 10,00, medens d,herrer præsidenten Ørs og Otting, SMU, var forsinket på grund af motorstop og redaktionsmøde, således at de først kom til stede kl. 10,15 og 10,16. De to andre herrer, Suhr og Tage Andersen, fra bestyrelsen havde meldt forfald.

På tidspunktet kl. 10,16 havde de to først ankomne herrer allerede igen forladt mødelokalet efter at have nedskrevet et protokollat, som de havde overrakt Hofmeyer, der ventede på de manglende mødedeltagere i forværelset.

Protokollatet gik kort og godt ud på, at Lassen Landorph og Rønlund havde valgt sig selv som DMU's repræsentanter i »Motororganisationernes fælles Repræsentation« for resten af året og derefter hævet mødet kl. 10,00.

Hvad blev nu resultatet af alle disse skærmydsler, kan man spørge?

For det første meldte Jydsk Motor Union og Lolland Falsters Motor Union sig ud af Danmarks Motor Union og fuglte »Motororganisationernes fælles Repræsentation«, og for det andet meldte Danmarks Motor Union sig ud af denne sammenslutning sammen med KDAK, og disse to sidste organisationer genoptog forhandlinger for at få oprettet gamle overenskomster, der tidligere var opsagt af KDAK, bl. a. omhandlende Dansk Motor Sportsråd som øverste myndighed for al motorsport i Danmark både for motorcykler og automobiler, hvilket mål da også til sidst lykkedes.

For jydske og lollandfalsterske motorkørere var stillingen derimod blevet meget prekær, idet deres landsdelsunioner ikke mere var medlemmer af DMU, og som følge deraf kunne disse kørere ikke deltage i motorløb. For at afhjælpe på denne misere blev der i Randers afholdt et møde mellem ledende per-

soner i DMU og bestyrelserne for Ålborg Motor Klub, Randers Motor Sport og Århus Motor Klub for evt. at nå frem til en direkte tilslutning af klubberne til Danmarks Motor Union uden om Jydsk Motor Union, da disse klubber talte flere kendte motorkøreres navne blandt deres medlemmer. Resultatet af mødet blev, at man ville afvente det kommende repræsentantskabsmøde i JMU for at få en klaring på problemet og evt. igen tilslutning af hele JMU til DMU, selv om man var klar over, at det ville blive vanskeligt, da der ikke var ret mange motorklubber i Jylland, der var sportsinteresseret, hvad forøvrigt også gjaldt hele bestyrelsen i Jyllands Motor Union.

Den egentlige årsag til dette møde stod i skarpe vendinger således at læse i DMU's officielle organ Motorbladet:

– Anledningen til dette møde var en højst mærkværdig handling af Jydsk Motor Unions virkelige leder, ejeren af bladet »Jydsk Motor«, rutebilejer og biografdirektør, bogtrykker N. K. Nielsen, Randers.

Hr. bogtrykker N. K. Nielsen har åbenbart større interesse af sin biografvirksomhed end af sin motororganisations trivsel og dokumenterede dette ved fornylig at foranledige et forbud nedlagt mod forevisningen af den kendte, smukke og interessante Nimbus-film, som han mente ville skade hans og andre biografejeres interesser. Filmen forevises som bekendt gratis og vækker overalt stor begejstring såvel for det danske industriprodukt, som den i første række reklamerer for, men dernæst også for det friluftsliv, som motorcyklen giver udvidet adgang til, og for motorsporten, som den viser morsomme og spændende episoder fra.

Man kan som bekendt ikke blæse med mel i munden, og da diktatoren i Jydsk Motor Union, biografdirektør N. K. Nielsen, blæste stærkt mod Nimbus-filmen, røg hans andre og åbenbart kæreste interesser herligt frem i lyset, hvad motorfolkene kun kan være taknemlig for.

Resultatet blev selvfølgelig protester fra flere jydske motorklubber – – –

Samtidig med mødet i Randers mellem de omtalte klubbestyrelser og ledende personer fra DMU, der var formanden for Sjællands Motor Union, Kaj Otting, og DMU's generalsekretær, Hoffmeyer, fik man klaret problemerne med Lolland Falsters Motor Union, således at denne union kort tid efter igen blev medlem af Danmarks Motor Union.

Som følge af den skete sprængning inden for unionen var medlemstallet naturligvis gået noget tilbage, men klubberne under DMU klarede sig gennemgående godt alligevel, ikke mindst de sportsdrivende, som netop i sporten havde et udmærket agitationsmiddel og tillige middel til at holde på medlemmerne.

Til de indenlandske løb i 1936 skænkede dagbladene »Politiken«, »BT« og firmaet Fisker & Nielsen værdifulde pokaler, hhv. mærkepokalen, klubpokalen og sidevognspokalen, hvorom der konkurreredes hele året. De fynske kørere førte ved udgangen af året i konkurrencen om klubpokalen og sidevognspokalen, medens motorcykelmærkerne BSA og Ariel stod lige i kampen om mærkepokalen.

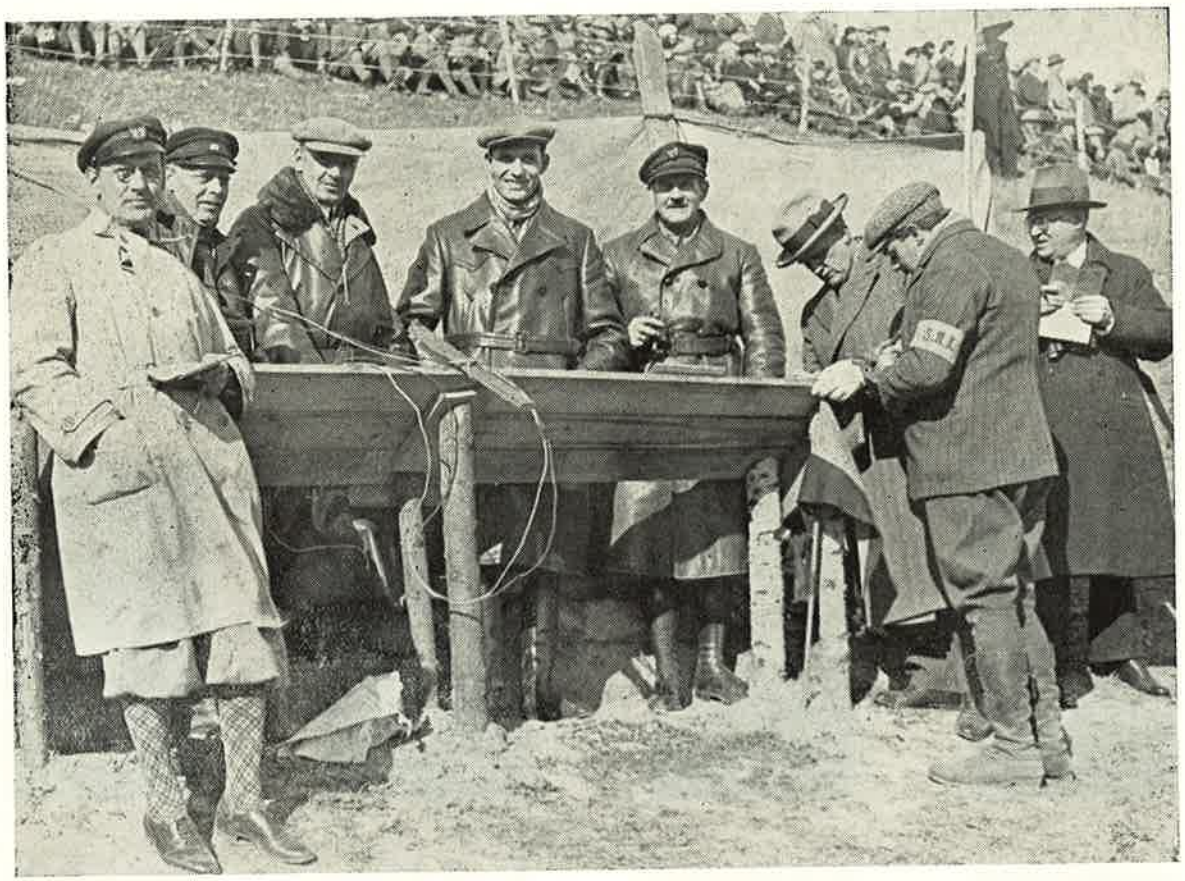
Baneløbene var stadig trykket af de vanskelige forhold med høj forlystelsesafgift, men de forskellige klubber fortsatte trods de lidet opmuntrende resultater, selv om løbskalenderen i årets løb viste mange aflysninger.

Som tidligere år var Danmark også i 1936 repræsenteret i udlandet, hvoraf særlig kan fremhæves TT-løbet på Isle of Man i England, hvor Sv. Aage Sørensen opnåede sølv-replica. Ved såvel de nordiske mesterskaber som det svenske grand-prix ved Saxtorp i 1936 vandt Danmark nationskonkurrencen.

Ved Saxtorp bestod det danske hold af Sv. Aage Sørensen, Aage Wagner, Agner Hansen og Ejnar Knudsen, og i Finland, hvor de nordiske mesterskaber blev kørt, var holdet Hans Hansen, Erik Orth og Linder Madsen.

Bent Jensen, Odense, deltog med succes i løb i Polen, Erik Orth og Balzer Hansen var hhv. i Prag og England og repræsenterede Danmark på bedste måde ligesom adskillige andre danske kørere, der deltog i mange svenske motorsportskonkurrencer i årets løb.

Først på året blev forøvrigt den første danske trialmester kåret i dansk motorsports historie for året 1935. Mesteren var Ch. Chri-



Det atarig svigtende dommer- og tidtagerhold ved 30'ernes sjællandske løb. Længst til højre DMU's delegerede Vald. Hoffmeyer. Iøvrigt vil man bl. a. genkende Wegner, Bjørnsen, Motor-Dress, Hermansen, Danielsen og Peters. De to sidste sad i løbsledelsen.

stiansen, København, Ariel. Samme år i november måned kåredes 1936's mester i trial, og det blev Herman Larsen, Odense, BSA.

Farrisløbet om den kostbare vandrepokal »Farrispokalen«, der hidtil havde været en af årets motorsportsbegivenheder, var nu en saga, efter at den svenske mesterkører Skeppsted i 1935 vandt pokalen til ejendom. En tilsvarende stor motorsportsbegivenhed i 1936 skulle imidlertid ikke komme til at mangle, idet firmaet Alfred Olsen & Co. havde skænket en meget smuk vandrepokal til motorsporten, den såkaldte *Elektrolpokal,* der var en vandrepokal i lighed med »Farrispokalen«. Det første løb om den nye pokal blev kørt den 16. aug. 1935 på Amager travbane, og den vandrede straks over sundet, idet vinderen af løbet blev svenskeren Torsten Sjøberg.

De danske jordbanemesterskaber afsluttede den danske banesportssæson i 1936, og mestrene blev : standard indtil 500 cc Freemann-Steensen, Norton, standard indtil 250 cc Sv. Aage Sørensen, Britisk Excelsior, standard indtil 350 cc Erik Orth, Rudge special, indtil 500 cc Sv. Aage Engstrøm og endelig sidevogne H. Skov, Indian.

Dansk aktiv motorsport, hvad angik terræn- og baneløb, indskrænkede sig i 1936 til at omfatte arrangementer på Sjælland og Fyn, hvorimod der blev afholdt en del bakkeløb af de sportsdrivende klubber i Jylland. Disse bakkeløb nød den fordel frem for andre datidige motorsportsarrangementer, at de ikke var belastet af den tyngende forlystelsesafgift til statskassen. Bakkeløbene skulle iøvrigt vise sig at blive en meget populær løbsform i den kommende tid.

TREDIVERNES
INTERNATIONALE MOTORSPORTSNAVNE


Åke Jönsson
Husqvarna, Sverige.


Martin Strömberg,
Husqvarna, Sverige.


Arthur Olsson,
Sverige.


H. Larsson, Sverige.


Torsten Gustafsson,
Husqvarna, Sverige.


Sten Edlund,
Husqvarna, Sverige.


Rudolf Jönsson,
Husqvarna, Sverige


Algot Nyström,
Sverige.


Rolf Gulich,
Husqvarna, Sverige.


Erik M. Månsson,
Sverige.


Torsten Sjöberg,
Sverige.


Ragnar Sunnqvist,
Husqvarna, Sverige.


Sven Torell, Husqvarna, Sverige.


Ivar Skeppstedt, Sverige.


C. Bagenholm, Sverige.


Hans Torell, Husqvarna, Sverige.


Sven Andersson, Sverige.


Carl Jonsson, Sverige.


A. Linder, Husqvarna, Sverige.


Gunnar Barthelson, Husqvarna, Sverige.


Morian Hansen, Danmark.


Holm Madsen, Danmark.


Sv. Aage Sørensen, Danmark.

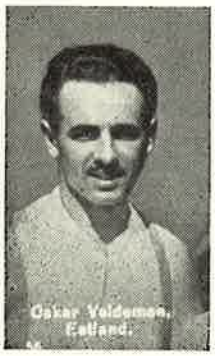

Balzer Hansen, Danmark.


Sejer Dybbro, Danmark.


Aage Engström, Danmark.


Ib Kreger Christensen Danmark.


Mita Vychodil, Tjeckoslovakien.


Oskar Veldeman,
Eatland.


Stanley Woodes
England.


O. M. Baldwin,
England.


C. W. Johnston,
England.


E. G. Nott,
England.


Jimmie Simpson,
England.


Davenport,
England.


F. L. Frith,
England.


Oscar, England.


J. Guthrie, England.


Charlie Dodson,
England.


Joe Wright, England


G. W. Walker,
England.


E. A. Mellors,
England


C. W. Johnston,
England.


Perrin,
Frankrike.


Kratz, Tyskland


Willi Steiner,
Tyskland.


Hans Winkler,
Tyskland.


Max Reheis,
Tyskland.


Ernst Loof,
Tyskland.


Stelzer, Tyskland.


Otto Lay,
Tyskland.


Mannsfeld,
Tyskland.


Gall,
Tyskland.


Hans Richnow,
Tyskland.


Bulius, Tyskland.


Ernst Henne,
Tyskland.


Otto Schanz,
Tyskland.


Mellmann,
Tyskland.


Steinbach,
Tyskland.


M. Simo,
Spanien.


W. F. Rusk, Irland.


Ginger Woods,
Irland.


Tyrell-Smith, Irland.


Ranie Lampinen,
Finland.


Selfg, Italien


C. Tenni,
Italien


Milhoux,
Belgien.


Charlier,
Belgien.

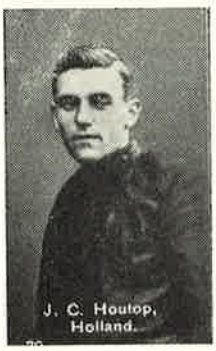

Einar Thorvaldsen,
Norge.


Reidar H. Jensen,
Norge.


Finland.


K. Stenij, Finland.


Michael Gayer,
Österrike.


J. C. Houtop,
Holland.

1937

Året 1937 var det store stridens år såvel inden for selve Danmarks Motor Union som i forholdet til den jydske motorunion.

Ved årets begyndelse var en ny overenskomst mellem Danmarks Motor Union og Kongelig Dansk Automobil Klub en kendsgerning.

Dette blev afgjort hilst med glæde i alle klubber tilsluttet DMU, og man håbede hermed at glide ind i en periode, hvor man gennem et virkeligt samarbejde mellem landets anerkendte motororganisationer kunne opnå en betydelig fremgang og tilgang af medlemmer fra den store kreds af motorkørende, der endnu stod udenfor, og som netop herigennem modvirkede både egne og de organiserede motorfolks interesser, idet man var klar over, at de motorkørendes krav til myndighederne først ville få den rette vægt, når det store flertal stod bagved.

Den megen uro omkring motororganisationerne i det forudgående år og i særdeleshed ved årsskiftet havde virket i høj grad hæmmende, og DMU havde mærket virkningerne heraf, bl. a. havde de nu afsluttede forhandlinger med KDAK været noget forsinket af uroen, der først skulle dæmpes, før afklarede forhold igen blev etableret.

Forhandlingerne mellem DMU og KDAK havde hele tiden været ført på det venskabelige og mest forstående grundlag, og når det endelige resultat havde ladet vente på sig så længe, var det netop, fordi man fra begge sider ville være sikker på, at det var ærlig vilje til et fremtidigt fortsat samarbejde og ikke resultatet af en pludselig opstået stemning, der senere ville vise sig at være en sæbeboble, et fænomen som man desværre havde været ude for tidligere i andre forhold.

Overenskomsten omhandlede forhandlinger med myndighederne og lignende samt fælleshenvendelser i sådanne sager.

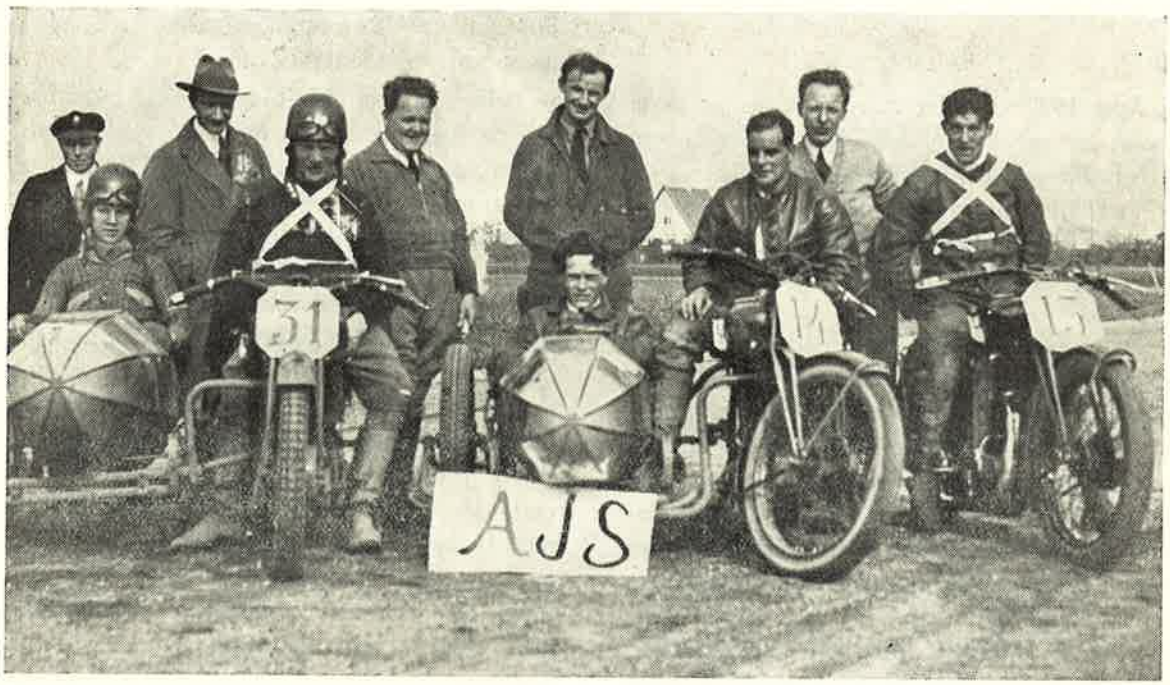
KDAK's turistafdeling og juridiske afdeling ydede efter overenskomsten gratis råd og vejledning i stor udstrækning til DMU's medlemmer, men den største vinden ved overenskomsten var dog bestemmelserne om den fælles motorsportskontrol.

Tidligt på året 1937 blev der også gjort forsøg på igen at slå bro mellem Jydsk Motor Union, de jydske motorkørere og DMU bl. a. ved afholdelse af nogle møder, hvor der blev fremsat flere uantagelige tilbud fra Jydsk Motor Union til Danmarks Motor Union om genoptagelse af samarbejde og medlemsskab, men DMU's ledelse holdt stejlt på, at en genoptagelse af Jydsk Motor Union kun kunne ske på nøjagtig samme vilkår, som de øvrige landsdelsunioner var medlemmer på, det var særlig Jydsk Motor Unions direkte medlemmer, der voldte vanskeligheder i forbindelse med forhandlingerne, da Jydsk Motor Union også ønskede, at disse skulle tages i betragtning, når unionens stemmetal i forbindelse med DMU's repræsentantskabsmøder skulle opgøres.

En svag spire til genoptagelse af forbindelsen mellem Jylland og DMU i foråret 1937 var motorklubben Randers Motor Sports indmeldelse i unionen.

I denne forbindelse må det ikke glemmes, at Jydsk Motor Union efter bruddet med Danmarks Motor Union selv havde oprettet et sportsudvalg, fremstillet et sportsreglement og indstiftet en licensordning omfattende de jydske motorkørere. Dette jydske sportsudvalg varetog alle opgaver i forbindelsle med de jydske motorsportsarrangementer, herunder godkendelse af baner, udsendelse af delegeret samt udstedelse af løbstilladelser, noget der altsammen var medvirkende til at gøre en tilnærmelse til Danmarks Motor Union vanskelig, ydermere da Jydsk Motor Unions primære arbejde var af almen karakter for de motorkørende, hvorimod Danmarks Motor Union havde motorsporten som hovedopgave.

Efter alt dette stod imidlertid fast, at ingen jydsk motorkører med licens udstedt af Jydsk Motor Union kunne deltage i løb godkendt af Danmarks Motor Union i en af de øvrige landsdelsunioner, ligesom kørere med licens udstedt af DMU havde fået forbud mod at deltage i jydske løb godkendt af Jydsk Motor Unions sportsudvalg.



Et AJS-team. Fra venstre: H. Skov, Aage Wagner, begge med sidevognsmaskiner, og Morian på solomaskine. AJS-importøren Reinhardt i baggrunden til højre for H. Skov.

Det spændte forhold mellem Jydsk Motor Union og Danmarks Motor Union i 1937 gav sig udslag på forskellig måde bl. a. ved meget skriveri i de to organisationers medlemsblade, således skrev Motorbladets leder under overskriften *Så snakker de ræve* . . . i september i anledning af afholdelse af det jydske grandprix, der blev kørt som dag- og nat-trial:

Hvori enhver, der står som medlem af klubber under . . . . eller DMU kan deltage.

Således indledes propositionerne til det nu meget omtalte hedeløb i Jylland.

Naturligvis ved indbyderne meget godt, at det er DMU-licensindehavere forbudt at starte i løb, der ikke er godkendt af DMU. Formanden for den jydske union har selv engang været præsident for DMU og er vistnok ikke så svagt begavet, at han ikke har forstået ideen med verdensorganisationen FIM og de til denne knyttede landsorganisationer.

Hvad ville FIM sige, dersom det lille Danmark pludselig proklamerede: Vore medlemmer må inderlig gerne starte i udlandet, men vi behøver virkelig ikke at være medlem af federationen. Sikkert ville man anse os modne til dårekisten.

Heldigvis har DMU's aktive kørere den rette forståelse af deres organisation og betakker sig for at lytte til de lokkende toner fra Jylland, og at deres aktive jydske brødre stadig har svært ved at opdage, hvor deres virkelige interesser ligger, er både beklageligt og uforståeligt.

Herefter fulgte en sålydende kommentar til de allerede omtalte møder, der var afholdt i Jylland, bl. a. Århus, med henblik på genoptagelse af Jydsk Motor Union i Danmarks Motor Union.

Ved det i sin tid i Århus afholdte møde tonede den ledende mand i Jylland rent flag og erklærede, at sportsmotorklubberne kunne ryge og rejse, men dette blev hurtigt glemt, da man hejste flaget mod københavneriet. Denne gamle fortærskede floskel, som desværre er fedt flæsk i Jylland, men som er lige så forloren som usand.

Flertallet bestemmer, hvad enten det sidder i Jylland eller på Fyn.

Jydsk Motors sidste nummer indeholder meget at få forstand af. I lederen siges:

»JMU blev startet som en kamporganisation mod – kan man godt sige – københavneriet inden for motorsporten.«

Tiden har vist – fortsætter Motorbladets leder – at man til dato opfatter opgaven således, men sandheden er, at landsdelsunionerne blev oprettet netop for at give de enkelte landsdele større samlet indflydelse og mere lokalt arbejdsfelt. Måske var det en fejl, man begik, men viljen var dengang som nu ærlig fra kammeraterne øst for Lillebælt.

DMU står til enhver tid åben for de jydske motorsportsfolk, men når JMU som sådan ikke vil være med, må vejen til DMU gå udenom, og forhåbentlig vil de jydske sportsfolk være for kloge til længe at lade sig lokke af falske toner.

Formanden for JMU skriver, at man ingen pligt har til at indhente DMU's tilladelse til at tilkendegive, at man intet har imod, at DMU's licensindehavere deltager i et løb under Jydsk Motor Union.

Hvorledes vil juristerne fortolke sagen, om man tilkendegav, at man intet havde imod, at folk uden kørekort deltog i en klubtur.

Lov er lov, og lov skal holdes af dem, der selv har været med til at vedtage den. Hvorledes ser juristerne på den, der forleder til det modsatte – slutter Motorbladets leder. Man må ikke glemme, at Jydsk Motor Unions formand, Lassen-Landorph, var overretssagfører, hvilket jo giver i særdeleshed lederens slutning en bidende virkning.

Det jydske grand-prix i 1937 var imidlertid ikke den største anstødssten i forholdet mellem Jydsk Motor Union og Danmarks Motor Union dette år, men derimod et senere motorsportsarrangement i Jylland, det såkaldte Katholmløb, der var det hidtil største motorsportsstævne, der havde været afholdt i Jylland. Ikke alene i forholdet mellem de to unioner var dette løb en kilde til ufred, men også inden for Danmarks Motor Unions egne rækker.

Det første, der skete i Danmarks Motor Union efter Katholmløbet i Jylland, var, at bestyrelsen udsendte en meddelelse om, at bestyrelsesmedlem i den københavnske motorklub, Sports Motor Klubben, vognmand Axel Nielsen, var blevet ekskluderet af Danmarks Motor Union, for det første, fordi han havde medvirket ved anmeldelsen af DMU-kørere til Katholmløbet, og for det andet for sin stadig tiltagende illoyale opførsel i al almindelighed over for Danmarks Motor Union og dens ledelse.

Denne meddelelse fra Danmarks Motor Unions bestyrelse fik skred i lavinen, man var nemlig i DMU klar over, at flere personer havde gjort sig skyldig i samme illoyale optræden overfor DMU og i groft brud på FIM's reglement, men savnede endnu afgørende beviser.

Imidlertid nægtede Sports Motor Klubbens bestyrelse at efterkomme DMU's ordre om at ekskludere Axel Nielsen, hvad der naturligvis måtte føre til, at såvel Sports Motor Klubben som dens bestyrerlsesmedlemmer foruden Axel Nielsen, Willy Svane, Oluf Hansen, Bech-Helgesen og Poul Christensen suspenderedes indtil førstkommende repræsentantskabsmøde i Danmarks Motor Union.

Sports Motor Klubbens formand meddelte umiddelbart efter det afholdte bestyrelsesmøde, der omfattede den for klubben prekære stilling, at han som protest mod den øvrige bestyrelses beslutning og afgørelse nedlagde sit mandat og udmeldte sig af klubben.

Dønningerne havde dermed ikke lagt sig, DMU udsendte også meddelelse om, at følgende kørere var suspenderet for deres deltagelse i ikke anerkendt motorløb (Katholmløbet):

Aage Wagner i 2 år.

C. G. Rasmussen, Leif Jæger, Ferd. Hansen og Henning Ballisager i hver eet år regnet fra 12. september, eller længere såfremt de ikke omgående indsendte deres licens til Danmarks Motor Union.

Suspensionen af såvel Sports Motor Klubben, dens bestyrelse, som de nævnte kørere, var sket i hh. til FIM's internationale reglement, meddelte unionen, og ville medføre: For motorklubbens vedkommende, at den



Aage Wagner, København, klar til at deltage i et af de mange jordbaneløb, hvor han opnåede fine resultater, så at sige hver gang han startede.

ikke, så længe suspensionen varede, kunne arrangere eller deltage i arrangementer af nogen art, derimod ville de af klubbens medlemmer, der havde licens, ikke blive berørt, sålænge disse løb, da bestyrelsen ikke havde søgt nogen generalforsamlings godkendelse for sin ulovlige optræden. Endvidere, at klubben, såfremt den ikke forinden havde skilt sig af med den nuværende bestyrelse, som sådan ville blive foreslået ekskluderet af Danmarks Motor Union og for bestyrelsens vedkommende, at man ved det kommende repræsentantskabsmøde fra DMU's side i hh. til FIM's reglement ville foreslå dem ekskluderet for stedse, og at de med øjeblikkelig varsel var udelukket fra at deltage i eller medvirke ved noget motorsportsarrangement under såvel DMU som KDAK, det være sig som kører, officials eller på hvad anden måde tænkes kunne.

De suspenderede kørere kunne ligeledes heller ikke deltage under nogen form ved motorsportsarrangementer under DMU og KDAK, indtil suspensionen udløb.

Som man ser, meget alvorlige følger af, at nogle få personer havde fundet det foreneligt med deres stilling som medlemmer af Danmarks Motor Union ikke alene at modarbejde unionen, men også at forlede andre til at overtræde såvel nationale som internationale sportsreglementer, som det netop var deres første pligt at kræve overholdt.

Forholdene for sporten som sådan i 1937 under Danmarks Motor Union var heller ikke de bedste, idet der stadig var store vanskeligheder at kæmpe med. Langesøbanen på Fyn, der havde fået det rigtige tag i publikum, var den bane, der klarede sig bedst, og her blev afviklet 4 løb i året 1937, alle på samme smukke måde, som var kendt fra forudgående år, ydermere havde arrangørerne den glæde, at der havde været en ikke ringe økonomisk gevinst ved årets slutning, så man med sindsro kunne se den kommende sæson i møde. Adskillige sjællandske kørere deltog i 1937 på Langesøbanen, men uden at kunne overvinde »de indfødte«. Et beklageligt uheld overgik den sjællandske kører Jørgen Pedersen under et af disse besøg i Langesø, hvor han var så uheldig at brække et ben under et styrt.

Den fuldstændige opløsning af Sports Motor Klubben, der hidtil havde været den største arrangør af baneløb på Sjælland, satte også sit præg på sporten i nedadgående retning.

Amager travbanes eneste løb i 1937 blev på en vis måde optakten til de senere alvorlige begivenheder inden for Sports Motor Klubben, idet dens ledelse ved forhandlinger med de hjemlige ekspertkørere inden Elektrolløbet viste for ringe forståelse, således at dette vigtige løb blev kørt uden deltagelse af Sv. Aage Engstrøm og Balzer Hansen, hvilket indvirkede på publikumstallet i betydelig grad, især da der umiddelbart inden løbet blev startet en modsigende avispolemik mellem parterne. Da løbet var kørt, og et stort underskud var konstateret, foregav arrangørerne Sports Motor Klubben, at den havde tilsagn om økonomisk tilskud fra »Elektrol«, de danske kørere havde nemlig ingen penge fået for deres deltagelse i løbet, hvorimod de udenlandske var betalt. Da de danske kørere stadig blev holdt for



Udsigt over Ganløse-banen med et fremstormende kørerfelt.

nar af Sports Motor Klubben, kom der fra kørerne trusler om sagsanlæg, men der skete intet, og Sports Motor Klubbens bestyrelses hele optræden afskar »Elektrol«-firmaet fra at vise den imødekommenhed, som man ellers nok kunne have regnet med.

Senere på året gjorde Sports Motor Klubbens bestyrelse sig igen umulig, idet den afskar mulighederne for afvikling af de danske jordbanemesterskaber på Amager travbane, som klubben havde lejet, og som den ikke ville frigive, skønt den måtte være klar over ikke at kunne gennemføre flere løb efter skandalen i forbindelse med Elektrolløbet.

Elektrolpokalen blev igen i 1937 vundet af Torsten Sjøberg, Sverige.

De danske jordbanemesterskaber 1937 blev nu i stedet afviklet på jordbanen i Frederikssund, og mestre blev 500 cc special Balzer Hansen, 350 cc special Svend Aage Sørensen, sidevognsklassen David Axelsen og standardklassen indtil 500 cc Ch. Christiansen.

Frederikssund-banen var iøvrigt forfulgt af uheld straks fra baneløbssæsonens start i 1937, idet man måtte aflyse på grund af regnvejr, hvorefter et par gode aftenløb senere på foråret rettede noget op, idet de begge var godt besøgt. Et hurtigt arrangeret løb midt på sommeren med deltagelse af den europæiske mester Schneeweiss blev også succes.

Som det vil ses, var 1937 ikke nogen stor sæson, hvad angik baneløb i Danmark.

Forårets planlagte trials blev alle afviklet under stor deltagelse, og om efteråret afvikledes Sports Motor Klubben Lollands, Motor Campings, Nordre Birks Motor Klubs, Søborg og Omegns Motor Klubs, Glostrup og Omegns Motor Klubs og Frederiksborg Amts Motorklubs trials. Det vil her være uretfærdigt at fremhæve et af disse løb frem for de andre, da alle var udmærket arrangeret, men det sidste var afgørende for de forskellige udsatte pokalers tilhørsforhold samt det danske mesterskab. Præmieuddelingen efter årets sidste trial fandt sted i hotel »Strandborg«, Hundested, i overværelse af en talrig forsamling.

Trialmester for 1937 blev Herman Larsen, Odense, i soloklassen, og hans klubkammerat Knud E. Mogensen, Odense, i sidevognsklassen.

De til årets trials udsatte pokaler tilfaldt følgende kørere:

Nimbus-pokalerne til bedste sidevognskører og hans sidevognsmand, Knud E. Mogensen og Glaf Klixbøl, Politikens mærke-pokal Herman Larsen, der kørte BSA, og BT's klubpokal erobredes af Fyns Motor Sport, der takket være Herman Larsens og Knud Mogensens indsats havde et godt forspring i points



Danmarks dirt-trackhelt Balzer Hansen har igen vundet førstepladsen og fået blomster.

frem for de øvrige klubber, der deltog i kampen om pokalen.

Skønt betingelserne for at opnå nogen virkelig træning i vore hjemlige motorløb var meget dårlige, havde flere danske kørere lejlighed til at deltage i løb i udlandet. Først og fremmest Svend Aage Sørensen, der atter i 1937 deltog i de store internationale TT-løb på Isle of Man, hvor han i juniorklassen blev nr. 5, medens han i letvægtsklassen, hvor han deltog første gang, måtte udgå med maskinskade. Det var tredie gang, Sv. Aage Sørensen deltog i disse store løb, hvoraf han de to gange hjemførte de smukke TT-replica trofæer.

Herman Larsen og Knud E. Mogensen, begge Odense, tog en tur til Tyskland midt på sommeren, hvor de deltog i terrænløb i Teterow ved Mecklenborg uden dog at hjemføre nogen placering.

Nordiske mesterskaber blev i 1937 afholdt så langt væk som i Trondhjem, men desværre havde begge de danske repræsentanter, Svend Aage Engstrøm og David Axelsen, uheld, og resultatet blev, at Børje Haag, Sverige, blev nordisk mester, og Sverige vandt nationsmatchen ved et hold bestående af Børje Haag, Sten Edlund og Berggren.

Ved Sveriges grand prix i Saxtorp var uheldet igen ude efter de danske farver. Freemann Steensen og N. V. Jensen havarerede begge under træningen, og Hans Lauritsen måtte opgive efter at have kørt få omgange af løbet, hvorimod Svend Aage Sørensen gennemførte. Agner Hansen fuglte godt med til at begynde med, indtil ca. halvdelen af løbet var kørt, men så fik han maskinskade og måtte udgå. For alle de danske deltagende køreres vedkommende var det i særdeleshed manglen på nyt og moderne materiel, der gjorde udslaget til det dårlige resultat.

Også inden for andre grene af motorsporten var Danmark repræsenteret i udlandet i 1937. I det svenske orienterings- og pålidelighedsløb »Novemberkåsan« deltog Josef Koch og Poul Cadovius. Koch gennemførte i ekspertklassen som nr. 3, medens Cadovius udgik.

Ved et mindre bakkeløb i Ystad deltog fire unge danske kørere, Orla Rasmussen, Eigil W. Hansen, Gunnar Hansen og Aage Andersen, der klarede sig udmærket og tog flere præmier med hjem over sundet.

De nævnte eksempler af dansk deltagelse i udlandet ved motorløb i 1937 er kun nogle af de vigtigste, da såvel Balzer Hansen, Svend Aage Engstrøm og Svend Aage Sørensen m. fl. deltog i jordbaneløb og dirt-track både i Sverige og andre europæiske lande, ligesom der havde været indbydelser til at deltage i store tyske, internationale løb, som der beklageligvis måtte sendes afbud til grundet manglende materiel.

Endelig deltog de to unge trialkørere Lion Hansen og Børge Bagger i et internationalt stjerne-ralley, der gik til Paris.





Tre af de gamle kæmper. Nærmere præsentation er ikke nødvendig.

1938

En af de første betydende begivenheder inden for Danmarks Motor Unions organisationsarbejde i 1938 var, at man indså nødvendigheden af, at unionen fik et virkeligt medlemsblad, der regelmæssigt kunne bringe medlemmerne beretninger om arbejdet inden for DMU og samtlige landsdelsunioner. Motorbladet havde også hidtil været benævnt medlemsblad, men denne betegnelse var egentlig kun en slags titel eller tilkendegivelse af, at bladet kom til en større eller mindre kreds af DMU's medlemmer vel at mærke, når disse selv bestilte og betalte det seperat ved siden af deres normale kontingent. Dette forhold blev nu ændret, og Motorbladet blev obligatorisk til alle medlemmer af klubber under DMU, en beslutning, der blev hilst med stor begejstring.

Den økonomiske side af sagen voldte derimod en del vanskeligheder ved de kommende møder i landsdelsunionerne, da der omgående skulle vedtages en kontingentforhøjelse, men også den side af sagen blev til sidst overvundet.

Selv om det efterhånden var blevet et fortærsket emne, optog forholdet mellem Jydsk Motor Union og Danmarks Motor Union dog stadig sindene i 1938, og der blev fra alle sider udtrykt ønske om snarlig genoptagelse af samarbejde, men det eneste, der manglede, var, at der enten fra den ene eller anden side blev foretaget noget effektivt.

Midt på sæsonen, nærmere betegnet august 1938, meddeltes det i dagspressen fra Sjællands Motor Union, at den hidtidige formand, redaktør Kaj Otting, havde trukket sig tilbage, og næstformanden, tømrermester Vilh. Lindemann, fungerede i tiden indtil det kommende repræsentantskabsmøde. Grunden til redaktør Kaj Ottings nedlæggelse af mandatet blev meddelt at være forskellige, bl. a. at man i visse kredse både åbenlyst og i det skjulte havde arbejdet på at fremkalde det skete, altså formentlig en art personforfølgelse. SMU's øvrige bestyrelse beklagede i høj grad Ottings beslutning, og såvel denne som DMU's bestyrelse havde i lang tid formået at holde den tilbage i erkendelse af, at Kaj Otting hverken på formandsposten i SMU eller som medlem af DMU's bestyrelse ville blive nem at erstatte.



Tømrermester Vilh. Lindemann, formand for Sjællands Motor Union.

Dansk Motor Sportsråd, der var genopstået efter de afsluttende forhandlinger mellem KDAK og DMU i 1937, hvade i 1938 overtaget kontrollen med al motorsport i Danmark, enten den hørte under FIM eller FIA,



Et af 30'ernes store automobilsportsnavne, Poul Cadovius, Ford-special, går gennem et af svingene på Ganløse-banen.

de internationale organisationer for motorcykel- og automobilsport.

Rådet bestod af følgende personer i 1938, idet man havde konstitueret sig med kaptajn H. Eggers som formand og generalsekretær Vald. Hoffmeyer som sekretær:

For KDAK: kaptajn H. Eggers, grosserer H. Tolstrup, grosserer W. Westenholz og orlogskaptajn A. V. Jørgensen.

For DMU: oberstløjtnant Tage Andersen, grosserer Carl Suhr og generalsekretær Vald. Hoffmeyer.

Tingenes tilstand for motorsporten i Danmark i 1938 var iøvrigt noget af det dårligste, man hidtil havde oplevet, den gamle traver om adskillelsen af jydsk motorsport fra det øvrige land, ekskludering og opløsning af landets hidtil mest sportsarrangerende klub, Sports Motor Klubben, og endelig den stadig tyngende forlystelsesafgift på 40 procent. Disse forhold i forbindelse med de almindelige økonomiske tilstande i landet samt manglen på konkurrencedygtigt, importeret maskinmateriel til vore hjemlige, aktive kørere gjorde forholdene for dansk motorsport, dens udøvere og ledere ganske utålelig.

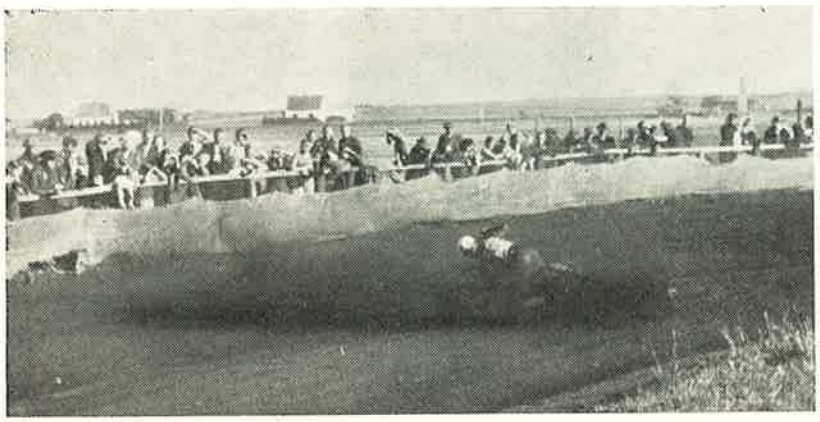
Forlystelsesafgiften, der vel nok var motorsportens værste fjende, kom imidlertid til behandling i rigsdagen i 1938, efter at den også havde vist sig fuldstændig dødbringende for hele det danske teaterliv.

Hvor nødigt man end ville, blev man dog nødt til at se sandheden i øjnene hos regeringsmagten, efter at det ene teater efter det andet havde måttet melde pas og lukke.

Som det var gået teatrene, var det jo også gået de fleste danske motorbaner i de sidste år, medens de havde virket som inkassatorer for forlystelsesafgift til statskassen, samtidig med at arrangørerne for deres velvilje opnåede at måtte betale større eller mindre underskud.

Et særlig grelt eksempel på datidens store forlystelsesafgift havde man ved et børnehjælps-rodeo på Roskildevejen, hvor skatten tog hele overskuddet, som børnehjælpskommiteen skulle have haft, foruden at man samtidig lænsede arrangørerne for et tilskud, som man naturligvis også hellere havde ladet gå til børnehjælpen. Som bekendt blev en sag i 1938 heller ikke afsluttet af regeringsmagten i løbet af kort tid, så motorsportsarrangørerne måtte bevæbne sig med tålmod i håbet om at slippe for en del af motorsportens værste fjende, den tyngende forlystelsesafgift.

Som tidligere omtalt havde formanden for



Kaffemanden fra Køge må ned i bønnerne.

Sjællands Motor Union, redaktør Kaj Otting, nedlagt sit mandat grundet forskellige omstændigheder. Ved et møde i Danmarks Motor Union, arrangeret af aktive kørere senere på året, havde man bedt Kaj Otting komme til stede, og denne fik af de aktive kørere overrakt en smuk sølvtallerken som bevis for kørernes taknemlighed for det uegennyttige og alt for ofte miskendte arbejde, han i årenes løb havde udrettet for motorsporten i Danmark. Man tør formentlig tage denne fuldt ud velfortjente anerkendelse som et bevis for, at de af kørernes repræsentanter og fortalere, der tidligere havde benyttet enhver lejlighed til at angribe og mistænkeliggøre redaktør Kaj Otting, nu havde skiftet mening

En kilde til megen splid i 1938, ikke mindst inden for Sjællands Motor Union, var den af de aktive kørere oprettede og såkaldte »Rytersammenslutningen« under ledelse af Svend Aage Engstrøm, Agner Hansen, H. Skov og Irwing Jensen. Om oprettelsen var begrundet eller ikke, skal være usagt, men den opgav som sit formål at være medvirkende til optagelse af spørgsmål, som ledelsen af SMU ikke havde kunnet eller villet optage hidtil og ønskede under ingen omstændigheder at være medvirkende til at danne nogen opposition eller iøvrigt at stille noget krav. Sammenslutningen, der var repræsenteret af Svend Aage Engstrøm og Erik Orth på SMU's efterårsrepræsentantskabsmøde i 1938, fik ikke nogen blid modtagelse, idet Edgar Hansen, Knud Danielsen, Hedetoft, Harry Jørgensen m. fl. udtalte sig skarpt imod den, og efter repræsentantskabsmødet udsendte SMU følgende brev:

D'herrer

Svend Aage Engstrøm, Agner Hansen, H. Skov og Irwing Jensen.

Efter at SMU's klubber på repræsentantskabsmødet den 4. ds. tog skarp afstand fra den af d'herrer repræsenterede »Sammenslutning af aktive kørere«, går vi ud fra, at nævnte sammenslutning opløses, og undlader ikke at meddele Dem, at man fremtidig i tilfælde af indblanding i Danmarks Motor Unions eller dens underafdelings virksomhed ad ureglementeret vej vil bringe reglementet for Dansk Motor Sport, § 36 jfr. § 38 i anvendelse.

Med særdeles agtelse

Sjællands Motor Union

sign. Vilh. Lindemann / sign. Hoffmeyer.

Iøvrigt blev den hidtidige konstituerede formand for Sjællands Motor Union siden redaktør Kaj Ottings afgang, tømrermester Lindemann, valgt til formand med akklamation, og næstformandsposten blev overtaget af N. K. Pedersen, således at bestyrelsen igen var fuldtallig.

På Fyn og Lolland Falster arbejdede begge landsdelsunioner roligt og støt i 1938 under ledelse af hhv. grosserer Carl Suhr og mekaniker Marinus Hansen, og på Fyn havde Fyens Motor Sport igen et efter forholdene andre steder udmærket år i forbindelse med løbene på Langesøbanen, der havde en stor stab af trofast publikum, der mødte hver gang, der



Morsom afstigning på Frederikssund-banen. Hverken rytter eller maskine kom noget alvorligt til.

blev kaldt, således at det økonomiske også var i fineste orden.

Den sportslige aktivitet var som tidligere omtalt meget nedskåret i 1938, men enkelte store begivenheder skal dog omtales.

Som sædvanlig var det trialsporten, der indledede den sportslige aktivitet, og det var Fyens Motor Sport, der afholdt den afsluttende afdeling af danmarksmesterskaberne i marts måned. Løbet var stærkt generet af en mund- og klovsygeepidemi, der gjorde det meget vanskeligt at få terræn til etaperne. Årets danmarksmestre i trial blev i hhv. solo- og sidevognsklasse: Herman Larsen, FMS, og Knud E. Mogensen, FMS.

Foruden danmarksmesterskabsafdelingerne kørte motorklubberne Glostrup og Omegns Motorklub, Nordre Birks Motor Klub og Harley Davidson Klubben hver sit efterårstrial.

Glostrup og Omegns trial var samtidig sjællandsk mesterskabstrail, således at vinderne, Orla Knudsen og Poul Erslev, blev sjællandsmestre.

Den af fabrikant Hans Lauritzen, Odense, udsatte Odin- sidevogn for 1938's trials blev vundet af Hilding Svensson med 106 points nærmest fulgt af Orla Knudsen, med 101 points.

Baneløbene var ikke særlig mange i 1938, og de økonomiske resultater for arrangørerne med en enkelt undtagelse var meget magre.

Årets første løb blev kørt på Korsørbanen, hvorefter Langesø-banen fulgte efter med et løb næste søndag, den 8. maj, i orkanagtigt blæsevejr, men iøvrigt vellykket.

Den 13. maj stod BSA-klubben som arrangør af løbene på Ganløse-banen. Alle heat fik en udmærket afvikling, bl. a. var et 30 omgange parløb meget spændende. Det økonomiske overskud var i forhold til det arbejde, der var ofret på løbet, meget minimalt, men alligevel ville klubben gerne have forsøgt senere på året med yderligere et løb, men banen var ved nogle automobilløb blevet så ødelagt, at den var ganske uanvendelig for motorcykelløb, og man opgav helt tanken om at få den restaureret, da udgifterne hertil var uoverskuelige.

Langesøbanen havde igen løb den 22. maj, og denne gang var der mødt 5000 tilskuere, og en række spændende heat blev afviklet, således at der igen blev føjet en succesdag til denne banes historie.

Karbæksmindebanen åbnede i juni, nærmere betegnet den 6., og den 12. arrangerede Rudge Motor Klub løb på Korsør-banen. Ved dette løb var Hans Hansen så uheldig at styrte og kom så alvorligt til skade, at han hele resten af året var afskåret fra at deltage. Besøget ved dette løb var meget sløjt og bevirkede, at Rudge Motor Klub blev betænkelig ved yderligere arrangementer resten af året.

Søborg og Omegns Motor Klub var i 1938 arrangør på Frederikssund motorbane og arrangerede udmærkede løb, der alligevel gav drønende underskud.

På Karbæksminde-banen kørtes derimod yderligere 3 løb med sæsonafslutning den 14.



Hovedkontrollen for et af Harley-klubbens mange trials i 1930'erne var Herlev Kro, hvorfra man her er klar til at køre ud på etaperne.

august, og her var man mere økonomisk heldig, idet ingen af årets løb gav underskud, selv om overskuddet blev mikroskopisk.

28. august kørtes de nordiske jordbanemesterskaber og Elektrol-løbet på Frederikssundbanen. Man havde forgæves forsøgt at få et rimeligt arrangement med Amager travbane, men turde ikke binde sig for en leje på 4000 kr. Ved denne lejlighed forhandlede man med motorcykle-forhandlerne om at tegne en garantikapital til imødegåelse af et evt. underskud, men motorcykleforhandlerforeningen ønskede ikke den gang at gå ind for en sådan, og da Søborg og Omegns Motorklub tilbød at løbe en vis risiko i håbet om at få noget af klubbens tidligere løbsunderskud hjem, accepterede Danmarks Motor Union tilbudet og overdrog denne klub arrangementet, dog således at unionen skulle have 25 procent af et evt. overskud. Resultatet blev langt over forventning både sportsligt og økonomisk, således at de raske Søborg-folk fik deres tidligere underskud dækket foruden et pænt overskud, og DMU fik for sin part 1200 kr. i kassen. Som sagt kørtes Elektrol-løbet samtidig med de nordiske mesterskaber, og Svend Aage Engstrøm, København, Rudge, vandt både det klassiske løb og den fornemme titel til publikums store begejstring. Det nordiske sidevognsmesterskab gik også til Danmark ved David Axelson, København, Dania/JAP.

Nationernes holdmatch blev også dansk sejr ved et hold bestående af Svend Aage Engstrøm, Balzer Hansen og Svend Aage Sørensen efterfulgt af det finske hold på andenpladsen.

Altså en af de rigtig store dage i dansk motorsports historie, hvor alt lykkedes 100 procent.

Så mærkeligt det lyder, var det gode resultat for dette løb sikkert årsagen til den senere megen uro, idet man fejlagtig gik ud fra, at et lignende resultat kunne nås hver gang. Man tænkte ikke på, at et så udsøgt program til så små omkostninger kun kunne fås, når de deltagende lande ydede hver sin støtte dertil.

September måned var afslutningen på den danske banesportssæson i 1938 og blev indledt de to første søndage med løb på hhv. Langesø og Ganløse, hvorimod Langesø den tredie søndag måtte aflyse i sidste øjeblik grundet en hefteg mund- og klovsygeepidemi på Fyn, således at politiet nedlagde forbud mod løbets afholdelse.

Årets absolut sidste baneløb i 1938 var de danske jordbanemesterskaber, der blev kørt på Korsør-banen den 25. september.

Tilslutningen af kørere var god, selv om det havde knebet med at få truffet de nødvendige aftaler. Publikum derimod svigtede totalt, og det økonomiske resultat blev derefter. Skønt repræsentanter for de aktive kørere havde været med til at arrangementet og regnskabsopgørelsen, undgik hovedarrangøren, Rudge



»Danmarks Svend Aage« klar til start ved et af de mange svenske grand-prix, han deltog i ved Saxtorp i 1930'erne. (Maskinmærke: Britisk-Excelsior).

Motor Klub, og unionen ikke ubehagelig og uberettiget kritik fra mange sider.

Denne sæsonafslutning, der kun bød på få lyspunkter, men så meget mere uro og stridigheder, gav følgende danske jordbanemestre for 1938:

500 cc special: Balzer Hansen, København, JAP.

500 cc standard: Orla Knudsen, København, Norton.

350 cc special: Erik Orth, København, OK.

250 cc special: Irwing Jensen, København, Rudge.

Sidevogne: David Axelson, København, Dania/JAP.

I forholdet til udlandet var også de danske kørere i 1938 meget efterspurgte, Svend Aage Sørensen deltog således igen i TT-løb på Isle of Man og opnåede replica i juniorløbet, men udgik med maskinskade i letvægtsløbet.

De udenlandske baner, hvor de danske farver var rigest repræsenteret i 1938, var de svenske. Josef Koch og Cadovius deltog i majtävlingen sammen med Wartenberg, og Agner Hansen, Finn Larsen og Kaj Graversen var i Wimmerby, alt sammen om foråret. Om efteråret deltog Balzer Hansen i Göteborg og satte ny banerekord, og sammen med David Axelson var han få søndage efter til 1000 m løb på Solvalla og placerede sig som nr. 2 efter mesterkøreren Schneeweiss fra Østrig. David Axelson vandt sidevognsklassen. Endelig opnåede Balzer Hansen fine resultater på banen i Örebro, inden den svenske vinter satte ind.

Det svenske vinterløb, der omfattede orientering og pålidelighedskørsel, »Novemberkåsan«, havde deltagelse af Josef Koch og Johs. Nielsen, men kun Koch gennemførte.

Heller ikke på andre europæiske baner manglede der dansk deltagelse i 1938. Svend Aage Sørensen og N. V. Jensen deltog således i det hollandske grand prix, og Herm. Larsen og Bent Jensen var i Tyskland på banen ved Teterow.

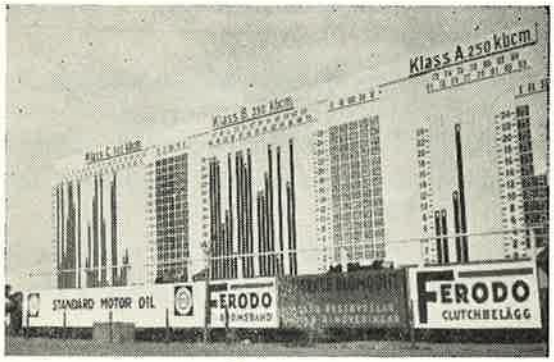
Så langt fra Danmark som til Tjekoslovakiet rejste de danske motorkørere, således deltog Sigurd Nielsen, Jørgen Petersen, Aage Andersen, Laur. Christiansen og Bøgh Mathiasen alle ved to løb i dette land, hhv. i Pardubice og Prag.

Danske motorsportslederes egen bedømmelse af året 1938 var, at det jo ikke havde været et år, der kunne fremvise opsigtsvækkende gode resultater. Desværre havde det meste været gråt i gråt, selv om enkelte lyspunkter kunne findes.

Af disse lyspunkter skal særligt fremhæves det gode samarbejde, der helt igennem havde været med de til DMU tilsluttede landsdelsunioer og deres klubber, og hertil havde vel nok provinsens udmærkede hævdelse over for hovedstaden på det sportslige område været stærkt medvirkende.

Såvel fynboer som lollændere havde vist i 1938, at de ikke alene var jævnbyrdige, men i visse tilfælde københavnerne overlegne, og det havde ganske naturligt givet større lyst til kappestrid landsdelene imellem. I forbindelse med denne kendsgerning håbede man i det

kommende år, 1939, at få denne kappestrid i forbindelse med samarbejde gjort landsomfattende derved, at man igen fik jydsk motorsport sluttet til den øvrige motorsport i Danmark.



Den store omgangstavle ved 1930'ernes svenske grand prix i Saxtorp.

1939

Året 1939 skulle i dansk motorsports historie blive såvel et glædens år som et skæbnens år.

For det første lykkedes det igen at få motorsporten i hele Danmark samlet under Danmarks Motor Union, og for det andet tændtes den store verdensbrand i form af verdenskrigen, der skulle sætte en stopper for al motorsport i ca. 7 år.

Som omtalt under året 1938 havde Sjællands Motor Union dette år henstillet til lederne af den såkaldte sammenslutning af aktive kørere på Sjælland, at disse omgående opløste foreningen og iøvrigt holdt sig fra indblanding i Danmarks Motor Unions og dens underafdelingers virksomhed. På det møde i Sjællands Motor Union vedtog repræsentanterne at tage skarp afstand fra dette forsøg fra de aktive kørere på at skabe en for motorsporten ødelæggende opposition mod det af de forskellige klubber udførte arbejde for motorsportens fremme i Danmark.

Såvel Svend Aage Engstrøm, der ligesom flere andre medlemmer af det vistnok selvbestaltede fire-mands udvalg, var til stede på mødet, var ganske ude af stand til at fremføre virkelige anker mod unionernes eller klubbernes arbejde, og to af de fremmødte kørerrepræsentanter, Irwing Jensen og C. G. Rasmussen, sluttede med at gøre undskyldning for deres optræden.

Det var derfor ganske naturligt, at en artikel i »BT« den 14. jan. 1938 tydeligt inspireret af Engstrøm, vakte den største forbavselse og indignation inden for såvel unioner som klubber.

Artiklen indlede med at oplyse, at rytter-sammenslutningen med en beundringsværdig energi havde forberedt sæson 1939 og agtede at afholde løb i Korsør, Ganløse og Frederikssund.

Dette kom selvfølgelig ikke til at stå umodsagt, og formanden for Sjællands Motor union, Vilh. Lindemann, udtalte, at enhver, der kendte til nationale og internationale motorsportsreglementer, var vel klar over, at sammenslutningen af aktive kørere overhovedet ikke kunne forberede eller gennemføre nogen motorsportssæson, og enhver deltagelse af udenlandske kørere naturligvis også ville være udelukket, da en sådan skulle godkendes af Danmarks Motor Union, og dette ville kun ske, når en unionsklub stod som arrangør. Vilh. Lindemann udtalte videre, at de kørere, der virkelig betød noget og havde chancer for at komme til udlandet, skulle nok vogte sig for »sammenslutningens muldvarpearbejde og fortsatte.

Ingen inden for dansk motorsports ledelse havde nægtet at låne øre til berettigede krav eller anker fra kørernes side, mens de, der skulle yde arbejdet ved tilrettelægningen af løbene, og som evt. skulle bære de efterfølgende underskud, ikke kunne lade sig diktere noget af uansvarlige personer. Engstrøm er selv medlem af en unionsklubs bestyrelse, oven i købet som speciel kørerrepræsentant, men fra denne klub har det mig bekendt ikke været gjort noget forsøg på at genrejse den betrængte motorsport.

Hvad er da meningen, spurgte Vilh. Lindemann til slut i sit modangreb på »BT«'s artikel?

Et stadig gentaget refræn fra Engstrøms side har været ønsket om samarbejde med fynboer og jyder.

Med fynboerne har der været arbejdet sammen i bedste forståelse, og hvad jyderne angår, da er ønsket om samarbejde med disse lige så stort hos enhver inden for Danmarks Motor Union som hos Engstrøm, blot må samarbejdet etableres på lige vilkår. Så snart jyderne er villige hertil – og det sker sikkert snart – da er samarbejdet en kendsgerning.

Hvorfor så denne falske reklame, er den betalt af kredse, der er interesseret i splittelse inden for Danmarks Motor Union, eller er det et udslag af en overanstrengt hjernes fantasifostre?

Er alle aktive kørere virkelig, som »BT«'s artikel meddeler, fast besluttet på at arbejde på en solid og sund front, vil klubbernes som unionens ledelse kun hilse det med glæde, men en solid og sund front skabes ikke ved underminering, men ved loyalt og ærligt samarbejde.

Til et sådant samarbejde er ledelsen altid rede. Signeret af Vilh. Lindemann.

I sandhed et skarpt og utvetydigt modangreb mod sammenslutningen af aktive sjællandske kørere og deres ledere, begrundet eller ubegrundet skal være usagt, men kort tid efter kom der meddelelse om, at et af SMU nedsat 9-mands udvalg, der skulle undersøge mulighederne for bedre forhold for motorsporten særlig med henblik på at imødekomme berettigede ønsker fra de aktive kørere, var blevet opløst.

Forudsætningen for udvalgets nedsættelse havde været den, at lederen af de aktive køreres sammenslutning, Svend Aage Engstrøm, skulle udlevere alle sammenslutningens materialer vedrørende leje af baner for 1939 samt forskellige papirer fra forhandlinger, sammenslutningen havde ført til forskellige sider m. m.

Denne forudsætning blev ikke opfyldt, og efter at Engstrøm på udvalgets andet møde kategorisk havde nægtet at udlevere omtalte materiale, erklærede formanden for SMU, Vilh. Lindemann, der var medlem af udvalget, at dets arbejde var endt, og sagen ville blive overgivet til Dansk Motor Sportsråd sammen med en klage over kørersammenslutningen og dens virksomhed med henstilling om suspension af dens ledere og det tidligere omtalte 4-mands udvalg fra sammenslutningen bestående af Svend Aage Engstrøm, Agner Hansen, H. Skov og Irwing Jensen.

I sandhed en prekær situation for dansk motorcykelsport og nogle af dens bedste aktive udøvere.

Sket var sket, og sagen gik sin endelige afgørelse i møde hos dansk motorsports øverste myndighed, Dansk Motor Sportsråd, der desangående udsendte følgende meddelelse den 17. marts 1939.

– En af Sjællands Motor Union indsendt klage over Svend Aage Engstrøm, Agner Hansen, H. Skov og Irwing Jensen.

De fire herrer med undtagelse af Irwing Jensen, der ved fuldmagt havde ladet sig repræsentere ved Erik Orth, samt SMU's bestyrelse ved tømrermester Vilh. Lindemann, fabrikant N. K. Pedersen og Carl Ohlsen, var efter rådets anmodning ved sagens behandling, der resulterede i, at de fire kørere som repræsentanter for kørersammenslutningen afgav følgende erklæring:

»Idet vi beklager, at vi på egen hånd har ført visse forhandlinger, som retteligt henhører under DMU, skal vi herved erklære, at vi i fremtiden afholder os fra sådan indblanding i unionens virksomhed.«

Agner Hansen. H. Skov.
Svend Aage Engstrøm.
For Irwing Jensen / Erik Orth.

Det, der særligt var sigtet til i sammenslutningens indblanding i unionens virksomhed, var DMU's forhold til den jydske motorunion, samt oprettelse af lejemål med de forskellige motorbaner på Sjælland for 1939, og hvad angik denne sidste side af sagen, så var situationen endnu ikke helt afklaret efter udsendelsen af ovenstående meddelelse fra Dansk Motor Sportsråd, idet man endnu ikke vidste, om de med banerne oprettede lejekontrakter kunne overtages af motorklubberne, hvilket dog senere skulle vise sig muligt ved løb på bl. a. Korsør-banen.

Den kendsgerning, at Dansk Motor Klub



Orla Knudsen er ved det første løb, han deltog i, et sjællandsk trial, kommet i vanskeligheder på en mudderetape med Norton'en.

under ledelse af den gamle motorsportsmand Knud Danielsen igen i 1939 forsøgte at få genoplivet de internationale strandløb på Fanø strand, medførte også, at der rigtig kom gang i afslutningen på det jydske motorsportsproblem. Motorbladet havde således indeholdt en lederartikel med overskriften »Med eller uden jyder«, hvor man havde slået fast som en kendsgerning, at man overalt øst for Lillebælt nærede ønsker om et snarligt genoptaget samarbejde med de jydske motorklubber, for at også de jydske kørere kunne komme til at deltage ved de planlagte Fanø-løb.

Det sidste tilbud fra Danmarks Motor Unions side til jyderne gik ud på, at Danmarks Motor Union var villig til at optage de jydske klubber enkeltvis eller i en jydsk motorcykleunion på lige vilkår med landets øvrige klubber samtidig med, at man ville tilsige den jydske motorsport den særlige fordel derved, at man intet havde imod, at de klubber, der evt. indgik samarbejde med DMU, samtidig forblev som medlemmer af Jydsk Motor Union.

Naturligvis krævede man så til gengæld, at JMU ophørte med at interessere sig for motorsport, der jo nu helt og holdent blev kontrolleret af og var undergivet Dansk Motor Sportsråd, såvel hvad automobil- som motorcykelsport angik, men også på dette punkt skulle jyderne være ligestillet med det øvrige land og ikke afkræves noget særligt offer herfor.

Resultatet af de forskellige forhandlinger mellem jydsk motorsport og Danmarks Motor Union fandt da også inden lang tid sin løsning derved, at flere jydske motorklubber, der var indstillet på aktivt motorsportsarbejde, søgte tilknytning til Danmarks Motor Union, hvilket vakte stor og oprigtig glæde overalt inden for DMU, idet udvekslingen af kørere nu igen kunne påbegyndes alle landsdele imellem, selv om der endnu ikke var tale om nogen egentlig oprettelse af en jydsk motorsportsunion i lighed med Fyens, Sjællands og Lolland-Falsters Motor Union. De første jydske motorklubber, der igen havde søgt tilknytning til Danmarks Motor Union, og som var repræsenteret på unionens førstkommende repræsentantskabsmøde, var: Randers Motor Sport, Horsens og Omegns Motor Klub, Århus Motor Sport, Silkeborg Motor Sport og Nordjyllands Motor Sport.

Disse klubber blev budt velkommen til repræsentantskabsmødet og samarbejdet med Danmarks Motor Union af dennes præsident, ing. Ørs, der håbede, at antallet af tilsluttede jydske klubber snart måtte blive forøget.

Chr. Wenderby, Randers Motor Sport, takkede på de jydske klubbers vegne for den hjertelige velkomst og udtalte, at ikke mindst jyderne var glade for det nu opnåede resultat og håbede på det bedst mulige samarbejde, idet han udtrykte ønsket om, at både kommende konkurrencer på motorbanerne og møder i organisationen måtte forløbe på en sund og reel måde.

Efter afslutningen af de her omtalte større eller mindre problemer indenfor Danmarks Motor Union var man så klar til at feste, idet unionen den 19. april kunne fejre 25 års jubilæum for sin stiftelse, der fandt sted søndag den 19. april 1914 kl. 15,15 i Wiwels selskabslokaler i København. Jubilæumsfesten fik særlig festlige rammer i 1939, idet FIM (Federation Internationale Motocycliste) og Nordisk Motorcykle Forbund samtidig med jubi-

læet havde henlagt deres årlige kongresser til København. Hele ledelsen af verdens motororganisation var således samtidig i København, og Danmarks Motor Union fejrede jubilæumsfesten i forbindelse med de to store kongresser ved en stor festmiddag på Skovriderkroen.



Grev Bonacossa, præsident for FIM, ved kongressen i København 1939.

Rent sportsligt blev aktiviteten ikke stor i 1939 inden for Danmarks Motor Union, hvilket iøvrigt også gjaldt motorsporten i andre lande. Årsagen til denne tilstand var den spændte storpolitiske situation, der senere på året skulle blive til den frygtelige anden verdenskrig.

Det af Dansk Motor Klub planlagte løb på Fanø måtte da også i sidste øjeblik aflyses på grund af manglende tilslutning fra udenlandske kørere. Efter aflysningen af dette løb viste forøvrigt den gamle klub, Dansk Motor Klub, og dens ledelse et påskønnelsesværdigt initiativ for dansk motorsport, idet man havde besluttet at understøtte de deltagende danske kørere i det svenske grand prix, samtidig med at man ville medvirke til, at Danmark blev mere talstærkt repræsenteret, end det havde været tilfældet ved tidligere svenske grand prix, hvor det i særdeleshed havde været grosserer Hedetoft, København, der havde vist en opofrende privatøkonomisk indsats for mange danske kørere, ligesom hans menneskelige hjælpsomhed heller aldrig manglede, når det drejede sig om dansk motorsport, dens udøvere og organisation. Forøvrigt var grosserer Hedetoft en af dansk motorsports store mænd gennem mange år, i særdeleshed i trediverne, blot var hans natur således, at hans navn og person altid af ham selv blev holdt beskedent i baggrunden til fordel for andre, i særdeleshed de aktive kørere. Grosserer Hedetoft har dog senere ved Sjællands Motor Unions 25 års jubilæum fået en påskønnelse for sit uegennyttige arbejde for dansk motorsport, idet han ved denne lejlighed fik overrakt en af unionen



Den mangeårige danske mester i sidevognsklassen, David Axelsson, går med fuldt håndtag på Dania-JAP'en gennem svinget på en sjællandsk jordbane.



Et sejrende BSA-hold på Frederikssund-banen. Fra venstre: Agner Hansen, Finn Larsen og Holger Hansen.

nyindstiftet jubilæumsmedalje. Denne medalje blev ved samme lejlighed overrakt Svend Aage Engstrøm og Svend Aage Sørensen for deres aktive indsats i dansk motorsport og Vald. Hoffmeyer for hans store opofrelse i dansk motorsports organisationsarbejde.

Til det aflyste Fanø-løb i 1939 var der kun anmeldt 9 biler og et lidt større antal motorcykler, hovedsagelig danske kørere. Imidlertid havde som sagt Dansk Motor Klub og dennes forholdsvis nye formand, Knud Danielsen, besluttet at gøre en indsats for de danske deltagere i det svenske grand prix 1939 ved Saxtorp, der som bekendt ikke havde været kørt i 1938. Klubben ville sammensætte og bekoste et særligt Dansk Motor Klubs hold, der dog ikke behøvede at bestå af medlemmer fra klubben. Man anmodede derimod samtlige landets motorklubber om at indstille deres bedste kørere egnet for TT-løb, og som havde dertil egnet materiel til rådighed. Dansk Motor Klub udtog derefter det deltagende hold, således at hver landsdel blev repræsenteret ved en kører, og betalte helt og holdent disses udsendelse til løbet, herunder alle rejse- og opholdsudgifter.

Igen havde Danmarks Motor Union den glæde, at en dansk kører i 1939 kunne hjemføre en førsteplads fra det svenske grand prix, idet N. V. Jensen, Velocette, besatte førstepladsen i klasse B 350 cc i tiden 1,11,31,6, og vort nationshold placerede sig nr. 2 efter Sverige. Det svenske hold bestod af Bertil Schmidt, Folke Larsson og Erik Månsson, og det danske af Agner Hansen, V. V. Jensen og Carl Hansen.

Andre internationale løb i 1939 fik derimod alle en trang skæbne, idet de blev aflyst grundet verdenssituationen eller benzinmangel i forbindelse med statslige forbud mod afholdelse af motorløb.

De nordiske jordbanemesterskaber skulle således have været kørt i 1939 i Trondhjem den 3. sept., men den 1. om aftenen kl. 19,00 blev der i Norge udstedt benzinforbud, og Norsk Motor Klubs Trondhjemsafdeling måtte derfor telegrafisk aflyse løbet. Dette kunne dog ikke nå hverken de danske eller svenske kørere, der på dette tidspunkt var på vej til Trondhjem og næsten nået derop, og resultatet var, at alle ved ankomsten fik det beklagelige budskab, at de godt kunne vende om og køre hjem.

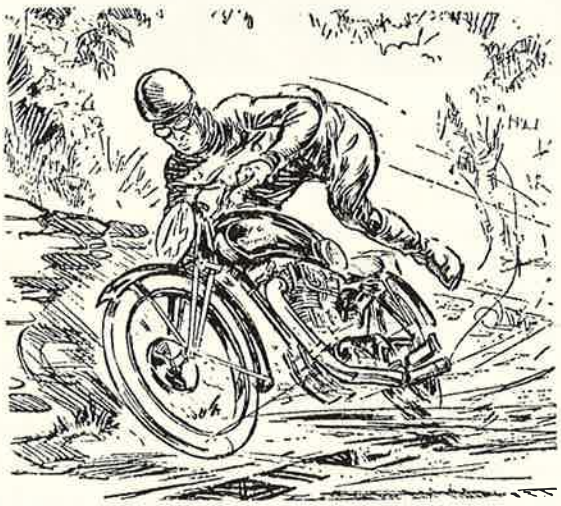
Det danske hold, Balzer Hansen, Aage Andersen, Linder Madsen og David Axelson, der var afrejst fra København torsdag formiddag, kom hjem næste uges tirsdag efter at have haft mange besværligheder undervejs på grund af benzinforbud både i Sverige og Norge.

Alle danske motorløb i højsæsonen i 1939 med international deltagelse bl. a. Elektrolløbet, blev også aflyst, hvorimod en række mindre baneløb og bakkeløb blev gennemført.

Årets sidste løb og det sidste i de kom-

mende mange år, verdenskrigen varede, var et baneløb i Langesø den 3. sept., netop som de meget alvorlige efterretninger fra udlandet om verdenssituationen indløb, så løbet var kun besøgt af halvt så mange tilskuere som sædvanlig. De, der kom, var præget af dagens alvor, og det lykkedes ikke rigtigt at få den vante stemning frem hverken hos publikum eller kørere.

Der var dermed sat punktum for dansk motorsport i mange flere år, end de fleste vel havde regnet med, og der fulgte en svær tid for alle civile motorkørende, først med en benzinrationering og senere med total lukning og overgang til generatorgas for den livsvigtige danske motorkørsel, men heldigvis skulle der igen komme lyse tider for dansk motor sport og dens udøvere, selv om de lod vente længe på sig, hele 7 år.



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 kørere 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 pålidelighedskørsel 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. gennemføring 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 plørevej 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 kørtes 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 »Trekløverløbet«, 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 bakkeløb



»Morian«s bryllupsfærd og den gyldne hjælm 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, Knudsby 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 kørere 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 Hølzer, 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 Petersen, 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 fornøjelsestur 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 tilskueres vilde jubel.

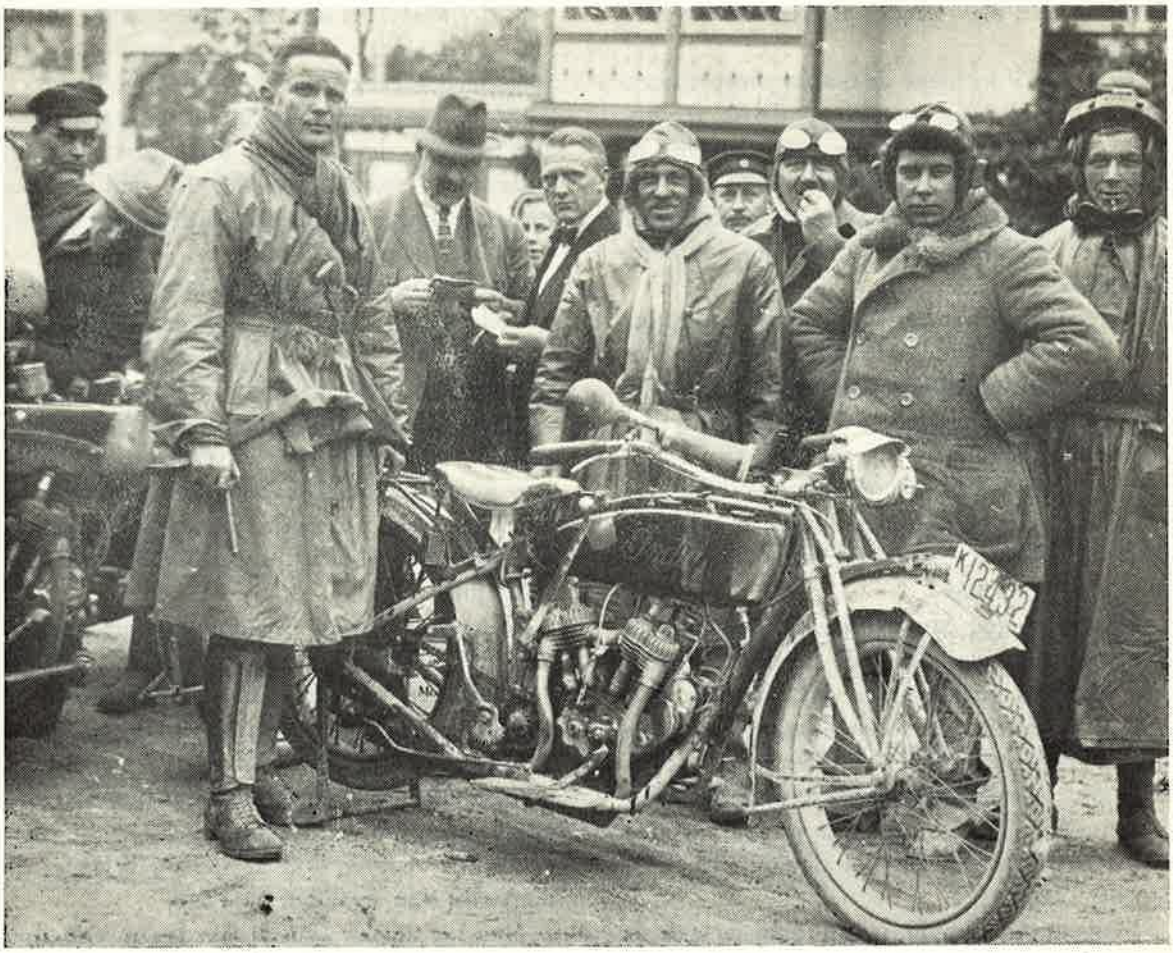
Danmarks Motor Unions mesterskabsløb, der blev afviklet den 28. juli, havde i 1922 31 deltagere, og vinder af mesterskabet blev Albert Petersen, København, Nimbus.

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, Johs. 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.

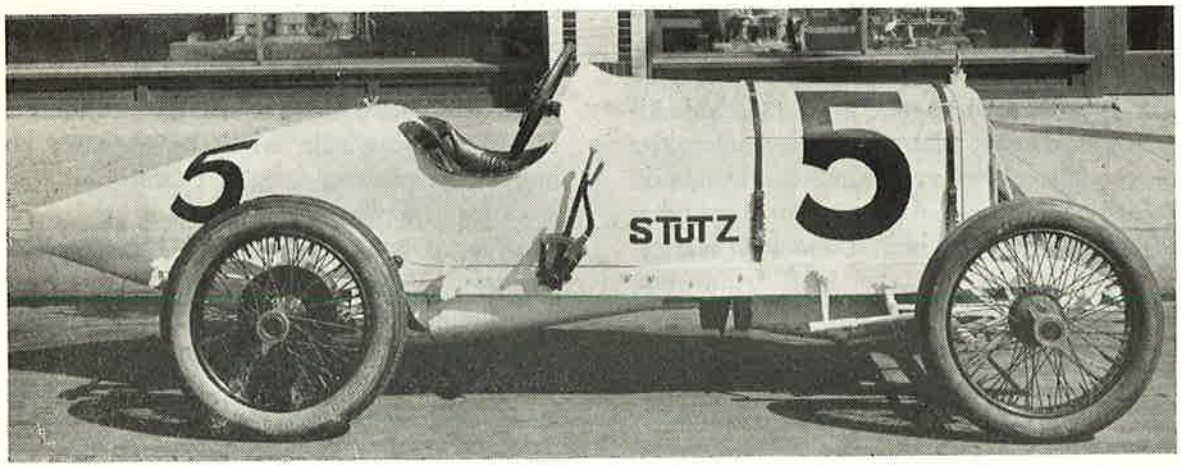
Glostrupbanen udfyldte resten af den danske motorsportssæson, hvad angik hastighedsløb i 1923, idet der blev kørt store internationale løb den 22. juli og 9. september. Bedste kørere ved disse løb var Erik Westerberg, Macke Nicolaysen og Ernst Eislinger, hvorimod den danske automobilsportskører Hølzer 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.

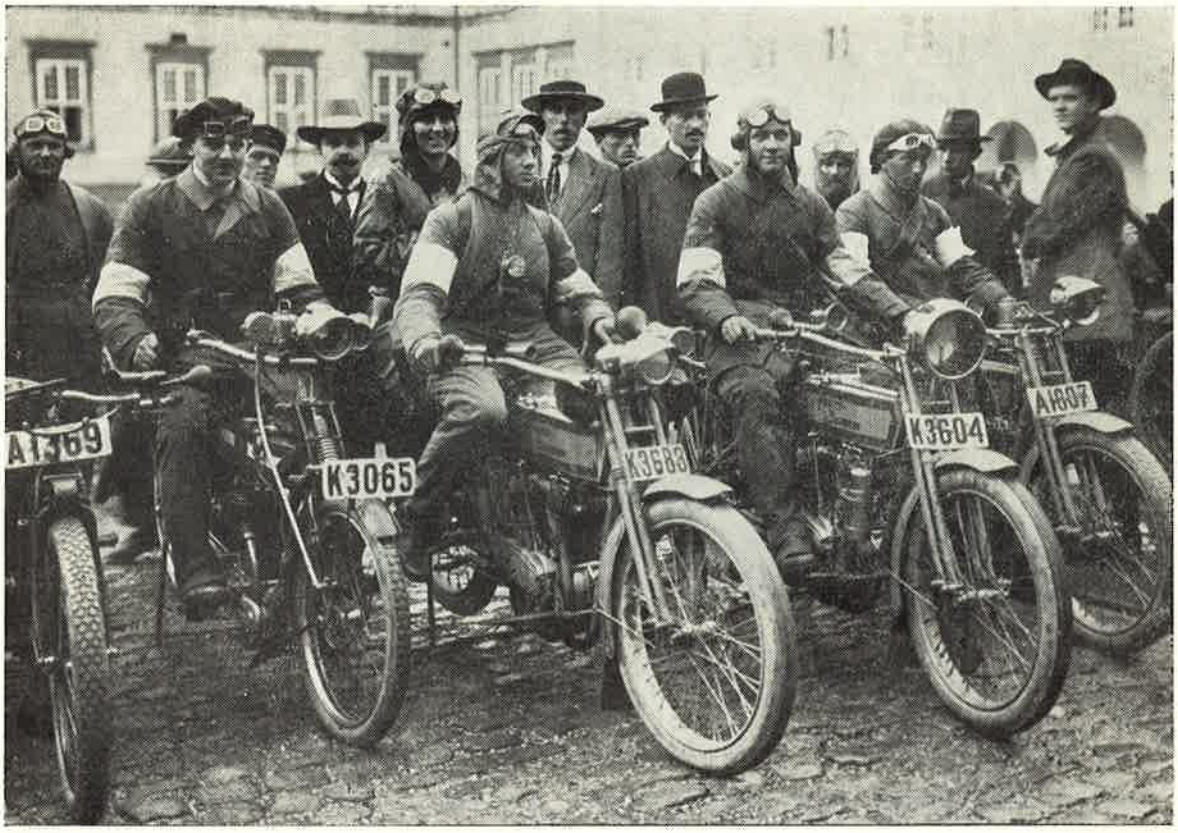
1924 bød på lidt af hvert, når der er tale om motorsport, idet der blev afviklet både mange pålidelighedsløb og hastighedsløb i Danmark.

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 Fanø-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. Automobilklassen 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 politimyndighederne 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 jydske 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 lempelser i de urimelige krav, der var opstillet af den tekniske rådgiver for politimyndighederne.

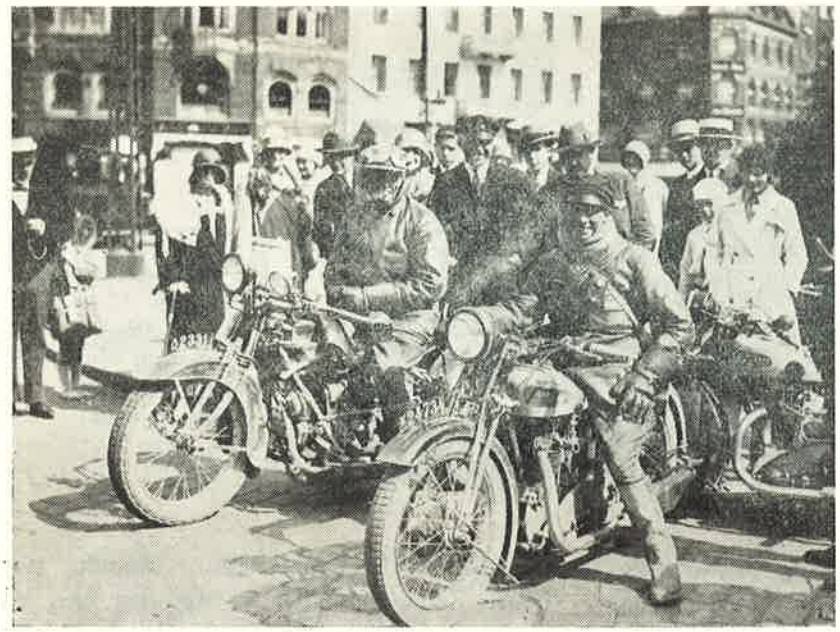
Den danske pålidelighedskører, Ingemann Petersen, gjorde sig meget fordelagtigt bemærket straks fra sæsonens begyndelse i 1925, idet han vandt det store svenske pålidelighedsløb »Majtævlingen«, der strakte sig over 3000 km og varede i alt 4 dage.

Også det andet store årlige svenske pålidelighedsløb »Novemberkåssan« havde stor dansk deltagelse, uden at det dog blev til nogen førsteplads. De danske deltagere var: Primgaard Nielsen, Krigh og Knud Rasmussen.

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



Johs. Lundstrøm, 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 Glostrupbanen 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.

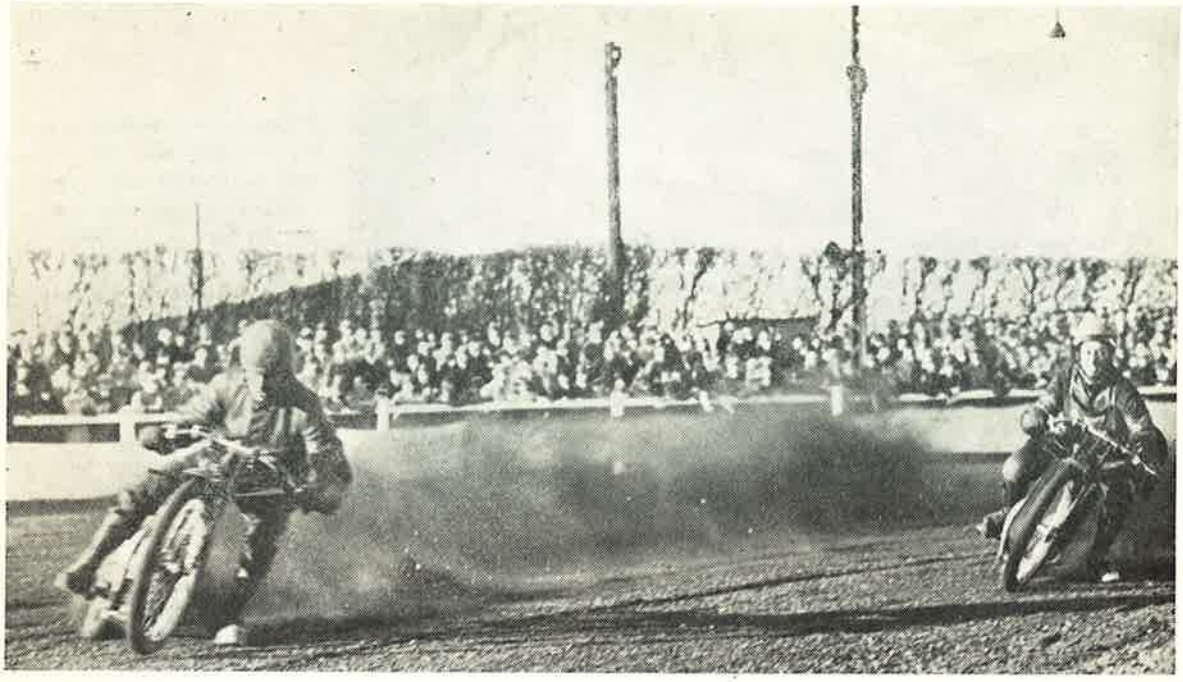
Trods disse forskellige forbud blev der alligevel en dansk motorsportssæson i 1926, således blev der afviklet et stort dansk-svensk pålidelighedsløb på 1000 km, der gik gennem Skåne og Sjælland. Af 21 svenske og 10 danske deltagere gennemførte 4 svenske og 5 danske det meget krævende løb. Det danske 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 bakkeløb på Korkertrækkeren ved Oslo. De 5 danske kørere, 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 tørn på dirt-trackba nen ved Roskildevejen i København.

succes, blev vundet af Indian Klubben, København. Klubbens hold bestod af: Ove Leiberg, Carlo Petersen og Poul Juul. Individuel bedst placerede kørere 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 dirttrackbane 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 dè 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 engelsek 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.

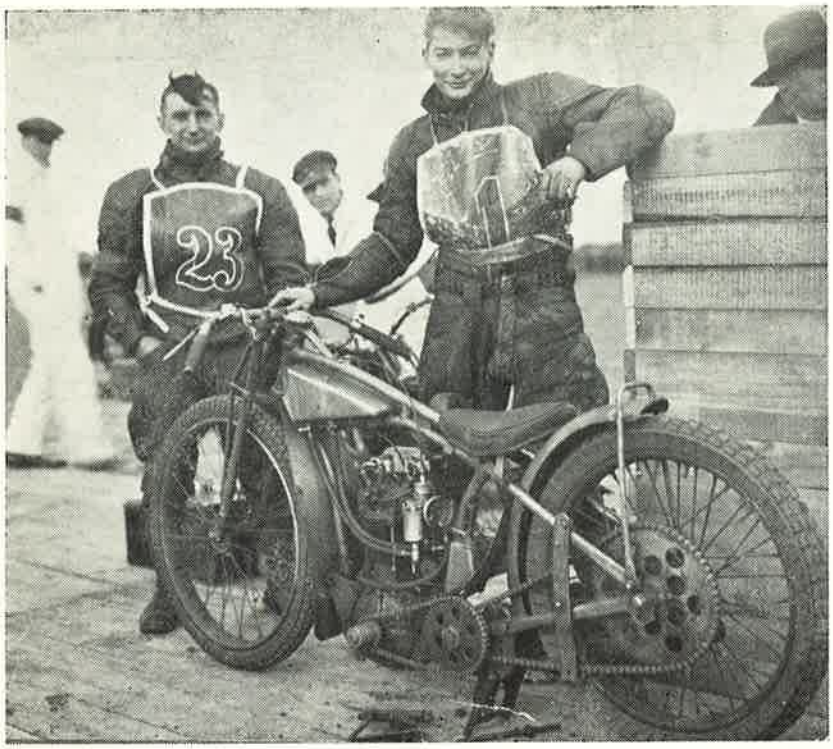
Motorcykelklassen i dette krævende løb blev vundet af Holger Sønderup, der kørte AJS, og automobilklassen havde H. Tholstrup som vinder, han kørte Ford.

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 broncemedalje. 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 dirttrackløb i 20'erne og 30'erne. Her ses to af de udenlandske deltagere på banen ved Roskildevejen i København.

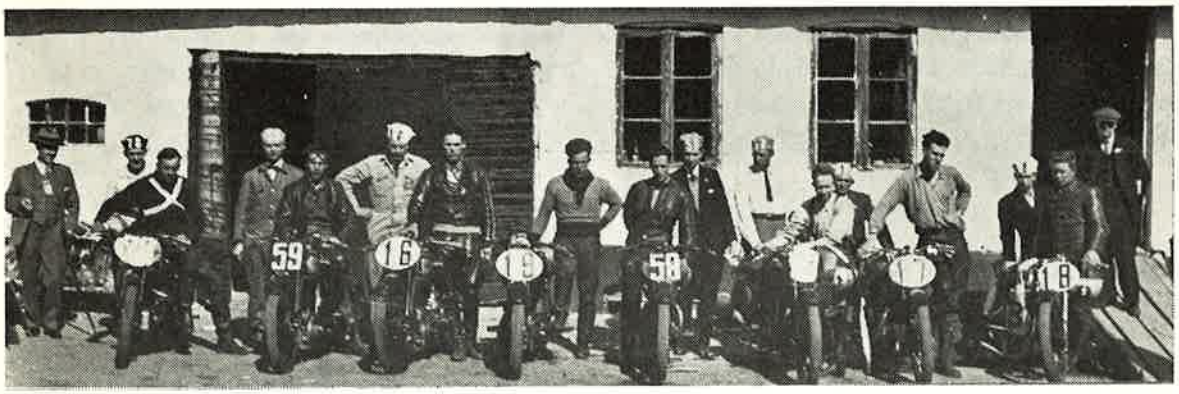
tidens største vandrepokal, Farrispokalen, blev i 1929 kørt den 22. sept. på Amager travbane, da Glostrup-banen, hvor pokalen oprindeligt var indstiftet, ikke mere eksisterede. Løbet, der var årets største danske motorsportsbegivenhed, blev vundet af den norske kører Poul Sande, hvorimod bedste danske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

Det var ellers noget småt med baneløbssport i Danmark i 1929 lige med undtagelse af dirttrackløbene 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-Departureløbet 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 Elektrolløb, 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 Elektrolløbet, 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 indviede 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 Göteborg, 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 Göteborg 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, jydske 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.

Kruuse, 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. Mogensen, 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 tørn med og gennemføre løbet.

Inden starten fra Oslo blev det dog bestemt, at man ville køre med master på ruten til Gøteborg 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 Gøteborg som almindelige turister og gik straks ombord i transportdamperen »Charlotte«, hvor der var indrettet sovepladser til alle, såvel kørere som officials, og selv om der havde været tid til et hvil i Oslo, gik alle starks til ro for at være udhvilet til den forestående tørn ned gennem Jylland mod København, hvor opløbet skulle finde sted.

Selv om de fleste deltagere var klar over, at de jydske 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. Mogensen og N. Brandt.

Efter den jydske 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 kørere. I spidsen for menneskemængden mødte formanden for Fyens Motor Union, vinhandler Alfr. O. Jørgensen, der holdt en lille tale og ønskede kørerne til lykke med det opnåede resultat, der viste dansk motorsports pålidelighedskøreres 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 kortegen i nummerorden med solomaskinerne først for at køre ind til æresrunde på dirt-trackbanen, hvor mange tilskuere ligeledes havde givet møde for at tiljuble de hjemvendte.

Før æresrunden 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 ærets 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 amatørløb 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 juniores kørtes 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 kørtes 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 experter ved Elektrolløbet 1931. »Pariser«-Hansen og Georg Andersen, Århus, Henderson, er her ankommet til opsamlingsstedet Røde Vejrmølle 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, Lindekilde, 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 motorsportsgutter bestående af bl. a.: brdr. Petersen »Femhøj«, Thorkild Clausen, Ingemann 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.

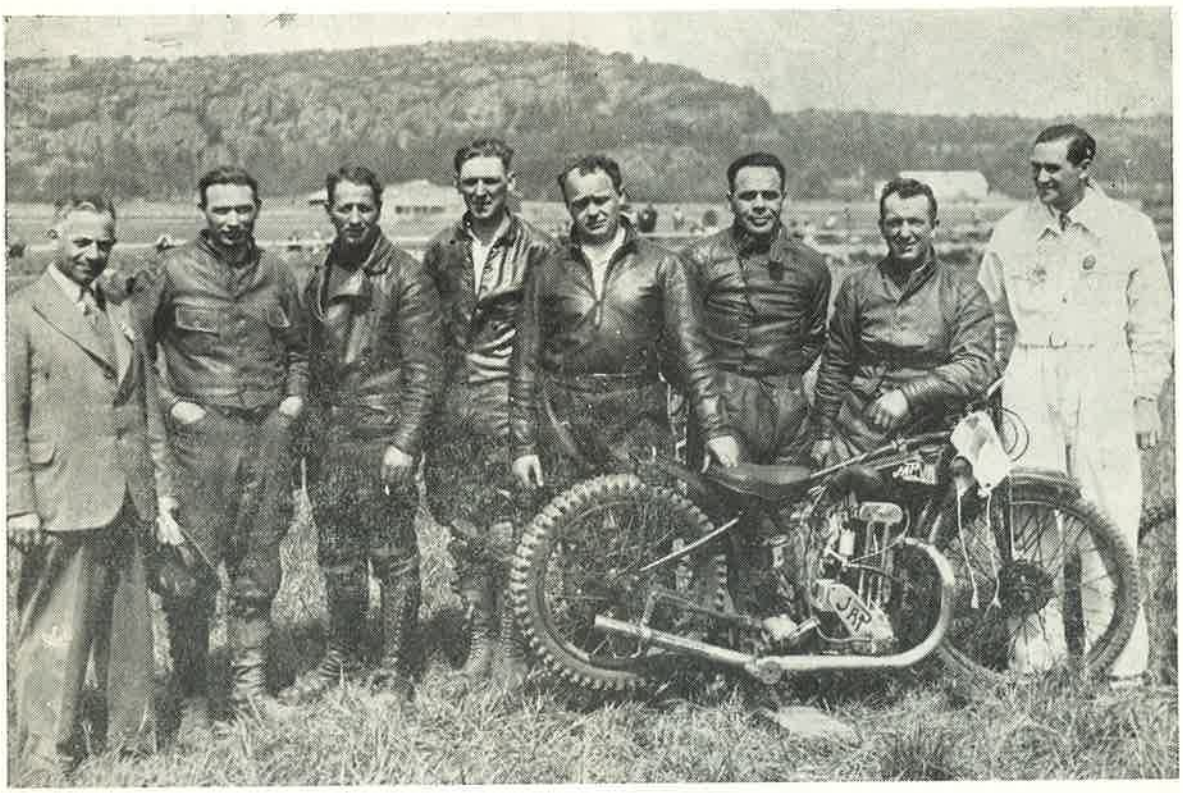
Dagens store handicap blev vundet af Sv. Aage Sørensen, Norton.

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. Kørerne 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. Jønsson, 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 jydske 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, Kalen 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:

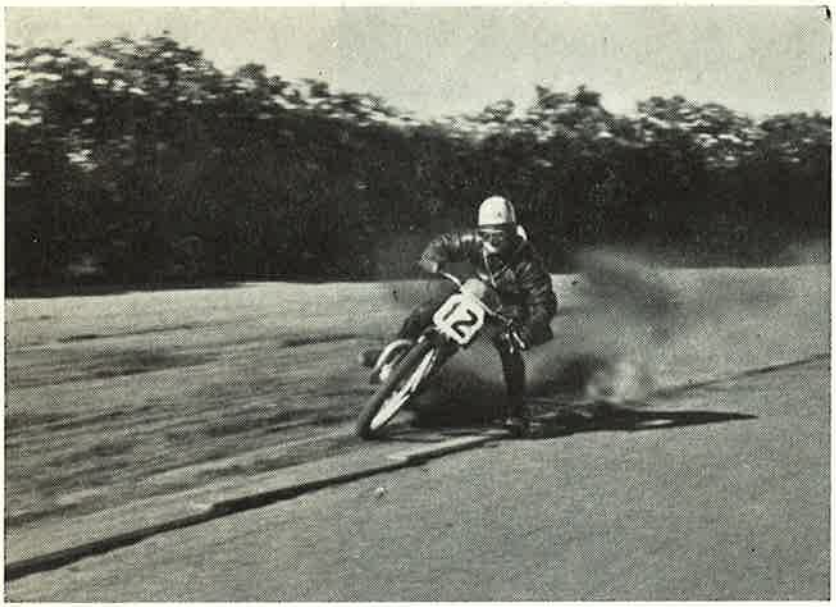
Kalén, 3 min. 14,5 sek.
Braenell, 3 min. 18,4 sek.
R. Jønsson, 3 min. 22,2 sek.
Skeppstedt, 3 min. 3,3 sek.

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.



Sv. 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 slagne danske helt og nybagte nordiske mester, da han blev overvundet af sit maskinuheld.

Præmieuddelingen fandt sted ved en fællesspisning 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 Lou, 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.

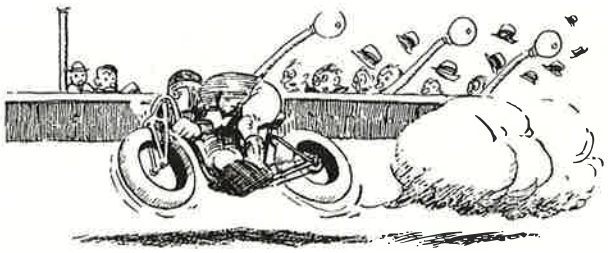
Efter dette sidste resultat var stillingen om

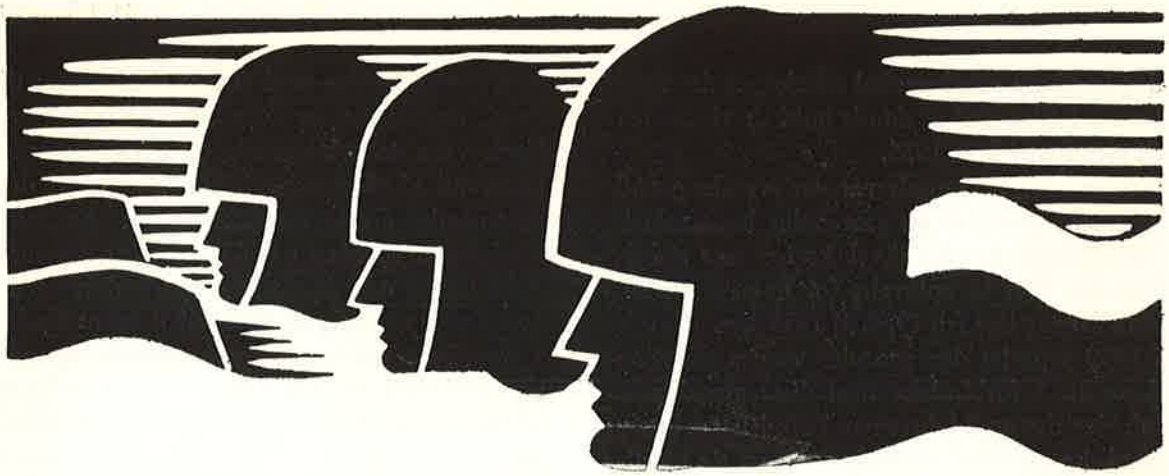
den kostbare vandrepokal således, at det først kunne lykkes for et dansk hold at vinde den til ejendom i året 1933.

Som tidligere omtalt var det svenske grand prix ved Saxtorp en stor årlig begivenhed, hvor mange danske såvel kørere 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 køreres 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.





SVERIGES GRAND-PRIX SAXTORP

1930—1939

Placeringer og hastigheder:

1930
Den 31. august.

Klasse A – 250 cc
(17 omg. à 14,728 km, i alt 250,376 km).
1. Erik Bohlin, Sverige, NV, 101,76 km.
2. E. A. Mellors, England, New Imperial, 102,35 km.
3. Eric Månsson, Sverige, Ariel, 97,82 km.

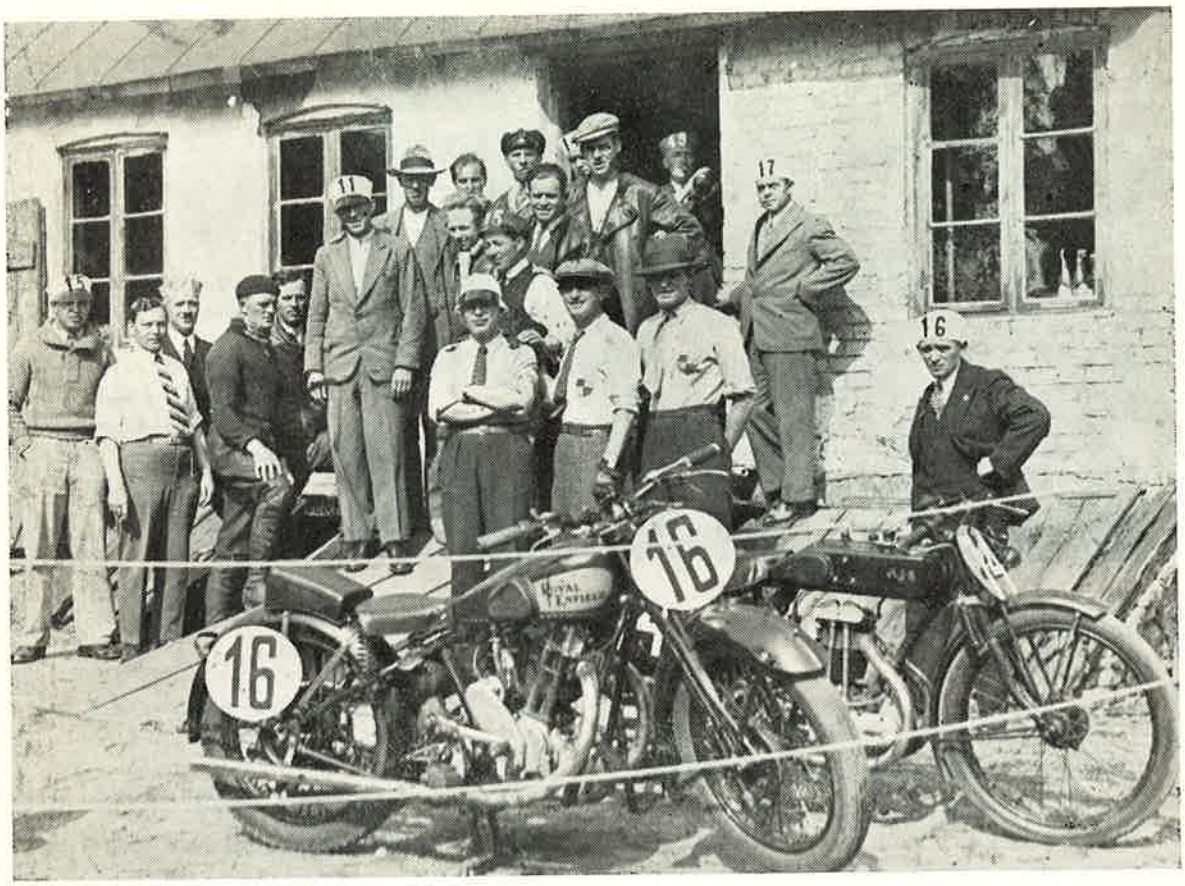
Klasse B – 350 cc
(24 omg. à 14,728 km, i alt 353,472 km).
1. Tore Oscarsson, Sverige, Velocette, 117,152 km.
2. Herbert Ahnestam, Sverige, Suecia, 114,26 km.
3. Krøyer Christensen, Danmark, Brit. Excelcior, 104,99 km.

Klasse C – 500 cc
(28 omg. à 14,728 km, i alt 412,384 km).
1. J. H. Simpson, England, Norton, 124,75 km.
2. E. A. Simcock, England, Motocacoche, 122,44 km.
3. Yngve Ericsson, Sverige, Husquarna, 120,77 km.

1931
Den 30. august.

Klasse A – 250 cc
(22 omg. à 14,728 km, i alt 324,016 km).
1. Leo H. Davenport, England, Rudge, 114,76 km.
2. Eric Fernibough, England, Brit. Excelsior, 111,38 km.
3. Ib Krøyer Christensen, Danmark, Brit. Excelsior, 103,55 km.

Klasse B – 350 cc
(26 omg. à 14,728 km, i alt 382,928 km).
1. Hans Torell, Sverige, AJS, 115,76 km.
2. Edv. Magner, Sverige, Brit. Excelsior, 115,01 km.



Arne Fog og Chr. Jørgensens maskiner, en AJS og en Royal Enfield, som de deltog med ved det svenske grand-prix i Saxtorp 1932. Af personerne i baggrunden vil man bl. a. kunne genkende gross. Hedetoft helt til venstre i skjorteærmer.

3. Holger Sønderup, Danmark, AJS, 111,15 km.

Klasse C – 500 cc

(28 omg. à 14,728 km, i alt 412,384 km).

1. J. H. Simpson, England, Norton, 132,55 km.
2. Algot Nystrøm, Sverige, Norton,, 121,88 km.
3. Carl Jønsson, Sverige, Rex, 121,05 km.

1932

Den 28. august.

Klasse A – 250 cc

(24 omg. à 14,520 km, i alt 348,48 km).

1. Ib Krøyer Christensen, Danmark, Brit. Excelsior, 105,39 km.
   (Øvrige deltagere i klassen udgik).

Klasse B – 350 cc

(28 omg. à 14,520 km, i alt 406,56 km).

1. Eduardo G. Selfo, Italien, Velocette, 123,02 km.
2. Rolf Gülich, Sverige, Rex, 118,26 km.
3. Carl Heimdahl, Sverige, Husquarna, 116,42 km.

   (J. C. Carlsen, Danmark, AJS, og Holger Sønderup, Danmark, AJS, udgik med maskinskade, hvorimod Carl Topp, Danmark, Brit. Excelsior, gennemførte som nr. 7).

Klasse C – 500 cc

(30 omg. à 14,520 km, i alt 435,6 km).

1. Ragnar Sunnquist, Sverige, Husquarna, 132,70 km.
2. Gunnar Kalén, Sverige, Husquarna, 129,63 km.



Holm Madsen og Sejr Dybbro venter på, at de skal til start ved det svenske grand-prix 1934. Holm Madsen udgik i klasse C med maskinskade efter 10. omgang, hvorimod Dybbro placerede sig som nr. 5 i B klassen.

3. Eric Westerberg, Sverige, Norton, 122,16 km.

(Eneste dansker, der gennemførte, var Sejr Dybbro, Norton, der placerede sig som nr. 7 blandt i alt 30 deltagere af verdenseliten. De øvrige danske deltagere i klassen: Morian Hansen, Einer Knudsen, Sv. Aage Sørensen, Hans Chr. Jørgensen og Aage Wagner, måtte udgå med maskinskade. Morian Hansen kom end ikke til start, da han havde fået alvorlig maskinskade under træningen).

1933

Den 3. september.

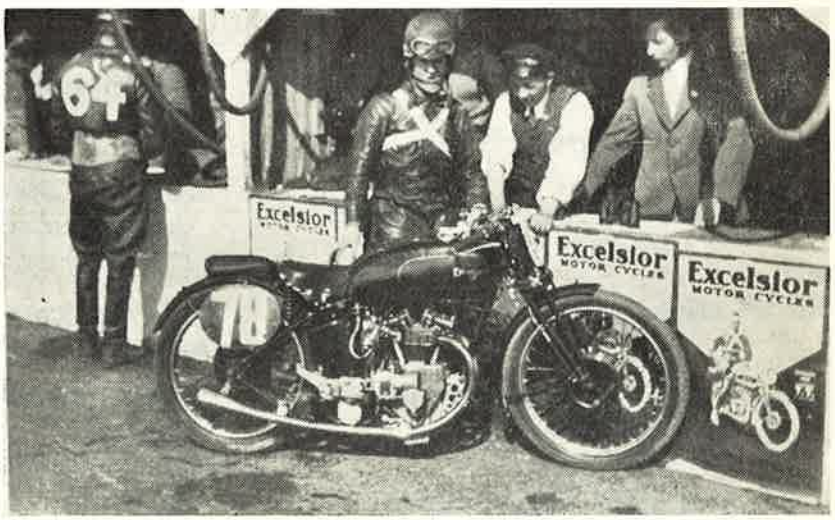
(Løbet kørtes som Europas grand-prix)

Klasse A – 250 cc

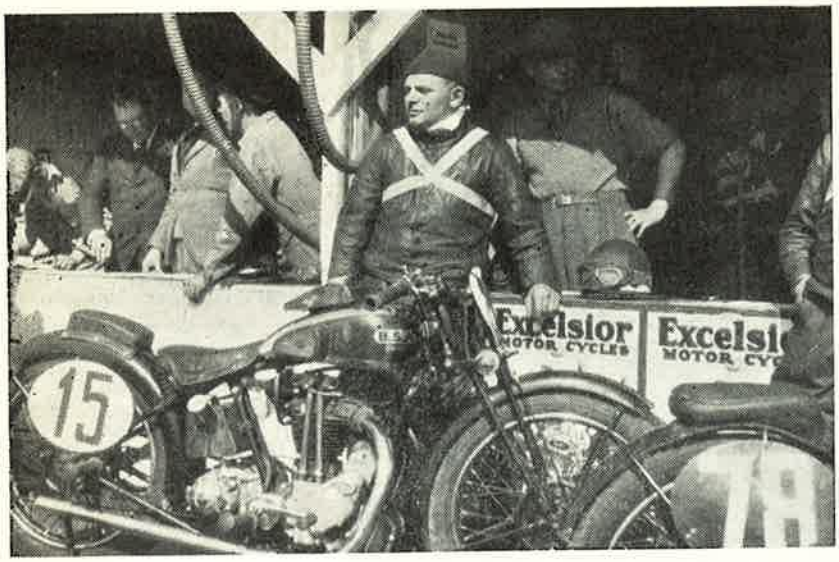
(24 omg. à 14,520 km, i alt 348,48 km).

1. Charlie Dodson, England, New Imperial, 121,05 km.
2. Rolf Gülich, Sverige, Guzzi, 117,30 km.
3. Leo H. Devenport, England, Brit. Excelsior, 116,01 km.

(Klassens eneste danske deltager, Holm Madsen, Royal Enfield, udgik i 3. omg.)



Sv. Aage Sørensen, Danmark, Brit. Excelsior, holder klar ved depotet i Saxtorp 1934 for senere at vende tilbage med den store triumf, som en sejr i et TT-løb er. Sv. Aage Sørensens vindertid i klasse A, 250 cc, blev 3 timer 5 min 7,6 sek., og hurtigste omgang blev kørt i tiden 7 min. 29,8 sek. svarende til en fart på 116,4 km/t.



Knud E. Mogensen, da han første gang deltog i det svenske grand-prix ved Saxtorp i året 1934, hvor han måtte udgå efter 3. omgang.

Klasse B – 350 cc
(28 omg. à 14,520 km, i alt 406,56 km).

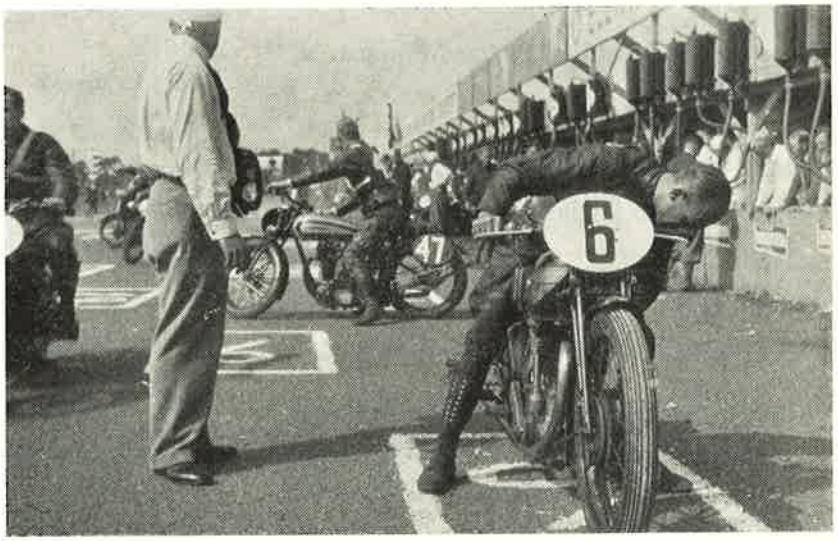
1. Jimmie Simpson, England, Norton, 129,07 km.
2. Jimmie Guthrie, England, Norton, 129,07 km.
3. Rudolv Jønsson, Sverige, Husquarna, 122,99 km.

(De danske deltagere i denne klasse, Sv. Aage Sørensen, Norton, Chr. Carlsen, Norton, og Henry Jørgensen, Rudge, placerede sig som hhv. nr. 6, 7 og 9, hvorimod Sv. Aage Engstrøm, Rudge, ikke nåede til start.)

Klasse C – 500 cc
(30 omg. à 14,520 km, i alt 435,6 km).

1. Gunnar Kalén, Sverige, Husquarna, 136,48 km.
2. Leopold Demeuter, Belgien, FN, 131,01 km.
3. Yngve Ericsson, Sverige, Husquarna, 130,03 km.

(Fra Danmark gennemførte kun Sejr Dybbro, Norton, og Hans Chr. Jørgensen, Royal Enfield, der blev hhv. nr. 6 og nr. 8. Ejnar Knudsen, Raleigh, Børge Larsen, AJS,



Jimmie Simpson, England, Norton, der fejrede mange store triumfer ved 30'ernes svenske grand-prix i Saxtorp.



Sv. Aage Sørensen og Agner Hansen, Danmark, der begge startede på Brit. Excelsior i det svenske grand-prax ved Saxtorp i 1937 hhv. i klasse B, 350 cc, og klasse A, 250 cc. Agner Hansen udgik med maskinskade, hvorimod Sv. Aage Sørensen placerede sig som nr. 4.

og Hermand Larsen, AJS, gennemførte ikke).

(Det var ved dette løb, at den svenske kører i 250 cc klassen, Erik Lundberg, FN, blev dræbt under et styrt i 10. omg.)

1934
Den 2. september.

Klasse A – 250 cc
(24 omg. à 14,520 km, i alt 348,48 km).

1. Svend Aage Sørensen, Danmark, Brit. Excelsior, 116,42 km.
2. H. G. Tyrell Smith, England, Rudge, 114,88 km.
3. Ove Lambert Meuller, Sverige, Husquarna, 113,14 km.

Klasse B – 350 cc
(28 omg. à 14,520 km, i alt 406,56 km).

1. E. A. Mellors, England, Velocette, 128,43 km.
2. G. L. Emery, England, Velocette, 127,80 km.
3. Erik Martin Månsson, Sverige, Velocette, 119,89 km.

(Sejr Dybbro, Danmark, Norton, placerede sig som nr. 5, hvorimod Chr. Carlsen, Danmark, Norton, udgik allerede under træningen).

Klasse C – 500 cc
(30 omg. à 14,520 km, i alt 435,6 km).

1. Ragner Sunnquist, Sverige, Husquarna, 136,13 km.
2. W. F. Rusk, England, Velocette, 134,72 km.
3. S. Wood, England, New Imperial, 129,71 km.

(For de tre danske deltagere i denne klasse gik det ikke særlig godt, idet Einer Knudsen, Triumph, udgik under træningen, og Knud Mogensen, BSA, og Holm Madsen, Husquarna, måtte udgå i hhv. 4. og 11. omgang).

1935
Den 11. august.

Klasse A – 250 cc
(24 omg. à 14,520 km, i alt 348,48 km).

1. Walfried Winkler, Tyskland, DKW, 126,57 km m/ kompressor.
2. Arthur Geiss, Tyskland, DKW, 126,57 km m/ kompressor.
3. C. H. Manders, England, Brit. Excelsior, 117,20 km.

(Sv. Aage Sørensen, Danmark, Brit. Excelsior, gennemførte som nr. 5, hvorimod Aage Wagner, Danmark, Brit. Excelsior, udgik i 3. omgang med maskinskade).



Fra de glade Saxtorpdage i 1930'erne. Fra venstre: Sv. Aage Sørensen, Stanley, Woods, Ch. Manders, Aage Wagner, Alan Bruce og Tyrell Smith.

Klasse B – 350 cc
(28 omg. à 14,520 km, i alt 406,56 km).

1. Hans Richnow, Tyskland, Rudge, 130,68 km.
2. Bernhard Petruschke, Tyskland, Rudge, 124,75 km.
3. Arthur Olsson, Sverige, Husquarna, 126,57 km.
   (Sejr Dybbro, Danmark, Norton, placerede sig som nr. 7, 113,39 km).

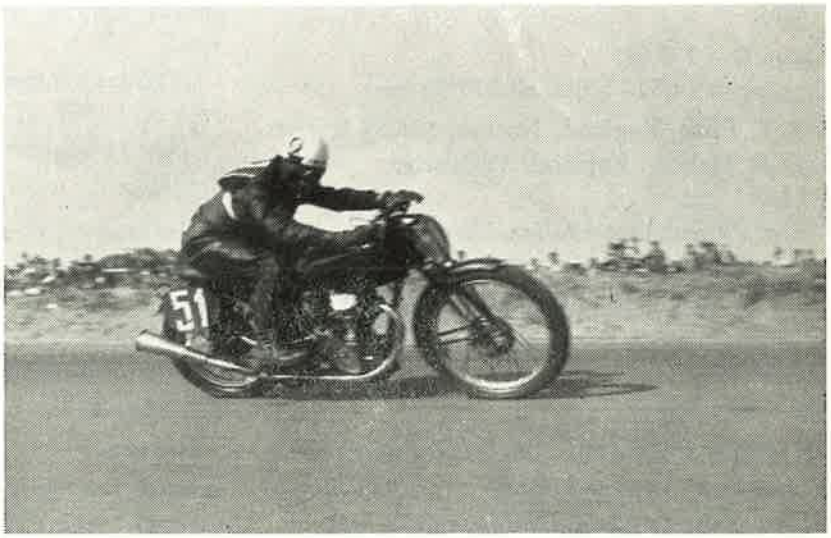
Klasse C – 500 cc
(30 omg. à 14,520 km, i alt 435,6 km).

1. Stanley Wood, England, Husquarna, 145,20 km.
2. Baltzer Hansen, Danmark, Rudge, 128,43 km.
3. Otto Brandt, Finland, Rudge, 125,65 km.
   (Der skete det bemærkelsesværdige, at kun disse tre kørere gennemførte, hvorimod de øvrige 18 deltagere i klassen udgik, bl. a. Bent Jensen, Danmark, AJS).

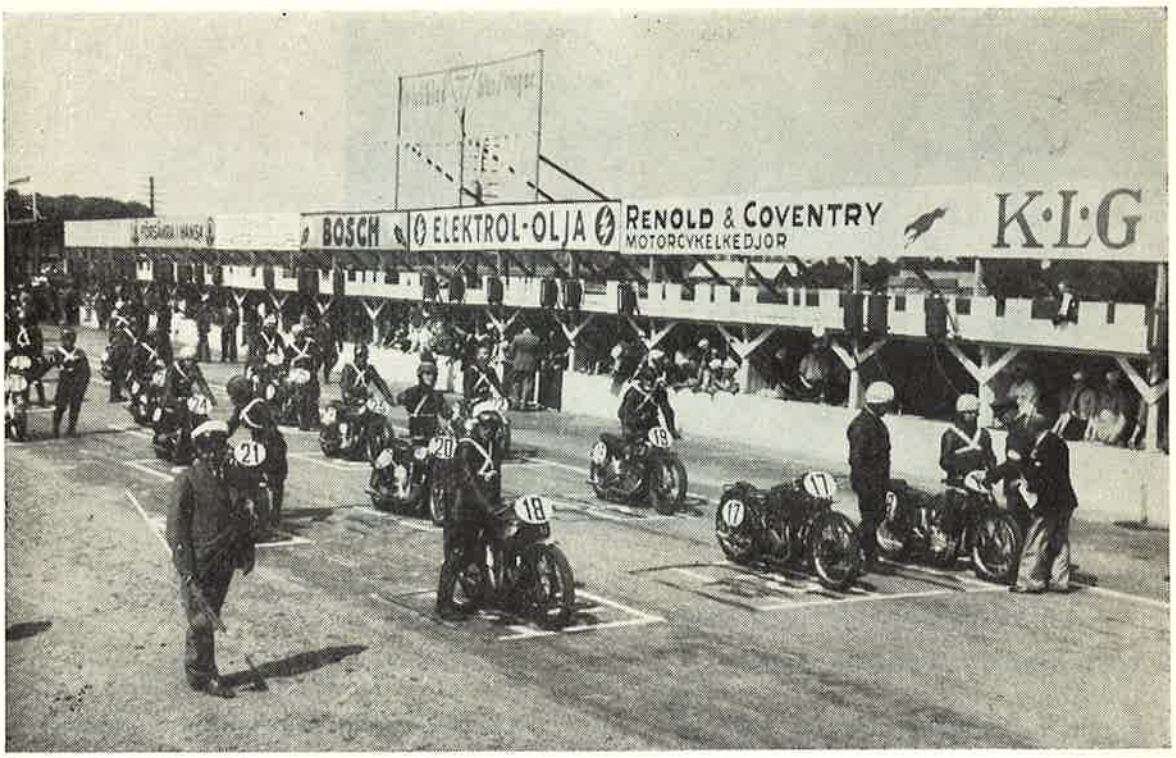
1936
Den 30. august.

Klasse A – 250 cc
(22 omg. à 14,520 km, i alt 319,44 km).

1. Walfried Winkler, Tyskland, DKW, 124,46 km.



Sv. Aage Sørensen, Danmark, i fuld fart på den svenske TT-bane ved Saxtorp.



Fra en start ved et af Sveriges Grand-Prix, Saxtorp, i 1930'erne.

2. Ginger Wood, England, New Imperial, 124,16 km.
3. Hans Häusler, Tyskland, DKW, 124,15 km.
   (De to danske deltagere i denne klasse, Sv. Aage Sørensen og Aage Wagner, der begge kørte Brit. Excelsior, placerede sig som nr. 6 og 8 med hastigheder på 118,00 og 106,44 km).

Klasse B – 350 cc
(26 omg. à 14,520 km, i alt 377,52 km).

1. F. L. Frith, England, Norton, 136,84 km.
2. E. A. Mellors, England, Velocette, 136,13 km.
3. Carl Bågenholm, Sverige, Norton, 131,01 km.
   (Den eneste danske deltager i denne klasse, Agner Hansen, BSA, udgik i andensidste omgang.)

Klasse C – 500 cc
(26 omg. à 14,520 km, i alt 377,52 km).

1. Otto Ley, Tyskland, BMW, 151,79 km.
2. Karl Gall, Tyskland, BMW, 148,20 km.
3. J. Guthrie, England, Norton, 147,65 km.
   (Den danske deltager i denne klasse, Einer Knudsen, Rudge, udgik i sidste omgang, men nåede dog op på en hastighed på 131,67 km).

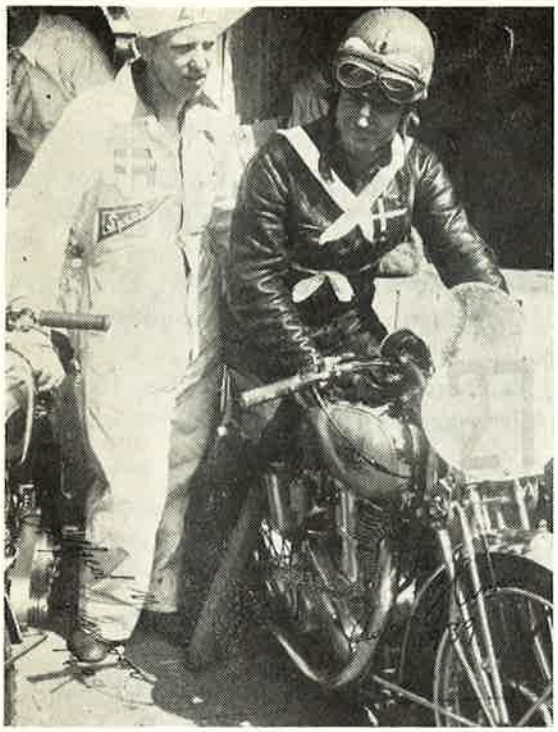
Det svenske grand-prix blev forøvrigt både i 1933 og i 1936 for de nordiske landes vedkommende kørt som en nationsmatch om en meget kostbar vandrepokal »Speedoil-Kannan«.

Nationsmatchen blev i 1933 vundet af Sverige og i 1936 af Danmark.

Nationsholdene bestod af følgende kørere i 1936.

Finland:
Raine Lampinen, Norton.
Otto Brandt, Rudge.
S. Sommerkorpi, Norton.
K. Stenij, Rudge.
O. Kyrø, NSU.

Sverige:
Ragner Sundquist, HV.
Arnold Linder, HV.



Agner Hansen, Danmark, og hans mekaniker Alfred Jensen i depotet i Saxtorp, hvor Agner Hansen med held deltog i mange af 30'ernes grand-prix. Ved det sidste grand-prix, der afholdtes i Saxtorp inden krigen, blev Agner Hansen således placeret som nr. 4 i det internordiske løb i en samlet køretid på 1 time 9 min. 7,3 sek., og største gennemsnitsfart for en omgang blev noteret til 127,5 km/t.

Martin Strømberg, HV.
Carl Bågenholm, Norton.
Steen Edlund, HV

Danmark:
Einer Knudsen, Rudge.
Agner Hansen, BSA.
Sv. Aage Sørensen, Excelsior.
Aage Wagner, Excelsior.

Norge deltog ikke.

1937
Den 15. august.

Klasse A – 250 cc
(22 omg. à14,520 km, i alt 319,44 km).

1. Walfried Winkler, Tyskland, DKW, 125,87 km.
2. Ewald Kluge, Tyskland, DKW, 127,80 km.
3. S. Ginger Wood, England, Brit. Excelsior, 124,46 km.
   (Agner Hansen, Danmark, Brit. Excelsior, udgik i 13. omgang).

Klasse B – 350 cc
(26 omg. à 14,520 km, i alt 377,52 km).

1. E. A. Mellors, England, Velocette, 129,71 km.
2. E. R. Thomas, England, Velocette, 129,20 km.
3. Roger Loyer, Frankrig, Velocette, 125,35 km.

   (Sv. Aage Sørensen, Danmark, Brit. Excelsior, placerede sig som nr. 4 med hastigheden 124,46 km. N. V. Jensen, Danmark,



Et kendt navn i dansk motorsport gennem mange år, Poul Kalør, Danmark, BSA, blev nr. 9 i klasse C, 500 cc, i Saxtorp 1939. Samlet køretid blev 1 time 14 min. 19,8 sek., og hurtigste omgang blev kørt med en genemsnitsfart på 120,7 km/t.



Leif Hirsborg, Danmark, Velocette, opnåede ikke nogen placering ved TT-løbet i Saxtorp 1939, da han kørte ind i en telefonmast og knækkede denne fuldstændig. Leif Hirsborg slap selv heldigt fra styrtet, hvorimod maskinen naturligvis blev krøllet sammen. Hvad angik det svenske telefonnet, så slap dette også nådigt, idet der ikke forekom afbrydelser i telefontrafikken grundet de noget lavthængende telefontråde.

Velocette, Freemann Steensen, Danmark, AJS, og Hans Lauritzen, Danmark, Rudge, nåede derimod ikke frem til start).

Klasse C – 500 cc
(26 omg. à 14,520 km, i alt 377,52 km).

1. Otto Ley, Tyskland, BMW, 152,04 km.
2. Karl Gall, Tyskland, BMW, 153,67 km.
3. Piero Taruffi, Italien, Gilera-Rondine, 146,32 km.

(Der var ingen danske deltagere i denne klasse i 1937).

1939
Den 6. august.

Klasse A – 250 cc
(20 omg. à 14,520 km, i alt 290,4 km).

1. Ewald Kluge, Tyskland, DKW, 133,01 km.
2. Bernhard Petruschke, Tyskland, DKW, 132,67 km.
3. Karl Lottes, Tyskland, DKW, 124,46 km.

(Af klassens 9 deltagere gennemførte kun de 3 første. Blandt de kørere, der gik ud, var danskeren Villy Jørgensen, Brit. Excelsior, der opnåede hastigheden 115,39 km).

Klasse B – 350 cc
(20 omg. à 14,520 km, i alt 290,4 km).

1. Heiner Fleischermann, Tyskland, DKW, 145,10 km.
2. E. A. Mellors, England, Velocette, 142,04 km.
3. Siegfried Wünsche, Tyskland, DKW, 140,89 km.

(Sv. Aage Sørensen, Danmark, Brit. Excelsior, placerede sig som nr. 10, 127,18 km).

Klasse C – 500 cc
(20 omg. à 14,520 km, i alt 290,4 km).

1. D. Serafini, Italien, Gilera, 158,35 km.
2. S. Vailati, Italien, Gilera, 154,20 km.
3. Ludwig Kraus, Tyskland, BMW, 150,53 km.
4. Fergus Anderson, England, Norton, 140,52 km.

(Georg Meyer, Tyskland, BMW, opnåede løbets højeste hastighed, 159,36 km. Ingen danske kørere deltog i denne klasse.

Foruden det internationale løb kørtes der også i 1939 et internordisk løb i klasserne B og C for maskiner indtil 350 cc og 500 cc. Resultaterne blev her:

Klasse B – 350 cc. (Internordisk)
(10 omg. à 14,520 km, i alt 145,20 km).

1. N. V. Jensen, Danmark, Velocette, 124,46 km.
2. Erik Månsson, Sverige, Velocette, 120,17 km.
3. Lohmann Rasmussen, Danmark, AJS, 117,73 km.



I klasse B, 350 cc, opnåede Lohmann Rasmussen, Danmark, AJS, at hjemføre en tredieplads fra det internordiske landevejsløb i Saxtorp 1939.

4. Åke Ahlquist, Sverige, Husquarna, 116,42 km.

(De øvrige 15 deltagere i klassen udgik alle. Af danske kørere udgik: Leif Hirsborg, Velocette, Aage Andersen, Velocette, N. O. Jensen, Triumph, Einer Andersen, Velocette, Hugo Harpelund, Velocette).

Klasse C – 500 cc (Internordisk)
(10 omg. à 14,520 km, i alt 145,20 km).

1. P. Sirkiä, Finland, Norton, 134,72 km.
2. Bertil Schmidt, Sverige, BMW, 136,13 km.
3. Folke Larsson, Sverige, NSU, 132,00 km.
4. Agner Hansen, Danmark, BSA, 127,49 km.
5. W. Bergstrøm, Finland, Norton, 127,00 km.
6. Erik Langhorn, Danmark, Triumph, 126,18 km.
7. Knud E. Mogensen, Danmark, Triumph, 125,65 km.
8. Carl Hansen, Danmark, BMW, 125,00 km.
9. Poul Kalør, Danmark, BSA, 120,72 km.

Resultatet af nationsmatchen i 1939 blev, at Sverige sejrede efterfulgt af Danmark og Finland. Norge havde ingen kørere, der gennemførte.

For Sverige deltog følgende kørere i nationsmatchen:

Bertil Schmidt, BMW, Folke Larsson, NSU, og Erik Månsson, Velocette.

For Danmark:

Carl Hansen, BMW, Agner Hansen, BSA, og N. V. Jensen, Velocette.

For Finland:

P. Sirkiä, Norton, og W. Bergstrøm, Norton.



Erik Langhorn, Danmark, Triumph, var også en af deltagerne i det internordiske løb i Saxtorp 1939. Erik Langhorn placerede sig som nr. 6 i klasse C, 500 cc, i tiden 1 time 9 min. 27,1 sek.

Alle de opgivne hastigheder er største gennemsnitsfart for een omgang.

For at give et lille indtryk af størrelsen af 1930'ernes svenske grand-prix ved Saxtorp er her opstillet en lille statistik, udarbejdet efter at løbet i 1939 var kørt.

Aar	Anmeldte kørere i klasserne			Kørere, der kom i maal			Publikum
	A.	B.	C.	A.	B.	C.	
1930	9	9	22	5	6	10	50.000
1931	7	11	12	6	4	5	70.000
1932	6	21	30	1	8	7	100.000
1933	12	24	29	4	10	9	150.000
1934	10	17	19	3	7	6	90.000
1935	10	22	19	5	7	3	140.000
1936	14	27	28	9	11	9	160.000
1937	8	27	20	5	8	5	—
1939	9	16	14	3	10	5	—

Men afslutningen af Sveriges grand-prix ved Saxtorp i 1939 og verdenskrigens komme i 1940 var der sat punktum for disse for kørere og publikum uforglemmelige årlige motorsportsbegivenheder hinsidan sundet, hvortil en tusindtallig skare af danske motorsportsinteresserede hvert år havde valfartet for at se de danske motorsportshelte hævde de danske farver, selv om det til tider kunne være vanskeligt. Man må nemlig ikke glemme, at de resultater, de danske kørere opnåede ved de svenske grand-prix, var i konkurrence med verdenseliten af TT-kørere hjemmehørende i motorcykleproducerende lande, hvor de kunne få fornøden materiel støtte fra motorcykelfabrikerne, hvilket derimod ikke gjaldt for de danske kørere, der var at regne for rene amatører, der tildels eller i hvert fald for de flestes vedkommende deltog for egen regning, når det drejede sig om materiel, ydermere kunne sådant mange gange være vanskeligt at skaffe, når det skulle være af samme høje standard som det, der leveredes til de udenlandske kørere, der stod motorcykelfabrikkerne betydeligt mere nær end de danske.

Som følge af disse kendsgerninger kan danske motorsportsfolk, der har deltaget i 30'ernes svenske grand-prix, være meget stolte af de resultater, der blev opnået, og som mange gange satte selv store nationers kørere i respekt.



Knud E. Mogensen, Danmark, Triumph, nyder solen ved det danske depot i Saxtorp 1939, inden han kører ud og placerer sig som nr. 7 i klasse C, 500 cc, ved det internordiske løb.



Carl Hansen, Danmark, BMW, der kørte i klasse C, 500 cc, ved det internordiske løb i Saxtorp placerede sig som nr. 8 i en samlet køretid på 1 time 12 min. 8,8 sek.



N. V. Jensen, Danmark, Velocette, vinder af det internordiske løbs klasse B, 350 cc, der blev kørt i forbindelse med Sveriges grand-prix 1939 ved Saxtorp. Vindertiden for N. V. Jensen var 1 time 11 min. 31,6 sek.

GENNEMGANG AF STØRRE MOTORSPORTSBEGIVENHEDER INDTIL SIDSTE VERDENSKRIG

(Fortsat)

1932

Året 1932 blev et skæbneår for de populære pålidelighedsløb, eller som de også kaldtes, landevejsløbene, idet denne løbsform blev forbudt i den nye færdselslov, der udsendtes samme år.

Foruden at alle klubbernes lokale pålidelighedsløb måtte aflyses omgående efter udsendelsen af den nye færdselslov, så måtte også to landsomfattende pålidelighedsløb, New Departureløbet og DMU's mesterskabsløb, omgående aflyses for aldrig senere at kunne genoptages.

Da man nu måtte sige farvel til pålidelighedsløbene, skulle der naturligvis findes en afløser for disse, og det blev terrænbaneløbene og trialssporten efter engelsk mønster, selv om indførelsen af disse to motorsportsformer ikke helt tilfredsstillede de gamle pålidelighedskørere, hvilket da også bevirkede, at antallet af aktive motorsportskørere faldt betydeligt.

Allerede i løbet af de første måneder i 1932 havde man fået projekteret en terrænbane ved Ganløse, den senere så kendte Ganløse-bane, der holdt åbningsløb søndag den 2. maj.



Da pålidelighedsløbene på offentlig vej i den nye færdselslov af juli 1932 blev forbudt, kom den engelske trialsport her til landet, og det er fra en etape ved et af de første af disse løb, ovenstående fotografi stammer.



Fra expertklassens åbningsløb på Ganløsebanen i maj måned 1932.

Arrangerende klub på banen var Sports Motor Klubben.

Straks fra starten blev denne nye løbsform meget populær, idet det vanskelige terræn hele tiden bød såvel kørere som publikum på overraskelser.

De mindste maskiner indtil 250 cc lagde for, og her blev Gunnar Nielsen, Lejre, bedste mand.

350 cc klassen havde Einar Andersen, Chater-Lea, som vinder med Sv. Aage Sørensen, Norton, på andenpladsen.

I 500 cc klassen blev de første kørere placeret i følgende rækkefølge:

Nr. 1 Chr. Jørgensen, Royal Enfield, nr. 2 Helge Jensen, Suecia, og nr. 3 Sv. Aage Sørensen, Norton.

Altså var en ny form for motorsport i Danmark blevet påbegyndt, og der spåedes den en lys fremtid.

De nordiske jordbanemestereskaber, der havde været så stor en succes for Danmark i 1931, blev i 1932 en meget stor skuffelse.

Mesterskaberne blev arrangeret af Sverige på Solvalla. Det danske hold bestod af Sv. Aage Sørensen, Norton, Helge Jensen, Suecia, Chr. Jørgensen, Royal Enfield, og Aage Wagner, Brit. Excelsior. Sv. Aage Engstrøm var ikke med, da han gik og plejede en skade, som han havde pådraget sig ved et styrt først på sæsonen. Løbet foregik i øsende regnvejr, og den bedste placering, vi opnåede, var en syvendeplads ved Chr. Jørgensen. De øvrige på holdet udgik enten med maskinskade på grund af den megen væde eller som følge af styrt på den fedtede bane. Man vil forstå, at der ikke var noget at bebrejde det danske hold, når det oplyses, at så store kanoner som Skeppstedt og Kalén også måtte se sig besejret af vejrguderne.

Den svenske kører Carl Jønsson, JAP, blev individuel nordisk mester, ligesom Sverige vandt nationsmatchen.

Svenskernes sejr i nationsmatchen blev meget overlegen, da det danske hold ikke havde brugbart materiel at sætte ind i matchen, og alle de norske modstandere udgik med maskinskader.

Sidevognsmesterskabet blev vundet af Gunnar Kalén.

Endnu en ny impuls kom ind i dansk motorsport i 1932, og det var et rigtigt TT-løb (hastighedsløb) på privat afspærret vejområde i Korsør lystskov. Løbet, der havde international deltagelse, blev en meget stor succes og besøgt af ikke mindre end ca. 10.000 tilskuere.

Arrangementet var sat i scene af Sjællands Stifts Motorklub og dennes energiske formand W. Reichstein.

350 cc klassen blev meget overlegent vundet af svenskeren Jønsson, Husquarna, efter-

fulgt af Rich. Nielsen, Royal Enfield, og Jens Thomsen, Brit. Excelsior. Carl Topp, der i flere omgange havde ligget godt placeret, måtte udgå som følge af, at maskinens gasspjæld havde sat sig fast.

Det var med spænding, man ventede at se 500 cc klassens start, idet deltagerantallet her var otte imod seks i 350 cc klassen.

Man blev heller ikke skuffet, for sjældent er så sikker og alligevel så dristig kørsel tidligere blevet vist på en TT-bane som den i Korsør lystskov, man må nemlig påregne, at banen i sig selv var meget smal, ligesom der fandtes mange skarpe kurver.

Resultatet blev, at Kaj Johansen, Norton, sejrede i tiden 47 min. 58 sek. efterfulgt af Holm Madsen, Royal Enfield, 48 min. 1,8 sek., Chr. Jørgensen, 49 min. 57 sek., Sejr Dybbro, Norton, 50 min. 5 sek., Bent Jensen, BSA, 52 min. 41,7 sek., og Bøgh Mathiasen, Raleigh.

For anden gang i dansk motorsports historie arrangerede Danmarks Motor Union i 1932 de danske jordbanemesterskaber. Mesterskaberne blev afviklet søndag den 18. september på Amager travbane, og som arrangør af disse stod Sports Motor Klubben.

Der blev indledt med konkurrencen i 250 cc klassen, hvor der kun mødte 3 mand til start, nemlig Sv. Aage Sørensen, OK-Supreme, Carl Topp, Brit. Excelsior, og Arne Fog, AJS.

Man havde egentlig ventet en hård kamp mellem 3 så gode navne, men Topp på den lille grand-prix maskine var de øvrige meget overlegen og vandt i tiden 4 min. 30 sek. svarende til en gennemsnitshastighed på 83,5 km/t. Kampen om andenpladsen blev derimod hård, idet Sv. Aage Sørensen lige nåede at presse sig foran Arne Fog på målstregen. Sv. Aage Sørensen fik tiden 4 min. 50 sek., hvorimod Arne Fog blev noteret for en tid, der var $^1/_{10}$ sek. dårligere.

Klassen indtil 350 cc var heller ikke særlig godt besat, kun 4 mand startede, hvoraf Carl Topp og Sv. Aage Sørensen var gengangere. Sv. Aage Sørensen lagde sig straks fra starten i spidsen for feltet med sin Norton, og her blev han, til løbet var slut, og danmarksmesterskabet sikkert i havn. Vindertiden blev 4 min. 19 sek. efterfulgt af Tage Schmidt i tiden 4 min. 31,3 sek.

Dagens hovedbegivenhed, danmarksmesterskabet for 500 cc klassen, var selvfølgelig imødeset med stor spænding, og i denne klasse var anmeldt 10 deltagere, deriblandt så oplagte konkurrenter som forrige års mester, Aage Wagner, Brit. Excelsior, Sv. Aage Sørensen, Norton, Helge Jensen, Suecia, Chr. Jørgensen, Royal Enfield, og Einar Knudsen, Rudge.

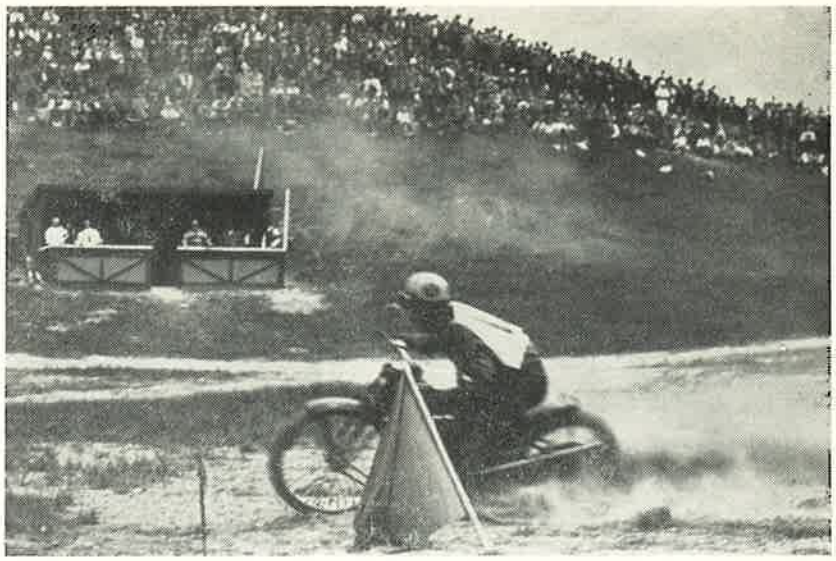
Der var absolut mange muligheder, og det var ikke let at tippe vinderen, kun var man klar over, at alle deltagerne ville yde det yderste for at hjemføre mesterskabet.

I første heat gennemførte 3 mand. Helge Jensen, Suecia, vandt heatet tæt fulgt af Einar Knudsen, Rudge, og med Chr. Jørgensen, Royal Enfield, på trediepladsen. Ole Olesen, Triumph, der ellers havde startet i et forrygende tempo, brændte maskinen sammen på 2. omgang.

Andet heat var spændende derved, at både Aage Wagner og Sv. Aage Sørensen deltog her, men om nogen kamp blev der ikke tale. Der var jo på forhånd plads til alle i slutheatet, da de 8 hurtigste fra begge heat skulle deltage, så Aage Wagner gjorde sig ikke store anstrengelser for at slå Sv. Aage Sørensen, der vandt heatet i dagens hidtil bedste tid, 4 min. 10,5 sek. Wagner blev nr. 2 i tiden 4,26,9, og T. N. Larsen, Douglas, nr. 3 i 4,40, hvorefter fulgte Leo Jørgensen, Harley, og Rasbro, Ariel.

Så kom slutheatet.

Wagner var åbenbart indstillet på at sælge sin mesterskabstitel så dyrt som muligt og satte straks i med et voldsomt tempo, som han holdt distancen igennem og kørte i mål som vinder og danmarksmester i den fine tid 3 min. 57,5 sek. eller en gennemsnitsfart på 99 km/t. Sv. Aage Sørensen måtte nøjes med det allerede vundne mesterskab i 350 cc klassen og så nu en andenplads i 500 cc klassen. Nr. 3 blev Chr. Jørgensen, og på fjerde- og femtepladsen fulgte Th. Larsen og Einer Knudsen.



Sv. Aage Engstrøm kører i mål som vinder af expert-klassen på Ganløsebanen.

Efter politiets påbud var mesterskaberne i sidevognsklasserne lagt til sidst i løbet.

Klassen indtil 600 cc havde tre startende maskiner. Den gamle kæmpe H. Skov, Slagelse, AJS, vandt i tiden 5,15,7, efterfulgt af Jens Jensen, Suecia, 5,23,5, og Chr. Jørgensen, Royal Enfield, 5,24,8.

Mesterskabet for sidevognsmaskiner over 600 cc vandtes af David Axelson, Harley, der måtte kæmpe en hård dyst med Wm. Petersen, Harley. Vindertiden i denne klasse blev 4,38,5.

Næste gang der blev kaldt til en stor motorsportsbegivenhed i 1932, var det igen fra Sports Motor Klubben, der inviterede til Farrisløb på Amager travbane søndag den 2. oktober.

At arrangørerne havde måttet udsætte løbet en uge på grund af banens opblødte tilstand efter nogle heftige tordenskyl, fik i første række det kedelige resultat, at forrige års vinder af Farrispokalen, Sv. Aage Engstrøm, blev forhindret i at starte og forsvare sin besiddelse af den store, flotte pokal.

Der blev fra alle sider gjort store anstrengelser for at træffe et arrangement, således at Engstrøm både kunne forsvare sin pokal og køre den arrangerede match i Århus på den stedlige dirt-trackbane, der var åbnet ude ved Randersvej, men den fremrykkede årstid forhindrede dette, selv med flyvemaskine tog det dog nogen tid at komme fra Jylland til København.

Også tilskuermængden ved Farrisløbet var sikkert blevet påvirket af udsættelsen, idet der kun var mødt ca. 3000, som dog ikke kom til at fortryde besøget.

Løbene var helt igennem vellykkede, og arrangementet klappede, men Sports Motor Klubben havde jo også efterhånden fået megen erfaring i at arrangere store baneløb.

Selve Farrisløbet om pokalen var naturligvis dagens hovedbegivenhed, og selv om Engstrøm og Morian kæmpede på slaggerne i Århus og altså manglede i feltet, og ingen af de tidligere pokalvindere Sande, Skeppstedt eller Kalén var anmeldt, var der grund til at vente en spændende kamp om pokalen, og hvem der skulle være dens nye ejermand for eet år. Favoritternes materiel var i fineste orden, Helge Jensen, der var gået fra Suecia over til Rex, havde opnået fine resultater i Sverige med det nye maskinmærke, og til Farrisløbet havde han fået sendt en fabriksracer, som forud var afprøvet ved store internationale løb i udlandet, så man forberedte sig så småt på overraskelser fra den kant. Helge Jensen vandt da også sit indledende heat i stor stil, men det skulle senere vise sig, at han i slutheatet blev slået ud af en punktering.



Aage Wagner, Brit. Excelsior/JAP, som den glade vinder af Farrisløbet 1932, hvorved han sikrede sig en aktie i den kostbare pokal. Blandt de første til at lykønske Aage Wagner med sejren var hans værste konkurrenter, Sv. Aage Sørensen og Carl Topp.

En af de svenske deltagere, Yngve Hermansson, der var med i samme indledende heat som Helge Jensen, måtte allerede her udgå med maskinskade og nåede ikke til slutheatet med sin hurtige Husquarna.

I det andet indledende heat var konkurrencen hårdere, idet flere af de bedste folk tørnede sammen her. Svend Aage Sørensen satte straks i med den sædvanlige spurt og holdt sig klart i spidsen for feltet. Aage Wagner derimod sparede meget på gassen og placerede sig kun således, at han var sikker på at komme med i slutheatet.

I slutheatet fik publikum virkelig spænding. De fire favoritter var Svend Aage Sørensen, Helge Jensen, Aage Wagner og Braenell, Sverige, og hver af disse havde sikkert hver sine tilhængere blandt publikum. Tempoet blev nu sat betydeligt op, og Aage Wagner slap nu en del hestekræfter løs, som han ikke tidligere havde vist, at han var i besiddelse af. Med sin Excelsior med JAP-motor gjorde han sig hurtigt fri af feltet og lå urørlig i spidsen, dog fulgt til døren af Sv. Aage Sørensen, men Wagner havde åbenbart rigtig blod på tanden den dag, så han satte alle sejl til og gik i mål som nr. 1, 2,8 sek. før Sv. Aage Sørensen, der blev nr. 2. Helge Jensen, der hele løbet havde fulgt med de to førende kørere, måtte udgå i andensidste omgang med et sprængt bagdæk.

Som nr. 3 og 4 placerede sig Leo Jørgensen, HD, 4,26,4, og Stig Braenell, Sverige, Sarolea, 4,27,8.

Aage Wagners vindertid var 4,03,3.

Straks efter sejren fik Aage Wagner den store Farrispokal overrakt af formanden for Sjællands Motor Union, Carl Suhr, og grosserer Hedetoft og måtte køre æresrunde, alt medens jubelen fra publikum strømmede ham i møde.

Som afslutning på den store motorsportsdag kørtes en udfordringsmatch i sidevognsklassen mellem Wm. Petersen, HD, og David Axelsson, DD, samt et almindeligt sidevognsrace, hvori deltog David Axelsson, HD, broderen Herman Axelsson, HD, og Skov, Slagelse, AJS. Resultatet af denne sidste match blev som rækkefølgen ovenfor anført.

I ønskematchen forsvarede David Axelsson sin mesterskabstitel på bedste måde i kampen med Wm. Petersen, der blev kørt 3,8 sek. bagud.

Inden motorsportssæsonen 1932 sluttede, skete der en stor triumf for dansk motorsport og i særdeleshed for den danske mesterkører Sv. Aage Engstrøm, om hvis navn der i lang tid havde stået ry, uden at man dog havde oplevet at få ham matchet med det helt store internationale selskab. Det lykkedes imidlertid for Danmarks Motor Union at få Sv. Aage Engstrøm med til Sveriges største jordbaneløb på Solvalla den 9. okt. sammen med Morian Hansen.

Inden rejsen til Sverige var Engstrøm blevet udstyret med en ny New Hudson-JAP, og Morian med en ny Husquarna-racer.

Disse to danske køreres deltagelse i dette store løb blev ikke nogen skuffelse, men oven i købet en veritabel triumf for Engstrøm, der her vandt en så stor sejr, at den vil være blandt dem, han altid vil sætte størst pris på, idet den absolut var medvirkende til at sætte hans navn i stor respekt blandt alle Europas jordbanekørere på 1000 m.

I overværelse af 34.000 tilskuere vandt Sv. Aage Engstrøm en jættedyst mellem 5 nationers mesterkørere og satte en rekord for solomaskiner på Solvallabanen, der skulle komme til at stå i mange år. Tiden blev 2 min. 50,3 sek. eller 106 km/t., hvilket var lige ved den internationale rekord for lignende baner, idet den lå på 110 km/t.

Solomaskinerne startede i 6 heat. Der startedes ikke hver klasse for sig, og heatvinderne var ikke afgjort placerede, da de bedste opnåede tider for samtlige kørere var afgørende.

Størst interesse knyttede sig til 6. heat, hvor fem nationers ypperste kørere mødte. Disse var:

1. Antilla, Finland, Husquarna.
2. Stevenson, England, Rudge.
3. Sv. Aage Engstrøm, Danmark, New Imperial-JAP.
4. Skeppstedt, Sverige, FN.
5. Andersen, Norge, Husquarna.

I dette heat lagde Engstrøm sig straks i spidsen tæt fulgt af Skeppstedt og Stevenson. I anden omgang styrtede Antilla, Finland, medens Skeppstedt skarpt forfulgte Engstrøm, som dog holdt føringen og gik i mål 2 sek. før.

Stevenson kørte i udpræget dirt-track stil, men kunne ikke følge med, og nordmanden Andersen havde slet ingen chance i dette selskab.

Morian startede i 5. heat, og han gjorde, hvad han kunne for at vinde, men hans nye Husquarna var ikke rigtig kørt til. Ragnar Sunnquist, Sverige, var en tand hurtigere og vandt i tiden 2,55,3, medens Morian som nr. 2 fik noteret tiden 2,56,7.

Hermed skulle man tro, at motorsportens folk nu ville ligge i dvale den kommende vinter, da der ikke mere kunne køres pålidelighedsløb, men dette var ikke tilfældet, man forsøgte nemlig med terrænløb over længere afstande på private veje, ligesom den engelske trialssport blev optaget ved afholdelse af det første løb af den art her i landet søndag den 5. december arrangeret af Sjællands Stifts Motor Klub.



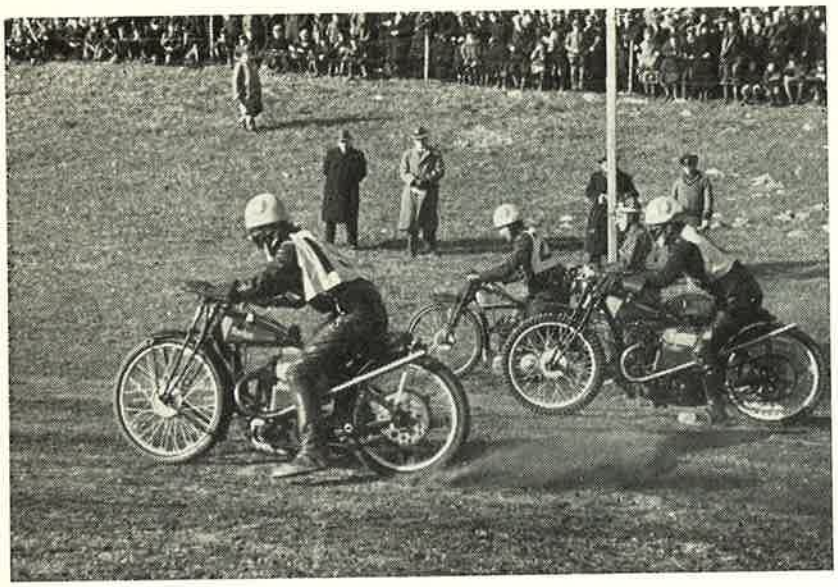
En Super-X baneracer.

1933

For at give et samlet indtryk af, hvilke og hvor mange motorsportsarrangementer, der blev afholdt her i landet i 30'erne, vil man her se Danmarks Motor Unions officielle løbskalender gældende for 1933, således som denne blev vedtaget på sportsudvalgets møde den 15. februar samme år.

LØBSKALENDER FOR 1933

26. marts.
Odense: Privatvejsløb.
2. april.
Vejle: Dirt-track.
Ganløse: Terræn- og bakkeløb.
13. april.
Århus: Dirt-track.
Kolding: Dirt-track.
17. april.
Vejle: Dirt-track.
Amager travbane: Jordbaneløb.
23. april.
Århus: Dirt-track.
Kolding: Dirt-track.
30. april.
Vejle: Dirt-track.
7. maj.
Kolding: Dirt-track.
12. maj.
Odense: Dirt-track.
Helsingør: Dirt-track.
Århus: Dirt-track.
14. maj.
Vejle: Dirt-track.
Ganløse: Terræn- og bakkeløb.
21. maj.
Odense: Terrænbaneløb.
Kolding: Dirt-track.
25. maj.
Århus: Dirt-track.
Amager travbane: Jordbaneløb.
28. maj.
Helsingør: Dirt-track.
Vejle: Dirt-track.
5. juni.
Helsingør: Dirt-track.
Ganløse: Terræn- og bakkeløb.
11. juni.
Odense: Terrænbaneløb.
Kolding: Dirt-track.
18. juni.
Odense: Dirt-track.
Helsingør: Dirt-track.
Århus: Dirt-track.
23. juni.
Ganløse: Sct. Hansfest med terrænløb.
25. juni.
Vejle: Dirt-track.
Amager travbane: Jordbaneløb.
2. juli.
Amager travbane: Farrisløbet.
9. juli.
Helsingør: Dirt-track.



Fra en start på Ganløsebanen. Fra højre: Agner Hansen, Morian Hansen, Sv. Aage Sørensen og Sv. Aage Engstrøm.

16. juli.
Ganløse: Terræn- og bakkeløb.
23. juli.
Helsingør: Dirt-track.
30. juli.
Amager travbane:
6. august.
Helsingør: Dirt-track.
Kolding: Dirt-track.
13. august.
Vejle: Dirt-track.
Ganløse: Terræn- og bakkeløb.
20. august.
Odense: Bakkeløb.
Helsingør: Dirt-track.
Århus: Dirt-track.
27. august.
Kolding: Dirt-track.
Amager travbane: Dansk jordbanemesterskabsløb.
3. september.
Odense: Terrænløb.
Århus: Dirt-track.
10. september.
Vejle: Dirt-track.
Ganløse: Terrænløb eller Danmarks grand-prix.
17. september.
Helsingør: Dirt-track.
Kolding: Dirt-track.
24. september:
Vejle: Dirt-track.
Amager travbane: Jordbaneløb.
1. oktober.
Århus: Dirt-track.
8. oktober.
Kolding: Dirt-track.
15. oktober.
Vejle: Dirt-track.
Charlottenlund travbane: Internationalt jordbaneløb.
22. oktober.
Århus: Dirt-track.
29. oktober.
Kolding: Dirt-track.

Hertil kommer endnu nogle dirt-trackløb i Odense samt dirt-trackløb på en projekteret bane i Ålborg.

Sidste del af denne fodnote er ganske uforståelig, idet løbskalenderen fortæller, at der i forvejen skal afholdes ikke mindre end 28 dirt-track i Jylland i 1933, så det turde være et farligt eksperiment at oprette endnu en dirt-trackbane i Jylland. Det skulle da også snart vise sig, at dirt-trackarrangørerne drev alt for hård rovdrift på publikum ved at overfodre dem med løb i dirt-track'ens guldalder, således at publikumsbesøgene i løbet af få år gik længere og længere tilbage, og baner-



Sv. Aage Engstrøm, vinder af dagens match på dirt-trackbanen i Kolding.

ne måtte lukke en efter en med store driftsunderskud.

Af ovenstående løbskalender vil det også tydeligt kunne ses, at den jydske motorunion »Jydsk Motorunion« ikke gjorde det store arbejde for sporten i 30'erne, idet klubber under denne union ikke har fået optaget et eneste motorsportsarrangement i kalenderen for hele året 1933.

På Fyn stod det derimod bedre til, her var en passende fordeling mellem dirt-track og andre løbsformer (2 dirt-track og 5 andre løb).

Fyn og hermed Fyens Motor Union hævdede sig i 30'erne da også som en velorganiseret motorsportslandsdel og motorunion under ledelse af vinhandler Alfr. O. Jørgensen og senere grosserer Carl Suhr, der kom til Fyns Motor Union efter at have været formand i Sjællands Motor Union og her bevist sine evner til at lede en landsdelsunion på rette måde til gavn for motorsporten, i dette tilfælde i særdeleshed den sjællandske.

Successen med TT-løb i Korsør lystskov i 1932 blev fulgt op 14. maj på en betydelig forbedret bane, og efter at løbet nu havde været succes i to år i træk, håbede man, at det i fremtiden måtte blive en institution i form af et årligt tilbagevendende dansk grand-prix.

Selve afviklingen af løbet gik også udmærket i 1933, selv om den ventede kamp med de to svenske deltagere udeblev, men slutresultaterne i sig selv var ikke uden overraskelser.

Den lille klasse for 250 cc maskiner talte kun 4 deltagere, og man havde vel nærmest ventet kamp mellem Åke Jønsson, Sverige, og Ib Krøyer Christensen, men allerede efter 4. omgang blev Jønsson borte, og nogle omgange senere skete det samme med Gunnar Nielsen, hvorefter Holm Madsen overtog føringen af løbet i et ret hårdt tempo, og det lykkedes da også for ham at køre i mål som vinder i tiden 47 min. 37 sek., kun 7 sek. langsommere end nr. 2 i klasse B 350 cc, Holger Sønderup. Krøyer Christensen gennemførte i tiden 49,08 og kunne ikke undgå at få andenpladsen.

I 350 cc klassen skuffede den anden broder Jønsson også, idet han fik maskinskade ret hurtigt og udgik i ottende omgang, og næsten samtidig røg J. C. Carlsen ud mellem træerne, heldigvis med så godt sigte, at han ikke ramte noget. Efter 12. omgang udgik Ric. Nielsen. Henry Jørgensen holdt sig støt på førstepladsen og var ikke særligt truet af den nærmeste konkurrent, Sv. Aage Sørensen. I sidste halvdel af løbet satte Henry Jørgensen farten betydeligt op, og tiden for hans 13. omgang blev den hurtigste, og som nr. 1 i mål fik han noteret en samlet køretid på 45 min. 37 sek.

Ved et TT-løb er 500 cc klassen altid imødeset med største spænding, hvilket da også var tilfældet i Korsør lystskov den 14. maj



Alt er klar til start i 500 cc seniorklassen ved det danske TT-løb i Korsør lystskov 1933.

1933, hvor det var meget vanskeligt at tippe vinderen mellem de store kanoner Dybbro, Wagner, Sv. Aage Sørensen og Chr. H. Jørgensen, når man så ydermere ikke kunne forudse Wagners maskinuheld, der slog ham ud efter halvdelen af løbet, ligesom Dybbro's stop for udskiftning af tændrør naturligvis også fratog ham vinderchancerne.

Chr. H. Jørgensen lagde sig straks i spidsen og holdt sig der ganske klar af de efterfølgende konkurrenter. Sv. Aage Sørensen fik en dårlig start og lå de første omgange som nr. 5, men arbejdede sig støt op på en andenplads i 10. omgang. Desværre var han ikke klar over, hvem han havde passeret, og da Chr. H. Jørgensen lå ret langt fremme, opdagede Sv. Aage Sørensen – trods alle tegn fra depotet – ikke, at han skulle forcere yderligere, han holdt sig roligt på sin andenplads i den salige tro, at han førte løbet stort. Denne tro bevirkede, at publikum muligvis gik glip af en rigtig alvorlig fartdyst på målstregen. Knud Mogensen blev de sidste omgange presset hårdt af Børge Larsen og nåede i mål som nr. 3 kun 12 sek. før denne.

Løbet var hermed slut, og vinderne fik laurbær og hyldest og præmier ved en fællesspisning, der fandt sted i Skovpavillonen om aftenen under ledelse af DMU's præsident, dir. Albert Jensen, der også oplæste den samlede resultatliste, der så således ud:

Klasse A – 250 cc:

1. Holm Madsen, Royal Enfield, 47,37.
2. Krøyer Christensen, Brit. Excelsior, 49,08.

Klasse B – 350 cc:

1. Henry Jørgensen, Norton, 45,37.
2. Holger Sønderup, Brit. Excelsior, 47,30.
3. Jens Thomsen, Brit. Excelsior, 48,07.
4. Tage Schmidt, Husquarna, 49,02.
5. Herm. Larsen, AJS, 49,31 (diskv.).
6. Agner Hansen, Rudge, 50,29.

Klasse C – 500 cc:

1. Chr. H. Jørgensen, Royal Enfield, 46,06.
2. Sv. Aage Sørensen, Norton, 47,36.
3. Knud E. Mogensen, BSA, 49,41.
4. Børge Larsen, AJS, 49,53.
5. Hans Lauritsen, BSA, 50,10.
6. Sejr Dybbro, Norton, 51,53.

Henry Jørgensen fik for dagens hurtigste tid Politikens ærespræmie, en smuk sølvcigaræske. De øvrige vindere fik flotte pokaler og sølvskeer som ekstrapræmier og souvenirs.

Søndag den 21. maj 1933 blev en mærkedag i fynsk motorsports historie, idet man på denne dato åbnede terrænbanen ved Langesø, hvor der i de kommende mange år skulle udkæmpes mange motorsportsdyster.

Banen, der var anlagt af Fyns Motor Sport, havde 3500 tilskuere til åbningsløbene.

For publikum var den i banen beliggende grusgrav det, der samlede størst interesse, og denne banestrækning blev da også fra første færd døbt »dødsdromen«.

Ved åbningsløbet var det spændende sekunder, da tre sidevognskøretøjer i hælene på



Fra Jydsk Motor Unions bakkeløb i Uldrup bakker 1933. Georg Andersen, Århus, er klar til start med en stor 1200 cc Henderson.

hinanden nærmede sig denne grusgrav med Bruun Larsen sidst i feltet, men han halede voldsomt ind på de to andre deltagere og nåede at komme først ned i bunden. Så var det imidlertid sket, idet de to første ikke kunne komme op igen, og den tredie, Aage Petersen, Otterup, var ved at anmelde sin ankomst til grusgraven også, men han gjorde det helt utrolige, han begyndte at køre et voldsomt ridt rundt på siderne af »dødsdromen« for pludselig at fare op mellem de to fastkørte konkurrenter, da han øjnede tilstrækkelig plads. Den næste, der nåede op fra grusgraven, var H. Lauritsen, hvorimod Bruun Larsen til sidst måtte opgive og blive på valen.

I soloklasserne blev Herm. Larsen, Odense, dagens hurtigste mand, idet han vandt både sololøbet og det store handicap.

Præmieuddelingen efter løbet afholdtes om aftenen i »Komigen Kro«.

Selv om der naturligvis også i 30'erne var mange dygtige motorsportsfolk i Jylland, fik disse, som vi kunne se af løbskalenderen, kun sjældent lejlighed til at dyrke deres sportsinteresse. Nogle enkelte var dog med ved amatørløb på dirt-trackbanerne i Ålborg, Århus, Kolding og Vejle, ligesom der naturligvis også var nogle, der deltog i løb, der afholdtes i andre landsdele eller i udlandet.

Kun een gang i 1933 var der et større motorsportsstævne i Jylland, og det var Jydsk Motor Unions sommerstævne i Uldrup bakker ved Horsens. Ved denne lejlighed blev der arrangeret både et bakkeløb og et terrænbaneløb. Interessen for motorsport manglede ellers ikke, idet ikke mindre end 4000 tilskuere foruden stævnets deltagere overværede denne motorsportsbegivenhed.

Efter at der var holdt taler af Fyns Motor Unions formand, vinhandler Alfred O. Jørgensen, Odense, og formanden for Jydsk Motor Union, overretssagfører Lassen Landorph, Randers, gik man over til konkurrencerne, der fik følgende resultater:

Bakkeløb.

Klasse 1 – 250 cc solo:

1. Peter Jensen, Randers, Ariel, 29,8 sek.

Klasse 3 – 350 cc solo:

1. Viggo Thomassen, Randers, Royal Enfield, 22,0 sek.
2. Regnar Sørensen, Haldrup, Raleigh, 25,5 sek.
3. Dahlsgaard, Vejle, BSA, 25,5 sek.
4. K. Stentoft, Randers, Ariel, 26 sek.

Klasse 4 – 500 cc solo:

1. Eigil Jensen, Randers, AJS, 20,1 sek.
2. Peter Søby, Randers, Royal Enfield, 20,6 sek.
3. Dahlsgaard, Vejle, BSA, 21 sek.
4. Bach Sørensen, Randers, Royal Enfield, 21,1 sek.
5. Børge Mariager, Randers, AJS, 21,4 sek.
6. Bold, Hobro, Royal Enfield, 22,5 sek.



Tre af de populære motorsportsmænd fra 30'ernes mange løb på Amager travbane. Fra venstre: Aage Wagner, Sv. Aage Sørensen og Agner Hansen.

Klasse 7 – 500 cc sidevogn:

1. Ostenfeldt, Vejle, AJS, 28,6 sek.
2. Svendsen, Randers, BSA, 30 sek.
3. Uddeler Christensen, Assendrup, BSA, 31,3 sek.

Klasse 8 – 750 cc sidevogn:

1. Dahlsgaard, Vejle, BSA, 28,4 sek.

Klasse 10 – 1200 cc sidevogn:

1. Georg Andersen, Århus, Henderson, 26,1 sek.

På Fyn og Sjælland fortsatte motorsporten sin rivende udvikling i 1933. For Fyns vedkommende var det i særdeleshed den nye Langesøbane, der var den fynske motorsports højborg, og på Sjælland oplevede man uforglemmelige motorsportssøndage på Ganløsebanen, Karbæksmindebanen og Amager travbane. I løbet af sæsonen 1933 kom hertil yderligere to sjællandske motorbaner, idet der blev kørt åbningsløb på en ny græsbane i Roskilde og en ny jordbane i Korsør.

Trangen til at arrangere løb for medlemmerne i motorklubberne følte naturligvis overalt, og da man ydermere så, med hvilket held Sports Motor Klubben drev Ganløsebanen, var dette to af de vægtigste argumenter for Roskilde og Omegns Motorklub til at åbne en ny bane på et passende terræn, som klubben havde fundet i nærheden af Svogerslev.

Denne bane, der blev indviet med et åbningsløb den 9. juli 1933, var en græsbane og altså en helt ny baneform i dansk motorsports historie, idet man hidtil kun havde kendt dirt-trackbaner med slaggebelægning og de rene jordbaner.

Vejret til Roskilde og Omegns Motorklubs åbningsløb på den nye bane var faktisk alt for godt, idet sol og varme lokkede folk til stranden i stedet for til motorløb, således at det



De samlede præmietagere ved Ravnholm bakkeløbet i 1933. Sv. Aage Sørensen står med en smuk sølvskål, der var udsat af dagbladet Politiken.

samlede publikumsantal kun blev på omkring 2000.

Til åbningsløbet havde man samlet et ikke ringe antal af landets bedste kørere, og man havde ligeledes sikret sig Sports Motor Klubbens assistance, så der var mødt et stort antal erfarne folk, der medvirkede ved løbets afvikling.

I det første løb, der blev kørt på banen, var en af ROM's egne kørere så ubeskeden at vinde, idet Gunnar Nielsen, Lejre, vandt foran Holm Madsen og Leif Hirsborg.

I andet løb var det tre Rudge-maskiner, der kom på de første pladser kørt af hhv. Henry Jørgensen, Agner Hansen og Poul Strambou.

Tredie løb, der var juniorløb for maskiner indtil 500 cc, havde Brinkmann Jørgensen, Humber, som vinder, efterfulgt af Svend Nielsen, Norton, og på tredjepladsen Ivan Nielsen.

Expertklassen for 500 cc maskiner talte flere fine navne med Engstrøm i spidsen. Engstrøm fik imidlertid maskinskade, og løbet blev vundet af Henry Jørgensen med Sejr Dybbro og Agner Hansen på de følgende pladser.

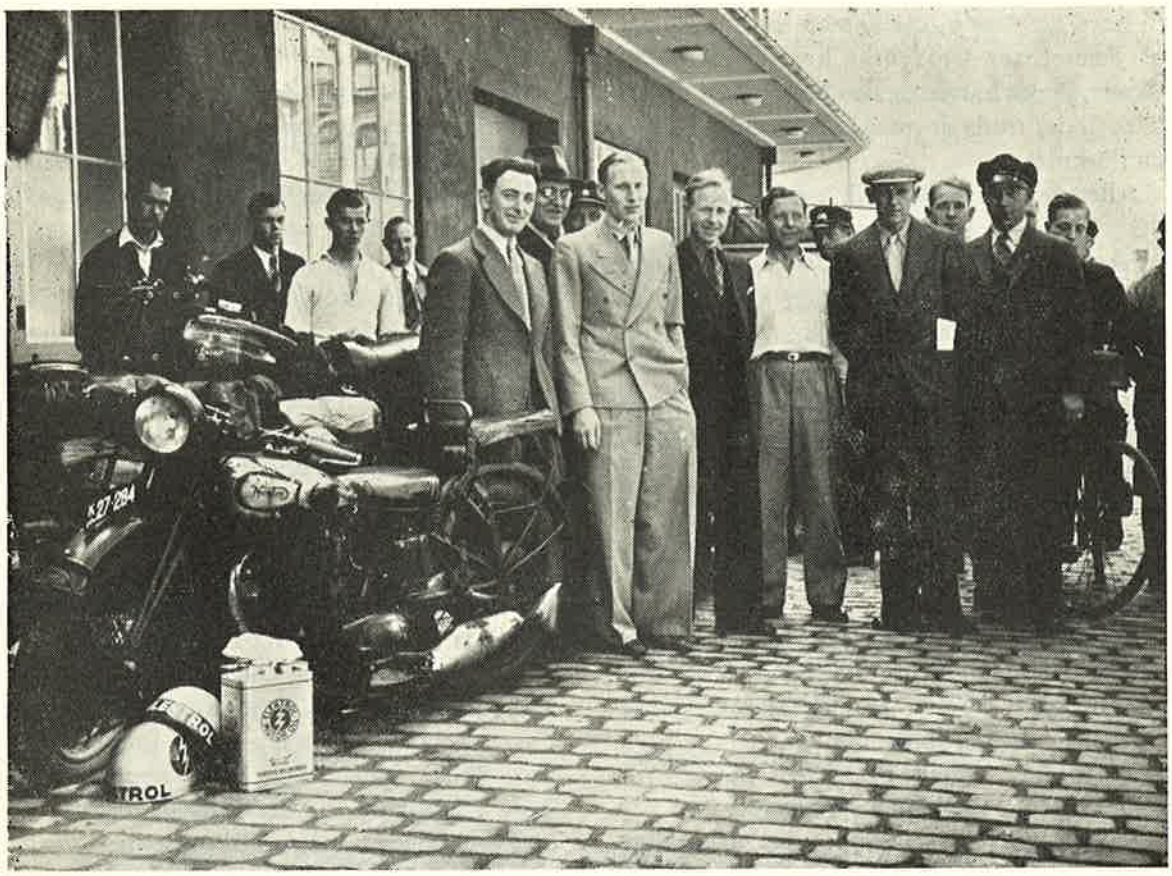
Et handicap manglede naturligvis heller ikke ved åbningsløbet, og det blev vundet af Gunnar Nielsen med Ferd. Olsen og Leif Hirsborg på anden- og tredjepladsen.

Et sidevognsløb talte kun to deltagere, og da den ene, Oluf Hansen, punkterede, vandt Th. Bengtsen en let sejr.

Da ROM også selv havde en del fine automobilkørere, blev dagen naturligvis afsluttet med et automobilløb, der ikke var uden spænding.

Resultatet blev, at H. O. Rasmussen vandt efterfulgt af Arnold Jensen og Knud Tholstrup.

Som omtalt andet sted havde man i 1933 besvær med at få afviklet Farrisløbet. For det



Ved hjemkomsten fra et svensk grand prix. Man vil bl. a. kunne genkende Agner Hansen, Sv. Aage Sørensen, H. C. Hedetoft og Vald. Hoffmeyer.

første kunne man ikke på det tidspunkt, hvor løbet var fastsat til afvikling, få tilladelse til at køre på Amager travbane, og da så arrangørerne, Sports Motor Klubben, ønskede at henlægge løbet til Ganløsebanen, der var en terrænbane, blev der nedlagt protest herimod af vinderen af pokalen i 1932, Aage Wagner, der henviste til, at der ikke kunne køres om pokalen på en terrænbane.

Det fastlagte løb på Ganløsebanen blev imidlertid gennemført, selv om det ikke blev om Farrispokalen, men derimod om en søsterpokal, Ganløsepokalen, der i sin udformning var ganske identisk med Farrispokalen.

Man må lade Sports Motor Klubben, at den ikke var tabt bag af en vogn, for ikke så snart havde man erfaret kendsgerningen, at Aage Wagner opretholdt sin protest mod at køre om Farrispokalen på Ganløsebanen, før klubben erhvervede søsterpokalen, der i sin tid var lavet som reserve til Farrispokalen. De to pokaler var som sagt ens, kun ciceleringen var ikke ens, og kørerne, der havde anmeldt sig til løbet i Ganløse, fik således ikke grund til beklagelse, og Wagner, der protesterede af principielle grunde, deltog da også i løbet om Ganløsepokalen.

Da løbet skulle starte, var tilskuerpladserne tæt pakket, folk havde nemlig lært, at man aldrig kom til at kede sig ved løbene på Ganløsebanen.

De indledende løb for standardmaskiner frembød ikke store sensationer. 250 cc klassen blev vundet af Leif Hirsborg, Rudge, 350 cc klassen af Poul Strambou, Rudge, og 500 cc klassen af Sofus Jensen, Br. Excelsior.

Løbet om Ganløsepokalen var naturligvis dagens hovedbegivenhed og nok til alene at udfylde programmet.

Fjorten af landets bedste kørere var mødt

til start, og blandt disse så man for første gang på denne bane tre fynske kørere: Hermann Larsen, Børge Larsen og den lidt fyldige Bruun Larsen, der trods sit store korpus viste sig som en fin kører.

Allerede i første heat fik man færten af, at der ville blive hård kamp, og det viste sig straks, at de forbedringer, der var foretaget ved banen i dagens anledning, medførte, at der kunne køres med betydelig større hastigheder end ved tidligere løb. Fynboen Hermann Larsen, AJS, vandt dette heat med Ferd. Olsen, Rudge, som nr. 2 og Henry Jørgensen, Rudge, nr. 3.

I andet heat deltog Aage Wagner, Br. Excelsior, og vandt med Børge Larsen, Odense, AJS, som nr. 2 og Chr. Jørgensen, Royal Enfield, nr. 3.

Tredie heat blev Engstrøms med Bruun Larsen på andenpladsen og E. Truelsen som nr. 3.

Man kørte derefter to mellemheat, og her skete ingen forskydning ud over, at favoritten Aage Wagner styrtede og mistede chancen for at komme til at deltage i slutheatet.

Spændingen var stor, da de deltagende kørere kom frem til startstregen for at køre slutheat. Starten gik, og det viste sig straks, at Engstrøm havde mere gas i håndtaget end de øvrige deltagere, og han kørte i mål som en sikker vinder i tiden 2,28.

Resultatet blev i øvrigt:

1. Sv. Aage Engstrøm, Rudge, 2,28.
2. Hermann Larsen, Odense, AJS, 2,30.
3. Henry Jørgensen, Rudge, 2,38,6.
4. Børge Larsen, AJS, 2,42,2.
5. Agner Hansen, Rudge, 2,44.

Engstrøm måtte naturligvis køre en æresrunde med den mægtige Ganløsepokal, som han havde fået overrakt af »Skolelæreren«.

Som man vil se, var Sv. Aage Engstrøm i en meget fin form, og man satte stor lid til hans forestående deltagelse i de nordiske mesterskaber, der i 1933 skulle arrangeres af Norge. Sv. Aage Engstrøm, der var nordisk mester i 1931, havde mistet dette mesterskab i 1932, da han ikke deltog grundet på en skade, han havde pådraget sig ved et dirt-track.

De bedste kørere i Norden var stævnet til Oslo til de nordiske mesterskaber i 1933, der indledtes med en nationsmatch, der ikke blev medregnet i kampen om det individuelle nordiske mesterskab. Efter lodtrækning havde man sammensat de 4 heat til nationsmatchen af en mand fra hvert land: Sverige, Norge og Danmark. Finland var ikke repræsenteret.

I det første heat mødte Sv. Aage Sørensen, Reidar Jensen, Norge, og Sven Edlund, Sverige. Vi havde her den store sorg, at Sv. Aage Sørensens maskine straks efter starten sprængte stemplet, så han måtte udgå. Sven Edlund udgik også med maskinskade, så Reidar Jensen havde ikke stort besvær med at vinde den første sejr hjem til Norge i tiden 3,17,6.

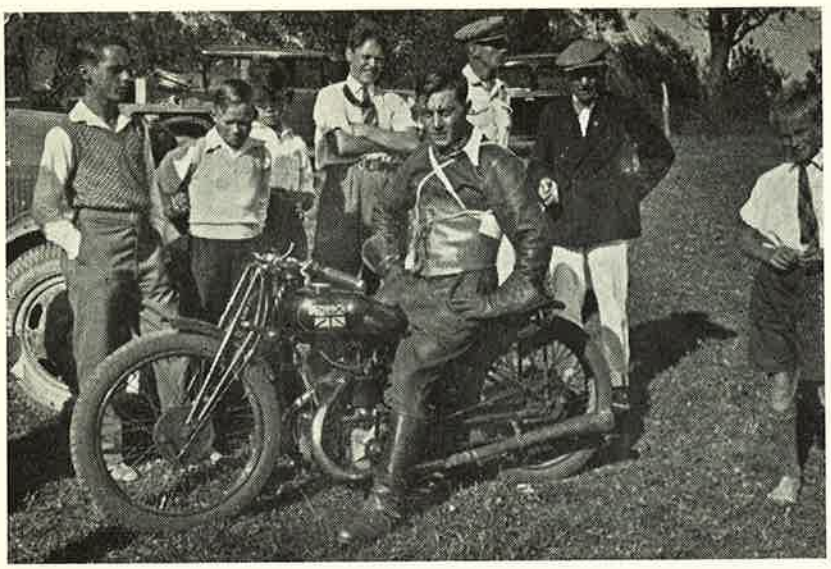
Andet heat blev kørt af Sv. Aage Engstrøm, Arne Andersen, Norge, og Ivar Skeppstedt, Sverige, og her fik man faktisk dagens fineste kamp at se. Engstrøm fik en dårlig start, hvad der gav Skeppstedt et lille forspring, hvorfor de to kæmper jagede banen rundt, Skeppstedt for at beholde sit forspring, og Engstrøm for at indhente ham. Begge de to kørere udnyttede langsiderne til det yderste, og i hvert sving lå Engstrøm lige i Skeppstedts baghjul, men kunne ikke presse sig forbi. Skeppstedt beholdt spidsen over mål, og det hårde tempo medførte, at vindertiden blev dagens bedste, 3,02,4, med Engstrøm som nr. 2 i tiden 3,06,3. Nordmanden Arne Andersen udgik.

Nu havde hvert land altså hver en mand, der havde gennemført et heat, og alle skulle have de 2 sidste igennem for at blive placeret, så spændingen voksede stadig på tilskuerpladserne.

Hermann Larsen kom i tredie heat i selskab med Rolf Lou, Norge, og den nordiske mester fra 1932, Carl Jønsson, Sverige. Lou vandt heatet i tiden 3,13,2, og Hermann Larsen blev nr. 2 i tiden 3,36,2. Carl Jønsson væltede og blev derved så meget sinket, at hans tid blev 4,29,7.

Nu lå Norge fint i spidsen med Danmark på andenpladsen, mendens Sverige var 1 mand bagefter i sammenlagt tid, så de danske deltagere øjnede en chance for en fin placering.

Det sidste og afgørende heat var sammensat af Helge Jensen, Poul Sande, Norge, og



Et af de nye motorsportsnavne i 1933 var Gunnar Nielsen, der vandt det store handicap ved åbningsløbet på græsbanen i Roskilde.

Gunnar Barthelsson, Sverige, der afslørede sig som en meget hurtig mand på sin 700 cc Husquarna, idet har blev nr. 1 i tiden 3,05,5. Sande blev nr. 2 i tiden 3,11,3, hvorimod Helge Jensen til stor skuffelse for de danske deltagere måtte udgå med maskinskade.

Danmark fik altså ikke sit hold igennem, og Norge vandt nationsmatchen i sammenlagt tid 9,42,1 med Sverige som nr. 2 i tiden 10,35,8.

Den individuelle konkurrence skulle altså til at tage sin begyndelse, og de danske deltagere så meget sort på det, idet to af landsholdets deltagere havde havarerede maskiner, hvoraf Helge Jensens ikke stod til at redde. Den lille Sv. Aage Sørensen gjorde imidlertid et kunststykke, som må beundres. Uden at betænke sig gik han med værktøjet løs på Norton'en, og da det første heat var kørt, var det lykkedes for ham at få maskinen klar med et nyt stempel i motoren.

Første og andet heat var for maskiner indtil 350 cc. Det første blev vundet af Hj. Sohlberg, Sverige, Raleigh, 3,34,9, og det andet af Emil George, Sverige, Husqvarna, 3,23,1

Nu gjaldt det 500 cc klassen, og Engstrøm startede i første heat med Rolf Lou, Norge, Stig Braenell, Sverige, og Arnold Linder.

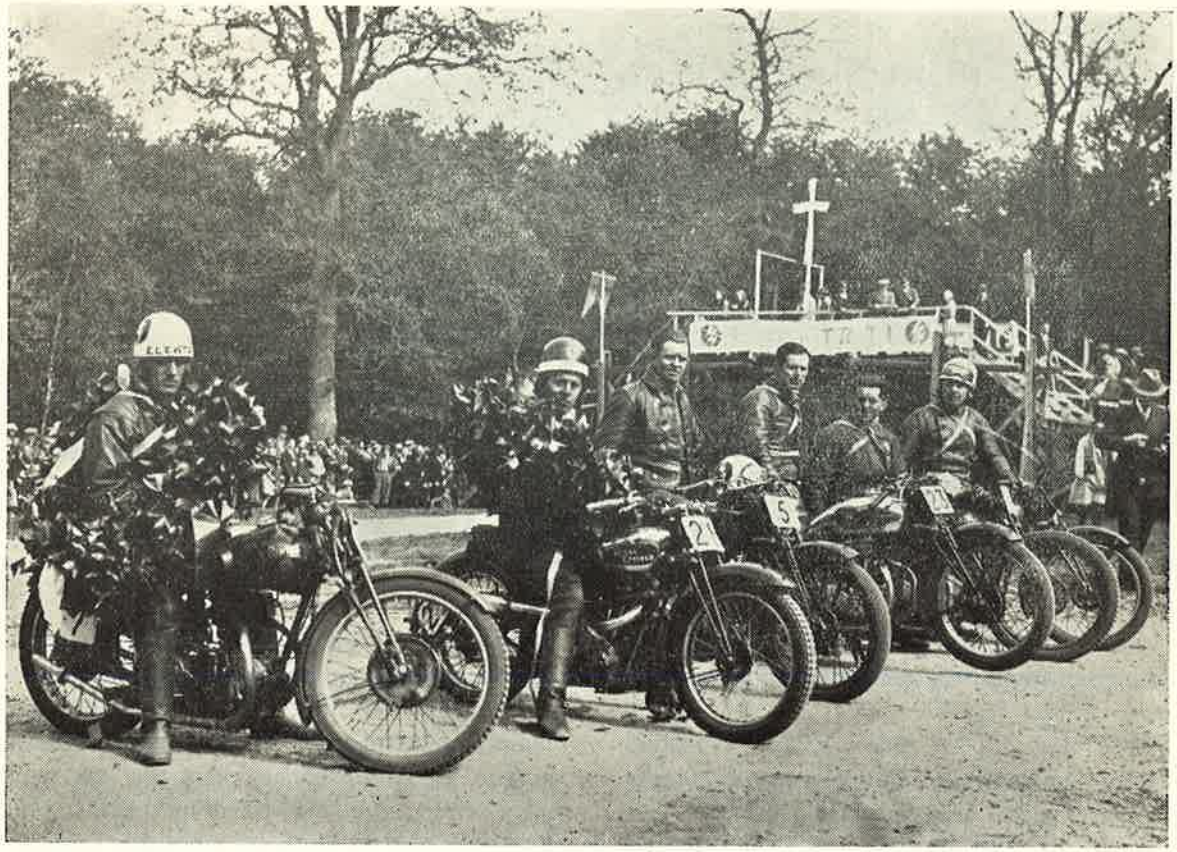
Alle danskes hjerter sad oppe i halsen, man havde jo set, at der skulle køres meget stærkt for at klare sig.

Engstrøm var rolig og kørte vidunderligt. Hans svingteknik blev anerkendt og beundret af alle, og havde banen været tør, var man uden tvivl kommet ned på en tid under 3 min. Engstrøm blev nu en meget overlegen heatvinder i tiden 3,03,1, en forbedring af hans første tid i nationsmatchen på 1 sek.

I 4. heat kunne Helge Jensen ikke starte, da hans maskine jo var ude af sagaen, hvorimod Sv. Aage Sørensen som sagt var klar til 5. heat, men her var Ivar Skeppstedt den overlegne og vandt i tiden 3,04,1, medens Sv. Aage Sørensen blev nr. 2 i tiden 3,19.

I dette heat steg spændingen hos alle danske, der var til stede på og ved banen. Det store ur på dommertårnet skaffede spændende sekunder. Sekunder så lange som timer. – Ville Engstrøms tid holde? Kaj Otting og Hoffmeyer, der var med som danske repræsentanter i dommerpræsidiet, trippede som høns med kyllinger. Hvor kan et sekund gå langsomt, men endnu var Engstrøm altså mester, og man ventede ikke hårdere angreb på hans tid end det, Ivar Skeppstedt havde præsteret.

Enkelte følte sig dog ikke helt sikre, for der var endnu et heat, hvor den hurtige svensker Barthelsson med sin 700 cc Husquarna var med.



Præmietagerne ved det sidste TT-løb, der blev afholdt i Korsør lystskov. Fra venstre: Henry Jørgensen, Rudge, Holm Madsen, Royal Enfield, Sønderup, Brit. Excelsior, Krøyer Christensen, Rudge, Agner Hansen, Rudge, og Jens Thomsen, Brit. Excelsior.

Atter spændt stirren på uret, og først da dette stod på 3,04, var spændingen udløst. Det nordiske mesterskab 1933 var igen gået til Danmark ved Sv. Aage Engstrøm.

Søndagen efter de nordiske mesterskaber afholdt Norsk Motor Klub et stort bakkeløb i Korketrekkeren, hvor de to danske kørere Sv. Aage Sørensen og Hermann Larsen gjorde sig meget fordelagtigt bemærket på deres Norton og AJS.

En dansk motorbane mere holdt åbningsløb i 1933, nemlig »Korsør Motorbane«. Det var Sjællands Stifts Motorklub, der herved havde forøget antallet af sjællandske motorbaner.

Åbningsløbet fandt sted den 17. september i overværelse af et meget stort publikum. Interessen for banen fra kørernes side havde også været meget stor, og man havde modtaget så mange anmeldelser, at man måtte lukke for disse inden tidsfristens udløb, da det jo var begrænset, hvor mange deltagere og starter der kunne være med på åbningsløbets program.

Åbningen af banen fandt sted i form af et rekordforsøg ved Svend Aage Engstrøm, der satte indledningsrekorden for den nye bane i tiden 2 min. og 18 sek. for de 4 omgange.

Man gik derefter over til selve åbningsløbet, og her vandt Sv. Aage Sørensen, Norton, første heat i meget overlegen stil. Vindertiden for de 10 omgange blev 6 min. 25,8 sek. På de efterfølgende pladser fulgte Henry Jørgensen, Rudge, 6,43,4, Holm Madsen, Royal Enfield, 6,50.

—

Andet heat var sammensat af meget jævnbyrdige ryttere, og her vandt Axel Jensen, Norton, 6,45,6, efterfulgt af Malvig Christensen, AJS, 6,56,4 – en ny mand, som man ven-



Efter en af de mange dyster på banen ved Brandkjærgård i Kolding i 30'erne er man kommet til dagens clou, præmieuddelingen.

tede sig meget af i fremtiden. Nr. 3 blev Edv. Jensen, Norton, 7,05,1.

I slutheatet, der blev kørt som dagens sidste løb, deltog 6 kørere, og her viste Sv. Aage Sørensen atter sikker kørsel og vandt i tiden 3,01,1 med Axel Jensen som nr. 2 i tiden 3,25 og Malvig Christensen som nr. 3 i tiden 3,35,6. Holm Madsen kom ikke til start, og Henry Jørgensen, der det meste af løbet havde ligget som en sikker nr. 2, væltede på sidste omgang.

Efter åbningsløbet blev der kørt tre rekordforsøg, der blev en stadig forbedring. H. Chr. Jørgensen lagde for med en tid på 2,36,2 for de fire omgange. Denne tid forbedrede Agner Hansen, Rudge, omgående, til 2,29,2, og Sv. Aage Engstrøm sluttede med den endelige rekord på 2,18.

I en klubkonkurrence, hvortil der var anmeldt 4 hold, blev resultatet således, idet vinderholdet vandt en af Politiken udsat vandrepokal:

Nr. 1: Sports Motor Klubben.
Nr. 2: Sjællands Stifts Motor Klub.
Nr. 3: Roskilde og Omegns Motorklub.
Nr. 4: Fyens Motor Sport.

De fire hold, der alle bestod af hver 3 mand, havde følgende sammensætning:

Roskilde og Omegns Motor Klub:
Gunnar Nielsen. (Startede ikke).
H. Chr. Jørgensen 9,59,6
Agner Hansen 9,34,6

Fyens Motor Sport:
Jens Larsen 13,14,2
N. V. Jensen 10,34,2
Herm. Larsen 11,33,2

Sjællands Stifts Motor Klub:
S. Dybbro 10,19,8
Holm Madsen 11,01,6
Malv. Christensen 10.49,4

Sports Motor Klubben:
Aage Wagner 10,13,1
Sv. Aage Sørensen 9,42,2
Henry Jørgensen 10,08,6

Som sagt blev Sjællands Stifts Motor Klub nr. 2 efter Sports Motor Klubben, men havde Roskilde blot haft en nogenlunde god mand på den ledige plads, så havde det blevet meget svært for sjællænderne at bjerge 2.-pladsen hjem.

I sidevognsracet havde man ventet det helt store opgør mellem David Axelson og H. Skov, men Axelson fik ret hurtigt maskinskade, så H. Skov vandt efter behag med sin



Sidevognskæmpen H. Skov holder her inderbane med sin hurtige Indian. Bemærk Skovs modstander, der kører med venstregående sidevogn.

hurtige Indian. Vindertiden blev 7. min. 53,2 sek. Som nr. 2 og 3 fulgte Rud. Pedersen, HD, 9,05, og Th. Bengtsen, HD, 9,11,4.

En flot præmieuddeling afsluttede den udmærkede dag og indvielsen af en ny motorbane i Danmark.

Selv om det voldte store vanskeligheder at få gennemført Farrisløbet 1933, det syvende i rækken, lykkedes det dog til sidst i oktober måned på Amager travbane.

Allerede ved middagstid selve dagen for løbet kunne man mærke på strømmen af mennesker fra hovedstaden til Amager, at det ville blive en stor dag på Amager travbane. Da løbene skulle tage deres begyndelse kl. 14,00, stod der da også flere tusinde mennesker, som endnu ikke var sluppet igennem tælleapparaterne, og da alle selvfølgelig gerne ville se hele løbet, »trak« løbsledelsen starttidspunktet noget, hvad der naturligvis ikke var heldigt, men dog blev taget med forbavsende velvilje fra de mange tusinde, som allerede havde sikret sig en fin plads i god tid.

Inden starten af dagens hovedbegivenhed, »Farrisløbet«, blev der kørt et linieløb med 250 cc maskiner, nærmest egnet til også at give efternølerne af publikum lejlighed til at nå frem, så de ikke gik glip af noget.

Fire deltagere var anmeldt til linieløbet, men da både Holm Madsen og Ib Krøyer Christensen måtte udgå på grund af maskinskade, stillede der kun to kørere til start, nemlig Arne Fog og Leif Hirsborg. Beklageligvis fik Fogs maskine motorstop efter 2 omgange, hvorefter den herre Hirsborg red alene og fuldførte det lidet spændende løb. Tiden blev 3 min. 42,5 sek.

Så kom spændingen, Farrisløbets 6 indledende heat, alle de deltagende kørere var af første klasse og udgjorde i alt 24.

I første heat mødte svenskerne Ebbe Lundquist. Brit. Excelsior, og »Rulle« Jønsson, Husquarna, for at tage kampen op mod de to danskere Bent Jensen, Rudge, og Knud Madsen, OK-Supreme.

Det trak straks op til den helt store kamp, men Lundquist, der under træningen havde vist meget fin tid, fik maskinskade, og K. Madsen udgik kort efter af samme grund, hvorefter »Rulle« vandt i tiden 3,01,2 med



Dagens løb er endt, og skindtøjet renset let under strålen fra en vandtønde.

Bent Jensen på andenpladsen i tiden 3,06,4.

Andet heat var ikke uden spænding. Helge Jensen, der normalt kørte fint, men også plejede at have mange maskinuheld, viste sin standard i dette heat, som han gennemførte og vandt i stor stil til trods for, at både nordmanden Rolf Lou og svenskeren Åke Jønsson gjorde alt for at presse sig frem til vinderpladsen. Helge Jensen kørte sin Suecia-maskine til sejr i tiden 3,05 tæt fulgt af Rolf Lou, 3,06, og Åke Jønsson, Husquarna, 3,07,2. Ib Krøyer Christensen, der kørte Excelsior/JAP, blev nr. 4 i tiden 3,20.

Tredie heats favorit var så absolut Aage Wagner, da man var klar over, at hans nye Excelsior/JAP gik fantastisk hurtigt, og at Wagner var ude efter at vinde Farrispokalen til ejendom, var der vel næppe nogen, der var i tvivl om. Der blev nu ingen anledning til for Wagner i dette heat at bruge alle kræfterne, og han nøjedes med at holde sig klar af heatets nummer 2 og vinde det. Resultatet blev et langsomt heat, idet Wagners vindertid blev 3,18. Nr. 2, Agner Hansen, fik noteret tiden 3,19,5. Rich. Nielsen, der kørte på en 350 cc AJS, blev nr. 3 i tiden 3,20, og N. V. Jensen, Odense, udgik.

Fjerde heat gik klart til Ivar Skeppstedt, Sverige, Rex, der, skønt han var ganske uden konkurrence, kørte på den fine tid 3,02, medens Ejnar Knudsen udgik, og Ferd. Olsen på en højt syngende DKW brugte 3,45 til trediepladsen, tæt fulgt af Tage Schmidt på fjerdepladsen i tiden 3,45,1.

Femte heat lignede tredie deri, at Sv. Aage Engstrøm nøjedes med at holde Stig Braenell, Sverige, fra livet uden at forcere hastigheden. Følgen blev den dårlige vindertid for Engstrøm på 3,19,5 efterfulgt af Stig Braenell 3,22 og Henry Jørgensen, 350 cc Rudge, 3,30. Poul Kalør udgik med maskinskade.

I det sidste af de indledende heat viste Ragner Sundquist, Sverige, Husquarna, sig sit ry værdigt. Skønt uden konkurrence kørte han på 3,06,4, og man fik en følelse af, at her var en meget farlig mand til slutheatet. Svend Aage Sørensen, Norton, blev nr. 2 i tiden 3,12, Walter Ryle, 350 cc Norton, nr. 3 i 3,30,2, og Axel Jensen, Norton, nr. 4 i 3,36,9.

I pausen, inden der skulle køres mellemheat, nedlagde grosserer Hedetoft protest mod Engstrøm, idet han gjorde gældende, at Engstrøms Rudge som forøvrigt adskillige af de øvrige deltageres maskiner var forsynet med JAP-motor, hvilket ikke havde været angivet ved anmeldelsen, og at han derfor burde nægtes start mere i kampen om Farrispokalen.

Dommeren tog dog ikke protesten til følge, da maskinen i øvrigt opfyldte alle betingelser, derimod var man naturligvis klar over, at protesten kunne få følger, såfremt motorcykelforhandlere ved evt reklamering undlod at



Der holdes hvil under et af de mange trials i 1930'erne, hvor der også deltog automobilklasser.

oplyse om det i protesten givne forhold med maskiner af et mærke, der deltog i løb med indbyggede motorer af et andet mærke.

Engstrøm tog sig protesten meget nær og ville ikke starte mere, men blev dog hurtigt omvendt, så han fortsatte løbet med godt humør.

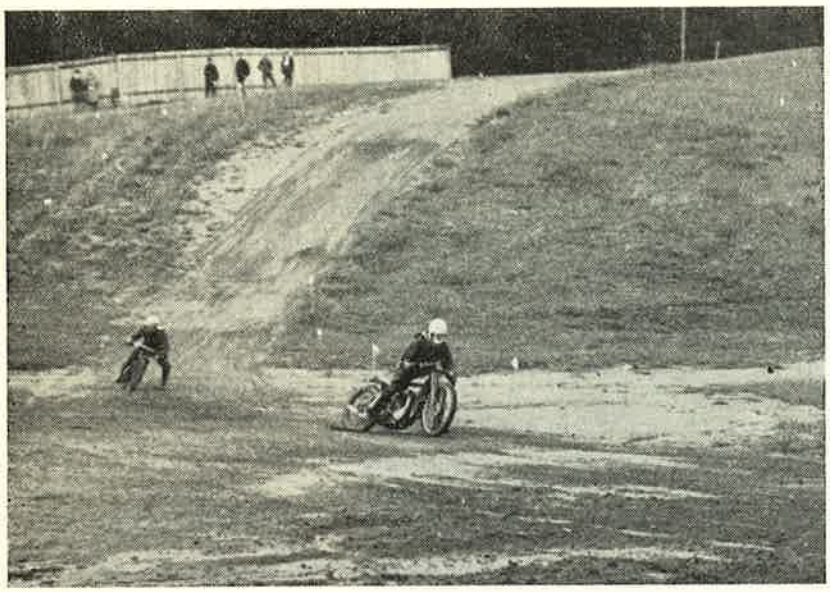
De tre følgende mellemheat blev straks mere spændende, nu da sigtens masker var blevet finere, og det blev sværere at slippe igennem.

Første mellemheat var sammensat af Sundquist, Helge Jensen, »Rulle« Jønsson og Ferd. Olsen med »snurretoppen« af en DKW, og mange mente, at han ikke havde noget at gøre i dette heat, men han gjorde det heller ikke.

Sundquist kørte på dagens hidtil bedste tid, 2,58, men Helge Jensen, der også kørte fint, gav ham kun 4 sek. forspring, idet han gennemførte som nr. 2 i tiden 3,02. »Rulle« blev nr. 3 i tiden 3,06,4, medens Ferd. Olsen kom snurrende en omgang efter i tiden 3,41.

I det andet mellemheat legede Sv. Aage Engstrøm kispus med Sv. Aage Sørensen og Bent Jensen, og sidst i feltet fulgte Rolf Lou. Flere gange så det ud, som om Bent Jensen og Sv. Aage Sørensen ved fælles hjælp skulle nå op til Engstrøm, men så kun et øjeblik efter havde Engstrøm igen forøget forspringet med mange meter. Resultatet blev, at Engstrøm vandt heatet i tiden 3,07 med Bent Jensen på andenpladsen, 3,08,8, og Sv. Aage Sørensen som nr. 3 i tiden 3,09,4. Lou blev nr. 4 i tiden 3,19,7.

I sidste mellemheat skulle vinderen af pokalen 1932, Aage Wagner, møde »Skepparn«, og man ventede en meget hård dyst. Skuffelsen var derfor stor, da Wagner allerede i anden omgang måtte udgå, hans gashåndtag



To af ekspertkørerne er lige kommet ned ad den stejle bakke på Ganløse motorbane ved et af 30'ernes mange løb.

havde, da han lukkede ved indgangen til svinget, sat sig fast, så han senere måtte bruge tang for at løsne det. Et ærgerligt uheld, og mange beklagede, at han ikke fik lejlighed til at kæmpe til det sidste for at genvinde pokalen.

Nu vandt Skeppstedt heatet i 3,03 efterfulgt af Stig Braenell, 3,11, og Agner Hansen, 3,33.

Endelig var man så klar til slutheatet, hvor eliten af dagens kørere med undtagelse af Aage Wagner skulle mødes for at tage den afgørende tørn.

Skulle Sv. Aage Engstrøm få pokalen for anden gang, eller skulle den en tur over Sundet til Sverige, hvor Skeppstedt i forvejen havde en aktie i den, det var det store spørgsmål?

Starten gik, og spændingen var der straks, da hele feltet straks satte i med et morderisk tempo, og det var svært at afgøre, hvem i feltet der lå bedst placeret på de første omgange. Sundquist, Skeppstedt og Engstrøm lå skulder ved skulder i spidsen for feltet, og jubelen blandt publikum var stor, hver gang Engstrøm øgede blot nogle få meter. Til sidst tog Sv. Aage Engstrøm dog føringen af feltet alene og afviste ethvert angreb på sin position. Han kørte som en drøm, og jubelen var stor, da han efter sidste omgang kørte i mål som vinder.

Placeringen i slutheatet blev således:

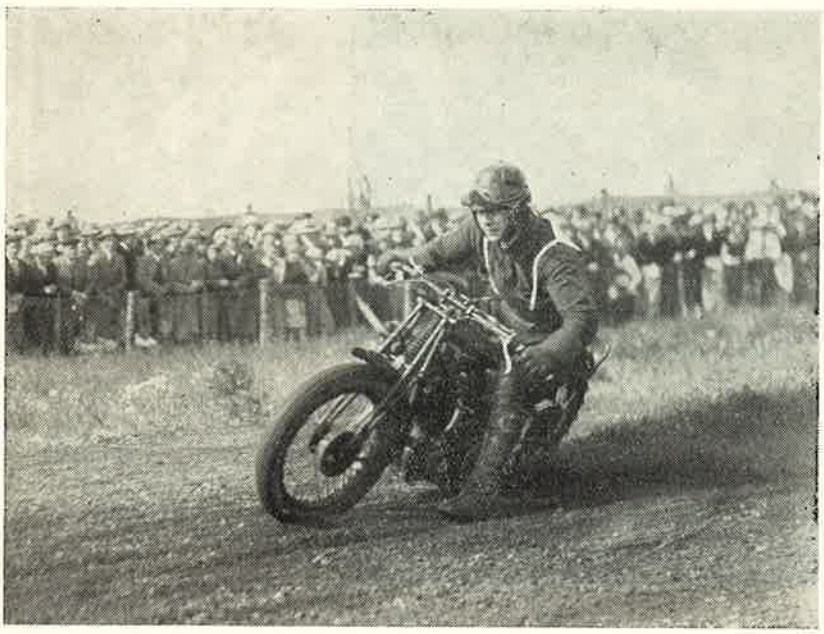
1. Sv. Aage Engstrøm, Danmark, Rudge/JAP, 2,56,8.
2. Ivar Skeppstedt, Sverige, Rex/JAP, 2,57,2.
3. Ragner Sundquist, Sverige, Husquarna, 3,00,4.
4. Helge Jensen, Danmark, Suecia, 3,04,1.
5. Bent Jensen, Danmark, Rudge, 3,15.
6. Stig Braenell, Sverige, Suecia/JAP, 3,19,8.

Spændingen var udløst, og under øresønderdøvende jubel fra publikum blev Engstrøm laurbærkranset af dir. Løfstrøm, Sverige, og fik den kostbare Farrispokal overrakt af Sports Motor Klubbens formand, ing. Ørs, hvorefter der under lige så stor jubel blev kørt æresrunde.

Den meget vellykkede dag blev afsluttet med et sidevognsrace, der vandtes af Th. Bengtsen, HD 1200 cc, i tiden 4,23,2 med H. Skov, Slagelse, Indian, på andenpladsen i tiden 4,35. David Axelson udgik med maskinskade.

Præmieuddelingen fandt sted i banens restaurant og blev foretaget af løbets dommere, dir. Carl Høltzer, dir. Løfstrøm, Sverige, og ing. Ørs.

Farrisløbet 1933 fik for øvrigt et efterspil som følge af den omtalte protest nedlagt af gross. Hedetoft, idet følgende indlæg stod at læse i Motorbladet efter løbets afslutning:



Den fynske storkører Poul Kalør er her i aktivitet som dirt-trackrytter i 1933.

Under henvisning til den af hr. Hedetoft nedlagte protest mod mig i Farrisløbet, fordi jeg havde anmeldt min maskine som Rudge-Special, tillader jeg mig på denne måde at gøre rede for, hvorfor jeg mener mig berettiget til at anmelde som sket.

Maskinen, jeg kørte, er undtagen motoren originale Rudge-dele lige fra hjulene, forgaffel, stel, gearkasse, kobling etc., flere af delene var endda dele fra en Rudge-standard maskine.

Hr. Hedetofts protest forekommer mig lidt mærkelig, når man tager i betragtning, at den af hans kørers anmeldte maskine på anmeldelsen står under Excelsior/JAP, idet hverken hjul, stel, forgaffel, gearkasse, kobling eller motor er fremstillet af Excelsior-fabriken, end ikke navnet Excelsior forekom på den benyttede maskine.

Svend Aage Engstrøm.

Forelagt dette indlæg ønskede hr. Hedetoft samtidig følgende optaget:

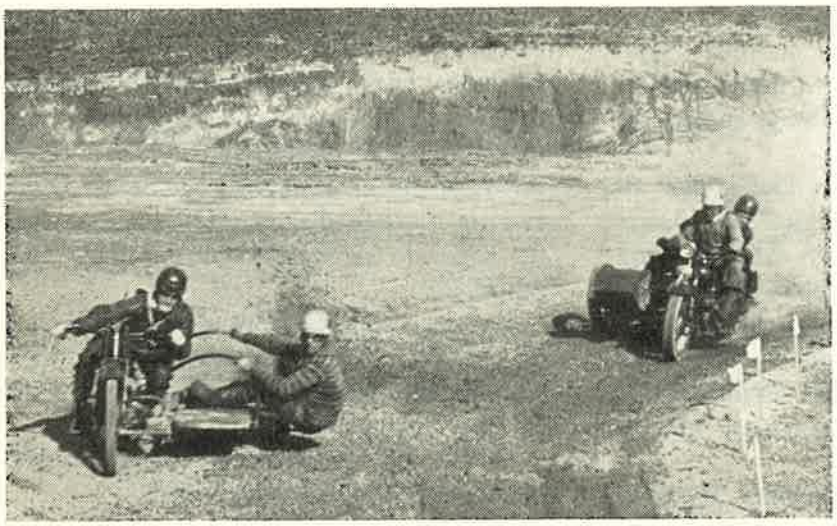
Efter at have fået forelagt den af hr. Sv. Aage Engstrøm til Motorbladet indsendte artikel, hvilken ifølge sin form er ment som en berettiget undskyldning for samme urigtige og i strid med dansk motorsports reglement udfyldte anmeldelsesblanket til Farrisløbet.

Som sådan virker den imidlertid nærmest som en parodi, og i stedet for at fremture i sin forblindelse tror jeg nok, det vil være bedst for hr. Engstrøm ikke oftere at forsøge at undskylde sin, for at benytte det mildeste udtryk, urigtige adfærd.

Kendsgerningerne er jo dog, at hr. Engstrøm i løbet af 1932, medens han var ansat hos firmaet brdr. Friis Hansen, gentagne gange kørte med JAP-motor, medens der stod New-Hudson på tanken, og en kendsgerning er det jo også, at efter sejre vundet med JAP-motor blev en decideret New-Hudson maskine taget frem til præsentation og æresrunde. Ligeledes er det en kendsgerning, at de i JAP-motoren indstemplede firmamærker var slettet, hvilket i øvrigt er ganske ulovligt ifølge de internationale regler.

Efter at have flyttet skiltet over til firmaet Bendixen og Lindhardt har hr. Engstrøm fortsat sin fremgangsmåde kun med den forandring, at nu skulle der reklameres med Rudge ud fra den motivering, at hensigten helliger midlet. Man behøver kun at hentyde til modtagelsen ved skibet efter hjemkomsten fra de nordiske banemesterskaber.

Med hensyn til Farrisløbet, da er undertegnedes protest fuldt ud korrekt og berettiget, hvilket i øvrigt blev bekendtgjort på banen,



Sidevognsløbene på Ganløsebanen var altid nogle drabelige opgør, der vakte stor begejstring hos publikum.

og til gendrivelse af hr. Engstrøms egen udtalelse om, at han mente sig berettiget til at anmelde som sket, skal jeg kun påpege, at hr. Engstrøm personlig er forespurgt dagen før løbet, om hans anmeldelse var korrekt, og hvad denne dækkede. Dette skete nemlig på basis af undertegnedes ulyst til at nedlægge protest på løbsdagen. Desværre forblev mine anstrengelser resultatløse.

At hr. Engstrøm ikke kender dansk motorsports reglement, er så meget mere beklageligt, som han selv har skrevet under på at være kendt med samme reglement.

I dette står der udtrykkeligt, at motorens fabrikat skal opgives.

Hvorvidt de øvrige dele af maskinen er Rudge-fabrikat, skal jeg ikke komme nærmere ind på, da dette jo er rent underordnet, men nu skal jeg gøre opmærksom på, at der findes mange specialfabrikker i England, der fremstiller forgafler, hjul etc., og disse anvendes af mange fabriker, der selv fremstiller sine motorer.

Hvad angår min såkaldte kørers maskine, da havde det været på sin plads at nedlægge protest mod denne, såfremt der var noget ureglementeret, i stedet for at komme med efterbemærkninger, men for øvrigt står det endnu frit for hr. Engstrøm at bevise sin påstands rigtighed. Kun vil jeg til sammes orientering oplyse, at Excelsior-fabriken igennem længere tid har fremstillet stel til JAP-fabriken for dennes dirt-trackmotorer.

For øvrigt anmeldes der altid til Sverige med Rudge/JAP, fordi det der i landet er en betingelse for start, men herhjemme er vi undergivet det samme internationale reglement.

Som slutbemærkning skal kun anføres: Jeg erkender hr. Engstrøm som vor bedste rundbanekører i dag og beundrer hans kørsel, men jeg har alle dage kæmpet for rene linier inden for motorsporten, og så længe jeg har med den at gøre, viger jeg ikke på dette punkt, uanset hvem der overskrider disse.

H. Chr. Hedetoft.

Allerede i det næste nummer af Motorbladet var der et nyt indlæg fra Sv. Aage Engstrøm, og der stod følgende at læse under overskriften, »Slutbemærkning til hr. Hedetoft«:

Protesten fra Farrisløbet burde ikke have været benyttet som påskud til Deres personlige perfide angreb på min sportsære, især ikke når De samtidig påberåber Dem at gå efter rette linier.

Deres private mellemværende med brdr. Friis Hansen vil jeg bede Dem adressere direkte til dette firma, idet jeg selvfølgelig ikke er blind for, at grunden til, at De nævner dette firma i denne forbindelse, er en helt anden end de »rette linier«, De fremfører som undskyldning for Deres angreb.

Det er jo også besynderligt, at De som selvbestaltet overvåger af de internationale reglementer er blevet så groft overtrådt, som De mener, men hvorfor gælder Deres nidkærhed kun mig?

Desværre for Dem fik De Deres ulyst til at nedlægge protest styret, da den del af Deres protest, der gik ud på, at De forlangte mig nægtet videre start i Farrisløbet, blev afslået at dommerkommiteen. Jeg burde kende dansk sportsreglement, og De burde kende dansk lovgivning, der forbyder Dem uretmæssigt at anvende mit navn i reklameøjemed, som tilfældet har været.

Som den »retlinede sportsmand«, De giver udtryk for at ville være i Deres artikel i sidste nummer af Motorbladet, ville det sikkert være på sin plads at De holdt de sportslige og de merkantile punkter i motorsporten strengt adskilte og stillede de mere forretningsmæssige spørgsmål til rette vedkommende og holder den sportslige del inden for sømmelighedens grænser, i dette tilfælde Deres angreb på mig.

Deres malplacerede beundring for min kørsel er jeg gerne foruden.

Svend Aage Engstrøm.

Et svar fra gross. Hedetoft på det noget skarpe indlæg fra Sv. Aage Engstrøm kunne naturligvis ventes, og det var da også at finde i Motorbladet fredag den 3. november 1933 under overskriften »Et sidste indlæg«, og der stod følgende at læse:

I mit tidligere indlæg gav jeg hr. Engstrøm det råd ikke oftere forsøge på at undskylde sin urigtige adfærd i Farrisløbet, hvilket selvfølgelig var dikteret ud fra den forudsætning, at jeg ikke ønskede yderligere at fremdrage flere ubehagelige sandheder for samme.

Imidlertid var det naturligvis ikke hensigten med denne advarsel, at hr. Engstrøm derfor skulle indlade sig på personligheder, og såfremt dette ikke havde været tilfældet, havde jeg holdt mig fra gensvar.

Hr. Engstrøms sidste artikel er imidlertid i hele sin form af en så simpel art, at den kræver et ret skarpt gensvar, som hermed følger.

Min indsendte artikel til Motorbladet var kun baseret på konstatering af faktiske kendsgerninger, og såfremt dette betragtes som et personligt perfid angreb, så er den angrebne part selv angriberen, idet fakta ikke kan bortforklares. Ordet perfid angreb kræver for det første, at der er et angreb, og for det andet, at dette er uretfærdigt, men jeg har endnu ikke set nogen af de fremdragne kendsgerninger gendrevet.

Hr. Engstrøms såkaldte sportsære må være ret elastisk, hvilket føromtalte kendsgerninger er et tydeligt bevis for i forbindelse med den bevisligt urigtige anmeldelse til Farrisløbet.

I sidste tilfælde, hvilke synspunkter anlægges da, merkantile eller sportslige?

Min overvågelse af det internationale reglement strækker sig så vidt, som interessen i den udførte sportsgren kræver, og det er enhver ærlig sportsmands pligt at påtale overtrædelse af samme reglement, uanset hvem der misligholder dette. At det først fra min side er sket på nuværende tidspunkt overfor offentligheden, burde De, hr. Engstrøm, kun være taknemmelig for. Det har jo ikke skortet på advarsler fra min side det sidste halvandet år.

At dommerkommiteen trods den beviste åbenlyse forseelse ikke nægtede hr. Engstrøm videre start, skal han kun være taknemmelig for, thi grundlaget for en sådan nægtelse var kun alt for tydeligt til stede.

Jeg formoder, den ret uheldige hentydning til, at jeg skulle kende dansk lovgivning, der forbyder mig uretmæssigt at anvende hr. Engstrøms navn i reklameøjemed, refererer til en episode i 1932, hvor samme hr. Engstrøm gjorde sig uheldigt bemærket ved igennem sin sagfører at afkræve mig et erstatningsbeløb, stort 1000 kr., for en indrykket annonce. Trods gentagne forespørgsler om tidspunktet for dette erstatningskravs inddrivelse svæver jeg stadig i uvished om, hvornår dette finder sted.

Det turde ikke være nødvendigt at fremhæve, hvilken lovparagraf en sådan fremgangsmåde tangerer.

Hvilke synspunkter anlagde hr. Engstrøm dengang for sit krav, merkantile eller sportslige?



Skuespilleren og motorsportsmanden Hans W. Petersen har her foretaget præmieuddelingen ved åbningsløbet på græsbanen i Roskilde i året 1933.

Vedrørende disse sidste to punkter skal jeg kun bemærke, at hr. Engstrøm nyder i udøvelsen af sin sport kun fordele i merkantil retning, idet sporten er hans væsentlige levebrød og fra hans side derfor må betragtes som en handelsvare. Jeg yder i samme sports interesse årlig flere tusinde kroner, hvor de eventuelle merkantile fordele er problematiske, så hr. Engstrøm er ikke den rette til at belære undertegnede i så henseende.

Hr. Engstrøms sidste passus kan kun være dikteret ud fra hans ungdommelige overmod, og jeg skal derfor kun bemærke følgende:

Selv om han i øjeblikket er godt kørende i kraft af køreteknik og sin JAP-motor, og selv om han har en såkaldt sportsmedarbejder i ryggen til i tide og utide at synge sin pris, vil jeg blot minde om et gammelt ordsprog, der stadig har aktuel betydning: »Hovmod står for fald«.

H. Chr. Hedetoft.

I sandhed en samling skrappe indlæg, der da også her blev afsluttet med, at Motorbladets redaktør meddelte, at man nu sluttede diskussionen mellem d'herrer H. Chr. Hedetoft og Sv. Aage Engstrøm, idet man mente, at de nu begge havde fået afløb – næsten lidt for meget.

1933's sidste store motorsportsbegivenhed var de danske jordbanemesterskaber, der blev arrangeret af Danmarks Motor Union og Sjællands Stifts Motorklub i samarbejde på den nye jordbane i Korsør, et eksperiment der skulle vise sig at blive en stor succes.

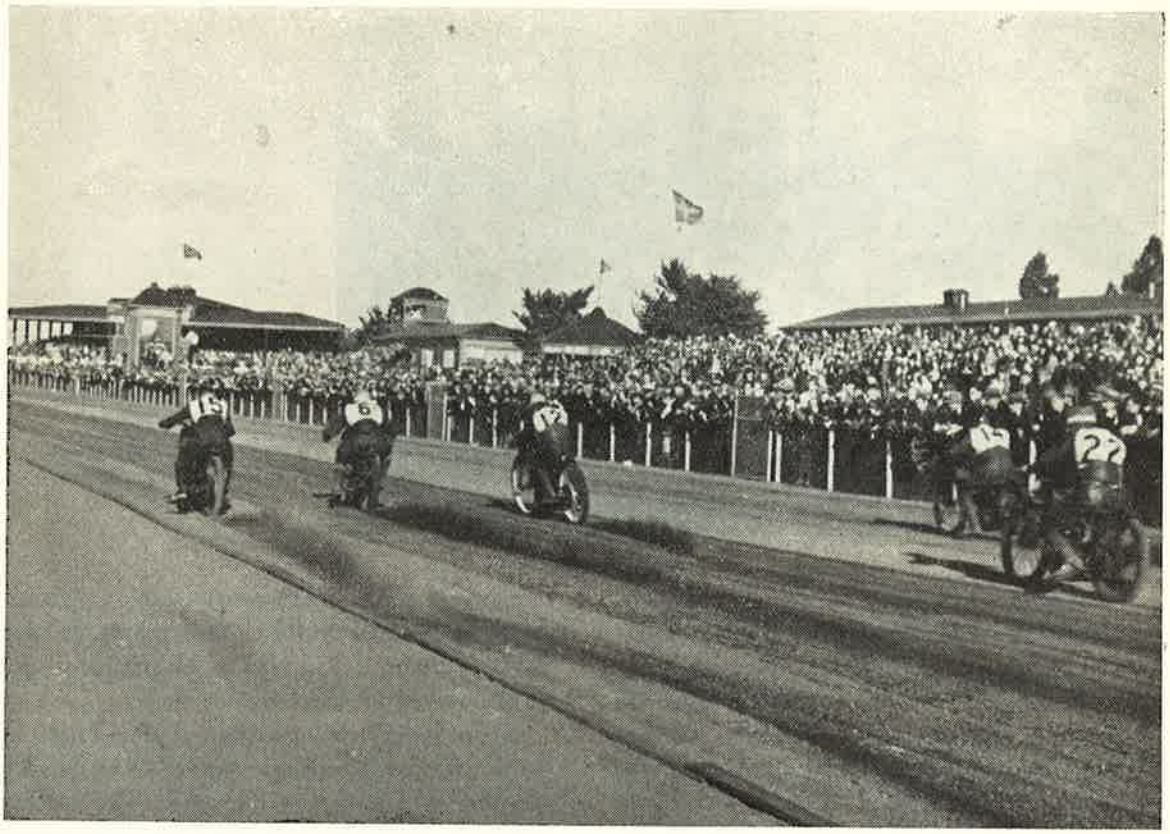
Skønt langt henne på året for afviklingen af de danske jordbanemesterskaber 1933 den 22. oktober med køligt og blæsende vejr, var der mødt ca. 3000 tilskuere, der kom til at opleve en række spændende heat, inden mestrene var kåret.

Tilfredsheden blandt kørerne med, at danmarksmesterskaberne skulle afvikles i Korsør, var ikke overalt lige stor, og enkelte undlod at anmelde sig, og en enkelt nedlagde endda protest, nemlig den hidtidige mester Aage Wagner.

Men til selve løbet, der fik en udmærket afvikling og gav til resultat, at de absolut bedste kunne tage et danmarksmesterskab med sig hjem.

Den mindste klasse for 250 cc maskiner åbnede løbet med kun tre deltagere i klassen, nemlig Agner Hansen, der var storfavorit, samt Holm Madsen og Peter Nielsen. Resultatet blev i denne klasse da også, at Agner Hansen blev klassens nye mester for 1933.

I 350 cc klassen startede Sv. Aage Engstrøm og vandt et indledende heat i den dårlige tid 3,20. Andet indledende heat blev derimod med mere fart over feltet, og her var det Sv. Aage Sørensen, der vandt i tiden 3,14.



En spændende opløbskamp ved et af Farrisløbene på Amager travbane.

I mellemheatet skulle begge de to Sv. Aager, begge lige populære og lige stilfærdige, mødes i et storopgør. Til manges overraskelse blev det Sørensen, der vandt over Engstrøm i tiden 3,10,2 mod 3,12,2.

De to Svend Aager skulle så igen mødes i slutheatet, hvor der ikke truede dem overhængende hård konkurrence fra de øvrige deltagere, Tage Schmidt og Ivan Jensen, men den ventede kamp udeblev helt, idet Sv. Aage Engstrøm allerede i anden omgang måtte udgå med maskinskade, hvorefter Sv. Aage Sørensen vandt sit mesterskab let i tiden 3.10,5.

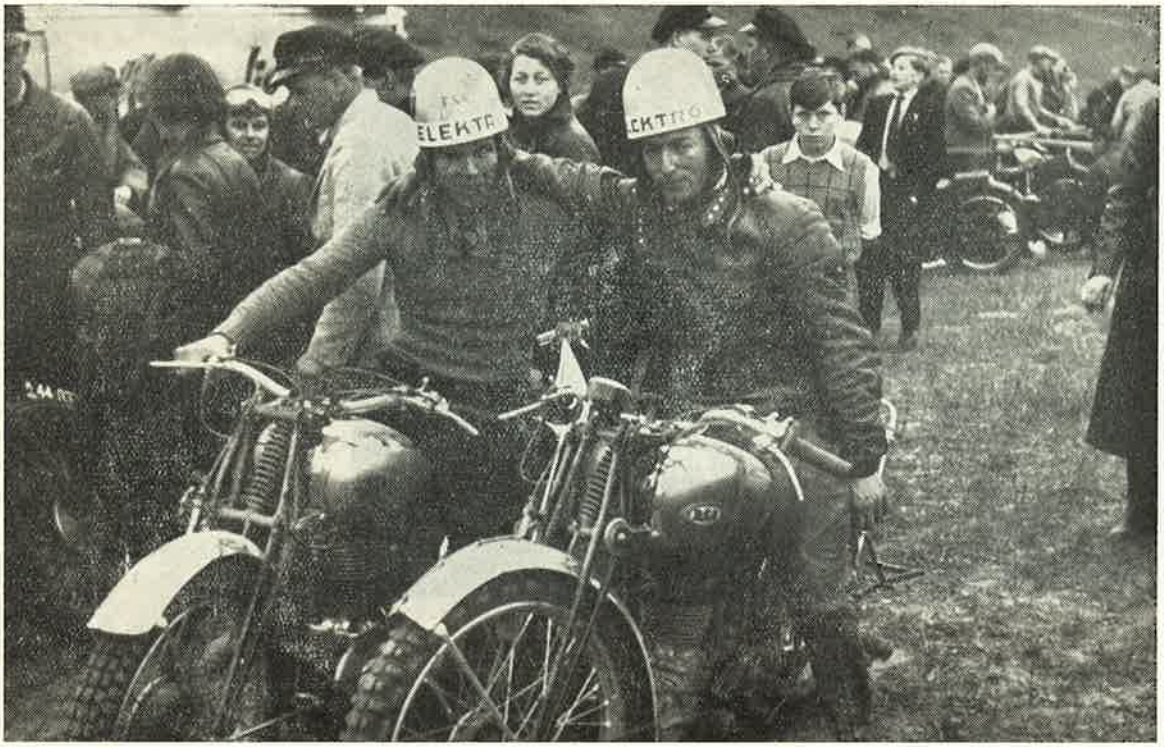
Det skulle desværre senere vise sig, at Sv. Aage Engstrøm skulle opleve den helt »sorte« dag, idet han allerede i det første indledende heat i 500 cc klassen måtte udgå igen med maskinskade og således var afskåret fra at komme videre i denne klasse i kampen om mesterskabet.

Da man i denne klasse var klar til slutheatet, var følgende kørere tilbage: Sv. Aage Sørensen, Sejr Dybbro, Poul Kalør og Henry Jørgensen.

Sv. Aage Sørensen præsterede i dette slutheat dagens absolut bedste kørsel og opnåede også dagens bedste tid, nemlig 3,06,1, der sikrede ham et danmarksmesterskab.

Sidevognsløbet blev det helt dramatiske, idet den gamle mester David Axelson i et indledende heat tabte sidevognsmanden, der slog mange ufrivillige saltomortaler uden dog at komme noget til, ud over at han til slutheatet mødte med plaster over næsen.

Slutheatet blev det helt store opgør mellem David Axelson og H. Skov, efter at de først havde rystet konkurrenterne Th. Bengtsen og Sv. Aage Sørensen, der også forsøgte sig som mesterskabsaspirant i denne klasse med sin 500 cc Norton, der dog ikke her formåede at gøre sig gældende. Selv om H. Skov pressede David Axelson hårdt, gav denne på intet tids-



Det sejrende par ved et af de mange parløb på Ganløsebanen: Hermann Larsen, Odense, og Agner Hansen, København, der begge kørte BSA.

punkt plads for en overhaling, og han kørte i mål med et genvundet dansk mesterskab.

Resultaterne af mesterskabernes slutheats blev:

250 cc solo:

1. Agner Hansen, Rudge ..... 3,24,6 (Danmarksmester 1933)
2. Holm Madsen, Royal Enfield 3,39,2
3. Peter Nielsen, BSA 3,42,7

350 cc solo:

1. Sv. Aage Sørensen, Norton ..... 3,10,5 (Danmarksmester 1933)
2. Ivan Jensen, Rudge 3,26,2
3. Tage Schmidt, Husquarna 3,27,7
4. Sv. Aage Engstrøm ..... udgået

500 cc solo:

1. Sv. Aage Sørensen, Norton ..... 3,06,1 (Danmarksmester 1933)
2. Sejr Dybbro, Norton 3,09
3. Poul Kalør, Brit. Excelsior 3,12,6
4. Henry Jørgensen, Rudge 350 3,14,7

Sidevogne:

1. David Axelson, Harley Davidson 1000 cc ..... 3,30,5 (Danmarksmester 1933)
2. H. Skov, Indian, 750 cc 3,32,6
3. Th. Bengtsen, Harley Davidson, 1200 cc 3,39
4. Sv. Aage Sørensen, Norton, 500 cc 3,40

Efter løbet samledes kørere og arrangører til præmieuddeling i »Skovhuset«, og de smukke mesterskabspokaler blev uddelt af Sports Motor Klubbens næstformand, Hakon Møller, der havde fungeret som dommer.

Ved den efterfølgende spisning takkede Sjællands Stifts Motor Klub's formand, W. Reichstein, unionen for den tillid, man havde vist klubben ved at overlade den arrangementet af danmarksmesterskabsløbene.

Sports Motor Klubbens formand, ing. Ørs,



Den kendte trialkører Josef Koch forcerer her en etape ved et af de mange trials, der blev afholdt på Sjælland i 30'erne.
Josef Koch kørte det danske maskinmærke Nimbus.

takkede klubben for den smukke gennemførelse af samme, og unionens generalsekretær, Hoffmeyer, talte kørernes pris, og efter nogle timers kammeratlig samvær sluttede den store dag og dermed 1933's store motorsportsarrangementer.

1934

Påsken blev åbningstidspunktet for den danske motorsportssæson 1934, idet man afholdt løb 2. påskedag både på banen i Korsør, Ganløse og dirt-trackbanen i Holbæk.

Kort tid efter begyndte også den fynske baneløbssæson på Langesøbanen, og i pinsen afholdt Korsørbanen stor internationalt løb med deltagelse af den tyske mester Eduard Ziemer, Braenell, Sverige, Rolf Lou, Norge, og de bedste danske banekørere.

Den tyske mester blev ved dette løb dog ret hurtigt sat ud af spillet på grund af styrt, således at man måtte omdøbe de fire nationers match til en skandinavisk match, hvor det lykkedes for nordmanden Rolf Lou, at hjemføre en flot sejr med laurbærkrans samt den store pokal.

Også på Bornholm var der i 1934 kommet liv i motorsporten på en bane ved Rønne.

1. juli var man igen nået til en af årets store motorsportsbegivenheder, Farrisløbet, der kørtes på Amager travbane.

Det store spørgsmål inden løbet var, om Engstrøm kunne gentage sin sejr fra 1933, eller om pokalen nu skulle en tur fra Danmark.

Da løbet startede, var Amager travbanes tilskuerpladser som sædvanlig ved denne slags løb tæt pakket af et tusindtalligt publikum, og spændingen var på kogepunktet.

De tre første indledende heat udmærkede sig derved, at halvdelen af deltagerne i disse udgik. I første heat vandt veteranen Carl Jonsson, Sverige, på Rex i tiden 3,07,8 over Sv. Aage Sørensen, Norton, 3,09. Henning Petersen udgik.

I andet heat stod en drabelig kamp mellem Helge Jensen, Suecia, og Ebbe Lundquist, Sverige, JAP. Helge Jensen sejrede i tiden 3,05 med Lundquist på andenpladsen i tiden 3,05,8, medens Niels Olsson og Ivan Jensen udgik.

Favorit i tredie heat var den frygtede finne, Hollming, men denne kunne dog ikke blive fortrolig med banen, så resultatet blev, at »Rulle« Jønsson, Sverige, vandt på Husquarna i tiden 3,11, medens Hollming blev nr. 2 efterfulgt af Einar Knudsen, hvorimod Carl Olsen udgik.

I fjerde heat gennemførte alle for en gangs

skyld. Ivar Skeppstedt, Sverige, vandt sikkert i tiden 3,04,2 efterfulgt af Agner Hansen, Rudge, 3,07,2, Poul Kalør, Brit, Excelsior, 3,43,4, og Erik Orth, Brit. Excelsior, 3,51,4.

Femte heat blev Sv. Aage Engstrøms, og han behøvede ikke at lukke meget op, men vandt efter behag i tiden 3,17. Sohlberg, Sverige, udgik, og Åke Jönsson, Sverige, blev nr. 2 i 3,23 med sin 350 cc Husquarna, medens Henry Jørgensen på sin 350 cc Brit. Excelsior blev nr. 3 i tiden 3,44.

Det sidste indledende heat blev fortjent Hirsborgs, og han modtog stor hyldest for sin fine kørsel på den lille 250 cc Rudge, der gennemførte i vindertiden 3,20. På andenpladsen fulgte Torsten Gustafsson, Sverige, Husquarna, i tiden 3,21, og Axel Jensen, Norton, blev nr. 3 i 3,24.

Efter mellemheatene, der forløb uden store forskydninger, var man så klar til dagens clou, slutheatet om Farrispokalen.

Skeppstedt kom straks i starten forrest, men ved indgangen til første sving lykkedes det Engstrøm at presse sig frem og gøre sig klart fri af konkurrenterne, og alle åndede lettet op, men kun for få sekunder efter at se Engstrøm sagtne farten og til sidst standse helt op, medens Skeppstedt igen overtog føringen. Kort tid efter måtte også Helge Jensen og Ebbe Lundquist udgå. Agner Hansen overraskede derimod ved omgang for omgang at holde tempo med Calle Jönsson og Gustafsson for til sidst at passere dem begge og køre i mål som en flot nr. to. Danmark var altså ikke helt sat i skammekrogen, og Agner Hansen havde befæstet sit renomé betydeligt som en fin kører, man måtte regne med.

Slutresultatet blev i øvrigt:

1. Ivar Skeppstedt, Sverige, Rex/Eiber	3,03
2. Agner Hansen, Danmark, Rudge..	3,09,8
3. Carl Jonsson, Sverige, Rex	3,11
4. Torsten Gustafsson, Sverige, Husquarna	3,11,8

Det gik dog ikke så glat med at få dette resultat slået fast. Fra ryttergården telefonerede man til dommertårnet, at Sv. Aage Engstrøm var standset på grund af en punktering, og at denne var sket inden udgangen af sidste sving. I et sådant tilfælde kunne der ifølge proportionerne blive tale om omstart, og dommerne satte sit straks i bevægelse for at få konstateret, hvor punkteringen var sket. Et var givet, at Engstrøm først var standset et godt stykke fremme på banen, men man var også klar over, at det tog tid at få farten af maskinen, så dommernes opgave var ikke let.

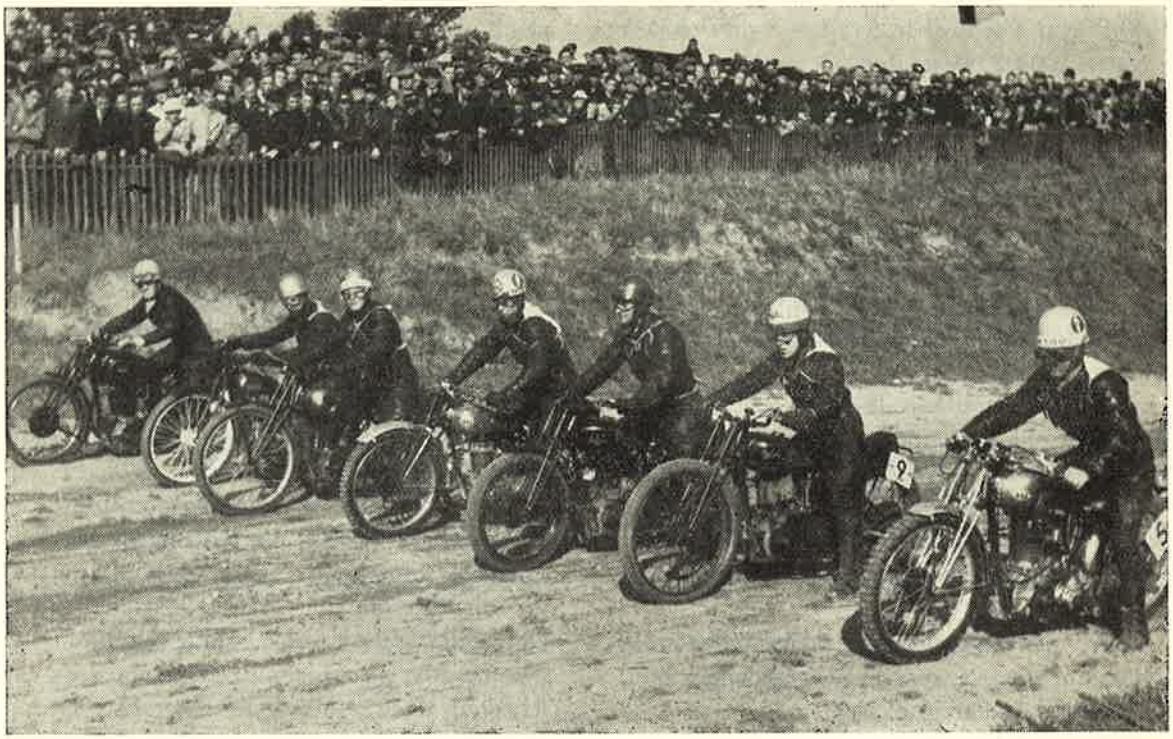
Desværre for Sv. Aage Engstrøm og Danmark fandt dommerne det ikke tilstrækkeligt bevist, at pnukteringen var sket inden udgangen af sidste sving, hvorfor kendelsen lød på, at omstart ikke kunne finde sted, og Skeppstedt blev kaldt til dommertårnet, hvor han fik overrakt den flotte Farrispokal af dir. Løfstrøm fra Svenske Motorklubben. Selvfølgelig blev Skeppstedt hyldet af publikum for sin sejr, ligesom den svenske nationalmelodi blev spillet, selv om der blandt publikum var stemmer, der krævede omstart. Skeppstedt var selv ked af situationen, men han var jo dog uden skyld i Engstrøms uheld og dommernes kendelse, og løbet havde han i hvert fald ærligt gennemført.

Engstrøm var naturligvis nedtrykt over det fatale uheld, der berøvede ham pokalen, uden at han rigtig fik lov til at kæmpe om den, og det var endda ejendomsretten, det gjaldt. En kort tid overvejede Sv. Aage Engstrøm at påanke dommerkendelsen for Dansk Motor Sportsråd, da han selv mente at være klar over, hvor punkteringen var sket; han mente endda i selve starten eller kort efter, men Engstrøm, protester og vrøvl harmonerede ikke rigtigt sammen, så han opgav protest og svor i stedet hævn og revanche til næste år.

Foruden selve Farrisløbet kørtes to linieløb for ikke placerede i de indledende heats. Det første blev vundet af Erik Orth, Brit. Excelsior, 350 cc, 3,48, nr. 2 Ferd. Olsen, Rudge, 500 cc, 3,55,5, nr. 3 Carl Olsen, Brit. Excelsior, 500 cc, 4,06, medens Henning Petersen udgik.

Det andet linieløb blev vundet af Hj. Sohlberg, Matchless/JAP, 3,11,4, nr. 2 Axel Jensen, Norton, 3,27,8, nr. 3 Poul Kalør, Brit. Excelsior, 3,35, og Henry Jørgensen udgik.

Dagens sidevognsrace, der kørtes som et



Klar til dagens store finale i 500 cc klassen ved et løb på Korsørbanen. Man vil bl. a. kunne genkende Leif Hirsborg, Rudge, Agner Hansen, BSA, og Henning Petersen, AJS.

handicap, blev vundet af Aage Jensen, Henderson, 4,10,6 (15 sek. forspring), med H. Skov, Indian, lige i hælene i tiden 4,10,9. Danmarksmesteren David Axelson kom aldrig rigtig igang, idet han havde motorvrøvl med sin ellers så trofaste Harley.

Præmieuddelingen, der fandt sted om aftenen i Scala salen, kom til at foregå under en noget trykkende stemning, idet man midt i præmieuddelingen modtog meddelelse om, at den svenske kører og tidligere vinder af Farrispokalen, Gunnar Kalén, samme dag var styrtet og blevet dræbt ved det store tyske løb »Grosser Preis«.

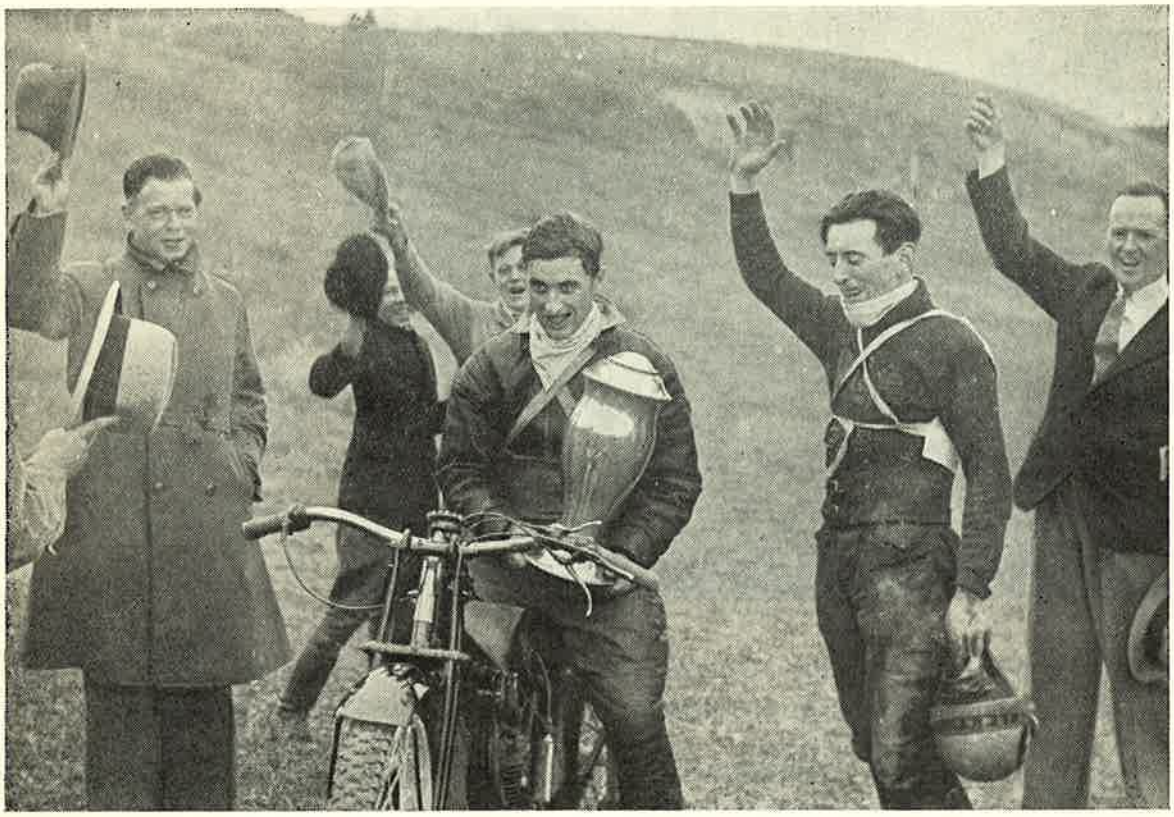
Resultatet af løbet blev imidlertid, at der skulle køres om pokalen mindst et år endnu, og der var næppe tvivl om, at både Engstrøm og Skeppstedt ville møde til dysten i 1935 for at afgøre Farrispokalens skæbne, hvis da ikke et nyt stort motorsportsnavn i mellemtiden dukkede op for også at være med i legen og eventuelt snuppe den for næsen af de gamle kæmper.

Kort tid efter, at der var kørt om Farrispokalen, blev der kørt om søsterpokalen til denne, Ganløsepokalen, ude på Ganløse motorbane.

Arrangørerne Sports Motor Klubben havde inviteret Skeppstedt til at deltage i løbet for naturligvis at få en revanche mellem ham og Sv. Aage Engstrøm, men Skeppstedt var desværre forhindret i at møde grundet en benskade, som han havde pådraget sig.

Slutheatet om Ganløsepokalen blev faktisk en opgør mellem de to Svend Aager, Engstrøm og Sørensen, ligesom ved mange af datidens løb, og resultatet blev, at Engstrøm vandt den store flotte Ganløsepokal til ejendom i tiden 2,16 efterfulgt af Sv. Aage Sørensen, Norton, 2,22. Chr. Petersen 2,23 og Poul Kalør 2,30. Agner Hansen måtte udgå med maskinskade.

I trøstløbet for de uplacerede var Ejnar Knudsen igen uheldig med maskinen og måtte udgå, og løbet vandtes af Bent Jensen, 1,52, nr. 2 Jens Larsen, 1,53,2. Løbet om Ganløse-



Sv. Aage Engstrøm hyldes her af kammeraterne med et trefoldigt hurra, efter at han har vundet den store Ganløse-pokal, som han sidder med i favnen.

pokalen kørtes over 4 omgange – medens alle andre løb gik over 3 omgange.

Dagens handicap om »Kammeratpokalen« måtte blæses af, og ingen vinder blev udråbt, da E. Truelsens hurtige Husquarna ned ad bakken gik i spinn og smed ham af og fortsatte gennem plankeværket.

Selv om dirt-trackbanerne rundt omkring i landet ikke spandt guld, så var der dog stadig liv både i Århus, Kolding, Vejle, Ålborg, Odense, Holbæk og Karbæksminde dirt-track-baner, hvor der blev udkæmpet mange store matcher mellem de bedste danske dirt-track-kørere og et stort antal udenlandske. De danske topkørere var i særdeleshed Baltzer Hansen, Morian Hansen og Sv. Aage Engstrøm, der endog kunne henregnes til den internationale klasse. Af udenlandske kørere, der i særdeleshed gjorde sig bemærket ved danske dirt-track, skal nævnes tyskeren Alfred Rumrich, svenskeren Torsten Sjöberg, tyskeren Sebastian Roth, englænderen Dicky Case og australieren Walley Little.

Det skal her indskydes, at de fleste dirt-trackbaner i Danmark i 30'erne blev drevet som private forretninger med de lokale DMU-motorklubber som stråmænd af hensyn til udstedelse af løbstilladelser og løbenes godkendelse af Danmarks Motor Union, så selv om dansk motorcykelsport fik mange fine motorsportsnavne opfostret på dirt-trackbanerne, så var disse baners tilknytning til Danmarks Motor Union ret periferisk.

Atter en ny motorbane så dagens lys i 1934, nemlig Frederikssund motorbane, der blev åbnet ved et stort stævne den 26. august.

Inden åbningsløbene tog deres begyndelse, blev der talt af direktør Albert Jensen, der på selskabet Frederikssund stadions vegne udtalte ønsket om, at foruden motorsporten håbede man naturligvis også, at alle andre sportsgrene ville rykke ind på det nye stadion, således at



Standardklassen er klar til start ved et løb på Ganløsebanen. Disse standardløb var medvirkende til at få udklækket mange kørere, der siden viste sig som gode specialryttere.

dette kunne komme til at virke efter hensigten, nemlig som samlingspunkt for ungdommens alsidige sportslige udvikling.

Samtlige 35 deltagende motorkørere i åbningsløbet kørte derefter præsentationsrunde.

I første løb for 350 cc maskiner vandt Ivan Jensen, Rudge, 1. heat i 3,03 med E. Truelsen, Husquarna, som nr. 2, 3,21,8, og Erik Orth, Brit. Excelsior, som nr. 3 i 3,26. Carl Henriksen, Brit. Excelsior, udgik. Andet heat blev vundet af Leif Hirsborg, 250 cc Rudge, der atter dokumenterede sin hurtighed i 2,55. Nr. 2 blev Henry Jørgensen, Brit. Excelsior, 3,07,8 og nr. 3 Henning Petersen, AJS, 3,18,6.

I denne klasses slutheat deltog 5 mand, og resultatet blev lidt overraskende, da de to hurtigste folk udgik, og Henry Jørgensen blev nr. 1 3,05, nr. 2 E. Truelsen, 3,13, og nr. 3 Henning Petersen, 3,24.

Dagens hovedløb var 500 cc klassen, hvor de bedste danske og svenske kørere startede foruden den czekoslovakiske kører Fr. Bardas. Her præsteredes udmærket kørsel på den nye græsbane, der jo krævede en noget anden teknik end den, kørerne var vant til.

Første heat blev flaget af, da svenskeren Niels Olsson, Rudge, gik i spinn i første sving og derved påkørte Agner Hansen, så begge styrtede. Skønt det så slemt ud, slap begge dog med overfladiske skrammer. Efter at Agner Hansen havde lånt en ny maskine, da hans egen var blevet krøllet sammen ved styrtet, fik man afviklet første heat, der gav til resultat, at Chr. Petersen, Femhøj, Rudge, vandt, 2,51,5, nr. 2 Fr. Bardas, Rudge, 2,55, nr. 3 Agner Hansen, Rudge, 3,00, og nr. 4 Ferd. Olsen, Rudge, 3,10,6. Einer Knudsens kobling brændte, og Ebbe Lundquist kom ikke i gang fra start.

I andet heat fik man en lille forsmag på, hvad Sv. Aage Sørensen ville byde publikum og konkurrenterne i kommende løb, idet han mødte med en ny maskine, en såkaldt kombination Tårnby/JAP.

Med denne kombination fulgte han Sv. Aage Engstrøm i 3 omgange, uden at denne kunne øge afstanden, men på 3. omgang gik Sv. Aage Sørensens kæde sig en tur, så det helt store slutopgør ved målstregen udeblev. Engstrøm fuldførte heatet i blændende stil og var konkurrenterne meget overlegen, og vindertiden blev da også dagens bedste, 2,40,6, svarende til 93,8 km. Nr. 2 Axel Jensen, Norton, 2,59,4, og nr. 3 Anders Petersen, Brit. Excelsior, 3,11.

Tredie heat udmærkede sig derved, at kun Helge Jensen, Suecia, gik over målet i tiden 3,00. Baltzer Hansen havde maskinvrøvl og udgik ligesom feltets øvrige deltagere.



Der var festlig præmieuddeling efter løbene på Roskilde græsbane, og man ser her et hold af præmietagerne fra et af løbene.

Mellemheatene blev ikke kedelige. Det første vandt Agner Hansen i 2,49,8 med Chr. Petersen som nr. 2 i 2,50, og Bardas på tredjepladsen i 2,53, alle i et meget jævnbyrdigt løb. I andet mellemheat var Engstrøm atter langt overlegen, og hans tid som vinder blev 2,44. Axel Jensen og Helge Jensen fulgte fint med og fik noteret hhv. tiden 2,57 og 2,59. Anders Petersen blev nr. 4 i tiden 3,13,8.

Slutheatet var herefter givet Sv. Aage Engstrøms, men han satte dog igen farten op, selv om han kun nåede at tangere sin bedste tid fra tidligere på dagen, 2,40,6. Agner Hansen fulgte i lang tid fint med, men holdt sig dog i passende afstand fra sin herre og mester og blev en fin nr. 2 i tiden 2,52.

Nr. 3 blev Axel Jensen i tiden 2,59,8, medens Bardas udgik med maskinskade. Selv om det ikke blev det helt store for Bardas, havde han dog fået bevist, at han var en god kører. Først om lørdagen havde toldvæsenet udleveret hans maskine, så han havde ikke nået at få den rigtig indstillet og afprøvet, omstændigheder, der kunne tjene som forsvar for hans dårlige resultat i forhold til, hvad man havde ventet af ham.

Sidevognsløbet gik over forventning, men nogen egentlig kamp kom det aldrig til. David Axelson havde atter fået krammet på sin stridige Harley og afviste ethvert angreb fra den nærmeste konkurrent, H. Skov, Indian, der ved mange forudgående løb havde drillet danmarksmesteren ved at hjemføre den ene sejr efter den anden.

Rækkefølgen i mål blev David Axelsson, Harley-Davidson, 1000 cc, 3,19,4, H. Skov, Indian, 750 cc, 3,29, og Oluf Hansen, Harley-Davidson, 1000 cc, 4,02,8.

Et afsluttende automobilløb så meget forrygende ud, og man havde foretrukket at ind-



Den populære norske kører, Rolf Lou, er her blevet hyldet som vinder efter en drabelig kamp med de danske elitekørere.

skrænke det til 3 omgange af hensyn til den nye bane.

Winther, Odense, blev vinder i 2,30,4, og Beyer Clausen nr. 2 i tiden 2,31,2. Begge kørte Ford-V-8, medens Cadovius, der kun havde 4 cylindre i sin Ford, var noget handicappet og blev henvist til tredjepladsen i tiden 2,50.

Da løbene var forbi, var man i motorsportskredse klar over, at man her i den nye græsbane havde fået et sted, hvor der i den kommende tid ville blive kamp om nye hastighedsrekorder; banelegemet havde nemlig holdt langt over forventning.

Danmark stod i 1934 igen som arrangør af de nordiske jordbanemesterskaber, der blev afviklet på Amager travbane den 9. september.

Det store spørgsmål inden mesterskaberne var, om Sv. Aage Engstrøm eller evt. en anden dansker kunne hjemføre det nordiske mesterskab igen, det var jo som bekendt vundet sidst af Sv. Aage Engstrøm i 1933 i Sverige. Man var klar over, at Sverige ville sætte alt ind på at vinde mesterskabet ved at sende de absolut bedste jordbanekørere ned for at deltage. For øvrigt var der på dansk foranledning sket en ændring i bestemmelserne for nordiske mesterskaber, således at de største maskiner, der kunne deltage, var på 500 cc. Det havde nemlig tidligere været således, at maskinstørrelser helt op til 1000 cc kunne deltage på lige fod med de øvrige maskinstørrelser.

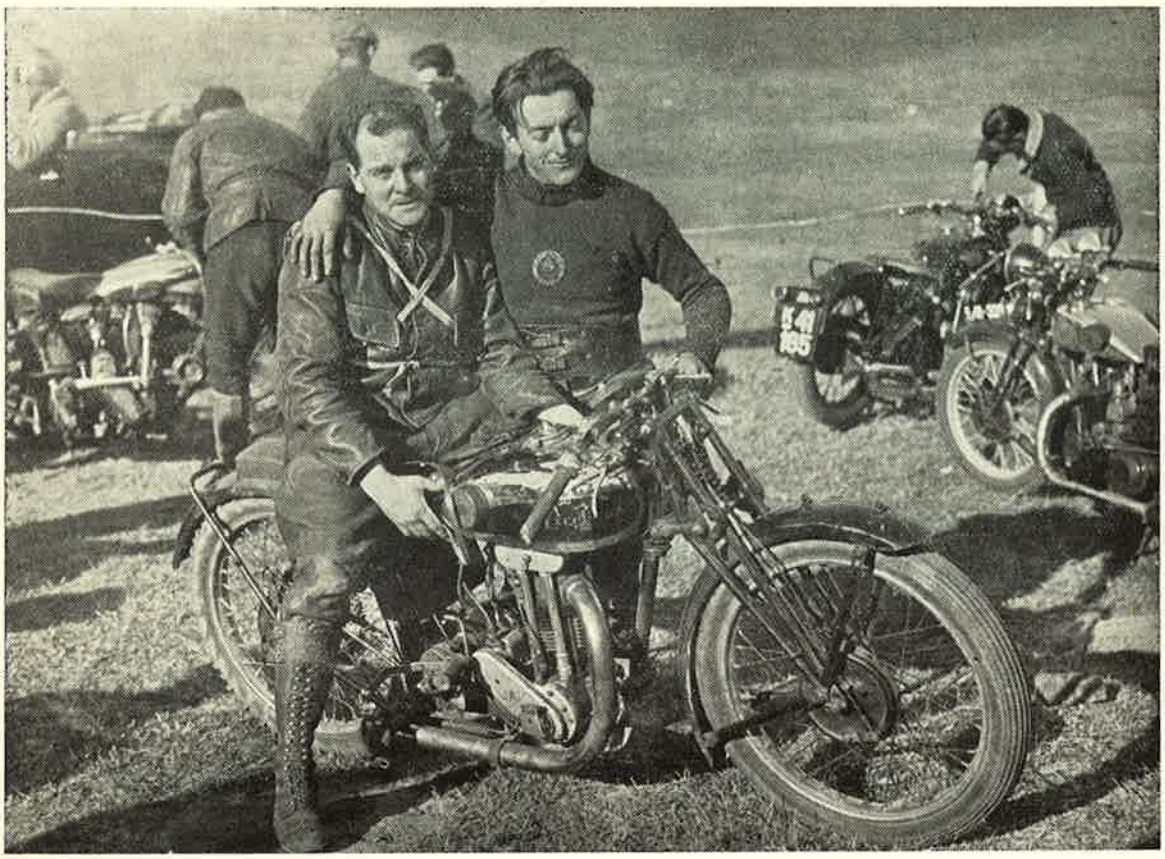
Deltagelsen ved de nordiske jordbanemesterskaber 1934 var langt over forventning, idet alle fire nordiske nationer var repræsenteret ved deres store kanoner.

Da tiden for første start nærmede sig, var Amager travbanes tilskuerpladser tæt besat, men lige før starten skete noget meget overraskende.

Sv. Aage Engstrøm og Baltzer Hansen meddelte, at de nægtede at starte på nationsholdet, såfremt nationsmesterskabet skulle afgøres inden det individuelle mesterskab, de ønskede nemlig at have friske maskiner til dette sidste og evt. ikke sættes ud af spillet om det individuelle mesterskab ved en maskinskade, der kunne opstå under nationsmatchen.

Grunden til Sv. Aage Engstrøm og Baltzer Hansens sene protest var, at det fra begyndelsen af var meningen, at det individuelle mesterskab skulle køres inden nationsmesterskabet, men herimod protesterede Norge, da det ganske rigtigt stod i den nordiske overenskomst, at nationsmatchen skulle køres først, hvorfor dette naturligvis omgående blev rettet af arrangørerne, da det måtte anses for at være en ubetænksom fejltagelse.

Da de to kørere, der havde nedlagt protest, stædigt holdt på, at de ikke ville deltage på nationsholdet, overvejede dommerne at udelukke dem fra det individuelle mesterskab, men af hensyn til publikum afstod man dog



Agner Hansen og Aage Wagner med sidstnævntes Brit. Excelsiorracer forsynet med JAP-motor.

herfra og idømte i stedet de to kørere hver en bøde på 100 kr. for deres optræden.

Det blev dog senere oplyst, at der var et undskyldende moment for Engstrøm, idet denne under træningen havde sprængt maskinens topstykke og havde kun fået denne køreklar igen ved at låne et nyt, derimod kunne man ikke finde nogen undskyldning for Baltzer Hansen.

I stedet for Sv. Aage Engstrøm og Baltzer Hansen, der oprindeligt havde dannet det danske nationshold sammen med Sv. Aage Sørensen, satte man nu Ingemann Rasmussen og Agner Hansen på holdet.

På grund af dette lille forspil blev første start naturligvis forsinket noget, men endelig var man klar, og starten gik. I denne første start deltog Rud. Jønsson, Sverige, Rolf Lou, Norge, og Sv. Aage Sørensen, Danmark.

Tiderne i dette heat blev, idet Sv. Aage Sørensen kørte i mål som vinder, 2,54,2, Rolf Lou, Norge, 3,00, og Rud. Jønsson, Sverige, 3,06,4.

Næste heat bestod af Olberg, Norge, Helge Jensen, Danmark, og Gustafsson, Sverige. Olberg gennemførte alene i 3,34,4. Helge Jensen havde en dækeksplodering i anden omgang, og Gustafsson udgik med maskinskade i tredie. Norge stod altså nu bedst.

Tredie heat gennemførtes af alle, nemlig George, Sverige, 3,08,8, Ingemann Rasmussen, Danmark, 3,09,2, og Arne Andersen, Norge, 3,10,8.

I fjerde heat sejrede Agner Hansen, Danmark, 3,03,4. Ebbe Lundquist, Sverige, brugte 3,05, og Solberg, Norge, udgik.

Hver nation havde således 3 mand i mål, og slutresultatet var for den sammenlagte tid, at Danmark var bedst og havde vundet nationskonkurrencen.

Mesterskabsløbene, der blev afviklet derefter, blev ikke kørt i indledende heat og slut-



For fuld damp gennem opløbssvinget ved et af de mange store løb på Amager travbane i 1930'erne.

heat, hvilket de øvrige lande ikke ville gå med til, da man ville have det således, at hver mand straks skulle yde sit bedste, selv om han ikke var i heat med sin værste konkurrent, altså den, der opnåede den absolut bedste tid i et heat, var individuel nordisk mester.

Foruden selv mesterskabstitlen blev der også konkurreret om de bedste tider for de forskellige maskinstørrelser, altså en almindelig klassekonkurrence.

Klasse A indtil 250 cc lagde for, og her viste Åke Jønsson, Sverige, Husquarna, sig meget overlegen og blev klassevinder i 3,13,2 med Leif Hirsborg, Rudge, 3,40,2, som nr. 2, hvorimod Carl Henriksen udgik.

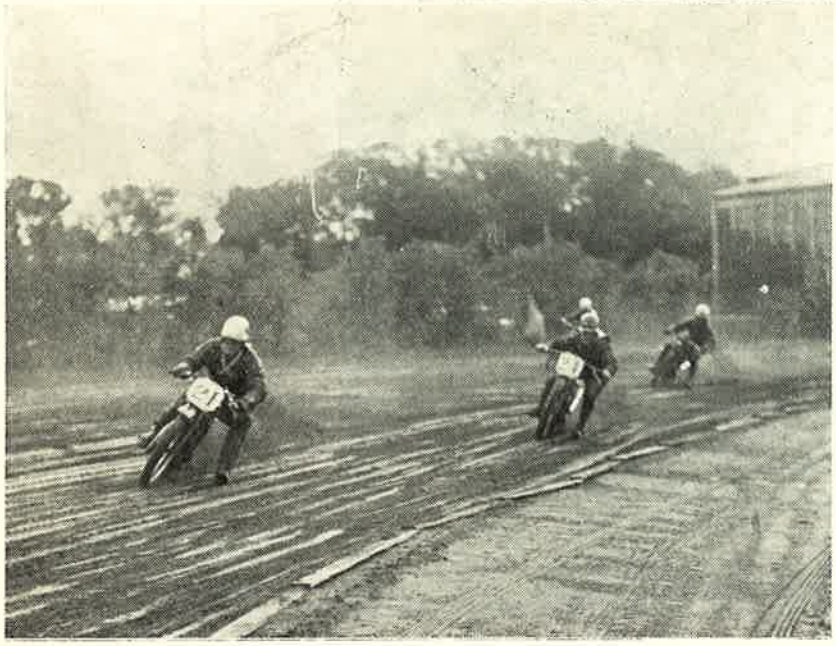
I klasse B indtil 350 cc fik B. Solberg, Norge, sin start udsat, da hans maskine ikke var i orden efter nationsløbet.

I øvrigt blev resultatet i denne klasse, at alle placeringerne gik til udlandet. Rud. Jønsson, Sverige, Husquarna, fik den bedste tid, 3,10, nr. 2 blev Gilbert Andersson, Sverige, Husquarna, 3,22,2, nr. 3 Johan Olberg, Norge, Husquarna, 3,29, Henning Petersen, AJS, og Leif Hirsborg, Rudge, begge Danmark, kørte dødt løb i tiden 3,41,4, Henry Jørgensen og E. Truelsen fulgte på de to sidste pladser i tiderne 3,36,4 og 3,40,8. Man vil se, det blev et flot resultat, maskinmærket Husquarna opnåede i denne klasse.

Den store og den afgørende klasse for det individuelle mesterskab, klasse C 500 cc, blev kørt i 5 heat.

Det første heat gav til resultat, at kun Axel Jensen, Danmark, gennemførte, hvorimod både Bengtsen, Sverige, og Hollming, Finland, måtte udgå. I andet heat førte Emil George, Sverige, sammen med Niels Olsson, Sverige, forfulgt af Ingemann Rasmussen. Begge svenskerne udgik med maskinskade, og Ingemann kom i mål som sikker vinder 2 sek. før Chr. Petersen, Femhøj.

Derefter kørtes med sammensætningen Rolf Lou, Norge, Einar Knudsen, Bøgh Mathiasen, B. Solberg og Sv. Aage Sørensen. Første start blev annulleret, da Einar Knudsen som så ofte før ikke havde krammet på sin kobling og kom for tidligt af sted. Anden gang lykkedes det, og man så straks Sv. Aage Sørensen tage spidsen og runde det første sving i fin stil, hvorefter han stadig øgede afstanden ned til konkurrenterne. Farten syntes lige så stor som i nationsmatchen, selv om det viste sig, at hans vindertid blev $^4/_{10}$ sek. dårligere, men alligevel en fin tid, som det ikke ville blive let for konkurrenterne at slå. Rolf Lou, Norge, kørte også godt til, men styrtede i 3. omgang, og her



Et heat af Farrisløbet i 1934 på Amager travbane.

begik stævnets ambulance den kæmpebrøler, at den kørte ind over banen, før løbet var slut. Heldigvis blev der ikke brug for den, idet Lou ikke var kommet alvorligt til skade.

I næste heat var det Baltzer Hansens tur, dagens store spørgsmålstegn, for ingen vidste rigtigt, hvad denne dirt-trackbanernes konge kunne præstere på en 1000 m jordbane.

Baltzer Hansens tid blev dog 6 sek. dårligere end Sv. Aage Sørensens, og Torsten Gustafsson, Sverige, viste sig ikke farlig, idet hans tid var endnu dårligere.

Sv. Aage Engstrøm skulle så slå det store slag i det sidste heat for at bevare og genvinde sit nordiske mesterskab, men det gik ikke, hans tid blev endda $^{2}/_{10}$ dårligere end Baltzer Hansens, selv om han var heatvinder, altså var der rykket en ny nordisk mester frem, nemlig Sv. Aage Sørensen, Danmark.

I sidevognsklassen var man ikke i tvivl om, at kampen for mesterskabet ville komme til at stå mellem svenskeren Berthold Ericsson, Sverige, Rex, og David Axelson, Danmark, Harley, der er dansker, skønt svensk af fødsel.

Selv om Davids Harley Davidson gik, som den plejede, når den var i godt humør, måtte han dog se mesterskabet gå »hinsidan«, idet Berthold Ericsson var så overlegen, at han vandt heatet med en tid, der var 14 sek. bedre end David Axelsons, selv om denne kom på andenpladsen.

Den anden sidevognsklasse for maskiner indtil 750 cc havde H. Skov, Indian, som sikker vinder, selv om Arne Larsen præsterede fin kørsel med sin lille snurrende 500 cc DKW i en tid, der kun var 2,8 sek. dårligere end Skovs vindertid.

De samlede resultater fra nordisk jordbanemesterskab 1934 blev:

Nationsmesterskabet: ***Vinder: Danmark.***

Sv. Aage Sørensen, 500 cc Tårnby/JAP	2,54,2
Agner Hansen, 500 cc Rudge	3,03,4
Ingemann Rasmussen, 500 cc Rudge/JAP	3,09,0
Sammenlagt tid	9,06,6

Sverige: Nr. 2.

Ebbe Lundquist, 500 cc Brit. Excelsior/JAP	3,05,0
Rud. Jønsson, 350 cc Husquarna	3,06,4
Emil George, 500 cc Rex	3,08,8
Sammenlagt tid	9,20,2

1934



Agner Hansen er gået i hegnet med sin Rudge på græsbanen i Roskilde.

Norge: Nr. 3.

Rolf Lou, 500 cc Rudge	3.00,0
Arne Andersen, 700 cc Husquarna..	3,10,8
Johan Olberg, 350 cc Husquarna ..	3,34,4
Sammenlagt tid	9,45,2

Nordisk mester for solomaskiner 1934: Svend Aage Sørensen, 500 cc Tårnby/ JAP 2,54,6. Mesterpokal og Nordisk Motorcycle Forbunds plakette.

Nordisk mester for sidevognsmaskiner 1934: Berthold Eriksson, Sverige, Rex, 1300 cc, 3,30,0. Mesterpokal og Nordisk Motorcycle Forbunds plakette.

Klasse A solo indtil 250 cc:

Åke Jønsson, Sverige, Husquarna .. (Elektrolpokalen).	3,13,2
Leif Hirsborg, Rudge	3,40,2

Klasse B solo indtil 350 cc:

Rud. Jønsson, Sverige, Husquarna .. (Shellpokalen).	3,10,0
Gilbert Andersson, Sverige, Husquarna	3,22,2
Johan Olberg, Norge, Husquarna ..	3,29,0
Henning Petersen, AJS	3,31,4
Leif Hirsborg, Rudge	3,31,4
B. Solberg, Norge, Rex	3,32,4
Henry Jørgensen, Brit. Excelsior ..	3,36,4
E. Truelsen, Husquarna	3,40,8

Klasse C solo indtil 500 cc:

Sv. Aage Sørensen, Tårnby/JAP .... (DDPA-pokalen).	2,54,6
Baltzer Hansen, Rudge/JAP	3,00,6
Sv. Aage Engstrøm, Rudge/JAP	3,00,8
Bøgh Mathiasen, Brit. Excelsior/JAP	3,05,0
Agner Hansen, Rudge	3,06,0
Ingemann Rasmussen, Rudge/JAP ..	3,15,0
Bent Jensen, Rudge	3,15,8
Chr. Petersen, Rudge	3,17,0
Einar Knudsen, Rudge	3,19,2
Anders Petersen, Brit. Excelsior/JAP	3,22,2
Axel Jensen, Norton	3,24,0
N. V. Jensen, Rudge	3,40,4

Desuden fik Rolf Lou, Norge, Rudge, tildelt BP-pokalen for dagens hurtigste tid for udlændinge præsteret i nationsløbet, 3,00,0.

Klasse D solo over 500 cc:

Torsten Gustafsson, Sverige, Husquarna, 700 cc	3,09,8



En af 30'ernes populære motorsportsmænd var Agner Hansen, København, der altid havde et smil på læben.

Sidevognsmaskiner indtil 750 cc:

H. Skov, Indian, 750 cc	4,33,0
Arne Larsen, DKW, 500 cc	4,35,8
Johs. Lihme. DKW, 500 cc	5,01,0

Sidevognsmaskiner over 750 cc:

Berthold Eriksson, Sverige, 1300 cc Rex	3,30,0
David Axelson, Harley Davidson, 1000 cc	3,44,0
Rud. Petersen, Harley Davidson, 1000 cc	4,07,6
Th. Bengtsen, Harley Davidson, 1200 cc	4,08,8

Præmieuddelingen fandt sted om aftenen i National Scala, men festarrangørerne var her noget uheldige, idet det viste sig umuligt at få adskillelse mellem den almindelige serverings-afdeling og danserestaurant og det. hjørne, hvor motorkørerne, officials m. v. skulle spise, så det kneb med at få holdt de til anledningen fornødne taler, selv om de var meget korte, ligesom selve præmieuddelingen under de unormale former ikke var lette at få gennemført, men det gik dog, og man var blevet en erfaring rigere.

Også i 1934 blev afslutningen på de store motorsportsbegivenheder de danske jordbanemesterskaber, der igen blev arrangeret af Danmarks Motor Union og Sjællands Stifts Motorklub på banen i Korsør den 30. september.

En time før løbet skulle begynde, trak der sorte skyer over himlen, og det begyndte så småt at regne, ikke noget heldigt varsel for den store motorsportsbegivenheds forløb.

Det syntes imidlertid, at arrangørerne havde en heldig hånd med at få lukket for vandet i rette tid, idet tilskuerpladserne var pænt besøgt, da løbet skulle starte, ligesom skyerne havde fordelt sig, og det var blevet tørvejr.

Første løb i mesterskabsrækken var for 250 cc maskiner, men det blev ikke særlig spændende. Bent Jensen var anmeldt, men maskinen var ikke i orden, og Leif Hirsborg, Rudge, som var oplagt favorit, skuffede ikke, men vandt meget overlegent i 2,59,4, med Børge Hansen Triumph, som nr. 2 i 3,07,8, og Carl Henriksen, Brit. Excelsior som nr. 3 i 3,28,8.

Dagens morgentræning på banen havde for øvrigt gjort huller i rækken af anmeldte kørere, ikke mindst blandt favoritterne; således havde Sv. Aage Sørensen sprængt et stempel i sin 350 cc maskine, og David Axelson i sidevognsklassen havde også en maskinskade at slås med.

Sv. Aage Sørensen udgik altså af 350 cc klassen, der ellers havde været et let bytte for ham, men nu fik i stedet nye navne en chance for virkelig kamp om mesterskabet i denne klasse.

Første heat blev vundet af Ivan Jensen med E. Truelsen på andenpladsen, og andet heat af Leif Hirsborg efterfulgt af Edv. Jensen. Disse fire skulle altså i slutheatet og kæmpe om mesterskabet.

Det var svært at tippe vinderen blandt disse, og man havde vel nærmest ventet Edv. Jensen eller Hirsborg som mester, men det gik anderledes, idet E. Truelsen kørte i fin stil og



Der var altid blomster til vinderne på Korsør motorbane.

var først over målstregen med sin Husquarna i tiden 2,37,4, og han løb dermed hjem med mesterskabet i 350 cc-klassen. Nr. 2 blev Leif Hirsborg, Rudge, 2,41,2, nr. 3 Edv. Jensen, Norton, 2,44,0, og nr. 4 Ivan Jensen, Rudge, 2,46,2.

Sidevognsopgøret tabte sin spænding derved, at David Axelson ikke kom med grundet tidligere omtalte maskinskade fra formiddagens træning. Bruun Larsen, Indian, vandt let første heat over Th. Bengtsen, Harley Davidson, og H. Skov, Indian, andet over R. Petersen.

Slutheatet blev ganske uden spænding, og H. Skov kørte i mål som en overlegen danmarksmester i tiden 2,38,0, en meget fin tid den ringe konkurrence taget i betragtning. Nr. 2 blev R. Petersen, Harley Davidson, i 2,55,6, medens Bruun Larsen, Indian, måtte nøjes med tredjepladsen i tiden 3,06,6.

Dagens hovedbegivenhed, 500 cc soloklassen, der skulle være det mest spændende, formede sig straks fra starten således, at en række maskinuheld haglede ned over så at sige alle favoritterne.

Allerede i første heat var det galt.

Baltzer Hansen var næppe kommet fra start, før hans maskine svigtede i tændingen, og det varede så længe med at få den i orden, at konkurrenterne Bent Jensen og Jens Larsen var næsten en halv baneomgang forud. Baltzer satte alligevel i med et voldsomt tempo, da han først kom i gang, men forspringet var for stort til, at han kunne indhente det, og han måtte se sig slået ud straks. Nu vandt Bent Jensen, Rudge, 2,26,4, Jens Larsen blev nr. 2, 2,32,5, og Baltzer Hansen nr. 3, 2,37,4, i virkeligheden sikkert dagens hurtigste kørsel.

Også i andet heat var det galt.

Her var det Agner Hansens maskine, der drillede og nær havde sat ham udenfor, men ved at spare på krudtet lykkedes det ham at hoste den sidste omgang rundt til toppen af sidste sving, så måtte han af og løbe resten af vejen til mål, og heldigvis for Agner Hansen var Arnold Sørensen så langt bagude, at der var tid til fodsportsturen. Poul Kalør, Brit. Excelsior, vandt i 2,33,2, medens Agners kombinerede motorkørsel og løbetur gav en andenplads i tiden 3,05,3.

Tredie heat vandt Sv. Aage Sørensen overlegent i 2,26,0, dagens hidtil bedste tid, med Victor Rohde på sin gamle Douglas på andenpladsen i 2,39,4.

Kampen om mesterskabet lå nu til opgør mellem Sv. Aage Sørensen, Bent Jensen og Agner Hansen.

Starten til slutheatet trak lidt ud, Sv. Aage



Sidevognskæmpen H. Skov, Næstved, er her klar til start på Korsør motorbane med sin 750 cc Indian, og med Agner Hansen i sidevognen.

skiftede tændrør, medens Agner arbejdede på sin maskine, som dog ikke nåede at blive helt god, og da løbet endelig blev kørt, fik det til resultat, at danmarksmesterskabet blev hos Sv. Aage Sørensen, der vel nok på daværende tidspunkt blandt danske motorkørere havde den største samling af mesterskabstitler. Tiden for Sv. Aage Sørensens danmarksmesterskab blev 2,19, medens Bent Jensen, der fulgte godt med og fik en andenplads, blev noteret for 2,20,6. Nr. 3 blev Poul Kalør i 2,34,0.

Dagens sidste løb var en revanchematch mellem Baltzer Hansen, Sv. Aage Sørensen og Bent Jensen. Absolut dagens bedste løb og mest spændende. Baltzer, der her fik oprejsning for sit uheld i første heat, havde nu fået maskinen i orden, og han selv var glødende efter hævn. Lige fra start satte Baltzer i med et morderisk tempo, og de andre to fik travlt med at følge med, uden dog at dette kunne lade sig gøre.

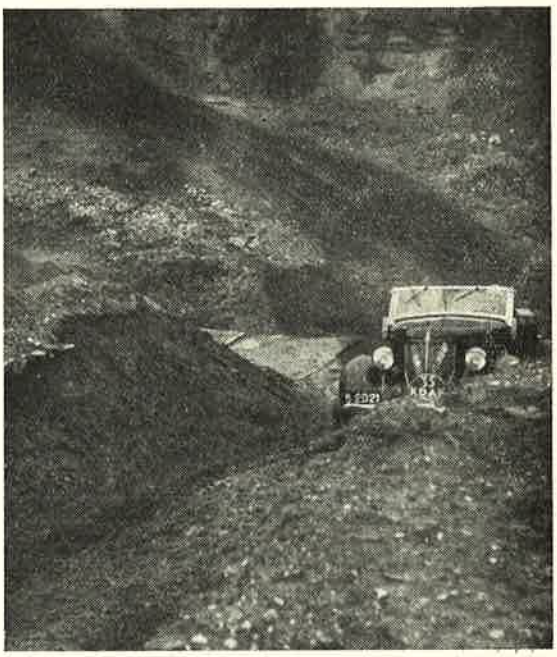
Baltzer Hansen vandt klart i dagens hurtigste tid 2,12,0, med Sv. Aage Sørensen på andenpladsen i 2,17,9. Bent Jensen brugte 2,19,0 som nr. 3.

Selv om danmarksmesterskaberne på jordbane var årets sidste store motorsportsbegivenhed i 1934 i Danmark, så gik motorkørerne ikke af den grund i dvale, idet trialssæsonen derefter tog sin begyndelse. Trialssporten var efterhånden blevet en meget populær form for motorsport i Danmark om vinterhalvårene.

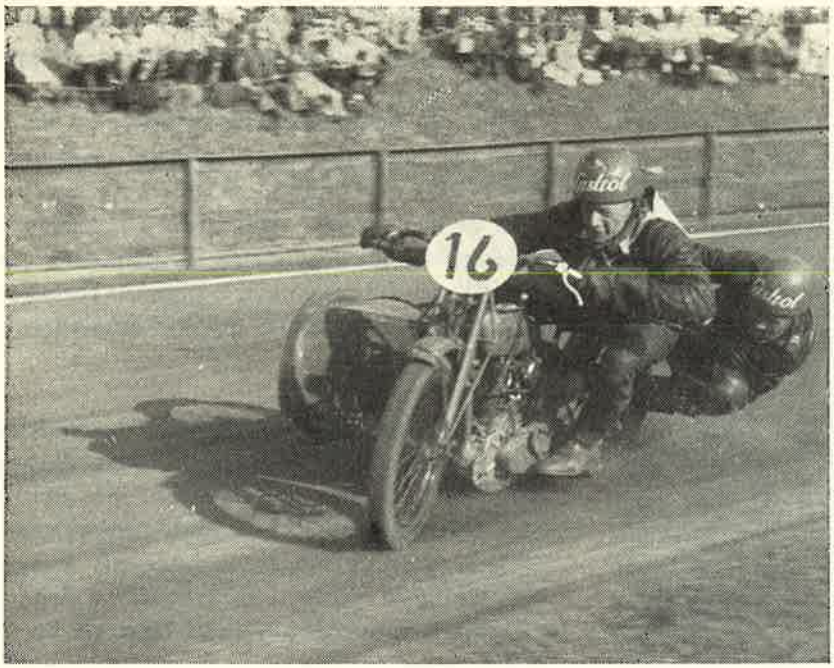
1935.

Straks fra baneløbssæsonens begyndelse viste året 1935 sig at være et meget dårligt økonomisk år for motorsporten, idet publikum svigtede, uanset hvor gode programmer, løbsarrangørerne havde at byde på. Denne omstændighed medførte naturligvis omgående, at løbsarrangementernes antal faldt ret betydeligt.

Året begyndte i øvrigt med en strålende trialssæson med mange gode og store løb, der alle havde stor tilslutning af kørere, så her manglede ingen interesse, men disse løb var jo ikke indtægtsgivende, snarere det omvendte,



Den kendte automobilkører ved 30'ernes mange trials, Beyer Clausen, er her gået i gang som gravko med Ford'en.



H. Skov har lagt konkurrenterne bag sig i et af de mange sidevognsløb, han deltog i, og går her for fuld gas mod en sikker førsteplads.

idet arrangeringen af et stort trial kostede mange penge, endda så mange, at udgifterne ikke kunne dækkes med kørernes betalte startpenge.

Sports Motor Klubbens »Stjerne-trial« ved Svinninge den 17. marts var vel nok årets største med rekorddeltagelse af kørere.

I det strålende forårsvejr fik Svinninge tidligt søndag morgen stor invasion af motorkøretøjer, og lige fra at den første kører blev sendt af sted, gled en uafbrudt strøm af trialkørere og interesseret publikum frem og tilbage mellem hovedkontrollen og de forskellige etaper.

En afvikling, som dette trial fik, havde man ikke tidligere været stillet over for i dansk motorsport. Næppe to etaper lignede hinanden, selv mægtige bakker med fæle sving, hulveje og andre specialiteter manglede ikke, således at de forskellige deltageres kørefærdighed kom på en virkelig alvorlig prøve, som i øvrigt forbavsende mange bestod med god karakter.

Der var etableret 9 etaper, og kørerne fordeltes efter tur til disse, således at rækkefølgen aldrig kunne beregnes forud. Kontroltid ved ankomsten til eatperne var der ikke tale om, man kom i det tempo, der passede, en meldte sig til start, og ventetid var der sjældent tale om, kun sidst på dagen voldte Emil Bojesen lidt besvær ved at sætte sig fast midt på en etape, hvor han sad godt i 40 min., før han kunne fortsætte. Børge Nielsen tog sig også et lille hvil i grusgraven, som man først var ved at opgive som umulig for vognklassen, men disse beviste dog senere, at der skulle mere til for at spærre vejen for en rigtig automobilkører.

Ved Kundby blev der budt på en bakke, der fuldt ud kunne stå mål med Ganløse-bakken. Starten foregik her på lige vej, og først efter at have passeret et indelukke med meget lidt plads for bilerne, kunne man give sig i lag med den kraftige stigning. Erland Larsen klarede denne omgang på 28,01 sek. Chr. Jørgensen i tiden 28,01. Begynderen Ole Olsen viste her sin evne ved kun at bruge 31,2, hvilket var en meget fin tid for en begynder. Bedste sidevognskører blev K. Christoffersen i tiden 45 sek., og bedste vognkører var Henry Jørgensen i 42 sek.

Ved Vesterlyng-etapen residerede Bjørnsen og Hermannsen som kontroller. Denne etape bød på et par snoede sandveje, hvor det løse kviksand kunne virke ret overraskende. Ti-



Cadovius forcerer her en af etaperne i en grusgrav ved Sports Motor Klubbens trial i 1935.

derne svingede her fra 0,40 for Chr. Jørgensen til 3,08 for Frimann Steensen.

Egemarks-etapen var tilsyneladende ikke slem, men lang og sejg, og det var her, Bojesen satte sig fast. De stærkt svingende tider på denne etape viste, at det her var kørefærdigheden, der talte. Hurtigst blev Johs. Nielsen i tiden 2,42,4.

Etapen ved Kildebakken steg jævnt til et brat sving, hvorefter det gik stejlt opad. Enkelte måtte af her og følge maskinen til fods indtil bakkens top. En af de få, der klarede det kørende, var Josef Koch, der kørte etapen igennem i tiden 27,8, nærmest fulgt af Johs. Nielsen, 28,5, og Rob. Hansen, 29,8.

Markbjerg-huse var en styg etape.

Allerede indkørslen advarede mod, hvad man kunne vente, der ville komme. Det var her, Chr. Christiansen satte koblingen overstyr. Johs. Nielsen brugte 2,10 til at gennemføre etapen. Junioren Orla Knudsen havde for denne klasse bedste tid, nemlig 2,20. Th. Bentzen i sidevogn brugte 2,39,2, og E. Bojesen i bil 2,38.

Ved Faurbo mølle præsterede Josef Koch og Ivan Nielsen fremragende kørsel, begge i tiden 1,36.

Følleslev-etapen bød ikke på noget særligt, og tiderne for alle kørerne lå her meget nær op ad hinanden. Bedst blev Hans Frederiksen og Ivan Nielsen, hver med en tid på 1,08.

Trønninge var ikke noget jævnt stuegulv, hvor etapen var lagt ud, men i øvrigt var den ikke ondartet.

Under gennemkøringen af alle disse etaper kunne man følge slagets gang på nogle store opslagstavler ved hovedkontrollen, hvortil de enkelte resultater ustandselig indløb ude fra etaperne pr. ordonnanser.

Inden det endelige resultat kunne offentliggøres, måtte der naturligvis foretages en kontrolsammentælling af litserne ude fra etaperne, men det varede kun få øjeblikke efter, at sidste kører var færdig, før man havde den endelige resultatliste og kunne gå over til præmieuddelingen, der foregik på »Røde Vejrmølle Kro«.

Resultatlisten så således ud:

Solo senior:

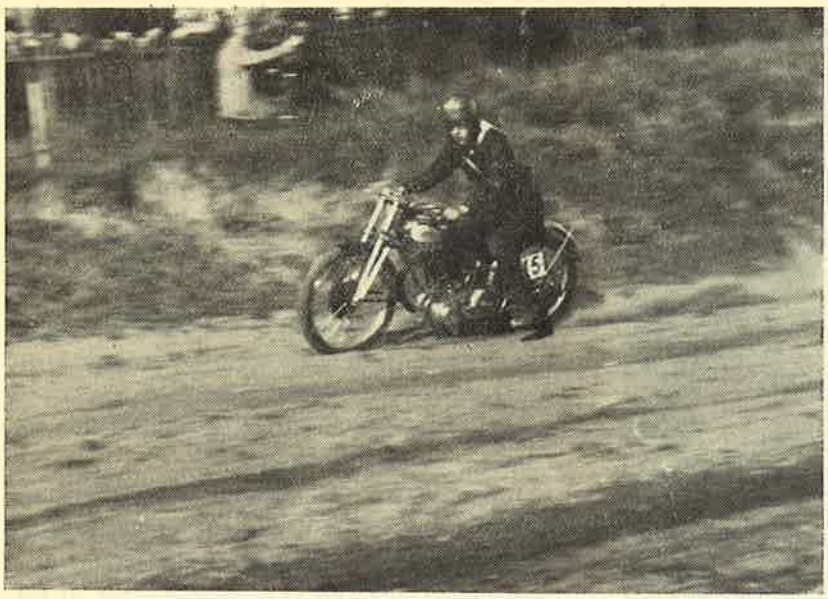
Chr. Jørgensen, Nimbus	685 p.
Josef Koch, Nimbus	665 p.
Johs. Nielsen, Triumph	625 p.
Rob. Hansen, AJS	620 p.
H. Frederiksen, Ariel	610 p.
Ivar Nielsen, Rudge	570 p.

Solo junior:

Orla Knudsen, AJS	745 p.
Finn Larsen, BSA	705 p.
Poul Christensen, Rudge	700 p.
Erland Larsen, Ariel	690 p.
Harry Jacobsen, Suecia	580 p.
Poul Andersen, Suecia	580 p.
Ferd. Hansen, FN	500 p.
Alfr. Jensen, BSA	485 p.
Chr. Hansen, Triumph	480 p.
K. Sørensen, Husquarna	410 p.
L. Borup, Brit. Excelsior	355 p.
Rich. Levin, Norton	350 p.

Solo begyndere:

Per Christoffersen, Velocette	770 p.
Ole Olsen, Triumph	715 p.



Orla Knudsen kører her sin Norton til sejr på Korsør motorbane i 1935.

Gunnar Petersen, Royal Enfield .... 695 p.
Sejr Jensen, Harley Davidson ..... 690 p.
H. Wingaa, Norton ..... 685 p.
Aug. Bentz, AJS ..... 630 p.
S. Nielsen, Brit. Excelsior ..... 605 p.
H. B. Christensen, New Imperial .. 525 p.
Villy Petersen, Reading Standard .. 475 p.

Sidevognsklassen:

K. Christoffersen, Nimbus ..... 770 p.
(sammenlagt tid 16,14,3).
Th. Bentzen, Harley Davidson .... 770 p.
(Sammenlagt tid 20,31,6).

Ch. Jacobsen, Harley Havidson .... 695 p.
Th. Jørgensen, Ariel ..... 690 p.
K. Ryle, Rudge ..... 660 p.
Erik Thomsen ..... 640 p.
Rud. Petersen ..... 635 p.

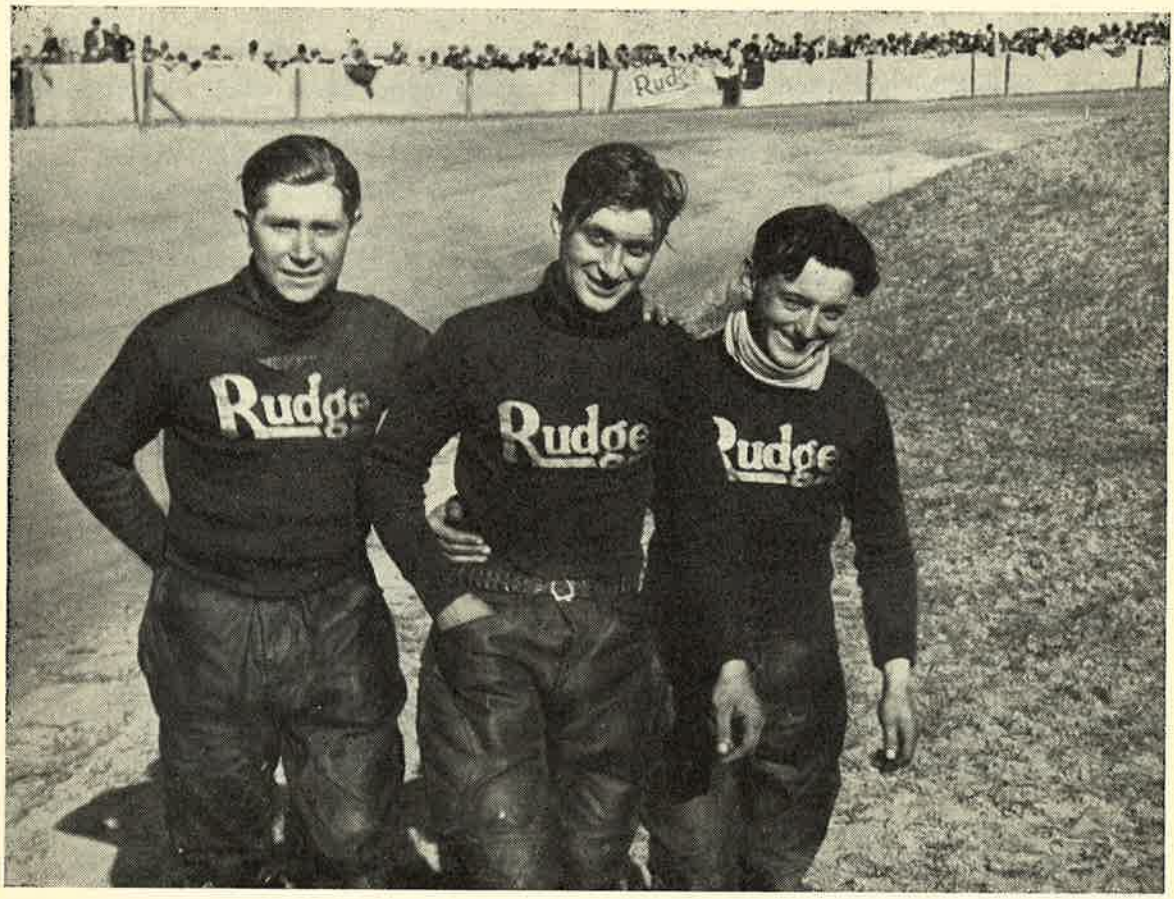
Automobiler:

Henry Jørgensen, Plymouth ..... 820 p.
Bojesen, Ford V8 ..... 805 p.
Børge Nielsen, Ford-4 ..... 720 p.

Også på Fyn havde man efterhånden rigtig fået gang i trialssporten, og man var i 1935



Så galt kunne det altså også gå, når man kom for nær til hegnet. Frederikssund motorbane 1935.



Tre kendte Rudge-kørere: Ivan Jensen, Sv. Aage Engstrøm og Agner Hansen.

nået så vidt, at man den 24. marts afviklede Fyens Motor Sports mesterskabsløb med deltagelse af 23 kørere, hvoraf 5 par københavnere. Den jydske motorsport lå jo stadig hen i en dvaletilværelse grundet Jydsk Motor Unions manglende initiativ og manglende interesse for sporten og dens jydske tilhængere, for der var nemlig mange dygtige motorsportsmænd i Jylland, hvilket de bl. a. havde bevist ved deltagelse i amatørløb på de jydske dirt-trackbaner, der blev drevet på privatøkonomiske interesser, men interessen for dirttrackløb og hermed banernes rentabilitet var ikke mere god, så de blev lukket en for en, og man så i øjnene, at de jydske motorkørere pludselig en dag overhovedet ingen steder havde at dyrke deres sport.

Der var altså ikke tale om jydsk deltagelse i det føromtalte mesterskabstrial arrangeret af Fyens Motor Sport med hovedkontrol ved Otterup kro. Løbet blev en stor succes, der ansporede den fynske klub til snarlig gentagelse.

Baneløbssæsonen 1935 i Danmark blev åbnet på Korsør motorbane, og det var her, man omgående mærkede publikums svigtende interesse. Da løbene skulle starte, var der samlet ca. 2000 mennesker på tilskuerpladserne, og hovedparten var uden tvivl kommet for at se Morians forsøg på at sætte en ny banerekord. På grund af valutavanskeligheder havde det imidlertid ikke været muligt at skaffe et par nødvendige reservedele til Morians maskine, en 1935 JAP-racer, blev det meddelt af løbsledelsen i højttaleren, hvorfor han måtte benytte en ældre maskine, som da også gik udmærket i de to starter, der gik forud for rekordforsøget, men så svigtede den også totalt, så der ikke blev tale om nogen rekord.

Når der tales om rekord i denne forbindelse,

indebar dagen alligevel en overraskelse, nemlig den unge fynske kører Bent Jensen, der i et af dagens almindelige heat vandt i rekordtid, nemlig 1,28,1, hvilket var en tangering af Engstrøms bestående banerekord på Korsørbanen. Man spåede den dag, at Bent Jensen ville blive en kommende danmarksmester.

Sv. Aage Sørensen kunne ikke med sin Tårnby/JAP hamle op med Bent Jensen, og i slutheatet, da han forsøgte at forcere tempoet for at komme først i mål foran fynboen, slog han en mægtig saltomortale, noget der jo ikke lignede Sv. Aage Sørensen, men han klarede det fint og var straks på benene igen.

Dagens løb om »Juniorpokalen« blev også vundet af Bent Jensen foran Sv. Aage Sørensen. Pokalen blev overrakt Bent Jensen af den tidligere indehaver Helge Jensen, der samtidig meddelte, at han ikke mere ville starte i baneløb, hvilket var grunden til, at han ikke havde forsøgt at genvinde pokalen og dermed ejendomsretten. Jens Larsen blev nr. 3 i pokalløbet.

I dagens expertrace tegnede Morian sig for sejr i første heat i tiden 1,44,6, og i andet heat præsterede Bent Jensen den allerede fine tid, og endelig vandt Morian slutheatet i 1,37. Nr. 2 Jens Larsen, 1,50,4, og nr. 3 N. V. Jensen, 1,55,0.

Det afsluttende handicap om »Den gyldne hjelm« vandtes af N. V. Jensen, 3,03,1, efterfulgt af nr. 2 Jens Larsen og nr. 3 Poul Kalør.

For 10'ende gang blev Farrisløbet kørt i 1935, og det skulle også senere vise sig at blive sidste. Løbet blev afviklet som sædvanligt på Amager travbane, og datoen var den 12. maj.



Vinderen af Farris-pokalen, Ivar Skeppstedt, Sverige.

Spændingen blev udløst, Farrispokalen fandt sin ejermand efter i 12 år og som omtalt gennem 10 løb at have vandret mellem Norge-Sverige og Danmark. Pokalens endelige hjemsted blev Sverige, hvilket naturligvis kun kunne beklages af danske motorsportsfolk.

Ejermanden af pokalen blev Ivar Skeppstedt, der måtte kæmpe desperat for endelig at få pokalen med hjem, idet hans landsmand Gunnar Barthelsson til få meter før mål så ud til at blive en ny aktiehaver i pokalen.



Svend Aage Engstrøm, som skæbnen var imod, da den endelige kamp om ejendomsretten til Farris-pokalen blev udkæmpet på Amager travbane i 1935.

De titusinde, der fyldte tilskuerpladserne til trængsel, oplevede trods kulde og blæst et par virkelig »varme« timer.

De indledende heat plejede jo altid kun at være en slags optakt til de virkelige afgørende begivenheder, og således blev det da også denne gang.

At Sv. Aage Sørensen lagde for med at vinde første heat i den fine tid 3,01,4, satte straks stemningen op, for skulle de forskellige tips, der udpegede Sv. Aage Sørensen som årets Farris-vinder, virkelig slå til, det blev nu det store spørgsmål. Nr. 2 Ejnar Lindquist brugte 3,07,2, så spænding om heatets udfald var der ikke tale.

Aage Wagner, der jo også var aktiehaver i Farrispokalen, var forfulgt af uheld og fik tændrørsstop lige i starten af hans første heat og var dermed ude af sagaen. Skønt Torsten Gustafsson, Sverige, derefter kørte uden konkurrence i dette heat, så blev Agner Hansen

nr. 2 i tiden 3,03,8, hvorimod også den fjerde mand Axel Nielsen udgik.

Tredie heat var det bedste af de indledende, selv om Gunnar Barthelsson ikke var særlig truet, men både Bøgh Mathiasen og Einar Knudsen fulgte dog fint med. Tiderne for disse tre blev i samme rækkefølge, idet Hirsborg udgik: 3,02,4 – 3,03,4 – 3,04,0.



Den flotte nr. 2 ved Farrisløbet 1935, det sidste i rækken, Gunnar Barthelsson, Sverige.

Det sidste indledende heat fik følgende resultat: Nr. 1 Baltzer Hansen, 3,05, nr. 2 Sv. Aage Engstrøm, 3,13, og Skeppstedt 3,31.

Mellemheatene blev straks noget mere spændende, selv om man forud med nogenlunde sikkerhed kunne forudsige, hvem der ville placere sig til slutheatet, og der skete da heller ingen overraskelser.

Dagens clou blev naturligvis Farrisløbets slutheat, idet ingen af berømthederne med undtagelse af Aage Wagner var slået ud af uheld, så det var et frygtindgydende felt af kørere, der holdt på startstregen klar til at give alt, hvad mand og maskine kunne yde enten for at vinde den eftertragtede pokal til ejendom eller blot for at få en aktie i den og dermed forlænge dens vandringstid.

Starten gik i et øresønderdøvende brag af motoreksplosioner.

Barthelsson tog straks teten de første omgange fulgt i meget lille afstand af Sv. Aage Engstrøm, der igen lå nogle meter foran Skeppstedt, men på tredie omgang faldt Engstrøm tilbage, og Skeppstedt gik hårdt frem i skarp forfølgelse af sin landsmand, så skarpt, at det i sidste sving var lige ved at gå galt og ende med styrt.

Nu lykkedes det imidlertid Skeppstedt på de sidste meter af sidste omgang at presse sig foran Barthelsson og vinde løbet med $^2/_{10}$ sek. forspring.

Havde Engstrøm holdt – det viste sig senere, at han var punkteret – mente de fleste, at resultatet var blevet, at Barthelsson havde vundet med enten Engstrøm eller Skeppstedt på andenpladsen.

Skeppstedts vindertid blev dagens bedste, 2,55,8, og de følgende fik noteret således: Gunnar Barthelsson, Husquarna, 2,56,0, Sv. Aage Engstrøm, Rudge/JAP, 3,02,4, Torsten Gustafsson, Husquarna, 3,05,6, Sv. Aage Sørensen, JAP, 3,07,0, og Bøgh Mathiasen, JAP, 3,09,4. Baltzer Hansen fik maskinskade og gennemførte ikke. Maskinmærket, Skeppstedt vandt Farrispokalen på, var Rex.

»Skolelæreren« overakte vinderen den store flotte Farrispokal til evig arv og eje, og den var dermed vandret over Sundet for sidste gang for aldrig mere at komme til Danmark. Laurbærkransen havde man glemt, så Skeppstedt måtte nøjes med et hurra inden æresrunden med pokalen, der naturligvis også var det vigtigste.

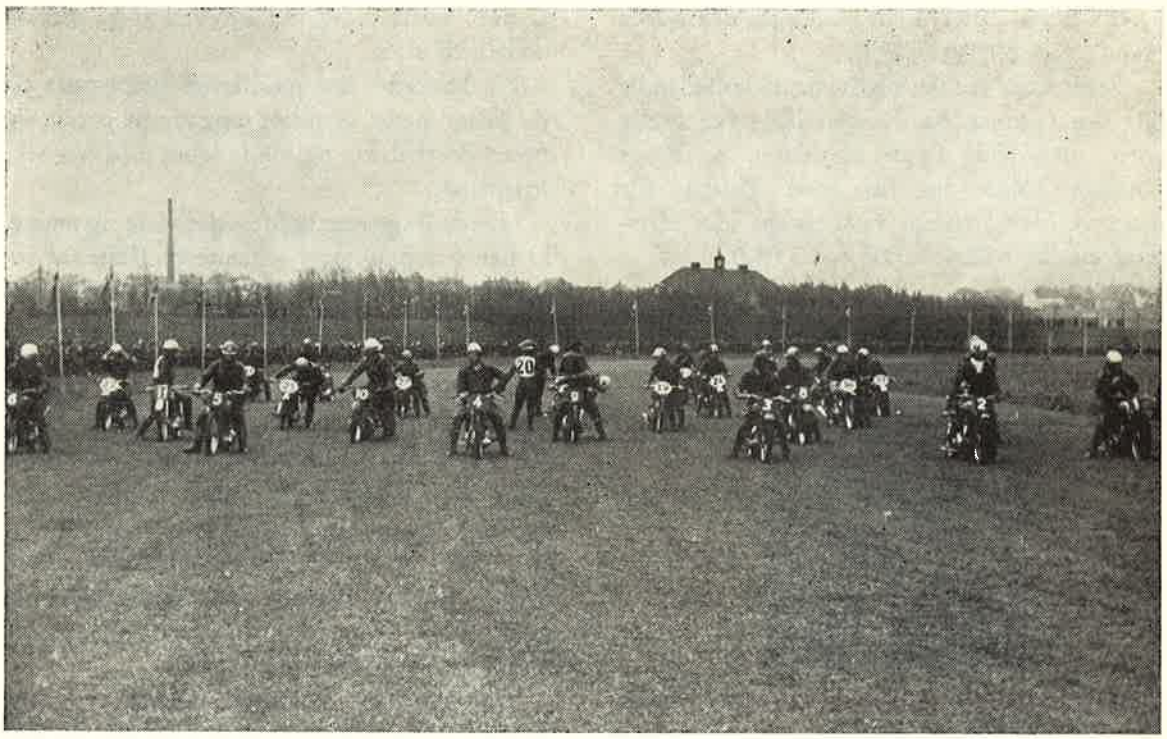
Ikke så snart havde Farrispokalen fundet sin ejermand, før det blev meddelt i højttaleren, at den havde fået en afløser i en »Elektrolpokal« udsat af firmaet Olfred Olsen & Co.

Farrispokalen var borte, Elektrolpokalen levede.

Det skal her bemærkes, at Sv. Aage Sørensen efter afslutningen af det sidste Farrisløb stadig besad banerekorden på Amager travbane i tiden 2,54,2, sat ved de nordiske mesterskaber i 1934.

De to linieløb, der blev kørt i forbindelse med Farrisløbet for de uplacerede i dette løbs indledende heats, blev vundet af Einar Knudsen, Rudge/JAP, 3,08,4, med Ivan Jensen på andenpladsen, Rudge/JAP, 3,29,0, og som nr. 3 Ferd. Olsen, Rudge, 3,53,0.

Det sidste linieløb bemærkede sig derved, at kun E. Truelsen gennemførte på sin 350 cc



Det store felt er klar til start på græsbanen i Frederikssund.

Husquarna, og det endda med hostende motor. Tiden blev så dårlig som 6,45,0. Aage Wagner havde igen uheld, og Ingemann Rasmussen fik en alvorlig maskinskade.

Sidevognsløbet, der denne dag blev kørt som handicap for at skabe større spænding, blev en hård kamp mellem Rud. Petersen, 1200 cc Harley Davidson, og H. Skov, Indian. Skov forsøgte gang på gang at presse sig forbi, og til sidst lykkedes det, men ikke langt nok, så han kunne tage inderbanen, hvilket uden tvivl ville have skaffet ham sejren, han skred nu i stedet langt ud og måtte se Rud. Petersen gå i mål som sikker vinder i tiden 4,08,0. Skov, der blev nr. 2, fik noteret tiden 4,09,0. Th. Bentzen, 1200 cc Harley Davidson, besatte tredjepladsen i tiden 4,09,8.

Den store motorsportsdag sluttede med en festlig præmieuddeling om aftenen ved en sammenkomst.

Samtidig med indvielsen af Lillebæltsbroen den 5. maj 1935 fik Fyn en ny terrænbane, nummer to i rækken.

Den nye bane var beliggende i nærheden af Middelfart, og efter interessen på åbningsdagen kunne øen rigeligt rumme to baner af den art. Tilskuerpladserne, der alle fandtes på banens inderkreds, var besat af over 3000 tilskuere.

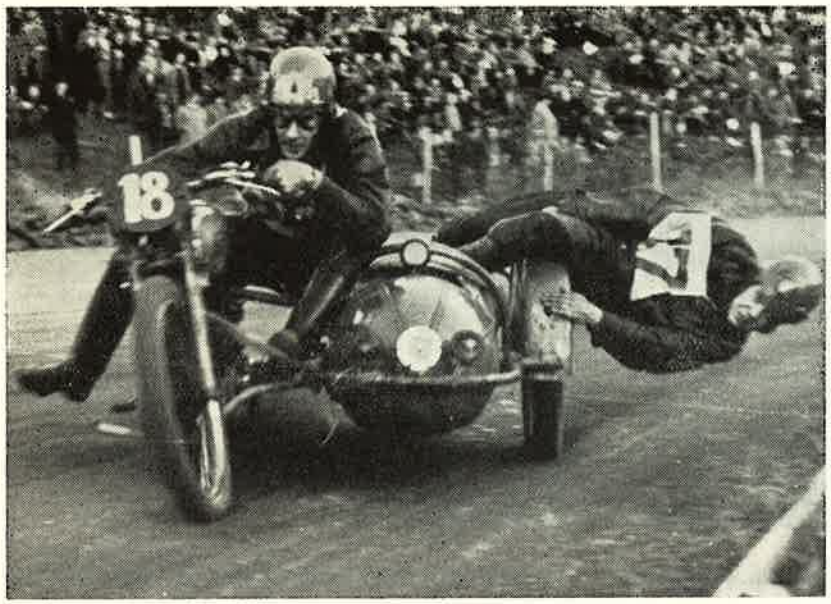
Åbningsløbet blev indledt med 3 heats for juniores, hvor der startede i alt 10 mand, hvoraf tre var københavnere, Ole Olsen, Orla Knudsen og Vald. Hoffmeyer.

Da både Orla Knudsen og Ole Olsen havde haft en tur i hegnet under træningen, var der blevet lagt en dæmper på disse to køreres ellers så friske kørsel.

Første heat blev vundet af H. Frandsen, AJS, 2,56,5. Nr. 2 Rønnemose Madsen, AJS, 2,57,8. Nr. 3 Vald. Hoffmeyer, Norton, 3,05,8.

I andet heat stod kampen mellem Sv. Jensen, Rudge, der vandt i 2,52,4, og Bardenfleth, DKW, i 2,54,8 blev nr. 2. På tredjepladsen fulgte Orla Knudsen.

Tredie heat viste den bedste kørsel. Her deltog Ole Olsen, 250 cc Triumph, og kampen mellem ham og A. Andersen, 350 cc Match-



Det er bare med at holde tungen lige i munden, når man kører rundbaneløb med venstregående sidevogn.

less, var lige til det sidste yderst hidsig. Ole Olsen vandt i 3,02,0, men kun $^{2}/_{10}$ sek. efter fulgte A. Andersen på andenpladsen.

Resultatet af juniorernes slutheat blev:

Svend Jensen, Rudge, 2,42,6.

Rønnemose Madsen, AJS, 2,46,4.

A. Andersen, 350 cc Matchless, 2,58,2.

V. Hoffmeyer, Norton, 3,00,0.

Seniorklassen talte kun en enkelt københavner, nemlig Ivan Jensen, Rudge, medens de øvrige 8 deltagere alle var fynboer.

Kun i 2. heat var der egentlig tale om kamp, nemlig mellem Bent Jensen og Hermann Larsen, som fulgtes ad hele løbet med skiftende føring, men da Herm. Larsen kort før målet slog et vældigt slag over en ujævnhed, blev Bent Jensen sejrherre i tiden 2,32,8, medens Herm. Larsen brugte 2,35,0. Knud Mogensen blev nr. 3 i tiden 2,45, 8.

1. heat blev vundet af Jens Larsen, 2,38,8, og 3. heat af Godtfredsen, 2,42,6. Ivan Jensen udgik.

Seniorernes slutheat viste et fint felt af kørere, og kampen kom til at stå mellem Jens Larsen og Bent Jensen, medens de tre efterfølgende kæmpede hårdt indbyrdes om tredjepladsen.

Resultatet i seniorklassen:

Bent Jensen, Rudge, 2,26,4.

Jens Larsen, Royal Enfield, 2,29,6.

Herm. Larsen, Rudge, 2,38,2.

Godtfredsen, 350 cc Royal Enfield, 2,40,8.

Møller Nielsen, Triumph, 2,41,2.

Handicap'et for motorcykler talte 7 deltagere. Ivan Jensen kom ekstraordinært med som scratchmand, men da handicapningen var lovlig lille, således at de hurtige folk fik temmelig let spil. Vinder blev Jens Larsen, Royal Enfield, med Bent Jensen, Rudge, på andenpladsen og Ivan Jensen, Rudge, på tredjepladsen.

Dagens match mellem de fire hurtigste blev en jættedyst mellem Jens Larsen og Ivan Jensen, der lå side om side til det sidste sving før mål, hvor Ivan Jensen styrtede, og Jens Larsen kørte i mål som vinder i dagens bedste tid, 2,26,8.

Ikke alene motorcykelløb fik publikum lov til at overvære ved åbningsløbene, for mellem motorcykelløbene var der indlagt en række spændende heat for automobiler.

De bedste automobilkørere blev Sprogø, Ford V8, H. Pahl, Chevrolet, Beyer Clausen, Cadovius, Verner Nielsen, Ford A, og M. Poulsen, Ford A.



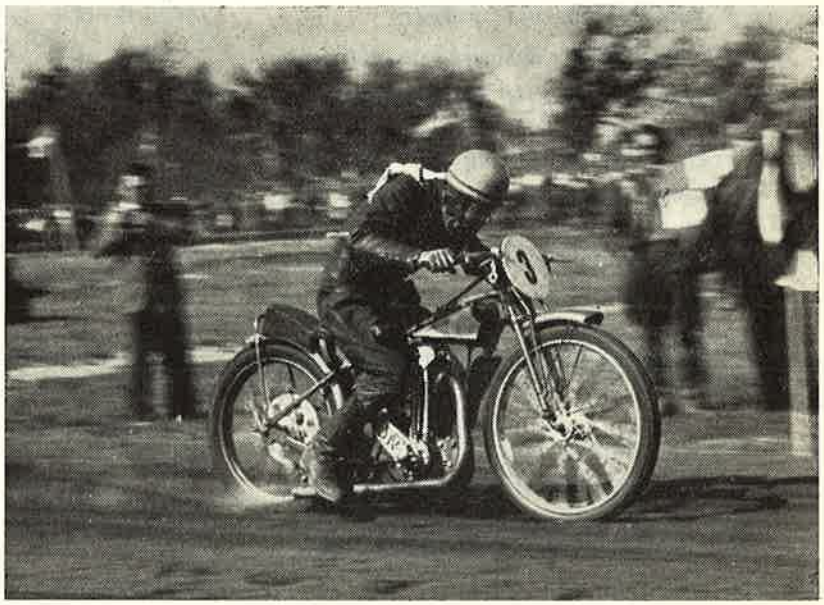
Vinderne på Korsør motorbane ved et løb i 1935 bliver her hyldet efter endt præmieuddeling.

Atter var en vellykket motorsportsdag til ende, og de jydske tilskuere kunne denne dag straks påbegynde køreturen hjem uden afbrydelse ved Lillebælt og i stedet nyde den pragtfulde udsigt ved kørslen over den lige indviede Lillebæltsbro.

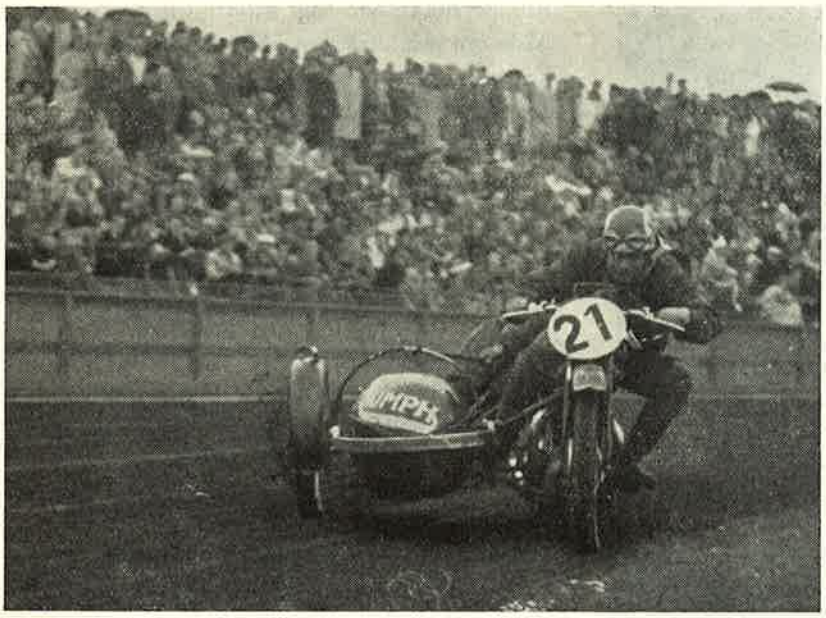
Selv om motorløbenes antal var betydeligt i aftagende i sommerens løb som følge af den tidligere omtalte svigtende publikumsinteresse, så var den sportslige kvalitet heldigvis stadig stigende ved de løb, der blev gennemført.

Åbningsløbet for sæson 1935 på Jægerkrobanen 2. pinsedag bød således på et meget fint felt af internationale kørere, og der blev afviklet en række meget spændende heat, hvorimod også det økonomiske resultat var negativt.

Efter sædvane på denne bane indledtes med rekordforsøg, og her var det den hjemlige stjerne Baltzer Hansen og den lille hurtige tysker Rumrivh, der skulle i ilden. Rumrich var for øvrigt ikke noget ukendt navn i Danmark, men derimod en meget populær rytter, der havde deltaget i utallige løb på de danske dirt-trackbaner og her opnået mange sejre og vundet sig stor popularitet blandt publikum.



Fyns store motorsportsnavn gennem mange år lige fra 30'erne og til langt op i 40'erne var Bent Jensen, Odense.



Den kendte og populære fynske sidevognskører Knud E. Mogensen, der udkæmpede mange drabelige dyster med bl. a. H. Skov.

Rekorden, som Rumrich og Baltzer Hansen skulle gøre angreb på, var sat af Morian Hansen, og tiden var 1,11,0.

Rumrich, der var første startende kører, trykkede omgående rekorden til 1,03,0, men alligevel lykkedes det Baltzer Hansen at blive indehaver af den nye rekord, idet han efter blændende kørsel blev noteret for tiden 1,02,8, der dog senere blev endnu bedre i et af expertmatchens almindelige heat, nemlig 1,02,0.

Crack-racet viste, at de danske A-ryttere var meget jævnbyrdige, derimod viste den unge svensker Olle Blomberg sig at ligge nærmest i klasse med de bedste B-kørere i hvert fald som dirt-trackkører, men denne sport havde han heller ikke tidligere haft megen lejlighed til at dyrke.

Resultaterne blev:
Bøgh Mathiasen, 1,08.
Th. Clausen, 1,09,2.
Anders Petersen 1,10,2.
Hans Hansen, 1,10,6.
Olle Blomberg udgik.

Slutheat:
Bøgh Mathiasen, 1,07,8, 10 points.
Th. Clausen, 1,08,4, 8 points.
Hans Hansen, 1,08,6, 5 points.
Anders Petersen, 1,11,0, 5 points.

Expertmatchen, der blev kørt i 3 afdelinger mellem Baltzer Hansen og Rumrich, blev det mest forrygende, man længe havde set her i landet. Begge kørere satte alle klude til, og publikum var i ekstase fra løbets start til mål.

Første afdeling syntes næsten oplagt at skulle gå til Baltzer Hansen, men lige før mål satte Rumrich ind med en vældig spurt og passerede Baltzer med en halv hjulbredde og en tiendel sekund forspring. Tiderne blev hhv. 1,04,9 og 1,05,0.

I anden afdeling tog Baltzer revanche og vandt i 1,04,4, medens Rumrich brugte 1,05,8, altså skulle den afgørende kamp om dagens præmie, 400 kr., stå i tredie heat, og der blev kørt som aldrig før.

Ingen af de to kæmper gav den anden nogen chance for selv at opnå en fordel, og da Rumrich søm første mand passerede målstregen, viste det sig, at dagens rekordtid sat af Baltzer Hansen, 1,03,0, var slået, idet Rumrichs vindertid blev 1,02,0.

De danske jordbanemesterskaber blev igen i 1935 årets største motorsportsbegivenhed inden for dansk motorsports egne rækker.

Der fandtes jo næsten tradition for, at der skulle være et eller andet i vejen, når de danske jordbanemesterskaber skulle køres, og således gik det da også i 1935.



H. Skov har kørt sin Harley Davidson til sejr og kører her æresrunde med blomsterbuket og en meget træt sidevognsmand, der ikke har haft den mindste part af arbejdet for en sejrrig udgang af løbet.

Man havde først på grund af et andet storstævne – internationalt flyvestævne – udsat løbene, og da nævnte stævne blev aflyst på grund af særlige omstændigheder, besluttede man alligevel med knap en uges varsel at afvikle mesterskabsløbene på den oprindelige dato, den 8. september. At løbene og arrangementet i det hele taget blev så vellykket og sportslig set en fuldkommen succes, tjente i høj grad de dygtige arrangører Sports Motor Klubben og dens medlemmer til stor ære.

Arrangørerne af mesterskaberne havde med rette ment, at mesterskabsløbene alene ikke ville være program nok at byde publikum, ydermere når de fandt sted på Amager travbane, så man indlagde omgående en dansk-svensk landskamp i programmet og fik fat i den fineste buket af Sveriges bedste kørere. Endelig havde man også den trumf på plakaten, at Sv. Aage Engstrøm havde opgivet sin tilbagetrukkethed og atter stillede til start både om mesterskabet i 500 cc solo og i landskampen. Man var klar over, at han ville sætte alt ind på at skaffe sig den tidligere titel af danmarksmester tilbage.

Slutheatet om danmarksmesterskabet i 500 cc solo opviste da også en kamp, der tog vejret fra publikum.

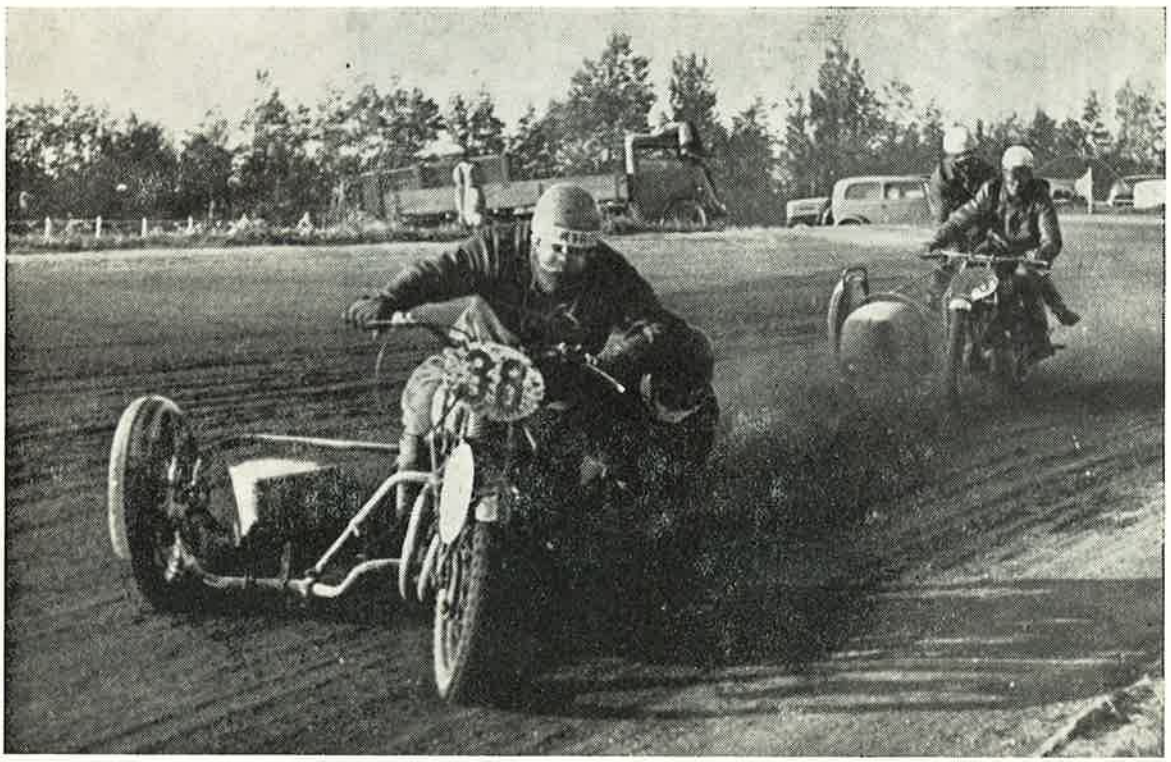
Engstrøm havde straks fra starten taget føringen, tilsyneladende meget overlegen, men den anden lille Svend Aage, nemlig Sørensen, ville åbenbart ikke lade sit mesterskab fra 1934 fare uden kamp og endda hård kamp. Sv. Aage Sørensen øgede farten voldsomt og kom op på siden af Sv. Aage Engstrøm, og nu så man en spurt som sjældent. Side om side gik begge ind i sidste sving inden opløbet, da Sv. Aage Sørensen pludselig ved udgangen af svinget slog en mægtig saltomortale og rullede hen ad banen sammen med maskinen. Publikum gik herved glip af et opløb, som nok havde været værd at se. Om Sv. Aage Sørensen havde slået Engstrøm, er ikke let at sige, men forskellen var sikkert kun blevet mikroskopisk.

Nu blev Engstrøm altså danmarksmester i 500 cc klassen i dagens bedste tid 2,58,2, Bøgh Mathiasen blev nr. 2 i 3,05,0, og Jens Larsen nr. 3 i 3,41,8.

I 350 cc klassen blev Erik Orth, der ligesom Engstrøm kørte maskinmærket Rudge, danmarksmester i tiden 3,21,4. Nr. 2 og 3 blev hhv. Hans Frederiksen, Rudge, 3,23,4, og Agner Hansen, AJS, 3,24,2. Den tidligere mester E. Truelsen måtte grundet maskinskade nøjes med en fjerdeplads.

Nogen egentlig kamp kunne der ikke blive tale om i 250 cc klassen, idet der kun var anmeldt 2 kørere her. Da Leif Hirsborg, Rudge, havde vundet løbet og mesterskabet, kunne Carl Henriksen altså ikke undgå at blive nr. 2.

Mesterskabet i sidevognsklassen gik til David Axelson, Harley Davidson, i tiden 3,51,8. Nr. 2 blev Rud. Petersen, Harley Davidson, hvorimod H. Skov, der også var begyndt at køre Harley Davidson, og som havde vundet sit indledende heat, måtte se sig besejret af maskinskade. Uden for konkurrencen



Den danske mester i sidevognsklassen gennem mange år, David Axelson, er her i aktivitet med sin 1000 cc Harley Davidson.

om mesterskabet i sidevognsklassen deltog den svenske mester Berthold Eriksson, der startede med 200 meters tillæg, men alligevel kom ind lige efter David Axelson, og havde løbet blot været 50 m længere, havde svenskeren uden tvivl også overhalet danmarksmesteren.

Landskampmatchen mellem Sverige og Danmark blev vundet af Danmark med 21 points mod Sveriges 20.

I landskampens slutheat, hvor Engstrøm og Skeppstedt kæmpede hårdt om førerpladsen, skete der pludselig det i 3. omgang, og »Skepparn« pludselig forsvandt ud af banen ind mellem nogle hyldebuske, hvor man fandt ham liggende ved siden af maskinen.

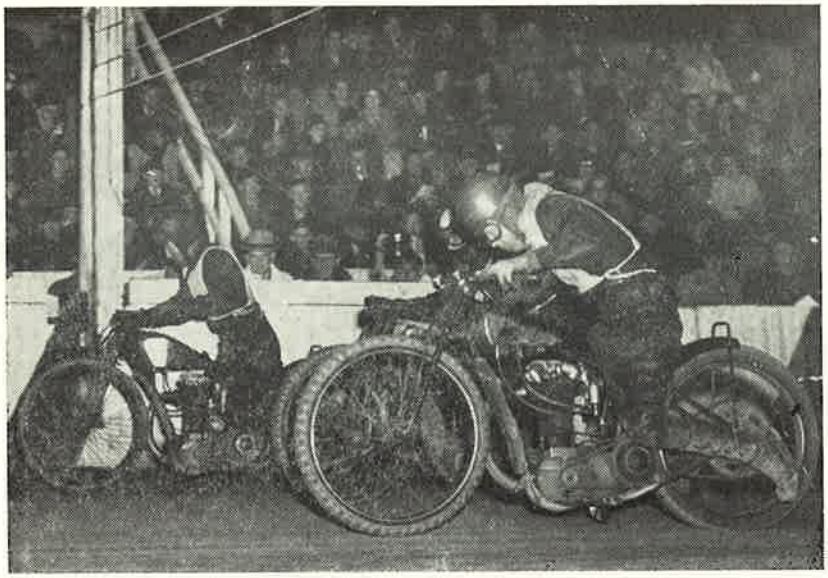
Det viste sig, at forkæden havde sat sig fast og blokeret maskinen, så den havde taget magten fra rytteren. Det så ikke straks godt ud, men heldigvis viste det sig, at Skeppstedt var sluppet med en brækket tå og et brækket lægben. Han blev bragt til Sundby hospital, hvorfra han dog blev hjemsendt førstkommende onsdag, selv om det var med krykker og besked om at tage en hvilepause som motorsportsmand.

Årets sidste store motorsportsbegivenhed, nordiske mesterskaber, der blev kørt på Solvallabanen i Sverige, blev den helt store skuffelse. For det første var alle de danske kørere udsat for den ene eller anden form for maskinskade i nationsmatchen, så der blev ikke tale om nogen placering.

I kampen om det individuelle mesterskab gik det ikke bedre, da der heller ikke her blev tale om nogen placering blandt de 5 bedste.

Nordisk mester blev Ivar Skeppstedt, Sverige, Husquarna, der nu igen var blevet klar efter styrtet under landskampen i Danmark i forbindelse med de danske jordbanemesterskaber.

For øvrigt viste den nye svenske racermaskine Husquarna sig at være meget hurtig, og de første pladser i alle klasserne blev da også besat af kørere med dette maskinmærke. I 500 cc klassen var endda de 3 første maskiner i mål Husquarna.



Starten er lige gået ved et dirt-track i Adelaide, og man ser den danske kører Morian Hansen gå frem som skudt ud af en kanon.

De deltagende danske kørere ved de nordiske mesterskaber 1935 var: Sv. Aage Engstrøm,, Baltzer Hansen, Sv. Aage Sørensen og Bent Jensen.

Inden det nye år oprandt, blev det meddelt fra England, at vor dirt-trackstjerne Morian Hansen klarede sig meget fint på det engelske dirt-trackhold Hackney Wick, hvor han i lang tid havde været fast mand. Holdet havde i slutningen af den engelske holdturnering da også kæmpet sig op fra sidstepladsen til tredjepladsen.

Det meddeltes ligeledes, at Morian var begyndt at dyrke en ny form for motorsport i England, nemlig midget-car, noget der var blevet meget populær på dirt-trackbanerne som en fornyelse til dirttrackprogrammerne. Morian slog således i 1935 med sin midget-car en engelsk storkører ved navn Harry Skirrow, det enarmede vidunder.

Da den engelske dirt-tracksæson var slut, rejste så at sige alle kørerne til Australien for at fortsætte sporten på den sydlige halvkugle. Blandt de, der gjorde den lange rejse, var også Morian.

Som tidligere omtalt var det noget småt med virkelig store motorsportsbegivenheder i Jylland, selv om der mange steder i landsdelen pulserede et meget livligt klubliv med lokale bakkeløb bl. a. i Hammer-bakker, Mols-bjerge og flere andre steder.

Et sådant bakkeløb med stor deltagelse af jydske motorsportsmænd blev der også afholdt i 1935 i forbindelse med Jydsk Motor Unions sommerstævne i Lundby bakker ved Ålborg.

Det store arrangement, der fandt sted i det fineste sommervejr efter flere forudgående dages regnvejr, fik i alle måder et fint forløb, hvilket man ikke mindst kunne takke journalist Wolsing fra Ålborg for, idet denne havde gjort et kæmpearbejde forud for stævnets afholdelse.

Stævnet omfattede store taler af de forskellige ledende mænd inden for motororganisationer, forskellig underholdning samt endelig bakkeløbet på en 175 m lang bane med en meget kraftig stigning.

Formiddagens første mand på banen var københavneren Josef Koch, der under tilskuernes jubel suste op til bakkens top i den fine tid 14 sek. Straks efter klarede Ejgil Jensen, Randers, AJS, bakken i tiden 12 sek., der var rekordtid, og som først blev slået langt hen på eftermiddagen. I øvrigt fortsatte bakkeløbet under ledelse af bogholder Lünell, Ålborg, med mange forsøg, indtil disse blev stoppet af den ventende frokost.



Den danske dirt-trackstjerne Morian Hansen i det engelske Wembley-holds uniform under hans ophold i England i 30'erne. Morian var en meget populær dirt-trackrytter også i England, hvor han opnåede mange fine placeringer iblandt verdens bedste kørere.

Om eftermiddagen blev løbet genoptaget, og et tusindtalligt publikum havde nu samlet sig bag afspærringerne.

Der startede naturligvis en kører ad gangen, men der blev stadig gjort mange forsøg på at forbedre tiderne. De fleste kørte op på tiden 13 sek., men så skete der pludselig noget. Den kendte dirt-trackrytter Anker Bach Sørensen, Randers, havde nu startet sin specialmaskine, han for op ad bakken svajende fra den ene side af banen til den anden, og da hans tid, 9,2 sek., blev meddelt i højttaleren, bragede bifaldet ned over ham.

Virkelig en præstation, der nu gav de andre kørere rigtig blod på tanden, og mange fine tider blev opnået.

Da sommerstævnet og dermed bakkeløbet sluttede, var der opnået følgende resultater, idet der også var kørt bakkeløb for automobiler:

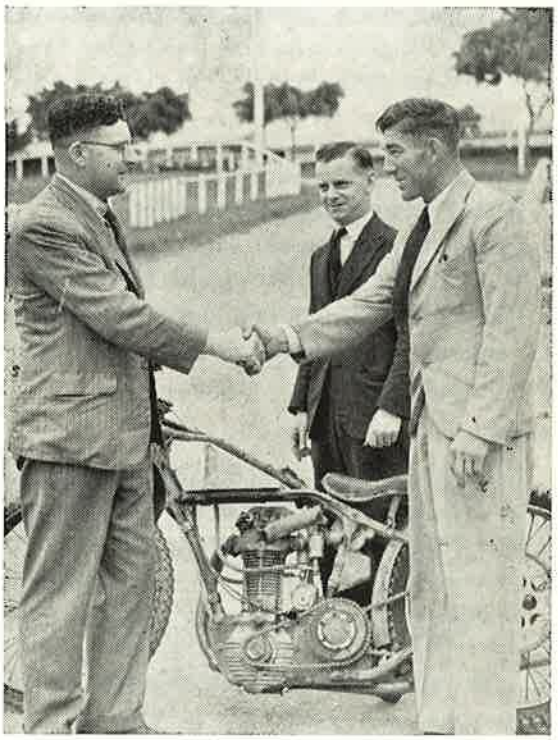
Motorcykler 350 cc:
1. Viggo Thomadsen, Randers, Norton, 13,4.

Motorcykler 500 cc:
1. Bach Poulsen, Ålborg, Norton, 11 sek.
2. Eigil Jensen, Randers, AJS, 12 sek.
3. N. O. Jensen, Ålborg, Rudge, 12,1 sek.
5. Richard Jensen, Randers, AJS, 12,4 sek.
6. Levy Christensen, Ålborg, BSA, 13,2 sek.
7. J. O. Sørensen, Højslev, BSA, 13,4 sek.
8. Wärnstrøm, Randers, AJS, 14 sek.

Motorcykler 750 cc:
1. Josef Koch, København, Nimbus, 13 sek.
2. E. K. Schrøder, Skive, BMW, 13,3 sek.
3. Harald Petersen, Ålborg, Indian, 15 sek.

Specialmaskiner 500 cc:
Anker Bach Sørensen, Randers, 8,4 sek.
(Tiden opnået efter i alt 2 forsøg.)

Automobiler:
Klasse 1:
1. Bruno Jensen, Ålborg, Ford V, 1,47,4.



Morian Hansen ankommer her i 1936 til Brisbane og modtages af banens leder.



De danske deltagere i det svenske grand prix i 1936. Fra venstre: Sv. Aage Sørensen, Brit. Excelsior, Aage Wagner, Brit. Excelsior, Agner Hansen, BSA, og Einer Knudsen, Rudge.

Klasse 2:

1. Kjærulff Hansen, Skovsgård, Ford, 1,50.
2. Bach Poulsen, Ålborg, Chevrolet, 1,53.
3. Skrædermester Jensen, Ålborg, Ford, 1,55.
4. Dyrlæge Andersen, Skovsgård, Ford, 1,58,6.

Den vellykkede dag i de jydske lyngbakker var slut, og man kørte nu til Ålborg, hvor der var præmieuddeling om aftenen.

1936

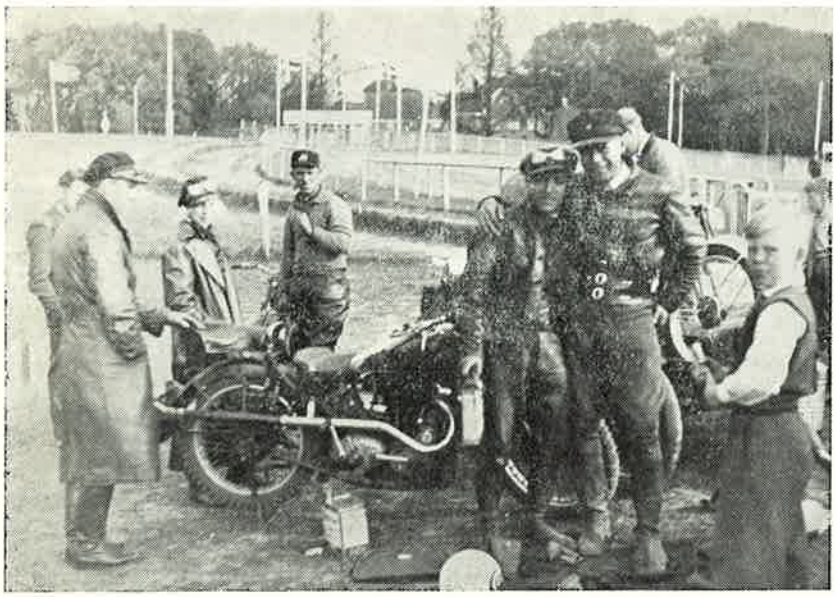
Et meget hårdt slag mod dansk motorsport straks fra begyndelsen af sæson 1936 var en højesteretsdom, der stadfæstede den 40 pct. forlystelsesafgift til staten for alle motorløb.

Så at sige alle dirt-trackbaner i landet måtte lukke som følge af denne økonomiske belastning, der gjorde banerne urentable som forretninger, man må nemlig ikke glemme, at dirttrackbanerne var blevet drevet af forskellige økonomisk interesserede konsortier og ikke af motorklubberne, hvilket derimod var tilfældet med mange af jord- og terrænbanerne. Kun dirt-trackbanen i Karrebæksminde ved Næstved gennemførte sæson 1936. Banen i Ålborg havde også planlagt løbedage, men ingen af dem blev gennemført.

Jord- og terrænbanerne på Fyn og Sjælland gennemførte derimod et ret stort antal løbedage, selv om den økonomiske gevinst i mange tilfælde blev negativt, ligesom den maskingodtgørelse, man kunne byde kørerne, lå langt under lavmål.

I Jylland begyndte den særlige form for motorsport, bakkeløb, sin store opblomstring i sommeren 1936, og der blev gennemført mange store arrangementer forskellige steder i det bakkede jyske terræn.

Et sådant stort bakkeløb blev således arrangeret af motorklubben Vejle Amts Automobil- og Motorklub søndag den 28. juni på »Peders-



Dagens løb er forbi, og det ser ud til, at Agner Hansen og Jens Rasmussen er udmærket tilfredse med dagens resultat. I baggrunden vil man kunne genkende en anden kendt motorsportsmand, Alfred Jensen.

holm«. Publikumssucces blev der ikke tale om, idet kun ca. 1000 tilskuere overværede løbet. Den sportslige succes blev derimod stor. Ikke mindre end 45 kørere med den danske mesterkører Sv. Aage Engstrøm, København, i spidsen deltog i løbet, og da de fleste kørere startede 3 eller 4 gange på bakken, vil man forstå, at der var stor travlhed ved startstedet.

Dagens mand var naturligvis Sv. Aage Engstrøm, der da også opnåede den hurtigste tid, nemlig 12 $^{3}/_{5}$ sek. svarende til en gennemsnitsfart på 125 km/t. Foruden den oplevelse, det var at se Sv. Aage Engstrøms kørsel, blev man klar over, at der var ved at dukke mange kommende emner op blandt de jyske motorsportskørere.

Løbsarrangøren havde også stillet publikum i udsigt, at der skulle køres crack-race på



En gruppe af 30'ernes raske fynske motorsportsmænd klar til en søndagstur.



Kendte danske motorsportsansigter fra 30'erne med Baltzer Hansen og Morian Hansen i spidsen.

banen. Man forsøgte også et enkelt løb, men det blev også det hele. Rytterne turde ikke mere, da banen var for smal.

Handicap fik man derimod et par stykker af, og de var meget interessante og spændende, men for dem alle gjalt, at det var scratsmanden, der vandt. I et af disse handicap opnåede Bent Jensen, Odense, dagens andenbedste tid, 12⁴/₅ sek. Engstrøms handicaptid blev 12³/₅ sek.

Resultaterne i de forskellige klasser blev således:

Solo 350 cc:
1. Hans Dalsgaard, Vejle, BSA, 15³/₅ sek.
2. Knud E. Mogensen, Odense, BSA.
3. Knud Laursen, Vejle, Excelsior.
4. Harald Jørgensen, Vejle, BSA.

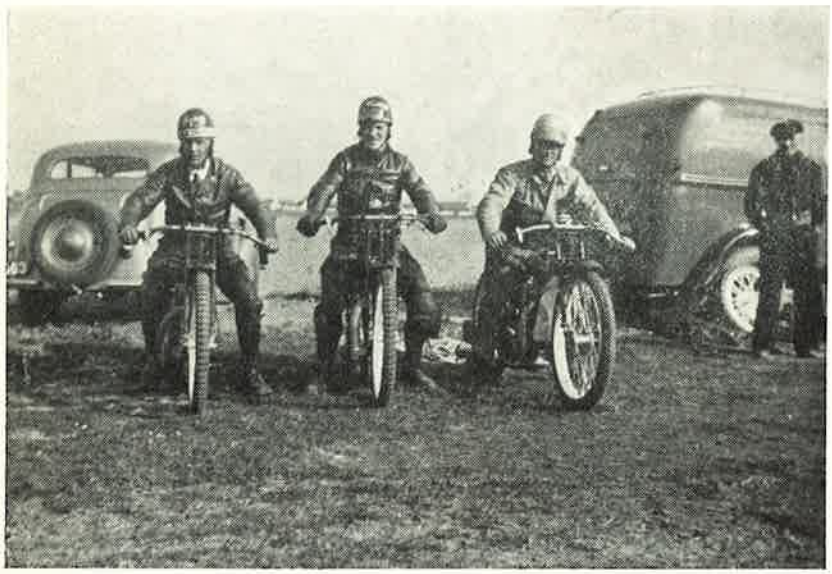
Solo 500 cc:
1. Børge Larsen, Ringe, Matchless, 14³/₅ sek.
2. Harald Jørgensen, Vejle, BSA.
3. Falk Larsen, Otterup, AJS.
4. Egon G. Rasmussen, Svendborg, Velocette.

750 cc:
1. E. Bruun Larsen, Odense, Indian, 16 sek.
2. Josef Kock, København, Nimbus, 16⁴/₅ sek.

Special 500 cc:
1. Sv. Aage Engstrøm, København, Rudge, 12³/₅ sek.
2. Calle Hansen, Århus, Rudge, 14 sek.
3. Harald Tranberg, Horsens, 1000 cc HD, 17³/₅ sek.

Nordjyllands Motor Sport i Ålborg var en meget initiativrig motorklub, når det drejede sig om motorsport i 1936, hvilket bl. a. gav sig udslag i et stort bakkeløb i Lundby bakker søndag den 23. august.

Da løbet startede, var der mødt ikke mindre end 2000 tilskuere, og første kører, der



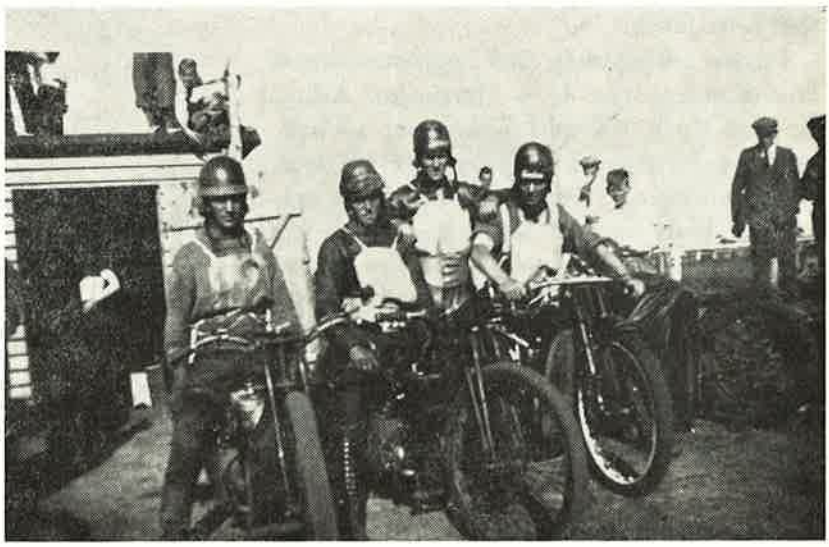
Chr. Pedersen, Anders Pedersen, begge Femhøj, og Th. Olsen, Holbæk, klar til start på en af de danske dirt-trackbaner.

forcerede den stejle bakke, var Josef Koch, København, på Nimbus. Han fik noteret tiden 11,4 sek.

Nu gik det slag i slag. Kørere fra alle egne af landet og på så at sige alle maskinmærker lod hestekræfterne drøne over bakken. Carl Jensen, Ålborg, på BSA var længe indehaver af den bedste tid 11,2 sek., enkelte andre kom dog op på siden af ham, men det viste sig alligevel, at tiden holdt og blev dagens hurtigste.

Dirt-trackkøreren Anker Bach Sørensen, Randers, der året i forvejen havde sat banerekord med sin specialracer på bakken i Lundby med tiden 8,4 sek., var også mødt for at gøre forsøg på at forbedre denne rekord.

Løbsledelsen gav Anker Bach Sørensen ekstra tilløb, og under et mægtigt drøn fløj den lille populære kører op ad bakken. Specialmaskinen tog første halvdel af bakken som en leg, men så satte den i med en faretruende zig-zagkørsel. Det så dog ud til, at Anker Bach Sørensen igen skulle få herredømmet over maskinen, men få meter før mål var det sket. Der lød et højt knald, og i en støvsky styrtede både fører og maskine i mål i tiden 9,6 sek.



Niels Nielsen, Næstved, Laurits Christensen, Anders Pedersen og Chr. Pedersen, alle Femhøj, var kendte navne på dirt-trackbanerne.



De tre kendte danske dirt-tracknavne Kaj Hansen, Ejnar Knudsen og Niels Sørensen (»Den flyvende dansker«) er her klar til at blive præsenteret for publikum.

Bach Sørensen selv kom ikke noget som helst til, hvorimod maskinen havde taget nogen skade. For øvrigt var Bach Sørensen lige så heldig ved løbet samme sted som året i forvejen, hvor han kørte ud over bakken og ned i en dyb afgrund også uden at tage nogen som helst skade.

Dagens løb sluttede med nogle morsomme konkurrencer, hvor bl. a. Jørgensen, Århus, og Josef Koch, København, kørte op ad bakken med hhv. en og to passagerer på deres Nimbus-maskiner. Den første modige passager, der kørte op med Jørgensen, Århus, var fru Sejersen, Horsens.

Præmieuddelingen efter løbet fandt sted på Gistrup kro, og præmielisten så således ud:

1. løb:

1. Josef Koch, København, Nimbus, 11,4 sek.
2. Jørgensen, Århus, Nimbus, 13 sek.

2. løb:

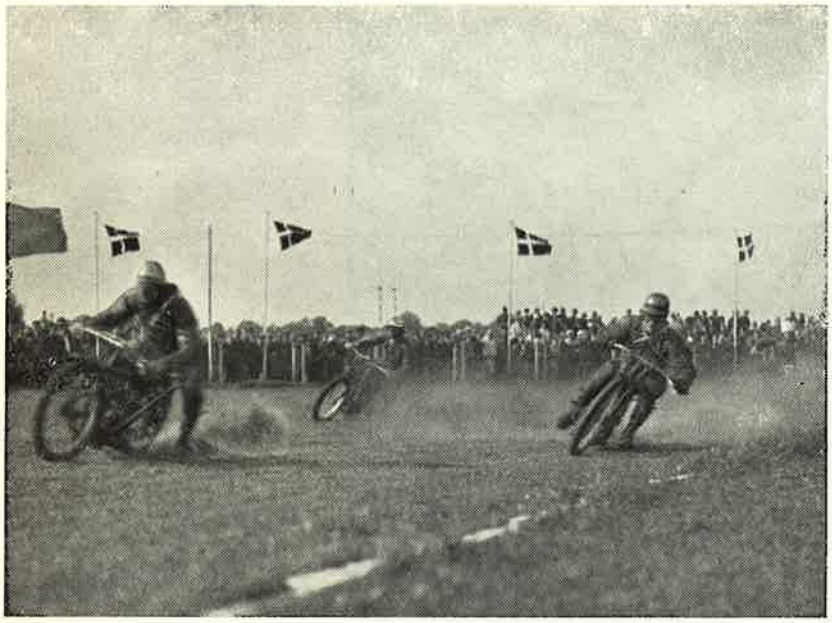
1. Carl Jensen, Ålborg, BSA, 11,2 sek.
2. Viggo Thomassen, Randers, Royal Enfield, 12 sek.
3. Peter Christensen, Vejle, Ariel, 12,4 sek.
4. Einar Sørensen, Vejle, Ariel, 12,8 sek.

3. løb:

1. Knud Lauritzen, Vejle, Brit. Excelsior, 14,4 sek.
2. Chr. Jensen, Horsens, BSA, 15 sek.

Et andet stort motorsportsarrangement i Jylland året 1936 var Østjydsk Motorklubs bakkeløb ved Rodstenseje søndag den 20. september. Dette løb viste tydeligt, at interessen for motorsport langt fra var uddød, idet løbet blev overværet af et meget stort publikum. Løbet, der havde stor succes, var arrangeret af klubbens energiske formand, Chr. Wenderby, og løbslederen, »Pariser« Hansen.

Der meldte sig i alt 53 ryttere til træning om formiddagen, og heraf udtog løbsledelsen 30 til at deltage i selve løbet om eftermiddagen.



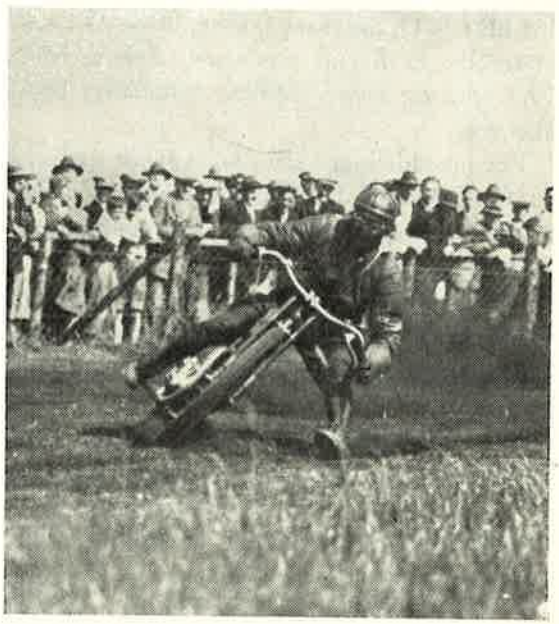
Baltzer Hansen og Steen Edlund i en drabelig dyst på Karrebæksmindebanen.

Dagens store oplevelse for publikum blev racet mellem de to specialkørere Anker Bach Sørensen, Randers, og R. P. Rasmussen (Slagterras) fra Århus, der kørte maskinmærkerne Rudge og JAP. Som små og snærrende lyn sønderflængede de to hurtige maskiner luften over den 400 m lange bane med dens stejle bakkedrag og påfølgende sløjfe. Bach Sørensens bedste tid blev 20 sek. og R. P. Rasmussens 20,1 sek. Et mægtigt bifald fra det store publikum hilste de to kørere, da deres tider blev oplyst gennem højttalerne.

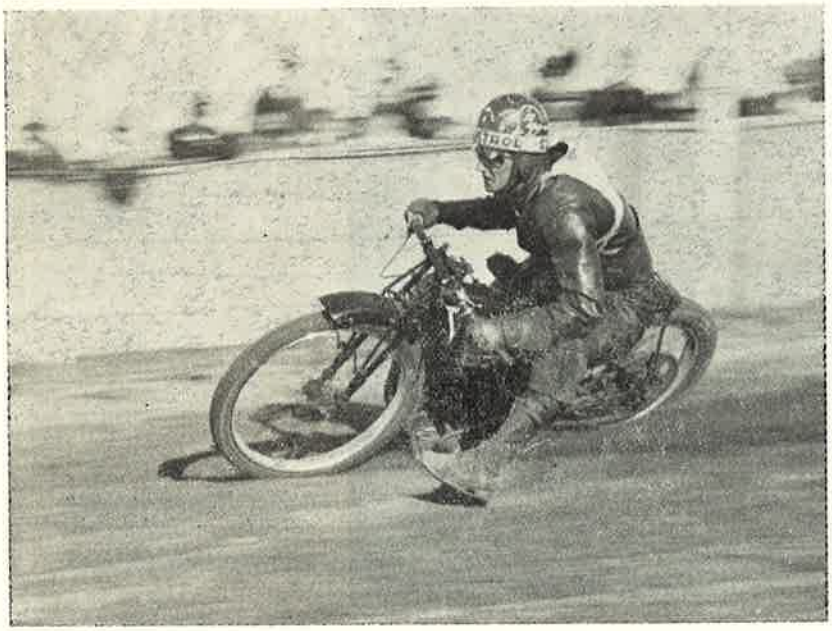
Selv om standardkørernes præstationer blegnede noget ved siden af, hvad de to specialkørere opnåede, blev der dog også for manges vedkommende opnået bemærkelsesværdige tider med standardmaskiner. De endelige resultater i standardklasserne blev udregnet som gennemsnittet af tiderne for fire forsøg. Selv flere af de små maskiner på 250 cc kunne være stolte over de opnåede resultater.

I 250 cc klassen startede 4 ryttere. Sejrherre blev Erling Pedersen, Århus, BSA, 26,4 sek. Nr. 2 blev Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, BSA, ligeledes med 26,4 sek., og på tredieplads fulgte Henry Sørensen, Silkeborg, BSA, 27,3 sek. 500 cc klassen var den største og talte ikke mindre end 19 deltagere og bød som følge heraf på megen spænding. Sejrherre i klassen blev Frank Nielsen, Århus, på BSA i tiden 21,1 sek. Nr. 2 blev Viggo Thomassen, Randers, Royal Enfield, 22,2 sek. Nr. 3 og 4 blev hhv. Carl Jensen, Ålborg, BSA, 22,4 sek., og G. Christensen, Århus, BSA, 23 sek.

I den tunge klasse for maskiner indtil 750 cc startede 5 ryttere. Førsteprisen gik her til Chr. Jørgensen, Århus, Nimbus, der gennem-



Den tyske storkører i 30'erne, Rumrich, i aktivitet på dirt-trackbanen i Århus.



Anders Pedersen, Femhøj, i et rasende broad-side på en af dirt-trackbanerne.

kørte strækningen på 22,2 sek. På andenpladsen kom Velløv, Ålborg, på BSA i 25 sek, og på tredjepladsen K. Sørensen, Århus, Nimbus, 25,2 sek.

Endelig blev der kørt løb for 500 cc maskiner med sidevogn, hvorimod et planlagt løb for automobiler måtte udgå på grund af manglende tilslutning. Vinder af sidevognsløbet blev S. O. Sørensen, Skive, BSA, 29,1 sek. efterfulgt af Svend Andersen, Århus, BSA, 29,4 sek., og Henry Møller, Silkeborg, BSA, 30,4 sek.

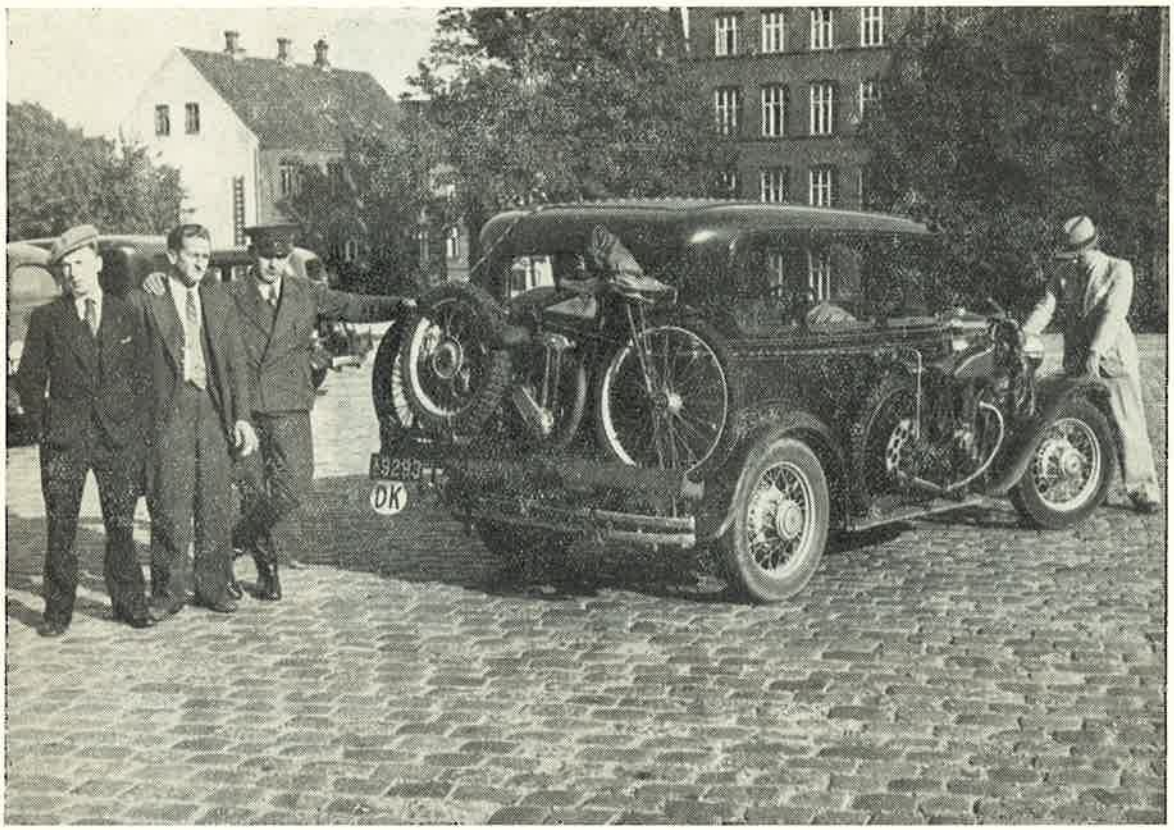
Præmieuddelingen efter løbet fandt sted ved en festlighed på Rathlousdal, hvor der blev udtalt mange gode ønsker for den genopstandne jyske motorsport.

I øvrigt sluttede den jyske motorpsortsæson med et stort trial ved Vejle arrangeret efter samme mønster som de kommende års jyske grand prix.

Som omtalt tidligere havde samtlige dirttrackbaner med undtagelse af Karrebæksminde-banen lukket i 1936 på grund af den store forlystelsesafgift på 40 pct. til staten. Trialsporten på både Fyn og Sjælland var derimod i en rivende udvikling straks fra årets begyndelse, ligesom der i sommerens løb blev afviklet en række gode løb på de to landsdeles jord- og terrænbaner, bl. a. danmarksmesterskaberne, der blev kørt søndag den 20. september på Amager travbane.



Den københavnske dirt-trackkører Ejnar Knudsen ved et løb på dirt-trackbanen i Århus.



De to jyske dirt-trackkørere Calle Hansen og R. Rasmussen, («Slagterras»), begge fra Århus, er her klar til afrejse til Paris, hvor de deltog på franske baner i 1933.

Årets første trial på Sjælland var et vintertrial i ordets rette betydning, idet jorden var belagt med et tykt snelag, da 25 modige trialkørere mødte til start søndag den 19. jan. i Ganløse, hvor der var tilrettelagt 4 etaper på Ganløsebanens område. En trøst i det hårde vintervejr var dog, at solen skinnede fra en skyfri himmel hele dagen, og det var en glad kromand, der modtog de raske motorkørere efter dagens strabadser, for omsætningen af mad- og drikkevarer inden den afsluttende præmieuddeling blev på højde med en sommersøndags med løb på Ganløsebanen.

Resultaterne fra dette trial blev:

Senior solo:

1. Freemann Steensen, Norton ..... 535 p.
2. Oscar Hansen, Triumph ..... 465 p.
3. Josef Koch, Nimbus ..... 455 p.
4. Finn Larsen, BSA ..... 440 p.
5. Johs. Nielsen, Nimbus ..... 430 p.
6. Jens Rasmussen, BSA ..... 420 p.
7. Erik Orth, Rudge ..... 410 p.
8. Ferdinand Hansen, Ariel ..... 400 p.
9. Axel Frederiksen, Ariel ..... 390 p.

Junior solo:

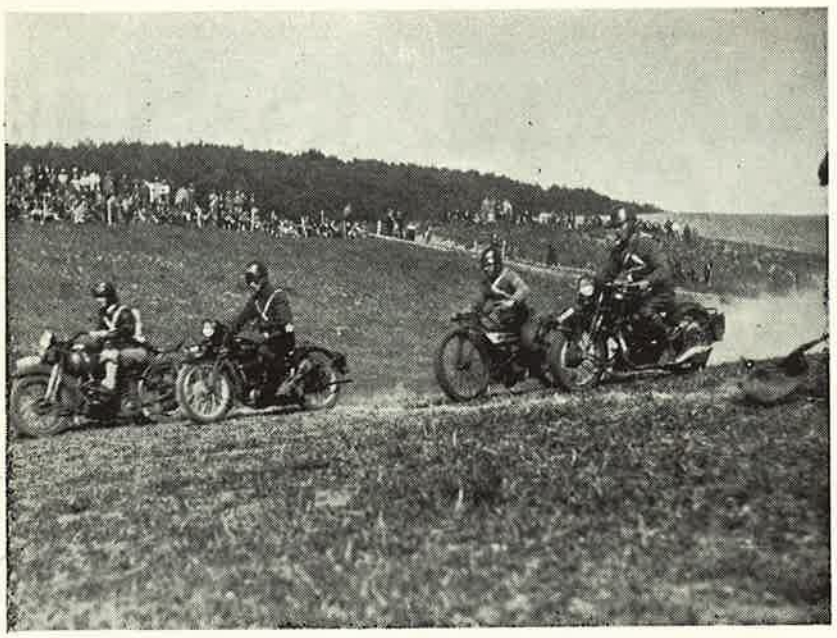
1. Viggo Bender, Rudge ..... 535 p.
2. Chr. Pedersen, Norton ..... 500 p.
3. Poul Christensen, Ariel ..... 490 p.
4. Holger Hansen, BSA ..... 490 p.

Begynder solo:

1. Villy Hansen, Royal Enfield .... 555 p.
2. Helge Jensen, Norton ..... 525 p.
3. G. Skjoldager, BSA ..... 510 p.

Sidevogne:

1. Børge Nielsen, Nimbus ..... 530 p.
2. Th. Bengtsen, Harley Davidson .. 505 p.
3. Ch. Jacobsen, Harley Davidson .. 505 p.
4. Leo Petersen, Ravatt ..... 490 p.
5. Bech Helgesen, Harley Davidson .. 480 p.



En start på Ganløse-banen. Fra venstre: Axel Schmidt, Harley Davidson, Edv. Nielsen, Suecia, Viggo Jensen, Douglass, og Carl Olsen, Panther.

1936's så absolut største trialbegivenhed var Nimbus Klubbens dag- og nat trial den 1. og 2. feb. At vejr og vind ikke afskrækkede datidens trialskørere, fik man et tydeligt bevis på ved denne lejlighed, men da natetaperne først blev færdige søndag morgen ved syvtiden i stedet for som beregnet ved firetiden, var der alligevel 15 af løbets deltagere, der havde opgivet, heraf en af favoritterne, Freemann Steensen, der havde beskadiget en fod.

Ved midnat mellem lørdag og søndag var vejret endnu godt, og en mængde tilskuere havde samlet sig ved etaperne, men så pludselig rejste der sig en tæt tåge fulgt af regnbyger, og hele situationen blev straks en hel anden. I Ondløse kro sad tilskuere og formanden for sportsudvalget Edgar Hansen klar til at føre resultatlister og ventede den ene time efter den anden, uden at der kom nogen. Først kl. 7,00 om morgenen søndag kom de første deltagere: Oscar Hansen, Preben Sørensen og Cadovius. Trods strabadserne var såvel disse første som de følgende kørere alle i godt humør. Den efterfølgende ventetid, inden man fik de sidste kontroller hjem, så man kunne påbegynde dagetaperne, blev noget lang, idet man først fik startet dagkørslen kl. ca. 11,00.

Som så ofte før ved den art løb havde man fejlvurderet den beregnede tid for løbets gennemførelse.

Foruden et stort antal sjællandske og københavnske kørere deltog der også et fynsk hold på ikke mindre end 6 mand.

Knud Mogensen, Odense, mødte for øvrigt med en noget afklædt sidevogn, som flere officials tvivlede på kunne passere som standard, men Mogensen sværgede på, at han jævnligt kørte med den som almindelig passagerkøretøj, og den arrangerende klubs sportsudvalg ville ikke drage gæstens udsagn i tvivl i håb om, at man på Fyn i givet tilfælde ville vise sig lige så forstående over for en sjællandsk kører.

Af det fynske hold gik for øvrigt Bent Jensen ud efter tredie etape, og F. Larsen allerede efter første, idet begge kørere havde vrøvl med lyset. Til gengæld klarede de to sidevognskørere Knud Mogensen med Erik Jensen i sidevognen og Hans Lauritzen med Westi Nielsen i sidevognen sig udmærket.

Selve arrangementet var i øvrigt fint-fint, og selv om de enkelte etaper viste sig hårdere end ventet – nogle blev resolut afkortet eller omlagt – hørte man overhovedet ingen util-



Skovbjerg Hansen er klar til start på Korsør motorbane.

fredshed fra nogen af deltagerne, og formiddagens ventetid efter natetapernes afslutning toges med godt humør, selv om man til sidst var utålmodige efter at komme i gang. Kontrollister og kort blev udleveret og ekspederet i en fart, således at resultatlisterne fra natetaperne var komplette straks efter sidste mands ankomst.

Hovedresultatet for såvel dag- som natetaperne skulle efter bestemmelsen bekendtgøres ved Røde Vejrmølle kl. 15,00, og da man så, at det ville komme til at knibe, tog Edgar Hansen af sted med nattens resultater og skulle derefter have dagresultaterne indtelefoneret, således at man også fik opfyldt bestemmelserne om offentliggørelse af den samlede resultatliste for løbet.

Stillingen, efter at natetaperne var kørt, så i store træk således ud:

Junior solo:

1. Børge Petersen ..... 585 p.
2. Viggo Bender ..... 585 p.
3. Villy Hansen ..... 585 p.
4. Helge Jensen ..... 580 p.

Under de to dagetaper var Bender imidlertid uheldig og væltede et par gange, og stillingen blev derefter vendt om, således at Helge Jensen tog føringen, og man var allerede ved at tale om, at samme Helge muligvis ville slægte sin store lange forgænger på. Af juniorkørerne var der udgået 8 under nattens kørsel.

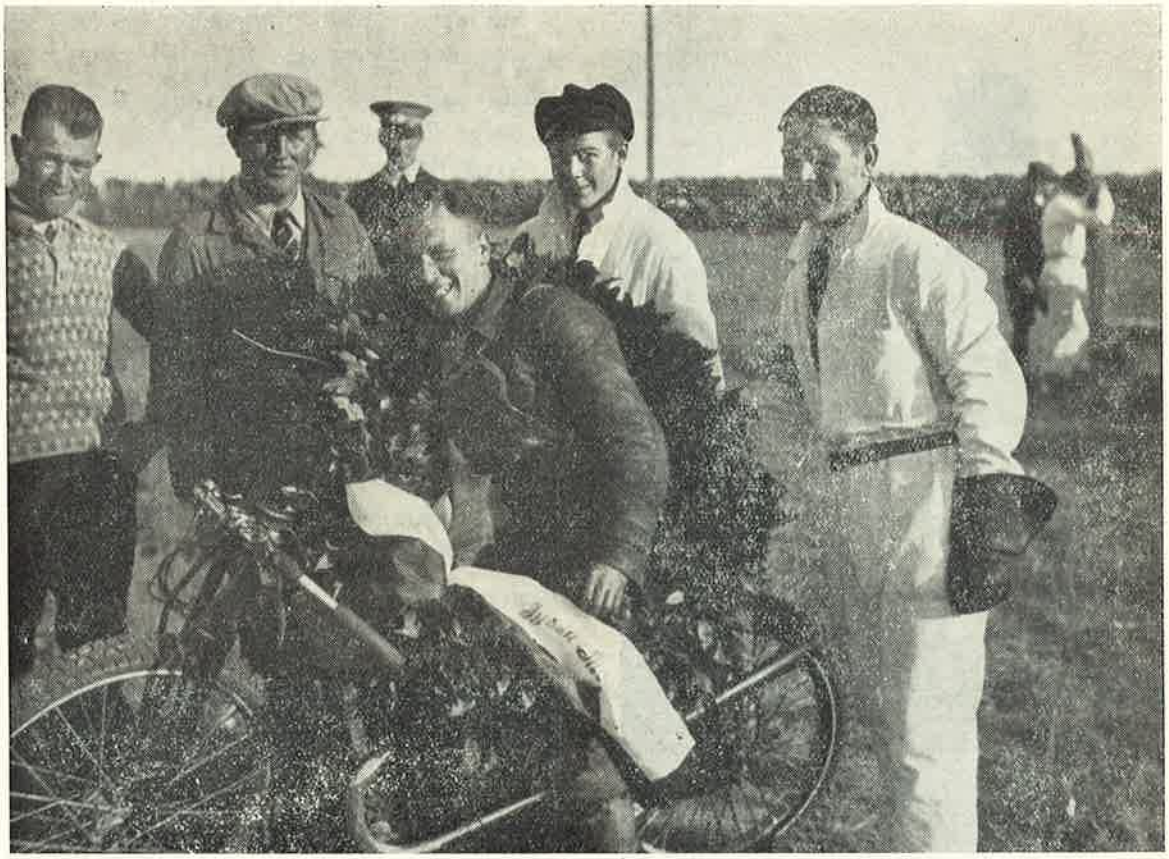
I seniorklassen så stillingen således ud om morgenen:

Senior solo:

1. Oscar Hansen ..... 655 p.



Jens Thomsen har nedlagt en hegnspæl på Ganløsebanen.



Carl Hansen, Århus, er her blevet jysk dirt-trackmester ved mesterskabsløbet på sin hjemmebane i 1933.

2. Johs. Nielsen ..... 625 p.
3. Herm. Larsen ..... 550 p.
4. Josef Koch ..... 545 p.

I alt 5 seniorkørere var udgået om natten.

Fynboen Hans Lauritzen førte overlegent i sidevognsklassen med 800 points, og i den store klasse hans landsmand Knud E. Mogensen med 785 point, tæt fulgt af Børge Nielsen på Nimbus. Først på tredjepladsen fulgte Th. Bengtsen, hans tunge maskine kunne ikke rigtig forliges med de våde og tunge etaper.

Automobilklasserne klarede sig forholdsvis fint, selv om enkelte satte vognen fast. Torben Strand og Preben Sørensen kæmpede hårdt i den lille klasse og havde hhv. 730 og 715 points. I den store klasse var Cadovius suveræn på alle etaper og havde 800 points.

De to dagetaper gik hurtigt fra hånden, skønt de var »lidt saftige«, som kørerne udtrykte sig.

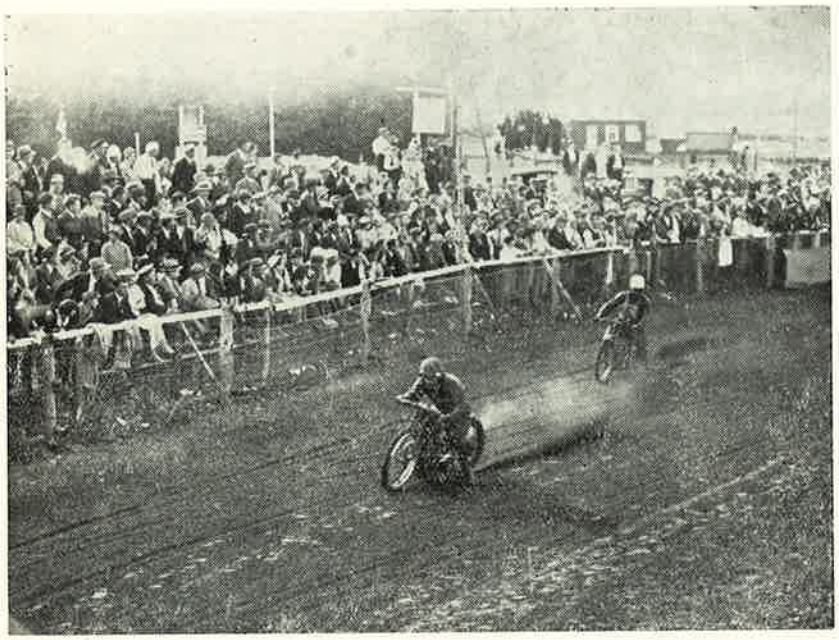
Da løbet var slut, så de samlede resultater således ud:

Junior solo:

1. Helge Jensen, Norton ..... 780 p.
2. Villy Hansen, Royal Enfield .... 745 p.
3. Børge Petersen, Royal Enfield .... 745 p.
4. Viggo Bender, Rudge ..... 725 p.
5. Chr. Hansen, Triumph ..... 665 p.
6. G. Rasmussen, BSA ..... 640 p.
7. Eigil Frederiksen, BSA ..... 550 p.

Senior solo:

1. Oscar Hansen, Triumph ..... 855 p.
2. Herm. Larsen, BSA ..... 695 p.
3. Josef Koch, Nimbus ..... 690 p.
4. Johs. Nielsen, Nimbus ..... 670 p.
5. Børge Larsen, Matchless ..... 670 p.
6. Finn Larsen, BSA ..... 635 p.
7. Jens Rasmussen, BSA ..... 625 p.
8. Ferd. Hansen, Ariel ..... 550 p.
9. Lion Hansen, AJS ..... 505 p.



Fra et australsk forfølgelsesløb på en dansk dirttrackbane. De to kørere er Thorkild Clausen efterfulgt af Ingemann Rasmussen.

Sidevogne indtil 600 cc:

1. Hans Lauritzen, Odense, BSA .. 1000 p.
2. Erik Thomsen, FN ..... 830 p.

Den tredie deltager i klassen, Poul Arild, fik maskinskade få meter før mål på den sidste etape og måtte udgå.

Sidevogne over 600 cc:

1. Knud Mogensen, Odense, BSA .. 970 p.
2. Børge Nielsen, Nimbus ..... 835 p.
3. Willy Petersen, Harley Davidson.. 775 p.
4. Ch. Jacobsen ..... 760 p.
5. Th. Bengtsen, Harley Davidson .. 760 p.
6. Holger Andersen, Harley Davidson 760 p.

Automobiler indtil 1500 cc:

1. Preben Sørensen, Morris 8 ..... 900 p.
2. Torben Strand, Hillemann ..... 900 p.
3. Ludv. Jørgensen, MG ..... 770 p.
4. W. Nielsen, Morris ..... 750 p.
5. Marott Jensen, Morris ..... 700 p.

Automobiler over 1500 cc:

1. Poul Cadovius, Ford V8 ..... 1000 p.
2. H. Wartenberg, Ford 4 ..... 820 p.
3. Robert Glad, Ford V8 ..... 780 p.
4. Olav Pedersen, Ford A ..... 720 p.
5. Willy Dahl, Ford 4 ..... 715 p.



De velfortjente præmier efter et jysk dirt-track præsenteres af Anker Bach Sørensen, Randers, Carl Hansen, Århus, Hugo Bording og Gunnar Jensen.



En gruppe af de raske fynske motorkørere efter hjemkomst fra et dag-nat trial. Man vil bl. a. kunne kende Knud Mogensen og Bent Jensen.

Under hele løbet rørte der sig et mægtigt liv både i og omkring Ondløse kro, hvor man lige havde fået en nyopført fløj med stor sal taget i brug, ganske udmærket for tilfældet, og på Røde Vejrmølle kro var der nærmest trængsel om eftermiddagen søndag, medens man afventede de endelige resultater og de hjemvendende kørere.

Naturligvis var dette løb ikke afslutningen på den danske trialsæson i 1936, både Fyens Motor Sport og mange forskellige klubber på Sjælland afholdt således større eller mindre trials, der jo havde den fordel, at der ikke skulle betales de af motorfolket så forhadte 40 pct. forlystelsesafgift, da der ikke var tale om entreindtægt og økonomisk risiko ved denne løbsform. Bakkeløbene, der havde sin opblomstring i Jylland i 1936, og ved hvilke der blev taget entre, var derimod blevet fritaget for forlystelsesafgift med den begrundelse, at der her var tale om enkeltmandsstart og maskinafprøvning og ikke om noget egentligt væddeløb eller kapkørsel.

Af danske trialskørere, der særlig gjorde sig bemærket i 1936, skal nævnes Josef Koch og Jens Rasmussen, der vandt tre sjællandske løb i træk, samt juniorkøreren Viggo Bender og så naturligvis de tre fynske topkørere Herm. Larsen, H. Lauritzen og Knud Mogensen i hhv. solo- og sidevognsklasserne.

Inden baneløbssæsonen i 1936 kunne tage sin begyndelse, måtte planlagte løb aflyses tre søndage i træk på grund af dårligt vejr med slud og regn. Da sæsonen endelig åbnede, blev det med ikke mindre end to løb på samme søndag, nemlig på Ganløse-banen og Korsørmotorbane.

I Korsør var det den initiativrige Rudge Motorklub med dens formand Poul Rasmussen i spidsen, der havde lejet banen og arrangeret løbet.

På Ganløse-banen var der også kommet ny



Feltet af kørere og officials under præsentationen ved åbningsløbet på dirt-track-banen i Århus.

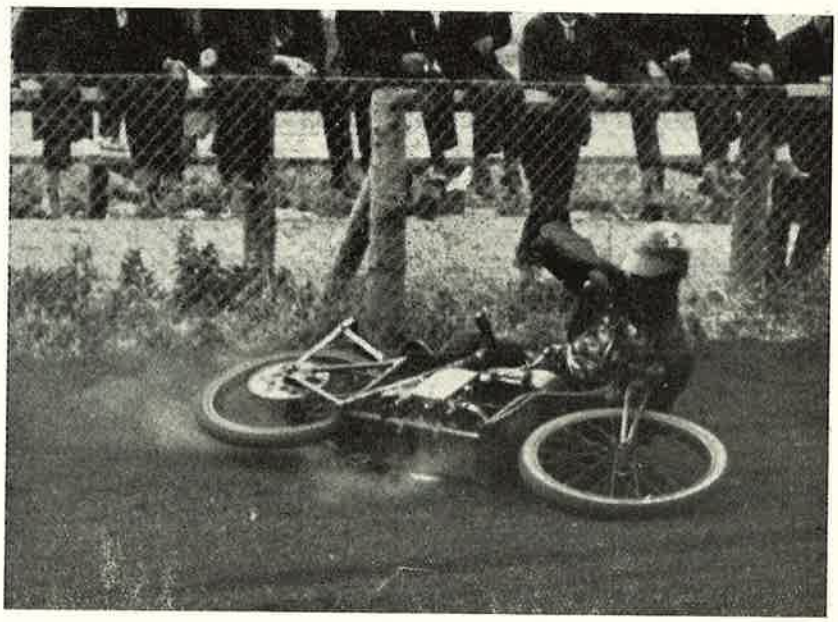
ledelse, som skulle vise, hvad den duede til, så der var spænding overalt om udfaldet af årets åbningsløb.

Begge baner slap imidlertid pænt fra deres løb, blot kunne man have ønsket sig banerne i bedre stand, men dette var allerede på forhånd umuliggjort som følge af det meget fugtige forår.

I Ganløse var det i særdeleshed det store parløb, der havde interesse. Det lykkedes Ariel-parret Ch. Christiansen og Axel Nielsen at tage 2 omgange fra BSA-parret Agner Hansen og Jens Rasmussen og fra Nimbus-parret Josef Koch og Johs. Nielsen. Norton-parret Ferd. Olsen og A. Sørensen opnåede kun 18 af de 25 omgange.

Det store blandede Nellesødal-handicap blev vundet af Agner Hansen, Rudge, (2,52,8) efterfulgt af Sv. Aage Sørensen, JAP, (2,54,4) Erik Orth, Rudge, (2,56,2), Ch. Christiansen, Ariel, (2,56,8), og Aage Wagner, Rudge, (2,57,0).

I Korsør bestod åbningsløbet af ekspertløb, standardløb og sidevognsløb. De deltagende eksperter var Næstveds nye håb fra Karre-bæksminde dirt-trackbane, Hans Hansen,



Et kendt dirt-tracknavn på banen i Århus var Valther Rosenlund, der her er gået i hegnet.



Næstveds håb på dirt-trackbanen i Karrebæksminde var altid Hans Hansen, der her er klar til start.

Bøgh Mathiassen, København, og Bent Jensen, Odense. Slutresultatet af ekspertmatchen blev samme rækkefølge, idet Bent Jensen i sidste heat måtte udgå med maskinskade, hvilket fratog ham en sikker andenplads.

I standardklassen var det Hans Frederiksen, der måtte gennem nogle hårde dyster med de to fynboer Herman Larsen og Max Møller Nielsen, inden sejren var hjemme. I det endelige resultat placerede Herm. Larsen sig som nr. 2, hvorimod Max Møller Nielsen blev henvist til fjerdepladsen efter Edv. Jensen grundet et alvorligt styrt, der kun gik ud over maskinen, der til gengæld lignede en harmonika. Løbets nr. 5 var Viggo Bender, der lige var rykket op som seniorkører.

Dagens mand i sidevognsklassen var som så mange gange tidligere David Axelsson med H. Skov på andenpladsen og Bruun Larsen som nr. 3.

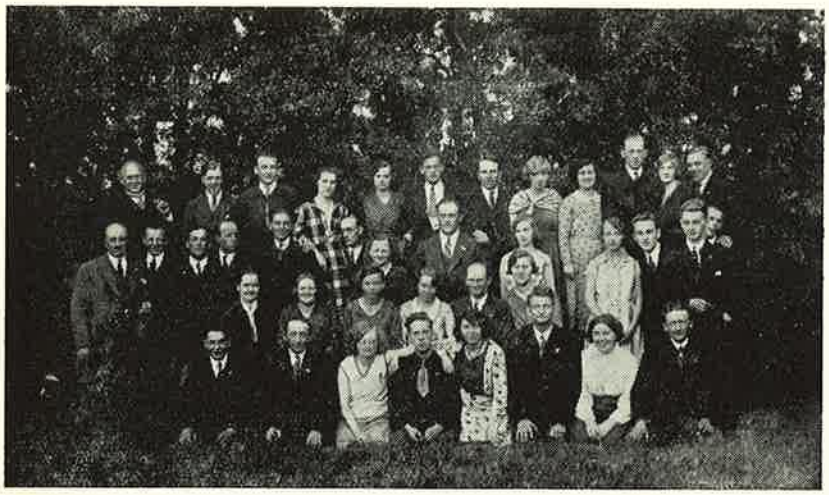
Publikumsbesøget ved begge åbningsløb var alt taget i betragtning pænt og lovede godt for fremtiden, og det skulle da også vise sig, at Rudge Motorklubben fortsat arbejdede ihærdigt på at holde liv i Korsørbanen, selv om man ikke ligefrem arrangerede stjernekørere i større stil, man arbejdede for sportens skyld og var klar over, at der økonomisk ikke vinkede guld forude, selv om det så ud til, at banen skulle få et trofast publikum fra Fyn, hvorimod man følte sig noget svigtet af københavnerne, der lod sig afskrække af de ca. 100 km's kørsel til banen.

Også Frederikssund-banen, som man ikke regnede med ville åbne mere, kom til at opleve sin renæssance og lagde ud med et stort løb, hvori bl. a. deltog den svenske mester i 350 cc-klassen Sten Edlund. Det var i særde-



Den kendte standardkører Jens Rasmussen, København, kører her sin BSA til sejr på Korsør motorbane.

Jens Rasmussen opnåede også fine resultater som trialkører.



Fra en af Århus Motor Sports udflugter i 30'erne. Man vil bl. a. kunne genkende Larsen, Alfred Grand, Peter Loft, Lindberg, Calle Hansen og Wenderby.

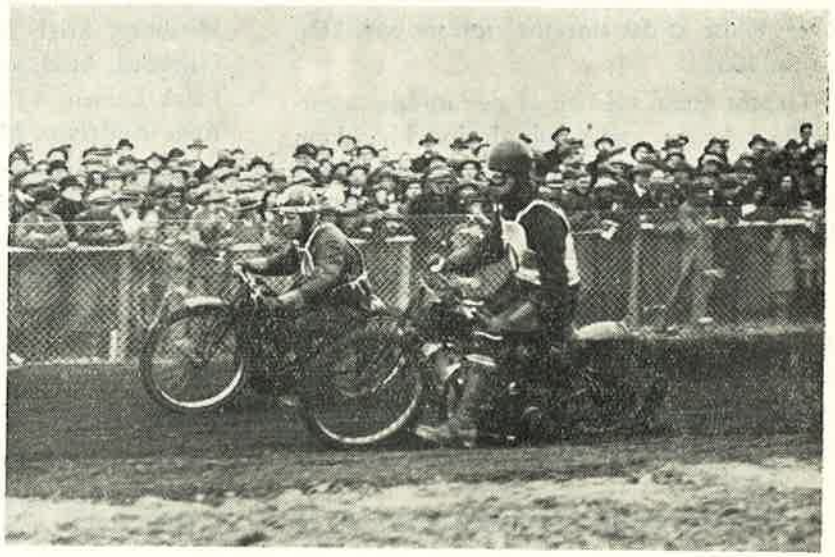
leshed banens ejermænd redaktør Theisen Krestensen og proprietær Lassen, der støttede Frederikssunds Motorklub med at få gang i løbene igen.

Hovedbegivenheden ved dette åbningsløb på Frederikssund-banen var en ekspertmatch med deltagelse af Sten Edlund, Sverige, og de tre danske storkørere Baltzar Hansen, Sv. Aage Engstrøm, Sv. Aage Sørensen og Bøgh Mathiasen.

Resultatet blev, idet Baltzar Hansen allerede i første start kørte i hegnet og krøllede sin maskine totalt sammen: Nr. 1 Sten Edlund, Sverige, 16 points, (bedste tid), nr. 2 Sv. Aage Engstrøm, 16 points, nr. 3 Sv. Aage Sørensen, 11 points, (bedste tid), og nr. 4 Bøgh Mathiasen, 11 points.

Frederikssundløbet for standardmaskiner, der kørtes i 2 indledende heat, opsamlingsheat og slutheat, talte 14 deltagere og blev vundet af Anders Pedersen, 2,04,8, efterfulgt af Linder Madsen, 2,08,2, og Erik Orth, 2,15,2.

Dagens sidevognsmatch havde H. Skov som vinder efterfulgt af Bengtsen og Bruun Larsen, hvorimod David Axelsson måtte se sig besejret af maskinskade og lade sig henvise til sidstepladsen.



Calle Hansen og Valther Rosenlund tager her en tørn på dirt-trackbanen i Århus.



De to kendte fynske motorkørere fra 30'erne, Aage Jacobsen og Egon Rasmussen med bestyrelsen fra motorklubben i Svendborg under et løb på Korsør motorbane.

Den fynske motorbane i Langesø holdt st. bededag sit åbningsløb for den femte sæson i overværelse af det store og trofaste publikum på ca. 4000.

Dagens mand blev en af de indfødte, nemlig Bent Jensen, som vandt alt, hvad han kom i nærheden af. Han måtte da også efter løbet køre en æresrunde for at modtage publikums fortjente hyldest.

I crack race, der kørtes i tre afdelinger, vandt Bent Jensen, Rudge, som allerede nævnt, dem alle. Bedste tid opnåede han i 2. afdeling, 3,05,8, og fik i alt 12 points. Nr. 2 blev Herm. Larsen, Odense, BSA, med 9 points. Agner Hansen, København, BSA, og Jens Larsen fik hver 4 points.

Seniorløbet kørtes i to indledende heat og slutheat. 1. heat blev vundet af Max Møller Nielsen, Triumph, 3,31, og 2. heat af Leif Hirsborg, Ariel, 3,18,2. Slutheatet havde Leif Hirsborg, Ariel, som vinder i tiden 3,17,4 med Falck Larsen, AJS, som nr. 2 i tiden 3,22, og Aage Andersen, Matchless nr. 3 i 3,25,2.

Et løb for begyndere kørtes over 4 omgange i 2 afdelinger med resultat efter bedste sammenlagte tid. Nr. 1 Kjeld Hansen, AJS, 5,33,8, nr. 2 P. Gulfeldt, Royal Enfield 5,48,4, og nr. 3 Egon Larsen, Norton, 6,17,6.

Kjeld Hansen opnåede den absolut bedste tid for fire omgange i denne klasse, nemlig 2,43,6.

Dagens store handicap gav følgende resultat, idet metertillæggene er angivet i parantes:
1. Bent Jensen, Rudge (0).



Tre tyske dirt-trackkørere, der deltog ved mange løb på de danske baner. Rumrich, Drews og Wonder.

2. Falck Larsen (8).
3. Herm. Larsen, BSA (2).
4. Leif Hirsborg, Ariel (2).

De her nævnte baner kørte alle i løbet af sommeren yderligere eet eller flere løb, ligesom der på dirt-trackbanen i Karrebæksminde blev afholdt mange store arrangementer med international deltagelse.

Indledningen til Karrebæksminde-banens 1936-sæson var den bedst mulige, idet den foregik 2. pinsedag i strålende solskin og med ca. 5000 tilskuere, der alle forventningsfuldt ventede på første start. Deltagerlisten var i øvrigt noget tynd, men alle fik alligevel fuld valuta for pengene, ikke mindst på grund af Baltzar Hansens sejr over australieren Billy Lamont og den lokale kører Hans Hansens fine indsats.

Ved senere løb på Karrebæksminde-banen blev der i 1936 også udkæmpet nogle drabelige dyster mellem den lille populære tyske dirttrackkører Rumrich, kendt på alle danske dirt-trackbaner, Baltzar Hansen, Calle Hansen, Engstrøm og Linder Madsen.

Det fra tidernes morgen indstiftede »Elektrolløb«, der startede som pålidelighedsløb på landevej, men som nu i nogle år havde været stoppet, skulle i 1936 atter genopstå, men som jordbaneløb på 1000 m-bane. For Elektrolpokalen, der var et pragtstykke af en vandrepokal og afløser for »Farrispokalen«, blev der naturligvis udarbejdet nye statutter gældende for baneløb. Det første løb på bane om Elektrolpokalen blev planlagt til afholdelse søndag den 16. august på Amager travbane. Løbets arrangering blev lagt i hænderne på redaktør Kaj Otting, der også fungerede som løbsleder.

Da der i statutterne for Elektrolpokalen var bestemt, at kørere fra alle de fire nordiske lande kunne deltage i løbene om pokalen, ventede man fin deltagelse, da interessen for at vinde det flotte trofæ til ejendom var stor. Ikke mindst den danske storkører Sv. Aage Engstrøm var opsat på opgaven, idet han jo kun lige nåede at se skyggen af Farrispokalen, der vandrede over sundet som Ivar Skeppstedts evige eje.

Optakten til det første Elektrolløb på bane var den bedst mulige. Vejret var godt, og deltagerne kunne ikke være bedre. Alle de store danske navne deltog, foruden at der var besøg af Sveriges sejrsvante storkører Ragnar Sundquist i følge med sine landsmænd Sten Edlund og Torsten Sjöberg foruden den fine norske kører Rolf Lau, men alligevel lykkedes det ikke for løbsarrangørerne at fremkalde den rette stemning hos de ca. 1000 tilskuere. Om det var skuffelsen over, at de danske favoritter klarede sig så dårligt, eller om det var den rette kontakt mellem publikum og dommertårn, der betyder så meget ved et motorløb, der manglede, er ikke godt at vide. Efter sin



De fire danmarksmestre i soloklasserne 1936. Fra venstre: Freemann-Steensen, Sv. Aage Sørensen, Svend Aage Engstrøm og Erik Orth.

strålende sejr havde Sjöberg i hvert fald fortjent en mere overbevisende hyldest fra publikum, end tilfældet blev. Grunden var ikke uvilje fra publikum, men en manglende kontakt med, hvad der foregik på banen og inderkredsen.

I øvrigt var selve arrangementet udmærket tilrettelagt, og alt klappede, som det skulle. Løbene gik rask fra hånden, til tider også for hurtigt, så speakerens resultater fra foregående starter druknede i motorlarm fra maskiner, der var kørt frem til næste start.

Disciplin og orden var af løbsledelsen gennemført overalt, hvad mange uvedkommende ikke var helt begejstrede for, men hensynet til publikum gik frem for alt, og man var klar over, at man ved fremtidige løb kun ville få gavn af at følge det her givne eksempel.

Dagens førstes tart spændte straks forventningerne, da Ragnar Sundquist viste, hvor fremragende en kører han var. Han tog straks føringen i et rasende tempo og lå ganske urørlig, medens Aage Wagner fulgte bedst med af de øvrige deltagere. Sundquists resultat blev dagens bedste tid, 2,07,6. Aage Wagner brugte 2,10, og den næste mand, Linder Madsen, 2,17,8. Derefter fulgte i mål Hans Hansen og Erik Orth.

I andet kvalifikationsheat førte Sten Edlund klart, men i sidste sving før opløbet fik han maskinskade og nåede ikke i mål. Engstrøm blev derefter vinder i 2,11, Axel Jensen nr. 2 i 2,28,8, og Agner Hansen, der kørte en 350 cc BSA, blev nr. 3 i tiden 2,37.

Sidste kvalifikationsheat tog Torsten Sjöberg i 2,09 foran Sv. Aage Sørensen, 2,11,4, og Ejnar Knudsen, 2,16,2.

I opsamlingsheatet blev Hans Hansen hurtigst i 2,16 foran Bøgh Mathiasen, 2,19, og Anders Petersen, 2,26.

Deltagerne i det egentlige Elektrolløb, der kørtes i tre pointsafdelinger, blev herefter følgende:

Ragnar Sundquist,
Torsten Sjöberg,
Aage Wagner,
Sv. Aage Engstrøm,
Hans Hansen,
Sv. Aage Sørensen,
Ejnar Knudsen,
Bøgh Mathiasen.

Efter Sundquists første præstation mente man, at han var sikker vinder, men håbede dog på, at vore danske kørere i slutkampen kunne præstere nogle bedre tider end i de indledende heat for evt. at forrykke det endelige



To glade »motorgutter«, der ikke er særlig rene efter deltagelse i et trial med mudderetaper.

resultat. Det skulle imidlertid gå helt anderledes.

Ganske vist tog Sundquist atter føringen af feltet straks efter den første start, men han forsvandt, inden første omgang var kørt. Det viste sig senere, at der var knækket en ventilarm i hans motor, og dermed var hans chancer væk. Sundquists landsmand, Torsten Sjöberg, overtog derefter føringen, og han kørte i mål som en sikker vinder af heatet i tiden 2,10. Hans Hansen kom meget overraskende på andenpladsen i tiden 2,13,4 og sikrede sig dermed en sikker plads blandt eliten af danske banekørere.

Placeringerne, tider og points, 1. afdeling:

1. Torsten Sjöberg, Sverige, Suecia/JAP ..... 2,10 9 p.
2. Hans Hansen, Rudge ..... 2,13,4 7 p.
3. Aage Wagner, Dania ..... 2,15,6 6 p.
4. Ejnar Knudsen, JAP ..... 2,19 5 p.
5. Sv. Aage Sørensen, Tårnby/JAP 2,20 4 p.
6. Bøgh Mathiasen, JAP ..... 2,20,2 3 p.
7. Sv. Aage Engstrøm, Rudge.... 5,14 2 p.

Grunden til Engstrøms dårlige placering var maskinvrøvl, som han dog fik klaret inden 2. afdeling, men hans chancer for sejr i det endelige resultat var jo faktisk allerede ødelagt, eller skulle der da ske mirakler.

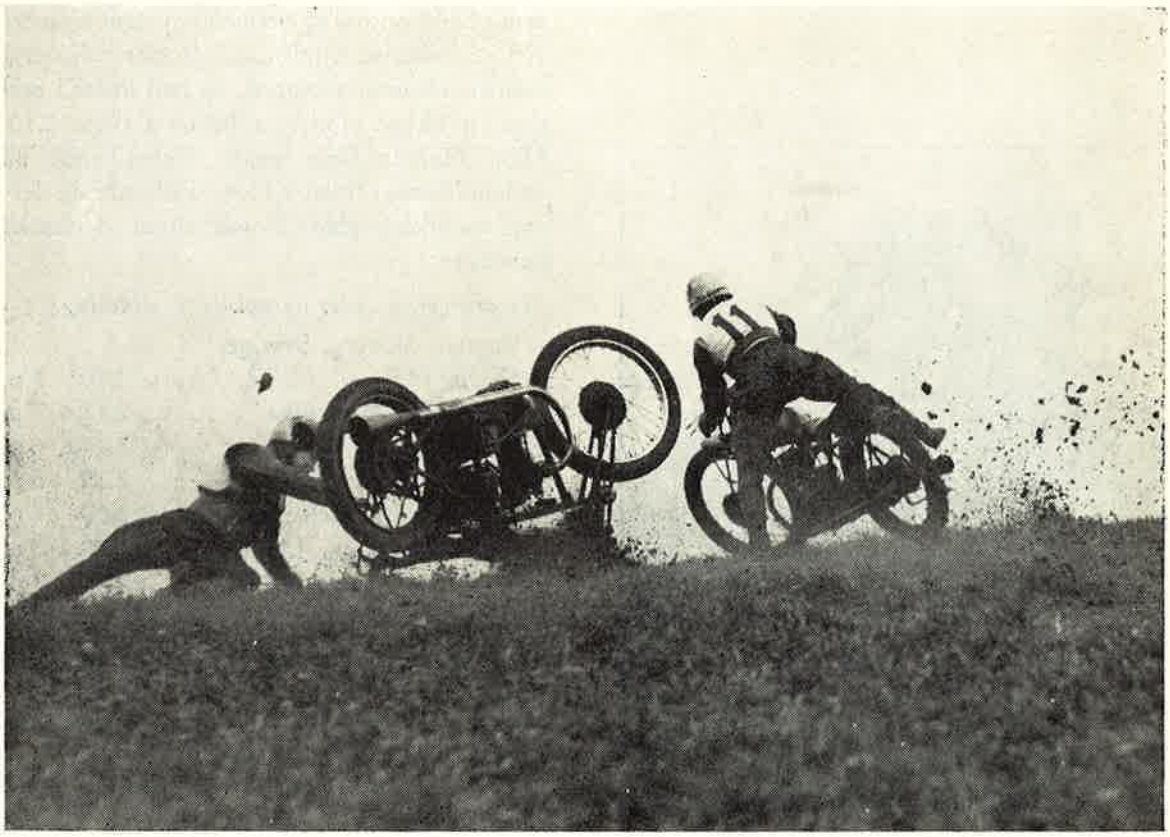
Engstrøm gjorde alt straks fra starten af 2. afdeling for at få indhentet Sjöberg, men det lykkedes ikke, idet denne også her gik fint i mål som vinder tæt fulgt af Engstrøm, medens Sv. Aage Sørensen tog trediepladsen foran Hans Hansen.

Placeringerne, tider og points, 2. afdeling:

1. Torsten Sjöberg, Sverige, Suecia/JAP ..... 2,11,8 9 p.
2. Sv. Aage Engstrøm, Rudge .. 2,13 7 p.



Udsigt over den tætpakkede parkeringsplads ved et af de jyske bakkeløb i Femmøller.



Det gik undertiden voldsomt til ved løbene på Ganløsebanen. Her har en kører vendt bunden i vejret på maskinen, og en anden har stor vanskelighed med at undgå et lignende styrt.

3. Sv. Aage Sørensen, Tårnby/JAP 2,15 6 p.
4. Hans Hansen, Rudge ..... 2,16 5 p.
5. Aage Wagner, Dania ..... 2,19 4 p.
6. Ejnar Knudsen, JAP ..... 2,19,6 3 p.
7. Bøgh Mathiasen, JAP ..... 2,21 2 p.

Nu stod Sjöbergs chancer meget højt, selv som nummer sidst i tredie afdeling ville han opnå 19 points i alt. Altså var kun Hans Hansen farlig, såfremt han blev nummer 1 og Sjöberg nummer sidst. Hans Hansen ville så kunne opnå 21 points i det samlede resultat. Aage Wagner og Sv. Aage Sørensen kunne i et sådant tilfælde kun opnå 19 points, så man var allerede inden starten til sidste afdeling klar til at sige farvel til Elektrolpokalen i Danmark for det kommende år, idet alt tegnede til overlegen svensk sejr.

Starten til tredie afdeling gik, og Torsten Sjöberg førte igen feltet lige fra start til mål. Sv. Aage Sørensen og Hans Hansen fulgte godt med, men ellers var uheldet ude efter de danske farver.

Det endelige slutresultat for løbet om Elektrolpokalen og retten til at besidde denne i et år kom derefter til at se således ud:

1. Torsten Sjöberg, Sverige, Suecia/JAP 27 p.
2. Hans Hansen, Rudge ..... 18 p.
3. Sv. Aage Sørensen, Tårnby/JAP .... 17 p.
4. Ejnar Knudsen, JAP ..... 13 p.
5. Aage Wagner, Dania ..... 13 p.
6. Sv. Aage Engstrøm, Rudge ..... 11 p.
7. Bøgh Mathiasen, JAP ..... 9 p.

DMU's præsident, ingeniør Ørs, laurbærkransede vinderen Torsten Sjöberg, Sverige, og overrakte ham den smukke og originale Elektrolpokal. Publikum hilste med bifald, selv om det ikke var særlig kraftigt.

Trøstløbet for de deltagere, der ikke nåede at komme med i slutkampen om Elektrolpokalen, blev vundet klart af Sten Edlund, Sverige,



De to kendte jyske motorkørere Anker Bach Sørensen, Randers, Rudge, og Chr. Jørgensen, Århus, Nimbus, klar til start i det jyske grand-prix i 1937.

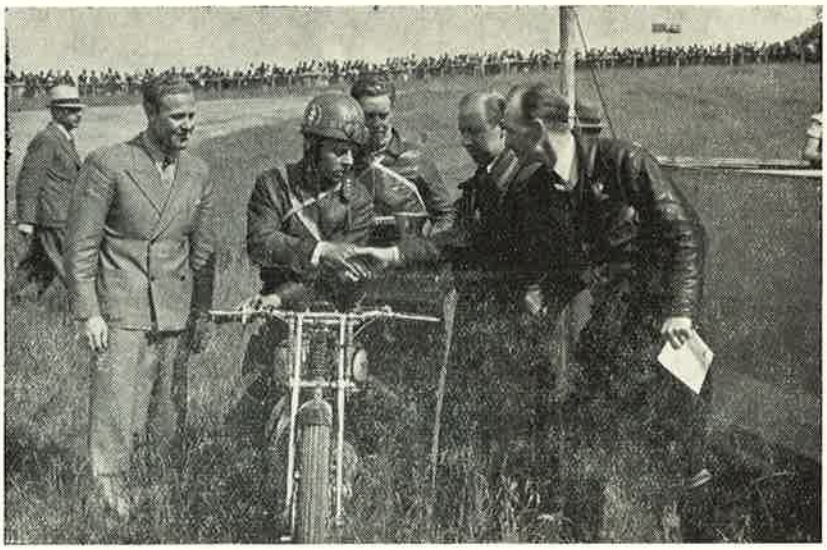
der nu kørte sin 350 cc maskine i tiden 2,21,4. Den norske gæst Rolf Lau placerede sig som nr. 2 i 2,24,6, og Axel Jensen blev nr. 3 i tiden 2,25.

I linieløbet for 350 cc maskiner viste danmarksmesteren Erik Orth, Rudge, sig meget overlegen og vandt i tiden 2,28,2. Nummer 2 blev Agner Hansen, BSA, 2,34, efterfulgt af Henning Petersen, AJS, 2,37,4, og Tage Brautsch, Brit. Excelsior, 2,49,6.

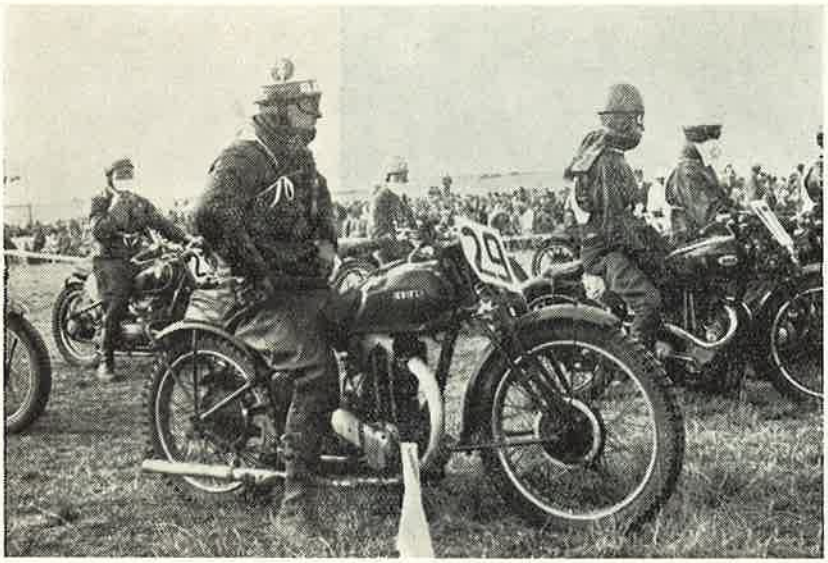
Løbet for standardmaskiner, der gik over 4 omgange, forløb over al forventning. De unge kørere præsterede udmærket kørsel, hvilket gav støtte til nogle flere starter for disse maskiner ved de forestående danmarksmesterskabsløb i september måned.

Axel Nielsen, Ariel, vandt klart i 3,36,6, hvorimod de tre efterfølgende var meget jævnbyrdige og blev placeret således: Holger Hansen, BSA, 3,40,4, Ch. Christiansen, Ariel, 3,40,8, Josef Koch, Nimbus, 3,41,6, og Jens Rasmussen, BSA, 3,43,4.

Dagens sidevognsløb blev kørt som handicap, men da man kun havde træningstider som grundlag for udregning af metertillæg, blev dette nærmest et skøn, og de to »gamle«, H. Skov og David Axelsson, slap åbenbart for billigt.



Det kendte danske motorsportsnavn også efter sidste verdenskrig, Orla Knudsen, København, har her vundet et af Rudge Motor Klubbens løb på Korsør motorbane og lykønskes af løbsleder Poul Rasmussen, medens Ove Ravn, Roel Petersen og Chr. Petersen ser til.



Startsituation fra 500 cc klassen ved Katholmløbet 1937. Nr. 29, Axel Nielsen, København, Ariel, og nr. 23, Carlo Sejr Jensen, Århus, BMW.

H. Skov, Harley Davidson, blev vinder i tiden 3,53. Axelsson brugte 4,06, men da han under løbet havde forvildet sig inden for afspærringsplankerne, der markerede kørefeltet på banen, blev Knud Mogensen, Odense, BSA, erklæret for nr. 2 i tiden 4,12. Nr. 3 blev Th. Bentsen, Harley Davidson, i tiden 4,15.

Det første Elektrolløb på bane var en stor motorsportsoplevelse, men nogen økonomisk succes blev det så absolut ikke, da forlystelsesskat og baneleje til travselskabet tog hele toppen af kransekagen, så skulle lignende løb gennemføres i fremtiden, var man klar over, at udgifterne skulle sættes betydeligt ned og afholdes på mere sportsmæssigt og mindre forretningsmæssigt grundlag.

På Karrebæksmindebanen var der hele sommeren 1936 et trofast stampublikum, der kom for at se deres lokale kælebarn Hans Hansen slås med udenlandske stjerner, hvad han for øvrigt gjorde ganske pænt, selv om folk som Rumrich fra Tyskland og »Tiger« Gregory undertiden gav ham en lektion i dirt-track.

Sæsonens sidste løb i 1936 omfattede således deltagelse af de to ovennævnte udenlandske kørere.

Dagens hovedbegivenhed var et stjerneløb, der kørtes i tre afdelinger, og feltet bestod af



Fra en af starterne til det store jyske Katholmløb i 1937. Man vil bl. a. kunne genkende kører nr. 6, Anker Bach Sørensen, Randers, Rudge.



Hans Frederiksen retter ryggen efter et vel overstået heat på Korsør motorbane.

Rumrich, Hans Hansen og »Tiger« Gregory.

Første afdeling blev vundet af Rumrich i 1,16 med Gregory på andenpladsen i 1,21,8, en meget fin tid i betragtning af, at han styrtede i anden omgang, men hurtigt kom i gang igen. Hans Hansen udgik med maskinskade.

Anden afdeling blev meget spændende. Alle tre kørere fulgtes ad fra start og gik i mål med mindre end 1 sekunds mellemrum. Rækkefølgen blev: Rumrich 1,16, Gregory 1,16,8, og Hans Hansen 1,17,8.

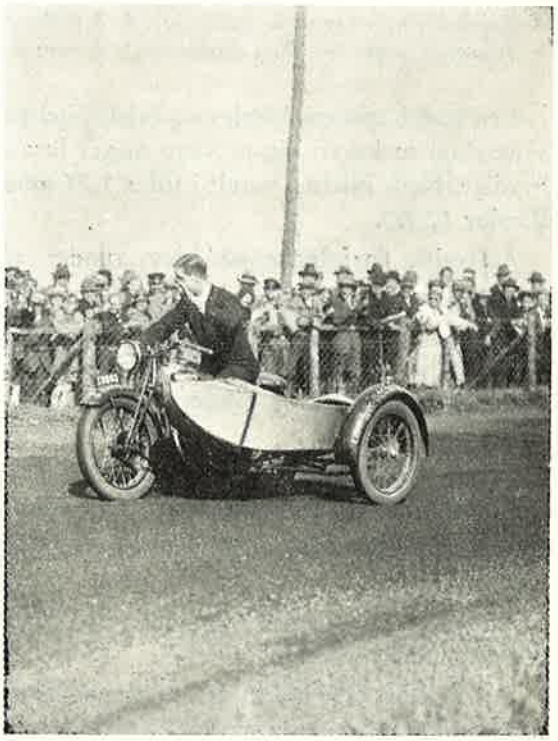
Før starten til tredie afdeling tog Rumrich spøgefuldt afsked med de to andre deltagere, men han havde næppe tænkt sig, at det skulle blive dem, der kom først i mål. I 2. omgang brændte Rumrichs maskine nemlig sammen, og Gregory vandt i tiden 1,16,6 med Hans Hansen lige i baghjulet i tiden 1,16,8.

Gregory vandt hermed matchen med 7 points, Rumrich fik 6 og Hans Hansen 4 points.

2. løb skulle have været en udfordringsmatch mellem Calle Hansen, Ärhus, og Bøgh Mathiasen, men Calle blev i Jylland, og Bent Jensen, Odense, der tilfældigt var i Næstved, blev puttet ind i programmet i stedet – og publikum mente ikke, det var så dårligt et bytte – Linder Madsen var med som tredie mand.

Bent Jensen opnåede bedste resultat med to førstepladser og een andenplads. Hans bedste tid var 1,19. Bøgh Mathiasen blev nummer 2 med bedste tid, 1,19,5, hvorimod Linder Madsen ikke rigtig var i humør.

Tredie løb blev vundet af Laur. Christensen med 7 points, skønt Anders Petersen havde to førstepladser, men han styrtede i sidste start. Den bedste tid i denne match opnåede Anders Petersen, 1,23,2.



Den danske dirt-trackkører Sv. Aage Engstrøm, der var et stort navn på Ärhus dirt-trackbane, kører her en runde under publikums begejstring. Grunden til, at Engstrøm kører på sidevognsmaskine, var, at han på dette tidspunkt var sygemeldt med et brækket ben og overværede løbene som tilskuer.



Løbsledelsen ved et af de mange løb, Rudge Motor Klub, København, arrangerede på Korsør-motorbane i 30'erne, Fra venstre: Poul Rasmussen, Hermansen og Bjørnsen.

I en match mellem Barslev og Niels Nielsen viste disse to kørere sig at være meget jævnbyrdige. Niels Nielsen vandt i tiden 1,27 mod Barslev 1,27,3.

Australsk forfølgelsesløb blev vundet af Gregory.

Dagens handicap blev vundet af Hans Hansen, (110 m tillæg), 1,28, nr. 2 Bøgh Mathiasen, (80), 1,28,4, nr. 3 Linder Madsen, (70), 1,30,4.

Gregory og Laur. Christiansen tørnede sammen, dog uden at der skete noget, ud over at maskinerne blev filtret sammen, og rytterne udgik af løbet.

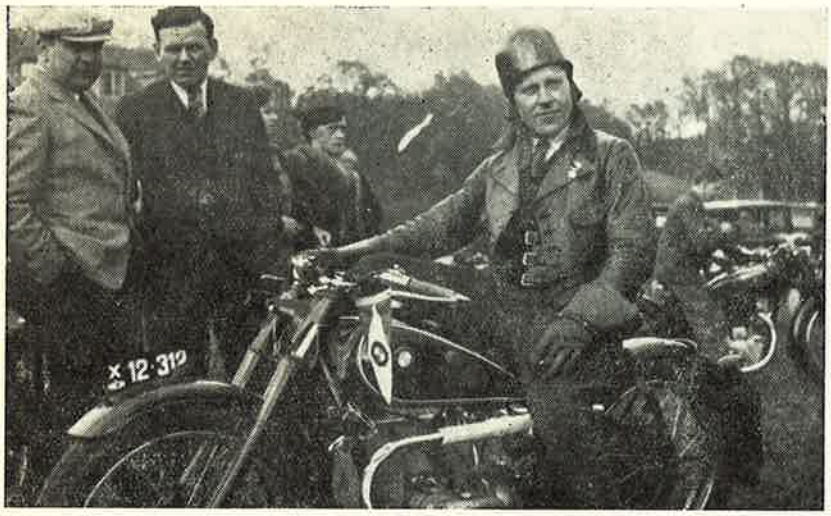
Atter var en stor dirt-tracksøndag på Karrebæksmindebanen slut.

Det skal her lige indskydes, at mange af de danske ekspertkørere også var i udlandet og deltog i løb, og mange af dem hævdede sig meget smukt, bl. a. kom der til Danmarks Motor Union et brev fra den polske motororganisation med en rosende omtale af Bent Jensens indsats i et stort løb i Polen. Også den jyske dirt-trackkører Calle Hansen var i udlandet, nemlig Frankrig, hvor han deltog i løb i Paris.

Den næste store motorsportsbegivenhed i 1936 af betydning for dansk motorcykelsport var de nordiske mesterskaber, der blev afholdt den 6. sept. i Finland på Kotbybanen lige uden for Helsingfors. Det deltagende danske nationshold, der deltog, bestod af følgende kørere: Linder Madsen, Erik Orth og Hans Hansen.

Selv om et alvorligt styrt overgik Hans Hansen under lørdagens træning, var det danske hold klart til søndagens løb. Hans Hansens maskine, der blev meget ødelagt ved styrtet, blev beredvilligt repareret i løbet af lørdag nat af den gamle finske storkører Otto Brandt; blot lykkedes det ikke for ham at skaffe en ny forfelg til Hans Hansens maskine, hvorfor han måtte dele forhjul med Linder Madsen, idet man skiftede mellem starterne.

Det danske nationshold klarede sig over al forventning, idet det besatte førstepladsen i



Carlo Sejr Jensen, Århus, BMW, der meget overraskende besatte 3. pladsen i Katholmløbet og dermed slog sit navn fast inden for dansk motorcykelsport.

nationsmatchen foran Finland, Sverige og Norge. Danmarks vindertid blev 9,32,7.

Resultaterne i de individuelle løb blev således:

C-klassen:

1.	S. Edlund, Sverige	3,00,5
2.	Hans Hansen, Danmark	3,01,1
3.	R. Lampinen, Finland	3,02,2
4.	M. Strømberg, Sverige	3,02,8
5.	R. Sundquist, Sverige	3,06,7
6.	A. Linder Madsen, Danmark	3,08,1
7.	S. Gjölmsli, Norge	3,08,9
8.	B. Mellin, Finland	3,22,7
9.	U. Keikänen, Finland	3,23,2
10.	G. Lönfors, Finland	3,33,1
11.	P. Hansen, Finland	3,38,7
12.	K. Maukala, Finland	3,41,8

B-klassen:

1.	S. Edlund, Sverige	3,10,9
2.	M. Strømberg, Sverige	3,14,9
3.	A. Keränen, Finland	3,21,8
4.	Erik Orth, Danmark	3,23,5
5.	L. Romppanen, Finland	3,25,2
6.	S. Somerkorpi, Finland	3,26,3
7.	V. Suni, Finland	3,29,8
8.	O. Kyrö, Finland	3,35,5
9.	V. K. R. Hollming, Finland	3,36,0
10.	E. Taute, Finland	3,36,5
11.	U. Vaisannen, Finland	3,37,2

For såvel holddeltagere som ledere fra Danmark var denne Finlandstur en oplevelse med mange minder, og der blev knyttet mange dansk-finske motorkammeratskabsbånd.

Årets sidste store danske motorsportsbegivenhed var de danske jordbanemesterskaber, der blev afholdt på Amager travbane søndag den 20. september.

På grund af de sløje økonomiske tilstande for motorløb i Danmark var mottoet for dette års danske mesterskaber – sport for sportens skyld –.



Den tyske dirt-trackkører Roth, der deltog ved flere løb her i landet i 30'erne.



En af de virkelig hurtige bakkekørere i den før krigen så populære 250 cc klasse, Erling Pedersen, Århus, klar til start med sin BSA.

Danmarks Motor Union havde dog indtaget det standpunkt, at man forud for løbet sikrede de deltagende kørere startgodtgørelse samtidig med, at man bestemte, at en tredjedel af et eventuelt overskud ved løbet også skulle komme kørerne tilgode.

Optimisterne, der ventede en rimelig sum til fordeling, blev skuffet.

Man måtte se sandheden i øjnene ved slutningen af sæson 1936 og årets største nationale motorsportsbegivenhed, danmarksmesterskaberne, at de danske kørere alene, selv om det drejede sig om hele eliten, ikke formåede at fylde tilskuerpladserne, ydermere når der var tale om et storopgør mellem Sv. Aage Engstrøm og Hans Hansen.

Et fyldigere program med mange udenlandske kørere var så dyrt, at det forøgede tilskuerantal ikke formåede at dække de forøgede udgifter, så det var meget mørke udsigter for den kommende baneløbssæson 1937.

Tilbage til danmarksmesterskaberne 1936.

Ingen kunne ønske sig bedre løb, end hvad der her blev præsteret, og det gjalt alle klasser, både ekspert og standard, der var fart og spænding.

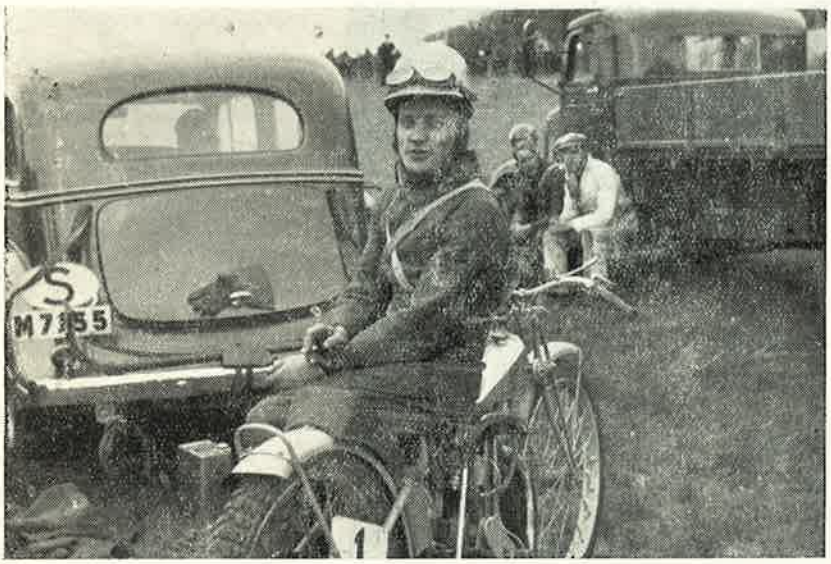
Løbet blev indledt af standardmaskinerne, og her var den gamle ekspertkører Ejnar Knudsen dukket op med en Royal Enfield. Ganske vist blev han vinder af første heat, men ikke uden sværdslag. Axel Nielsen, som var favorit, førte de første omgange, medens Ejnar Knudsen og Oscar Hansen fulgte godt efter. Axel Nielsen kunne dog ikke holde tempoet og var i tredie omgang på tredjepladsen efter Oscar Hansen, og Ejnar Knudsen vandt i 3,27,4, Axel Nielsen, 3,35,6, og Oscar Hansen, 3,43.

I 2. heat var Freemann Steensen favorit og førte de første 3 omgange, men blev i sidste omgang overhalet af Edv. Jensen, der vandt i tiden 3,45, Freemann Steensen, 3,49, og Skjoldager 3,51,2.

Slutheatet blev en hård kamp mellem Ejnar Knudsen, Freemann Steensen og Axel Nielsen. Axel Nielsen førte de første 3 omgange efterfulgt af Ejnar Knudsen, men i den sidste spurt pressede Freemann Steensen sin maskine til det yderste og kom forbi de to konkurrenter og kørte i mål som danmarksmester 1936 i standardklassen.

Resultatet: Freemann Steensen, Norton, 3,28,8, Ejnar Knudsen, Royal Enfield, 3,20,2, og Axel Nielsen, Ariel, 3,31,8.

Det »store« mesterskab i 500 cc skulle bringe det store opgør mellem Hans Hansen og Sv. Aage Engstrøm, men den rasende duel, som man havde talt om, udeblev, og uden konkur-



Et kendt svensk motorsportsnavn på de danske baner i 30'erne, Torsten Sjöberg, afventer her signalet på at møde til start på Korsør motorbane. På lastbilens trinbrædt vil man kunne genkende Paul Kalør, Odense.

rence hævdede Engstrøm sin titel og forbedrede sin personlige rekord på Amager travbane betydeligt allerede i første heat, hvor han vandt i 2,49,4, medens vindertiden for 1935 var 2,58,2.

Engstrøm var ganske suveræn, og Sv. Aage Sørensen holdt sig støt på andenpladsen med tiden 2,55,2. Linder Madsen lå i lang tid som nummer 3, men Bøgh Mathiasen, der kom dårligt fra start, arbejdede sig op og passerede lige før mål og blev altså nummer 3. Linder Madsen kom således ikke med i slutheatet.

Hans Hansen skulle jo efter alt at dømme kunne have vundet 2. heat, men her kom overraskelsen, som ville have givet store odds i en evt. totalisator. Hans Hansens maskine gik rigtig dårligt, og han blev hurtigt passeret af Anders Petersen, der i øvrigt kørte fortræffeligt. Hans vindertid blev 3,09. 20 sek. efter kom Jørgen Petersen i mål, og atter 20 sek. efter Hans Hansen, som kun blev placeret til slutheatet, fordi Bent Jensen før første sving efter start punkterede og udgik ligesom Axel Nielsen, der fik maskinstop.

Bent Jensen kom med i slutheatet på grund af, at løbet ikke blev stoppet, som reglementet foreskrev i tilfælde af punktering inden første sving.

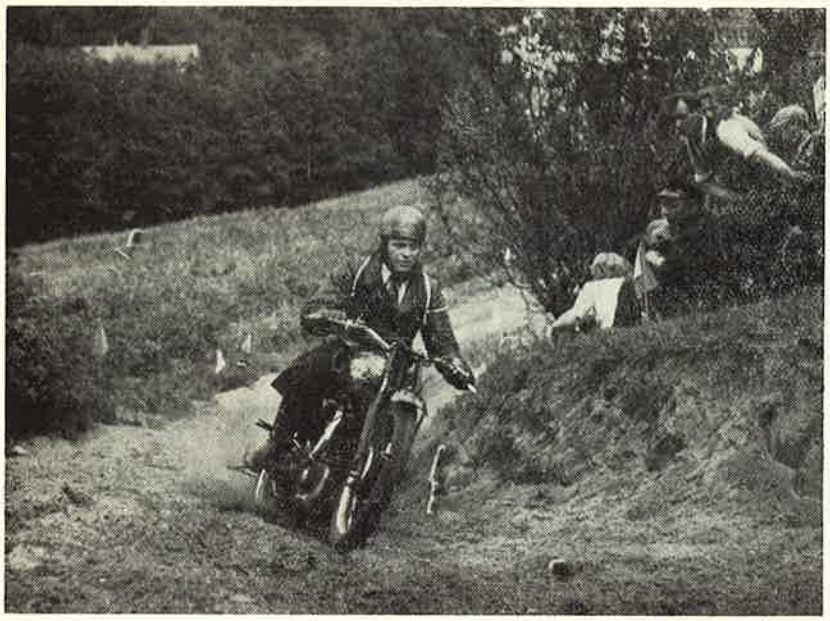
Nu skulle det store slag altså slås, og det blev det, men kun af Sv. Aage Engstrøm. Han lagde sig straks fra start i spidsen for feltet og var ganske urørlig. Kampen om andenpladsen blev derimod drabelig mellem Sv. Aage Sørensen og Hans Hansen. Sidstnævnte løb af med sejren.

Det endelige resultat blev:

1. Sv. Aage Engstrøm, JAP 2,51
2. Hans Hansen, JAP 3,00



Den jyske dirt-trackmester Carl Hansen, Århus, (Calle).



Carl Jensen, Ålborg, BSA, var et kendt navn inden for motorcykelsporten i 30'erne. Carl Jensen er her i aktivitet på Femmøller-banen.

3. Sv. Aage Sørensen, JAP 3,00,4
4. Bøgh Mathiasen, JAP 3,06
5. Anders Petersen, Rudge 3,08,2

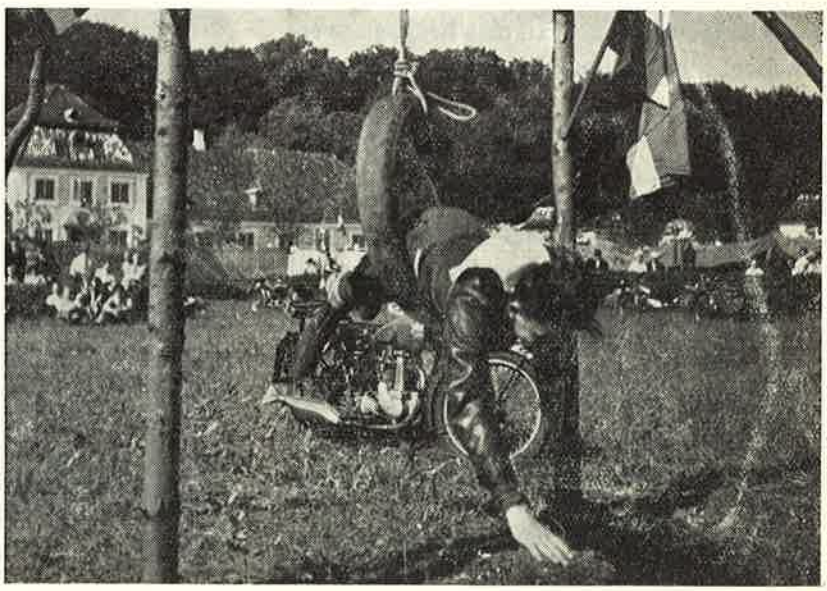
Sv. Aage Engstrøm havde altså på overbevisende måde bevist, at han stadig var Danmarks hurtigste banerytter og ubestridt bar »Danmarksmestertitlen« med rette.

Mesterskabsløbet for 350 cc maskiner var også opdelt i to indledende heats og slutheat.

Kampen i det første heat blev meget hård fra start til mål.

Aage Wagner startede med sin 250 cc Brit. Excelsior og kunne ikke holde tempo med de øvrige deltagere, selv om han ikke gav dem meget efter.

Erik Orth lagde sig straks i spidsen, medens de tre øvrige stredes om rækkefølgen. Agner Hansen gik en overgang stærkt frem, men overraskelsen blev dog præsteret af Henning Petersen, der pludselig skød frem med sin »guld«-AJS og kørte i mål som vinder.



En situation fra en af 30'ernes motorrodeo. En underholdningsform, mange motorklubber anvendte under søndagsture i de år.



Arrangøren af bakkeløbet ved Jydsk Motor Unions sommerstævne i Femmøller i 1937 formanden for Århus Motor Sport tømrermester Andersen, Århus, og løbets starter Larsen, Århus.

Resultatet:

1. Henning Petersen, AJS 3,28,8
2. Erik Orth, Rudge 3,29,6
3. Agner Hansen, BSA 3,30,4
4. Aage Wagner, Brit. Excelsior..... 3,31,8

I 2. heat skulle Sv. Aage Sørensen så kæmpe med overmagten i form af, at han skulle køre sin 250 cc Brit. Excelsior mod de øvrige deltageres 350 cc-maskiner. Tage Brautsch havde importeret en hurtig Husquarnamaskine i dagens anledning, og man ventede overraskelser fra den kant, men de udeblev. Derimod præsteredes Sv. Aage Sørensen det kunststykke at køre sin 250 cc-maskine til sejr kun truet af Bent Larsen og Leif Hirsborg.

Resultatet:

1. Sv. Aage Sørensen, Brit. Excelsior, 250 cc 3,25
2. Bent Larsen, Husquarna 3,27,4
3. Leif Hirsborg, Velocette 3,36
4. Hans Frederiksen, Rudge 3,47

Slutheatet i 350 cc-klassen blev dagens clou i sportslig henseende. Erik Orth kæmpede for at bevare sit mesterskab og Sv. Aage Sørensen for at fratage ham det, samt vise publikum sit lille kælebarns gode egenskaber, som havde skaffet ham stor popularitet ved de store TT-løb i Sverige og England.

Det blev en dyst uden lige.

Fra start til mål fulgtes de to kamphaner skulder ved skulder, og publikum trak næppe vejret, da de to maskiner gik i mål med kun en halv hjulbreddes forskel. Erik Orths hjul var det forreste, og han beholdt altså sin mesterskabstitel.

Det lykkedes altså ikke for »lilleputten« at slå »storebroder«, men løbsledelsen var ikke længe om at dekretere, at Sv. Aage Sørensens præstation var af en sådan standard, at danmarksmestertitlen for 250 cc klassen var velfortjent og tildeltes ham.

To danmarksmestre var altså resultatet af denne virkelig enestående bedrift og kampduel. Bent Larsen fulgte forøvrigt godt med de to første kørere og kom i mål som nr. 3.

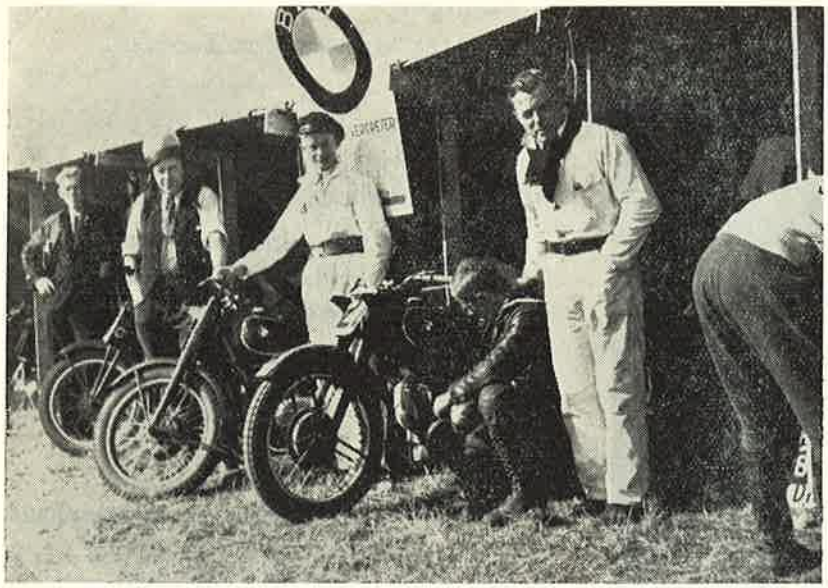
Resultatet for klassens deltagere blev i øvrigt:

1. Erik Orth, Rudge 3,22,5
2. Sv. Aage Sørensen, Brit. Excelsior, 250 cc 3,22,6
3. Bent Larsen, Husquarna 3,24
4. Henning Petersen, AJS 3,27,8
5. Leif Hirsborg, Velocette 3,34,2

Det store blandede handicap gjorde sig bemærket derved, at kun 2 af de 6 startende fuldførte.

Vinder blev Axel Jensen, JAP, 3,32. Nr. 2 Aage Wagner, Brit. Excelsior, 250 cc, 3,35.

Danmarksmester i sidevognsklassen blev H. Skov, der i de to første omgange af finalen udkæmpede en drabelig dyst med David



BMW-stalden ved det store jyske Katholmløb i 1937.

Axelsson, indtil denne fik maskinskade og udgik.

H. Skovs vindertid blev 3,37,5. På de følgende pladser fulgte: Th. Bengtsen, 4,06,2, Rud. Petersen, 4,17,2, og Bech Helgesen, 4,17,8. Alle deltagerne i sidevognsmesterskaberne kørte maskinmærket Harley Davidson.

Dagens sportslige resultat blev i øvrigt meget tilfredsstillende for såvel kørere, publikum som arrangører, men det økonomiske resultat var til at fortvivle over, og mange mente, at dansk motorsport gik sit endeligt i møde, men der var dog heldigvis også nogle, der mente det modsatte og viste optimisme.

Motorsporten i Danmark sluttede i året 1936 med et par store trials på Sjælland med Roskilde og Omegns Motorklub og Glostrup og Omegns Motorklub som arrangører. Ligeledes vendte de to Nimbuskørere Josef Koch og Johannes Nielsen hjem fra deltagelse i det store svenske pålidelighedsløb Novemberkåsan. De to danske kørere havde repræsenteret Danmark på bedste måde og havde med sig hjem en 7. og en 9. plads vundet blandt 20 af



Den så kendte sidevognskører både før og efter sidste verdenskrig, Hans Dalsgaard, Vejle, er her i aktivitet med sin BSA som solokører ved et bakkeløb Forøvrigt har Hans Dalsgaard ikke mindre end to sønner, der i den senere tid også er blevet kendte navne inden for dansk motorcykelsport.

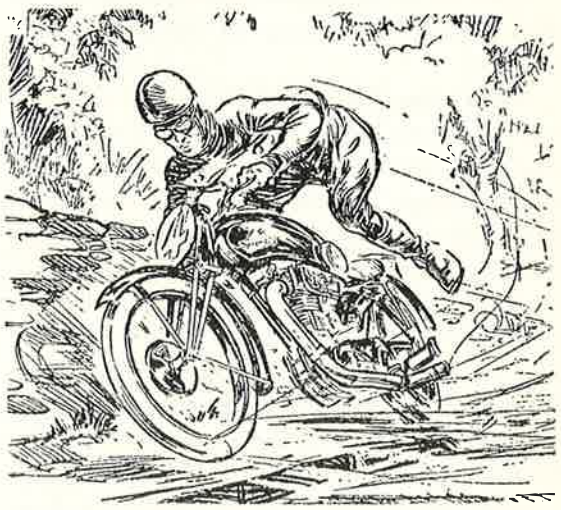


Et kendt navn inden for den jyske bakkeløbssport var Frank Nielsen, Århus, BSA.

verdens bedste pålidelighedskørere, der var mødt til start, men hvoraf kun 13 gennemførte.

For at give et billede af gennemsnittet af de danske trialkørere ved slutningen af 1936 skal her gengives deltagerlisten fra et af dette års sidste trials.

Herman Larsen	BSA
Jens Rasmussen	BSA
Holger Hansen	BSA
Johs. Nielsen	Nimbus
Josef Kock	Nimbus
Ole Olesen	Norton
Bent Jensen	AJS
Edv. Jensen	Nimbus
Finn Larsen	BSA
Ferd. Hansen	Ariel
Agner Hansen	BSA
Poul Rasmussen	Rudge
Axel Frederiksen	Ariel
Freemann Steensen	Norton
Lion Hansen	AJS
Axel Nielsen	Ariel
Ch. Christiansen	Ariel
Viggo Bender	Rudge
V. Dalby Nielsen	Ariel
C. B. Bagger	Brit. Excelsior
Vald. Hoffmeyer jun.	Norton
Eigil Frederiksen	Brit. Excelsior
Ove Ravn	Matchless
Villy Hansen	Royal Enfield
Aage Christensen	Triumph
Emil Nielsen	Dania
Sigf. Sørensen	Rudge
G. V. Rasmussen	BSA
Orla Knudsen	Norton
Fog Nielsen	Nimbus
K. R. Larsen	Norton
H. Darlov	Cotton
Anker Jensen	Ravat
Tom Riis	Triumph
Rob. Glad	Triumph
Ch. Jacobsen	Harley Davidson
Børge Nielsen	Nimbus
A. Jønsson	Nimbus
Th. Bengtsen	Harley Davidson
Damgaard Nielsen	BSA
H. Hofland	Rudge
Bruun Larsen	Indian
H. Lauritzen	BSA
Knud Mogensen	BSA
S. Frederiksen	BSA
Alfred Jensen	BSA
A. Bruun	Nimbus
Willy Petersen	The Willys





Fra en præmieuddeling ved et jysk bakkeløb.

1937

Det var med stor ængstelse, at dansk motorsports ledere så sæson 1937 nærme sig, og de første arrangementer i form af trials kom da også først i gang i april måned.

Det var stadig de økonomiske vanskeligheder, man frygtede.

Årets første motorsportsarrangement var et trial afholdt af Glostrup og Omegns Motorklub.

Næste gang der i 1937 blev kaldt til trial, var det Sports Motor Klubben »Lolland«, der stod som arrangør søndag den 2. maj med etaper udlagt i terrænet ved »Lyttesholm«. Dette løb var en meget stor og glædelig begivenhed, idet så at sige kørere fra alle egne var mødt til start. Virkelig en tilfredsstillelse for arrangørerne på Lolland, der ikke ved tidligere trials havde været forvænt med besøg af kørere fra andre landsdele, men trods alt havde gennemført mange trials de forudgående år med deltagelse af de hjemlige kørere.

Intet var vel mere naturligt i 1937, end at det var den fynske Langesøbane, der åbnede den danske banesportssæson, for her levede motorsporten stadig i en guldalder med et stort og trofast publikum.

Hvad angik baneløb i øvrigt, så blev det ikke til meget ud over de årlige tilbagevendende klassiske løb, Elektrolløbet, og de danske jordbanemesterskaber. Kun motorklubben »Speed« forsøgte at holde liv i Korsør-banen, men det ville ikke rigtig gå, hvilket også var tilfældet med nogle enkelte klubmatcher på Ganløsebanen.

I Jylland skulle motorsporten derimod opleve sin renaissance i 1937. Mange både store og små bakkeløb blev afholdt, men et var fælles for dem alle, og det var et stort deltagerantal. Grunden til, at de jyske motorsportsfolk turde gå i gang med de mange bakkeløb rent økonomisk, var, at disse som tidligere omtalt grundet enkeltmandsstart var fritaget for forlystelsesafgift til staten.

Bakkeløbene var imidlertid ikke den eneste sportslige indsats fra jysk side i 1937. Det så



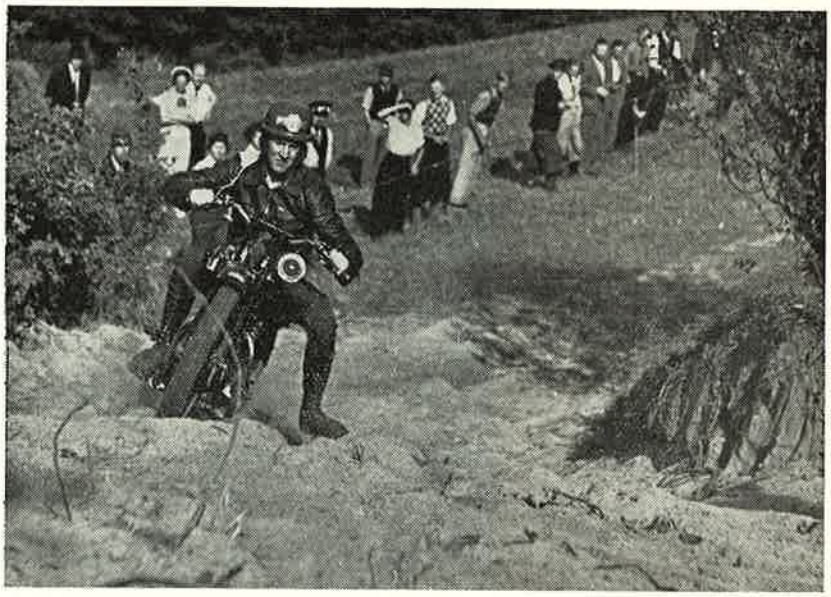
Dirt-trackrytteren Anker Bach Sørensen, Randers, er her gået over til bakkeløbssporten og forcerer en bakke med sin Rudge.

berømte jyske grand prix, der i motorsportens første år var blevet kørt som pålidelighedsløb, blev genoplivet som trials med specialetaper forskellige steder i Jylland.

Endelig kørtes også Katholmløbet i Jylland i 1937, en motorsportsbegivenhed, der gav genlyd over hele landet, og i hvis dønninger der fulgte mange sager og problemer med karantæne af københavnske kørere for deltagelse i løbet, noget der skete som følge af, at de jyske motorklubber og Jydsk Motor Union på daværende tidspunkt ikke var medlem af Danmarks Motor Union, og løbet som følge deraf ikke var godkendt af denne union og Dansk Motorsports Råd.

Endelig sluttede den danske motorsportssæson 1937 med enkelte trials, hvoraf de største blev arrangeret af Glostrup og Omegns Motorklub og Søborg og Omegns Motorklub ved dens meget aktive sportsrådsformand Felix Andersen.

Ønsket om at få det i sin tid så berømte jy-



Et kendt sportsnavn fra Ålborg, G. Velløv forcerer her bakken i Femmøller med sin BSA ved løbet i 1938.



Vinderne i de 4 klasser ved Katholmløbet er blevet laurbærkranset. Fra venstre: Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, 250 cc BSA, Carl Hansen, Århus, 350 cc BSA, Anker Bach Sørensen, Randers, 500 cc Rudge, og Chr. Maagaard, Randers, 750 cc Nimbus.

ske grand prix på landevej kørt som pålidelighedsløb, afløst af et jysk motor grand prix udskrevet som trial, blev for første gang fremsat af Chr. Wenderby, Århus, ved Jydsk Motor Unions repræsentantskabsmøde om foråret 1937, og unionens sportsudvalg tog straks tanken op til behandling.

Lørdag nat den 26. og søndag den 27. juni 1937 kørtes så det »Jyske Motor Grand Prix« for første gang, og lad det være sagt straks: det blev en stor succes.

Lørdag aften samledes deltagerne, 25 i alt, på P. Smeds hotel i Randers, hvor der udfoldede sig et broget folkeliv af kørere og interesserede tilskuere.

Løbslederen, Chr. Wenderby, Århus, gav her kørerne oplysninger om natetaperne samt øvrige fornøden instruktion, hvorefter starten fandt sted fra Frederiks Plads i overværelse af en tusindtallig menneskeskare. – Kørerne blev sendt af sted med 5 minutters mellemrum af starteren, Fischer, Ålborg, og klassen for nybegyndere kom først af sted, motorcyklerne forrest og til sidst bilerne.

Der startede i alt 17 solomaskiner, 1 sidevognsmaskine og 7 biler. Løbsledelsen havde



Den unge BSA-kører Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, efter sin sejr i Katholmløbet, hvor han vandt Grenå byråds ærespræmie, et guldur. Herluf Heiberg Andersen var den gang 16½ år gammel.



Den østrigske europamester Martin Schneeweiss klar til start ved et stort løb på Frederikssund motorbane i 1937.

ventet nogle flere deltagere, men kørerne fra Ålborg svigtede.

Deltagerne var:

Viggo Thomassen, Randers, Steewens, Peter Jensen, Randers, BSA, A. Bach Sørensen, Randers, Rudge, Alfred Tobiassen, Vejle, BSA, Max Jørgensen, Vejle, Velocette, Erik Lund, Vejen, Nimbus, Erik H. Jensen, Horsens, BSA Henry Sørensen, Silkeborg, BSA, Chr. Jørgensen, Århus, Nimbus, Robert Jørgensen, Århus, BMW, Erling Pedersen, Århus, BSA, Vagn Poulsen, Århus, AJS, Gustav Christensen, Århus BSA, Carlo Sejr Jensen, Århus, BMW, Aage Bach, Havndal, Nimbus, N. O. Jensen, Ålborg, BSA, Kaj O. Mikkelsen, Ålborg, Nimbus, Hans Dalsgaard, Vejle, BSA m. sidevogn.

Automobiler: Winther, Gribsvad, Ford V8, P. C. Bachmann Pedersen, Havndal, Chevrolet, H. C. Hansen, Randers, Adler-junior, Knud Husum, Randers, Adler, R. P. Rasmussen, Århus, Chevrolet, Niels Ludvigsen, Agerbæk, Morris, og Robert Glad, København, Austin.

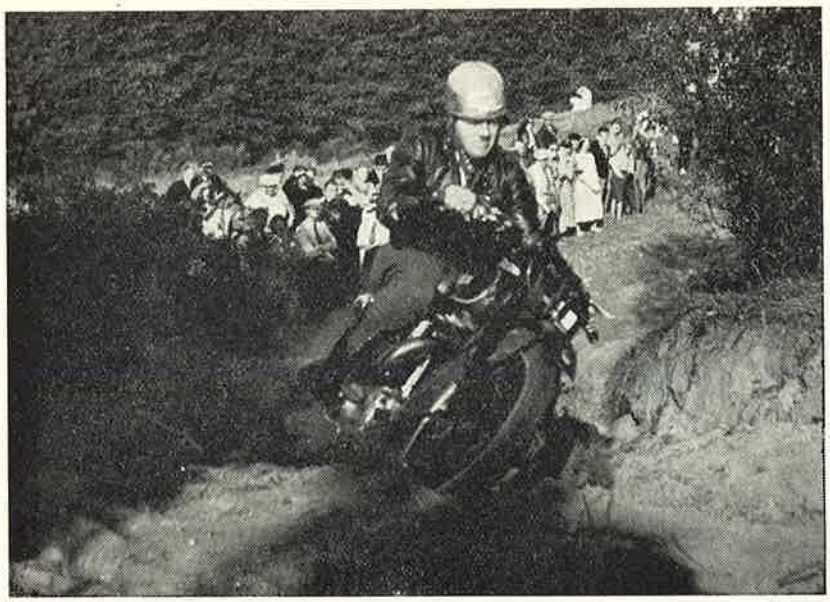
Den første af nat-etaperne gik til Jægersborg skovfogedhus, hvor kørerne skulle klare en meget mudret skovvej. Den voldte ikke større vanskeligheder.

Værre var det med den næste etape, der lå i nærheden af Terndrup ved Hadsund. Kørerne skulle her forcere et vanskeligt hedeterræn, og her indtraf et mindre uheld. Knud Husum, Randers, kørte fortøjet i stykker på sin nye Adler og udgik af etapen, men var ikke mere forknyt, end han lod sig slæbe til Randers i nattens mulm og mørke, hvor han fik repareret og gennemførte resten af løbet.

Den vanskeligste af nat-etaperne og for øvrigt også den værste af dem var en hedevej



Hilding Svensson har her fået plaster over næsen efter et styrt på Korsør motorbane.



Et af jysk motorsports mest kendte navne, Viggo Thomassen, Randers, forcerer her grusvejen ved et bakkeløb i Femmøller.

ved Hørbylunde ved Silkeborg. Medens kørerne var i lag med denne strækning, begyndte det så småt at regne. Flere af kørerne, deriblandt Winther, Gribsvad, væltede med deres køretøjer, og for fleres vedkommende gav det materiel skade.

Sidste nat-etape var lige ved Silkeborg, hvorfra man kørte til Lysbro kro, hvor der var 2 timers tvungen hvil.

Dagetapernes vanskeligste del var strækningen over heden ved Herning, der var opdelt i 4 underetaper fra Hallundgård ved Smedebæk til Stjernen, hvor der var passérkontrol, og videre til Ravnhøj og Vognlund og tilbage til udgangsstedet.

Fra Herning gik turen i strålende sommervejr til Grejsdalen, hvor der ved herregården St. Grundet lige uden for Vejle var indrettet en etape på en 1300 m lang stenet bakke delvis fyldt med dybe huller. Kørerne skulle både frem og tilbage på bakken, og der blev virkelig vist fænomenal kørsel. Enkelte motorcyklister røg dog i grøften, og Gustav Christensen, »Fieler«, Århus, fik herved sin maskine så stærkt beskadiget, at han måtte udgå af løbet.

Inden den sidste kører forlod denne etape, havde den da også fået navnet: »dødsfælden«.

Efter en mindre etape ved Vindelev ved Vejle tog man til Rathlousdal ved Odder, hvor der var samlet mange interesserede. – Her var indrettet en meget fin etape ad en skovvej midt i slotsparken, først skrånede den meget opad med mange sving, og derefter gik det hen over en græsslette gennem nogle dybe hjulspor ud til en rundkørsel og tilbage.

Løbets sidste etape gik gennem Ørting mose, hvorefter kørerne endte i Århus, der var løbets mål.

Løbets samlede længde havde været ca. 500 km, og det varede fra lørdag aften kl. 23,00 til søndag kl. 18,30.

Da resultaterne for løbet var udregnet, kom den samlede resultatliste til at se således ud:

Motorcykler senior solo:

1. Viggo Thomassen, Randers, Steewens 795 p.
2. Anker Bach Sørensen, Randers, Rudge ..... 720 p.
3. Carlo Sejr Jensen, Århus, BMW .. 610 p.

Motorcykler junior solo:

1. Erling Pedersen, Århus, BSA ..... 765 p.
2. Henry Sørensen, Silkeborg, BSA .. 735 p.
3. Robert Jørgensen, Århus, BMW .. 715 p.

Motorcykler begynder solo:

1. Erik Jensen, Horsens, BSA ..... 815 p.
2. Aage Bach, Havndal, Nimbus .... 695 p.
3. Vagn Poulsen, Århus, AJS ..... 650 p.



Den jyske bakkeløbskører Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, BSA, der begyndte at køre motorløb, da han var 15 år gammel, ses her med sin pokalsamling, som han havde samlet, indtil han fyldte 18 år.

Motorcykler m. sidevogn:

1. Hans Dalsgaard, Vejle, BSA.

Automobiler begyndere:

1. H. C. Hansen, Randers, Adler .... 820 p.
2. P. C. Bachmann Pedersen, Havndal, Chevrolet ..... 805 p.

Automobiler senior:

1. Winther, Gribsvad, Ford V8 .... 860 p. (Jydsk-Motor-pokalen for løbets hurtigste tid.)
2. Robert Glad, København, Austin .. 765 p.
3. R. P. Rasmussen, Århus, Chevrolet 715 p.

Næste gang, der blev kaldt til stort motorsportsarrangement i Jylland i 1937, var Jydsk Motor Unions sommerstævne ved Femmøller søndag den 22. august, hvor der var arrangeret et stort bakkeløb.

Efter den formelle indvielse af sommerstævnet, som blev foretaget af formanden for Jydsk Motor Union, Lassen Landorph, Randers, påbegyndte man bakkeløbet, der foregik på en meget stejl bakke, der endte i et sving på en hulvej med løst sand.

For første gang ved unionens stævner anvendte man elektrisk tidtagning.

Løbet, der foregik i dejligt sommervejr med høj sol og 25 graders varme, blev meget underholdende for det store publikum.

Da løbet sluttede ved ca. 17-tiden, havde følgende kørere placeret sig bedst:

250 cc klassen:

1. Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, BSA, 28,4. (16½ år gammel).
2. Erling Pedersen, Århus, BSA, 28,7.



Henry Sørensen, Silkeborg, BSA, klar til at forcere bakken ved et af de mange jyske bakkeløb.



Knud Mogensen og Hermann Larsen, begge Odense, efter hjemkomsten fra deres pariserfærd, hvor de satte ny rekord i 1937.

350 cc klassen:

1. Carl Hansen, (Calle), Ærhus, BSA, 26,0.
2. Herlind Jensen, Horsens, BSA, 27,0.

500 cc klassen:

1. Viggo Thomassen, Randers, Steewens, 25,2. (Dagens hurtigste tid).
2. Carl Jensen, Ålborg, BSA, 25,6.
3. Hans Dalsgaard, Vejle, BSA, 26,6.
4. Anker Bach Sørensen, Randers, Rudge 28,1.
5. N. O. Jensen, Ålborg, BSA, 28,1.

Automobilklassen:

1. Winther, Gribsvad, Fyn, Ford V8, 34,7.
2. Mekaniker Petersen, Tirstrup, Ford V8, 43,4.

I en bymatch, hvori deltog 4 jyske byer, blev Randers nr. 1 med 165,9 points, Ålborg nr. 2 med 170,3 points, Århus nr. 3 med 173,3 points og Vejle nr. 4 med 180,9 points.

Motorcykler 750 cc:

1. Chr. Jørgensen, Århus, Nimbus 27,2.
2. E. Jacobsen, Vejle, 27,9.

Hans Dalsgaard, Vejle var eneste deltager med sidevogn og fik noteret tiden 35,1.

Den største motorsportsbegivenhed i Danmark siden Fanø-løbenes afholdelse – således skrev de danske dagblade om det til den 12. september 1937 planlagte Katholmløb nord for Katholm slot ved Grenå.

I lange tider før løbet blev der ikke talt om andet blandt motorsportsfolk, blot var det store spørgsmål, om sjællandske og københavnske kørere ville komme for at deltage i løbet, der var nemlig sket dette, at Jydsk Motor Union havde åbnet løbet for kørere, der stod som medlemmer af klubber under Danmarks Motor Union, men denne havde nægtet at give sine kørere tilladelse til at starte i løbet og truet med karantæne og inddragelse af licens. På et møde i København mellem aktive kørere bestemte imidlertid 12, at de trods DMU's forbud alligevel ville anmelde sig til deltagelse i løbet.

Katholm-banen var beliggende på et ca. 300 tdr. land stort areal, hvor der var indrettet en 3,2 km lang terrænbane i omtrent cirkelform, hvor der skulle køres hastighedsløb med samlet start over 30 omgange.

Arrangementskomiteen for løbet bestod af automobilforhandler H. C. Hansen, Randers, værkfører Chr. Wenderby, Århus, og journalist Klessen, Randers.

Dommerkomiteen bestod af ritmester Holch, Århus, Randers Motorklubs formand,



Trialmesteren Hermann Larsen, Odense, BSA, med sin trofaste BSA, der hjemkørte mange førstepladser i fynske og sjællandske trials i 30'erne.

mejeridirektør L. P. Hansen, direktør Viggo Bjerregaard, Randers, Jydsk Motor Unions formand, overretssagfører Lassen Landorph, Randers, bogtrykker N. K. Nielsen, Randers, og forpagter Horn, Katholm.

Løbsleder var Chr. Wenderby, Århus, og starterposten skulle varetages af ritmester Feddersen, Århus. Pariser-Hansen, Århus, og politibetjent Bjerrekjær, Randers, skulle være tidtagerchefer, og endelig skulle Århus Motor Sports formand, tømrermester Andersen, være banechef.

Så at sige alle ledende personer inden for jysk motorsport i 1937 havde altså fået tildelt en opgave i forbindelse med det forestående Katholm-løb.

Da anmeldelsesfristen for løbet udløb, så deltagerlisten således ud:

Århus Motor Sport:

E. Møller, Børge Olsen, Th. Christensen, A. Søgaard, Vagn Poulsen, Robert Jørgensen, Carlo Sejr Jensen, Chr. Jørgensen, Robert Grosen, Carl Hansen, Gustav Christensen, Arne Jensen, Aage Hoe og Erling Petersen.

Randers Motor Sport:

Viggo Thomassen, A. Bach Sørensen, Alfred Mogensen, Alvin Hougaard, Svend Sørensen Ejnar Hornbæk, Chr. Maagaard, Børge Mariager, Marius Mikkelsen og Peder Jensen.

Skive og Omegns Motorklub:

Chr. Thorsten Petersen, O. Heick, Svend Nielsen og Chr. Hansen.

Horsens og Omegns Motorklub:

V. Sejrsen, L. Lund Petersen og E. Herlin Jensen.

Silkeborg Motor Sport:

Børge Nielsen, Carl Jørgensen, Herluf Heiberg Andersen og Henry Sørensen.



Fra en trialetape ved et af 30'ernes mange trials på Sjælland.



Europamesteren Martin Schneeweiss i aktion på Frederikssund motorbane.

Esbjerg Motorklub:
Aksel Petersen, Mads Christensen og Harald Clemmensen.

Nordjyllands Motorsport:
Knud Henriksen, Jens Mortensen, Kaj Orla Nielsen, Bruno Jacobsen, Gunnar Velløv og N. O. Jensen.

Vejle Sports Motorklub:
Harald Jørgensen.

Bogense Motorklub:
Carlo Hjæresen, Bernhard Hjæresen, A. Hjort Christensen og Carl Birk.

Fyens Motor Sport:
Leif Jæger og Johannes Jørgensen.

Sportsmotorklubben København:
Agner Hansen, Aage Wagner og Ferdinand Hansen.

Ariel Klubben, København:
C. J. Rasmussen, Charles Christensen, Aksel Nielsen og Dalby Nielsen.

BSA Klubben København:
Holger Hansen og Finn Larsen.

Nimbus Klubben København:
Johannes Nielsen.

Motorklubben »Speed« København:
Orla Knudsen og Børge Hansen.

Det var således eliten af de danske motorkørere, 12 københavnske, 6 fynske og 45 jyske, der havde givet tilsagn om deltagelse i Katholmløbet.

Angående klasseinddelingen ved løbet, så skulle der startes med følgende maskinstørrelser 250, 350, 500 og 750 cc.

500 cc klassen skulle starte for sig og de øvrige 3 klasser samtidigt. 500 cc klassen skulle køre samme omgangstal som 750 cc klassen, i alt 30, hvorimod de 2 små klasser skulle køre i alt 25 omgange.

Endelig kom dagen for Katholm-løbet, og det blev den helt store succes for alle jyske motorsportsmænd, som de også havde håbet lige siden det øjeblik, hvor det blev vedtaget at gennemføre løbet. – 20.000 tilskuere fra hele landet overværede løbet, der forløb uden et eneste uheld med undtagelse af, at mange kørere fik vabler i hænderne eller helt sled skindet af under det lange og krævende løb.

Allerede lørdag aften satte løbet sit præg på Grenå, idet alle hoteller meldte optaget.

Fra søndag morgen kl. 6,00 var der liv på banen, og endnu inden kl. 8,00 var de første tilskuere kommet, og midt på formiddagen begyndte kørerne at træne. Inden selve løbets



Henning Petersen, der kørte »guld«-AJS, Henning Petersen har senere taget navneforandring til Henning Degett.

åbning kørte maler Søby, Randers, en runde på Danmarks datidig ældste indregistrerede motorcykel, en Ellehammer model 1908.

Efter Ellehammers æresrunde trådte stævnets præsident, borgmester N. S. Pallesen, Grenå, hen foran mikrofonen for at holde åbningstalen.

Umiddelbart efter åbningstalen kørte de 23 kørere, der skulle køre i første start, frem til målstregen. Der var 9 deltagere i 750 cc klassen, 11 i 350 cc klassen og 3 i 250 cc klassen.

Præcis kl. 14,00 gik starten, og i næste nu hørtes et øresønderdøvende brag, da maskinerne kørte ud på den første baneomgang. Nr. 1 efter første baneomgang var Leif Jæger, Fyens Motor Sport, i tiden 2,45,6, men det varede ikke mange omgange, inden tiderne gik nedad, og der blev hård konkurrence mellem kørerne.

Den hurtigste baneomgang i første start blev opnået af Henry Sørensen, Silkeborg, der kørte en 250 cc BSA i tiden 2,21 svarende til en gennemsnitsfart på 81,7 km/t. Den 16-årige Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, der også kørte på 250 cc BSA, havde næsthurtigste omgangstid, 2,28, svarende til 77,8 km/t.

At den hårde og støvede græsbane stillede store fordringer til kørerne og deres fysik, måtte ikke mindst vinderen af B-klassen, Chr. Maagaard, Randers, erkende. Huden på hans håndflader var efter løbet slidt helt i laser.

I øvrigt var det favoritterne, der førte løbet i hele første start.

Resultatet blev:

Klasse B. 750 cc:

1. Chr. Maagaard, Randers 1,21,2.
2. Ejnar Hornbæk, Randers, 1,22,5.
3. Kaj Nielsen, Ålborg, 1,26,09.

Alle tre kørte Nimbus.

Klasse C. 350 cc:

1. Calle Hansen, Århus, BSA, 1,07,38.
2. Herlin Jensen, Horsens, 1,09,56.
3. Leif Jæger, Fyens Motor Sport, 1,10,06.



De to kendte motorkørere fra Fyn, Knud Mogensen, BSA, og Hermann Larsen, BSA, er klar til start i et trial en tidlig søndag morgen.



Den fynske trialmester i sidevognsklassen, Knud Mogensen, BSA, drøfter chancerne for igen at hjemføre en førsteplads.

4. Svend Nielsen, Skive, 1,11,34.
5. Børge Mariager, Randers, 1,13,17.

Klasse D. 250 cc:

1. Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, 1,07,15.
2. Henry Sørensen, Silkeborg, 1,07,17.

Der var derefter ca. 20 min. pause, men præcis kl. 16,00 gik starten for klasse A, 500 cc.

I denne klasse deltog københavnerne Aage Wagner og C. G. Rasmussen, medens den tredie københavner, der var kommet til Katholm-løbet, Ferdinand Hansen, havde fået så alvorlig maskinskade, at han ikke kunne stille til start.

De øvrige 9 tilmeldte københavnske kørere havde i sidste øjeblik fået dårlig samvittighed og udeblev ganske roligt uden at sende nogen form for afbud.

Løbet for 500 cc klassen blev meget hårdt, og kun 16 af de 27 startende kørere kom i mål. De 11, der udgik blev alle slået ud af enten maskinskade eller punktering, således at den store fartfest endte lykkeligt uden et eneste alvorligt uheld.

Straks fra starten i klasse A, 500 cc, lagde Aage Wagner, København, sig i spidsen for feltet og passerede efter første omgang målet, stadig som en flot nr. 1 hilst af publikums mægtige jubel. I hælene på Aage Wagner fulgte rekordkøreren Anker Bach Sørensen fra Randers, der kæmpede af alle kræfter for at nå op og slå den københavnske sportskammerat. Det var klart allerede efter de første omgange, at det ville blive mellem disse to kørere, den drabelige slutspurt om førstepladsen ville komme til at stå.

Aage Wagner øgede dog stadig sin fart, og på 6. omgang opnåede han dagens bedste tid



En af de mange Nimbus-kørere, der deltog i jyske trials og bakkeløb, var Arne Jensen, Århus. (Kaptajnen).



Sidevognskøreren Hans Dalsgaard, Vejle, har med sin sidevognsmaskine, en BSA, hjemført utallige førstepladser.

for en baneomgang, 2,19, svarende til en fart på 82,9 km/t.

Men så var uheldet ude efter Aage Wagner, på 7. omgang punkterede han og måtte køre i depot for at få repareret eller udgå; han beviste imidlertid, at han var i besiddelse af den rette sportsånd, idet han fik repareret og startede påny til trods for, at han var uden chancer for placering, da han havde tabt så mange omgange, at han ikke på nogen mulig måde kunne nå at køre dem ind. Under Aage Wagners reparation var Anker Bach Sørensen kommet i en meget voldsom kamp med N. O. Jensen fra Ålborg, men da N. O. Jensen udgik med maskinskade efter 25. omgang, stod det klart, at Anker Bach Sørensen med sin stabile kørsel ville blive vinder, hvis da ikke også han skulle blive ramt af maskinel uheld.

Den anden Randers-kører, Viggo Thomassen, der var regnet for en af favoritterne, udgik allerede på et meget tidligt tidspunkt af løbet.



Udsigt over startstedet på Katholmbanen ved Grenå.



Dirt-trackkøreren Carl Hansen, Århus, gik over til at køre BSA-standardmaskine, da dirt-trackbanerne lukkede. Carl Hansen var en frygtet bakkeløbs- og trialkører blandt konkurrenterne og hjemførte mange førstepladser og banerekorder.

Nu blev det altså Anker Bach Sørensen, der i en vældig slutspurt kørte i mål som vinder tiljublet af publikum for den meget fine kørsel.

Anker Bach Sørensens bedste tid for en baneomgang blev 2,31.

Klasse A. 500 cc:

1. Anker Bach Sørensen, Randers, Rudge, 1,20,0.
2. C. J. Rasmussen, København, Ariel, 1,23,41.
3. Carlo Sejr Jensen, Århus, BMW, 1,23,54.
4. Robert Jørgensen, Århus, 1,24,32.
5. Aksel Petersen, Esbjerg, 1,26,17.

Præmieuddelingen efter løbet fandt sted under festlige former på hotel »Dagmar« i Grenå og blev foretaget af direktør Viggo Bjerregaard, Randers, og borgmester Pallesen, Grenå.

Grenå byråds ærespræmie blev tildelt Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, der efter dommerkomiteens mening havde ydet dagens flotteste motorpræstation, hans unge alder, 16½ år, taget i betragtning. Ærespræmien bestod af et flot guldur.

Herluf Heiberg Andersens fader, motorforhandler Heiberg Andersen,, Silkeborg, som selv var helbefaren motorsportsmand, takkede på sønnens vegne for den smukke udmærkelse.

Også Aage Wagner var udsat for stor hyldest og fik ligeledes overrakt en smuk ærespræmie for fin sportslig indsats.

Dermed var det første Katholm-løb afsluttet, og det skete i håbet om, at løbet måtte blive en årlig tilbagevendende jysk motorsportsbegivenhed.



Chr. Wenderby, Århus, efter hjemkomsten fra en af de mange ture rundt i Jylland for som løbsleder af det første jyske trial grand-prix i 1937 at efterse alle de udlagte etaper.



Et af de store danske dirt-tracknavne i 30'erne, Morian Hansen, havde i lang tid ophold både i England og Australien, hvor han var fast mand på dirt-trackhold og opnåede stor popularitet i internationalt selskab.

At Katholm-løbet fik eftervirkningen inden for Danmarks Motor Union med bl. a. licensinddragelse for de deltagende københavnske kørere, er omtalt andet sted.

Foruden de her omtalte motorsportsarrangementer i Jylland i 1937 blev der også af forskellige lokale motorklubber arrangeret en del bakkeløb, således af Nordjyllands Motor Sport i Hammer bakker, hvor vinderne i de forskellige klasser blev: O. Heich, Skive, Nimbus, Carl Jensen, Ålborg, N. O. Jensen, Ålborg, Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, og Peter Frank, Silkeborg, alle BSA.

Silkeborg Motor Sport kørte bakkeløb i Resenbro, og her var de bedst placerede i de forskellige klasser, idet den unge Herluf Heiberg Andersen med sin 250 cc BSA opnåede dagens bedste tid, 21,8 sek.: Henry Sørensen, Silkeborg, BSA, G. Christensen, Århus, BSA, 22,3, Harald Hansen, Århus, BSA, 22,8, Carlo Sejr Jensen, Århus, BMW, 23,0, Hans Dalsgaard, Vejle, BSA, 23,0, og O. Heick, Skive, Nimbus, 24,5.

Endelig kørte Nordjyllands Motor Sport også bakkeløb i Lundby bakker,.og her var dagens mand på standardmaskine N. O. Jensen, Ålborg. Uden for konkurrence deltog Anker Bach Sørensen, Randers, med sin specialmaskine og satte dagens rekord 12,4 sek. N. O. Jensens bedste tid var 13,8 sek.

Sæsonens første og vel nok største trial i 1937 arrangeret af Glostrup og Omegns Motor Klub blev en stor fynsk succes med sejr til både Hermann Larsen og Knud E. Mogensen, Odense.

Tilrettelægningen af dette trial var mønsterværdigt udført af den arrangerende klub. Fra hovedkontrollen i »Turisten« sendtes kørerne ud i stjerneform til de forskellige etaper, og så snart de vendte hjem, gled kontrolkortene på plads, medens tiderne noteredes på de ophængte tavler, der var let tilgængelige for publikum og kørere, man kunne altså stadig følge slagets gang, og dette var ikke kedeligt. Så snart sidste kort var indgået, blev den endelige pointsberegning foretaget i løbet af få minutter, hvorefter man havde en komplet resultatliste.

Ude på etaperne var afmærkninger og kontrolposter overalt i orden og fungerede 100 pct., og selv om enkelte etaper grundet det fugtige vejr var »noget« smattet, og den store grusgrav ved Regnemark var vanskelig at forcere, klarede alle de deltagende kørere sig fint. På de vanskelige etaper udkæmpede Hermann Larsen, Odense, Ch. Christiansen og Josef Koch nogle drabelige dyster om at opnå de bedste tider.

At kampen i seniorklassen var meget hård, vil tydeligt kunne ses af den efterfølgende samlede resultatliste.

I juniorklassen sikrede Villy J. Nielsen sig førstepladsen, medens Sigf. Sørensen og Orla Rasmussen tegnede sig for en anden- og tredieplads.

Sidevognsklassen gik som tidligere omtalt



Dansk automobilsports store navn i 1930-erne, Poul Cadovius, København, Ford V 8, der vandt et utal af trials og baneløb. Poul Cadovius forsøgte sig også med held som motorcykelkører med en Zündapp i sidevognsklassen.

også til Fyn ved Knud E. Mogensen, Odense. Værste konkurrent var Børge Chr. Nielsen.

At Poul Cadovius sikrede sig sejren i vognklassen, var ikke nogen overraskelse, men en svigtende tænding på en af etaperne havde dog nær kostet så megen tid, at førstepladsen var ved at glide ham af hænde.

Den samlede resultatliste kom til at se således ud:

Senior solo

Navn	*Maskinmærke*	*Klub*	*Points*
1. Herm. Larsen	BSA	FMS	490
2. Holg. Hansen	BSA	BSA	485
3. Ch. Christiansen	Ariel	Ariel	455
4. Axel Nielsen	Ariel	Ariel	450
5. Poul Olsen	Cotton	Speed	415
6. Sv. Damgaard	Rudge	Speed	385
7. Freem. Steensen	Matchless	Nimbus	370
8. Jens Rasmussen	Triumph	SMK	370
9. Josef Koch	Nimbus	Nimbus	350
10. Dalby Nielsen	Ariel	Ariel	325

Junior solo

1. Villy J. Nielsen	Ariel	Speed	470
2. Sigf. Sørensen	Rudge	ROM	455
3. Orla Rasmussen	Triumph	SMK	440
4. Ib Jung. Nielsen	Nimbus	Nimbus	440
5. C. G. Rasmussen	Ariel	Ariel	425
6. Chr. Rasmussen	OK	FMS	385
7. H. Diderichsen	BSA	Lolland	355
8. A. Fabricius	BSA	Speed	335
9. Viggo Petersen	Suecia	GOMK	310
10. Jørg. Nakskov	BSA	Lolland	310
11. C. B. Bagger		Søborg	310
12. Benny Nielsen	Nimbus	Nimbus	175
13. J. Poulsen	Nimbus	Nimbus	150

Sidevogne

1. K. E. Mogensen	BSA	FMS	585
2. B. Chr. Nielsen	Nimbus	Nimbus	515
3. Alfr. Jensen	BSA	SMK	480
4. Damg. Nielsen	Nimbus	NBMK	445
5. A. Jønsson	Nimbus	NBMK	425
6. Th. Nielsen	BSA	GOMK	400

Automobiler

1. Poul Cadovius	Ford	475
2. Kaj Buch	Ford	425
3. Aage Friis	Ford	410
4. Kjær	Ford	390

1. H. Christiansen	Morris	485
2. K. Schultze	Morris	380

Også Fyens Motor Sport startede sæsonen 1937 med et stort trial, det såkaldte mesterskabstrial. Løbet var præget af meget stor deltagelse af sjællandske kørere, der ønskede at prøve kræfter med deres værste konkurrenter, Hermann Larsen og Knud E. Mogensen, på deres hjemmebane. I senior soloklassen lykkedes det da også Willy Dalby Nielsen at få sejren med hjem, efter at Hermann Larsen havde mødt sit waterloo på en lang etape ved Sanderumgård, hvor han gik i en mudderpøl og fik vand i karburatoren.

I sidevognsklassen stod der en drabelig dyst mellem Knud E. Mogensen, Odense, og Alfred Jensen, København, der begge kørte BSA. Disse to kørere skiftedes til at hjemføre førstepladserne på de forskellige etaper, og da løbet

var forbi, var der kun 30 points forskel til fordel for Knud E. Mogensen.

De fynske mestre blev: Hermann Larsen, BSA, Knud E. Mogensen, BSA, og Kjeld Hansen, Triumph. Sidstnævnte blev fynsk juniormester.

Automobilklassen blev som sædvanlig i disse år vundet af Poul Cadovius, Ford.

En anden glædelig motorsportsbegivenhed i 1937 var et meget stort trial, der blev afholdt af Sports Motor Klubben »Lolland« ved Lyttesholm på Sydlolland.

Ganske vist havde man i denne landsdel tidligere hvert år arrangeret et åbent trial, hvor enkelte kørere fra de øvrige landsdele havde deltaget, men i 1937 var det første gang, at Sports Motor Klubben »Lolland«s trial i den grad var præget af deltagelse af kørere fra hele landet. Den bedste lokale kører ved dette trial var Anton Hansen, AJS, der besatte femtepladsen i seniorklassen. Juniorklassen gav lokal sejr ved H. Diderichsen, BSA, ligesom de tre første pladser i begynderklassen blev besat af lokale kørere, nemlig Henry Jørgensen, AJS, Bernth Nielsen, BSA, og E. Langhorn.

Arne Andersen, BSA, og Henry Petersen, Suecia, begge fra Lolland, opnåede også pæne resultater.

Åbningen af den danske banesportssæson 1937 fandt sted på Fyn den 23. maj ved et stort løb på terrænbanen i Langesø, der formede sig som en holdmatch mellem Fyn og Sjælland.

For Sjælland kørte: Sv. Aage Sørensen, Erik Orth og Bent Larsen. For Fyn kørte: Bent Jensen, Hermann Larsen og Kjeld Hansen.

Matchen blev vundet af Fyn med 33 points mod Sjællands 28 points. Det så fra starten af ellers ikke ud til, at Fyn skulle vinde, idet Hermann Larsen i første heat var uheldig og kun opnåede 1 point, og Bent Jensen ved nedgangen til grusgraven tog for stort et sving og kom op på kanten af jordvolden, så han måtte udgå.

Dagens hårdeste match var 3. heat, hvor der blev udkæmpet en drabelig dyst mellem på den ene side Sv. Aage Sørensen, Erik Orth, og på den anden side Bent Jensen og Hermann Larsen. Sv. Aage Sørensen vandt, hvorimod Erik Orth måtte udgå efter et styrt.

Det endelige resultat af dagens match kom til at se således ud:

1. Bent Jensen	16 p.
2. Sv. Aage Sørensen	15 p.
3. Hermann Larsen	11 p.
4. Erik Orth	7 p.
5. Kjeld Hansen	6 p.
6. Bent Larsen	6 p.

I en anden individuel match for senior solo blev resultatet:

1. Charles Christiansen, København	20 p.
2. Axel Nielsen, København	16 p.
3. Falk Larsen, Otterup	12 p.
4. Axel Hjæresen, Langesø	9 p.

Et løb for begyndere havde H. Ballisager som vinder i tiden 4,08,6 efterfulgt af Sv. Johansen, 4,12,2.

Løbet for motorcykler med sidevogn blev en drabelig kamp mellem Knud E. Mogensen, Odense, og H. Lauritzen, der skiftedes til at vinde hver sin afdeling, og sidste afdeling blev dømt som dødt løb, idet de to kørere gik over målstregen nøjagtig samtidig. Efter megen diskussion blev de to kørere enige om at køre en ekstra start, som H. Lauritsen vandt og dermed matchen.

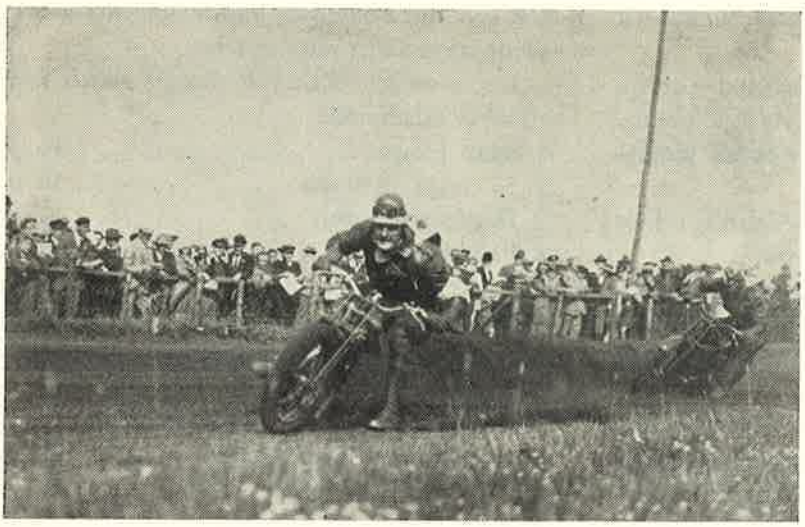
Resultatet i matchen om Næsbyhoved-pokalen, der kun kunne vindes af fynske kørere, blev:

1. Hermann Larsen, Odense	4 p.
2. Kjeld Hansen, Odense	3 p.
3. Falk Larsen, Otterup	2 p.
4. Knud E. Mogensen, Odense	1 p.

Langesø-pokalen kørte man også om, og denne pokal kunne vindes af enhver kører. Den var udsat af Vigerslev kommune, og pointstildelingen skete efter de bedste opnåede tider ved hvert løb i sæsonen, og den kører, der så havde flest points efter sæsonens sidste løb, havde vundet pokalen til ejendom.

Pointsstillingen efter det første løb i kampen om Langesø-pokalen 1937 så således ud:

1. Bent Jensen, Odense	4 p.	(1,48,3)
2. Hermann Larsen, Odense	3 p.	(1,51,6)
3. Sv. Aage Sørensen, Kbhvn.	3 p.	(1,51,6)
4. Erik Orth, København	1 p.	(1,53,0)



Helge Jensen, København, og Bent Jensen, Odense, tager en tørn ved et af 30-ernes mange baneløb.

Efter løbenes afslutning samledes man til fælles kaffebord og præmieuddeling på Kominge kro.

Karl Chr. Poulsen bød velkommen og gav derefter ordet til formanden for Fyens Motor Sport, fabrikant Karl Madsen, der takkede kørerne.

Formanden for klubbens sportsudvalg Vald. Petersen foretog derefter præmieuddelingen og bad forsamlingen udbringe et trefoldigt leve for kørerne og klubben.

Det blev sluttet med kammeratligt samvær og en svingom, så det blev tidligt på dagen, inden de københavnske kørere nåede hjem.

1937 bød iøvrigt ikke på de helt store banesportsarrangementer ud over Elektrolløbet og de danske jordbanemesterskaber, selv om motorklubben »Speed« havde knaldsucces med et par nationale løb på banen i Korsør. Nogle enkelte dirt-track blev det også til på Karrebæksminde-banen.

Elektrolløbet 1937, der var planlagt til den 30. maj på Amager travbane, fik et meget dårligt økonomisk eftermæle, idet alle de danske kørere, der deltog, ikke kunne få deres godtgørelse udbetalt af arrangørerne efter løbet, der var simpelthen ikke penge i kassen dertil.

Optakten til løbet var iøvrigt medvirkende til det økonomisk dårlige resultat. – De fleste af de egentlige danske banekørere meldte sig overhovedet ikke til start, og grunden var efter sigende, at et par af den arrangerende klubs bestyrelsesmedlemmer udviste en så arrogant opførsel, at forhandlingerne hurtigt bristede.

At klubberne under den tids fortvivlende økonomiske forhold forsøgte at sætte udgifterne ned, var der vel intet at sige til, men det havde altså i dette tilfælde givet et noget dårligt resultat.

Ydermere meddelte et tredie bestyrelsesmedlem fra den arrangerende klub i dagspressen oplysninger om to af datidens bedste danske banekørere. Disse oplysninger blev omgående stemplet som positivt løgnagtige.

Altså var Elektrolløbet 1937 på forhånd dømt til ikke at skulle blive nogen succes.

Selvfølgelig kunne man også dengang se det tragiske i, at kørere som Leif Hirsborg efter strålende præstationer mente at have vundet 700 kr., eller Agner Hansen 450 kr., eller Sv. Aage Sørensen 600 kr., og at de så opdagede, at der alligevel ingen penge var til dem. Reaktionen fra kørerne udeblev da heller ikke efter løbets afslutning.

Det sportslige forløb var ellers udmærket, og arrangementet fik en præcis og hurtig afvikling. Første start gik lige præcis kl. 16,00, faktisk før speakeren havde nået at få budt velkommen og annonceret løbets deltagere. Den præcise starter var Helge Jensen, der som medhjælp i ryttergården havde en anden dreven motorsportsmand, Holger Sønderup, der sørgede for at få kørerne klar til tiden.

Den norske kører og deltager i løbet, Ragner



Den kendte Nimbus-kører Chr. Jørgensen, Århus, der både kørte solo- og sidevognsløb, tager her en tørn på grusbakken ved Femmøller med en solomaskine.

C. Ericsen, var ikke mødt ved løbets begyndelse, men meldte sig, da kørerne til 2. start stod opstillet. Han kom ikke med her, hvorimod han fik lov at starte i slutheatet uden for konkurrencen, nærmest for at vise sin tilstedeværelse. Han placerede sig som sidste mand i feltet.

Et længere ophold ved tolden i Helsingør var Ragner C. Ericsen's undskyldning for hans sene ankomst.

Kampen om Elektrolpokalen var naturligvis dagens hovedbegivenhed, men nogen egentlig kamp blev der ikke tale om, dertil var svenskeren Torsten Sjøbergs materiel betydelig bedre end de danske køreres. Kun Engstrøm og Baltzer Hansen havde så nogenlunde materiel af samme kvalitet, men disse to kørere deltog dette år på grund af stridigheder med løbsledelsen ikke i kampen om Elektrolpokalen. Sv. Aage Engstrøm deltog derimod i standardløbet.

Den danske kører Hans Hansen deltog med Dania/JAP, og han var faktisk den eneste, som man tillagde nogen sejrschance over for Torsten Sjøberg, men han fik maskinskade allerede i det indledende heat og måtte udgå. Første heat blev iøvrigt overlegent vundet af Torsten Sjøberg i den fine tid 2,52 kun efterfulgt af Agner Hansen i tiden 3,19,4, idet de øvrige deltagere i heatet udgik.

Andet heat blev lige så overlegent vundet af Sv. Aage Sørensen i tiden 3,02,8. At Leif Hirsborg her besatte tredjepladsen med sin 350 cc Velocette i tiden 3,19, var virkelig en bedrift.

Endelig vandt Torsten Sjøberg slutheatet og dermed en aktie mere i Elektrolpokalen.

Resultaterne fra slutheatet blev iøvrigt:

1. Torsten Sjøberg, Sverige, Suecia .. 2,54
2. Sv. Aage Sørensen, Tårnby/JAP .. 3,03,6
3. Bøgh Mathiasen, JAP 3,07,2
4. Leif Hirsborg, Velocette 350 cc .. 3,22
5. Aage Wagner, Triumph 3,22,4
6. Agner Hansen, BSA 350 cc 3,25,6
7. Ragner Ericsen, New Imperial .. 3,30,1

Dagens eneste virkelige kamp kom til at stå i specialløbet for 350 cc specialmaskiner, hvor man dog måtte undvære danmarksmesteren Erik Orth.

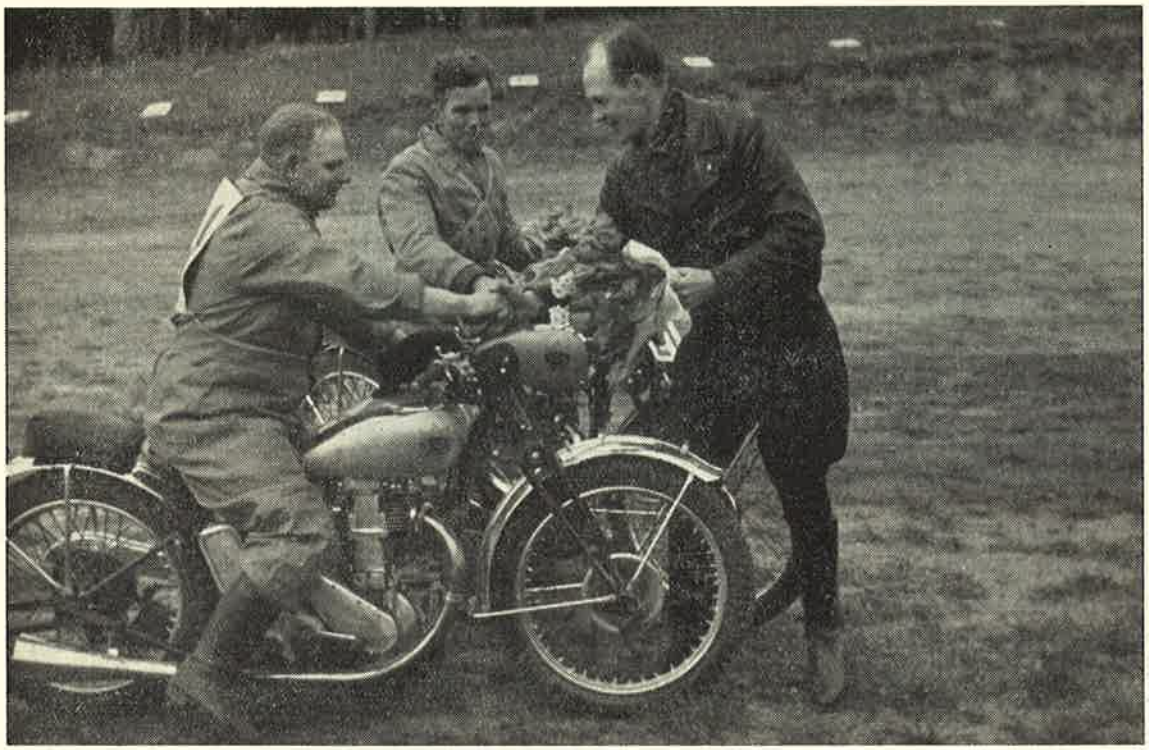
I første heat var der hård kamp. Sv. Aage Sørensen, der kørte på sin 250 cc Brit. Excelsior, måtte overlade Tage Brautsch førstepladsen med $^{6}/_{10}$ sek., og i andet heat lå Agner Hansen kun $^{2}/_{10}$ sek. foran Leif Hirsborg i mål. De tætliggende tider skulle altså borge for en rasende slutkamp i slutheatet.

Dette gik nu ikke i opfyldelse, hvad enten det var førerne eller maskinerne, der var trætte. Tiderne blev knap så gode som de i de indledende heats.

Leif Hirsborg vandt klart foran Agner Hansen og Sv. Aage Sørensen, hvorimod Tage Brautsch måtte nøjes med en fjerdeplads.

Resultaterne fra slutheatet blev iøvrigt:

1. Leif Hirsborg, Velocette 3,24,0
2. Agner Hansen, BSA 3,25,4



Formanden for Rudge Motorklub, Poul Rasmussen, København, overrækker her blomster til vinderparret Knud E. Mogensen/Hermann Larsen, Odense, BSA, efter en af parrets mange sejre ved de populære parløb, som blev kørt ved Rudge Motorklubbens løb på Korsørbanen.

3. Sv. Aage Sørensen, Brit. Excelsior 3,27,6
4. Tage Brautsch, Husquarna 3,28,4
5. Henning Petersen, AJS 3,29,0

Løbet for 500 cc standardmaskiner blev en gentagelse af Elektrolløbet blot med Sv. Aage Engstrøm i Torsten Sjøbergs sted.

Sv. Aage Engstrøm var de andre deltagere langt overlegen med Hermann Larsen, Odense, som nærmeste konkurrent. Andet heat måtte forøvrigt køres om, da Jens Rasmussen styrtede og brækkede en arm, medens Erik Orth for ikke at påkøre ham måtte kaste sin maskine, hvorved han selv pådrog sig en muskelsprængning. Bent Jensen styrtede i første sving og måtte udgå.

Vinder af andet heat blev nu Sv. Damgaard.

Tredie heat vandtes af Holger Hansen 3 sek. foran Ejnar Knudsen.

I slutheatet var Sv. Aage Engstrøm lige så overlegen som i det indledende heat, men der blev dog budt på kamp mellem ham og Hermann Larsen, der fulgte godt med.

Resultaterne fra slutheatet blev iøvrigt:

1. Sv. Aage Engstrøm, Rudge 3,08,0
2. Hermann Larsen, BSA 3,26,0
3. Holger Hansen, BSA 3,26,1
4. Sv. Damgaard, Ariel 3,32,6
5. V. Dalby Nielsen, Ariel 3,42,0

To sidevognsløb, der afsluttede dagens sportslige begivenheder, var ikke dårlige, og de givne handicaps forbavsende godt udregnet.

Resultaterne fra disse to løb blev:

Sidevogne indtil 750 cc:

1. H. Skov, Dania/JAP 4,02,2
2. Aage Wagner, Triumph 4,02,8
3. Knud Mogensen, BSA 4,04,5

Sidevogne over 750 cc:

1. Berthold Ericsson, Sverige, Rex .. 4,00,0
2. Rud. Petersen, Harley Davidson 4,08,4
3. Bruun Larsen, Indian 4,23,2

Årets sidste store danske motorsportsbegivenhed i 1937 var de danske jordbanemesterskaber.

Både Danmarks Motor Union og Frederikssund Motorklub, der havde fået overdraget arrangeringen af de danske mesterskaber på Frederikssund-banen, kunne have ønsket sig både et bedre sportsligt og økonomisk resultat, end tilfældet blev efter de store anstrengelser, man havde gjort for at stable et virkeligt storløb på benene, idet mesterskabsløbet også omfattede deltagelse af udenlandske kørere.

Det viste sig endnu engang, at det var meget vanskeligt at arrangere motorløb her i landet i disse år med blot et minimalt økonomisk udbytte. De udenlandske kørere, der deltog, udtalte også deres forbavselse over, at man i nærheden af en storby som København anså et publikumsbesøg på 10.000 tilskuere ved et motorløb for næsten uopnåeligt, medens man i andre lande så fra 40–70.000 tilskuere ved løb i lighed med de danske mesterskaber, selv om sådanne arrangementer mange gange blev afholdt langt fra nogen storby.

Forøvrigt blev besøget efter hjemlige forhold ikke dårligt, men altså ikke godt nok til at dække udgifterne, det var deltagelsen af de udenlandske kørere, der bragte økonomien ud af balance.

Hvad selve løbene angik, så blev resultatet nye mestre i alle klasser, dog takket være mange maskinskader uden de rigtig skrappe opgør, som man havde ventet og håbet på at byde publikum.

De udenlandske kørere deltog i løbene om mesterskabet i 500 cc klassen, men kun i den individuelle konkurrence, medens bedste danske kører blev kåret som årets danmarksmester. Som løbene formede sig, ville man have haft mere fornøjelse af at spare udlændingene til den internationale ekspertmatch.

Den østrigske mester Schneeweis skuffede ikke, da han i allerførste heat straks fra starten tog føringen og vandt sikkert uden at overanstrenge sig.

Desværre stejlede Baltzers maskine i starten, så man gik glip af en kamp mellem ham og Schneeweiss, hvorimod Baltzer vandt sit opsamlingsheat og således alligevel nåede til slutheatet.

Sigurd Nielsen viste sig her som en ny stjerne på den danske motorsportshimmel, idet han præsterede fantastisk god og sikker kørsel.

I andet heat var Sv. Aage Engstrøm suveræn og behøvede overhovedet ikke at skynde sig for at sikre sig sejren. De to udenlandske deltagere, Børje Haag, Sverige, og Leif Samsing, var ikke på noget tidspunkt en trussel.

Leif Samsing fortalte forøvrigt meget beklagende, at han aldrig tidligere havde været stillet over for en græsbane og var ked af, at han ikke var rustet for denne form af baneløb; på en travbane ville han uden tvivl også have begået sig bedre.

Slutheatet blev ikke den med spænding imødesete kamp mellem Schneeweiss, Baltzer og Engstrøm, sidstnævntes maskine blev stående i starten, og Schneeweiss vandt overlegent, medens Baltzer Hansen, Sigurd Nielsen og Børje Haag ikke lod mange tiendedele sekunder mellem sig. Baltzer Hansen blev altså danmarksmester, men det store sus i kampen om mesterskabet udeblev – desværre.

Sv. Aage Engstrøm tog revanche for sit uheld i mesterskabsløbet, da man skulle køre den internationale ekspertmatch, hvor han vandt alle tre afdelinger i langt bedre tider, end hvad der hidtil havde været præsteret.

Desværre fik man heller ikke ved denne lejlighed nogen kamp med Schneeweiss at se, da han i første afdeling fik magnetskade og måtte udgå for resten af dagen.

Mesterskabet i 350 cc klassen blev erobret af mesteren fra 1932 og 1933 Sv. Aage Sørensen, hvad der måske ikke var så overraskende, noget mere bemærkelsesværdigt var, at Sv. Aage Sørensen i alt startede i fem af dagens løb og gennemførte dem alle.

Mesterskabet i standardklassen var meget åben i 1937, og det var ikke let at spå noget om udfaldet på forhånd.

Charles Christiansen og Hermann Larsen vandt hver sit heat i omtrent samme tid, me-

dens Aage Andersen, Holger Hansen og Viggo Bender lå meget tæt på de følgende pladser. Det blev imidlertid Charles Christiansen, der tog mesterskabet, skarpt forfulgt af Holger Hansen, medens Aage Andersen, der var en ganske ny kører, viste sig at være i besiddelse af glimrende evner.

Foruden sit mesterskab vandt Charles Christiansen den af dir. Ejnar Høst, »Autoropa«, udsatte sølvpokal.

Sidevognsmester 1937 blev David Axelsson, der endelig nåede et gennembrud med sin nye maskine, en Dania/JAP, noget som han i lang tid havde været sikker på vilde komme.

Eneste dramatiske situation under hele løbet indtraf i standardløbets 2. heat, hvor Axel Nielsen og Roel Petersen tørnede sammen, hvorefter der gik ild i Roel Petersens maskine, en Matchless. Branden blev dog hurtigt slukket, og maskinen kunne køre videre, ligesom ingen af de to kørere kom noget til.

De samlede resultater fra danmarksmesterskaberne 1937 blev:

500 cc special:

1. Baltzer Hansen, JAP ..... 2,05,0 (Danmarksmester).
2. Sigurd Nielsen, JAP 2,05,2
3. Børje Haag, Husquarna 2,05,4
4. Sv. Aage Sørensen, JAP 2,06,0
5. Anders Pedersen, JAP..... 2,10,0

350 cc special:

1. Sv. Aage Sørensen, Brit. Excelsior 2,12,2 (Danmarksmester).
2. Tage Brautsch, Husquarna 2,17,6
3. Erik Orth, Rudge 2,18,0
4. Bent Larsen, Husquarna 2,18,2
5. Leif Hirsborg, Velocette 2,19,4

Standardmaskiner indtil 500 cc:

1. Charles Christiansen, Ariel ..... 2,14,0 (Danmarksmester).
2. Holger Hansen, BSA 2,18,0
3. Aage Andersen, Velocette 2,22,0
4. Viggo Bender, Rudge 2,26,2

Sidevognsmaskiner:

1. David Axelsson, Dania/JAP .... 2,24,6 (Danmarksmester).
2. H. Skov, Harley Davidson 2,29,0
3. Berthold Ericsson, Husquarna .. 2,38,8
4. Poul Erslev, Nimbus 2,45,2
5. Josef Koch, Nimbus 2,45,8

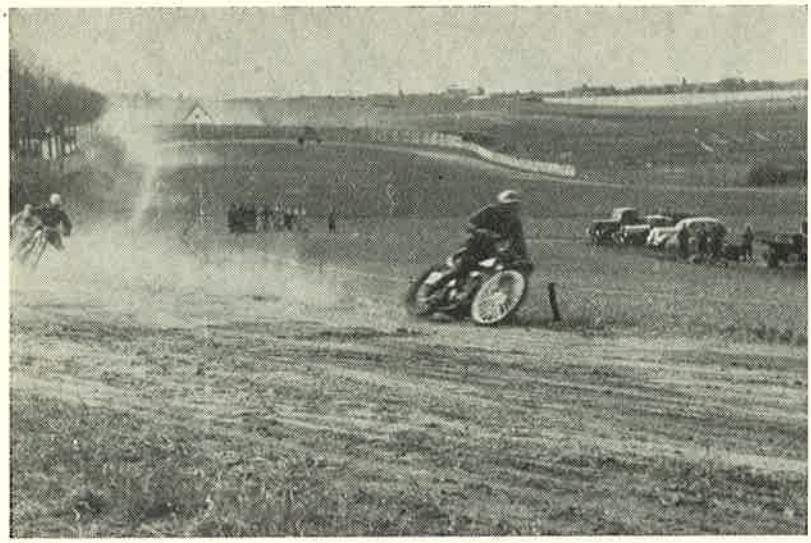
De danske forhåbnnger om et nordisk mesterskab i 1937 bristede både i sidevognsklassen og soloklassen, idet både Sv. Aage Engstrøm og David Axelsson udgik med maskinskade på et ret tidligt tidspunkt af dette løb, der i 1937 blev afholdt så langt mod nord som aldrig tidligere, nemlig på en travbane ved Trondhjem i Norge.

Nordiske mestre i 1937 blev Børge Haag, Sverige, Husquarna, 3,09,0, og Berthold Ericsson, Sverige, Husquarna, 3,28,8.

Også nationsmesterskabet blev vundet af Sverige ved Børge Haag, Sten Edlund og B. Berggren, alle Husquarna.

Med et par udmærket gennemførte efterårstrials sluttede den danske motorsportssæson 1937, en sæson rig på motorsportslige begivenheder, dog som regel alle med et økonomisk utilfredsstillende resultat grundet den store statsafgift, som arrangørerne havde at slås med, noget der til tider også kunne være medvirkende til at ødelægge det sportslige, da der altid skulle spares ved tilrettelægningen af sportsarrangementer.





Et vue over den populære Korsør motorbane. Den forreste kører er Hans Hansen, Næstved, efterfulgt af Torsten Sjøberg, Sverige.

1938

Det gik meget trægt med at få den danske motorsportssæson 1938 i gang. Kun to trials afholdt af Numbus Klubben og »Speed«, det sidste som et dag-nat trial, samt et stort klubtrial afholdt af Fyens Motor Sport, var med til at præge forårsmånederne.

Rudge Motor Klubben havde æren af at indvi den danske banesportssæson 1938 på Korsør-banen den 10. april.

Klubben havde i hvert fald fortjent at få fornøjelse af arrangementet, men igen blev det skattevæsenet som så ofte før, der havde mest udbytte ud af klubbens og kørernes anstrengelser.

Løbene var godt tilrettelagt og gennemførtes med prisværdig præcision, og det deltagende felt af kørere var jævnbyrdigt matchet, således at publikum virkelig fik noget af den spænding, som det altid tørster efter ved motorløb, og som en arrangør i det lange løb ikke ustraffet kan snyde for.

Selv den frygtede mester Sv. Aage Engstrøm, der startede i standardklassen, måtte kæmpe for sin velfortjente sejr i såvel standardløbet som pokalløbet.

I standardløbet lå den sammenbidte fynbo Knud E. Mogensen længe side om side med Engstrøm, og i opløbet var Leif Hirsborg lige i baghjulet af disse to.

Som tiderne fra de forskellige heat viser, har der hele løbet igennem været tale om knivskarp konkurrence.

1. heat:

1. Poul Kalør, Rudge	2,31,2
2. Aage Andersen, Velocette	2,38,0
3. Børge Bagger, Triumph	2,39,5
4. N. V. Jensen, BSA	2,39,6

2. heat:

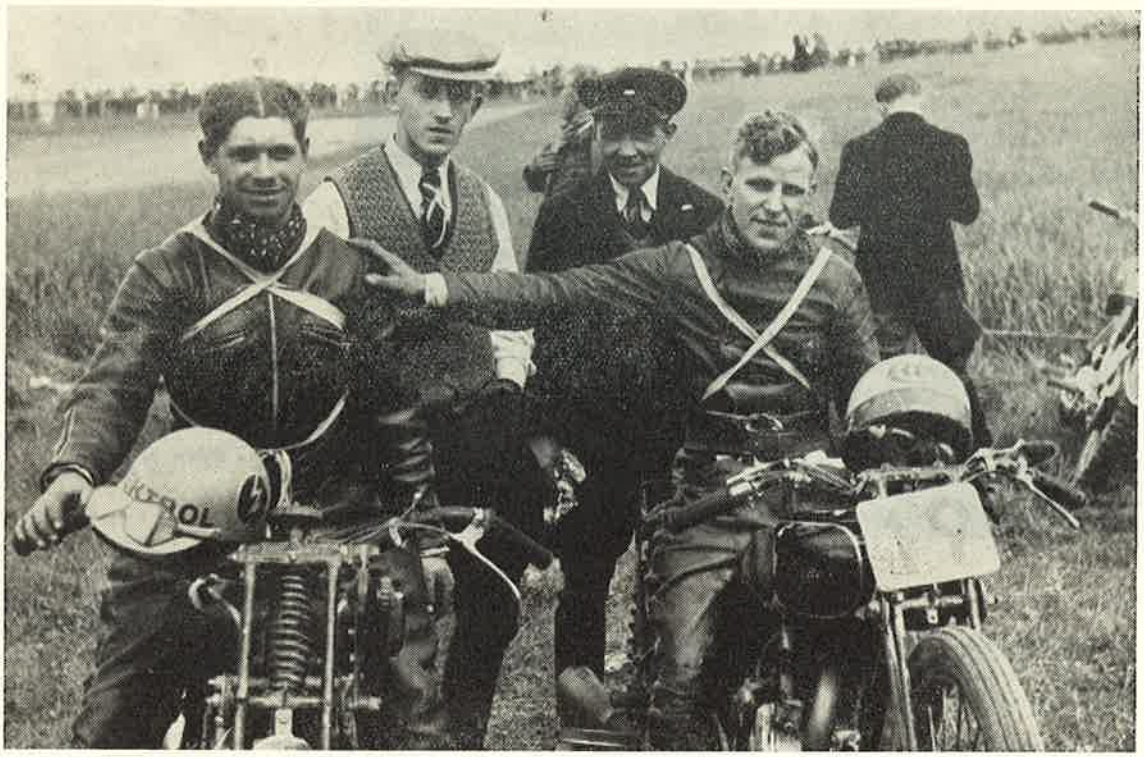
1. Sv. Aage Engstrøm, Rudge	2,28,0
2. Knud E. Mogensen, BSA	2,30,0
3. Leif Hirsborg, Velocette	2,31,2
4. Jens Rasmussen, Triumph	2,31,5

Slutheat:

1. Sv. Aage Engstrøm, Rudge	2,25,0
2. Knud E. Mogensen, BSA	2,26,2
3. Leif Hirsborg, Velocette	2,26,4
4. Poul Kalør, Rudge	2,27,5

Jens Rasmussen styrtede i slutheatet, og Aage Andersen, der lå lige efter, udførte en lynhurtig manøvre og undgik at påkøre ham, hvilket indbragte en fortjent konduitepræmie.

Ekspertløbet bragte ikke helt den spænding, det burde, takke være Baltzer Hansens fatale uheld i de to første heat, hvor han havde vrøvl med maskinen, som han først fik bugt med i slutheatet, som han til gengæld vandt overlegent.



Et populært Velocette-par ved 30-ernes parløb, en løbsform som så at sige alle baner i de år havde på programmet. Fra venstre Aage Andersen og Leif Hirsborg, begge København.

Første heat viste, at Hans Hansen stadig havde gas i håndtaget, men desværre var der ikke nok til de to sidste heat.

Resultatet blev, at Torsten Sjøberg, Sverige, vandt med 7 points, Hans Hansen, 6 points, og Baltzer Hansen, 3 points.

Torsten Sjøberg havde dagens bedste tid 2,10,2.

Et parløb viste god kamp mellem parrene Engstrøm/Kalør, Knud E. Mogensen/ N. V. Jensen og Leif Hirsborg/Aage Andersen.

Skiftene var godt tilrettelagt, og løbet gik på bedste måde, kun måtte parret Lohmann Rasmussen/Villy J. Nielsen udgå på grund af maskinskade.

Resultatet af parløbet blev:

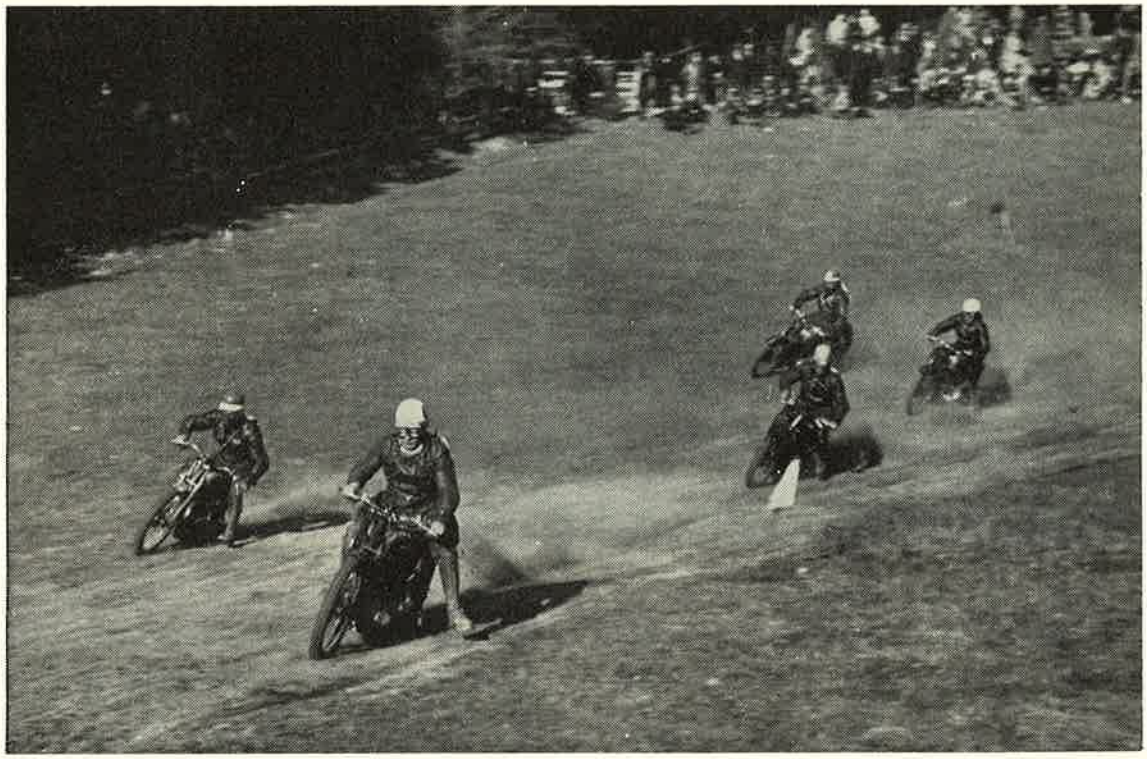
1. Sv. Aa. Engstrøm/P. Kalør, Rudge 17,35,2
2. K. E. Mogensen/N. V. Jensen, BSA 18,34,9
3. L. Hirsborg/Aa. Andersen, Veloc. 18,48,0
4. H. Svensson/H. Harpelund, Veloc. 18,50,0
5. J. Rasmussen/E. Andersen,Triumph 18,51,4
6. P. Sander/B. Bagger,Nimbus 18,51,8
7. Edv. Jensen/P. Cadovius, Nimbus 18,59,2

Dagens store handicap, der sluttede løbet, blev vundet af Børge Bagger, Triumph, i 3,17,0, efterfulgt af Poul Sander, Cotton, 3,17,2, Lohmann Rasmussen, Matchless, 3,18,0, og Poul Cadovius, Nimbus, 3,27,3.

Selv om banesportssæsonen altså var begyndt, blev der den 22. april afviklet et stort trial på Lolland, 1. afdeling af det nu indstiftede danske mesterskab i trial.

Løbet, der startede fra Horslunde kro som hovedkontrol, var tilrettelagt af Lollandsklubbens formand Marius Hansen, der her havde præsteret et meget stort arbejde uden medhjælp fra andre klubber, Glostrup og Omegns Motor Klub, der var repræsenteret ved dens formand, Carl Ohlsen, og Aage Nielsen.

Der deltog i alt 35 kørere i mesterskabsløbet, der omfattede 6 etaper. Hvad selve løbet angik, forbavsedes man over de ualmindelig fine tider, der blev opnået af junior- og begynderkørere, noget der tydede på, at en



Et felt af kørere på den populære fynske terrænbane i Langesø, hvor der i 30-erne altid blev budt på spændende konkurrencer og meget stort publikumsbesøg.

hel ny stab af motorkørere var ved at rykke frem.

Den unge Ib Junggaard Nielsen fra Køge var en af disse sammen med de lokale lollandske kørere Henry Jørgensen og H. Dideriksen, samt fynboen Lohman Rasmussen, der alle opnåede bemærkelsesværdige resultater i juniorklassen.

I begynderklassen var det i særdeleshed Joachim Gissings, der gjorde sig bemærket ved at opnå lige så gode resultater som de bedste juniorkørere.

I seniorklassen stod der en drabelig dyst mellem Hermann Larsen, Odense, der senere vandt det danske trialmesterskab, og den sjællandske trialmester Orla Knudsen, København, idet disse to kørere skiftedes til at være etapevindere.

I sidevognsklassen var Knud E. Mogensen, Odense, urørlig, og det blev da også ham, der hjemførte danmarksmesterskabet i trial 1938 til Fyn.

Det samlede resultat fra mesterskabsløbet blev:

Senior solo:

1. Hermann Larsen, BSA ..... 590 p.
2. Orla Knudsen, Triumph ..... 525 p.
3. Orla Rasmussen, Triumph ..... 450 p.
4. Charles Christiansen, Ariel .... 435 p.
5. Josef Koch, Nimbus ..... 430 p.
6. Holger Hansen, BSA ..... 400 p.
7. Jørgen Petersen, BSA ..... 390 p.
8. Anton Hansen, AJS ..... 375 p.
9. Poul Cadovius, Nimbus ..... 365 p.
10. Axel Nielsen, Ariel ..... 350 p.
11. Lion Hansen, Royal Enfield .... 285 p.
12. Sigfred Sørensen, Rudge ..... 275 p.

Junior solo:

1. Ib Junggaard Nielsen, Nimbus .. 505 p.
2. Henry Jørgensen, Triumph .... 485 p.
3. Helge Dideriksen, BSA ..... 480 p.
4. Lohmann Rasmussen, Matchless .. 455 p.
5. E. Langhorn, Triumph ..... 435 p.
6. Poul Sander, Nimbus ..... 435 p.



Sidevognsløbenes »grand old man« sidst i 30-erne, Bruun Larsen, Odense, Indian, har igen vundet sølvtøj på Korsør motorbane.

7. Hilding Svensson, Velocette .... 430 p.
8. Knud Rasmussen, BSA ..... 430 p.
9. Evald Carlsen, Gillet ..... 410 p.
10. Jørgen Nakskov, BSA ..... 315 p.
11. Carlo Rasmussen, BSA ..... 310 p.
12. Bernt Nielsen, BSA ..... 290 p.

Begyndere solo:

1. Joachim Gissing, Triumph ..... 580 p.
2. Egon Schlander, BSA ..... 545 p.
3. Børge Jensen, Nimbus ..... 520 p.
4. Svend Larsen, Suecia ..... 485 p.

Sidevogne senior:

1. Knud E. Mogensen, BSA ..... 590 p.
2. Poul Erslev, Nimbus ..... 535 p.
3. Børge Chr. Nielsen, Nimbus .... 525 p.

Sidevogne junior:

1. Arne Andersen, BSA ..... 580 p.

Det var derefter Fyens Motor Sports tur til at åbne den fynske banesports sæson på Langesø-banen. Klubben havde for 1938 tilrettelagt 2 forårsløb og 2 efterårsløb. Det første blev afholdt den 8. maj i et langtfra tiltalende vejr med haglvejr og orkan, men alligevel var der mødt over 3000 tilskuere, der kom til at overvære en række spændende løb.

Løbet foregik som sædvanlig på Langesøbanen i et hurtigt tempo, og man bemærkede, at begynder klassen talte mange nye navne, der gjorde sig udmærket bemærket. Publikum blev som sædvanlig vidne til en række spændende episoder på den morsomme jordbane, der dog alle endte uden alvorlige uheld, bl. a. slog Klixbøll en saltomortale på toppen af den store bakke, men kom fint fri af maskinen.

Hermann Larsen var dagens mand, men han var til tider hårdt trængt af Sv. Aage Sørensen. Bent Jensen havde sendt afbud, da lægen havde nedlagt startforbud efter et fald, som Bent Jensen havde haft på landevejen. Bent var godt gal i hovedet og begyndte straks at lede efter en ny doktor.

Knud E. Mogensen havde en af sine sorte dage og så mere til konkurrenternes baghjul, end han plejede, hvorimod H. Skov blev dagens mand i sidevognsklassen.

To nye fynske seniorkørere hhv. i ekspertklassen og senior standardklassen, som man også lagde mærke til ved dette løb og spåede en god fremtid som motorsportsmand, var Lohmann Rasmussen og Kjeld Hansen.

Resultaterne fra åbningsløbet 1938 på Langesø-banen blev:

Begyndere:

1. Svend Schmidt, BSA 3,52,4
2. Werner Rasmussen, Rudge 3,52,5
3. H. Møller Pedersen, AJS 3,58,0

Eksperter:

1. Hermann Larsen, BSA ..... 11 p.



Den unge Silkeborg-kører Herluf Heiberg Andersen forsøger sig her i sidevognsklassen ved et bakkeløb i Resenbro i 1938. Efter støvskyen at dømme er der fart over feltet.

2. Sv. Aage Sørensen, JAP ..... 7 p.
3. Erik Orth, OK ..... 6 p.
4. Kjeld Hansen, Rudge ..... 5 p.

Senior solo:

1. Lohmann Rasmussen, Rudge 3,26,8
2. Knud E. Mogensen, BSA 3,32,6
3. Agner Hansen, BSA 3,34,2
4. J. P. Mortensen, JAP 3,38,2
5. Poul Kalør, Rudge 3,42,0
6. Finn Larsen, BSA 3,54,6

Sidevogne:

1. H. Skov, Harley Davidson 3,57,0
2. Poul Erslev, Nimbus 3,58,8
3. Knud E. Mogensen, BSA 4,01,0

Rudge Motorklubben var igen på færde den 10. maj med et løb på Korsør-banen, hvor det i særdeleshed var Hans Hansen, der var dagens mand, idet han på overbevisende måde slog den svenske topkører Torsten Sjøberg.

Endelig sluttede Fyens Motor Sport forårssæsonen med løb på Langesø-banen den 22. maj.

Løbet blev det bedste, der hidtil havde været afholdt på denne bane, og det milde forårsvejr havde fyldt tilskuerpladserne til trængsel.

Bent Jensen, der igen var med, blev dagens mand og vandt alt, hvad han deltog i, ligesom han overtog Hermann Larsens førsteplads i kampen om Langesø-pokalen med 4 points mod Hermann Larsens 3 points. Iøvrigt var feltet af deltagende kørere omtrent det samme som ved årets første løb på banen, og placeringerne blev da omtrent også de samme.

12. juni stod Søborg og Omegns Motorklub for et stort arrangement på Frederikssundbanen med deltagelse af et meget fint felt af kørere bl. a. de to svenskere Olle Blomberg og Eskil Carlsson, der dog begge måtte se sig slået af den danske kører Bøgh Mathiasen. Det sportslige var altså i orden ved dette storløb, men det økonomiske bød faktisk på ruin for arrangørerne, ikke blot svigtede publikum totalt, men ydermere var der mange gratister, der overværede løbene fra den nærliggende Kalvø's jorder, hvor ejeren af jorden ikke gjorde nogen indsigelse imod publikums ophold.

Efter denne totale fiasko på Frederikssundbanen havde alle motorløbsarrangører fået en skræk i livet for at starte også små arrangementer, således at sommerens hele motorsportslige aktivitet på Sjælland blev udfoldet på dirttrackbanen i Karrebæksminde, hvor man afholdt 4 gode løb. Det var i særdeles-

hed de to danske navne Baltzer Hansen og Hans Hansen, der var på motorsportspublikummets læber denne sommer.

4. september var Fyn så igen skueplads for gode og spændende løb på Langesø-banen, hvor successen ikke svigtede. Publikum mødte i stort tal, og kørerne ydede deres bedste, så man så fortrøstningsfuldt tiden i mode, hvor det sidste af de planlagte fire løb, der omfattede den fynske banesportssæson 1938, skulle afvikles, nærmere betegnet den 18. september. Dette løb blev imidlertid af politiet forbudt på grund af mund- og klovsyge på Fyn.

Tilbage til løbet den 4. september, der altså ufrivilligt blev årets sidste på Fyn, så var det fremmødte publikum på over 6.000, og det anmeldte antal kørere udgjorde 33.

Vejret var det smukkeste, man kunne tænke sig – solen stod højt på himmelen, og en svag brise fik det danske og svenske flag til at blafre i den varme septemberluft. Det svenske flag var hejst til ære for John Møller, Sverige, der deltog i ekspertklassen.

Angående det sportslige så blev Josef Koch diskvalificeret i 4. start, og Kjeld Hansen fik ingen tid i samme start, da han væltede et af afmærkningsflagene.

I 5. start ekspertrace førte Hermann Larsen løbet fulgt af Bent Jensen og Sv. Aage Sørensen, hvorimod svenskeren John Møller kom langt bagefter.

I sidevognsløbets første afdeling skiftedes H. Skov og Lauritzen til at føre, så heatet fik et spændende forløb, men da Lauritzen skulle ned i grusgraven sidste gang, ville cyklen ikke, og han kørte uden for flagene, og så var det sket.

I 8. start ekspertrace havde Erik Orth det uheld, at kæden faldt af, og han måtte udgå. 9. start slutheat for senior solo sejrede Lohmann Rasmussen, medens Orla Knudsen måtte udgå på grund af punktering. I 10. start for sidevogne kæmpede Poul Erslev og Willy Jørgensen drabeligt. Willy Jørgensen lå i spidsen, men da han skulle op af grusgraven, gik maskinen i stå, og Erslev gik forbi.

I pokalløbet om Continental-pokalen blev Hermann Larsen vinder for tredie gang og fik derved den smukke pokal til evig arv og eje.

I slutheatet for begyndere var Sv. Aage Petersen, Odense ude for, at hans forhjul eksede, så han ikke kunne dreje ned i grusgraven men i stedet fortsatte lige ud mod publikum. Sv. Aage Petersen var imidlertid resolut, idet han få meter før publikumshegnet kastede maskinen og slog selv en flot saltomortale uden at komme noget til selv eller forvolde skade på andre. Flot klaret.

Aage Christensen måtte i 14. start udgå, da hans fornav brød sammen, og i slutheatet punkterede Willy Jørgensen på baghjulet, noget han først mærkede, da dæk og slange blev revet af fælgen.

Den samlede resultatliste kom derefter til at se således ud:

Begyndere solo:

1. Sv. Schmidt, Mesinge 3,38,6
2. O. Klixbøll, Odense 3,40,6
3. Rich. Rasmussen, Odense 3,45,8
4. H. Møller Petersen, Gundestrup .. 3,55,0

Senior solo:

1. Lohmann Rasmussen, Odense 3,12,0
2. Poul Kalør, København 3,12,8
3. Johs. Nielsen, København 3,19,2
4. Jens Rasmussen, København 3,22,9
5. Irving Jensen, København 3,24,0
6. Orla Knudsen, København 3,41,4

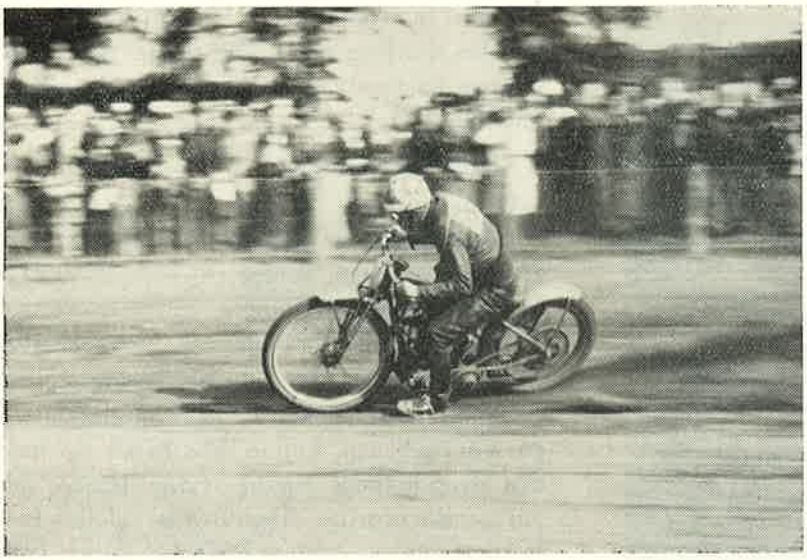
Ekspert race.

1. Hermann Larsen, Odense ..... 15 p.
2. Bent Jensen, Odense ..... 12 p.
3. Sv. Aage Sørensen, København .... 9 p.
4. John Møller, Sverige ..... 4 p.

Søndag den 28. august blev årets største motorsportsdag i Danmark i 1938, idet de nordiske mesterskaber var henlagt til Danmark og blev afviklet samtidig med, at man kørte Elektrolløbet.

Beklageligvis havde det ikke været muligt at få en aftale med Amager travbanes ledelse om leje af banen til dette betydelige løb, der i stedet blev henlagt til Frederikssund-banen.

Løbet blev en stor succes, og Søborg og Omegns Motorklub fik økonomisk oprejsning for sit store underskud ved løbet tidligere på



Bent Jensen, Odense, der gennem mange år gik fra sejr til sejr, kommer her ud af sidste sving i fineste stil og tilføjer yderligere en sejr til de mange.

året samme sted. For dansk motorcykelsport blev det også en stor dag, idet Sv. Aage Engstrøm slog hele den øvrige elite af motorkørere fra de nordiske lande og hjemførte dermed sin første aktie i Elektrolpokalen, ligesom sidevognskøreren David Axelsson hjemførte det nordiske mesterskab til Danmark.

De danske jordbanemesterskaber 1938 blev den 25. september afviklet på landets så at sige eneste brugelige jordbane, Korsør-banen, idet man totalt havde ødelagt Ganløse-banen ved at afholde et automobilløb på denne.

Danmarksmesterskaberne, der blev arrangeret af Rudge Motorklub, blev afviklet i strålende efterårsvejr for godt besatte tilskuerpladser, men heller ikke i dette tilfælde blev arrangementet noget lukrativt foretagende rent økonomisk for andre end skattevæsenet.

Sportslig set forløb dagen glimrende, selv om et par styrt satte nogle af de bedste kørere ud af spillet, således Sv. Aage Sørensen og Bent Jensen. Ingen af styrtene medførte dog heldigvis alvorligere uheld.

Det helt store sus fik man kun lidt af i opløbskampen i standardklassens slutheat, hvor Aage Andersen havde ført alle 4 omgange og vistnok selv anså sig for sikker vinder for så lige på målstregen at se sejren ryge, idet Orla Knudsen efter en glimrende og rasende slutspurt passerede ham og vandt med 1/10 sek. Aage Andersen måtte altså trøste sig med at ligge klods op ad danmarksmesteren endda som en meget fin nr. 2.

Standardløbets første heat var reserveret 350 cc maskinerne, hvoraf de to bedste skulle med i slutheatet om danmarksmesterskabet. Efter det sidste opgør i denne klasse på Frederikssund-banen havde man ventet, at de hurtigste 350 cc maskiner kunne have hævdet sig nogenlunde med de store, men dette viste sig ikke at skulle blive tilfældet. De to bedste på 350 cc maskiner blev Hugo Harpelund, Velocette, 2,47,2, og Aage Christensen OK, 2,53,6.

Andet heat bestod ligesom tredie heat udelukkende af 500 cc maskiner, og her lagde Aage Andersen og Holger Hansen sig i spidsen i hård kamp, men i tredie sving efter starten styrtede Holger Hansen og udgik.

Resultatet blev derefter:

1. Aage Andersen, Rudge 2,34,4
2. Johs. Nielsen, Triumph 2,37,0
3. Viggo Mikkelsen, BSA 2,50,8

Tredie heat var Orla Knudsens fra start til mål, og man var nogenlunde klar over, hvor man skulle søge den kommende danmarksmester, han var intet øjeblik truet af de følgende.



Indgangsportalen til Korsør Motorbane, hvor bl. a. Rudge Motorklub sidst i 30-erne afholdt mange store motorløb med deltagelse af de bedste danske kørere foruden en række store udenlandske navne.

Resultatet blev:

1. Orla Knudsen, Norton 2,26,6
2. Jens Rasmussen, Rudge 2,33,8
3. Villy Dalby Nielsen, Ariel, ... 2,35,0

Slutheatet blev det mest spændende. Man havde ventet at se Orla Knudsen i spidsen, men i stedet blev det Aage Andersen, der gik frem skarpt forfulgt af det øvrige felt med Orla Knudsen forrest. Aage Andersen blev dog stadig ved at holde Orla Knudsen på afstand lige indtil målstregen på sidste omgang, hvor Aage Andersen sikkert blev lige så overrasket som publikum over, at Orla Knudsen efter enorme kraftanstrengelser lige i målet snuppede danmarksmesterskabet og endnu engang beviste, hvilken dygtig kører han var. Orla Knudsens mesterskab var velfortjent, selv om der var almindelig sympati for den skuffede nr. 2. Om tredie- og fjerdepladsen kæmpede Johs. Nielsen og Jens Rasmussen.

Slutresultatet blev:

1. Orla Knudsen, Norton 2,21,4
   (Danmarksmester 1938).
2. Aage Andersen, Rudge 2,21,5
3. Johs. Nielsen, Triumph 2,28,0
4. Jens Rasmussen, Rudge 2,28,8

Agner Hansen, der tidligere havde erobret et danmarksmesterskab i 250 cc specialklassen på Korsør-banen, kunne ikke hamle op med den nyopdukkede stjerne Irving Jensen, der var ganske urørlig. Viggo Bender udgik i første omgang, og Anders Pedersen kunne ikke rigtig blive dus med den lille maskine.

Slutresultatet blev:

1. Irving Jensen, Rudge 2,36,8
   (Danmarksmester 1938).
2. Agner Hansen, BSA 2,45,4
3. Anders Pedersen, Brit. Excelsior .. 2,49,0

350 cc specialklassen blev ikke uden spænding, idet feltet var sammensat af kørere, der næsten alle havde vinderchancer.

Leif Hirsborg førte og syntes i de tre første omgange som oplagt vinder, men måtte så udgå med maskinskade. Erik Orth lå lige efter og var derefter urørlig. Bent Jensen lå efter første omgang som nr. 3, men styrtede og udgik med nogle hudafskrabninger.

Slutresultatet blev derefter:

1. Erik Orth, OK-Supreme 2,25,4
   (Danmarksmester 1938).
2. Agner Hansen, BSA 2,31,2
3. Finn Larsen, BSA 2,33,6
4. Ejnar Andersen, Velocette 2,35,0

Man havde ikke ventet store overraskelser i de indledende heats i 500 cc specialklassen, men fik det alligevel.

I første heat kom Sv. Aage Sørensen lidt for sent fra start, og lige efter første sving styrtede han i forsøget på at frigøre sig fra det øvrige felt. Hermed var håbet om et spændende slutheat stærkt forringet, og kampen i første heat kom til at stå mellem de to kendte



Jens Rasmussen, København, er her i aktion med sin BSA på Korsør motorbane i 1938.

dirt-trackryttere Anders Pedersen og Sigurd Nielsen med to Olsen'er noget efter, nemlig Th. Olsen og Ferd. Olsen.

Resultatet:

1. Anders Pedersen, JAP 2,22,2
2. Sigurd Nielsen, Rudge 2,23,8
3. Th. Olsen, JAP 2,35,6
4. Ferd. Olsen, Rudge 2,36,4

Andet heat var oplagt Baltzer Hansens, der kunne køre, som han ville. Jørgen Petersen havde lige så lidt konkurrence på 2. pladsen efter at Bent Jensen var blevet forhindret i start efter sit uheld.

Resultatet:

1. Baltzer Hansen, JAP 2,18,0
2. Jørgen Petersen, JAP 2,32,0
3. Kjeld Hansen, JAP 2,51,2

Slutheatet blev lige så let vundet af Baltzer, som dog uden konkurrence præsterede dagens bedste tid 2,13,4. Man kom altså helt til at mangle konkurrence og kamp i denne klasse, noget Sv. Aage Sørensen, der kørte Engstrøms hurtige Rudge, måske kunne have ydet, men nu måtte renoncere på efter sit styrt.

Slutresultatet blev:

1. Baltzer Hansen, JAP ..... 2,13,4 (Danmarksmester 1938).
2. Anders Pedersen, JAP 2,18,8
3. Sigurd Nielsen, Rudge 2,19,2
4. Jørgen Petersen, JAP 2,25,0

I sidevognsløbet var der tilløb til sensation, idet Hans Lauritzen, Indian, straks fra starten tog spidsen og ikke var meget tilbøjelig til at lade sine konkurrenter slippe forbi, og disse var naturligvis hver for sig ikke oplagt til at give plads for hinandens overhalingsforsøg.

Det varede dog ikke længe, inden den naturlige rækkefølge var indtaget, og uden nævneværdig modstand generobrede David Axelsson sit danmarksmesterskab, som det sig burde for en nybagt nordisk mester. H. Skov opnåede en fin andenplads, og Lauritzen måtte se sig henvist til en tredieplads.

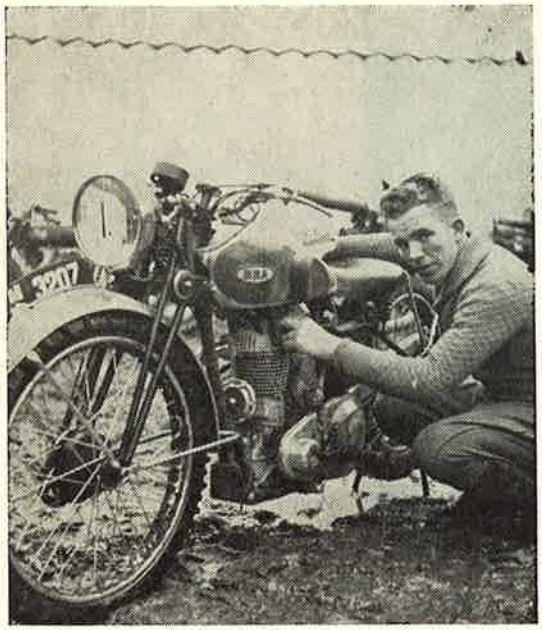
Slutresultatet:

1. David Axelsson, Dania/JAP 2,32,6
2. H. Skov, Harley Davidson 2,34,0
3. H. Lauritzen, Indian 2,39,6

Løbene var derefter slut, og man kunne gå over til en festlig laurbærkransning af de nybagte danmarksmestre samt præmieuddelingen, der afsluttede den udmærkede motorsportsdag og den danske banesportssæson 1938.

Ikke så snart var banesæsonen sluttet, før en række trials tog deres begyndelse.

BSA Klubben lagde ud med en afdeling af danmarksmesterskabet, der var fint tilrettelagt og blev afviklet under ledelse af klubbens formand C. G. Rasmussen og kasserer O. Kaus Jensen. Løbet blev en triumf for



Hermann Larsen er her ved at skifte tændrør på sin trofaste BSA om morgenen efter at være blevet vinder af natetaperne ved et dag- og nattrial.

Fyn og Lolland, idet Hermann Larsen besatte førstepladsen i senior soloklassen, Knud E. Mogensen førstepladsen i sidevognsklassen, og Erik Langhorn, Lolland, tog sig af sejren i juniorklassen.

Næste gang, der blev kaldt til danmarksmesterskabsafdeling i trial, var Fyens Motor Sport arrangør, og her gjaldt det den endelige kamp om mesterskabet.

Sportsudvalget i Fyens Motor Sport havde et meget vanskeligt arbejde med at få tilrettelagt dette løb, idet der så at sige på alle landejendomme på Fyn var mund- og klovsyge, men til sidst fik man det dog klaret ved at udlægge reserveetaper, som kunne tages i brug, såfremt de planlagte i sidste øjeblik skulle komme til at ligge i et for sygdomssmittefaren afspærret område. Denne disposition med reserveetaper viste sig i sidste øjeblik at være klog politik, idet man søndag måtte tage to af dem i anvendelse, da politiet i sidste øjeblik afspærrede to af de ordinære.

Den sidste afdeling af det danske trialmesterskab blev en stor succes for fynsk motorsport, idet Hermann Larsen blev danmarksmester 1938 i senior solo, og Knud E. Mogensen blev danmarksmester 1938 i sidevognsklassen.

Vinder af begynderklassen blev Sv. Schmidt, Mesinge, Fyn, BSA, og eneste sjællandske sejr blev ved Hilding Svensson, Triumph, der vandt juniorklassen.

Søndagen efter gjaldt det de sjællandske mesterskaber i trial, der blev afgjort ved et af Glostrup og Omegns Motor Klub arrangeret trial. Det var i særdeleshed klubbens to trialeksperter Carl Ohlsen og Aage Larsen, der havde æren for det udmærket tilrettelagte løb, der fik en lige så udmærket og sikker afvikling.

Sjællandsmester i senior solo blev Orla Knudsen, Norton, og mesterskabet i sidevognsklassen blev vundet af Poul Erslev, Nimbus.

Efter at Nordre Birks Motorklub og Harley Davidson Klubben også havde afviklet et par gode trials, var det slut med motorsportsarrangementer i 1938, men man var da også på tidspunktet for afholdelsen af årets sidste trial nået helt hen til december måned.

De motorsportsbegivenheder, der hidtil er omtalt under 1938, er sådanne, som blev afviklet af motorklubber under Danmarks Motor Union og var godkendt af denne union, men derforuden rørte der sig også et livligt motorsportsliv i alle de jydske klubber, der var medlem af landsdelsunionen Jydsk Motor Union, men som ikke var medlem af Danmarks Motor Union, hvorfor jydske kørere ikke kunne deltage i fynske, sjællandske og lollandske motorsportsarrangementer og omvendt.

Vi skal imidlertid også se på det motorsportsliv, der rørte sig i Jylland i 1938, alt medens der fra så at sige alle sider inden for dansk motorsport blev udtrykt ønsker om, at man snarligt måtte komme til en forståelse mellem jydsk motorsport og det øvrige lands motorsportsorganisationer til glæde for begge parter.

Nimbus-klubben i Ålborg, der for første gang afholdt et åbent løb, indviede den jydske motorsportssæson 1938 med dette løb, et

stort bakkeløb, der blev arrangeret i Hammer bakker ved Ålborg søndag den 1. maj.

Carl Jensen, Ålborg, tog sig ved denne lejlighed af dagens bakkerekord med sin nye BSA Imperia-Star i tiden 15,5.

N. O. Jensen, Ålborg, og Henning Mortensen, Ålborg, kæmpede hårdt og opnåede dødt løb om andenpladsen, hvorimod den jydske storkører Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, som man også havde tilregnet en god tid, måtte se sig slået ud af en maskinskade, hvad ikke mindst publikum var skuffet over.

Listen over de samlede placeringer fik følgende udseende:

350 cc solo:

1. Peter Jensen, Randers, Ariel 16,9
2. Aksel Jensen, Ålborg, BSA 17,1
3. H. Heiberg Andersen, Silkeborg, BSA 24,2

500 cc solo:

1. Carl Jensen, Ålborg, BSA ..... 15,5 (Bakkerekord).
2. N. O. Jensen, Ålborg, BSA 16,4
3. Henning Mortensen, Ålborg 16,4
4. Børge Nielsen, Silkeborg, BSA 17,2
5. Viktor Simonsen, Ålborg, AJS 17,9
6. K. Jørgensen, Silkeborg, BSA 19,2

Sidevogne:

1. Jens M. Jensen, Århus, Nimbus 20,4
2. Arne Jensen, Århus, Nimbus 21,2
3. Peter Franck, Silkeborg, BSA 22,6

750 cc solo:

1. Aage Bach, Havndal, Nimbus 17,5
2. Arne Jensen, Århus, Nimbus 17,8
3. Folmer Olsen, Ålborg, Nimbus 18,0
4. Jens M. Jensen, Århus, Nimbus 18,0

Her skal lige indskydes enkelte morsomme episoder, som fandt sted ved et klubtrial, som Århus Motor Sport afholdt en forårssøndag i 1938 ved Thirstrup kro, et såkaldt stjernetrial.

Instruktionsmødet blev først udsat ca. 2 timer, fordi det havde knebet for den gamle dirt-trackstjerne Karl Hansen, Århus, også kaldet »Danmarks Calle«, at komme så tidligt op. Calle viste dog senere på dagen, at han rent kørselsmæssigt lå et hestehoved foran de øvrige deltagere.

Erling Pedersen, Århus, der kørte på 250 cc BSA, havde maskinuheld på 3. etape og forsøgte på næste etape med en 350 cc BSA, men måtte stige så pludselig af, at det meste af bukserne blev hængende på styret.

St. bededag, den 13. maj, havde Randers Motor Sport inviteret til stort bakkeløb i Volk Mølle 8 km øst for Randers ad Grenå landevej.

Det var succes'en fra 1937, der her skulle følges op, idet man dengang havde opnået gode sportslige og publikumsmæssige resultater ved det første bakkeløb på banen i Volk Mølle, som man spåede en stor fremtid.

Allerede i de tidlige formiddagstimer begyndte publikumstilstrømningen, og prøvestarterne begyndte kl. 10,00, så der var fin underholdning for de tidligt fremmødte.

Bakkeløbsbanen i Volk Mølle var på den tid en af Jyllands bedste, og skønt den kun var 225 m lang, var den ikke så lige til at forcere, navnlig det skarpe sving lige før bakketoppen voldte vanskelighed for mange kørere.

Kl. 14,00 åbnedes stævnet med, at speakeren, journalist Klessen, på Randers Motor Sports vegne bød velkommen til de 7.000 tilskuere og de fremmede kørere.

Derefter fulgte starterne slag i slag.

Der var i alt anmeldt 28 kørere, og hver kører benyttede sig med ganske få undtagelser af de 5 starter, de havde ret til, således at der i alt blev afviklet ca. 125 starter.

Kampen om at sætte dagens hurtigste tid blev straks meget hård, og det var meget vanskeligt at tippe nogen sejrherre, men som ved flere tidligere lejligheder viste det sig, at de små maskiner var deres voksne kammerater overlegne, når det gjaldt bakkeløb.

En tid lang førte den dygtige bakkekører Peter Jensen, Randers, med tiden 15,8 sek., men det varede ikke lang tid, før rekorden blev slået af den 17-årige Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, i tiden 15,5, og senere var det Viggo Thomassen, Randers, der overtog rekorden, idet han i to starter kørte i tiden



Når disse fem køreres navne stod på programmet ved et jydsk bakkeløb, var det altid sikkert på succes. Fra venstre: Erling Pedersen, Århus, N. O. Jensen, Ålborg, Josef Koch, København, Axel Jensen, Ålborg, og Peter Jensen, Randers.

15,4, men så omsider fik Axel Jensen, Ålborg, tiden presset ned til 15,3 og blev derved vinder af en flot vandrepokal, som var udsat af restauratør Jacobsen, Volk Mølles Pavillon, til den kører, der opnåede dagens hurtigste tid. Pokalen skulle vindes tre gange i træk eller 4 gange i alt for at blive ejendom.

Alle starter forløb glat under ledelse af mekaniker Chr. Wenderby, Randers, og mekaniker Bach Sørensen, Randers.

Dagens konkurrencer sluttede med to starter for automobiler, der blev kørt af hhv. Josef Svendsen og Mikkelsen, begge Randers, noget der virkelig faldt i publikums smag.

Præmieuddelingen fandt sted om aftenen ved et fælles kaffebord i Volk Mølles Pavillon.

Formanden for Randers Motor Sport, typograf Janus Rethpenn, bød velkommen og takkede kørerne for god sportslig indsats, hvorefter han uddelte præmierne efter følgende præmieliste:

350 cc solo:

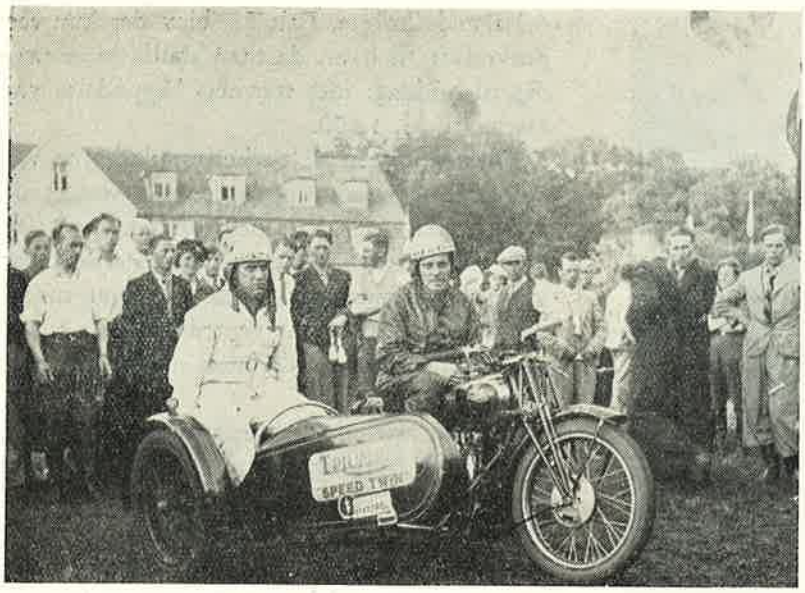
1. Aksel Jensen, Ålborg, BSA 15,3
   (Dagens hurtigste tid).
2. H. Heiberg Andersen, Silkeborg, BSA 15,5
3. Peter Jensen, Randers, Ariel 15,6

500 cc solo:

1. V. Thomassen, Randers, New Imp... 15,4
2. N. O. Jensen, Ålborg, BSA 15,7
3. Hans Dalsgaard, Vejle, BSA 15,9
4. Alfred Mogensen, Randers, BSA .. 16,9
5. Carl Christiansen, Randers, BSA .. 17,0
6. Henning Mortensen, Ålborg, BSA .. 17,7
7. Vitus Kelvang, Kolding, BSA 17,8

750 cc solo:

1. Aage Bach, Randers, Nimbus 17,1
2. Leander Mikkelsen, Randers, Nimbus 17,3
3. Arne Jensen, Århus, Nimbus 17,4



Efter at Danmarks Motor Union havde sat Aage Wagner, København, i karantæne og frataget ham hans licens for deltagelse i Katholmløbet, startede han stadig i mange jydske bakkeløb under Jydsk Motor Union, hvorimod han ikke kunne deltage i løb, der arrangeredes af klubber under Danmarks Motor Union.

Denne kalamitet blev dog ryddet af vejen ved indmeldelsen af de sportsdrivende jydske klubber i Danmarks Motor Union i 1939.

Sidevogne:

1. Hans Dalsgaard, Vejle, BSA 18,6
2. Arne Jensen, Århus, Nimbus 19,0
3. Jens M. Jensen, Århus, Nimbus 20,2

Aftenen og den vellykkede motorsportssøndag sluttede med et stort bal, hvorunder der blev budt på solistoptræden af et par lokale solister, og det blev lys morgen, inden de sidste forlod Volk Mølle.

Det sydlige Jylland og i særdeleshed ikke Vejleegnen ville stå tilbage for den øvrige landsdel, når det drejede sig om arrangering af store bakkeløb.

I 1938 var det således først Vejle Sports Motor Klub, der afholdt stort bakkeløb i Mølkjær syd for Vejle søndag den 12. juni og derefter JMU's sportsråd, der stod som arrangør af det vidt bekendte Roms-Hule bakkeløb, der kørtes på en asfalteret bakkebane ved indfaldsvejen til Vejle fra Horsens søndag den 3. juli.

Til bakkeløbet i Mølkjær var der mødt 30 kørere til start, og da løbet skulle starte, var banen omkranset af et stort publikum.

Dagens mand ved dette løb var Herluf Heiberg Andersen, der med sin 350 cc BSA opnåede dagens rekordtid på den vanskelige bane med mange højre- og venstresving. Rekordtiden blev 32,7.

Efter løbets afslutning samledes man i Mølkjær kro, hvor formanden for Vejle Sports Motor Klub, Tobiassen, foretog præmieuddelingen til alle præmietagerne, der var følgende:

250 cc solo:

1. Henry Sørensen, Silkeborg, BSA .. 34,0

350 cc solo:

1. H. Heiberg Andersen, Silkeborg, BSA 32,7 (Rekordtid).
2. Aksel Jensen, Ålborg, BSA 33,4

750 cc solo:

1. Arne Jensen, Århus, Nimbus 33,4
2. Kaj O. Nielsen, Ålborg, Nimbus .. 34,1

Sidevogne:

1. Hans Dalsgaard, Vejle, BSA 36,1

Begynder solo:

1. Fischer, Vejle, BSA 33,2
2. Bruun Jørgensen, Vejle, Velocette .. 34,5
3. Alf Clemmensen, Esbjerg, BSA 34,9

Efter præmieuddelingen var der kammeratligt samvær og dans, lige til solen stod op mandag morgen.

Det var med store forventninger, at både publikum og kørere så hen til det store bakkeløb i Roms-Hule den 3. juli 1938, og med bange anelser for, hvorledes vejret skulle blive til dette store friluftsarrangement og ikke uden grund, for hver dag i ugen før løbet havde det regnet. Men heldet var med, og



Et af dansk motorcykelsports største talenter, Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, der allerede i en alder af 16 år med held tog kampen op mod de betydeligt ældre kammerater. Herluf Heiberg Andersen havde allerede, da han fyldte 18 år, vundet et stort antal ærespræmier og førstepræmier i seniorklassen, og det kan kun beklages, at hans interesse for aktiv motorcykelsport hørte så tidligt op.

solen skinnede fra morgenstunden på løbsdagen, hvilket bevirkede, at løbet blev både publikumsmæssig og sportslig en meget stor succes.

Alt forarbejdet med at få myndighedernes tilladelse til at spærre banen af, der var beliggende på offentlig vej, var også klaret ved stor velvillighed fra myndighedernes side samt Hans Dalsgaards lokale kendskab og veltalenhed under forhandlingerne, som han havde været med til at føre på sportsrådets vegne.

Allerede lørdag aften var nogle af de københavnske kørere, der skulle deltage, i alt 14, ankommet til Vejle, så der var liv i ryttergården fra tidlig søndag morgen.

Kl. 10,00 kunne prøvestarterne tage deres begyndelse, men på grund af det store antal deltagende kørere, i alt 52, blev der kun een prøvestart til hver, da man skulle være færdig til middag, idet stævnets begyndelse var fastsat til kl. 13,00.

Tilstrømningen til parkeringspladserne var kolossal, og i hele middagspausen smækkede tælleapparaterne, så da den første kører holdt klar til start kl. 13,00, var skrænterne langs vejen, hvor banen gik, besat af mange tusind mennesker, der spændt ventede på den kører, som de hver især havde udset som deres favorit.

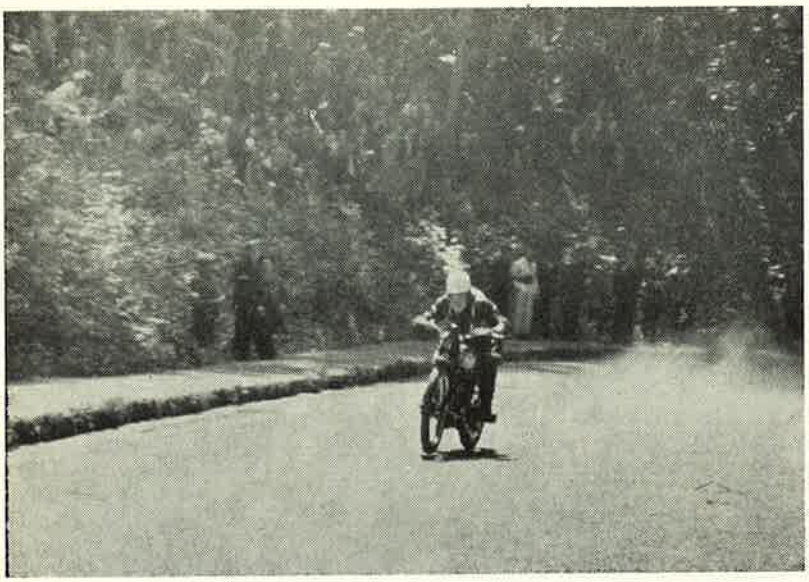
Det var oprindelig meningen, at der skulle have været begyndt med 250 cc klassen, der kun talte een startende kører, Henry Sørensen, Silkeborg, men ham måtte man lade vente på grund af en dæksprængning, således at der blev begyndt med kørere fra 350 cc klassen, og første startende var Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, der imidlertid ikke opnåede ret god tid på grund af et dårligt gearskifte. Herluf Heiberg Andersens tid blev 19,2 sek.

Men så kom dagens sus Karl Hansen (Calle) fra Ärhus, han formelig fløj op over bakken, og da hans maskine brølede over målstregen, fik han noteret dagens rekordtid 17,3, en tid som ingen anden kører nåede ned på den dag.

Af andre kørere i 350 cc klassen skal nævnes Peter Jensen, Randers, der med sin hurtige Ariel opnåede tiden 19,0, hvilken tid der sikrede ham en andenplads.

I 500 cc klassen, hvor de københavnske kørere var stærkt repræsenteret med ikke mindre end 7 mand, lagde N. O. Jensen, Ålborg, for med en tid på 19,4, som han dog i andet forsøg trykkede ned til 19,0.

Som 6. startende deltager i denne klasse kørte sidevognskøreren Hans Dalsgaard, Vejle, der også viste sig som en habil solokører ved at opnå tiden 17,9, en tid, som for de andre kørere i samme klasse var vanskelig at komme under. Lige efter fulgte da også ikke mindre end tre kørere med samme tid, nemlig Viggo Thomassen, Randers, Anker Bach Sørensen, Randers, og Aage Wagner, København, der alle havde fået noteret tiden 18,5 sek og dermed var berettiget til omstart om 2. 3. og 4. pladsen, men da førstnævnte



Karl Hansen, Århus, på vej op ad bakken i Roms Hule med sin 350 cc BSA i 1938, hvor han blev noteret for årets bakkerekord i tiden 17,3.

kørers maskine ved start i sidevognsklassen, som Viggo Thomassen også deltog i, havde fået motorskade, således at han ikke kunne deltage i nogen omstart, ønskede de to andre kørere som virkelige sportskammerater heller ikke at forsøge mere, og alle tre blev på resultatlisten placeret som nr. 2 i klassen.

Havde begejstringen hos publikum været stor for solokørernes indsats, så steg både jubelen og begejstringen yderligere et par grader, da sidevognskørerne kom på banen. Det var lige noget, der passede publikum, når sidevognsmaskinerne med hylende dæk gik gennem svingene, og sidevognsmændene artistisk fløj fra den ene side af maskinen til den anden for at holde den i balance, når så yderligere hertil kom motorens brøl gennem udstødningsmegafonerne.

I denne klasse viste Hans Dalsgaard, Vejle, rigtig publikum, hvad han kunne få sin maskine til at yde, og han blev da også noteret for dagens hurtigste sidevognstid nemlig 20,5, noget der virkelig gav de øvrige deltagere i klassen noget at se til under deres sidste forsøg. Ved hård kørsel lykkedes det da også Viggo Thomassen, Randers, og Aage Wagner at få trykket deres tid ned til 22,0. Som tidligere omtalt kunne Viggo Thomassen på grund af maskinskade ikke deltage i andet forsøg, hvor det lykkedes for Aage Wagner at få sin tid ned på 21,6, hvilket gav en sikker andenplads.

Af andre sidevognskørere skal også nævnes Arne Jensen, (kaptajn Blod), Århus, der under afløbet efter målet klarede en kritisk situation flot og koldblodigt.

Arne Jensens gashåndtag havde nemlig på vejen mod mål sat sig fast, og med fuldt tryk måtte han smide både maskinen og sig selv ned for ikke at forårsage en alvorlig ulykke på publikum, han opnåede dog at få huden skrabet at fingrene, men kunne efter at have fået standset den væltede maskine og vredet gashåndtaget løst fortsætte med et stort smil.

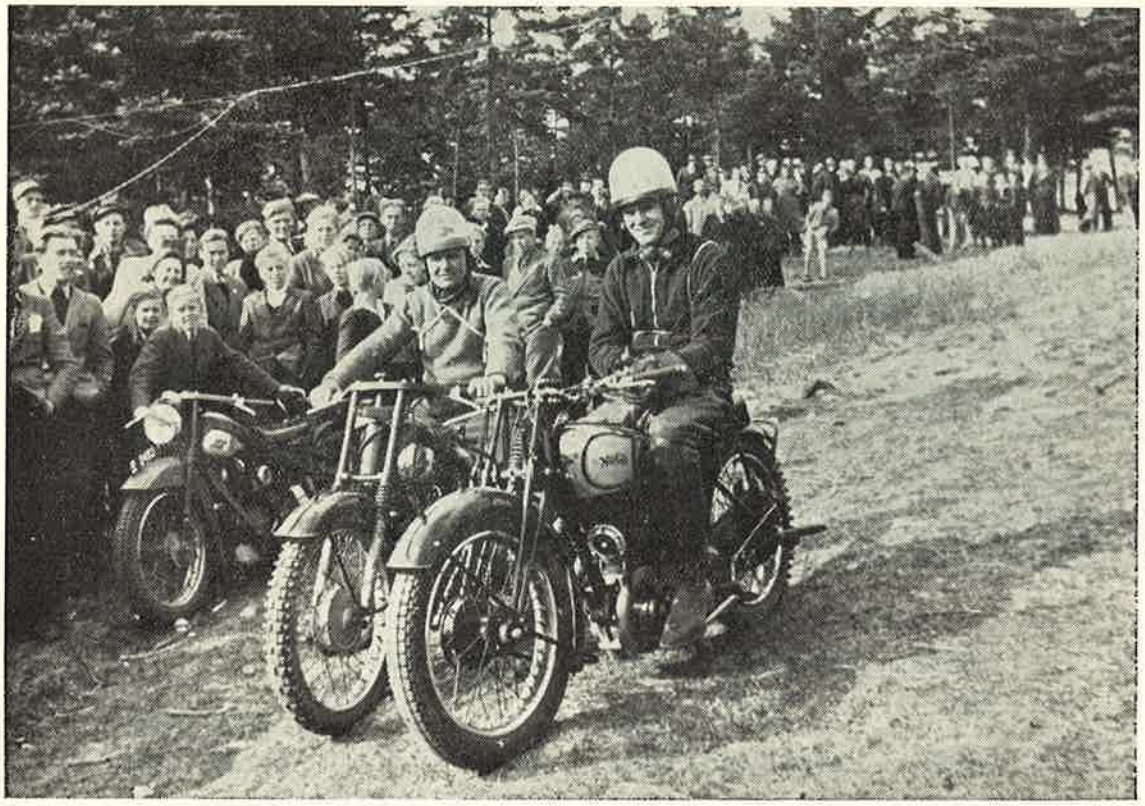
Det var under Arne Jensens deltagelse i 750 cc soloklassen, at denne kritiske situation opstod, der på så mesterlig vis blev klaret ved udvisen af sund fornuft og snarrådighed, hvilket også blev bemærket både af dommere og de tilstedeværende politimyndigheder.

Kl. 17,30 kørtes sidste start, og man mødtes igen om aftenen til stor præmieuddeling i »Skyttehuset« i Vejle.

Overdommeren ved stævnet, politiassistent Munksgaard, foretog præmieuddelingen, og den samlede resultatliste for løbet så således ud:

250 cc solo:

1. Henry Sørensen, Silkeborg, BSA .. 20,6



To kendte navne ved 30'ernes mange jydske bakkeløb var Josef Koch, København, Nimbus, og N. O. Jensen, Ålborg, Norton. Begge kørere startede som regel både i solo- og sidevognsklassen.

350 cc solo:

1. Carl Hansen, Århus, BSA 17,3
   (Dagens hurtigste tid).
2. Peter Jensen, Randers, Ariel 19,0
3. H. Heib. Andersen, Silkeborg, BSA 19,2
4. Kaj Jensen, Vejle, Velocette 19,3
5. E. H. Jensen, Horsens, BSA 19,4
6. E. Fisker, Vejle, BSA 19,4
7. Carlo Rasmussen, København, BSA 19,5
8. E. Fischer, København, OK-Supreme 19,8
9. Frank Nielsen, Århus, BSA 20,7
10. M. Iversen, Sønderborg, BSA 21,2
11. Lund Pedersen, Horsens, OK-Supr. 21,5
12. Stefansen, Bogense, AJS 23,0

500 cc solo:

1. Hans Dalsgaard, Vejle, BSA 17,9
2. V. Thomassen, Randers, New Imp. 18,5
2. Aage Wagner, København, Triumph 18,5
2. A. Bach Sørensen, Randers, BMW.. 18,5
3. Vitus Kelvang, Kolding, BSA 19,0
4. N. O. Jensen, Ålborg, BSA 19,0
5. R. Jensen, Randers, AJS 19,4
6. C. Hjeresen, Bogense, New Imp... 19,5
7. Holger Hviis, Sjølund, BSA 19,7
8. V. Sejrsen, Horsens, BSA 19,9
9. A. Hougaard, Randers, Norton .. 20,0
10. Alfred Jensen, Vejle, Ariel 20,0
11. Demant Poulsen, Vejle, Matchless.. 20,3
12. C. M. Johansen, Bogense, R. Enfield 20,5
13. H. C. Clemmensen, Esbjerg, BSA.. 20,8
14. F. Stefansen, København, Norton.. 20,9
15. Th. Christensen, Århus, BSA 20,9
16. R. Nielsen, København, AJS 22,4
17. G. Larsen, København, AJS 23,3
18. Arnold Nielsen, Bogense, R. Enfield 24,0
19. L. Buus, København, Norton 24,6
20. Otto Jensen, København, Norton.. 29,4

750 cc solo:

1. Karl Hansen (Calle), Århus, BSA.. 19,0
2. Kaj Nielsen, Ålborg, Nimbus 19,4
3. A. Jensen (kapt. Blod), Århus, Nim. 19,6
4. G. Christensen, Århus, Nimbus .. 19,7



Sidevognskøreren Hans Dalsgaard, Vejle, og hans sidevognsmand efter et vel-overstået trial, der ser ud til at have formet sig som et mudderbad.

5. J. Andersen, København, Nimbus.. 19,9
6. Chr. Jørgensen, Århus, Nimbus .. 20,0
7. Aage Bach, Randers, Nimbus 20,2

Sidevogne:

1. Hans Dalsgaard, Vejle, BSA 20,5
2. Aage Wagner, København, Triumph 21,6
3. V. Thomassen, Randers, New Imp. 22,0
4. Arne Jensen, Århus, Nimbus 23,0
5. Karl Hansen, Århus, BSA 23,5
6. Chr. Jørgensen, Århus, Nimbus .. 23,8
7. Harald Lind, Esbjerg, BSA 28,3

Efter præmieuddelingen var der fælles kaffebord og rigtig motorfest med dans.

I juli måned 1938 udsendte Jydsk Motor Unions sportsråd en oversigt over klassificeringen af jydske motorkørere, der havde løst licens gennem unionen.

Klassificeringsoversigten så således ud:

Klasse A. Seniores:

1. Kaj O. Nielsen ..... Ålborg
2. Carl Jensen ..... Ålborg
3. Axel Jensen ..... Ålborg
4. N. O. Jensen ..... Ålborg
5. Jens Mortensen, ... Ålborg
6. Gunnar Velløv ..... Ålborg
7. Karl Hansen, ... Århus
8. Erling Pedersen ..... Århus
9. Fr. Nielsen ..... Århus
10. Georg Andersen ..... Århus
11. Arne Jensen ..... Århus
12. Chr. Jørgensen ..... Århus
13. Gustav Christensen ..... Århus
14. Leif Jæger ..... Esbjerg
15. Herlin Jensen ..... Horsens
16. Lind Petersen ..... Horsens
17. Aage Bach ..... Randers
18. Peter Jensen ..... Randers
19. A. Bach Sørensen ..... Randers
20. Viggo Thomassen ..... Randers
21. Henry Sørensen ..... Silkeborg
22. Herluf Heiberg Andersen .... Silkeborg
23. S. O. Sørensen ..... Skive
24. Hans Dalsgaard ..... Vejle
25. Vitus Kelvang ..... Vejle

Klasse B. Juniores

1. Viktor Simonsen ..... Ålborg
2. Ove Petersen ..... Ålborg
3. Henning Mortensen ..... Ålborg
4. Alfred Clemmensen ..... Esbjerg
5. Harald Clemmensen ..... Esbjerg
6. Verner Sejersen ..... Horsens
7. Vagn Nielsen ..... Horsens
8. Alfr. Mogensen ..... Randers
9. E. Hornbech ..... Randers
10. Alvin Hougaard ..... Randers
11. Leander Mikkelsen ..... Randers
12. Peter Franck ..... Silkeborg
13. Børge Nielsen ..... Silkeborg
14. Carl Jørgensen ..... Silkeborg
15. Chr. Hansen ..... Skive
16. Poul Borne ..... Sønderborg
17. Holger Hviid ..... Vejle
18. E. Fisker ..... Vejle
19. M. Iversen ..... Vejle



Erling Pedersen, Århus, tager svinget i australsk stil ved bakkeløb i Resenbro ved Silkeborg i 1938. Maskinen er en 250 cc BSA.

Klasse C. Begyndere:

1. Elvin Petersen ..... Ålborg
2. Henry Jensen ..... Ålborg
3. Kaj Laursen ..... Ålborg
4. Ejler Svendsen ..... Ålborg
5. Folmer Olsen ..... Ålborg
6. Carl Christensen ..... Ålborg
7. Jens Jensen ..... Ålborg
8. Hugo Petersen ..... Ålborg
9. Rud. Petersen ..... Ålborg
10. Vagn Poulsen ..... Århus
11. Rich. Petersen ..... Århus
12. G. Lomholt ..... Århus
13. Th. Christensen ..... Århus
14. Rasmus Døssing ..... Århus
15. Henning Andersen ..... Århus
16. Søren Nielsen ..... Århus
17. Sv. Christensen ..... Århus
18. Helge Rasmussen ..... Århus

18a. Chr. Jensen ..... Esbjerg

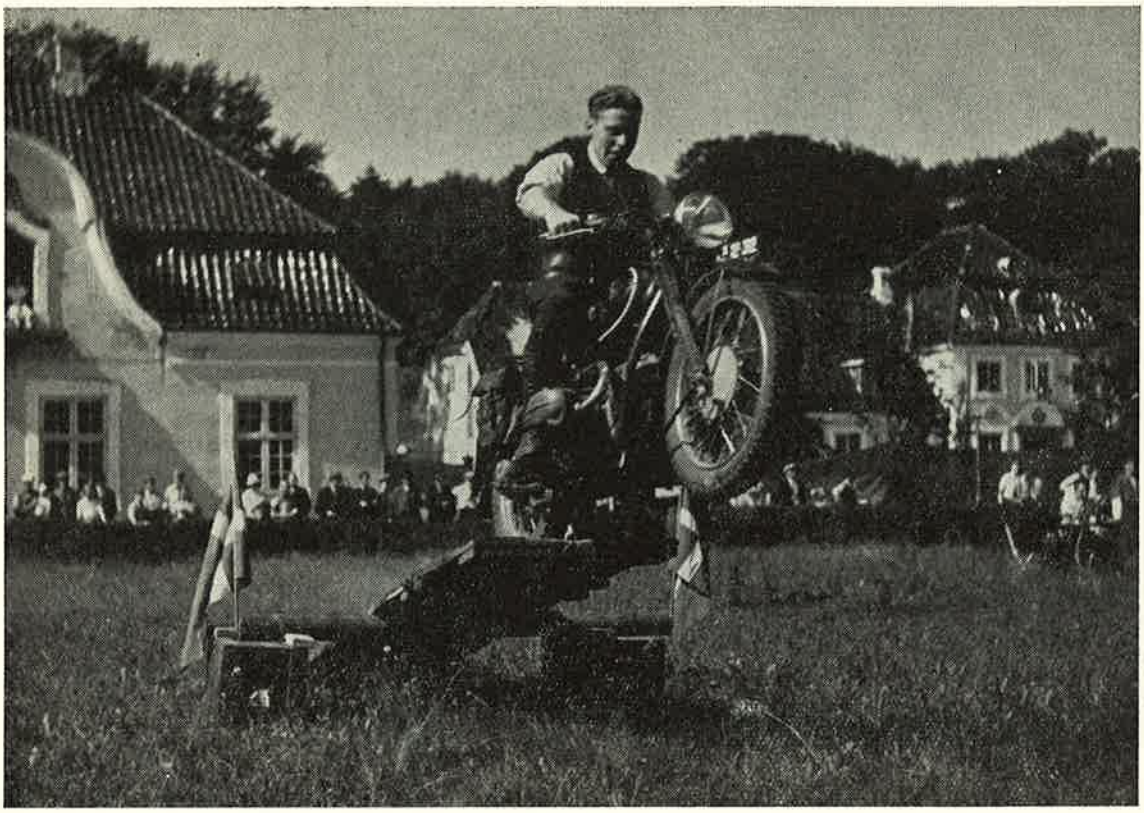
19. Harald Lind ..... Esbjerg
20. Vagn Nielsen ..... Horsens
21. Vagn Wiedemann ..... Horsens
22. L. Balle ..... Kolding
23. J. Dahl ..... Kolding
24. Fr. Heich ..... Kolding
25. Rebsdorff ..... Kolding
26. D. Schæffer ..... Kolding
27. Carl Christiansen ..... Randers
28. Juhl Andersen ..... Randers
29. Niels Sørensen ..... Randers
30. Aage Schousen ..... Randers
31. Rich. Jensen ..... Randers
32. O. M. Frølund ..... Silkeborg
33. Sv. Tage Andersen ..... Silkeborg
34. Vagn Poulsen ..... Silkeborg
35. Karl Andersen ..... Silkeborg
36. Villy Christiansen ..... Silkeborg
37. Svend Glud ..... Silkeborg
38. P. Olsen ..... Vejle
39. Sv. Kjær Nielsen ..... Vejle
40. Bernh. Jensen ..... Vejle
41. Demant Poulsen ..... Vejle
42. Alfred Jensen ..... Vejle
43. Marius Bruun ..... Vejle

Klassificeringen af kørerne var foretaget af Jydsk Motor Unions sportsråd efter de for kørerne hidtil opnåede resultater.

Oprykningsregler under JMS sagde dengang, at når en kører havde opnået 2 placeringer, hvorved man forstod enten en 1. eller 2. plads, rykkede han til næste løb, som han deltog i, omgående en klasse op enten fra begynder til junior eller fra junior til senior, alt efter hvilken klasse køreren tilhørte ved erhvervelsen af de to placeringer.

Jydsk Motor Unions årlige sommerstævne stod nu for døren og skulle i 1938 afholdes ved Rathlousdal søndag den 7. august og i forbindelse med hvilket, der skulle afholdes et stort bakkeløb.

På stævnedagen var der i det strålende



Carlo Sejr Jensen, Århus, forcerer her en vippe ved et motorrodeo, der afholdtes af Århus Motor Sport i 1938 i Rathlousdal.

varme sommervejr samlet ca. 4000 mennesker, og stævnet blev indledt med store taler af kendte mænd fra forskellige motororganisationer, bl. a. Jydsk Motor Unions formand, landsretssagfører Lassen-Landorph, Randers, og kaptajn E. Ipsen fra »Motororganisationernes Fællesrepræsentation«.

Da den højtidelige indvielse af stævnet var afsluttet, samledes man til frokost, hvorefter bakkeløbet tog sin begyndelse.

Fieler-Christensen, Århus, afslørede sig ved denne lejlighed som en elegant og vittig speaker, medens Janus Rethpen, Randers, noterede de tider, han fik opgivet fra Peter Franck, Silkeborg, og B. Olesen, Århus, der passede den elektriske tidtagning.

Der var i alt mødt 46 kørere til start i bakkeløbet, begyndere, juniores og seniores.

Under løbet skete der enkelte styrt, men der skete kun materiel skade. Værst gik det ud over Anker Bach Sørensen, Randers, der fik ødelagt sin benzintank så meget, at han måtte udgå resten af dagen, han var ellers en af de kørere, man havde tillagt store sejrschancer.

Kl. 18,00 var løbet slut, og ved 20,00 tiden samledes de mange motorsportsfolk med damer til en stor præmieuddeling og fælles kaffebord i de store restaurationstelte, der var rejst på plænerne ved Rathlousdal slot.

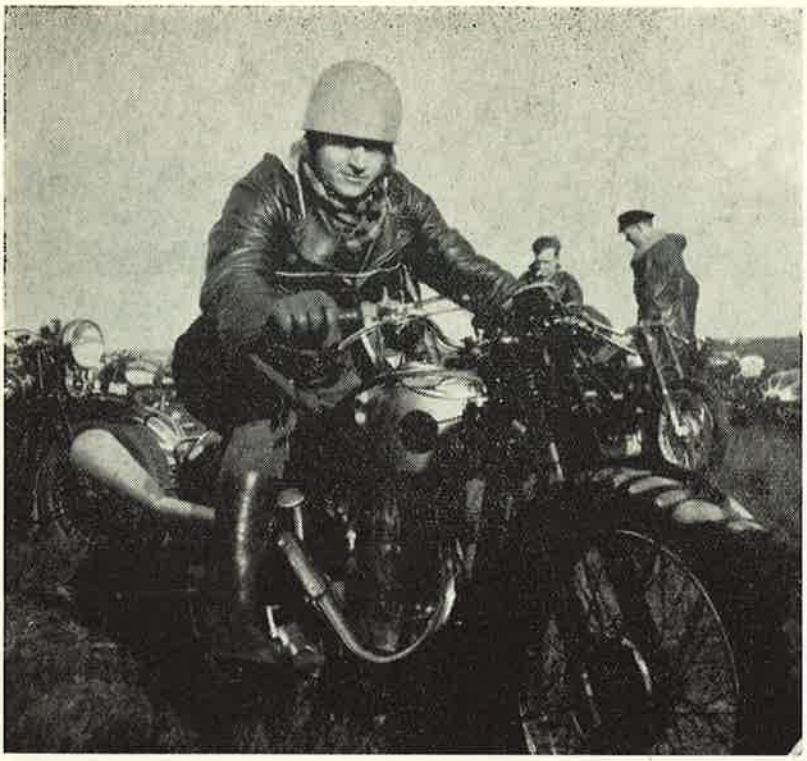
Da alle havde indtaget deres pladser, bød formanden for unionens sportsråd, Chr. Wenderby, Randers, velkommen og foretog derefter præmieuddelingen efter følgende resultatliste:

Begynderklassen:

1. Carl Christensen, Randers, BSA 30,1
2. Rich. Jensen, Randers, AJS 30,7
3. Henning Andersen, Århus, BSA 31,5

Juniorklassen:

1. E. Fisker, Vejle, BSA 29,4
2. Alfred Mogensen, Randers, BSA 29,5
3. M. Iversen, Sønderborg, BSA 29,7



En jydsk bakkeløbskører, Marius Christensen, Herning, BSA, som er fader til den efter krigen så kendte danske speed-waykører Arne Pander, København.

Bemærk Marius Christensens mange sølvplaquetter på forskærmen af maskinen. Man har åbenbart altid haft en svaghed for at løbe med placeringerne og sølvtøjet i den familie.

Seniorklassen:

1. Karl Hansen, Århus, BSA 27,7
2. Vitus Kelvang, Vejle, BSA 28,5
3. H. Heiberg Andersen, Silkeborg, BSA 28,9
4. Frank Nielsen, Århus, BSA 28,9

Motorcykler med sidevogn havde Arne Jensen, Århus, Nimbus, som vinder.

Automobiler:

1. R. Rasmussen, Århus, Chevrolet 34,6
2. Joseph Svendsen, Randers, Ford V 8 35,0
3. Carlo Sejr Jensen, Århus, Adler 39,4

En holdmatch blev vundet af holdet fra Århus bestående af: Erling Pedersen, BSA, »Kaptajnen«, Nimbus, og Calle, BSA.

Randers Motor Sport afholdt endnu et stort bakkeløb på Volk Mølle-banen i 1938, nemlig den 21. august, og selv om løbet var udskrevet som lukket løb, var der ca. 50 deltagende kørere fra så at sige samtlige jydske motorklubber foruden en enlig københavner, Lund Petersen, der startede i sidevognsklassen.

Også ved dette løb var det de kendte kørere som Henry Sørensen, Silkeborg, Erling Pedersen, Århus, Karl Hansen, Århus, Aksel Jensen, Ålborg, Viggo Thomassen, Randers, Carl Jensen, Ålborg, A. Bach Sørensen, Randers, og Arne Jensen, Århus, der tog sølvtøjet med sig hjem.

Publikumsbesøget til løbet udgjorde ca. 7.000, og Volk Mølle-banen beviste endnu engang sin berettigelse som en af datidens bedste bakkebaner i Jylland, samtidig med at den var medvirkende til at føre motorklubben Randers Motor Sport frem til at være en af de førende jydske motorsportsklubber i 1938.

Jydsk holdmesterskab i bakkeløb og trial manglede heller ikke i 1938, idet JMU afviklede et sådant ved Vrads Sande søndag den 4. september med deltagelse af 9 jydske klubhold, der hver bestod af tre mand.

Løbet bestod af i alt 5 etaper tilrettelagt som en passende blanding af trial og bakkeløb.

Resultatet af holdmesterskabet blev:

Seniores:

1. Randers Motor Sport ..... 1145 p.

Holdet bestod af følgende tre kørere: Peter Jensen, Ariel, Anker Bach Sørensen, BMW, og Viggo Thomassen, New Imperial.



N. O. Jensen, Ålborg, i aktion med sin BSA ved Silkeborg Motor Sports bakkeløb i Resenbro i 1938.

2. Århus Motor Sport ..... 885 p.
3. Silkeborg Motor Sport ..... 760 p.
4. Horsens og Omegns Motor Klub 660 p.
5. Randers Motor Sport II ..... 660 p.
6. Nimbusklubben, Ålborg ..... 570 p.
7. Vejle Sports Motor Klub ..... 570 p.

Begyndere:

1. Århus Motor Sport ..... 1460 p.
   Holdet bestod af følgende tre kørere:
   Johs. Lomholdt, BSA, Henning Andersen, BSA, og Th. Christensen, BSA.
2. Horsens og Omegns Motorklub .. 1110 p.

Den jydske bakkeløbssæson blev afsluttet af Nimbus-klubben i Ålborg, der også havde indledt den. Sæsonafslutningen fandt sted søndag den 11. september på signalbakken i Ålborg, der ikke bød på særlige store stigninger, så løbet kunne betegnes som et hastighedsløb med enkeltmandsstart.

Der var deltagelse af hele den jydske elite af motorkørere, og resultaterne gav ikke de store overraskelser, blot skal nævnes, at en af Nimbus-klubbens egne kørere, Rudolf Pedersen, (»Fejeren«), Nimbus, ved denne lejlighed fik sit store gennembrud som motorsportsmand og vandt en populær sejr i begynderklassen og sikrede sig dermed damernes flotte ærespræmie for hurtigste Nimbus på banen.

Det var derefter trialsæsonens tur til at tage sin begyndelse, og der blev lagt ud med det hidtil hårdeste mandfolkeløb, som man dengang havde set, nemlig det jydske motor grand-prix med 34 startende kørere, hvoraf kun 26 gennemførte.

Løbet, der startede fra Randers lørdag aften den 1. oktober var omhyggeligt tilrettelagt, således at etaperne var sværere end i 1937, hvor løbet var blevet kørt i det dejligste sommervejr. Hertil kom så, at det om natten kl. 3,00 satte i med at styrtregne, som holdt sig til langt op på formiddagen om søndagen, så da kørerne var nået gennem nattens og formiddagens etaper, lignede de ikke druknede mus, men druknede negre oversmurt af mudder og slam fra top til tå.

Det var ikke natetaperne ved Hammershøj, der var de værste for kørerne, idet alle gennemførte med undtagelse af sidevognspassageren hos Nimbus-køreren Chr. Jørgensen, Århus, der som sådan havde frk. Sonneby. Efter en væltetur i en mudderpøl overlod hun pladsen i sidevognen til Erling Pedersen, Århus, der gennemførte løbet sammen med Chr. Jørgensen og blev ydermere vindere af sidevognsklassen.

Efter nattens strabadser var man så klar til at tage fat på dagetaperne, idet der forinden havde været 2 timers tvungen hvil på Hammershøj kro. De første dagetaper ved Hammershøj klarede alle kørerne også fint, selv om flere af dem var slemme.



Anker Bach Sørensen efter hjemkomsten fra det jydske grand-prix 1938, hvor han sikrede sig det jydske mesterskab. Løbet bød de deltagende kørere på etaper, der til tider var meget vanskelige at forcere på grund af et voldsomt regnvejr, der omdannede alt til pløre, hvilket tydeligt har sat sit spor på Anker Bach Sørensen.

Fra Hammershøj gik så turen til Arden, hvor Fischer fra Ålborg havde udlagt en etape ved Rold skov.

Det var efter de fleste køreres udsagn den værste etape under hele løbet, og det var da også her, det store mandefald fandt sted. Af de store kanoner, som måtte opgive, var »kaptajn Blod«, Arne Jensen, Århus, og hans klubkammerat Karl Hansen, (Calle) foruden brødreparret N. O. og Axel Jensen, Ålborg.

I alt slap 26 af de startende 34 kørere gennem denne etape, der bestod af en 1200 m lang skovvej, der kun bestod af dybe hjulspor, som regnen havde omdannet til et ufremkommeligt ælte. Enkelte af kørerne blev endda så benovede, da de så, hvad de skulle igennem, så de simpelt hen opgav uden at køre ud på etapen.

Efter denne frygtelige mudderetape gik turen til Voergård ved Bælum og videre til Tebbestrup ved Randers, hvor der var en etape, der bestod af en 800 m lang rundbane på en mark, som kørerne skulle gennemkøre to gange, og dermed var det, og turen kunne gå tilbage til Randers.

Af kørerne lagde man under hele grand-prix'et især mærke til A. Bach Sørensen, Randers, der vandt seniorklassen og blev jydsk mester, Peter Jensen, Randers, Viggo Thomassen, Randers, og Sønderborg-køreren Martin Iversen, der alle viste sikker og stabil kørsel.

Endvidere må nævnes de to sidevognskørere Chr. Jørgensen, Århus, Nimbus, og Gunnar Jensen, København, Velocette, der kæmpede en drabelig dyst, som endte med, at Chr. Jørgensen gik af med sejren.

Af automobilkørerne gennemførte Carlo Sejr Jensen, Århus, i Adler-Junior, medens Madsen fra Randers i Plymouth opgav.

De bedst placerede i løbet blev:

Begynderklassen:

1. Vagn Poulsen, Silkeborg, BSA .... 715 p.
2. Henry Jensen, Ålborg, Nimbus .. 645 p.

Juniorklassen:

1. Rudolf Petersen, Ålborg, Nimbus 680 p.
2. Dahl Andersen, Silkeborg, BSA .. 570 p.
3. Thorvald Christensen, Århus, BSA 500 p.
4. Alvin Hougaard, Randers, Norton 480 p.

Seniorklassen:

1. A. Bach Sørensen, Randers, BMW 750 p.
2. V. Thomassen, Randers, New Imp. 595 p.
3. Martin Iversen, Sønderborg, BSA 475 p.
4. Peter Jensen, Randers, Ariel .... 330 p.
5. Henry Sørensen, Silkeborg, BSA .. 330 p. (1 sek. længere køretid).

Man var så nået frem til årets sidste jydske motorsportsarrangement i 1938, nemlig Århus Motor Sports efterårs-trial ved Hvidsten, der blev kørt søndag den 6. november.



Den jydske trialmester 1938 Anker Bach Sørensen, forcerer som en af de få mesterskabsløbets vanskeligste etape, der var beliggende ved Rold skov.

Der var i alt anmeldt 25 kørere til løbet, som var tilrettelagt som et stjernetrial omfattende 5 etaper.

Det var en hård prøve, kørerne kom på, idet de mange dages forudgående regn havde omdannet flere af etaperne til det rene mudderbad, men alle gik frisk til sagen, og da løbet sluttede kl. 17,00, var man enige om, at det havde været en god motorsportsdag og en værdig afslutning på den jydske motorsportssæson.

Man samledes derefter til fællesspisning på Hvidsten kro, og det var ikke få kartofler, der gled ned bag vesten. Da den værste sult var stillet, takkede vejer E. Larsen på Århus Motor Sports vegne de mange, der havde bidraget til, at løbet var gået så godt, og en særlig tak rettede han til kroejer Marius Fiil, hvem det sikkert skyldtes, at man i det hele taget havde opnået tilladelse til at køre på etaperne, der jo alle var beliggende på privat grund.

Senere foretog løbets overdommer, typograf Janus Rethpenn, Randers, præmieuddelingen, og følgende kørere fik præmier, efter at der var kommet indberetning fra kontrollør over kørere, der var kørt uden for afmærkningen, og disse indberetninger var taget til følge.

Begynderklassen:

1. Knud Nielsen, Århus, BSA ..... 425 p.
2. Sejr Hansen, Horsens, Ariel ..... 315 p.
3. Ejler Svendsen, Ålborg, Triumph.. 300 p.

Juniorklassen:

1. C. Dahl Andersen, Silkeborg, BSA 470 p.
2. Victor Simonsen, Ålborg, AJS .... 370 p.
3. Søren Nielsen, Århus, BSA ..... 355 p.

Seniorklassen:

1. H. Heib. Andersen, Silkeborg, BSA 435 p.
2. A. Bach Sørensen, Randers, BMW 355 p.
3. Aage Bach, Randers, Nimbus .... 350 p.

En af Karl Hansen, Århus, udsat vandrepokal i begynderklassen blev vundet af Knud Nielsen, Århus.

En af Århus Motor Sport udsat vandrepokal i seniorklassen blev hos den sidste vinder, Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg.

Anonyme velyndere af motorsporten havde udsat en flot vandrepokal til den Århus-kører, der havde den bedste sammenlagte tid. – Pokalen vandtes af Arne Jensen, Århus.



En sidevognskører på en mudderetape ved et jydsk trial i 1938.

1939

I året 1939, der senere skulle vise sig at blive et skæbneår for dansk motorsport, gik det noget trægt med at få de første arrangementer i gang. Årets første løb var danmarksmesterskaberne i trial, 1. afdeling, der blev afviklet af Nimbus Klubben som et dag-nat-trial lørdag-søndag den 4. og 5. marts.

Det deltagende antal kørere i årets første trial var ikke særlig stort, selv om arrangørerne havde gjort meget ud af arrangementet, og alle udtalte deres fulde tilfredshed med dets hele forløb.

Resultatlisten kom til at se således ud:

Senior solo:

1. Orla Knudsen, Norton ..... 1080 p.
2. Erik Langhorn, Triumph ..... 1035 p.
3. Josef Koch, Nimbus ..... 1030 p.
4. Hermann Larsen, BSA ..... 1005 p.
5. Sigfred Sørensen, Rudge ..... 910 p.
6. Poul Kalør, BSA ..... 875 p.

Junior solo:

1. Ib Junggaard Nielsen, Nimbus .. 1140 p.
2. Helge Dideriksen, BSA ..... 1115 p.
3. Alving Kelm, BSA ..... 1030 p.

Begynder solo:

1. Edv. Hansen, Cotton ..... 1180 p.
2. V. Christensen, Nimbus ..... 1100 p.

Senior sidevogne:

1. Børge Chr. Nielsen, Nimbus .... 1130 p.
2. Knud E. Mogensen, Triumph .... 1090 p.

Junior sidevogne:

1. V. Schønberg, Nimbus ..... 1170 p.

Efter en del lokale klubtrials var man så klar til afvikling af 2. afdeling af danmarksmesterskabet i trial, der blev arrangeret af motorklubben »Lolland« med hovedkontrol på Horbelev hotel.

Løbet, der omfattede i alt 7 etaper, var udmærket tilrettelagt, og vejret var om morgenen, da man startede, det dejligste forårsvejr, men inden man sluttede, var det blevet meget koldt med sne og slud trods det, at man var i april måned.

Antallet af deltagende kørere var ikke det største imod, hvad man mange gange tidligere havde set ved en danmarksmesterskabsafdeling i trial, idet kun 28 kørere startede.

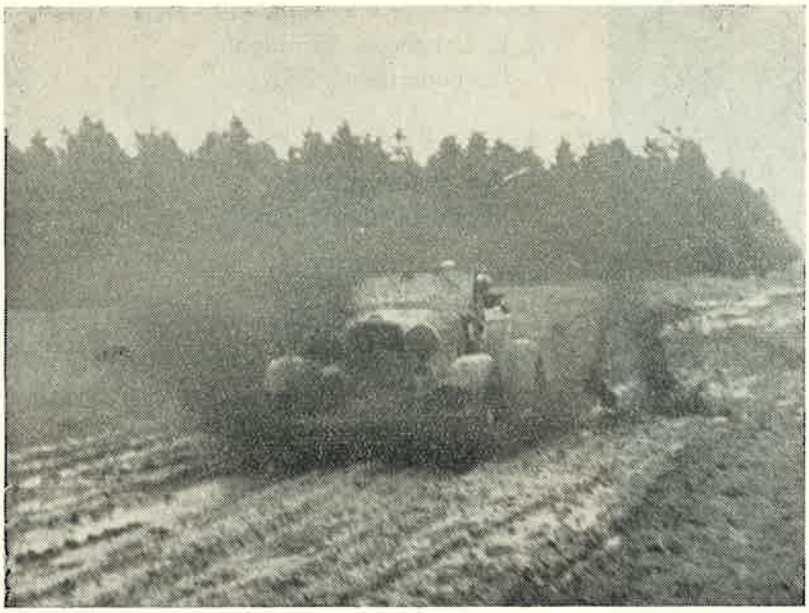
Løbet gav følgende resultater:

Senior solo:

1. Holger Hansen, Ariel ..... 610 p.
2. Helge Dideriksen, BSA ..... 565 p.
3. Hermann Larsen, BSA ..... 560 p.
4. Erik Langhorn, Triumph ..... 540 p.
5. Josef Koch, Nimbus ..... 530 p.
6. Ib Junggaard Nielsen, Nimbus .. 515 p.
7. Orla Knudsen, Norton ..... 495 p.
8. Henry Jørgensen, Triumph .... 440 p.
9. Poul Kalør, BSA ..... 430 p.
10. Sigfred Sørensen, Rudge ..... 390 p.

Junior solo:

1. Alvin Kelm, BSA ..... 595 p.
2. Jørgen Nakskov, BSA ..... 575 p.



En populær automobilkører ved motorklubbernes trials i 30-erne var Carl Amelung, København, der her er kommet ud på en mudderetape med sin Ford V 8.

3. Evald Carlsen, AJS ..... 565 p.
4. Erik Melhede, BSA ..... 540 p.
5. Sv. Schmidt, BSA ..... 535 p.
6. Edv. Hansen, Cotton ..... 525 p.
7. C. B. Bagger, Triumph ..... 525 p.
8. Knud Rasmussen, BSA ..... 515 p.
9. J. Giessing, Triumph ..... 420 p.

Begynder solo:

1. C. Dideriksen, BSA ..... 655 p.
2. Erik Nielsen, Panther ..... 635 p.
3. E. Christoffersen, AJS ..... 630 p.

Sidevogne senior:

1. Børge Chr. Nielsen, Nimbus .... 660 p.
2. Carlo Clausen, Nimbus ..... 620 p.
3. Hans Jacobsen, Nimbus ..... 620 p.

Sidevogne junior:

1. Bent Jensen, Triumph ..... 670 p.
2. Villy Schønberg, Nimbus ..... 630 p.
3. Holger Andreasen, BSA ..... 625 p.

Som man vil se af resultatlisten, lå mange af pointtallene meget nær hinanden, hvilket giver et godt billede af konkurrencen på de forskellige etaper. Klubbens bestyrelse med Volmer Hansen og Marius Hansen i spidsen, der under løbet var på færde overalt, havde både ære og glæde af arrangementet.

Selv om der på tidspunktet for dette løbs afholdelse var spænding om, hvem der kunne tilkæmpe sig et danmarksmesterskab i trial 1939, så skulle det beklageligvis senere vise sig, at man aldrig fik nogen endelig afgørelse, idet efterårsafdelingerne måtte aflyses på grund af verdenssituationen og benzinrationering.

Som tidligere omtalt lod forårs- og sommervejret vente længe på sig i 1939, og den danske banesportssæson 1939 blev da også åbnet med et løb på Korsør-banen den 23. april, der foregik i regn og slud.

Selv om arrangørerne overvejede at aflyse om formiddagen, insisterede de raske kørere på at gennemføre løbet, og en trofast skare af publikum mødte da også op om eftermiddagen trods det stadig dårligere vejr.

Løbene gennemførtes ganske programmæssigt, når undtages, at Bent Jensen blev erstattet af Hermann Larsen. Løbene formede sig iøvrigt som en landsdelsmatch.

De opnåede resultater viste mange steder en forbavsende jævnbyrdighed, noget der lovede godt for fremtiden, ligesom man glædede sig over deltagelse af to kørere fra Lolland.

Trods alle vanskeligheder og det ganske naturligt dårlige økonomiske resultat herskede der både under og efter løbet den bedste stemning.



Den kendte fynske sidevognsmester Knud E. Mogensen var også en habil solokører, hvad han bl. a. beviste ved de mange populære parløb, han kørte sammen med Hermann Larsen, Odense.

Hans Hansen var igen mødt til start efter lang tids fravær som følge af et styrt på Karrebæksmindebanen i 1938 og vandt alle afdelingerne i ekspertracet, selv om de øvrige deltagere, Jørgen Petersen, Chr. Petersen og Sigurd Nielsen alle opnåede bemærkelsesværdige tider.

Resultaterne blev:

350 cc linieløb:

1. Finn Larsen, BSA 2,42,5
2. Ejnar Andersen 2,50,5
3. Aage Christensen 2,59,5
4. Viggo Mikkelsen 3,00,0

Ekspert:

1. Hans Hansen, JAP ..... 18 p.
2. Jørgen Petersen, JAP ..... 11 p.
3. Sigurd Nielsen, JAP ..... 6 p.
4. Chr. Petersen, JAP ..... 6 p.

Landsdelskampen:

Sjælland:

1. Orla Knudsen, Norton/
   Aage Andersen, Rudge ..... 12 p.

Lolland:

2. E. Langhorn, Triumph/
   H. Dideriksen, BSA ..... 7 p.

Fyn:

3. Poul Kalør, Rudge/
   Hermann Larsen, BSA ..... 3 p.

15 omgange linieløb:

1. Agner Hansen, BSA 9,52,9
2. Axel Nielsen, Ariel 9,53,2
3. Erik Orth, OK 10,16,2

Parløb:

1. Aage Andersen, Rudge/
   Leif Hirsborg, Rudge 15,21,6
2. Holger Hansen, Ariel/
   Axel Nielsen, Ariel 15,23,0
3. Orla Knudsen, Norton/
   Hans Hansen, Ariel 15,24,8
4. Agner Hansen, BSA/
   Finn Larsen, BSA 15,33,3

Sidevognsløb:

1. Holmsgaard Nielsen, Super X 3,41,4
2. H. Skov, Rudge 3,35,4
3. Bent Jensen, Triumph 3,45,0

Den fynske baneløbssæson 1939 var igen tilrettelagt således, at den skulle omfatte to forårsløb og to efterårsløb.

Det første blev afholdt St. Bededag i overværelse af ca. 6.000 tilskuere, og hermed havde man indledt den 7. sæson på den populære fynske bane.

Allerede kl. 13,00, to timer før løbet skulle starte, var der sort af mennesker på tilskuerpladserne, noget der borgede for, at 1939 også ville blive publikumssucces for Langesøbanen i lighed med tidligere år.

Til årets første løb var der et stort program med i alt 30 deltagere og 16 starter, men det blev afviklet i et forrygende tempo.

Løbene, der også omfattede en landsdelsmatch, gav en populær sejr til Fyn, der var repræsenteret ved Poul Kalør og Lohmann Rasmussen.



Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, forcerer i fin stil sandbakken ved Femmøller med sin 350 cc BSA.

Resultaterne blev:

Begynder solo:

1. Olaf Klixbøll 3,30,2
2. Holger Hansen 3,20,8
3. Sv. Schmidt 3,24,0
4. Helge Dideriksen 3,24,4
5. Axel Nielsen 3,27,2
6. Jens Rasmussen 3,48,0

Ekspert:

1. Lohmann Rasmussen ..... 13 p.
2. Bent Jensen ..... 12 p.
3. Orla Knudsen ..... 10 p.
4. Erik Orth ..... 6 p.

Sidevogne:

1. Knud E. Mogensen 3,45,4
2. Bent Jensen 3,54,6
3. E. Bruun Larsen 3,54,7

Lansdelsmatch:

Fyn:

1. Poul Kalør/Lohmann Rasmussen .. 12 p.

Lolland-Falster:

2. Erik Langhorn/Helge Dideriksen .. 5 p.

Sælland:

3. Orla Knudsen/Agner Hansen ..... 4 p.

Også ved det andet forårsløb på Langesøbanen i 1939 blev det til succes for Fyens Motor Sport, idet man afviklede en række meget spændende løb i overværelse af det trofaste publikum på ca. 6.000, ydermere var vejret på løbsdagen det dejligste solskinsvejr uden et eneste vindpust.

»Dagens løb« blev sidevognsløbet, der efterhånden havde fået en mægtig publikumsinteresse på den morsomme bane.

1. heat blev vundet af Knud E. Mogensen foran H. Lauritzen, og i 2. heat slog Bruun Larsen H. Skov, dog således at Bruun Larsen efter 2. omgang mente, at løbet var forbi og kørte til ryttergården, men da H. Skov samtidig væltede nogle afmærkningsflag, bestemte dommerne, at starten skulle køres om. I omstarten sejrede H. Skov overlegent, idet Bruun Larsen fik maskinskade.

I sidevognsklassens slutheat stod der en drabelig kamp mellem H. Skov og Knud E. Mogensen, og de gik i mål samtidig, og der måtte en protestafgørelse til, inden de endelige resultater blev fastlagt.

Dagens resultater blev:

Landsdelsmatchen:

Fyn:

Poul Kalør/Lohmann Rasmussen .... 12 p.

Lolland-Falster:

Erik Langhorn/Helge Dideriksen .... 6 p.

Sjælland:

Orla Knudsen/Agner Hansen ..... 4 p.



Københavneren Aage Wagner blev efterhånden en frygtet bakkeløbskører for de jydske specialister i denne løbsform. Aage Wagner er her på vej mod en fin placering med sin Triumph.

Begynder solo:

1. Aage Jacobsen	3,29,2
2. Egon Rasmussen	3,33,4
3. Olaf Klixbøll	3,48,4

Senior solo:

1. Poul Kalør	3,18,8
2. Erik Langhorn	3,20,8
3. Helge Dideriksen	3,23,0
4. Holger Hansen	3,23,1
5. Jens Rasmussen	3,24,0
6. Sv. Schmidt	3,27,2

Ekspert race:

1. Hermann Larsen	14 p.
2. Lohmann Rasmussen	12 p.
3. Erik Orth	10 p.
4. Orla Knudsen	6 p.

Sidevogne:

1. H. Skov	3,33,4
2. Knud E. Mogensen	3,33,5
3. H. Lauritzen	3,37,6

Ikke så snart var forårssæsonen sluttet på Langesø-banen, før der kom andet godt motorsportsnyt fra Fyn, idet motorklubben »Odin« meddelte, at man havde anlagt en motorbane ved Otterup, hvor træningen allerede kunne begynde, og at der var tilrettelagt åbningsløb på banen til afholdelse den 18. juni.

Den nye motorbane i Otterup var en trekantet græsbane, hvor der skulle være muligheder for at opnå ret store hastigheder.

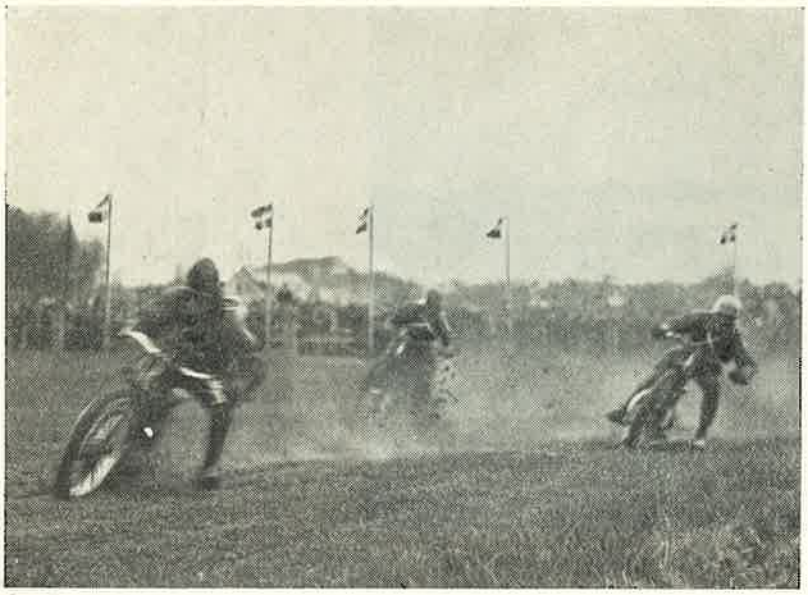
Fra Karrebæksminde-banen hørte man også nyt, idet man her holdt åbningsløb for sæson 1939 den 4. juni.

En mere festlig optakt til sæsonen, end dette løb blev, kunne man vanskeligt tænke sig. Tilskuerantallet var på ca. 10.000, og der blev budt på en række løb, der ikke alene blev flot og hurtigt afviklet, men også bød på virkelig god og i adskillige tilfælde aldeles glimrende kørsel.

På plakaterne før løbet havde der stået: »Killmister er aldrig blevet slået af Baltzer«, at han blev det og endda eftertrykkeligt skyldtes ikke dårlig kørsel fra Killmister's side, men derimod Baltzer Hansens aldeles blændende kørsel.

Det var altså ikke nogen tilfældighed, at Baltzer Hansen på daværende tidspunkt var indehaver af så at sige alle banerekorder på de nordiske baner foruden et stort antal sydeuropæiske så langt som til Tjeckoslovakiet.

Udover Baltzer Hansen og den udenlandske gæst Hillmister bød deltagerlisten ikke på de store kanoner, men man konstaterede, at en



Den danske storkører Baltzer Hansen er her i hård kamp med svenskeren Steen Edlund på græsbanen i Frederikssund.

helt ny stab af banekørere var ved at dannes.

En ny kører som Aage Andersen viste således så gode evner, at man ventede, han snart kunne klare sig i det bedste selskab, og andre nye folk som Leo Baltzer Hansen og Oluf Gyring begyndte man også at regne med.

At så kendte trialkørere som Holger Hansen og Axel Nielsen nu også deltog i løb på en dirt-trackbane sammen med Orla Knudsen og Leif Hirsborg, tydede også på en ny kurs både hos arrangøren af baneløb og kørerne.

Eksperterne kom straks i ilden i første start, og man fik omgående indtrykket af, at Baltzer var så stærk, at han ville vinde. Første start vakte forøvrigt lidt kritik, men betød næppe noget reelt. Baltzer vandt i tiden 1,12,8, hvilket var ny banerekord, med Killmister på andenpladsen i tiden 1,17,0.

I anden afdeling var kampen meget hård, men trods alle anstrengelser lykkedes det ikke den engelske champion at slå den danske. Tiderne blev her: Baltzer 1,17,8 og Killmister 1,18,0.

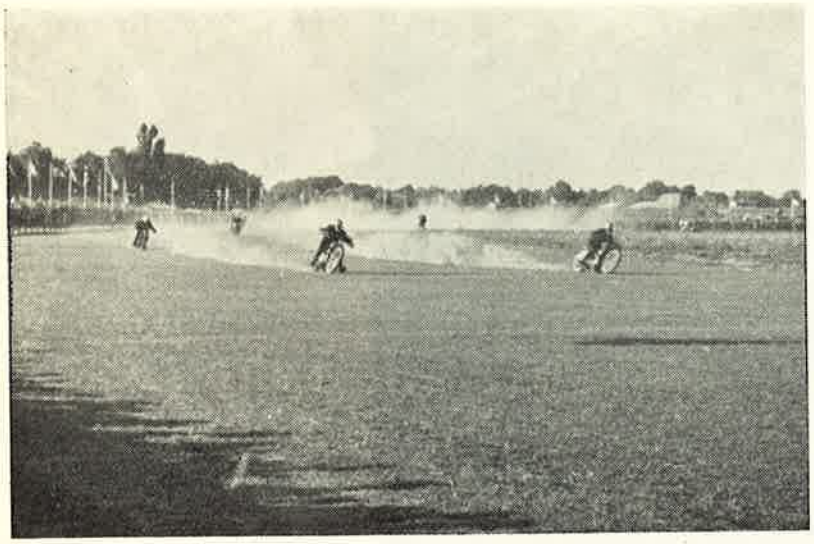
Tredie afdeling var nu overflødig, men de to kamphaner ville alligevel prøve kræfter, især Killmister var interesseret i at få en heatsejr, men beklageligvis måtte han udgå i anden omgang med maskinskade, hvilket bl. a. medførte, at han heller ikke mødte til start i dagens store handicap.

Andet løb var et handicap, hvor Linder Madsen og Anders Petersen var sat 10 sekunder efter forspringskørerne. Linder Madsen var uheldig, hvorimod Anders Petersen klarede det fint og gik i mål som vinder, selv om både Leo Baltzer Hansen og Olaf Gyring viste smuk kørsel.

I crackracet viste navnlig Aage Andersen god kørsel i tredie afdeling, hvor der var hård kamp mellem ham og Sigurd Nielsen. Vinder blev Sigurd Nielsen med 11 points, nr. 2 Aage Andersen, 9 points.

Dagens store opgør mistede lidt af spændingen, ved at Killmister var udgået, idet Baltzer Hansen derefter blev en overlegen vinder i tiden 1,23,2 med Linder Madsen på andenpladsen 1,24,9 og Anders Petersen som nr. 3 i tiden 1,29,2.

Vi er nu nået frem til tidspunktet den 12. juni 1939, på hvilken dato Danmarks Motor Union afholdt repræsentantskabsmøde, og på hvilket møde der som tidligere omtalt blev optaget fem jydske motorklubber som medlem af unionen, hvilket medførte, at fynske og sjællandske kørere fremtidig kunne deltage i løb, der arrangeredes af disse klubber, ligesom jydske kørere fra disse fem klubber na-



Situation fra motorklubben Speed's 50 omganges linieløb på Frederikssundbanen den 21. maj 1939.

turligvis kunne deltage i fynske og sjællandske løb. Virkelig en glædelig begivenhed, ikke mindst for kørerne.

De følgende resultatlister vil da også vise, at kørerne straks herefter begyndte med at deltage i løb over hele Danmark.

Naturligvis har det ikke været muligt at omtale alle de løb, der blev afholdt af klubberne under Danmarks Motor Union, men det skal dog nævnes, at der fra mange løbsarrangørers side blev gjort meget for stadig at forny motorløbsprogrammerne og gøre dem mere spændende. Et eksempel kan gives herpå fra Frederikssund-banen, hvor motorklubben »Speed« havde løb søndag den 21. maj 1939, hvor der for første gang i Danmark blev arrangeret et vellykket 50 omganges linieløb både for 350 og 500 cc maskiner.

Det var et imponerende syn at se de 40 kørere starte samtidigt ud på de 50 omgange for derefter i løbet af et øjeblik at være spredt over hele banen.

Løbet var virkelig en publikumssucces, og kørerne blev fulgt i åndeløs spænding under alle de 50 omgange. Ikke mindst Leif Hirsborg vakte publikums begejstring ved på en lille 250 cc Rudge flere gange under løbet at gå frem og tage føringen af det store felt. Leif Hirsborg sikrede sig da også en meget populær sejr i 350 cc klassen med sin lille maskine. Klassen for 500 cc maskiner blev vundet af Axel Nielsen, Ariel, efter hård kamp med Orla Knudsen, Norton, og Poul Sander, Rudge, der blev placeret som nr. 2 og nr. 3.

Leif Hirsborgs nærmeste konkurrenter i 350 cc klassen var Erik Orth, Rudge, Aage Christensen, OK-Supreme, Viggo Thomassen, OK-Supreme, og Agner Hansen, BSA, der kom i mål i denne rækkefølge.

Foruden en række lokale bakkeløb afholdt af forskellige jydske motorklubber i foråret 1939 var man nu nået frem til det første jydske motorsportsarrangement, et bakkeløb ved Ålborg arrangeret af Nimbus Klubben, Ålborg, og Nordjyllands Motor Sport efter overenskomsten om medlemsskab for fem jydske motorklubber i Danmarks Motor Union. De to arrangørklubber af dette bakkeløb, der afholdtes i Hammer bakker, var blandt de fem jydske sportsdrivende motorklubber, der havde ladet sig indmelde i Danmarks Motor Union, og der var altså ved dette løb åbnet mulighed for, at såvel sjællandske, fynske som lolland-falsterske kørere kunne deltage, selv om dette ikke blev udnyttet i ret vid udstrækning.

Løbene, der havde samlet ca. 4.000 tilskuere, blev afviklet hurtigt og præcist.

Fra København deltog Josef Koch, Holger Hansen, Axel Nielsen og Poul Cadovius, og både publikum og de jydske motorsportskam-



Situation fra åbningsløbet på en ny motorbane i Bogense i 1939.

merater var begejstret for besøget, selv om bakkeløbssporten var noget uvant for de københavnske kørere, der ikke rigtig kunne tage konkurrencen op med de drevne jydske bakkekørere.

Resultaterne fra løbet blev:

350 cc solo:

1. Aksel Jensen, Ålborg, BSA 14,7
2. Victor Simonsen, Ålborg, Triumph.. 15,1

500 cc solo:

1. Karl Jensen, Ålborg, BSA 14,1
2. Holger Hansen, København, Ariel .. 15,3
3. N. O. Jensen, Ålborg, Triumph 15,5

750 cc solo:

1. Rud. Petersen, Ålborg, Nimbus .... 15,9 (»Fejeren«).
2. Josef Koch, København 16,6
3. Jens Christensen, Ålborg, Nimbus .. 16,9

Sidevogne:

1. N. O. Jensen, Ålborg, Triumph 19,3
2. Poul Cadovius, København, Zündapp 20,3

Det jydske bakkeløb i Hammer bakker søndag den 18. juni var ikke eneste motorsportsbegivenhed i Danmark denne søndag.

Verdensmesteren i dirt-track, australieren Lionel van Praag, var gæst på Karrebæksmindebanen, og motorklubben »Odin« på Fyn afholdt åbningsløb på sin nye græsbane i Otterup.

Verdensmesteren Lionel van Praag var hentet til Karrebæksminde-banen udelukkende for at skaffe en virkelig opgave for den danske champion Baltzer Hansen.

For tætpakkede tilskuerpladser så man Baltzer Hansen gå i gang med den store opgave, og selv om det lykkedes verdensmesteren at vinde 2 af matchens 3 afdelinger og dermed matchen, så var Baltzer Hansens tider i de to afdelinger, han tabte, så nær på Lionel van Praag's, at der ikke kunne tales om noget stort nederlag.

Tiderne i de tre afdelinger var således:

1. afdeling:

1. Lionel van Praag 1,14,1
2. Baltzer Hansen 1,14,3

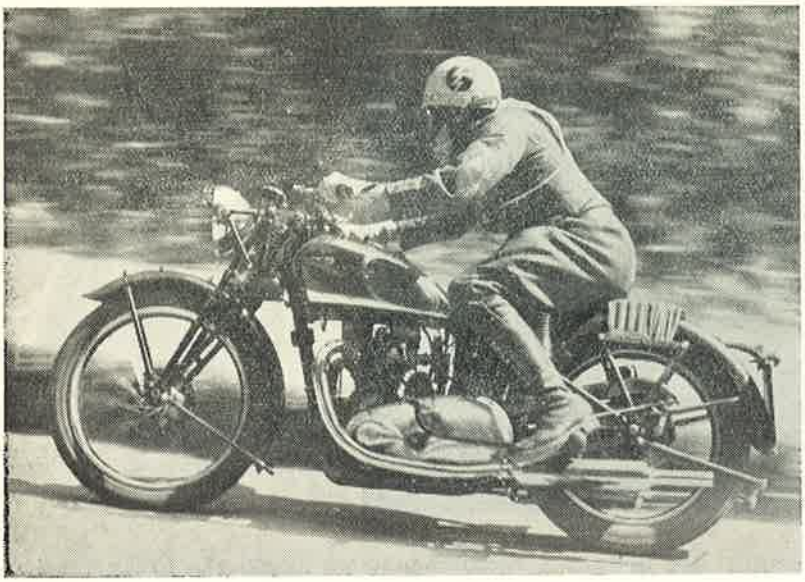
2. afdeling:

1. Baltzer Hansen 1,14,1
2. Lionel van Praag 1,15,2

3. afdeling:

1. Lionel van Praag 1,14,7
2. Baltzer Hansen 1,14,9

Foruden stjerne-matchen blev der også kørt et pointsløb, der blev vundet af Linder Madsen med 13 points efterfulgt af Ferd. Olsen og Anders Pedersen, der fik hhv. 9 og 8 points. Scratch-racet blev vundet af Sigurd Nielsen, efter at Aage Andersen havde vundet de to første afdelinger, men måtte udgå i tredie med maskinskade.



Aage Wagner, København, for fuld fart op ad bakken i Roms Hule ved bakkeløbet i 1939, hvor han placerede sig som nr. 2 i 500 cc seniorklassen.

Et standardløb blev vundet af Leif Hirsborg, 1,29,4, idet han vandt begge afdelinger, medens Oluf Gyring og Leo Baltzer Hansen tog hver en andenplads.

Dagens store sluthandicap 1. afdeling blev vundet af Lionel van Praag og 2. afdeling af Baltzer Hansen. I slutheatet udgik van Praag, og derefter vandt Baltzer Hansen i tiden 1,26,1 efterfulgt af Leif Hirsborg, 1,26,6, og Linder Madsen 1,27,3.

Åbningsløbene på Fyens nye bane ved Otterup blev overværet af 6.000 tilskuere, og med det heldige forløb, åbningsarrangementet fik, spåede man banen en god fremtid.

Motorklubben »Odin«, der havde udført et stort arbejde med at få indrettet banen, meddelte på åbningsdagen, at man allerede havde planer om at udbygge banen samt foretage visse forbedringer af afspærrings- og publikumsforholdene.

Ekspertklassen ved åbningsløbet var repræsenteret ved Erik Orth, Hermann Larsen, Bent Jensen og Poul Kalør.

Bent Jensen var absolut overlegen i første heat, men var derefter forfulgt af uheld resten af dagen. Hans første tid var 1,38,5, som blev dagens bedste.

I andet heat for ekspertklassen gik starten ikke første gang, og i anden omgang blev Bent Jensen atter en klar nr. 1, men nogle mishagsytringer fra enkelte blandt publikum fik dommerne til også at annullere denne start vistnok noget omdisputabelt, og resultatet blev derefter, at Poul Kalør vandt heatet i tiden 1,40,4, medens Bent Jensen udgik med maskinskade. I sidste heat havde Bent Jensen vrøvl med benzinrøret og måtte atter udgå, hvorefter Erik Orth besatte førstepladsen i tiden 1,45,3, nr. 2 Poul Kalør, 1,46,4, og nr. 3 Hermann Larsen, 1,46,8.

Et linieløb opviste dagens eneste alvorlige styrt, idet Aage Christensen kørte i hegnet uden dog at komme alvorligt til skade. Slutresultatet i dette løb blev, at Lohmann Rasmussen, AJS, sejrede i tiden 1,48,4 tæt fulgt af Erik Langhorn, Triumph, 1,49,1, og Aage Jacobsen, JAP, 1,52,0.

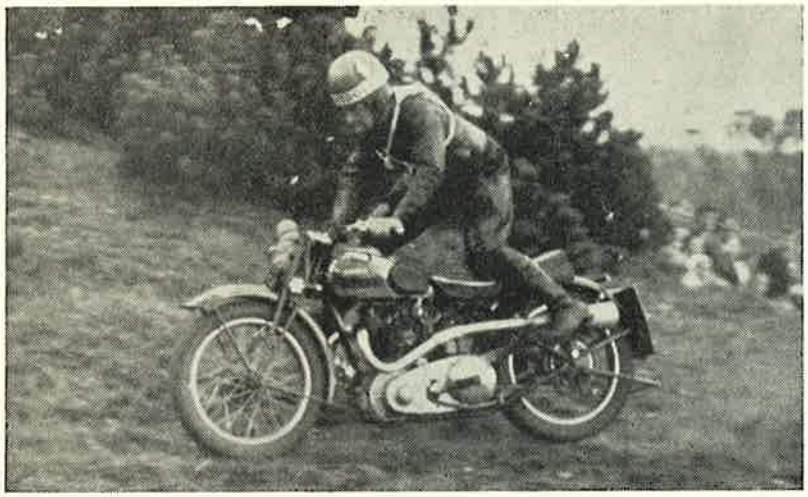
Begynderløbet gav følgende resultat:

1. Olaf Klixbøl, Rudge 1,57,0
2. Aage Aaskov, Norton 1,59,0
3. Svend Nissen, Douglas 1,59,4
4. Johs. Aaskov, Norton 2,00,8

Sidevognsløbet på den nye bane viste, at den kører, der først fik føringen i starten, var meget vanskelig for de øvrige at overhale, når han blot forstod at holde inderbane.

Resultatet fra sidevognsløbet blev:

1. Knud E. Mogensen, Triumph 1,56,7
2. Bruun Larsen, Indian 1,58,6
3. H. Lauritzen, Indian 1,59,0



Den kendte bakkekører Peter Jensen, Randers, overvejer her, om han skal stå af eller fortsætte med maskinen.

Dagens oplevelse for publikum var det store handicap, der gav følgende resultater:

1. Agner Hansen, BSA 1,46,2
2. Hermann Larsen, BSA 1,47,1
3. Erik Langhorn, Triumph 1,49,2
4. Lohmann Rasmussen, AJS 1,49,7
5. Aage Jacobsen, JAP 1,49,9
6. Erik Orth, OK-Supreme 1,50,8

Den vellykkede dag sluttede med et banerekordforsøg ved Bent Jensen, og som et plaster på såret for de mange uheld, denne kører havde haft i løbet af dagen, lykkedes det ham at komme under alle de tider, der var opnået under selve løbene, og satte en banerekord for den nye bane i tiden 1,33,8.

Derefter gik det igen løs i Jylland, hvor man søndag den 2. juli afholdt en af de store årlige bakkeløbsbegivenheder, Roms-Hule løbet ved Vejle, der nærmest formede sig som et hastighedsløb med enkeltmandsstart, idet den udmærkede bakkebane bestod af asfalteret vej, der snoede sig stejlt op gennem et yndigt skovområde, hvorfra publikum havde god oversigt over banen. For at beskytte kørerne ved evt. styrt på den hurtige bane var alle træstammer i vejkanten indpakket i halmsække, ligesom en kantsten i et af de farlige sving var overdækket med planker. Om denne sidste foranstaltning så var god eller dårlig, skal være usagt, men det skulle i hvert fald vise sig senere på dagen, at en kører, der med sin maskine kørte ud mod disse planker, slog en ordentlig soltomortale.

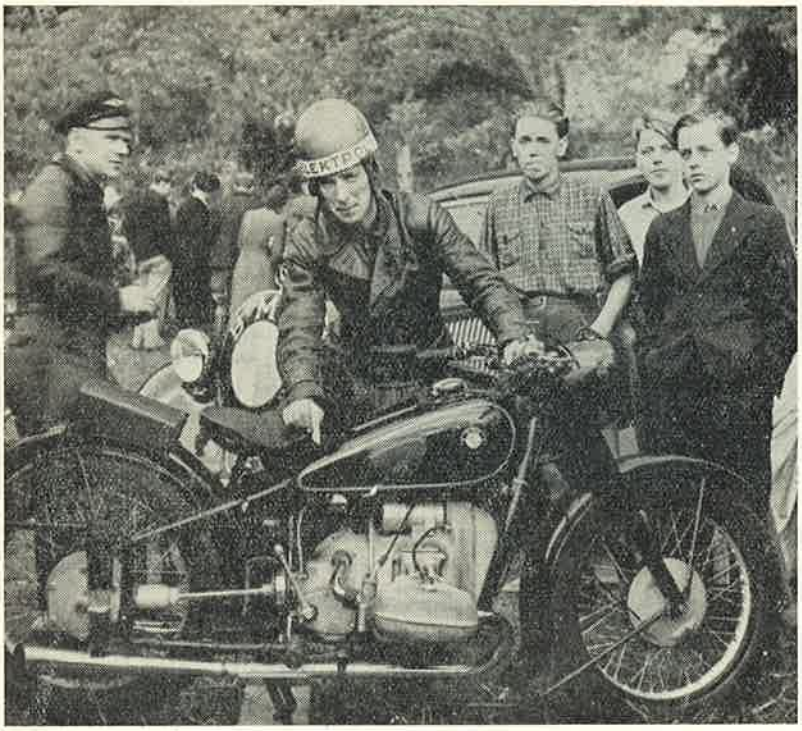
Roms-Hule løbet havde i 1939 tilmelding af kørere fra alle egne af landet, og publikumsbesøget var ca. 6.000.

Allerede tidligt på formiddagen begyndte der at blive liv på parkeringspladserne neden for bakken. Der skulle i alt deltage 54 maskiner i løbet, hvortil man havde indrettet en afspærret parkeringsplads med nummererede båse.

I løbet af formiddagen gik kørerne i gang med træningen, således at publikum om eftermiddagen var fritaget for at se prøvekørsler, og det viste sig snart af de opnåede træningstider, at der sikkert kunne ventes rekordforbedring ved eftermiddagens løb, og denne antagelse kom da også til at slå til.

Den elektriske tidtagning på banen fungerede upåklageligt, og ved siden af tidtagerapparatet, som var installeret på en lastbil, var anbragt store tavler med kørernes numre og navne, og her blev publikum i eftermiddagens løb underrettet om de opnåede tider, ligesom disse blev opgivet gennem et højttaleranlæg.

Som overdommer fungerede politiassistent Munksgaard, Vejle, og som dommer JMU's formand, landsretssagfører Lassen-Landorph, Randers, og motorsagkyndig Olstad Larsen, Vejle. Mekaniker A. Bach Sørensen, Randers, var starter, og som løbsleder fungerede formanden for JMU's sportsråd, mekaniker Chr. Wenderby, Randers. Secher og A. Søgaard var maskineksperter.



Rekordindehaveren og vinderen af 750 cc klassen ved bakkeløbet i Roms Hule 1938–39, Karl Hansen, Århus, også kaldet Calle. Bakkerekorden i 1938 satte Calle på en 350 cc BSA i tiden 17,3, og hans vindertid i 750 cc klassen i 1939, hvor han kørte BMW blev 16,9.

Prc. kl. 14,00 tog løbene deres begyndelse, og der blev lagt for af 250 cc klassen, der kun talte fire deltagere. Første mand ved startstedet var Erling Pedersen, Århus, BSA, der opnåede tiden 19,7, der var en ganske pæn tid for denne klasse, men allerede næste mand satte den ned til 19,2, medens de to sidste var langsommere.

I andet forsøg satte Erling Pedersen alle klude til og pressede sin hurtige maskine til det yderste og nåede ned på tiden 19,0, der blev klassens bedste.

Resultaterne 250 cc solo:

1. Erling Pedersen, Århus, BSA 19,0
2. Henry Sørensen, Silkeborg, BSA 19,2
3. Vagn Poulsen, Silkeborg, BSA 21,3
4. H. Heib. Andersen, Silkeborg, BSA 21,5

I 350 cc klassen var der stor spænding, idet rekordtiden på bakken, 17,3, i 1938 var sat af Carl Hansen, Århus, (Calle), netop med en 350 cc maskine. Ville 350 cc klassens kørere forbedre denne rekord, det var det store spørgsmål. Calle deltog ikke i denne klasse i 1939, hvorimod det lykkedes Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, at tangere rekorden.

Resultaterne 350 cc solo:

1. H. Heib. Andersen, Silkeborg, BSA 17,3
2. Victor Simonsen, Ålborg, Triumph .. 17,4
3. Ejler Svendsen, Ålborg, Triumph .. 17,5
4. Poul Kalør, Odense, BSA 18,4
5. M. Iversen, Sønderborg, BSA 18,5
6. Peter Jensen, Randers, BSA 18,5

Efter tiderne i 350 cc klassen var man nogenlunde klar over, at det ville blive til en ny rekordtid i 500 cc klassen. Den fine bane tillod jo fuldtud brugen af alle hestekræfterne i maskinerne, og allerede første startende mand i 500 cc klassen, Hermann Larsen, Odense, BSA, skabte sensation, idet han kørte flot og frækt, som det var hans vane, og opnåede ny rekordtid 16,1, altså et betydeligt tryk af den gamle rekord. Nærmest ved Hermann Larsens fine tid kom Bent Jensen, Odense, Triumph, i tiden 17,0, og Knud Nielsen, Århus, 17,1, men det skulle senere vise sig, at andet forsøg i 500 cc næsten overalt gav forbedringer af tiderne fra første forsøg. Selv den nye rekordindehaver, Hermann Larsen, forbløffede publikum ved at sætt een ny rekord i tiden 15,9.



Torsten Sjøberg, Sverige, og Sv. Aage Engstrøm, Danmark, får her overrakt blomster efter et af deres mange storopgør på de danske motorbaner i 1930-erne.

Resultaterne 500 cc solo:

1. Hermann Larsen, Odense, BSA .... 15,9 (Banerekord).
2. Bent Jensen, Odense, Triumph 16,4
3. N. O. Jensen, Ålborg, Triumph 16,9
4. Carl Jensen, Ålborg, BSA 16,9
5. Knud Nielsen, Århus, BSA 16,9
6. Viggo Thomassen, Randers, Triumph 17,2
7. Ib Junggaard, København, Triumph 17,3
8. Søren Nielsen, Århus, BSA 17,4

I 750 cc klassen startede sammen med Nimbus'erne en NSU og en BMW med hhv. Viggo Thomassen, Randers, og Karl Hansen, Århus, i sadlen.

Første startende kører i denne klasse var Viggo Thomassen, Randers, der også havde deltaget i 500 cc klassen og altså startede i to klasser til trods for, at en skade i den ene arm, som han havde pådraget sig ved et styrt i et løb tidligere på sæsonen, endnu ikke helt var kommet sig.

Da Viggo Thomassen med sin tunge NSU var nået til første sving på bakken, havde han så meget fart på, at han ikke formåede at holde maskinen, der trak ud i siden af kørebanen, hvor man havde lagt planker ved kantstenene. Fodhvileren greb fat i asfalten, og en regn af gnister stod efter maskinen. Da den kørte mod plankerne, blev den kastet op i luften, og Viggo Thomassen slog en saltomortale og slog sig hårdt i faldet mod vejbanen, men han kunne dog selv rejse sig. Samaritterne konstaterede hurtigt, at Viggo Thomassen havde brækket et kraveben, som han måtte på hospitalet for at få sat sammen, men han kom tilbage straks efter løbet og kunne tage med kammeraterne hjem til Randers om aftenen.

Dette styrt medførte en kort afbrydelse i løbet, indtil den næste mand, Karl Hansen, Århus, kunne starte på sin BMW, og det var med stort spænding, man imødeså hans start, idet han jo året i forvejen havde sat banerekord. Det lykkedes imidlertid ikke for Karl Hansen at slå Bruun Larsens rekordtid i 500 cc klassen.

Resultaterne fra 750 cc klassen blev:

1. Karl Hansen (Calle), Århus, BMW.. 16,9
2. Vitus Kelvang, Kolding, Nimbus .. 17,3
3. Vagn Poulsen, Århus, Nimbus 18,2

»Sandsækkenes« halsbrækkende kunststykker i sidevognsklasserne blev en stor publikumssucces, og der blev vist flot og sikker kørsel, ikke mindst af Bent Jensen, der opnåede bedste tid i begge sine forsøg.

Resultaterne fra sidevognsklassen blev:

1. Bent Jensen, Odense, Triumph 18,8
2. Hans Dalsgaard, Vejle, BSA 20,9
3. Bruun Larsen, Odense, Rudge 21,3

Karl Hansen, Århus, startede to gange med en 600 cc BMW sidevognsmaskine og opnåede som eneste deltager i denne klasse tiderne 19,5 og 19,7.

Atter var et »landsløb« slut, og det skete i ønsket om, at Roms-Hule-løbet fremover måtte blive en årlig tilbagevendende motorsportsbegivenhed med deltagelse af landets ypperste kørere.

Den store succes, som løbene på Karrebæksminde-banen havde haft tidligere på året, blev fulgt op med et nyt løb den 9. juli, og falsk reklame kunne man ikke beskylde Næstved og Omegns Motorklub for, når de



Vand og sæbe gjorde underværker, når kørerne vendte hjem fra mudderetaperne ved de mange efterårstrials. Her er det Erling Pedersen, Århus, der gennemgår et mudderbad i Hvidsten 1939.

reklamerede med kvaliteten af de fremmede kørere, som de med stor bekostning hentede her til landet for at kunne give vor egen stjernekører Baltzer Hansen værdig modstand.

Til løbet den 9. juli havde man således importeret en af Englands bedste dirt-trackkørere, Parker.

Også dette løb blev stor succes, både hvad det sportslige og publikumsbesøget angik. Beklageligvis måtte Baltzer Hansen se sig slået ud af maskinskade på et tidspunkt, hvor han stod lige i points med Parker.

Foruden stjernematchen blev der naturligvis også budt på standard match, scratch-race og handicap.

Over hele landet gik det nu slag i slag med det ene store motorsportsarrangement efter det andet, og der var endda søndage, hvor der samtidig i tre landsdele blev afholdt store motorsportsstævner, altså kunne man konstatere, at motorsporten i Danmark var begyndt at opleve en ny storhedstid, der imidlertid ret snart skulle få en brat afbrydelse.

Søndag den 16. juli arrangerede motorklubben »Speed« stort jordbaneløb på Korsørbanen med deltagelse af bl. a. den svenske topkører Torsten Sjøberg i kamp med den danske elite, Hans Hansen, Jørgen Petersen, Bent Jensen og Sigurd Nielsen.

Sjøberg blev overlegen vinder af matchen, idet han vandt alle 3 afdelinger.

Resultatet:

1. Torsten Sjøberg, Sverige ..... 21 p.
2. Hans Hansen, Næstved ..... 14 p.
3. Jørgen Petersen, København ..... 10 p.
4. Bent Jensen, Odense ..... 8 p.

I seniorløbet var der jydsk deltagelse ved Herluf Heiberg, Silkeborg, der dog ikke helt formåede at gøre sig gældende grundet på manglende træning i kørsel på rundbane, selv om han sejrede i dagens store handicap.

Resultaterne fra seniorløbet i 350 cc:

1. Erik Orth, København, OK-Supr. 1,57,0
2. Agner Hansen, København, BSA .. 1,57,6

Vinder i 500 cc klassen blev meget overlegent Orla Knudsen, København, Norton, i tiden 2,24,6.

Resultatet fra det store blandede handicap blev:

1. H. Heib. Andersen, Silkeborg, BSA 2,27,6
2. Leif Hirsborg, København, Rudge 2,30,2
3. Henry Jørgensen, Lolland, Triumph 2,31,0
4. Egon Walther, København, Rudge 2,31,3
5. Poul Kalør, Odense, BSA 2,32,0
6. Orla Knudsen, København, Norton 2,32,2

En landsdelsmatch, der gjaldt den endelige ejendomsret til en vandrepokal, blev vundet af Sjælland ved et hold, der bestod af Orla



Hermann Larsen, Odense, med et brækket ben i gips, en skade, som han pådrog sig ved åbningsløbet på Bogense-banen i 1939.

Knudsen, Norton, og Aage Andersen, JAP, hvorimod det fynske hold bestående af Egon Rasmussen, BSA, og Poul Kalør, BSA, fik pokalen med hjem til deres landsdelsunion, idet dens kørere havde opnået det største antal samlede points i det antal holdmatcher, der var kørt om pokalen. De to fynske kørere fik til personlig ejendom hver en miniature af pokalen, og som en velfortjent trøst til Hermann Larsen, der havde været med til at køre de fleste fynske sejre hjem i holdmatcherne, fik man også en miniature med hjem til ham på hans sygeleje.

Der havde nemlig kort forinden været afholdt et dramatisk åbningsløb på en tredie fynsk motorbane ved Bogense, hvor Hermann Larsen og den jydske kører Jens Dyhr fra Esbjerg havde været udsat for så alvorlige styrt, at de begge havde pådraget sig et benbrud.

Åbningsløbene på denne nye motorbane i Bogense var forøvrigt blevet noget mere dramatiske, end man egentlig satte pris på fra arrangørernes side.

Ikke så snart havde borgmester Fledelius, Bogense, åbnet banen med at udtale de bedste ønsker for motorsporten, før en række styrt tog deres begyndelse allerede i de første starter. Det var under et af disse styrt, Hermann Larsen, Odense, og Jens Dyhr, Esbjerg, begge brækkede et ben og måtte føres til hospitalet.

Ikke mindst den omstændighed, at banelegemet på den nye bane var meget hårdt, var medvirkende til de alvorlige styrt ved åbningsløbet.

De bedst placerede kørere ved dette løb blev iøvrigt: Johs. Aaskov, Odense, Sv. Nissen, Odense, Bruun Larsen, Odense, Knud E. Mogensen, Odense, og Poul Kalør, Odense. altså udelukkende hjemmesejre.

Søndag den 27. august stod Nordjyllands Motor Sport igen som arrangør af et stort bakkeløb, denne gang i Lundby bakker.

Selv om bakken i Lundby var meget krævende, lå de opnåede tider meget tæt, så der var altså tale om hård konkurrence.

Resultaterne fra løbet blev:

350 cc solo:

1. Aksel Jensen, Ålborg, Triumph 13,5
2. Victor Simonsen, Ålborg, Triumph.. 13,7
3. Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg 14,5
4. Ejler Svensen, Ålborg, Triumph 15,0

500 cc solo:

1. N. O. Jensen, Ålborg, Triumph 13,0
2. Carl Jensen, Ålborg, Triumph 13,6
3. Søren Nielsen, Århus, BSA 13,8

750 cc solo:

1. Gunnar Welløv, Ålborg, Norton .. 14,4
2. Arne Jensen, Århus, Nimbus 14,6
3. Josef Koch, København, Nimbus .. 15,0



Herluf Heiberg Andersen, Silkeborg, BSA, forcerer den sidste vanskelige etape ved Århus Motor Sports trial i Hvidsten i 1939, hvorefter han kører i mål som dagens vinder af seniorklassen.

Sidevogne:

1. Henry Hansen, BSA 21,0
2. N. O. Jensen, Ålborg, Triumph 21,5
3. Josef Koch, København, Nimbus .. 25,8

Søndag den 3. september skulle så efterårssæsonen på Langesø-banen tage sin begyndelse med et stort løb, ligesom Jydsk Motor Union skulle afholde sommerstævne i forbindelse med indvielsen af en jydsk jordbane ved Hammershøj mellem Viborg og Randers.

Det blev imidlertid kun arrangementet i Langesø, der kom til afvikling som det sidste danske motorsportsarrangement inden den store verdenskrig, der netop brød ud og satte hele verden i brand søndag den 3. september 1939.

Det publikum, der kom til løbet i Langesø, var præget af dagens alvor, og det lykkedes ikke rigtig at få den vante stemning frem hverken hos publikum eller kørere.

Dagen forløb uden alvorlige uheld på banen, selv om Børge Andersen, Svendborg, slog en hel kolbøtte med sin sidevognsmaskine, men trods det, at både han og »sandsækken« blev slynget langt hen ad banen, fik han maskinen på ret køl igen og fortsatte løbet og placerede sig som nr. 1.

Poul Kalør var også udsat for det helt store styrt, i det han lige før grusgraven kørte lige ud i publikumshegnet med sin maskine – men også han slap helt uskadt.

Dagens resultater blev iøvrigt:

Ekspert-race:

1. Erik Orth, København, OK-Supr... 10 p.
2. Bent Jensen, Odense, Triumph .... 10 p.
3. Poul Kalør, Odense, BSA ..... 8 p.

Senior solo:

1. Holger Hansen, København, Ariel 3,16,2
2. Aage Jacobsen, Odense, JAP 3,19,4
3. Axel Nielsen, København, Ariel .. 3,21,6

Begynder solo:

1. Johs. Aaskov, Odense, Norton 3,26,0
2. Olaf Olsen, Odense, BSA 3,39,8
3. Aage Aaskov, Odense, Norton 3.46,4

Junior sidevogne:

1. Børge Andersen, Svendborg, Veloc. 8,11,6
2. Carl Emil Jensen, Royal Enfield .. 8,45,8

Senior sidevogne:

1. K, E. Mogensen, Odense, Triumph 3,35,2
2. H. Skov, København, Indian 3,38,6

Efter dette sidste Langesø-løb inden krigen var pointsstillingen i konkurrencen om den smukke vandrepokal, Langesøpokalen, således:

Bent Jensen ..... 8 p.
Lohmann Rasmussen ..... 6 p.
Poul Kalør ..... 6 p.

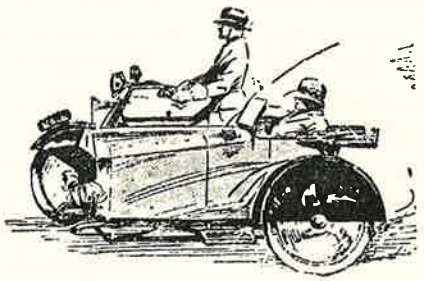
Holger Hansen ..... 3 p.
Agner Hansen ..... 3 p.
Erik Orth ..... 1 p.
Aage Jacobsen ..... 1 p.

Som tidligere omtalt var Jydsk Motor Unions sommerstævne 1939 også planlagt til afholdelse søndag d en 3. september, ved hvilken lejlighed man skulle indvi en jydsk jordbane i Hammershøj, som formanden for Jydsk Motor Unions sportsråd, mekaniker Chr. Wenderby, Randers, havde været promotor for anlægningen af i samarbejde med Randers Motor Sport, kroejer Poulsen, Hammershøj kro, og sognerådsformanden i Hammershøj, amtsrådsmedlem P. Lund, der havde lovet at holde indvielsestalen, der imidlertid aldrig blev til noget.

Efter at verdenssituationen i ugens løb før den 3. september havde forværret sig ganske alvorligt, fik arrangørerne fra politiet i Viborg henstilling om at aflyse stævnet, og da krigsskyerne trak sig tættere og tættere sammen, besluttede man om eftermiddagen den 1. september at aflyse og bekendtgjorde dette i dagbladene den 2. september om morgenen.

Søndag formiddag den 3. september kom så budskabet om krigsudbruddet, men allerede forinden var flere af de danske motorkørere indkaldt til militærtjeneste bl. a. også nogle af disse, der skulle have startet på den nye bane i Hammershøj.

Dansk motorsport gik nu en trang tid i møde, men ved opretholdelse af lokalt klubliv og kammeratskab lykkedes det både for klubberne og deres organisationer at overleve den lange og trange krigstid, så man stod nogenlunde godt rustet til at genoptage arbejdet for motorsportens sag over hele landet, da endelig fredsbudskabet kom den 4. maj om aftenen i 1945.



MOTORTEKNISK UDVIKLING I TIDSRUMMET FØR OG EFTER SIDSTE VERDENSKRIG

Dette afsnit er ikke tænkt som nogen videnskabelig gennemgang af den kolossale tekniske udvikling, der har fundet sted for de forskellige motorcykelmodellers vedkommende, siden tyskeren Gottlieb Daimler fra Cannstatt byggede verdens første motorcykel i året 1885, men derimod en tidsmæssig placering af de tekniske fremskridt som en følge af de erfaringer, de forskellige motorcykelfabrikker fra hele verden har indhøstet ved deres deltagelse i motorsportskonkurrencer og rekordforsøg med væddeløbs- og rekordmaskiner.

Hvilken mening og formål har da fabrikkernes deltagelse i disse konkurrencer haft?

Hvilken praktisk værdi har det haft at bygge meget dyre væddeløbs- og rekordmaskiner med kolossale ydeevner udelukkende til dette ene formål?

Kunne disse pengesummer, som deltagelsen i væddeløbene og rekordforsøgene har kostet fabrikkerne, ikke have været anvendt på anden og mere nyttig måde, evt. til billiggørelse af den løbende produktion, så det kom køberne af brugsmaskinerne til gode?

Det er ikke første gang, sådanne spørgsmål bliver stillet op. Så lang tid, der har eksisteret motorløb, er der diskuteret om deres mening og formål, og temaet er stadig højaktuelt.

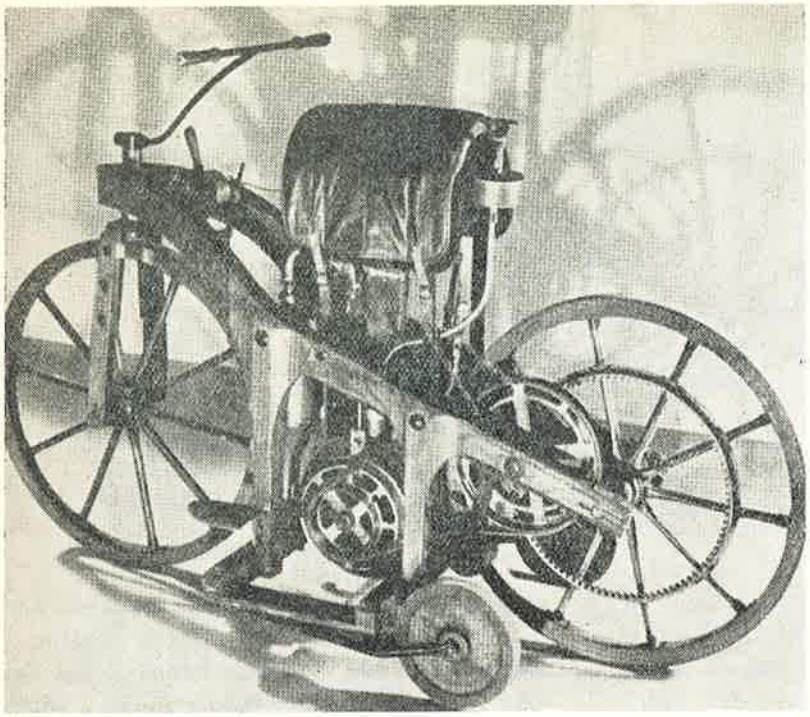
I motorcyklens barndom, da man endnu ikke kendte nogen skarp adskillelse mellem væddeløbs- og brugsmaskiner, var motorløbene så overbevisende eneste og vigtigste banebryder for de tekniske fremskridt.

Naturligvis vil det være forkert, om man ville hævde, at uden væddeløb ville der ikke have fundet nogen teknisk udvikling sted inden for motorcykelfabrikationen, men denne ville uden tvivl være foregået i et meget langsommere tempo og ville ikke være blevet nær så dybtgående og omfangsrig, som tilfældet har været.

Uden motorvæddeløb havde vi måske i dag ikke gode og udviklede bremsesystemer, som tilfældet er, eller ingen hydraulisk for- og baghjulsaffjedring og m. m., som i dag regnes for en selvfølge på moderne brugsmotorcykler.

Ligesom overalt i livet bevægelse og kamp er en forudsætning for udvikling og resultat, således har det været en selvfølge, at motoren – sjælen i et af vor moderne tids transportmidler, nemlig motorcyklen – stadig pånyt har måttet sættes ind i konkurrence for at bevise sin kvalitet og højeste ydeevne.

Intet som konkurrencer giver så klare og uomstødelige beviser for kvalitet og ydeevne og i særdeleshed i motorvæddeløb, der viser



Verdens første motorcykel konstrueret af Gottlier Daimler i året 1885.

både et køretøjs kvalitet som helhed og i enkeltheder, men også eventuelle svagheder kommer tydeligt frem i dagens lys under sådanne omstændigheder og giver derved ingeniøren og håndværkeren, der fremstiller køretøjet, værdifulde fingerpeg om, hvor der skal sættes ind i fremtiden for at afhjælpe svagheder og mangler.

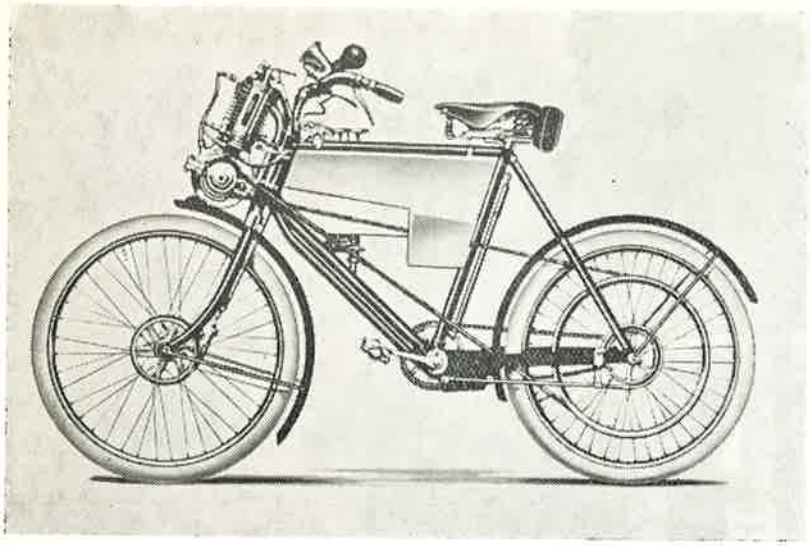
Det er inden for motorcykel-verdenen et ubestrideligt faktum, at de store grand-prix-løb på afspærrede landeveje, der har været afholdt gennem mange år, har haft en stor teknisk mission at opfylde, og havde der ikke stadig været en stab af fartglade unge og dygtige motorkørere, der fuldt ud følte deres ansvar, når grand-prixmaskinernes mange motorhestekræfter blev sluppet løs på TT-banerne, så ville motorcykelmodellerne af brugstypen i dag ikke have nået det høje tekniske stadie, som tilfældet er. Disse unge motorkørere, der har deltaget i disse grand-prix, har nemlig ikke for enhver pris forsøgt at hjemføre sejren til netop den motorcykelfabrik, de repræsenterede, men blot det at gennemføre de meget krævende TT-løb og bagefter aflevere de tekniske erfaringer, som man havde høstet med sin maskine under løbet, var til tider af meget stor betydning for fabrikkens videre produktionsplaner af modeller til brugsmarkedet.

Hvad fremtiden angår, så vil motorcykelfabrikkerne uden tvivl fortsat kunne regne med at høste tekniske erfaringer af stor værdi fra motorbanerne, hvad enten det nu sker ved, at fabrikkens egne kørere deltager på deres maskiner, eller der er tale om privatkørere evt. med støtte fra fabrikkerne, for fartglad ungdom vil altid være at finde, og så lang tid vil der også eksistere motorløb enten under den ene eller anden form.

– – –

Som omtalt i indledningen var det tyskeren Gottlieb Daimler, der byggede verdens første motorcykel, der stod færdig den 29. august 1885, på hvilken dato Daimler også fik patent på sit køretøj.

Gottlieb Daimler, der var ingeniør, begyndte allerede i 1882 at eksperimentere med en motor. Det foregik alt sammen for lukkede døre, og hemmelighedsfuldheden æggede de nysgerrige, så de pudsede politiet på ingeniøren, og en politikommissær sammen med to



172 cc motorcykel, model 1901, vel nærmest at sammenligne med nutidens første knallertmodeller.

betjente skaffede sig med magt adgang til Daimlers værksted, hvor de i stedet for en formodet falskmøntner fandt en mand, der sysle-de med nogle motorforsøg, som datidens politi også var ude af stand til at forstå.

Der måtte naturligvis en lang udvikling til, inden man nåede til praktisk brug af det nyskabte fænomen, som kaldtes en motorcykel. Opfinderen af køretøjet, Gottlieb Daimler, måtte gennem en brænding af latterliggørelse, ja ligefrem forfølgelse, inden hans opfindelse fik fast bund under fødderne.

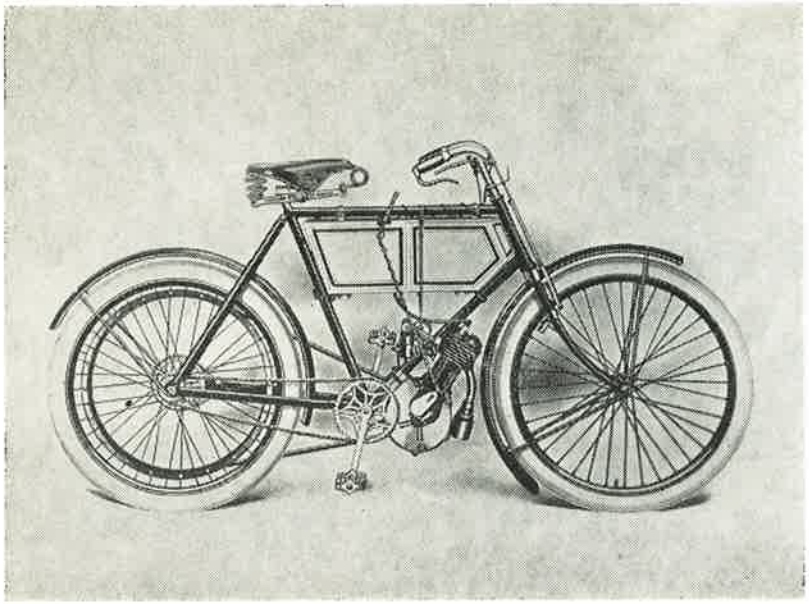
Da dette først var sket, så gik det også hurtigt frem, ikke mindst den engelske læge Dunlop, der fandt ud af, at man kunne køre på gummiringe, der var pustet luft i, var medvirkende til at starte en for motorcyklen rivende udvikling. Gassen, der var brændstof i den første motorcykel, blev afløst af benzin, og herefter startede den rivende udvikling med konstruering af anvendelige tilbehørsdele såsom karburator, tændingssystem, kobling, gearkasse, bremser, smøresystemer, og sidst men ikke mindst kraftoverføring ved kædetræk.

Selv om den første motorcykel blev konstrueret og bygget i Tyskland, så skulle det dog snart vise sig, at England blev hjemstedet for de helt store eksperimenter, der skulle forbedre motorcyklens tekniske indretning og opbygning.

Af nedenstående fortegnelse over motorcykelmærker, der fremstilledes i England i årene 1898–1903, vil man kunne se, at det ikke var småbeløb, der indvesteredes i arbejdet for at gøre motorcyklen til en virkelig brugsgenstand som daglig befordringsmiddel. Ikke så få motorcykelkonstruktører måtte da også i disse år se sig økonomisk ruineret som følge af et ganske urentabelt pionerarbejde med af forbedre motorcyklens tekniske opbygning.

Motorcyklemærker fremstillet i England 1898–1903

Accles	Dennis
Allard	Derby
Anglian	Eadie
Ashford	Eagle Tandem
Ariel	Enfield
Bat	Eureka
Beeston	Excelsior
Bollee	Garrard
Brandbury	Gibson
Brown	Hillman
Buchet	Hobart
Century Tandem	Humber
Chase	Iris
Clarendon	Ivel
Clyde	James
Coventry Motette	JAP
Coventry Eagle	Kerry



Den første Triumph-model der blev fremstillet i året 1902.

Kitto	Raleigh
Lagonda	Rex
Lawson	Riley
Matchless	Roc
Morris	R & P
MMC	Scott
New Hudson	Shaw
Ormonde	Singer
Pennington	Starley
Phelon & Moore	Swift
Phoenix	Triumph
Precision	Vindec
Qadrant	Wall

Også andre lande end England var med i produktionen af motorcykler i dens barndom, således fremstilledes den første franske maskine »De Dion Bonton« i året 1897.

Motorcyklen skulle heller ikke være en realitet i ret mange år, før man fandt ud af at anvende den til konkurrencebrug, og i året 1900 stod man overfor starten af verdens første motorløb, et 1000 miles pålidelighedstrial, der foregik på offentlig vej.

Allerede i året 1907 kørte man det første TT-løb på den engelske ø Man. Vindere af dette første klassiske TT-løb blev Rem Fowler og C. R. Collier, begge England, der kørte hhv. en tocylindret Norton og en eencylindret Matchless.

Vindernes gennemsnitshastigheder ved dette første TT-løb på Man, der siden skulle blive efterfulgt af mange store løb, var hhv. 36,22 og 38,22 miles i timen.

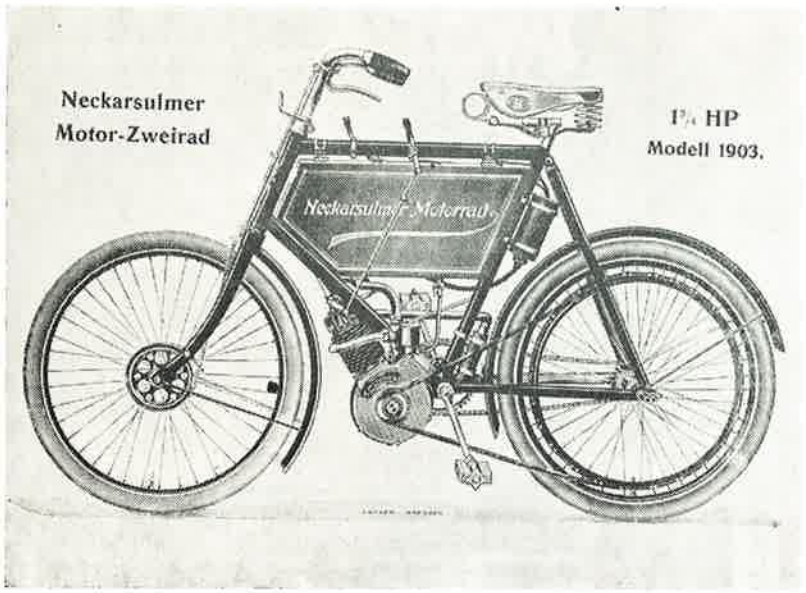
I året 1924 opnåede man første gang en hastighed på 100 miles i timen, og det var W. D. Marchant, der var mester for denne bemærkelsesværdige rekord, der blev sat med en 350 cc Chater-Lea.

Endelig skal her indskydes, at man så i 1929 var nået frem til afholdelsen af det første speed-way løb i verden, der blev kørt på en engelsk bane i High-Buch ved Epping.

Hvad havde nu disse pionerer inden for motorcykelkonstruktionen og motorsporten at slås med af rent tekniske maskinproblemer?

Den første og største vanskelighed var overføringen af motorens trækkraft til baghjulet.

Remtræk med det såkaldte milliongear var anvendt i mange år, men efterhånden som kravene til maskinernes accelerationsevner steg, samt fremgangen i trafiktætheden i byerne, meldte sig mere og mere kravet om anvendelse af gearkasse med frigear og anden kraftoverføringsmetode foruden betydelig forbedring af de anvendte bremsesystemer, der bestod af en bremseklods, der pressedes ned i remskiven.



Teksten på selve billedet må siges at være tilstrækkelig oplysning om denne NSU-veteran.

Under arbejdet med disse problemer var det, at den tyske motorcykelfabrik NSU fremkom med en mekanisk gearkasse med frigear og kobling, og da så senere hertil kom anvendelsen af kædetræk, var man nået frem til den kraftoverføringsmetode, der er kendt på motorcykelmodellerne i vor moderne tid.

Leveringen af lys på motorcykelmodellerne før første verdenskrig blev besørget af karbidlygter, hvorimod tændingsforsyningen var overladt til en eller anden magnettype, her kunne nemlig være meget stor forskel, idet forbedringer inden for magnetkonstruktionen stadig blev større alt efter de tekniske erfaringer, man høstede med de forskellige modeller.

Affjedringsspørgsmålet på motorcykelmodellerne før første verdenskrig bestod for hovedpartens vedkommende udelukkende af kraftige saddelfjedre og en mindre mekanisk affjedring i forgaflen. Modellerne med gearkasse var alle forsynet med gearstang til håndbetjening.

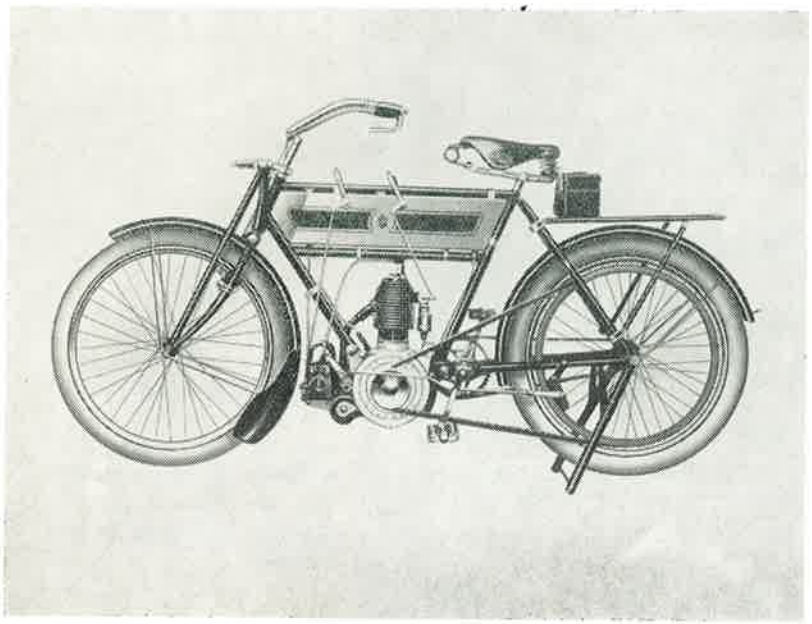
Selv om der ved krigsudbruddet i 1914 kunne tales om, at der var foregået en fantastisk teknisk udvikling med motorcyklen, siden Daimlers første eksemplar så dagens lys, så var man dog ikke nået så langt, at der virkelig kunne tales om et driftsikkert befordringsmiddel. En motorcyklist i 1914 måtte altid beregne tid til mindre reparationer samt sørge for at medbringe et godt lager af værktøj og reservedele og ikke mindst lappesager, inden han begav sig ud på tur.

Inden for mange forskellige områder har de to verdenskrige først 1914-1918 og senere 1939-1945 sat deres store præg på den tekniske udvikling, således da også inden for motorcykelproduktionen.

Det var i særdeleshed den opblomstrende flyvemaskineindustri, der i 1914-1918 var med til at sætte sit præg på en rivende udvikling også inden for motorcykelindustrien. Mange motortekniske erfaringer fra fremstillingen af flyvemaskinemotorer blev således direkte overført til mange motorcykelmotorer.

Motorcyklen som sådan blev da også anvendt til krigstjeneste under verdenskrigen 1914-1918 i særdeleshed af den engelske hær, der brugte dette transportmiddel til ordonnanstjeneste og udbringning af feltpost.

Under denne krigstjeneste, hvor der undertiden blev kørt i meget vanskeligt terræn og under meget vanskelige forhold, blev der gjort mange opdagelser med hensyn til mangler ved motorcyklens tekniske indretning, som enten blev forbedret under selve krigen, eller som straks efter denne blev indført i fredsproduktionen og kom de civile motorcykelkørere til gode allerede i de første efterkrigsår.



Eencylindret sideventilet Triumph, model 1905, der udviklede 3 hk.

Det var i særdeleshed større motorstabilitet, større motoreffekt, bedre hjul og dæk samt blødere affjedring, der blev den umiddelbare tekniske fremgang, som motorcykelindustrien høstede af verdenskrigen 1914-1918.

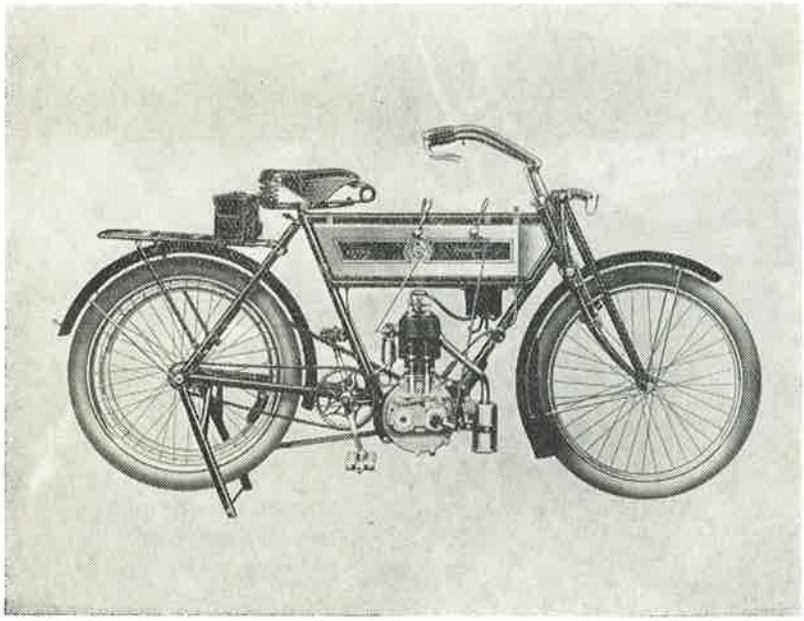
Selv om de fleste motorcykelmodeller i de første efterkrigsår til brug for civil kørsel stadig mindede meget om de, der var kendt i årene lige før krigen, så var man i årene fra 1920-1929 nået frem til, at så at sige alle motorcykelmodeller, uanset hvilket land de var produceret i, var blevet forsynet med kædetræk, elektrisk lysanlæg, gearkasse med frigear og kickstart samt en virkelig effektiv affjedring i forgaflen. Enkelte europæiske motorcykelfabriker benyttede dog kardantræk til overførelse af motorkraften til baghjulet i stedet for kædetræk.

Året 1930 og deraf følgende motorcykelmodeller kan udmærket sættes som et vendepunkt i verdens motorcykelindustri, idet motorcykelmodellerne, der dette år kom på markedet, bød på meget nyt, hvad angik tekniske forbedringer. Det har uden tvivl været de erfaringer, motorcykelfabrikerne har høstet under verdenskrigen 1914-1918 samt under de mange store internationale motorløb, der afholdtes i efterkrigsårene, som nu rigtig slog igennem til gavn for den private motorcyklist.

Det havde i særdeleshed været de tyske motorcykelfabriker BMW, DKW og NSU, der havde været meget aktive i de store internationale motorcykelkonkurrencer i slutningen af tyverne.

Også i Danmark havde vi fået en motorcykelindustri. For det første fandtes der samlefabriker, der i særdeleshed samlede engelske motorcykelmærker, og endelig en 100 procent dansk motorcykelfabrikation lige fra bunden hos firmaet Fisker og Nielsen, København, der fremstillede den store kraftige 4-cylindrede Nimbus-motorcykel, der i sine første leveår gik under kælenavnet „Kakkelovnsrøret", men senere skiftede over til at blive den model, der i dag er kendt, og som i stor udstrækning anvendes af danske statsinstitutioner, der har behov for at have motorcykler i deres tjeneste, ligesom maskinen findes meget velegnet som transportmaskine med sidevogn, foruden at den naturligvis anvendes til turistkørsel og har endog opnået meget fine og bemærkelsesværdige resultater i motorsportskonkurrencer både i ind- og udland i særdeleshed i årene fra 1946-1950.

To andre vigtige faktorer, som heller ikke må glemmes i forbindelse med den store tekniske udvikling, der var sket med motorcykelmodellerne i 1930, og som havde været en meget medvirkende årsag til, at de gode motortekniske re-



På denne éncylindrede Triumph, model 1906, kan man tydeligt se bagbremsesystemet på datidens motorcykler bestående af en klods, der kunne presses mod kileremskiven på baghjulet ved hjælp af en fodpedal.

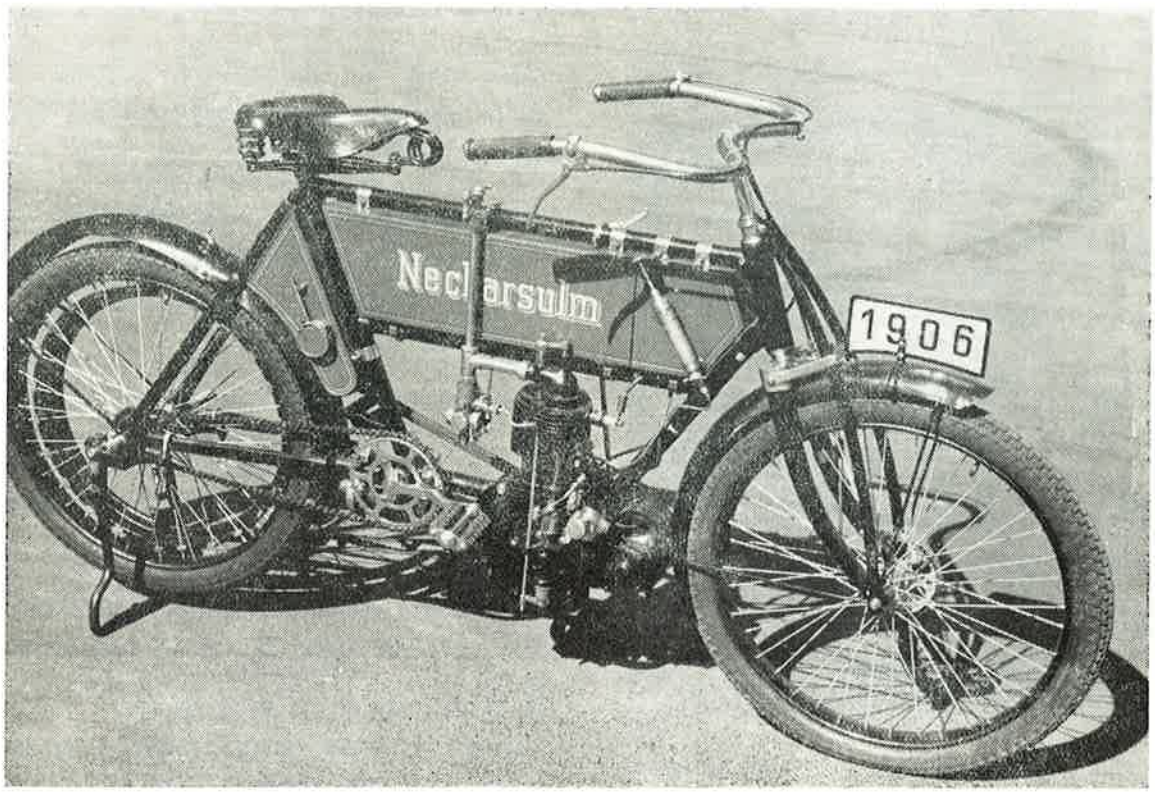
sultater, var de store fremskridt inden for motorolieproduktionen og lejeindustrien. Overalt, hvor motorcykelmotorerne før 1930 havde været forsynet med faste lejer, var disse nu blevet afløst af kugle- eller rullelejer, og i forbindelse med de forbedrede motorolietyper kunne bl. a. frektionsmodstand og motorslitage nedsættes betydeligt, ligesom motorernes effekt om omdrejningstal kunne forøges betydeligt.

Man var altså i 1930 nået frem til, at en motorcykel virkelig var et stabilt befordringsmiddel med lave driftsomkostninger, og inden for de store internationale motorcykelkonkurrencer, hvor de forskellige motorcykelfabriker fra hele verden var aktive som ingen sinde, kunne man i deres fabriksracere tydeligt skelne den rivende udvikling, som man gik imøde inden for motorcykelproduktionen, og som skulle medføre de motorcykelmodeller, som vi kender i dag med al deres komfort.

Inden dette skulle opleves, skulle motorcykelindustrien imidlertid igen gennem en trang tid, nemlig den anden verdenskrig, men også i dennes elendighed skulle motorcykelindustrien imidlertid hente store tekniske erfaringer, for motorcyklen viste sig nemlig som et meget effektivt og uundværligt krigsbefordringsmiddel, således at der i de motorcykelproducerende lande ligefrem blev tale om en krigsproduktion af motorcykler med særlige egenskaber for benyttelse i moderne krigsførelse.

Denne krigsproduktion og erfaringerne, som motorcykelfabrikerne havde opnået i trediverne indtil krigsudbruddet, medførte, at de fleste motorcykelfabriker straks efter krigen kunne omstille til fredsproduktion af de højt udviklede modeller, der kendes i dag. De tyske motorcykelfabriker kom dog først i gang nogle år efter de engelske, men der gik ikke lang tid, inden de havde vundet det tabte terræn ind. Også fra lande som Italien og Tjeckoslovakiet kom der kort tid efter afslutningen af verdenskrigen mange teknisk fuldendte motorcykelmodeller.

Selv om der naturligvis i dag er endog stor individuel forskel på de forskellige motorcykelfabrikers motorcykelmodeller, så er der dog visse hovedprincipper, der er ens for dem alle, og som i det kommende vil blive gennemgået i forbindelse med bemærkning om, hvilke tekniske udviklinger der er sket inden for disse hovedprincipper, lige siden de første motorcykelmodeller blev konstrueret, og hvor de samme hovedprincipper også var gældende.



Et stort motorcykelteknisk vidunder i året 1906 var denne NSU-model, der også havde almindeligt trædecykeltræk på baghjulet, så ejeren af maskinen altid var sikker på at kunne køre hjem, selv om han skulle blive udsat for maskinuheld.

Stellet:

Stellet eller rammen, der danner rygraden i enhver motorcykel, har naturligvis også gennemgået en meget stor teknisk udvikling, siden de første motorcykler blev konstrueret, idet kravet til stellets udformning og egenskaber i det hele taget er blevet forøget i takt med den tekniske udvikling inden for de øvrige dele, en motorcykel er opbygget af.

Stellet i en motorcykel er det bærende element, hvorover hele maskinen er opbygget, og der stilles meget store krav til et motorcykelstel i vor moderne tids motorcykelproduktion. Foruden at et motorcykelstel i sig selv skal være stærkt over for den kraft, det påvirkes af som følge af førerens, passagerens og motorens vægt, stilles der også store krav til stellets vridnings- og bøjningsstabilitet, så det kan optage de dynamiske påvirkninger, som det bliver udsat for, fra kørsel på ujævn vejbane eller terræn samt endelig maskinens accelerations- og bremsepåvirkning. Det er i særdeleshed under meget store hastigheder, at det er af stor betydning, at et motorcykelstel har stor vridsikkerhed, i modsat fald vil det medføre dårlige køreegenskaber i form af slingrende fornemmelser for føreren af maskinen netop under disse forhold.

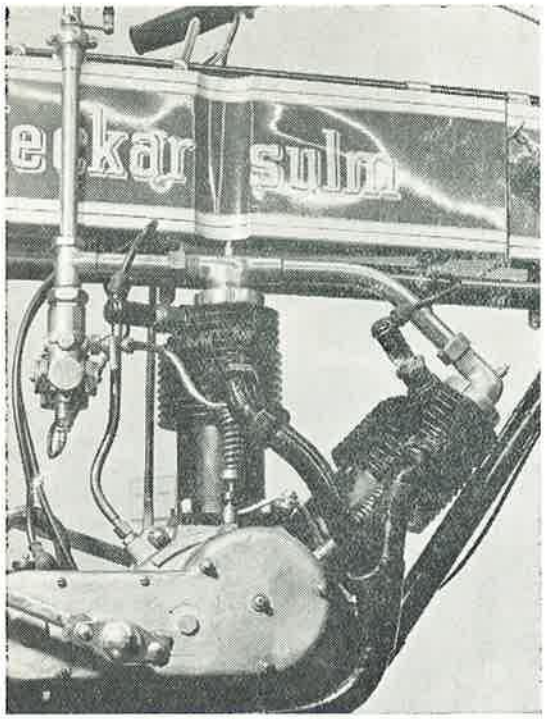
Disse hovedkrav til stellets eller rammens egenskaber har de forskellige motorcykelkonstruktører været klar over gennem mange år, og de har alle forsøgt at opfylde dem, selv om dette er sket på forskellig måde og med forskellige mere eller mindre gode resultater.

Konstruktionsformen af motorcykelstel kan opdeles i to hovedtyper, nemlig rørstel og pladestel.

Rørstel:

Rørstel kan igen opdeles i tre typer, nemlig lukket rørstel, åbent rørstel og dobbelt lukket rørstel.

Den ældste af disse typer direkte nedstam-



Nærbillede af 2-cylindret NSU-motor model 1906. Bemærk gasreguleringen, der er anbragt på benzintanken.

mende fra konstruktionsformen af et almindeligt trædecykelstel er det lukkede rørstel med kronrør til fastgørelse af forgaflens styrstamme og fast udformning bagstellet i gaffelformning til montering af baghjulet.

Sammenføjningen af de forskellige typer rørstel blev gennem mange år foretaget ved anvendelse af fittings og slaglodning, men efterhånden som svejseteknikken er gået frem i særdeleshed inden for den elektriske svejsning, er mange motorcykelfabriker efterhånden gået over til at fremstille deres rørstel med direkte elektrisk svejsning af rørsammenføjningerne evt. forstærket med pladestykker i særdeleshed ved kronrøret, der er ethvert motorcykelstels mest og kraftigst påvirkede punkt.

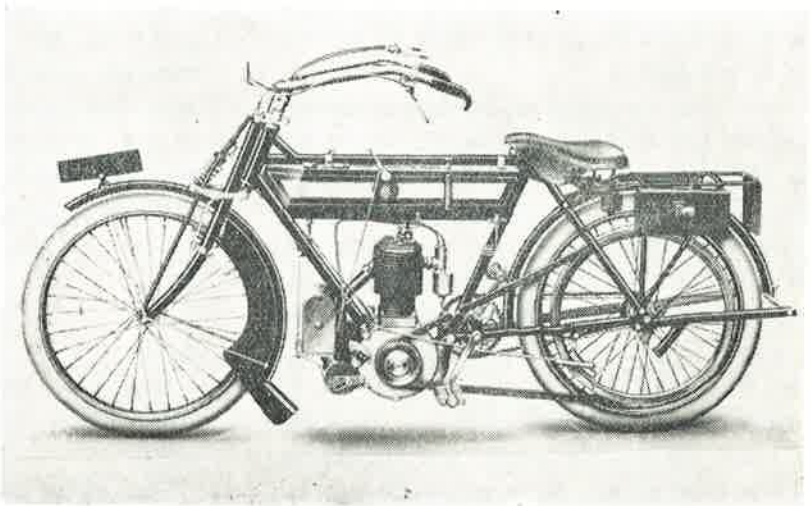
Åbent rørstel:

Forskellen mellem lukket og åbent rørstel fremgår netop af navnene, idet man i et åbent rørstel har ladet motoren indgå som en del af stellets rørramme. I nyere modeller af motorcykler er det som regel motorens krumtaphus, man lader danne den nederste steldel for at opnå lavere tyngdepunkt i maskinen. I ældre motorcykelmodeller gik man endog så vidt, at man mange gange lod en skråtliggende motor danne hele det forreste stelrør i et åbent rørstel.

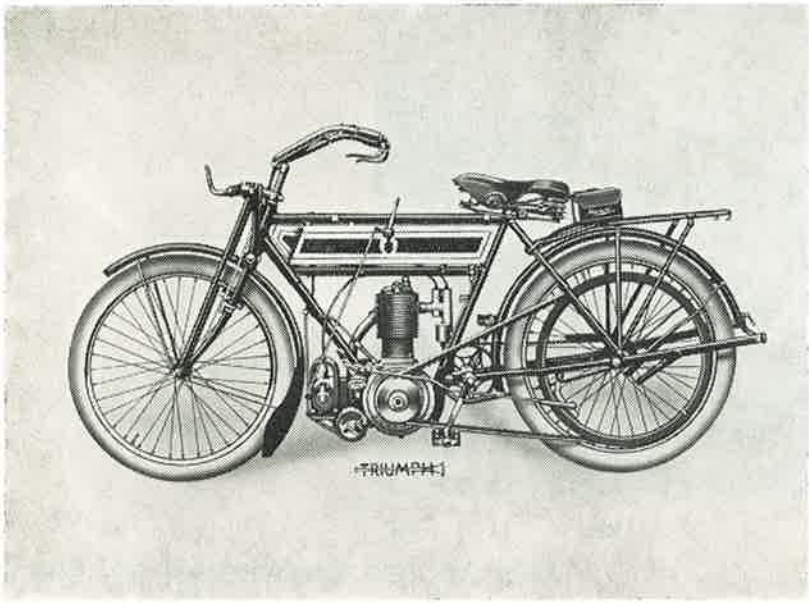
Bortset fra de her omtalte forskelle så er den øvrige konstruktionsform for åbent og lukket rørstel identisk.

Dobbelt lukket rørstel:

En konstruktionsform af motorcykelstel, som først er slået igennem i de sidste år, og som kan siges at være direkte følge af flere forskellige motorcykelfabrikers erfaringer med netop denne stelkonstruktion anvendt på maskiner, som



Den første BSA-motorcykel med affjedret forgaffel, noget der dengang var en sensation. (1906).



Da de første højspændingsmagneter til motorcykler kom frem i 1908, var dette et meget stort teknisk fremskridt inden for motorcykelproduktionen. Triumph model 1908 med højspændingsmagnet anbragt foran motoren.

fabrikerne har haft til at deltage i de store landevejsløb.

Efterhånden som tophastighederne ved de store landevejsløb steg og steg, forøgedes også kravet til vridningssikkerheden for racermaskinernes stel. De fleste dobbelte lukkede rørstel, som kendes i dag, er konstrueret således, at stelrøret, der går under tanken, er bibeholdt som enkelt rør, men betydelig forøget i dimension, hvorimod rammens øvrige del er dannet af en dobbelt rørramme.

En enkelt engelsk motorcykelfabrik nemlig „Norton" er dog gået noget videre i sin udformning af dobbelt lukket rørstel til deres tocylindrede model „Dominator", idet stellet på denne maskine hele vejen igennem dannes af et dobbelt rørsystem i kileprofil.

En sådan udformning af et lukket rørstel skulle give fuld sikkerhed for, at rammen er upåvirkelig for enhver vridnings- og stødpåvirkning.

Pladestel:

Ønsket om at gøre stelkonstruktionerne lettere medførte bl. a. i trediverne, at forskellige motorcykelfabriker, i særdeleshed de tyske, begyndte at konstruere motorcykelstel af pressede U-formede pladeprofiler.

Den konstruktionsform er imidlertid forladt igen, idet det viste sig, at disse pressede pladestel og pladeprofiler var udmærket stabile over for lodret og vandret stødpåvirkning, hvorimod de overhovedet ikke var vridningsstabile.

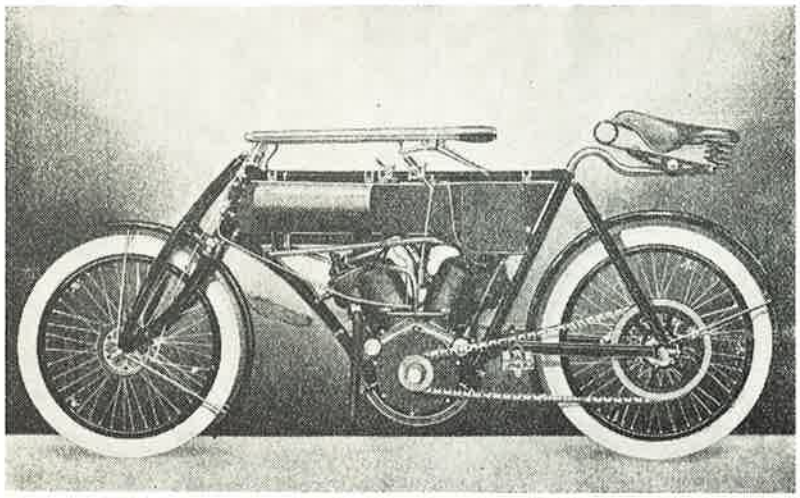
En helt ny form for pladestel, de såkaldte centralstel, har imidlertid i nyere tid fundet anvendelse i stor udstrækning og vist sig endog meget stabile.

Et centralstel er fremstillet af to symmetrisk oppressede stelhalvparter, der er samlet som regel ved elektrisk svejsning. Enkelte motorcykelfabriker fremstillede da også for år tilbage lukkede stelrammer efter dette princip, og disse viste sig udmærkede og kan endog forefindes på motorcykelmodeller i dag.

Ved et centralstel forstås, som navnet siger, at rammen i disse stel indskrænker sig til at omfatte et enkelt centralrør, der danner hele maskinens rygrad, og hvorover denne er opbygget.

Centralrøret afsluttes af kronrør fortil, og bagtil af fastspændingsanordning for motor samt baggaffel til baghjulet.

Når et sådant centralstel, der kun består af en hoveddrager, er fabrikeret af kraftige pladeprofiler, vil man kunne forstå, at der samtidig med, at der opnås vægtbesparelse og materialebesparelse vil kunne bibeholdes endog en meget god sikkerhed overfor vridnings- og stødpåvirkning.



Et frygtindgydende fartvidunder fra 1910, en 2-cylindret vandkølet NSU med 7 hk.

Forgaflen:

Har selve stelrammen på de forskellige motorcykelmodeller gennem tiderne gennemgået en stor teknisk udvikling og forbedring, så er dette i hvert fald også tilfældet med forgaflen, der også kan regnes som hørende til en motorcykels stel og betydelig medvirkende til at bestemme, hvilke køreegenskaber en maskine har.

Da en af de vigtigste funktioner, som en forgaffel på en motorcykel har, er forhjulets affjedring, er det en af de dele inden for motorcykelfabrikationen, som konstruktørerne stadig har haft søgelyset rettet imod.

Den konstruktionsform af motorcykelforgafler, der var kendt forud for vor tids moderne teleskopforgafler, var den såkaldte gitterforgaffel eller, som den også kaldtes, trapezforgaffel.

Denne forgaffelmodel fandtes i så at sige lige så mange udformninger, som der var motorcykelmærker, men hovedprincippet i dens konstruktion var, at selve gaflens gitterelement var fastgjort til styrstammen og kronrøret med fire lasker, der dannede en drejelig trapez, deraf navnet trapezforgaffel.

Det fjedrende element blev dannet af en stor skruefjeder anbragt centralt i trapezen.

Fjedren var en trykfjeder opviklet konisk, for at den ikke skulle bøje ud under belastning, men derimod blive holdt i lodret stilling.

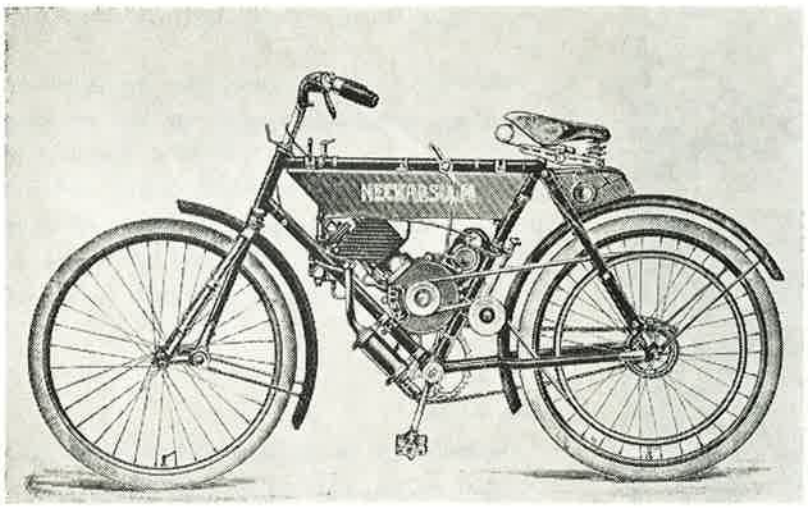
Hvad angik dæmpning af fjederbevægelsen, så var denne på de første modeller af gitterforgaflen som regel kun foretaget af en frektionsbremse eller frektionsdæmper udført efter samme princip som en styrbremse. Senere modeller af gitterforgaflen blev yderligere forsynet med et hold strækfjedre monteret over laskerne på den udvendige side af disse.

Disse sidste modeller af gitterforgaflen (trapezforgaflen), der fandtes på motorcykelmodeller helt op til 1946, var udmærkede, blot var fjedervandringen ret begrænset og dermed også affjedringsmulighederne, idet man ikke havde teknisk mulighed for at forøge denne fjedervandring ved at forøge længden af laskerne, da dette ville medføre forkert anbringelse af hele fortøjets tyngdepunkt på maskinen, man må nemlig ikke glemme, at udformningen af en motorcykels forgaffel er den medbestemmende faktor for maskinens styreegenskaber.

Gitterforgaflen er da så at sige hos alle motorcykelmodeller af i dag blevet afløst af den såkaldte teleskopforgaffel, og inden for denne type findes der mange konstruktionsformer, hvis hovedprincip dog alle er det samme.

Det var motorcykelkonstruktørernes ønske om at overføre automobilteknikkens hydrauliske støddæmpning til motorcyklen, der skabte teleskopforgaflen.

Princippet i teleskopforgaflens virkemåde er, at de forskellige stødpåvirkninger, som forhjulet udsættes for, overføres til teleskoprørene, som forhjulet er fastspændt til ved hjælp af forakslen.



At man allerede i 1911 kendte affjedrede forgafler efter svingarmssystemet, vil man tydeligt kunne se på denne 1¹/₄ hk NSU.

Teleskoprørene glider på et par fastspændte rør, der danner bindeled mellem øverste og nederste broplade ved kronrøret. Fjederkraften i teleskopforgaflen dannes af to skruefjedre, og styringen af teleskoprørene foretages af lejer som regel fremstillet af bronce.

Smøringen af en teleskopforgaffel er meget effektiv, da som regel begge teleskoprør skal være fyldt med olie af hensyn til de indbyggede hydrauliske dæmpere.

De hydrauliske dæmpere i en teleskopforgaffel kan enten være enkeltvirkende eller dobbeltvirkende alt efter fabrikat. I en enkeltvirkende teleskopforgaffel vil den hydrauliske støddæmper kun dæmpe fjederpåvirkningen i den ene af rétningerne, hvorimod en dobbeltvirkende støddæmper vil sikre en dæmpning både af forhjulets op- og nedgående bevægelse i forgaflen.

Endelig kan teleskopforgafler også i nyere modeller være forsynet med progressive dobbeltvirkende støddæmpere, hvilket vil sige, at dæmpningen bliver større og kraftigere, jo større påvirkningen mod forhjulet bliver og dermed fjederbevægelsen i forgaflen.

Som sagt findes der mange konstruktionsformer af teleskopforgafler, som der ikke skal kommes nærmere ind på, blot skal lige bemærkes, at et par engelske motorcykelfabriker har konstrueret teleskopforgafler, hvor man i stedet for skruefjedre har anvendt luft i forbindelse med almindelige dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere, en konstruktionsform der var noget nær det ideelle, da luft har en meget fin fjederkarakteristik.

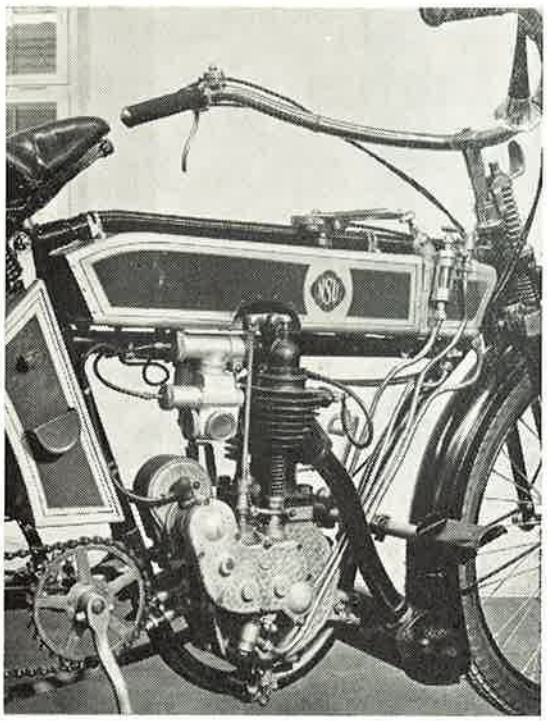
Et stort problem og tildels også meget bekosteligt i forbindelse med konstrueringen og fremstillingen af denne type teleskopforgaffel med luftaffjedring var kravet til lufttætheden af teleskoprørene.

Svingarmsforgaffel:

For at skabe så god og effektiv en affjedring som muligt er kravet, at vægten af de uaffjedrede dele er så lille som muligt. Ved anvendelsen af teleskopforgaffel i stedet for gitterforgaffel var man nået et langt stykke ad denne vej. Med forgafler efter svingarmssystemet med hydraulisk støddæmpning er man imidlertid nået så nær det ideelle, som vel tænkes kan, idet man her kun har selve forhjulet som uaffjedret element og hermed vægten af dette, hvorimod man i teleskopforgaflen også havde vægten af teleskoprørene med tilhørende dækrør og forskærm.

Ligesom teleskopforgafler findes i forskellige konstruktioner, således også forgafler efter svingarmssystemet.

I alle forgafler efter svingarmssystemet er både svingarme og hjul som regel affjedret med skruefjedre og hydrauliske støddæmpere sammenbygget i lighed med princippet for en teleskopforgaffel. Hvad angår længden af svingarmene i de forskellige typer forgafler efter svingarmssystemet kan der derimod være stor forskel.



Motoren på en 250 cc NSU model 1912. Indsugningsventilen ses tydeligt at være monteret som topventil, hvorimod udstødningsventilen er sideventilet, altså en såkaldt »halvtopper«-motor.

Uanset længden af svingarmene er der dog dette fælles princip for alle svingarmsforgafler, at forhjulet er ophængt således, at dets ophængningspunkt i svingarmene ligger foran disses drejningspunkt. Det omvendte ville muligvis give bedre affjedring, men til gengæld ville det gå betydeligt ud over køre- og styreegenskaberne hos en maskine forsynet med svingarmsforgaffel efter dette system.

Grunden til, at man undertiden ser svingarme af betydelig længde som f. eks. hos BMW, hvor omdrejningspunktet for svinggaflen er lagt helt bag ved forhjulet i et specielt gaffelsystem, er at forbedre forhjulets stabilitet under stærke fjederpåvirkninger.

Ved at benytte de lange svingarme har man stadig bibeholdt så lav en vægt som muligt af uaffjedrede dele, men til gengæld for den opnåede større forhjulsstabilitet har man måttet bekoste et dyrt gaffelarrangement til ophængning af svingarm og teleskopiske støddæmpere for at sikre forgaflen en virkelig god vridningsstabilitet.

Som sagt er svingarmsforgafler det sidste nye inden for motorcykelforgafler, og om der yderligere vil kunne opnås forbedret kørestabilitet og affjedring på motorcyklens forhjul ved indførelse af nye forgaffeltyper, vil kun tiden kunne vise. Konstruktørerne har i hvert fald stadig deres interesser i at gøre forbedringer i den retning.

Bagstellet:

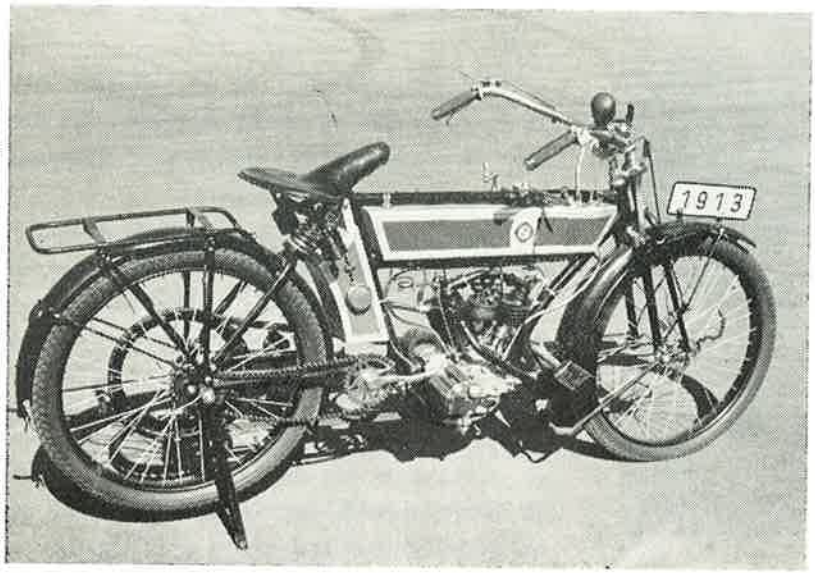
Bagstellet på en motorcykel har faktisk gennemgået noget nær samme udvikling gennem tiderne som forgaflen.

De gamle motorcykelmodeller med lukket eller åbent rørstel havde overhovedet ikke anden affjedring på baghjulet, end hvad dækket på dette hjul gav. Bagstellet på disse rammer dannede bagtil en gaffel, hvori baghjulet var fastspændt med bagakslen som en yderligere stabiliserende faktor for stellet over for påvirkning af vridninger. Alle stødpåvirkninger, som baghjulet blev udsat for under kørsel, skulle altså absorberes i stelrammen.

At motorcykelkonstruktørerne endog på et meget tidligt tidspunkt havde interesse for problemernes løsning i forbindelse med en eller anden affjedringsform for baghjulet på motorcyklen, vil man bl. a. kunne se deraf, at enkelte mærker allerede inden sidste verdenskrig havde modeller med fjedrende bagstel, og hvem husker ikke den dansk fremstillede motorcykel Nimbus af model „Kakkelovnsrøret" fra sidst i tyverne, der også var forsynet med en form for fjedrende baghjulsophængning.

Alle disse tidlige forsøg med fjedrende ophængning af baghjulet på forskellige motorcykelmodeller, og det var først efter sidste verdenskrig, at det såkaldte fjedrende bagstel på motorcykelmodellerne rigtig slog igennem.

Erfaringerne i forbindelse med konstrueringen af de forskellige typer fjedrende bagstel, alt efter hvilket motorcykelfabrikat der tales om, kan roligt tilskrives at stamme fra de store landevejsløb, idet flere motorcykelfabriker allerede i



På denne model 1913 skimtes tydeligt udviklingen hen mod det, man i dag kender som en moderne motorcykel.

1939 havde fabriksracere, der var forsynet med fjedrende bagstel.

Den fjedrende ophængning af en motorcykels baghjul kan foretages på flere måder, og de forskellige fabriker har da også gjort brug heraf.

Fjedrende bagstel på motorcykler kan opdeles i tre hovedtyper, der hver for sig har sine fordele og ulemper. De tre hovedtyper er: Direkte teleskopophængning af baghjulet, svinggaffelophængning og fjedrende baghjulsnav.

Direkte teleskopophængning:

Direkte teleskopisk ophængning af motorcyklens baghjul kan være foretaget enten i forbindelse med hydraulisk støddæmpning eller uden. I sidste tilfælde er bagteleskoperne som regel forsynet med gummiklodser i begge ender for at afbøde på eventuelle bundslag.

Opbygningen af teleskoperne til direkte teleskopisk ophængning af baghjulet er foretaget ved, at der på hver sin side hhv. foroven og forneden af et meget svært leje, der glider på teleskoprøret, er anbragt kraftige skruefjedre. Det kraftige leje afsluttes med en gaffelformning udvendig, hvori baghjulsakslen anbringes og fastspændes. Fordelen ved direkte teleskopisk ophængning af baghjulet er netop det svære og brede leje, der glider på teleskoprøret, og hvori bagakslen er fastspændt, idet dette giver en meget stabil baghjulsføring.

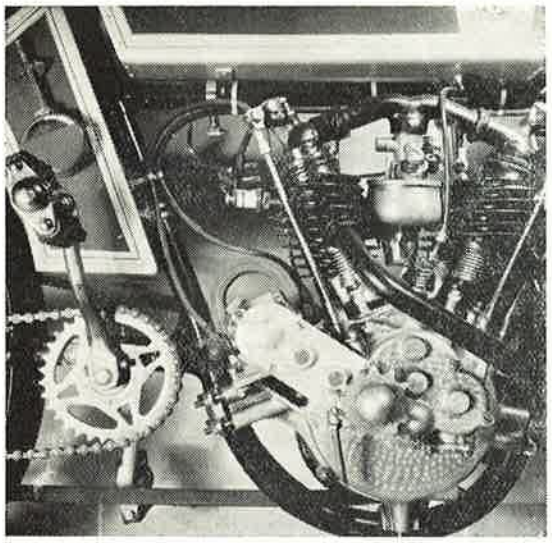
Ulempen ved direkte teleskopisk ophængning af baghjulet er, at man ikke kan have normal tilstramning af bagkæden, idet der sker en automatisk og ret kraftig tilstramning af bagkæden, når baghjulet kommer i de to yderstillinger svarende til den totale fjedervandring i teleskoperne.

Endelig må det også siges, at baghjul, der er direkte teleskopisk ophængt praktisk taget kun bortelimineres stødpåvirkning i baghjulet, som kommer i lodret vinkel mod dette, noget der så absolut ikke udelukkende er tilfældet under kørsel i terræn eller på ujævn vej, hvor netop stødpåvirkningen mod baghjulet også kommer fra alle mulige andre vinkler.

Selv om der ikke er tale om ret mange, så har enkelte motorcykelfabriker fremstillet modeller med direkte teleskopisk ophængning af baghjulet med hydraulisk støddæmpning. I så tilfælde har den hydrauliske støddæmper, hvad enten den har været enkelt- eller dobbeltvirkende, været indbygget i teleskoprørene.

Svinggaffelophængning:

Dette system har efterhånden indtaget pladsen som det førende, når det drejer sig om fjedrende ophængning af motorcyklens baghjul. Også i dette tilfælde er det motorcykelfabrikernes erfaring fra deltagelse i store motorløb, der har været med til at udbygge og fuldstændiggøre systemet.



2-cylindret NSU V-motor på 396 cc model 1913. Magneten er en Bosch højspændingsmagnet.

Som ordet svinggaffel siger, er baghjulet, når det drejer sig om fjedrende ophængning, efter dette system anbragt i en baggaffel, der er anbragt i et drejningspunkt på selve rammen. Dette drejningspunkt for bagakslen er som regel anbragt umiddelbart bag ved gearkassen.

Svinggaffelsystemet har som regel til at varetage det fjedrende moment to såkaldte teleskopfjederben anbragt med en på hver gaffelben. Ved enkelte motorcykelmodeller varetages fjedertrykket på svinggaflen dog af en enkelt stor skruefjeder anbragt i selve svinggaflens drejningspunkt.

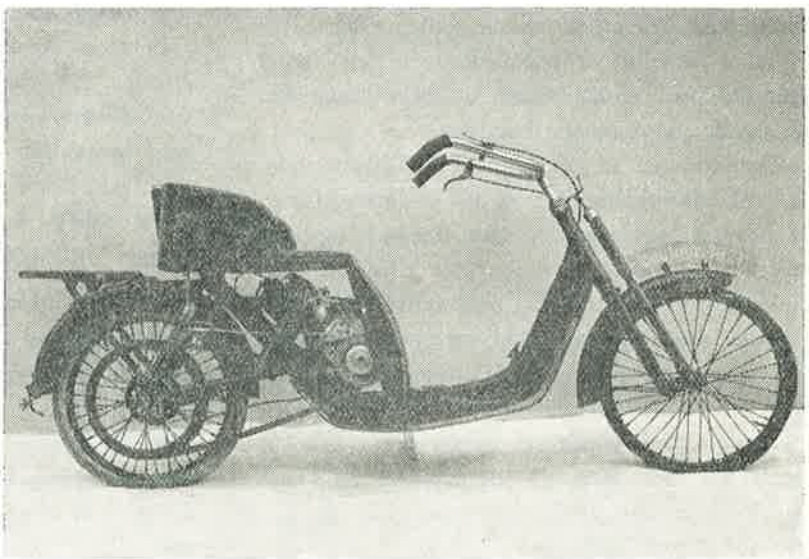
Teleskopfjederbenene, der er opbygget efter samme principper som teleskopforgafler, kan ligeledes være forsynet med enkelt- eller dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere.

Fordelene, som man opnåede ved at indføre svingarmssystemet inden for den fjedrende ophængning af motorcyklens baghjul, var bl. a., at man undgik den meget store variation af bagkædens stramning. Selv om svinggaffelsystemet også påvirker stramningsgraden af bagkæden under svingarmens vandring til sine to yderstillinger, så vil dette dog ske i en cirkelbue med gaflens drejningspunkt som centrum, og altså vil der for enhver form af aktivisering af svinggaflen ske en mindre slapning af bagkæden i modsætning til, hvad der var tilfældet med systemet direkte teleskopisk ophængning, hvor der altid skete en meget voldsom stramning af bagkæden.

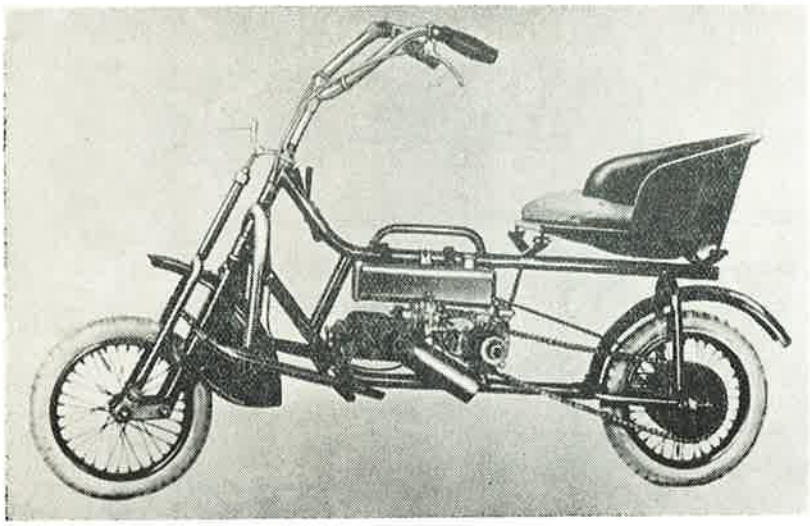
Fjedrende baghjulsnav:

Kun enkelte motorcykelmodeller er opbygget efter dette system for baghjulsaffjedring, hvor det er selve baghjulets nav, der fjedrer omkring bagakslen, der er fastspændt i et normalt fast bagstel.

Endelig skal også nævnes, at den tyske motorcykelfabrik Victoria har fremstillet en enkelt mo-



Lomos Sesselrad »Golem« model 1921 kan vel siges at være forløberen for nutidens scotere.



Sofa-motorcykel »Golem« (DKW). Bemærk forgaflens svingarmsaffjedring og kædetrækket på baghjulet.

del, hvor man har ladet både motor og gearkasse gå med ind i selve svingarmssystemet, og i så tilfælde har bagkæden altså overhovedet ikke været påvirkelig fra svingarmssystemet.

Motorcykelhjul:

Lige siden de første motorcykler kom frem, har motorcykelhjul været fremstillet som egerhjul af hensyn til vægten, idet pladehjul ville blive alt for tunge.

Motorcyklens to hjul er opbygget af fælg og hhv. for- og bagnav, der på moderne maskiner begge er forsynet med bremsetromler og for baghjulets vedkommende med kædehjul, hvortil motorens kraft overføres gennem bagkæden. Evt. kan i stedet for være anvendt kardantræk, og i så fald er baghjulet forsynet med kronhjul, der omsætter motorkraften overført af kardanaksel og spidshjul.

På ældre motorcykelmodeller i tiden indtil først i 1930'erne var så at sige alle fælge til motorcykelhjul fremstillet for anvendelse af de såkaldte vulstdæk, hvorefter man gik over til at anvende kanttrådsdæk.

Motorens kraft på de gamle motorcykelmodeller blev overført til baghjulet ved kileremstræk på siden af baghjulsegerne, der var forsynet med en stor kileremsskive, der også fungerede som bremsetromle, idet en bremseklods kunne presses mod kileremsskiven.

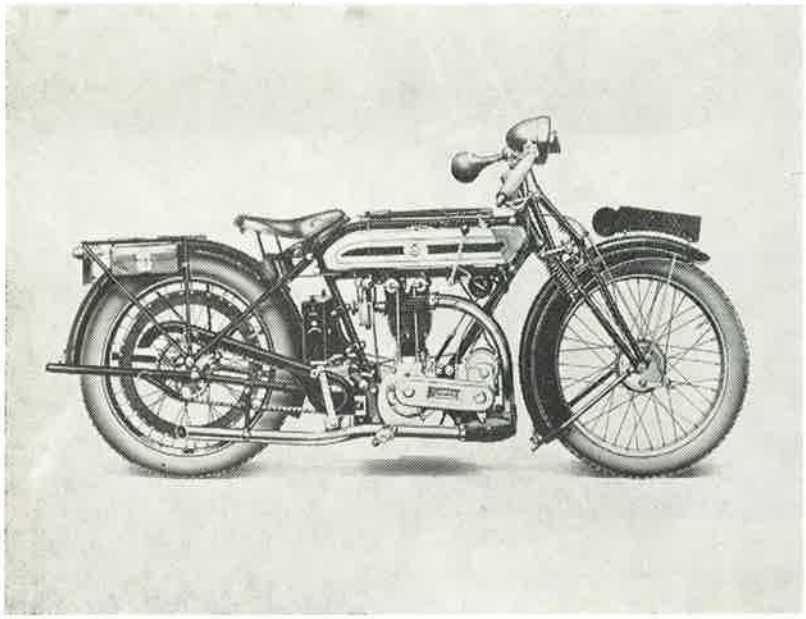
Motorcykeldæk:

Som tidligere omtalt er alle dæk, der i dag anvendes til motorcykler, af den såkaldte kanttrådstype, hvorimod man tidligere brugte vulsttypen. De allerførste motorcykler var forsynet med fast gummi. Dækstørrelsen til de forskellige motorcykelmodeller ligger mellem 15 og 21 tommer, og bredden kan variere fra 2 til 5 tommer alt efter maskinens størrelse.

I den moderne dækindustri fremstilles også specialdæk til alle former for motorcykelkonkurrencer, enten der er tale om vej, bane eller terræn. I særdeleshed inden for landevejsløbene har dækfabrikanterne gjort en meget stor indsats i de sidste år, hvor maksimalhastighederne er forøget meget betydeligt og som følge heraf kravet til de anvendte dæks kvalitet. Det er i særdeleshed anvendelsen af nylontråd i dækkenes lærredskasse, som har optaget dækfabrikanterne foruden eksperimenter med at fremstille dæk til konkurrencebrug, som kan tåle at komme op på meget høje varmegrader som følge af frektion mod vejbanen under de høje hastigheder på 200 km og derover, som i dag opnås ved landevejsløbene.

Motorcykelmotorer:

Det vil naturligvis føre alt for vidt at komme ind på tekniske forbedringer, der er sket i de enkelte dele i motorcykelmotorer, siden de første maskiner kom på brugsmarkedet.



Eencylindret topventilet Triumph-»Ricardo« model 1924 med fire ventiler og elektrisk lysanlæg.

En ting kan i hvert fald slås fast, og det er, at alle de tekniske fremskridt inden for fabrikationen af motorcykelmotorer, det være sig den ene eller anden type, så har enten den ene eller anden motorcykelfabrik på et vist tidspunkt eksperimenteret sig frem til resultaterne ved forsøg, der er gjort med racermaskiner, således at der stadigvæk har været forbedringer at hente fra racermaskinerne at overføre til produktionen af brugsmaskiner. At en teknisk forbedring ved en motorcykelmotor har stået sin prøve ved et eller flere store landevejsløb, skulle borge for, at den er så rigelig afprøvet, at den kan tages direkte med ind i produktionen af brugsmaskiner.

Inden videre omtale af motorcykelmotoren skal indføjes, at der findes to vidt forskellige motorcykel-motortyper, der i vor tid finder lige stor anvendelse, nemlig firetaktsmotoren og totaktsmotoren.

I tiden indtil 1939 var det firetaktsmotoren, der var den foretrukne inden for motorcykelproduktionen, men verdenskrigen og de første efterkrigsår medførte så stor teknisk udvikling af totaktsmotoren, i særdeleshed hvad angik forbedring af motoreffekten, så de to motortyper som sagt i dag er lige meget anvendt i motorcykelproduktionen.

Firetaktsmotoren:

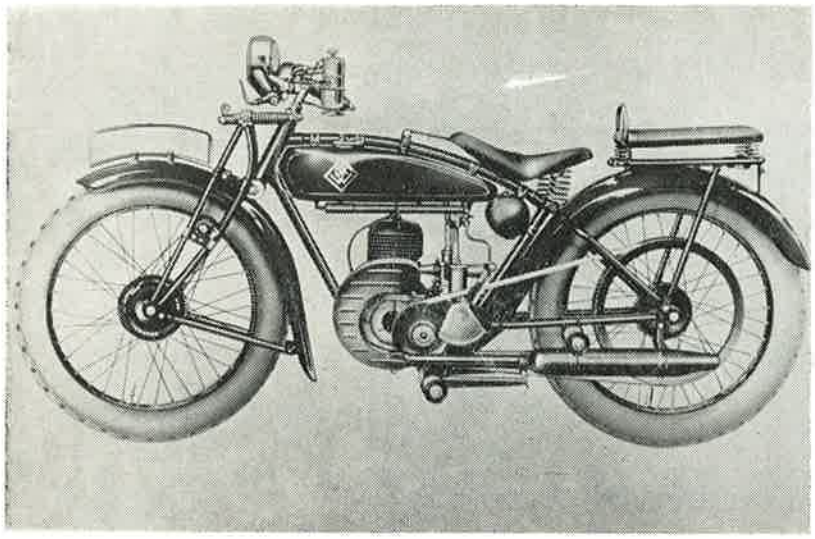
Som navnet på denne motortype siger, arbejder den i fire tempi bestemt af stemplets vandring og stilling i cylinderen. De fire takter benævnes: 1. indsugning, 2. kompression, 3. eksplosion og 4. udstødning.

En firetaktsmotor kan konstrueres efter forskellige principper. De to hovedpincipper er topventilet og sideventilet.

I særdeleshed de ældre motorcykelmodeller var udstyret med sideventilet motorer, hvorimod de moderne modeller er gået mere og mere over til at blive forsynet med topventilet motorer.

Ikke alene motorcykelmotorindustriens tekniske fremskridt har været medvirkende til den kolossale udvikling, der er sket med motorerne gennem årene. Også faktorer udefra har spillet en ikke ringe rolle.

Således skal nævnes de tekniske fremskridt inden for metoderne af stålhærdning, lejeindustriens frembringelse af kugle- og rullelejer for meget høje omdrejningstal, metalstøberiernes moderne teknik med fremstilling af metallegeringer, der kan tåle meget høje varmegrader uden at forandre struktur, idet de besidder visse kølingsegenskaber ud over det normale, alt sammen noget der har været medvirkende til, at motorin-



Selv lang tid efter, at man var begyndt at anvende kædetræk som kraftoverføring på motorcyklerne, blev der også stadig anvendt det lydløse kileremstræk, hvilket ses af denne DKW-E200 model 1925.

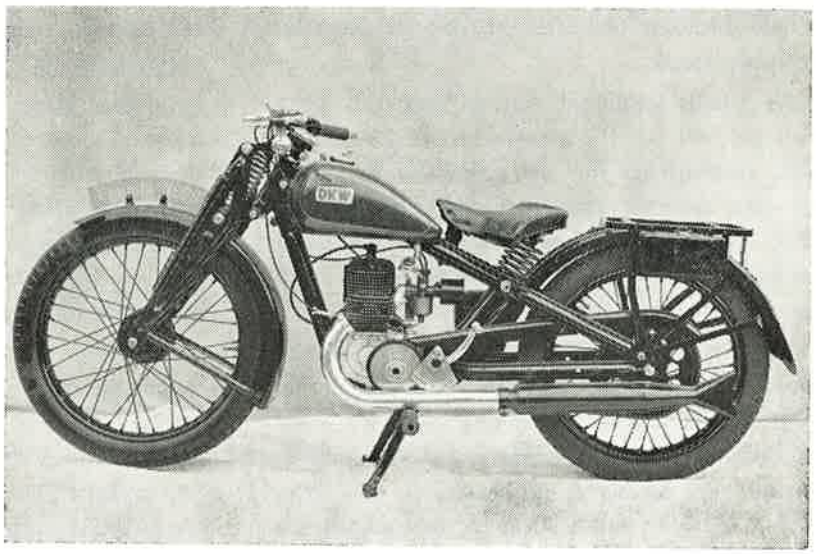
dustrien har kunnet nå frem til de mål, der kendes i dag.

Endelig må i denne forbindelse heller ikke glemmes den moderne benzin- og olieindustri, der har kunnet fremstille de fornødne brændstoffer og smøreolier, hvis kvalitet der kræves meget af, når de skal bruges i de moderne og højtydende motorcykelmotorer.

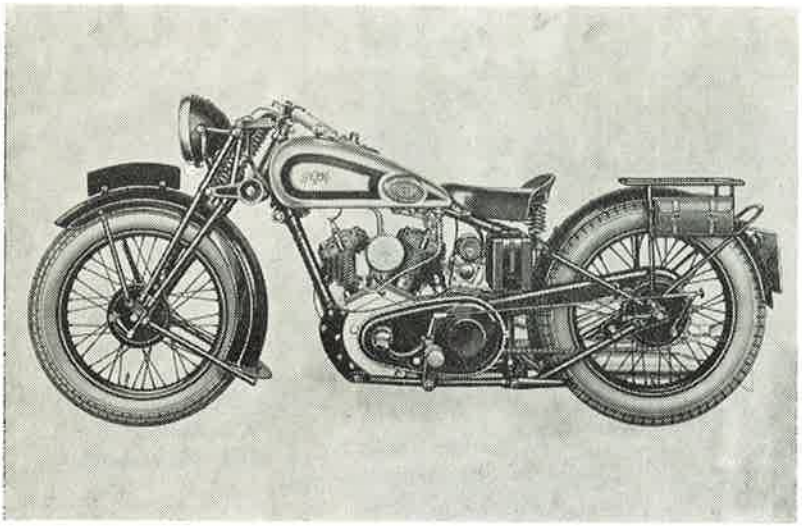
Foruden disse faktorer, der her er nævnt, er der mange andre, der har spillet en meget væsentlig rolle i forbindelse med den store tekniske udvikling af de forskellige motorcykelmotorer, således f. eks. tændrørsindustrien og fremstillingen af forskellige egnede elektriske tændingssystemer, som vil blive omtalt senere.

Som sagt var de fleste gamle motorcykelmodeller indtil sidst i tyverne forsynet med firetaktsmotorer med sideventiler, hvilket vil sige, at ventilerne var anbragt i selve cylinderblokken side om side med cylinderudboringen. Ventilsæderne var udfræset i selve cylinderblokken ligesom de tilhørende indsugnings- og udstødningskanaler. En sideventilet cylinder kunne enten have aftageligt topstykke, eller dette kunne være sammenstøbt med selve cylinderen.

Det var i særdeleshed kravet om mere effektiv cylinderfyldning med gasblanding og højere motoromdrejningstal, der slog den sideventilede



DKW model 1928 med totaktsmotor på 500 cc og stel sammensvejset af pladeprofiler.



En populær sidevognsmaskine med mange kræfter. 2-cylindret sideventilet AJS 500 cc model 1938.

motor ud, idet en sådan motortype ikke egner sig til at opfylde disse krav.

Nogle af de første forsøg fra motorcykelindustrien på at afhjælpe den sideventilede motors manglende evne til at foretage en effektiv fyldning af cylinderen med gasblanding var konstrueringen af en såkaldt „halvtoppet" motor, hvilket vil sige, at man konstruerede en motor, hvor indsugningsventilen arbejdede efter systemet for topventilede motorer og altså var anbragt i topstykket med tilhørende direkte indført indsugningskanal uden nogen form for skarpe knæk i modsætning til, hvad der kendtes fra indsugningskanalen på en sideventilet motor. Udstødningsventilen på den „halvtoppede" motor bibeholdt man derimod efter systemet fra den sideventilede motor.

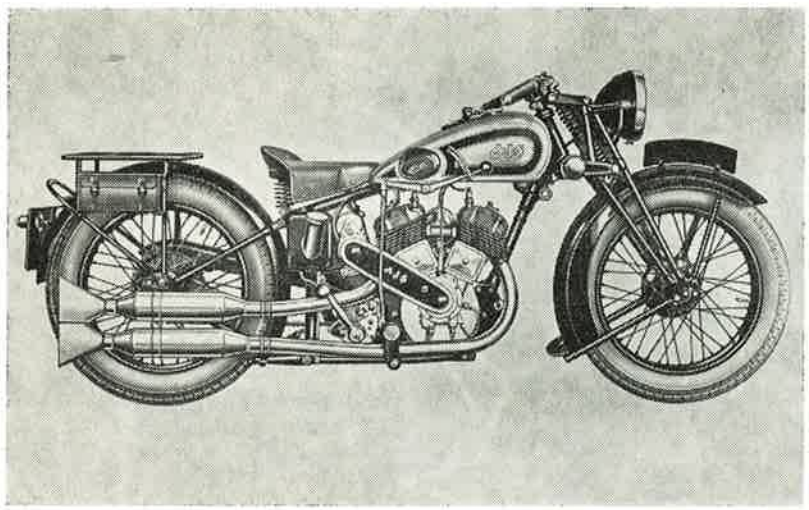
Der skulle imidlertid ikke gå lang tid, inden man gik helt over til at koncentrere sig om tekniske forbedringer for motorcykelmotorer opbygget efter systemet topventilet, idet man var klar over, at denne motortype ville blive den fremherskende inden for moderne motorcykelmodeller med firetaktsmotorer.

Som før omtalt er hovedprincippet for en topventilet motor dette, at selve ventilerne er anbragt i cylinderens topstykke og aktiveres enten af stødstænger, der dirigeres fra motoren, løfteknaster eller direkte af en knastaksel, der drives af den ene eller anden form for transmission sat i forbindelse med motorens krumtapaksel. (Overliggende knastaksel).

I en topventilet motor, der altså har en betydelig mere effektiv fyldning af cylinderen med gasblanding, havde konstruktørerne af disse motortyper til at begynde med straks et nyt problem at slås med, nemlig spørgsmålet om effektiv kølning af ventilerne, der som følge af deres anbringelse blev meget direkte påvirket af den eksploderende gasblanding. Værst gik det altid ud over udblæsningsventilen, der hele tiden havde den varme udstødningsgas om sig, hvorimod indsugningsventilen bedre modstod de store varmegrader, idet denne også modtog en portion afkøling, hver gang der strømmede ny forsyning af forstøvet benzin ind i cylinderen.

Problemet om effektiv ventilkølning blev imidlertid også klaret, om end det skete på forskellig måde. De anvendte metoder på de forskellige motormodeller var bl. a. forøgelse af selve topstykkets overflade og dermed kølefladen ved anbringelse af større køleribber, man må jo nemlig ikke glemme, at der her udelukkende regnes med luftkølede motorcykelmotorer uden anvendelse af nogen form for blæsersystem.

Endelig skete der også med tiden store fremskridt inden for ventilfremstillingen, idet man fandt frem til de såkaldte natriumkølede ventiler, hvorved forstås, at ventilens stamme er hul og indeholder et stærkt kølende natriumpulver.



Et teknisk vidunder og et ønskekøretøj for enhver motorcyklist var denne 2-cylindrede sideventilet AJS, da den kom på markedet i 1938.

For topventilede motormodeller, der krævede anvendelse af meget store ventiler, gik man også undertiden den vej, at man i stedet for en stor udstødningsventil anbragte to små i topstykket, da små ventiler ikke holder så meget på varmen som de store.

Som tidligere omtalt var de første topventilede motorer, der blev fremstillet, konstrueret således, at topventilerne aktiviseredes af stødstænger, der påvirkede vippearme, der igen trykkede på ventilstammerne. Stødstængerne eller, som de også kaldes, løftestængerne blev dirigeret af en knastaksel, der ved tand- eller kædehjulsudveksling var sat i forbindelse med motorens krumtapakseL

Dette system havde imidlertid den ulempe, at der kunne opstå den såkaldte ventilflydning under store motoromdrejninger således at forstå, at de forskellige mekaniske mellemled i dirigeringen af ventilerne i forbindelse med utilstrækkelig stramme ventilfjedre ikke kunne nå at arbejde færdig med den ene mekaniske funktion, inden de blev udsat for den næste, man kunne altså være udsat for, at en ventil stod åben, når stemplet nåede sin topstilling, hvorved der skete en kollision mellem disse to dele, hvilket havde en bøjet eller i værste fald en knækket ventil til følge i forbindelse med et beskadiget stempel.

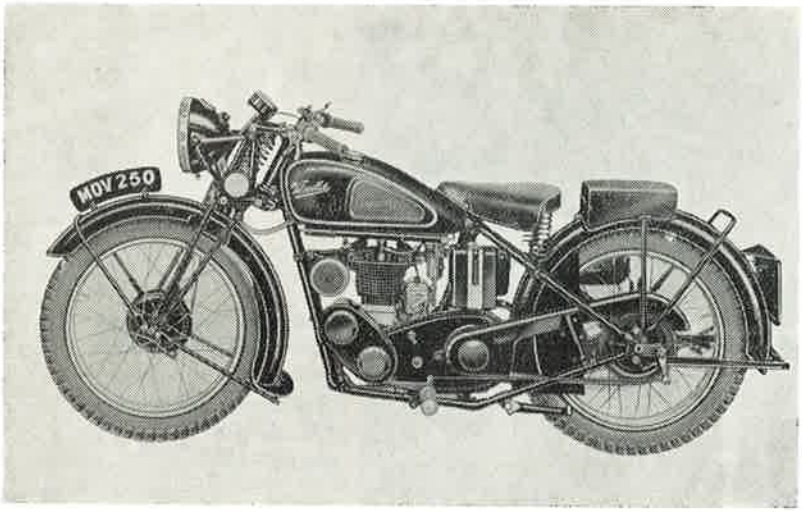
Ventilflydning i moderne motorcykelmotorer efter stødstangssystemet er imidlertid blevet afhjulpet ved anvendelse af specielt kraftige ventilfjedre, de såkaldte hårnålefjedre.

Der findes imidlertid motorer, der kan arbejde på så høje omdrejningstal, at der ville opstå ventilflydning selv med hårnålefjedre, hvis disse motorer var forsynet med løftestangssystemet.

Dette problem har motorcykelmotorindustrien også klaret, og her var det igen deltagelsen i store motorløb på landevej med meget høje hastigheder, der gav de tekniske erfaringer og var med til at udbygge de af i dag kendte systemer for ventilpåvirkning gennem overliggende knastaksel, der også har fundet stor anvendelse inden for produktionen af brugsmotorcykler.

Den rent tekniske udformning af systemet overliggende knastaksel eller knastaksler har gennem tiderne været udformet på forskellig måde, men det primære i systemet er dette, at knastakslen er anbragt i selve topstykket, og påvirkningen af ventilstammerne sker direkte af selve knasternes trykflade. Drevet mellem knastakslen og motorens krumtapaksel kan derimod udformes på forskellig måde, hvilket da også i betydelig grad er sket gennem tiderne.

De første motorer, der blev konstrueret med overliggende knastaksel, havde som drev til denne kædetræk, noget der ikke var særlig nøjagtigt, idet eventuel slør i kæden kunne give sig udslag i forkert tidsmæssig påvirkning af ventilerne i forhold til stemplets vandring i cylinderen. Efterhånden forlod man da også kædetrækket til den overliggende knastaksel og gik over til forskellige former for tandhjulstræk enten bestående



350 cc Velocette model 1938. Bemærk den omhyggelige indkapsling af såvel dynamokæden som forkæden og til dels også bagkæden.

af en række cylindriske tandhjul eller et forbindelsesled med krone og spidshjul i lighed med, hvad der i dag kendes på en Norton Manx motor.

Noget af det mest moderne system inden for overliggende knastaksler er et, NSU har konstrueret ved benyttelse af kobbelstænger og excentriker, det såkaldte Ultra-Maxsystem.

Motorer med overliggende knastaksel, der altid er beregnet for store omdrejningstal og høj ydelse, er altid forsynet med de såkaldte hårnålefjedre som ventilfjedre.

Hvad angår fremstillingen af cylindre til motorcykelmotorer, så er der også her sket en rivende udvikling gennem tiderne.

De første cylinderblokke, der fremstilledes til motorcykelmotorer, var lavet af støbejern, således at selve cylinderen var støbt ud i et stykke med køleribberne. Efterhånden som motorteknikken på andre områder skred frem, opstod også ønsket om at få fremstillet cylindre af et materiale, der havde betydelig bedre varmeledningsevne, for at opnå bedre kølning. Det var her, letmetallet kom ind i billedet, idet dette metal havde de ønskede egenskaber, hvorimod det naturligvis ikke kunne anvendes som cylindervæg i cylinderblokken; man gik så i stedet over til at fremstille cylinderforinger af støbejern, som man pressede ned i cylinderblokke af letmetal. Samtidig begyndte man også fremstillingen af topstykker i letmetal med indstøbte ventilsæder af stål, således at man faktisk havde opnået den bedst mulige kølning af en luftkølet motor som tænkes kunne uden anvendelse af blæseranlæg.

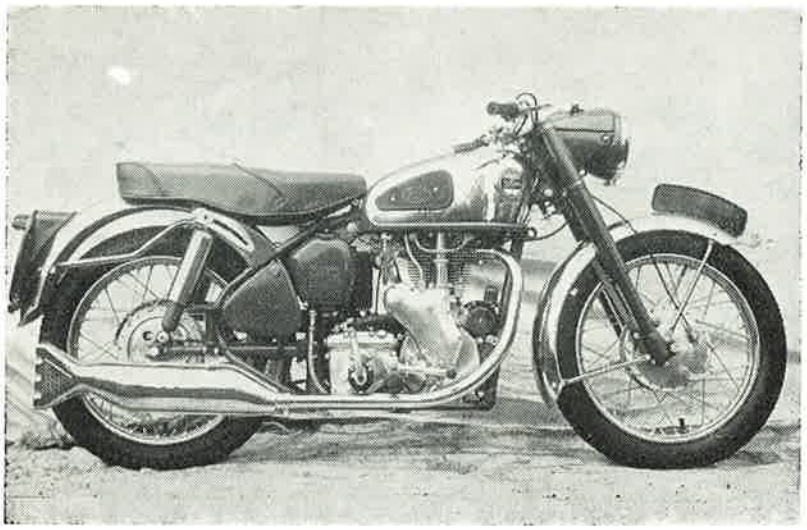
Den helt moderne fremstillingsteknik inden for produktionen af motorcykelmotorer har imidlertid nu fundet frem til en teknik, hvorved man af elektrokemisk vej kan foretage en såkaldt hårdtforkromning af letmetal, så man kan udbore selve cylinderen direkte i letmetalsblokken og derefter hårdtforkrome cylindervægen, der skulle være meget modstandsdygtig over for slitage.

Ligesom cylinderblokke og topstykker til motorcykelmotorer nu for det meste fremstilles af letmetalslegeringer, således da også med krumtaphuset, hvilket forøvrigt har været tilfældet lige siden motorcyklens barndom.

Som regel er krumtaphuset til en motorcykelmotor fremstillet i to halvdele, der samles omkring krumtapakslen med dens svingklodser. Hovedlejerne for krumtappen er anbragt i lejehuset udfræset i krumtaphuset.

Efterhånden som selve motorteknikken er skredet frem, er der også sket store ændringer med udformningen af krumtaphuset til en moderne motorcykelmotor siden fremstillingen af de første krumtaphuse til en éncylindret motor.

Udviklingen har for det første medført, at mange motorcykelmotorer i dag er tocylindrede enten udformet som boxermotor eller vertikal twinmotor, noget der også har stillet store



Model af Velocette fra efter sidste verdenskrig. Forgaflen på denne maskine har noget af det mest ideelle støddæmpning, som man kan tænke sig, idet det sker med lufttryk i selve teleskoprørene.

og specielle krav til fremstillingen af krumtaphusene. I denne forbindelse skal det også nævnes, at vor moderne tids krav om yderligere sammenbygning af motorcykelmotoren for mange fabrikkers modeller har medført, at man sammenbygger gearkassen og motoren i et fælles hus, dog naturligvis med de nødvendige skillevægge.

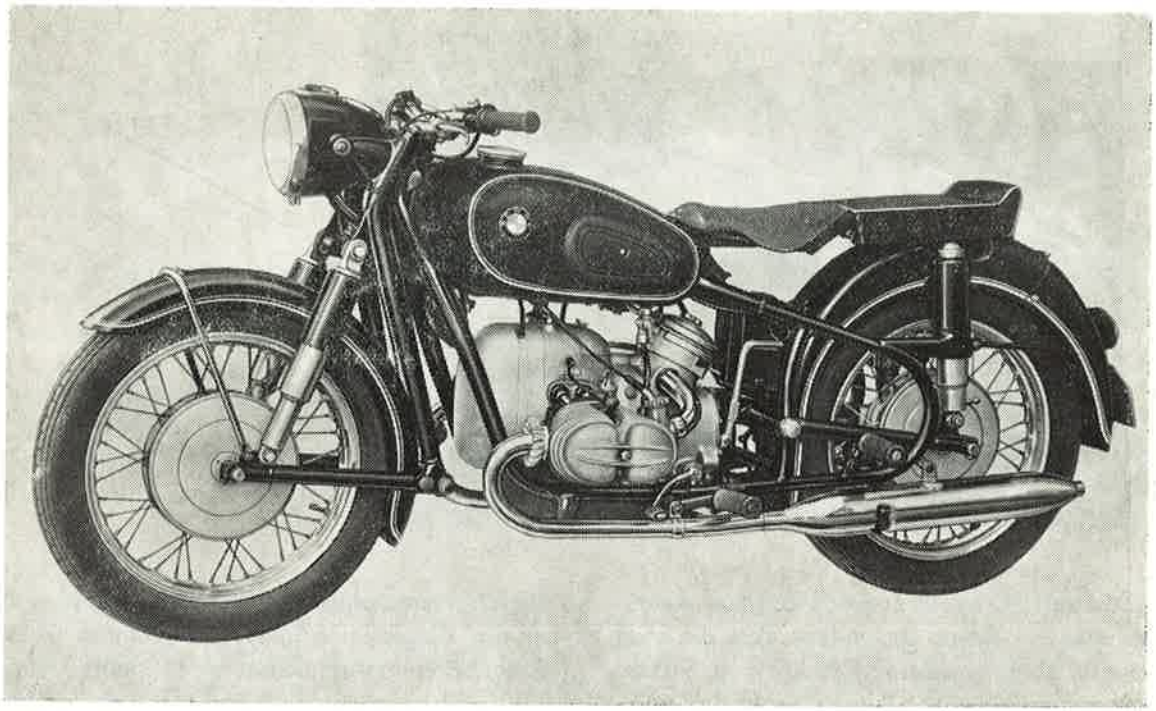
Med hensyn til tocylindrede motorcykelmotorer, der i dag er meget anvendt, så kan det siges, at hver halvdel af en sådan motor praktisk taget besidder den éncylindret motors egenskaber, hvorimod de forskellige motorcykelfabrikker med større eller mindre held har fundet frem til sammenbygningen af motoren, noget der er foretaget på omtrent lige så mange forskellige måder, som der findes motorcykelmærker.

Endelig skal da også nævnes, at flere motorcykelfabrikker inden for produktionen af kraftige motorcykelmotorer er gået et skridt videre og har fremstillet firecylindrede motorcykelmotor, hvoraf vel nok de kendteste er Ariels »Square-Four« og den danske Nimbus-motor, der er en rækkemotor, hvorimod Ariels er konstrueret som en »4 i kvadrat«-motor. Inden for motorcykelsporten har man endog set en enkelt motorcykelfabrik, der i de sidste år med stort held har anvendt en ottecylindret motor i sin fabriksracer.

For at vende tilbage til motorcykelmotorens hjerte, krumtaphuset og selve krumtappen, så er den simpleste form for en krumtap til en éncylindret motorcykelmotor to støbte svinghjul med kontravægte, hvori de to sidetapper og selve krumtapsøjlen er fastspændt med møtriker under anvendelse af konusforbindelser eller noter og notgange. Hovedlejerne til selve krumtappen er som tidligere omtalt som regel anbragt i lejehuse i krumtaphuset. Disse hovedlejer kan være enten rullelejer eller kuglelejer evt. begge dele samtidig, idet der som regel i træksiden af krumtaphuset, hvorved forstås den side, hvor kædetrækket er monteret, er anbragt dobbelt hovedleje grundet trækbelastningen.

Krumtappen til en tocylindret motorcykelmotor kan være opbygget enten med et svinghjul anbragt i midten mellem de to krumtapsøler eller med to svinghjul anbragt på hver sin side af disse. I det sidste tilfælde har man så som regel anbragt en midtersøle i krumtappen og et midterhovedleje af hensyn til stabiliseringen af krumtappen i særdeleshed under de høje omdrejningstal, der arbejdes med i moderne motorer.

Selve plejlstangen og dens montering på krumtapsølen har også gennem tiderne gennemgået en ikke ringe udvikling. De første motorcykelmotorer havde plejlstænger monteret med faste lejer, som regel bronzelejer således at forstå, at selve lejerne var udformet



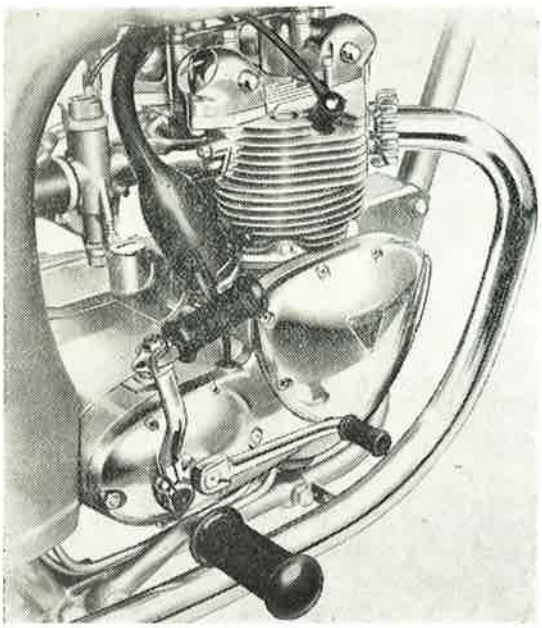
Virkelig et bevis på tysk motorcykelindustris høje standard. Maskinen er en 600 cc BMW R69 med 2-cylindret boxermotor, der udvikler 35 hk og giver en tophastighed på 165 km/t.
Bemærk svinggaffelaffjedringen på både for- og baghjul.

som en foring indpresset i plejlstangen, der igen blev anbragt på selve sølen inden sammenspændingen af krumtappen. Disse faste lejer blev senere afløst af rullelejer med tilhørende rulleholdere, dog således, at krumtapsølen og selve plejlstangen var forsynet med hærdede løbeflader for rullerne. I de moderne motorcykelmotorer er man mere og mere gået over til at anvende plejlstænger, der kan adskilles og monteres på krumtappen, uden at denne afmonteres. I disse moderne plejlstænger, der kan adskilles, er man igen gået over til anvendelse af faste lejer, se såkaldte glidelejer i lighed med, hvad der kendes i automobilmotorer. Det har så at sige udelukkende været hensynet til tilstrækkelig smøring, der har været afgørende for anvendelsen af forskellige lejetyper i krumtapperne. Rullelejer har stor modstandkraft over for selv ret dårlig smøring, hvorfor de også stadig anvendes i totaktsmotorer med det specielle smøresystem, som vi senere skal vende tilbage til, hvorimod glidelejer er endog meget følsomme over for svigtende olietilførsel. Dette problem er imidlertid bortelimineret i de moderne motorer, hvor disse lejer anvendes, idet tryksmøringen i disse motorer er meget effektiv.

Plejlstænger i motorcykelmotorer var oprindelig fremstillet af støbejern med nødvendige ipressede stålforinger for lejerne. Støbejernet er i de moderne motorer blevet fortrængt af letmetal, ikke så meget af hensyn til vægtnedbringningen, men af hensyn til letmetallets bedre varmelederegenskaber, der kan medvirke til at nedsætte stempeltemperaturen i en motorcykelmotor endog meget betydeligt.

Forbindelsen mellem plejlstangen og motorens stempel dannes af stempelpinden, der som regel er anbragt i en fast bøsning i plejlstangens øverste ende.

Stemplet i en motorcykelmotor har flere opgaver at udføre. For det første skal det virke som et gastæt panser, der sammentrykker de indtrængende gasblandinger samt videreføre den kraft, der derefter dannes som et tryk forårsaget af forbrændingen. Endelig skal stemp-



Dette billede er hentet fra moderne engelsk motorcykelfabrikation og viser en 2-cylindret Triumph-motor, hvor krumtaphus og gearkassehus er sammenbygget. Det elektriske anlæg og tændingsanlægget forsynes fra en vekselstrømsdynamo i forbindelse med ensretter.

let virke som den omsætter, der overfører plejlstangens sidetryk til cylindervæggen.

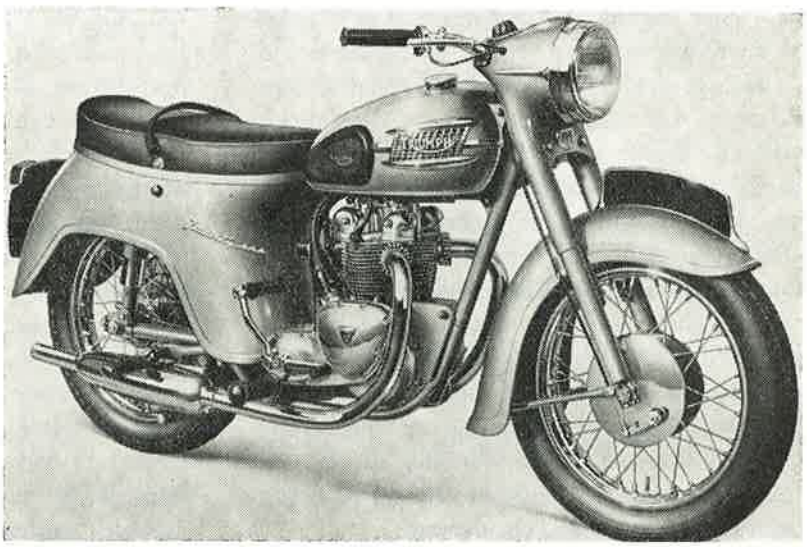
Stempler til motorcykelmotorer har gennem mange år været fremstillet af letmetalslegeringer, kun i de allerførste motorcykelmotorer kunne man finde stempler fremstillet af støbejern.

Som før nævnt er en af stemplets opgaver at virke som gastæt panser i cylinderen, men da stemplet af hensyn til varmeudviklingen må arbejde i cylinderen med en vis tolerance, har det været nødvendigt at anbringe de såkaldte stempelringe på stemplet, derved skaffer man nemlig den nødvendige tæthed, der kræves af stemplet som gastæt panser i cylinderen.

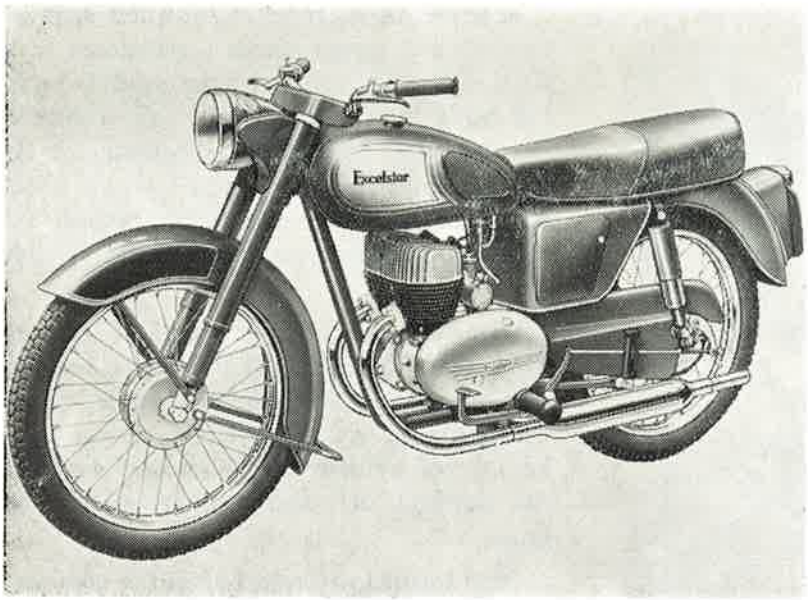
Stempelringene, der er opskåret og som regel fremstillet af støbejern, kun sjældnere af stål, er anbragt i ringgange på stemplet. Stempelringenes fjederkraft medfører, at disse trykkes ud mod cylindervæggen og udfylder altså den utæthed, der dannes af stemplets tolerance.

På et stempel anvendes normalt to tætningsringe, der også går under betegnelsen kompressionsringe, og endelig en tredie stempelring, der går under betegnelsen olieringen, og hvis opgave det er at hindre den olie, der smører stemplet og cylindervæggen, i at trænge op i forbrændingskammeret. De to første stempelringe, der er anbragt øvers på stemplet, har kun til opgave at virke som kompressionstættende faktor.

Stempelpinden i et motorcykelstempel er fremstillet af stål som et rør og anbringes tværs gennem selve stemplet i den såkaldte pindgang samtidig med, at den går gennem



Et af de sidste skud på stammen inden for engelsk motorcykelindustri, hvor man nu også i vid udstrækning tager hensyn til afskærmning mod enhver form for snavs som den motorcykelkørende udsættes for, samt letter rengøringsarbejdet på maskinerne ved at gøre dem mere indkapslet i hele opbygningen.



Typisk eksempel på engelsk motorcykelfabrikation med totaktsmotorer. Excelsior 2-cylindret 250 cc.

pindbøsningen i den øverste ende af plejlstangen.

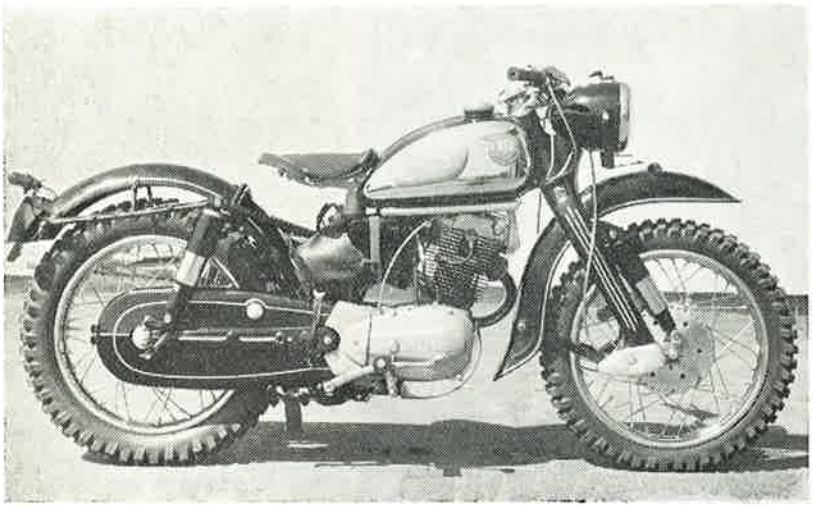
Stempelpinden kan være konstrueret således, at den kan bevæges både i stemplets pindgang og plejlstangens pindbøsning (flydende) eller således, at den er fastpresset i stemplet og kun lader sig dreje i plejlstangens pindbøsning.

For at hindre stempelpindens udtrængen af stemplet ud mod cylindervæggen er der for hver ende anbragt et låsesystem enten i form af fjedre eller propper af metal. Når der anvendes fjedre, er disse anbragt som låsefjedre i selve stemplet for hver ende af pindgangen, hvorimod låsning af stempelpinden ved hjælp af metalpropper sker ved, at disse presses ind i enden af den hule stempelpind. Ved anvendelsen af den sidste låsemetode er der faktisk ikke tale om en rigtig låsning af stempelpinden, men kun en beskyttelse af cylindervæggen, idet stempelpinden stadig kan glide ud mod stempelvæggen, og metalproppen, der som regel er fremstillet af et blødt metal, danner så berøringsflade mod cylindervæggen, hvor ellers en ubeskyttet stempelpind af stål ville kunne forvolde stor skade.

Låsemetoden med låseringe er dog efterhånden blevet den mest udbredte, da det har vist sig, at selv den bløde metalprop også kan forvolde skade på en cylindervæg.

Stempler til firetaktsmotorcykler kan iøvrigt have forskellige udformninger alt efter fabrikat, men de forskellige konstruktionsforanstaltninger har alle til formål at forbedre stemplets varmelederevner, idet der udvikles meget betydelige varmemængder under forbrændingen, og denne varme skal afledes gennem stemplet og stempelringene, der har forbindelse med cylinderen. Selv om smøreolien og indstrømningen af friskgas i cylinderen også har stor kølende virkning på stemplet, har dette dog ikke været nok. Nogle stempelkonstruktioner er således, at man har anvendt så små metalmængder som muligt til selve stemplet, de såkaldte skeletstempler, og endelig i andre konstruktioner har man foretaget opslidsning af stempelsiderne for herved at modvirke den klemning, stemplet foretager mod cylindervæggen under den store varmeudvikling, men for at stemplet så ikke til gengæld skal blive for svagt på grund af opslidsningen, har man som sikkerhed foretaget en trådomvinding med tyndt ståltråd anbragt i en rille i stemplet. Heraf navnet trådomvundne stempler, en model der er meget anvendt i moderne motorcykelmotorer.

Efter omtalen af nogle af de vigtigste dele, hvoraf en motorcykelmotor består, er der så kun tilbage smøresystemer, der er en livsbetingelse for motorens arbejde i det hele taget og



Også til de i Tyskland så populære »Geländerennen« en art orienteringstrials fremstiller de tyske motorcykelfabriker specielle maskiner, hvilket ses af denne NSU-model fra 1956, der går under navnet »Geländemax«. (250 cc.)

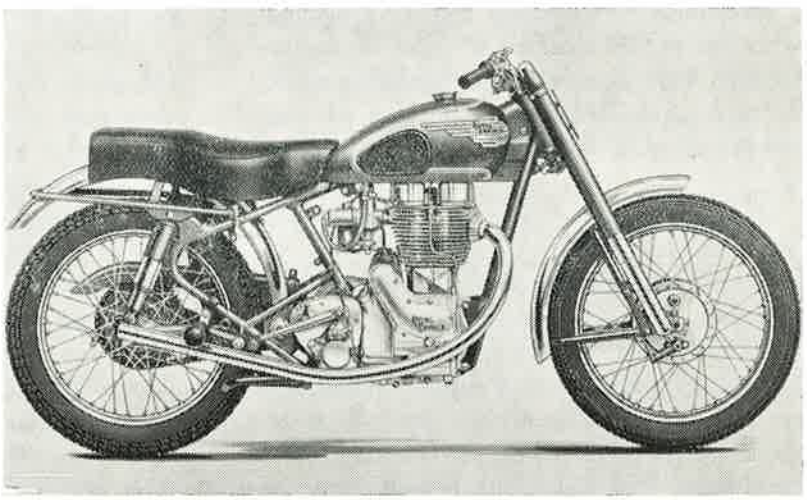
en meget vigtig faktor for en lang levetid uden for stor slitage på de forskellige dele.

Også når der er tale om smøring af motorcykelmotorer, vil man komme i berøring med flere systemer, der tjener det samme formål.

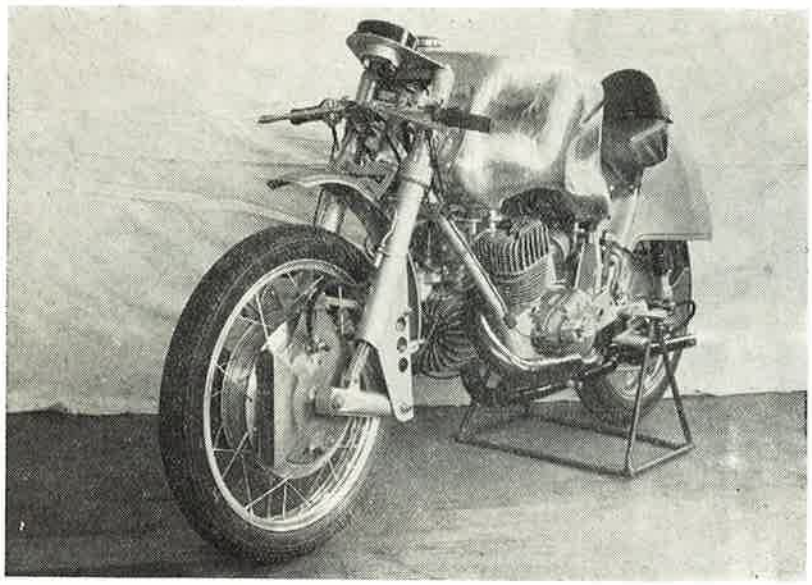
Smøresystemerne kan opdeles i 3 kategorier, der hver har sit navn, nemlig »Slyngsmøring«, »Sumpsmøring« og Tørsumpsmøring«.

Det første smøresystem, slyngsmøring, kendetegnes ved, at man ikke her har anvendt nogen form for oliepumpe. Olien, der anvendes til smøring af en motor med slyngsmøring, opbevares i selve krumtaphuset, hvor den opsamles i lommer der findes i selve svinghjulene, og under disses roteren slynges olien gennem smørekanaler fra olielommerne og ud til de steder, hvor den skal gøre gavn, hvorefter den flyder tilbage til krumtaphuset og igen indgår i smørekredsløbet.

En meget simpel smøreform, kan man sige, men alligevel en stor udvikling fra de første motorcykelmotorer, hvor man måtte foretage motorsmøringen manuelt med en trykpumpe, der anvendtes med passende mellemrum under kørslen. Ved denne gamle smøreform vendte olien ikke tilbage til nogen oliebeholder eller olietank men blev blandet med motorgassen og forsvandt i forbrændingen. Enkelte motorcykelmotorer, i særdeleshed racermotorer, har endnu et smøresystem, hvor olien efter endt smøring indgår i forbrændingsprocessen i motoren. I sådanne motorer, hvor den brugte



En fuldblods moto-cross-racer. Royal-Enfield 500 »Bullet«.



Frygtindgydende landevejsracer i form af en trecylindret DKW på 350 cc.

smøreolie indgår i forbrændingsprocessen, er anvendelse af oliering på stemplet naturligvis overflødig.

Fælles for de to tryksmøringssystemer, sump- og tørsumpsmøring, er, at der her anvendes enten den ene eller anden form for pumpe til at føre olien rundt i de forskellige smørekanaler i motoren. Betegnelsen sump- og tørsump har derimod henhold til oliens opbevaring, idet man i en motor med sumpsmøring har plads til oliebeholdningen i selve motorens krumtaphus, hvorimod en motor med tørsumpsmøring har separat olietank, hvortil olien pumpes tilbage ved hjælp af en returpumpe anbragt i motorens krumtaphus.

Oliepumperne i motorer med tryksmøring, enten der er tale om fremad- eller returpumper, kan være konstrueret på forskellig måde. De mest almindelige konstruktioner af oliepumper er tandhjulspumper og stempelpumper.

Hvad enten der er tale om stempelpumpe eller tandhjulspumpe, så har returpumpen på en motor med tørsumpsmøring altid ca. den dobbelte effekt af fremadpumpen.

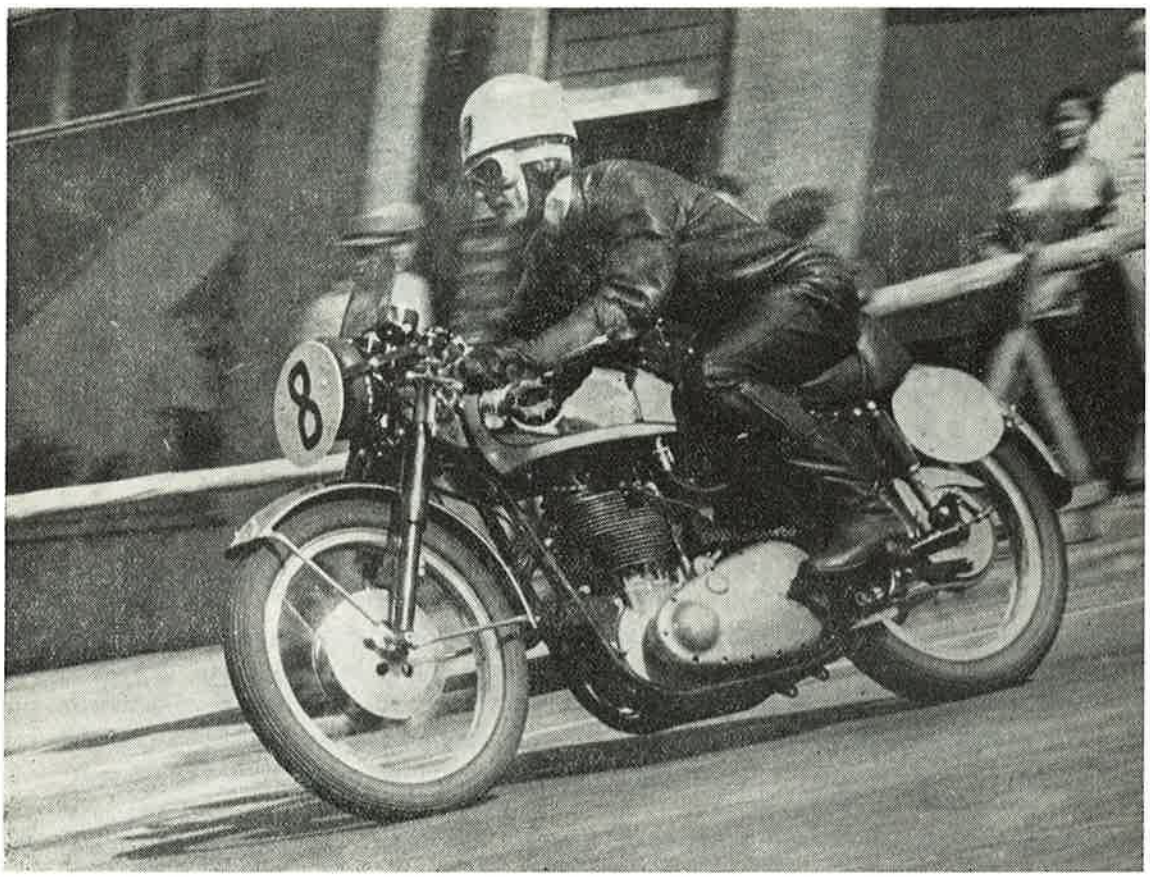
Samtidig med den motortekniske udvikling inden for produktionen af motorcykelmotorer har man også i dette arbejde haft en meget stor hjælp fra de store kemiske fremskridt, der har fundet sted inden for produktionen af smøreolier, idet man i dag faktisk er nået dertil, at motoroliens smøreegenskaber overhovedet ikke påvirkes af de høje temperaturer, der findes i en motorcykelmotor, ligesom motoroliens smøreegenskaber i det hele taget er blevet stadig forbedret, således at man uden vanskeligheder har kunnet forhøje de moderne motorers omdrejningstal og effekt.

Totaktsmotoren

Ligesom navnet firetaktsmotor havde henhold til denne motorforms såkaldte arbejdstakter, således da også med totaktsmotoren. Totaktsmotoren giver altså arbejdskraft ved hver omdrejning, hvorimod firetaktsmotoren kun gjorde dette for hveranden omdrejning.

Umiddelbart skulle man så tro, at en totaktsmotor var langt at foretrække for en firetaktsmotor, da ydermere hertil kommer, at opbygningen af en totaktsmotor er betydelig mere simpel, end hvad der er tilfældet for en firetaktsmotor, noget der imidlertid skal vise sig ikke at være tilfældet, selv om konstruktionsmæssige forbedringer af totaktsmotoren gennem de sidste år har gjort denne motorform mere udbredt end nogen sinde inden for motorcykelproduktionen og i særdeleshed, når når der er tale om mindre motorer.

En meget simpel opbygning af en totaktsmotor indeholder kun meget få bevægelige



Bernard Cood i aktion med en BSA Gold-Star, hvormed han vandt junior clubmans-TT i 1956.

dele, nemlig stemplet, plejlstangen og krumtappen.

Krumtaphuset på en totaktsmotor bør være af meget ringe rumindhold, og lejehusene ved krumtapakslen skal være tryksikret.

I totaktsmotorens stempel og cylinder er anbragt forskellige kanaler eller, som de også kaldes, porte, der åbnes og lukkes ved stemplets vandring op og ned i cylinderen.

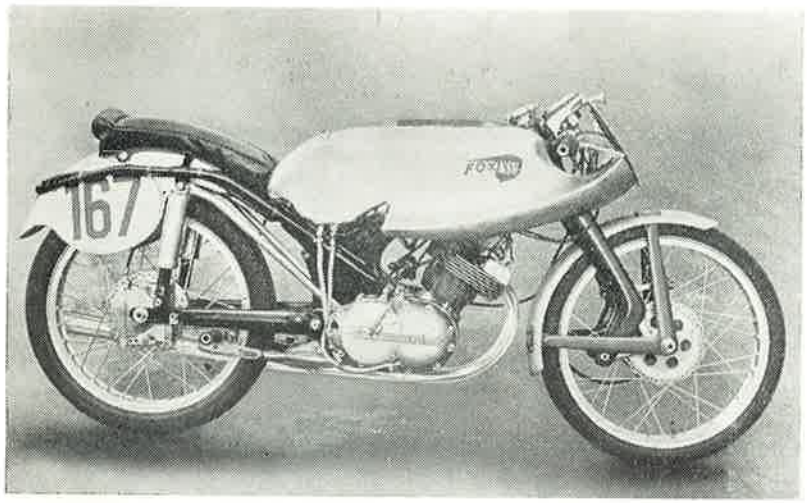
Portene i cylinderen omfatter i alt tre, der er anbragt således, at de alle er åbne, når stemplet står i sin nederste stilling i cylinderen. Den ene af portene er udstødningsporten, hvorimod de andre to er skylleporte, der ved skyllekanaler i cylindervæggen står i forbindelse med krumtaphuset.

Indsugningsporten i cylindervæggen er anbragt således, at den øverste kant af porten flugter med stemplets underkant, når dette står i øverste stilling i cylinderen.

Forbrændingskammeret på en totaktsmotor er betydelig mindre end det tilsvarende på en firetaktsmotor.

Arbejdsprincippet for denne simple totaktsmotor, der er lig de første, der blev anvendt i motorcykelproduktionen, er således.

På et givet tidspunkt regnes der med, at forbrændingskammeret er fyldt med friskgas, og stemplet nærmer sig sin topstilling i cylinderen. Inden denne topstilling opnås, vil tændingen udløse en eksplosion, der er på sit højeste, når stemplet på grund af fremdriften er nået til sin topstilling. Eksplosionen vil medføre, at stemplet bevæger sig voldsomt nedad i et arbejdsslag. På sin vej ned gennem cylinderen åbnes udblæsningsporten, og de forbrændte produkter slippes ud, men samtidig åbnes imidlertid også for skyllekanalerne, hvorfra der strømmer friskgas ind fra krumtaphuset gennem skyllekanalerne, idet motoren under



Inden for landevejsløbene er de små klasser blevet mere og mere populære efter sidste verdenskrig, hvilket man godt forstår, når man ser denne NSU-Rennnfox på 125 cc, der kan opnå en tophastighed på 160 km/t.

sit sidste stempelslag har fyldt krumtaphuset med passende mængder olieblandet benzin gennem indsugningsporten. Da krumtaphuset som tidligere omtalt er konstrueret således, at det er tryksikkert, er der under stemplets vandring sket en kompression af benzinen i krumtaphuset, og det er dette, der nu som friskgas strømmer ind gennem skyllekanalerne.

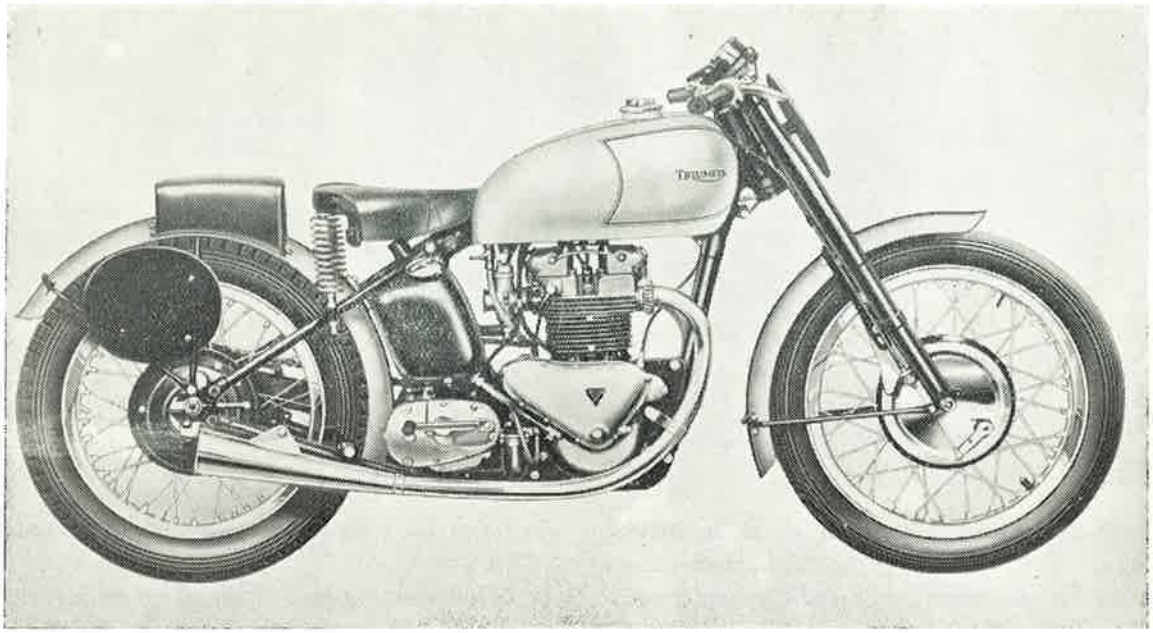
Da skyllekanalerne åbnes samtidig med udstødningskanalen, vil den indstrømmende friskgas også være medvirkende til at trykke udblæsningsgassen ud gennem udstødningsporten, men samtidig vil også en del friskgas gå tabt gennem udstødningsporten, indtil stemplet ved sin vandring lukker for denne og skyllekanalerne. Tabet af friskgas under denne proces kan udgøre helt op til 20–30 pct., altså ikke så helt uvæsentlig, når der tales om en motortypes økonomi.

Det er lige kort berørt, at benzinen til en totaktsmotor er olieblandet, når den kommer gennem indsugningsporten og ind i krumtaphuset. Grunden til iblandingen af olie i benzinen for totaktsmotorer er, at dette er den eneste form for smøring, en totaktsmotor får, forøvrigt noget der mange gange har skabt meget store problemer i særdeleshed i forbindelse med holdbarheden af krumtaplejet i denne motortype.

For at vende tilbage til stemplets vandring i cylinderen på en totaktsmotor, så er dette nu nået til en sådan stilling, at der atter strømmer frisk benzin ind i krumtaphuset gennem indsugningsporten.

Komprimeringen af benzinen i krumtaphuset, inden denne gennem skyllekanalerne strømmer ind i forbrændingskammeret som gas, foretages af det vacumtryk, stemplet forårsager under sin vandring i cylinderen.

Denne simpleste form for totaktsmotorer, der anvendtes i gamle motorcykelmodeller, fandt ikke stor udbredelse. Det var først efterhånden, som motorteknikken også inden for totaktsmotorer skred voldsomt frem, i særdeleshed efter sidste verdenskrig, at motorcykelfabrikanterne gik over til at anvende denne motortype på mange mindre motorcykelmodeller. Det, der i særdeleshed var medvirkende til, at totaktsmotoren kom til at indtage den meget fremtrædende plads inden for fabrikationen af små motorcykler, var opfindelsen af systemer, hvorved man kunne undgå det store tab af friskgas gennem udstødningsporten, medens såvel indsugningskanalen som udstødningskanalen var åben under stemplets vandring gennem cylinderen. Et af de vigtigste systemer, der medførte forbedringer inden for fabrikationen af totaktsmotorer, var indførelse af de såkaldte U-cylindermotorer med to stempler, hvori der sker en dobbeltskylning. Meget små totaktsmotorer opbygges dog stadig efter det simpleste princip for totaktsmotorer, da det brændstoftab i de små motorer ikke har nogen driftsøkonomisk betydning,



Triumph »Grand-Prix« model 1949 med tocylindret motor og baghjulsaffjedring indbygget i bagnavet. Motorstørrelse 500 cc.

hvorimod man med den simple konstruktionsform kan holde fremstillingspriserne for disse motorer betydeligt længere nede, end hvis det drejede sig om fremstilling af firetaktsmotorer af denne størrelsesorden samtidig med, at så små firetaktsmotorer ikke ville kunne opnå samme robusthed som de tilsvarende totaktsmotorer.

Iøvrigt gælder, hvad der er sagt om materialeanvendelse til firetaktsmotorer også for totaktsmotorer.

Motorcykelkarburatorer

Karburatoren på en motorcykelmotor har til opgave at forstøve benzinen og blande den i et rigtigt forhold med luft, inden den indsuges i motorens forbrændingskammer. Man vil kunne forstå, at motorcykelteknikerne på dette område også har haft og stadig har store opgaver at leve op til, da det naturligvis må forlanges at en virkelig god karburator, at den blanding, der sker af forstøvet benzin og luft, er passende under alle de forhold, hvorunder en motor arbejder såsom stor belastning, høje og lave omdrejningstal.

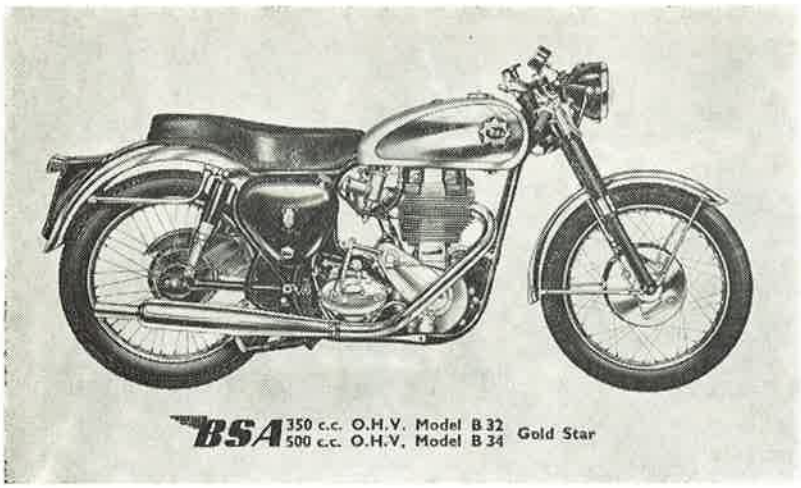
Hvad vil der da ske, hvis en karburator ikke opfylder dette forlangende?

Hvis blandingen af benzin og luft, den såkaldte gasblanding, er for fed, hvorved forstås, at den indeholder for meget benzin i forhold til luft, vil motoren ikke kunne forbrænde gassen, og der sker tilsodning af tændrøret og i værste fald en forslugning af motoren, hvorved forstås, at tændrøret bliver så vådt, at der ikke kan springe nogen gnist mellem elektroderne.

Indeholder gasblandingen derimod for lidt benzin og for meget luft, vil der omgående ske en overhedning af motoren, idet forbrændingen i forbrændingskammeret varer for lang tid og i værste fald så lang tid, at indstrømning af ny friskgas kan være påbegyndt, inden den sidste forbrænding er afsluttet, hvorefter der sker tilbageslag i karburatoren, der derefter vil gå i brand.

Rigtig karburering af en motor har også meget stor driftsøkonomisk betydning, idet enhver motor har det mindste brændstofforbrug, når blanding af benzin og luft i gassen står i det rigtige forhold til hinanden.

En teknisk gennemgang af de forskellige karburatortyper ville være ganske uoverkommelig, idet der findes så at sige lige så mange



Lige siden den første BSA Gold-Star kom på markedet, har det været en meget populær maskine inden for motorsportskredse uden hensyn til, hvilken løbsform, det har drejet sig om at anvende maskinen til, idet den kan leveres fra fabriken i så at sige enhver ønskelig trimning.

typer karburatorer, som der findes motorcykelmodeller, men motorcyklens karburator er et punkt, som teknikerne stadig arbejder med at forbedre, da det er en af de store hovedpulsårer, der har så stor betydning for en virkelig heldig konstruktion og udnyttelse af enhver ny såvel som gammel motorcykelmotor. Altså kan en ældre model af motorcykelmotor mange gange med held forsynes med en karburator af nyere konstruktion, men dette er ikke noget, man selv skal begynde at eksperimentere med; der bør absolut søges vejledning hos sagkundskaben på dette område.

Gearkasse og kobling

Mellemledet mellem motoren og motorcyklens baghjul, hvortil motorkraften overføres, har som tidligere omtalt gennemgået en meget stor udvikling siden motorcyklens barndom.

Den første kraftoverføringsmetode, der anvendtes på motorcyklerne, var direkte træk fra motoren til baghjulet ved hjælp af kileremme og kilremsskiver, derefter blev kilremmene afløst af rullekæder og kilremsskiverne af tandhjul, men dette var imidlertid ikke nok for at få en virkelig god udnyttelse af motorkraften samt gøre motorcyklen til et anvendeligt trafikmiddel i moderne trafik, hvorfor man indførte yderligere et mellemled bestående af gearkasse og kobling.

Man var hermed nået frem til det moderne transmissionssystem med kædetræk, som findes på de fleste motorcykelmodeller i dag, selv om enkelte i stedet for kædetræk anvender kardantræk.

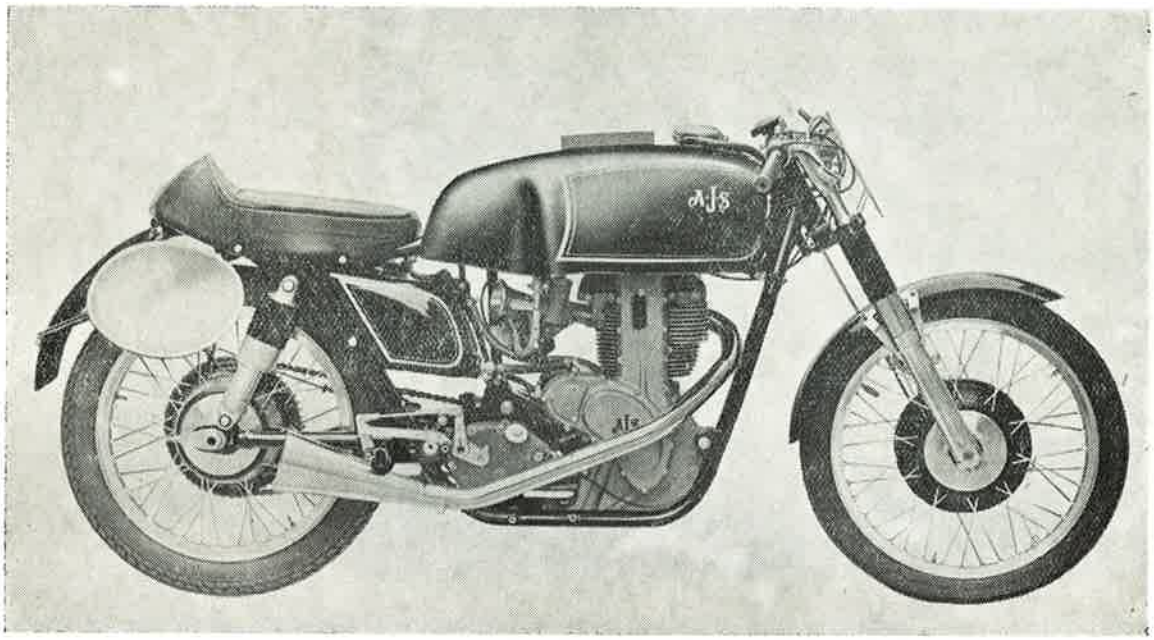
Gearkassen og koblingen på en motorcykel kan enten være sammenbygget med motoren i et fælles hus, noget der anvendes meget af tyske motorcykelfabriker, eller gearkasse og kobling kan være en separat enhed som på de fleste engelske motorcykelmodeller.

På de fleste motorcykelmodeller anvendes der i dag enkeltpladet eller flerepladet friktionskoblinger.

Medens koblingspladebelægningen i ældre modeller af motorcykelkoblinger mange gange var lavet af kork, anvender man nu så at sige kun kunststoffer, der har betydeligt større slidstyrke.

Enkeltpladekoblinger, der var meget anvendt på ældre motorcykelmodeller, er nu så at sige blevet helt fortrængt af flerepladekoblinger, da disse nemlig kan tåle at arbejde i oliebad, uden at friktionsevnen nedsættes betydelig på grund af oliefilm på pladerne. Bliver oliemængden imidlertid for stor mellem koblingspladerne på en flerepladet friktionskobling, sker der det, at den glider, den kan med andre ord ikke stå for direkte overføring af motorkraften til baghjulet.

Iøvrigt må det siget, at koblingens hovedopgave som mellemled mellem motor og gearkasse er at sikre blød igangsætning samt beskyttelse af gearhjulene i gearkassen under gearskiftning, der foretages under selve kørslen. Endelig kan koblingen også benyttes til



350 cc AJS landevejsracer (7R) med overliggende knastaksel, der drives ved hjælp af kædetræk.

frakobling af motoren under kørsel, uden at det er nødvendigt at foretage omstilling til frigear i gearkassen, ligesom det naturligvis også er muligt helt at standse maskinen med en sådan indstilling af kobling og gearkasse.

Selve gearkassen på en motorcykel virker iøvrigt som udligningsled mellem den motoreffekt, som en maskine kan præstere, og den kørselsmodstand, som den møder.

Naturligvis kan gearkassen ikke give helt ideel tilpasning mellem motorkraft og kørselsmodstand, selv om køreren er meget flittig til at skifte gear alt efter den belastning, motoren udsættes for. Den enste form, der virkelig kan give ideelle udvekslingsforhold og omsætningsforhold mellem motor og gearkasse under alle kørselsforhold, er en trinløs gearkasse, der kontinuerlig og uden afbrydelse af motorkraften til baghjulet forandrer udvekslingsforholdet automatisk afpasset efter kørselsmodstanden og motorcyklens hastighed.

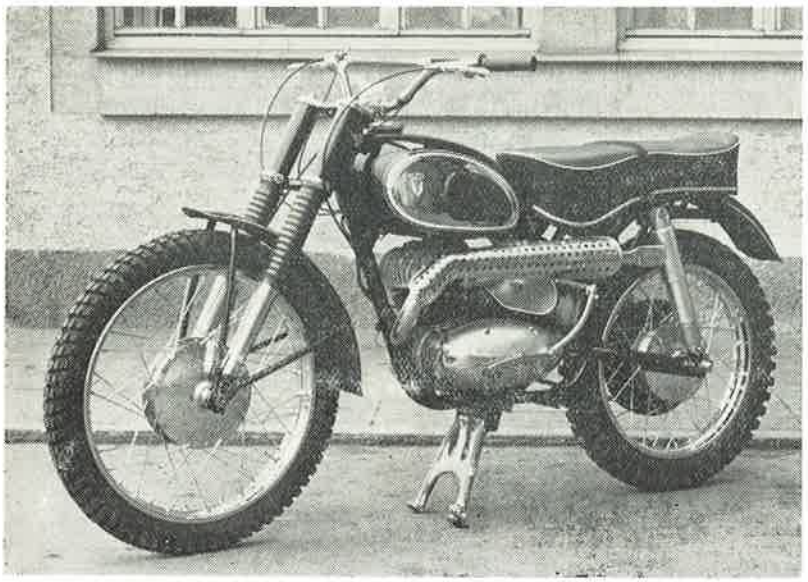
I tiden efter første verdenskrig var nogle gamle motorcykelmodeller udstyret med tekniske anordninger, der skulle opfylde disse krav, der stilles til en ideel gearkasse. Disse gearmekanismer gik under det populære navn »milliongear« eller »kaffemøllegear«, idet reguleringen ikke skete automatisk, men med et håndsving, der var anbragt på benzintanken. Med dette håndsving kunne man indstille gearingsforholdet i utallige stillinger, men systemet blev dog ret hurtigt forladt igen, og fabrikerne gik over til at anvende almindelige 2- og 3-trins gearkasser med frigear, kobling og håndbetjening.

Den senere udvikling inden for motorcykelproduktionen har medført, at så at sige alle modeller nu er forsynet med 4-trins gearkasser med frigear, flerepladet friktionskobling og fodbetjening.

På de fleste moderne gearkasser er der sammen med fodpedalen på gearkassen monteret en gearviser, der viser, hvilket gear man befinder sig i, ligesom enkelte moderne gearkasser er forsynet med frigearspedal, således at man med et enkelt tryk kan skifte direkte fra 4.- til frigear, hvorimod man skal foretage tre bevægelser med fodgearspedalen for at komme i frigear på en gearkasse uden frigearspedal, når den øjeblikkelige stilling er 4. gear.

Selve udvekslingen inde i en motorcykelgearkasse sker ved tandhjul og i sjældnere tilfælde med kædehjul og kæder.

Foruden at gearkassen på en motorcykel



Man må mange gange forbavses, når man ser, hvad moto-crosskørere kan få så små maskiner som denne 175 cc DKW (1956) til at yde i meget vanskeligt terræn.

virker som gearomsættende faktor, anvendes den også som manuel starter for motoren, idet gearkassen har indbygget kickstarter med tilhørende kickstarterpedal. Ved tryk på kickstarterpedalen, når gearkassen står i frigear, påvirkes motoren gennem kædetrækket fra tandhjulet på koblingshuset til tandhjulet på motorens krumtapaksel i træksiden. Efter at motoren er startet, og der er etableret trækforbindelse gennem forkæden til koblingen, kan man sætte gearkasen i første gear. Når der så kobles til, etableres en ny trækforbindelse mellem gearkassen og baghjulet ved hjælp af bagkæden, der går på et lille tandhjul på gearkassens hovedaksel, og et stort tandhjul monteret på baghjulets bremsetromle.

I forbindelse med såvel kædehjulet på motorens krumtapaksel, kædehjulet på koblingsnavet og bagkædehjulet er der på de fleste moderne motorcykelmodeller indbygget en form for støddæmpning enten ved hjælp af fjedre eller gummiklodser for at beskytte såvel motorens hovedlejer, gearkassens lejer og kæderne mod overbelastning ved for hård tilkobling.

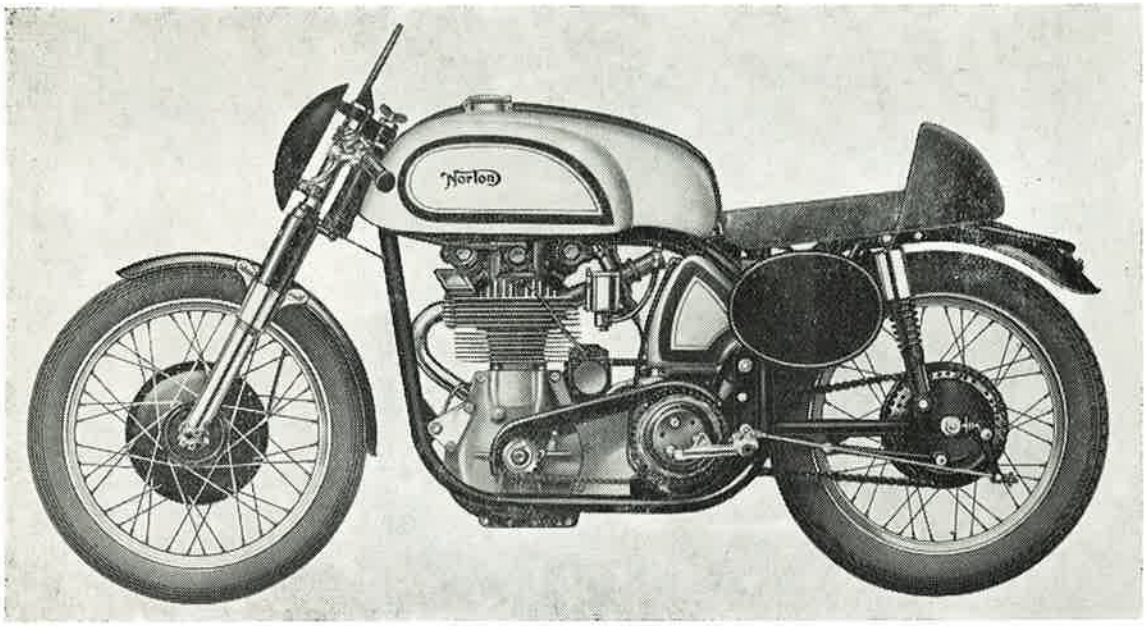
Som tidligere nævnt er der enkelte moderne motorcykelmodeller, der har kraftoverføring ved hjælp af kardanaksel. På sådanne maskiner er der direkte træk mellem motorens krumtapaksel og gearkassen, medens der er monteret kardanled, kardanaksel, krone og spidshjul som mellemled mellem gearkassen og baghjulet.

Grunden til, at enkelte motorcykelfabriker anvender kardanaksel som transmission i stedet for kæder, selv om dette er betydelig dyrere i fremstilling, er, at man med kardanakseltransmission opnår betydelig større lydløshed og slidstyrke, da såvel bagkæde som forkæde kan være ret støjende i forbindelse med begrænset levetid. Man har dog afhjulpet ulemperne ved kædetræk på mange motorcykelmodeller ved at lade kæderne gå i lukkede oliebadskasser, hvorved der ikke kommer vejstøv til kæderne, der er deres værste fjende, når det drejer sig om uforholdsmæssig hård slitage.

Bremser

Bremsesystemet på motorcykler kan udelukkende henregnes under mekaniske bremser, idet kun meget få motorcykelmodeller forsøgsvis har været forsynet med hydrauliske bremser; at så opbygningen af det mekaniske bremsesystem på forskellige modeller ikke er helt ens, er en anden sag. Forskellighederne i de mekaniske bremsesystemer er så at sige alle indført af motorcykelteknikerne for at forbedre effektiviteten af bremserne.

De første mekaniske bremser, man kendte



Norton-Manx 500 cc éncylindret landevejsracer, der vel nok er den engelske maskine, der har opnået flest sejre og verdensmesterskaber ved TT-løb.

på motorcyklen, bestod af en bremseklods, der var udformet, så den ved hjælp af et transmissionssystem af bremsestænger og en fodpedal kunne klemmes ned i kileremsskiven på baghjulet. Efter at man forlod kileremstrækket på motorcyklerne og gik over til kædetræk, beholdt man i mange tilfælde den store kileremsskive på baghjulet udelukkende af hensyn til bremsesystemet.

Det næste trin i udviklingen inden for motorcyklens mekaniske bremsesystem var indførelse af bremsetromler monteret på for- og baghjul. På den udvendige side af disse bremsetromler havde man anbragt et bremsebånd, der kunne strammes ved tryk på en fodpedal. Dette system viste sig imidlertid at være meget følsomt over for vejrliget, hvorefter man gik over til at lave lukkede bremseskåle med bremsebakker monteret indvendig, de såkaldte »ekspanderende bakkebremser«, hvilket system faktisk overalt er videreført til nutidens motorcykler dog med visse forbedringer såsom fuldnavsbremser, hvorved man har opnået større bremseflade og større bremseeffektivitet.

Normalt betjenes baghjulsbremsen på en motorcykel med fodpedal og forhjulsbremsen med håndgreb.

Lys- og tændingssystem

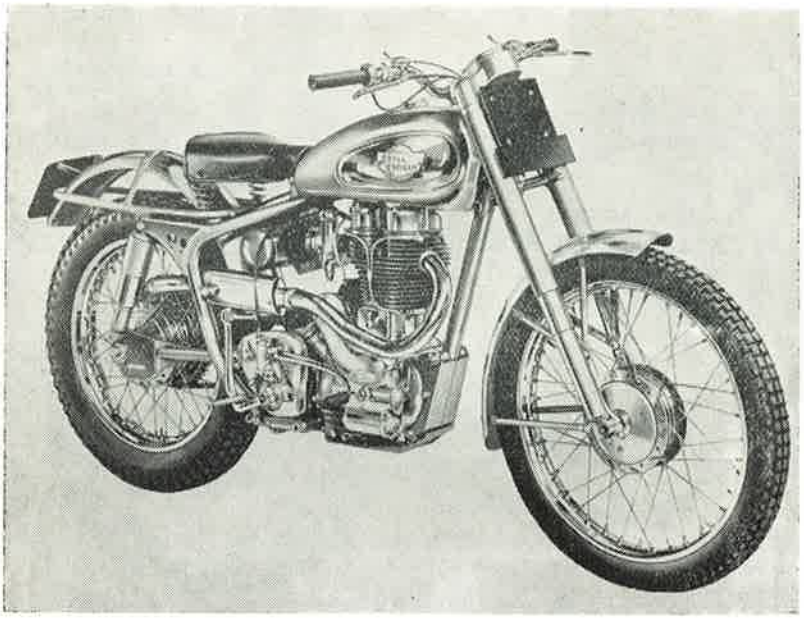
Inden for motorcykelproduktionen har vel intet område været genstand for større udvikling og hurtigt skiftende systemer, end hvad der har været tilfældet med det elektriske udstyr og tændingssystemet.

På de første motorcykelmodeller helt frem til 1928 fandtes der overhovedet ikke elektrisk udstyr. Lys til maskinerne skaffede man ved hjælp af karbidlygter, der til tider kunne volde stor vanskelighed.

Tændingen på de gamle motorcykelmodeller skete ved hjælp af magneter, der også fandtes i forskellige konstruktioner mere eller mindre driftssikre.

Naturligvis kendte man på daværende tidspunkt ikke elektrisk tænding.

Da dynamoen kom ind i billedet som strømkilde og strømgiver til en motorcykel, virkede dette som en revolution da i særdeleshed efter, at man også begyndte at samle dynamoens overproducerede strøm på en akkumulator, man havde nemlig nu vejen åben for den ri-



I særdeleshed i England, hvor der er et meget stort marked for trialmaskiner, er denne Royld-Enfield på 350 cc blevet meget populær.

vende tekniske udvikling, der i de kommende år skulle finde sted inden for en motorcykels lys- og strømsystem.

De første dynamoer, der anvendtes som strømkilde til motorcyklens lysanlæg, var jævnstrømsdynamoer. Anvendelse af jævnstrømsdynamoen holdt sig gennem mange år, men efter sidste krig er flere motorcykelfabriker også gået over til at anvende vekselstrømsdynamoer i forbindelse med ensrettere af hensyn til opladning af akkumulatoren.

Hvad angår tændingssystemer på motorcykler, så kan der tales om to, nemlig magnettænding og elektrisk tænding.

Hvilket af de to systemer, der er bedst, skal være usagt, men inden for motorcykelsporten, hvor der køres med højtydende motorer, anvender man altid magnettænding.

En meget vigtig faktor, der indgår i en motorcykels tændingskredsløb, er selve tændrøret, i hvilket selve gnisten, der antænder forbrændingen i motoren, fremstilles. Også hvad angår tændrør, er der tale om mange fabrikater, men fælles for dem alle er, at der er tilstræbt så god elektrisk isolering som muligt, samt modstandskraft over for de store varmegrader.

Når man skifter tændrør i en motorcykel, må man altid sørge for at få det rør, der har det glødetal, der passer til den pågældende motor iøvrigt uden hensyntagen til, hvilket fabrikat af tændrør, man vælger. Glødetal for tændrør til de mest almindelige motorcykelmotorer findes i enhver tændrørstabel.

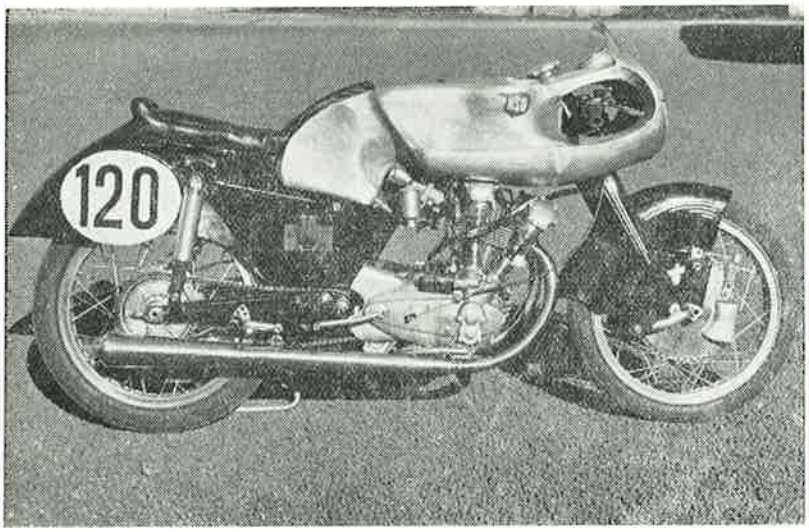
– – –

Efter denne korte gennemgang af de forskellige hovedbestanddele, hvoraf en almindelig brugsmotorcykel er opbygget, samt omtale af den tekniske udvikling, der gennem tiderne er sket med disse hovedbestanddele, skal det endnu engang slås fast, at en meget stor del af grunden til den store tekniske udvikling inden for produktionen af brugsmotorcykler kan man takke de erfaringer for, som motorcykelfabrikerne har høstet ved deres deltagelse i store motorløb med racermotorcykler, der hele tiden har været langt forud for deres tid, hvad angår tekniske forbedringer, der først er taget med i den almindelige produktion, når de har været tilstrækkelig afprøvet på motorbanerne.

Racermotorcykler

Hvilken forskel er der da på en almindelig brugsmotorcykel og en racermotorcykel, kan man spørge?

Den store hovedforskel mellem de to maskintyper ligger jo i deres navne. Brugsmotorcyklen er en maskine, der skal være slidstærk og driftsikker, hvorimod en racermotorcykel



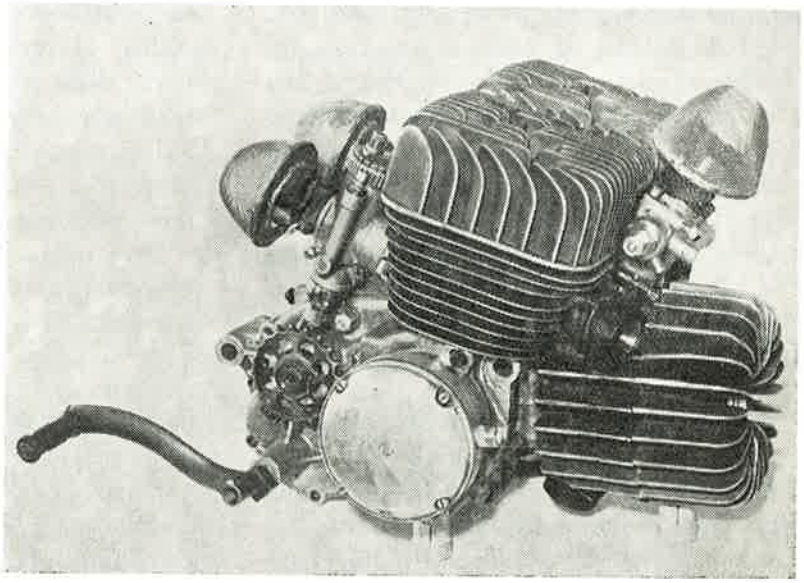
NSU-Rennmax på 250 cc i hel figur. Et af de stærkeste våben Tyskland har haft i international landevejssport.

i hele sin konstruktion bærer præg af at skulle yde en toppræstation, hvad angår hurtig acceleration og tophastighed, hvorimod der er lagt mindre vægt på slidstyrken for at opnå disse præstationer.

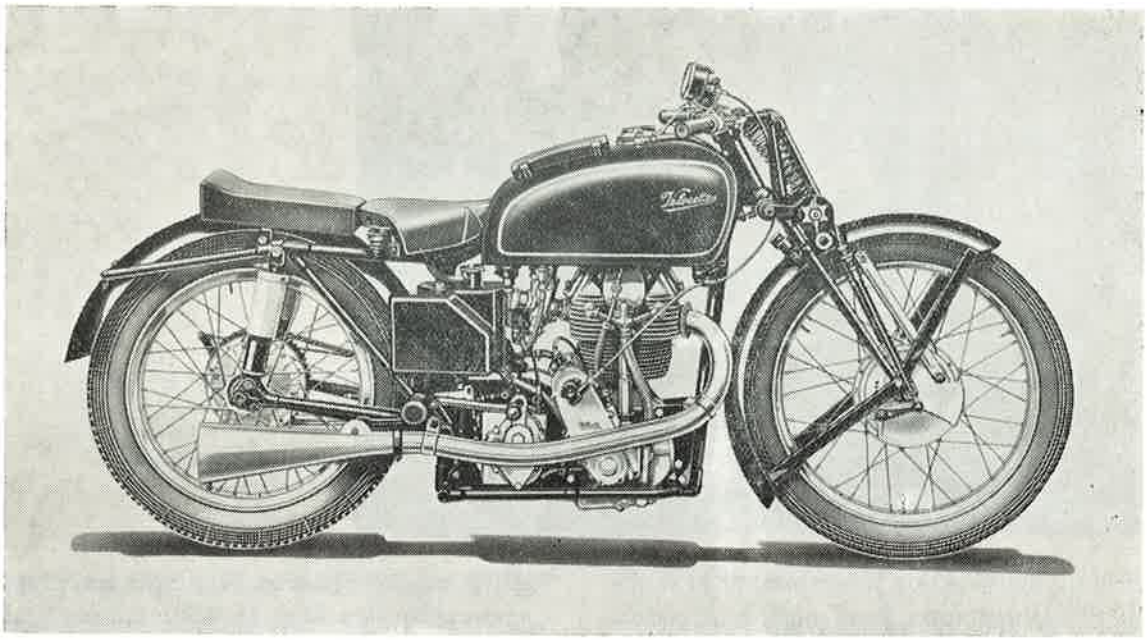
Når der nu tales om, at der ikke er lagt så stor vægt på slidstyrken hos racermotorcykler som hos brugsmaskiner, så gælder dette naturligvis kun motoren, hvorimod racermaskinens stelkonstruktion og øvrige opbygning mange gange er betydelig bedre og mere slidstærk, end hvad der gælder for brugsmaskinerne. Et forhold, der er en naturlig følge af, at racermotorcyklens stel og øvrige opbygning udsættes for betydelig hårdere belastning end brugsmotorcyklen som følge af racermotorens kraftigere acceleration, den højere hastighed samt de forhold, der i det hele taget mange gange bydes en racermaskine som f. eks. de meget krævende moto-crossbaner.

Det, det i særdeleshed drejer sig om at opnå hos en god racermotor, og som vil påvirke slidstyrken i forhold til en brugsmotor er en betydelig forøgelse af eksplosionstrykket i forbrændingskammeret, samt meget højere omdrejningstal.

Det forøgede eksplosionstryk fremskaffes først og fremmest ved, at man formindsker



Nærbillede af en DKW trecylindret racermotor på 350 cc.



Velocette landevejsracer fra før sidste verdenskrig. Med denne 500 cc maskine opnåede Velocette-fabriken mange sejre og mesterskaber. Virkelig en racermaskine, der var forud for sin tid, hvilket bl. a. også vil kunne ses af, at den er forsynet med fjedrende bagstel efter svinggaffelsystemet med hydrauliske støddæmpere.

forbrændingskammeret, eller, som man også siger, sætter motorens kompression op. Naturligvis er der naturlige grænser for, hvor meget det kan gå at hæve en motors kompression, nemlig bestemt af, hvilken form for brændstof, der skal anvendes i motoren.

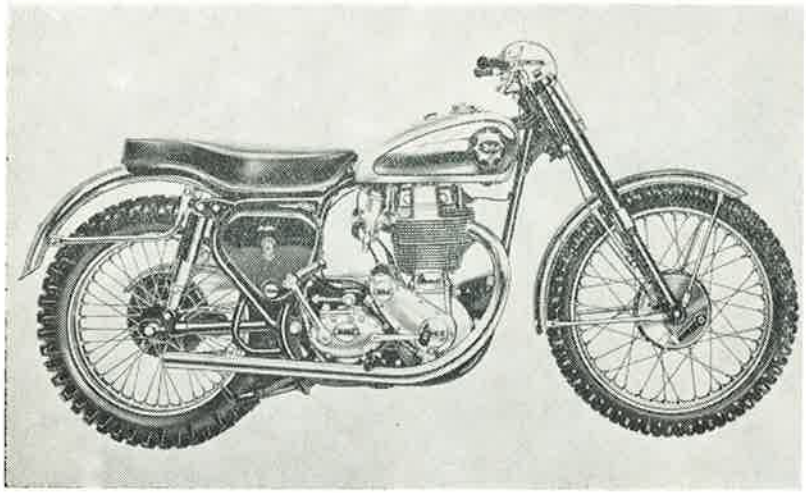
I forbindelse med hævning af motorcykelmotorens kompression for at få en racermotor ud af det kommer der nu også et andet problem ind i billedet, der også har betydning for hævning af motorens omdrejningstal, og det er en effektiv fyldning af forbrændingskammeret med friskgas netop under meget høje omdrejningstal. En almindelig brugsmotor vil på et vist tidspunkt have nået sit maksimale omdrejningstal, og grunden til, at motoren ikke går højere op i omdrejninger og giver yderligere kraftydelse, er netop manglende effektiv fyldning af forbrændingskammeret med friskgas under disse forhold.

Hos en racermotor må man altså også tilstræbe at få en endog meget effektiv fyldning af forbrændingskammeret med friskgas under meget store motoromdrejningstal. Dette kan bl. a. opnås ved, at man udborer indsugningskanalen og isætter indsugningsventil med tilsvarende større hovedflade, ligesom der naturligvis også må skiftes til en tilsvarende større karburator. For at mindske modstanden i indsugningskanalen så meget som muligt vil det være anbefalelsesværdigt, at man også polerer indsugningskanalen meget blank.

En anden ting, der også kan gøres for at få racermotorens fyldning mere effektiv, er omstilling på ventildiagrammet, således at knasterne stilles på den måde, at indsugningsventilen åbner betydeligt før end i en brugsmotor. I en racermotor vil indsugningsventilen mange gange åbne lang tid, før stemplet når topstilling i cylinderen under indsugningsslaget.

Det tidlige åbningstidspunkt for indsugningsventilen vil bevirke, at denne allerede har stået åben i lang tid på det tidspunkt, hvor stemplet påbegynder indsugningen af friskgas, altså vandringen nedad i cylinderen, og den nye gasforsyning vil have rig lejlighed til at udfylde cylinderen meget effektivt.

Hvad angår udstødningsventilen og udstødningsvejen, så har disse to ting også meget stor betydning, når der er tale om racermotorer.



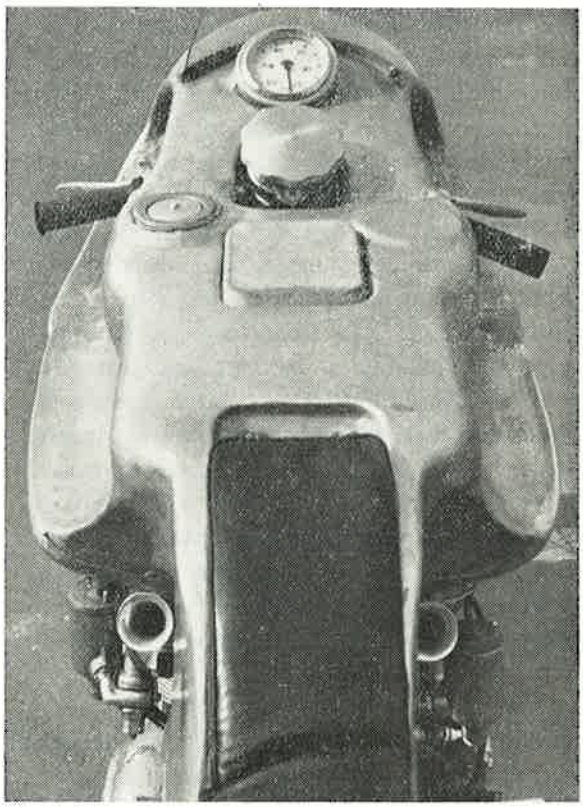
BSA Gold-Star i motorcrosstrimning, en maskine der altid vil være at finde blandt mange af de store internationale kørere.

Den forbrændte gas skal slippes ud af forbrændingskammeret så effektivt som muligt, idet det er vigtigt, at der er så lidt forbrændt gas tilbage i forbrændingskammeret som muligt, når friskgassen begynder at strømme ind. Man skal altså have foretaget foranstaltninger til, at der sker ingen eller så lille som overhovedet mulig blanding af friskgas og forbrændingsgas i forbrændingskammeret.

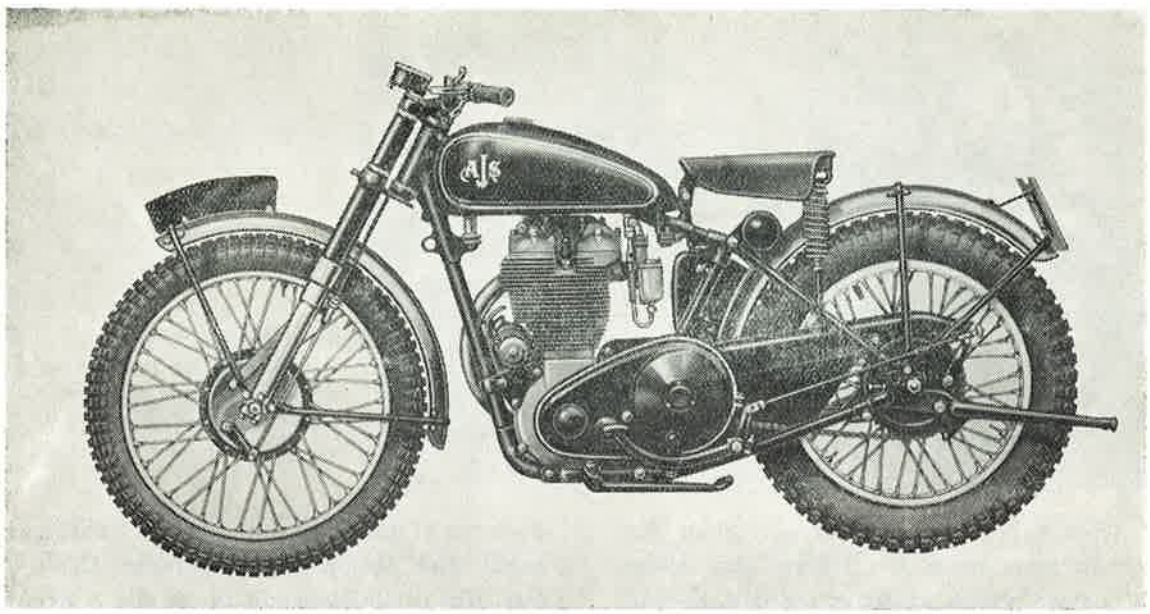
Altså må åbningstiden for udstødningsventilen i en racermotor placeres således i forhold til stemplets vandring i cylinderen, at den bliver stående åben nogen tid efter, at stemplet har påbegyndt indsugningstakten, altså vandring ned i cylinderen.

Ventildiagrammet for de fleste racermotorer er da også som følge af ovenstående som regel indrettet således, at man har den meget store overlapning, hvilket netop vil sige, at både indsugnings- og udstødningsventil står åbne samtidig umiddelbart i begyndelsen af stemplets indsugningsslag for at få den effektive fyldning og tømning af forbrændingskammeret af hhv. friskgas og forbrændt gas.

Noget, der også kan være af stor vigtighed for en racermotors effektive fyldning og tømning, er det tilsluttede udstødningsrørssystem. Når stemplet efter en motoreksplosion trykker den forbrændte gas ud gennem udstødningskanalen og ud i udstødningsrøret, vil dette ske med meget stor kraft, og det er derfor af meget stor vigtighed, at udstødningsgassen ikke møder modstand som følge af eventuel mindre diameter af udstødningsrøret end udstødningskanal eller påmonteret lyddæmper. Dette er altså den egentilge grund til, at alle racermotorer går med fri udblæsning og ikke, som mange tror, udelukkende for at lave larm og virke imponerende. Det tryk, hvormed ud-



Således ser en racerkører sin moderne landevejsracer, lige før han sætter sig i sadlen. Bemærk, at der ikke anvendes speedometer men omdrejningstæller.

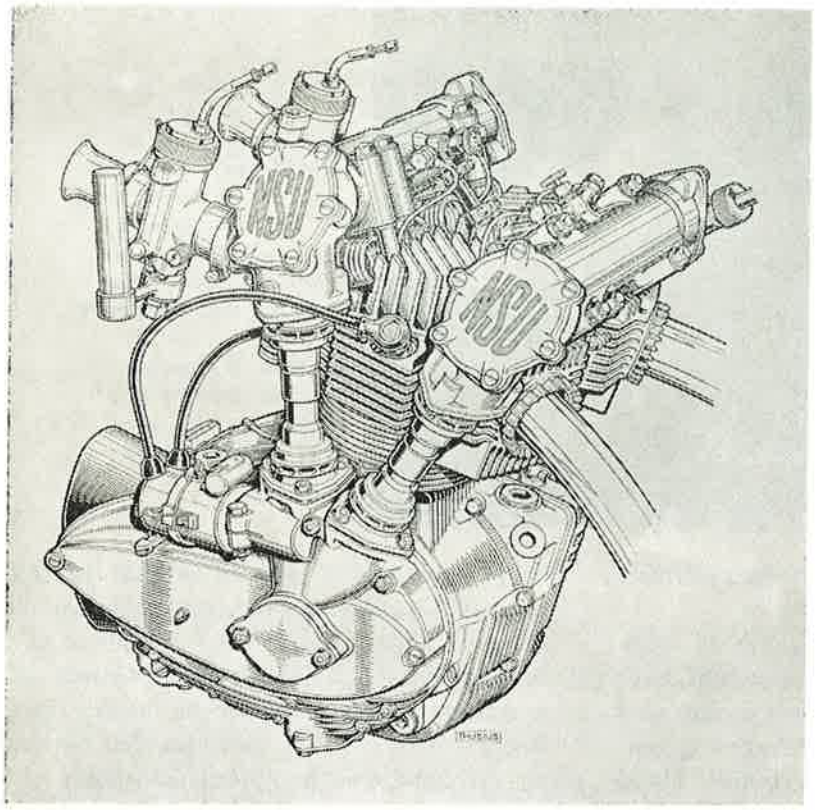


Efterhånden som trial- og moto-crosssporten blev populær, begyndte de fleste motorcykelfabriker også at seriefremstille maskiner netop til dette formål. Billedet viser en AJS-model 1953 éncylindret 500 cc trialmaskine, der tydeligt bærer præg af at være fremstillet til terrænkørsel.

stødningsgassen farer ud i udstødningsrøret, vil endelig også danne et kraftigt vacuum i forbrændingskammeret, hvorved friskgassen ligefrem vil blive suget ind af den udstrømmende forbrændte gas, noget der også er medvirkende til, at fyldningen er meget effektiv, i særdeleshed når motoren i forvejen har et ventildiagram med meget stor overlapning. Praktisk erfaring har ydermere vist, at den forbrændte gas kan frembringe endnu større sugende virkning i forbrændingskammeret, ved at udstødningsrøret afsluttes med en såkaldt megafon, når der er tale om store hastigheder og høje motoromdrejningstal, hvorimod anvendelse af megafon ved små hastigheder og lave omdrejningstal har den modsatte virkning. Det er altså kun på motorbaner, hvor man over lang tid kan komme op på de helt store hastigheder, at det har betydning at montere megafon på udstødningsrøret.

Medens ventiler og forbrændingskammer omtales, skal det også indskydes, at det kan være af vigtighed for at mindske modstanden på gasstrømmen i en racermotor, at man foretager en såkaldt spidsning eller afslibning af ventilstyr, hvorved forstås, at man enten helt fjerner den del af ventilstyrerne, der går ned i selve indsugnings- og udstødningskanalen, eller også gør dem så tynde som muligt ved afslubning. Fjerner man helt den del af ventilstyrene, der normalt går ned i kanalerne, må man regne med stor slitage på den tilbageværende del af styrene, da bærefladen jo er gjort betydelig mindre. Har man derimod kun foretaget spidsning af styrene, skulle deres levetid ikke være formindsket, idet det her kun drejer sig om fjernelse af overflødigt gods, der fylder op i kanalerne, hvor det netop drejer sig om at have så god plads som muligt.

For at lette gasstrømmen gennem motoren kan der også foretages polering af både stempeltop, ventiler, indsugnings- og udstødningskanal samt forbrændingskammeret. Vil man ikke have det store arbejde, som en polering kræver, så må man i hvert fald sikre sig, at der overhovedet ikke findes ujævnheder på overfladen af de nævnte dele, idet selv ganske små ujævnheder kan være medvirkende til at danne hvirvelstrømninger i gasvandringen. I samme forbindelse skal nævnes, at den til indsugningskanalen tilsluttede karburator naturligvis skal have samme diameter eller lysning

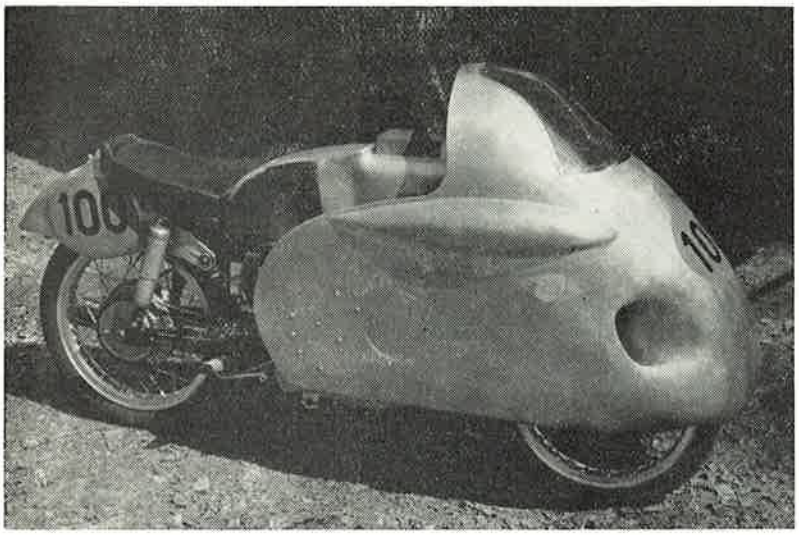


Tegning af den tyske NSU Rennmax-motor på 250 cc, der i 1953 og 1954 hjemførte verdensmesterskabet til sine konstruktører. Motoren er opbygget som en 2-cylindret parallelmotor med overliggende knastaksler, og den udvikler 30 hk.

som kanalen, og her må man nøje påse, at en pakningskant ikke går ind i kanalen, men ligger helt plan med samlingen mellem karburator og indsugningskanal.

I ældre motorcykelracermotorer var forholdet mellem slaglængde og boring som regel således, at slaglængden målt i millimeter var noget større end boringen. I nyere racermotorer har man imidlertid tilstræbt at få slaglængde og boring af så nogenlunde samme størrelsesorden af hensyn til stempelhastigheden ved de meget store omdrejningstal, disse motorer kommer op på. I nogle tilfælde er man endog gået så vidt, at man lader boringen være større end slaglængden (de såkaldte overkvadratiske motorer). Naturligvis sætter man motorkraft til ved at forkorte en motors slaglængde, men i de moderne racermotorer har man opvejet dette ved at forhøje motoromdrejningstallet, hvorved også opnås betydelig bedre accelerationsevne. Motoromdrejningstallet har man forøget ved at tilpasse vægten af svinghjulet samt indføre ventilaktiveringssystemer, der er endog meget effektive under de store omdrejningstal.

Så at sige enhver fuldblods racermotor er forsynet med den såkaldte overliggende knastaksel eller knastaksler, når der er tale om to- eller flerecylindrede motorer. Spørgsmålet om tilstrækkelig stramme ventilfjedre eller rettere hurtigtarbejdende ventilfjedre har også meget stor betydning på en racermotor med stort omdrejningstal. At en ventilfjeder er meget stram, er ikke nogen sikkerhed for, at den også er hurtigtarbejdende, og ved anvendelse af for stramme ventilfjedre risikerer man at få hovedet rykket af den glødende ventil, når den tilbageføres til sædet i topstykket. Når der derfor tales om ventilfjedre i racermotorer i dag, tænkes der som regel på de såkaldte hårnålefjedre, der er en slags spiralfjeder. Denne ventiltype har den egenskab, at den beholder sin fulde virkning selv under meget høje motoromdrejningstal, hvorved man undgår den såkaldte ventilfyldning, hvorved forstås, at ventilfjederen ikke når at trække ventilen på



Efterhånden som konkurrencen er steget, og kravet om højere hastigheder ved landevejsløbene har meldt sig, er det blevet mere og mere almindeligt at anvende strømlinet karosseri på racermaskinerne for at nedsætte luftmodstanden og derved opnå forøgelse af tophastigheden.

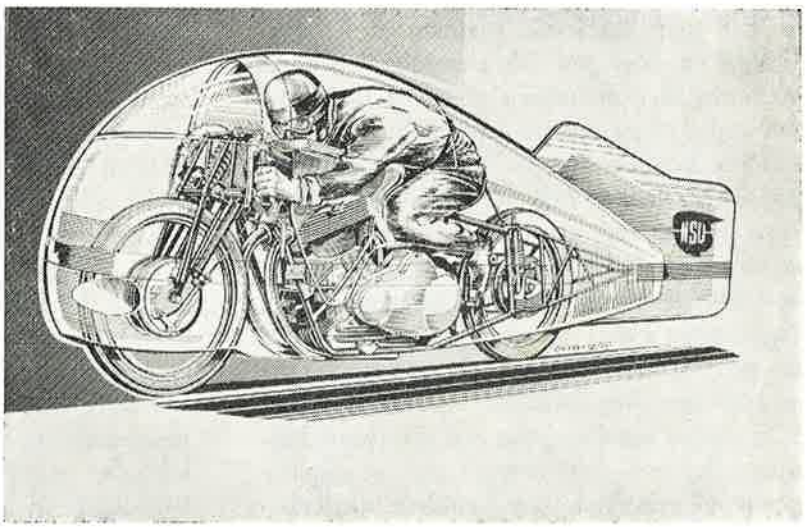
plads efter en åbning, inden den igen påvirkes fra knastakslen.

Enkelte såkaldte sprintermotorer til kortbaneløb, der anvender alkoholbrændstof, konstrueres dog stadig efter det gamle princip med lang slaglængde i forhold til boringen og ventilmekanisme efter løftestangssystemet. Hvad angår ventildiagrammet for disse motorer, så er dette dog efter samme princip som her omtalt for racermotorer, hvor der i særdeleshed er tænkt på landevejsracere og standardmotorer ombygget til dette formål eller langbaneløb.

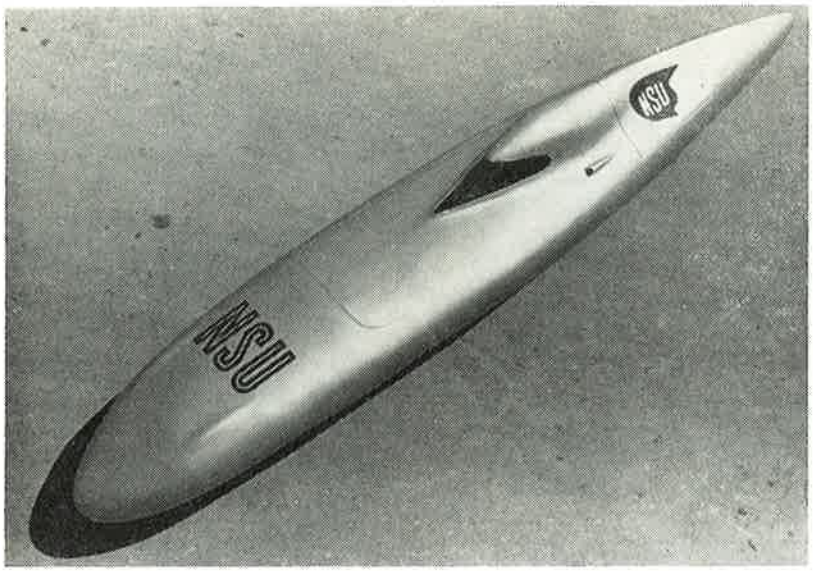
Hvad angår brændstof til en racermotor, så foreskrives der normalt anvendelse af almindeligt superbenzin med et oktaltal på ikke over 80. Racermotorens kompressionsforhold må altså tilpasses efter dette brændstof eller et eventuelt andet, der er opgivet, og som skal anvendes til den pågældende konkurrence. Brændstoffet, der skal anvendes, dets oktaltal og racermotorens kompressionsforhold, er i hvert fald ting, der står i nøje forhold til hinanden.

Racermotorens termiske virkningsgrad er direkte afhængig af, hvor meget friskgassen sammenpresses inden antændelsen. Et mål herfor er det såkaldte kompressionsforhold.

En motors kompressionsforhold er forholdet mellem rumfanget over stemplet, når dette



En NSU rekordmaskine, hvor føreren, Wilhelm Herz, var fuldstændig indlukket i det strømliniede karosseri.



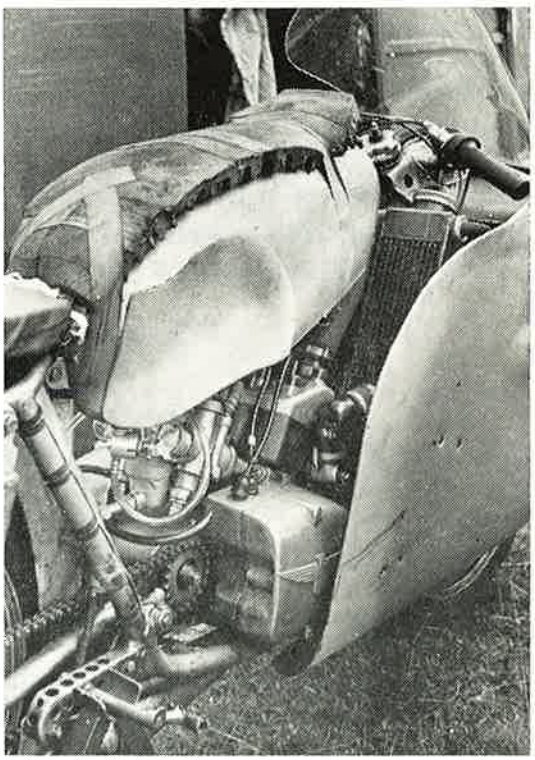
»Den flyvende cigar«, også en af NSU-fabrikens rekordmaskiner, hvormed der blev høstet store tekniske erfaringer, som i dag kommer brugsproduktionen på fabriken til gode.

står i bundstilling, og rumfanget over stemplet, når dette står i topstilling.

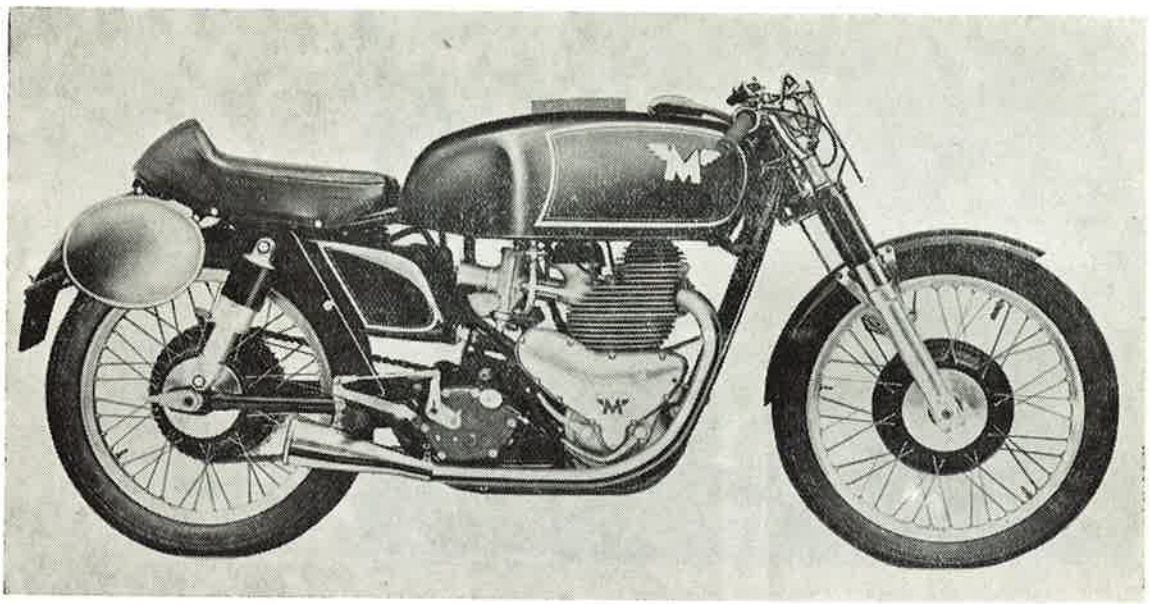
Højt kompressionsforhold giver stor termisk virkning, men jo højere kompressionsforhold des højere oktaltal må der være i det brændstof, der anvendes for at motoren ikke skal få forholdsvis stor tændingsbanken. Normalt kompressionsforhold for en motor, der skal køre med oktaltal 80 benzin, må anses for at være maksimalt 8,5 : 1, hvorimod motorer, der kører med alkohol som brændstof, kan have et kompressionsforhold, der langt overstiger 12 : 1.

Kompressionsforholdet op eller ned i en motor kan ændres på forskellige måder. De mest anvendte er fjernelse eller indsætning af kompressionsplader mellem cylinder og krumtaphus eller mellem cylinder og topstykke. skal der ske meget stor ændring af kompressionsforholdet, sker dette som regel ved isætning af stempel med større eller mindre kuplet top. evt. med nedsænket top, når der er tale om en nedsætning af kompressionsforholdet.

Noget, der også er af meget stor vigtighed for at få den helt store ydelse af en racermotor, er et meget effektivt tændingssystem. På racermotorer anvendes udelukkende magnettænding, der leveres af en højspændingsmagnet, der har de egenskaber, at den kan stå for et meget stort omdrejningstal og selv under disse forhold levere en kraftig gnistudladning, hver gang motorens stempel befinder sig i den stilling, at der skal ske en eksplosion i motoren. Ikke alene magneten skal være i stand til at levere en kraftig gnist til racermotoren, men



2-cylindret Adler-racer med vandkøling.

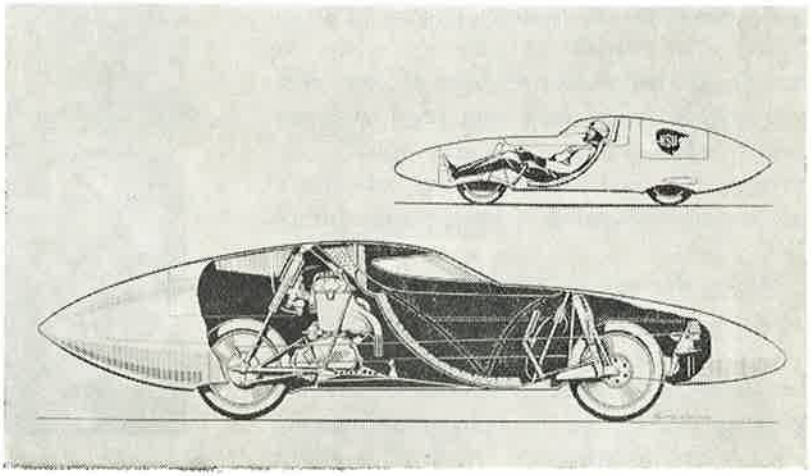


Matchless landevejsracer (G45 1953) med tocylindret motor på 500 cc. Bemærk de meget kraftige bremsetromler, der er luftkølet.

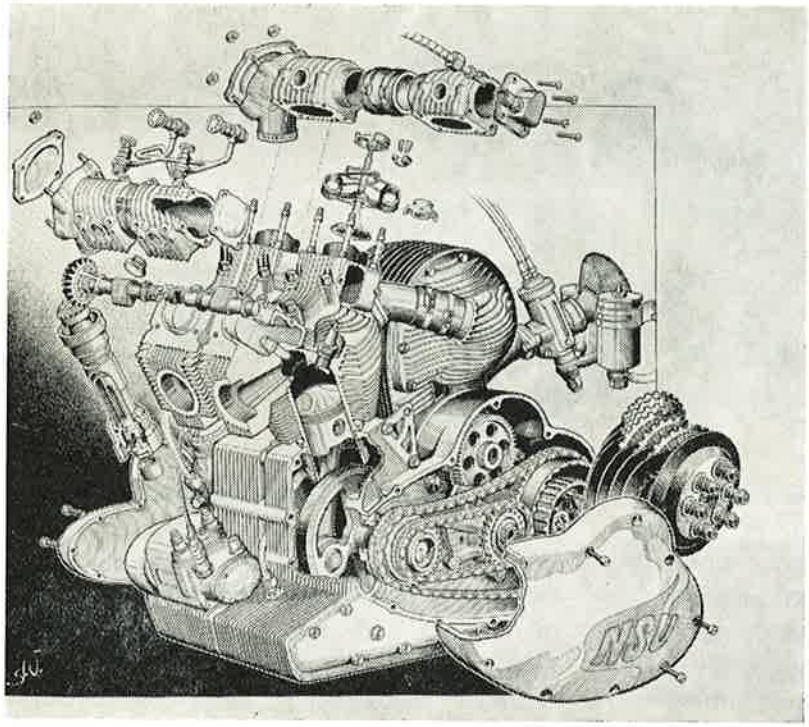
det anvendte tændrør i denne skal også være i stand til at omsætte den til forbrændingskammeret. Af et tændrør til en racermotor, et såkaldt racertændrør, må man altså kræve, at det for det første kan arbejde hurtigt under store varmegrader og højt cylindertryk, samt at det skal kunne holde til disse arbejdsforhold over længere tid. Hvad angår valget af tændrør til en racermotor, vil man altid kunne få stor hjælp fra de forskellige tændrørsfabriker, der har tændrørstyper med mange forskellige glødetal, så man altid vil kunne få et tændrør netop til den bestemte motor, blot man opgiver under hvilke forhold tændrøret skal arbejde, samt i hvilken motor dette skal ske.

Endelig er der så tilbage at omtale racermotorens hjerte, nemlig smøresystemet.

Det er noget, der siger sig selv, at en hårdtbelastet motor med et maksimalt omdrejningstal på helt op til 10.000 omdrejninger kræver en meget effektiv smøring. Blot en enkelt bevægelig del i en racermotor er uden olieforsyning i 1/10 af et sekund, vil der ske en sammenbrænding i motoren, hvorfor man da også på racermotorer anvender meget kraftige oliepumper til såvel fremadsmøring som retur-



Således var Baumm anbragt i sin rekordmaskine »Den flyvende cigar«.



Det lykkedes for teknikerne på NSU-fabriken at få denne 2-cylindrede racermotor på 500 cc med overliggende knastaksler til at yde ikke mindre end 110 hk.

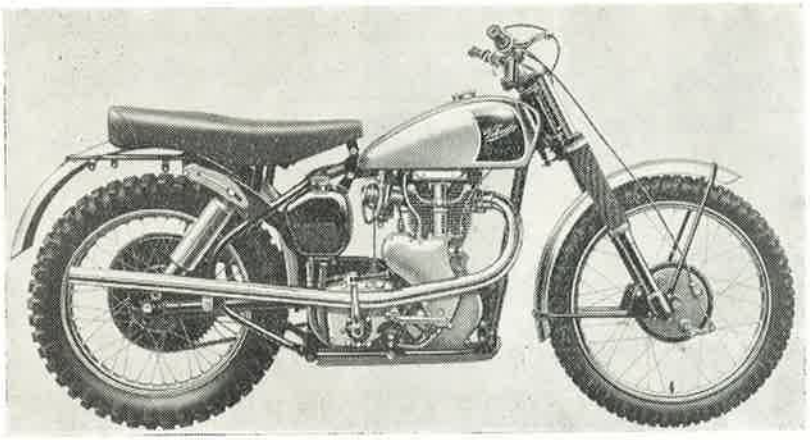
smøring. Smøresystemet på en racermotor er som regel indrettet således, at den olie, der pumpes retur fra motoren, føres tilbage til en speciel olietank, hvor den udsættes for køling, inden den igen indgår i kredsløbet.

Da en racermotor som sagt på grund af sit meget høje omdrejningstal kræver en meget effektiv smøring, er den olie, der anvendes i racermotorer, som regel altid en såkaldt R-olie fremstillet af planteolie, hvorimod almindelig motorolie er mineralolie.

Det har naturligvis været umuligt at omtale tekniske forskelligheder mellem alle de forskellige mærker af racermotorer, der fremstilles, hvorimod det er forsøgt at give et klart billede af den direkte forskel, der er mellem en racermotor i en motorcykel og en maskine med almindelig brugsmotor. Hvad angår tek-



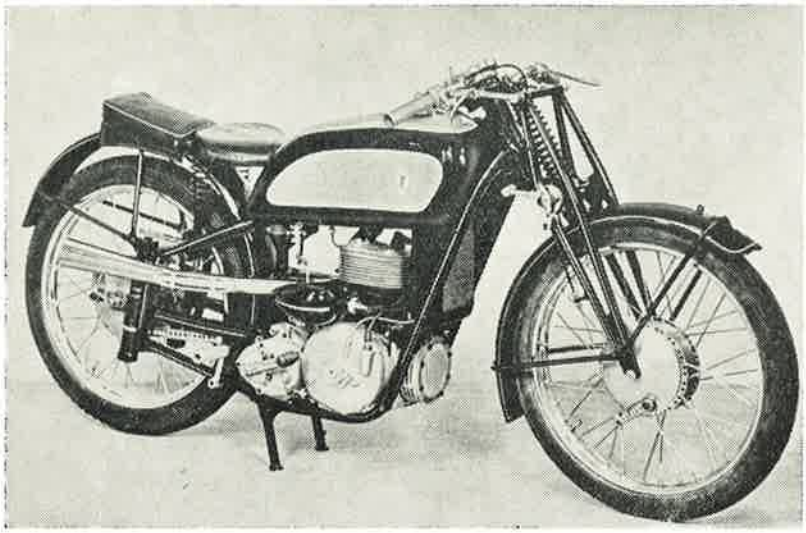
Også de helt små klasser har motorcykelfabrikernes interesse, når det drejer sig om sportskørsel, hvilket man tydeligt kan se af denne 125 cc DKW i fabrikstrimning for motocross.



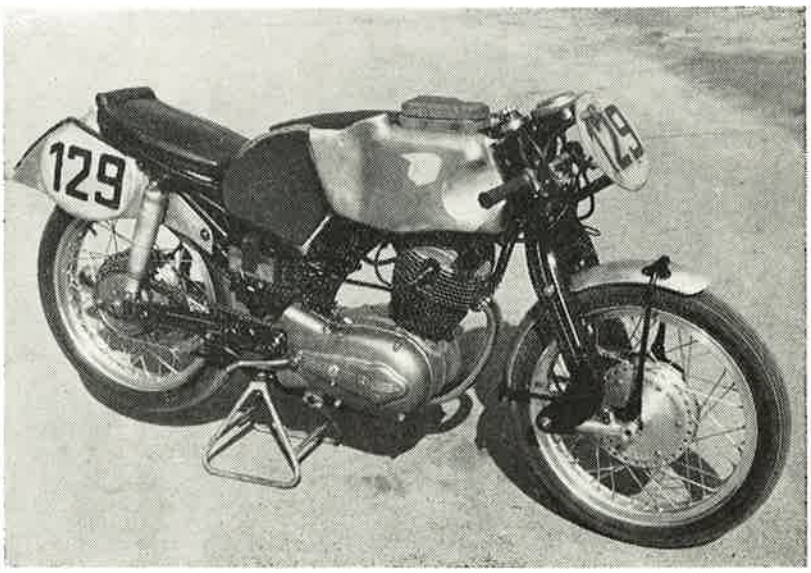
Selv om den ikke er set meget her i landet, så har Velocettes moto-cross-model overalt fået en god modtagelse ikke mindst på grund af sin store motorkraft.

nisk udvikling inden for motorcykelfabrikernes fremstilling af racermaskiner og racermotorer, så har der i særdeleshed efter sidste verdenskrig fundet en rivende udvikling sted. Så at sige ingen landevejsracer, der deltager i de store internationale løb i dag, kører uden karosseri, en foranstaltning der er indført for at indsætte vindmodstanden så meget som muligt. Hvad angår selve racermotorens opbygning, så har denne også i de sidste år gennemgået en rivende udvikling i særdeleshed hen imod at være opbygget efter princippet for to- og flercylindrede motorer helt op til 8-cylindrede racermotorer på 500 cc, der da også kan præstere hastigheder på langt over 200 km/t.





DKW-landevejsracer på 350 cc fra før sidste verdenskrig. Bemærk den vandkølede motor.



Virkelig et fornuftigt køretøj for den private sportskører ved landevejsløbene i 250 cc klassen, en NSU Sportmax.

DANSK MOTORSPORT OG DENS UDØVERE EFTER SIDSTE VERDENSKRIG

Straks da fredsbudskabet kom til Danmark den 4. maj 1945 om aftenen medbringende alle sine lyse håb for fremtiden, vågnede der også straks et håb hos danske motorsportsmænd om, at de nu inden længe igen kunne optage deres kære sport, som de havde måttet undvære i så mange år.

Det var dog først i 1946, at der rigtig kom gang i motorsporten i Danmark, idet der jo gik nogen tid, inden benzinforsyningerne begyndte at strømme til landet, men da motorsporten så først fik lagt ud, skete dette under så stor tilslutning og succes, som man hverken før eller siden har set magen til.

Motorklubberne voksede dag for dag, og nye blev stiftet, hvilket naturligvis også medførte, at Danmarks Motor Union som motororganisation hurtigt voksede sig stor og stærk efter den dvaletilværelse, den havde ført under hele kirgen.

I de første efterkrigsår gik motorcykel- og automobilsporten i Danmark hånd i hånd under det såkaldte »Dansk Motorsports Råd«, der omfattede repræsentanter fra både DMU og KDAK, og som var den øverste myndighed for al motorsport i Danmark.

Hvad angik motorbaner, så fik man også ret hurtigt gjort nogle af de gamle fra før krigen klar igen, men det var dog hovedsagelig nye baner, der dukkede op over hele landet.

Den 1. august 1946 kunne Danmarks Motor Union, der på daværende tidspunkt omfattede 46 motorklubber foruden 3 landsdelsunioner fordelt på Sjælland, Fyn og i Jylland, præsentere sine medlemmer for et nyt medlemsblad, der kom under navnet »Motor og Sport«.

Hvad angik materiel til kørerne i form af nye racermaskiner, standardmaskiner og reservedele til de gamle, så stod det derimod på dette område meget sløjt til for dansk motorsport. Så at sige alt det materiel, der fandtes i landet, og som anvendtes til motorsportskonkurrencer, stammede fra før krigens begyndelse, og meget af det trængte til udskiftning eller forbedring ved isætning af nye reservedele, men intet kunne skaffes, og det, der kunne fremstilles her i landet, var ikke særlig godt. Selv en ting som dæk, i særdeleshed de specielle racerdæk, kunne overhovedet ikke skaffes, så det var store dage for slidbanefafrikanterne, selv om de materialer, de anvendte, mange gange var så dårlige, at en kører end ikke nåede at køre et løb færdigt med et slidbanedæk, inden slidbanen var røget af til stor ærgrelse for både ham selv og publikum.

Men trods alle besværlighederne tog alle det med godt humør, og en løbsarrangør var i de første efterkrigsår altid sikker på stor tilslutning af publikum til sine arrangementer. Det var ikke nogen seværdighed, at et almindeligt

jordbaneløb i de år blev besøgt af et publikum på helt op til 20.000.

Også hvad angik det internationale samarbejde og da i særdeleshed det nordiske, så kom der også ret hurtigt en udveksling af kørere i gang. Mange både norske, svenske og engelske kørere var at finde i de danske motorløbsprogrammer i de første efterkrigsår.

Interessen for de forskellige motorløb, der afholdtes i 1946, var som sagt stadig voksende, og samtlige løbsarrangører landet over kunne glæde sig over tusindtallige tilskuerskarer, der fulgte løbene med en entusiasme, der ikke kunne undgå at glæde også sportens aktive udøvere.

Nogle af løbsbegivenhederne fra 1946 skal her omtales sammen med navnene på de kørere, der gjorde sig fordelagtigt bemærket og dermed må regnes for at høre til eliten af danske motorsportskørere i 1946.

Et sted, hvor dansk motorcykelsport straks efter krigen i stor stil oplevede sin renaissance, var Gentofte stadion.

Denne bane havde således ved et af sine mange løb i 1946 besøg af de norske kørere Verner Lorentzen og Leif Samsing samt af den svenske kører Ragnar Friberg, der skulle kæmpe med de danske stjerner i det såkaldte Gentofteløb.

Dette løb, der både bød på overraskelser og spændende situationer, kørtes i to afdelinger med 2 heat i hver. I første heat startede Verner Lorentzen, Sv. Aage Sørensen, Aage Jacobsen og Aage Andersen alle på JAP-maskiner. Der blev ingen rigtig kamp i dette heat, for allerede i anden omgang styrtede Sv. Aage Sørensen og Aage Jacobsen, og da der blev vist gult flag, misforstod nordmanden situationen og troede, løbet var stoppet, hvorefter Aage Andersen kørte i mål som sikker vinder, selv om nordmanden igen nåede at få fart på maskinen, efter at han havde opdaget sin fejltagelse.

I det næste heat viste nordmanden imidlertid, hvad han duede til, og vandt med 2 sek. foran Aage Jacobsen, der havde tiden 1,37. Disse to kørere gik altså til slutheat.

I anden afdeling startede Ragnar Friberg, Leif Samsing, Orla Knudsen og Bent Jensen, også alle på JAP-maskiner.

Begge heat blev vundet af Orla Knudsen, selv om han var meget hårdt trængt af Samsing. Også Bent Jensen kørte fint og viste god svingteknik. Svenskeren Ragnar Friberg kunne derimod ikke rigtig være med i det hårde selskab, så det blev altså her Orla Knudsen og Leif Samsing, der skulle til slutheat, der absolut ville blive dagens store hovedløb.

Inden finalen var Orla Knudsen favorit, idet han stod med dagens hurtigste tid, men de to nordmænd kunne blive meget farlige. Orla Knudsen var da også så uheldig, at han styrtede i 2. omgang af slutheatet, hvor han lå forrest med Aage Andersen på sin side og de to nordmænd bagefter. Om det nu var, fordi Aage Andersen blev alene om at forsvare de danske farver, eller hvad der ellers kunne være grunden, så blev løbet imidlertid hans, og han kørte i mål som en sikker vinder i tiden 1,35,0 i en stil, der vendte tankerne hen mod »Sprout«-Elders deltagelse i dirt-track-løbene på den gamle bane ude ved Roskildevejen i trediverne. Nr. 2 i løbet blev Leif Samsing i tiden 1,35,2.

Dagens ekspert-match havde som deltagere de fire hurtigste ryttere, der var Aage Andersen, Leif Samsing, Bent Jensen og Orla Knudsen. Ekspertmatchen omfattede i alt tre heat, og i det første styrtede Bent Jensen lige foran Aage Andersen, der med nød og næppe undgik en påkørsel ved en hurtig reaktion. De to næste heat blev meget spændende, og Bent Jensen tog her revanche og vandt det første i overlegen stil. Før sidste og afgørende heat var pointstillingen således: Leif Samsing, 6 points, Aage Andersn, 5 points, og Bent Jensen og Orla Knudsen hver 4 points.

Starten gik, og rytterne kom alle af sted samtidig og gik ind i første sving side og side. På langsiden gik Aage Andersen imidlertid frem efterfulgt af Leif Samsing, men i tredie omgang overtog Bent Jensen imidlertid andenpladsen efter en hård dyst med Samsing, og i opløbssvinget gik Bent Jensen inden om Aage Andersen og vandt heatet.

Resultatet af ekspertmatchen blev derefter,



Lauritz Amstrup, Herning, går flyvende over bakketoppen på Silkeborg Motor Sport's bakkebane ved Resenbro.

at Bent Jensen sejrede med et samlet pointstal på 8, det samme som Aage Andersen, der imidlertid havde dårligere sammenlagt tid end Bent Jensen.

Et standardløb for 350 cc maskiner samme dag bød ikke på de store overraskelser, men blev efter god og stabil kørsel vundet af Einer Andersen, Velocette, der fik 7 points og klassens bedste tid 1,46,3.

Jægersborgløbet for 500 cc standardmaskiner manglede ikke spænding og dramatik. Allerede i det indledende heat styrtede Johs. Nielsen, idet han simpelt hen blev lukket inde under en klumpkørsel i et sving. I slutheatet indtraf dagens mest dramatiske styrt, idet Villy Dalby Nielsen styrtede lige foran Leif Hirsborg, der ikke på nogen måde kunne undgå at køre lige ind i ham og dermed selv styrte. Lige bagefter kom Holger Hansen, og alle ventede også at se ham gå med i styrtet, men ved en fantastisk hurtig manøvre lykkedes det ham at komme fri af de styrtede, noget der senere indbragte ham en konduitepræmie. Ingen af de styrtede kørere kom alvorligt til skade, og endelig vinder af Jægersborgløbet blev Holger Hansen.

Dagens store handicap blev vundet af svenskeren Friberg i tiden 1,39.

Det her omtalte løb på Gentofte stadion havde 15.000 tilskuere. Midt under løbet fik man på banen besøg af den gamle dirttrackkører Morian Hansen, der ikke havde dyrket motorsport siden sin tilbagevenden fra det engelske luftvåben, hvor han havde gjort tjeneste under hele krigen.

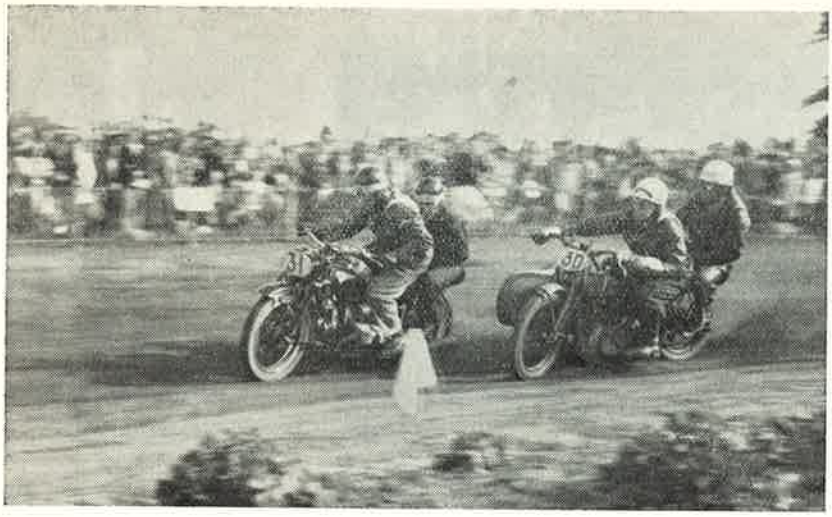
Intet var vel mere naturligt, end at publikum forlangte en æresrunde af Morian, hvilket da også skete i blåt tøj og almindelige sko, så nogen egentlig broad side blev der ikke tale om, men jubelen fra publikum var stor.

Som sagt var det en storhedstid uden lige, dansk motorcykelsport oplevede straks efter krigens afslutning; den ene motorbane efter den anden dukkede op ud over landet, og antallet af aktive kørere steg meget. Også inden for det lokale klubarbejde fandt der en rivende udvikling sted. Klubbernes medlemstal steg for hver dag, der gik, og nåede efterhånden højder, som man aldrig havde håbet på.

Danmarks Motor Union bestod i 1946 af tre landsdelsunioner, nemlig Sjællands Motor Union med dens formand, faktor Poul Rasmussen, Fyens Motor Union, hvor Karl Madsen var formand, og Jyllands Motor Sportsunion med tømrer Peter Franck på formandsposten.

Præsidenten for Danmarks Motor Union i 1946 var Vald. Hoffmeyer.

Af de baner, der dukkede op i de første efterkrigsår eller nærmere betegnet 1946–1947, skal nævnes nogle stykker, hvor der afholdtes betydelige løb. Enkelte af disse baner havde dog også været anvendt før krigen, men det gjaldt for næsten dem alle, at de blev startet



Fra et sidevognsopgør ved et af de mange jordbaneløb, der afholdtes over hele landet i 1947.

igen under den ene eller anden form for fornyelse og omlægning.

Et af de steder, hvor jydske kørere altid satte hinanden stævne, når et storopgør i bakkeløb skulle finde sted i disse år, var Randers Motor Sports bane i Volk-Mølle. Et af disse storstævner, hvor det udelukkende var jydske kørere, der dominerede dagens løb, fandt således sted i august 1946.

Knud Nielsen, Århus, opnåede ved dette løb dagens bedste tid efter strålende kørsel på den vanskelige bane. Han vandt klassen i tiden 17,3 sek., hvorimod gennemsnittet for de øvrige deltagere lå på 19,5 sek.

Sidevognsklassen var som sædvanlig ved et bakkeløb dagens store oplevelse for publikum, der hylede af begejstring. Resultaterne blev, at følgende jydske kørere blev klassevindere: 250 cc solo: Erling Pedersen, Århus, BSA, 350 cc solo: Gunnar Laursen, Als Motorklub, 500 cc solo: Knud Nielsen, Århus, BSA, 750 cc solo: Joseph Koch, København, Nimbus, sidevogne: N. O. Jensen, Ålborg, Triumph, og begynderklassen: Tage Sørensen, Djurslands Motorklub.

Også det jydske sommerstævne 1946 blev en stor succes på den nye jydske motorbane. I klassen indtil 250 cc var Henry Sørensen, Silkeborg, BSA, suveræn og vandt efter behag, hvorimod der i 350 cc klassen var mere krig på kniven. Aksel Jensen, Ålborg, var således kun en tiendedel hurtigere end klubkammeraten Victor Simonsen, Ålborg, hvorimod Peter Staal Jensen, Randers, endnu ikke rigtig var kommet i form efter krigens hvilepause, så han måtte nøjes med en solid tredieplads.

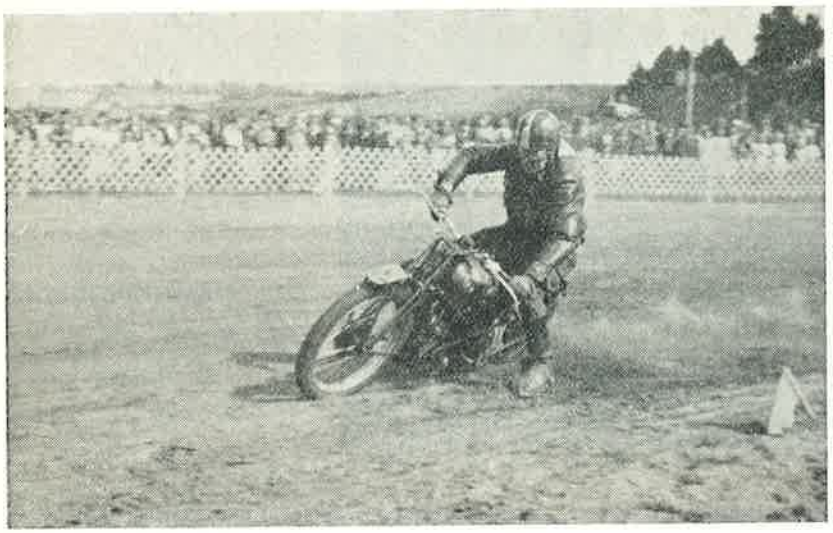
I 500 cc klassen måtte der omkørsel til for at finde frem til vinderen, og her vandt Knud Nielsen, Århus, med Niels Amstrup, Herning, på andenpladsen.

Vinder i 750 cc klassen blev Aksel Jensen, Ålborg.

Sidevognsløbene bød på stor spænding og dramatik, idet kørerne havde meget stor vanskelighed med svingene på den nye bane. Henning Ballisager, Slagelse, var således ude for et uheld, der let kunne have fået alvorlige følger. Han mistede således i et sving helt herredømmet over sin maskine, hvorefter både han og Alex Siim, Silkeborg, måtte udgå efter styrt. Den fra før krigen så skrappe sidevognskører, Hans Dalsgaard, Vejle, havde endnu ikke rigtig fundet den vante form, selv om det lykkedes ham at tangere dagens hurtigste tid i klassen.

Dagens store pokalløb blev vundet af Aksel Jensen, Ålborg, selv om han lige efter starten styrtede grundet et sammenstød med en flagstang.

Også på Tved motorbane var der i 1946 kamp om sølvtøjet, endda så hård, at dommerne i sidevognsklassen måtte tildele advarsler til H. Skov, København, og Knud Mogen-



Det store, jydske navn, når det drejede sig om standardløb i de første efterkrigsår, var så absolut Knud Nielsen, Århus, Norton, der opnåede stor popularitet på motorbanerne i hele landet.

sen, Odense, der var lige lovlig hårde ved hinanden i deres opgør.

I ekspertklassen ved samme løb var Aage Andersen, København, den bedste, men han savnede også konkurrence fra Aage Jacobsen, der havde måttet sende afbud på grund af manglende reservedele til sin motor.

De fynske kørere, der deltog i løbet, kørte om en vandrepokal, og her var Poul Kalør dagens mand, og han overtog pokalen fra den sidste vinder, Aage Jacobsen.

De bedst placerede kørere i hele løbet blev: junior solo: Ejvind Hansen, Korup, BSA, 1,51,1, ekspert solo: Aage Andersen, København, JAP, 1,48,2, standard solo: Poul Kalør, Odense, AJS, 1,50,2, special solo: Johs. Aaskov, Ejby, JAP, 1,51,4, og sidevogne: H. Skov, København, Harley, 1,59,4.

Dagens store handicap havde Orla Knudsen København, JAP, som vinder i tiden 1,54,1 uden forspring.

Nordjyllands Motor Sport var også blandt de meget aktive i 1946 med bl. a. stort bakkeløb i Dronninglund den 7. juli 1946, hvor der var ikke mindre end 10.000 tilskuere.

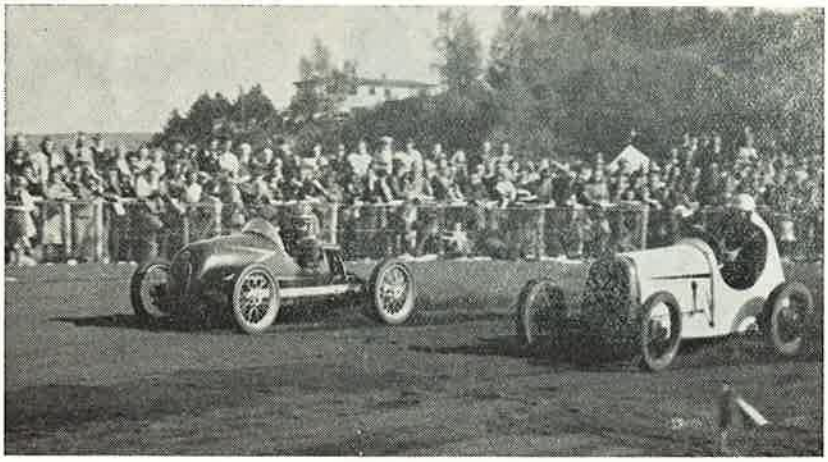
Fra hele landet var mødt 56 kørere til start, og det blev i alle måder et vellykket og spændende løb, hvilket bl. a. også vejrguderne var medvirkende til, idet løbet af disse var blevet betænkt med strålende solskin og blikstille vejr, så det næsten var lige ved at blive for varmt både for kørere og publikum.

Banen, der blev kørt på, var meget skrap, men alligevel blev der kørt hårdt til og opnået fine resultater, hvoraf skal nævnes: begynder solo: Henry Petersen, 17,5, Harry Petersen, 17,8, og Oskar Madsen, 17,8; 250 cc solo: Henry Sørensen, Silkeborg, BSA, 16,7; 350 cc solo: Victor Simonsen, Ålborg, 16,1, Aksel Jensen, Ålborg, 16,4, og Gorm Hjortlund, 17,1; 500 cc solo: Viggo Thomadsen, Randers, 15,2, Knud Nielsen, Århus, 16,4, Hugo Madsen, 16,2, og Niels Amstrup, Herning, 16,6; 750 cc solo: Joseph Koch, København, 16,0, og Orla Nielsen, Ålborg, 16,7, sidevogne: N. O. Jensen/Verner Poulsen, Ålborg, 19,9, Carlo Sejr Jensen/Erling Petersen, Århus, 20,4, og Chr. Christensen/ Harry Petersen, Århus, 20,7.

Forøvrigt havde sidevognskøreren Chr. Christensen fra Ålborg ved dette løb sin kone med i sidevognen, og fruen viste sig så absolut at være opgaven voksen, og hun fik overrakt en smuk præmie for præstationen.

Løbet sluttede med stor præmieuddeling på Dronninglund hotel.

Et andet stort bakkeløb i 1946 blev arrangeret af Silkeborg Motor Sport i lyngbakkerne ved Resenbro, hvor der var mødt 8.000 tilskuere. Ikke mindre end 65 kørere var mødt til start, så der blev underholdning for alle pengene i de smukke naturomgivelser. Enkelte kørere var udsat for dramatiske styrt, men de slap da alle heldigt fra det.



Fra et midgetløb på Hem Odde lige efter krigen. Tv. Robert Nellemann, Randers, og th. Henning Pedersen, Århus.

Begynderklassen, der talte mange nye kørernavne, viste sig meget jævnbyrdig og spændende, således blev O. Nielsen og Hugo E. Madsen begge noteret for samme til: 15,7 sek. H. Bertelsen og Breisemeister fik begge tiden 15,8, Th. Sørensen 15,9, Jørgen Larsen 16,1 og C. E. Jensen 16,2.

Resutaterne i seniorklasserne blev:

250 cc solo: Henry Sørensen 15,8; 350 cc solo: Axel Jensen 15,6, Victor Simonsen 16,0, Ejler Svendsen 16,6 og Bent Jensen 16,9; 500 cc solo: N. O. Jensen 14,3, Viggo Thomadsen 15,2 og Søren Nielsen 15,4; 750 cc solo: Axel Jensen 15,8 og Joseph Koch 16,5; sidevogne: begyndere: Axel Villadsen 21,2, og seniores: N. O. Jensen 18,3 og Joseph Koch 18,8.

Heller ikke på Fyn manglede der noget, når der var tale om store motorsportsstævner lige efter krigens afslutning; således var der bl. a. kommet gang i løbene på Langesø-banen, ligesom Bogense Motor Klub bl. a. afholdt et stort jordbaneløb på Bogense-banen den 23. juni, hvor resultaterne blev: begyndere solo: Ejner Hansen 2,11,8, Jørgen Rasmussen 2,17,8 og Kaj S. Petersen 2,21,9. Senior solo: 500 cc: Sv. Aage Rasmussen 2,17,6, Laurvig Pedersen 2,18,3 og Svend Nissen 2,19,5. Ekspertrace: Orla Knudsen 1,53,9, Aage Andersen 1,56 og Egon Rasmussen 2,03,2. Sidevogne begyndere: Gunnar Eriksen 2,42,5 og Ejner Jensen 2,47,6. Sidevogne seniores: Knud Mogensen 2,22,5, H. Skov 2,24,0 og Svend Jensen 2,29,8. Dagens sluthandicap gav følgende resultater: Orla Knudsen 2,02,1, Erh. Fisker, 2,07,4 og Egon Rasmussen 2,03,0. Pokalløb solo blev vundet af Egon Rasmussen og pokalløb for sidevogne af Knud Mogensen.

I 1946 havde Århus Motor Sport også stor glæde af åbningen af sin nye bane ved Hem Odde, hvor ikke mindre end 12.000 tilskuere var mødt op til åbningsløbet og baneindvielsen. Grundet megen regn i dagene forud for åbningsløbet blev der ikke opnået så gode tider, som man havde regnet med, selv om publikum alligevel kom til at overvære en række spændende løb fra de udmærkede tilskuerpladser, hvorfra man havde fint udsyn over hele banen.

Den første banerekord, der blev sat på Hem Odde, kom til at lyde på 1,26 ved Svend Jensen.

Begynderløbet havde Ove Petersen som vinder efterfulgt af K. Bertelsen og Erik Sørensen.

Senior solo 500 cc havde Holger Hansen som vinder med Kaj Mogensen og Axel Nielsen på de efterfølgende pladser.

Sidevognsløbet blev vundet af Hans Dalsgaard, Vejle, efterfulgt af N. O. Jensen, Ålborg, og Carlo Sejr Jensen, Århus.

Iøvrigt knyttedes den store interesse sig til afgørelsen i ekspertklassen, der overraskende blev vundet af Jens (Lyn) Christensen med 75 points foran Vitus Kelvang, 50 points, Svend Jensen, 20 points, og Knud Nielsen, 20 points.



Dansk motorcykelsports store navn i specialklassen gennem mange år, Orla Knudsen, København, er her kommet i vanskeligheder, men klarer situationen.

Hastighedsløb på afspærret vej forsøgte man også i 1946 ved Nivåløbet, men det blev ikke den strålende succes, som man havde ventet.

Selve vejbanen, der var afspærret, og som blev anvendt, var ganske udmærket, men da politiet kun tillod enkeltmandsstart, blev resultatet et lidet tilfreds publikum og et meget dødt stævne.

Sv. Aage Sørensen blev velfortjent dagens mand, idet han med sin 350 cc racer kørte kilometeren, som var banens længde, i tiden 23,8 sek. svarende til en gennemsnitsfart på 152 km.

Af andre hurtige tider skal nævnes: 250 cc: Sv. Aage Sørensen, 27,9. 350 cc: Svend Aage Sørensen, 25,0. 500 cc: Sv. Aage Sørensen, 23,8, N. V. Jensen, 25,0. (Tiderne er gennemsnit af to starter). Sidevogne indtil 600 cc: Egon Walther 25,2 (143 km). Sidevogne over 600 cc: Sv. Jensen 31,4 (115 km).

En klasse for automobiler havde som hurtigste kører Vilh. Nellemann i tiden 29,5, svarende til en gennemsnitsfart på 123 km.

Det blev altså ikke det store efterkrigshastighedsløb, man havde ventet, og det viste sig, at motorløb over lige stræk med enkeltmandsstart overhovedet ikke var nogen publikumsattraktion.

Det af SMK arrangerede løb på Avedøre flyveplads blev derimod succes og fik et over al forventning godt forløb, og der skete under selve løbet ikke et eneste styrt, noget der tydeligt viste, at den store del af de danske motorkørere igen var ved at finde formen efter den lange pause, de havde haft under hele krigen.

Også publikumsmæssigt blev Avedøre-løbet en stor succes, idet ikke mindre end 11.000 tilskuere overværede løbet.

Kørerne i begynderklassen viste under hele løbet pæn og behersket kørsel, noget der bevirkede, at de opnåede tider i slutheatet for dem alle blev betydelig bedre, end hvad der var opnået i de indledende heat.

Vinder af begynderklassen blev V. Mikkelsen, 2,05,5, efterfulgt af Uffe Petersen, 2,06,09 og Axel D. Nielsen, 2,08,9, på anden- og tredjepladsen.

Senior standardløbet for 500 cc maskiner havde som de bedst placerede kørere i slutheatet Holger Hansen, 1,59,2, Agner Hansen, 2,02,9, Axel Nielsen, 2,03,0, og Johannes Nielsen, 2,05,0.

Dagens ekspertrace havde den unge Erh. Fisker som sikker vinder i tiden 1,58,4, nr. 2 Leo Andersen, 1,59, nr. 3 Sv. Larsen, 1,59,1, og nr. 4 Tage Jacobsen, 2,01.

Dagens store sidevognshandicap bød ikke på de store overraskelser, idet alle tre favoritter: Sv. Jensen, Egon Walther og Hans Jacobsen placerede sig i den nævnte rækkefølge.

Handicap for solomaskiner havde Holger



Den populære københavnske sidevognskører Josef Kock, Nimbus, kører her sin maskine i mål i dagens hurtigste tid og tilføjer en førsteplads til de i forvejen mange sejre, som han opnåede overalt på de danske motorbaner.

Hansen som vinder i tiden 2,01 efterfulgt af Uffe Pedersen, 2,05 og V. Mikkelsen, 2,06.

Også Herning Motor Sport var igen med straks efter krigen og afholdt således den 30. juni 1946 et terrænløb, der formede sig som en mellemting mellem et trial og et bakkeløb, men der var stor tilfredshed at spore både blandt de mange startende jydske kørere og det store publikum på 9.000, der fik fin motorsportsunderholdning. De bedste kørere ved løbet var i begynderklassen Jørgen Larsen, Skanderborg, BSA, Hugo E. Madsen og P. A. Anneberg.

Da der ikke var nogen klasse for 250 cc maskiner, startede Henry Sørensen, Silkeborg, med sin 250 cc BSA i 350 cc klassen, og her lykkedes det ham at besætte en tredieplads efter Victor Simonsen, Ålborg, og Aage Dyhr Thomsen, Herning.

500 cc soloklassen havde som de bedst placerede J. P. Nielsen og Carl Vilhelmsen, der kørte på tiderne 37,7 og 39,0.

Sidevognsklassen, der bød på spændende konkurrence, havde Vagn Poulsen som vinder i tiden 39,3 foran Rs. Kornum, O. Nielsen og Marius Remmer.

Utallige var de motorsportsarrangementer der afholdtes rundt omkring i landet i 1946, og som tidligere nævnt under en publikumstilslutning, man aldrig før havde kendt magen til; det var nemlig ingen seværdighed, at et ganske almindeligt bakke- eller baneløb samlede helt op til 10.000 tilskuere. De fleste af de kendte kørernavne fra før krigen var nu igen alle i gang med at dyrke aktiv motorsport, foruden at staben af unge nye ryttere var ved at have dygtiggjort sig, så det var absolut kun lyse fremtidsperspektiver for dansk motorcykelsport ved afslutningen af den første efterkrigssæson i 1946. Det skal lige her indskydes, at en tidligere kendt motorsportsmand som Sv. Aage Engstrøm også igen havde gravet stridsøksen op, hvilket skete ved et løb på den fynske bane i Fangel den 4. aug. 1946.

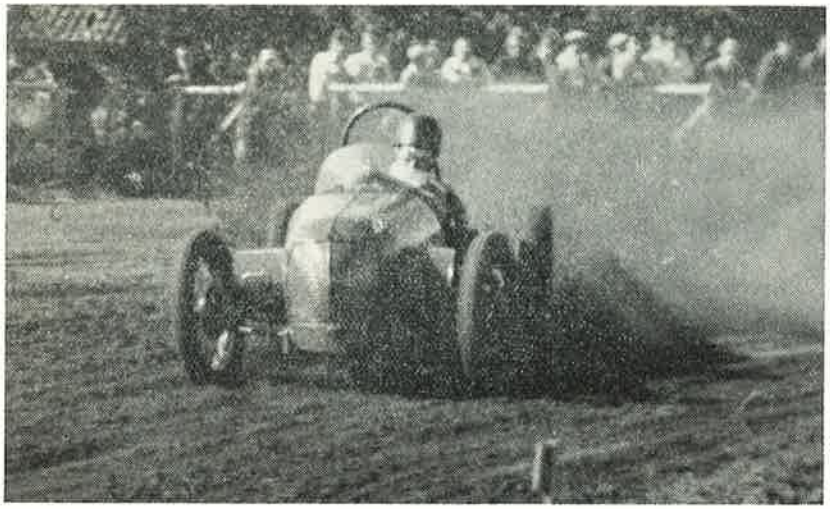
Og i det internationale samarbejde eller rettere det nordiske var Danmark igen med straks efter krigen.

Nordiske mesterskaber 1946 var henlagt til Norge, der også var tildelt dette løb i 1939, men som meget brat måtte aflyse dagen før løbets afholdelse på grund af krigsudbruddet.

Følgende kørere deltog fra Danmark i nordiske mesterskaber 1946, der blev afviklet for baneløbenes vedkommende på Bjerke-banen og for bakkeløbenes vedkommende på Korketrekken:

1. Aage Andersen.
2. Orla Knudsen.
3. Sv. Aage Sørensen.
4. Bent Jensen.

I nationskonkurrencen for såvel baneløb som bakkeløb besatte Danmark tredjepladsen efter Sverige og Norge.



En af de populære midget-kørere i aktivitet på Hem-Odde. (Ernst Mortensen, Horsens).

Nordisk mester i baneløb i den individuelle konkurrence blev Leif Basse Hvem, Norge, i tiden 2,52,2, og i bakkeløb Hans Henriksen, Sverige, 2,00,6.

Også Saxtorp i Sverige levede op igen i 1946.

Efter seks års dvale oplevede landevejene med Saxtorp trekanten atter en invasion, der vel ikke var på højde med, hvad man kendte ved de gamle Saxtorpløb, men tilskuerantallet ved dette første efterkrigsløb nåede dog et antal på over 25.000.

Målet ved det første efterkrigsløb var igen et virkeligt Saxtorp løb, men i en væsentlig ændret skikkelse i forhold til de fra før krigen så berømte landevejsløb.

»Saxtorp generalen«, direktør Axel Løfstrøm kunne simpelt hen ikke holde sig i ro længere og måtte udnytte sit pragtfulde terræn ved Saxtorp, og han havde da undfanget den glimrende idé at prøve noget helt nyt i retning af de engelske scrambles løb, selv om det dog ikke helt blev det samme, vel nærmere en forløber for nutidens moto-cross.

Banen, der blev kørt på, var anlagt på de fra de tidligere Saxtorp-løb anvendte parkerings- og tilskuerpladser.

Fra Danmark deltog kørerne Josef Koch, Poul Kalør, Sv. Schmidt og N. V. Jensen i dett første store, svenske efterkrigsløb, og det skal straks siges, at alle de danske kørere virkelig gjorde en fin figur i det meget krævende løb, hvor hvert heat gik over 12 km.

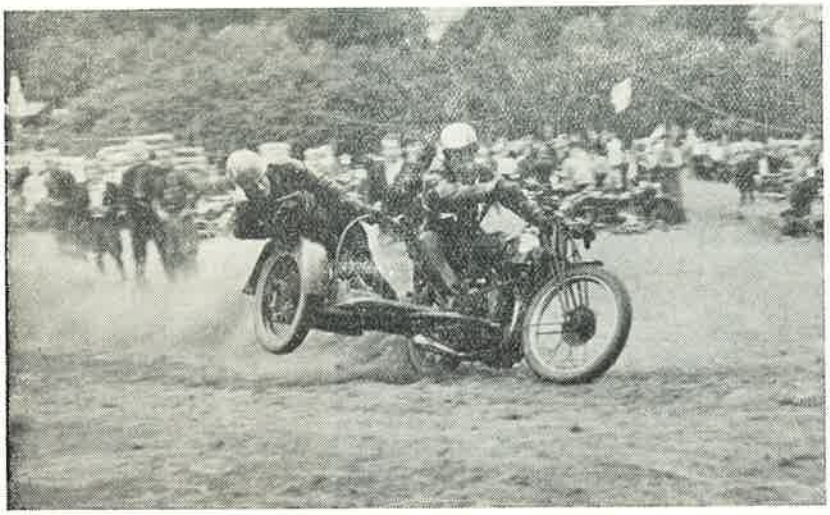
Løbet blev afviklet som et regulært baneløb i heat med 10 startende kørere i hvert indledende heat, hvoraf de fem bedste gik til slutheat.

I de forskellige klassers slutheat opnåede Poul Kalør en fjerdeplads i gruppe I indtil 500 cc, N. V. Jensen en femteplads i gruppe II indtil 500 cc, medens Josef Koch besatte førstepladsen i gruppe I for maskiner over 500 cc. Beklageligvis måtte Sv. Schmidt se sig slået af maskinskade i form af en brændt ventil, efter at han havde ført feltet i sin klasse det meste af slutheatet.

Afslutningen på den danske motorsportssæson 1946 skete med to virkelig store baneløb, nemlig et på Århus stadion og et på Gentofte Stadion.

Løbet på Århus stadion var arrangeret af Århus Motor Sport, og banen og løbet blev indviet med et rekordforsøg i ekspertklassen ved Bent Jensen, Århus. Bent Jensens tid for de 4×400 m med flyvende start blev 1,26,3, men broderen, Svend Jensen, Odense, gav ikke ved dørene den dag, og i et efterfølgende forsøg trykkede han rekorden med en tiendedel, så den endelige banerekord for ekspertklassen kom til at lyde på 1,26,2.

I standardklassen blev det Knud Nielsen, Århus, der satte rekord med tiden 1,30,3.



Sidevognskøreren Carlo Sejr Jensen, Århus, med sidevognsmanden Erling Pedersen, Århus, går her meget voldsomt fra start ved et bakkeløb i Volk-Mølle, men tiden blev som oftest også god for det populære par.

Straks fra første start i de egentlige løb, der begyndte med Århus by's grand prix, var der stor spænding og dramatik. Bent Jensen styrtede i det tredie sving i første omgang. De øvrige deltagere i heatet for forbi ham, men han var igen hurtigt oppe, klar til at påbegynde forfølgelsen – men kun for at køre ind i det fjedrende hegn, hvor maskinen blev hængende fast, så løbet blev blæst af.

I omstarten sejrede Bent Jensen i tiden 1,28 efterfulgt af Sv. Jensen i tiden 1,32,2.

Næste heat i grand prix'et vandtes af Orla Knudsen, København, i 1,29,2 med Karl O. Jensen, Bogense, på andenpladsen.

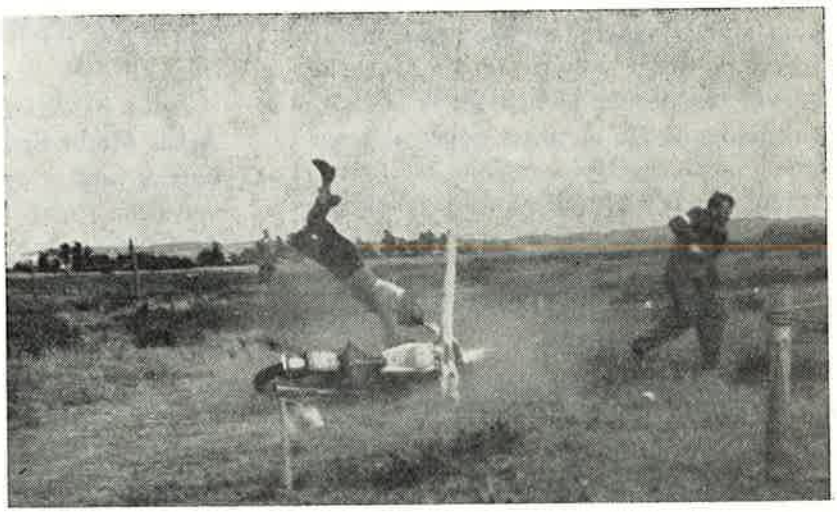
I finalen startede derefter brødrene Bent og Svend Jensen samt Orla Knudsen, København. Der var altså lagt op til det helt store, idet de tre kørere samtidig repræsenterede de tre storbyer København, Odense og Århus.

Efter et fantastisk godt kørt løb sejrede Bent Jensen i finalen i tiden 1,28,3.

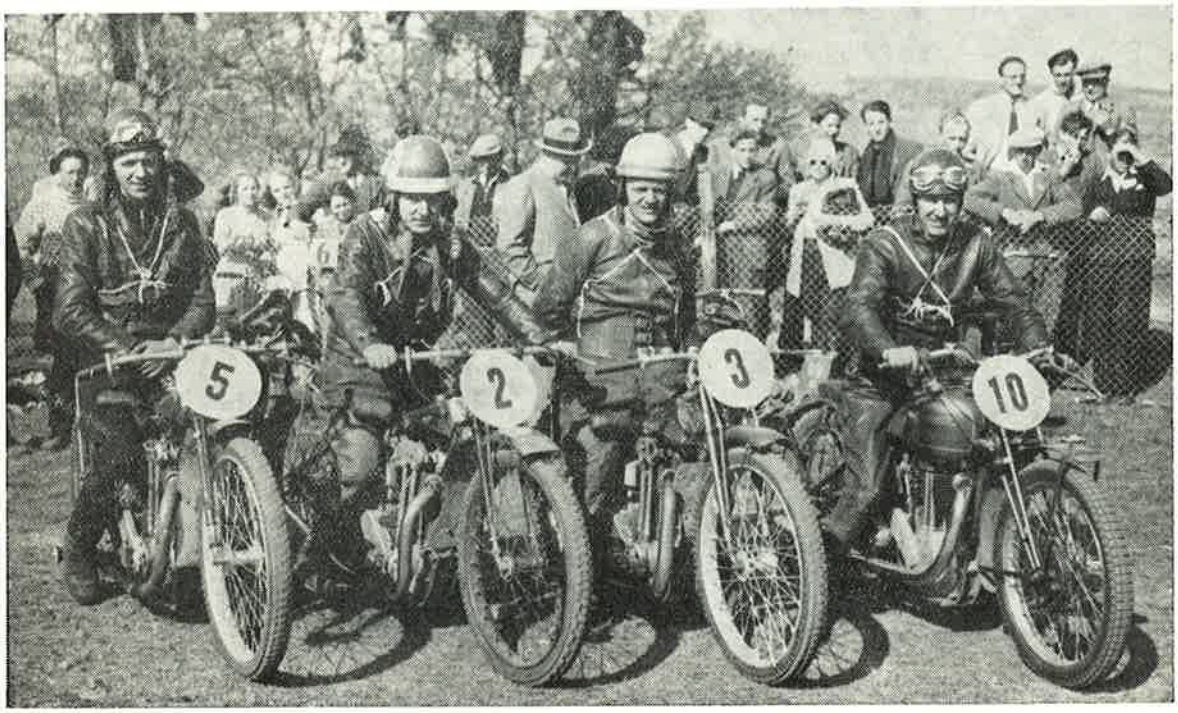
I Marselisborgløbet for standardmaskiner 1. heat sejrede Knud Nielsen, Århus, i tiden 1,33, efterfulgt af Axel Nielsen, København.

2. heat havde Willy Dalby Nielsen, København som vinder i tiden 1,41,2, og tredie heat blev vundet af Leif Hirsborg, København, i tiden 1,35,3.

I finalen startede derefter Knud Nielsen, Axel Nielsen og Leif Hirsborg. Knud Nielsen sejrede efter dristig kørsel i tiden 1,35,2 med Leif Hirsborg på andenpladsen.



Den jydske bakkekører H. Briesemeister, Horsens, er her kommet i konflikt med en flagstang på banen i Resenbro.



De fire motorkørende brødre fra Odense, Bent, Svend, N. V. og C. O. Jensen, der i årene lige efter krigen var at finde i motorløbsprogrammerne hver søndag og frygtet af alle konkurrenterne.

Stadion crak race for ekspermaskiner 1. heat, der blev kørt med flyvende start, havde Bent Jensen som vinder i 1,31,0, og andet heat kom Orla Knudsen som vinder ned på den fine tid 1,27,3.

Finalen i dette crak race blev dagens bedste løb, der formede sig som en voldsom duel mellem Bent Jensen og Orla Knudsen. Side om side for de gennem svingene skiftevis på yder- og inderbane, men til sidst lykkedes det Orla Knudsen ved en dristig manøvre at presse sig frem til en førerstilling, som han ikke senere var til at fravriste trods utallige fortvivlede forsøg fra Bent Jensen. Orla Knudsens vindertid blev 1,26,3 (dagens hurtigste), medens Bent Jensen på andenpladsen blev noteret for tiden 1,27,1.

I dagens sidste løb, der var et handicap, deltog i alt fem ryttere samtidig. Første afdeling blev vundet af Carlo Sejr Jensen, Århus, medens Søren Nielsen, Århus, vandt anden afdeling. Slutheatet blev derefter vundet af Carlo Sejr Jensen efterfulgt af Willy Dalby Nielsen og Søren Nielsen.

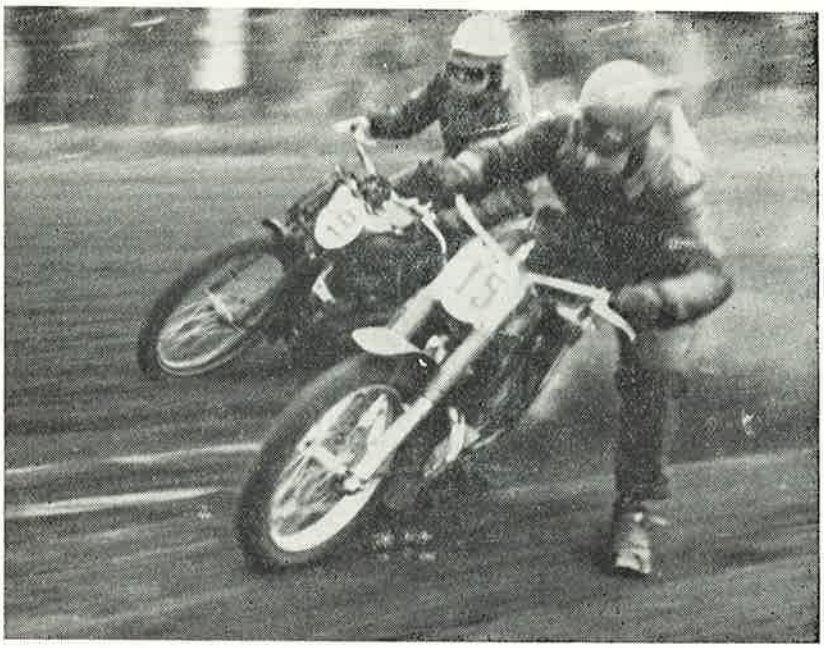
Den 20. oktober kørtes så årets sidste baneløb i 1946 på Gentofte stadion.

Dagens ekspertløb »Gentofteløbet« blev usædvanlig spændende, da rytterne, der deltog, var meget jævnbyrdige, hvilket fremgår af tiderne og placeringerne fra første heat, der blev således: Aage Andersen, 1,32,5, Orla Knudsen, 1,33,4, Bent Jensen, 1,33,5, og Henry Andersen, Norge, 1,33,9. Rytterne kørte så at sige side om side hele dette heat til få meter før mål, hvor den endelige afgørelse og placering fandt sted.

Næste indledende heat i »Gentofteløbet« blev overlegent vundet af Aage Jacobsen i tiden 1,34,3, medens Aage Andersen tog sig af slutheatet i tiden 1,35,0.

»Jægersborgløbet« for standardmaskiner blev også spændende, og her var det Arielkøreren Holger Hansen, der vandt første heat, og Leif Hirsborg, Norton, andet, hvorefter Leif Hirsborg gik ud af slutheatet som den sejrende, efterfulgt af Holger Hansen. Leif Hirsborgs vindertid blev 1,40,7.

I et standardløb deltog for første gang efter



Den københavnske standardkører Leif Hirsborg (nr. 10) i hård kamp med den jydske standardkører Henry Vorre, Horsens. Maskinmærkerne, de to kørere anvendte, var hhv. Norton og Rudge.

krigen den gamle TT-kører N. V. Jensen i et baneløb. Straks fra starten lagde N. V. Jensen sig i spidsen for feltet, men blev dog senere overhalet af Einar Andersen, der vandt løbet på sin trofaste Velocette.

I standard handicap viste Leif Hirsborg endnu engang sin sejrvilje, idet han kørte hele feltet op samt 80 m tillæg og sejrede meget overlegent.

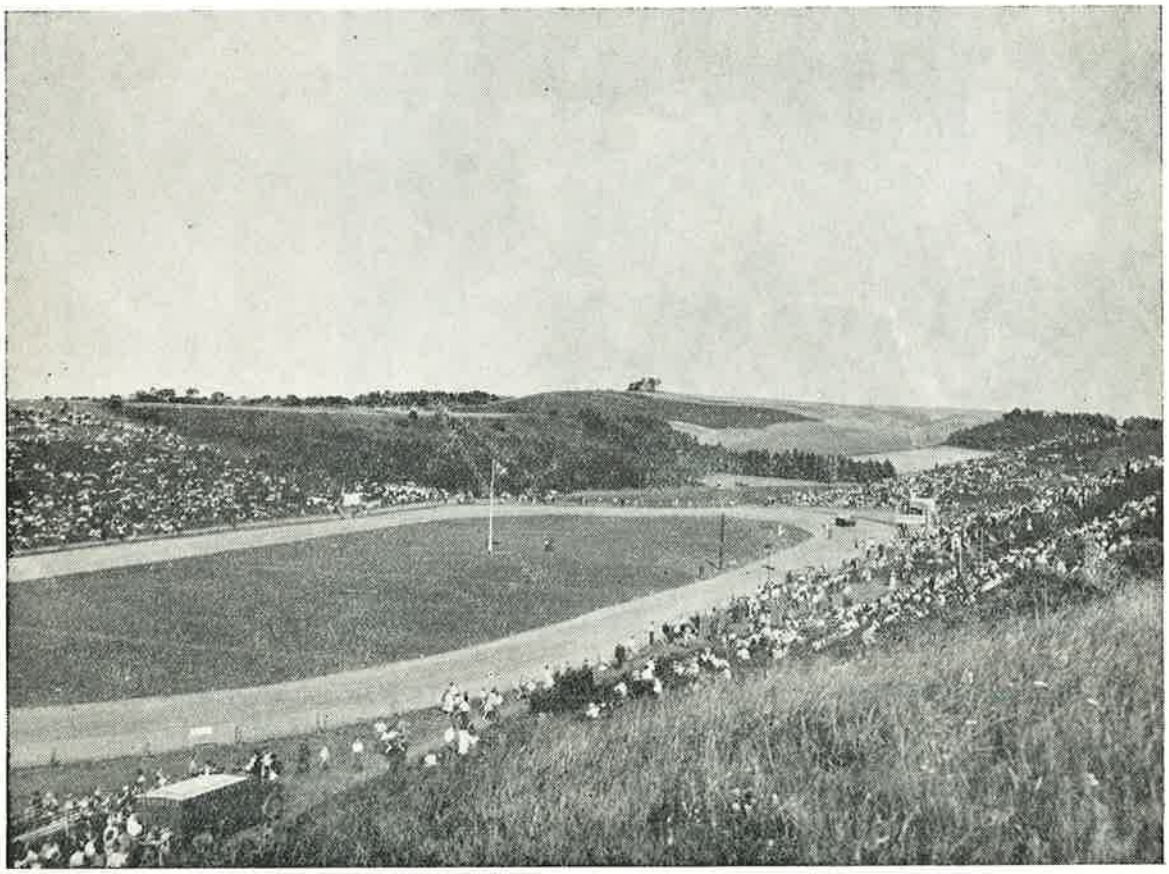
Dagens ekspertmatch var noget af det bedste, man endnu havde set på en dansk motorbane efter krigen. Det var Orla Knudsen, Bent Jensen, Aage Andersen og Henry Andersen, Norge, der igen tog en meget voldsom dyst. Tiderne for de fire kørere lå alle mellem 1,32 og 1,36, og afgørelsen fandt hver gang først sted på selve målstregen. Bent Jensen var endda så uheldig, at hans motor brændte sammen i andet heat, så han måtte køre sidste heat på lånt maskine, ligesom nordmanden Henry Andersen fik maskinskade i slutheatet og måtte udgå, selv om han stod lige med Orla Knudsen i points, idet de hver havde 9. Orla Knudsen havde imidlertid den hurtigste tid, hvorfor han blev vinder af løbet, men stor forskel på de fire kørere var der ikke, selv om nordmanden blot ved at gennemføre slutheatet var blevet den endelige vinder.

Dermed var banesportssæsonen 1946 slut, og trialsæsonen kunne tage sin begyndelse. Det skal dog lige her som status over de danske standardkørere i 1946 nævnes, at et meget stort ønske fra det danske motorsportspublikum ved afslutningen af sæson 1946 var, at 1947 måtte begyndes med et storopgør mellem følgende standardkørere, der blev anset for de skrappeste i hele landet: Leif Hirsborg, Einar Andersen, Knud Nielsen, Axel Nielsen og Holger Hansen.

Som sagt kunne vinterhalvårets trials nu tage sin begyndelse, og her skal omtales en stor jydsk og en stor fynsk trial-begivenhed, der fandt sted i årets to sidste måneder i 1946.

Det store, jydske trial der skal omtalet, var et dag-nat trial ved Havndal, der fandt sted i regn og pløre med deltagelse af ikke mindre end 48 kørere, hvoraf en del startede i automobilklasser.

Løbet blev en virkelig prøvelse for deltagerne, idet flere dages regn forud for løbet havde omdannet hele det terræn, hvor etaperne var beliggende, til det rene pløre. der på visse steder tildels var bundløs. Flere af deltagerne måtte udgå på grund af maskinskader, der var forvoldt af vejrliget, eller fordi deres lys kom i uorden på natetaperne.



Viborg Motor Klubs bane i Løvel ved åbningsløbet. Som det ses, er banen beliggende i meget smukke naturomgivelser, hvor lyngbakkerne ned mod banen danner de bedst tænkelige tilskuerpladser.

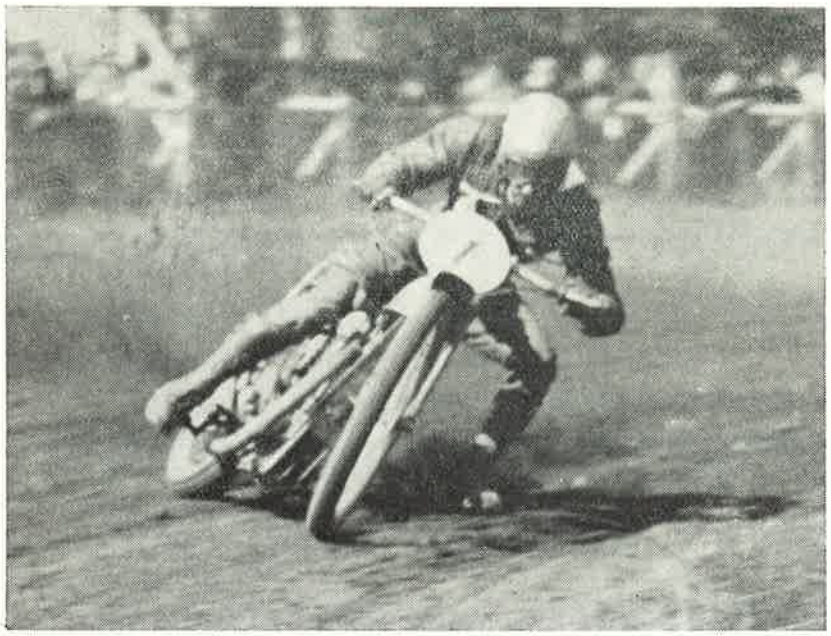
I senior solo var der en ualmindelig hård kamp mellem Knud Nielsen, Århus, og Axel Jensen, Ålborg. De to kørere havde, da de startede på sidste etape, nøjagtig lige mange points. Den endelige vinder efter sidste etape blev Knud Nielsen, Århus, med 1035 points, medens Axel Jensen, Ålborg, opnåede 1025. På de efterfølgende pladser fulgte Gorm Hjortlund, Hjørring, 890 points, Victor Simonsen, Ålborg, 885 points, og Eiler Svendsen, Ålborg, 770 points, medens Peter Staal Jensen, Randers, til slut havde uheld og måtte udgå.

Der var ikke åbnet nogen begynderklasse ved løbet, men deltagerne i juniorklassen havde også brug for al den erfaring, de havde samlet sig og lidt til, selv om de fleste klarede sig udmærket og for nogles vedkommende endog ualmindeligt fint.

Vinder af juniorklassen blev Gunnar Laursen, Als, med 965 points efterfulgt af Poul Clausen, Odense, 850 points, Hans J. Erikstrup, Randers, 765 points, Henry Vorre, Horsens, 755 points, Børge Petersen, Århus, 755 points, P. Gammelgaard, Ålborg, 755 points, Poul Jensen, Randers, 615 points, Reinert Jensen, Ålborg, 615 points, og Henry Pedersen, Århus, 610 points.

Sidevognskørerne var de deltagere, der fik mest ud af dagens specialitet: mudderet. Vinder i denne klasse blev Kresten Krestensen, Århus, med 975 points. På andenpladsen fulgte Rasmus Kornum, Ålborg, med 975 points, på tredjepladsen Carlo Sejr Jensen, Århus, med 890 points, og på fjerdepladsen Chr. Christensen, Ålborg, der opnåede 820 points.

Bilerne havde det ikke godt ved dette trial,



Der blev også i 40-erne kørt stærkt i specialklassen, hvilket dette billede giver et tydeligt indtryk af.

og de var nærmest ikke til at kende ved afslutningen, men de var heller ikke blevet skånet. Vilh. Nellemann, København, vakte stor begejstring og opmærksomhed med sin lille nye MG, der vandt den lille klasse med 970 points efterfulgt af Bachmann Petersen, Hobro, med 760 points. Torben Strand, der også havde givet møde for at deltage i samme klasse, mistede derimod lysten til at køre, da han så etapernes tilstand.

I den tunge bilklasse var det Robert Nellemann, Randers, der løb med sejren foran H. Dideriksen, Hobro, Poul Sørensen, Randers, og Carl Amelung, København, der dog blev frataget en sikker sejrschance grundet et mindre uheld med tændingen som følge af det fugtige føre.

Det andet store trial, som skal nævnes, inden vi forlader 1946, blev afholdt af Fyens Motor Sport søndag den 17. november med i alt 48 deltagere, der skulle igennem 6 etaper.

Da den samlede resultatliste fra dette trial giver et udmærket indtryk af hele staben af danske trialkørere i 1946, skal denne her bringes i sin helhed med placeringerne for alle de kørere, der gennemførte løbet:

Solo begyndere:

1. Sv. Aage Madsen ..... 545 p.
2. Ejner H. Karlsen, Ringsted ..... 535 p.
3. Børge Pedersen, Århus ..... 530 p.
4. N. Chr. Jacobsen, Odense ..... 490 p.
5. Øgaard Rasmussen, Hillerød .... 440 p.
6. Arnold Nielsen, Bogense ..... 405 p.
7. Børge Steendahl Hansen ..... 400 p.
8. Hans A. Hansen, Odense ..... 375 p.
9. Henry Rasmussen, Odense ..... 370 p.
10. H. M. Christensen, Odense ..... 250 p.
11. Knud Axel Petersen, Odense .... 145 p.

Solo junior:

1. Poul A. Clausen, Odense ..... 535 p.
2. Mogens Bendtsen, Odense ..... 535 p.
3. Ejvind Petersen, Glostrup ..... 530 p.
4. Ove Hansen, Sorø ..... 515 p.
5. P. Andersen, Søborg ..... 465 p.

Solo senior:

1. Svend Schmidt, Kerteminde .... 550 p.
2. Ejvind Hansen, Odense ..... 520 p.
3. Josef Koch, København ..... 500 p.
4. Niels E. Nielsen, Bogense ..... 475 p.
5. Sv. Aage Rasmussen, Odense .... 420 p.
6. Gunnar Willadsen, København .. 420 p.

Sidevogne junior:

1. Axel Willadsen, København .... 590 p.
2. H. Christiansen, Køge ..... 530 p.



Den populære standardkører i 350 cc klassen, Victor Simonsen, Ålborg, har her hjemført et mesterskab til sin klub, Nordjyllands Motor Sport, Ålborg.

3. Gustav Eriksen, Odense ..... 505 p.
4. J. Skarreløkke Petersen, Odense .. 490 p.
5. Olaf Klixbøl, Odense ..... 240 p.

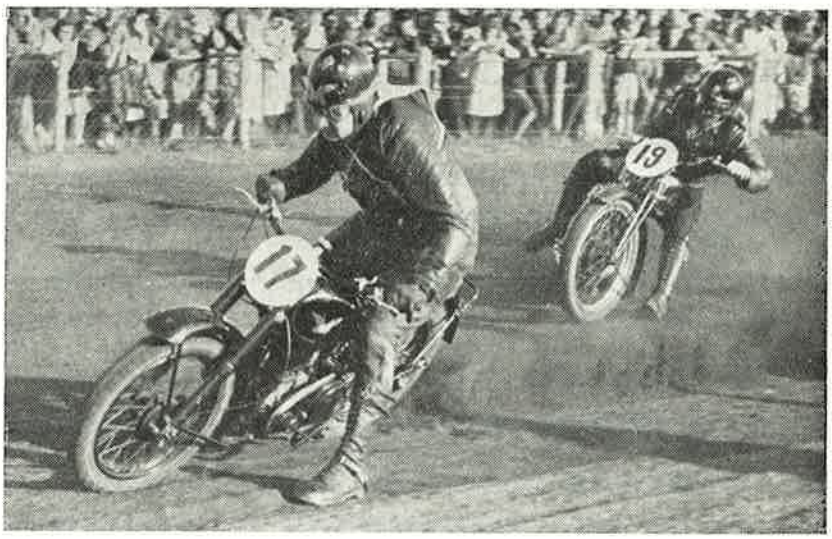
Sidevogne senior:

1. Knud E. Mogensen, Odense ..... 600 p.
2. Carlo Sejr Jensen, Århus ..... 535 p.
3. Kresten Krestensen, Århus ..... 510 p.
4. Einar Bruun Larsen, Odense .... 490 p.

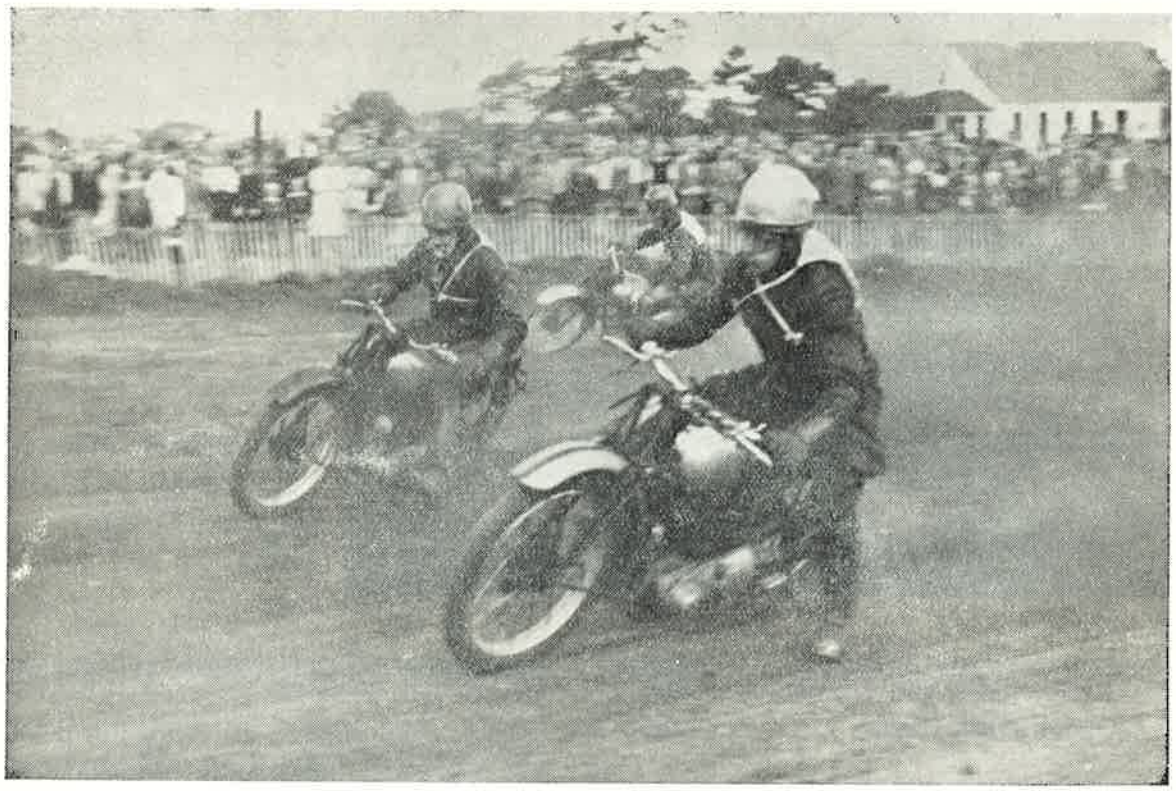
Sidste motorsportsresultat i 1946, der kom fra udlandet, var en glædelig meddelelse om, at to danske kørere havde opnået endog meget bemærkelsesværdige placeringer ved det årlige svenske orienteringsløb »Novemberkåsan«.

De to danske kørere, der deltog i dette løb, var solokøreren Josef Koch, København, og sidevognskøreren Vagn Poulsen, Århus, begge på det danske maskinmærke Nimbus.

I senior sidevognsklassen opnåede Vagn Poulsen således en førsteplads, medens Josef Koch i soloklassen for eksperter blev placeret som nr. 5, virkelig en flot dansk præstation af de eneste to deltagende kørere fra Danmark i konkurrence med 129 svenske deltagere.



350 cc standardklassen var lige efter krigen meget populær ved jordbaneløbene, og her ses et opgør i dennne klasse mellem Henry Vorre, Horsens, Matchless, og Børge Pedersen, Århus, BSA.



Henry Sørensen, Silkeborg, BSA, og Victor Simonsen, Ålborg, Triumph, i en drabelig match på en jydsk jordbane ved et af efterkrigsårenes første løb.

1947

For Danmarks Motor Union og dansk motorcykelsport begyndte året 1947 meget stormfuldt med et ekstraordinært repræsentantskabsmøde i Kolding den 12. januar.

På dette møde var de to vigtigste punkter på dagsordenen økonomien og valg af ny præsident.

Hvad angik økonomien, så var det i særdeleshed DMU's medlemsblad Motor og Sport, der tyngede hårdt, idet udgiften til bladets fremstilling stadig steg. Redaktørerne af bladet, d'herrer Damkier og Nielsen, var indkaldt til forhandlingerne for at udtale sig om bladets fremtid, og der blev her fremsat yderligere økonomiske krav til unionen fra redaktørernes side, for at disse i fremtiden kunne blive ved at påtage sig levering af bladet. Da et sådant økonomisk krav ikke kunne efterkommes af unionen, lod d'herrer redaktører repræsentantskabsmødet forstå, at deres kontrakt ville blive opsagt, hvorefter de selv og for egen regning ville udgive et nyt motorblad uden tilknytning under nogen form til Danmarks Motor Union.

Hvad angik spørgsmålet om præsidentvalg, så endte dette med, at redaktør Elwin Hansen, Århus, blev valgt. Den nye præsident var på daværende tidspunkt tilknyttet Jyllandsposten som bl. a. motorsportsmedarbejder, foruden at han fungerede som bestyrelsesmedlem i Århus Motor Sport, hvor han havde været sjælen i en stor del af denne klubs store motorsportsarrangementer, ikke mindst det store løb som klubben havde afholdt på Århus stadion, hvor bl. a. Århus byråd havde udsat en stor og kostbar vandrepokal.

En del af mødedeltagerne, bl. a. formanden for Sjællands Motor Union, Poul Rasmussen, var meget imod, at der blev foretaget præsidentvalg på det ekstraordinære repræsentantskabsmøde, og anbefalede, at man ventede med dette til det kommende ordinære møde.

Hvad angik den kommende sportssæson i



Thorkild Sørensen, Horsens, BMW, på en mudderetape ved et af de første trial, der afholdtes efter krigens afslutning.

1947, så var denne planlagt meget stor med ikke mindre end 123 anmeldte løb.

Beklageligvis havde man endnu efterkrigsvirkninger i form af benzinrationering med en zoneordning, således at man til privatkørsel kun måtte køre inden for nærmere fastsatte landområder, alt efter hvor ens motorkøretøj var indregistreret, en ordning der medførte vanskeligheder for de forskellige kørere med hensyn til deltagelse i andre løb end de, der fandt sted i det landområde, hvor de havde lov til at køre privatkørsel.

Iøvrigt begyndte den motorsportslige aktivitet i 1947 som sædvanlig med en del åbne trials og klubtrials samt isløb på forskellige søer.

Af vigtige motorsportsbegivenheder fra 1947 skal iøvrigt nævnes indvielsen af Danmarks første 1000 m motorbane ved Hobro, der blev åbnet ved et storstilet stævne søndag den 20. juli. Der var 20.000 tilskuere, men beklageligvis var banelegemet endnu noget løst, så en voldsom støvsky forvandlede både kørere og tilskuere til rene negere. De fleste tog dog støvplagen med godt humør, da hele indvielsesstævnet iøvrigt bød på et storstilet program.

Det største motorcykelheat omfattede således i alt 24 startende kørere samtidig, og automobilklassen havde på en gang 15 startende vogne ved målstregen.

Der var i alt 64 deltagende kørere i åbningsløbet på den nye bane, og vindere i de tre hovedklasser blev Knud Nielsen, Århus, i motorcykel soloklassen, Thorkild Sørensen, Horsens, i sidevognsklassen og K. H. Sørensen, Odense, i automobilklassen.

Iøvrigt blev der budt på god og spændende kørsel, så det var et veltilfreds publikum, der forlod banen efter 3 timers god motorsport.

Den endelige resultatliste over præmietagerne kom til at se således ud:

Motorcykler indtil 350 cc:

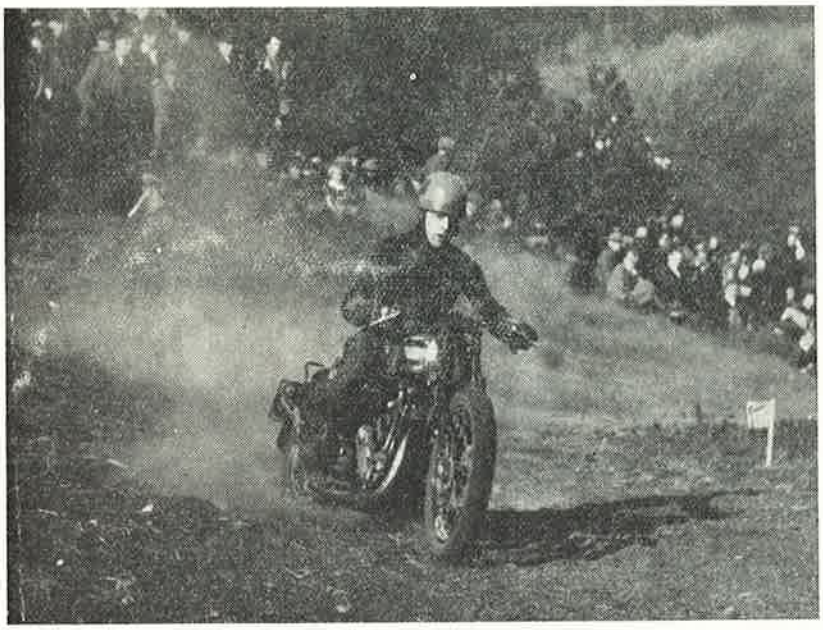
1. Axel Jensen, Ålborg 2,37,0
2. L. Amstrup, Herning 2,40,2
3. Ejler Svendsen, Ålborg 2,44,0

Motorcykler over 350 cc:

1. N. O. Jensen, Ålborg 2,31,8
2. Viggo Thomadsen, Randers 2,31,9
3. Robert Nellemann, Randers 2,42,5

Standard solo:

1. Knud Nielsen, Århus 2,26,2



Victor Simonsen, Ålborg, forcerer bakken på Nordjyllands Motor Sports bakkebane i Lundby bakker med sin AJS.

2. Axel Nielsen, København 2,31,0
3. Villy Dalby Nielsen, København .. 2,31,8

Sidevogne:

1. Thorkild Sørensen, Horsens 2,51,4
2. Carlo Sejr Jensen, Århus 2,53,1
3. Knud Mogensen, Odense 3,35,2

Sidevogne handicap:

1. K. E. Jensen, Horsens (80 m)
2. Kr. Christensen, Ålborg (0 m)
3. Thorkild Sørensen, Horsens (420 m)

Midget over 3300 cc:

1. Sølvsten Madsen, Hobro 2,56,0

Midget under 3300 cc:

1. Ernst Mortensen, Horsens 3,06,6
2. Henning Pedersen, Århus 3,16,0
3. Robert Nellemann, Randers 3,46,5

Automobiler indtil 2200 cc:

1. O. Heick, København 2,53,1
2. Torben Strand, København 3,02,7
3. Frede Andersen, København 3,15,5

Automobiler over 3300 cc:

1. Robert Nellemann, Randers 2,58,3
2. Orla Rasmussen, Grenå 2,58,6
3. Barchmann Petersen, Hobro 3,02,0

Racerbiler:

1. K. H. Sørensen, Odense 2,45,0
2. Hans Pahl, København 2,54,4
3. P. Kongsberg, Odense 3,00,7

Bogense motorbane var i 1947 et meget yndet sted for både kørere og publikum, så intet var vel mere naturligt, end at banen straks fra sæsonens begyndelse lagde ud med to løb lige efter hinanden.

Sæsonens første løb på Bogense motorbane kørtes den 1. juni.

Det var højt vejr – og desværre næsten for højt til motorløb, idet den stærke varme satte sit præg i form af svigtende publikumsbesøg, selv om der alligevel var ca. 8.000 tilskuere.

Sæsonens løb begyndte med et banerekordforsøg ved Bent Jensen, der imidlertid ikke fik sat nogen ny rekord, idet han styrtede i 3. omgang.

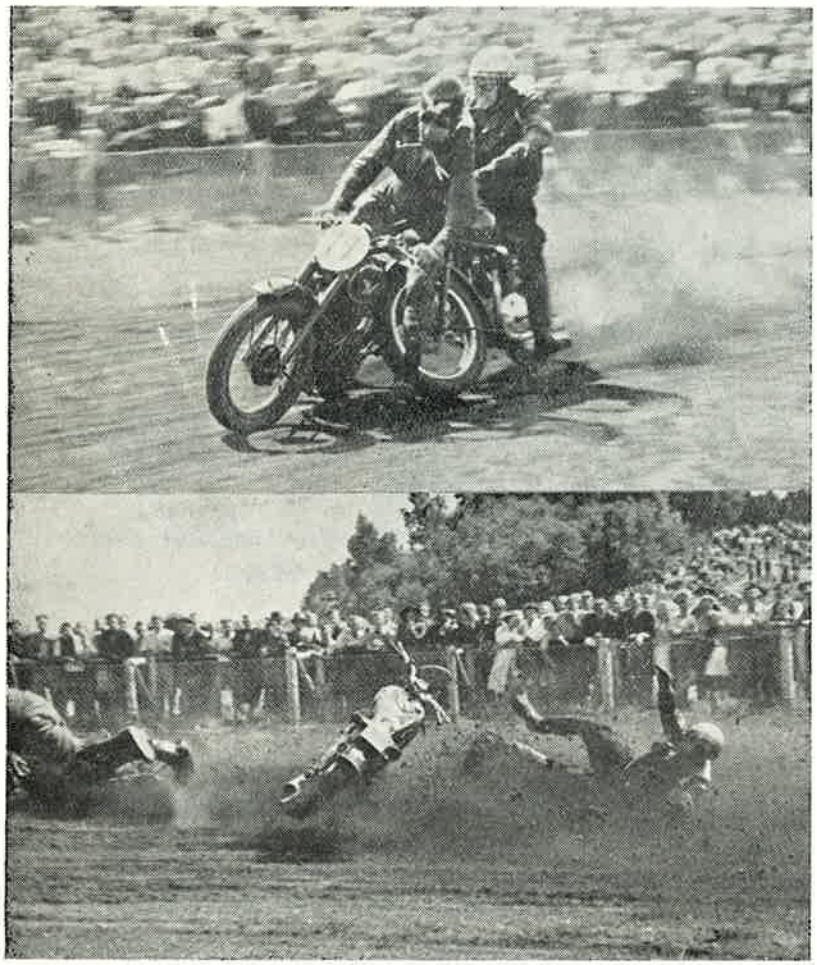
De vigtigste resultater fra løbet var således:

Ekspertrace:

1. Bent Jensen, Århus ..... 8 p.
2. Aage Andersen, København ..... 5 p.
3. N. V. Jensen, Odense ..... 4 p.

Senior solo:

1. Johs. Aaskov, Odense ..... 12 p.
2. Svend Nissen, Odense ..... 9 p.
3. Helge Kamuk, Odense ..... 7 p.



Henry Vorre, Horsens, Matchless, og Knud Dyrby, Århus, Triumph, i to situationer under en stor afstigning på Hem-Odde motorbane.

Sidevogne:

1. H. Skov, København ..... 11 p.
2. Vedsted Hansen ..... 8 p.

(Axel Hansen og David Axelsson udgik begge med maskinskade).

Pokalløb for soloklassen blev vundet af Sv. Nissen, Odense, der dermed vandt den af brdr. N. og Kr. Petersen udsatte vandrepokal til ejendom.

Sæsonens andet løb på Bogense-banen fandt sted søndag den 29. juni, og det blev i alle måder en stor succes. At både publikum, kørere og officials ved løbets afslutning lignede kulminearbejdere som følge af en voldsom støvplage, der ikke kunne neddæmpes trods flittig vanding af banen, gjorde øjensynlig ingen skår i begejstringen over hele arrangementets afvikling.

For første gang blev der ved løbet kørt om en af Bogense byråd udsat pokal. Det meget flotte og kostbare stykke sølvtøj, der var udsat til bedste solokører, blev vundet af Orla Knudsen, København, i dagens bedste tid 1,50,3.

De øvrige resultater fra løbet blev:

Ekspert-race:

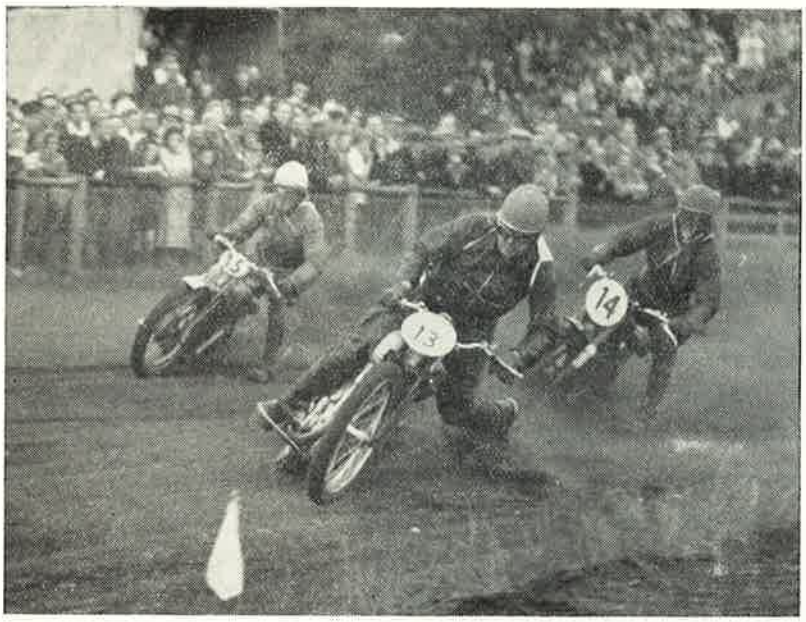
1. Orla Knudsen, København ..... 11 p.
2. Aage Andersen, København ..... 10 p.
3. Svend Jensen, Odense ..... 5 p.

Senior special:

1. C. O. Jensen, Odense ..... 17 p.
2. N. V. Jensen, Odense ..... 16 p.
3. Helge Kamuk, Odense ..... 8 p.

Senior Standard solo:

1. Kaj Holck Mogensen, Odense .... 18 p.



Hårdt trængt af konkurrenterne har Knud Nielsen, Århus, igen taget spidsen for feltet ved et af de mange jordbaneløb, han har deltaget i.

2. Poul Kalør, Odense ..... 13 p.
3. Laurvig Petersen ..... 13 p.

Junior solo:

1. Viggo Hansen, Odense ..... 8 p.
2. Aage Iversen, Sønderborg ..... 8 p.

Sidevogne:

1. H. Skov, København ..... 7 p.
2. Johs. Hansen, Odense ..... 6 p.
3. Kr. Krestensen, Århus ..... 5 p.

Midget:

1. Ernst Mortensen, Horsens ..... 8 p.
2. Robert Nellemann, Randers ..... 6 p.
3. Henning Petersen, Århus ..... 4 p.

Århus Motor Sport havde også straks fra sæsonens begyndelse 1947 lagt ud med baneløb på den nye bane i Hem Odde. Årets andet løb blev således afviklet søndag den 27. juli og blev såre dramatisk.

Allerede i dagens første start kolliderede de to juniorkørere Henry Vorre, Horsens, og Knud Dyrby, Århus, med det resultat, at de begge måtte meget voldsomt ned i slaggerne, men heldigvis kom ingen af de to kørere alvorligt til skade, således kunne Knud Dyrby fuldføre resten af dagens løb, hvorimod Henry Vorre fik startforbud af stævnelægen.

I dagens Mossørace kørte N. V. Jensen, Odense, ind i hegnet og rev det op på et langt stykke, men mere skade på hegnet forvoldte dog midgetracerne.

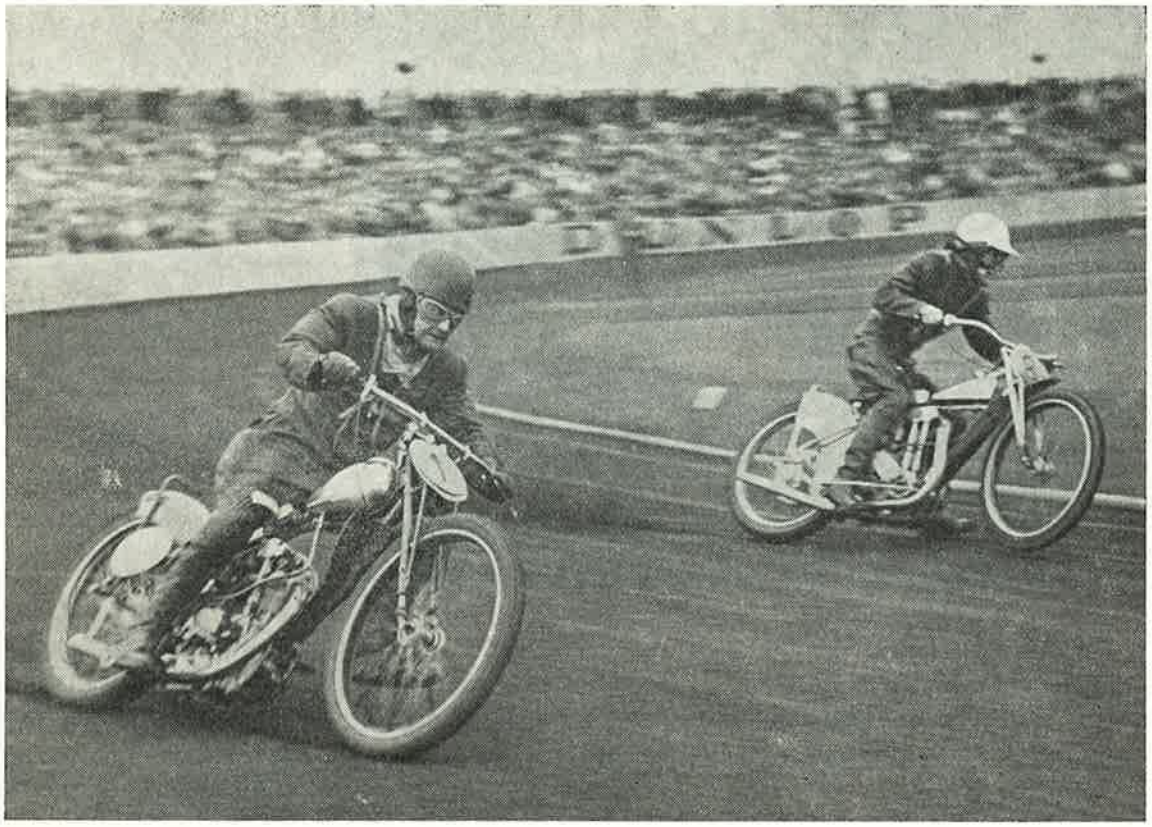
Midgetkøreren Henning Petersen, Århus, blev således trængt ud i hegnet af Ernst Mortensen, Horsens, men heldigvis holdt bardunerne i hegnet, så hverken kører eller publikum kom noget til, selv om aviserne bag efter lavede episoden til, at der havde været alvorlig fare for publikums sikkerhed, idet vognen efter aviserne skulle være havnet inde blandt publikum.

Dagens to mest populære kørere ved dette store motorsportsarrangement var iøvrigt svenskeren Rune Larsson fra Kumla og Josef Koch, København.

Svenskeren satte ny banerekord, idet han slog Bent Jensens gamle rekord med 1/10 sek. og fik noteret tiden 1,15,0.

Også rekorden for standardmaskiner sat af Knud Nielsen, Århus, i tiden 1,26,4, fik et ordentligt tryk af Kaj Holck Mogensen, Odense, der satte ny banerekord i tiden 1,22,0. Ved dagens senere løb tog Knud Nielsen, Århus, dog en alvorlig revanche, idet han vandt alle de heat, han startede i sammen med bl. a. Kaj Holck Mogensen.

Rune Larsson tog hele publikum med storm, hans sympatiske væsen og hans fremragende



Nr. 1, Stanislav, Tjekkoslovakiet, under et af løbene han deltog i på Gladsaxe stadion. Køreren nr. 8, der har taget inderbane, er Erh. Fisker, København.

kørsel kunne ingen stå for, og han vandt da også alle ekspertløbets tre afdelinger efter behag.

På midgetracernes område var der også sket en fornyelse ved dette løb, idet Kaj Hansen, København, var mødt op med sin meget smarte vogn forsynet med en 500 cc JAP-motor. I første heat havde Kaj Hansen noget besvær med motoren og måtte nøjes med en tredieplads. Inden 2. heat havde han fået fejlen rettet, og i de to sidste afdelinger kørte han konkurrenterne langt bag ud og vandt sikkert foran Robert Nellemann, Randers.

Dagens største bifaldsbrøl fra de 12.000 tilskuere blev dog fremkaldt af Josef Koch, København, under sidevognsløbet, idet han præsterede det kunststykke at overhale Knud Mogensen, Odense, i et sving, medens denne lå forrest i feltet. Josef Kock sikrede sig ved denne fine kørsel en fortjent førsteplads i sidevognsklassen.

Resultaterne for de bedst placerede deltagere kom til at se således ud:

Ekspertrace:

1. Rune Larsson, Sverige ..... 15 p.
2. Aage Jacobsen, Svendborg ..... 9 p.
3. Bent Jensen, Århus ..... 9 p.
4. Aage Andersen, København ..... 7 p.

Senior special:

1. C. O. Jensen, Odense ..... 12 p.
2. Ove Frederiksen ..... 9 p.
3. N. V. Jensen, Odense ..... 6 p.
4. Johs. Aaskov, Odense ..... 3 p.

Standard senior:

1. Knud Nielsen, Århus 1,22,9
2. Kaj Holck Mogensen, Odense 1,25,4
3. Willy Andersen 1,27,0

Junior solo:

1. Børge Petersen, Århus ..... 4 p.
2. Erik Ravn, Århus ..... 2 p.



De to klubkammerater og sidevognskørere Kresten Krestensen, nr. 19, og Vagn Poulsen, nr. 20, begge Århus, tager en tørn på Hem Odde.

Standard handicap:

1. Holger Hansen, København ..... 30 m
2. Willy Dalby Nielsen, København .. 0 m
3. Kaj Holck Mogensen, Odense .... 45 m

Special handicap:

1. C. O. Jensen, Odense ..... 80 m
2. Aage Andersen, København ..... 115 m
3. Storm Larsen, Norge ..... 110 m

Sidevogne:

1. Josef Kock, København 1,32,2
2. Knud Mogensen, Odense 1,32,6
3. Thorkild Sørensen, Horsens 1,33,9

Sidevogns handicap:

1. Svend Jensen, København 1,34,2
2. Kresten Krestensen, Århus 1,34,4
3. Carlo Sejr Jensen, Århus 1,35,0

Midget:

1. Kaj Hansen, København ..... 10 p.
2. Robert Nellemann, Randers ..... 10 p.
3. Ernst Mortensen, Horsens ..... 5 p.
4. Henning Petersen, Århus ..... 1 p.

Jyllands Motor Sportsunion afholdt også i 1947 et sommerstævne, som var overdraget Haderslev Motor Sport at arrangere på motorbanen ved Bøghoved søndag den 13. juli.

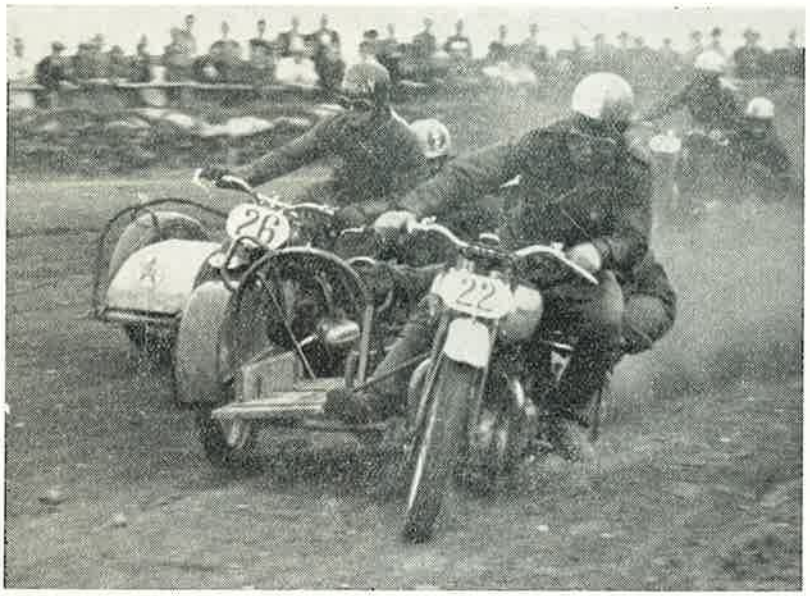
Det skal straks slås fast, at stævnet blev en stor succes, og efter at formanden for JMS, Peter Franck, Silkeborg, havde budt velkommen, åbnede præsidenten for DMU, Elwin Hansen, stævnet, idet han udtalte, at når JMS havde henlagt sit sommerstævne til Sønderjylland, så måtte det tages som et udtryk for glæde over det store arbejde, der blev lagt for motorsporten i denne landsdel. Med ønsket om lykke og held i tiden fremover for dansk motorcykelsport erklærede præsidenten stævnet for åbnet.

Der indledtes med banerekordforsøg, hvor Aage Andersen, København, med sin JAP gennemkørte de 4 omgange på 1,25. Kaj Holck Mogensen, Odense, der kørte standardmaskine, en Triumph, fik noteret tiden 1,29,0 for sit rekordforsøg, og endelig kørte Knud Mogensen, Odense, i sidevognsklassen på tiden 1,34,0.

En af de kørere, man lagde mest mærke til ved stævnet, var Lindegaard Petersen, Haderslev, der efter glimrende kørsel sejrede i alle tre afdelinger af senior solo klasse II.

Jyllands Motor Sportsunions vandrepokal, der året i forvejen var blevet vundet af Aksel Jensen, Ålborg, blev i 1947 vundet af Kaj Holck Mogensen, Odense, der sejrede i alle tre afdelinger i senior solo klasse I.

De øvrige resultater fra sommerstævnets løb blev:



To af jydsk motorcykelsports store navne, når det drejede sig om sidevognsløb i 1940-erne, var nr. 26, Thorkild Sørensen, Horsens, og nr. 22, Carlo Sejr Jensen, Århus.

Ekspertrace:

1. Bent Jensen, Århus ..... 12 p.
2. Aage Andersen, København ..... 9 p.
3. Niels E. Nielsen, Bogense ..... 5 p.
4. Aage Frederiksen, Horsens ..... 4 p.

Senior solo klasse I:

1. Kaj Holck Mogensen, Odense ..... 9 p.
2. Børge Mørch, Kolding ..... 5 p.
3. Harry Petersen, Ålborg ..... 2 p.
4. Knud Nielsen, Århus ..... 2 p.

Senior solo klasse II:

1. Lindegaard Petersen, Haderslev .... 9 p.
2. Aage Iversen, Sønderborg ..... 6 p.
3. Holger Iversen, Sønderborg..... 3 p.

Senior solo klasse III:

1. L. Amstrup, Herning ..... 8 p.
2. .Herluf Nielsen, Åbenrå ..... 7 p.

Junior sidevogne:

1. Iver Iversen, Kolding ..... 8 p.
2. Hans Nielsen, Haderslev ..... 7 p.
3. Preben Schou, Kjellerup ..... 3 p.

Senior sidevogne:

1. Knud Mogensen, Odense ..... 9 p.
2. Karl E. Jensen, Horsens ..... 6 p.

Sidevogns handicap:

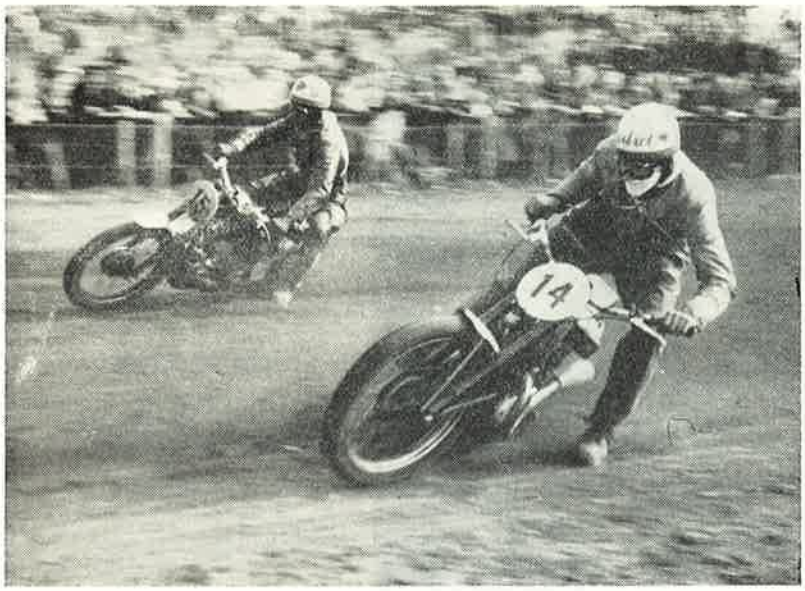
1. Karl E. Jensen, Horsens 1,44,1
2. Knud Mogensen, Odense 1,46,1
3. Preben Schou, Kjellerup 1,51,2
4. Hans Nielsen, Haderslev 1,51,4

Den eneste aktive motorbane i selve København i den første efterkrigstid var Gentofte stadion, hvor arrangørerne til gengæld havde afviklet både mange og store motorsportsarrangementer.

I august måned 1947 meddeltes imidlertid, at en ny og energisk klub ved navn »Rapid« i lang tid havde arbejdet stærkt på at få en bane på Gladsaxe stadion, og det var denne bane, der nu meddeltes at skulle være klar til afholdelse af åbningsløb søndag d. 23. august.

Efter hvad der oplystes i forhåndsomtalerne af åbningsløbet på Gladsaxe stadion, så havde »Rapid« allerede sikret sig en så fin buket af de bedste danske kørere som Aage Andersen, Bent Jensen, Orla Knudsen og Aage Jacobsen, men hertil kom ydermere, at man var i forhandling med den gamle dirt-trackstjerne Morian Hansen om et come back på slaggebanen.

Morian Hansen havde på daværende tidspunkt ikke startet i et motorløb efter krigen, og det stod klart for alle, at hvis det lykkedes for »Rapid« at få Morian på startstregen ved åbningsløbet, så ville der blive trængsel og fuldt hus på tilskuerpladserne ved denne lejlighed.



Børge Mørk, Kolding, BSA, og Helge Kamuk, Odense, Triumph, viser svingteknik under et af de første løb på Fangel motorbane.

Også en anden jydsk motorbane slog for første gang sine porte op i 1947, nemlig Viborg Motor Klubs bane ved Løvel. Åbningsløbet fandt sted søndag den 10. august og blev virkelig en stor begivenhed.

Der var samlet ca. 10.000 tilskuere på de lyngklædte bakker omkring banen, da præsidenten for DMU tog ordet for at holde indvielsestalen, hvori han rettede en tak til Viborg Motor Klub for den indsats, der var ydet i forbindelse med klargøring af den nye bane.

Formanden for klubben, Sv. Aage Fagervold, der havde været den store leder for arbejdet, havde desværre på selve festdagen måttet sende afbud på grund af sygdom; i stedet sendte han et telegram til banen, hvori han takkede klubkammeraterne for godt samarbejde.

Arrangørerne havde til åbningsløbet formået nogle af de bedste danske kørere til at starte, og det blev en yderst vellykket sportslig premiere.

Orla Knudsen, København, startede dagens løb med at sætte banerekord for specialmaskiner i tiden 1,27,7, og for standardmaskinernes vedkommende var det Knud Nielsen, Århus, der satte rekorden i tiden 1,36,9.

Foruden motorcykelløb var der også midgetløb på programmet, og her havde Kaj Hansen, København, overhovedet ingen konkurrence, så han i et af heatene var ved at overhale konkurrenterne med en omgang.

Den endelige resultatliste over placerede kørere ved åbningsløbet så således ud:

Junior standard solo:

1. Victor Simonsen, Ålborg 1,46,6
2. Lauritz Amstrup, Herning 1,46,9
3. Oskar Madsen, Ålborg 1,48,8

Standard senior solo:

1. Leif Hirsborg, København 1,40,7
2. Axel Nielsen, København 1,43,5
3. Holger Hansen, København 1,46,0

Senior standard handicap:

1. N. O. Jensen, Ålborg 1,46,2
2. Villy Dalby Nielsen, København .. 1,46,5
3. Henry Vorre, Horsens 1,47,7

Sidevognsrace:

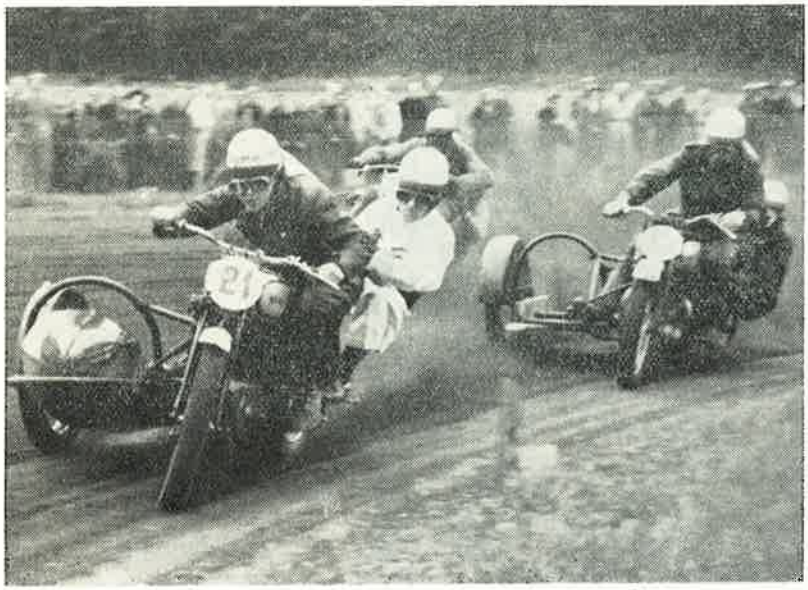
1. Kresten Krestensen, Århus 1,50,6
2. Carlo Sejr Jensen, Århus 1,56,8
3. Svend Jensen, København 1,58,2
4. Josef Kock, København 2,04,6

Sidevogns handicap:

1. Orla Nielsen, Ålborg 1,59,6
2. Preben Schou, Kjellerup 2,01,8
3. Josef Kock, København 2,02,0

Ekspertrace:

1. Orla Knudsen, København ..... 12 p.



Kresten Krestensen, Århus, med Frede Jacobsen i sidevognen har lagt sig foran sine værste konkurrenter, Carlo Sejr Jensen, Århus, og Josef Koch, København.

2. Poul Sander, København ..... 9 p.
3. P. Ulrich Pappe, Viborg ..... 5 p.
4. Aage Andersen, København ..... 3 p.

Special handicap:

1. Aage Andersen, København 1,44,4
2. Poul Sander, København 1,45,3
3. Orla Knudsen, København 1,47,4
4. P. Ulrich Pappe, Viborg 1,56,5

Midgetrace:

1. Kaj Hansen, København ..... 12 p.
2. Henry V. Madsen, Hobro ..... 7 p.
3. Oscar Madsen, Ålborg ..... 6 p.
4. P. Søby, Randers ..... 5 p.

Også den fynske klub, Motorcykle Clubben Svendborg, stod i 1947 som arrangør af et baneløb søndag den 17. august.

7.000 tilskuere blev i eftermiddagens løb vidne til en række fine motorsportslige præstationer, hvor der skete meget få styrt.

Der blev kørt et specialløb af det helt store format, og her var det nordmanden Storm Larsen og C. O. Jensen, Odense, der dominerede – de kørte begge blændende godt. Resultatet af matchen blev, at Storm Larsen sejrede i tiden 1,41,0, medens C. O. Jensen besatte andenpladsen i tiden 1,42,1, og Herløv Gitz blev nr. 3. i 1,49,1.

Standardløbet vandtes af Poul Kalør, Odense, der måtte kæmpe hårdt med Sv. Schmidt, Kerteminde. Tiderne for de to kørere blev hhv. 1,41,0 og 1,42,3.

Ingvard Varhold, Norge, placerede sig som nr. 3 i tiden 1,44,2.

I junior soloklassen stod der en meget hård kamp mellem tre af den arrangerende klubs kørere og gæsterne. Sejren gik til de hjemlige farver, idet Gunnar Jørgensen, Svendborg, vandt i tiden 1,53,1, J. Lund Andersen, Svendborg, blev nr. 2 i 1,59,0, og Svend Nielsen, Svendborg, nr. 3 i tiden 2,05,7, så det var jo en fin triumf for Svendborg-klubben.

Også i sidevognsklassen havde den stedlige klub lovende stjerner med, idet R. Vedsted Hansen, Svendborg, havde en meget fin dag; han kørte nemlig fra en såkendt kører som H. Skov, København, i det indledende heat. Slutresultatet for sidevognsløbet blev dog, at H. Skov løb med førstepladsen i tiden 1,50,2, medens R. Vedsted Hansen klarede en fin andenplads i tiden 1,58,2.

Automobilløbene gav til resultat for midgetklassens vedkommende, at Kaj Hansen, København, som sædvanlig løb med førstepladsen i tiden 1,55,2 foran Hans Oppelshøj, København, der blev nr. 2 i tiden 2,04,0.

Klassen for MG-vogne havde Vilh. Nellemann, København, som vinder i tiden 1,58,0 efterfulgt af Torben Strand, København, 2,00,4, og O. Hech, København, 2,00,6.



Carlo Sejr Jensen, Århus, ser spørgende på sin sidevognsmand Frede Jacobsen, om han ikke har kunnnet lide den skønhedskur i form af mudderbad, som parret lige har været igennem ved et jydsk trial.

17. august var der igen et nyt åbningsløb, men denne gang på Djurslands Motor Sports nye bakkebane ved Femmøller, og her blev der både kørt med motorcykler og biler.

I alt startede 52 kørere i de forskellige motorcykelklasser og 11 kørere i 2 automobilklasser.

De ca. 6.000 tilskuere havde fra bakkeskråningerne, der omgav banen, et udmærket udsyn over denne, så løbene kunne følges lige fra start til mål.

Løbet åbnedes med, at speakeren, fabrikant Vestergaard, Hobro, bød publikum og kørere velkommen. Desværre havde den lange tids tørke gjort banen forfærdelig løs, og der er ingen tvivl om, at de opnåede tider under gunstigere forhold kunne være blevet betydeligt bedre på den iøvrigt udmærkede bane.

Dagens hurtigste tid blev nu opnået af Kaj Jacobsen, Nordjyllands Motor Sport, på AJS i 13,4 sek.

I juniorklassen var det den unge Tage Sørensen, der imponerede ved at forcere banen i så god en tid som 13,8 sek.

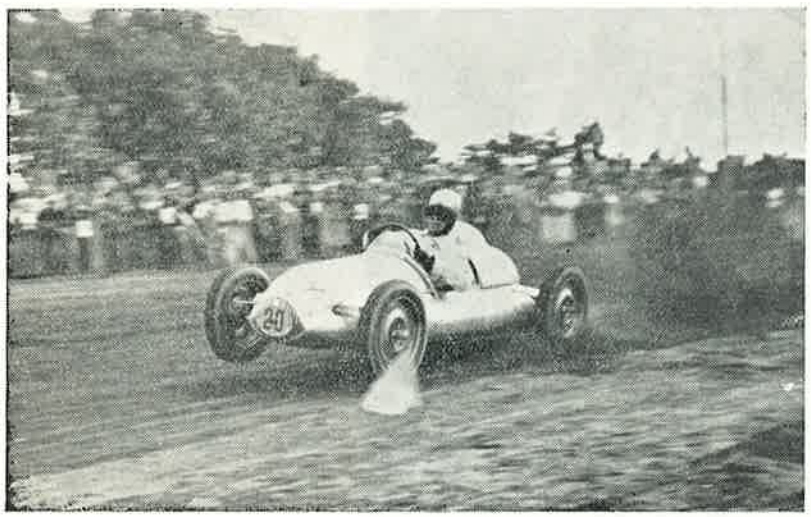
De forskellige klassevindere blev iøvrigt: Begyndere: A. C. Poulsen, Silkeborg, Nimbus, 16,0; juniores: Tage Sørensen, BSA, 13,8; senior solo 250 cc: Henry Sørensen, Silkeborg, BSA, 16,2; senior solo 500 cc: Kaj Jacobsen, Ålborg, AJS, 13,4; senior solo 750 cc: Martin Møller, Herning Nimbus, 15,0; senior solo 350 cc: Gunnar Laursen, Grenå, BSA, 14,6; junior sidevogne: Egon Elmstrøm Larsen, Århus, Nimbus, 18,9; senior sidevogne: Rasmus Kornum, Ålborg, Triumph, 16,8; automobiler 1500 cc: P. Søby, Randers, MG, 17,8, og automobiler 3300 cc: Bachmann, Hobro, Ford V8, 15,6.

Esbjerg Motor Sport afholdt også stort motorløb søndag den 17. aug. 1947 på klubbens jordbane ved Korskroen. Det varme vejr havde her influeret noget på tilstrømningen af tilskuere, der ikke kom i så stort et antal, som man havde ventet, men de, der var mødt op, blev præsenteret for virkeligt gode og spændende løb.

Desværre udeblev de to engelske kørere Phil Hart og Cyril Page, der var anmeldt til løbet, fordi DDL's ruteflyver, der skulle afgå fra London, pludselig var blevet inddraget på de to køreres afrejsedag.

Løbet startede med, at Bent Jensen forsøgte at slå Sv. Aage Engstrøms banerekord for specialmaskiner, der var på 30,4. Dette lykkedes imidlertid ikke, da Bent Jensen blev noteret for tiden 30,9.

Banerekorden for standardmaskiner på 34,0, der tilhørte Ejvind Hansen, Odense, blev derimod slået og fornyet af Kaj Holck Mogensen, Odense, der opnåede tiden 32,6.



Kaj Hansen, København, med sin hurtige midget-racer, som han opnåede så stor popularitet med ved efterkrigsårenes mange jordbaneløb.

Thorkild Sørensen, Horsens, forsøgte at sætte ny banerekord i sidevognsklassen, men det lykkedes ikke. Den bestående rekord tilhørte Sv. Jensen, København, og var på tiden 35,8.

Dagens mest spændende løb var ekspertløbet, hvor deltagerne var Aage Jacobsen, Svendborg, Bent Jensen, Århus, Svend Jensen, Odense, og Sv. Nissen, Odense. De fire ryttere viste fuldstændig jævnbyrdig kørsel og pressede hinanden meget hårdt i hvert heat, så selve afgørelsen først fandt sted lige på målstregen, noget der også vil kunne ses af de opnåede tider. Således blev de tidligere opnåede heatresultater ved Sv. Aage Engstrøm på 1,39,8 passeret af både Bent Jensen, Aage Jacobsen og Sv. Nissen, der blev noteret for tiderne 1,38,0, 1,38,2 og 1,38,8.

Første heat i ekspertmatchen blev vundet af Bent Jensen med Aage Jacobsen på andenpladsen med en tidsforskel på kun $^{2}/_{10}$ sek. Andet heat blev derefter vundet af Svend Jensen, der overhalede Aage Jacobsen 10 m før målstregen, og her blev forskellen i de opnåede tider kun $^{1}/_{10}$ sek. Sidste heat vandt Svend Jensen klart foran Bent Jensen, så det endelige slutresultat blev, at Svend Jensen placerede sig som nr. 1, Aage Jacobsen som nr. 2, medens Bent Jensen og Sv. Nissen måtte se sig henvist til hhv. tredie- og fjerdepladsen.

I senior special, hvor der også blev udkæmpet nogle drabelige dyster, var det Sv. Aage Rasmussen, Odense, der løb med sølvtøjet foran Ove Frederiksen, Horsens.

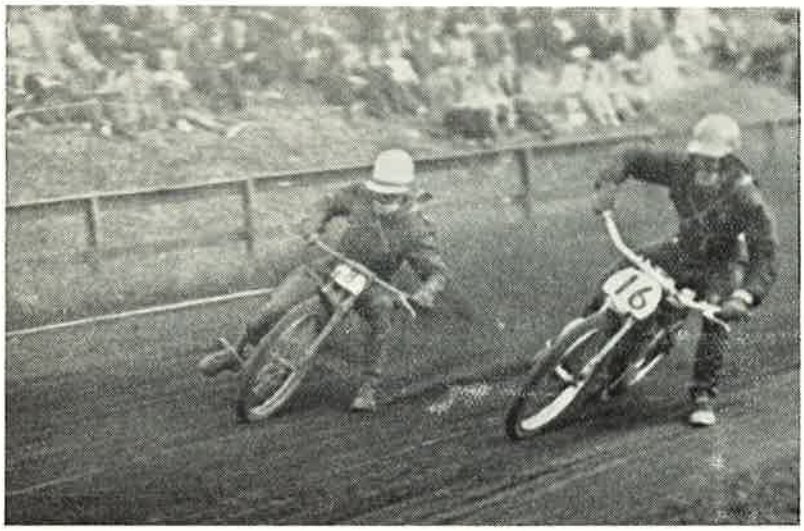
Senior standard blev vundet af Kaj Holck Mogensen, Odense, medens Knud Nielsen, Århus, blev nr. 2.

I junior standard var det de to brødre fra Sønderborg, Aage og Holger Iversen, der satte sig på hhv. første- og andenpladsen.

Sidevognsløb manglede heller ikke, og man kørte endda med ikke mindre end to klasser. I den første var det Thorkild Sørensen, Horsens, der klart sejrede foran Svend Jensen, København, medens den anden klasse havde Johannes Hansen, Odense, som vinder tæt fulgt af Carlo Sejr Jensen, Århus.

De nordiske mesterskaber 1947 i både bakkeløb og baneløb, der skulle afvikles i Sverige, var overdraget til to klubber, der lå langt oppe i Nordsverige. En overgang så det ud, som om der ikke ville blive tale om dansk deltagelse, da man var meget betænkelig ved at sende et hold så langt nordpå, idet man var klar over, at der ville medgå mindst 8 dage til turen, hvilket for de fleste deltagere kunne blive svært at afse.

Det endelige resultat blev dog alligevel, at Danmark sendte et hold bestående af de bedste folk, nemlig Svend Aage Sørensen, Orla Knudsen, Aage Andersen, Bent Jensen og sidevognskøreren David Axelsson, der som indehaver af titlen nordisk mester for sidevogne



Nr. 8, Irving Irvinger, København, og nr. 16, Erh. Fisker, København, går gennem et af svingene på Gentofte stadion ved et løb i 1948.

satte alt ind på at komme med, så han kunne forsvare sit mesterskab.

De danske kørere vendte hjem rige på erfaringer og med en række gode minder både fra turen gennem de skønne landskaber og besøgene blandt motorkammerater i de to værtsbyer Sollefteå og Umeå. Hvad angik de sportslige resultater, så lå disse for de fleste af deltagerne ikke i toppen, men var dog hæderlige. For Svend Aage Sørensens vedkommende havde han opnået en tredieplads, og David Axelsson var som turens sensation igen blevet vinder af sidevognsløbet og kunne dermed hjemføre det fornemme nordiske mesterskab til Danmark for anden gang.

Konkurrencen var hård – meget hård – såvel ved bakkeløbet som baneløbet, og det blev Norge, der i 1947 fejrede en række triumfer, som de næppe selv havde turdet regne med forud for løbet, idet man vidste, at Sverige også havde sat alle klude til for at opnå det bedst mulige i det nordiske opgør.

Bakkeløbet kørtes først d. 3. august i Hallstabacken ved Sollefteå. Deltagerne i nationsholdene startede først, og man var her meget spændt på resultatet. Allerede ved træningen om lørdagen viste såvel svenskerne som nordmændene meget fin form, og man var i meget stor tvivl om, hvem der på løbsdagen kunne placere sig bedst. Nordmanden Verner Lorenzen kørte hurtigst under træningen, medens de øvrige lå lige efter med kun tiendele af sekunder i tidsforskel. Beklageligvis nåede de danske kørere ikke frem og fik gjort klar, inden træningen sluttede, så de var straks fra starten noget handicappede, selv om det var i bakkeløbet, man regnede med at have den største chance.

Løbsdagen kom, og som første mand startede Sv. Aage Sørensen, Danmark, og han opnåede den fine tid på 57,18 sek., men det skulle dog senere vise sig, at hans tid blev slået af samtlige deltagere på både det norske og svenske hold.

Resultatet af nationskampen i bakkeløb blev således:

Nr. 1, Norge:

Kjell Bakke	54,26
Leif Samsing	53,89
Verner Lorenzen	55,08

Nr. 2, Sverige:

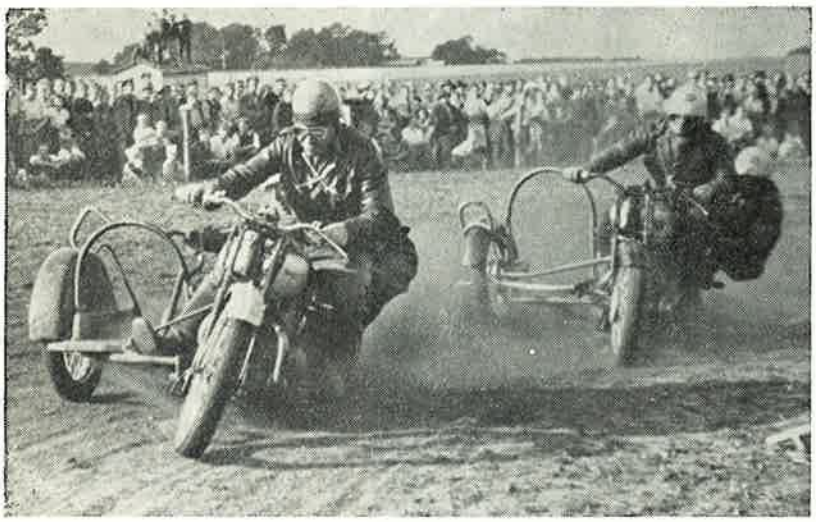
Børje Haag	53,68
Erik Engwall	55,69
H. Carlsson	57,15

Nr. 3, Danmark:

Sv. Aage Sørensen	57,18
Aage Andersen	65,33
Bent Jensen	61,35

Nr. 4, Finland:

Gøsta Lønfors	61,66
V. Bergstrøm	61,80
Lasse Reivonen	67,91



Carlo Sejr Jensen, Århus, Triumph, har sat alle sejl til ved sidevognsløb og går ind foran Hans Dalsgaard, Vejle, BSA.

I den individuelle konkurrence forbedrede Leif Samsing sin første tid og placerede sig som nr. 1 og vandt dermed det individuelle nordiske mesterskab 1947 i bakkeløb. Resultaterne her blev iøvrigt:

1. Leif Samsing, Norge 53,24
2. Kjell Bakke, Norge 53,45
3. Børje Haag, Sverige 53,68
7. Sv. Aage Sørensen, Danmark 55,96

Nordiske mesterskaber 1947 i jordbaneløb var henlagt til Umeå og blev kørt tirsdag den 5. august, så deltagerne måtte altså mandag tage et lille trip på 200 km. Også i Umeå fik deltagerne en hjertelig velkomst, og der var gjort meget for at skaffe de danske deltagere så gode opholdsforhold som muligt.

Ved træningen viste banen, der skulle anvendes, sig meget løs, og det støvede så voldsomt, at man ikke kunne se mere end en maskinlængde frem. Der blev nu omgående anvendt masser af vand for at afbøde på denne kalamitet, men til gengæld blev banen nu tung og fedtet.

At de nordiske mesterskaber havde den svenske befolknings opmærksomhed, vil man kunne se deraf, at da første start skulle gå, var der 12.000 på tilskuerpladserne, og befolkningstallet i Umeå, hvor løbet afholdtes, var kun på 15.000.

Dagen blev atter helt igennem en stor succes for de norske farver. I sidevognsklassen havde de få danskere, der var til stede, dog den glæde at se David Axelsson besætte førstepladsen for derefter at blive kåret som nordisk sidevognsmester 1947, en titel han havde været i besiddelse af siden 1938.

Nationsholdkonkurrencen blev også her kørt først, og de danske deltagere var meget spændt på, om det her skulle lykkes for dem at besætte andenpladsen, da de mente sig ret godt kørende.

Allerede første heat gav et fingerpeg om, hvor sejren og mesterskabet skulle gå hen. Sv. Aage Sørensen havde her fået tildelt inderbane, og ved siden af ham lå den frygtede nordmand Leif Basse Hveem samt finnen Rompanen og svenskeren Carlsson. Basse Hveem satte straks fra starten i med et voldsomt tempo, men Sv. Aage Sørensen hængte godt på, og selv om han ikke kunne holde helt samme fart som Basse, hjalp denne ham sikkert til at opnå den meget fine tid 3,03,2.

Leif Basse Hveems vindertid blev 2,53,5 og noteredes som dagens bedste.

I andet heat var det Orla Knudsen, der sikrede Danmark en andenplads i tiden 3,07,6 efter Einar Sardin 3,07,0.

Tredie heat blev vundet af Eskil Carlsson i tiden 3,05,7 med Werner Lorenzen på andenpladsen i tiden 3,06,2, og her blev Bent Jensen nr. 3 i tiden 3,10,13.

Fjerde og afsluttende heat i nationsmatchen gav igen norsk sejr ved Wiik Hansen i tiden



Erh. Fisker, København, forsøger sig her som sidevognskører ved et trial, men tilsyneladende har maskinen ikke hestekræfter nok til at klare opgaven.

3,05,3 efterfulgt af Aage Andersen, 3,08,0, hvorimod Svenskeren Tord Larsson og finnen Bergstrøm måtte udgå med maskinskade.

Det endelige resultat af nationsmatchen blev herefter:

Nr. 1, Norge:

Leif Basse Hveem	2,53,5
V. Lorenzen	3,06,2
H. Wiik Hansen	3,05,3

Nr. 2, Sverige:

Bertil Carlsson	3,01,7
Einar Sardin	3,07,0
Eskil Karlsson	3,05,7

Nr. 3, Danmark:

Sv. Aage Sørensen	3,03,2
Orla Knudsen	3,07,6
Aage Andersen	3,08,0

I de individuelle konkurrencer blev resultaterne:

500 cc solo:

1. Leif Basse Hveem, Norge ..... 2,53,5 (Nordisk mester 1947)
2. Bertil Carlsson, Sverige 3,01,7
3. Sv. Aage Sørensen, Danmark 3,03,2

– – –

9. Orla Knudsen, Danmark 3,07,6
10. Aage Andersen, Danmark 3,08,0
11. Bent Jensen, Danmark 3,09,6

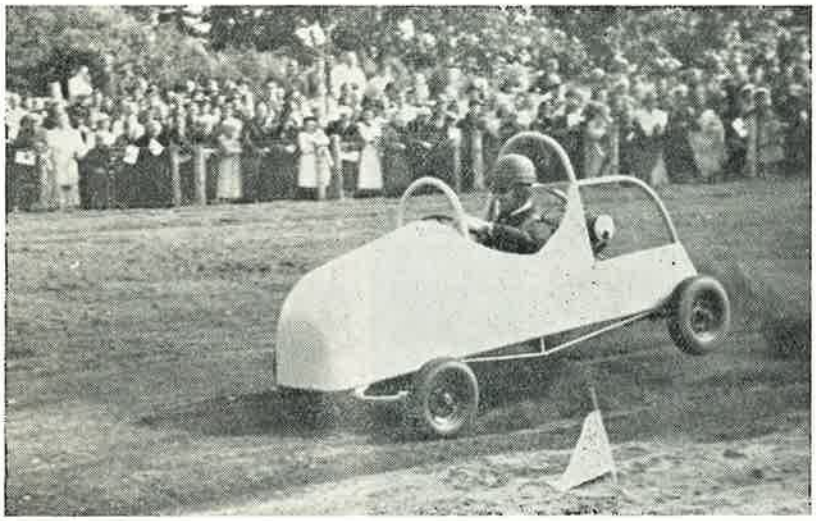
Sidevogne:

1. David Axelsson, Danmark ..... 3,30,9 (Nordisk mester 1947)
2. G. Sandberg, Sverige 3,37,4
3. Tore Behrendz, Sverige 4,09,5

De nationale mesterskabsløb efter krigen tog også igen deres begyndelse i 1947, således afviklede motorklubben Odin i Odense det første danmarksmesterskab på jordbane efter krigen søndag den 7. september på Fangel motorbane, og Jyllands Motor Sportsunion afviklede for første gang et jydsk jordbanemesterskab, der fandt sted på banen ved Herningholm søndag den 14. september.

Til danmarksmesterskaberne på Fangel motorbane var der rekordbesøg både af deltagende kørere og publikum. Ikke mindre end 66 kørere deltog i mesterskabsløbet, der blev overværet af ca. 16.000 tilskuere, som blev vidne til et virkeligt glimrende tilrettelagt og afviklet løb med megen spænding. Alt foregik med tempo på – virkelig forbilledligt for enhver anden løbsarrangør.

Alle kørerne var mødt op i bedste form og med materiellet i fineste stand, men alligevel måtte et par stykker som ved de fleste mesterskabsløb glide ud med maskinskade. Det gjaldt således storfavoritten i ekspertklassen, Orla Knudsen, København, der iøvrigt i sit indledende heat havde kørt på dagens hurtigste tid,



Da midget-racerne blev populære lige efter sidste verdenskrig, blev der bygget mange forskellige kombinationer, hvoraf den mest aparte højest sandsynligt var denne model.

1,59,0. I finalen havde Orla Knudsen allerede i første sving vrøvl med kæden, men fik det dog hurtigt i orden igen og optog forfølgelsen af feltet. Havde han ikke en omgang efter igen fået samme vrøvl med kæden, ville han sandsynligvis efter sin kørsel være nået op til feltet, men han måtte nu med stor ærgrelse overtage rollen som tilskuer til den endelige og afsluttende kamp om mesterskabet, som syntes så sikker, men som alligevel så pludselig gled ham af hænde.

I soloklassen for 500 cc standardmaskiner var Kaj Holck Mogensen, Odense, suveræn i sit indledende heat, som han vandt i 2,12,0 med Sv. Schmidt, Kerteminde, på andenpladsen i 2,17,0.

Andet indledende heat vandtes af Knud Nielsen, Århus, i 2,11,5, Holger Hansen nr. 2 i 2,19,0, og tredie indledende heat havde som vinder Willy Dalby Nielsen i 2,18,5 med Helge Kamuk, Odense, på andenpladsen i 2,17,0.

De her nævnte to første kørere fra de tre indledende heat skulle så mødes i finalen, og her lagde Helge Kamuk sig straks efter starten i spidsen for feltet og holdt førerpladsen til sidste omgangs sidste sving, hvor hans motor begyndte at sætte ud, hvorefter han kort før målet blev overhalet af Kaj Holck Mogensen, der blev danmarksmester 1947 i tiden 2,12,0 med Helge Kamuk, Odense, på andenpladsen i tiden 2,12,4.

Knud Nielsen, Århus, styrtede allerede i første omgang og måtte udgå.

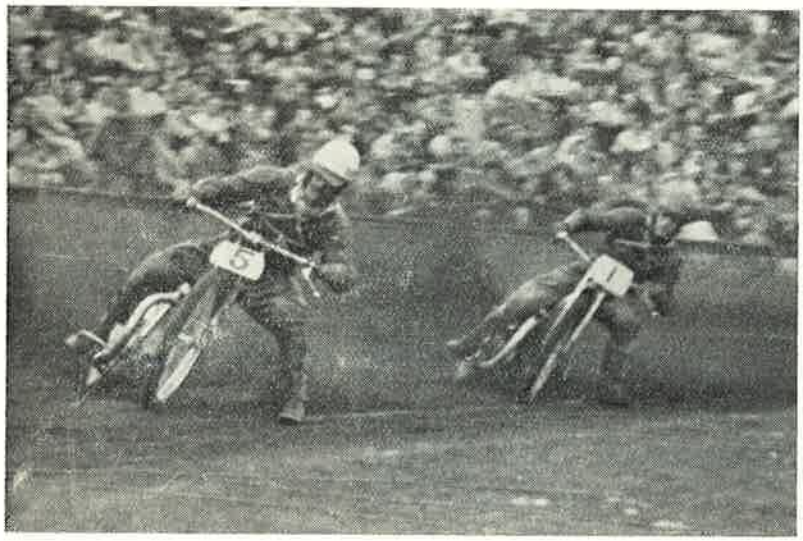
I 350 cc standard soloklassen blev der ligeledes kørt 3 indledende heat og en finale.

Det første heat vandtes af Einar Andersen i 2,16,8 med Ernst Østerlund, Silkeborg, på andenpladsen i 2,22,9. Andet heat havde som de to først placerede Erik Melhede, Nakskov, og Ejvind Petersen, København, i hhv. 2,20,2 og 2,22,4, og i tredie indledende heat blev det Leif Bech, København, og Lauritz Amstrup, Herning, der placerede sig til finalen med tiderne 2,16,7 og 2,19,3.

I finalen styrtede Leif Bech i første omgang, men kom hurtigt i gang igen. Han kunne dog ikke nå op til feltet og endte som nr. 6. Vinder og danmarksmester blev Einar Andersen, der uden at være alvorligt truet af konkurrenterne kørte i mål og fik noteret vindertiden 2,16,3 med Erik Melhede som nr. 2 i 2,18,0 og som nr. 3 Lauritz Amstrup i 2,19,0.

I 250 cc klassen var der kun anmeldt 6 deltagere, og man gik derfor direkte til afvikling af finalen. Danmarksmester blev Henry Sørensen, Silkeborg, i tiden 2,26,0 med Viggo Bender, København, som nr. 2 og Agner Hansen, København, som nr. 3 i hhv 2,27,8 og 2,32,5.

Afviklingen af ekspertklassen kom til at foregå således, I første heat viste Irving Irvinger meget fin kørsel og sejrede da også i tiden



Dansk motorcykelsports store navn gennem mange år efter krigen var nr. 5, Orla Knudsen, København, der her på overbevisende måde slår den engelske mesterkører Tonny Price på Gladsaxe stadion.

2,02,7, medens Sv. Nissen, Odense, kom på andenpladsen i tiden 2,05,2.

Som tidligere omtalt besatte Orla Knudsen, København, førstepladsen i andet indledende heat, medens Niels E. Nielsen, Bogense, her blev nr. 2 i tiden 2,09,3.

Resultatet af finalen blev derefter i ekspertklassen, at Irving Irvinger blev danmarksmester i tiden 2,02,2, medens Niels E. Nielsen besatte andenpladsen i tiden 2,08,9, og Sv. Aage Rasmussen, Odense, tredjepladsen i 2,11,3.

Den nybagte danmarksmester i ekspertklassen for 500 cc maskiner, Irving Irvinger, København, deltog også i kampen om mesterskabet i samme klasse for 350 cc maskiner, men her var N. V. Jensen, Odense, ham for hurtig og vandt danmarksmesterskabet i tiden 2,08,8. Forøvrigt en flot præstation af N. V. Jensen, der samme dag kunne fejre sit 25 års jubilæum som aktiv motorkører. Irving Irvingers tid på andenpladsen blev 2,10,8, og på tredjepladsen fulgte Agner Hansen, København, i tiden 2,18,6.

Knud E. Mogensen, Odense, tog sig som ventet af det første indledende heat i sidevognsklassen for maskiner indtil 600 cc, og hans vindertid blev så god som 2,20,9. På andenpladsen fulgte Kresten Krestensen, Århus, der fik noteret tiden 2,27,2.

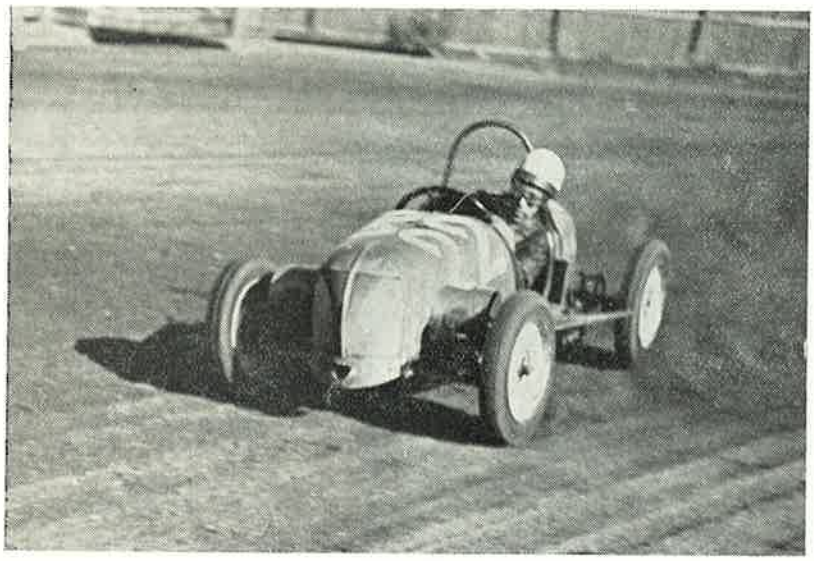
I sidevognsklassens andet indledende heat måtte Sv. Jensen, København, allerede udgå efter første omgang med maskinskade, hvorefter heatvinderen blev Carlo Sejr Jensen, Århus, i tiden 2,22,0, medens Johs. Hansen, Odense, blev nr. 2 i tiden 2,25,6.

Finalen i denne sidevognsklasse blev dagens bedste. Johs. Hansen, Odense, kørte et strålende løb og sejrede i ny rekordtid, 2,19,1. Bifaldet ville næsten ingen ende tage, da publikum så deres yndling suse over målstregen lige for næsen af Carlo Sejr Jensen, Århus, der fik noteret tiden 2,21,8 på andenpladsen, og Knud E. Mogensen, Odense, og Kresten Krestensen, Århus, hhv. 2,22,0 og 2,27,0 på tredje- og fjerdepladsen.

I sidevognsklassen for maskiner over 600 cc var den nordiske mester David Axelsson på sin Dania-JAP urørlig. Han vandt sit indledende heat i den ikke særlig overbevisende tid 2,20,1, men det var ikke nødvendigt for ham at køre hurtigere for at holde konkurrenterne på afstand.

Danmarksmesterskabet 1947 vandt David Axelsson ved i hård konkurrence i finalen at slå Sv. Knudsen, København. At der var hård kamp til det sidste af finalen, vil man kunne se af tiderne for de to kørere, der var på hhv. 2,17,9 og 2,18,0.

De første jydske mesterskaber i jordbaneløb var af Jyllands Motor Sportsunion overdraget til Herning Motor Sport, der stod som arran-



En af de første danske midget-kørere var Carl Amelung, København, der her ses ved et løb på Kotby-banen i Finland, hvor han sikrede sig en andenplads i selskab med 5 finske og 4 svenske kørere.

gør på banen beliggende ved Herningholm.

Unionen og den arrangerende klub fortjente virkelig ros for det udmærkede arrangement, som disse første jydske mesterskaber blev. Alt klappede fint, og ca. 6.000 tilskuere fik en fornøjelig motorsportseftermiddag ud af det i selskab med 40 aspiranter, der alle var besindet af viljen til at vinde en mesterskabstitel.

Efter at formanden for JMS, Peter Franck, Silkeborg, havde budt kørere, publikum og øvrige medvirkende velkommen, åbnede præsidenten for DMU, Elwin Hansen, Århus, stævnet.

Flere af dagens favoritter var uheldige, og outsiderne løb derfor i flere tilfælde med mesterskaberne. I 500 cc solo standardklassen styrtede således både Knud Nielsen, Århus, og Børge Mørck, Kolding. Sidstnævnte havde endda i sit indledende heat kørt aldeles strålende i dagens hurtigste tid, 2,05,6.

I sidevognsklassen for maskiner indtil 600 cc stod der en drabelig dyst mellem Carlo Sejr Jensen, Århus, og Hans Dalsgaard, Vejle, og Carlo Sejr Jensen nåede i mål kun 1/10 hurtigere end Hans Dalsgaard, medens den tredie mesterskabsaspirant Kresten Krestensen måtte udgå med maskinskade.

Dagens dramatiske højdepunkt forekom i det indledende heat for sidevognsmaskiner over 600 cc, hvor der startede 3 køretøjer. Straks efter starten var de to yderste kørere på banen så ivrige efter at komme til inderbane, at de kolliderede og slog en stor kolbøtte. Den ene af kørerne var Jens Nielsen, Silkeborg, og hans maskine landede på hjulene igen for derefter uden mandskab at fortsætte ind over inderbanen, hvor flere officials forsøgte at standse den, men det lykkedes først, da den selv kørte i et hul og lagde sig til hvile på den ene side med brølende motor.

Efter løbets afslutning fik hver af de nybagte jydske jordbanemestre overrakt laurbærkrans og om aftenen ved præmieuddelingen i Håndværkerforeningen i Herning smukke mesterskabspokaler.

De endelige resultater fra det første jydske jordbanemesterskab kom til at se således ud:

Solo indtil 250 cc:

1. Henry Sørensen, Silkeborg, BSA .. 2,19,7 (Jydsk mester 1947)
2. Preben Pedersen, Silkeborg, BSA .. 2,24,9

Solo indtil 350 cc:

1. Aksel Jensen, Ålborg, Triumph .. 2,09,5 (Jydsk mester 1947)
2. Laur. Amstrup, Herning, Triumph 2,11,0
3. Gunnar Laursen, Als, BSA 2,12,7
4. E. Østerlund, Silkeborg, Triumph.. 2,13,6

Solo indtil 500 cc:

1. Villy Andersen, Kolding, Matchless 2,10,0 (Jydsk mester 1947)
2. Kurt Lauritsen, Esbjerg, BSA 2,13,0



Jydske motorkørere nyder naturen ved en af de smukt beliggende bakkebaner. Man vil bl. a. kunne genkende den jydske mesterkører N. O. Jensen, Ålborg.

3. Bruno Iversen, Vejle, Triumph 2,13,8
4. Børge Pedersen, Århus, BSA 2,14,0

Sidevogne indtil 600 cc:

1. Carlo Sejr Jensen, Århus, Triumph 2,14,4 (Jydsk mester 1947)
2. Hans Dalsgaard, Vejle, BSA 2,14,5
3. Rasmus Kornum, Ålborg, Triumph 2,15,6

Sidevogne over 600 cc:

1. Vitus Kelvang, Kolding, Nimbus.. 2,19,4 (Jydsk mester 1947)
2. J. P. Nielsen, Herning, Nimbus .. 2,22,0
3. Orla Nielsen, Ålborg, Ariel 2,22,1
4. Iver Iversen, Kolding, Nimbus, .. 2,23,6

København havde nu også fået en ny motorbane, idet den nystiftede klub »Rapid« som tidligere omtalt efter stort slid havde kunnet holde åbningsløb på Gladsaxe stadion søndag den 23. aug. Kommunalbestyrelsen i Gladsaxe havde vist banen en ganske overvældende interesse og havde bl. a. fuldstændig omlagt stadions atletikbaner netop med afholdelse af motorløb for øje.

Resultatet af anstrengelserne blev da også udmærket, og »Rapid« rådede således i 1947 over en af de mest moderne motorbaner i landet.

Klubben havde i forbindelse med åbningen af den nye bane ydermere været så dristig at lade åbningsløbet strække sig over to dage, så der blev kørt både lørdag og søndag, men det gav godt resultat og fint publikumsbesøg begge dagene, således var der 12.000 om lørdagen og 16.000 om søndagen.

Efter at præsidenten for Danmarks Motor Union havde lykønsket Gladsaxe kommune og klubben til den nye bane, foretog sognerådsformand Willumsen den egentlige baneåbning, idet han udtrykte sin glæde over, at motorfolk var rykket ind på kommunens stadion for derved at være med til at skabe bedre kår for den øvrige idræt.

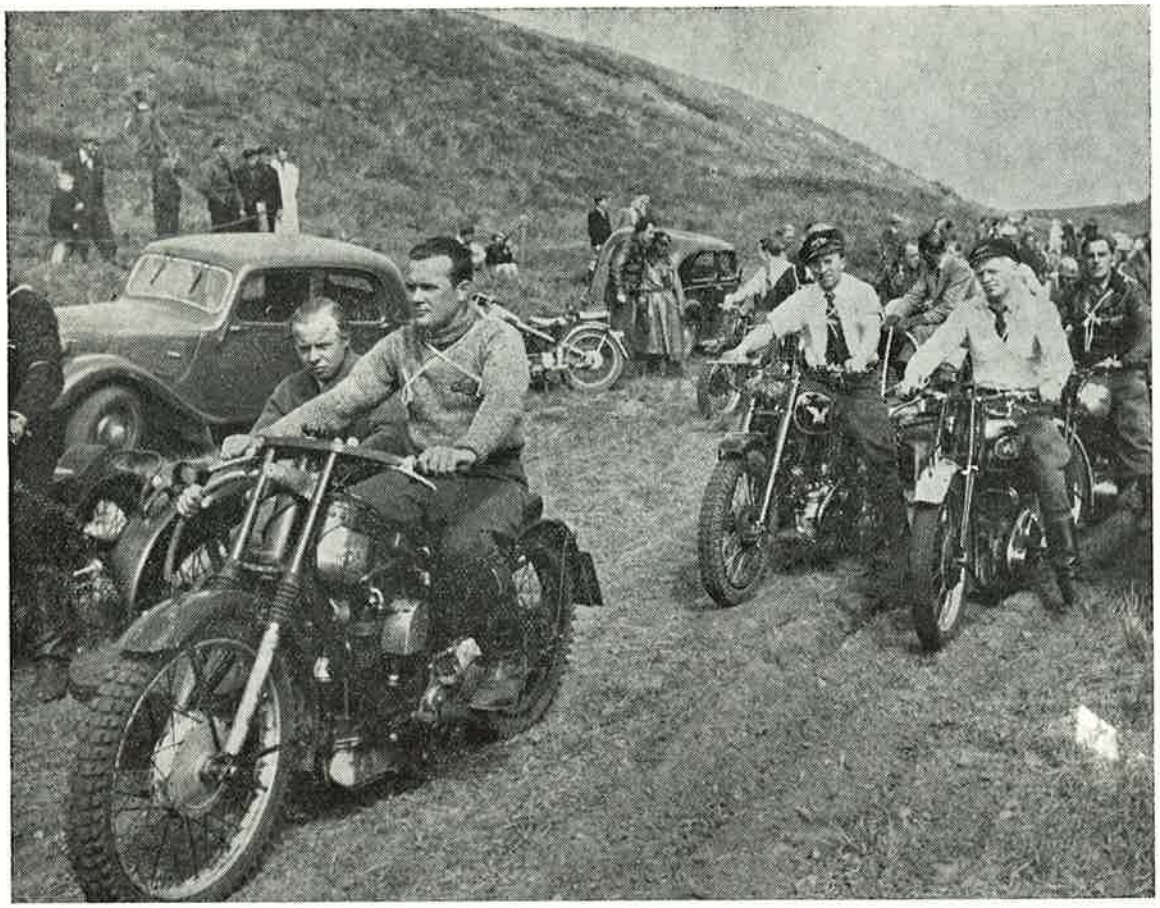
Første løbedag blev meget dramatisk, idet ikke mindre end tre af programmets fire standardkørere styrtede og blev ukampdygtige. Styrtet skete i standardløbets første heat, hvor Leif Hirsborg, København, kørte op bag i Kaj Holck Mogensen, Odense. Hirsborg styrtede, og for ikke at påkøre ham måtte Holger Hansen, København, og Axel Nielsen, København, så langt ud mod hegnet, at de begge ramte det og styrtede.

Den første banerekord på Gladsaxe speedway blev sat med stående start af Orla Knudsen, København, i ekspertklassen, og tiden blev 1,22,8.

Løbsresultaterne fra lørdag:

Gladsaxe speedways åbningsløb:

1. Orla Knudsen, København 1,23,3



Kørerne klar til at blive præsenteret for publikum inden starten ved et af Silkeborg Motor Sports bakkeløb i Resenbro. I forgrunden den populære, københavnske sidevognskører, Josef Koch, Nimbus.

2. Bill Harris, England 1,26,0
3. Aage Andersen, København 1,27,0

Special solo klasse B:

1. Erh. Fisker, København 1,30,4
2. Uno Jensen, København 1,31,7
3. Sv. Aage Sørensen, København 1,33,0

Dagens ønskematch:

1. Bill Harris, England 1,22,9
2. Morian Hansen, København 1,23,1

Special handicap:

1. C. O. Jensen, Odense 1,34,3 (0 sek. forsp.)
2. Uno Jensen, Kbhvn. 1,35,2 (2 sek. forsp.)
3. Erh. Fisker, Kbhvn. 1,36,3 (1 sek. forsp.)

Ekspert handicap:

1. Rune Larsson, Sverige 1,28,0
2. Aage Andersen, København 1,28,4
3. Bill Harris, England 1.30,0

Løbsresultaterne fra søndag:

Dagens ønskematch:

1. Steve Langton, England 1,29,7
2. Aage Andersen, København 1,29,8

Special solo:

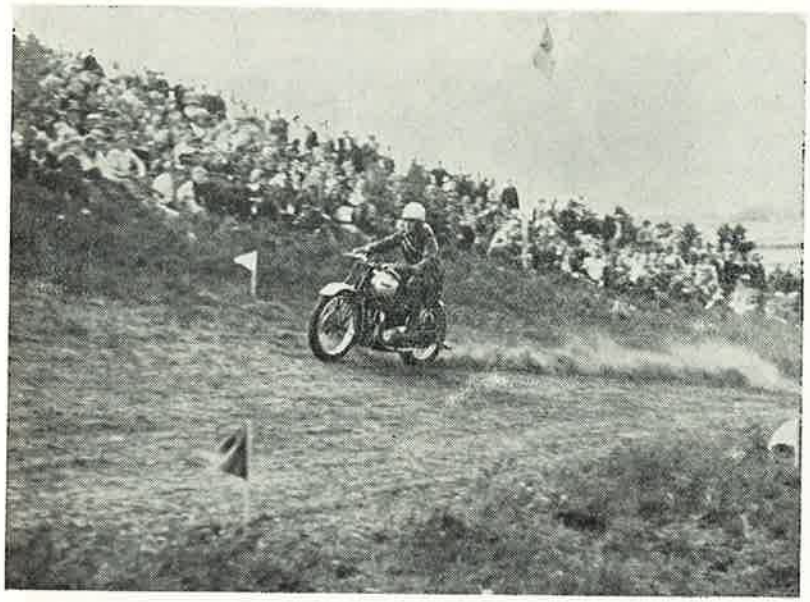
1. Henning Petersen, København .... 12 p.
2. Poul Sander, Norge ..... 8 p.
3. Niels E. Nielsen, Bogense ..... 5 p.

Buddingeløbet:

1. Erh. Fisker, København ..... 9 p.
2. C. O. Jensen, Odense ..... 8 p.
3. Sv. Aage Sørensen, København .... 8 p.

Solo standard 500 cc:

1. Leif Hirsborg, København 1,39,7
2. Villy Dalby Nielsen, København .. 1,39,9
3. Holger Hansen, København 1,41,0



En af de jydske bakkekørere, N. O. Jensen, Ålborg, Triumph, på vej op gennem lyngbakkerne i Resenbro for at få noteret en tid, der blev dagens bedste.

Søborgløbet:

1. Steve Langton, England ..... 11 p.
2. Aage Andersen, København ..... 8 p.
3. Rune Larsson, Sverige ..... 7 p.

Gladsaxeløbet:

1. Orla Knudsen, København ..... 12 p.
2. Bent Jensen, Århus ..... 8 p.
3. Bill Harris, Enlgand ..... 7 p.

Langesø-banen var også i 1947 midtpunktet for store fynske motorsportsbegivenheder, således blev der afholdt store løb både den 24. aug. og 21. sept.

Løbet den 24. aug. havde samlet ikke mindre end 6.000 tilskuere, der virkelig fik »smæk for skillingen«.

En af de deltagende midget-racere, der blev kørt af P. C. Backmann, Hobro, kørte gennem afspærringen lige inden grusgraven og påkørte ude blandt publikum en dame og hendes dreng, der dog begge slap med nogle hårde knubs. Uheldet skete ved, at håndbremsen og styrtøjet fuldstændig svigtede ned ad den store bakke mod grusgraven.

Den sympatiske sidevognskører Johs. Hansen, Odense, måtte også ned i grønsværen, fordi udstødningsrøret faldt af og gik i jorden, hvorved maskinen slog en kolbøtte. Thorkild Sørensen, Horsens, og hans sidevognsmand slog også en virkelig flot saltomortale, da de lå klart i spidsen og var lige kommet op af grusgraven på vej mod mål. Det var forøvrigt Thorkild Sørensens første start på Langesøbanen.

I den store automobilklasse blev der også kørt hårdt, endda meget hårdt, og det gav anledning til et par diskvalifikationer. August Jørgensen, »Kronsbjerg-Special«, nåede at køre fra både Robert Nellemann og K. Holst Sørensen, men blev hængt ud for lidt for hård svingkørsel sammen med K. Holst Sørensen, således at H. Hansen, København, blev sejrherre.

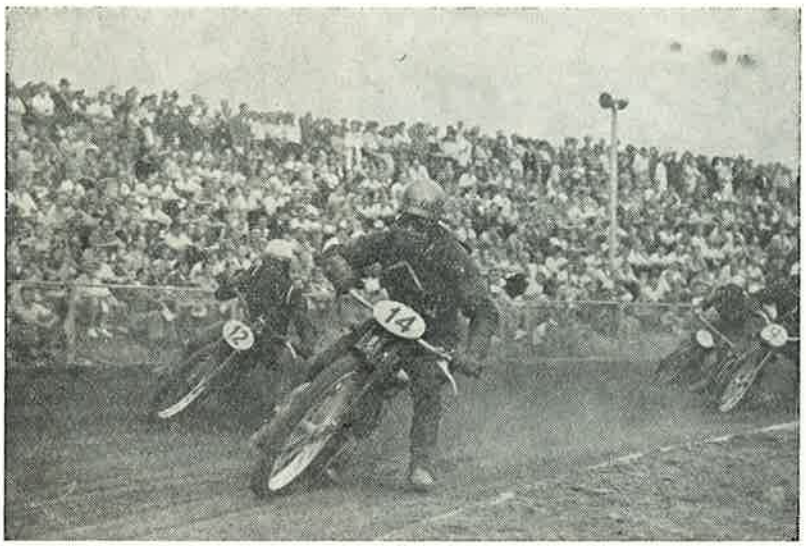
Resultaterne fra alle løbene kom iøvirgt til at se således ud, idet sidste heat af midgetløbet måtte køres uden deltagelse af Robert Nellemann, der måtte udgå med et ødelagt og uerstatteligt dæk, efter at Kaj Hansen, København, havde haft et sammenstød med ham:

Junior solo:

1. Poul A. Clausen, Hillerød 3,15,2
2. Poul West, Ubberud 3,15,8
3. Carl S. Andersen, Kassemose 3,16,0
4. Peder Pedersen, Morud 3,17,1

Senior solo:

1. Poul Kalør, Odense 3,15,2
2. Sv. Nissen, Odense 3,17,6
3. Ejvind Hansen, Ejlstrup 3,20,2



Fra et specialløb på Gladsaxe stadion i 1947. Nr. 12, Uno Jensen, København, nr. 14, Henning Petersen, København, og nr. 9, Erh. Fisker, København og nr. 11, C. O. Jensen, Odense.

4. Vitus Kelvang, Kolding 3,27,7
5. Sv. Schmidt, Kerteminde 3,27,9

Sidevogne:

1. Thorkild Sørensen, Horsens ..... 5 p.
2. Kresten Krestensen, Århus ..... 4 p.
3. Josef Koch, København ..... 3 p.
4. Bent Bruun Larsen, Odense ..... 1 p.

Sidevogne, handicap:

1. Josef Koch, København ..... (40 m)
2. Carlo Sejr Jensen, Århus ..... (60 m)
3. Kresten Krestensen, Århus ..... (30 m)
4. Johs. Hansen, Odense ..... (0 m)

Langesø-løbet den 21. sept. blev generet af et meget voldsomt regnvejr i middagstimerne, noget, der uden tvivl var medvirkende til det noget lille publikumsbesøg.

Rent sportsligt var det spændende løb, det fremmødte publikum kom til at overvære, blot gik noget af glansen af sidevognsløbene, da Knud E. Mogensen, Odense, styrtede i mosen og fik maskinen over sig. Han måtte køres på hospitalet, hvor man konstaterede brud på tre ribben. Sidevognsmanden slap uskadt fra uheldet, selv om han også fik nogle hårde knubs.

Iøvrigt skete der i sidevognsløbet den sensation, at danmarksmesteren Johs. Hansen, Odense, regulært blev slået af Johs. Mäkinen, Kolding, men i handicapet tog Johs. Hansen alvorlig revanche og slog Mäkinen eftertrykkeligt.

I ekspertklassen havde man ikke stor glæde af danmarksmesteren Irving Irvinger, der hele dagen havde vrøvl med maskinen og ikke opnåede nogen placering.

De samlede løbsresultater blev:

Senior solo:

1. Svend Nissen, Odense 3,15,4
2. Poul Kalør, Odense, ... 3,16,4
3. Holger Hansen, København 3,23,6

Sidevogne:

1. Johs. Mäkinen, Kolding 3,36,1
2. Johs. Hansen, Odense 3,38,2
3. Kresten Krestensen, Århus 3,49,4

Junior solo:

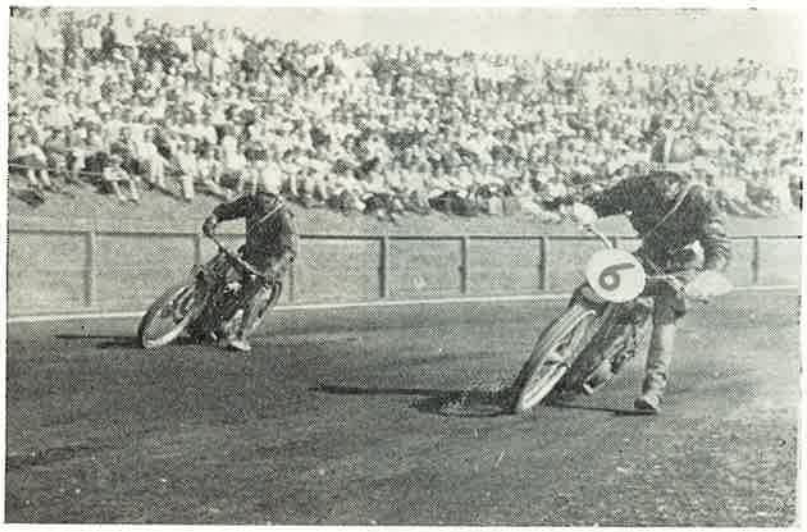
1. Chr. Jacobsen ..... 6 p.
2. Carl S. Andersen ..... 4 p.
3. Eigil Jørgensen ..... 2 p.

Langesøsæsonen sluttede om aftenen med præmieuddeling på Komingen kro, hvor Langesø-pokalen til sæsonens hurtigste solokører blev overrakt Svend Nissen, Odense.

En ærespræmie til sæsonens hurtigste sidevognskører udsat af restauratør J. C. Madsen, Næsbyhoved skov, tilfaldt Kresten Krestensen, Århus.

Tre af årets sidste baneløb i 1947 foregik på Lolland og Sjælland samt et aftenløb ved kunstigt lys på Gentofte stadion.

Baneløbet på Lolland, nærmere betegnet på en bane i Nakskov, der var blevet indviet tid-



Erh. Fisker, København, har her taget inderbane ved et løb på Gentofte stadion i 1947 og sejrer over Aage Andersen, København, der kører helt ude ved hegnet.

ligere på året, bød i særdeleshed på de lokale køreres præstationer.

De 4.500 tilskuere gav gang på gang deres bifald til kende ved kraftige klapsalver.

Det store nummer på programmet var iøvrigt et løb for midgetracere, der blev vundet af Kaj Hansen, København, med 5 points foran Robert Nellemann, Randers, der opnåede 4 points.

Sidevognsmatchen blev vundet af Josef Koch, København, der brillerede med særlig fin kørsel i svingene. Koch sejrede i tiden 1,51,3 med Villy Korneg på andenpladsen i tiden 1,52,5.

I et handicap for ekspertklassen overraskede Erik Melhede, Nakskov, ved at lægge samtlige konkurrenter bag sig straks i starten – endda på en standardmaskine, idet hans JAP havde fået motorstop. Han kunne dog ikke helt holde til det hårde tempo, og måtte se sig overhalet af Peter Nielsen, Slagelse, der sikrede sig førstepladsen efterfulgt af Melhede på andenpladsen.

Også i handicap for senior solo standard placerede nakskovkørerne sig fint, bl. a. sejrede Erik Melhede i tiden 1,44,0.

Den unge lokale juniorkører Ernst Pedersen, Nakskov, overraskede også meget og vandt sin klasse i den fine tid 1,53,3.

Af andre Nakskov-kørere, der opnåede gode placeringer ved dette løb, skal nævnes Palle Houlberg og Erik Langhorn.

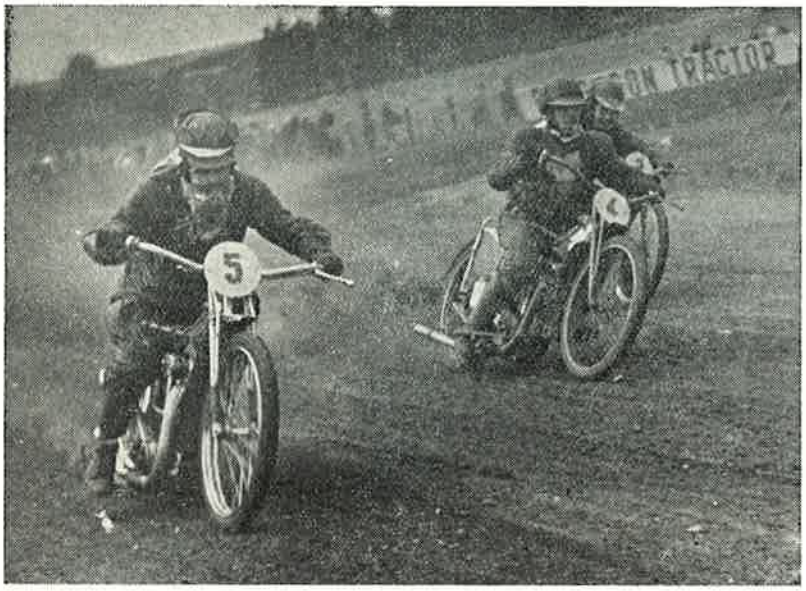
Sæsonens sidste løb på Gentofte stadion i 1947 var planlagt til søndag den 29. september,, men vejrguderne var ikke gunstige, og det satte i med et voldsomt regnvejr, 3 timer før løbet skulle køres, og da arrangørerne ønskede at give publikum det bedste mulige ved afslutningsløbet, blev løbet aflyst, og det meddeltes til stor overraskelse for alle, at løbet i stedet ville blive kørt onsdag aften ved kunstigt lys.

Der var altså kun levnet tre dage til at få det kunstige lys på banen bragt i orden, en ret stor opgave, idet alt skulle installeres fra bunden, kabler indlægges, master rejses og ikke mindst fremskaffelsen af projektører skabte vanskeligheder, men ved hjælp fra mange sider lykkedes det at få alt klaret.

– Så kom vejrguderne igen.

3 timer før det første aftenløb ved kunstigt lys skulle starte, styrtregnede det, og det blev ved til klokken var over 19,00, men da var der mødt flere tusinde tilskuere, så trods det våde vejr besluttede løbsledelsen at gennemføre løbet, og de, der trodsede regnen og blev på tilskuerpladserne under hele løbet, fik virkelig en oplevelse med hjem.

Tre af Sveriges bedste kørere, Folke Svahn, »Kumla«-Fransson og Eskild Carlsson var hentet herover til løbet, og selv om banen var



Nr. 5, Orla Knudsen, København, er her i aktivitet på Viborg Motor Klubs bane i Løvel. Nr. 3 og nr. 4 er to svenske kørere.

våd og smattet, blev der kørt til som ingensinde både af de danske kørere og de udenlandske. Nogle enkelte rutscheture blev der taget, når farten var blevet for stor i svingene, men heldigvis skete der ikke alvorlige styrt.

Af de vigtigste resultater fra løbet skal nævnes en udfordringsmatch mellem Orla Knudsen, København, Bent Jensen, Århus, og Aage Andersen, København, der blev vundet af Orla Knudsen med Aage Andersen på andenpladsen, medens Bent Jensen styrtede og måtte udgå.

Gentofteløbet havde »Kumla«-Fransson, Sverige, som vinder foran Folke-Svahn, Sverige, og Aage Jacobsen, Svendborg.

Ekspertmatchen tog Eskild Carlsson, Sverige, sig af med Orla Knudsen på andenpladsen, medens det her var »Kumla«-Fransson, der styrtede og måtte udgå.

En match i specialklassen for nationale kørere havde Henning Petersen, København, som vinder foran Uno Jensen, København.

Standardløbet, der kørtes som handicap i 3 afdelinger med skiftende handicap givet efter opnået tid i foregående afdelinger, blev vundet af Knud Nielsen, Århus, efterfulgt af Leif Hirsborg og Holger Hansen, begge København.

Korsør og Omegns Motorklub havde ikke mindre end 9.000 tilskuere til sæsonafslutningen på Løng-banen søndag den 21. september, hvor der i flere løb skete dramatiske situationer.

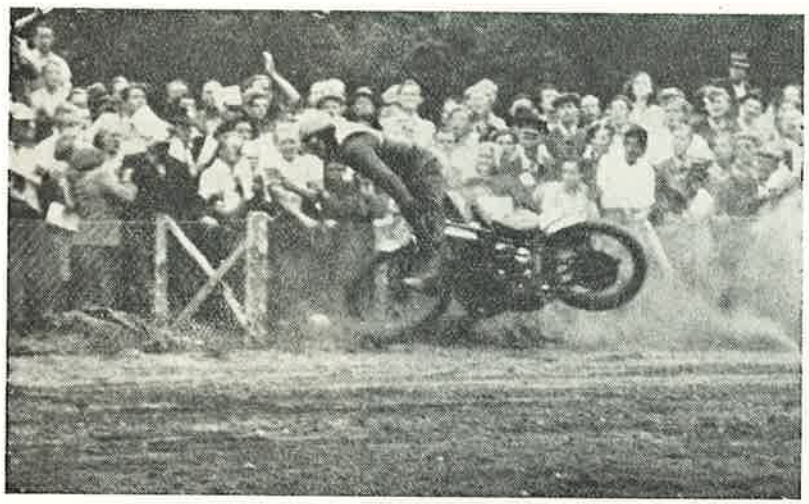
Det alvorligste uheld skete under formiddagens træning, da den lovende seniorkører i standardklassen, Erling Nygaard, styrtede med sin Velocette og pådrog sig så alvorlig en hjernerystelse, at han måtte indlægges på Slagelse sygehus. Det havde ellers været planen, at Erling Nygaard skulle forsøge at sætte ny banerekord for standardmaskiner på Løngbanen, men dette punkt måtte nu udgå af programmet.

Da løbet startede, satte Uno Jensen, København, derimod ny banerekord for specialmaskiner i tiden 1,58,0. Kaj Hansen, København satte også ny banerekord i midgetklassen med så god en tid som 2,03,3.

Et ekstra løb senere i programmet mellem Kaj Hansen i midget og Helmuth Carlsen på sidevognsmaskine gav overlegen sejr til Kaj Hansen, selv om Helmuth Carlsen startede med 50 meters forspring.

Dagens juniorløb for solokørere havde som de bedst placerede Robert Petersen, Hans Bondesen og Kurt Larsen.

Ekspertløbet blev vundet af Helge Kamuk, Odense, med 8 points foran Uno Jensen, der fik 7 points, selv om denne i tredie heat måtte udgå med maskinskade. På de efterfølgende



Den fynske specialkører, Sv. Nissen, Odense, er her kommet ud af kurs og går ind i hegnet på Hem Odde motorbane.

pladser fulgte Peter Nielsen med 6 points og Jørgen Nielsen med 3 points.

De tre bedst placerede kørere i senior standard blev Erik Langhorn med 10 points, Axel Clausen med 6 points og Egon Walther med 5 points.

Senior Standard blev også kørt for 350 cc maskiner, og her var det Sv. Larsen, der sejrede med 10 points efterfulgt af Carlo Neister og Knud Jensen.

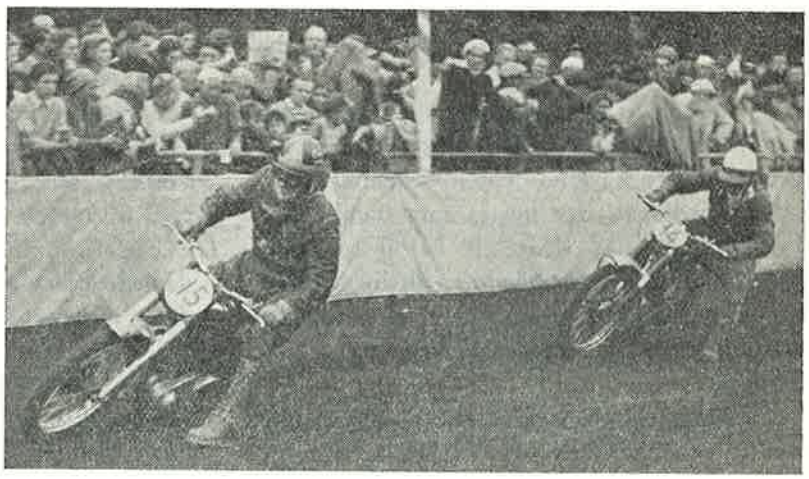
Dagens sidevognsmatch gav til resultat, at Helmuth Carlsen besatte førstepladsen med 12 points efterfulgt af Sv. Jensen, 8 points, og Hans Jacobsen, der fik 7 points.

Baneløbssæsonen 1947 var dermed slut, og de forskellige trials, store og små, ud over landet tog deres begyndelse.

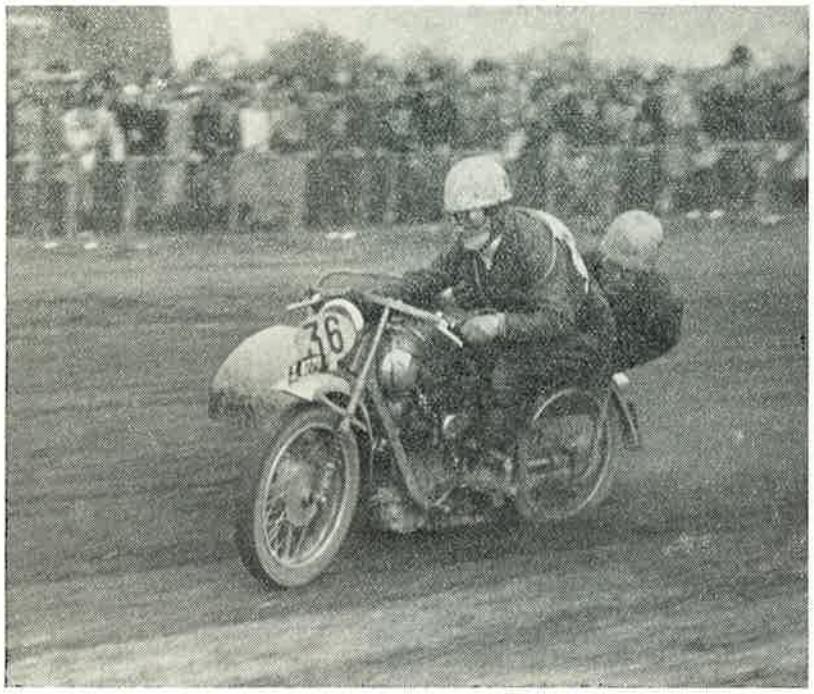
For at give et indtryk af de danske trialkørere fra øerne i 1947 skal der her bringes en resultatliste fra et stort trial, der afholdtes af Fyens Motor Sport med hovedkontrol ved Komigen kro.

I løbet deltog i alt 32 kørere, hvoraf de 30 gennemførte de 6 vanskelige etaper, som løbet omfattede.

De to kørere, der ikke gennemførte, var H. Wosney, Odense, der udgik med maskinskade, og Helmuth Carlsen, Helsinge, der udgik på etape 4. Han kunne i et sving ikke nå at dreje, da han havde for stor fart på, og måtte med sin sidevognsmaskine styre ind mellem nogle træer, hvorved hans sidevognsmand, Sigurd Glædesdal, kom lettere til skade og måtte køres til hospitalet.



De to stærke, fynske standardkørere i årene lige efter krigen, nr. 15, Poul Kalør, Odense, Ariel, og nr. 14, Ejvind Hansen, Ejlstrup, BSA, afgør her et lokalt mellemværende.



En af deltagerne i sidevognsklassen ved åbningsløbet på Fangel motorbane var Vagn Poulsen, Århus, Nimbus.

Forøvrigt savnede man Knud E. Mogensen i sidevognsklassen ved dette løb, men han var endnu ikke helt restitueret efter sit uheld ved løbet på Langesø-banen, men da den endelige resultatliste for trialet var færdig kl. 16,00 på Komigen kro, blev den oplæst af Knud E. Mogensen krydret med morsomme bemærkninger, der vakte megen munterhed.

Resultatlisten så således ud:

Solo begyndere:

1. Svend Mister, Kerteminde ..... 560 p.
2. A. Mogner Hansen, Hillerød ..... 555 p.
3. Hans P. Petersen, Salby ..... 495 p.
4. L. Østergaard Rasmussen, Hillerød 490 p.
5. Peder Pedersen, Himmelstrup .... 480 p.
6. Frits Petersen, Kerteminde ..... 420 p.

Solo junior:

1. Harry Dyrhauge, Åsum ..... 545 p.
2. Poul E. Pedersen, Bullerup ..... 520 p.
3. Poul West, Ubberud ..... 510 p.
4. N. Chr. Jacobsen, Næsby ..... 500 p.
5. Arne Chr. Jørgensen, Odense .... 495 p.

Solo senior:

1. Poul Kalør, Odense ..... 540 p.
2. Ejvind Hansen, Ejlstrup ..... 530 p.
3. Børge Larsen, Odense ..... 505 p.
4. Svend Schmidt, Kerteminde ..... 485 p.
5. Poul A. Clausen, Hillerød ..... 470 p.
6. Niels E. Nielsen, Bogense ..... 455 p.

Sidevogne junior:

1. Helmer Albrechtsen, Lynge ..... 560 p.
2. Hans Hansen, Køge ..... 540 p.
3. Herluf Kristiansen, Køge ..... 540 p.
4. Poul Larsen, Mesinge ..... 470 p.

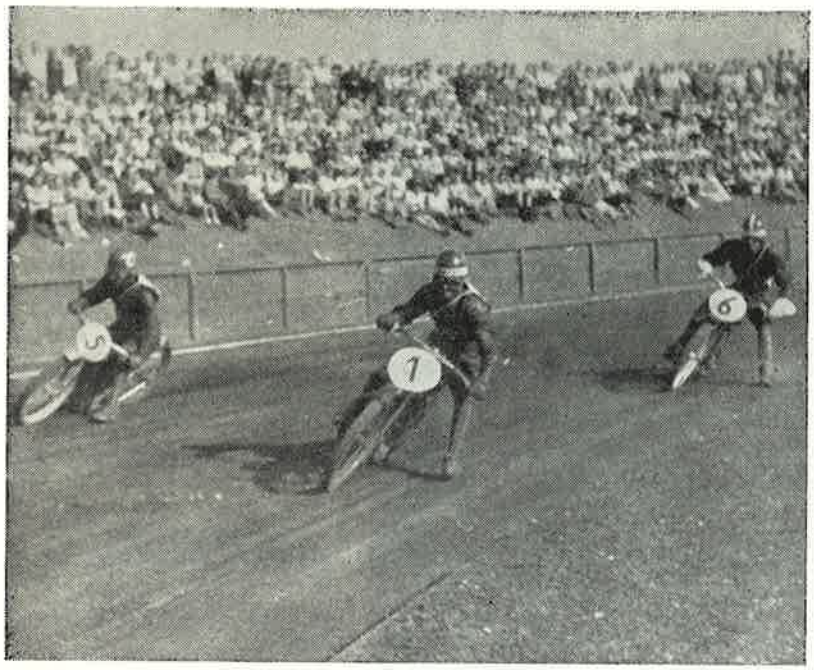
Sidevogne senior:

1. Wedsted Hansen, Svendborg .... 590 p.
2. Gustav Eriksen, Graderup ..... 550 p.

Automobiler:

1. Carl Hansen, København ..... 565 p.
2. August Jørgensen, Odense ..... 550 p.
3. Svend E. Kronsbjerg, Odense .... 495 p.
4. K. Holst Sørensen, Odense..... 480 p.
5. Robert Nellemann, Randers ..... 470 p.
6. Kurt E. Christensen, København .. 440 p.

De sidste motorsportsnyheder, der indløb inden året 1947 svandt bort, var en virkelig dansk triumf ved det årligt tilbagevendende svenske orienteringstrial »Novemberkåsan«, idet specialklassen for solokørere for første gang var blevet vundet af en dansker, nemlig Josef Koch, København, der kørte det danske maskinmærke Nimbus.



Situation fra et af de første løb på Gentofte stadion. Nr. 5, Orla Knudsen, København, nr. 1, Sv. Aage Sørensen, København, og nr. 6, Erh. Fisker, København.

1948

Det var en meget mørk fremtid, dansk motorsport havde at se frem til straks fra begyndelsen af det nye år 1948, idet den nye handelsminister Jens Otto Kragh som nytårsgave til motorsporten havde udsendt et forbud mod afholdelse af enhver form for motorløb i Danmark.

Da forbudet var udsendt fra ministeriet, lod Danmarks Motor Union en deputation søge foretræde for ministeren, og her lykkedes det da også at få enkelte dispensationer, så man bl. a. kunne gennemføre de forskellige mesterskabsløb samt enkelte velgørenhedsløb.

Da forbudet endnu ikke var ophævet i august måned og syntes ganske urimelig, sendte Danmarks Motor Union igen sin bestyrelse repræsenteret ved N. K. Pedersen, Poul Rasmussen og Hoffmeyer til ministeren torsdag den 12. august for at søge udvirket en ophævelse af forbudet.

Ministeren lod imidlertid deputationen forstå, at han egentlig var lidt forbavset over igen at se d'herrer, da han mente ved det første møde tidligt på året at have tilkendegivet, at det var en speciel imødekommenhed, når man dengang havde opnået de meddelte dispensationer, og at disse var det yderste, der kunne opnås på daværende tidspunkt.

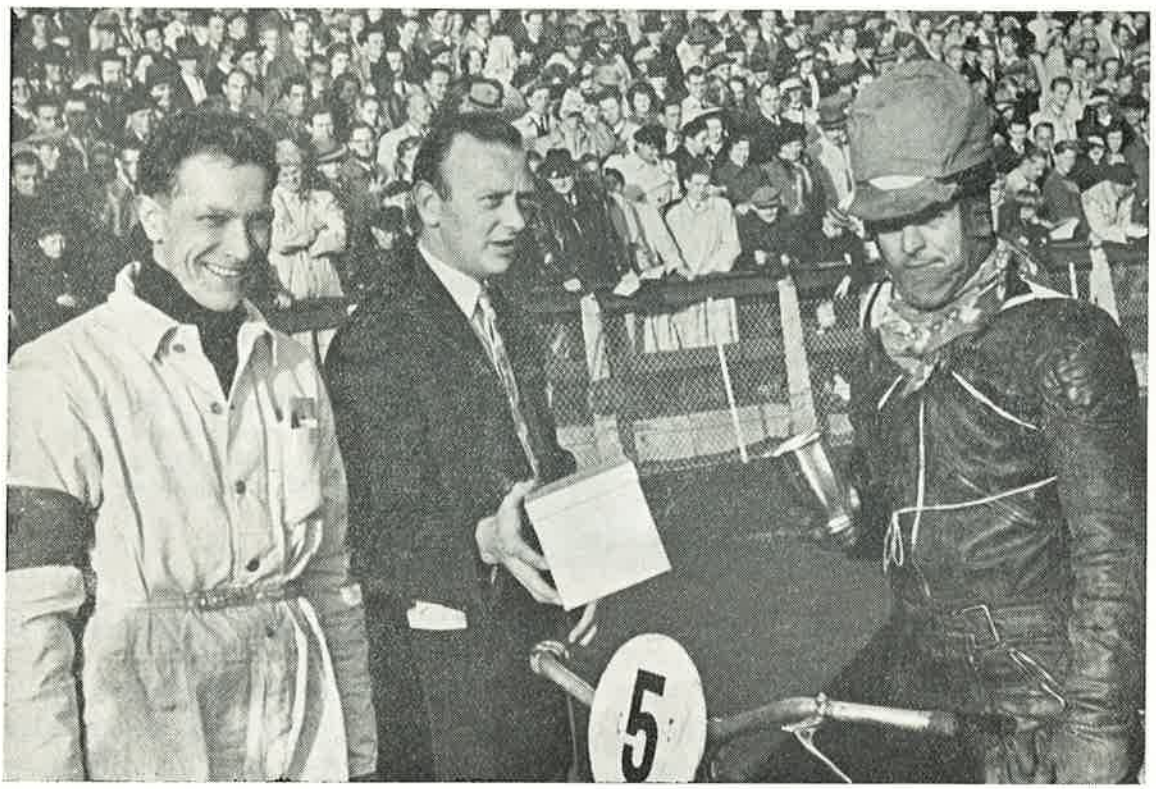
Grunden til det udstedte forbud mod afholdelse at motorløb skyldtes situationen med hensyn til Danmarks forsyninger af benzin.

Inden for de forskellige unionsledelser skete der flere ændringer i 1948, således var formanden for Jyllands Motor Sportsunion, Peter Franck, Silkeborg, afgået og afløst af Kaj O. Nielsen, Ålborg.

Formandsskiftet i JMS fandt sted på et repræsentantskabsmøde, som unionen afholdt i Herning.

Hvad angik det internordiskesamarbejde så skete der den 1. jan. 1948 det beklagelige, at den svenske motororganisation SVEMO udmeldte sig af Nordisk Motorcykle-Forbund.

Der var stærke divergerende meninger om denne udmeldelse, og kraftigst tog Norge til orde ved at svare Sverige med at meddele, at man herefter ikke så nogen mulighed for udveksling af kørere de to lande imellem, samt foreslog Finland og Danmark, at man mødtes i Stockholm for at drøfte spørgsmålet samt finde frem til en løsning og form for fremtidig nordisk samarbejde, derunder afvikling af nordiske mesterskaber.



Efter en sejr ved et af Århus Motor Sports løb på Århus stadion får Orla Knudsen, København, overrakt en smuk sølvpokal af klubbens formand, Poul Sørensen, og formanden for sportsudvalget, Henning Pedersen.

På et bestyrelsesmøde i DMU blev sagen indgående drøftet, og der udsendtes herfra gennem Ritzaus bureau følgende udtalelse:

> »Danmarks Motor Union beklager SVEMO's udmeldelse af Nordisk Motorcykle Forbund og de mellem Norge og Sverige opståede divergenser og udtaler håbet om, at det nordiske samarbejde gennem 25 år snart måtte finde sin hidtidige form.
>
> DMU mener imidlertid ikke på nuværende tidspunkt at kunne tage stilling til sagen, men imødeser en afklaring af forholdet de to lande imellem«.

Hvad angik de forskellige automobilsportskørere, der hidtil havde haft licens gennem Kongelig Dansk Automobil Klub og hørt under Dansk Motorsports Råd, der var øverste myndighed for al motorsport i Danmark, så var der i 1948 stærke kræfter i gang med at få dannet en speciel automobil sportsunion, hvorunder alt vedrørende automobilsport skulle høre i lighed med, hvad der gjaldt for Danmarks Motor Union som øverste myndighed for al motorcykelsport.

Af andre organisationsmæssige begivenheder i 1948 skal nævnes, at Danmarks Motor Union i august måned modtog et brev fra præsidenten Elwin Hansen, hvori denne meddelte, at har var i færd med at etablere en ny forretning, der sandsynligvis af nogle ville blive opfattet som stridende mod hvervet som præsident, og altså ønskede han at fratræde som sådan.

I henhold til foranstående meddelelse anmodede DMU's bestyrelse derefter N. K. Pedersen om at fungere som præsident for unionen indtil dennes førstkommende ordinære repræsentantskabsmøde.

Selv om der altså totalt var lukket af for motorsportslig aktivitet i Danmark i 1948, så var der dog enkelte af vore kørere, der fik rørt maskinerne bl. a. ved deltagelse i Svenska Motorklubbens Ystads afdelings baneløb



Orla Knudsen, København, i et flyvende broad-side ud af det sidste sving og på vej til en af sine mange sejre.

ved Ystad søndag den 11. juli, foruden at de naturligvis deltog i de omtalte løb, der var givet dispensation for her i landet.

Det var i alt 4 danske kørere, der deltog i Ystad, nemlig Irving Irvinger, København, Erhardt Fisker, København, og de to bornholmere Hermann Marcussen og Poul Møller fra Rønne.

De danske kørere gjorde en udmærket indsats og opnåede en for Danmark smigrende popularitet.

Løbet var oprindelig angivet som et scrambleløb, men senere meddeltes det, at det drejede sig om et baneløb. Banen var ganske vist en rundbane, men af en sådan beskaffenhed, at løbene nærmest fik karakter af scramble.

Dagens bedste tid opnåedes af Stig Pramberg, Sverige, i 1,43,9, der dermed slog den tidligere banerekord fra 1947, der var på 1,58,2.

Svenskerne viste en enestående kamplyst, men danskerne viste, hvorledes man skal behandle en væddeløbsmaskine, skrev de svenske aviser efter løbet.

Irving Irvinger blev dagens mand, da han for at undgå at køre ind i det svage hegn og derved udsætte publikum for uoverskuelig fare, resolut kastede sin maskine, hvad der vakte almindelig beundring. Også den bornholmske kører Poul Møller klarede sig fint og opnåede en 2-plads i seniorfinalen.

Den anden bornholmer Hermann Marcussen, der kørte i juniorklassen, førte en hård kamp med den svenske kører Kuno Johansson og vandt sit heat ligesom Poul Møller og Irving Irvinger, medens Erh. Fisker måtte nøjes med en andenplads i sit heat.

I ekspertfinalen førte Irving Irvinger længe, men han måtte som sagt kaste sin maskine og udgik derved af løbet, hvorefter Stig Pramberg vandt i 1,19,0 tæt fulgt af Brinkeback, 1,21,0, og Ove Braun, 1,21,1.

Junior finalen blev vundet af Svend E. Nilsson, Sverige, i 1,34,5, 2: Artur Ovessen, Sverige, 1,36,0, og 3: Hermann Marcussen, Danmark, 1,37,8.

Senior finalen: 1: Ingvar Andersson, Sverige, 1,24,0, 2: Poul Møller, Danmark, 1,28,8.

De to bornholmske kørere, der sejlede til Ystad i 2 fiskerbåde i ret hård blæst, havde mange kammerater med på turen, og de satte under løbet kulør på tilværelsen ved at opildne alle danske kørere.

Så kom da endelig dagen, hvor det første motorløb i Danmark skulle køres på den specielle dispensation, nemlig et velgørenhedsløb på Gentofte stadion.

11 motorklubber på Sjælland, der på daværende tidspunkt havde slået sig sammen og



Der skulle ikke gå mange år efter krigens afslutning, inden de danske kørere også kunne anskaffe sig en sådan engelsk speedwaymaskine med JAP-motor.

dannet »Motorklubbernes Banefond«, stod som arrangør af løbet, der fik et udmærket sportsligt forløb, men takket være alt for godt vejr var publikumsbesøget ikke særligt stort.

Formanden for den nye banefond, Poul Rasmussen, København, åbnede dagen med en velkomst til de raske norske gutter, der ville overbevise både de danske kørere og publikum og måske også myndighederne om, at man godt kan køre en motorcykel – af passende størrelse – selv om man kun er omkring 15 år.

Løbet, der skulle køres af de meget unge, norske kørere, var et løb for letvægtsmaskiner, der fik følgende udfald:

1. Per Ott, Norge 2,06,4
2. Reidar Kristoffersen, Norge 2,07,0
3. Sverre Grann, Norge 2,11,0
4. Eigil Kongsgaard, Norge 2,14,8
5. Svein Nordvang, Norge 2,15,0
6. Tore Almestrand, Norge 2,19,5

I Gentofte-løbet var det igen Orla Knudsen, der sejrede i tiden 1,20,5 i første heat, medens Aage Andersen og Aage Jacobsen også hver tog sig af et indledende heat og fik noteret vindertiderne 1,32,3, hhv. 1,31,3.

Slutheatet blev en virkelig kamp mellem disse tre og C. O. Jensen, Odense. Orla Knudsen var ude for et uheld efter første sving og væltede. Han kom dog hurtigt på benene igen og fortsatte, men kunne ikke nå op til feltet, hvor de andre tre kørere lå side om side alle 4 omgange. Resultatet blev, at Aage Jacobsen sejrede i 1,33,5 med Aage Andersen på andenpladsen i 1,34,6 og C. O. Jensen på tredjepladsen i 1,34,7.

Orla Knudsens tid blev trods styrtet så god som 1,57,2.

Jægersborgløbet blev også meget spændende, og publikum fik lige hvad de kunne lide. Villy Dalby Nielsen og Leif Bech vandt hver sit indledende heat, og slutheatet blev vundet af Leif Bech i tiden 1,40,2, fulgt af Holck Mogensen, 1,42,4, Villy Dalby Nielsen, 1,42,5, og Leif Hirsborg, 1,44,4.

Ekspertmatchen blev vundet af Orla Knudsen med 9 points, efterfulgt af Aage Andersen, 8 points, og Aage Jacobsen, 6 points.

Dagens forskellige handicaps var også yderst vellykkede, og slutresultatet i standardhandicap blev:

1. Kienhn Bertelsen, Kbhvn. (10 m) 1,45,0
2. Kaj H. Mogensen, Odense (70 m) 1,45,2
3. Leif Bech, København .. (100 m) 1,45,3
4. Einar Andersen, Kbhvn... (15 m) 1,46,6

Resultaterne fra specialhandicap:

1. Jørgen Nielsen, Kbhvn. .. (20 m) 1,38,7
2. Svend Nissen, Odense .... (60 m) 1,39,0
3. Erh. Fisker, København .. (30 m) 1,40,6
4. Uno Jensen, København .. (35 m) 1,41,2

De næste løb, handelsministeren havde givet dispensation til at afholde, var de danske jordbanemesterskaber, der blev afviklet søndag den 15. august på Charlottenlund trav-



Eliten af danske motorkørere i efterkrigsårene. Fra venstre: Orla Knudsen, København, Aage Andersen, København, Erh. Fisker, København, Uno Jensen, København, og Bent Jensen, Århus, der også på den tid lød kælenavnet »Mister Moks«.

bane. Dette store arrangement blev både publikumsmæssigt og sportsligt en meget stor succes.

Aldrig har der før været samlet så stort et antal tilskuere på Charlottenlund travbane, noget der gav de bedste forhåbninger om, at der her hvert år kunne afholdes en stor motorsportsbegivenhed.

Afviklingen af danmarksmesterskaberne foregik fuldt ud tilfredsstillende, og selv om det tog 3 timer med de 17 starter, mærkedes ingen træthed og svigtende begejstring hos det tusindtallige publikum.

Adskillige af heatene bød på fremragende sportslige præstationer, og man var under hele løbet ganske forskånet for uheld. Enkelte maskiner kunne dog ikke stå for det hårde pres, som de var ude for under de lange omgange, og flere af favoritterne måtte se sig slået ud af maskinskader. Dette var således tilfældet med Orla Knudsen, København, der i sit indledende heat havde præsteret dagens bedste tid 2,48,1.

I 250 cc soloklassen for standardmaskiner lagde Sv. Aage Sørensen sig straks i spidsen og var urørlig hele løbet igennem, og han vandt overlegent 12 sek. i mål før den nærmest følgende kører, Preben Pedersen, Silkeborg, men efter løbet blev der nedlagt protest mod Sv. Aage Sørensens maskine, der var den samme, hvormed han havde deltaget med held ved TT-løb på Isle of Man. Man hævdede, at maskinen ikke kunne karakteriseres som standardmaskine.

Protesten blev dog afvist af løbsledelsen og senere af Dansk Motor Sportsråd.

Slutresultatet blev derefter:

1. Sv. Aage Sørensen, Kbh., Excelsior 3,15,0 (Danmarksmester 1948)
2. Preben Pedersen, Silkeborg, BSA .. 3,27,7
3. Leif Bech, København, Jawa 3,29,6
4. Viggo Bender, København, Rudge 3,30,6
5. Agner Hansen, København, BSA .. 3,35,0
6. Bøje Christensen, Korsør, Excelsior 3,44,7

I klassen for 350 cc standard solomaskiner, der kørtes som dagens første løb, viste der sig meget stor jævnbyrdighed.

De fire bedste kørere i 1. heat var Peter Staal Jensen, Randers, Ib Nielsen, Skive, Aksel Jensen, Ålborg, og Eiler Svendsen, Ålborg.

I 2. heat fulgtes Kiehn Bertelsen, Kværkeby, og Einar Andersen, København, næsten over målstregen, og omtrent lige så tæt lå nr. 3 og 4, Gudmand Petersen, København, og Lion Hansen, København.

Slutleatet viste et meget fint opløb, hvor spændingen først blev udløst lige før målstregen, da kørerne gik i mål i følgende nummerorden:

1. Peter Staal Jensen, Randers, BSA .. 3,14,2 (Danmarksmester 1948)



Et meget kendt ansigt inden for dansk motorcykelsport, Erh. Fisker, København. – Erh. Fisker må også siges at være en af de mest alsidige kørere, vi har haft, idet der så at sige ikke findes en maskinklasse eller løbsform, som han ikke har startet i.

2. Einar Andersen, Kbhvn., Velocette 3,14,9
3. Kiehn Bertelsen, Kværkeby, Veloc. 3,15,2
4. Ib Nielsen, Skive, Velocette 3,15,2
5. Gudmand Petersen, København, OK 3,20,3
6. Eilar Svendsen, Ålborg, Triumph.. 3,24,0

I den store standardklasse for 500 cc maskiner var feltet noget mere spredt.

1. heat blev vundet af Leif Bech, København, efterfulgt af Kaj Holck Mogensen, Odense, Knud Nielsen, Århus, og Poul Kalør, Odense.

2. heat blev en kamp mellem Agner Hansen, København, og Børge Mørch, Kolding, efterfulgt af Ejvind Hansen, Odense, og Villy Dalby Nielsen, København.

Slutheatet blev virkelig en oplevelse, hvor alle kørerne endnu lå tæt samlet, da de gik ud på tredie omgang. Børge Mørch, Kolding, havde ført de første omgange med Leif Bech, København, og Knud Nielsen, Århus, lige efter sig, men så begyndte kampen om mesterskabet for alvor. I stadigt stigende tempo drønede feltet mod mål, og på målstregen lykkedes det Agner Hansen, København, at presse sig få meter foran de øvrige konkurrenter for dermed at hjemføre mesterskabet.

Rækkefølgen i mål blev således:

1. Agner Hansen, København, BSA .. 3,06,3 (Danmarksmester 1948)
2. Ejvind Hansen, Ejlstrup, BSA 3,06,7
3. Leif Bech, København, Ariel 3,07,0
4. Knud Nielsen, Århus, Norton 3,07,4
5. Kaj H. Mogensen, Odense, Triumph 3,08,4
6. Børge Mørch, Kolding, BSA 3,08,8
7. Poul Kalør, Odense, AJS 3,12,4

For solo-specialklassernes vedkommende kom det ikke til at mangle på overraskelser, da det store pres på maskinerne gav mange mandefald ofte på ret dramatiske måder.

250 cc klassen var ikke blevet åbnet, da der ikke var anmeldt et tilstrækkeligt antal kørere.

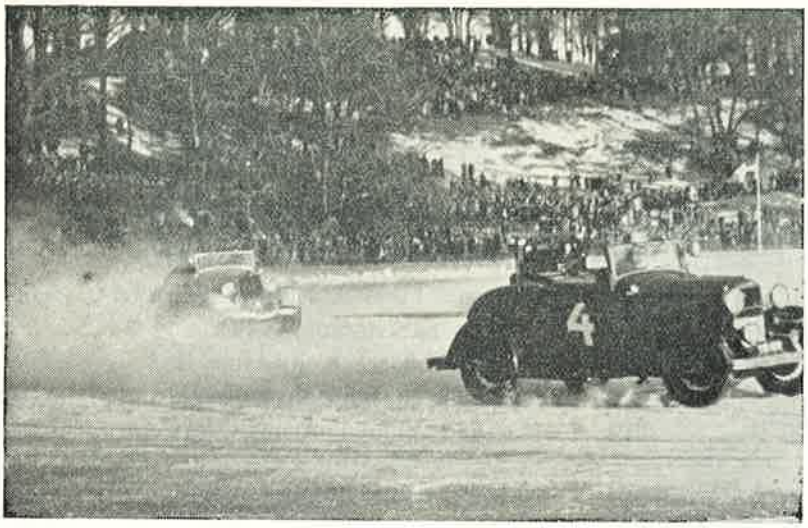
I 350 cc klassen startede kun 5 mand, så man kunne gå direkte til finalen. Man havde vel nok regnet Sv. Aage Sørensen og N. V. Jensen for storfavoritter, men såvel Irving Irvinger som Peder Nielsen og ikke mindst Aage Andersen kunne godt komme med den helt store overraskelse. Desværre måtte både Aage Andersen, København, og Irving Irvinger, København, udgå og se sig slået af maskinskader, efter at Aage Andersen havde ført de tre første omgange med N. V. Jensen, Odense, på andenpladsen og Sv. Aage Sørensen på tredjepladsen.

Efter at Aage Andersen var udgået, overtog N. V. Jensen føringen, og han var ikke på noget tidspunkt truet af Sv. Aage Sørensen.

Kørerne kom iøvrigt i mål således:

1. N. V. Jensen, Odense, JAP ..... 3,02,9 (Danmarksmester 1948)
2. Sv. Aage Sørensen, Kbh., Excelsior 3,04,8
3. Peder Nielsen, Slagelse, Velocette .. 3,21,2

I 500 cc specialklassen anså vel nok de fleste Orla Knudsen, København, for sikker vinder af mesterskabet.



Frederiksborg Amts Motorklub arrangerede i 1940 et velgørenhedsløb til fordel for Finlands-indsamlingen på den islagte Frederiksborg slotssø. Her ses i et af svingene på isbanen nr. 4, Carl Amelung, efterfulgt af nr. 6, Poul Cadovius, to af datidens store automobilkørere.

Til gengæld vidste man også, at den lille mand, Aage Jacobsen fra Svendborg, havde stærke kræfter i sin maskine, og at hans drøm var at slå Orla Knudsen, hvilket også gjaldt for Bent Jensen, Århus, der var hjemme på gæsteoptræden fra Sverige, hvor han kørte løb med stor succes hele 1948.

Irving Irvinger, København havde sit mesterskab fra året i forvejen at forsvare, men man regnede ikke hans chancer for store, hvorimod veteranen Sv. Aage Sørengen, der var så udpræget distancemand, udmærket kunne komme med overraskelsen.

1. heat blev vundet klart af Bent Jensen, 2,52,2, dagens hidtil bedste tid, men Irving Irvinger hængte godt på og blev nr. 2 i 2,53,4, medens Sv. Aage Sørensen og Uno Jensen blev henvist til 3. og 4. pladsen.

Så fulgte 2. heat, hvor spændingen var stor. Orla Knudsen lagde sig straks i spidsen og havde endnu meget gas i håndtaget, da han som sikker heatvinder gik i mål i dagens hurtigste tid, 2,48,1. Aage Andersen, der forsøgte at følge med i Orla Knudsens tempo, måtte opgive dette og lade sig henvise til andenpladsen.

I slutheatet præsterede Orla Knudsen en regulær tyvstart, der dog ikke fremkaldte rødt flag og omstart. Orla Knudsen blev senere indhentet af sin skæbne, da en sprængning af hans gearkasse satte en stopper for hans videre kørsel. Bent Jensen førte derefter klart, tæt fulgt af Peder Andersen, Ølgod, medens Sv. Aage Sørensen og Irving Irvinger dannede bagtroppen.

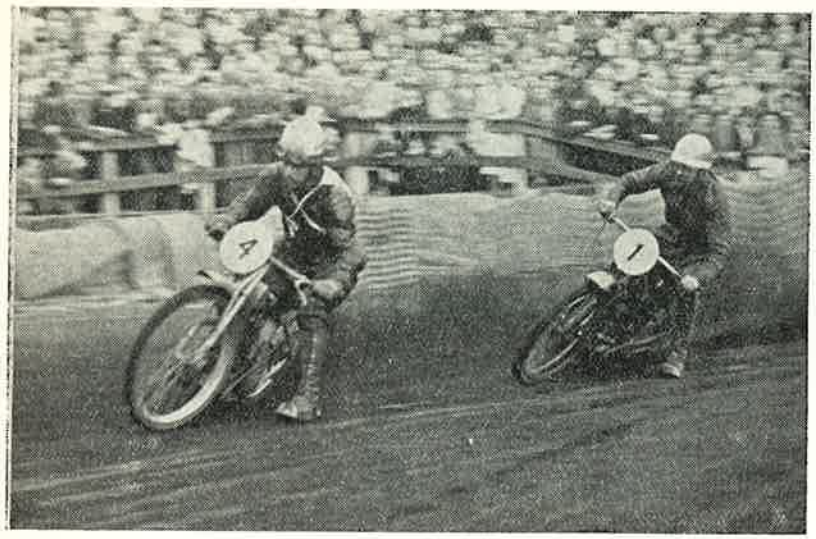
Rækkefølgen i mål blev:

1. Bent Jensen, Århus, JAP 2,51,9
   (Danmarksmester 1948)
2. Peder Andersen, Ølgod, JAP 2,53,1
3. Aage Andersen, København, JAP .. 2,54,5
4. Sv. Aage Sørensen, Kbhvn., JAP .. 2,58,7
5. Irving Irvinger, København, JAP.. 3,09,4

Sidevognsløbene, der sluttede dagens motorsportslige begivenheder, frembød også på mange spændende situationer, idet der med lethed kunne foretages overhalinger på den store og brede bane.

Kampen om danmarksmesterskabet i den lille sidevognsklasse var den mest spændende, hvorimod der i den store klasse var for stor overlegenhed til stede fra David Axelssons side til, at Thorkild Sørensen, Horsens, virkelig kunne yde nogen modstand i finalen, selv om han i sit indledende heat, som han vandt, havde kørt hurtigere end David Axelsson, der også vandt sit indledende heat.

Forskellen mellem de tre placerede i første heat for sidevognsmaskiner indtil 600 cc var ikke stor, og kørerne gav ofte anledning til stort bifald fra tilskuerne, ikke mindst når sidevognsmændene (sandsækkene) viste deres akrobatiske kunster i svingene.



Der var altid stemning og fart, når nr. 4, Orla Knudsen, København, og nr. 1, Bent Jensen, Århus, startede på Gentofte stadion.

Vinder af første indledende heat blev E. V. Mathiasen, København, i tiden 3,24,2, efterfulgt af Kresten Krestensen, Århus, 3,24,8, Svend Knudsen, København, 3,25,1, og Jørgen Nielsen, 3,48,2.

Andet heat blev vundet af Carlo Sejr Jensen, Århus, 3,23,3, med Johs. Hansen, Odense, 3,24,7, og Helmuth Carlsen, 3,31,3, på anden- og tredjepladsen.

I slutheatet blev der kæmpet bravt, og tiderne blev sat noget ned, men E. V. Mathiasens MARTIN/JAP holdt stadig spidsen og gik i mål som danmarksmester.

Slutresultatet blev:

1. E. V. Mathiasen/Carlo Rasmussen, København, MARTIN/JAP ..... 3,20,1 (Danmarksmester 1948)
2. Carlo Sejr Jensen/Willy Walther, Århus, Triumph 3,21,7
3. Kresten Krestensen/Frede Jacobsen, Århus, Norton 3,22,3
4. Johs. Hansen/Ernst Sørensen, Odense, BMW 3,23,6

Første heat i sidevognsklassen for maskiner over 600 cc blev vundet af David Axelsson, København, i promenadekørsel i tiden 3,24,2, med Helmer Albrechtsen, Lynge, som nr. 2 i 3,30,0, og Joh. Makinen, Kolding, som nr. 3 i 3,47,7.

Chr. Jørgensen blev diskvalificeret for en ganske umotiveret overhaling venstre om, hvorved han kom helt op i græsrabatten, og som ved et vidunder undgik en alvorlig kollision med de forankørende.

I det andet indledende heat kørte Thorkild Sørensen, Horsens, i den hidtil bedste tid for sidevognsklasserne, nemlig 3,21,3, og vandt heatet, medens Josef Koch, København, og Jens Nielsen, Silkeborg, blev nr. 3 og 2 med tiderne 3,57,8 og 3,57,3.

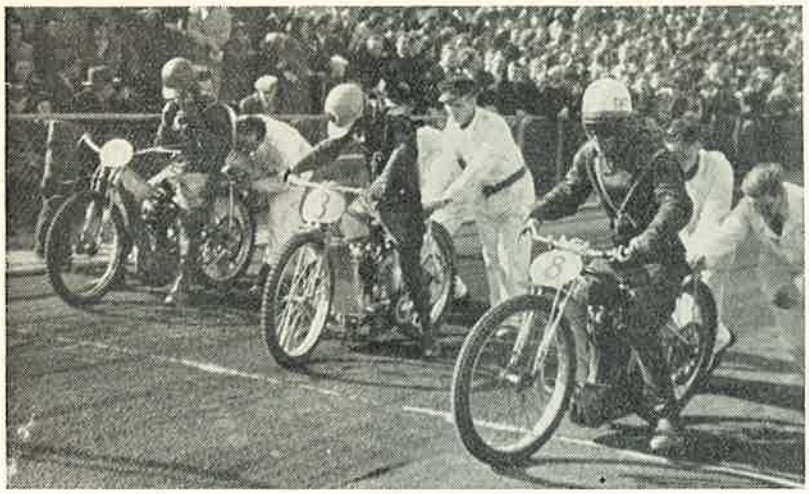
Thorkild Sørensens tid i hans indledende heat gav altså løfte om, at der virkelig skulle blive kamp om mesterskabspokalen i slutheatet, men Thorkild Sørensens maskine strejkede, da han rigtig pressede David Axelsson.

Resultaterne blev derefter:

1. David Axelsson/Aksel Møller, København, DANIA/JAP ..... 3,14,7 (Danmarksmester 1948)
2. H. Albrechtsen/Orla Larsen, Lynge, BMW 3,29,9
3. Joh. Makinen/Wagner Nielsen, Kolding, Nimbus 3,30,8

En virkelig vellykket motorsportssøndag med laurbærkransning af de nybagte danmarksmestre.

Også et løb i Jylland havde handelsministeren givet dispensation for i 1948, nemlig de jydske jordbanemesterskaber, der afholdtes på Skive travbane søndag den 1. august i overværelse af 6.000 tilskuere, der i betragtning af



Man er ved at være klar til et af de helt store løb på Gladsaxe stadion med deltagelse af nr. 3, den norske mester Leif Basse Hveem.

den stegende hede og brændende sol måtte siges at være fint.

Løbene fik en fin sportslig afvikling, og der skete kun et par enkelte ufarlige styrt på den fine bane, der var glimrende egnet, selv om den støvede noget.

250 cc soloklassen for standardmaskiner blev overraskende vundet af Preben Pedersen, Silkeborg, BSA, der slog danmarksmesteren fra 1947, Henry Sørensen, Silkeborg, BSA, efter et spændende opløb. Tiderne blev hhv. 2,30,5 og 2,31,0.

I standardklassen for 350 cc solomaskiner genvandt Aksel Jensen, Ålborg, sit mesterskab i tiden 2,16,5 foran Peter Staal Jensen, Randers, 2,18,4, og Victor Simonsen, Ålborg, 2,20,5.

Samme klasse for 500 cc solomaskiner var det Knud Nielsen, Århus, der blev jydsk jordbanemester 1948 ved at vinde slutheatet i tiden 2,00,5 foran Henry Kjærgaard, Skive, der blev noteret for tiden 2,08,5, medens Børge Mørch, Kolding, opnåede tiden 2,10,2 på tredjepladsen.

Special soloklassen for 500 cc maskiner vandtes af Bent Jensen, Århus, med klubkammeraten Knud Nielsen, Århus, på andenpladsen. Da slutheatet var kørt, havde disse to kørere lige mange points, så den bedste sammenlagte tid var afgørende for den endelige placering, og ved en beklagelig regnefejl ved dommerbordet havde man først kåret Knud Nielsen som mester også i denne klasse.

Sidevognsklassen indtil 600 cc, der bød på meget spændende kørsel, gav til resultat, at Thorkild Sørensen, Horsens, blev mester i tiden 2,21,5, efterfulgt af Kresten Krestensen, Århus, og Carlo Sejr Jensen, Århus, der opnåede tider på hhv. 2,25,8 og 2,27,4.

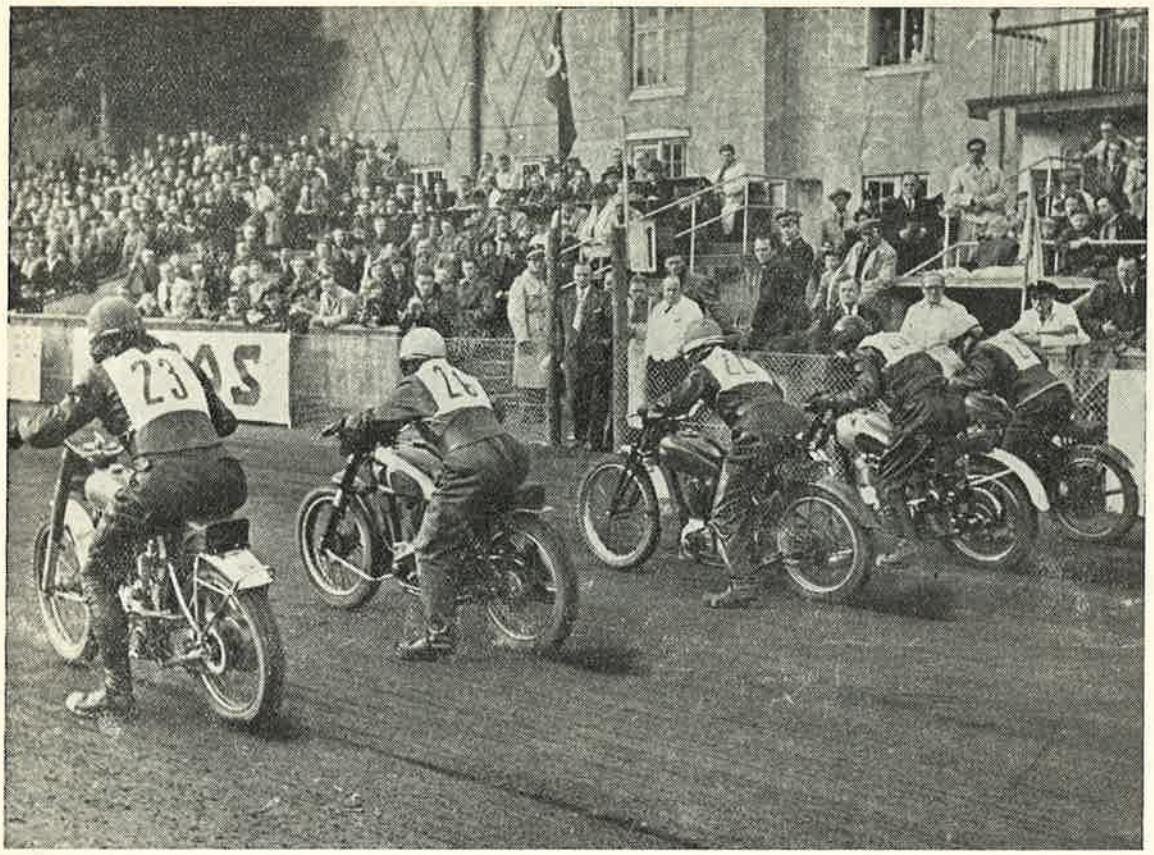
Også i sidevognsklassen over 600 cc blev Thorkild Sørensen, Horsens, jydsk jordbanemester ved at vinde i tiden 2,24,5 med sin BMW, efterfulgt af Johs. Makinen, Kolding, 2,30,9, og Jens Nielsen, Silkeborg, 2,31,8.

Ved en efterfølgende festlighed i Håndværkerforeningen i Skive, hvor der også skulle have været præmieuddeling, meddelte formanden for JMS, Kaj O. Nielsen, at præmierne ville blive eftersendt, at det i tiden var umuligt at fremskaffe sølvtøj.

Kaj O. Nielsen meddelte ved samme lejlighed, at Knud Nielsen, Århus, ville få tildelt DMU's hædersplaquette, og Thorkild Sørensen, Horsens, JMS's hædersplaquette for deres indsats på danske motorbaner i 1947.

Som flere gange tidligere omtalt var det kun på dispensationer fra handelsministeren, at der i 1948 kunne køres motorløb i Danmark, så i flere tilfælde søgte de bedste danske kørere til udlandet for at dyrke sporten

12. september var formanden for Sjællands Motor Union, Poul Rasmussen, København, holdleder for et dansk hold af specialkørere,



Starten i 350 cc klassen er her gået ved et løb på Århus stadion. Kørerne er fra venstre: Henry Kjærgaard, Skive, Royal Enfield, Harry H. Andersen, (Tom-Puss), Århus, Matchless, Jens Nielsen, Silkeborg, Ariel, Børge Pedersen, Århus, BSA, og Ib Nielsen, Skive, Matchless.

der var i Linköping for at deltage i en holdmatch, der blev kørt efter de regler, der senere blev kendt for holdmatcher på speed-way, hvor man foruden at følge den enkelte kørers præstationer, også gennem alle heatene, løbet omfatter, tillige skal følge de forskellige holds placering, der kan veksle ustandseligt.

Det danske hold, der var i Linköping, bestod af følgende kørere:

Orla Knudsen, København,
Bent Jensen, Århus,
Peder Andersen, Ølgod,
Aage Andersen, København,
Aage Jacobsen, Svendborg,
Erh. Fisker, København (reserve).

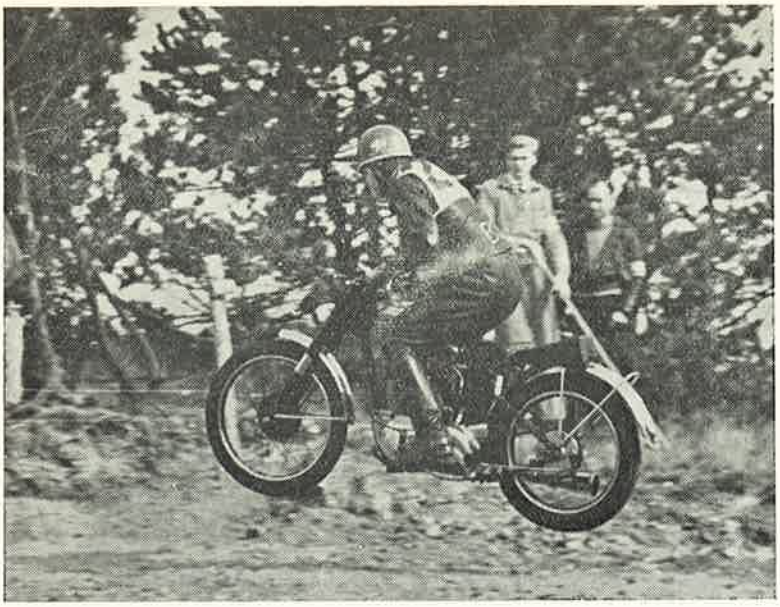
Holdmatchen blev vundet af det danske hold med 39 points mod svenskernes 32.

Bent Jensen scorede de fleste points for Danmark, nemlig 11, derefter fulgte Orla Knudsen og Aage Andersen hver med 10, Aage Jacobsen 5, Peder Andersen 2 og Erh. Fisker 1.

Det svenske holds points blev scoret af Gunnar Boo, 11, Linus Eriksson, 9, Hasse Engborg og Disk Weider hver 4, og Zanderholm og Evert Boo hver 2 points.

Søndag den 5. september tog også adskillige hundrede danske over sundet, for at se motorløb på Jägersrobanen ved Malmø i håbet om at få lejlighed til at hylde de mange landsmænd, der deltog i løbet med de to motorcykelkørere Aage Andersen, Aage Jacobsen og de to midgetkørere Robert Nellemann, Kaj Hansen i spidsen.

Større danske resultater blev det imidlertid ikke til, selv om alle de danske deltagere gjorde, hvad de kunne.



Robert Nellemann, Randers, formelig flyver op over bakken i Volk Mølle med sin BSA ved danmarksmesterskaberne i bakkeløb 1949.

Aage Andersen vandt således et indledende heat klart, men fik tændrørsvrøvl i slutheatet, hvor han ellers lå pænt placeret til at begynde med.

Aage Andersen nåede dog at skifte tændrør og gennemføre, inden respittiden udløb, hvorved han sikrede en smuk marginalpræmie.

Midgetkørerne klarede sig heller ikke særligt strålende, selv om både Kaj Hansen og Robert Nellemann kørte godt og solidt.

Kurt Christiansen kom overhovedet ikke til start med sin midget, og i B-finalen væltede Wagner Slot, uvist af hvilken grund, og pådrog sig ret alvorlige kvæstelser.

Også i forbindelse med en stor engelsk udstilling i København lykkedes det at fravriste handelsministeren en løbstilladelse for et løb på Gentofte stadion, hvor der skulle deltage nogle udsøgte engelske kørere.

Desværre var vejret alt andet end gunstigt på løbsdagen, men alligevel havde ca. 6.000 tilskuere hvoriblandt ikke få engelske marinere fundet vej til banen og blev belønnet for deres mod med en række udmærkede løb, hvor de engelske deltagere viste en kørsel, som man ikke var vant til.

De to første heat for udtagelse til dagens ekspertmatch måtte slås sammen, da Aage Jacobsen og Svend Jensen ikke kunne give møde på grund af manglende materiel.

Resultatet af heatet blev, at Orla Knudsen sejrede i dagens bedste tid, der samtidig var en forbedring af den bestående banerekord. Orla Knudsens tid var 1,30,0, og den gamle banerekord var på 1,30,3.

Nr. 2 blev Aage Andersen i 1,34,6, og disse to danske kørere var dermed kvalificeret til at deltage i selve ekspertmatchen.

Andet udtagelsesheat, der gjalt englænderne, viste, at de tre startende kørere var meget jævnbyrdige. Tiderne blev: Frank Hodgson 1,32,2, Benny King 1,32,8 og Jack Hodgson 1,32,6.

Det blev dermed brødrene Frank og Jack Hodgson, der skulle repræsentere England i den efterfølgende ekspertmatch mod Orla Knudsen og Aage Andersen.

Optakten til ekspertmatchen tegnede lovende. Orla Knudsen satte i med sit kendte lyntempo skarpt forfulgt af Frank Hodgson, men Orla gik først i mål i den fine tid 1,30,0. Frank Hodgson brugte 1,30,2, Jack Hodgson 1,31,5 og Andersen 1,33,4. Pointsstillingen derefter lige 5–5, men så var det bal også forbi for de danske farver, idet de to engelske brødre besatte både første- og andenpladsen i de to sidste heat, således at de vandt matchen med i alt 19 points mod danskernes 11.



Specialkøreren Bent Jensen, Århus, vinder her det danske mesterskab i bakkeløb 1949 på Volk Mølle. I baggrunden måldommeren Poul Sørensen, Randers.

Som en undskyldning for nederlaget kan indføjes, at Orla Knudsens maskine gjorde knuder både i 2. og 3. heat.

De to indledende heat af Jægersborgløbet for standardmaskiner blev vundet af Knud Nielsen, Århus, og Børge Mørch, Kolding, med hhv. Leif Bech og Leif Hirsborg på 2.-pladserne.

Slutheatet blev derefter vundet af Knud Nielsen, Århus, der viste meget fin kørsel. Nr. 2 blev Børge Mørch, Kolding, efterfulgt af Leif Bech og Leif Hirsborg.

Et specialløb havde Benny King, England, som vinder med Erh. Fisker, København på 2.-pladsen.

Standardhandicap gav også sejr til Knud Nielsen, Århus, selv om denne havde et tillæg på 90 m. Også her blev Børge Mørch, Kolding, nr. 2 med 50 m tillæg.

I dagens sidste løb, et ekstra heat, svigtede Orla Knudsens maskine igen inden start, og Frank Hodgson, England, viste sig som den ægte sportsmand ved at tilbyde Orla Knudsen sin maskine, selv om han derved ville udelukke sig selv fra at deltage.

Dette ville danskeren dog ikke modtage, men Orla lånte en anden maskine, der også gjorde knuder, så de tre englændere besatte de tre første pladser.

Stemningen ved løbet var trods det umilde vejr ikke dårlig, og på opfordring af en engelsk officer gav de engelske tilskuere de danske kørere et trefoldigt cheer, hvad speakeren, redaktør Kaj Otting, besvarede med at dirigere et kraftigt, trefoldigt hurra for de engelske kørere.

Også i slutningen af fyrrerne og begyndelsen af halvtredserne blev der anlagt mange permanente motorbaner i Danmark, således byggede Nordvestsjællands Motor Klub i 1948 en ny permanent bane lidt uden for Kalundborg og havde stillet store forventninger til sæsonen, men blev dog skuffet på grund af det handelsministerielle forbud mod motorløb. Der blev i 1948 kun tale om et åbningsløb på den nye bane.

Banen var meget smukt beliggende og havde hævede tilskuerpladser, hvor tilstrømningen af publikum til åbningsløbet var meget stor.

Trods de trange tider for motorsporten i Danmark 1948 fik man dog gennemført et stort motorsportsarrangement, nemlig de nordiske mesterskaber på hhv. langbane og kortbane. Langbaneløbene blev afviklet i Finland og kortbaneløbene i Danmark den 3. oktober på Gentofte stadion.

Havde de danske kørere og deres beundrere stillet forhåbninger om dansk sejr ved 1000 m



Sidevognskøreren Thorkild Sørensen, Horsens, BMW, har her lagt sig foran nr. 22, Carlo Sejr Jensen, Århus, Triumph, og nr. 23, Kresten Krestensen, Århus, Norton.

løbene i Helsingfors, så blev de ikke så lidt skuffede. Dels var uheldet ude, og dels kørte nordmændene alt for hårdt til, at de rød-hvide farver kunne være med.

Det norske hold med Leif Basse Hveem i spidsen tog alt, både mesterskab og nationsmatch. Basse og hans holdkammerater, Leif Samsing og Harald Wiik Hannsen, var helt i særklasse i nationskampen. Finland besatte andenpladsen ved Raine Lampinen, Leo Romppanen og Walter Bergstrøm. Danmark blev henvist til trediepladsen, idet det ikke lykkedes at få tre mand igennem.

På grund af organisations-uoverensstemmelser inden for de nordiske motororganisationer deltog Sverige ikke i nordiske mesterskaber 1948.

De individuelle resultater ved mesterskaberne på 1000 m blev iøvrigt:

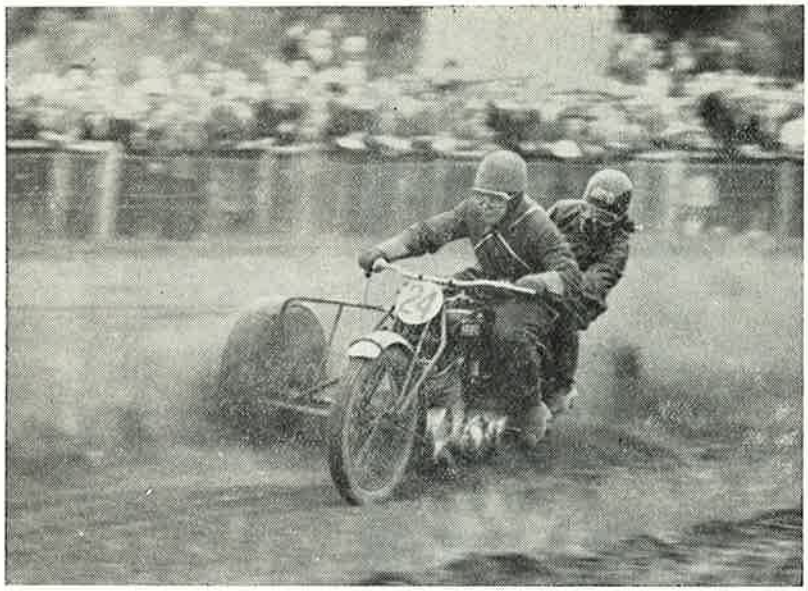
500 cc klassen:

1. Leif Basse Hveem, Norge 2,48,6
2. Leif Samsing, Norge 2,53,6
3. Bent Jensen, Danmark 2,54,8
4. Wiik Hansen, Norge 2,56,7
5. Werner Lorentzen, Norge 2,56,7
6. Reider Jensen, Norge 2,58,7
7. Aage Andersen, Danmark 3,02,1
8. A. Hjelseth, Norge 3,03,8
9. R. Lampinen, Finland 3,06,2
10. Orla Knudsen, Danmark 3,06,7
11. W. Bergstrøm, Finland 3,10,1
12. L. Romppanen, Finland 3,11,0
13. Peder Andersen, Danmark 3,12,6

Søndag den 3. oktober fortsatte så de nordiske mesterskaber på Gentoftebanen som en premiere for nordiske mesterskaber på 400 m banen, og arrangementet forløb endog meget fint, ganske vist for de danske kørere iblandet den malurt, at de norske gæster tog alt, både mesterskabet og nationssejren, men det var fortjent. Løbene kørtes efter princippet: bedste mand vinder, hvilket vil sige, at dagens hurtigste tid gav mestertitlen, så afgørelsen kunne altså udmærket falde i sidste heat.

I nationsmatchen havde vi håbet, at det danske hold ville have en vinderchance, selv om man var klar over, at nordmændene var meget stærke med Leif Basse Hveem i spidsen. Det danske hold bestod af Orla Knudsen, Aage Andersen, Aage Jacobsen og Irving Irvinger, og det finske hold af Reino Grønross, Veikko Kervinen og Walter Bergstrøm, og det norske foruden Basse af Verner Lorentzen, Henry Andersen og Leif Samsing.

Orla Knudsen kom med straks i første start sammen med Henry Andersen og Bergstrøm, og der blev kørt til. Da resultatet blev offentliggjort, steg det danske håb mange grader, idet Orla Knudsen havde vundet i ny banerekordtid, 1,28,7, medens Henry Andersens tid var 1,29,3. Finnen udgik.



Da de meget hurtige HRD-maskiner på 1000 cc kom til landet efter krigen, var der flere sidevognskørere, der gik over til disse, bl. a. Thorkild Sørensen, Horsens, der her ses i aktivitet med sin HRD. Af andre kendte sidevognskørere, der gik over til HRD, kan nævnes Carlo Sejr Jensen, Århus, Svend Knudsen, København, og David Axelsson, København.

Men håbet dalede hurtigt. I andet heat satte Leif Samsing ny banerepord i 1,28,0, medens Irvingers tid blev 1,32,4. Også her udgik den finske deltager.

Sensationer var dog ikke forbi endnu. Nu kom nemlig Leif Basse Hveem til start, og atter faldt banerekorden, idet Basse formelig fløj hen over banelegemet, og den fænomenale vindertid blev på 1,27,4. Aage Andersen gjorde i dette heat en meget fin figur og opnåede den gode tid 1,30,6, og den finske kører Grønross opnåede 2,02,4, selv om også han måtte rulle over målstregen med maskinskade.

Sidste heat af nationsmatchen blev altså uden interesse, det skal dog nævnes, at Norge slog sejren yderligere fast, ved at Verner Lorentzen vandt heatet i 1,30,2 med Aage Jacobsen på andenpladsen i tiden 1,35,4.

Den sammenlagte vindertid for Norge blev 4,24,6, medens Danmark på andenpladsen blev noteret for tiden 4,31,7.

Man gik derefter over til kampen om det individuelle mesterskab, og her blev dagens femte heat vundet af Wiik Hansen, Norge, i tiden 1,33,6, medens Erh. Fisker, Danmark, blev noteret for 1,33,9. Peder Andersen udgik.

6. heat og det sidste i første omgang af det individuelle mesterskab blev vundet af Thorleif Andreasen, Norge, 1,31,4, efterfulgt af Uno Jensen, 1,33,0, og Knud Nielsen, 1,35,2.

Anden omgang af individuel konkurrence bød ikke på store overraskelser.

Først startede de fire hurtigste, og her lagde Leif Basse Hveem sig straks i spidsen skarpt forfulgt af Orla Knudsen, som dog ikke kunne nå op. Basses vindertid blev 1,29,6, Orla Knudsen 1,29,1, Henry Andersen, 1,30,9, og Thorleif Andreasen 1,32,3.

9. heat gav til resultat, at Wiik Hansen sejrede i tiden 1,31,0 med Uno Jensen på andenpladsen i tiden 1,32,2.

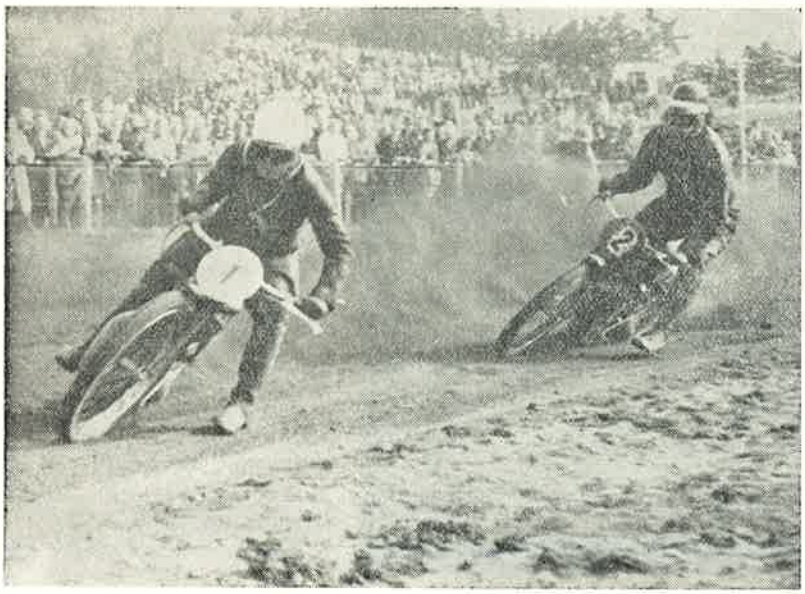
Mesterskaberne var dermed afgjort. Den norske mesterkører Leif Basse Hveem havde føjet en ny stor triumf til de mange, han tidligere havde opnået og fremover skulle opnå, idet han altså i 1948 var nordisk mester både på 1000 m og 400 m, foruden at han var bedste norske kører på det norske nationshold, der vandt holdmesterskaberne.

En afsluttende ekspertmatch mellem Leif Basse Hveem, Orla Knudsen, Leif Samsing og Henry Andersen, gav til resultat, at Orla Knudsen vandt med 7 points mod Basse Hveem, 5 points, det samme som Leif Samsing, medens Henry Andersen fik 3 points.

Dagens specialmatch blev et fint løb, hvor afgørelsen først faldt på målstregen.

Resultatet blev:

1. Thorleif Andreasen, Norge 1,34,1
2. Uno Jensen, Danmark 1,34,9



Det var et meget stort antal udenlandske kørere, der deltog i danske løb i motorcykelsportens guldalderår først i halvtredserne. Her ses en situation fra en sådan match med udenlandsk deltagelse på Hem Odde, hvor bl. a. deltog den norske kører Storm Larsen.

3. Knud Nielsen, Danmark 1,36,0
4. Erh. Fisker, Danmark 1,36,2
5. Aage Andersen, Danmark 1,38,6

Med de nordiske mesterskaber var det faktisk slut med den motorsportslige aktivitet i Danmark i 1948.

Handelsministeren havde i årets løb ladet sig blødgøre af FN-hjælpen og givet dispensation fra forbudet mod motorløb til et løb i Kolding og et i Gladsaxe, og ved årets udgang ventede man kun på at modtage meddelelse om, at det fatale forbud ville være ophævet, når sæson 1949 startede.

Inden 1948 forlades, skal lige kort omtales forløbet af de to velgørenhedsløb.

Det første blev afholdt i Kolding den 7. oktober arrangeret af Kolding Motor Klub og fik et udmærket forløb. 5000 tilskuere var mødt, og programmet bød på ekspertmatch mellem de danske elitekørere Orla Knudsen, København, Bent Jensen, Århus, nordmanden Kjell Backe og svenskeren Stig Pramberg.

Kjell Backe vandt første afdeling efter en fin start og flot kørsel, men så fik han vrøvl med maskinen, og Orla Knudsen vandt sikkert de to næste afdelinger.

I alt opnåede Orla Knudsen 14 points, Bent Jensen 10 points, Kjell Backe 9 points og Stig Pramberg 7 points.

Et seniorløb havde som vinder den lokale storkører Børge Mørch, Kolding, der opnåede 15 points, medens Ejvind Hansen, Odense, fik 12 points, Poul Kalør, Odense, 9 points, og Kurt Lauritzen, Esbjerg, 6 points.

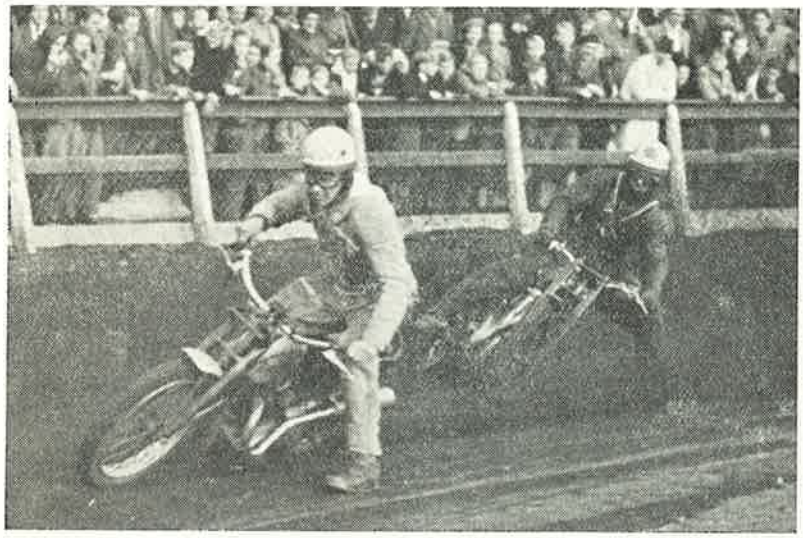
En sidevognsmatch blev vundet af Carlo Sejr Jensen, Århus, med 8 points efterfulgt af Svend Jensen, København, og Thorkild Sørensen, Horsens, der fik hhv. 7 og 6 points.

Sidevognshandicap tog Thorkild Sørensen, Horsens, sig af, medens solohandicap blev vundet af Stig Pramberg med Orla Knudsen, Børge Mørch og Bent Jensen på de følgende pladser.

Den følgende søndag, den 14. oktober, afvikledes så årets sidste motorsportsarrangement i 1948 i Danmark, velgørenhedsløbet i Gladsaxe. Her var fra Norge mødt Leif Samsing, og fra Sverige en helt ny stjerne, Linus Ericsson, som havde vist meget fremragende kørsel ved nogle store løb i Stockholm.

Vejret til løbet var alt andet end gunstigt, ganske vist regnede det ikke, men en tæt tåge lå over hele banelegemet, så det kneb med at se fra den ene langside over til den anden. Regnen dagen før løbet havde ydermere gjort banen meget blød og fedtet, så der i ordets rette betydning blev tale om »dirt-track«.

Ekspertkørerne var først i ilden, og i første



Helge Kamuk, Odense, Triumph, er her udsat for hård forfølgelse af Børge Mørch, Kolding, BSA, ved et baneløb på Århus stadion.

heat viste Linus Ericsson sig aldeles overlegen. Han vandt i 1,44,4 med Aage Andersen som nr. 2 i 1,53,5 og Bent Jensen som nr. 3 i tiden 2,12,0. I andet heat gik Leif Samsing alene over målstrgen, idet både Orla Knudsen og Erh. Fisker måtte bide i mudderet.

Vinder af tredie heat blev Uno Jensen i 1,46,6 med Jørgen Nielsen som nr. 2 i 1,49,3, medens Ejvind Petersen udgik allerede i første omgang.

I slutheatet blev der kamp mellem Linus Ericsson og Leif Samsing, der besatte de to første pladser i hhv. 1,40,1 og 1,42,0. Jørgen Nielsen og Uno Jensen besatte tredie- og fjerdepladsen i 1,44,5 og 1,55,5.

I standardløbet viste Børge Mørch, Kolding, udmærket kørsel, og han vandt sikkert første heat i 1,58,7, medens Lindegaard Petersen, Haderslev, tog sig af andet heat i tiden 1,58,7.

Resultatet af slutheatet blev: Børge Mørch, Kolding, 1,50,0, Lindegaard Petersen, Haderslev, 2,03,9, og Knud Nielsen, Århus, 2,14,3.

Ekspertmatch B bød på virkelig kamp og blev dagens oplevelse for publikum. 1. afdeling blev vundet af Aage Andersen i 1,40,1 med Jørgen Nielsen som nr. 2 i 1,57,7, medens både Erh. Fisker og Bent Jensen udgik. I anden afdeling var der kamp næsten til målet. Erh. Fisker vandt i 1,39,3, men opnåede samlet kun 4 points, således at Aage Andersen, der her blev nr. 2 i 1,40,4, vandt matchen med i alt 7 points. På andenpladsen kom Jørgen Nielsen, der i alt fik 5 points og en tid på 1,42,5 i anden afdeling.

I ekspertmatch A blev Leif Samsing vinder af begge afdelinger og vandt med i alt 6 points. Linus Ericsson blev nr. 2 med 4 points og Orla Knudsen nr. 3 med 1 points, idet han i anden afdeling fik maskinskade.

I blandet handicap vandt Børge Mørch (110 m) første afdeling og Uno Jensen (130 m) anden afdeling. Slutheatet havde Agner Hansen som vinder, 1,55,6, efterfulgt af Leif Bech, 1,56,0, Børge Mørch, 1,58,0, og Lindegaard Petersen, 2,06. Uno Jensen kom dårligt fra start og blev henvist til sidstepladsen.

Trods det meget dårlige vejr var der mødt ikke mindre end 4000 tilskuere, og der blev et pænt beløb til det gode formål, som løbet kørtes for.





Sidevognskøreren Henrik Bækgaard, Randers, holder her klar med sin AJS sidevognsmaskine og afventer ordre på at køre til startstedet på Silkeborg Motor Sports bane i Hinge.

1949

Atter var et år gået, og et nyt skulle til at begynde. Ingen vidste, hvad 1949 ville bringe rent motorsportsligt, men alle håbede det bedste, nemlig ophævelse af handelsministerens forbud mod afholdelse af motorløb i Danmark.

Så sent som i slutningen af februar måned forelå der intet om ophævelse af forbudet, selv om dette faktisk var lovet fra ministerens side.

Klubberne og i særdeleshed de banedrivende var naturligvis utålmodige, da man ikke rigtig turde gå i gang med at planlægge de løb, der var fastsat i løbskalenderen fra 1949, der var udarbejdet efter, at der skulle blive normale forhold for motorsporten.

Endelig kom så meddelelsen.

Ved bekendtgørelse af 10. februar 1949 havde handelsministeren ophævet det ved bekendtgørelse af 25. maj 1948 udstedte forbud mod afholdelse af motorløb m. v.

Det første motorløb, der afholdtes efter forbudets ophævelse, var et trial arrangeret af motorklubben »Odin« i Odense.

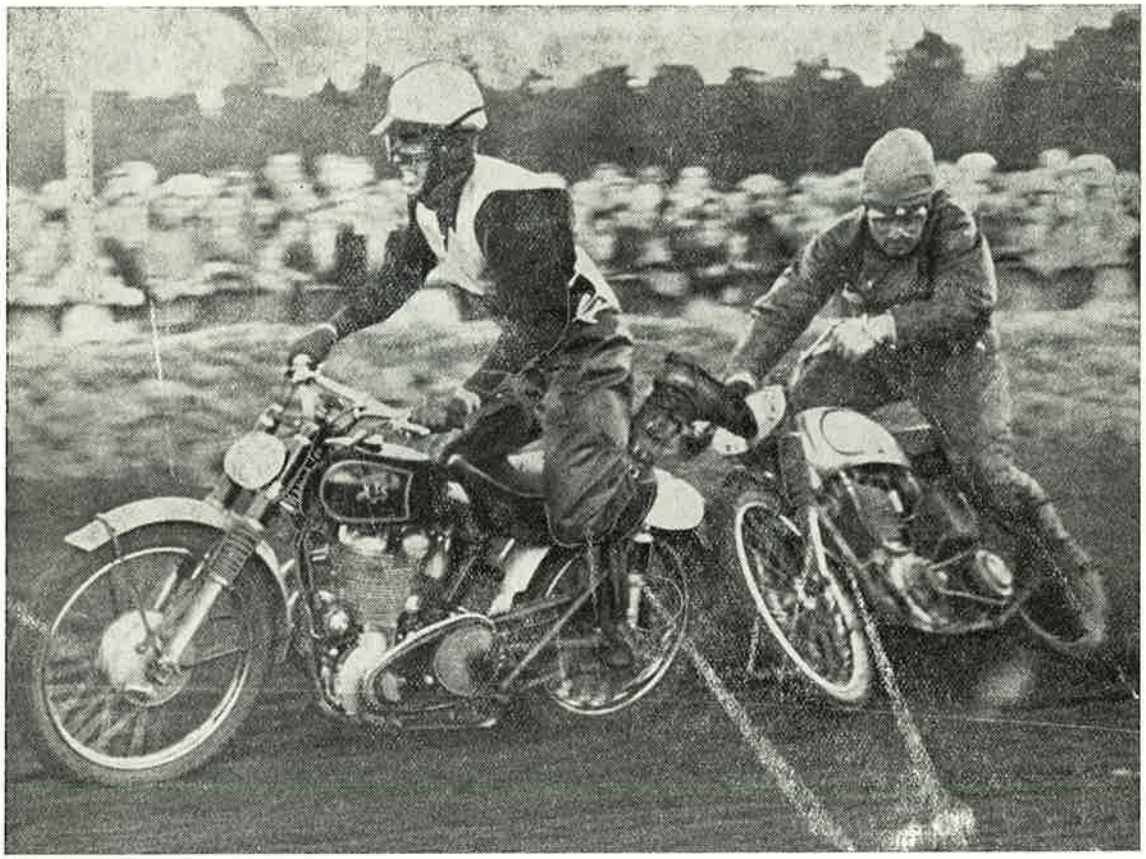
Løbet blev en drøj tørn for både kørere og arrangører, idet vinteren satte meget voldsomt ind få dage før løbets afholdelse den 6. marts. Afviklingen fandt sted i en veritabel snestorm, og deltagerantallet blev da heller ikke særlig stort. Man må i denne forbindelse ikke glemme, at landet stadig var inddelt i zoner, således at de motorkørende af benzinbesparende grunde kun måtte færdes i hjemmezonen og de tilstødende nabozoner.

Vinderne i de tre klasser: senior, junior og begynder, blev hhv. Ejvind Hansen, Odense, Laurits Frandsen, Tommerup, og Poul Pedersen, Salby. Af øvrige deltagere skal nævnes Poul Kalør, Odense, Sv. Schmidt, Kerteminde, Poul E. Pedersen, Bullerup, og A. Zachariassen, Odense, samt et helt nyt håb i sidevognsklassen, juniorkøreren Lisbjerg Jørgensen, Odense, der i sidevognen havde en broder.

Trods det vinterlige vejr var mange tilskuere af den morgenduelige kreds mødt ved hovedkontrollen Munkebo allerede kl. 7,00, og antallet forøgedes jævnt hele dagen for at kulminere med et par tusinde ved den sidste etape, der blev kørt om eftermiddagen på den store bakke ved Munkebo.

I de kommende måneder rørte der sig nu et meget pulserende liv i så at sige alle landets motorklubber, og DMU's medlemstal steg betydeligt dag for dag.

Også i landets sydligste motorklub, Åbenrå og Sønderborg Amters Motorklub, skete der store ting, idet klubben i maj måned fik kommunens tilladelse til at arrangere motorløb eller rettere speedwayløb på det nye stadion



Niels Blumensaadt, Randers, AJS, og Knud Nielsen, Ärhus, Norton, er her kommet så nær på hinanden, at et styrt for Knud Nielsen synes uundgåeligt.

i Åbenrå. Lignende forhandlinger havde klubben også med Sønderborg kommune, men her blev det afslag.

Baneløbssæsonen 1949 i København blev åbnet under tilstrømning af et meget stort publikum, idet ikke mindre end 20.000 havde givet møde til årets første løb på Gladsakse stadion 2. påskedag.

Allerede søndagen efter blev succes'en fulgt op på Gentofte stadion, hvor der også var fuldt hus.

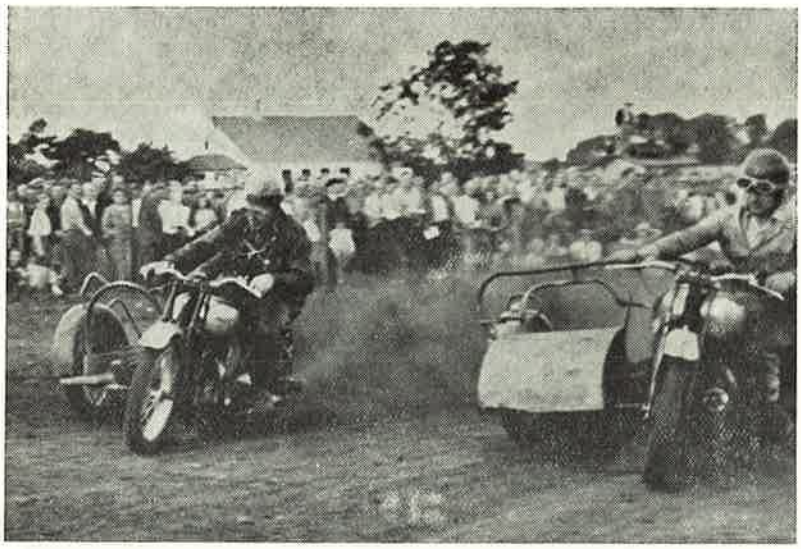
På Gladsaksebanen indledtes med et rekordforsøg af Erh. Fisker.

Derefter fulgte en meget skrap trio, nemlig Phil »Tiger« Hart, Linus Ericsson og Aage Andersen, i en spændende dyst, hvor der blev kørt skulder ved skulder lige til målstregen.

Efter denne fine indledning fulgte dagens sensation, idet Orla Knudsen efter mesterlig kørsel slog den nordiske mester Leif Basse Hveem, Norge.

Størst lykke hos publikum gjorde dog en improviseret udfordringsmatch mellem Bent Jensen, Århus, og Phil »Tiger« Hart. Der blev vist fin og dristig kørsel i dette opgør med spænding fra start til mål. Tilsyneladende var Bent Jensen stærkest på langsiderne, hvorimod Phil Hart var noget hurtigere i svingene, men det lykkedes dog for danskeren under stor jubel fra publikum at presse sin maskine over målstregen 1/10 sek. før Phil Hart. Tiderne blev 1,23,0 og 1,23,1.

Specialmatch B blev en jættedyst med de to kørere fra udfordringsmatchen sammen med Aage Andersen og Vaclav Stanislav. I sidste omgang af matchen, hvor Bent Jensen lå lige efter Phil Hart, forsøgte førstnævnte en hasarderet overhaling i sidste sving, hvorved de to kørere kom så tæt på hinanden, at Phil



Carlo Sejr Jensen, Århus, og Vagn Poulsen, Horsens, begge Triumph, med fuld gas på deres sidevognsmaskiner ved et løb i Herning.

Hart blev så chokeret, at han helt tog farten af maskinen. Bent Jensen blev diskvalificeret for sin overhaling og måtte afgive førstepladsen til Stanislav, medens Aage Andersen blev nr. 2.

Ved starten til ekspertløbet måtte der omstart til, da Orla Knudsen havde så meget gas i håndtaget, at maskinen sprang over i hegnet med rytteren, uden at der dog skete nogen skade for nogen af parterne endsige publikum bag hegnet.

Standardløbet blev en stor succes for Arielmaskinerne, idet de tre først placerede ryttere alle kørte Ariel. Vinder blev Leif Hirsborg med Willy Dalby Nielsen på andenpladsen.

Ved åbningsløbet på Gentofte stadion blev der budt på noget helt nyt, nemlig holdkørsel. Resultatet blev, at det udenlandske hold sejrede med 46 points mod det danske holds 26 points.

Udlændingene var for stærke. Navnlig var Kumla Fransson, Sverige, fint kørende, måske følte han som indehaver af banerekorden på Gentoftebanen en vis forpligtelse til at holde teten hele tiden. Han var dagens hurtigste kører, idet han både i 4. og 14. start tegnede sig for en vinderplads i tiden 1,29,4. Modsætningsvis kan nævnes, at hans banerekordtid på banen lød på 1,26,2.

Også australieren Bill Harris og Leif Samsing fra Norge i selskab med czekeren Vaclav Stanislav var en meget fint kørende trio, som satte kulør på matchen.

Dagens mest spændende løb for publikum var næsten 18. start, et handicap for standardmaskiner med kamp fra start til mål. Bedst placeret blev Leif Bech, 1,41,6, Leif Hirsborg, 1,41,8, og Kiehn Bertelsen, 1,42,0.

Resultatet af standardmatchen gav samme rækkefølge med Knud Nielsen, Århus, på fjerdepladsen.

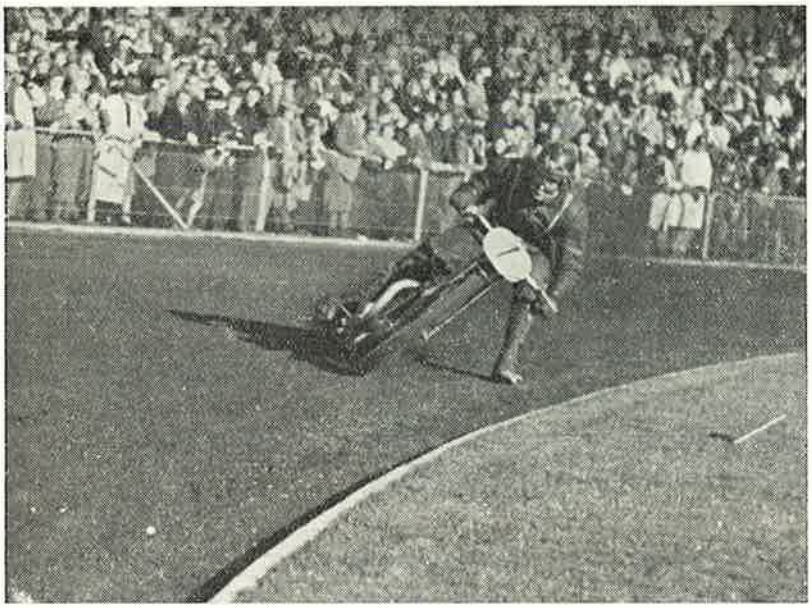
I provinsen var det Kolding Motor Klub, der åbnede sæsonen 1949 med et stort løb søndag den 18. april med ca. 6.000 tilskuere.

I senior soloklassen skete der et uheld, idet Kurt Lauridsen, Kolding, på den ene langside mistede herredømmet over sin maskine, styrtede og pådrog sig en flænge i panden, som han måtte på hospitalet og have syet.

Dagens første løb var iøvrigt et rekordforsøg, hvor det lykkedes Peter Andersen, Ølgod, at aflive Thorleif Andreasens rekord på 1,32,0 ved at presse tiden ned til 1,31,8.

Vinder af dagens ekspertrace blev Villy Andersen, Kolding, med 15 points. På anden- og tredjepladsen fulgte Peter Andersen, Haderslev, med 13 points og Lindegaard Petersen, Esbjerg, med 11 points.

Også standardklassen gav sejr til Kolding ved Vitus Kelvang og Børge Mørch, der begge fik 15 points og altså besatte både første- og



Henry Andersen, Norge var sidst i fyrrerne og først i halvtredserne ofte gæst på de københavnske baner Gladsakse og Gentofte, hvorfra han hjemførte mange populære sejre.

andenpladsen. Også tredjepladsen gik til Kolding ved Erling Holm, der fik 14 points.

I sidevognsklasserne var Svend Jensen, København, og Thorkild Sørensen, Horsens, urørlige og vandt med hhv. 9 og 7 points.

Begynderklassen blev også Kolding-sejr ved Svend Aage Jespersen, der viste sig som en meget lovende kører, man ventede sig meget af i fremtiden.

Også trialsporten fik et vældigt opsving i foråret 1949, således afholdt Midtsjællands Sports Motorklub den 14. april et stort trial med ikke mindre end 42 deltagere. Etaperne, der var udlagt til løbet, var beliggende på Birkegårdens Briketfabriks område ved Undløse.

Resultaterne blev:

Senior solo:

1. Ejvind Hansen, Fyens Motor Sport.
2. Poul Kalør, Fyens Motor Sport.
3. Sv. Schmidt, Fyens Motor Sport.
4. Kurt Henriksen, Midtsjællands Sports Motorklub.
5. Kiehn Bertelsen, Midtsjællands Sports Motorklub.

Junior solo:

1. Ivan Høgmann, Fyens Motor Sport.
2. Poul E. Petersen, Fyens Motor Sport.
3. Poul Bøghøj, Fyens Motor Sport.
4. John Helfelt, Sports Motorklubben København.

Begynder solo:

1. Leif Larsson, Frederiksborg Amts Motorklub.
2. Kaj Larsen, Midtsjællands Sports Motorklub.
3. Oscar Lauritzen, Sports Motorklubben København.

Sidevogne senior:

1. Valter Jensen, Motorklubben København og Omegn.
2. Egon Walther, Sports Motorklubben København.
3. Helmer Albrechtsen, Frederiksborg Amts Motorklub.

Sidevogne junior:

1. Harry Frandsen, Motorklubben København og Omegn.
2. Louis Hansen, Sports Motorklubben København.
3. Herluf Christiansen, Køge Sports Motorklub.

På Fyn, i trialsportens højborg, blev der også i foråret 1949 afholdt ikke mindre end to store åbne trials. Det første afviklede Motorklubben »Vestfyn« den 20. marts ved Ande-



Et frygtet navn blandt konkurrenterne i mange år, hvor der blev kørt jordbaneløb med 350 cc standardmaskiner, var Ib Nielsen, Skive, Matchless. Ib Nielsen har her vundet et jysk jordbanemesterskab og lykønskes af formanden for JMS's sportsudvalg, Henning Pedersen, Århus.

bølle. Løbet, der gik over 4 etaper, bød på flere styrt, der dog heldigvis alle kun krævede materiel skade. Knud Nielsen, Århus, kørte således på en af etaperne direkte mod et træ og knuste sin maskine. Det så stygt ud, men efter en undersøgelse viste det sig, at Knud Nielsen mirakuløst var sluppet fra sammenstødet uden kvæstelser, men kun havde pådraget sig nogle hårde knubs.

Resultaterne blev:

Senior solo:

1. Poul Kalør, Odense ..... 390 p.
2. Ejvind Hansen, Ejlstrup ..... 365 p.

Junior solo:

1. Svend Nielsen, Svendborg ..... 370 p.
2. Ivar Hägmann, Odense ..... 365 p.

Begynder solo:

1. Knud Trane, Spodsbjerg ..... 380 p.
2. Ove Madsen, Tannerup ..... 340 p.
3. Chr. Petersen, Tannerup ..... 260 p.

Sidevogne:

1. Leo Bachmann, Rønde ..... 400 p.

Det næste store forårstrial på Fyn i 1949 stod Fyens Motor Sport for søndag den 3. april i skovene ved Thoruplunde, hvor der var udlagt 5 udmærkede etaper. Man kunne have ønsket sig større rytterinteresse for løbet, men her var det igen zoneordningen, der gjorde sig gældende som en stor hindring for deltagelse fra hele landet.

Resultaterne blev:

Begynder solo:

1. Helge Hansen, Århus ..... 500 p.
2. Ove Madsen, Tannerup ..... 440 p.
3. Mar. Pedersen, Gl. Mark ..... 425 p.

Junior solo:

1. Poul E. Pedersen, Bullerup ..... 500 p.
2. Ivar Hägmann, Odense ..... 460 p.
3. Poul Bøghøj, Odense ..... 420 p.
4. Alfr. Hansen, Hillerød ..... 405 p.
5. Svend Nielsen, Svendborg ..... 310 p.
6. P. Ørnlef, Odense ..... 155 p.

Senior solo:

1. Ejvind Hansen, Ejlstrup ..... 480 p. (Klubmester 1949).
2. Poul Kalør, Odense ..... 470 p.
3. Sv. Schmidt, Kerteminde ..... 425 p.

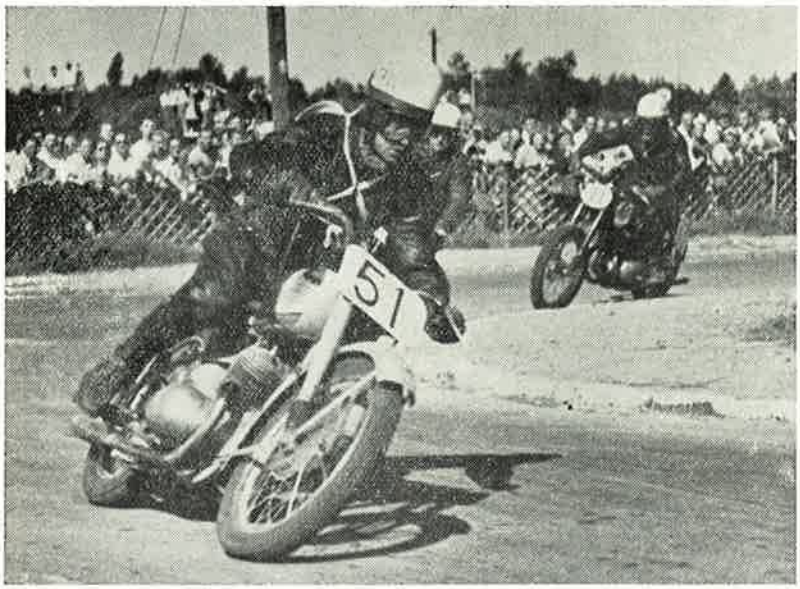
Sidevogne senior:

1. Helmer Albrechtsen, Lynge ..... 500 p.
2. Kresten Krestensen, Århus ..... 435 p.
3. Børge Larsen, Søhus ..... 435 p. (Klubmester 1949).
4. Gustav Eriksen, Graderup ..... 405 p.

Sidevogne junior:

1. Jørgen Lisberg, Odense ..... 500 p.

Efter løbet, der var afviklet inden middag, var der afslutningsfest på Ørbæk kro, hvor formanden for sportsudvalget i Fyens Motor Sport, Hermann Larsen, takkede kørerne for deres indsats, hvorefter Knud E. Mogensen



Nr. 51, den fra datiden så kendte og populære ekspertkører ved baneløbene, Orla Knudsen, København, startede også ved ringvejsløbet i Køge, hvorfra han her ses udfolde fin svingteknik med sin Puch, selv om løbsformen var noget uvant.

oplæste resultatlisten og på sin vittige måde uddelte ros og dadel, det sidste i særdeleshed til de kørere, der var udeblevet.

Årets så absolut største motorsportsbegivenhed i Danmark 1949 blev første gang omtalt offentligt i juni måned, nemlig ringvejsløbet i Køge. Det var virkelig en sensation af rang, at det var lykkedes danske motorløbsarrangører at få tilladelse til at afholde et TT-løb, der skulle køres på den nye ringvej ved Køge søndag den 24. juli.

Denne meddelelse om, at der nu skulle afholdes TT-løb i Danmark, var så stor en sensation, at den gav genklang i alle de nordiske lande, hvor der var mange kørere, der glædede sig til at komme til start, ikke mindst de danske, der jo ikke var forvænte med denne løbsform, noget man hidtil kun havde kunnet deltage i, når man rejste til udlandet.

Takket være velvilje fra politimester Vagn Bro, Køge, havde Køge Sports Motorklub fået tilladelse til at foretage den fornødne afspærring af og benyttelse af ringvejen ved Køge til det store, planlagte TT-løb.

Det var i særdeleshed morsomt, at det skulle blive i politimester Vagn Bro's politikreds, det skulle lykkes at gennemføre et sådant arrangement, da politimesteren jo til tider havde været endog meget kendt for ikke at være nogen stor ven af de motorkørende, især ikke når det drejede sig om motorkørende med høje hastigheder.

Hertil udtalte politimester Vagn Bro under et besøg, der blev aflagt ham på hans historiske kontor i politigården i Køge i anledning af de afsluttende forhandlinger med motorsportsledere om ringvejsløbet:

– Det var i min tid som politimester i Hasle m. fl. herreder i Århus, hvor jeg havde mit virke i 14 måneder omkring 1934, jeg fik et tydeligt bevis på, hvor frygtet – og man kan vel også sige hadet – jeg var blandt motorkørende på grund af min modstand mod motorkøretøjers høje hastigheder på landevejene.

– Jeg må altså have været meget striks, for da jeg en dag var på vej fra et politisk møde i Hjørring og skulle over til Ålborg, kørte chaufføren, hvad jeg vil kalde meget stærkt. Jeg måtte både en, to og tre gange bede ham moderere farten. Sidste gang sagde chaufføren: – Ja, det kommer sig dog ikke så nøje – der er heldigvis langt ned til den sat . . i Hasle. – Der fik jeg jo den. Da jeg betalte chaufføren og sagde farvel i Ålborg, kunne jeg ikke dy mig for at sige: – Ja, nu kan De altså hilse og sige, at De har kørt for hans majestæt Satan.

En ting ville politimester Vagn Bro imidlertid slå fast under samtalen med ham, og det var, som han ordret udtalte: Hvordan man end ser på hastigheder, så må man jo erkende,



Carlo Sejr Jensen, Århus, er gået lidt hårdt ind i svinget med sin kraftige 1000 cc HRD sidevognsmaskine, men da maskinen var forsynet med træk også på sidevognshjulet, blev den hurtigt rettet op igen.

at motorsportens folk ofte har været pionerer, når det gjaldt forbedringer, der senere skulle komme alle de motorkørende og deres større sikkerhed til gode. I gamle dage gjorde motorklubberne ofte en pionerindsats.

Det har uden tvivl været ud fra disse synspunkter, at politimester Vagn Bro gik med til at give tilladelsen til ringvejsløbet, når så hertil ydermere kom, at motorsportens ledere var indforstået med at overgive hele det kontrollerende arbejde i forbindelse med afspærringen af banen i hænderne på en af politimesterens betroede medarbejdere, politiassistent Hviid, samt hele politikorpset i Køge, der var meget interesseret i arrangementet, og som yderligere fik hjælp af 100 frivillige soldater.

Dansk motorcykelsport skylder virkelig politimester Vagn Bro, Køge, tak for den interesse og velvilje, han behandlede sagen og ansøgningen om ringvejsløbet på forud for dets afholdelse, samt den hjælp, han ydede løbsledelsen senere under afviklingen af selve løbet, den store parkering og trafik, der fulgte med.

Inden ringvejsløbet foregik der imidlertid en bemærkelsesværdig begivenhed inden for dansk motorcykelsport, idet Frederiksborg Amts Motorklub den 15. maj afviklede det første scramble-løb på en ny bane i Vinderød, en løbsform der senere skulle fremelske motocrosssporten i Danmark.

Omkring 15.000 tilskuere havde fundet vej til banen for at overvære det nye, der nu blev budt på inden for motorcykelsporten, og da de tog hjem, var de alle enige om, at de ville komme igen, når der blev budt på scramble-løb, hvad enten det blev på banen i Vinderød eller på andre scramble-baner, som man var klar over ville dukke op i nærmeste fremtid over hele landet.

Vinderødbanens åbning markeredes ved velkomsttaler af præsidenten for Danmarks Motor Union, fabrikant N. K. Pedersen, og den stedlige sognerådsformand, Oskar Hansen,



Mange af de danske motorsportsnavne har gennem årene også forstået at hævde sig i udlandet. Den fynske kører, Poul Kalør, Odense, der blev nr. 2 ved et TT-løb i Hedemore, Sverige, 1949, er her i laurbærkransen fotograferet sammen med løbets vinder Jac. Stousland, Norge.

Vinderød, der begge tolkede deres glæde over at kunne byde så mange mennesker velkommen til den smukt beliggende motorbane.

Dagens to første starter var for junior solo. John Helfelt, Nimbus, viste et oplagt talent for scrambleløb og placerede sig i første start som nr. 1 i tiden 5,26,5 for de 5 omgange efterfulgt af J. Gornitska, Matchless, 5,58,8.

I anden start havde Falle Jensen på Nimbus ført sikkert, men så satte han sig fast i det sidste sving og kom først i mål som nr. 2 i tiden 5,31,8 efter Ejvind Nielsen, Ariel, der blev nr. 1 i tiden 5,26,8.

I slutheatet for juniores bekræftede Helfelt sit talent, idet han blev nr. 1 i tiden 5,25,8. Efter sejren fik han overrakt en blomsterhilsen af DMU's præsident. Nr. 2 blev Ejvind Nielsen i tiden 5,26,2 tæt fulgt af Falle Jensen, 5,27,2, Gornitska, 5,53,5, og Karl Aage Egelund, 5,54,3.

Senior solo kørte to afdelinger med bedste sammenlagte tid som afgørende, og efter første afdeling var stillingen således: Poul Kalør, Odense, AJS, 8,06,3, Josef Koch, København, Nimbus, 5,20,7, Sv. Schmidt, Kerteminde, BSA, 8,21,0, Ejnar Andersen, København, Velocette, 8,54,0, Holger Hansen, København, Ariel, 9,36,5, og Agner Hansen, København, BSA, 9,57,0.

I anden afdeling stejlede Holger Hansens maskine straks i starten, så han ikke kom med i feltet. Imidlertid udgik alle kørerne i denne start på nær fire, og den endelige placering blev derefter, at Poul Kalør, Odense, AJS, sejrede med Josef Koch, København, Nimbus, på andenpladsen efter en drabelig slutduel.

Tredie- og fjerdepladsen blev besat af hhv. Ejnar Andersen, Velocette, og Agner Hansen, BSA.

Også sidevognesløb blev der budt på både for senior- og juniorkørere, og disse heat blev ikke de mindst spændende.

Placeringerne i sidevognsløbet for juniores blev sejr til Herluf Christiansen, AJS, og en andenplads til Erik Johansen, Nimbus. Både Erik Greve, BMW, Egon Buchmann, BMW, og V. Grønlund Andersen, BSA, fik ikke gennemført begge afdelinger enten som følge af maskinskade eller styrt.

I første afdeling af sidevognsløbet for seniorkørere så det ud til, at Helge Albrechtsen, BMW, skulle blive en overlegen klassevinder med Egon Walther, Triumph, på andenpladsen.

Albrechtsen fik imidlertid i sidste afdeling en mindre maskinskade, så han ikke kunne køre for fuld fart, hvorfor han måtte se sig slået og henvist til tredjepladsen. Nr. 1 blev Egon Walther, København, Triumph, med E. V. Mathiesen, København, JAP, på andenpladsen.

I det endelige resultat havde Albrechtsen



Peter Ståal Jensen, Randers, BSA, er her blevet laurbærkranset efter at have vundet et danmarksmesterskab i bakkeløb i Volk Mølle 1949.

imidlertid bedste sammenlagte tid og fik dermed førstepladsen. Nr. 2 og 3 blev Egon Walther og E. V. Mathiesen medWilly Korneg på fjerdepladsen.

Et afsluttende solohandicap havde som vinder Holger Hansen, 3,06,4, med Poul Kalør, 3,07,9, Josef Koch, 3,15,6, og Einar Andersen, 3,17,0, på de følgende pladser.

De to baner i København, Gentofte og Gladsakse, fortsatte sæson 1949 igennem med det ene store løb efter det andet, alle under tilstrømning af et tusindtalligt publikum, der blev budt på virkelig fin motorsport med deltagelse af verdenseliten. Mange vil mindes disse store motorsportsdage med glæde, man behøver kun at nævne navne som Kumla Fransson, Bill Kitchen, Bill Harris og de danske topkørere Orla Knudsen, Bent Jensen, Erh. Fisker, Uno Jensen og m. fl., samt de unge kørere som Kiehn Bertelsen og Leif Bech, der i disse år var inde i en rivende udvikling, der da også senere skulle bringe dem helt til tops både på danske og udenlandske baner.

Hvad angik sæsonpremieren på den fynske banesportssæson 1949, så blev det en virkelig publikumsbegivenhed på Odense travbane søndag den 2. maj, som ikke mindre end 15000 tilskuere kom til at overvære.

Den københavnske stjernerytter Orla Knudsen opnåede en gennemsnitsfart på 102 km i timen, og mange mente, at hans hastighed på langsiderne nærmede sig 150 km. Selv om arrangørerne, Fyens Motor Sport, havde inviteret en værdig konkurrent til Orla Knudsen i nordmanden Wiik Hansen, der mødte til start med mesterkøreren Leif Basse Hveems maskine, så kunne den dog ikke hamle op med Orla Knudsen, der blev sikker vinder af den nordiske match.

Virkelig et succesløb for Fyens Motor Sport.

Resultaterne i de forskellige løb blev:

Odense-løbet for specialracere:

1. C. O. Jensen, Ejby 3,41,0
2. Svend Jensen, Odense 3,41,0
3. Sv. Nissen, Odense 3,47,8

Nordisk ekspertmatch:

1. Orla Knudsen, København 3,33,0
2. Wiik Hansen, Norge 3,38,8
3. Bent Jensen, Odense 3,39,4

Sanderum standardløb:

1. Leif Bech, København 4,06,2
2. Ejvind Hansen, Ejlstrup 4,08,4
3. Poul Kalør, Odense 4,13,6

Rikkesmindeløbet, sidev., 500 cc:

1. Svend Knudsen, Odense 4,10,4
2. Gøsta Sandberg, Sverige 4,15,2
3. Knud Grønhild, København 4,52,4

Special handicap:

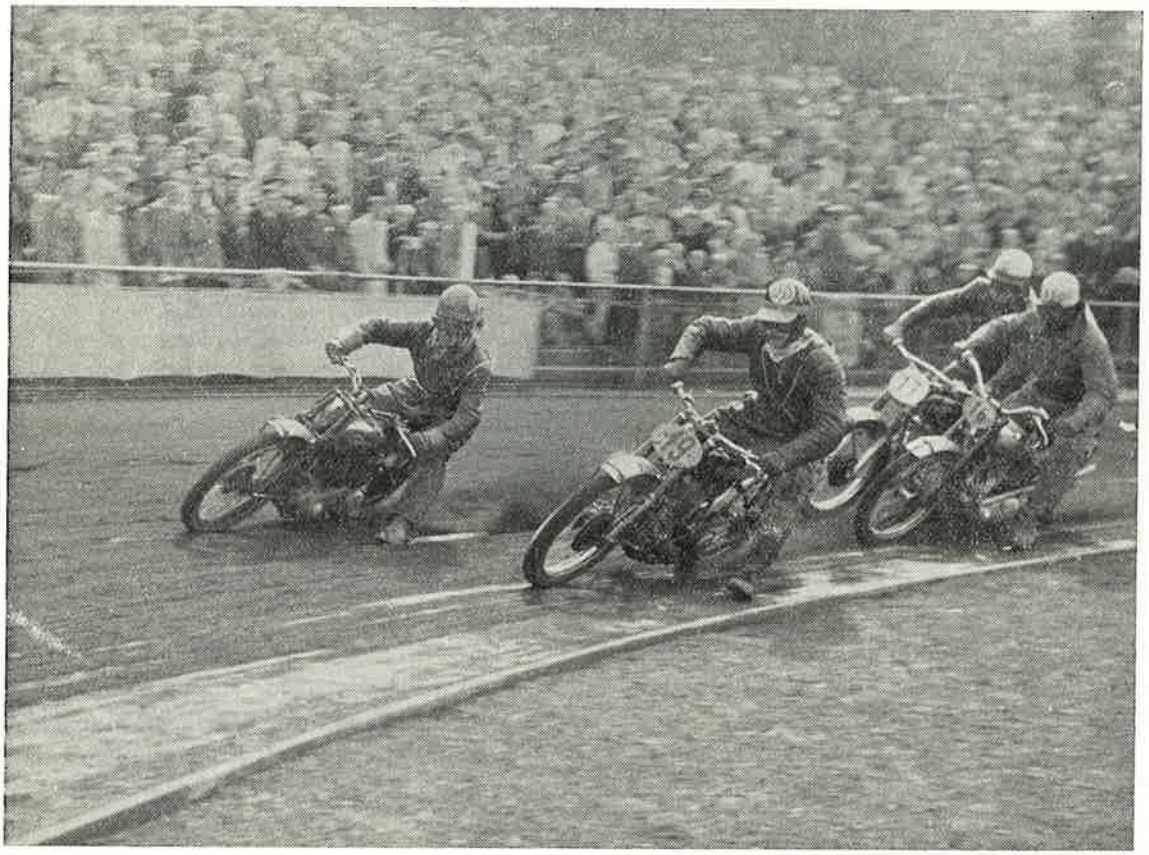
1. C. O. Jensen, Ejby 2,08,4
2. Villy Andersen, Kolding 2,09,8
3. Sv. Nissen, Odense 2,10,6

Ekspert-handicap:

1. Wiik Hansen, Norge 1,59,0
2. Bent Jensen, Århus 1,59,4
3. Stellan Strand, Norge 1,59,6

Standard handicap:

1. Niels E. Nielsen, Bogense 2,12,6
2. Sv. Schmidt, Kerteminde 2,13,2
3. Ejvind Hansen, Ejlstrup 2,13,6



Standardløb på Odense stadion, hvor feltet føres af den fynske mester Ejvind Hansen, Ejlstrup, AJS. Af de øvrige deltagere vil man genkende Aage Iversen, Sønderborg, og Ernst Østerlund, Silkeborg. Få øjeblikke efter at billedet blev taget, var feltet udsat for et massestyrt, hvorved en dreng, der var gået ind mellem de to afspærringshegn, blev ret hårdt kvæstet.

Slut-handicap:

1. Ejvind Hansen, Ejlstrup 2,06,4
2. Sv. Nissen, Odense 2,08,8
3. Wiik Hansen, Norge 2,09,0

I Jylland blev sæson 1949 også meget stor, hvad angik baneløbsarrangementer, blot var Haderslev Motor Sport meget uheldig med sit åbningsløb den 8. maj, da det blev kørt i silende regnvejr på Bøghoved-banen.

De sidste heat af løbet blev dog kørt i tørvejr, og efterhånden som vejret klarede op, begyndte publikum at komme til banen, selv om besøgsantallet blev meget under, hvad man havde forventet.

Den megen regn havde gjort banen til det rene ælte, som voldte kørerne meget besvær, og mange måtte da også tage sig et ufrivilligt mudderbad.

Dagens mand blev Lindegaard Petersen, Ribe, der vandt specialklassen med 17 points foran Villy Andersen, Kolding, 9 points, og Peter Andersen, Haderslev, 6 points.

Bedst placeret i et standardløb blev Vitus Kelvang, Kolding, Matchless, Erling Holm, Kolding, BSA, og Kjeld Hansen, Fåborg, BMW.

I juniorklassen var det Jacob Bisgaard, Århus, der løb af med sejren med sin BSA tæt fulgt af H. Christensen, Haderslev, AJS, i første afdeling, og i den følgende blev placeringerne således: Poul Bøgehøj, Odense, AJS, S. Jespersen, Randers, Matchless, og Egon Rohardt, Haderslev, Triumph.

Dagens bedste løb blev sidevognsløbet, og her blev tale om lokal sejr ved Hans Nielsen, Haderslev, BMW, med Knud Grønild, Kø-



De to jyske jordbanekonger, Børge Mørch, Kolding, og Knud Nielsen, Århus, der utallige gange blev hentet til de københavnske baner på Østerbro stadion, Gladsakse stadion og Gentofte stadion for at sætte den helt rigtige spænding over standardløbene på disse baner, har her et indbyrdes opgør på en jysk bane, nemlig Haderslev Motor Sports Bøghovedbanen.

benhavn, HD, og Hans Dalsgaard, Vejle, BSA, på anden- og tredjepladsen.

Esbjerg Motor Sport var derimod mere heldig med vejret ved klubbens baneløb søndagen efter, den 15. maj, hvor det lykkedes at samle 7000 mennesker på Esbjerg stadion.

Løbet formede sig som en holdmatch mellem Fyens Motor Sport og Esbjerg Motor Sport, der dog havde fået forstærkning af et par jyske kørere uden for klubben. Vinder af matchen blev det jyske hold, der opnåede 36 points mod fynboernes 31 points.

Det var især ekspertkøreren Bent Jensen, Århus, og standardkørerne Knud Nielsen, Århus, Børge Mørch, Kolding, og Kaj Holck Mogensen, Odense, der prægede løbene.

Børge Mørch, Kolding, satte således ny banerekord på Esbjerg stadion i tiden 1,30,9.

At der virkelig var liv i motorklubberne ud over landet i 1949, vil man bl. a. også kunne se deraf, at mange byråd var interesseret i det arbejde, der fandt sted i klubberne, og støttede disse på bedste måde, således bevilgede Sæby byråd 16.000 kr. til indretning af motorbane på klubbens stadion, hvor Frederikshavn Motorklub skulle stå som leder af motorsportsarrangementerne.

Banen, der skulle indrettes, havde plads til 10.000 tilskuere.

Samme motorklub havde iøvrigt om vinteren 1948–49 bygget et dejligt klubhus beliggende ved skov og strand mellem Sæby og Frederikshavn. Indvielsesfest i klubhuset blev afholdt den 7. maj og fandt sted under meget festlige former.

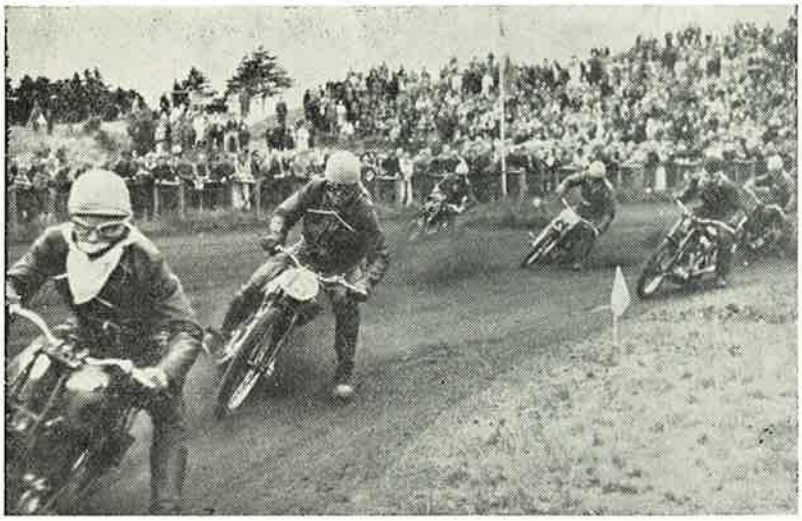
Tiden nærmede sig stadig for årets store motorsportsbegivenhed, ringvejsløbet i Køge den 24. juli, men i tiden forinden blev der afviklet utallige løb rundt omkring i landet både små lokale løb og større løb med international deltagelse.

Søndag den 22. maj havde Fredericia Motorklub således 7000 tilskuere til et løb på banen ved Snoghøj. Vejret var det bedst mulige, og der blev afviklet en række spændende løb, hvor der blev kæmpet om placeringerne bogstavelig talt til målstregen.

Inden de egentlige løb gjorde Orla Knudsen, København, et angreb på den bestående banerekord, 1,43,8, der var sat af Sv. Aage Engstrøm, men Orla Knudsens maskine ville ikke gå fulde omdrejninger, så der blev ikke tale om nogen ny rekord. Tiden blev 1,51,8.

Allerede i dagens første start skete der et dramatisk styrt, der gik ud over Niels E. Nielsen, Bogense, men denne slap dog uden mén og stillede igen op til den næste start i specialklassen.

I tredie start, et ekspert-race, indtraf et nyt styrt, der så meget dramatisk ud. Netop som fire ryttere gik ind i det ene sving, styrtede en af de forreste, Sv. Nissen, Odense. Bent Jensen, Århus, måtte kaste sig for at undgå en sammenkørsel med den styrtede Sv. Nissen og



Fra slutheatet ved jyske jordbanemesterskaber 1949 i 500 cc standardklassen. Den første kører i feltet er Niels Blumensaadt, Århus, BSA, efterfulgt af nr. 15, Knud Nielsen, Århus, Norton. Få sekunder efter, at dette billede blev taget, styrtede Niels Blumensaadt, og mesterskabet gik til Knud Nielsen.

hans maskine. Et øjeblik var alt forvirring og støv, men så pludselig rejste begge de styrtede ryttere sig så at sige uskadte op og tog deres maskiner til inderbane, kun Bent Jensen havde pådraget sig mindre hudafskrabninger under den hårde medfart, og han måtte udgå resten af dagen, men hans broder C. O. Jensen, Ejby, fuldendte broderens påbegyndte løb og sikrede sig publikums yndest i ekspertklassen, hvor han hævdede sig endog meget fint.

Sv. Nissen, Odense, der efter styrtet stillede op til start igen, havde imidlertid under den hårde afstigning fået sin maskine slået skæv, så det kneb for ham at holde den i svingene. I 13. start kørte han da også i hegnet på vej ud af et sving, og her kørte han mod en hegnspæl, som knækkede, medens forhjul og foraksel nu også blev skæv. Trods disse skader, som maskinen nu yderligere havde, gennemførte Sv. Nissen resten af dagens løb til stor begejstring for publisum, noget han sandsynligvis ikke havde fået lov til under nutidens skrappere maskintilsynschefer og delegerede, der tager udstrakt hensyn til kørernes sikkerhed.

Dagens bedste kørere ved det iøvrigt udmærkede løb var Orla Knudsen, København, Uno Jensen, København, Sv. Aage Rasmussen, Odense, Willy Andersen, Kolding, Ejvind Hansen, Ejlstrup, Kaj Holck Mogensen, Odense, Thorkild Sørensen, Horsens, Svend Knudsen, Odense, Kresten Krestensen, Århus, Hans Dalsgaard, Vejle, C. O. Jensen, Ejby, og Niels E. Nielsen, Bogense, der blev hhv. nr. 1 og 2 i deres klasser.

Af andre bemærkelsesværdige motorsportsbegivenheder i forsæsonen 1949 var bl. a., at standardkøreren Knud Nielsen, Århus, uanmeldt tegnede sig for et par sidevognssejre ved et Gentofteløb, hvor hans klubkammerat, Kresten Krestensen, Århus, var anmeldt i sidevognsklassen, men måtte sende afbud på grund af sygdom.

Knud Nielsen vandt sikkert begge heat i sidevognsklassen, som løbet omfattede, foran den københavnske kører Hans Jacobsen, der blev nr. 2.

Iøvrigt deltog i ekspertklassen ved dette løb ikke mindre end fire udenlandske gæster, nemlig svenskerne Gøte Brester, Eskild Carlsson og nordmændene Verner Lorentzen og Thorleif Andreassen, der kæmpede med eliten af danske kørere.

I standardklassen var det som så mange gange tidligere Leif Hirsborg, København, Knud Nielsen, Århus, Norton Hansen, København, og Niels E. Nielsen, Bogense, der kæmpede en drabelig dyst i deres afdelinger for retten til at møde deltagerne fra den anden afdeling af standardklassen i slutheatet. Deltagerne i den anden afdeling bestod bl. a. af Ejvind Hansen, Ejlstrup, Poul Kalør, Odense, og Holger Hansen, København.

Løbets vindere blev som sagt i sidevogns-



Niels Blumensaadt, Randers, også kendt under navnet »Ridder Rap«, er her lige gået over målstregen med sin Ariel ved et bakkeløb i Volk Mølle.

klassen Knud Nielsen, Århus, med Hans Jacobsen på andenpladsen og Walther Jensen, København, og Egon Walther, København, på hhv. tredie- og fjerdepladsen.

Vinder af standardløbet blev Leif Hirsborg, København, der havde Ejvind Hansen, Ejlstrup, på andenpladsen.

De første pladsen i hhv. ekspertklassen og specialklassen blev besat af Gøte Brester, Sverige, og Uno Jensen, København.

En udfordringsmatch mellem den norske ekspertkører Verner Lorentzen og Knud Nielsen i sidevognsklassen blev vundet af Knud Nielsen, Århus, i tiden 1,48,7, den hidtil bedste tid, der var opnået med sidevogn på Gentofte-banen.

– Rekordstævne af format, – således skrev dagspressen om et jysk motorsportsarrangement, der fandt sted på jordbanen i Kirkedalen ved Viborg. 12.000 mennesker havde givet møde til dette løb afholdt af Viborg Motor Klub den 12. juni. De deltagende kørere var i bedste form, og der blev budt på ikke mindre end to nye banerekorder ved hhv. Robert Nellemann, Randers, BSA, og Vitus Kelvang, Kolding, Matchless, der begge kom under den bestående rekord på 1,36,9, sat af Knud Nielsen, Århus, idet de to kørere opnåede tiderne 1,34,5 og 1,36,5. Derimod lykkedes det ikke Svend Jensen at aflive Bent Jensens bestående rekord på 1,25,8, idet der kun blev kørt på tiden 1,27,5.

Resultaterne blev iøvrigt:

Ekspertklassen:

1. C. O. Jensen, Ejby ..... 16 p.
2. Svend Jensen, Odense ..... 12 p.
3. Aage Jacobsen, Svendborg ..... 11 p.

Senior standard, 500 cc:

1. Knud Nielsen, Århus ..... 16 p.
2. Robert Nellemann, Randers ..... 13 p.
3. Vitus Kelvang, Kolding ..... 13 p.

Senior standard, 350 cc:

1. Ib Nielsen, Skive ..... 16 p.
2. Arne Mikkelsen, Ålborg ..... 14 p.
3. Ernst Østerlund, Silkeborg ..... 13 p.

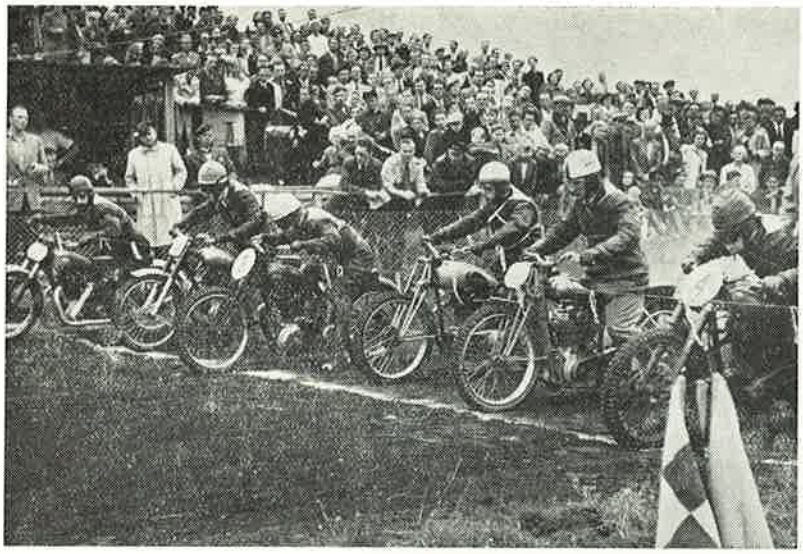
Junior solo:

1. Niels Blumensaadt, Århus ..... 17 p.
2. Bent Mogensen, Kjellerup ..... 16 p.
3. Jørgen Dons, Viborg ..... 10 p.

Sidevogne:

1. Carlo Sejr Jensen, Århus ..... 12 p.
2. Thorkild Sørensen, Horsens ..... 9 p.
3. Preben Skou, Kjellerup ..... 5 p.

Selv om bakkeløbssporten ikke mere var så udbredt som tidligere år, så blev der alligevel i 1949 afholdt flere store bakkeløbsarrangementer bl. a. i Hjørring bjerge og på Randers Motor Sports bane i Volk Mølle, hvor der i sommerens løb blev afholdt ikke mindre end to



Starten af slutheatet ved et jysk jordbanemesterskab i 350 cc klassen. Af kørerne vil man bl. a. kunne genkende Arne Christensen, (Pander), Herning, NSU, Niels H. Andersen, Silkeborg, Triumph, Victor Simonsen, Ålborg, BSA, Søren Juul, Viborg, Royal Enfield, og Ib Nielsen, Skive, Matchless.

stævner, nemlig et om forsommeren og for første gang danmarksmesterskaber i bakkeløb om efteråret, der kørtes som et todagesløb den 1. og 2. oktober.

Banesporten på Fyn fortsatte sin sejrsgang med stort løb på Fangel motorbane, et arrangement der var kommet i stand, efter at der var indledt samarbejde mellem Motorklubben Vestfyn og Motorklubben Odin.

Beklageligvis fik arrangørerne til deres første løb, der ellers var lagt op i det helt høje plan, fra middag silende regnvejr, men publikumsbesøget blev trods vejret ikke dårligt. De bedste danske kørere deltog i løbet i selskab med så store navne fra udlandet som den østrigske mester Fritz Dirtl og svenskeren Ove Braun.

Fritz Dirtl, der kom direkte fra Norge, kunne imidlertid ikke rigtig gøre sig gældende, hvorimod svenskeren Ove Braun og danskeren Erh. Fisker, København, udkæmpede nogle drabelige dyster.

Dagens hovedbegivenhed var iøvrigt et sidevognshandicap med deltagelse af ikke mindre end 7 sidevognskøretøjer. Vinder blev Thorkild Sørensen, Horsens, der også vandt de ordinære sidevognsløb med Carlo Sejr Jensen, Århus, på andenpladsen. Bedst placeret i den lille sidevognsklasse blev Kr. Krestensen, Århus, og Hans Nielsen, Haderslev.

I standardløbet var det Leif Bech, der gik af med sejren foran Robert Nellemann, Randers, og Vitus Kelvang, Kolding, medens juniorløbet blev vundet af Robert Rasmussen, Søndersø.

Af andre baneløbsarrangementer i forsommeren 1949 skal nævnes et af de mange løb, Silkeborg Motor Sport afholdt på den morsomme bane i Hinge. Banen, der nærmest var cirkelrund og fulgte stigninger og fald i terrænet, var underholdende både for publikum og kørere, endda så underholdende for flere kørere, at de påstod, de kom til at lide af søsyge ved at køre på banen, idet en tur rundt på denne virkede, som om det var en tur med en rutschebane.

Beklageligvis kneb det med at samle tilstrækkeligt stort publikum på denne bane i alle de år, den bestod.

Ved det løb, der her er tale om i sommeren 1949, blev der sat 2 nye banerekorder, nemlig i specialklassen ved Ejvind Pedersen, København, 1,30,4, og i standardklassen ved Jens Nielsen, Silkeborg, 1,46,2.

Placeringer i de forskellige klasser blev iøvrigt:

Special solo:

1. Jørgen Nielsen, København ..... 13 p.
2. Ejvind Pedersen, København ..... 10 p.
3. Tage Sørensen, Randers ..... 8 p.



Præsidenten for DMU, fabrikant N. K. Pedersen, lykønsker her vinderne efter et løb på Gentofte stadion. Fra venstre nr. 7, Aage Andersen, nr. 11, Henning Pedersen, og nr. 5, Orla Knudsen, der bærer den gyldne hjælm.

Junior solo:

1. Johs. Nielsen, Randers ..... 13 p.
2. Hans Bisgaard, Århus ..... 10 p.
3. Chr. Dahl, Randers ..... 6 p.

Solo 250 cc:

1. Preben Pedersen, Silkeborg ..... 14 p.
2. Harry Andersen (Tom-Pus), Århus.. 13 p.
3. Flemming Jørgensen, Odense ..... 8 p.

Solo 350 cc:

1. Ernst Østerlund, Silkeborg ..... 12 p.
2. Arne Svendsen, Silkeborg ..... 10 p.
3. Eiler Svendsen, Silkeborg ..... 7 p.

Solo 500 cc:

1. Kurt Lauritsen, Esbjerg ..... 11 p.
2. Aage Iversen, Sønderborg ..... 10 p.
3. Hjalmer Bisgaard, Århus ..... 6 p.

Sidevogne:

Aksel Müller, Århus ..... 8 p.
Leo Bachmann Skovsen, Århus ..... 6 p.

Den 24. juli, den længe ventede dato var nu nået. Det var et stort arrangement, Køge Sports Motorklub havde påtaget sig med ringvejsløbet, men klubben havde også klogeligt forstået at søge den fornødne assistance fra prøvede motorsportsledere andre steder i landet, så alt klappede.

40.000 tilskuere var mødt op til et strålende arrangement, der bød på fin kørsel, og det strålende sommervejr var ydermere medvirkende til at skabe den helt store succes.

Da søndag morgen den 24. juli oprandt, herskede der international grand-prix-stemning over Køge og TT-banen på ringvejen.

Kl. 15,00 bød formanden for den arrangerende klub, automobilforhandler Ib Junggaard, velkommen med en speciel velkomst til Køges politimester, Vagn Bro, hvis velvilje overfor motorsporten havde muliggjort det store arrangements gennemførelse. En speciel velkomst blev også rettet til Køge bys viceborgmester, Jørgensen, og hofjægermester Collet, hvis jorder var inddraget som parkerings- og tilskuerpladser.

Viceborgmesteren bød derefter den store folkemængde velkommen til Køge by og ønskede den arrangerende klub held og lykke, ligesom han udtalte en hyldest til politimester Vagn Bro, der som den første politimester i Danmark havde haft mod og dristighed til at stille sig bag og give tilladelse til afholdelse af et hastighedsløb på afspærret vej.

Politimester Vagn Bro fik derefter ordet som tredie taler og fremholdt den engelske definition af en sportsmand: at være en gentleman – og fortsatte: – Vi er alle enige om at ønske de mennesker, der sidder på racermaskinerne, det bedste held under udøvelsen



Køreren længst til venstre, nr. 18, Søren Juul, Viborg, Triumph, har her på sin hjemmebane i Løvel hård konkurrence af nr. 16, Arne Svendsen, Silkeborg, AJS, nr. 12, Jens Nielsen, Silkeborg, Ariel, og nr. 15, Niels Blumensaadt, Randers, AJS.

af deres sport. Vi håber, de må være fuldendte gentlemen, og det tror jeg, de vil være.

Politimesteren foretog derefter den endelige åbning af løbet.

Klassen for solomaskiner indtil 350 cc, der startede først, havde i alt 16 ryttere til start. Løbet for denne klasse gik over 15 omgange.

Victor Simonsen, Ålborg, Tirumph, lagde sig straks efter starten i spidsen for feltet, og hans gennemsnitsfart for de første omgange blev på ca. 75 km/t.

Da ca. halvdelen af de 15 omgange var kørt, begyndte en drabelig kamp mellem Victor Simonsen og Kiehn Bertelsen, Ringsted, Velocette, der nu havde arbejdet sig frem til en førerstilling.

På dette tidspunkt så stillingen i feltet således ud. Victor Simonsen, Ålborg, Triumph, i spidsen efterfulgt meget tæt af Kiehn Bertelsen, Ringsted, Velocette, Axel Jensen, Ålborg, Triumph, Ejner Andersen, København, Velocette, Orla Knudsen, København, Jawa, Johs. Nielsen, Randers, BSA, Erhardt Fisker, København, Jawa, Aage Andersen, København, Jawa, Axel Jensen, København, Velocette, og Helge Kamuk, Sundby, der kørte Sv. Aage Sørensens Excelsior.

Billedet vekslede derefter ustandselig, undertiden var Victor Simonsen forrest og Kiehn Bertelsen på andenpladsen og omvendt. Kampen i førergruppen var hård. Axel Jensen fra Ålborg havde vrøvl med sin maskine, der begyndte at sætte ud. Endelig blev det sort-hvidternede flag vist ved målstregen, og feltet suste i mål i følgende rækkefølge:

1. Kiehn Bertelsen, Ringsted, Veloc. 19,57,3
2. Victor Simonsen, Ålborg, Triumph 20,01,0
3. Helge Kamuk, Sundby, Excelsior 20,32,0
4. Ejner Andersen, København, Vel. 21,02,0

Det var derefter de store maskiner indtil 750 cc, der skulle overtage banen, og selv om det kun i korte overgange i 350 cc løbet havde været jyske kørere, der havde været de dominerende i førerfeltet, så var man klar over, at det i 750 cc klassen ville blive jydernes jagt på jyder. Det var kun et spørgsmål, om de bedste placeringer skulle gå til Ålborg, Randers, Kolding eller Århus.

I alt 21 ryttere mødte til start i denne klasse, der kørte 25 omgange på den 1580 m lange bane.

Starten gik, og af sted for feltet, selv om et par stykker straks blev bagefter som følge af kollidering under igangløbning af maskinerne.

Robert Nellemann, Randers, tog straks spidsen med sin BSA og øgede støt sin førerposition omgang for omgang, og publikum havde så småt forberedt sig på at skulle fejre



Ejvind Hansen, Ejlstrup, er den danske motorkører, der har hjemført flest førstepladser og danmarksmesterskaber i trial.

ham som sejrherre af klassen, men det skulle for Nellemann desværre gå anderledes.

Robert Nellemanns omgangshastighed lå på ca. 81 km/t og langsidetophastigheder på 140 km/t.

Efter 17 omgange så stillingen i førerfeltet således ud: Robert Nellemann, Randers, BSA, Knud Nielsen, Århus, Norton, Vitus Kelvang, Kolding, Matchless, Bent Jensen, Århus, AJS, og Robert Rasmussen, Søndersø, Norton. Denne stilling holdt til og med 19. omgang, men da feltet kører ud på 20. omgang, har Knud Nielsen overtaget førstepladsen med Vitus Kelvang på andenpladsen, medens Robert Nellemann på grund af et utæt olierør må se sig henvist til tredjepladsen. Det utætte olierør tvang Robert Nellemann til at udvise forsigtighed resten af løbet og berøvede ham således en tilsyneladende sikker førsteplads.

Knud Nielsen blev nu noteret for omgangshastighed på 82 km/t, og der blev virkelig tale om kamp på kniven om de første pladser. Inden feltet kørte i mål, skete der dog yderligere forskydning, idet Vitus Kelvang gled tilbage på tredjepladsen, medens Robert Nellemann overtog andenpladsen, og Knud Nielsen kørte i mål som sikker vinder.

Den endelige resultatliste for 750 cc klassen kom til at se således ud for de 5 bedst placerede:

1. Knud Nielsen, Århus, Norton .... 29,40,0 (Gennemsnitsfart 79,8 km/t).
2. Robert Nellemann, Randers, BSA 30,53,0
3. Vitus Kelvang, Kolding, Matchless 30,55,0
4. R. Rasmussen, Søndersø, Norton 31,00,0
5. Bent Jensen, Århus, AJS 31,16,0

Kjeld Samsing, Norge, BMW, der var mødt til start i stedet for englænderen O. S. Scotts, der var udgået på grund af maskinskade, kunne ikke rigtig gøre sig gældende. Iøvrigt skete der en del frafald under løbet, således udgik Agner Hansen, København, BSA, og Gunnar Due, Køge, BSA, begge med maskinskader på et tidspunkt, hvor de lå godt placeret i førerfeltet.

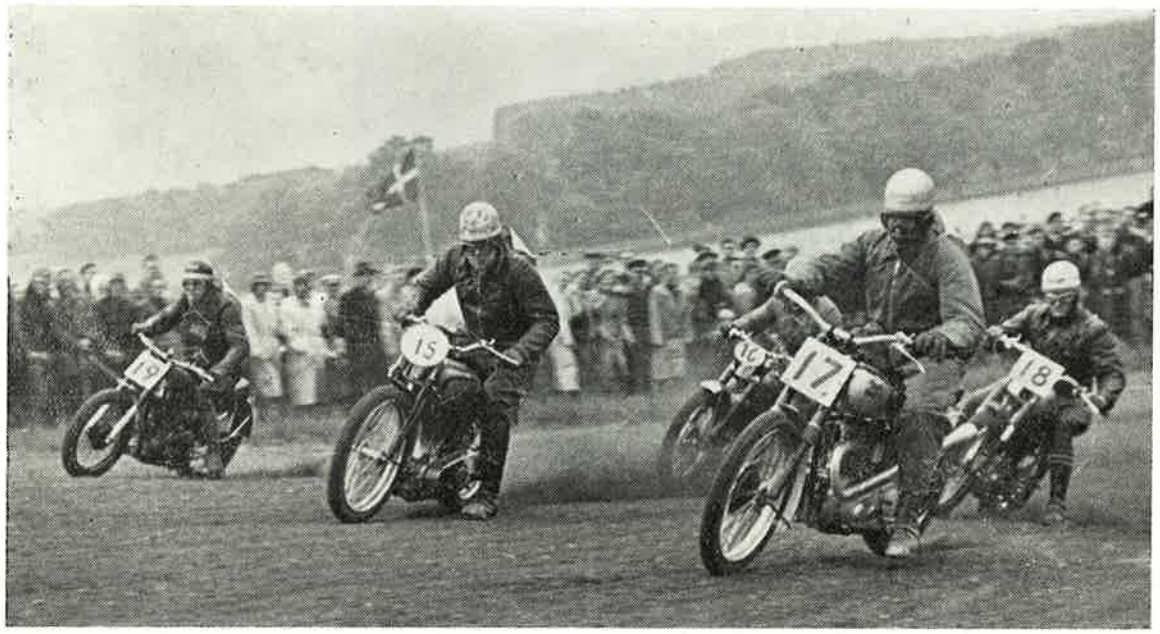
Dagens hovedbegivenhed, ekspertklassen, der omfattede 12 ryttere, heriblandt 3 norske og 2 svenske, tørnede nu ud på de 35 omgange, som løbet for denne klasse omfattede.

Ekspertklassen kom faktisk til at forme sig som et rent norsk opgør mellem Leif Samsing, Velocette, Leif Basse Hveem, Norton, og Kjell Backe, Velocette, dog skete der det på de sidste omgange, at danskeren Poul Kalør med sin nye 350 cc AJS-racer blandede sig i opgøret og placerede sig som en overraskende nr. 3 efter de to førstnævnte nordmænd, medens Kjell Backe måtte se sig henvist til en fjerdeplads.

Af danske deltagere i ekspertklassen skal endvidere nævnes Helge Kamuk, Sundby, der også her kørte en af Sv. Aage Sørensens Excelsior-racere, samt Orla Knudsen, der kørte Jawa.

Tider og placeringer i ekspertklassen så iøvrigt således ud:

1. Leif Samsing, Norge, Velocette .. 40,00,0
2. Leif Basse Hveem, Norge, Norton 40,02,0
3. Poul Kalør, Danmark, AJS 41,15,0
4. Kjell Bache, Norge, Velocette .. 41,22,0



Feltet i 500 cc standard er ude på sidste omgang ved et løb på Silkeborg Motor Sports bane i Hinge, og i spidsen ligger nr. 17, Ernst Østerlund, Silkeborg, Triumph, og nr. 15, Knud Nielsen, Århus, Norton.

Af uheld i ekspertklassen skete der dette i 10. omgang, at Ejner Andersen, København, Velocette, i det første sving efter opløbslangsiden tørnede ind i N. V. Jensen, Odense, Velocette, så han slog en kolbøtte med sin maskine over nogle halmballer og endte inde i en have. Ingen af de to danske kørere fik mén af styrtet. Ejner Andersen kunne således fortsætte løbet, hvorimod N. V. Jensens maskine havde lidt så stor overlast, at han måtte udgå.

Efter løbet overrakte politimester Vagn Bro enorme laurbærkranse til vinderne, og der var blomster fra klubbens formand Ib Junggaard, DMU's præsident, N. K. Pedersen, og SMU's formand, Poul Rasmussen, der havde været en af hovedpersonerne i hele tilrettelægningen af det store løbsarrangement, som klappede i mindste detaille.

Efter løbet udtalte politimester Vagn Bro iøvrigt: – Jeg er glad over, at alt klappede så fint. Jeg vil personlig gå ind for, at der igen næste år bliver givet tilladelse til at køre dette løb, der samler hele landets interesse om vor smukke og fremskridtsvenlige by.

– Ansvaret var også mit. Jeg var imidlertid på forhånd overbevist om, at vi nok skulle formå at klare sagerne, og min tiltro til arrangørerne som til mine egne folk er jo heller ikke blevet skuffet.

– Jeg tror ikke, der har været en eneste ubehagelig episode hverken før, under eller efter løbene, og i betragtning af, at det er første gang, vi laver et sådant arrangement, synes jeg, det er ganske pænt klaret. Fra politiets side skal der ikke være noget i vejen, hvis man ønsker dette grand-prix gentaget, og da både ekspertudvalget og kørerne var tilfredse med banen, giver den side af sagen også sig selv.

Så var det løb kørt, men sommeren 1949 bød endnu på mange store motorsportsbegivenheder.

Der blev afholdt kombineret automobil- og motorcykelløb på Fangel motorbane med den lokale automobilkører Ejler Kronsbjerg som primus motor.

I Næstved åbnede DMU's præsident, N. K. Pedersen, i overværelse af 10.000 tilskuere Næstved stadion som motorbane den 10. juli, hvor de to danske ekspertkørere, Kiehn Bertelsen fra Ringsted og Erhardt Fisker, København, var dagens oplevelse i deres drabelige



Carlo Sejr Jensen og hans sidevognsmand, Harry H. Andersen, Århus, i en prekær situation med deres HRD på toppen af en bakkeløbsbane.

dyst om førstepladsen, der tilfaldt sidstnævnte.

JMS's sommerstævne 1949 manglede heller ikke, idet et sådant afholdtes søndag den 3. juli i Snoghøj arrangeret af Fredericia Motorklub.

Et motorløb i forbindelse med stævnet blev overværet af 3000 tilskuere, der fik en række spændende heat at se. Et enkelt alvorligt styrt gik ud over Børge Mørk, Kolding, så han ikke i standardklassen kunne forsvare de sydjyske farver. Sejren gik nu til Knud Nielsen, Århus, Norton.

Iøvrigt blev dagens sejrherrer i de forskellige klasser: Irving Irvinger, København, Niels E. Nielsen, Bogense, Sv. Aage Jespersen, Kolding, Carlo Sejr Jensen, Århus, og Hans Nielsen, Haderslev.

Slag i slag gik det, det ene store motorløbsarrangement afløste det andet, enkelte søndage var der sommeren igennem helt op til tre store motorløbsarrangementer forskellige steder i landet, så der ligefrem var kamp mellem løbsarrangørerne om at skaffe de bedste felter af kørere til deres programmer.

Af klassiske løb og mesterskabsløb var den første store begivenhed i 1949 Elektrolløbet, der igen blev kørt efter en pause fra 1938, denne gang på Charlottenlund travbane med deltagelse af eliten af Nordens ekspertkørere på 1000 m bane.

Elektrolløbet var altså genopstået efter 11 års pause og fik i 1949 ved sin nye premiere vel nok den populærest tænkelige vinder i den sympatiske gamle mesterkører Sv. Aage Engstrøm, der på daværende tidspunkt havde påbegyndt at trække sig ud af aktiv motorsport, idet han yndede at kokettere med sin høje alder – han var 40 år – men viste endnu engang, at han ikke havde glemt at køre baneløb, når der virkelig stod noget på spil.

Efter sejren, der var meget populær, ville den spontane hyldest, der slog ned mod ham fra det tusindtallige publikum, ingen ende tage.

Iøvrigt skal der henvises til den samlede omtale af løbene, der blev kørt om Elektrolpokalen, som findes andet sted i bogen.

Det blev derefter de forskellige mesterskabsløbs tur til at løbe af stabelen, selv om der en enkelt ledig søndag ind imellem blev afviklet et stort motorsportsstævne på Bornholm, der gik over to dage.

Der var både dansk og svensk deltagelse i det store stævne, der virkelig blev en succes.

Også den nye bane i Næstved fulgte succesen fra åbningsløbet op med et stort internationalt arrangement den 21. august, hvor der var ikke mindre end 15.000 tilskuere; der kunne simpelt hen ikke presses flere ind på stadionbanen.

Dagens hovedbegivenhed var et come back for Hans Hansen, Næstved, der startede efter



To af dansk motorcykelsports kørere, der begge har hjemført et utal af placeringer og mange mesterskaber, Ejvind Hansen, Ejlstrup, og Knud Nielsen, Århus, takker her hinanden for god kamp ved et løb i Volk Mølle.

11 års fravær fra slaggebanen, men han klarede sig fint og opnåede en 2. plads efter Vagn Petersen, Roskilde, og fulgt af Hans Weiling Nielsen. Det skal dog siges, at Hans Hansen kun startede i specialklassen, hvorimod han kørte i ekspertklassen, da han lagde op.

Ekspertklassen havde Aage Andersen som vinder med nordmanden Henry Andersen på andenpladsen og den kun 18-årige svensker Göte Ohlsson på tredjepladsen. Göte Ohlsson var senere på dagen i det store handicap udsat for et voldsomt styrt, der medførte, at han blev kørt på hospitalet, hvor man dog straks konstaterede, at han var sluppet fra uheldet kun med en skramme på den ene albue. Det voldsomt udseende styrt i forbindelse med, at luften var slået ud af Göte Ohlsson, var medvirkende til den omgående hospitalsindlæggelse, der dog havde været ganske unødvendig, da han var allright igen efter ca en times forløb.

Bedst placeret i dagens standardløb blev Leif Hirsborg, Arthur Ovesen og Norton Hansen, medens juniorklassen blev vundet af Nordahl Andersen med Kaj Larsen og Joerges Bagger på anden- og tredjepladsen.

Årets første mesterskabsløb var landsdelsmesterskaber i baneløb, først de jyske jordbanemesterskaber den 31. juli på Hem Odde og derefter de fynske jordbanemesterskaber den 7. august i Bogense.

Århus Motor Klub var arrangør af de jyske jordbanemesterskaber, og ikke mindre end 52 deltagere var anmeldt.

I 250 cc solo standardklassen førte den jyske mester fra 1948, Preben Pedersen, Silkeborg, BSA, til sidste sving før mål, hvor det lykkedes Henry Sørensen, Silkeborg, BSA, at presse sig foran og blive jysk jordbanemester 1949 i tiden 1,34,2.

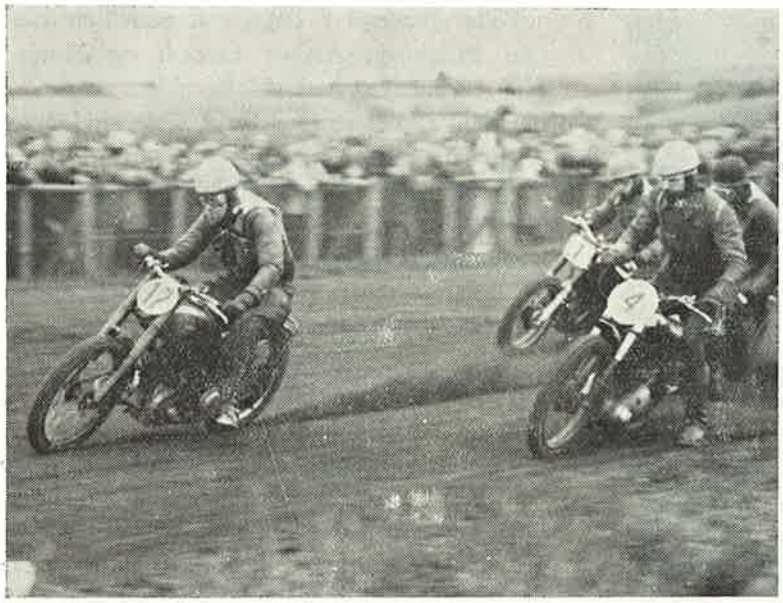
Vinderne af de indledende heat i 350 cc standardklassen, Ib Nielsen, Skive, Matchless, og N. O. Jensen, Ålborg, Triumph, kæmpede i slutheatet en drabelig dyst om mesterskabet, som gik til Ib Nielsen i tiden 1,25,0.

I klassen indtil 750 cc solo standard var der et drabeligt opgør mellem vinderne af de indledende heats, Niels Blumensaadt, Århus, BSA, og Knud Nielsen, Århus, Norton. Det blev det mest spændende løb, der hidtil havde været kørt på Hem Odde, og var Blumensaadt ikke styrtet, er der vist ingen tvivl om, hvem der var blevet jysk mester. Nu blev det Knud Nielsen, Norton, der fik laurbærkransen og titlen jysk jordbanemester 1949 i tiden 1,25, altså beholdt han sit mesterskab, som han også vandt i 1948.

En efterfølgende ønskematch mellem Knud Nielsen og Niels Blumensaadt blev vundet af sidstnævnte i tiden 1,24,0, medens Knud Nielsen fik noteret tiden 1,24,9.

Jysk jordbanemester 1949 i specialklassen blev Willy Andersen, Kolding, der i slutheatet besejrede sin nærmeste konkurrent, Peder Andersen, Esbjerg. Vindertiden i specialklassen var 1,20,5.

Indledende heat i sidevognsklassen indtil 600 cc var vundet af Kresten Krestensen, Århus, Norton, og Vagn Poulsen, Horsens,



Nr. 17, Hjalmer Bisgaard, Århus, har her taget føringen i 350 cc klassen med Niels Blumensaadts Ariel efter at have fået maskinskade med sin egen maskine. De øvrige tre kørere er N. O. Jensen, Ålborg. Triumph, Harry H. Andersen, Århus, Matchless, og Børge Pedersen, Århus, BSA.

Triumph, og i slutheatet var det Kresten Krestensen, der løb med mesterskabet i tiden 1,25,4.

De to HRD-kørere i sidevognsklassen over 600 cc, Thorkild Sørensen, Horsens, og Carlo Sejr Jensen, Århus, havde hver vundet deres indledende heat, og i slutheatet blev det Thorkild Sørensen, der sejrede i tiden 1,22,8 og sikrede sig mesterskabet.

Efter dagens sidste heat blev alle mestrene laurbærkranset og kørte æresrunde.

De fynske jordbanemesterskaber bød ikke på de store overraskelser, idet alle favoritterne fik et mesterskab med sig hjem.

Placeringerne blev således:

Ekspert:

1. Aage Andersen, København 3,34,5
2. Niels E. Nielsen, Bogense 3,40,1
3. Svend Nissen, Odense 3,40,9
4. Sv. Aage Rasmussen 3,43,0

Special:

1. Niels E. Nielsen, Bogense 1,48,5
   (Fynsk jordbanemester 1949).
2. Svend Nissen, Odense 1,49,3
3. Sv. Aage Rasmussen, Odense 1,50,6

Senior standard:

1. Ejvind Hansen, Ejlstrup 1,56,0
   (Fynsk jordbanemester 1949).
2. Poul Kalør, Odense 1,56,4
3. Robert Rasmussen, Søndersø 2,00,2

Sidevogne:

1. Sv. Schmidt, Kerteminde 2,17,4
   (Fynsk jordbanemester 1949).
2. Lisbjerg Jørgensen, Odense 2,20,8

Et indlagt juniorløb til at give seniorkørerne de fornødne pauser blev vundet af Asger L. Christensen efterfulgt af Carlo Hansen og Sv. Nielsen.

En anden stor mesterskabsbegivenhed på Fyn i 1949 var de nordiske mesterskaber på 1000 m, der var overdraget Fyens Motor Sport at afvikle på Fyens væddeløbsbane søndag d. 25. september. Det store arrangement fik i alle henseender en vellykket afvikling og var besøgt af ca. 18.000 tilskuere.

Nordmændene mødte som i 1948 til nordiske mesterskaber med deres elitekørere og deres veltrimmede materiel, noget der medførte, at de også i 1949 tog broderparten af sølvtøjet med hjem, samt både holdmesterskabet og det individuelle mesterskab ved Leif Basse Hveem, der altså blev nordisk mester for anden gang i træk.

I nationsmatchen placerede de danske deltagere sig som nr. 2 efter Norge med Finland på tredjepladsen.

Bedst placeret dansker i kampen om det in-



Det var til tider nogle ordentlige flyveture, kørerne kunne komme ud på efter at have forceret den sidste bakkekam ved et bakkeløb. Her er det Niels Blumensaadt, Randers, der er gået særlig højt til vejrs med sin Ariel.

dividuelle nordiske mesterskab var Aage Andersen, der blev nr. 3, og Sv. Nissen, der blev nr. 5.

Foruden ekspertkørernes kamp om det nordiske mesterskab blev der også budt på gode og spændende standardløb og sidevognsløb med afsluttende handicaps.

Placeringerne i standardløbet så således ud:

1. Knud Nielsen, Århus, Norton 3,13,8
2. Poul Kalør, Odense, AJS 3,19,4
3. Robert Rasmussen, Søndersø, Nort. 3,21,2
4. Vitus Kelvang, Kolding, Matchless 3,22,2
5. Ejvind Hansen, Ejlstrup, BSA 3,22,6
6. Aage Iversen, Sønderborg, AJS .. 3,27,8
7. Holger Hansen, København, Ariel 3,34,5
8. Finn Larsen, København, BSA 3,36,2
9. Sv. Schmidt, Kerteminde, BSA 3,36,2

Sidevognsklassen talte kun tre deltagere, men til gengæld var de meget hurtigt kørende. Den gamle kæmpe, David Axelsson, København, var mødt med sin DANIA-JAP og Sv. Knudsen, Odense, og Carlo Sejr Jensen, Århus, hver med en ny Vincent HRD.

I flere måneder før løbet havde Carlo Sejr Jensen gået og trimmet og tunet sin HRD, så han var helt uimodståelig, selv om Sv. Knudsen fulgte ham til døren. David Axelsson kunne derimod ikke rigtig være med med sin ellers så frygtede DANIA-JAP, der nu havde fundet sin overmand.

Carlo Sejr Jensens bedste tid blev 3,11,7, altså betydelig bedre tid end standardkørerne opnåede i soloklassen. Sv. Knudsen og David Axelssons bedste tider blev hhv. 3,13,3 og 3,27,4.

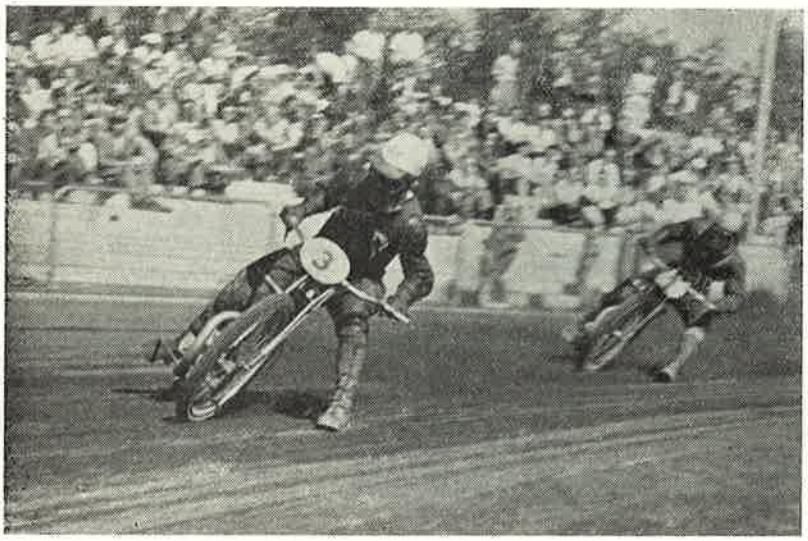
Man var derefter klar til nordiske mesterskaber på kortbane, der i 1949 blev afviklet i Trondheim i Norge den 11. september.

I nationsmatchen blev Danmark henvist til tredjepladsen efter Norge og Finland, og i den individuelle konkurrence blev de to bedst placerede danske kørere Aage Anderesn og C. O. Jensen, der blev hhv. nr. 3 og nr. 7. Bent Jensen blev nr. 8, hvorimod den faste landsholdskører Orla Knudsen havde måttet sende afbud på grund af sygdom.

Årets sidste rundbanemesterskaber, nemlig de danske jordbanemesterskaber på 1000 m bane, var af DMU overdraget Hobro Motor Sport til afvikling på jysk motorbane søndag den 18. september.

Ikke mindre end 90 ryttere var anmeldt til start i de forskellige klasser.

Efter at præsidenten for DMU, fabrikant N. K. Pedersen, havde åbnet mesterskaberne, gik første start i 250 cc solo standard, hvor der kun kørtes et heat. Danmarksmesteren fra 1948, Sv. Aage Sørensen, København, var sygemeldt som følge af et styrt, han havde haft ved et TT-løb i Holland nogen tid i forvejen, så han kunne ikke stille op og forsvare sit mesterskab, som nu blev overtaget af Pre-



Orla Knudsen, København, viser her sit baghjul for en af de mange udenlandske storkørere, der deltog i løbene på Gladsakse stadion.

ben Pedersen, Silkeborg, BSA, 4,17,1, med Erling Jensen, København, Britisk Excelsior, 4,22,2, og Frits Madsen, Silkeborg, BSA, 4,35,1, på anden- og tredjepladsen.

I klassen for solo standardmaskiner indtil 350 cc var der to indledende heats, hvor de seks hurtigste fra hver indledende heat gik direkte til slutheatet om mesterskabet.

Deltagerne i slutheatet, som havde placeret sig i de indledende heats, var følgende kørere:

1. Poul Kalør, Odense, AJS 3,45,8
2. Ejnar Andersen, København, Velo. 3,52,8
3. Ib Nielsen, Skive, Matchless 3,55,7
4. N. O. Jensen, Ålborg, Triumph .. 3,57,7
5. Ernst Østerlund, Silkeborg, Trium. 3,58,2
6. Finn Larsen, København, BSA .. 3,59,1
7. Ejler Svendsen, Ålborg, Triumph 4,05,5
8. Harry Andersen, Århus, Matchless 4,07,2
9. Orla Knudsen, København, Jawa 4,10,0
10. Axel Jensen, København, Velocette 4,23,0
11. Victor Simonsen, Ålborg, Triumph 4,23,3
12. Arne Mikkelsen, Ålborg, BSA 4,23,6

Vinder af slutheatet og danmarksmester 1949 i 350 cc solo standard blev Poul Kalør, Odense, AJS, i tiden 3,57,1, og de efterfølgende blev N. O. Jensen, Ålborg, Triumph, 3,59,8, Finn Larsen, København, BSA, 4,07,0, Victor Simonsen, Ålborg, Triumph, 4,11,0, Ejler Svendsen, Ålborg, Triumph, 4,11,2, og Harry Andersen, Århus, 4,13,3.

I senior solo 500 cc var anmeldt 29 ryttere til start, og der kørtes tre indledende heats og opsamlingsheat, inden man var klar til slutheatet om danmarksmesterskabet.

I første indledende heat blev placeringerne således:

1. Henry Vorre, Viborg, BSA 3,51,6
2. Holger Hansen, København, Ariel 3,53,3
3. Axel Jensen, Ålborg, Norton 3,54,7
4. Jørgen Rasmussen, Harndrup, Rudg. 4,08,0
5. Kjeld Hansen, Fåborg, Matchless.. 4,22,4
6. Vagner Larsen, Ålborg, AJS 4,33,1
7. Peter Jacobsen 4,37,6

I andet indledende heat blev placeringerne således:

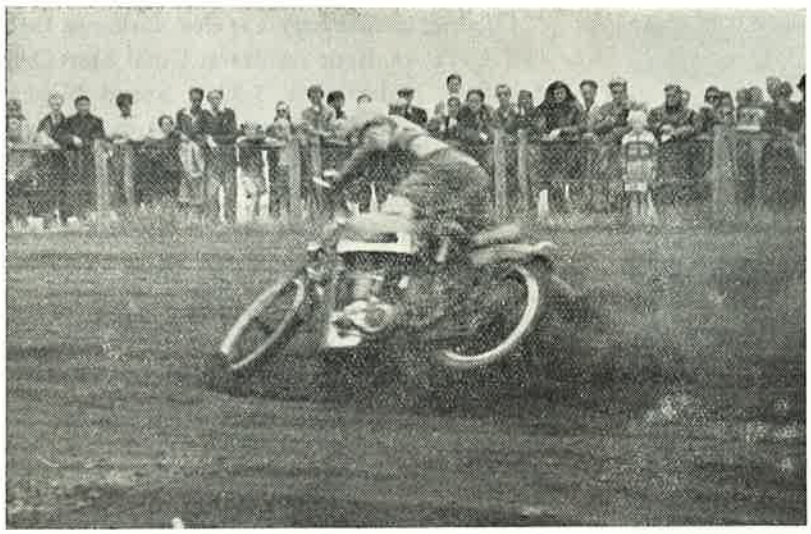
1. Poul Kalør, Odense, AJS 3,48,0
2. Robert Nellemann, Randers, BSA.. 3,49,0
3. Norton Hansen, Holbæk, Norton .. 4,03,1
4. Børge Pedersen, Århus, BSA 4,05,0
5. Viggo Thomadsen, Randers, Norton 4,08,9
6. Ejner Carlsen, Ringsted, Ariel 4,09,1

I tredie indledende heat blev placeringerne således:

1. Knud Nielsen, Århus, Norton 3,47,0
2. Niels Blumensaadt, Århus, Ariel .. 3,48,6
3. Agner Hansen, København, BSA.. 3,56,7
4. Aage Iversen, Sønderborg, BSA .. 3,57,5
5. Viggo Rasmussen, Ølstykke, BSA .. 4,23,6

1. opsamlingsheat:

1. Axel Jensen, København, Velocette 3,51,3
2. Ejvind Hansen, Odense, BSA 3,51,7



Niels Blumensaadt, Århus, styrter med sin BSA i slutheatet ved jyske jordbanemesterskaber på Hem Odde i 1949.

3. Aage Iversen, Sønderborg, BSA .. 3,52,7
4. Vagner Larsen, Ålborg, AJS 4,11,5
5. Viggo Rasmussen, Ølstykke, BSA.. 4,16,9
6. Peter Jacobken 4,19,1
7. Kjeld Hansen, Fåborg, Matchless.. 4,31,3

2. opsamlingsheat:

1. Agner Hansen, København, BSA.. 3,55,2
2. Vitus Kelvang, Kolding, Matchless 4,02,0
3. Viggo Thomadsen, Randers, Norton 4,09,8
4. Ejner Carlsen, Ringsted, Ariel 4,18,6
5. Børge Pedersen, Århus, BSA 4,21,1

Man var derefter klar til slutheatet om danmarksmesterskabet, hvori deltog de to hurtigste fra de tre indledende heats og de to hurtigste fra hver af de to opsamlingsheats.

Danmarksmester på 1000 m 1949 blev Knud Nielsen, Århus, Norton, der kørte i mål som sikker vinder i tiden 3,48,6 efterfulgt af Poul Kalør, Odense, AJS, 3,53,2, Niels Blumensaadt, Århus, Ariel, 3,56,2, Aage Iversen, Sønderborg, BSA, 3,57,6, Robert Nellemann, Randers, BSA, 3,59,0, Agner Hansen, København, BSA, 4,13,0, Holger Hansen, København, Ariel, 4,15,0, og Henry Vorre, Viborg, BSA, 4,17,0.

I specialklassen indtil 350 cc var der mødt 4 kørere til start, og de blev placeret i følgende nummerorden:

1. Aage Andersen, København, JAP.. 3,47,2
   Danmarksmester 1949.
2. N. V. Jensen, Odense, JAP 3,51,6
3. Jens Nielsen, Silkeborg, JAP 4,13,7
4. Svend Larsen, Roskilde, HVA 4,13,7

I sidevognsklassen indtil 500 cc manglede danmarksmesteren fra 1948, E. V. Mathiesen til start, idet han ved et DMU-bestyrelsesmøde om formiddagen var blevet sat i karantæne grundet mislighed med sidevognsmandens licens.

I indledende heats 1. afd. i denne klasse blev placeret: Kresten Krestensen, Århus, Norton, 4,05,7, Rasmus Kornum, Ålborg, Triumph, 4,07,1, medens Vagn Poulsen, Horsens, Triumph, som følge af vrøvl med motoren først kom ind en omgang efter vinderen i tiden 5,16,8. Egon Walther, København, Triumph, bøjede i et af de første sving sidevognshjulet ind under sidevognskassen og forsøgte at gennemføre med sidevognen svævende i luften, men han blev vinket ind af løbsledelsen.

I 2. afd. blev placeringerne: Henrik Bækgaard, Randers, AJS, 4,23,1, Erik Greve, København, Ariel, 4,26,9, Frank Larsen, Ålborg, Triumph, 4,29,8, og Grønlund Andersen, København, BSA, 4,54,8.

Slutheatet gav følgende resultat:

1. Kresten Krestensen, Århus, Norton 4,09,0
   Danmarksmester 1949.
2. Rasmus Kornum, Ålborg, Triumph 4,10,0
3. Erik Greve, København, Ariel 4,25,9



Det var en overgang meget moderne, at kørerne kørte under dæknavne taget fra populære personer i avisernes tegneserier. Denne kører, Harry H. Andersen, Århus, Matchless, var således på motorbanerne kun kendt under navnet »Tom-Puss«, taget fra tegneserien »Tom-Puss og Ole Bumle« i Aarhus Stitfstidende.

Heller ikke i starten om danmarksmesterskabet for sidevogne over 600 cc ændrede billedet sig fra første til sidste omgang. Placeringen blev:

1. Carlo Sejr Jensen, Århus, HRD .. 3,50,0
   Danmarksmester 1949.
2. Helge Albrechtsen, Lynge, BMW.. 3,59,7
3. David Axelsson, Københ., D.-JAP 4,06,1
4. Hans Nielsen, Haderslev, BMW.. 4,11,6

I specialklassen solo indtil 500 cc var der 18 deltagere anmeldt til mesterskabet, alle med JAP-maskiner.

Mesterskabet blev afgjort over to indledende og et slutheat.

I første indledende heat blev man vidne til en spændende opløbskamp mellem Uno Jensen, København, der blev nr. 1 i 3,31,4, og Kiehn Bertelsen, Ringsted, der blev nr. 2 i 3,31,8.

I 2. indledende heat var der slutkamp mellem 4 ryttere, hvor resultatet i mål blev Orla Knudsen, København, 3,33,3, Svend Nissen, Odense, 3,34,3, Sv. Aage Rasmussen, Odense, 3,40,2, og Jørgen Nielsen, København, 3,43,4.

De seks hurtigste fra disse to indledende heats gik direkte til slutheat, medens resten gik til opsamlingsheat, hvorfra de fire hurtigste kom med i slutheatet. Imidlertid blev tre af de deltagende syv kørere i opsamlingsheatet hængende på målstregen, og de øvrige fire sikrede sig ret til slutheatet ved at gennemføre opsamlingsheatet i følgende tider: Aage Andersen, København, 3,39,8, Villy Andersen, Kolding, 3,41,5, Ejvind Pedersen, København, 3,47,5, og Jeppe Ussing, Børkop, 4,12,7.

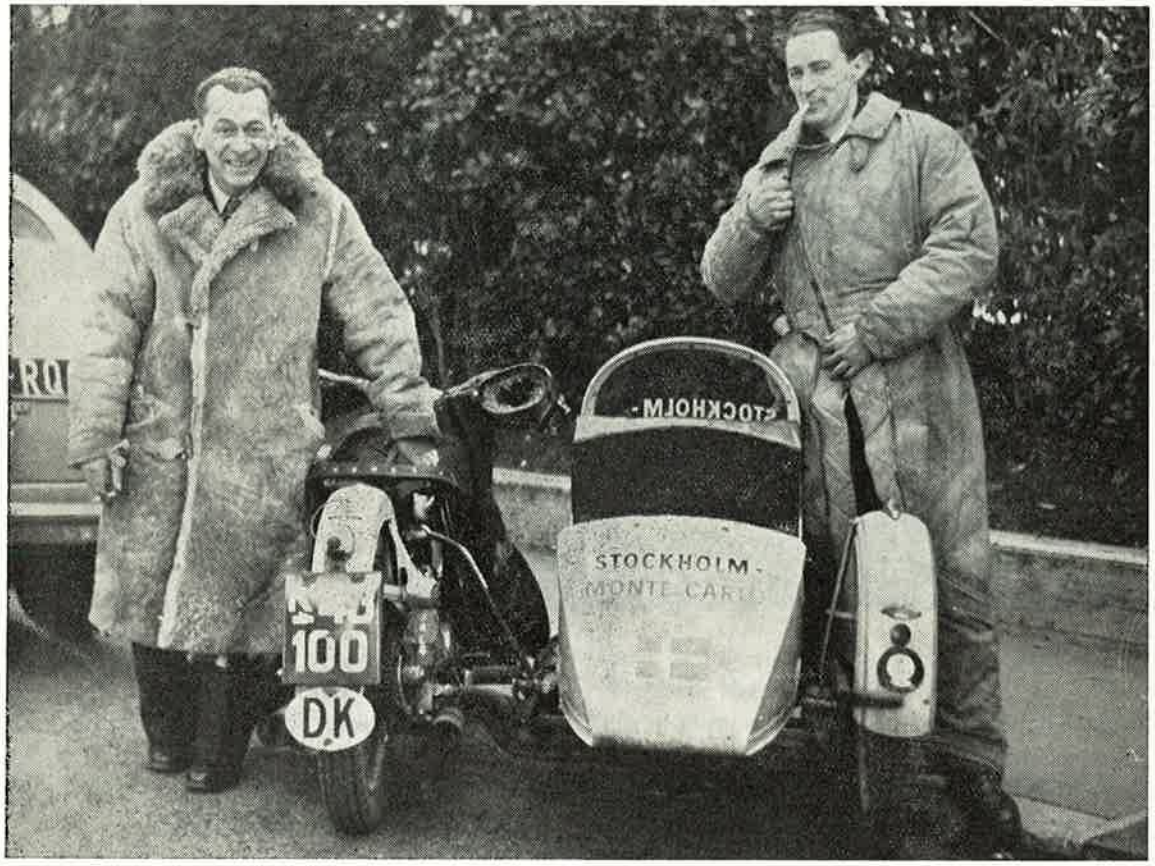
Man var derefter klar til slutheatet, og danmarksmesterskabet i specialklassen indtil 500 cc blev Orla Knudsen, København i tiden 3,32,1. Orla Knudsen kom imidlertid ikke sovende til sit mesterskab, idet han måtte kæmpe en drabelig dyst med nr. 2, Aage Andersen, København, der blev noteret for tiden 3,33,0. De følgende pladser blev besat af Uno Jensen, København, 3,41,0, Ejvind Petersen, København, 3,43,2, Niels E. Nielsen, Bogense, 3,46,9, og Jørgen Nielsen, København, 4,47,2.

Endelig blev der afviklet et danmarksmesterskab mere i 1949, og det var en premiere, idet man for første gang havde udskrevet et danmarskmesterskab i bakkeløb, endda også for specialmaskiner.

Løbsarrangementet var lagt i hænderne på Randers Motor Sport, der afviklede mesterskabsløbet som et todagesstævne på klubbens bane i Volk Mølle den 1. og 2. oktober, og det skal straks siges, at alt klappede – det kunne simpelt hen ikke afvikles bedre.

Lørdagen den 1. oktober blev brugt til indledende forsøg, således at de forskellige kørere kunne føle hinanden på tænderne, ligesom man kunne blive klar til den endelige afgørelse om søndagen.

Lørdag aften havde Randers Motor Sport arrangeret en festlighed for de deltagende kørere, så man søndag var klar til den afgørende dyst.



De to kendte københavnske motorkørere Skjold Pedersen og Erh. Fisker, der i året 1950 gennemførte Monte Carlo-løbet sammen med bilerne og ad samme rute, men med en 250 cc Puch motorcykel, som de her ses med efter ankomsten til målet.

I 250 cc standard blev det Henry Sørensen, Silkeborg, der kørte danmarksmesterskabet hjem i tiden 20 sek. På andenpladsen fulgte klubkammeraten Fritz Madsen, BSA, med tiden 20,9. De tre øvrige kørere i klassen: Helge Hansen, Jørgen Nielsen og Bent Jensen besatte de tre sidste pladser i den nævnte rækkefølge.

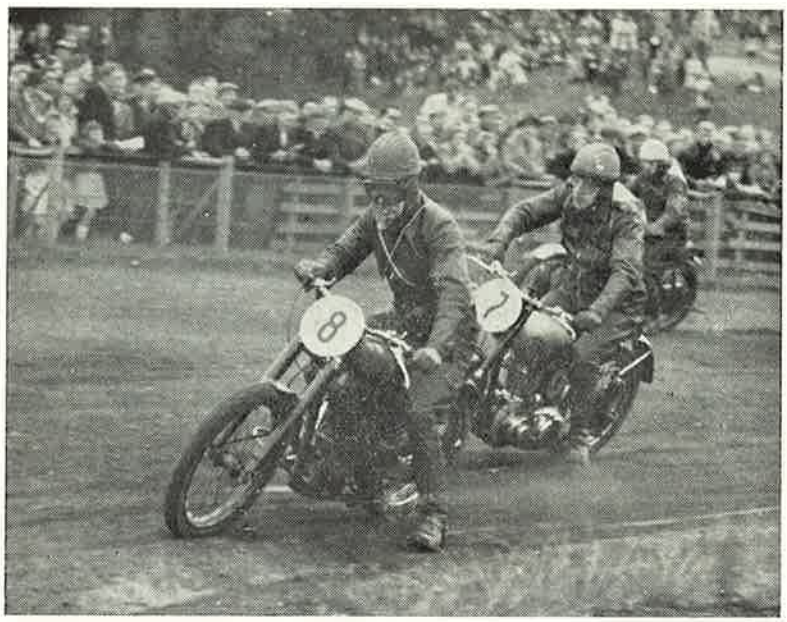
I 350 cc klassen for standardmaskiner var kørerne meget jævnbyrdige, men det blev Ib Nielsen, Skive, Matchless, der fik de bedste tider i de to starter og dermed danmarksmesterskabet. Tiderne blev 19,5 og 19,3.

De øvrige kørere i klassen blev placeret således:

2. E. Svendsen, Ålborg, Triumph 20,2–21,0
3. E. Østerlund, Silkeb., Triumph 20,4–21,0
4. Arne Svendsen, Silkeborg, BSA 21,4–20,5
5. Arne Mikkelsen, Ålborg, BSA 21,0–20,9
6. Poul Kalør, Odense, AJS 21,0–23,3
7. V. Simonsen, Ålborg, Triumph 21,8–21,2
8. M. Gornitzka, København, Vel. 21,4–21,3
9. H. H. Andersen, Århus, Match. 21,6–21,3
10. Johs. Nielsen, Randers, BSA.. 21,6–21,3
11. J. Gornitzka, København, Mat. 22,5–22,0
12. F. Larsen, København, BSA.. 24,0–

500 cc standard blev en meget spændende klasse. Man var på forhånd nogenlunde klar over, at der ville blive kamp mellem indehaveren af rekordtiden på banen, Knud Nielsen, Århus, og Poul Kalør, Odense. Om lørdagen havde Poul Kalør kørt hurtigst i tiden 19,4, mens Knud Nielsens hurtigste tid var blevet 19,6.

Om søndagen kørte Kalør i sit første forsøg på 19,6, og samme tid opnåede Knud Nielsen også. Sidste start måtte altså blive den afgørende.



Fra en start i 350 cc standardklassen. De to kørere er nr. 8, Ib Nielsen, Skive, og nr. 7, Børge Pedersen, Århus, BSA.

Kalør satte i denne start straks sin tid ned til 19,5 og var altså dagens hidtil hurtigste kører på banen – men det skulle kun vare kort.

Knud Nielsen lukkede helt op for sin Norton og formelig fløj op over bakken og fik da også noteret den fine tid 19,1, og mesterskabet var hjemme.

Øvrige placeringer i 500 cc standard blev:

3. R. Nellemann, Randers, BSA.. 20,4–19,7
4. N. Blumensaadt, Århus, Ariel 19,9–udg.
5. Rich. Jensen, Randers, AJS.. 20,2–20,4
6. V. Kelvang, Kolding, Match. –20,3
7. V. Thomadsen, Randers, Nort. 20,4–20,7
8. Sv. Schmidt, Kerteminde, BSA 21,2–23,6
9. G. K. Jensen, Fredericia, Nort. 22,7–21,4
10. N. E. Nielsen, Bogense, Ariel.. 21,5–21,5
11. S. Petersen, København, Ariel 21,8–22,3
12. Th. Yde, Randers, Norton 22,6–21,9
13. J. Dons, Viborg, Norton 22,0–22,0
14. P. Jacobsen, Ålborg, BSA 22,5–22,0
15. Poul Bøgehøj, Odense, AJS .. 22,8–22,9

Trods deltagelse af den københavnske bakkeløbsekspert Josef Koch, København, i 750 cc klassen blev det også en jysk kører, der hjemførte dette mesterskab.

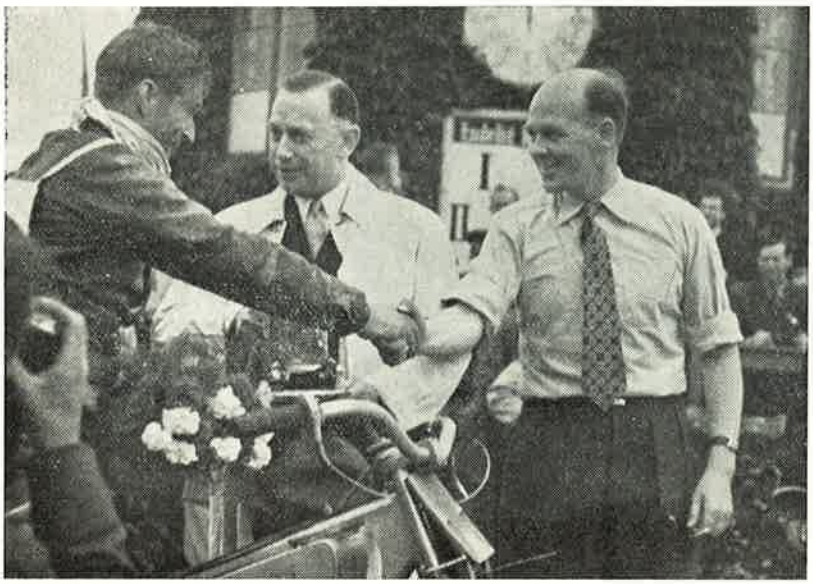
Det var Jens Nielsen, Silkeborg, der med sin Nimbus viste eminent og uovervindelig kørsel med sin Nimbus. Han var i en klasse for sig og fortjente alt det bifald, der strømmede ned mod ham, da han havde kørt på tiderne 19,5 og 20,2, medens det trods alle anstrengelser og ligeledes fin kørsel kun lykkedes Josef Koch at trykke sine tider ned til 21,5 og 21,3, selv om Nimbus'en fik al den gas, der var i den under hele turen op over bakken.

Jens Nielsen, Silkeborg, var altså danmarksmester med Josef Koch på andenpladsen, og de øvrige deltagere i klassen blev placeret således:

3. V. Thomadsen, Randers, Norton 21,5–21,4
4. T. Petersen, København, Nimbus 22,7–21,6
5. K. Dahl,, Randers, Horex 22,2–21,9
6. E. Carlsen, Ålborg, Nimbus.... 22,6–22,2
7. E. Johnsen, København, Nimbus 24,9–udg.

I 350 cc spicial solo var der ikke det store deltagerantal, og det blev Peter Staal Jensen, Randers, der hjemførte mesterskabet med sin BSA i tiderne 20,3–21,5. På andenpladsen fulgte Henning Carstensen, Hillerød, der med sin OK fik noteret tiderne 25,0–25,0.

500 cc spetialklassen blev den rene svæveflyvning med Bent Jensen, Århus, på sin JAP som dagens hurtigste mand i tiderne 18,6–18,6, der naturligvis også gav et danmarksmesterskab. Mange mente dog, at det var en hel misforståelse, at der blev kørt bakkeløbsmesterskaber på de lette specialmaskiner, men publikum morede sig i hvert fald over de vældige



Sv. Aage Engstrøm, København, lykønskes med sin første sejr i Elektrolløbet på Charlottenlund travbane af dir. Jensen, Elektrol, og løbsleder Poul Rasmussen, København.

himmelspjæt, de forskellige kørere tog, når de fløj over bakketoppen med det lette køretøj. Det kan således nævnes, at den nybagte danmarksmester i sit ene forsøg sprængte uldsnoren over målstregen med baghjulet i stedet for med forhjulet.

Placeringerne i denne klasse blev iøvrigt:

2. H. Hansen, Århus, Exc.-JAP .. 20,1–19,3
3. Svend Nissen, Odense, JAP .. 19,5–19,7
4. Erhardt Fisker, København, JAP 20,0–20,4
5. Ejv. Petersen, København, JAP 20,2–20,2
6. Jeppe Ussing, Børkop, JAP 20,7–20,9
7. Niels E. Nielsen, Bogense, JAP 21,1–20,8
8. Bødker Hansen, Køge, JAP .. 21,6–udg.

Dagens clou for publikum blev så absolut kampen om mesterskabet i sidevognsklassen. Kresten Krestensen, Århus, fløj op over bakken i tiderne 21,9 og 22,3 og satte sig dermed straks i respekt hos konkurrenterne. På andenpladsen lå, da alle havde haft to forsøg, de to kørere, Hans Nielsen, Haderslev, BMW, og Josef Koch, København, begge med samme tid, 22,2, som den bedste, og der skulle altså være omkørsel mellem disse to om andenpladsen. Josef Koch lagde for og blev noteret for samme tid som den hurtigste, danmarksmesteren Kresten Krestensen havde opnået, nemlig 21,9. Så kom Hans Nielsen, med målbevidst vilje til at hjemføre andenpladsen røg han i et rasende tempo op ad bakken med sandsækken klamrende sig til sidevognen, og dagens sensationstid i klassen blev opnået, 21,6, altså en tid, der var $^3/_{10}$ sek. hurtigere end den, der havde sikret Kr. Krestensen mesterskabet. Mesteren måtte da også resten af dagen høre adskillige morsomme bemærkninger, men kunne kun grine lunt i skægget og konstatere, at konkurrenterne ikke havde kendt deres besøgelsestid.

Resten af sidevognskørerne blev placeret således:

4. Jens Nielsen, Silkeborg, Nimbus 22,4–22,7
5. Rs. Kornum, Ålborg, Triumph 22,5–udg.
6. H. Bækgaard, Randers, AJS .. 22,7–22,6
7. Vagn Poulsen, Horsens, Triumph 24,6–23,3
8. B. Østergaard, Kbhvn., Nimbus udg.–34,1

Således endte de første og eneste danmarksmesterskaber i bakkeløb i Danmark, og alle mesterskaberne gik til Jylland.

Med disse danmarksmesterskaber i bakkeløb kan man faktisk også sige, at bakkeløbssporten døde i Danmark, det blev kun et meget lille antal små, lokale bakkeløb, der blev afholdt i årene fremover.

Ved en festlig middag efter bakkeløbsmesterskaberne blev der talt af mange fremtrædende mænd inden for dansk motorcykelsport, bl. a. præsidenten for DMU, fabrikant N. K. Petersen, København, formanden for Randers Motor Sport, Sv. Aage Thomsen, Ran-



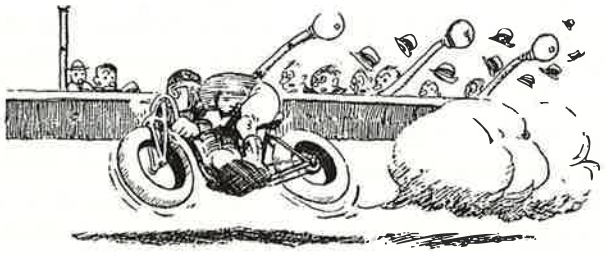
To meget populære kørere på de københavnske motorbaner. Tv. Morian Hansen, der fik sit »come back« på slaggebanerne efter krigen, og th. Erh. Fisker, København.

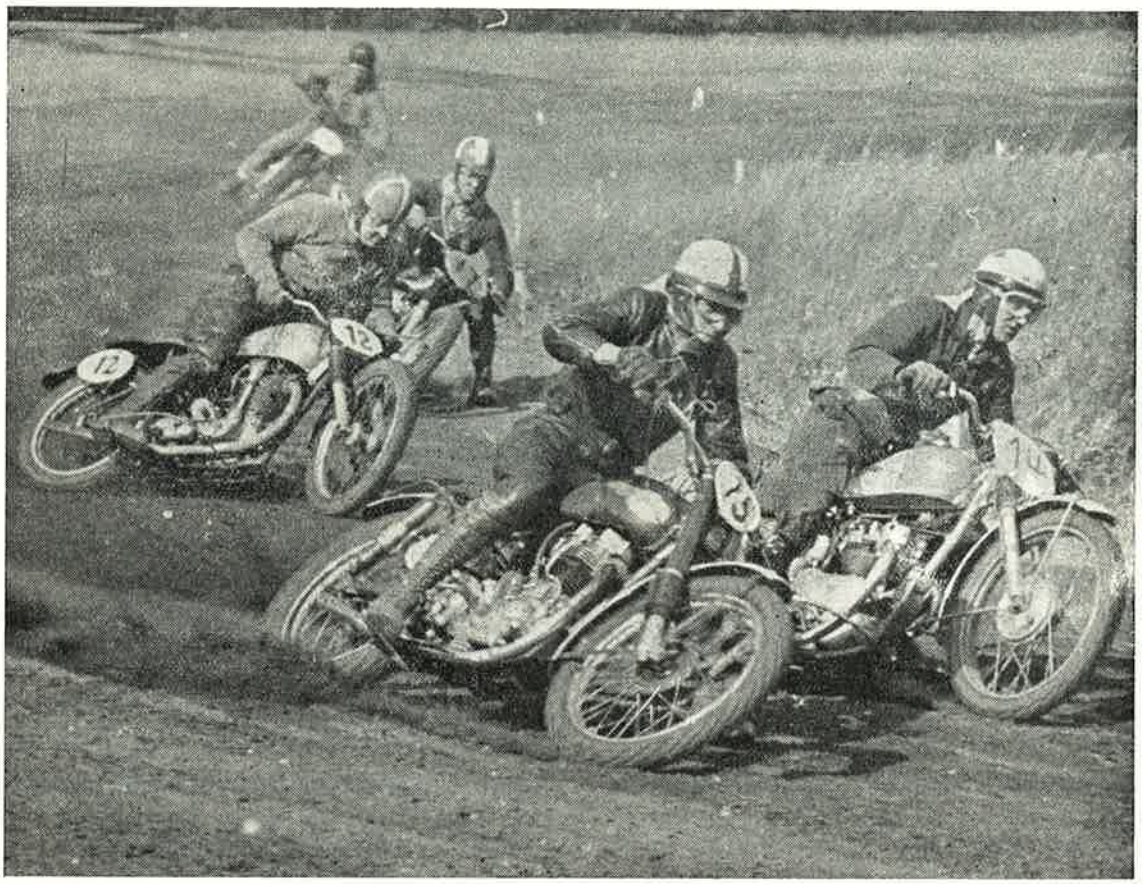
ders, og sidst men ikke mindst borgmesteren i Randers, Alfred Andersen.

Det skal ikke undlades at bemærkes, at primus motor i arrangeringen af de første danmarksmesterskaber i bakkeløb var fotograf Sv. Aage Thomsen (Tom), Randers, der uafbrudt i flere måneder før mesterskaberne havde arbejdet med deres tilrettelægning.

Randers Motor Sport havde endnu engang forstået at vise sig værdig til at afvikle et stort motorsportsarrangement, hvor alt klappede, som det skulle.

Bakkeløbsmesterskaberne 1949 blev tildels også afslutningen på dette års motorsportssæson, kun enkelte mindre baneløb blev afholdt senere, ligesom både fynske og sjællandske klubber kørte trial.





I løbet af halvtredserne udviklede Viborg Motor Klubs bane i Løvel sig til en meget hurtig bane, hvilket da også tydeligt kan ses af dette felt af standardkørere, der går for fuld fart gennem et sving. Kørerne er de to Viborg-kørere Søren Juul, Triumph, og Niels Møller, Royal Enfield, i spidsen, tæt fulgt af Niels Blumensaadt, Randers, AJS, og Knud Nielsen, Århus, Norton.

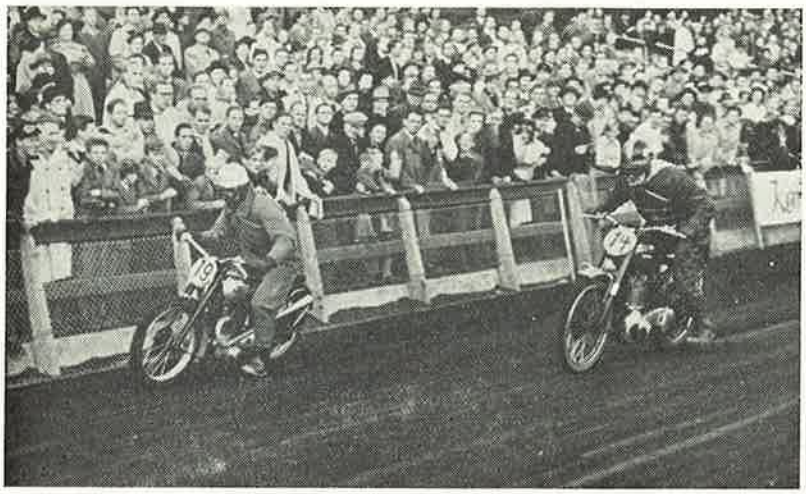
1950

Som 1949 sluttede med flere trials fordelt mellem landets klubber som arrangører, således begyndte da også 1950.

En dansk motorsportsbegivenhed fra vinterhalvåret 1950 skal dog også omtales, nemlig de fire danske motorsportsmænd, Orla Knudsen/Aage Andersen og Erhardt Fisker/Skjold Petersen, der som to par gennemførte Monte Carlo-løbet sammen med automobilkørerne, men med to små sidevognsmaskiner nemlig en 250 cc Jawa og en 250 cc Puch. Virkelig en bedrift, når man ydermere tænker på, at der dette år kun var et meget lille antal biler, der gennemførte, heraf kun 6 uden strafpoints. Blandt de bedste automobilkørere var således også to danskere, nemlig Robert Nellemann og Peter Søby, Randers, der gennemførte med 30 strafpoints.

Med hensyn til deltagelse i store udenlandske løb i 1950 så var der to danske kørere, der havde alt parat meget tidligt til deres første løb i udlandet i sæsonen. De to kørere var Sv. Aage Sørensen, København, og Peter Staal Jensen, Randers. Førstnævnte skulle deltage i det første TT-løb, der afholdtes om foråret på Isle of Man, og Peter Staal Jensen skulle til Barcelona for at deltage i det spanske grand-prix, så han kunne få afprøvet sin nye BSA TT-racer, som han havde anskaffet.

Iøvrigt blev det Viborg Motor Klub og Gentofte stadion, der åbnede den danske baneløbssæson 1950 med hhv. et bakkeløb og et baneløb.



To hurtige standardkørere, Ernst Østerlund, Silkeborg, Triumph, og Poul Kalør, Odense, Ariel, har her et opgør ved et stadionløb.

Scrambleløb, der i 1949 var blevet så stor en publikumssucces på Frederiksborg Amts Motorklubs nye bane i Vinderød, begyndte også at gribe om sig og begyndte at gå under navnet moto-cross, en løbsform, der var blevet meget populær i udlandet. Forskellen mellem scrambleløb og moto-cross var udelukkende det kørte antal omgange, idet man betegnede et løb over mange omgange og som regel på en forholdsvis lang bane som moto-cross, hvorimod løb på korte terrænbaner over få omgange gik under betegnelsen scrambleløb eller terrænbaneløb.

Straks fra sæsonens begyndelse 1950 åbnede Køge Motor Klub en sådan ny scramble- og moto-crossbane ved Sædder, hvor der blev afholdt åbningsløb den 5. maj i overværelse af ca. 7.000 tilskuere.

Begynder solo havde som vinder Egon Nielsen, Horsens, Velocette, med Joh. Lindberg, København, Ariel, på andenpladsen. I juniorklassen var det Kaj Larsen, Kværkeby, Velocette, der løb af med sejren foran E. Stenbakken, København, BSA.

Senior standard 500 cc, der bød på dagens mest spændende løb, gav sejr til Knud Nielsen, Århus, Norton, med Ejvind Hansen, Ejlstrup, BSA, på andenpladsen.

De to sidevognsklasser for maskiner indtil 500 og 1000 cc havde som vindere Erik Greve, København, Ariel, og Carlo Sejr Jensen, Århus, HRD. På andenpladserne i disse klasser fulgte Egon Walther, København, Triumph, og Svend Jensen, København, HRD.

Et letvægtsløb blev vundet af Erh. Fisker, København, Puch, med Bjarne Jørgensen, København, Puch, på andenpladsen.

Også fynboerne fik mod på scrambleløb i 1950 og indrettede en sådan bane på den gamle Langesø-terrænbane, og til åbningsløbet havde man stor succes og deltagelse af den kendte svenske kører Kuno Johansson.

Banen faldt virkelig i publikums smag, og der blev afviklet en række spændende heat, hvori deltog de bedste kørere fra hele landet.

Forsommerens motorsportsarrangementer var talrige, der blev kørt mange baneløb i alle landsdele.

I Jylland var det på de forskellige jordbaner og enkelte bakkeløbsbaner, det foregik, på Fyn som sagt den nye terrænbane ved Langesø, og på Sjælland i særdeleshed Gladsakse og Gentofte stadion.

Af de vigtigste løb fra forsæsonen kan nævnes et stort jordbaneløb på den nye bane i Hobro, »Jysk Motorbane«, hvor der kunne opnås anselige hastigheder på grund af banens længde, 1000 m.

Sensationen ved årets første løb på Hobrobanen 1950 var en af Hobro Motor Sports medlemmer hjemmebygget racerbil, der gik under navnet »Jernsengen«.

Der skal lige her indskydes, at løbet i Hobro var arrangeret som et kombineret automobil- og motorcykelløb.



Knud Nielsen, Århus, Norton, lykønskes af præsidenten for DMU, fabrikant N. K. Pedersen, med danmarksmesterskabet i bakkeløb 1949 for 500 cc maskiner.

Den såkaldte »Jernseng« var forsynet med en Ford motor, og inden løbet, da den blev præsenteret af Egon Hansen, Ålestrup, blev der blandt publikum leet højt.

Men den, der ler sidst, ler bedst.

»Jernsengen« vandt nemlig automobilklassen over 1500 cc, selv om der i hver pause mellem heatene måtte skiftes toppakning.

I motorcykelklasserne blev der også kæmpet bravt, og bedst af juniorkørerne var Kjær Holm Jacobsen, Randers, BSA, 3,12,0 og P. Abildgaard, Hjørring, BSA, 3,23, og Preben Hansen, Ålborg, Triumph.

350 cc seniorklassen havde Børge Pedersen, Århus, BSA, som vinder i tiden 8,01,8, efterfulgt af Aksel Vorre, Viborg, Ariel 8,02,4, og Bent Mogensen, Kjellerup, BSA, 8,05,1.

Den store soloklasse for maskiner indtil 750 cc gik til Axel Jensen, Ålborg, Norton, 5,59,6, med Vagner Larsen, Ålborg, AJS 6,11,7, og Kjeld Jensen, Ålborg, Triumph, 6,13,0, på anden- og tredjepladsen.

Sejren i sidevognsløbet gik også til Ålborg ved Rasmus Kornum, og andenpladsen til Århus ved Vagn Poulsen. Tredjepladsen gik til Nimbus-køreren Søren Juul, Viborg.

Et handicap for solomaskiner havde Jørgen Dons, Viborg, Norton, som vinder foran Børge Pedrsen, Århus, og Niels Østergaard, Århus.

Af andre motorsportsbegivenheder inden for landets grænser, som blev afviklet i 1950 inden sommerferien, skal bl. a. nævnes, at den svenske scramblekører Kuno Johanssons deltagelse ved et løb på den gamle Langesø-bane på Fyn blev en stor oplevelse for publikum. Fyens Motor Sport havde virkelig haft en heldig hånd med at omforandre den gamle Langesø-bane til en virkelig scramblebane. Den svenske gæsts værste konkurrenter var de to lokale storkørere Poul Kalør, Odense, og Ejvind Hansen, Ejlstrup, der besatte anden- og tredjepladsen i ekspertklassen efter Kuno Johansson.

Ved Kjellerup og Silkeborg Motor Sports løb på Hingebanen 2. pinsedag blev der sat ny banerekord i 500 cc klassen ved Knud Nielsen, Århus, Norton. Tiden blev 1,32,8 mod den gamle rekord på 1,35,7, der tilhørte Ib Nielsen, Skive, Matchless. Knud Nielsen vandt også dagens hovedløb for 500 cc maskiner med Ernst Østerlund, Silkeborg Triumph, på andenpladsen. Sidstnævnte kører blev tildelt en konduitepræmie for ved en lynhurtig manøvre at undgå påkørsel med den unge Silkeborg-kører Arne Svendsen, BSA, der styrtede midt i feltet. Ved samme løb måtte den ellers



Sv. Aage Engstrøm, København, er ude på sidste omgang ved Elektrolløbet på Charlottenlund travbane, hvor han sikrede sig første aktie i det værdifulde sejrstrofæ Elektrolpokalen.

uovervindelige Ib Nielsen, Skive, Matchless, se sig besejret af Bendt Mogensen, Kjellerup, OK, i 350 cc klassen. Juniorløb og sidevognsløb blev vundet af hhv. Harry H. Andersen, Århus, Matchless, og Josef Koch, København, Nimbus.

Et enkelt sommerbakkeløb manglede heller ikke i 1950, idet et sådant afholdtes af Hjørring Motor Sport i Hjørring bjerge. De bedste kørere ved dette bakkeløb, en løbsform, der omtrent var udgået, var Vagner Larsen, Ålborg, Aksel Jensen, Ålborg, Viktor Simonsen, Ålborg, Niels Floor, Randers, og Poul Winther, Hjørring.

På Gladsaxe stadion var der også liv og glade dage i sommeren 1950 med store publikumsbesøg og fine motorsportslige præstationer.

Ikke mindst »Morian«s tilbagevenden til slaggerne var medvirkende til at skabe den helt store publikumssucces. Han præsterede således dagens hurtigste tid ved et af sommerens mange løb samtidig med, at han på overbevisende måde slog de to engelske topkørere Bill Kitchen og Jeff Lloyd.

Nordjyllands Motor Sport i Ålborg havde også fået anlagt ny motorbane i Lindholm, hvor man afholdt løb så at sige udelukkende med lokal deltagelse fra Jylland, idet løbet formede sig som en bymatch mellem Ålborg, Viborg og Randers.

Den lokale storkører N. O. Jensen, Triumph, satte banerekord i tiden 1,46,2, medens Viborg vandt bymatchen. De tre hurtigste kørere i bymatchen var Ernst Østerlund, Silkeborg, Vagner Larsen, Ålborg, og Robert Nellemann, Randers, der kørte hhv. Triumph, AJS og BSA.

På Bogense motorbane var der den 3. juni stort baneløb, hvor det især drejede sig om et lokalopgør mellem de fynske storkørere.

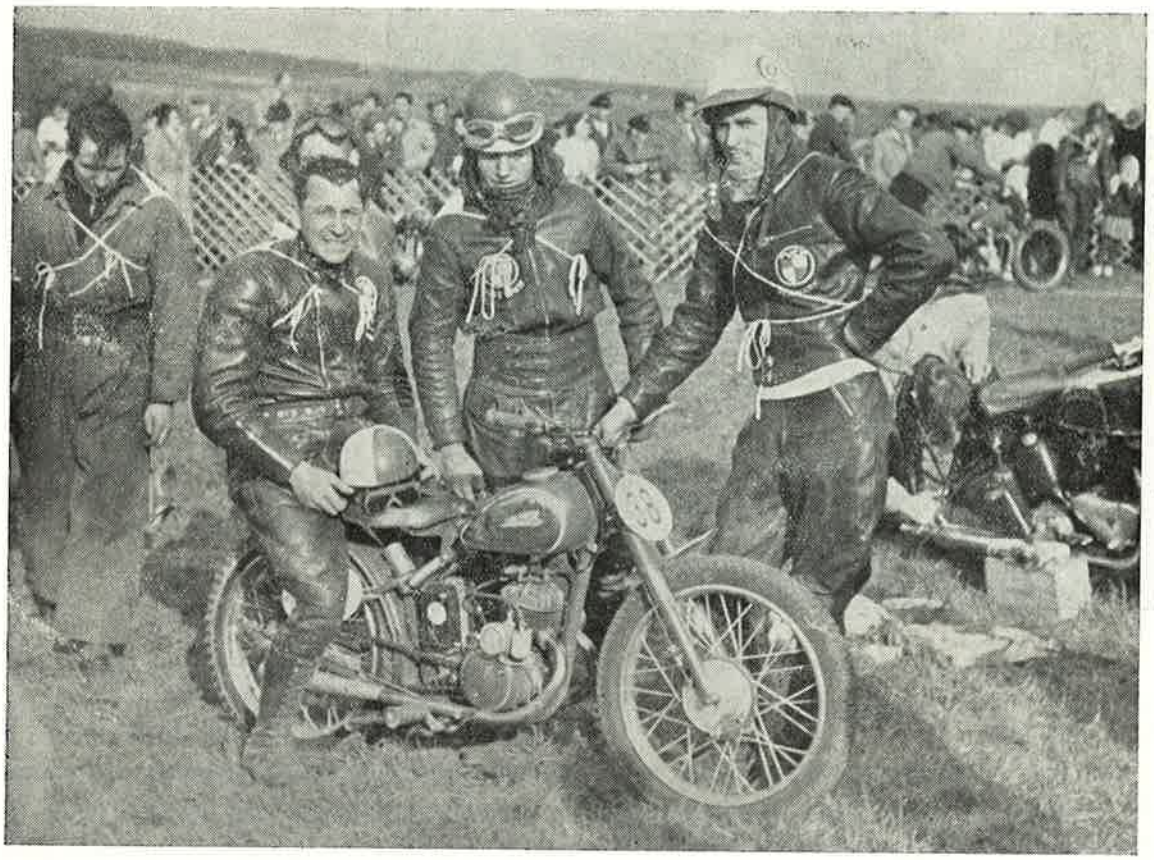
Bedst placeret i senior standard blev således Johs. Mygind, Odense, Robert Rasmussen, Søndersø, Poul Kalør, Odense, Asger Langkjær Kristensen, og først på femtepladsen fulgte en jysk kører, nemlig Aage Iversen, Sønderborg.

I specialklassen Niels E. Nielsen, Bogense, der sejrede med Sv. Nissen, Odense, Willy Andersen, Kolding, Sv. Aage Rasmussen, Odense, og Jørgen Rasmussen, Odense, på de følgende pladser.

Sidevognsløbet gav også fynsk sejr ved Johs. Hansen, Odense, med Vald. Jandriska, Vejle, og Ejner Vandel på anden- og tredjepladsen,

En af årets store motorsportssensationer og et gennembrud for en ny dansk kører i specialklassen fandt sted ved et løb på Gentoftebanen den 18. juni.

Ved dette løb skete der nemlig den sensation, at Kiehn Bertelsen fra Ringsted i ekspertkørernes slutheat pressede sig over målstregen foran verdensmesterren på speedway, Tommy Price, England. Selv om Kiehn Bertelsen kun passerede målstregen en anelse før verdensmesteren, var jubelen stor hos det 10.000-tallige store publikum, der nu var klar over, at



Tre af deltagerne i letvægtsklassen ved det første moto-cross, der blev kørt på en ny bane ved Køge i 1950.

dansk motorcykelsport havde fået en ny kører af virkelig høj klasse.

To andre udenlandske deltagere så man ikke meget til, nemlig George Wilks og Bill Kitchen, begge England, idet de havde vrøvl med maskinerne. Heller ikke Orla Knudsen præsterede det sædvanlige, idet han kun vandt ét heat.

På dyrskuedagen var der løb i Holbæk, og det kom ikke til at foregå uden dramatik, idet kun én standardkører, nemlig Leif Hirsborg, København, gennemførte det ene af heatene. Først styrtede Ejvind Hansen, Odense, og Knud Nielsen Århus, hvorefter Nordahl Andersen kørte op i dem begge, medens eneste tilbageværende mand i feltet, Leif Hirsborg, undgik de tre styrtede og kørte i mål som sikker vinder uden konkurrence. Leif Hirsborg viste sig dog som den rigtige sportsmand, idet han tilbød løbsledelsen, at man kørte heatet om, og det kostede ham førstepladsen, da det nu blev Knud Nielsen, Århus, der gik af med sejren, medens Hirsborg måtte nøjes med andenpladsen. På de følgende pladser fulgte Ejvind Hansen, Odense, Nordahl Andersen, Gunnar Due, Køge, Sv. Larsen, Helsinge, Poul Egon Hansen og Chr. Petersen.

Et såkaldt dyrskueløb blev vundet af Joerges Bagger, København, med Irving Irvinger og Kiehn Bertelsen på anden- og tredjepladsen.

Heller ikke i 1950 var der mangel på motorsport i Vestjylland, nærmere betegnet på Esbjerg Motor Sports bane ved Korskroen, og et løb, der afvikledes den 18. juni, bød på mere dramatik, end mange af de 8.000 tilskuere brød sig om.

De to specialkørere, Lindegaard Petersen, Haderslev, og Peter Andersen, Ølgod, havde således et meget voldsomt sammenstød, hvor de begge styrtede, og Lindegaard Pedersen pådrog sig flere ribbensbrud og måtte naturligvis udgå.



Niels E. Nielsen, Bogense, går her gennem det sidste sving og i mål som sikker vinder af det fynske mesterskab i specialklassen 1950.

Den norske kører Walter Wolland måtte også udgå efter et voldsomt styrt med en beskadiget fod.

De vigtigste resultater ved løbet blev iøvrigt, at Knut Ekeberg, Norge, vandt specialmatchen foran Peter Andersen, Ølgod, og Villy Andersen, Kolding.

I standardmatchen var det Knud Nielsen, Århus, Norton, og Aage Iversen, Sønderborg, BSA, der tog sig af de to første pladser, medens de to bedste kørere i juniorklassen var Egon Nielsen, Horsens, og Hans Petersen, Vejen, med Børge Breinsborg, Esbjerg, på tredjepladsen.

Sidevognsløb manglede heller ikke, idet der blev kørt både i en klasse indtil 500 cc og indtil 1000 cc. I 500 cc klassen var det Johs. Hansen, Odense, Triumph, der løb af med sejren foran Kresten Krestensen, Århus, Norton. I den store klasse var Carlo Sejr Jensen, Århus, HRD, derimod uovervindelig, og han sejrede foran Thorkild Sørensen, Horsens, HRD.

Efter en kort pause i juli måned fortsatte de forskellige motorbaner således med det ene arrangement efter det andet. Nogle var med meget store programmer med mange internationale kørere, medens andre var med knapt så prangende programmer, hvor det i særdeleshed var opgør mellem nationale kørere. Men en ting var betegnende for alle motorsportsarrangementerne i 1950 uanset programmernes størrelse, og det var tilstrømningen af tilskuere, der så at sige alle steder var enorm.

Den bane i landet, der vel nok havde de største navne på programmet i sommeren 1950, var Næstved stadion, der kørte det ene store løb efter det andet. Den 20. august var der således fyldt til trængsel på tilskuerpladserne, idet ikke mindre end 20.000 mennesker havde fundet vej til banen.

Dagens hovedopgør stod mellem de to englændere Jack Parker, Bill Kitchen og den danske storkører Morian Hansen.

Et styrt fratog Morian Hansen sejrschancen. I sidste heat, hvor Morian lå foran de to englændere ved indgangen til sidste sving, styrtede han, og Jack Parker, der lå lige i Morians baghjul, undgik ved en lynsnar manøvre at køre over den styrtede rytter og modtog naturligvis herfor under publikums jubel en konduitepræmie. Iøvrigt vandt Jack Parker matchen med Bill Kitchen på andenpladsen.

En specialmatch og en ekspertmatch manglede heller ikke på det store program. I ekspertmatchen var Irving Irvinger dagens mand og sejrede med 7 points foran Henry Andersen, Norge, 5 points, og Kiehn Bertelsen, 4



En af Ålborg Motor Klubs stærke ryttere gennem mange år, i særdeleshed ved bakkeløbene, N. O. Jensen, har her igen vundet en førsteplads med sin 350 cc Triumph ved et løb i Århus i 1950.

points, medens Orla Knudsen måtte se sig henvist til sidstepladsen med 2 points.

Resultatet af specialmatchen blev: Ejvind Petersen, 7 points, Peter Nielsen, 6 points, Helge Carlsen, 3 points, og Kurt Henriksen, 2 points.

Endelig blev der også kørt 2 handicaps og en klasse for ekspert B. Bedst placerede i disse løb blev Aage Andersen, Jørgen Petersen, Uno Jensen, Hans Hansen, Kiehn Bertelsen og Bill Kitchen.

Af andre store og kendte navne fra udlandet, der deltog ved de store løb i halvtredserne både på banen i Næstved foruden Gladsakse og Gentofte, kan nævnes Cyril Brine, England, Sune Karlsson, Sverige, Gøte Brester, Sverige, Bertil og Eskild Carlsson, Sverige.

Også i udlandet gik det ofte de danske kørere fint, således kan nævnes, at den danske TT-kører, Sv. Aage Sørensen, København, med sine to Norton-maskiner på hhv. 500 og 350 cc besatte førstepladsen i begge disse to klasser ved et stort internationalt TT-løb i Hedemora ved Stockholm.

De tre banekørere Orla Knudsen, Aage Andersen og Irving Irvinger deltog i Nybroloppet, også i Sverige, den 9, juli 1950, og her blev placeringerne en andenplads til Irving Irvinger og en fjerdeplads til Orla Knudsen, medens Aage Andersen havde vrøvl med maskinen. Af de udenlandske deltagere i løbet kan nævnes navne som E. Frederiksen, Norge, Gøsta Zanderholm, Sverige, Helge Brinkeback, Sverige, og Dick Weider, Sverige.

Også så langt som til Holland rejste de danske kørere, således deltog Uno Jensen og Jørgen Petersen, København, den 8. og 9. juli i et stort speedwaystævne i Rijswijk den Haag og Amsterdam. Jørgen Petersen fik en andenplads og Uno Jensen en tredieplads, virkelig et smukt resultat i betænkning af, at de bedste hollandske kørere som Co Boef, J. Bosman og H. Dammers også deltog.

Man var så nået frem til en af årets virkelig store årlige tilbagevendende motorsportsbegivenheder, nemlig Elektrolløbet, der skulle afvikles på Charlottenlund travbane.

Som så ofte før i den slags store løb blev der tale om en outsidersejr ved den svenske kører Gøte Brester, således at det kostbare sejrstrofæ, Elektrolpokalen, endnu engang vandrede over sundet til Gøte Bresters hjemsted Ørebro.

Den helt store spænding i dette fornemme løb udeblev dette år, hertil var Gøte Brester alt for overlegen både i de indledende heats og slutheatet.

Den endelige placering for ekspertklassen blev:

1. Gøte Brester, Sverige.
2. Thord Larsson, Sverige.
3. Harald Wiik-Hansen, Norge.
4. Kiehn Bertelsen, Ringsted.
5. Aage Andersen, København.
6. Sv. Aage Engstrøm, København.

For Sv. Aage Engstrøm var resultatet naturligvis en stor skuffelse, idet han ved en sejr havde fået den kostbare pokal til ejendom.

Manglede der spænding i selve kampen om Elektrolpokalen, blev det ikke tilfældet i dagens standardløb, der blev et forrygende



Hvert år kommer der nye navne i dansk motorcykelsport, og mange af disse bliver ofte hårde konkurrenter til de gamle navne. Et eksempel herpå var Arne Svendsen, Silkeborg, der først i halvtredserne nåede helt til tops. Arne Svendsen har her lagt sig foran Ejvind Hansen, Ejlstrup, og Børge Mørch, Kolding.

opgør mellem Knud Nielsen, Århus, og Leif Hirsborg, København, hvor de øvrige deltagere nærmest indtog statistroller.

Første heat blev vundet af Leif Hirsborg, men løbsledelsen diskvalificerede ham for at tyvstarte og for at køre uden lydpotte på maskinen, noget der var forlangt i tillægsreglerne for løbet.

I andet heat havde Hirsborg fået lydpotte på maskinen og sikrede sig igen en førsteplads, som blev accepteret. I tredie og afgørende heat var det derimod Knud Nielsen, der fik sig presset først over målstregen, hvorved han sikrede sig den endelige sejr med 18 points foran Leif Hirsborg, der fik 11 points. På trediepladsen fulgte Robert Rasmussen, Sønderso, med 10 points.

Et standardløb B havde Strandgaard Nielsen som vinder foran Karl Aage Egelund.

I sidevognsløbet manglede der heller ikke spænding eller nærmere dramatik.

Helmer Albrechtsen var udsat for et dramatisk styrt, idet hans store HRD-maskine slog en kolbøtte. Albrechtsen kom ikke selv noget til, men sidevognsmanden Orla Larsen faldt så uheldigt ud af sidevognen, at han ikke kunne undgå at blive påkørt af den efterfølgende Carlo Sejr Jensen, Århus, HRD.

Vinder af klassen blev nu Carlo Sejr Jensen, Århus, foran Thorkild Sørensen, Horsens, HRD.

Efter Elektrolløbet blev det baneløbsmesterskabernes tid, først de jyske jordbanemesterskaber, der blev afviklet af Viborg Motor Klub på banen i Løvel i overværelse af 7000 tilskuere.

Fordelt mellem de jyske byer gik der 3 meskerskaber til Århus og et til Ålborg og Esbjerg.

I ekspertklassen var det Lindegaard Petersen, der blev jysk mester i tiden 2,13,5 foran Jeppe Ussing, Århus, 2,14,2.

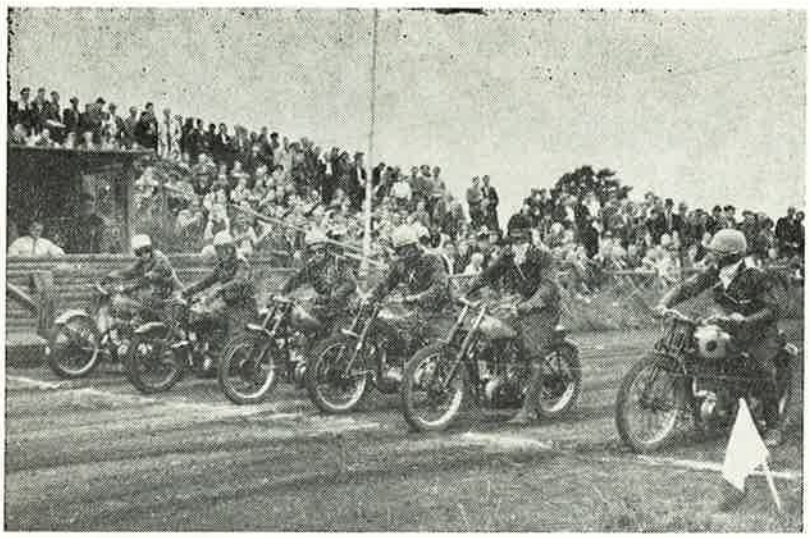
I den store standardklasse stod kampen mellem Knud Nielsen, Århus, Norton, og Ernst Østerlund, Silkeborg, Triumph, og førstnævnte blev mester i tiden 1,58,4, medens Østerlund blev noteret for tiden 1,59,8 på andenpladsen.

350 cc standard solo gik også til Århus ved Børge Pedersen, der vandt mesterskabet med sin BSA i tiden 2,03,0 foran Jens Nielsen, Silkeborg, Ariel 2,04,0.

Sidevognsklassen indtil 500 cc gav det jyske mesterskab til Ålborg ved Rasmus Kornum, Triumph, der sejrede i tiden 2,07,2 foran Frank Larsen, Ålborg, BSA, på andenpladsen i tiden 2,13,3.

Endelig fik Århus det sidste jyske mesterskab i sidevognsklassen indtil 1000 cc ved Carlo Sejr Jensen, HRD, der sejrede i den meget hurtige tid 1,59,8 foran nr. 2, Hans Nielsen, Haderslev, BMW, 2,02,9.

Det er bemærkelsesværdigt at se, at både den jyske mester i 1000 cc sidevogne, Carlo



Lige før starten går til et indledende heat i 500 cc klassen ved et jysk jordbanemesterskab på Hem Odde.
Man vil bl. a. kunne genkende Robert Nellemann, Randers, BSA, og Niels Blumensaadt, Århus, BSA.

Sejr Jensen, Århus, og klassens nr. 2, Hans Nielsen, Haderslev, opnåede bedre tider end både den jyske mester og nr. 2 i ekspertklassen samt tangerede de bedste tider i 500 cc solo standard, der forøvrigt også sammen med de øvrige klasser for de bedst placeredes vedkommende opnåede bedre tider end ekspertklassen.

Som en forpremiere til de danske jordbanemesterskaber, der i 1950 var henlagt til Fangel motorbane den 1. oktober, blev der kørt et stort løb på Fyens væddeløbsbane den 13. august.

Beklageligvis var der ikke på grund af det fine strandvejr mødt så stort et publikum som ønskeligt, men de, der var, fik meget fin kørsel at se, idet der aldrig tidligere var kørt så hurtigt på banen, som tilfældet blev ved dette løb.

Det var den norske kører Wiik-Hansen, der sørgede for at give sin landsmand Leif Basse Hveems banerekord et ordentligt tryk fra en gennemsnitsfart på 107 km/t. op til 110 km/t.

De to danske storkørere Kiehn Bertelsen og Orla Knudsen formåede ikke at gøre sig gældende og blev henvist til en tredie- og fjerdeplads, idet vinderen af Elektrolløbet, Gøte Brester, Sverige, besatte andenpladsen.

I et stort standardløb med deltagelse af hele eliten var det Børge Mørch, Kolding, der sikrede sig sejren i tiden 3,55,4 foran Knud Nielsen, Århus, 3,56,8, Leif Hirsborg, København, 4,00,0, Ejvind Hansen, Ejlstrup, 4,02,0, Poul Kalør, Odense, 4,03,6, Johs. Mygind, Odense, 4,08,8, Aage Iversen, Sønderborg, 4,11,0, John Helfeldt, København, 4,22,4, Robert Rasmussen, Søndersø, 4,28,4, og Jørgen Paaske, Hjulby, 4,39,4.

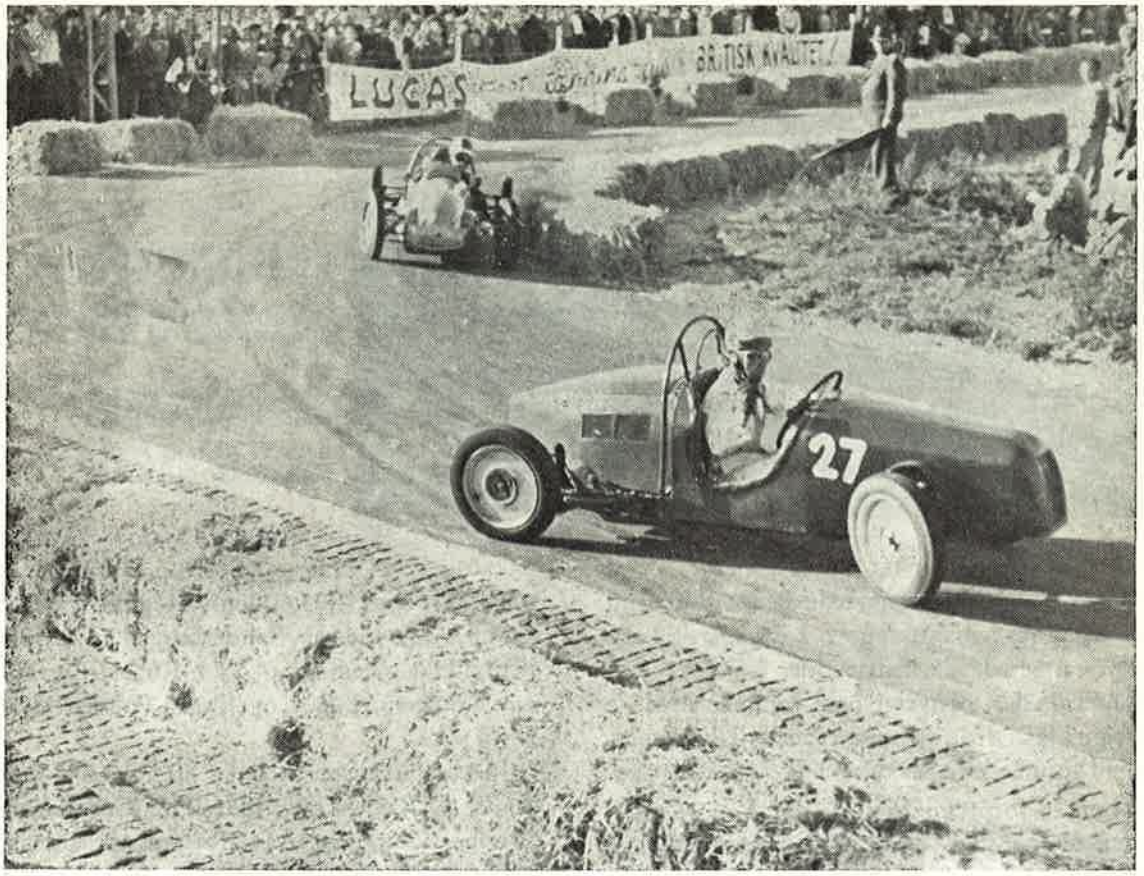
Placeret i ekspertklassen efter nr. 4, Orla Knudsen, København, blev Oluf Cederstrøm, Sverige, 3,43,5, Sv. Aage Rasmussen, Odense, 3,45,8, C. O. Jensen, Odense, 3, 46,3, Sv. Nissen, Odense, 3,46,7, Aage Andersen, København, 3,51,6, og Niels E. Nielsen, Odense, 3,46,3.

Sidevogne indtil 500 cc gav følgende resultater: Kresten Krestensen, Århus, 4,32,0, Hans Th. Jacobsen, København, 4,33,0, Erik Greve, København, 4,33,7, Vagn Poulsen, Skanderborg, 4,37,6, og Johs. Hansen, Odense, 4,56,9.

I sidevognsklassen indtil 1000 cc var det igen Carlo Sejr Jensen, Århus, der tog sig af førstepladsen i tiden 4,01,8 foran Thorkild Sørensen, Horsens, 4,06,1, og David Axelsson, København, 4,20,0.

Et handicap for solomaskiner blev vundet af Kiehn Bertelsen, København, 1,59,3, foran Børge Mørch, Kolding, 1,59,4, Sv. Aage Rasmussen, Odense, 2,04,0, og Knud Nielsen, Århus, 2,05,0.

Det skal også lige nævnes, at Korsør og Omegns Motorklub den 10. september kom med et helt nyt og friskt indslag i det danske



Fra et gadeløb i Korsør i 1950, hvor der også deltog midget-racere, ses her nr. 27, Carl Amelung, København, foran Robert Nellemann, Randers.

motorsportsprogram med de mange rundbaneløb ved at afholde et gadeløb på smalle asfalterede veje omkring Korsør fæstning.

Der skete en række styrt under løbet på den vanskelige bane, men da gennemsnitsfarten ikke kunne blive ret stor, skete der ingen alvorlige uheld, og hele arrangementet fik iøvrigt et heldigt forløb og en fin afvikling.

Den eneste danske TT-kører af det helt store internationale format, Sv. Aage Sørensen, København, viste i høj grad, hvor stor betydning erfaring og teknik havde under kørsel på asfalten i de smalle sving.

Selv om der også deltog biler og herunder midget-racere, var det så absolut motorcyklerne, der havde publikums store interesse.

I soloklassen indtil 250 cc sejrede Erling Nygaard, Excelsior, i tiden, 13,48,7 for de 20 omgange svarende til en samlet afstand på 14 km. Nr. 2 blev Erh. Fisker, København, Puch, 14,09,2.

Soloklassen indtil 500 cc havde som overlegen vinder Sv. Aage Sørensen, København, der for 25 omgange fik noteret tiden 16,31,05, men kun $^{2}/_{10}$ sek. efter fulgte Poul Egon Hansen, Ariel, i tiden 16,31,07.

Søndag den 1. oktober var så alt klar til de danske jordbanemesterskaber på Fangel motorbane ved Odense.

Mesterskaberne forløb ikke uden dramatik, der dog heldigvis kun krævede materiel skade. I letvægtsklassen var det Jens Nielsen, Silkeborg, Puch, der pludselig væltede, og Erh. Fisker, København, der lå lige i hans baghjul, havde ingen chance for at slippe forbi, men fik sig en flyvetur hen over både Jens Nielsen og hans maskine.

I den store sidevognsklasse indtil 1000 cc



Den danske storkører gennem mange år, Orla Knudsen, København, har her vundet en af sine mange førstepladser og er klar til at køre æresrunde sammen med sin søn for at modtage publikums hyldest.

skete der det morsomme, at Helmer Albrechtsen, Lynge, i andensidste omgang af det indledende heat tabte sin sidevognsmand, men fortsatte selv den sidste omgang og fuldførte løbet som en flot nr. 2.

Naturligvis blev Albrechtsen diskvalificeret, fordi et sidevognskøretøj ikke kan fuldføre et løb, når sidevognsmanden mangler, og publikum følte så absolut medlidenhed med den populære sidevognskører, da løbsledelsen kom til det resultat, at han ikke var berettiget til at starte i det efterfølgende slutheat.

Iøvrigt viste samtlige kørere ved mesterskaberne god kørsel, og hele arrangementet fik en i alle måder vellykket afvikling med afsluttende præmieuddeling på »Skandia« i Odense, hvor de forskellige mestre blev hyldet ligesom under laurbærkransningen på banen umiddelbart efter løbets sidste heat.

De forskellige danmarksmestre i de 7 klasser, der kørtes i, blev:

Letvægt indtil 200 cc: Johs. Hansen, Odense, Puch, 3,09,0.

Sportsmaskiner indtil 250 cc: Erik Wincentz, Slagelse, 2,59,0.

Sportsmaskiner indtil 350 cc: Ib Nielsen, Skive, Matchless, 2,51,5.

Sportsmaskiner indtil 500 cc: Aage Iversen, Sønderborg, BSA, 2,39,8.

Special 500 cc: Sv. Nissen, Odense, JAP, 2,28,8.

Sidevogne indtil 600 cc: Johs. Hansen, Odense, BMW, 2,50,0.

Sidevogne indtil 1000 cc: Carlo Sejr Jensen, Århus, HRD, 2,39,5.

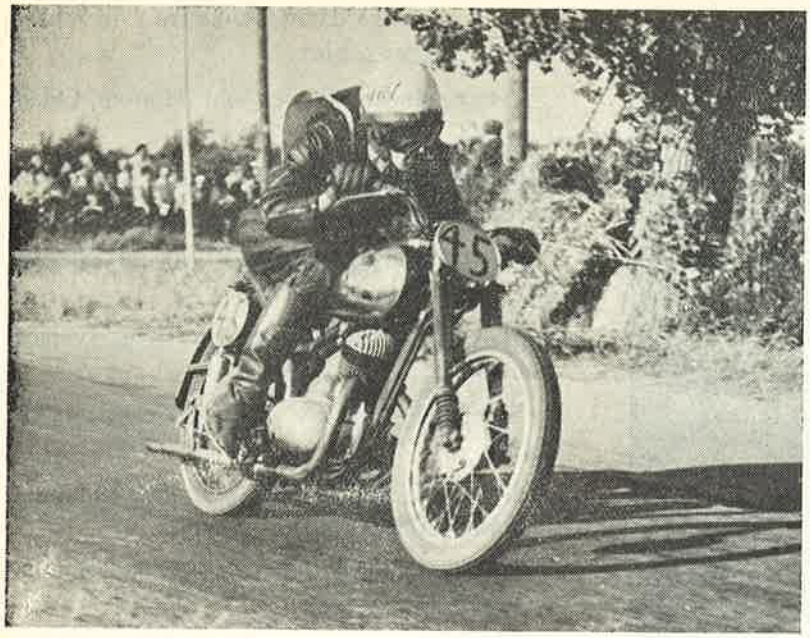
Tre fynske mestre, nemlig Sv. Nissen, Odense, Johs. Hansen, Odense, og Johs. Mygind, Odense, blev også kåret i 1950 ved et baneløb i Bogense, hvor man havde indlagt en match om landsdelsmesterskaberne i hhv. specialklassen, sidevognsklassen og standardklassen indtil 500 cc.

Efterhånden var baneløbssæsonen nu ved at ophøre, der blev dog kørt et stort speedwayløb på Odense stadion, som for første gang blev åbnet som »Odense Speedway« lørdag den 14. oktober med deltagelse af hele den danske elite af speedwaykørere bl. a. Morian Hansen, Orla Knudsen, Kiehn Bertelsen og Aage Andersen, der kæmpede mod flere store udenlandske kørere.

De forskellige andre stadionbaner i landet, bl. a. Åbenrå, Århus, Gladsakse og Gentofte sluttede også sæsonen med store løb.

Året ebbede så ud med nogle trials, heriblandt Fyens Motor Sports den 19. november, der blev det hidtil største afholdte trial efter krigen.

Løbet gik igennem et meget vanskeligt terræn på Sydfyn og omfattede ikke mindre end 10 etaper, hvoraf den første mellem Dalkildegård og Stengård ved Korinth gennemførtes som natetape lørdag nat mellem kl. 22,00 og 3,00.



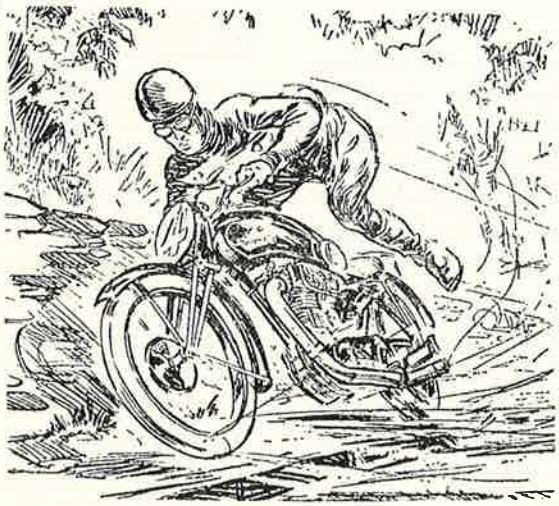
Erh. Fisker, København, havde til ringvejsløbet i Køge ombyttet slaggebanens specialmaskine med en Jawa, som her får lov at strække ud alt det, den kan.

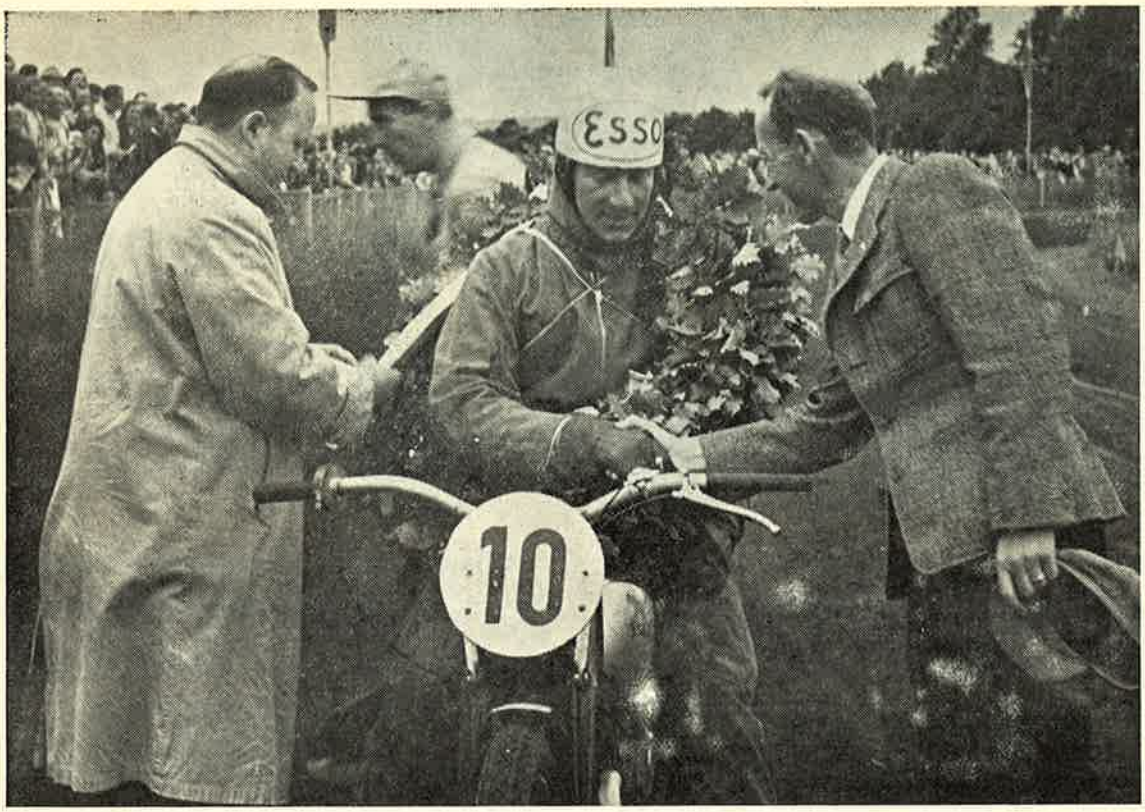
Seniorklassen indtil 650 cc solo, der samtidig gjaldt det fynske mesterskab, blev vundet af Ejvind Hansen, Ejlstrup, der havde anskaffet sig en helt ny AJS. Ejvind Hansen opnåede 995 points. På de følgende pladser fuldte Poul Kalør, Odense, Ariel, med 855 points, samme antal som Knud Nielsen, Århus, AJS, der havde lidt dårligere sammenlagt tid. På fjerdepladsen kom Jørgen Paaske, Hjulby, 820 points, og på femte- og sjettepladsen Ejler Svendsen, Ålborg, 775 points, og Sv. Schmidt, Kerteminde, 740 points.

I juniorklassen blev rækkefølgen: Erik Schow, Århus, 925 points, Gunnar Williams Sørensen, Århus, 890 points, Bent Rasmussen, Århus, 865 points, Helge Poulsen, V.-Hæsinge, 825 points, og Hans Kej, Gærup, 765 points.

Letvægtsklassen: H. Wosny, Odense, Puch, 960 points, Laur. Jørgensen, Søndersø, James, 860 points, og Sv. Nielsen, Stenstrup, DKW, 850 points.

Sidevognsklassen: Børge Larsen, Søhus, 1000 points.





Ernst Østerlund, Silkeborg, lykønskes her med sit jyske jordbanemesterskab 1951, som han vandt i 500 cc soloklassen for sportsmaskiner. Mesterskaberne afvikledes på Hem Odde, og mestre i de øvrige klasser blev: Victor Simonsen, Ålborg, BSA, (350 cc solo sport), Lindegaard Petersen, Kolding, (500 special), Oskar Madsen, Ålborg, (sidevogne over 500 cc), og Rasmus Kornum, Ålborg, (sidevogne indtil 500 cc).

1951

Den motorsportslige aktivitet var fra begyndelsen af 1951 ikke den største, idet der kun blev afholdt et meget begrænset antal trials. Det var, som om de forskellige arrangører var løbet trætte under afviklingen af den store 1950-sæson og havde vanskeligheder med at overvinde sig selv til at komme i gang igen.

På andre områder inden for dansk motorcykelsport var der derimod stor aktivitet, nemlig organisationsarbejdet både i DMU og flere af landsdelsunionerne.

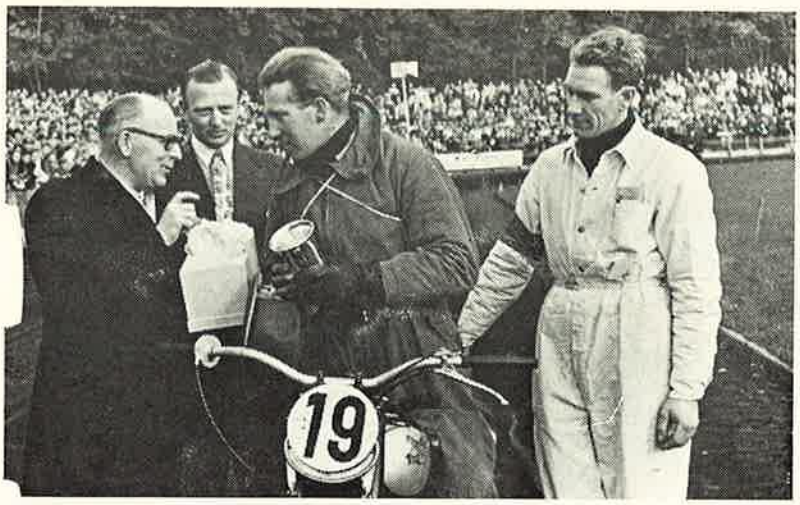
For at begynde ved det festlige skal nævnes, at Sjællands Motor Union under stor tilslutning afholdt sit 25 års jubilæum onsdag den 14. marts. Selve festlighederne formede sig som en reception om formiddagen i Danmarks Motor Unions lokaler, hvor bestyrelsen med formanden, faktor Poul Rasmussen, i spidsen modtog et meget stort antal gratulanter bl. a. fra de øvrige motororganisationer og naturligvis heriblandt præsidenten for Danmarks Motor Union, fabrikant N. K. Pedersen.

Om aftenen var der samlet 700 medlemmer fra klubber under SMU til en stor jubilæumsfest hos »Lorry«, hvor unionens bestyrelse tog imod.

Ved et særligt bord i salens ene ende havde man samlet unionens gæster bl. a. flere af unionens tidligere formænd.

Festens højdepunkt var, da formanden for unionen, Poul Rasmussen, kaldte SMU's medstifter og første formand, Vald. Hoffmeyer, op på tribunen og udnævnte ham til æresmedlem af Sjællands Motor Union, samtidig med, at han overrakte SMU's nye hæderstegn, indstiftet i anledning af jubilæet.

Bevæget takkede Vald. Hoffmeyer, der på daværende tidspunkt havde været medlem af



Ernst Østerlund, Silkeborg, Triumph, får her efter en sejr i et standardløb på Århus stadion af direktøren for firmaet Nielsen-Laursen-Brandt overrakt »Brameck-pokalen«, medens den arrangerende klubs formand, Poul Sørensen, og sportsleder Henning Pedersen ser til.

DMU's bestyrelse i 30 år og gjort et uvurderligt stort arbejde for motorsporten i Danmark, noget der på det sidste kneb med at få de yngre generationer til at erkende. En af dem, der altid havde forstået at værdsætte Hoffmeyers arbejde, var Poul Rasmussen, og det var derfor en dobbelt glæde for Hoffmeyer at modtage den smukke hædersbevisning netop fra denne person, idet han var klar over, at den virkelig var ærligt ment.

Også Alfr. Hansen, »Skolelæreren«, der ver medstifter af SMU, modtog unionens nye hæderstegn sammen med grosserer H. C. Hedetoft.

Jubelen fra den store forsamling steg imidlertid til de helt store højder, da de to populære motorkørere Sv. Aage Sørensen og Sv. Aage Engstrøm kom op på tribunen for ligeledes at modtage unionens hæderstegn som påskønnelse for den smukke måde, de to kørere altid havde repræsenteret motorsporten og deres klubs union på både i ind- og udland.

Utallige festtaler blev holdt, og det blev langt ud på de små timer, inden SMU's bestyrelse kunne afslutte den fest, der på så værdig en måde havde sat en milepæl i unionens historie.

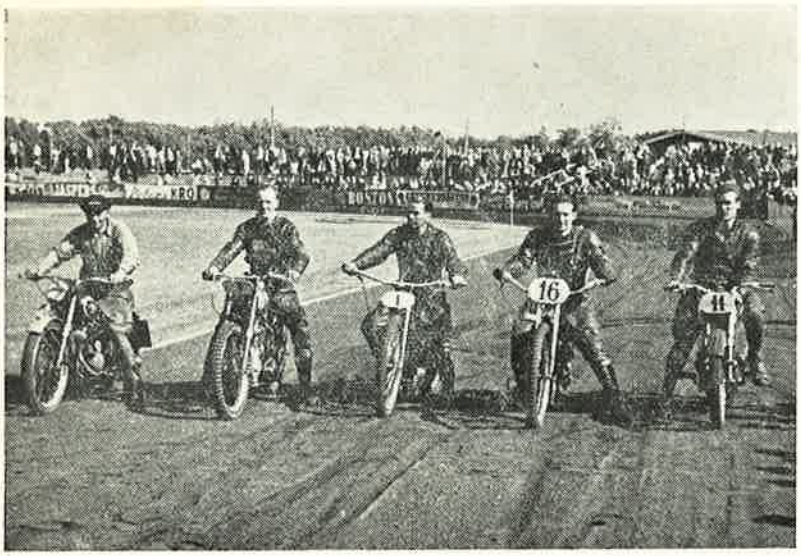
Den mere alvorlige side af organisationsarbejdet inden for dansk motorcykelsport fandt sted ved tre repræsentantskabsmøder afholdt hhv. i DMU, SMU og FMU.

I DMU havde præsidenten. N. K. Pedersen, kort tid før repræsentantskabsmødet nedlagt sit mandat som protest mod de arbejdsforhold, der eksisterede i unionen. De nærmere omstændigheder skulle derimod søges deri, at N. K. Pedersen ad denne vej ønskede at fremtvinge Vald. Hoffmeyers afgang som vicepræsident. Efter flere bevægede møder lykkedes dette da også, og N. K. Pedersen lod sig genvælge som præsident, medens Hoffmeyers søn på et repræsentantskabsmøde den 8. april overtog posten som vicepræsident efter sin far for således at videreføre dette kendte navn inden for dansk motorsport.

Også formanden for SMU, Poul Rasmussen, forlod denne post ved et repræsentantskabsmøde umiddelbart efter unionens 25 års jubilæum, og som hans efterfølger blev ing. Vilh. Nellemann af anden generation i det kendte motorfirma af samme navn.

Også posten som sportsrådsformand i DMU blev besat med et nyt navn, nemlig Kai Boilesen, Haderslev.

Hvad angik repræsentantskabsmødet i FMU den 24. februar, så var dette vel nok det mest stormende, idet unionens klubber havde delt sig i to lejre med Fyens Motor Sport på den ene side og de øvrige, den såkaldte Odingruppe, på den anden side. Det var spørgsmålet om mandat- og stemmetalsfordeling, der havde sat sindene i kog, idet den ene part mente, at det var klubbernes medlemstal pr.



Sejrherrerne fra venstre: Henrik Woszny, Odense, Børge Mørck, Kolding, Orla Knudsen, København, Jeppe Ussing, Børkop, og Kiehn Bertelsen, Ringsted, er her klar til at modtage blomster efter deres respektive sejre ved et speedway-løb på Esbjerg stadion.

1. oktober, der skulle være gældende, og den anden part holdt på den 1. januar.

Efter mange og drøje udtalelser fremsat i diskussionen mellem bl. a. Foxholm, Vald. Petersen, Østergaard og Arnold Nielsen nåede man endelig et møderesultat, idet den værende formand, Arnold Nielsen, blev stemt ud til fordel for Ejner Jensen. Stemmetalsfordelingen var 13 til Arnold Nielsen og 18 til Ejner Jensen, medens en stemmeseddel var blank.

Et andet og meget omdiskuteret organisationsproblem, der optog sindene stærkt i begyndelsen af 1951, var stiftelsen af »Danske banekøreres hjælpefond«. Angående denne institution var der udsendt følgende officielle meddelelse:

– På et møde i København den 10. maj stiftedes »Danske banekøreres hjælpefond«, som har til formål at skabe et hjælpefond for tilskadekomne banekørere, at søge ophjulpet et godt kammeratskab, en god kørerstab gennem instruktionsaftener, træningsarrangementer m. v., samt at varetage aktive danske banekøreres særlige sportslige interesser og i samarbejde med motorsportens organisation at virke for disse interesser.

– Enhver kører, der er i besiddelse af motocross- eller banelicens udstedt af DMU, kan optages som medlem.

»Danske banekøreres hjælpefond« havde fra starten en bestyrelse bestående af: Joerges Bagger, Willy Walther, Svend Jensen, Kiehn Berthelsen, John Helfeldt, Orla Knudsen og Egon Walther. De sidste fire dog som medlem af et særligt kørerudvalg.

Sammenslutningen bestod fra starten af i alt 70 medlemmer fordelt over hele landet, og man stilede mod at stifte underafdelinger i de forskellige landsdele.

»Danske banekøreres hjælpefond« fik ikke i organisationen nogen blid modtagelse, bl. a. rejste der sig i SMU på det kommende repræsentantskabsmøde en voldsom storm mod den nye institution.

Der blev da også fra forskellig side henvist til, at kørerne havde lavet sammenslutning, for at der virkelig kunne komme gang i holdkørselen.

Dette blev dog kraftigt modgået af SMU's formand Poul Rasmussen, der bl. a. udtalte: –Rytterne har deres klub til at fremføre deres ønsker for, og det er klubledelsernes pligt at fremføre spørgsmål som holdkørsel. Holdkørsel har en kører som Orla Knudsen nu droppet i 2 år. Sidst han skulle starte, forlangte han 400 kr. for at tage pressenningen af maskinen, og – som han sagde – ikke 399. De øvrige kørere var indforstået med at starte for 125 kr. og ville gå med til, at Orla Knudsen fik 300 for at få ham med til start, men det ville han ikke modtage. I øvrigt har jeg læst i en artikel i Politiken, at »Danske banekøreres



Det sejrende jyske hold fra en holdmatch mellem Fyn og Jylland. Man vil bl. a. kunne genkende: Knud Nielsen, Århus, Villy Andersen, Kolding, Bent Jensen, Århus, Peter Andersen, Brøns, Lindegaard Petersen, Kolding, og Børge Mørck, Kolding.

hjælpefond« regner med at blive en virkelig magtfaktor, når jeg går af som formand for SMU. Men i øvrigt vil jeg lade repræsentantskabsmødet afgøre, om sammenslutningen skal tolereres, for i så fald må organisationens love laves om, idet disse kun tillader, at man er medlem af én klub.

Repræsentantskabsmødet i SMU sluttede med, at man vedtog en resolution om, at kørere, der ikke i fremtiden kunne godtgøre, at de ikke var medlem af »Danske banekøreres hjælpefond«, ville få deres licens inddraget, og endelig blev der valgt ny formand, idet Poul Rasmussen ikke ønskede at fortsætte og blev afløst af Vilh. Nellemann.

Hvad angik det sportslige, så var det i 1951, at der rigtig begyndte at komme gang i motocrosssporten her i landet, og mange motocrossbaner dukkede op rundt omkring, ligesom DMU for første gang sendte et landshold til »Moto-Cross des Nations« i Belgien. Landsholdet bestod af Knud Nielsen, Århus, Poul Kalør, Odense, og Ejvind Hansen, Odense.

Enkelte jyske klubber arrangerede dog også stadig de fra før i tiden så populære bakkeløb, således blev der afholdt bakkeløb både i Vejle og Århus. Også de såkaldte scrambleløb var meget populære, og det var i særdeleshed Frederiksborg Amts Motorklub, der havde stor succes med denne løbsform på banen i Vinderød.

Der var således ikke mindre end 14.000 tilskuere til årets første scrambleløb på Vinderødbanen den 20. maj 1951. I alt startede der 40 kørere, og der blev lagt ud med juniorløb, som vandtes af Helmuth Carlsen, Matchless.

I seniorklassen var der svensk deltagelse ved Göte Bondesen og Börje Bengtson. Klassen afvikledes over 2 heat, og den endelige vinder blev Ejvind Hansen, Odense, AJS, efterfulgt af Göte Bondesen, Sverige, Triumph, Erik Påhlsson, BSA, Knud Nielsen, Århus, Norton, Kaj Larsen, Ringsted, Ariel, og Poul Kalør, Odense, Ariel.

I sidevognsløbet for seniorkørere var det Egon Walther, København, Triumph, der var



Den danske kører, der vel nok gjorde den største indsats for at vinde »Elektrolpokalen« til ejendom, var Sv. Aage Engstrøm, og det lykkedes for ham at vinde den i alt to gange, nemlig i 1938 og 1949, hvorimod ethvert senere forsøg på at vinde den tredie gang og til ejendom svigtede. Sv. Aage Engstrøm har her fået lov at holde det kostbare sejrstrofæ efter en af sejrene, hvorefter han igen måtte aflevere pokalen til opbevaring hos DMU, medens han modtog miniaturepokaler til ejendom.

hurtigst, nærmest overlegen, og gik i mål som sikker vinder foran Hans Th. Jacobsen, København, JAP, og Harry Frandsen, Nimbus.

Junior sidevognsklassen gik til Svend Mortensen, Helsinge, Panther, med John Lindberg, København, Ariel, på andenpladsen, medens Egon Buchmann, BMW, blev henvist til tredjepladsen.

Hvad angik speedwaybanerne rundt omkring i landet og i særdeleshed de københavnske og sjællandske, så var det stadig meget store arrangementer, publikum blev budt på, og tilstrømningen til løbene var da også som regel meget stor.

Et af de første store speedwayløb i 1951 arrangeredes på Holbæk stadion søndag den 10. juni med deltagelse af så store udenlandske navne som Oliver Hart og Bill Kitchen, begge England. Fra starten af dette løb var det meningen, at Oliver Hart skulle forsøge at sætte ny rekord på Holbækbanen, men da hans og Bill Kitchens flyvemaskine var forsinket, blev det Morian Hansen, der blev stillet over for opgaven, men det gik ikke, hans tid blev 1/10 sek. dårligere end den bestående banerekord på 1,18,5. Senere fik publikum dog lejlighed til at se Oliver Harts store standard, idet han i pausen trykkede banerekorden ned til 1,16,9, selv efter at banen var blevet noget opkørt under de første starter af løbet.

Forøvrigt blev dagen en af de helt store for dansk motorsport og den unge Ringstedkører Keihn Bertelsen i særdeleshed, der med et slag placerede sig blandt verdens bedste speedwaykørere. Det skete i 2. heat, hvor Kiehn Bertelsen straks fra starten tog spidsen tæt fulgt af Oliver Hart, der ikke fik mulighed for at overhale ham. Endelig lykkedes det også Kiehn Bertelsen i det store slutheat at placere sig som nr. 1 foran Oliver Hart, Bill Kitchen og Morian Hansen, der på sidste omgang udgik med maskinskade.

Der blev også for første gang budt på holdkørsel for standardmaskiner mellem et fynsk og sjællandsk hold. Fynboerne sejrede sikkert med 18 points mod sjællændernes 6 points.

De to hold bestod af følgende kørere:

Fynboerne:
Robert Rasmussen, Søndersø, Norton.
Ejvind Hansen, Odense, AJS.
Poul Kalør, Odense, Ariel.
Johs. Mygind, Odense, Triumph.

Sjællænderne:
»Norton« Hansen, Holbæk, Norton.
Leif Hirsborg, København, Norton.
John Helfelt, København, Ariel.
Poul E. Hansen, København, BSA.



Det skrappe, jyske standardfelt i 500 cc soloklassen bestående af ***Knud*** *Nielsen, Århus, Norton, Johs. Jensen, Silkeborg, Triumph, Henry Vorre, Viborg, Norton, Ernst Østerlund, Silkeborg, Triumph, og Niels Blumensaadt, Randers, Ariel, er her klar til start på Hem Oddc.*

Også Næstved speedway bød publikum på meget fine programmer i 1951, således afholdtes et stort løb med deltagelse af verdensmesteren Freddie Williams og hans broder Eric i spidsen for et felt af storkørere, der bestod af Basse Hveem, Norge, Olle Nygreen, Sverige, og Henry Andersen, Norge.

Verdensmesteren måtte dog neje sig ved dette stævne, idet han på overbevisende måde blev slået af Basse Hveem, Henry Andersen og Olle Nygreen.

Også Odense speedway bød på fine løb, og et af dem blev endog højdramatisk med massestyrt, hvor kun Morian Hansen som eneste kører i feltet klarede situationen og kørte i mål som sikker vinder. Kørerne, der var udsat for det voldsomme styrt, der filtrede deres maskiner ind i hinanden, var svenskeren Gunnar Helquist, nordmanden Wollan og danskeren Lindegaard Pedersen. Alle tre kørere slap dog fra den voldsomme medfart uden alvorlige mén.

Der blev også sat ny banerekord på Odense speedway for standardmaskiner ved dette løb, idet Henry Vorre, Viborg, Norton, kørte de fire omgange i den fine tid 1,34,4.

Af de øvrige resultater bemærkes:

Ekspertmatch:

1. Eric Williams, England ..... 6 p.
2. Henry Andersen, Norge ..... 6 p.
3. Freddie Williams, England ..... 4 p.

Ekspertmatch B:

1. Basse Hveem, Norge ..... 9 p.
2. Olle Nygreen, Sverige ..... 6 p.
3. Werner Lorentzen, Norge ..... 2 p.

Ekspertmatch C:

1. Orla Knudsen, København ..... 6 p.
2. Aage Andersen, København ..... 6 p.
3. Lennart Åström, Sverige ..... 4 p.

Det er tidligere nævnt, at enkelte jyske klubber igen i 1951 tog bakkeløbssporten op, men det var ikke alle steder, at det skete med lige stor succes.

Således blev Vejle Motor Sports bakkeløb en sørgelig regnvejrsforestilling på en i øvrigt heller ikke særlig god bakkeløbsbane ved Ribe-landevejen. Resultaterne fra løbet skal dog med, for at man kan se, der stadig var mange kørere, der havde mod på denne løbsform, samt for deres i øvrigt udmærkede sportslige præstation.

Klasse 1, 200 cc solo:

1. H. Wosny, Odense, Puch ..... 23,2 sek.
2. A. C. Poulsen, Brande, Puch .. 23,5 sek.
3. Willy Baasch, Århus, Puch .... 23,7 sek.

Klasse 2, indtil 250 cc solo:

1. Jeppe Ussing, Børkop, BSA .... 19,1 sek.
2. Jens Chr. Andersen, Vejle, OK 21,7 sek.



Niels Blumensaadt, Silkeborg, Ariel, sikrer sig her et danmarksmesterskab ved at gå først ind i opløbssvinget foran Knud Nielsen, Århus, og Henry Vorre, Viborg, ved mesterskaberne på Jysk Væddeløbsbane i 1951.

Klasse 3, 350 cc solo:

1. Eiler Svendsen, Ålborg, Triumph 17,0 sek.
2. Søren Juul, Viborg, R. Enfield.. 17,1 sek.
3. Egon Nielsen, Horsens, Veloc... 17,2 sek.

Klasse 4, 500 cc solo:

1. Johs. Jensen, Silkeborg, Triumph 15,5 sek.
2. Sv. Schmidt, Kerteminde, Ariel 16,4 sek.

Klasse 5, begynder solo 350 cc:

1. Niels H. Andersen, Silkeborg, Tr. 17,8 sek.
2. Johs. Pedersen, Århus, Matchless 19,0 sek.
3. Ove Pedersen, Ärhus, AJS .... 19,1 sek.

Klasse 6, special solo:

1. Jeppe Ussing, Børkop ..... 13,3 sek.
2. Niels E. Nielsen, Odense ..... 14,3 sek.
3. Willy Baasch, Ärhus ..... 14,6 sek.

Klasse 7, junior sidevogne:

1. Hans Ernst, Silkeborg, BSA .... 22,8 sek.
2. Tage Jensen, Vejle, BSA ..... 22,9 sek.

Klasse 8, senior sidevogne:

1. E. Bang Jørgensen, Århus, Nimb. 19,1 sek.
2. Chr. Carlsen, Odense, Nimbus.. 20,6 sek.

Nordiske banemesterskaber 1951 var henlagt til Danmark, og for 1000 m løbets vedkommende blev dette afviklet søndag den 5. aug. på Charlottenlund travbane, medens 400 m mesterskabet var henlagt til Næstved stadion og blev kørt den 12. aug.

Vejrguderne var ikke med nogen af arrangørerne af de to mesterskabsløb, idet regnen silede ned på begge løbsdagene, dog var der så nogenlunde opholdsvejr i de eftermiddagstimer, hvor løbene kørtes, og trods det meget dårlige vejr var der en overraskende stor tilskuertilstrømning.

Det blev Norge, der dominerede begge de nordiske mesterskabsløb med den nordiske fartkonge Leif Basse Hveem i spidsen, idet han selv sikrede sig de to individuelle nordiske mesterskaber, samt var en meget medvirkende årsag til, at Norge kunne hjemføre holdmesterskabet på 1000 m.

For de danske farver gik det derimod ikke særlig godt, den bedst placerede kører ved 1000 m mesterskaberne blev Irving Irvinger som eneste dansker, der deltog i slutheatet og placerede sig som nr. 4. I 400 m mesterskabet var det Kiehn Bertelsen, der klarede sig bedst ved at besætte en 3. plads efterfulgt af Orla Knudsen, der blev nr. 4.

Foruden de allerede nævnte danske kørere i de 2 nordiske mesterskabsløb deltog i 400 m mesterskabet Lindegaard Petersen, Ejvind Pedersen og Morian Hansen, og i 1000 m mesterskabet Leif Bech, Sv. Nissen, Bent Jensen, Uno Jensen, Aage Andersen, Kaj Larsen, Jørgen Petersen og Morian Hansen.

Ved 400 m mesterskabsløbet blev der foruden selve mesterskabet også budt på specialløb og standardløb.

Specialløbet blev et opgør mellem danske



Mange af de kendte banc-løbskørere fik rigtig mod på moto-crosssporten, da denne form for motor-sport rigtig slog igennem her i landet først i 50-erne. Her er det de to Silkeborg-kørere Jens Nielsen, Ariel, og Arne Svendsen, Norton, der tager en ordentlig dyst på moto-crossbanen ved Ny-Mølle.

kørere, og her var det nye navn inden for speedwaysporten »Den flyvende tjener« Erik Wincentz, Næstved, der var stærkest i slut-heatet, selv om han blev fulgt lige til døren af Jørgen Petersen, Uno Jensen og Aage Andersen.

Standardløbet gav overlegen sejr til Knud Nielsen, Århus, Norton, der vandt alle sine heat. I slutheatet blev placeringen Knud Nielsen, Århus, Norton, 1,31,0, Robert Rasmussen, Søndersø, Norton, 1,31,7, Alfred Larsen, 1,33,6, og Henry Vorre, Viborg, Norton, 1,35,5.

Selv om der også i Jylland og på Fyn afvikledes en del baneløb i 1951, så var deres antal dog gået betydeligt ned i forhold til tidligere år.

Der blev således kun indviet en ny rundbane i Jylland i 1951, nemlig Han Herred Motor Klub's ved Øster Svenstrup, hvor mange nordjyske kørere med brødrene Kjeld og Aksel Jensen, Ålborg, i spidsen for solokørerne, og Rasmus Kornum, Ålborg, med sin sidevognsmand Verner Poulsen som det tilstedeværende publikums yndlinge i sidevognsklassen, som de vandt efter behag.

Også på Bornholm var der stor motorsportslig aktivitet i 1951 på Bornholms Motor Klubs bane ved Robbedale. Kørere fra hele Danmark, Sverige og Holland var således sejlet til Bornholm for at deltage i et stort løb søndag den 22. juli. Dagens mand blev så absolut Kiehn Bertelsen, der sejrede i alt, hvad han deltog i, og det var med begejstring, den lokale klubformand, Kaj Andersen, efter løbet overrakte ham blomster for den fine kørsel.

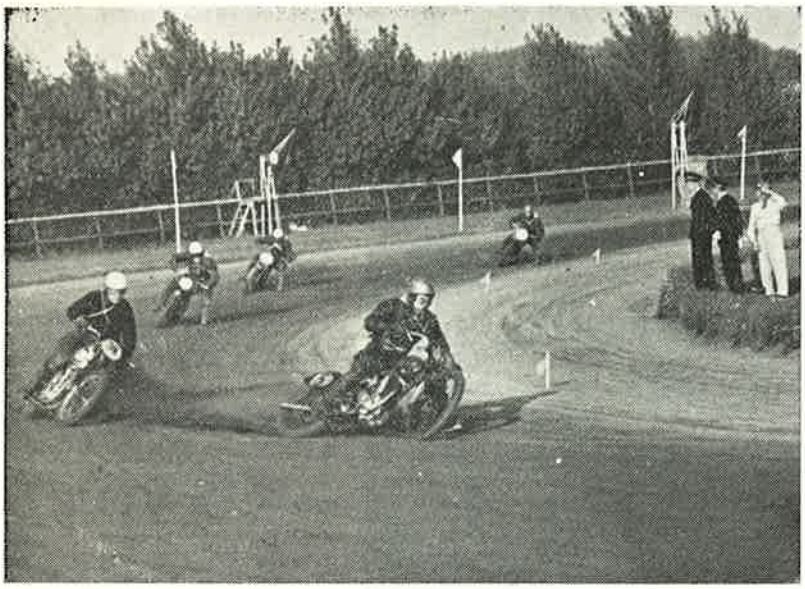
Af andre danske kørere, der var rejst den lange vej til Bornholm kan nævnes Morian Hansen, Crone Jørgensen, Poul Møller, Uno Jensen, E. V. Mathiesen, alle med specialmaskiner, foruden Thorkild Thy, Hans Th. Jacobsen, Axel Wang Hansen og John Lindberg, alle med sidevognsmaskiner.

Eneste deltagende bornholmske kører var Poul Møller.

Ikke så snart var de nordiske mesterskaber på 1000 m afsluttet, før der igen blev kaldt til løb på Charlottenlund travbane, nemlig Elektrolløbet.

Og her blev der tale om dansk succes, idet de to bedste kørere i slutheatet begge var danskere. Det blev Kiehn Bertelsen, Ringsted, der fik sin første aktie i Elektrolpokalen, medens Irving Irvinger besatte andenpladsen. På de følgende pladser fulgte Kumla Fransson, Sverige, Sv. Nissen, Odense, Orla Knudsen, København, Uno Jensen, København, og Jørgen Petersen, København, hvorimod de deltagende finske kørere, Yrjo Koljonen og Elmo Teräs, ikke blev placeret.

I standardløbet skete der det usædvanlige, at da slutheatet var afsluttet, havde Niels E. Nielsen, Odense, Ariel, og Alfred Larsen,



Da Jysk Væddeløbsbane første gang blev brugt til danmarksmesterskaber på 1000 m i 1951, viste den sig at være meget hurtig, hvilket kan ses her, hvor et felt af standardkørere går gennem et af svingene med omkring 100 km's fart.

København, samme antal points og samme sammenlagte tid, hvorfor der blev omkørsel mellem disse to alene om førstepladsen, og det skete over tre omgange med flyvende start.

Alfred Larsen sejrede i tiden 2,52,0 og modtog Nellemanns KLG-pokal, medens Niels E. Nielsen blev nr. 2 i tiden 2,54,2.

Foruden de to nævnte standardkørere deltog i denne klasse bl. a. Agner Hansen, København, BSA, Egon Walther, København, John Hambo, København, Finn Larsen, Ove Madsen, Sv. S. Vendelbak, Finn Frøkjær Nielsen, Preben Ekstrand, Jørgen Lykke og Niels Schmidt.

Det var igen blevet repræsentantskabsmødernes tid, og DMU afholdt således den 22. og 23 sept. bestyrelsesmøde i Århus som forberedende møde til kommende repræsentantskabsmøde, muligvis var dette møde også henlagt til Århus for at give den samlede bestyrelse lejlighed til at overvære danmarksmesterskaberne på 1000 m bane, der for første gang var tildelt Århus Motor Klub og netop blev kørt på »Jysk Væddeløbsbane« i Århus søndag den 23. sept.

Inden videre om danmarksmesterskaberne skal nævnes, at DMU's bestyrelse på mødet i Århus tildelte ikke mindre end 3 klubber store bøder på et samlet beløb af 2500 kr. for overtrædelser af reglementet, Lovovertræderne var Esbjerg Motor Sport, Næstved Motor Klub og Motorklubben »Rapid«.

Fra mødet blev der også udsendt cirkulære om, at der for sæson 1951–1952 var udskrevet et dansk mesterskab i trial, der skulle køres over fire afdelinger.

Alt medens DMU's bestyrelse sad i Århus og regerede myndigt, og dens sportsrådsformand Kaj Boilesen, Haderslev, var trådt fra på grund af manglende tid og afløst af den konstituerede Peter Franck, Silkeborg, havde Sjællands Motor Union indkaldt til ekstraordinært repræsentantskabsmøde med eneste punkt på dagsordenen: Ledelsen af DMU.

Resultatet af mødet blev dog kun en storm i et glas vand, idet man besluttede at udsætte drøftelserne af problemet til det kommende ordinære repræsentantskabsmøde.

Tilbage til årets sidste store betydende motorsportsbegivenhed, danmarksmesterskaberne på 1000 m, der som sagt blev afviklet på »Jysk Væddeløbsbane« i Århus i overværelse af ikke mindre end 17.000 tilskuere, der i det skønne efterårsvejr blev vidne til en række spændende konkurrencer.

Inden første start blev mesterskabsløbene officielt åbnet af DMU's præsident, fabrikant N. K. Pedersen, der bød alle velkommen og håbede på et virkeligt godt mesterskabsløb.

For første gang blev der kørt om et dan-



Et af de første landshold dansk motorcykelsport sendte ud for at deltage i Moto-Cross des Nations. Fra venstre: holdlederen Hans Pedersen, Køge, Arne Svendsen, Silkeborg, Jacob Lynegaard, Køge, Ejvind Hansen, Odense, Jens Nielsen, Silkeborg, Boris Rasbro, København, og Sv. Aage Hansen, Hillerød. Holdet deltog i Sverige på banen ved Skillingaryd.

marksmesterskab i en soloklasse indtil 50 cc, den såkaldte knallertklasse, og mester i klassen blev veteranen Bent Jensen, Århus.

Resultaterne:

1. Bent Jensen, Århus, Disella ..... 2,20,0 (Danmarksmester 1951)
2. Thor Petersen, Kolding, Disella .. 2,21,6
3. Otto Petersen, Næstved, BFC 2,22,3
4. Aksel Petersen, Næstved, BFC .. 2,24,0
5. M. E. Jensen, København, Disella 2,26,0
6. J. Chr. Petersen, Næstved, BFC.. 2,34,1
7. E. J. Schultz, Næstved, BFC 2,34,2
8. H. Christiansen, København, BFC 2,34,4

Soloklassen for standardmaskiner indtil 350 cc kørte to indledende heats og et slutheat. Arne Svendsen, Silkeborg, gentog den fra sit indledende heat flotte kørsel i slutheatet og førte fra start til mål, dog blev han fulgt som en skygge af Ejler Svendsen, Ålborg, Triumph, på andenpladsen, medens Erh. Fisker, København, overtog tredjepladsen, da Jens Nielsen, Silkeborg, fik begyndende maskinskade.

Resultaterne:

1. Arne Svendsen, Silkeborg, Norton 3,05,5 Danmarksmester 1951
2. Ejler Svendsen, Ålborg, Triumph.. 3,08,9
3. Erh. Fisker, København, Jawa 3,11,3
4. Victor Simonsen, Ålborg, BSA 3,12,0
5. Jens Nielsen, Silkeborg, Ariel 3,17,0
6. Finn F. Nielsen, København, BSA 3,17,5
7. N. H. Andersen, Silkeborg, Triumph 3,18,0
8. Knud Skovgaard, Århus, BSA 3,19,2

I 500 cc standardklassen var deltagelsen meget stor, og her måtte man gennem både indledende heats og opsamlingsheat samt den spændende finale, inden man havde fundet frem til mesteren, Joh. Mygind, Odense, der sejrede på den hidtil hurtigste Triumph, man havde set til et baneløb, han formelig fløj op ad langsiderne og ind i svingene og gik i mål som meget sikker vinder og populær danmarksmester. Johannes Myginds gennemsnitsfart blev ikke mindre end 97,2 km/t.

Resultaterne fra de indledende heats blev:

1. Johannes Mygind, Odense, Triumph 2,43,0
2. Poul Kalør, Odense, Ariel 2,44,0
3. Aage Iversen, Sønderborg, BSA .. 2,50,7
4. Johs. Jensen, Silkeborg, Triumph.. 2,51,6
5. Alfred Larsen, Næstved, Triumph 2.53,1
6. Agner Hansen, København, BSA.. 2,57,5

2. heat:

1. Knud Nielsen, Århus, Norton 2,46,0
2. Rob. Rasmussen, Søndersø, Norton 2,48,4
3. E. Østerlund, Silkeborg, Triumph 2,48,6
4. Henry Vorre, Viborg, Norton.... 2,53,2
5. Niels E. Nielsen, Odense, Ariel .. 2,57,7
6. Sv. Schmidt, Kerteminde, Ariel .. 3,10,0



Tre kendte motorsportsmænd fra Kolding Motor Klub. Fra venstre Villy Andersen, der kørte specialmaskine, Vitus Kelvang, der kørte standardmaskine både solo og med sidevogn, og endelig Børge Mørck, der var frygtet af enhver konkurrent i 500 cc standardklassen, hvor han vandt et utal af sejre på alle danske motorbaner, især stadionbaneløb og speedwayløb på standardmaskine var hans speciale.

Fra disse to heats, der virkelig var et opgør mellem datidens elite af standardkørere, gik de seks hurtigste direkte til slutheatet sammen med de to hurtigste fra et opsamlingsheat. De to kørere, der kom med i finalen fra opsamlingsheatet, var Børge Mørch, Kolding, BSA, og Johs. Jensen, Silkeborg, Triumph.

Man var derefter klar til slutheatet, og her lagde Robert Rasmussen, Søndersø, og Knud Nielsen, Århus, sig straks i spidsen med deres Nortonmaskiner, men så efter en omgangs kørsel kom Johs. Mygind, Odense, og Ernst Østerlund, Silkeborg, op på siden af de to udbrydere for at fortælle, at de også ville tale med om mesterskabsafgørelsen med deres to Triumph. Opgøret mellem disse fire kørere blev meget spændende, men de to Triumphkørere viste sig dog stærkest og kom først over målstregen.

Resultaterne:

1. Johs. Mygind, Odense, Triumph .. 2,49,7
   Danmarksmester 1951.
2. Ernst Østerlund, Silkeborg 2,49,9
3. Rob. Rasmussen, Søndersø, Norton 2,50,6
4. Knud Nielsen, Århus. Norton 2,51,7
5. Aage Iversen, Sønderborg, BSA .. 2,52,8
6. Børge Mørch, Kolding, BSA 2,53,5

Foruden mesterskabet i 500 cc standard blev der også kørt om et mesterskab i 500 cc sport. Afgørelsen i denne klasse fandt sted i form af den bedste af to tider opnået i to heat, som løbet gik over.

Det var først i det andet heat, at man fandt frem til danmarksmesteren Niels Blumensaadt (»Ridder Rap«), Randers, Ariel, idet han i dette heat opnåede klassens absolut bedste tid, 2,43,7. I det første heat måtte Blumensaadt derimod udgå med maskinskade på anden omgang, hvorefter resultatet af dette heat blev:

1. Axel Jensen, Ålborg, Triumph 2,45,4
2. Knud Nielsen, Århus, Norton 2,45,5
3. Henry Vorre, Viborg, Norton 2,54,0
4. Erling Nygaard, Korsør, Excelsior 3,14,2
5. »Norton« Hansen, Holbæk, Norton 3,24,9

I andet og afgørende heat for sportsmaskinerne var Niels Blumensaadt, Randers, derimod mere heldig. Straks fra starten gik han i spidsen for feltet og lod sig ikke på nogen måde overhale, men gik i mål som sikker danmarksmester i tiden 2,43,7.

Resultatet:

1. Niels Blumensaadt, Randers, Ariel 2,43,7
   Danmarksmester 1951.
2. Axel Jensen, Ålborg, Triumph 2,44,9
3. Henry Vorre, Viborg, Norton 2,50,0
4. Knud Nielsen, Århus, Norton 2,50,8

Også i klassen for solo standardmaskiner



De danske jordbanemestre på 1000 m 1951 efter laurbærkransningen på Jysk Væddeløbsbane i Århus. Fra venstre: Bent Jensen, Århus, Disella, Kiehn Bertelsen, København, JAP, Johs. Mygind, Odense, Triumph, Henrik Woszny, Odense, Puch, Niels Blumensaadt, Silkeborg, Ariel, Arne Svendsen, Silkeborg, Norton, og Axel Wang Hansen, København, JAP.

indtil 175 cc blev der kørt om et danmarksmesterskab i 2 heat. Samtlige startende i denne klasse mødte med den populære Puch-maskine til start. De øvrige to maskinmærker, der deltog i klassen, var DKW og NSU kørt hhv. af Poul Bøgehøj, Odense, og Axel Müller, Århus, men ingen af disse to kørere formåede at gå med de hurtige Puch-maskiner.

Resultaterne:

1. Henrik Wozny, Odense, Puch 3,26,2
   Danmarksmester 1951.
2. Erh. Fisker, København, Puch 3,27,0
3. Kiehn Bertelsen, Ringsted, Puch .. 3,30,4
4. Sv. Nielsen, Odense, Puch 3,31,2
5. Willy Baasch, Århus, Puch 3,47,5
6. Poul Bøgehøj, Odense, DKW 3,50,6
7. Axel Müller, Århus, NSU 3,54,8

I sidevognsklassen måtte man også gennem indledende heat og opsamlingsheat, inden danmarksmesteren kunne kåres.

Det første indledende heat gav følgende resultat:

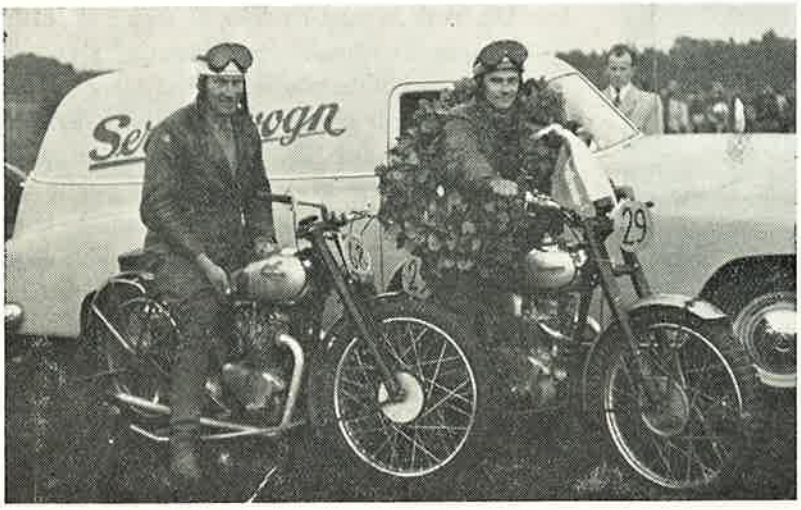
1. H. Th. Jacobsen, København, JAP 3,07,1
2. A. Wang Hansen, København, JAP 3,07,1
3. Johs. Hansen, Odense, Triumph.. 3,09,0
4. Rasmus Kornum, Ålborg, Triumph 3,09,2
5. Willy Baasch, Århus, Triumph 3,25,0

Andet indledende heat gav resultatet:

1. Kresten Krestensen, Århus, Norton 3,06,0
2. Hans Nielsen, Haderslev, BMW .. 3,07,1
3. Vagn Poulsen, Århus, Triumph .. 3,10,4
4. E. Walther, København, Triumph 3,52,1

De to hurtigste fra hvert indledende heat gik direkte til slutheat, medens resten måtte stille til start i et opsamlingsheat, hvorfra de to bedst placerede også kom med i slutheatet.

Straks fra starten af opsamlingsheatet gik Johs. Hansen, Odense, voldsomt frem med sin hurtige Triumph, og han kørte i mål som sikker vinder, men blev af løbsledelsen dis-



De to Triumphkørere Johs. Mygind, Odense, og Ernst Østerlund, Silkeborg, fik hhv. et danmarksmesterskab og en 2. plads i klassen for 500 cc standardmaskiner ved danmarksmesterskaberne på 1000 m i 1951.

kvalificeret for at køre vandret liggende på maskinen ned ad langsiderne, en kørsel der af de sagkyndige blev betegnet som farlig. Vagn Poulsen, Århus, nåede dermed op til start, idet han i opsamlingsheatet var blevet nr. 3 efter Preben B. Schou, Kjellerup, Triumph.

Slutheatet kom til at foregå i gåsegangskørsel, idet der efter start ikke blev foretaget en eneste overhaling. Axel Wang Hansen var gået i spidsen straks og holdt altså stillingen til målstregen, en kørsel der gav et danmarksmesterskab.

Resultaterne:

1. A. Wang Hansen, København, JAP 3,03,0
   Danmarksmester 1951.
2. H. Th. Jacobsen, København, JAP 3,04,9
3. Kresten Krestensen, Århus, Norton 3,05,6
4. Preb. B. Schou, Kjellerup, Triumph 3,10,1
5. Vagn Poulsen, Århus, Triumph.... 3,11,0

Mesterskabernes absolutte oplevelse var den sidste klasse, der skulle kåres danmarksmester i, nemlig 500 cc special solo, hvor hele eliten af de danske kørere var mødt til start. Også her skulle man gennem to indledende heats, et opsamlingsheat og endelig slutheatet.

Resultaterne fra første indledende heat blev:

1. Sv. Nissen, Odense 2,32,0
2. Ejvind Petersen, København 2,35,1
3. Jørgen Rasmussen, Odense 2,37,0
4. K. Lindegaard Petersen, Kolding.. 2,40,2
5. Jeppe Ussing, Århus 2,41,1
6. Aksel Vorre, Viborg 2,42,9

Resultaterne fra andet indledende heat:

1. Kiehn Bertelsen, København 2,30,1
2. Uno Jensen, København 2,31,1
3. Morian Hansen, København 2,33,1
4. Orla Knudsen, København 2,34,4
5. Aage Andersen, København 2,38,3
6. Axel Müller, Århus 2,43,0
7. Bent Jensen, Århus 2,46,6
8. Niels E. Nielsen, Odense 2,50,1

Man gik derefter over til at køre opsamlingsheat, og her blev placeringen for de bedste kørere således:

1. Lindegaard Petersen, Kolding 2,34,4
2. Jørgen Petersen, København 2,39,0
3. Axel Müller, Århus 2,39,5
4. Jørgen Rasmussen, Odense 2,41,0
5. Bent Jensen, Århus 2,42,4
6. Axel Vorre, Viborg 2,44,5

Dagens store slutheat blev spændende, de tre kørere, Kiehn Bertelsen, Orla Knudsen og Morian Hansen, ville alle tre tale med, da kampen om danmarksmesterskabet for alvor gik ind på de sidste omgange, men Kiehn Bertelsen formåede på overbevisende måde at afvise ethvert angreb, og han gik i mål som sikker vinder i tiden 2,31,1 svarende til en gennemsnitsfart på 105 km/t.

Resultaterne:

1. Kiehn Bertelsen, København 2,31,1
   Danmarksmester 1951.



Knud Nielsen, Århus, har igen vundet et jysk mesterskab med sin hurtige Norton, der altid var frygtet af mesterskabskonkurrenterne. Knud Nielsen lykønskes af Chr. Wenderby, Randers.

2.	Morian Hansen, København	2,32,6
3.	Orla Knudsen, København	2,32,8
4.	Uno Jensen, København	2,34,2
5.	Ejvind Petersen, København	2,34,8
6.	Svend Nissen, Odense	2,35,5
7.	Jørgen Petersen, København	2,38,7

Dermed var årets fartopgør for de bedste danske kørere overstået, og både DMU, den arrangerende klub og kørerne kunne se tilbage på en vellykket motorsportsdag.

Selv om man nu havde overstået danmarksmesterskaberne, var den danske baneløbssæson ikke så nær afsluttet, der stod stadig mange løb på programmet de kommende søndage.

De forskellige speedwaybaner som Gladsaxe, Gentofte, Næstved, Holbæk og Odense afholdt således flere store løb, ligesom jordbanen i Fangel og Åbenrå stadion hver havde et arrangement.

Det skal da også nævnes, at man i efteråret 1951 igen fik aftenløb med kunstig belysning, idet motorklubbernes banefond arrangerede to sådanne løb på Østerbro stadion i København den 18. og 25. oktober, begge gange under tilslutning af et meget stort publikum. Af kørerne, der deltog i disse aftenløb, hvor der herskede en glimrende stemning, kan nævnes så kendte navne som Leif Basse Hveem, Norge, Bill Kitchen, England, Ove Bodin, Sverige, og hele den danske elite af specialkørere med Kiehn Bertelsen i spidsen foruden de to populære jyske standardkørere Børge Mørch, Kolding, og Knud Nielsen, Århus, m. fl.

Det kan således nævnes, at publikum var så begejstret for løbene den sidste aften, at de blev ved at kræve omkørsel i dagens match mellem Kiehn Bertelsen og Bill Kitchen, der to gange kørte dødt løb, og da dette ikke lykkedes, forsøgte et hylekor at fremtvinge en ønskematch mellem Knud Nielsen og Børge Mørch, men de var på daværende tidspunkt klædt om og klar til at rejse til Jylland, så publikum måtte modstridende forlade Østerbro stadion, selv om man kan sige, de havde fået motorsport nok til at være mætte, arrangementerne var nemlig de bedst tænkelige både sportslige og organisationsmæssige.

På det sportslige område gik 1951 derefter mod sin afslutning med afholdelse af flere store trials, herunder 2 mesterskabstrials tællende til det nyindstiftede danmarksmesterskab. Det var i særdeleshed de fynske og sjællandske motorklubber, der arrangerede nogle meget store trials, hvorimod de jyske klubber var mere tilbageholdende med den form for motorsportsarrangementer, selv om der fra landsdelen tog mange kørere til Fyn og Sjælland for at deltage i trials og klarede sig endog fint.

Som afslutning på det organisationsmæssige arbejde inden for DMU og dens landsdelsunioner skal kun nævnes, at Jyllands Motor Sportsunion valgte ny formand, idet Kaj O. Nielsen, Ålborg, ikke ønskede at fortsætte og afløstes af Poul Sørensen, Århus.



Den populære speedwaykører Orla Knudsen, København, præsenteres første gang for »Elektrolpokalen« som vinder af Elektrolløbet 1952. Det lykkedes ikke for Orla Knudsen ved efterfølgende løb at sikre sig yderligere andele i den store pokal, men blot det at få sit navn indgraveret i den og modtage en miniature af den var bevis for en motorsportspræstation af rang.

1952

Betegnende for det sportslige inden for DMU ved begyndelsen af 1952 var, at det anmeldte antal løb, klubberne ønskede at afvikle i årets løb, var betydelig nedskåret i forhold til 1951.

Vanen tro var Nimbus Klubben også arrangør af årets første sportsarrangement i 1952, nemlig et stort vintertrial på militært område ved Jægerspris. Trods det vanskelige terræn med sne og is blev der kørt godt af hele det store felt af kørere, der deltog, selv om flere måtte en tur ned i sneen.

For øvrigt knyttede der sig det bemærkelsesværdige til dette trial, at Ejvind Hansen, Odense, ville opnå sin 25. trialsejr i træk, såfremt han vandt senior soloklassen. Dette forhold var der imidlertid både skrappe danske og svenske kørere, der havde bemærket, hvorfor de havde anmeldt sig i løbet, for den slags sejrsrækker lader man jo ikke motorsportsmænd passere uden kamp. – Og der blev kamp, for Knud Nielsen, Århus, brød Ejvind Hansens sejrsrække ved at vinde løbet med svenskeren Allan K. Ljungstrand på andenpladsen, medens Ejvind Hansen måtte se sig henvist til tredjepladsen. På fjerde- og femtepladsen placerede sig Gunnar Due, Køge, og Bent Rasmussen, Århus.

Alt medens vinteren fortsatte, og andre trialarrangerende klubber afventede forårsvejret, afholdt Sjællands Motor Union repræsentantskabsmøde, hvor der blev valgt ny formand. Den værende formand, Vilh. Nellemann ønskede ikke at fortsætte på grund af manglende tid, og i hans sted valgtes Hans Pedersen, Køge.

Så kom endelig tøvejret, og de store trials tog deres begyndelse for alvor, bl. a. afvikledes 4. og sidste afdeling af danmarksmesterskaberne søndag den 6. april på Mols i Jylland.

Det var Jyllands Motor Sportsunion, der stod som arrangør af mesterskabsløbet med hovedkontrol på Tirstrup kro. Løbet gik over i alt 6 udmærkede vagtetaper, og der var stor spænding om de endelige resultater, lige til sidste etape var kørt.

Resultaterne blev:

Senior solo 500 cc:

1. Knud Nielsen, Århus ..... 570 p.
2. Ejvind Hansen, Odense ..... 540 p.
3. Niels Blumensaadt, Randers ..... 470 p.
4. Bent Rasmussen, Århus ..... 380 p.
5. Sv. Schmidt, Kerteminde ..... 380 p.

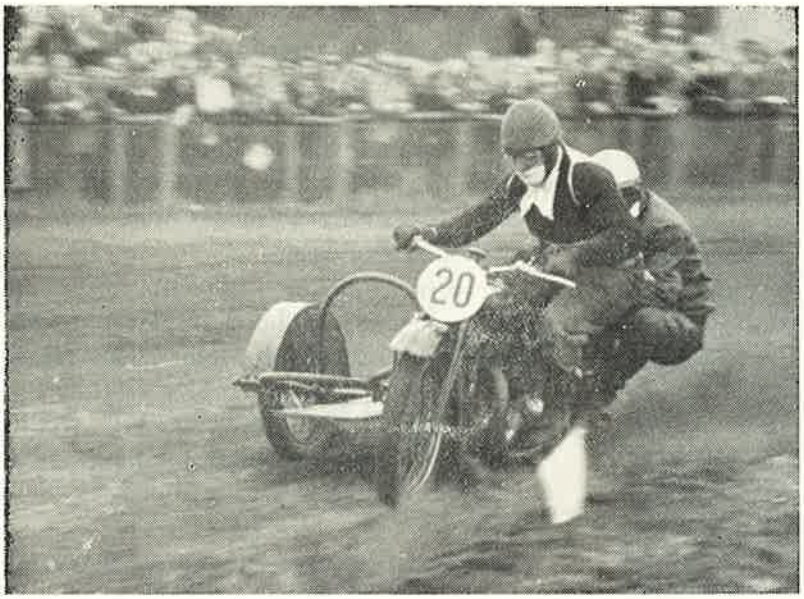
Senior sidevogne:

1. Sv. Hansen, Vester Hæsinge ..... 520 p.
2. Erik B. Jørgensen, Århus ..... 500 p.
3. Willy Baasch, Odense ..... 490 p.
4. Egon Walther, København ..... 490 p.

Letvægt:

1. Erh. Fisker, København ..... 560 p.
2. H. Woszny, Odense ..... 540 p.
3. Sv. Nielsen, Svendborg ..... 465 p.
4. H. P. Boisen, Brædstrup ..... 415 p.

For øvrigt var vel nok forårets største trial i 1952, hvad angik antallet af deltagende kørere, et løb afholdt af Fyens Motor Sport søn-



Vagn Poulsen, Skanderborg, der sikrede sig det jyske mesterskab i sidevognsklassen indtil 500 cc på Løvelbanen i 1952 samt en andenplads i sidevognsklassen indtil 750 cc.

dag den 23. marts ved Søndersø, hvor der blev kørt på 6 meget krævende etaper.

Resultaterne fra dette løb vil give et udmærket billede af navnene på hovedparten af dansk motorcykelsports trofaste trialkørere i 1952.

Senior solo 500 cc:
1. Ejvind Hansen, Ejlstrup ..... 590 p.
2. Johs. Mygind, Odense ..... 500 p.
3. Søren Juul, Viborg ..... 490 p.
4. Svend Nielsen, Svendborg ..... 455 p.
5. Helge Poulsen, Vester Hæsinge .. 445 p.

Senior sidevogne:
1. Egon Walther, København ..... 570 p.
2. Kr. Carlsen, Blommenslyst..... 530 p.
3. Willy Baasch, Odense ..... 520 p.
4. Niels Larsen, Odense ..... 485 p.
5. Karl Hansen, Odense ..... 405 p.

Junior solo, 500 cc:
1. Helge Hansen, Odense, ... 580 p.
2. Hans E. Hansen, Odense ..... 560 p.
3. Valter Jensen, Salbrovad ..... 505 p.
4. Poul J. P. Hansen, København .... 485 p.

Begynder solo, 500 cc:
1. Ib Knoblauch, Fruens Bøge ..... 540 p.
2. Viggo Lassen, Esbjerg ..... 505 p.
3. Hans Aa. Hansen, Odense ..... 505 p.
4. Mogens Sørensen, Langeskov .... 345 p.
5. Aksel Thorslund, Odense ..... 335 p.

Senior solo, 250 cc:
1. Jørgen Paaske, Odense ..... 495 p.
2. Arnold Paaske, Nyborg ..... 460 p.

Senior solo, 175 cc:
1. Erh. Fisker, København ..... 575 p.
2. Henrik Wozny, Odense ..... 540 p.
3. Hjortskov Nielsen, Odense ..... 535 p.

Da trialsæsonen nu var ved at ebbe ud, og foråret rigtig skulle til at bryde igennem, så baneløbssæsonens første arrangementer kunne tage sin begyndelse, skete der imidlertid det, at et voldsomt vintervejr igen satte ind. Flere baneløbsarrangementer måtte aflyses eller flyttes længere frem på sommeren, idet alle motorbaner lå begravet i høj sne i de dage, hvor de første løb skulle have været kørt.

Efter at tøvejret havde sat ind, blev der faktisk ikke tale om noget rigtigt forår, man gik lige fra vinteren og ind i sommeren, hvor det første baneløbsarrangement blev et speedwayløb på Østerbro stadion i København.

Derefter gik det slag i salg med at få kørt åbningsløb på de forskellige baner rundt omkring i landet, bl. a. også på Bornholm, hvor der den 4. april afholdtes et stort løb.

Som tidligere omtalt var årene først i halvtredserne virkelig gode år for moto-crosssporten, der fik større og større udbredelse og flere



To populære danmarksmestre i hhv. 500 og 350 cc solo sportsklassen, Niels Blumensaadt, Randers, Ariel, og Arne Svendsen, Silkeborg, Norton.

og flere tilhængere både blandt kørere og publikum i så at sige alle Europas lande, således da også her i Danmark.

Flere og flere motorklubber havde anlagt moto-crossbaner, virkelig en tiltalende form for en motorbane at gå i gang med for en mindre klub, idet anlægsudgifterne var betydelig mindre, end når det drejede sig om en jordbane eller speedwaybane for ikke at tale om en 1000 m sandbane, hvoraf der da også kun fandtes én uden samtidig at være hestesportsbane, nemlig Jysk Motorbane i Hobro.

Blandt de moto-crossbaner, der havde set dagens lys og var blevet endog meget velvilligt modtaget af såvel kørere som publikum, var Århus Motor Klubs bane ved Ny-Mølle, hvor der afholdtes et stort løb skærtorsdag med svensk deltagelse.

Ved at gennemgå resultatlisten fra et sådant løb vil man tydeligt kunne se at navnene på kørerne, at det både var trialkørere og baneløbskørere, der var gået ind for den nye løbsform moto-cross, noget der da også senere skulle vise sig at blive et vældigt aktiv i dansk motorcykelsport, idet man senere kom med i det internationale moto-crossarbejde og bl. a. fik lov at arrangere Moto-Cross des Nations på Randers Motor Sports bane i Volk Mølle, samt den senere række af årlige internationale moto-cross grand-prix afholdt på forskellige danske moto-crossbaner.

Resultaterne fra omtalte løb i Ny-Mølle blev:

Senior solo, 500 cc:

1. Knud Nielsen, Århus, Matchless.
2. Bent Rasmussen, Århus, Matchless.
3. Gunnar Due, Køge, Matchless.
4. Arne Svendsen, Silkeborg, Norton.
5. Alf. Svumungson, Sverige, BSA.
6. Knud Skovgaard, Århus, AJS.
7. Stig Arne Utter, Sverige, Triumph.
8. Henrik Bækgaard, Randers, AJS.

Senior solo, 350 cc:

1. Jens Nielsen, Silkeborg, Ariel.
2. Viktor Simonsen, Ålborg, BSA.
3. Ejler Svendsen, Ålborg, Triumph.
4. Søren Juul, Viborg, Royal Enfield.

Junior solo:

1. Bent Christensen, Køge, Matchless.
2. Henning Jensen, Helsinge, BSA.
3. Poul Bøgehøj, Odense, Triumph.
4. H. E. Hansen, Odense, Ariel.
5. Erik B. Jørgensen, Århus, Nimbus.

Letvægt, 175 cc:

1. Henning Krogh, Århus, James.
2. Sv. Nielsen, Odense, TWN.
3. Erh. Fisker, København, Puch.
4. Henrik Wozny, Odense, Puch.



Det første store kørernavn, Danmark havde inden for motocross-sporten, og som virkelig kunne hævde sig også internationalt, var Ejvind Hansen, Odense, der her viser baghjulet på AJS'en for sin landsmand Jens Nielsen, Silkeborg, Ariel, der også gjorde en fin figur inden for motocrosssporten bl. a. på det danske landshold.

Sommeren 1952 var i øvrigt ikke præget af de store motorsportsbegivenheder, de forskellige banedrivende klubber afholdt deres baneløb med større eller mindre held, når der ses økonomisk på resultaterne, for det var, som om publikum var ved at blive motorløbstrætte efter de mange arrangementer, der var budt på i årene siden krigens ophør, og i mange tilfælde svigtede publikumsbesøget. Rent sportsligt var der derimod mærkbar fremgang at konstatere, idet kørerne efterhånden havde fået mulighed for at anskaffe sig nyt materiel, så der virkelig var tale om at tage konkurrencen op med udenlandske kørere på lige fod, hvad enten disse besøgte de danske baner, eller de danske kørere tog til udlandet.

Det kan således nævnes, at landets eneste store navn inden for TT-løbssporten, Sv. Aage Sørensen, København, havde anskaffet sig såvel en fabriksny 500 cc som 350 cc Norton-racer, ligesom flere af kørerne, der dyrkede moto-cross, havde haft mulighed for at anskaffe sig nye maskiner specielt fremstillet af de forskellige motorcykelfabrikker til dette formål.

Hvad angik udlandet, så havde vi undertiden mange danske kørere, der blev inviteret ud for at deltage i store løb, og en dansk-svensk speedwaylandskamp var der da også tale om den 17. juni på det svenske motorstadion i Eslöv.

Det danske landshold tabte matchen med 74 points mod 34, men havde der været blot en lille smule held for de danske kørere i stedet for ustandselige uheld, så var den svenske sejr ikke blevet nær så stor, som pointstallene giver udtryk for.

Det danske landshold bestod af følgende kørere:

1. Kiehn Bertelsen, København.
2. Morian Hansen, København.
3. Orla Knudsen, København.
4. Leif Hirsborg, København.
5. Jørgen Petersen, København.

Det svenske landshold stillede med følgende kørere:

1. Bertil Carlsson.
2. Rune Andersen.
3. Bernt Nilsson.
4. Per Hollander.
5. Olle Andersson.
6. Hans Dahlström.

At det så ikke var det stærkeste landshold, svenskerne stillede med, var en helt anden sag, for samme dag kørte Sverige også landskamp på speedway mod Norge i Oslo, og her måtte nordmændene med Basse Hveem i spidsen neje sig med 26 points mod Sveriges 82 points,



Al begyndelse er svær, således var da også moto-cross en vanskelig opgave at gå i gang med for de tidligere danske bakkeløbs- og banekørere, hvilket tydeligt ses her, hvor N. O. Jensen, Ålborg, og Ernst Østerlund, Silkeborg, er kommet i vanskeligheder med deres Triumph-maskiner, medens en anden Triumph-kører, Ejler Svendsen, Ålborg, har holdt sig på ret køl.

altså et betydeligt større nederlag for Norge, end tilfældet var for Danmark.

Det var altså ikke helt uberettiget, når Sverige allerede på daværende tidspunkt havde fået prædikatet »kontinentets bedste speedwaynation«.

Sommerferiens tid kom, og motorsporten lå til dels stille i en kort tid, inden man så skulle til at begynde på årets mesterskabsløb, men forinden blev der dog afholdt store løbsarrangementer bl. a. på speedwaybanerne i Gladsaxe, Holbæk, Næstved og jordbanerne i Esbjerg ved Korskroen, Hem Odde, Løvel ved Viborg og scramblebanen i Vinderød.

Selv om det blev nævnt, at motorsportsbanerne lå stille i sommerferiemåneden, så var dette ikke ensbetydende med, at alle kørerne også holdt sig helt fra motorsporten i den tid, enkelte tog helt til Middelhavskysten, alt medens de deltog i et motorsportsligt arrangement, nemlig »Det 3. Trophée Internationale Motorcycliste Monaco«, der afholdtes i dagene fra den 4.–6. juli.

Otte danske motorcykelkørere deltog i dette motorcykelrally, nemlig: Hardy Hirsborg, Tornax, Ernst Andersen, Puch, Morian Hansen, Puch, Reinhold Ravn, Puch, Erh. Fisker, Puch, Kiehn Bertelsen, Puch, og Skjold Petersen, Matchless, der alle startede i Amsterdam, medens Poul Bøgehøj, Triumph, startede fra Paris. De bedste danske placeringer blev opnået af Kiehn Bertelsen, der blev nr. 3, og Poul Bøgehøj, der blev nr. 6. Vinder af løbet blev Priem Rozenberg, Holland, BSA.

Som sagt nærmede sig nu tiden for årets forskellige mesterskabsløb, men der blev ikke i 1952 afholdt noget danmarksmesterskab på 1000 m bane, hvorimod der blev kørt et danmarksmesterskab på speedway og endelig det jyske jordbanemesterskab. Elektrolløbet derimod, der af mange blev set hen til med betydeligt større forventninger end danmarksmesterskabsløbene, blev i lighed med tidligere år afholdt på Charlottenlund travbane søndag den 3. aug.

Igen i 1952 blev der tale om dansk succes ved dette løb, idet Orla Knudsen, København, vandt sin første aktie i Elektrolpokalen ved bl. a. at slå Kiehn Bertelsen, København, Göte Brester, Sverige, Lief Bech, København, og Sv. Aage Engstrøm, København, der blev placeret i den nævnte rækkefølge. Der var dog kamp om sølvtøjet lige til det sidste, idet Kiehn Bertelsen havde ført løbet de første omgange med Orla Knudsen lige efter sig, og afgørelsen faldt først få meter før mål, hvor det lykkedes Orla Knudsen at presse sin maskine en længde foran Kiehn Bertelsen.

For Sv. Aage Engstrøm var løbsresultatet for hans eget vedkommende derimod ærgerligt, idet han ved en sejr kunne have taget Elektrolpokalen med hjem som ejendom, idet han havde to aktier i den fra løbet i 1938 og 1949.

Af øvrige resultater ved Elektrolløbet kan nævnes:

Senior sport, 350 cc:

1. Kjeld Jensen, Ålborg, AJS 197,6



Ved de første moto-cross, der afholdtes her i landet, deltog der altid mindst én sidevognsklasse. Der kunne dog undertiden blive trængsel på de vanskelige baner, så sandsækken måtte stå af og lægge en hånd på det tunge sidevognskøretøj for at hjælpe det igennem. Her er det Kr. Krestensen, Århus, Norton, Hans Nielsen, Haderslev, BMW, og Erik B. Jørgensen, Århus, Nimbus, der er kørt fast på en bakketop.

2. Eiler Svendsen, Ålborg, Triumph.. 198,0
3. Finn Larsen, København, BSA 201,5
4. Viktor Simonsen, Ålborg, BSA 202,8

Senior sport, 500 cc, B:

1. Asger Andersen, Snoldelev, Ariel.. 188,9
2. John Havnbo, København, BSA .. 196,2
3. Ove Madsen, København 197,2
4. Boris Rasbro, København, BSA 197,4
5. Villy Gylling Nielsen, København 207,0

Senior sport, 500 cc, A:

1. Johs. Mygind, Odense, Triumph .. 176,0
2. Niels Blumensaadt, Randers, Ariel 180,0
3. Alfred Larsen 182,0
4. Børge Mørch, Kolding, Ariel 182,2
5. »Norton« Hansen, Holb., Triumph 184,0

Specialløb:

1. Bue Jensen, København, JAP 177,4
2. Robert Kastebo, København, JAP.. 179,0
3. H. Anker Hansen, København, JAP 189,4
4. A. Villy Petersen, København, JAP 190,0
5. Otto Nielsen, Dalby, JAP 191,0

Sidevogne:

1. H. Th. Jacobsen, København, JAP 193,9
2. Egon Walther, København, Triumph 200,0
3. Hans Nielsen, Haderslev, BMW .. 202,0
4. Thorkild Thy, København, JAP .. 202,4

Hvad angik jyske jordbanmesterskaber, så ønskede Jyllands Motor Sportsunion at skabe tradition for, at dette løb blev kørt på Viborg Motor Klubs jordbane i Løvel, og i overensstemmelse hermed arrangeredes mesterskaberne i 1952 den 10. august på denne bane under deltagelse af et meget stort antal kørere i særdeleshed i klasserne for sports- og standardmaskiner, hvorimod deltagerantallet i specialklassen var endog meget beskedent.

Både indledende heats, mellemheats og slutheats fik en i alle måder udmærket sportslig afvikling, og de endelige resultater fra slutheatene blev:

Solo sport, 350 cc:

1. Søren Juul, Viborg, Royal Enfield 93,8
   Jysk jordbanemester 1952.
2. Kjeld Jensen, Ålborg, AJS 96,4
3. Egon Nielsen, Horsens, Velocette.. 99,8
4. N. H. Andersen, Silkeborg, Triumph 102,0
5. Victor Simonsen, Ålborg, BSA 102,4

Solo sport, 500 cc:

1. Børge Mørch, Kolding, Ariel 89,3
   Jysk jordbanemester 1952.
2. Ernst Østerlund, Silkeborg, Triumph 91,1
3. Arne Svendsen, Silkeborg, AJS 91,2
4. Axel Jensen, Ålborg, Triumph 91,3
5. Jacob Jensen 92,0

Special, 500 cc.

1. Jeppe Ussing, Børkop, JAP 85,1
   Jysk jordbanemester 1952.
2. Lindegaard Petersen, Kolding 85,8
3. Arne Pander, Herning 86,3
4. Axel Müller, Århus 89,4
5. Tage Hansen, Horsens 95,3



Højt at flyve, dybt at falde. – Denne kører kom dog fint ned fra højderne på den første fynske moto-cross-bane i Højbjerg.

Solo sport, 175 cc:

1. H. P. Boisen, Århus, Puch 111,0
   Jysk jordbanemester 1952.
2. Henning Krogh, Århus, James 111,8
3. N. O. Jensen, Ålborg 212,0

Sidevogne, 500 cc:

1. V. Poulsen, Skanderborg, Triumph 101,1
   Jysk jordbanemester 1952.
2. Kresten Krestensen, Århus, Norton 101,8
3. H. Pedersen, Holstebro, Triumph.. 101,8

Sidevogne over 500 cc:

1. Hans Nielsen, Haderslev BMW.... 197,5
   Jysk jordbanemester 1952.
2. V. Poulsen, Skanderborg, Triumph 201,1
3. Kresten Krestensen, Århus, Norton 202,6
4. Eigild Wandel, Varde, Nimbus 206,3

Inden årets eneste mesterskab på bane, nemlig danmarksmesterskaberne på speedway, blev afviklet, nåede Samvirkende Motorklubber at afholde åbningsløb på en nybygget speedwaybane, den første rigtige kortbane herhjemme udelukkende beregnet for motorsport. Banen var beliggende forsænket i midten af Amager travbane og bød på mange tekniske finesser, som ikke tidligere var set på nogen dansk motorbane. Der var således i stedet for det kendte fjedrende ståltrådshegn på den nye bane anbragt en såkaldt 25 cm høj afbærerplanke, automatisk startmaskine og signalgivning med lyssignaler, ligesom der var mulighed for at køre aftenløb, da der over banen var anbragt elektrisk belysning i lighed med, hvad der var kendt på cykelbanerne. Det var Motorklubbernes Banefond, der havde stået for bygningen af banen, der, da den var færdig, stod fonden i en investering på ca. 150.000 kr. Den drivende kraft i bygningen af banen havde været formanden for Samvirkende Motorklubber og tidligere formand for Sjællands Motor Union, faktor Poul Rasmussen, der så at sige selv havde stået for afgørelsen af de forskellige tekniske problemer, der havde meldt sig i forbindelse med bygningen af banen:

På åbningsaftenen den 4. september lød der mange lovord til initiativtagerne til denne nye og første permanente motorbane i København. Vicepræsidenten for Danmarks Motor Union samt flere andre fremstående personligheder var således til stede ved åbningen af banen og udtalte deres bedste ønsker for dens fremtid, ligesom vicepræsidenten, Vald. Hoffmeyer jun., i præsidentens fravær på grund af bortrejse tolkede dennes varmeste hilsen og lykønskning til den nye banes ledelse.

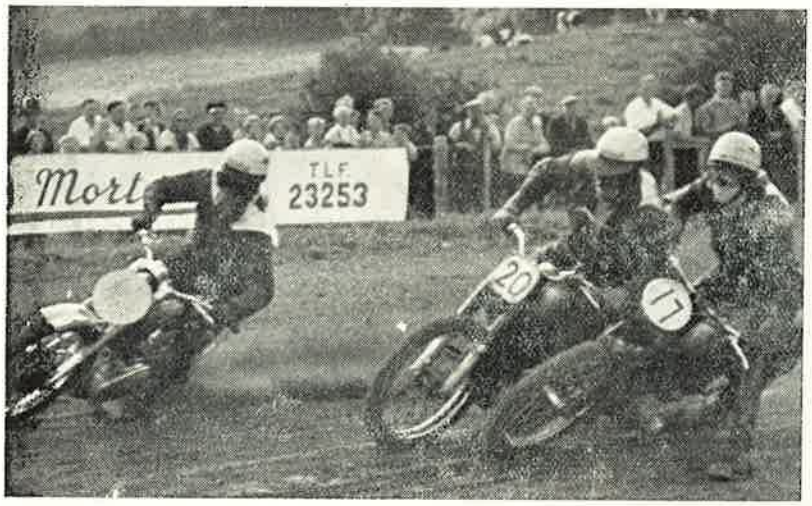
Fra åbnigsløbet, der bød på udmærket motorsport og viste, at banen endog var meget velegnet, skal nævnes følgende resultater:

Ekspertmatch:

1. Fred Pawson, England 70,8
2. Kiehn Bertelsen, København 70,9
3. Orla Knudsen, København 71,0
4. Oluf Elsberg, København 74,6
5. Bue Jensen, København 75,1

Ekspertmatch B:

1. Allan Poppe Nilsson, Sverige ..... 8 p.
2. Niels Erik Persson, Sveirge ..... 6 p.
3. Leif Bech, København ..... 4 p.



Tre af de populære kørere i 350 cc klassen for standardmaskiner: Henning Krogh, Århus, Royal Enfield, Ib Nielsen, Skive, Norton, og Niels H. Andersen, Silkeborg, Triumph, tager en tørn på Bøghovedbanen ved Haderslev.

Specialmatch:

1. Erh. Fisker, København ..... 5 p.
2. Aage Andersen, København ..... 5 p.

Ekspertmatch C:

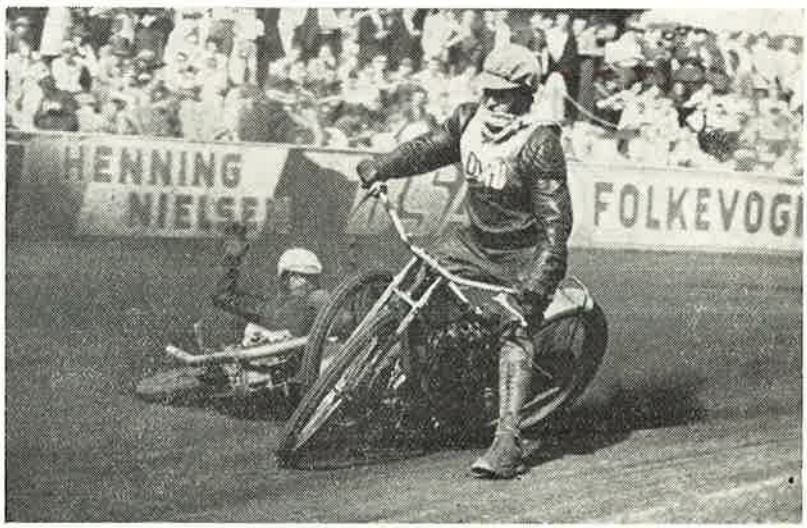
1. Morian Hansen, København ..... 6.p.
2. Robert Kastebo, København ..... 2 p.
3. Alfred Larsen, København ..... 2 p.
4. Jørgen Petersen, København ..... 2 p.

Med den rivende udvikling, speedwaysporten nu var inde i her i landet, og med den store og gode stab af kørere, var intet mere naturligt end at afholde et danmarksmesterskab på speedway, som fandt sted på stadionbanen i Odense søndag den 5. oktober.

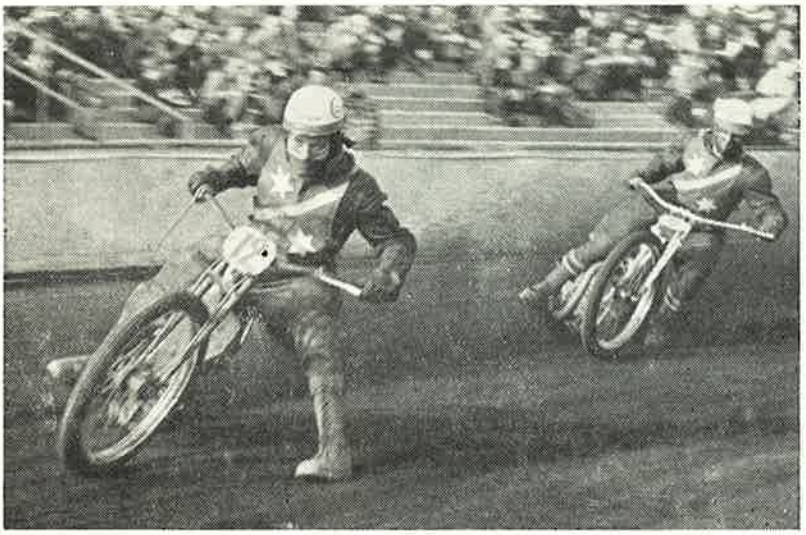
Udsigterne for et vellykket mesterskabsløb var ikke de bedste, idet regnen silede ned fra morgenstunden af, men så omkring middagstid brød solen igennem, og publikum strømmede til i et antal på ca. 7.000, så det var glade løbsarrangører, der gjorde klar til at lade første start gå præcis kl. 14,30.

Hele eliten af de danske speedwaykørere med Kiehn Bertelsen, Orla Knudsen og Leif Bech som publikums største yndlinge var mødt til start, og der blev kæmpet bravt på den våde bane.

Inden sidste heat stod det klart, at den afsluttende kamp om mesterskabet også ville komme til at stå mellem disse tre kørere, og det blev Leif Bech, der fik sit store gennembrud ved på overbevisende måde at slå de to tidligere mestre, Orla Knudsen og Kiehn Ber-



Et kendt navn på Amager speedway, »Den flyvende tjener« alias Erik Wincentz, Næstved, undgår her ved en lynhurtig manøvre at påkøre en konkurrent, der er styrtet.



Jørgen Stabirk, København, og Bue Jensen giver her publikum opvisning i holdkørsel på Gladsaxe speedway.

telsen. Da Leif Bech kørte over målstregen som danmarksmester, ville publikums jubel ingen ende tage, og nede i ryttergården blev den nye mester også stærkt hyldet af alle kammeraterne.

Et sidevognsrace, der også vakte publikums store begejstring, blev vundet af den lokale storkører Johs. Hansen, Odense, Triumph, foran Egon Walther, København, Triumph.

Pointsfordelingen ved danmarksmesterskaberne på speedway 1952 blev i øvrigt:

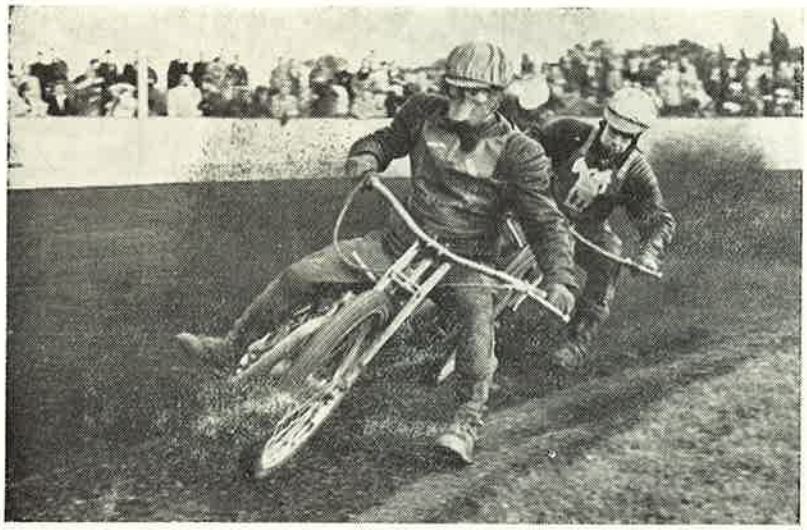
1. Leif Bech, København ..... 15 p.
   Danmarksmester 1952.
2. Orla Knudsen, København ..... 14 p.
3. Kiehn Bertelsen, Ringsted..... 13 p.
4. Erh. Fisker, København ..... 11 p.
5. Erik Wincentz, Næstved ..... 9 p.
6. Bue Jensen, København ..... 9 p.
7. Ejvind Petersen, København .... 8 p.
8. Aage Andersen, København ..... 8 p.
9. Jørgen Rasmussen, Odense ..... 7 p.
10. Oluf Elsberg, København ..... 6 p.
11. Crone Jørgensen, København ..... 5 p.
12. Uno Jensen, København ..... 4 p.
13. Axel Müller, Århus ..... 4 p.
14. Arne Pander, Herning ..... 2 p.
15. Leif Hirsborg, København ..... 0 p.
16. Sv. Nissen, Odense ..... 0 p.
17. Jørgen Petersen, København ..... 0 p.
18. Kaj Larsen, Ringsted ..... 0 p.

Det første danmarksmesterskab på speedway afsluttedes om aftenen med en festlig arrangeret præmieuddeling foretaget af DMU's sportsrådsformand, Vald. Petersen, medens de to arrangerende klubber, Fyens Motor Sport og Motorklubben »Odin«, var vært ved en middag.

Med to danmarksmesterskabsafdelinger i trial og en del klubtrial, samt et velgørenhedsløb i form af et kilometerrace arrangeret af Frederiksborg Amts Motor Klub til fordel for Grønlandsindsamlingen sluttede den sportslige aktivitet i 1952.

Dagens hurtigste tid ved kilometerracet i Hillerød blev opnået af TT-køreren Sv. Aage Sørensen, København, med hans 500 cc TT-Norton. Hastigheden blev for kilometeren med flyvende start 165 km/t. Knud Nielsen, Århus, var dog lige i hælene på Sv. Aage Sørensen, idet han opnåede 163 km/t.

Den arrangerende klubs formand, H. Damkjær Pedersen, takkede kørerne, fordi de havde stillet sig til rådighed, og meddelte, at der blev det pæne beløb på 4500 kr. til det gode indsamlingsformål.



Kiehn Bertelsen slår her på overbevisende måde den senere verdensmester Ove Fundin, Sverige, ved en dansk-svensk holdkamp på Amager speedway.

1953

Ved årsskiftet 1953 var det i særdeleshed den såkaldte Irvingersag, der optog sindene meget inden for DMU's organisation.

Uden i øvrigt at komme nærmere ind på sagens sammenhæng skal nævnes, at DMU havde sat speedwaykøreren Irving Irvinger i karantæne i slutningen af 1952 og inddraget hans licens. Imidlertid skete der det, at Irving Irvinger anlagde sag mod Danmarks Motor Union ved Østre Landsrets 9. afdeling, der den 24. marts afsagde dom i sagen. Dommen kom til at lyde på og fastslog, at DMU's suspension af Irving Irvinger havde været uberettiget, og DMU tilpligtedes at udstede såvel national som international licens til Irving Irvinger, samt betale sagens omkostninger med 600 kr.

I øvrigt var det DMU's repræsentantskabsmøde den 19. april, man så hen til med spænding, idet der på dette møde skulle vælges både ny præsident og ny vicepræsident, idet den værende præsident fabrikant N. K. Pedersen efter eget ønske ville fratræde, medens vicepræsidenten, Hoffmeyer jun., var rejst til udlandet.

På trailfronten var aktiviteten allerede fra begyndelsen af 1953 stor, og mange gode arrangementer blev afholdt, både danmarksmesterskabsafdelinger og et nyindstiftet sjællandsmesterskab, som Søborg og Omegns Motorklub stod for tilrettelægningen af.

Til sjællandsmesterskabet knytter sig et efterspil, idet Niels Andersen i sidevognsklassen nedlagde protest mod vinderen af klassen, Egon Walther, for at have benyttet pigdæk. Da mægling i sagen ikke var mulig, blev den indbragt for SMU, der traf den afgørelse at udelukke Egon Walther fra bedømmelse sammen med Willy Baasch, Odense, og Axel Wang Hansen også i sidevognsklassen, og for samme forseelse sammen med solokøreren Poul J. P. Hansen fra juniorklassen.

I øvrigt blev resultaterne ved det famøse sjællandsmesterskabstrial, hvor der også deltog kørere fra andre landsdele end Sjælland:

Letvægt:

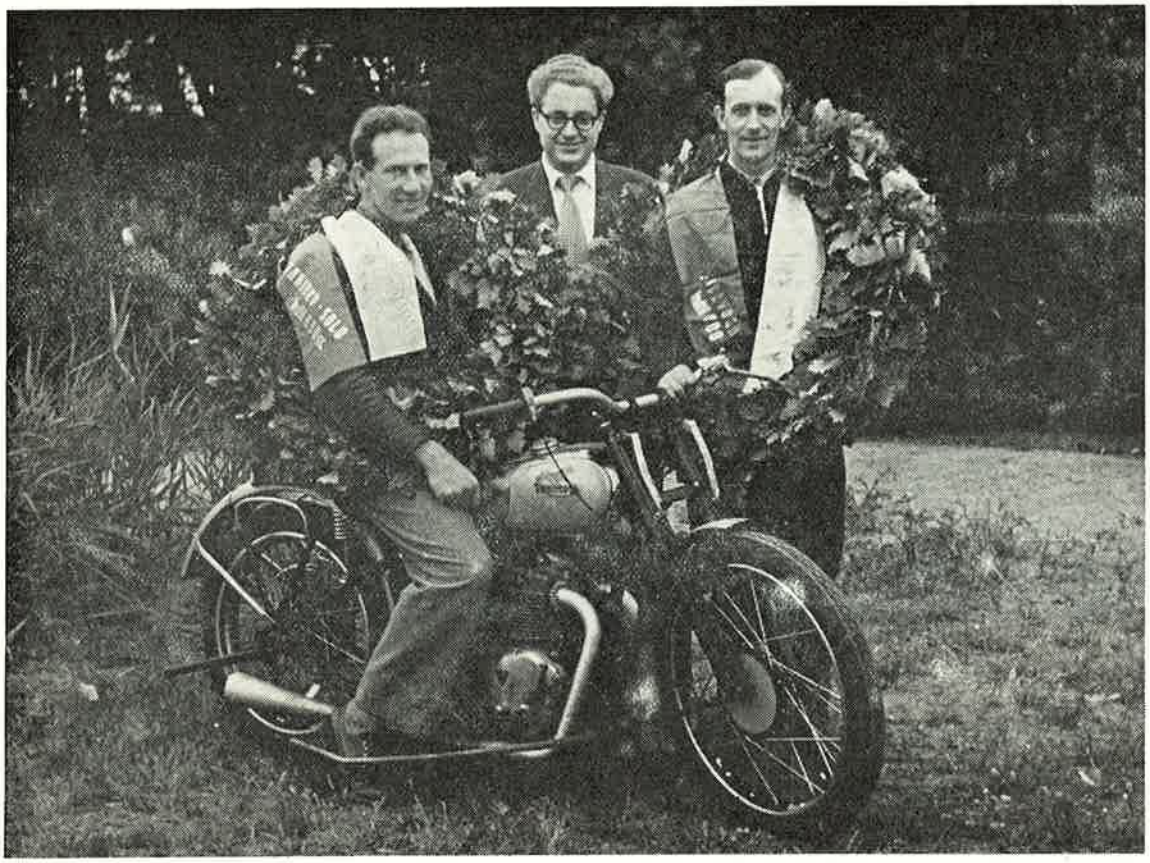
1. Leo Christensen, Sverige ..... 415 p.
2. Henrik Woszny, Odense ..... 405 p.
3. Willy Mikkelsen, København .... 390 p. (Sjællandsmester 1953).
4. Ole Schou Ludvigsen, Ringsted .. 380 p.
5. Herbert Nielsson, Sverige ..... 375 p.

Senior solo, 500 cc:

1. Ejvind Hansen, Odense ..... 500 p.
2. Gunnar Due, Køge ..... 410 p. (Sjællandsmester 1953).
3. Bent Christensen, Køge ..... 385 p.
4. Knud Lodal Mortensen, Næstved.. 370 p.
5. Villy G. Nielsen, København .... 355 p.

Senior sidevogne:

1. Niels Andersen, Helsinge ..... 445 p.
2. Harry Frandsen, København .... 380 p.



De to populære Triumph-kørere Ernst Østerlund, Silkeborg, og Rasmus Kornum, Ålborg, har her kørt et mesterskab hjem hhv. i soloklassen og sidevognsklassen. Mellem de to kørere ses importøren af Triumph i Danmark, direktør Reinhardt, København.

3. Eigil Nielsen, København ..... 375 p
4. Egon Kristensen, København .... 335 p.

Junior solo:

1. C. M. Hasselbalch, København .. 435 p.
2. Søren Gandrup, Glostrup ..... 390 p.
3. Poul Poulsen, Køge ..... 370 p.

Begyndere:

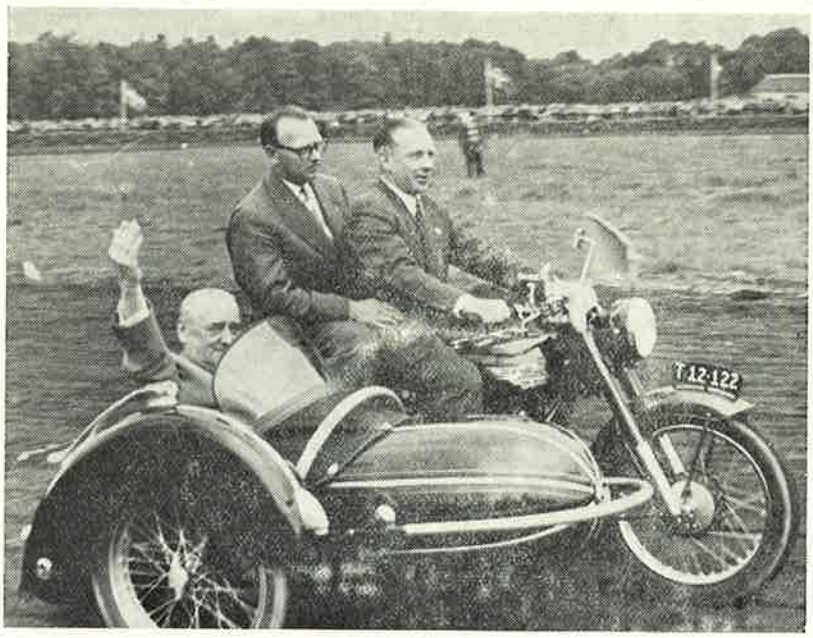
1. Carl Johan Larsen, Hillerød .... 480 p.
2. Svend Pedersen, København ..... 415 p.
3. John Rasmussen, København .... 410 p.
4. Leif Davidsen, Køge ..... 355 p.

Søndag den 19. april var så Odense kongresby for DMU's repræsentantskabsmøde, der blev åbnet af præsidenten, N. K. Pedersen, efter at den lokale unionsformand, Ejner Jensen, havde budt forsamlingen velkommen til Odense.

Repræsentantskabsmødets hovedbegivenhed var valgene, hvor bundtmager Poul Sørensen, Århus, afløste fabrikant N. K. Pedersen som præsident, medens det ikke lykkedes at få valgt en ny vicepræsident, idet eneste emne til posten, Poul Rasmussen, København, afslog at modtage valg, hvorimod han indvilgede i at indtræde i forretningsudvalget. Som ny sportsrådsformand valgtes Chr. Wenderby, Randers, i stedet for Vald. Pedersen, der ikke kunne fortsætte på grund af manglende tid til det sportslige arbejde.

Inden repræsentantskabsmødet sluttede, takkede SMU's formand, Hans Pedersen, på det varmeste den afgående præsident for det arbejde, han havde udført for Danmarks Motor Union.

Baneløbssæsonen 1953 blev åbnet på den nye Amager Speedway og fik den bedst tænkelige begyndelse, idet ikke mindre end 12.000 tilskuere overværede sæsonåbningsløbet den 6.



Formanden for DMU's sportsråd, Chr. Wenderby, Randers, præsidenten for DMU, Poul Sørensen, Århus, og borgmester Alfred Andersen, Randers, kører åbningsrunden på Randers Motor Sports speedwaybane ved dennes indvielse.

april, der formede sig som en dansk-svensk holdmatch.

Også Gladsaxebanen, der var at betragte som en speedwaybane, havde held med sæsonens første løb, idet der også her var 12.000 tilskuere til en dansk-hollandsk holdmatch.

Derefter gik det slag i slag rundt omkring på de danske motorbaner, det være sig stadionbaner, jordbaner og motocrossbaner, ikke mindre end 36 løbsarrangementer var tilmeldt den nationale løbskalender, og løbsarrangørerne havde endog flittigt benyttet sig af søndagene i juli måned, der normalt tidligere år havde været feriemåned også for motorsporten.

Selv om de danske kørere altså havde travlt på de hjemlige baner, blev der da også tid til en enkelt landskamp, nemlig en firelandskamp mellem de nordiske lande på Växjö motorstadion i Sverige.

Det blev som ventet Sverige, der løb af med sejren med i alt 40 points, medens Norge på andenpladsen fik 24 points, Danmark på trediepladsen 23 points, og endelig Finland på fjerdepladsen 9 points.

De forskellige kørere, der deltog på lands-



Oluf Elsberg, der altid viste publikum speedwaykørsel i fineste stil, har her måttet »æde« en del slagger på en regnvejrsdag, med den fine stilkørsel er dog stadig i behold.



To moto-crosskørere takker hinanden for god kamp. Til venstre Arne Svendsen, Silkeborg, Triumph, og til højre Niels Blumensaadt, Randers, AJS.

holdene, var, samt det antal points hver enkelt scorede:

Sverige:

Rune Sørmander	12 p.
Dan Forsberg	12 p.
Olle Nygreen	10 p.
Sune Carlsson	6 p.

Norge:

Thorleif Andresen	7 p.
Basse Hveem	6 p.
Reidar Kristoffersen	6 p.
Henry Andersen	5 p.

Danmark:

Leif Bech	9 p.
Kiehn Bertelsen	8 p.
Ejvind Petersen	3 p.
Erh. Fisker	3 p.

Finland:

Simo Ylänen	4 p.
Kauko Jousanen	3 p.
Urho Mäkinen	1 p.
Yrjö Kaljonen	1 p.

Hvad angik årets klassiske løb og mesterskabsløb, så blev månederne august og september tiden for de store motorsportsbegivenheder. Den 9. august arrangeres der således både jyske jordbanemesterskaber i Haderslev og Elektrolløb på Charlottenlund travbane i København.

Det var Haderslev Motor Sport, der var blevet betroet at afvikle de jyske jordbanemesterskaber 1953 på Bøghovedbanen.

Mesterskaberne blev skæmmet af nogle kedelige styrt, der satte flere af storfavoritterne i 500 cc standardklassen ud af spillet, således udgik både Knud Nielsen, Århus, og Arne Svendsen, Silkeborg. Sidstnævnte fik efter de to køreres styrt en alvorlig advarsel fra løbsledelsen for hensynsløs og farlig overhaling, der havde været den direkte årsag til styrtet. Det blev nu Børge Mørch, Kolding, der sejrede og vandt det jyske jordbanemesterskab 1953 på sin Matchless i tiden 1,30 efterfulgt af Ernst Østerlund, Silkeborg, Triumph, 1,33, og Arthur Glavind, Viborg, Norton, 1,34.

I 350 cc klassen for standardmaskiner var der betydelig mere kamp om mesterskabet, der gik til Ib Nielsen, Skive, Norton, 1,37, med Niels H. Andersen, Silkeborg, Triumph, 1,37,6, på andenpladsen, medens Harry Hansen, Viborg, besatte tredjepladsen på Royal Enfield i tiden 1,40,2.

Specialklassens mesterskab gik velfortjent til den kommende storrytter Arne Pander, Herning, der på overbevisende måde slog både Axel Müller, Århus, og den tidligere mester Lindegaard Petersen, Kolding, der blev placeret i den nævnte rækkefølge. Arne Panders vindertid blev 1,23,6.



Axel Müller, Århus, lykønskes og modtager blomster efter at have vundet specialklassen ved indvielsesløbet på Randers speedway.

Mestrene i de to sidevognsklasser, hhv. indtil 500 cc og over 500 cc, blev Henrik Pedersen, Holstebro, Triumph, og Hans Nielsen, Haderslev, BMW. Vindertiderne blev 1,40,8 og 1,39,0.

På anden- og tredjepladsen i den lille klasse fulgte Hans Nielsen, Haderslev, BMW, og Arne Mikkelstrup, Esbjerg, JAP, i tiderne 1,41,0 og 1,43,4, medens disse to pladser i den store klasse besattes af Hans I. Andersen, Ålborg, BMW, 1,41,0, og Bachmann Skovsen, Randers, DKW, 1,47,0.

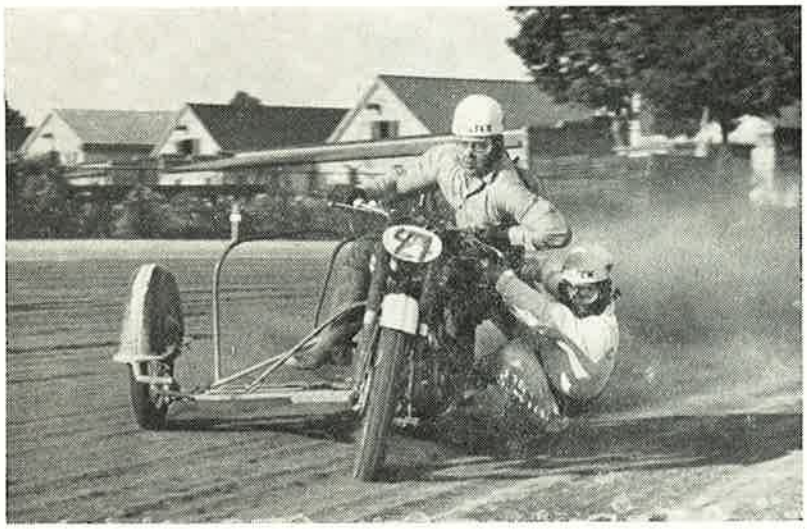
Der var ca. 5000 tilskuere til mesterskabsløbet.

Igen i 1953 måtte de danske kørere se sig slået ved Elektrolløbet af den eneste udenlandske deltager, Göte Brester, Ørebro, der dermed tog en andel mere af pokalen med sig over sundet. Det var nemlig også Göte Brester, der vandt Elektrolløbet i 1950.

Ikke mindst var nederlaget for den danske storkører Orla Knudsen, København, ærgerligt, idet han vandt sit indledende heat sammen med Göte Brester i dagens hurtigste tid, 2,40,0, medens svenskerens vindertid i slutheatet blev 2,40,8. Også de andre store danske motorsportsnavne, hvoraf flere havde aktier i Elektrolpokalen, var mødt til start med Sv. Aage Engstrøm i spidsen. Det blev altså igen et mislykket forsøg, Engstrøm gjorde for at vinde pokalen til ejendom, selv om han i slutheatet placerede sig så fint som nr. 2 i tiden 2,43,0, medens de to fynboer Johs. Mygind og Sv. Nissen besatte tredie- og fjerdepladsen i hhv. 2,47,0 og 2,48,9. På femte- og sjettepladsen fulgte Oluf Elsberg, København, 2,49,5, og Aage Andersen, København, 2,52,2.

Var det kun blevet til en tredieplads for Johs. Mygind i ekspertløbet, så beviste han sin særklasse i standardløbet, som han vandt meget overlegent med sin Triumph i tiden 3,00,0. Det endelige slutresultat i standardklassen blev: Johs. Mygind, Odense, Triumph, »Norton« Hansen, Holbæk, Niels E. Nielsen, Odense, Ariel, Asger Andersen, Snoldelev, Triumph, Sv. Aage Hansen, Hillerød, Triumph, Boris Rasbro, København, AJS, Bent Christensen, København, AJS, og Søren Gandrup, Ariel.

Som sædvanlig ved Elektrolløbet var sidevognsklassen rigtig publikumsunderholdning, og det var da også fantastisk at se sidevognsmændene arbejde på køretøjet fra den ene side til den anden for at holde balancen under de store hastigheder, kørerne var oppe på både på langsiderne og i indgangen og udgangen af svingene. Placeringerne blev: nr. 1: Hans Th. Jacobsen/Gilbert Jacobsen, Køben-



Frygtet af alle konkurrenterne, Svend Mortensen/Ole Andersen, Helsinge, Ariel, går her ud af opløbssvinget på Charlottenlund travbane ved et Elektrolløb.

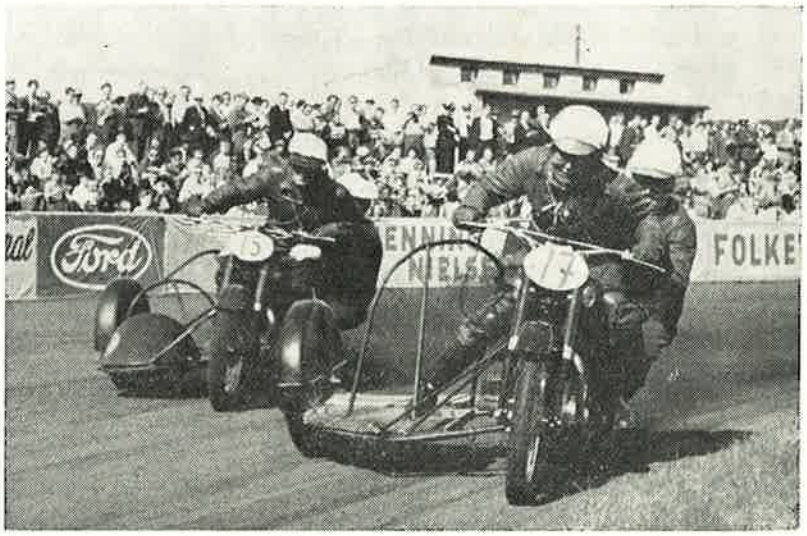
havn, JAP, nr, 2: Leo Petersen/John Østerholt, København, JAP, og nr. 3: Thorkild Thy/Børge Thy, København, JAP, nr. 4: Niels Andersen/Børge Hansen, Helsinge, Ariel, nr. 5: Niels E. Hansen/Viggo Johansen, København, Ariel, og nr. 6: Egon Walther/Poul Poulsen, København, Triumph.

Baneløbsprogrammet var trods det sene tidspunkt, man var nået til på året, ikke så nær udtømt. Der blev afholdt baneløb i Kolding i overværelse af ca. 4000 tilskuere med bl. a. tysk og svensk deltagelse. Den svenske speedwaykører Carl Johan Hultmann satte således ny banerekord for specialmaskiner i tiden 1,14,5, medens Knud Nielsen, Århus, Norton, og Willy Baasch, Odense, Triumph, præsterede to nye banerekorder i hhv. standard soloklassen og sidevognsklassen. Tiderne for disse to nye banerekorder blev 1,17,0 og 1,22,9.

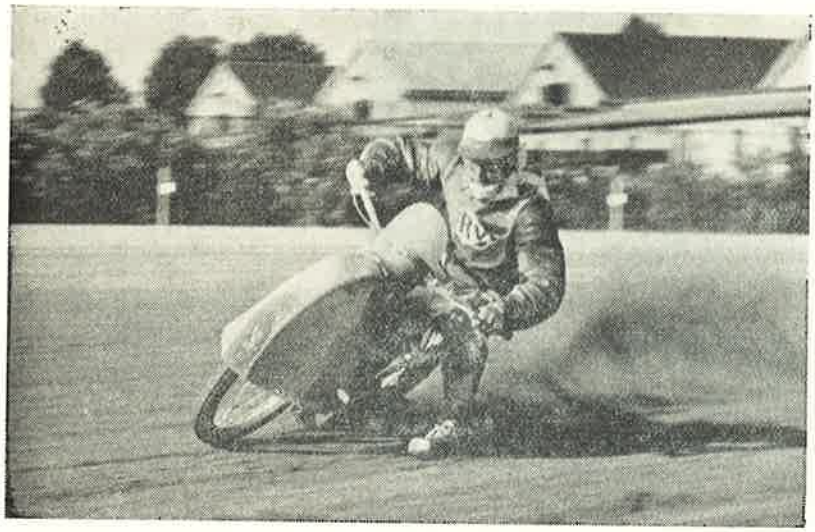
Det blev også Carl Johan Hultmann, Sverige, der blev dagens vinder af ekspertløbet med sin landsmand Åke Lindberg på andenpladsen, og Orla Knudsen, København, og Lindegaard Petersen på tredie- og fjerdepladsen.

I standardløbet var det Knud Nielsen, Århus, Norton, der tog sejren med sig hjem foran Arne Svendsen, Silkeborg, AJS, og Ejvind Hansen, Odense, AJS.

Sidevognsløbet gav sejr til Leo Petersen/John Østerholt, København, JAP, foran Kre-



Sidevognsparret Eigil Nielsen/Viggo Johansen, København, Ariel, (nr. 17), går her ud på sidste omgang ved et sidevognsrace på Selskov speedway og kørte i mål som sikre vindere.



Irving Irvinger, København, var altid en farverig rytter, der nød stor popularitet på alle landets motorbaner. Irvinger ses her under deltagelse i et Elektrolløb med sin 1000 m IRV-JAP-maskine.

sten Krestensen, Århus, Norton, og Willy Baasch, Odense, Triumph.

Også to baneløbsmesterskaber manglede endnu sin afgørelse i 1953, nemlig danmarksmesterskaberne på 1000 m og danmarksmesterskaberne på speedway.

Speedwaymesterskaberne blev afgjort i overværelse af 12.000 tilskuere på den nye Amager speedway, og Kiehn Bertelsen, København, viste endnu engang, at han var øjeblikkets store danske speedwaynavn ved på overbevisende måde at vinde danmarksmesterskabet. På andenpladsen fulgte Erik Wincentz, Næstved, medens danmarksmesteren fra 1952, Leif Bech, på grund af et styrt måtte nøjes med en tredieplads. På fjerde- og femtepladsen fulgte Ejvind Pedersen og Leif Hirsborg og derefter i rækkefølge Irving Irvinger, Johs. Mygind, Odense, Axel Müller, Århus, og Sv. Nissen, Odense.

Mesterskaberne afsluttedes med en individuel match om den gyldne Boschhjælm, og her var Kiehn Bertelsen også suveræn vinder.

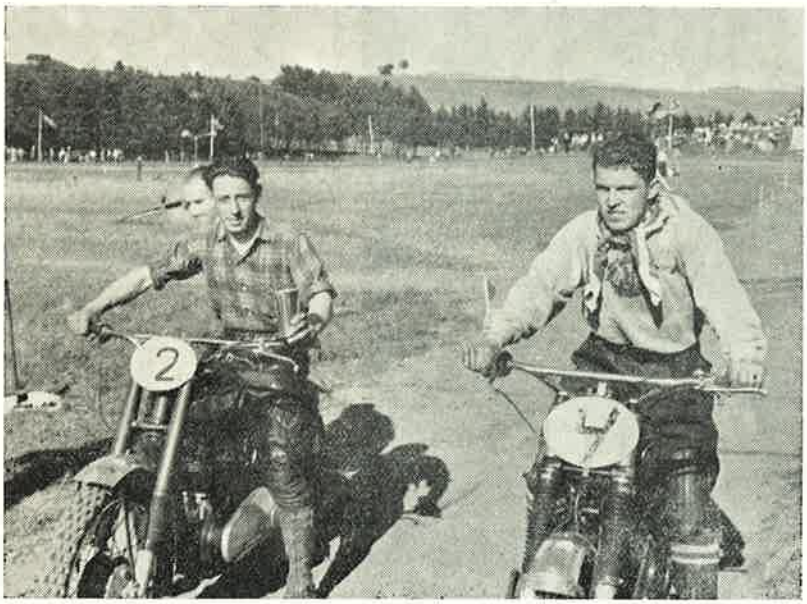
Igen i 1953 var det Århus Motor Klub, der stod som arrangør af de danske mesterskaber på 1000 m, der afvikledes på den udmærkede Jysk Væddeløbsbane.

Danmarksmestre i de forskellige klasser blev:

500 cc special solo: Kiehn Bertelsen, København, JAP, 3,09,0. Standard solo 175 cc: Kiehn Bertelsen, København, Puch, 4,07,0. Standard solo 250 cc: Gunnar Williams, Århus, Adler, 4,10,0. Standard solo 350 cc: Henrik Bækgaard, Randers, AJS, 3,38,5. Standard solo 500 cc: Johs. Mygind, Odense, Triumph, 3,21,6. Sidevogne 750 cc: Kresten Krestensen/Harry B. Andersen, Århus, Norton, 3,43,0, og sidevogne 500 cc: Hans Th. Jacobsen/Gilbert Jacobsen, København, JAP, 3,39,7.

At Danmark efterhånden også var kommet ret godt med inden for speedwaysporten på det internationale plan, vil bl. a. kunne ses deraf, at en fjerde afdeling af en firelandskamp på speedway, der fandt sin afslutning på Odense speedway søndag den 20. september og gav til resultat, at de danske kørere placerede sig som nummer to efter Sverige, der på daværende tidspunkt var så absolut kontinentets bedste speedwaynation. Den fjerde afdeling var endog lige ved at give dansk sejr, idet svenskerne kun opnåede en sejr med 1 points forspring, og denne afgørelse faldt først i sidste heat. Det samlede resultat af firelandskampsmatcherne blev, at Sverige vandt foran Danmark, Norge og Finland.

Alt medens de banedrivende klubber fortsatte deres løbsarrangementer på banerne i efteråret 1953, var der også mange klubber, der arrangerede trials. Af årets sidste baneløbsarrangementer kan nævnes speedwaystævner på Åbenrå stadion, Gladsaxe speedway, Amager speedway, baneløb i Holstebro, jord-

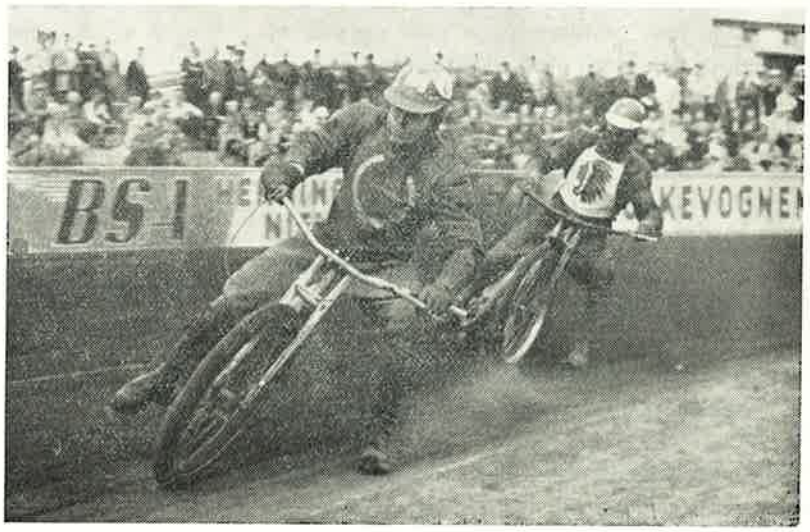


De to unge kørere, Niels Møller Viborg, Royal Enfield, og Johs. Nedergaard, Silkeborg, AJS, har igen gjort sig fortjent til præmier.

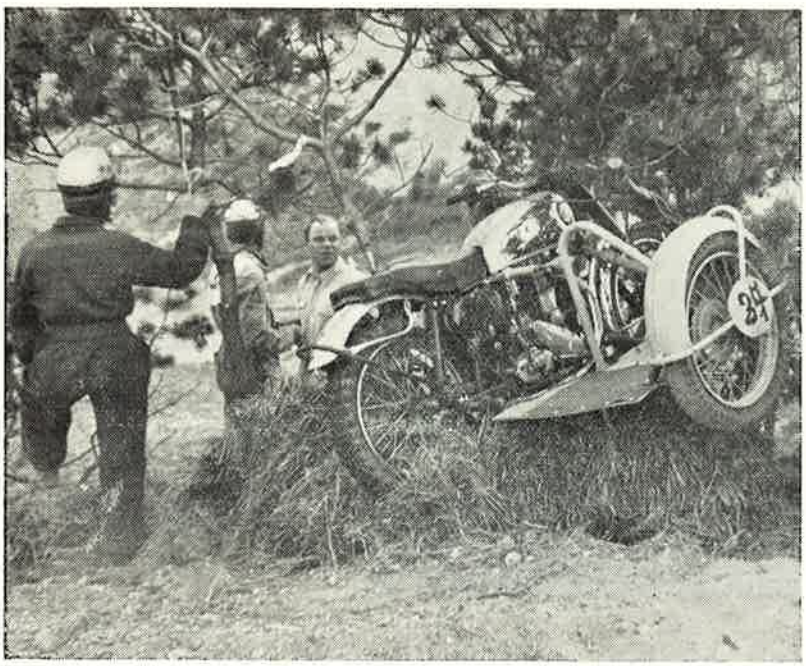
baneløb i Randers arrangeret på jysk motorbane ved Hobro med bl. a. svensk deltagelse, dramatisk jordbaneløb på Korskrobanen ved Esbjerg med mange sidevognsstyrt, der gik ud over Arne Mikkelstrup, Varde, Thorkild Thy, København, og Leo Pedersen, København.

Også inden for moto-crosssporten og scrambleløbene fortsatte sæsonen langt hen på efteråret, således blev der kørt moto-cross på Ny-Møllebanen, hvor den danske trialmester Ejvind Hansen, Odense, under et styrt var så uheldig at brække en arm. Også scramblebanen i Vinderød havde en udmærket men sen sæsonafslutning med et stort dansk-svensk løb, der blev overværet af ikke mindre end 8000 tilskuere.

1953 afsluttedes som så mange tidligere år med halvårlige repræsentantskabsmøder i de forskellige landsdelsunioner, og der var ikke store sager til behandling på disse møder, der alle fik et fredeligt forløb. I Jyllands Motor Sportsunion skete således som det eneste væsentlige formandsskifte, idet den værende formand, Poul Sørensen, Århus, var blevet præsident i Danmarks Motor Union siden sidste møde i JMS, hvorfor denne union som ny formand valgte Laur. Olsen, Silkeborg.



En af de virkelig stabile danske speedwaykørere, især når det drejede sig om holdkørsel, Ejvind Petersen, København, har her lagt sig foran en svensker fra Indianer-holdet og sikrer dermed Amagerholdet et pointsforspring.



Sidevognsløb på scramble- og moto-crossbanerne var altid den store publikumsunderholdning. Her har en sidevognskører været uheldig at tabe sin sidevognsmand, og resultatet af den videre kørsel kan ikke bortforklares.

1954

Danmarks Motor Unions nye præsident, Poul Sørensen, Århus, kunne ved nytårsskiftet meddele, at han på Federation Internationale Motorcyclistes møde, som han havde deltaget i, og som var afholdt i London, havde fået udvirket, at Danmarks Motor Union i 1955 skulle være arrangør af verdensmesterskaberne i moto-cross, eller som dette løb også kaldtes, »Moto-Cross des Nations«.

Den motorsportslige aktivitet startede tidligt i 1954, idet Århus Motor Klub afholdt det første baneløb allerede den 21. febr. Løbet var dog, som årstiden også kan oplyse, et isbaneløb, der fandt sted på Brabrand sø.

Det var i øvrigt trialsporten, der prægede de første måneder af året, og flere af de arrangerende klubber forsøgte at tilrettelægge deres løb efter engelsk stil, de såkaldte »stiltrial«, hvor hastigheden ikke var den afgørende, men det var som om, at denne form for trial ikke rigtig kunne finde grobund blandt de danske kørere hverken før eller siden, det var fart, man ønskede som den afgørende faktor.

Danmarks største trialkører gennem flere år, Ejvind Hansen, Odense, præsterede for øvrigt det kunststykke ved det første danmarksmesterskabstrial i 1954 at vinde sin trialsejr nr. 25 i træk. Ejvind Hansen havde allerede i 1953 været lige ved at gennemføre dette kunststykke, idet han havde været oppe på 24 sejre i træk, da han blev slået af Knud Nielsen, Århus, i det 25. trial. Men nu lykkedes det som sagt for Ejvind Hansen og hans hurtige AJS, og naturligvis blev den populære kører fejret på værdig vis af sin klub, Fyens Motor Sport, efter dette kunststykke. Ydermere var det så heldigt, at Ejvind Hansen vandt sin sejr nr. 25 i et trial arrangeret af Fyens Motor Sport ved Gelsted, og ikke alene gav dette løb sejr nummer 25, men også et danmarksmesterskab, idet løbet foruden at være et åbent trial også var udskrevet som fjerde afdeling af danmarksmesterskaberne.

Ejvind Hansens nærmeste konkurrent ved dette mesterskab var Knud Lodal, Næstved, Ariel, der besatte andenpladsen. I øvrigt blev resultatet ved løbet:

Senior solo, 500 cc:

1. Ejvind Hansen, Odense, AJS .... 460 p.
2. Knud Lodal, Næstved, Ariel ..... 445 p.
3. Otto Andreasen, Køge, AJS ..... 420 p.
4. Jørgen Jensen, Næsby, BSA ..... 380 p.

Danmarksmestre i sidevognsklassen og let-



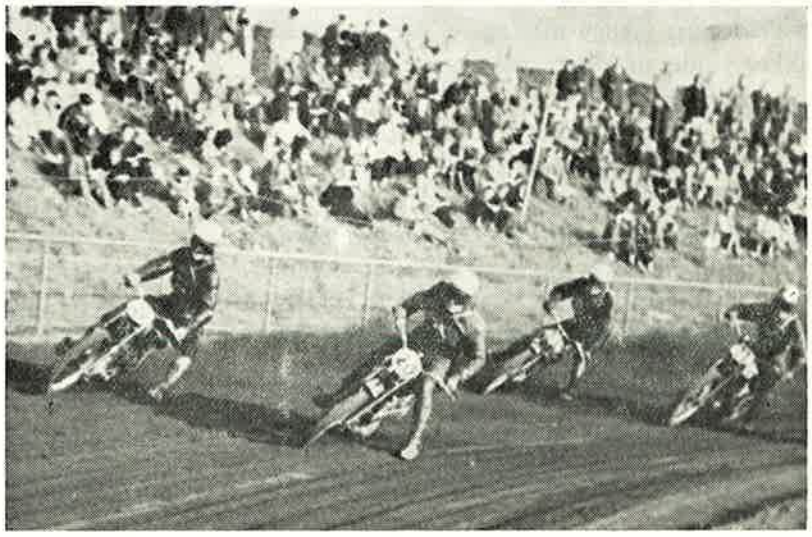
Erh. Fisker, København, undersøger her jordbundsforholdene på den nye Amager speedway.

vægtsklassen blev hhv. Niels Andersen, Helsinge, Ariel, og Erh. Fisker, København, Puch.

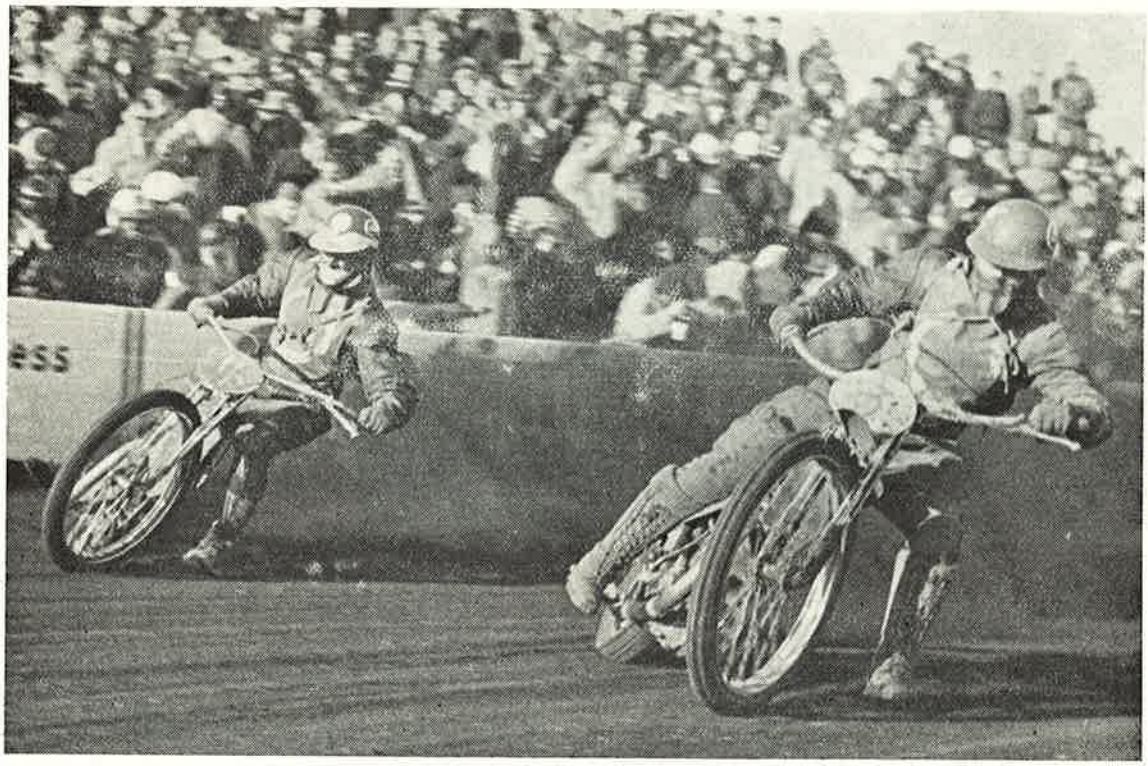
Danmarks Motor Unions årlige repræsentantskabsmøde, der i 1954 afholdtes i København under ledelse af unionens nye præsident, Poul Sørensen, Århus, bød heller ikke på de store overraskelser. Præsidenten meddelte under sin beretning, at unionens bestyrelse havde vedtaget at tildele den fynske kører, Ejvind Hansen, Odense, DMU's store hædersplaquette for hans præstationer som aktiv motorsportsmand.

Det blev Gladsaxe speedway, der åbnede den danske baneløbssæson i 1954 med et speedwayløb søndag den 4. april i overværelse af ca. 7000 tilskuere.

Løbet formede sig som en dansk-hollandsk holdmatch, der gav en meget overlegen sejr til det danske hold med 45 points mod hollændernes 26. Det var igen Kiehn Bertelsen og Leif Bech, der var banens dominerende kørere, således vandt Kiehn Bertelsen alle sine starter med undtagelse af én, medens Leif Bech trykkede banerekorden 88,4, sat af verdensmesteren Freddie Williams, England, helt ned til 79,2 sek. Også i et standardløb var Kiehn Bertelsen sikker vinder med sin Ariel, medens de to fynske kørere, Ejvind Hansen, Odense,



Fra en af de hårde dyster, der blev udkæmpet ved standardløbene på Gentofte stadion. Fra venstre: Børge Mørck, Kolding, BSA, Johs. Mygind, Odense, Triumph, Alfred Larsen, og Robert Rasmussen, Søndersø, Norton.



To af dansk speedwaysports mest populære navne Kiehn Bertelsen og Leif Bech har her et voldsomt opgør på Amager speedway.

og Niels E. Nielsen, Odense, deltes ligeligt om anden- og tredjepladserne.

Hvad angik moto-crosssporten i 1954, så fandt sæsonåbningen inden for denne gren af motorsporten sted på den fynske bane ved Højbjerg, hvor ikke mindre end 12.000 tilskuere havde givet møde til årets første løb, hvor den lokale motorhelt Ejvind Hansen ikke svigtede sine mange tilhængere, idet han blev sikker vinder af løbets seniorklasse for 500 cc solomaskiner.

Næste gang, der blev kaldt til stort moto-cross i 1954, var på Volk Mølle banen i Randers, hvor løbet nærmest formede sig som en generalprøve på næste års verdensmesterskaber i moto-cross, der skulle afvikles på samme bane. Volk Mølle banen havde til generalprøven gennemgået en meget stor ændring fra tidligere løb, idet banen både var blevet meget længere og meget sværere, men de deltagende kørere tog det med godt humør og klarede så at sige alle den vanskelige bane endog meget fint.

Den danske storkører inden for moto-crosssporten, Ejvind Hansen, Odense, fandt ved dette løb sin overmand i svenskeren Sven Svensson.

Resultaterne fra løbet blev i øvrigt:

Senior solo, 500 cc:

1. Sven Svensson, Sverige, BSA.
2. Ejvind Hansen, Odense, AJS.
3. Niels Blumensaadt, Randers, AJS.
4. Jens Nielsen, Silkeborg, Ariel.
5. Bertil Johansson, Sverige, BSA.
6. Otto Andreasen, Køge, Matchless.
7. Arne Svendsen, Silkeborg, AJS.
8. H. C. Pedersen, Randers, AJS.
9. Robert Christensen, Århus, Matchless.
10. Arne Pander, Herning, Triumph.
11. Chr. Dahl, Randers, Royal Enfield.

Senior solo, 350 cc:

1. Harry Christensen, Randers, Matchless.
2. Ejler Svendsen, Ålborg, Triumph.
3. Jes Bondesen, Herning, DKW.



Det randrusianske hold af standardkørere, der kørte holdmatch mod et hold fra Århus ved åbningsløbet på Randers speedway.

Junior solo, 500 cc:

1. Axel Thorslund, Odense, Ariel.
2. Kaj E. Christensen, København, AJS.
3. Erik B. Nielsen, København, AJS.

Begynder solo, 500 cc:

1. Kurt Nørlem, Randers, Matchless.
2. Svend O. Bach, Randers, Ariel.
3. Niels Møller, Viborg, Royal Enfield.

Sidevogne, 500 cc:

1. Eigil Nielsen, København, Ariel.
2. Bruno Jensen, København, Matchless.
3. Rasmus Kornum, Ålborg, Triumph.
4. Frank Larsen, Ålborg, Triumph.

Letvægt, 175 cc:

1. Henry Vorre, Viborg, Parilla.
2. Poul Damgaard, Odense, DKW.
3. John Howarth, København, Jawa.

Også mørke dage har der naturligvis været tale om inden for dansk motorcykelsport i de mange år, den har bestået. Aktive organisationsmænd er afgået ved døden, mange gange i alt for ung en alder, og som regel har den gren af organisationsarbejdet, de har hørt hjemme i, følt et smerteligt savn.

Aktive motorsportsudøvere er gennem årene også omkommet ved ulykker både i den tiltagende motortrafik på landevejene og på motorbanerne. Både de ulykker på motorbanerne og i den almindelige landevejstrafik, der har krævet dødsofre blandt motorsportens folk har mange gange syntes ganske meningsløse og er i de fleste tilfælde kommet som et chok. Heldigvis har dødsofrenes antal blandt de danske motorsportsmænd under udøvelsen af deres sport været endog meget minimale, men to meningsløse ulykker på de danske motorbaner, der krævede de to aktive motorsportsmænds liv, vil dog stå klart i bevidstheden for de fleste.

Under et styrt på Hinge motorbane ved Silkeborg i året 1951 pådrog den unge Niels Floor fra Randers sig så hårde kvæstelser, at han kort tid efter afgik ved døden.

I året 1954 var et meningsløst uheld på jysk motorbane igen skyld i, at en populær dansk motorkører mistede livet, samt at hans broder blev hårdt kvæstet. Det var de to brødre Rasmus og Herman Kornum fra Ålborg, der deltog i et sidevognsløb, som var udsat for det alvorlige styrt, som krævede Rasmus Kornums liv og medførte hospitalsophold for hans broder Herman Kornum. Styrtet formodes at være sket på grund af manglende udsyn som følge af en for tør og støvet bane og kan kun karakteriseres som meningsløst.

Heldigvis kan det siges, at uheld med døde-



Kendte letvægtskørere. Fra venstre: Erh. Fisker, København, John Howarth, København, og Folke Larsson, København.

lig udgang inden for motorsporten har været meget minimale, selv om det er beklageligt, at der overhovedet har været nogen, men i forhold til, hvad der kræves af menneskeliv i den tiltagende moderne landevejstrafik, så er det endog en meget fin statistik, motorcykelsporten i Danmark kan fremvise, når man tager i betragtning, hvor mange motorsportsarrangementer der afholdes, og hvor stort et antal motorsportsudøvere der har deltaget i disse gennem årene.

Af motorsportens folk, der er omkommet i den almindelige trafik, vil man uvilkårligt mindes navne som »Norton« Hansen, Holbæk, Jørgen Sørensen, Ry, og m. fl., hvis pludselige død altid har været uforståelig for kammeraterne, der var tilbage, og selv om det er gjort af et oprigtigt hjerte, har et æret være deres minde for disse motorsportens faldne kæmper altid kunnet føles som en mangelfuld trøst for disse mænds nærmeste familie, børn og hustruer, men en ting er givet, deres navne vil leve længe inden for dansk motorcykelsport.

Løbet på jysk motorbane i Hobro den 23. maj 1954, hvor det alvorlige sidevognsstyrt fandt sted, som krævede Rasmus Kornums liv, blev overværet af ikke mindre end 12.000 tilskuere, der til tider overhovedet ikke kunne se, hvad der foregik på banelegemet på grund af tætte skyer af askelignende støv, som køretøjerne hvirvlede op mod himlen. Da styrtet i sidevognsklassen skete i et af dagens sidste heat, kom der til at foreligge en resultatliste fra løbet, og den havde følgende udseende:

Senior solo, 500 cc:

1. Niels Blumensaadt, Randers, AJS 5,08,9
2. Arne Svendsen, Silkeborg, AJS .. 5,12,4
3. Søren Juul, Viborg, Triumph 5,58,6

Sidevogne, 500 cc:

1. Harry Pedersen, Århus, Norton .. 3,18,8
2. Kresten Krestensen, Århus, Norton 3,18,9
3. Frank Larsen, Ålborg, BSA 3,26,6

Sidevogne, 750 cc:

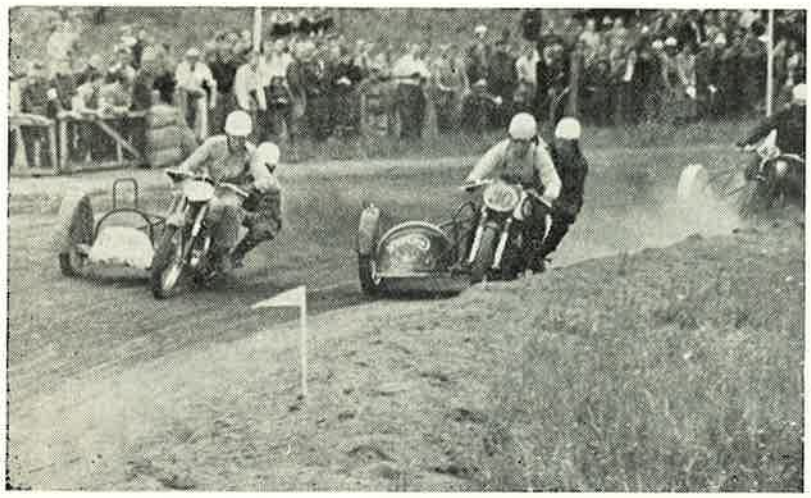
1. Kaj Verner Nielsen, Ålborg, BMW 3,22,0
2. Niels Mikael Nielsen, Hadsund .. 3,23,3
3. Hans Jørgen Andersen, Ålborg, .. 3,33,6

Junior solo, 350 cc:

1. M. K. Hansen, Randers, Matchless 3,18,1
2. Chr. Christensen, Ålborg, Triumph 3,18,2
3. Bent Quist Frandsen, Randers 3,21,6

Junior solo, 500 cc:

1. Bent Thomsen, Struer, BSA 3,03,4
2. Axel Thorslund, Randers, Ariel .. 3,03,5
3. Svend O. Bach, Randers, Ariel .. 3,06,4



Kendte sidevognspar med et utal af løb på bagen. Fra venstre: Harry Pedersen/Gunnar Williams, Århus, Norton, Kresten Krestensen/Harry B. Andersen, Århus, Norton, og Henrik Pedersen/ Robert Lindberg, Holstebro, Triumph.

Senior solo, 350 cc:

1. Ib Nielsen, Skive, Norton 6,22,7
2. E. Svendsen, København, Triumph 6,25,6
3. N. H. Andersen, Silkeborg, Triumph 6,26,1

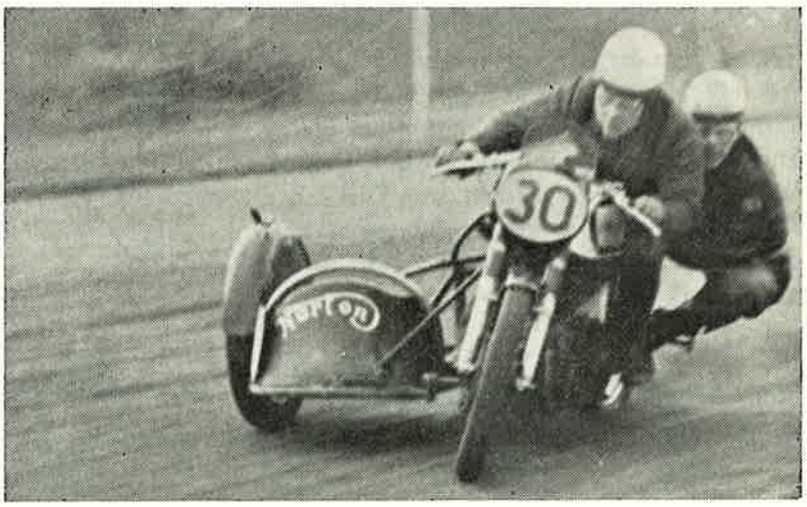
Handicap, senior solo:

1. Harry Hansen, Havndal, R. Enfield 3,25,3
2. Johs. Jensen, Ulsted, Triumph 3,29,3
3. H. C. Pedersen, Randers, R. Enfield 3,30,2

Sidevognshandicap:

1. Arne Mikkelstrup, Varde, JAP.... 3,54,1
2. Kresten Krestensen, Århus, Norton 3,51,5
3. John Lindberg, København, Ariel.. 3,52,6

Det gik derefter også i 1954 slag i slag med det ene store og mindre baneløb efter det andet rundt omkring på de forskellige baner, som dansk motorcykelsport efterhånden rådede over. Verdensmesteren Freddie Williams var på Gladsaxe speedway, der blev afholdt stort sæsonåbningsløb på Korskro-banen ved Esbjerg med mange dramatiske styrt, den hollandske sidevognskører og speedwaykører Co Bouf var på Hem Odde og imponerede mest med sit sidevognskøretøj med venstregående sidevogn, hvori han havde sin landsmand og speedwaykammerat van der Vreugde. De to hollandske kørere formåede derimod ikke at gøre sig gældende i sololøbene, som domineredes af de københavnske speedwaynavne Jørgen Stabirk, Oluf Elsberg og den jyske kører Lindegaard Petersen, Haderslev. I sidevognsløbene var det også de danske kørere, der tog præmierne, idet Kresten Krestensen, Århus, Norton, Willy Baasch, Odense, Tri-



Dette sidevognspar, Kresten Krestensen/Harry B. Andersen, Århus, Norton, har hjemkørt både danske og jyske mesterskaber.



Det danske landshold af standardkørere, der vandt en overbevisende sejr i landskampen mod Sverige i 1954. Stående fra venstre: Knud Nielsen, Århus, Norton, Arne Svendsen, Silkeborg, AJS, holdkaptajnen Ernst Østerlund, Silkeborg, Triumph, og Børge Mørch, Kolding, Matchless. Knælende fra venstre: Niels Blumensaadt, Silkeborg, AJS, og Søren Juul, Viborg, Triumph.

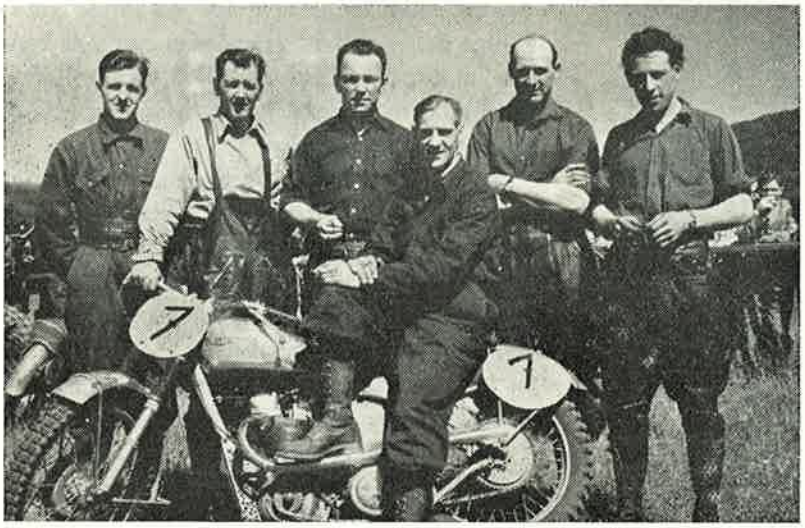
umph, og Harry Pedersen, Århus, Norton, besatte de tre første pladser, medens hollænderne blev henvist til sidstepladsen, men deres kørsel med det venstregående sidevognskøretøj vakte publikums store begejstring.

Amager speedway havde indledt stort internationalt udvekslingsarbejde og havde ved mange løb udenlandske hold som deltagere mod det såkaldte Amagerhold, der bestod af nogle af de bedste danske speedwaykørere med danmarksmesteren Kiehn Bertelsen i spidsen. Der var således i 1954 tale om en skandinavisk seriekørsel på Amager speedway, hvori deltog både norske og svenske speedwayhold, og i det store og hele må det siges, at det danske hold klarede sig forbavsende fint, selv om der naturligvis også var tale om nederlag. Man behøver jo f. eks. kun at nævne navne på norske speedwaykørere som Henry Andersen, Rolf Westerberg, Reidar Kristoffersen og Werner Lorentzen, som alle deltog på det norske hold i turneringen, for at være klar over, at der til tider blev kørt endog meget stærkt.

Også på de danske moto-crossbaner rundt omkring i landet var der stor aktivitet i 1954, og flere gode og store løb blev afviklet. En enkelt ny bane blev også indviet, nemlig Løgumkloster Motor Sports »Fuglsangsbanen« nær den dansk-tyske grænse og altså landets hidtil sydligst beliggende bane.

Hvad angik motorløb for standardmaskiner i 1954, så var årets store begivenhed så absolut en dansk-svensk landskamp for denne maskintype på Jysk Væddeløbsbane i Århus den 27. juni.

I matchen blev der tale om en meget overlegen dansk sejr, og dansk motorcykelsport har vel heller aldrig før eller siden kunnet stille et stærkere hold af standardkørere, end tilfældet var ved denne dansk-svenske landskamp. Det danske hold bestod af følgende kørere: holdkaptajn Ernst Østerlund, Silkeborg, Triumph, Knud Nielsen, Århus, Norton, Arne Svendsen, Silkeborg, AJS, Børge Mørch, Kolding, Matchless, Søren Juul, Viborg, Triumph, og Niels Blumensaadt, AJS. Den danske mester, Johs. Mygind, Odense, Triumph, var oprindelig udtaget til holdet i stedet for Børge Mørck, Kolding, idet man mente, at Mygind var stærkere kørende på en 1000 m bane end kortbanespecialisten Børge Mørck. Grunden til, at Johs. Mygind ikke kom til start, var at han havde sendt afbud på grund af maskinskade, men det skal dog straks bemærkes, at Børge Mørck udfyldte sin plads på holdet endog meget fint, idet han scorede lige så mange points som holdkaptajnen Ernst



Siden Viborg Motor Klub åbnede sin bane i Løvel, har klubben altid haft en stærk stab af kørere. Seks af disse Viborg-kørere er her fotograferet ved et løb på banen. Fra venstre: Harry Hansen, Havndal, Henry Kjærgaard, Skive, Ib Nielsen, Skive, Henry Vorre, Viborg, og Niels Møller, Viborg. Siddende på motorcyklen Søren Juul, Løvel.

Østerlund, Silkeborg, så disse to kørere tilsammen hjemførte det største pointstal til det danske hold.

Foruden den dansk-svenske landskamp for sportsmaskiner stod der også en dansk-norsk holdmatch på programmet, men her var det de danske kørere, der måtte neje sig. Det var de to hurtige nordmænd, Erling Simonsen og Rolf Westerberg, der helt beherskede dette løb, medens bedste dansker blev Jeppe Ussing, Børkop. Der var også et sidevognsløb med deltagelse af de to tyske kørere Michael Krauser og Alfons Kistner fra München, der for første gang præsenterede det danske motorsportspublikum for sidevognskørsel med de såkaldte flexible sidevogne. Tyskernes tider blev så gode, at de kørte fire omgange ca. et halvt minut hurtigere end den bedste danske sidevognskører Hans Th. Jacobsen, København.

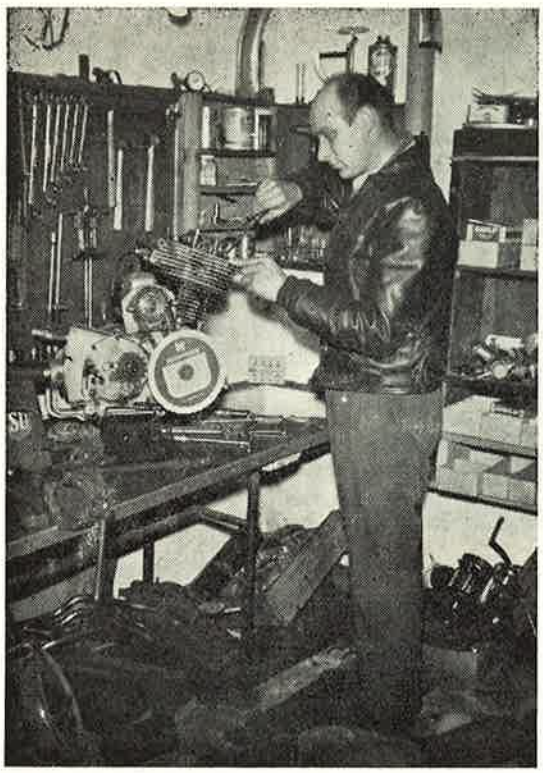
For at få programmet så fyldestgørende som muligt var der endelig også arrangeret et løb for 350 cc standardmaskiner, men kun med national deltagelse, og her var det de tre kørere, Ib Nielsen, Skive, Norton, der vandt løbet, Niels H. Andersen, Silkeborg, Triumph, der opnåede klassens hurtigste tid for fire omgange, og Bent Rasmussen, Ärhus, der blev nummer tre, som dominerede løbet.

Nævnes skal også, at der i 1954 blev indviet ikke mindre end to nye rigtige speedwaybaner i Danmark, nemlig Randers speedway, der havde indvielsesløb den 8. aug., og Selskov speedway ved Hillerød, hvor indvielsen fandt sted den 22. aug.

12.000 tilskuere var til åbningsløbet i Randers, dog var det noget underligt, at hovedbegivenheden ved åbningen af en speedwaybane formede sig som en holdmatch på standardmaskiner mellem et hold fra Århus og et fra Randers, medens specialmaskinerne netop beregnet for speedwaybaner blev holdt noget i baggrunden, idet der kun var én special-



Det er ret forståeligt, at scramblebanen i Vinderød rigtig var en publikumsbane lige fra det første løb, der afholdtes på banen, når man ser de højdespring, kørerne tog med deres maskiner under kørselen på det bakkede terræn.



Mange motorkørere vil nikke genkendende til denne situation, en racermotor med påmonteret gradeskive. Her er det den kendte jordbanekører, Henry Vorre, Viborg, der er vea at tune en NSU Max motor, som han senere hjemkørte et danmarksmesterskab med.

match mellem Axel Müller, Århus, Arne Pander, Herning, og Aage Andersen, København, der blev placeret i den nævnte rækkefølge.

Resultatet af holdmatchen mellem Århus og Randers blev en sejr til holdet fra Århus med 37 points mod 36 points til holdet fra Randers.

Ved åbningen af Selskov speedway blev der derimod budt på virkelige speedwayløb med deltagelse af landets bedste speedwaykørere i selskab med fire svenske kørere. En holdmatch for ekspertkørere gav sejr til Leif Bech/Ejvind Pedersen, begge København, foran Kiehn Bertelsen/Erik Wincentz, København. Endelig vandt Kiehn Bertelsen en individuel ekspertmatch, medens Børge Hansen, Hillerød, vandt standardløbet og Svend Mortensen/Ole Andersen, Helsinge, sidevognsløbet.

Der var 10.000 tilskuere til åbningsløbet på den nye bane, der viste sig meget fortrinlig.

Efter endnu et utal af løb på landets forskellige baner var man igen nået til en af årets store motorsportsbegivenheder, Elektrolløbet, der med årene havde fået tilnavnet dansk motorcykelsports derby.

Elektrolløbet 1954 var ligesom tidligere år henlagt til Charlottenlund travbane og blev kørt søndag den 8. august.

Igen skulle et nyt navn indgraveres i Elektrolpokalen, og denne gang navnet på en dansk motorkører, nemlig Leif Bech. De to kørere, svenskeren Göte Brester og danskeren Sv. Aage Engstrøm, var naturligvis også mødt til start for begge at forsøge at vinde pokalen tredie gang og til ejendom, men det mislykkedes altså for dem begge. Det var maskinskade, der slog begge de to populære kørere ud, og efter løbets afslutning udtalte Sv. Aage Engstrøm, at det for hans vedkommende var uigenkaldelig sidste gang, han ville forsøge at vinde pokalen, da man ikke skulle sige om ham, at han stillede op som olding. Så sort behøvede Sv. Aage Engstrøm nu ikke at se på



Den første start er lige gået ved generalprøven på den udvidede Volk Mølle bane med henblik på afholdelse af det første Moto-Cross des Nations i Danmark.



Det svenske hold af standardkørere med deres holdleder John Möller, der led et stort nederlag mod et dansk hold af standardkørere ved en svensk-dansk landskamp på Jysk Væddeløbsbane i Århus i 1954.

sagen, for der kunne i hvert fald ikke være tale om at sammenligne ham med en olding med den kørsel, han havde vist i sit indledende heat, som han vandt meget overbevisende, men som sagt skulle det altså være Leif Bech, der skulle vinde en aktie i Elektrolpokalen i 1954. På andenpladsen fulgte meget overraskende Ejvind Pedersen, der viste en fantastisk fin kørsel. De to køreres tider på første- og andenpladsen blev 2,35,3 og 2,45,0. På de efterfølgende pladser fulgte i slutheatet i rækkefølge Erik Wincentz, Næstved, 2,45,3, Sv. Nissen, Odense, 2,45,6, Lundberger, Sverige, 2,50,0, Oluf Elsberg, København, 2,51,0, og Kaj Larsen, Ringsted, 2,51,9.

Under afviklingen af Elektrolløbet skete der for øvrigt et kedeligt styrt, idet den unge kører Poul Hansen kørte i hegnet som følge af et stelbrud på hans maskine, og flere tilskuere bag hegnet fik derved drøje knubs.

Ligesom tidligere år ved Elektrolløbet blev der naturligvis også i 1954 kørt standardløb og sidevognsløb, og her blev slutresultaterne efter en række meget spændende heat:

Senior solo sport, 500 cc:

1. Erik Wincentz, Næstved, Ariel, .. 18 p.
2. Niels E. Nielsen, Odense, Ariel .... 14 p.
3. Sv. Aage Hansen, Hillerød, Triumph 10 p.
4. Asger Andersen, Snoldelev, Ariel .. 8 p.
5. Poul Kristensen, København, Ariel.. 6 p.
6. Sv. Aage Rasmussen, Odense, Match. 5 p.

Junior solo sport, 500 cc:

1. Arne L. Christensen, Københ., AJS 10 p.
2. Bent Goth, København, BSA ..... 8 p.
3. Henning Andersen, København, BSA 6 p.
4. Henry Schmidt, København, Ariel.. 5 p.

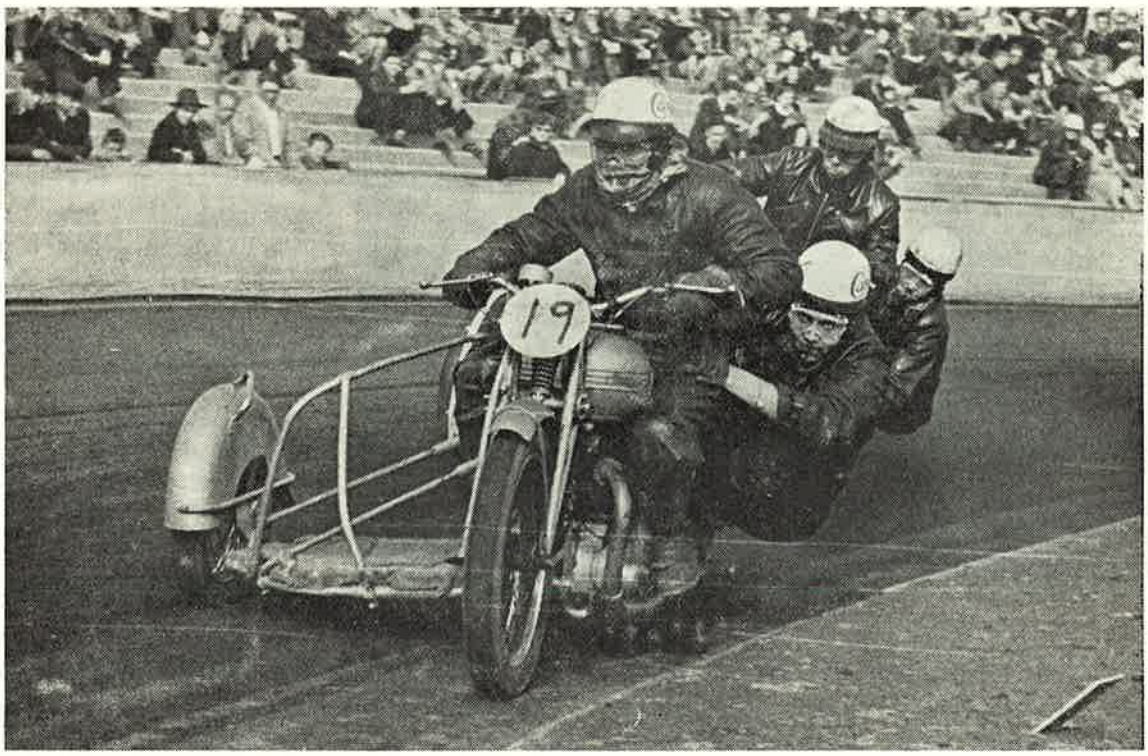
Sidevogne:

1. Hans Th. Jacobsen/ Gilbert Jacobsen, København, JAP 14 p.
2. Orla Nielsen/ Søren Gandrup, Københ., Triumph 11 p.
3. Niels Andersen/ Sv. Pedersen, Helsinge, Ariel ..... 9 p.
4. Sv. Mortensen/ Ole Andersen, København, Ariel .. 5 p.
5. Thorkild Thy/ Børge Thy, København, JAP ..... 3 p.

Det var derefter igen mesterskabsløbene, der stod i løbskalenderen, og som det første af disse afvikledes jyske jordbanemesterskaber på Løvelbanen ved Viborg søndag den 15. august i overværelse af 10.000 tilskuere.

Ikke mindre end 61 kørere mødte til start i mesterskabsløbet, og der blev kæmpet om mesterskabet i 7 klasser.

Ved gennemgang af resultatlisten, der fik følgende udseende, vil man få et tydeligt billede af eliten af jyske motorkørere i 1954:



Straks fra åbningen af Selskov speedway ved Hillerød blev sidevognsrace meget populære på denne bane. Her er det de to kendte københavnske sidevognspar Axel Wang Hansen/Nicolai Hansen og Egon Walther/Verner Poulsen, der tager en dyst med deres Triumph-maskiner.

Special solo:

1. Arne Pander, Herning, JAP 1,24,9
   Jysk mester 1954.
2. Axel Müller, Århus, JAP 1,25,3
3. Lindeg. Petersen, Haderslev, JAP 1,25,7

Solo sport, 500 cc:

1. Knud Nielsen, Århus, Norton 1,31,1
   Jysk mester 1954.
2. Niels Blumensaadt, Randers, AJS 1,31,2
3. Ernst Østerlund, Silkeborg, Triumph 1,33,7

Solo sport, 350 cc:

1. Ib Nielsen, Skive, Matchless 1,40,5
   Jysk mester 1954.
2. Bendt Rasmussen, Århus, Norton.. 1,41,3
3. Niels Blumensaadt, Randers, Match. 1,41,5

Solo sport, 250 cc:

1. Aage Bundesen, Nyk. Mors, Adler 1,40,5
   Jysk mester 1954.
2. Axel Vorre, Viborg, Adler 1,46,0
3. Thorkild Thomsen, Skive 1,46,3

Solo sport, 175 cc:

1. H. Bækgaard, Randers, Triumph.. 1,45,6
   Jysk mester 1954.
2. Jens Nielsen, Silkeborg, Puch 1,49,5
3. Henry Vorre, Viborg, Parilla 1,49,8

Sidevogne, 500 cc:

1. Kresten Krestensen/
   Harry Andersen, Århus, Norton .. 1,40,6
   Jysk mester 1954.
2. Leo Bachmann/
   Svend Thomsen, Randers, Ariel .. 1,42,0
3. Henrik Pedersen/
   R. Lindberg, Holstebro, Triumph.. 1,43,7

Sidevogne, 750 cc:

1. Kaj W. Nielsen/
   Ernst Frederiksen, Ålborg, BSA .. 1,46,0
   Jysk mester 1954.
2. Erik V. Andersen/
   Henrik Sørensen, Vejle, Triumph.. 1,46,9
3. Leo Bachmann/
   Egon Thomsen, Randers, Ariel 1,47,8



Og regnen kom – og når der så samtidig skulle køres jordbaneløb, kunne det undertiden blive det rene mudderbad, kørerne blev udsat for. Her er det nr. 4, Niels E. Nielsen, Odense, Ariel, og Børge Mørck, Kolding, Matchless, der har været udsat for et sådant mudderbad på Korskroen.

Inden der så blev kaldt til de danske mesterskaber på speedway, var der på Fangelbanen genåbningsløb, idet denne bane havde gennemgået en stor omlægning både af selve banelegemet og tilskuerforholdene. 10.000 tilskuere havde givet møde til dette løb, og de blev ikke skuffet.

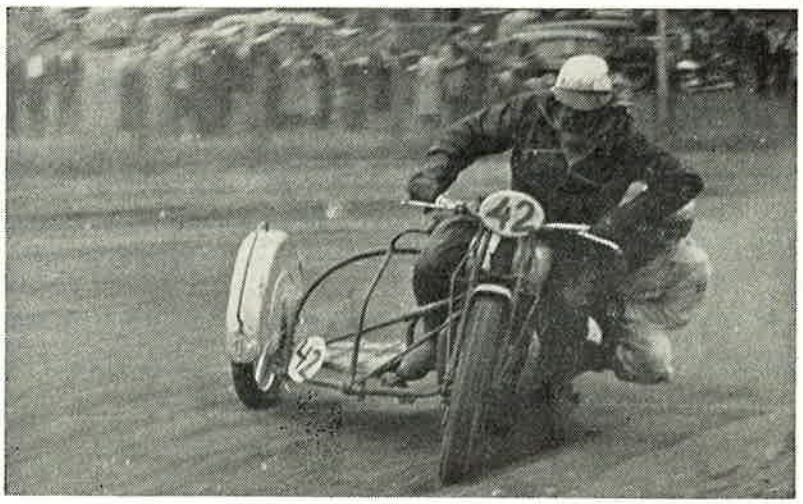
I et standardløb for A-kørere var det den jyske elite bestående af Knud Nielsen, Århus, Arne Svendsen, Silkeborg, Søren Juul, Viborg, og Niels Blumensaadt, Randers, der udkæmpede nogle drabelige dyster, medens B-klassen udelukkende var sammensat af fynske kørere med Jørgen Jensen, Næsby, Hans J. Hansen, Sdr. Nærå, Sv. Nielsen, Svendborg, og Karl Møller Hansen, Odense, i spidsen.

Sidevognsløb var der heller ikke mangel på, idet man startede ikke mindre end tre klasser. I ekspertklassen var det de to tyske kørere Michael Krauser og Alfons Kistner, München, der på overbevisende måde sejrede over de to danskere Hans Th. Jacobsen, København, og Thorkild Thy, København.

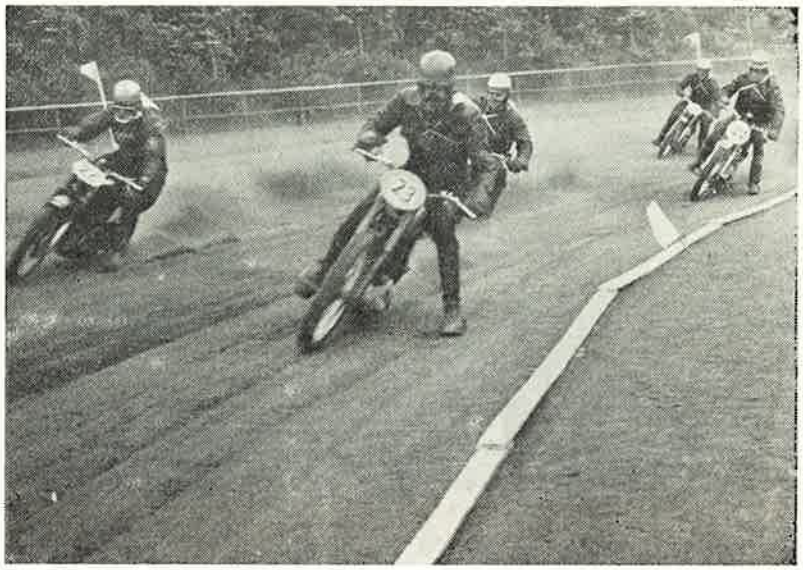
I den lille sidevognsklasse for standardmaskiner var det Willy Baasch, Odense, der placerede sig som nummer ét foran Harry Pedersen og Kresten Krestensen, begge Århus.

Sidevognsklassen for standardmaskiner havde Sv. Hultig, Esbjerg, som vinder foran Erik Dalsgaard, Vejle, og Leo Bachmann, Randers.

Fiaskoer var dansk motorcykelsport uhel-



Et populært jysk sidevognspar, Henrik Petersen/ Robert Lindeberg, Holstebro, der blandt deres bedste placeringer også er indehavere af et jysk jordbanemesterskab vundet på Bøghoved-banen i Haderslev.



Et skrapt felt af kørere i 350 cc klassen på Jysk Væddeløbsbane. Nr. 23, Niels H. Andersen, Silkeborg, Triumph, opnåede således dagens hurtigste tid i 350 cc klassen. De øvrige kørere er: Mogens Kjær Hansen, Randers, Matchless, Harry Hansen, Viborg, Royal Enfield, Ib Nielsen, Skive, Matchless, og Bent Rasmussen, Århus, AJS.

digvis også udsat for i 1954, og som eneste skyldig kan dømmes vejrguderne, der kom med øsende regnvejr til Midtsjællands Sports Motorklubs moto-cross på Dybendalsbanen ved Munke Bjergby den 15. august, så der kun mødte 2000 tilskuere samtidig med, at det sportslige ved stævnet blev helt ødelagt på grund af den opløste bane, der nærmest blev et mudderbad for kørerne, så mange af favoritterne udgik enten som følge af styrt eller maskinskader i form af vand i tænding- og karburatorsystemet.

I letvægtsklassen udgik således storfavoritten Kiehn Bertelsen ret hurtigt med maskinskade, og bedst placeret blev derefter John Howarth, København, Jawa, foran Mogens Dyhr, København, Puch, og Erh. Fisker, København, Puch.

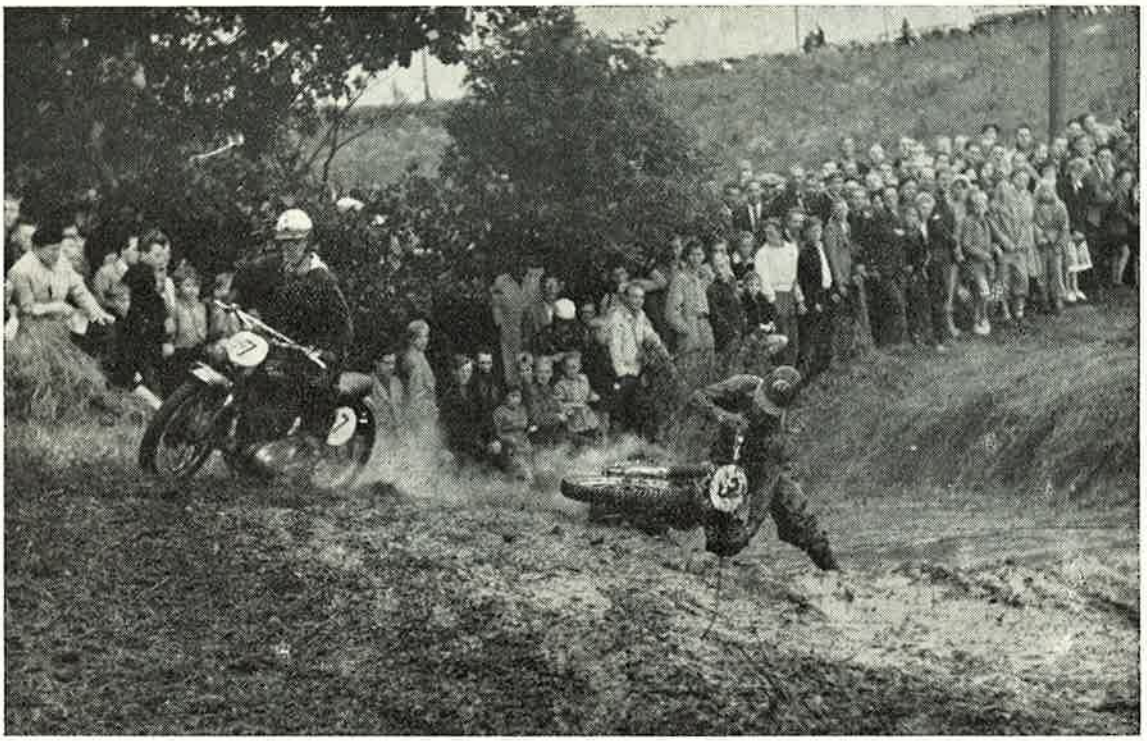
Et seniorløb for 500 cc klassen om Dybendal-pokalen blev vundet efter god kørsel af Sv. Aage Hansen, Hillerød, foran Boris Rasbro, København, Jacob Lynegaard, Køge, Arne Nielsen, Ringsted, og Carl Møller Hansen, Odense.

Dagens andet seniorløb havde danmarksmesteren Ejvind Hansen, Odense, som vinder foran Boris Rasbro, København, Arne Nielsen, Ringsted, og Jacob Lynegaard, Køge.

Endelig vandt Poul Erik Larsen, Hillerød, et juniorløb foran Viggo Christensen, Næstved, og N. P. Christensen, Esbjerg.

Danmarksmesterskaberne på speedway 1954 blev en drabelig dyst mellem den værende mester, Kiehn Bertelsen, og Leif Bech, og det var først i mesterskabernes sidste heat, at den endelige afgørelse faldt. Leif Bech blev endnu engang en populær vinder og danmarksmester, der blev hjertelig hyldet af de 8000 tilskuere. På andenpladsen fulgte mesteren fra 1953, Kiehn Bertelsen, medens Erh. Fisker, Axel Müller og Ejvind Pedersen fulgte i nævnte rækkefølge.

Efter endnu nogle klubarrangementer på forskellige baner og en del trials i efterårets løb, bl. a. to danmarksmesterskabsafdelinger, hvor danmarksmesteren Ejvind Hansen igen føjede et par sejre i mesterskabsløb til rækken af den i forvejen værende ubrudte række af trialsejre, som han havde hjemført de sidste to år, ebbede året 1954 ud, idet det skal bemærkes, at DMU ikke i 1954 lod afholde noget dansk mesterskabsløb på 1000 m bane.



Nr. 7, Jens Nielsen, Silkeborg, og nr. 3, Ejvind Hansen, Odense, AJS, Ejvind Hansens styrt blev skæbnesvangert, idet han brækkede den ene arm, så han måtte opgive motorsporten for nogen tid og bl. a. fik brudt sin række af trialsejre og danmarksmesterskaber. Styrtet, der kostede Ejvind Hansen en brækket arm, fandt sted i en vandgrav på moto-crossbanen Ny-Mølle.

1955

Det var en stor sæson, dansk motorcykelsport stod over for ved indgangen til 1955.

Som tidligere omtalt skulle Danmark være arrangørland for dette års største internationale moto-crossstævne om verdensmesterskabet i holdkørsel, »Moto-Cross des Nations«, hvilken opgave var tildelt Randers Motor Sport, som skulle afvikle løbet på banen i Volk Mølle.

Sportsudvalget i DMU havde også i 1955 fået et nyt sportsreglement at forvalte, der bl. a. påbød en vis uddannelse og prøve for officials, inden disse fik lov at fungere ved motorsportsstævner.

I øvrigt var det propaganda for at hverve nye medlemmer til DMU's klubber samt en stor motorcykeludstilling i Forum i København, der prægede de første måneder af 1955.

Sneen var dog knap kommet af jorden, før de trialarrangerende klubber også var i fuld gang med deres motorsportslige arbejde, og som sædvanlig i årets første måneder blev der afviklet mange og gode trials med danmarksmesteren Ejvind Hansen, Odense, i spidsen for den raske stab af trialkørere. Ejvind Hansen, Odense, havde i 1955 vundet danmarksmesterskabet i trial for fjerde år i træk.

Også inden for organisationen skete der nyheder i 1955's første måneder, således skiftede Sjællands Motor Union formand, idet Hans Petersen, Køge, ønskede at fratræde og blev afløst af den værende næstformand Poul Mogensen, København.

Der kom i de første måneder af 1955 også besked fra Danmarks Motor Union om, at man havde indstiftet et danmarksmesterskab i moto-cross, som skulle afvikles af Morsø Motor Sport på denne klubs nye bane ved Højgaard søndag den 17. juli.

Det blev Frederiksborg Amts Motorklub, der stod som arrangør af det første baneløbsarrangement i 1955, nemlig et isbaneløb på Frederiksborg sø søndag den 6. marts. Et



De to tyske sidevognskørere Michael Krauser og Alfons Kistner, München, med deres sidevognsmænd. De tyske sidevognskørere præsenterede første gang det danske mtorsportspublikum for kørsel med flexible sidevogne.

pludseligt tøvejr var dog lige ved at vælte hele arrangementet, men man nåede dog at gennemføre sidste heat, inden motorcyklernes og bilernes isdæk gravede sig helt igennem isbanen.

Løbet blev kørt som et velgørenhedsløb til fordel for Stig Guldberg og hans arbejde for invaliderede børn, og der blev en pæn sum penge til det gode formål, som klubbens formand, Damkjær Petersen ved en senere lejlighed overrakte Stig Guldberg.

Danmarks Motor Unions årlige repræsentantskabsmøde afholdtes i 1955 i Århus den 17. april, og her oplyste præsidenten, Poul Sørensen, Århus, bl. a., at der til sæson 1955 af de banedrivende klubber var anmeldt i alt 110 løb, at DMU i det forløbne år havde haft en medlemsfremgang på 1000 medlemmer, og endelig kunne formanden for forretningsudvalget, Ejner Jensen, for første gang i mange år fremvise et regnskab med overskud, nemlig ca. 6000 kr.

Da der ikke gennem flere år havde været nogen vicepræsident i DMU, valgte repræsentantskabsmødet til denne post SMU's nye formand, værkfører Poul Mogensen, København.

Det var derefter i særdeleshed den store moto-crossbegivenhed i form af Moto-Cross des Nations og dette løbs afvikling, der optog sindene meget, og ikke mindst inden for Randers Motor Sport blev der arbejdet hårdt med formanden for klubben, Chr. Wenderby, Randers, i spidsen. Det var både den rent organisationsmæssige tilrettelægning af løbet og indretningen af banen, der krævede det store arbejde, med heldigvis stod hverken Randers Motor Sport eller dens formand alene i dette kolossale arbejde. Også motorsportsledere fra andre egne af landet med forstand på tilrettelægning af internationale motorløb meldte sig som hjælpere ud fra det synspunkt, at Moto-Cross des Nations var en opgave for dansk motorcykelsport i sin helhed at få afviklet på bedst mulig måde, så Danmark i fremtiden også kunne beholde den plads, som man nu havde fået i det internationale motorsportsarbejde, og også i fremtiden blive betroet at stå som arrangør af lignende store internationale mesterskabsløb.

Det blev Amager speedway, der åbnede den danske speedwaysæson i 1955 med et løb, der druknede i regn og mudder. For øvrigt kom motorsportssæsonen over hele landet i 1955 i gang meget sent på grund af, at der så at sige ikke var forårsvejr. Da vintervejret endelig langt om længe ophørte, gik det lige over til varmt sommervejr.

Flere styrt på den regntunge og mudrede bane prægede Amager speedways åbningsløb. De værste styrt gik ud over Morian Hansen



Et af jysk motorsports kendte speedwaynavne gennem mange år, Axel Müller, Århus, er her i aktivitet på Løvelbanen i Kirkedalen ved Viborg.

og Helge Hansen, der dog begge slap fra den ublide og snavsede medfart uden alvorlige mén. Kiehn Bertelsen var som ved sæsonens slutning banens bedste kører og vandt alle sine starter, herunder også matchen om den gyldne Bosch-hjelm. Efter Kiehn Bertelsen placerede sig Leif Bech med 14 points, Axel Müller, Århus, med 12 points, Ejvind Petersen, København, med 10 points, og Arne Pander, Herning, med 9 points. Arne Pander opnåede dog først sin femteplads efter omkørsel med Thorkild Rasmussen, Århus, med hvem han stod lige i points, da matchens normale afdelinger var sluttet.

Også årets andet speedway afholdtes på Amager Speedway søndag den 24. april med deltagelse af de bedste norske kørere, bl. a. Leif Basse Hveem og Henry Andersen. Disse to var straks fra starten af løbet hårde ved den bestående banerekord på Amager speedway, idet Basse Hveem først gav den et tryk på $^{3}/_{10}$ sek., og i et senere heat klemte Henry Andersen rekorden yderligere, så den til sidst kom til at lyde på 69,8 sek. for 4 omgange.

Løbet, der formede sig som en dansk-norsk holdmatch, blev en overlegen sejr til Norge med 61 points mod Danmarks 35 points.

Moto-crosssæsonen åbnedes i 1955 af Dybendal-banen på Sjælland søndag d. 24. april, og ikke mindre end 8.000 tilskuere havde givet møde, og de kom da også til at overvære en række dramatiske løb. Beklageligvis var den dygtige landsholdskører Jacob Lynegaard, Køge, så uheldig, at han under et styrt bræk-



Den senere så kendte specialkører Arne Christensen (Pander), Herning, kører her mod målet som sikker vinder af sit første jyske mesterskab.



Kun ganske få isbaneløb er det lykkedes dansk motorcykelsport at gennemføre. Et af disse fandt sted på Brabrand sø ved Århus, hvor Jens Nielsen, Silkeborg, med sin Ariel præsenterede det store publikum for kørsel i den rigtige isbanestil.

kede det ene skinneben. Ydermere var der det underlige ved dette styrt, at det ikke skete på banen under selve løbet, men i ryttergården under maskinopvarmning. Jacob Lynegaard kørte mod en anden kører og faldt som sagt så uheldigt, at hans ene ben brækkede.

Resultaterne ved årets første moto-cross blev i øvrigt:

Junior letvægt:

1. Folke Larsson, DKW 10,30,7
2. Poul Frausing, Maico 10,32,7
3. Vagn Berth, Triumph 11,20,05

Senior letvægt:

1. Kiehn Bertelsen, DKW 8,10,5
2. Mogens Dyhr, Maico 9,12,9
3. Jørgen Jensen, Maico 9,47,5

Junior solo 500 cc:

1. Ole Schou Ludvigsen, Triumph.. 13,47,2
2. Kjeld Dolnes, BSA 14,11,6
3. Georg Hansen, Triumph 14,13,7
4. Karl Røgind, AJS 14,14,0
5. Jørgen Binder, Triumph 14,16,0

Senior solo 500 cc:

1. Ejvind Hansen, AJS 20,35,6
2. Boris Rasbro, BSA 20.41,7
3. Sv. Aage Hansen, Matchless 21,25,1
4. Jørgen Andreasen, AJS 21,30,8

Senior sidevogne:

1. Svend Mortensen, Ariel 15,18,6
2. Carl Erik Jensen, Ariel 15,31,7
3. Anker Hansen, Ariel 15,33,6

Det var derefter den anden københavnske speedwaybane, Gladsaxe speedway's tur til at afholde åbningsløb for sæson 1955, og det skete under deltagelse af de to svenske kørere Sven Fahlen og P. O. Södermann.

To jyske kørere, Arne Pander, Herning, og Axel Müller, Århus, deltog også, og de viste endog meget fin kørsel, især den lille Arne Pander blev populær hos publikum på Gladsaxe-banen.

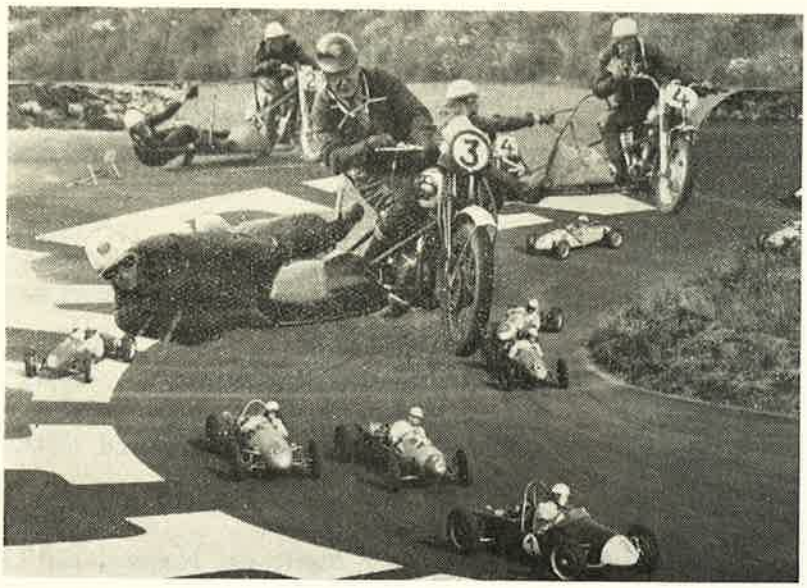
Vinder af den samlede ekspertmatch blev Leif Bech med dagens hurtigste tid, medens P. O. Södermann blev nr. 2 i tiden 78,6 som den bedste. I ekspertmatch B var det Aage Andersen, der løb af med sejren foran Stabirk, Arne Pander og Axel Müller.

Standardløbet gav overlegen jysk sejr til Knud Nielsen, Århus, foran Erik Wincentz, Næstved, og Børge Mørck, Kolding.

Endelig viste Kiehn Bertelsen sin høje kørselsstandard ved på overbevisende måde at slå begge de svenske deltagere og sin landsmand Leif Bech i dagens stjernematch.

Også i 1955 verserede der inden for Danmarks Motor Unions rammer en retssag, der fandt sin afslutning.

Kolding Motor Klub blev ved Vestre Landsret dømt til at udrede en erstatning på 38.000 kr. til den københavnske sidevognskører H. Skov, der i 1947 var kommet meget alvorligt til skade ved et løb, som klubben i Kolding havde afholdt, og hvortil man havde undladt at tegne lovpligtig ulykkesforsikring. Det var klubben som sådan, der blev dømt til at betale erstatningen, når der kom penge i kassen, hvorimod retten ikke mente, man kunne gøre



Efter at motorbanen »Roskilde Ring« ved det første løb åbnede som sandbane, gik det slag i slag med at få banen udvidet og forbedret bl. a. med asfaltbelægning, så der til sidst blev tale om en permanent motorbane i international klasse. Af sidevognskørerne på dette billede vil man genkende nr. 3, Eigil Nielsen, København, Ariel, nr. 4, Axel Wang Hansen, København, Norton, og nr. 2, Hans Kyndby Christensen, Køge, Royal Enfield. Midget-feltet anføres af den kendte motorsportsmand Poul Rasmussen, Hillerød.

de enkelte bestyrelsesmedlemmer, der sad i bestyrelsen, da løbet afholdtes, personlig erstatningspligtige for beløbet.

Så var det igen en speedwaybane, der åbnede sæsonen, nemlig Selskov speedway ved Hillerød. Programmet ved åbningsløbet bød på en holdmatch mellem det svenske hold Kaparna og et stærkt dansk hold. På det svenske hold deltog bl. a. datidens store svenske motorsportsnavn Norlin, der da også omgående forbedrede Kiehn Bertelsens banerekord på Selskov speedway med 3 sekunder, så den nye rekord kom til at lyde på 77,4 sek.

Resultatet af matchen blev overlegen svensk sejr.

Forårssæsonen i Jylland havde i øvrigt kun været præget af enkelte småløb, bl. a. afholdt af Han Herred Motorklub i Brovst i Skovsgård, men så st. bededag, d. 6. maj, gik det rigtigt løs med et internationalt moto-cross på den til de kommende verdensmesterskaber udvidede Volk Mølle bane. Ved dette løb skulle både bane og funktionærer stå deres endelige prøve inden Moto-Cross des Nations. Og det skal straks siges, at alt klappede, som det skulle for Randers Motor Sport, selv den mindste opgave blev løst med præcision, og det var kun lovord, de udenlandske kørere havde om banen efter løbet.

Også publikumsmæssigt blev generalprøven en succes, idet ikke mindre end 25.000 tilskuere havde fundet vej til de smukke bakkedrag ved Volk Mølle, hvor de blev vidne til en række spændende heat, hvoraf så absolut kampen om de bedste placeringer i 500 cc soloklassen var det bedste og mest spændende. I finalen var det en svensk og tre danske kørere, der var de dominerende. Svenskeren var Bo Bengtsson, der viste sig uovervindelig, og de tre danske kørere, der forsøgte at gøre tilværelsen sur både for svenskeren og hinanden i i kampen om placeringerne i slutheatet, var Ejvind Hansen, Odense, Arne Nielsen, Sorø, og Niels Blumensaadt, Randers.

Som sagt blev det svenskeren Bo Bengtsson, der løb af med sejren i 500 cc senior solo, og meget overraskende kom Arne Nielsen, Sorø, på andenpladsen. Først på tredie- og fjerdepladsen fulgte Ejvind Hansen, Odense, og Niels Blumensaadt, Randers.

Resultaterne i de øvrige klasser blev:

Junior solo 500 cc:

1. Aage Langthjem, Hjørring, Triu. 41,26,7
2. Erik Schultz, København, Ariel.. 42,41,0

Senior solo 175 cc:

1. Mogens Dyhr, København, Maico 44,06,3
2. Mogens Pedersen, Odense, Husqu. 44,53,7

Også to andre populære moto-crossbaner afholdt løb i forsommeren 1955, nemlig Vin-



Et meget kendt ansigt i dansk motorcykelsport i mange år, Sv. Nissen, Odense, der bl. a. har opnået at blive dansk mester på speedway, har også på bedste måde repræsenteret Danmark på baner rundt omkring i Europa.

derød og Skellingsted, begge beliggende på Sjælland.

På banen i Vinderød var der mødt ikke mindre end 10.000 tilskuere, der blev vidne til en drabelig dyst mellem nogle svenske kørere og hele den danske elite.

Det var i særdeleshed de to svenskere Karl Jansson og Bo Bengtsson og den danske mester Ejvind Hansen, Odense, der viste kørsel af international klasse, og de tre kørere blev da også placeret i den nævnte rækkefølge i slutheatet langt foran konkurrenterne.

I et sidevognsløb og letvægtsløb var det hhv. Svend Mortensen, Helsinge, og Kiehn Bertelsen, København, der vandt i overlegen stil.

Ved løbet i Skellingsted var der derimod kun mødt ca. 4000 tilskuere, men løbene blev ikke mindre spændende af den grund, dog var der udelukkende tale om et opgør mellem sjællandske og københavnske kørere i alle klasserne.

Resultaterne blev:

Senior letvægt:

1. Mogens Dyhr, Hillerød 10,28,3
2. Kurt W. Pedersen, Ringsted 10,29,0
3. John Howarth, København 11,04,0

Junior solo, 500 cc:

1. Ole Schou Ludvigsen, Sorø 12,34,6
2. Erik Schultz, København 12,35,2
3. Bent Goth, København 12,37,6

Senior solo, 500 cc:

1. Boris Rasbro, København 24,30,3
2. Arne Nielsen, Sorø 24,35,4
3. Knud Lodahl Mortensen, Næstved 24,44,0

Pokalløb, senior solo, 500 cc:

1. Arne Nielsen, Sorø 12,06,9
2. Knud Lodahl Mortensen, Næstved 12,19,3
3. Boris Rasbro, København 12,19,5

Senior sidevogne:

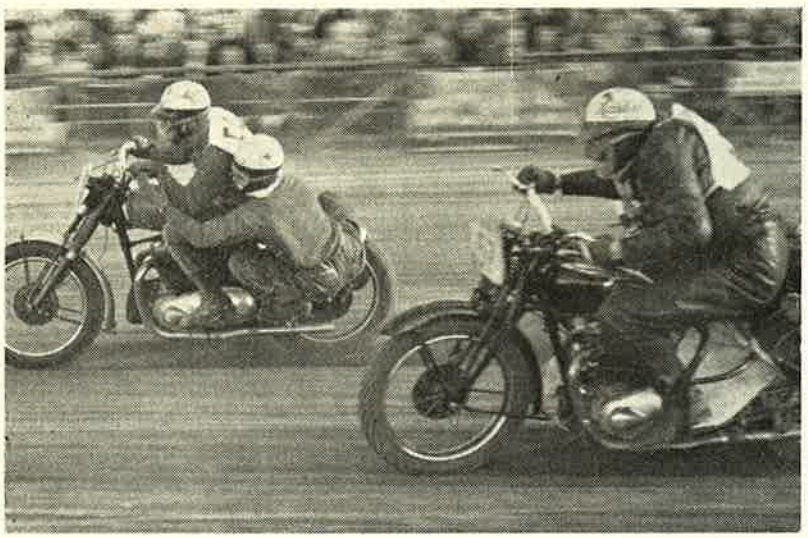
1. Anker Hansen, Frederikssund .. 24,49,1
2. Carl Erik Jensen, Næstved 24,51,5
3. Egon R. Christensen, København 24,53,8

Hvad angik rundbaneløbene, så var der også straks fra begyndelsen af sæsonen et stort antal løb på programmet.

Fangel motorbane på Fyn havde således 10.000 tilskuere til sin sæsonåbning, der kom til at overvære en række spændende og til tider dramatiske heat med den danske mester i ekspertklassen Kiehn Bertelsen, København, i topform, selv om han til sidst måtte se sig besejret af den svenske storkører Rune Sørmander. På de følgende pladser i ekspertklassen fulgte Allan Nielsson, Sverige, Irving Irvinger, København, og Morian Hansen, København.

Både i soloklassen for letvægtsmaskiner og 500 cc standardmaskiner var der stor spænding i hvert heat lige fra start til mål. I den store soloklasse var det Søren Juul, Viborg, der var hurtigst med sin røde Triumph, medens de øvrige placerede i denne klasse blev Hans Jørgen Hansen, Sdr. Næråa, Triumhp, og Jørgen Jensen, Næsby, BSA.

I letvægtsklassen blev man vidne til vel nok løbets mest forbitrede kamp om førstepladsen, idet Kiehn Bertelsen, København, DKW, og



Et knivskarpt sidevognsopgør i forbindelse med et Elektrolløb. De to sidevognskørere er Egon Walther/Verner Poulsen, København, Triumph, og Orla Nielsen/Thorkild Thy, København, Triumph.

Henrik Bækgaard, Odense, Triumph, udkæmpede en drabelig dyst og var en klasse bedre end de øvrige deltagere. Første heat gik til Bækgaard, medens Kiehn Bertelsen tog sig af andet heat og slutheatet, og Henrik Bækgaard blev her henvist til andenpladsen. Tiderne blev hhv. 2,12,5 og 2,13,5.

Sidevognsløb manglede heller ikke, idet der for seniorkørere blev startet både i en A og en B klasse.

I A klassen var det Hans Th. Jacobsen, København, Ariel, der var dominerende i en vindertid 2,07,0 foran Leo Pedersen, København, JAP, der noteredes for tiden 2,07,7, og Kresten Krestensen, Århus, Norton, 2,08,0.

I B klassen var det Willy Baasch, Odense, Triumph, der tog sejren hjem med 12 points foran Harry Pedersen, Århus, Norton, 7 points, og Svend Grøndum, København, 5 points.

Også i vejrprofeten Gabs' hjemby Hadersley havde man succes med årets første motorsportsstævne, der afholdtes på Bøghovedbanen søndag den 15. maj i strålende solskin og under tilstrømning af et stort publikum. Om man så kan takke Gabs for det gode forhold til vejrguderne, er et spørgsmål, vi ikke her skal tage stilling til, selv om den arrangerende klub før løbet meddelte, at man fuldt og fast troede på Gabs. Forudgående dages regnvejr havde dog opblødt Bøghovedbanen så meget, at der blev tale om en ret fedtet og vanskelig bane for søndagens løb.

Sololøbene blev så absolut jysk succes med Arne Pander, Herning, Axel Müller, Skanderborg, som bedste specialkøreer, og Arne Svendsen, Silkeborg, og Knud Nielsen, Århus, som bedst placeret i standardløbet. I den store sidevognsklasse var det derimod de københavnske kørere Hans Th. Jacobsen og Børge Thy, der var hurtigst, medens den lille sidevognsklasse blev vundet af Harry Pedersen, Århus, med H. C. Callesen, Åbenrå, på andenpladsen.

Juniorklassen havde som vinder Henning Jensen, København, medens et handicap blev vundet af Sv. Nissen, Odense.

Den nye Holstebro motorbane havde allerede i 1955 opnået stor popularitet både hos publikum og kørere, og ved årets første løb på denne bane bavde arrangørerne et meget fint felt af kørere på programmet, og et tusindtalligt trofast publikum mødte da også op, så klubben fik både økonomisk og sportslig glæde at bygge videre på.

I ekspertklassen var der tysk deltagelse ved Hans Jäger, Oldenburg, og Danmeyer, Hamburg, hvoraf Hans Jäger dog under et styrt var så uheldig at beskadige den ene skulder, så han måtte på hospitalet, medens Arne Pander på overbevisende måde slog den anden tyske kører, Danmeyer, der ellers havde



To populære jyske specialkørere. Til venstre Axel Müller, Skanderborg, der foruden flere jyske mesterskaber som bedste resultater også kan fremvise meget fine placeringer fra deltagelse i internationale speedwayløb på udenlandske baner rundt omkring i Europa. Til højre H. P. Boisen, Fredericia, der efter at være blevet dansk mester på standardmaskine gik over til at køre i specialklassen.

åbnet løbet med at trykke den bestående banerekord 4 sek. I standardklassen blev der også sat ny banerekord, idet Bent Thomsen, Struer, trykkede Knud Nielsens bestående rekord fra 1,23,6 til 1,22,0. Forøvrigt blev samme Bent Thomsen senere på dagen af dommerne udelukket, da han i et indledende heat foretog en overhaling af de øvrige i feltet, så Jens Nielsen, Silkeborg, Knud Nielsen, Århus, og Søren Juul, Viborg, alle styrtede, men de slap dog alle heldigt fra den noget ublide medfart.

Et specialløb udelukkende med danske kørere havde Henry Kjærgaard, Skive, som vinder foran den lokale kører Robert Lindeberg, Holstebro.

Juniorløbet gav også en fin lokal placering, idet klassevinderen var Thorvald Andersen, Holstebro, foran Erik Kaul Pedersen, Struer.

De københavnske sidevognskørere i den store klasse viste endnu engang deres overlegenhed derved, at Hans Th. Jacobsen, København, Ariel, besatte førstepladsen med maksimumpoints og med Leo Pedersen, Glostrup, Ariel, på andenpladsen.

Den lille sidevognsklasse gik derimod sikkert til de to århusianske Norton-kørere Kresten Krestensen og Harry Pedersen.

Også moto-crosssporten var i fuld gang med bl. a. stort stævne på Højbjerg på Fyn, hvor den lokale storkører og mange gange danmarksmester i trial, Ejvind Hansen, Ejlstrup, var det store trækplaster på plakaten.

Foruden eliten af de danske kørere havde arrangørerne også sendt bud efter den svenske storkører Bo Bengtsson som modstander til Ejvind Hansen.. Svenskeren blev da også en værdig modstander, hvorimod de øvrige konkurrenter måtte agere den rene staffage. Svenskeren vandt sikkert dagens pokalløb foran Ejvind Hansen. De to kørere formelig fløj på hhv. deres BSA og AJS. I seniorløbet tog Ejvind Hansen derimod revanche og sikrede sig sejren for de 30 omgange i tiden 61,46,1, medens Sv. Aage Hansen, Hillerød, blev nr. 2 i tiden 64,04,2, og svenskeren sluttede langt nede i feltet.

Et letvægtsløb samme dag havde som overlegen vinder Mogens Dyhr, København, Maico, 16,50,3, foran Poul Damgaard, Ørbæk, DKW, 18,25,7, medens Erik Jacobsen, Marslev, 23,09,3, tog sig af førstepladsen i juniorklassen foran Ejler Marcussen, Tommerup, 23,14,1.

Nye motorbaner i Danmark så dagens lys i 1955 i et antal, som man hidtil ikke havde været vidne til, og ledsagedes naturligvis af åbningsløb på de forskellige nye baner.

I Hjørring blev der afholdt åbningsløb på en ny scramblebane den 15. maj med danmarksmesteren Ejvind Hansen, Odense, Matchless, som sikker vinder foran Niels Blumensaadt, Randers, AJS, og Jens Nielsen, Silkeborg, Ariel.

I juniorklassen havde den arrangerende klub stor glæde af deres juniorkører Aage Langthjem, der vandt en sikker sejr foran Niels T. Christensen, Randers. Begge kørte BSA.

Letvægtsklassen havde igen som sikker vinder Mogens Dyhr, København, Maico, foran et helt nyt men lovende navn inden for motorsporten, nemlig Bjarne Sørensen, Odense, James, søn af mesterkøreren Ejvind Hansen, Odense.



To kendte jyske sidevognspar har vundet hver sit jyske mesterskab. Til venstre Carl Andersen/Harry B. Andersen, Århus, AJS, og til højre H. C. Callesen/Ludvig Schmidt, Åbenrå, Ariel.

Sidevognsløbet var dagens mest spændende og formede sig som et opgør mellem de to Triumph-kørere Kaj Christensen, Ålborg, og Willy Baasch, Odense. Begge de to kørere vandt hver et heat, men Willy Baasch sikrede sig den endelige sejr ved hurtigst sammenlagt tid.

I Vejle var der i 1955 krig på kniven, idet den daværende motorklub var blevet delt i to, og begge klubber kom straks ind i en rivende udvikling med åbningsløb på to nye motorbaner.

Den første klub, der afholdt åbningsløb, var Vejle Motor Sport på en bane i nærheden af byen Riis, og den nye motorbane fik da også navn herefter. Beklageligvis var åbningsløbet, der bød på et godt program, generet af et regnvejr, der gjorde den nye bane meget opkørt, så der ikke blev tale om de helt fine tider.

Ekspertmatchen havde som vinder Erh. Fisker, København, der opnåede bedre sammenlagt tid end Axel Müller, Århus, ellers havde de to kørere samme pointantal. Jørgen Stabirk, København, der også havde udvist udmærket kørsel, måtte derimod se sig slået ud i sidste heat af en maskinskade.

I specialklassen var Egon Nielsen, Horsens, favorit, men han fik også maskinskade, hvorefter sejren gik til Henning Serup Olesen, Vejle, med Leif Laursen, Århus, på andenpladsen.

I 500 cc sportsklassen fandt der et drabeligt opgør sted mellem Knud Nielsen, Århus, og Børge Mørch, Kolding, der placerede sig i den nævnte rækkefølge, medens Niels Wissing, Vejle, og klubkammeraten Daniel Nielsen, Vejle, tog sig af de to første pladser i juniorløbet.

Et sidevognsløb havde danmarksmesteren Willy Baasch, Odense, som vinder foran den jyske mester Harry Pedersen, Århus.

Regnvejr er alle motorløbsarrangørers fjende nr. 1, og i foråret 1955 og til langt hen på sommeren var der så at sige ikke en motorsportssøndag, undtagen at den var generet af regnvejr. Ålborg Motor Klub måtte således se sit forventede tilskuerantal på 15.000 nedskåret til ca. 3.000 ved et løb i Lundby bakker på grund af regnvejr. Samme årsag var skyld i svigtende publikumsbesøg ved et løb på Hem Odde arrangeret af Århus Motor Klub, selv om man her for første gang forsøgte at afvikle et løb på en lørdag eftermiddag. Det rent sportslige manglede der derimod ikke noget i hverken ved løbet i Lundby bakker eller på Hem Odde.

Ekspertklassen på Hem Odde formede sig som et opgør mellem de to jyske speedwaykørere Arne Pander, Herning, og Axel Müller, Århus, medens kampen i specialklassen stod mellem Thorkild Rasmussen, Århus, og Egon Nielsen, Horsens. Kørerne i de to klasser placerede sig i den nævnte rækkefølge. I sidevognsklassen var der derimod tale om et lokalopgør mellem de to Norton-kørere Kresten Krestensen og Harry Pedersen. Det blev veteranen Kresten Krestensen, der løb af med sejren, selv om den kun var på få meter.

Juniorløb og letvægtsløb havde hhv. Mo-



Arne Svendsen, Silkeborg, Triumph, opnåede et utal af placeringer og banerekorder, inden han på sit højeste forlod dansk motorcykelsport for at rejse til USA og bosætte sig.

gens Kjær Hansen, Randers, Royal Enfield, og Gunnar Andersen, Århus, Maico, som vindere.

Også på speedwaybanerne var der fuld aktivitet, og mange store løb blev afviklet.

Amager speedway havde således et stort løb Kr. himmelfartsdag om aftenen med deltagelse af bl. a. den svenske kører Sune Carlsson med tilnavnet »Maksimum«, et navn han havde fået, fordi han i lang tid havde opnået maksimumpoints ved de løb, han havde deltaget i. Den danske storkører og danmarksmester Kiehn Bertelsen satte imidlertid hurtigt punktum for den svenske sejrsrække, idet han slog svenskeren i første heat og satte ny banerekord i tiden 69,6. Den gamle rekord tilhørte Henry Andersen, Norge, og var på 69,8.

Placeringerne i løbet om »Den gyldne hjælm« blev Kiehn Bertelsen, Leif Bech og Arne Pander, medens et løb for lovende nybegyndere inden for speedwaysporten havde Poul Hansen, København, som sikker vinder.

Næstved Motor Klub havde også straks fra starten af sin 8. speedwaysæson stor succes, idet der var samlet ca. 7000 tilskuere til sæsonens åbningsløb. Som sædvanlig var der stjernekørere på programmet i Næstved, nemlig englænderne Gerry Hesseys, Bert Roger og Terry Countnelle, der sammen med den danske kører dannede et hold i en match mod det svenske hold bestående af Göte Olsson, Stig Pramberg, Dan Forsberg og Olle Segerstrøm.

Førstnævnte hold vandt matchen med 25 points mod svenskernes 23.

En national specialmatch havde Erik Wincent, Næstved, som vinder foran Erh. Fisker, København, Jørgen Rasmussen, Odense, og Aage Andersen, København.

Placeringerne i standardmatchen, der gik over 4 heats, blev Knud Nielsen, Århus, Norton, 12 points, Johs. Jensen, Ålborg, Triumph, 6 points, Jens Nielsen, Silkeborg, Ariel, 4 points, og Erik Wincent, Næstved, 2 points. Iøvrigt satte Knud Nielsen ny banerekord for standardmaskiner i tiden 1,25,7, idet den gamle var på 1,26,7.

Som sagt var der i 1955 mange åbningsløb på nye motorbaner på programmet, og bl. a. var den lille, initiativrige klub Løgumkloster Motor Sport også med i dette program, idet man havde omdannet klubbens scramblebane til en virkelig moto-crossbane med international længde, 1500 m, og givet den navnet Fuglsangsbanen. Dagens hovedbegivenhed ved dette åbningsløb var en udtagelsesmatch til danmarksmesterskaberne i moto-cross, der for første gang skulle afvikles i 1955.

I seniorklassen var det Arne Svendsen, Silkeborg, BSA, og Karl Møller Hansen, Odense, Triumph, der opnåede bedste placering og dermed kvalificerede sig til mesterskabsløbet. Dagens to bedste juniorkørere var N. P. Christensen, Gørding, Triumph, og Gunnar Krum, Odense, Ariel, medes Sv. Schmidt, Kerteminde, Ariel, vandt en sikker sejr i sidevognsklassen foran Kyndby Christensen, Køge, Norton.

Årets vel nok mest sensationelle baneåbning fandt sted i Roskilde på grundlovsdag, hvor 35.000 tilskuere overværede åbningsløbet på Roskilde Ring, der var blevet udsat nogen tid på grund af ugunstige vejrforhold med meget regnvejr. Den nye bane, der var beliggende i en stor grusgrav, var virkelig morsom både for kørere og publikum med sine store og



To danske sidevognsmestre i hhv. 650 og 500 cc klassen. Til venstre Leo Pedersen/John Østerholt, København, Ariel, og til højre Willy Baasch/Egon Jacobsen, Odense, Triumph.

oplagte sving. I åbningsløbet deltog både automobil- og motorcykelklasser. Bygmesteren for denne nye motorbane, der siden skulle vise sig at blive Nordens største permanente motorsportsanlæg, bl. a. efter flere udvidelser og asfaltering af banelegemet, havde været Automobil Sports Klubben København, og ved åbningsløbet stod banen klubben i den anselige anlægssum på 30.000 kr., der dog i de kommende år skulle vise sig at vokse endog meget betydeligt som følge af forbedringer og udvidelser af banen.

Bedst placeret i motorcykelklasserne ved åbningsløbet blev for solokørernes vedkommende Sv. Aage Hansen, Hillerød, Matchless, Boris Rasbro, København, BSA, og Johan Larsen, København, BSA, medens bedste sidevognskørere blev Sv. Mortensen/Ole Andersen, Helsinge, Ariel.

De to næste baneindvielser, som det danske motorsportspublikum skulle blive vidne til i 1955, fandt begge sted i Jylland.

Som sagt tidligere var der dannet to motorklubber i Vejle, hvoraf den første, Vejle Motor Sport, jo havde haft åbningsløb på sin nye bane i Riis. Det var nu den anden motorklub i Vejle, Motorklubben Speed's tur til at afholde åbningsløb på en terrænbane ved Trædballehus. Klubben benævnte godt nok i forhåndsomtalerne af banen denne som en speedwaybane, men denne betegnelse var ganske malplaceret, der var nemlig tale om en rundbane med varierende højder på banelegemet, altså nærmest en terrænbane. Men nok om det, der kom 6000 tilskuere til åbningsløbet, og de blev vidne til en række spændende løb både for specialmaskiner og standardmaskiner i solo- og sidevognsklasserne.

Dagens hurtigste solokører blev den københavnske speedwaykører Erh. Fisker i tiden 1,20,5, selv om han i det samlede resultat måtte se sig slået af Axel Müller, Århus. På tredjepladsen fulgte Jørgen Stabirk, København. Senior standardklassen havde som sikker vinder Arne Svendsen, Silkeborg, BSA, foran Børge Mørck, Kolding, Matchless, og Knud Nielsen, Århus, Norton, medens samme klasse for juniorkørere havde Henning Jensen, København, som vinder foran Knud Jørgensen, Vejle, og Johs. Nedergaard, Silkeborg.

Sidevognsklasserne talte både specialmaskiner og standardmaskiner, og i klassen for førstnævnte var dagens vinder Leo Petersen, København, foran Egon Walther, København, og Børge Thy, København. Placeringen i klassen for standard sidevognsmaskiner blev Willy Baasch, Odense, Erik V. Andersen, Vejle, og Sv. Schmidt, Kerteminde. To afsluttende handicaps for solo- og sidevognsmaskiner blev vundet af hhv. Jeppe Ussing, Børkop, og Hans Nielsen, Haderslev.

Inden tiden var inde for 1955's største danske motorsportsbegivenhed, Moto-Cross des Nations, blev der afviklet et nationalt mesterskab, nemlig danmarksmesterskabet, som var blevet indstiftet året i forvejen af DMU, men som nu for første gang skulle afgøres. Mesterskabsløbet arrangeredes af Fyens Motor Sport



Arne Pander, Herning, har vundet et dansk mesterskab på speedway og får her overrakt mesterskabspokalen af den sportslige leder på Amager speedway, Poul Rasmussen, medens formanden for Harley-Davidson Klubben, Knud E. Ousen, ser til.

på banen i Højbjerg, der forøvrigt også havde været blandt ansøgerne til Moto-Cross des Nations, men eksperterne havde ikke fundet Højbjerg-banen så velegnet for dette store internationale løb som Volk Mølle.

Slutheatet i damarksmesterskabet formede sig som et tomandsopgør mellem den danske trialmester Ejvind Hansen, Odense, Matchless, og Knud Lodal Mortensen, Næstved, Ariel. De to kørere stak straks i starten fra det øvrige felt, og den hurtige sjællænder, der gik med tanker om at lægge aktiv motorsport på hylden, havde dog forinden et meget stort ønske at få opfyldt, nemlig en virkelig sejr over Ejvind Hansen, med hvem han havde konkurreret i et utal af løb og trials, og satte omgående ind med et dræbende tempo, der bragte ham ca. en halv baneomgang foran Ejvind Hansen. Efter nogen tids kørsel begyndte Ejvind Hansen dog at kæmpe sig sikkert op mod Knud Lodal Mortensen, og så skete uheldet for denne, hvilket fratog ham et danmarksmesterskab og en sejr over Ejvind Hansen. Knud Lodal Mortensen styrtede i en sandgrav, og inden han igen kom på benene og fik maskinen startet, var han passeret af Ejvind Hansen, der ikke senere lod sig true, men kørte i mål som sikker vinder og første danmarksmester i moto-cross.

Som tredie og eneste kører, der fuldførte løbets fulde omgangstal sammen med de to før omtalte kørere, var Arne Nielsen, Sorø, der altså placerede sig som en flot nr. 3.

Som mellemheats til mesterskabsløbet var indlagt juniorløb og sidevognsløb. Juniorklassen havde som vinder Henning Eriksen, Odense, med Thorvald Øbro, Marslev, på andenpladsen, medens nr. 1 i sidevognsklassen blev veteranen Sv. Schmidt, Kerteminde, efterfulgt af Erik Andersen, Langeskov, og Hans Chr. Callesen, Åbenrå.

Men så var det også Moto-Cross des Nations, der stod for døren, og alle kræfter inden for dansk motorcykelsport blev da også sat ind, for at dette første store internationale mesterskabsløb i Danmark skulle få så værdig en afvikling som muligt. Både Randers Motor Sport, dens ledere og menige medlemmer, Danmarks Motor Union og dens ledelse arbejdede på højtryk sammen med et stort antal fremtrædende motorsportsledere fra andre klubber, der beredvilligt stillede deres arbejdskraft til rådighed netop på det område, som de særligt havde beskæftiget sig med ved tidligere lejligheder, hvad enten det var maskineftersynsarbejde, banearbejde, kontrolarbejde eller endelig, sidst men ikke mindst, den internationale korrespondance og afslutning af kontrakter med de internationale motororganisationer og de deltagende kørere.

Hvad er da Moto-Cross des Nations, og hvorledes er dette løb opstået, kan man spørge? Herpå findes også et svar, som bl. a. stod at læse i den danske motorsportspresse i tiden forud for det første løb af denne art i Danmark.

Der var engang... sådan begynder alle eventyr, og eventyret her handler om en ung belgisk journalist, der hed Jakues Lckx, og som var en stor motorsportsentusiast. Men i hans eget land havde motorsporten yderst

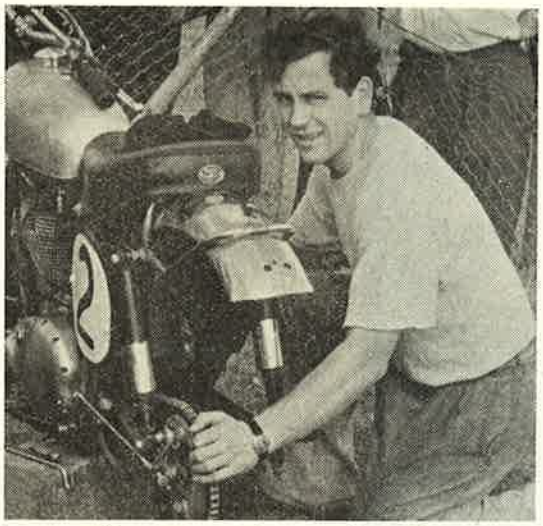


Et af de jyske speedway-hold »Australia« med hjemmebane i Vejle.

ringe kår at arbejde under. Der var faktisk ingen, der interesserede sig for den, og dette forhold satte han sig for at ændre. Han rejste til nabolandet Holland, hvor motorsporten var en helt anden respekteret sportsgren. Det var i årene 1932–33, og et par år senere mente Lckx at have hentet så mange erfaringer i Holland, at han med succes kunne rejse hjem og omplante dem i sit eget land. Det gik også fint. Interessen for motorløbene voksede straks i Belgien, og i 1937 indbød han hollænderne til deltagelse i det årlige Zoete Wateren-løb, år for år, siden Lckx begyndte som motorsportsarrangør, var blevet en større og større publikumssucces. Helt overvældende blev interessen med dette samarbejde. Landskampen mellem Holland og Belgien blev indtil begyndelsen af 1940, da krigen satte en stopper for motorkørsel i begge lande, et af motorsportens højdepunkter i Europa. Under krigen sad Lckx og spekulerede over, om samarbejdet kunne genoptages efter krigen, men han fik også en anden idé: at arrangere Moto-Cross des Nations – en landskamp for hold. Det prøvede man for første gang i 1947. Det skete ikke i Belgien, skønt ideens fader var en belgisk statsborger, men i Holland, for interessen for motorsport var fremdeles større der end i Belgien. Det blev en værdig succes, og større endnu blev den næste år, da Belgien selv var arrangør. Oprindelig var det meningen, at kun de mest fremtrædende motorsportslande – Holland, Belgien og England – skulle deltage, men Lckx var klar over, at motorsporten udviklede sig voldsomt også i andre lande, og derfor kom Moto-Cross des Nations til at stå åbent for alle lande, hvilket også bl. a. skyldtes FIM, der havde fået interesse for løbene. Danmark kom også på et ret tidligt tidspunkt med som deltagerland, selv om vi som nation i de første år måtte se os henvist til sidstepladsen på resultatlisten.

Da man nu i 1954 var samlet i den internationale motororganisation for at træffe bestemmelse om arrangørland for Moto-Cross des Nations 1955, gik bl. a. den svenske deltager i dette møde, vicepræsidenten for FIM, direktør Løfstrøm, Malmø, meget stærkt ind for Danmark som arrangørland som en påskønnelse for de mange års deltagelse af danske kørere i dette store internationale løb, når det var arrangeret i andre europæiske lande. Og derved blev det, og både danske og udenlandske motorsportsledere havde altså fundet frem til Volk Mølle som den bedst egnede bane for dette løbs premiere i Danmark.

Også i Danmark fik Moto-Cross des Nations succes. Søndag den 28. august var



Den engelske moto-crosskører Jeff Smidt, BSA, har som deltager på det engelske landshold opnået et meget stort antal internationale placeringer. Jeff Smidt er også godt kendt af det danske moto-crosspublikum, idet han bl. a. var vinder af Moto-Cross des Nations, da dette løb første gang afholdtes i Danmark.

der samlet ca. 45.000 tilskuere omkring banen i Volk Mølle, da hele verdenseliten holdt klar på startstregen, heriblandt også et dansk landshold med den danske mester Ejvind Hansen i spidsen fulgt af Knud Lodal Mortensen, Næstved, Boris Rasbro, København, og Arne Nielsen, Sorø. Kun de to førstnævnte formåede dog at gøre sig gældende og nå med i slutheatet, hvor Ejvind Hansen placerede sig som nr. 10 og Knud Lodal Mortensen som nr. 11.

Individuel vinder af løbet blev englænderen Jeffery Smith, BSA, i tiden 72,49,4.

Sverige blev vindende nation i holdmesterskabet ved kørerne Bill Nielsson, Sten Lundin (Storken), Lars Gustafsson og Gunnar Johansson, alle på maskinmærket BSA.

Nærmest den individuelle vinder Jeffery Smith, England, placerede sig som nr. 2 Bill Nielsson, Sverige, BSA, nr. 3 Rene Beaten, Belgien, Matchless, nr. 4 Sten Lundin, Sverige, BSA, nr. 5 Lars Gustafsson, Sverige, BSA, og nr. 6 Victor Leloup, Belgien, FN.

I et nationalt løb blev placeringerne:

1. Jacob Lynegaard, Køge, Triumph 40,17,5
2. V. Christensen, Næstved, Ariel 41,35,0
3. Karl Røgind, Køge, Matchless .. 42,10,3
4. A. Svendsen, Silkeborg, Triumph 42,56,0
5. Otto Andreasen, Køge, Matchless 43,47,4
6. P. E. Larsen, Hillerød, Triumph 44,12,5
7. N. T. Christensen, Randers, BSA 40,48,6 ÷ 1 omg.
8. Johs. Jensen, Ålborg, Triumph.. 40,59,0 ÷ 1 omg.
9. Svend O. Bach, Randers, Ariel.. 42,08,0 ÷ 1 omg.
10. Asger Andersen, Roskilde, Ariel 41,26,6 ÷ 2 omg.

Der er under 1955 omtalt et stort antal baneindvielser, og en enkelt mere skulle man da også have overstået, nemlig Silkeborg Motor Sports åbningsløb på en moto-crossbane ved Resenbro, hvor danmarksmesteren Ejvind Hansen, Odense, var den dominerende med Otto Andreasen, Køge, og Niels Blumensaadt, Silkeborg, på anden- og tredjepladsen, medens Mogens Dyhr, Købnhavn, Puch, og N. P. Christensen, Gørding, Matchless, tog sig af førstepladserne i letvægtsklassen og juniorklassen.

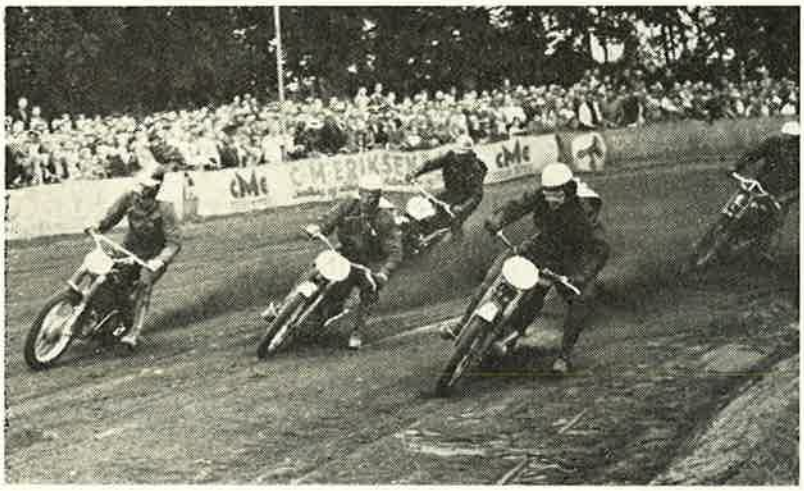
Årets næste nationale motorsportsbegivenhed fandt også sted i Jylland nærmere betegnet Viborg Motor Klubs bane i Løvel, hvor man afviklede de jyske jordbanemesterskaber.

Arne Pander, Herning, blev dobbeltmester, idet han sejrede både i specialklassen og klassen for 175 cc sportsmaskiner. Arne Panders nærmeste konkurrenter i de to klasser var hhv. Henry Kjærgaard, Skive, der bev nr. 2 i specialklassen, og Kjeld Jensen, Ålborg, der blev nr. 2 i 175 cc sportsklassen.

Soloklassen for 350 cc sportsmaskiner havde som sikker jysk mester Harry Hansen, Viborg, Royal Enfield, medens hans klubkammerat Søren Juul, Viborg, Triumph, tog sig af mesterskabet i klassen for 500 cc sportsmaskiner.

Sidevognsklassen blev en dobbelt triumf for Århus, idet førstepladsen blev besat af Kresten Krestensen/Harry B. Andersen, Århus, Norton, og andenpladsen af Harry Pedersen/Gunnar Williams, Århus, Norton.

Derefter var det de sjællandske eller rettere de københavnske motorsportsarrangørers tur til at stå for et stort løb, nemlig Elektrolløbet, der fandt sted på Charlottenlund travbane.



Fra et af de mange spændende standardløb på Fangel motorbane ved Odense. Fra venstre: H. P. Boisen, Fredericia, Matchless, Søren Juul, Viborg, Triumph, Arne Svendsen, Silkeborg, Triumph, Bent Thomsen, Struer, BSA, og Bent Kjeldsen, Vejle, BSA.

Det blev dansk sejr ved Kiehn Bertelsen i dette klassiske 1000 m løb for Nordens fartkonger, idet han opnåede en gennemsnitsfart på 111 km/t. og en vindertid på 2,34,3. Kiehn Bertelsen var nu den anden danske kører, der havde to aktier af de tre, der skulle til for at vinde den kostbare Elektrol-pokal til ejendom, og han måtte være den kører, som Danmark ved kommende Elektrol-løb skulle stille sin store lid til, hvis pokalen da skulle gå som ejendom til en dansk kører, idet den anden danske kører, der tidligere havde opnået to aktier i pokalen, Sv. Aage Engstrøm, med stor bestemthed udtalte sig om, at han ikke mere ville forsøge, men derimod lægge op som aktiv motorsportsmand. Sv. Aage Engstrøm deltog altså for sidste gang i Elektrolløbet i 1955, hvor han ret hurtigt efter løbets start måtte se sig slået ud af en maskinskade. Sv. Aage Engstrøm havde på daværende tidspunkt været aktiv motorsportsmand siden 1927, altså i ca. 30 år.

På anden- og tredjepladsen i kampen om Elektrol-pokalen fulgte de to svenske kørere Göte Brester og Gøren Norlen, medens Erik Wincent, Næstved, blev nr. 4.

Vinderen af Elektrolløbet i 1954, Leif Bech, København, måtte ligesom Sv. Aage Engstrøm på et ret tidligt tidspunkt af løbet se sig slået ud af maskinskade.

I løbet for standardmaskiner var det Erik Wincent, Næstved, Ariel, der var dagens mand, idet han ikke blot sejrede i hård kamp med Børge Mørck, Kolding, Matchless, men han forbedrede banerekorden for standardmaskiner fra 3,01,4 til 2,58,5.

Af sidevognskørerne viste Egon Walther, København, Triumph, sig endnu engang som den hurtigste, idet han sejrede sikkert foran Sv. Mortensen, Helsinge.

Det skal lige her indskydes, at Danmark umiddelbart efter Elektrolløbet mistede en af sine absolut bedste speedwaykørere, idet Leif Bech, København, emigrerede til Australien.

Også i udlandet klarede de danske kørere sig fint. Der blev således afholdt en returmatch i form af en landskamp for sportsmaskiner mellem Sverige og Danmark på 1000 m bane i Malmø.

Der blev ligesom ved samme landskampform i 1954 på Jysk Væddeløbsbane i Århus tale om overlegen dansk sejr med ikke mindre end 86 points mod Sveriges 33.

Det danske landshold bestod af følgende kørere, der opnåede nævnte pointstal:

Børge Mørck, Kolding, Matchless (max.)	20 p.
Erik Wincent, Næstved, Ariel	18 p.
Bent Thomsen, Struer, BSA	5 p.
Arne Svendsen, Silkeborg, Triumph ..	10 p.
Søren Juul, Viborg, Triumph	14 p.
Knud Nielsen, Århus, Norton	14 p.
Niels E. Nielsen, Odense, Airel	9 p.

Således fortsatte den danske motorsportssæson 1955 slag i slag med det ene store løb efter det andet med bemærkelsesværdige sejre til danske kørere over skrappe udenlandske,



Moto-crosskøreren H. C. Pedersen, Randers, BSA, også kaldet »Den flyvende købmand« optræder her i rollen svarende til navnet.

imponerende kørsel af »Den flyvende købmand« fra Randers på moto-crossbanen i Nykøbing Mors, ny banerekord til Arne Svendsen på Esbjerg speedway, sejr til Kiehn Bertelsen i Holland i løbet om den gyldne hjelm, bemærkelsesværdig fremgang for Arne Pander, Mogens Dyhr, København, uovervindelig ved moto-cross i 175 cc klassen, stor tilgang af unge lovende kørere til dansk motorcykelsport osv. for endelig at nå frem til afslutningen på sæsonen to danmarksmesterskaber på hhv. 1000 m sandbane og speedway.

Det var igen Århus Motor Klub, der stod som arrangør af danmarksmesterskaberne på 1000 m i 1955 på Jysk Væddeløbsbane i Århus søndag den 4. september.

Det var så absolut Arne Pander, Herning, der blev dagens helt blandt det 10.000-tallige jyske publikum, idet han straks i første heat for specialmaskiner slog den værende danmarksmester Kiehn Bertelsen.

Arne Panders tid blev 3,04,8.

Kiehn Bertelsen kom dog stærk tilbage i de sidste heats og genvandt sit mesterskab i dagens absolut hurtigste vindertid 3,04,4.

Resultaterne i de forskellige klasser blev iøvrigt:

Ekspert, 500 cc solo:

1. Kiehn Bertelsen, København, JAP 3,04,4
   Danmarksmester 1955.
2. Arne Pander, Herning, JAP 3,04,8
3. Otto Nielsen, Odense, JAP 3,08,6

175 cc solo sport:

1. Henrik Bækgaard, Odense, Triumph 4,00,3
   Danmarksmester 1955.
2. Kjeld Jensen, Ålborg, Triumph .. 4,01,3
3. Gunnar Andersen, Århus, Maico .. 4,03,1

350 cc solo sport:

1. M. K. Hansen, Randers, R. Enfield 3,41,4
   Danmarksmester 1955.
2. Henry Kjærgaard, Skive, R. Enfield 3,44,2
3. Harry Hansen, Viborg, R. Enfield 3,44,3

500 cc solo sport:

1. Søren Juul, Viborg, Triumph 3,23,6
   Danmarksmester 1955.
2. Arne Svendsen, Silkeborg, Triumph 3,24,3
3. Børge Mørck, Kolding, Matchless.. 3,24,9

Sidevogne, 500 cc:

1. Willy Baasch/Ejnar Hansen,
   Odense, Triumph 3,47,7
   Danmarksmestre 1955.
2. Egon Walther/Verner Poulsen,
   København, Triumph 3,48,9
3. Harry Pedersen/Gunnar Williams,
   Århus, Norton 3,51,4

Sidevogne, 750 cc:

1. Hans Th. Jacobsen/Gilbert Jacobsen,
   København, Ariel 3,42,4
   Danmarksmestre 1955.
2. Niels Andersen/Sv. H. Petersen,
   Helsinge, Ariel 3,42,7
3. Egon Walther/Verner Poulsen,
   København, Triumph 3,49,5

Derefter var det så Amager speedway, der afsluttede den danske motorsportssæson 1955 med afholdelse af danmarksmesterskaberne på speedway onsdag aften den 21. september.

Der var mødt ikke mindre end 10.000 tilskuere til det forventede storopgør blandt eliten af danske speedwaykørere, og de fik da også motorsport for alle pengene. Kiehn Bertelsen viste sig endnu engang meget sikker, når der stod noget på spil, og han overlod



Der er blevet trængsel i det første sving efter starten af et moto-cross på Morsø Motorsports bane i Højgård.

intet til tilfældighederne, idet han sikrede sig sejren i alle fem heats, han deltog i, og opnåede dermed maksimumpoints 15. Kiehn Bertelsen modtog stor hyldest fra det store publikum for sin fine kørsel og sit danmarksmesterskab.

Den kommende storkører Arne Pander viste dog også ved mesterskaberne eminent kørsel, der sikrede ham en andenplads med 14 points, kun slået af mesteren, og gav bevis for, at han var på vej op i samme særklasse som Kiehn Bertelsen. Danmarksmesteren Leif Bech, København, så man derimod ikke meget til, muligvis som følge af hans forestående afrejse til Australien.

Ranglisten for de bedste danske speedwaykørere ved danmarksmesterskaberne 1955 kom iøvrigt til at se således ud:

1. Kiehn Bertelsen, København .... 15 p.
   Danmarksmester 1955.
2. Arne Pander, Herning ..... 14 p.
3. Irving Irvinger, København .... 13 p.
4. Leif Bech, København ..... 12 p.
5. Erik Wincent, Næstved ..... 11 p.
6. Eivind Petersen, København .... 9 p.
7. Erik Kastebo, København ..... 8 p.
8. Kaj Larsen, København ..... 8 p.
9. Børge Sørensen, København ..... 7 p.
10. Sv. Nissen, Odense ..... 7 p.
11. Aage Andersen, København ..... 5 p.
12. Robert Kastebo, København ..... 5 p.





Dansk speedwaysports store navn gennem mange år, Kiehn Bertelsen, København, med en lynhurtig ESO-Jawa racer, hvormed han forgæves forsøgte at vinde Elektrolpokalen til ejendom.

1956

Det var igen trialsportens tid, og mange store og små trials afholdtes rundt omkring i landet, bl. a. de forskellige mesterskabsafdelinger, hvor det i særdeleshed var den danske mester Ejvind Hansen, der dominerede med at vinde så at sige alt, hvad han deltog i. Ved 2. afd. af danmarksmesterskaberne, der afholdtes ved Sorø, skete der dog den sensation, at mesterkøreren på overbevisende måde blev slået af den kun 19-årige Næstvedkører Mogens Rasmussen, der tilsyneladende skulle løfte arven efter den tidligere storkører fra Næstved, Knud Lodal Mortensen, og gjorde dette på værdig vis.

Iøvrigt var Danmark fra begyndelsen af 1956 rigtig kommet med ind i billedet, når det drejede sig om internationalt motorsportsarbejde, idet FIM fra og med 1956 tildelte Danmark et moto-cross grand-prix tællende til verdensmesterskabet efter den internationale løbskalender.

Et andet og meget prekært punkt inden for motorsporten, når det drejede sig om motorklubbernes menige medlemmer, fandt også sin løsning i 1956, idet det blev legalt at køre orienteringsløb efter tilladelse fra justitsministeren i henhold til den nye færdselslov.

Hvad iøvrigt angår trialsporten, så blev der efter dennes afslutning og inden baneløbenes begyndelse af DMU opstillet en rangliste over de værende bedste danske trialkørere og deres samlede placering i de 4 danmarksmesterskabsafdelinger.

Ranglisten så således ud, idet den kører, der havde opnået flest points i en klasse, var danmarksmester:

Senior solo, 500 cc:

Ejvind Hansen, Odense, Matchless	30 p.
Arne Nielsen, Sorø, Triumph	18 p.
Svend Aage Hansen, Hillerød, BSA	13 p.
Mogens Rasmussen, Næstved, Matchless	10 p.
Poul Erik Larsen, Hillerød, Triumph	10 p.
Niels Blumensaadt, Silkeborg, AJS	6 p.
Boris Rasbro, København, BSA	3 p.
Thorvald Øbro, Odense, Norton	3 p.
Jørgen Binder, Ringsted, AJS	2 p.
O. Schou Ludvigsen, Ringsted, Triumph	1 p.
Viggo Christensen, Næstved, AJS	1 p.

Senior solo, 175 cc:

J. Gudm. Petersen, Hillerød, Husquarna	22 p.
Mogens Dyhr, Hillerød, Maico	20 p.
Jørgen Jensen, Næsby, Fyn, Maico	13 p.
Kurt W. Petersen, Ringsted, Maico	9 p.
Søren Dons, Frederiksværk, Husquarna	7 p.
Kurt Theils, Odense, DKW	6 p.
Poul Damgaard, Odense, DKW	5 p.
Arne Pander, Herning, DKW	5 p.
Bent Folke Larsson, København, DKW	4 p.
Poul Frausing, Maico	2 p.
Bent Post, Odense, DKW	2 p.
Torben Dahl, Næstved, Maico	1 p.

Senior sidevogne, 750 cc:

Anker Hansen, Frederikssund, Ariel	22 p.
Hans Chr. Callesen, Åbenrå, Triumph	16 p.
E. H. Petersen, Frederikssund, Triumph	11 p.
Karl Erik Jensen, Næstved, Ariel	8 p.
Erik Andersen, Langeskov, Ariel	8 p.
Hans Chr. Andersen, Odense, Ariel	6 p.
Bruno Jensen, København, AJS	5 p.
Eigil Nielsen, København, Ariel	3 p.
H. K. Christensen, Køge, R. Enfield	3 p.
Svend Mortensen, Helsinge, Ariel	3 p.



Speedwayholdet »Kulsvierne«, der repræsenterede Selskov speedway i Hillerød.

Ikke så snart var årets sidste trial kørt og trialmestrene kåret, før baneløbssæsonen tog sin begyndelse.

Fra årets første baneløb skal nævnes bl. a. et speedwayløb på Gladsakse, hvor den engelske mesterkører Bill Kitchen deltog i en alder af 48 år. Bill Kitchen var et meget kendt navn på de danske speedwaybaner og da i særdeleshed Gladsakse, hvor han år efter år havde fået sit store danske publikum til at juble. Man var på Gladsaksebanen klar over, at Bill Kitchen i 1956 ville lægge op som aktiv motorsportsmand, hvorfor man havde planer om i løbet af efteråret at arrangere et afskedstævne for Bill Kitchen.

Overraskelsen var derfor stor, da Bill Kitchen efter dagens næstsidste start kom til dommertribunen sammen med Irving Irvinger og bag om lov til at låne mikrofonen. Bill Kitchen tog derefter afsked med det danske motorsportspublikum i få, men velvalgte ord med den begrundelse, at han nu virkelig for alvor kunne mærke, at han var blevet for gammel til at køre speedwayløb.

Som en gestus mod Gladsaksebanen, hvor Bill Kitchen havde kørt utallige gange, skænkede han denne banes ledelse sin gamle styrthjelm, der havde fulgt ham gennem mange år, og kørte derefter barhovedet ud på en æresrunde for at modtage det største publikumsbifald, som hidtil var hørt på Gladsakse.

Interessen for moto-cross var i en meget voldsom tiltagende i 1956, vel ikke mindst fordi man i 1955 havde haft Moto-Cross des Nations i Danmark og i 1956 igen stod over for afviklingen af et stort internationalt motorsportsarrangement i Danmark, nemlig moto-cross grand prix.

På det organisationsmæssige område inden for DMU og dens forskellige landsdelsunioner var der ikke i det forløbne år sket store ændringer, dog skal nævnes, at Viborg Motor Klubs formand, Frede Jensen, overtog formandsposten i JMS, som havde været beklædt af Laurits Olsen, Silkeborg, siden den tidligere formand, Poul Sørensen, Århus, havde overtaget posten som præsident for DMU.

De danske moto-crosskørere var forøvrigt straks fra starten af sæson 1956 meget aktive med hensyn til at deltage i store løb i udlandet for at dygtiggøre sig til de kommende grad-prix bl. a. også det danske. Det kan således nævnes, at kørere som Ejvind Hansen, Odense, Arne Nielsen, Sorø, Boris Rasbro, Købnhavn, H. C. Pedersen, Randers, Jacob Lynegaard, Køge, m. fl. deltog i flere internationale moto-cross i Holland og Belgien i foråret 1956.



De jyske standardkørere på rundbaner er kendt langt ud over landets grænser for at køre meget stærkt på deres tunge standardmaskiner. Her er det de tre Triumph-kørere, nr. 41, Bent Thomsen, Struer, nr. 16, Etlar Faurholt, Silkeborg, og uden nummer, Søren Juul, Viborg, der for fuldt drøn kommer ud af et sving.

Det første store moto-cross her i landet i 1956 arrangeredes af Fyens Motor Sport på banen i Højbjerg, dog uden deltagelse af den lokale storkører Ejvind Hansen, men løbet blev dog ikke mindre spændende af den grund. Kørere som Sv. Aage Hansen, Hillerød, Mogens Rasmussen, Næstved, og Arne Svendsen, Silkeborg, udkæmpede nogle drabelige dyster til stor fornøjelse for 4000 tilskuere.

Juniorklassen tog Ejvind Hansens søn Bjarne Sørensen sig imidlertid kærligt af, idet han kørte konkurrenterne Frede Eriksen, Lunde, og Erik Hansen, Odense, ned på hhv. anden- og tredjepladsen. I letvægtsklassen var det Thorkild Kristensen, Odense, Ardie, der sejrede, medens Erik Andersen, Langeskov, Ariel, efter eminent kørsel besatte førstepladsen i sidevognsløbet efterfulgt af Sv. Schmidt, Kerteminde, Ariel, og Eigil Nielsen, København, Ariel.

Den danske motorløbssæson 1956 åbnede iøvrigt med et meget stort antal løb, således ikke mindre end to på den nye Roskilde Ring, moto-cross på Fuglsangsbanen i Løgumkloster, flere gode speedwayløb på Gladsakse, scrambleløb i Lundby bakker ved Ålborg og baneløb i Holstebro og Vejle.

Ikke alene de danske moto-crosskørere rejste til udlandet, også de danske speedwaykørere var meget aktive i så henseende. Et dansk speedwayhold under ledelse af DMU's præsident Poul Sørensen og formanden for sportsrådet Chr. Wenderby var således i Polen for at deltage i tre speedwaymatcher, som nogle af de første vesteuropæiske motorsportskørere, der gæstede Polen efter sidste verdenskrig. Og selv om der blev tale om klø til det danske hold, der kørte mod statsunderstøttede og statstrænede polske professionelle kørere, var turen en uforglemmelig oplevelse for de danske kørere. Desværre blev den danske kører Axel Müller, Århus, under en af matcherne i Ortroef udsat for så voldsomt et styrt, at han var på sygelisten med en beskadiget skulder ved hjemkomsten til Danmark.

Danmarks Motor Union havde fra og med 1956 også fået startet en danmarksturnering på speedway med deltagelse af 5 hold med følgende navne og hjemmebaner: Amager – Amager speedway, Kulsvierne – Selskov speedway, Fynboerne – Odense speedway, Kronjyderne – Randers speedway, og Cimberne – Lindholm speedway. Man havde nemlig fra motorsportslederes side erkendt, at såfremt man skulle gøre sig håb om at opfostre nye speedwaystjerner, der skulle få mulighed for at gøre sig internationalt gældende, måtte dette ske gennem optræning ved hold- og turneringskørsel. De bedste af deltagerne i denne danmarksturnering ville også være sikre på at komme med til årets afsluttende danmarksmesterskaber på speedway sammen med enkelte seatede kørere som Kiehn Bertelsen og Arne Pander.

Som sagt fortsatte de løbsarrangerende klubber med det ene løb efter det andet, så der til tider var endog alt for mange løb, helt op til 4 på en enkelt søndag.

Mange nye baner havde også som omtalt holdt åbningsløb gennem det sidste par år, men enkelte måtte da også lukkes, hvilket



Kendte jyske motorsports-ansigter. Fra venstre: Jørgen Sørensen, Silkeborg, Tage Hansen, Horsens, Gunnar Williams, Århus, Arne Pander, Herning, Harry Pedersen, Århus, Erik Thomadsen, Randers, og Søren Juul, Viborg.

således gjaldt motorbanen med det landskendte navn Hem Odde.

Afslutningen på Hem Oddes storhedstid fandt sted på værdig vis på grundlovsdagen med et program af de absolut bedste danske kørere som deltagere.

I ekspertklassen sikrede Arne Pander sig sejren over danmarksmesteren Kiehn Bertelsen, medens Arne Svendsen, Silkeborg, Triumph, på overbevisende måde slog den arrangerende klub, Århus Motor Klub's lokale storkører Knud Nielsen, Århus, Norton.

Specialklassen gik til Leif Laursen, Århus, der sejrede foran Tage Hansen, Horsens, medens Ib Nielsen, Skive, Matchless, slog den jyske mester, Harry Hansen, Viborg, Royal Enfield, i 350 cc sportsklassen for solomaskiner.

Et juniorløb havde Bent Larsen, Fredericia, som vinder foran Poul Sørensen, Fredericia. Begge kørte Matchless.

Inden for rundbanesporten var der i de sidste par år dukket en del nye navne op, som lovede godt for fremtiden, nævnes skal bl. a. H. P. Boisen, Fredericia, Bent Svenningsen, Herning, Bent Thomsen, Struer, Jørgen Jensen, Næsby, Fyn, Bent Kjeldsen, Vejle, Chr. Christensen, Ålborg, Preben Bollerup, Silkeborg, Thorkild Kirk, Ålborg, Etlar Faurholt, Silkeborg, **o. m. fl.**

Holdkørsel inden for moto-crosssporten manglede heller ikke, idet fire moto-crossbaner på Sjælland havde arrangeret en sådan holdturnering. Det endelige resultat af denne match blev, at Vinderød sejrede. Iøvrigt blev de forskellige matchresultater: Vinderød–Skellingsted 19–9, Vinderød–Dybendal 18–10, Vinderød–Nissehulen 14–13, Nissehulen–Dybendal 18–9, Nissehulen–Skellingsted 17–10, Dybendal–Skellingsted 16–12.

Randers Motor Sport forsøgte i 1956 noget helt nyt inden for moto-crosssporten, idet man på Volk Mølle arrangerede et tredages parløb i moto-cross med international deltagelse. Løbsformen vakte stor begejstring hos kørerne, hvorimod publikum ikke helt var med på ideen, der da heller ikke er forsøgt gentaget ved senere lejligheder. De deltagende kørere startede i maskinklassen indtil 250 cc, og det endelige resultat efter de tre dages matcher blev:



Moto-crosskøreren Mogens Rasmussen, Næstved, Matchless, er spået en stor fremtid i den internationale moto-crossverden. Mogens Rasmussen har her efter sejren i et nationalt løb på banen i Volk Mølle modtaget en pokal udsat af »Dansk motorsports blå bog«.

1. Gøran Jansson/Ingemar Østerberg, Sverige, Maico ..... 210 omgange
2. Lannert Dahlen/Åke Kolberg, Sverige, Maico ..... 208 omgange
3. Gudmand Petersen/Søren Dons, Frederiksværk, Husquarna 207 omgange
4. Niels Blumensaadt/Ejvind Hansen, Danmark, NSU ..... 206 omgange
5. Berne Norinder/Lars Nymann, Sverige, Husquarna ..... 206 omgange
6. N. T. Christensen/Harry Christensen, Danmark, NSU ..... 205 omgange
7. Lannart Pettersson/Harry Klerbag, Sverige, Husquarna ..... 200 omgange
8. Chr. Christensen/Aage Langthjem, Danmark, Triumph ..... 198 omgange
9. Kiehn Bertelsen/Mogens Dyhr, Danmark, Maico ..... 196 omgange
10. Per Oppegaard/Terje Bjerkli, Norge, NV ..... 191 omgange

Det var i 1956 ligesom tidligere år de forskellige mesterskabsløb, der var imødeset med de største forventninger. Årets første mesterskabsløb var et nyindstiftet jysk mesterskab i moto-cross, der blev arrangeret af Silkeborg Motor Sport på banen i Resenbro.

Den første jyske mester i moto-cross og løbets så absolut bedste kører var H. C. Pedersen, Randers, Royal Enfield, også kaldet »Den flyvende købmand«. De nærmeste konkurrenter til H. C. Pedersen var Arne Svendsen, Silkeborg, Niels Blumensaadt, Silkeborg, og Aage Langthjem, Hjørring, der dog alle måtte se sig slået ud af maskinskader, hvorefter placeringerne efter nr. 1 og mesteren i rækkefølge blev overtaget af Oluf Kilstofte Jensen, Vejle, Triumph, Erik Jacobsen, Odense, Royal Enfield, og Mogens Kjær Hansen, Randers, Royal Enfield.

I klassen for junior A kørere blev de bedst placerede Bent Svenningsen, Herning, Gunnar Plet, Thisted, og Henning Thomsen, Randers, medens bedste junior B kørere var Etlar Faurholt, Silkeborg, og Thorkild Kirk, Ålborg.

Inden yderligere omtale af mesterskabsløb i 1956 skal nævnes en motorsportsbegivenhed, der fandt sted på Jysk Væddeløbsbane i Århus under afholdelsen af et sidevognsløb med tysk deltagelse.

En af vetaranerne inden for dansk motorcykelsport og sidevognsløb i særdeleshed, Carlo Sejr Jensen, Århus, der ved sine sidste løb havde startet på en HRD-maskine, havde givet tilsagn om, at han igen ville stille op mod de tyske mesterkørere, hvis der i landet kunne skaffes en HRD. Det var på daværende tidspunkt 5 år siden, Carlo Sejr Jensen sidst havde kørt et sidevognsløb.

En anden af veteranerne inden for sidevognskørerne, David Axelsson, København, havde imidlertid endnu sin HRD-sidevognsmaskine stående klar siden sit sidste løb, og den lånte han Carlo Sejr Jensen.

Og sensationen skete. De tyske mesterkørere stillede op med toptrimmede sidevognsmaskiner med JAP sprintermotorer og fleksible sidevogne. Det skal dog indrømmes, at tyskernes maskiner var på 500 og 650 cc, medens Carlo Sejr Jensens HRD var på 1000 cc. Carlo



Det sidste store, internationale navn, dansk motorcykelsport har fostret, er speedwaykøreren Arne Pander, Herning, der præsterede det kunststykke at vinde Elektrolpokalen til ejendom ved at vinde det klassiske Elektrolløb tre år i træk.

Sejr Jensen vandt alle heat efter behag, hvad enten han kom først eller sidst fra start, og i sidste heat, som han vandt meget overlegent, gik det endog meget stærkt, stærkere end hans sidevognsmand Gunnar Williams Sørensen brød sig om. Carlo Sejr Jensens første ord efter løbet var da også: – Så var det uigenkaldelig sidste motorløb for mit vedkommende, men det var nu rart nok at se, man ikke helt havde glemt det.

Forøvrigt skete der under løbet et kedeligt styrt, hvorved den vesttyske mester Georg Naender sammen med sin sidevognsmand måtte indlægges på hospitalet. Naender opnåede trods styrtet en andenplads i det samlede resultat, medens hans landsmand Michael Krauser, München, blev nr. 3.

Efter at der i de lokale landsdelsunioner var kørt forskellige udtagelsesløb i moto-cross om retten til at deltage i danmarksmesterskaberne, så deltagerlisten fra disse unioner således ud:

Sjællands Motor Union:
Arne Nielsen, Sorø, Triumph.
Jacob Lynegaard, Køge, Triumph.
Palle Høst Andersen, Næstved, Triumph.
Karl Møller, Næstved, Triumph.
Gustav Andreasen, Hillerød, Triumph.
Georg Lambert Hansen, Ringsted, Triumph.
Bent Goth, København, AJS.
Mogens Rasmussen, Næstved, Matchless.
Boris Rasbro, København, BSA.
Sv. Aage Hansen, Hillerød, BSA.
Poul Erik Larsen, Hillerød, Triumph.
Frants Christiansen, København, BSA.

Fyens Motor Union:
Ejvind Hansen, Odense, BSA.
Karl Møller Hansen, Dræby, BSA.
Frede Eriksen, Lunde, Matchless.
Erik Jacobsen, Odense, Royal Enfield.
Jørgen Iversen, Odense, Royal Enfield.
Harald Nielsen, Odense, BSA.
Anker Knudsen, Odense, Ariel.
Thorvald Øbro, Marslev, Norton.
Bjarne Sørensen, Ejlstrup, Matchless.

Jyllands Motor Sportsunion:
Arne Svendsen, Silkeborg, Triumph.
Niels Blumensaadt, Silkeborg, AJS.
H. C. Pedersen, Randers, Royal Enfield.
Aksel Thorslund, Randers, Matchless.
Niels T. Christensen, Randers, BSA.
N. P. Christensen, Gørding, Matchless.
Oluf Kielstofte Jensen, Vejle, Triumph.
Aage Langthjem, Hjørring, Triumph.
Mogens Kjær Hansen, Randers, R. Enfield.

Selv om kørerne til danmarksmesterskabet i moto-cross nu var udtaget, så var det dog ikke dette mesterskab, der stod først for i løbskalenderen, men derimod de jyske jordbanemesterskaber, der ligesom tidligere år skulle afvikles på Viborg Motor Klubs bane i Løvel.

I alle klasser med undtagelse af special blev der kåret nye mestre, så kun Arne Pander

genvandt sit jyske mesterskab. Han mistede dog også et, idet han i 1955 var dobbeltmester. Mesterskabet, han mistede, var i 175 cc sport, hvor det blev Kjeld Jensen, Ålborg, Triumph, der fik laurbærkransen.

Mestre og bedst placeret i de forskellige klasser blev:

175cc solo sport:

1. Kjeld Jensen, Ålborg, Triumph 205,9
   Jysk jordbanemester 1956.
2. Arne Pander, Herning, Puch 210,5
3. Henning Krogh, Århus, Maico 210,8

250 cc solo sport:

1. Harry Christensen, Randers, NSU.. 206,3
   Jysk jordbanemester 1956.
2. Niels Blumensaadt, Silkeborg, NSU 209,2
3. Niels T. Christensen, Randers, Maico 215,9

350 cc solo sport:

1. M. K. Hansen, Randers, R. Enfield 193,5
   Jysk jordbanemester 1956.
2. Henry Kjærgaard, Skive, R. Enfield 194,5
3. Harry Hansen, Viborg, R. Enfield 199,5

500 cc solo sport:

1. Arne Svendsen, Silkeborg, Triumph 181,5
   Jysk jordbanemester 1956.
2. Søren Juul, Viborg, Triumph 183,0
3. Niels Møller, Viborg, R. Enfield .. 187,0

500 cc special solo:

1. Arne Pander, Herning, JAP 168,4
   Jysk jordbanemester 1956.
2. Axel Müller, Skanderborg, JAP.... 172,0
3. Leif Laursen, Århus, JAP 174,2

500 cc sidevogne:

1. Harry Pedersen/Henning Krogh,
   Århus, Norton 201,0
   Jyske jordbanemestre 1956.
2. L. Bachmann Skovsen/K. M. Nielsen,
   Randers, Ariel 205,3
3. H. C. Callesen/H. Hemann,
   Åbenrå, Triumph 214,1

I de jyske jordbanemesterskaber var derforuden indlagt to juniorløb, der blev vundet af hhv. Bent Svenningsen, Herning, BSA, og Jørgen Vincent, Århus, BSA.

Igen var man nået frem til et af motorsportens årlige tilbagevendende klassiske løb, nemlig Elektrolløbet. Fra den danske mester Kiehn Bertelsen var der rigtig lagt op til, at Elektrolpakalen nu endelig skulle finde sin ejermand, idet Kiehn Bertelsen jo som bekendt før løbet havde to aktier i pokalen, og her til det for ham så afgørende løb mødte han op med en speciel 1000 m sprintermaskine af mærket ESO, fabrikeret på de tjekkiske motorcykelfabrikker JAWA. At maskinen var endog meget hurtig, beviste Kiehn Bertelsen straks i prøvestarten og de indledende heats, som han vandt efter behag, så da starten til slutheatet skulle gå, var der vist ikke ret mange, der var i tvivl om, at Kiehn Bertelsen skulle blive den endelige vinder af Elektrolpokalen. Men sådan skulle det ikke gå.

Straks da starten gik til slutheatet, tog Kiehn Bertelsen spidsen tæt fulgt af sin landsmand og holdkammerat fra speedwaybanerne, Arne Pander.

Pludselig skete der noget. Kiehn Bertelsens motor døde fuldstændig ved udgangen af det første sving og kom først igen nogle få tiendedele sekunder efter, men det var imidlertid nok til at fratage ham en tilsyneladende sikker sejr og pokal til en værdi af ca. 8000 kr.

I al sorgen over Kiehn Bertelsens uheld kunne man dog glæde sig over, at det blev en dansk kører, der vandt løbet, nemlig den unge Arne Pander, der efter sin rivende udvikling på speedwaybanerne det sidste års tid havde bevist, at han skulle blive en ny dansk storkører.

Det skal endog røbes på nuværende tidspunkt, at Arne Pander blev det sidste kørernavn, der blev indgraveret i Elektrolpokalen, men til gengæld skete dette også tre år i træk, hvorefter Elektrolpokalen havde fundet sin ejermand ved løbet i 1958, nemlig Arne Pander, netop på et tidspunkt, hvor denne kører var ved at nå helt til tops inden for motorsporten, idet han bl. a. stod over for at skulle rejse til England som fast mand på det engelske speedwayhold Oxford.

Placeringerne i Elektrolløbet 1956 blev iøvrigt:

1. Arne Pander, København.
2. Jeppe Ussing, Århus.

3. Kaj Larsen, København.
4. Sv. Nissen, Odense.
5. Kiehn Bertelsen, København.
6. Erik Wincent, Næstved.
7. Gøran Norlen, Sverige.
8. Göte Brester, Sverige.

Som tidligere år var der også både standardløb og sidevognsløb ved Elektrolløbet 1956, og disse blev ikke mindre spændende.

I klassen for 500 cc solo sportsmaskiner satte Arne Svendsen, Silkeborg, Triumph, ny banerekord i tiden 2,55,0, ligesom han vandt klassen sikkert ved sejr i alle tre heat. På andenpladsen fulgte Børge Mørck, Kolding, Matchless, medens Asger Andersen, Roskilde, Triumph, og Niels E. Nielsen, Odense, Ariel, tog sig af tredie- og fjerdepladsen.

Afgørelsen i sidevognsklassen fandt først sted lige på målstregen under vild jubel fra det titusindtallige store publikum. Det var sidevognsparrene Orla Nielsen/Børge Thy og Egon Walther/Verner Poulsen, alle København, og på to Triumph-maskiner, der udkæmpede denne match.

Det endelige resultat af sidevognsmatchen blev:

1. Orla Nielsen/Børge Thy, København, Triumph ..... 15 p.
2. Egon Walther/Verner Poulsen, København, Triumph ..... 13 p.
3. H. Kyndby Christensen/Leo Hansen, Køge, Royal Enfield ..... 7 p.

Heller ikke letvægtsløb og juniorløb manglede der, og i letvægtsklassen for maskiner indtil 250 cc præsenterede kørerne publikum for de sidste nye modeller i denne populære klasse af brugsmaskiner. Også her tog Arne Pander en sejr hjem, idet han vandt sikkert på sin Puch foran Niels Blumensaadt, Randers, der kørte NSU, medens Knud Johannesen, København, Maico, og Bent Goth, København, Jawa, besatte tredie- og fjerdepladsen.

Juniorklassen for sportsmaskiner indtil 500 cc gik til Bent Liljekvist, Velocette, der vandt sikkert foran sine øvrige konkurrenter: Henry Schmidt, København, AJS, Børge Thy, København, Triumph, og Jørgen Havstreym, København, Royal Enfield, der kom i mål i den nævnte rækkefølge.

Man var så klar til årets absolut største danske motorsportsbegivenhed, det første danske moto-cross grand-prix på Volk Mølle i Randers.

Det var de samme verdensnavne blandt kørerne, der var på programmet, som Randers Motor Sport havde præsenteret publikum for ved Moto-Cross des Nations i 1955, og hvor der var mødt ca. 35.000 forventningsfulde tilskuere, der alle fik motorcykelsport af international klasse for alle pengene.

Men hvad skete der ved dette første danske moto-cross grand-prix rent publikumsmæssigt. Man kan roligt sige, at publikum svigtede; selv om der kom ca. 10.000 betalende, så var det dog alt for lidt til et stævne af den klasse. Arrangørerne kunne kun konstatere fakta og et klækkeligt økonomisk underskud, hvorimod det sportslige blev af høj kvalitet og en stor succes.

Publikums svigten ved moto-cross grand-prix 1956 kan sættes som et vendepunkt for dansk motorcykelsport flere år frem i tiden, for siden dette stævne har det været, som om de fleste motorsportsarrangører har haft store vanskeligheder med at samle tilstrækkeligt publikum til deres arrangementer, også lignende store internationale løb som moto-cross grand-prix. Det var, som om publikum nu var blevet mættet, da de havde set verdenseliten af kørere, som der havde været talt og skrevet så meget om.

Men for at vende tilbage til det sportslige ved moto-cross grand prix 1956, så var dette som sagt af fineste klasse.

Vinder af det første danske moto-cross grand-prix blev verdensmesteren gennem flere år, Leslie Archer, England, Norton, efter meget fin og sikker kørsel. Også i 1956 blev Leslie Archer verdensmester, idet han efter løbet i Volk Mølle, der var det sidste i rækken af grand-prix tællende til mesterskabet, havde samlet de fleste mesterskabspoints, nemlig 32. På andenpladsen i det endelige resultat fulgte hans landsmand G. J. Draper, BSA, med 24 points, medens nr. 2 i Volk Mølle blev Rene

Baeten, Belgien, FN, medens Sten Lundin, Sverige, BSA, og Nic Jansen, Belgien, Matchless, blev hhv. nr. 3 og 4.

Bedste dansker var Ejvind Hansen, der placerede sig så fint som på en femteplads, hvorimod de øvrige danske deltagere: H. C. Pedersen, Randers, Poul Erik Larsen, Hillerød, Mogens Rasmussen, Næstved, Jacob Lynegaard, Køge, Boris Rasbro, København, Sv. Aage Hansen, Hillerød, Bjarne Sørensen, Odense, ikke formåede at gøre sig gældende i slutheatets resultatliste, men derimod havde vist fin kørsel i de indledende heats, alt sammen uden tvivl som en følge af flere af kørernes deltagelse i store moto-cross i udlandet, hvor de havde opnået nogen rutine til kørsel i det internationale selskab.

I forbindelse med grand-prix blev der også afviklet en match for maskiner indtil 250 cc, hvor bl. a. også Ejvind Hansen deltog, han præsterede i hvert fald kørsel for alle startpengene den dag, idet han i alt kørte 50 omgange eller 85 km på den skrappe bane.

250 cc klassen blev succes for den arrangerende klub, Randers Motor Sport, der havde den glæde at se sin unge lovende kører, Erik Thomadsen, øverst på sejrsskamlen med Ejvind Hansen, Odense, på andenpladsen og Mogens Dyhr, København, på trediepladsen.

Var sejren til Erik Thomadsen en glæde for Randers Motor Sport, var den ikke mindre for den unge motorkørers fader, den tidligere så kendte motorsportsmand, Viggo Thomadsen, Randers.

Næste gang dansk motorcykelsport havde en stor begivenhed på programmet, var det også inden for moto-crosssporten, men denne gang drejede det sig om det danske mesterskab, der blev afviklet af Frederiksborg Amts Motorklub på banen i Vinderød.

Den danske mester fra 1955, Ejvind Hansen, Odense, der var gået over til maskinmærket BSA og havde fået den maskine, som englænderen J. Draper i 1955 vandt europamesterskabet på, viste straks fra starten eminent kørsel.

Boris Rasbro, København, gjorde ellers alt, hvad der stod i hans magt, for at gøre tilværelsen sur for Ejvind Hansen i slutheatet. Straks fra starten tog Boris Rasbro føringen og satte i med et voldsomt tempo. Boris Rasbro beholdt føringen de første ti omgange fulgt af Ejvind Hansen som en skygge, og da Boris Rasbro en enkelt gang kom lidt ud af balance, benyttede Ejvind Hansen straks chancen til at smutte forbi og overtage føringen, som han ikke senere lod sig fravriste, hvorefter han kørte i mål som sikker vinder af sit danmarksmesterskab stærkt tiljublet af de ca. 7000 tilskuere. Ejvind Hansens tid blev 62,16,7, medens Boris Rasbro på andenpladsen blev noteret for 62,35,9. På de følgende pladser fulgte derefter i rækkefølge Mogens Rasmussen, Næstved, Matchless, 62,40,5, Poul Erik Larsen, Hillerød, Triumph, 64,00,0, Arne Nielsen, Sorø, BSA, 67,02,5, Frants Christensen, København, BSA, Palle Høst Andersen, Næstved, Triumph, Sv. Aage Hansen Hillerød, BSA, og Ole Petersen, Næstved, Matchless.

De jyske favoritter nåede derimod ikke at gøre sig gældende, idet både H. C. Pedersen, Randers, og Mogens Kjær Hansen, Randers, var impliceret i et styrt, hvor de pådrog sig mindre kvæstelser. To andre jyske kørere, Niels Blumensaadt, Silkeborg, og Aage Langthjem, Hjørring, måtte se sig slået ud af maskinskader i lighed med, hvad der skete for Jacob Lynegaard, Køge, Bent Goth, København, og Gustav Andreasen, Hillerød.

Et sidevognsløb havde som sikker vinder Kaj Christensen/Egon Thomsen, Ålborg, Triumph, foran Karl E. Jensen/Leif Koch, Næstved, Ariel, og Anker Hansen/Ernst Hansen, Frederikssund, Ariel.

Et spændende juniorløb viste, at mange unge lovende moto-crosskørere var på vej inden for dansk motorsport. Resultaterne af løbet blev:

1. S. Vrist Sørensen, Ringsted, Triumph 25 p.
2. Jørgen E. Nielsen, Næstved, Ariel .. 24 p.
3. Kresten Neergaard, Næstved, BSA 24 p.
4. Jørgen Rørly, København, BSA .... 22 p.
5. Jørgen R. Havstreym. R. Enfield .. 16 p.

Ved danmarksmesterskaberne på 1000 m sandbane 1956 havde man for første gang i

flere år undladt at udskrive et danmarksmesterskab i specialklassen, idet ledelsen var af den formening, at antallet af danske specialkørere, der rådede over en maskine til denne løbsform, var alt for ringe.

Atter var det væddeløbsbanen i Århus, der var skueplads for danmarksmesterskaberne, og for en gang skyld var arrangørerne ikke helt så heldige med vejret som ved tidligere års danmarksmesterskaber, idet der i løbet af dagen kom flere regnbyger med blæst og kulde. Trods det ikke alt for fine vejr kom der alligevel ca. 10.000 tilskuere, så mesterskabsløbet endnu engang blev økonomisk succes for den arrangerende klub, Århus Motor Klub.

Det var ikke de store begivenheder, der prægede mesterskabsløbet, blot måtte publikum i slutheatet for 500 cc sportsmaskiner undvære det forventede storopgør mellem Arne Svendsen, Silkeborg, og Knud Nielsen, Århus, idet førstnævnte måtte se sig slået ud af maskinskade. Det lykkedes ikke for den værende danmarksmester i klassen, Søren Juul, Viborg, at bevare sit mesterskab, han måtte i slutheatet efter hård kamp afgive det til Knud Nielsen, Århus.

Danmarksmestrene og bedst placerede i de forskellige klasser blev i 1956:

Solo sport, 175 cc:
1. Axel Jensen, Ålborg, Triumph. Danmarksmester 1956.
2. Kjeld Jensen, Ålborg, Triumph.
3. Erh. Fisker, København, DKW.

Solo sport, 250 cc:
1. Arne Pander, København, Puch. Danmarksmester 1956.
2. Niels Blumensaadt, Silkeborg, NSU.
3. Harry Christensen, Randers, NSU.

Solo sport, 350 cc:
1. Harry Hansen, Viborg, Royal Enfield. Danmarksmester 1956.
2. Bent Rasmussen, Århus, Norton.
3. Henry Kjærgaard, Skive, Royal Enfield.

Solo sport, 500 cc:
1. Knud Nielsen, Århus, Norton. Danmarksmester 1956.
2. Søren Juul, Viborg, Triumph.
3. N. Møller Christensen, Viborg, R. Enfield.

Sidevogne, 500 cc:
1. Willy Baasch/Preben Larsen, Odense, Triumph. Danmarksmestre 1956.
2. Egon Walther/Verner Poulsen, København, Triumph.
3. Leo Bachmann Skovsen/K. M. Nielsen, Randers, Ariel.

Sidevogne, 750 cc:
1. Egon Walther/Verner Poulsen, København, Triumph. Danmarksmestre 1956.
2. Orla Nielsen/Børge Thy, København, Triumph.
3. Willy Baasch/Preben Larsen, Odense, Triumph.

Man manglede derefter kun at få kåret en danmarksmester på speedway, men inden dette mesterskabsløb blev der endnu afviklet en lang række af andre baneløb og moto-cross.

Der var således stort moto-cross på den nye Højgård-bane ved Nykøbing, Mors, hvor dagens mand i seniorklassen for maskiner indtil 500 cc var Sv. Aage Hansen, Hillerød, der vandt en sikker sejr på stabil kørsel, idet han havde bedste sammenlagte tid uden dog at være vinder af noget heat. Heatvinderne var Mogens Rasmussen, Næstved, Matchless, og Boris Rasbro, København, BSA, der i det samlede resultat placerede sig på anden- og trediepladsen.

På de følgende pladser fulgte Palle Høst Andersen, Næstved, Triumph, Poul Erik Larsen, Hillerød, Triumph, Jacob Lynegaard, Køge, Triumph, Mogens Kjær Hansen, Randers, Royal Enfield, P. Heiberg Petersen, Mors, AJS, og Anker Knudsen, Odense, Ariel.

Forøvrigt måtte flere af de bedste kørere i klassen se sig slået ud af masiknskader. Dette gjaldt således H. C. Pedersen, Randers, Arne Nielsen, Sorø, Niels Blumensaadt, Silkeborg, og Gustav Andreasen, Hillerød, medens Karl Røgind, Køge, måtte en tur på hospitalet med en beskadiget fod.

Selv om det var et meget fint felt af senior-

kørere, arrangørerne præsenterede de 8500 tilskuere for, så havde man heller ikke glemt letvægtsklasserne og juniorklasserne.

Her blev resultaterne:

Letvægt 175 cc, senior solo:

1. Henning Krogh, Århus, Maico.
2. Arne Pander, København, Puch.
3. Kurt Theils, Odense, Ardie.
4. Carsten Frandsen, Odense, DKW.
5. E. Busk Pedersen, Ålborg, Triumph.

Letvægt 175 cc, junior solo:

1. Børge O. Jensen, Nykøbing, Mors, DKW.
2. Thorkild Andersen, Tødsø, Maico.
3. Erling Sjøholm, Åbenrå, HVA.
4. Vagn O. Dahl, Redsted, DKW.

500 cc junior A, solo:

1. Gunnar Andersen, Randers, Ariel.
2. Bent Kruse Laursen, Silkeborg, Matchless.
3. Knud Glindvad, Randers, Ariel.
4. Knud B. Andersen, Odense, BSA.
5. J. Lyng Jønsson, Hillerød, Matchless.

500 cc junior B, solo:

1. Jens O. Jensen, Hobro, BSA.
2. Hangaard Pedersen, Mors, Norton.
3. Jørgen Dorcheus, Hobro, Matchless.
4. Erling Johnsen, Mors, Matchless.
5. Erik Bob Jensen, Horsens, Royal Enfield.

Thy Motor Sport afholdt også stort motocross på klubbens nye bane »Nordvestjysk moto-crossbane«, og her var det Bjarne Sørensen, Odense, der dominerede seniorklassen ved at vinde alle tre heat til stor begejstring for de 7000 tilskuere.

Bjarne Sørensens vindertid blev 49.52,2. På de følgende pladser fulgte Oluf Kielstofte Jensen, Vejle, Triumph, 51,27,0, Harald Nielsen, Odense, BSA, 51,51,4, N. P. Christensen, Gørding, Matchless, 52,49,5, og Anker Knudsen, Odense, Ariel, 54,08,0.

Både første- og andenpladsen i junior A, solo 500 cc, gik til Randers ved Erik Thomadsen, Triumph, 38,31,0, og Knud Glindvad, Triumph, 38,31,1, medens de følgende placeringer gik til Bent Kruse Laursen, Silkeborg, Matchless, 39,49,0, Ingvard Jensen, Ålborg, Triumph, og Etlar Faurholt, Silkeborg, AJS.

I junior B solo, 500 cc, var det Jens Otto Jensen, Hobro, Triumph, der gik af med sejren foran Thorkild Kirk, Ålborg, Triumph, Børge Nielsen, Hjørring, Jørgen Dorcheus, Hobro, Erling Johnsen, Nykøbing, og Peder Nielsen, Silkeborg.

Også Samvirkende Motorklubber præsenterede i 1956 det københavnske motorsportspublikum for et stort jordbaneløb med standardmaskiner på Amager travbane, og løbet blev virkelig succes, idet der på banen blev sat ny banerekord af Arne Svendsen, Silkeborg, Triumph, der opnåede en gennemsnitsfart på 108 km/t.

Det blev dog Søren Juul, Viborg, der blev løbets endelige vinder i tiden 2,50,9 foran Arne Svendsen, der noteredes for 2,52,0.

Af andre gode tider, der blev opnået i seniorklassen, skal nævnes Niels Møller, Viborg, Royal Enfield, 2,54,3, Jørgen Jensen, Odense, BSA, 2,56,6, Bent Goth, København, BSA, 3,00,4, Johs. Nedergaard, Silkeborg, AJS, 2,58,2, og endelig dagens hurtigste heattid for Arne Svendsen, Silkeborg, Triumph, 2,48,0.

Også juniorkørerne viste fin kørsel, og klassen blev sikkert vundet af Bent Liljekvist, København, Velocette, 3,05,8, efterfulgt af John Malmstrøm, København, AJS, 3,11,8, medens Henry Schmidt, København, AJS, og Jørgen Weise, København, Ariel, besatte tredie- og fjerdepladsen.

Letvægtsklassen havde som de bedst placerede kørere Arne Pander, København, Puch, Sv. Larsen, Stenløse, HV, og Ib Jespersen, Jawa.

Sidevognsløbet var som altid dagens store publikumsløb, og følgende tider blev opnået: Børge Thy, København, Triumph, 3,13,2, Helmer Andersen, Helsinge, Ariel, 3,16,0, Leo Pedersen, København, Ariel, 3,11,9, Kyndby Christensen, Køge, Royal Enfield, 3,16,2, Egon Petersen, København, Triumph, 3,22,2, og Anker Hansen, Ariel, 3,25,3. Det endelige resultat blev altså, at Leo Pedersen, København, Ariel, sejrede med Børge Thy, København, Triumph, på andenpladsen.

Et enkelt løb mere inden danmarksmesterskaberne på speedway 1956 skal også nævnes,

nemlig Kiehn Bertelsens afskedsløb på Amager speedway.

Danmarks førende speedwaykører Kiehn Bertelsen havde besluttet at tage afsked med både sportskammerater og publikum og lægge op som aktiv speedwaykører, da han grundet sin nystartede forretning ikke mere kunne afse tiden til motorsporten.

Der blev på værdig måde taget afsked med Kiehn Bertelsen, idet han blev kaldt frem til dommertårnet, hvor Amager speedway's sportslige leder Poul Rasmussen takkede Kiehn Bertelsen for hans indsats i dansk motorcykelsport gennem årene.

At man også havde en værdig arvtager efter Kiehn Bertelsen i Arne Pander, der havde lært meget af Kiehn Bertelsen, medens de to havde kørt som fast makkerpar på Amager-holdet, fik man et tydeligt bevis på i afskedsløbet, hvor Arne Pander scorede flest points.

Hvad iøvrigt angik dansk speedwaysport og danmarksturneringen på speedway, så blev det holdet Fynboerne, der sikrede sig flest matchpoints og den endelige sejr ved at slå Amager ved et løb på Fangel motorbane.

Danmarksmesterskaberne på speedway 1956 har vel aldrig før eller siden været mere spændende. De blev afviklet på Selskov speedway i Hillerød, og da man var færdig med mesterskabernes normale heatantal, var stillingen den, at Axel Müller, Århus, og Arne Pander, København, havde opnået lige mange points, så der skulle jo altså et ekstra heat til mellem disse to for at få afgjort, hvem der skulle være danmarksmester.

Begge kørere havde nerver på, da starten til dette afgørende heat skulle gå. Arne Pander var vel nok den, der var mest nervøs, ikke mindst fordi han af pressen var udråbt til at være den kommende danmarksmester, nu da Kiehn Bertelsen havde lagt op. Starten gik, og Arne Pander tog straks føringen tæt fulgt af Axel Müller, men det viste sig, at Axel Müllers kondition ikke slog til, han havde simpelthen ikke luft til det vilde ridt, så Arne Pander blev en værdig danmarksmester, medens Axel Müller fik en lige så flot andenplads. Hans maskine kunne let have kørt et danmarksmesterskab hjem, for den havde mindst lige så mange hestekræfter som Arne Panders, men de menneskelige kræfter slog altså ikke til.

På tredie- og fjerdepladsen i det endelige resultat placerede sig Erik Wincent, Næstved, og Sv. Nissen, Odense.

Endnu et forbud mod afholdelse af motorløb i Danmark skulle dansk motorcykelsport opleve grundet forhold ude i verden, men heldigvis var det denne gang motorsportens ledelse, der selv følte sig foranlediget til at udsende et sådant forbud i stedet for at lade myndighederne gøre det. Man mente nemlig, at et sådant forbud kunne man lettere igen få hævet, imod hvis man skulle til myndighederne for at få det gjort.

Forbudet mod afholdelse af motorløb i Danmark, som udsendtes af DMU, blev udsendt den 10. november 1956, lige som trialsæsonen havde taget sin begyndelse. Begrundelsen for forbudet var Suez-krisen med lukning af Suezkanalen og svigtende tilførsler af råolie til Vesteuropa.

1956 sluttede altså rent motorsportsligt med, at man havde et forbud mod afholdelse af motorløb i Danmark, men det var med fortrøstning, man så fremtiden i møde, og de forskellige motorløbsarrangører tilrettelagde da også sæson 1957 i vinterens løb med den fulde overbevisning, at man til foråret igen ville være fri for restriktioner.

I forbindelse med omtale af verdenssituationen skal også nævnes, at Jyllands Motor Sportsunion på Lindholm speedway i Ålborg afholdt et velgørenhedsløb til fordel for indsamlingen til Ungarns-hjælpen. Ved dette løb var der givet dispensation fra før omtalte motorløbsforbud, ligesom hele indtægten ved løbet gik ubeskåret til Ungarn.

De deltagende kørere, der var med i dette løb, og som havde stillet sig til rådighed uden nogen form for godtgørelse, placerede sig for de bedstes vedkommende således:

Senior solo, 175 cc:

1. Kjeld Jensen, Ålborg, Triumph .... 12 p.
2. Axel Jensen, Ålborg, Triumph .... 10 p.
3. Henry Vorre, Viborg, James ..... 6 p.

Senior solo, 350 cc:

1. Bent Rasmussen, Århus, Norton .. 14 p.
2. Gunnar Andersen, Randers, BSA .. 12 p.
3. Harry Hansen, Viborg, R. Enfield.. 10 p.

Senior solo A, 500 cc:

1. Knud Nielsen, Århus, Norton .... 13 p.
2. Arne Svendsen, Silkeborg, Triumph 13 p.
3. Søren Juul, Viborg, Triumph ..... 10 p.

Senior solo B, 500 cc:

1. Aage Langthjem, Hjørring, BSA .. 14 p.
2. H. C. Pedersen, Randers, R. Enfield 11 p.
3. Johs. Jensen, Ålborg, Triumph .... 11 p.
4. Chr. Christensen, Ålborg, Triumph 8 p.

Junior A solo, 500 cc:

1. Thorkild Thomsen, Skive, Norton.. 10 p.
2. Knud Pedersen, Fredericia, Mathcl. 7 p.
3. Sv. Aage Sørensen, Hjørring, AJS .. 5 p.

Junior B solo, 500 cc:

1. Thorkild Kirk, Ålborg, Triumph .. 11 p.
2. Jens Otto Jensen, Hobro, BSA .... 9 p.
3. Preben Bollerup, Silkeborg, AJS .. 7 p.

Special solo A:

1. Henry Kjærgaard, Skive, JAP .... 7 p.
2. Axel Müller, Skanderborg, JAP .... 7 p.
3. Ditlev Falk, Ålborg, JAP ..... 3 p.

Special solo B:

1. Leif Laursen, Århus, JAP ..... 8 p.
2. Gunnar Spitfejer, Fredericia, JAP.. 6 p.
3. J. Momme Pedersen, Horsens, JAP 4 p.

Sidevogne A:

1. Willy Baasch/H. Andersen, Odense, Triumph.
2. Leo Bachmann Skovsen/K. M. Nielsen, Randers, Ariel.
3. Kaj Voigt/J. Momme Pedersen, Horsens, Triumph.

Sidevogne B:

1. Hangaard Pedersen/E. Hangaard Pedersen, Mors, Norton.
2. Kaj Uffe von Qaualen/Svend Hansen, Horsens, Triumph.
3. Erik Bob Jensen/Preben Mortensen, Horsens, Royal Enfield.

Efter løbet var der blomster til vinderne fra en ungarsk dame med en tak for den hjælp, der her var givet hendes fædreland. Også den nye formand for JMS, Holger Nielsen Århus, der på det sidste repræsentantskabsmøde havde afløst Frede Jensen, Viborg, takkede kørerne og overrakte dem erindringsplaquetter fra JMS.



NAVNEBIOGRAFI
OVER DANSKE MOTORKØRERE

Beklageligvis vil en del navne være faldet ud i denne navnebiografi-samling med tilhørende fødselsdage og fødselsår for aktive danske motorkørere gennem tiderne. Det er nemlig ikke alt arkivmateriale, der er bevaret over motorkørere, der i tidens løb har løst licens gennem DMU, men alle betydende navne inden for hele motorsportens historie vil dog være at finde i navnebiografi-samlingen sammen med navnene på alle de nuværende aktive kørere.

Åbjerg, Keld, Frederikssund, 5-9-1933.
Akselsen, Erling, Korinth, 4-6-1939.
Aller-Petersen, Rob., Skibby, 24-11-1928.
Alstrup-Andersen, E., Randers, 1-10-1930.
Andersen, Aage, Skanderborg, 6-12-1935.
Andersen, Eichler A., København, 28-12-1935.
Andersen, Arne, Sønderborg, 21-9-1936.
Andersen, Benny Char., København, 1-7-1927.
Andersen, Børge, København, 28-11-1933.
Andersen, Carl Aage, Helsingør, 16-11-1939.
Andersen, Egon, Vind St., 3-5-1935.
Andersen, Egon Ludv., Nykøb. M., 29-12-1928.
Andersen, Erik V., Søborg, 8-4-1931.
Andersen, Erling Lyng, Hillerød, 28-4-1937.
Andersen, Gunnar, Frederikshavn, 17-8-1926.
Andersen, Jørgen, Svendborg, 31-5-1936.
Andersen, Jørgen, København, 30-6-1937.
Andersen, Jørgen, København, 7-8-1920.
Andersen, Jørgen, Erik, Næstved, 4-3-1938.
Andersen, Knud Erik, Nykøbing M., 29-6-1938.
Andersen, Leif Verner, Frederikshavn, 2-2-1928.
Andersen, Niels Aage, Køge, 14-11-1929.
Andersen, Niels P., Sjællands Odde, 1-11-1939.
Andersen, Ove Eichler, Kalundborg, 23-6-1939.
Andersen, Poul, Aarslev st., 3-9-1938.
Andersen, Søren Hårbo, Fredericia, 29-12-1933.
Andersen, Aage, København, 18-3-1915.
Andersen, Erik V., Vejle, 28-7-1923.
Andersen, Evald, Vinderup, 23-12-1930.
Andersen, Gunnar, Grenaa, 1-4-1930.
Andersen, Hans Chr., Avnslev, 8-2-1934.
Andersen, Harry Brandt, Aarhus, 8-7-1920.
Andersen, Helge Gudmund, Frederiksv., 30-8-22.
Andersen, Helmer Villy, Valby, 1-10-1916.
Andersen, Ole Chr., Lynge, 15-11-1930.
Alrø, Ib, Vejle, 15-10-1927.
Andersen, Børge, Beldringe, 12-7-1937.
Andersen, Niels Henrik, Ry, 2-9-1918.
Andersen, Tage, Kastrup, 23-2-1926.
Andersen, Thorkild, Tødsø, Mors, 3-2-1936.
Aarup, Poul, Aalborg, 30-4-1934.
Andersen, Asger, Roskilde, 7-5-1928.
Andersen, Børge, Lunde st., 7-7-1932.
Andersen, C. E. Breinholt, Aarhus, 3-7-1932.
Andersen, Erik, Langeskov, 13-10-1927.
Andersen, Gunnar, Randers, 10-5-1934.
Andersen, Hans Ingemann, Aalborg, 18-5-1917.
Andersen, Henning Chr., København, 14-8-1930.
Andersen, John Sylvest, Søborg, 14-1-1935.
Andersen, Palle Høst, Braaby, 18-9-1937.
Andersen, Preben, Lunde st., 3-7-1937.
Andersen, Thorvald, Ikast, 16-6-1931.
Andreasen, Gustav, Hillerød, 14-8-1932.
Andreasen, Otto, Solrød str., 18-1-1931.
Arendtzen, John P., København, 20-8-1934.
Arens, Bent, Sønderborg, 2-10-1934.
Aarup, Kresten, Aalborg, 4-7-1941.
Albrechtsen, Erik, Aalum, 26-3-1942.
Andersen, Arne, Gentofte, 21-9-1936.
Andersen, Erling, Valby, 14-9-1939.
Andersen, Evan Normann, Københ., 31-3-1939.

Andersen, Hans Ove, Fredensborg, 28-9-1939.
Andersen, Ib Sebald, Helsingør, 21-10-1938.
Andersen, Jørgen, Næstved, 4-3-1938.
Andersen, Knud Richard, København, 7-3-1931.
Andersen, Niels Juel, Godthåb st. J., 20-4-1933.
Andersen, Tage, Silkeborg, 20-9-1932.
Andreasen, Arne, Nr. Aaby, 8-10-1936.
Andreasen, Johs., Langeskov, 11-2-1940.
Asmussen, Erik, Odense, 31-8-1936.
Andersen, Elo B., Brønshøj, 4-7-1937.
Andersen, Kell Aage, Hvidovre, 12-10-1934.
Andersen, Kurt, Roskilde, 26-4-1933.
Andersen, Willy, Odense, 7-1-1935.
Aagaard, Carl, Randers, 7-10-1897.
Andersen, Einar, København, 5-8-1900.
Andersen, John, Aarhus, 6-2-1887.
Amelung, Carl L., København, 26-10-1913.
Axelsson, David, København, 5-12-1894.
Albrechtsen, Helmer, Lynge.
Aaskov, Johs., Ejby.
Aaskov, Aage, Ejby.
Amstrup, Laurids, Herning.
Amstrup, Niels, Herning.
Andersen, Erik, Kerteminde.
Andersen, G. Nordahl, Kalundborg.
Andersen, Peter, Herning.
Andersen, Villy, Kolding.
Bach-Sørensen, Anker, Randers, 5-2-1910.
Behrend, Eigil, København, 30-9-1904.
Bender, Viggo, København, 4-2-1915.
Bengtsen, Th. København, 8-5-1896.
Bjerregaard, Viggo, Randers, 9-11-1898.
Buch, Kaj, København, 15-11-1909.
Bagger, Joerges, København.
Bech, Leif, København, 1926.
Bondesen, Hans, Nakskov.
Breinsborg, Børge, Odense.
Breisemeister, Henrik, Horsens.
Buchmann, Egon, Hundested.
Berth, Vagn, Sorø, 17-8-1936.
Bjerregaard, Harry, Farum, 14-9-1924.
Borlund, Ejgil, Brabrand, 10-2-1938.
Brønd, Karlo, Slagelse, 17-12-1918.
Buch-Hansen, Jørgen, København, 16-10-1933.
Buchmann, Egon, Hundested, 2-9-1911.
Baasch, Willy, Odense, 13-11-1928.
Bach, Svend, Aarhus, 27-3-1934.
Bahnsen, Harry, Haderslev, 26-7-1932.
Skovsen, Leonard B., Feldballe, 29-9-1915.
Bentzen, Jørgen, Stenløse, 7-7-1938.
Berthelsen, Kiehn, Glostrup, 8-5-1925.
Blumensaadt, Niels, Silkeborg, 25-9-1926.
Boisen, Hans Peter, Fredericia, 1-1-1932.
Bollerup, Preben, Silkeborg, 3-7-1938.
Bommé, Günther, Haderslev, 28-7-1935.
Bundesen, Aage, Nykøbing Mors, 21-4-1929.
Bøgehøj, Poul, Odense, 4-5-1916.
Baadsby, Freddy, Grenaa, 14-12-1934.
Bach, Anders Chr., Mundelstrup st., 7-8-1938.
Bach, Jens, Holsted, 30-1-1930.
Bang, Børge, Brønderslev, 3-7-1935.
Bengtsen, Tonny, Helsingør, 12-5-1941.
Birkedahl, Eivind, Næstved, 5-7-1940.
Boesen, Poul Roy, Frederikshavn, 18-1-1930.
Botoft, Svend Aage, Haslev, 8-10-1934.
Bracht, Folmer, Pederstrup, 12-4-1934.
Brandt, Frede, Fredericia, 30-1-1939.
Brædder, Aa. B. Andersen, Charlottenl., 30-11-36.
Bagger, Niels, Lyngby, 29-4-1928.
Bindner, Jørgen, Sorø, 19-3-1932.
Bækgaard, Henrik Sejersen, Bolbro, 12-7-1911.
Beierholm, Mogens, Sorø, 2-12-1940.
Berthelsen, Børge, Horsens, 19-7-1929.
Baunsgaard, Ib, Søborg, 13-9-1936.
Baewert, Carl Chr., Haderslev, 24-2-1934.
Bastholm, Flemming, Karup, 2-10-1931.
Bjørkholm, Kurt, Brønshøj, 5-9-1933.
Breinings, Carl Johan, Kgs. Lyngby, 23-1-1927.
Brenø-Hansen, Svend, Hillerød, 30-4-1936.
Bruun, Jørgen, Slagelse, 11-9-
Cadovius, Poul, København, 27-9-1911.
Castenskjold, Erik, København, 5-6-1911.
Christensen, Ib Krøyer, København, 17-6-1905.
Christensen, Charles, København, 12-1-1911.
Christensen, Holger, Solrød, 1-6-1918.
Christoffersen, Knud, København, 23-9-1902.
Corfitzen, Einert, København, 14-11-1888.
Clausen, Svend Aage Beyer, Esbjerg, 5-6-1904.
Clausen, Thorkild, Maribo, 25-12-1898.
Clemmensen, Henning, København.
Clausen, Poul A., Hillerød.
Christensen, Jens „Lyn", Horsens.
Christensen, Herluf, Køge.
Christiansen, Bent, Køge.
Carlsen, Helmuth, Helsinge.
Carlsen, Helge, København.
Carlsen, Richard, Fjellerup st., 15-1-1922.
Christensen, Arne, Næstved, 8-4-1934.
Christensen, Bent, Hellum, 21-7-1937.
Christensen, Egon J., Hillerød, 10-3-1931.
Christensen, Erik, Glostrup, 2-11-1929.
Christensen, Erik, Silkeborg, 3-7-1932.
Christensen, Erik, Randers, 1-11-1919.
Christensen, Erik Fl., København, 6-5-1936.
Christensen, Ib, København, 8-6-1938.
Christensen, Jens J., Horsens, 24-6-1936.
Christensen, Kaj, Brovst, 23-2-1927.
Christensen, Knud G., Randers, 3-6-1922.
Christensen, Mogens, Esrum, 30-3-1937.
Christensen, Peder, Esbjerg, 11-3-1939.
Christensen, Egon Rud., København, 8-8-1924.
Christensen, Egon Wøldiche, København, 4-3-31.
Christensen, Henry, Herlev, 12-8-1928.
Christensen, Kai Erik, København, 24-10-1930.
Chrestensen, Kresten A., Aarhus, 29-5-1921.
Christensen, Niels Peder, Gørding, 24-9-1928.

Christensen, Niels Thorny, Randers, 5-3-1934.
Christiansen, Frants, København, 22-9-1926.
Christiansen, Kristian, Bagsværd, 7-9-1934.
Christiansen, Niels Møller, Viborg, 18-11-1934.
Christoffersen, Aage, København, 23-5-1929.
Chistensen, Poul Nygaard, København, 9-5-1909.
Christensen, Poul, København, 9-5-1905.
Christensen, Robert Valdemar, Købh., 21-9-1920.
Christensen, Sigurd Preben, Randers, 24-10-1931.
Christensen, Svend Jørgen, Haudrup, 23-4-1938.
Christensen, Tage Pagh, Silkeborg, 4-4-1934.
Christensen, Villy, Esbjerg, 27-7-1921.
Christiansen, Ernst, Aalborg, 25-2-1919.
Christiansen, Gert, Brønshøj, 20-1-1933.
Christoffersen, Henry, Glumsø, 12-8-1936.
Christoffersen, Poul Erik, Horsens, 13-8-1935.
Clausen, Hans, Marslev, 30-1-1936.
Callesen, Hans Chr., Aabenraa, 22-3-1931.
Christensen, Chr., Aalborg, 8-4-1936.
Christensen, Hans Kyndby, Køge, 8-6-1915.
Christensen, Harry V., Randers, 16-5-1931.
Christensen, Henning, Humlebæk, 3-6-1936.
Christensen, Kaj, Fjellerad, 10-6-1933.
Christensen, Niels Peter, Gentofte, 19-8-1940.
Christensen, Poul Basse, NV, 3-7-1930.
Christiansen, Preben, Solrød str., 25-8-1937.
Christoffersen, Peter K., København, 20-3-1931.
Christensen, Leif, København, 6-7-1936.
Christensen, Viggo, Næstved, 19-2-1930.
Christiansen, Børge, Svinninge, 3-2-1927.
Christiansen, Erik Kjeld, Næstved, 27-7-1936.
Christiansen, Leo, Taastrup, 9-8-1924.
Christiansen, Svend Aage, Kalundborg, 25-2-36.
Christensen, Alf, Silkeborg, 22-5-1937.
Christensen, Bent Børge, Bræstrup, 10-5-1930.
Christensen, Bremer, Vrangstrup, 30-5-1938.
Christensen, Egon, Hjørring, 27-2-1930.
Christensen, Erling, Hedensted, 3-1-1939.
Christensen, Gert, Brønderslev, 12-8-1939.
Christensen, Hans Juul, Hellerup, 10-5-1941.
Christensen, Helmer, Aalborg, 26-5-1938.
Christensen, Jørgen S., Ballerup, 27-7-1936.
Christensen, Karsten, Herning, 28-1-1930.
Christensen, Laurits Arne, Skamby, 2-9-1938.
Christensen, Mogens, Maarum, 31-3-1937.
Christensen, Per, Viborg, 4-2-1937.
Christensen, Poul, Fredericia, 12-8-1938.
Christensen, Tage Benni, København, 17-6-1925.
Christiansen, Flemming, Vig, 19-6-1941.
Christiansen, Svend Aage, Næstved, 9-1-1936.
Christoffersen, Alex, Horsens, 20-1-1941.
Clausen, Bent, Østervang, 13-8-1940.
Christensen, Ebbe Ulf, Slagelse, 12-7-1930.
Christensen, Egon, Brønshøj, 1-9-1939.
Christensen, Henning, Frederikshavn, 9-10-1930.
Christensen, Johs. Nygaard S., 16-1-1937.
Christensen, Sven, Helsinge, 2-12-1937.
Christiansen, Bent, Helsinge, 21-2-1940.
Collin, Knud Skytte, Fredericia, 23-2-1933.
Dam, Henning, Hørsholm, 4-8-1931.
Danielsen, Knud, København, 2-6-1884.
Damgaard, Svend, Vordingborg, 18-5-1914.
Doreng, Oscar, København, 6-4-1904.
Dybbro, Sejer, Slagelse, 11-9-1904.
Dalsgaard, Hans, Vejle.
Dons, Jørgen, Viborg.
Due, Gunnar, Køge.
Damgaard, Eigil, Herning, 3-9-1934.
Dyhr, Mogens, København, 3-7-1929.
Dahl, Carl Ove, Løgstrup, 5-3-1936.
Dalsborg, Svend, Aalsgaarde, 7-11-1930.
Dinesen, Henning Lund, Faxe, 21-3-1932.
Dahl, Torben, Næstved, 16-11-1933.
Dahm, Ole Thygesen, Horsens, 8-7-1939.
Dalsgaard, Erik, Vejle, 28-10-1934.
Dalsgaard, Hans, Vejle, 23-3-1940.
Dons, Søren, Frederiksværk, 26-2-1937.
Dorscheus, Jørgen, Hobro, 22-11-1937.
Dahl, Vagn Ingemann Olesen, Redsted, Mors, 1-7-1932.
Dehn, Christian, Haslev, 16-10-1937.
Donatzky Hansen, Torben, København, 9-10-35.
Elsberg, Oluf, Valby, 10-7-1919.
Engstrøm, Svend Aage, København, 3-3-1909.
Falk, Ditlev, Christensen, Aalborg, 5-1-1932.
Frandsen, Carsten, Odense, 20-9-1936.
Frandsen, Lauritz, Tommerup st., 15-10-1922.
Frausing, Poul, Ringsted, 12-2-1935.
From, Erik, Vejle, 24-5-1921.
Ehlers, Ib, Brønshøj, 10-5-1937.
Elkier, Preben Peter, Herlev, 13-12-1937.
Elmer, Poul Aaby, Randers, 12-9-1937.
Engelbrecht, Bent, Silkeborg, 31-1-1933.
Engstrøm, Svend Oluf, Kastrup, 14-1-1939.
Eriksen, Hans Ejner, Svendborg, 1-2-1926.
Espersen, Ib, Silkeborg, 6-5-1934.
Ebbe, Erik, Valby, 5-3-1931.
Ebbesen, Andreas, Viborg, 27-8-1935.
Egholm, Bent, København, 10-9-1931.
Eldahl, Bent Christensen, Tommerup, 14-9-1941.
Erichsen, Børge, Næstved, 11-11-1924.
Eriksen, Helmuth M., Thisted, 26-10-1941.
Eriksen, John Evald, København, 5-4-1934.
Eriksen, Frede Henning, Ballerup, 22-7-1932.
Fisker, Erhardt, København, 30-5-1918.
Fog, Arne, København, 16-12-1904.
Friis, Carl M., Vordingborg, 20-4-1894.
Frandsen, Lauritz, Tommerup.
Frederiksen, Ove, Horsens.
Floor, Niels, Randers, 6-1-1932.
Fogt, Mogens Tage, Søborg, 10-4-1932.
Frandsen, Hans Aage, Tureby, 5-7-1928.
Frandsen, Johs., Odense, 19-10-1938.
Frederiksen, Gert Winther, Kbh., 11-4-1930.
Frederiksen, Peer, Gug, 10-12-1940.
Frederiksen, Kurt,Køge, 28-9-1940.

Falck, Finn, Kalundborg, 10-2-1936.
Frandsen, Carl, Aarhus, 28-7-1939.
Faurholt, Knud Etlar, Silkeborg, 18-3-1934.
Feddersen, Kurt, Fredericia, 21-6-1934.
Floor, Ove, Randers, 6-1-1932.
Firlings, Henning, Rabitz, Odense, 15-5-1930.
Fisker Jensen, Søren, Lyngby, 28-6-1936.
Frederiksen, Ivan, Søborg, 10-7-1935.
Fenger, Aage, Roskilde, 14-3-1922.
Frederiksen, Børge, Bursø, 30-12-1926.
Frederiksen, Arvid, Herning.
Glad, Robert, København, 20-1-1915.
Gitz, Herlev, Ellinge.
Gornitzka, Mogens, København.
Gade, Bent Jensen, København, 9-10-1936.
Gravlund, Keld, Gørlev, 17-11-1938.
Gribskjold, Hjalmar, København, 31-8-1936.
Gribskjold, Helmer, Poul, København, 9-12-11.
Godsk, Ole Johs., Esbjerg, 30-1-1930.
Gribskjold, Flemming, København, 26-3-1939.
Griffenfeldt, Henning, København, 3-4-1931.
Grove, Erik W., Kløcker, Karup, 1-9-1935.
Grünwald, Svend, Kastrup, 3-10-1918.
Glinvad, Kn. Christiansen, Hadsten, 9-12-1933.
Goth, Bent, Herlev, 18-9-1932.
Gadegaard, Niels Frede, Struer, 22-11-1919.
Ganer, Peder, Skjern, 16-3-1932.
Gauger, Erik, Thureby, 27-8-1932.
Gauger, Preben, Herfølge, 25-2-1939.
Giese, Arne, Brh., 7-1-1940.
Gormsen, Poul, Snekkersten, 13-1-1934.
Grønnov, Erik, Eskildstrup F., 12-12-1934.
Hansen, Agner, København, 1-1-1914.
Hansen, Albert (Fiat-Hansen), Kbh., 6-6-1887.
Hansen, Alf. (Skolelæreren), Kbh., 1-11-1887.
Hansen, Baltzer, København, 3-9-1908.
Hansen, C. V., København, 11-6-1894.
Hansen, Helmer Skovbjerg, Kbh., 19-2-1905.
Hansen, Holger, København, 15-1-1908.
Hansen, K., København, 29-3-1902.
Hansen, Morian, København, 10-1-1905.
Hansen, Oluf, København, 7-5-1893.
Hansen, Otto, København, 28-10-1890.
Hansen, Robert, København, 14-11-1909.
Heggow, Hermann, Ringsted, 7-9-1914.
Helle-Broe, Th., København, 26-1-1889.
Herl, P. Chr., København, 8-3-1892.
Hirsborg, Leif, København, 19-6-1916.
Holm, Svend, København, 12-10-1901.
Hornung, Knud, København, 24-12-1904.
Høltzer, Carl, København, 4-2-1877.
Høyer, Einar, København, 20-6-1908.
Hansen, Aage Sonnenvald, Bagsværd, 15-2-1934.
Hansen, Arne Smith, Roskilde, 4-10-1935.
Hansen, Bent, Aarhus, 5-7-1934.
Hansen, Egon, Hvidovre, 14-10-1927.
Hansen, Eigil H. Dabelstein, Fr.h., 24-6-1928.
Hansen, Erik, Fredericia, 1-6-1936.
Hansen, Erik, Skelskør, 28-7-1939.
Hansen, Erik Ejgil, Højby, 14-4-1938.
Hansen, Erik Frede, Horsens, 31-12-1927.
Hansen, Finn Winther, Hvidovre, 9-2-1939.
Hansen, Frank Verner, Esbjerg, 22-12-1932.
Hansen, Hans Bjørn, Stenløse, 4-11-1931.
Hansen, Henning, Aarhus, 12-11-1937.
Hansen, Ib Elof, Charlottenlund, 7-3-1928.
Hansen, le Fevre Jørgen, København, 27-6-1935.
Hansen, Kaj, Aarhus, 30-7-1934.
Hansen, Kaj, Glostrup, 17-12-1933.
Hansen, Leif Lundberg, Roskilde, 1-7-1937.
Hansen, Lion, Søborg, 20-7-1912.
Hansen, Max, Glostrup, 11-1-1939.
Hansen, Mogens, Ellested, 11-1-1937.
Hansen, Niels Willy, Roskilde, 10-1-1931.
Hansen, Ole, Hjørring, 11-9-1938.
Hansen, Ole Scholdan, København, 24-6-1935.
Hansen, Preben, Aarhus, 1-4-1931.
Hansen, Svend, Horsens, 11-5-1935.
Hansen, Tage, Odense, 6-3-1932.
Hansen, Villy Børge, Ringsted, 21-9-1926.
Haugaard, Emil Jens, Odense, 12-6-1924.
Haupt, Jørgen, Næstved, 29-1-1940.
Hermansen, Hardy, Silkeborg, 4-9-1931.
Holm, Kai, Roskilde, 28-8-1937.
Holst, Ole, Brønshøj, 12-1-1938.
Horn, Arvid Carsten, Aalborg, 16-4-1929.
Hyttel, Leif Bak, Glostrup, 8-6-1935.
Hansen, Erling, Havndal, 7-5-1933.
Hansen, Erling Sigvard, Lyngby, 10-3-1928.
Hansen, Henning, Nakskov, 11-6-1933.
Hansen, Mogens Tom, Veksø, 14-1-1935.
Hansen, Ole Kæmpe, Køge, 3-4-1938.
Hansen, Poul E. Dyrlund, Næstved, 6-6-1933.
Hansen, Poul Erik, Fruens Bøge, 4-2-1933.
Hansen, Werner Lundberg, Roskilde, 18-12-1930.
Hansen, Viggo Arne, Bolbro, 25-6-1926.
Henriksen, Freddy Willy, Brønshøj, 20-5-1936.
Høj, Svend, Karup, 4-1-1923.
Hansen, Aage Peter, Rødvig, 9-4-1932.
Hansen, Anker, Frederikssund, 20-1-1929.
Hansen, Ernst Henry, Frederikssund, 29-8-1932.
Hansen, Georg Lambert, Sorø, 26-8-1928.
Hansen, Hans Aage, Odense, 10-8-1929.
Hansen, Hans Jørgen, Aarslev, 16-8-1927.
Hansen, Harry, Havndal, 1-6-1929.
Hansen, Jørgen, Fuglebjerg, 9-2-1932.
Hansen, Mogens Solvang, Odense, 7-9-1931.
Hansen, Niels E., Køge, 12-8-1909.
Hansen, Tage, Horsens, 19-3-1926.
Hemann, Heintz, Aabenraa, 12-8-1932.
Hansen, Bendt H., Beldringe, 24-8-1934.
Hansen, Børge, Uggerslev, 22-5-1940.
Hansen, Børge Hesselhøj, Bolbro, 7-4-1940.
Hansen, Carl E. Joachim, Holbæk, 1-3-1940.
Hansen, Erik David, Sundshøj, 20-11-1927.
Hansen, Erik V., Sorø, 16-6-1934.

Hansen, Erik, Roskilde, 23-7-1940.
Hansen, Erling, København, 22-9-1940.
Hansen, Finn, Aalborg, 4-8-1935.
Hansen, Gert, Ollerup, 7-8-1939.
Hansen, Hans, Haslev, 12-8-1938.
Hansen, Hans Leo, Kertemi de, 14-12-1939.
Hansen, Henning, København, 24-3-1932.
Hansen, Leif Sejerø, Aarhus, 12-3-1931.
Hansen, Niels Vejle, Kolding, 8-6-1938.
Hansen, Ove Lip, Valby, 11-8-1943.
Hansen, Per, Frederiksværk, 18-8-1937.
Hansen, Poul Erik, Frederiksværk, 9-6-1938.
Hansen, Poul Lip, Valby, 5-10-1938.
Hansen, Svend, København, 4-6-1937.
Hansen, Svend, Slagelse, 26-8-1930.
Hansen, Svend Aage, Vanløse, 10-4-1920.
Hansen, Svend Erik, Næstved, 18-5-1943.
Hansen, Svend Kruse, Frørup st., 14-8-1926.
Hansen, Willy, Hvidovre, 10-2-1936.
Hartvig, Einar, Hellerup, 7-2-1941.
Haugaard, Helge, Uggerslev, 1-3-1941.
Hebing, Per, Svinninge, 3-3-1940.
Henriksen, Karsten, Herrested, 14-9-1938.
Hjaltelin, Poul, Borup, 9-11-1935.
Hoffmann, Jørgen, Valby, 24-12-1939.
Hollerup, Ole, Randers, 5-6-1937.
Holmegaard, Jørgen, Hårby, 11-7-1942.
Holm, Jørgen, Esbjerg, 1-3-1936.
Hyttmann, Svend Erik, Odense, 8-11-1934.
Hansen, Aksel Wang, København, 12-5-1920.
Hansen, Carl Møller, Agedrup, 7-3-1922.
Hansen, Ejvind, Korup, 13-3-1925.
Hansen, Hans Erik, Kolding, 30-11-1935.
Hansen, Hardy, Kgs. Lyngby, 21-1-1937.
Hansen, Ib, Ringsted, 6-2-1937.
Hansen, Johs., Odense, 23-5-1918.
Hansen, Jørgen Hjorth, Jystrup, 4-10-1932.
Hansen, Karl Ejner H., København, 22-5-1935.
Hansen, Kjeld Ingemann, Svebølle, 16-10-1934.
Hansen, Leif, Kastrup, 29-9-1931.
Hansen, Leo Schmidt, Solrød str., 31-12-1934.
Hansen, Mogens Kjær, Randers, 20-7-1934.
Hansen, Poul Leo, Hvidovre, 26-7-1935.
Hansen, Svend Aage, Hillerød, 14-10-1930.
Havnbo, John, København, 14-12-1931.
Havstreym, Jørgen R., København, 10-4-1934.
Hermansen, Kaj, Klemensker, 3-2-1927.
Howalth, John, Vanløse, 9-7-1927.
Hansen, Georg Herman, København, 25-12-1932.
Hansen, Jørgen, Hillerød, 14-4-1938.
Hansen, Jørgen Due, Nyborg, 18-10-1939.
Hansen, Kaj Viggo, Hammerum, 21-5-1932.
Hansen, Ole, Struer, 2-6-1936.
Hansen, Poul, København, 28-10-1919.
Hansen, Vagn Reersø, Hjallese, 11-5-1934.
Hemmingsen, Erik, Haderslev, 8-5-1939.
Henriksen, Leif, Brønshøj, 4-11-1934.
Henriksen, Torben, Farum, 20-7-1934.
Holm, Tonny L., Aarhus, 29-5-1932.
Holt, Villy, Ferup, 18-11-1936.
Hansen, A. M., Hillerød.
Hansen, Arne, Skallebølle.
Hansen, H. Broberg, Hedehusene.
Hansen, H. Jørgen, Sdr. Næraa.
Hansen, Henning, Næstved.
Hansen, Hans, Næstved.
Hansen, Niels E., Køge.
Hansen, Poul Egon, København.
Hansen, Robert, Skagen.
Henriksen, Kurt, Slagelse.
Hjortlund, Gorm, Hjørring.
Iversen, Bruno, Vejle.
Iversen, Martin, Sønderborg, 1911.
Irvinger, Irving, Vanløse, 20-10-1917.
Iversen, Aage Chr., Sønderborg, 26-12-1924.
Iversen, Holger, Sønderborg, 29-12-1926.
Iversen, Jørgen Skov, Odense, 11-3-1934.
Iversen, Erik, Vordingborg, 12-5-1939.
Jacobsen, Aage, Svendborg, 31-3-1912.
Jensen, Bent, Aarhus, 23-2-1908.
Jensen,, C. A. (Cox-Pomona), Kbh., 21-10-1902.
Jensen, Emil, København, 15-3-1890.
Jensen, Helge, København, 23-9-1908.
Jensen, Peter Staal, Randers, 25-11-1915.
Junggaard, Ib, Køge, 25-10-1912.
Jørgensen, Chr., Aarhus, 10-6-1901.
Jørgensen, Erik, Holbæk, 8-2-1896.
Jørgensen, Henry, Herlufmagle, 20-8-1908.
Jacobsen, Peter, København, 1918.
Jendriska, Valdemar, Vejle, 1920.
Jensen, Axel, København.
Jensen, Bue Bech, København, 1921.
Jensen, C. O., Ejby.
Jensen, Falle, Jyderup.
Jensen, Gerhard, Kalundborg, 1919.
Jensen, Johs., Silkeborg.
Jensen, Jørgen, Næsby.
Jensen, N. V., Odense.
Jensen, Sv., København.
Jensen, Svend, Odense, 1909.
Jensen, Uno, København.
Johnsen, Edwin, København.
Josiassen, Haakon, København.
Jacobsen, Gilbert, København, 2-6-1923.
Jacobsen, Hans Th., København, 24-6-1913.
Jensen, Aksel O. Hansen, Fruens B., 31-8-1928.
Jensen, Axel Peter, Aalborg, 12-3-1916.
Jensen, Bruno, Vanløse, 10-11-1923.
Jensen, Børge Olesen, Nykøbing M., 19-5-1932.
Jensen, Carlo Sejr, Aarhus, 11-11-1912.
Jensen, Erik Lehn, Ringsted, 22-7-1934.
Jensen, Kilstofte Oluf, Vejle, 30-10-1931.
Jensen, Kjeld, Nr. Sundby, 26-1-1928.
Jensen, Niels Olav, Aalborg, 8-2-1914.
Jensen, Orla Aarup, Aalborg, 9-9-1929.
Jensen, Poul Villy, Sorø, 26-6-1935.

Jensen, Richard Bent, Kastrup, 23-2-1908.
Jepsen, Arne, Kolding, 4-6-1935.
Jørgensen, Per Eltang, Vanløse, 28-9-1935.
Jacobsen, Erik, Odense, 4-3-1934.
Jensen, Bent, Horsens, 27-10-1939.
Jensen, Carl, Horsens, 19-7-1935.
Jensen, Erik Bob, Horsens, 3-8-1933.
Jensen, Erik Bonne, Bagsværd, 12-7-1939.
Jensen, Erik Bryde, Horsens, 13-4-1936.
Jensen, Gunnar Spitfejer, Fredericia, 8-6-1927.
Jensen, Gösta H. K., København, 29-11-1933.
Jensen, Johs., Ulsted, Jylland, 8-1-1927.
Jensen, Jørgen, København, 7-3-1939.
Jensen, Jørgen, Bolbro, 25-10-1930.
Jensen, Kaj, Vadum, 28-1-1927.
Jensen, Karl Erik, Tureby, 31-7-1926.
Jensen, Mogens, Holstebro, 3-12-1936.
Jensen, Svend, Sorø, 25-5-1938.
Jensen, Svend Aage, Brønderslev, 22-7-1932.
Johannesen, Knud, Glostrup, 18-7-1935.
Johansen, Bent Weinrich, København, 14-12-33.
Johansen, Poul Anker, Faxe Ldp., 9-5-1937.
Jønsson, Jørgen Erik, Hillerød, 24-11-1935.
Juul, Søren, Løgstrup, 11-3-1922.
Jacobsen, Knud Bendt, København, 28-3-1933.
Jandriska, Robert, Grejsdal st., 27-6-1929.
Jellesen, Kaj, Aalborg, 7-5-1933.
Jensen, A. E. Verner, Regstrup, 2-3-1934.
Jensen, Gregers, Taastrup, 8-1-1928.
Jensen, Harry, Valby, 23-11-1919.
Jensen, Henning G., Vedbæk, 8-2-1928.
Jensen, Jens Berg, Roskilde, 15-1-1916.
Jensen, Jens Otto, Hobro, 17-7-1933.
Jensen, Jørgen, Østervang, 16-6-1937.
Jensen, Kaj M., Thisted, 27-11-1932.
Jensen, Lauritz, Sønderborg, 15-10-1929.
Jensen, Niels Jørgen, Aalborg, 8-11-1923.
Jensen, Palle Munch, Gudhjem, 4-6-1934.
Jensen, Peder Balle, Nykøbing M., 29-6-1924.
Jensen, Poul Verner, Kvissel, 24-3-1928.
Jensen, Svend, Aalborg, 23-11-1932.
Jespersen, Ib, Glostrup, 22-8-1929.
Jørgensen, Anker, København, 30-1-1920.
Jørgensen, B. Wichmann, Kalundborg, 23-11-32.
Jørgensen, Poul Borød, Valby, 23-4-1928.
Jørgensen, Rasmus Chr., Hørsholm, 16-11-1932.
Jacobsen, Jørn Christian, Odense, 6-11-1934.
Jacobsen, Kurt, Frederikshavn, 23-5-1938.
Jacobsen, Palle, Oksbøl, 14-12-1934.
Jacobsen, Palle Mørch, Skalborg, 9-1-1928.
Jensen, Bjarne, Aalborg, 23-8-1934.
Jensen, Børge, Frederiksværk, 28-10-1932.
Jensen, Egon Nygaard, Aarhus, 9-2-1924.
Jensen, Erik Bech, København, 3-9-1940.
Jensen, Erik L., Søborg, 1-7-1938.
Jensen, Georg C., Hobro, 24-4-1924.
Jensen, Hans Bjerre, Nr. Nissum, 9-8-1936.
Jensen, Harry Peter, Valby, 23-11-1919.
Jensen, Ib, Haslev, 3-1-1939.
Jensen, John Skjødt, Aarhus, 26-4-1939.
Jensen, Jørgen Holm, Hjørring, 1-7-1935.
Jensen, Jørgen Ingemann, Aalborg, 13-3-1939.
Jensen, Kaj Erik, Esbjerg, 23-3-1939.
Jensen, Kaj, Seden, 4-2-1940.
Jensen, Karl Johan, København, 15-1-1936.
Jensen, Knud,Skovlunde, 26-7-1938.
Jensen, Knud, Als, 9-9-1930.
Jensen, Kurt, Odense, 18-11-1934.
Jensen, Leif Nørregaard, Godthåb st., 7-4-1936.
Jensen, Nicolai, Hadsten, 2-3-1926.
Jensen, Otto Hans, Hornbæk, 10-10-1936.
Jensen, Preben Rasmussen, Farum, 28-9-1929.
Jensen, Svend Aage, København, 8-12-1928.
Jensen, Tage Rytter, Hammershøj, 28-12-1937.
Jeppesen, Flemming, Valby, 17-10-1931.
Jeppesen, Gunnar, Buur, 27-4-1934.
Jepsen, Asger, Lunderskov, 20-7-1930.
Jespersen, Preben, Kerteminde, 26-2-1935.
Jessen, Kurt Lillie, Fredericia, 27-6-1933.
Jessen, Svend, København, 2-8-1915.
Johansen, Kurt, Frederikshavn, 10-8-1931.
Johnsen, Erling, Nykøbing M., 8-5-1934.
Juel Allan, Ollerup, 23-10-1927.
Jørgensen, Flemming Kurt, Vojens, 15-12-1932.
Jørgensen, Gunnar Emil Wrabel, Kappendrup, 23-11-1935,
Jørgensen, Knud Friis, Hegnshusene, 14-4-1933.
Jørgensen, Kurt Jens, København, 21-10-1934.
Jørgensen, Poul, København, 12-1-1934.
Jørgensen, Sv. Aage Herluf, Bogense, 11-1-18.
Jørgensen, Tom Krull, Nakskov, 28-8-1934.
Jacobsen, Egon, Odense, 20-3-1936.
Jacobsen, Hugo Harpøth, Vinderup, 20-2-1942.
Jacobsen, Poul, Brønderslev, 14-9-1936.
Jensen, Arne Siim, Horsens, 10-1-1923.
Jensen, Bent, Aarhus, 28-3-1932.
Jensen, Bent Emanuel, Odense, 26-5-1938.
Jensen, Erik Holm, Odense, 2-6-1939.
Jensen, Erling, Sorø, 16-12-1942.
Jensen, Gert Roth, Haderslev, 6-12-1937.
Jensen, Jens, Frederikshavn, 6-11-1933.
Jensen, Jens C. Hillerød, 11-6-1933.
Jensen, Jørgen, Snesley st., 8-5-1938.
Jensen, Jørgen, Kyse - Hyllinge, 2-4-1933.
Jensen, Kai Bent Guldbech, Kbh., 20-3-1942.
Jensen, Kurt, Skalborg, 9-5-1936.
Jensen, Niels, Glumsø, 3-3-1942.
Jensen, Ove Albert, Aalborg, 18-9-1934.
Jensen, Ove Bent, Hillerød, 18-4-1938.
Jensen, Poul, Hvalsø, 17-1-1916.
Jensen, Svend Aage, Randers, 23-12-1935.
Jensen, Verner Winther, Brønderslev, 26-4-1939.
Jensen, Wørle, København, 16-3-1935.
Jepsen, Henning, Horsens, 4-8-1941.
Jespersen, Ebbe, Glostrup, 30-7-1939.
Jespersen, Palle Ib, Vester Skerninge, 2-7-1937.

Jessen, Frede, Svendborg, 11-10-1934.
Jerk, Bo Juel, Hellerup, 8-1-1936.
Johansen, Jørgen, Nørreballe, 23-1-1940.
Johansen, Kjeld, Svendborg, 14-7-1937.
Johansen, Sven, Ringsted, 18-12-1942.
Johansson, Viggo, København, 19-1-1924.
Juul, Erik, Grenaa, 13-1-1929.
Jensen, Henry, Beldringe, 13-4-1937.
Jensen, Ib Flemming, Allerød, 21-9-1930.
Jensen, Ingvard, Bagsværd, 19-8-1934.
Jensen, Ingvard, Ulsted, 8-1-1927.
Jeppesen, Kurt Solskov, Østrup, 19-7-1939.
Johannesen, Johannes, Søborg, 28-3-1938.
Johansen, Vilhelm, Faxe Ldp., 4-5-1923.
Jørgensen, Aksel Jul., Herlev, 8-7-1928.
Jørgensen, Ebbe, Agedrup st., 28-6-1940.
Jørgensen, Hans, Herning, 1-4-1932.
Jørgensen, H. Ejner, Brenderup, 13-3-1935.
Jørgensen, Jes Chr., Randers, 10-5-1932.
Jørgensen, Kai Th., Lunde, Fyn, 20-8-1929.
Jørgensen, Ole, Lyngby, 8-2-1937.
Jørgensen, Poul. Skanderborg, 11-4-1939.
Jødal, Kurt, Horsens, 11-4-1936.
Jørgensen, Henning, Roskilde, 24-5-1934.
Jørgensen, Leif, Slagelse, 10-9-1939.
Jørgensen, Per, København, 2-5-1941.
Jørgensen, Robert, Horsens, 11-1-1937.
Jacobsen, Vagn, Lov, 24-2-1936.
Jensen, Carl Anker, Hobro, 17-4-1940.
Jensen, Erik, Bagsværd, 4-7-1933.
Jensen, Hans Erik, Helsingør, 10-2-1929.
Kjerulff, Aage, København, 12-3-1910.
Knudsen, Einar, København, 25-10-1910.
Knudsen, Orla, København, 26-1-1915.
Koch, Josef, København, 16-2-1911.
Kruse, Karl, Odense, 2-5-1903.
Kalør, Poul, Odense, 1914.
Kamuk, Helge, Odense.
Kastebo, Robert, København, 1928.
Kelvang, Vitus, Kolding.
Klint, Ove, Esbjerg.
Klixbüll, Olaf, Aarhus.
Knudsen, Svend, Odense, 1920.
Kornum, Rasmus, Aalborg, 1917.
Kammersgaard, Mogens, Næstved, 30-7-1937.
Kamphøvener, Mogens, Randers, 29-7-1927.
Kielstrup, Bent, Sorø, 5-1-1937.
Kirk, Herluf Dahl, Aalborg, 6-6-1925.
Kjær, Erik Lorentzen, København, 2-8-1932.
Kjær, Knud Balling, Aars, 19-12-1937.
Kjærgaard, Egon, Aalborg, 4-1-1926.
Kjærhus, Niels, Brøndby Strand, 20-1-1931.
Kjøge, Kjeld, København, 26-2-1931.
Kledal, Jan, Vanløse, 12-10-1932.
Klokholm, Jørgen, Gl. Holte, 19-7-1927.
Knudsen, Flemming Rode, København, 22-9-30.
Knudsen, Johannes, Søborg, 17-11-1924.
Knudsen, Olaf Chr., København, 29-8-1919.
Knudsen, Vagn, Roskilde, 11-8-1935.
Knoblauch, Jørgen, Brønshøj, 20-11-1937.
Kragh, Svend Erik, Vejle, 8-12-1933.
Krogh, Gert Svejler, Aalborg, 22-11-1926.
Kibsgaard, Aage P., Nykøbing M., 25-7-1927.
Kjeldsen, Bent Harald, Vejle, 11-2-1931.
Knudsen, Anker Victor, Odense, 3-1-1936.
Koch, Leif, Tureby, 10-7-1935.
Korsbæk, Aksel, Skovsgaard, 26-9-1928.
Krogh, Henning, Grenaa, 8-1-1933.
Krygermeyer, Verner, Glostrup, 3-9-1929.
Knudsen, Niels L. A., Odense, 2-3-1923.
Kragelund, Erik, Struer, 24-6-1935.
Kæseler, John Erik, Valby, 20-1-1928.
Kæseler, Ole Lewis, Valby, 17-5-1929.
Kejser, Svend Aage, Grenaa, 17-12-1930.
Kirchheiner, Karl, Hellerup, 30-3-1938.
Klæbel, Ole Gerner, Søborg, 18-8-1936.
Knudsen, Arne Riis, Randers, 6-8-1941.
Konge, Jens, Thisted, 25-10-1941.
Konradsen, Aage, Hammershøj, 1-6-1941.
Korsgaard, Peter, Grenaa, 7-6-1937.
Kragh, Svend Erik, Vejle, 8-12-1933.
Krogh, Aage, Christiansfeldt, 1-5-1941.
Kamp, Anders Chr., Herborg, 5-8-1936.
Karger, Kristen, Tvingstrup, 19-5-1928.
Kastebo, Erik, Kirke Hyllinge, 23-9-1935.
Kirk, Thorkild, Aalborg, 10-2-1933.
Kjær, Freddy, Herlev, 22-3-1942.
Kjærsgaard, Henry, Skive, 28-7-1921.
Kjær, James, Herlev, 25-3-1939.
Kjærsgaard, Vagn, Aalborg, 22-1-1935.
Knudsen, Jens Peder, Ullerslev, 4-4-1934.
Knudsen, Jørgen, Ullerslev, 7-9-1937.
Larsen, Børge, Søhus, 8-2-1912.
Larsen, E. Bruun, Odense, 27-3-1895.
Larsen, Fritz, Ballerup, 10-10-1889.
Larsen, Herman, Odense, 8-4-1909.
Levison, H., København, 1869.
Leth, Jensen, Aarhus.
Lindberg, Kristian, Aarhus.
Linder-Madsen, Alwin, København, 28-3-1911.
Lorentzen, Ejner, København, 14-10-1902.
Lundstrøm, Johs., København, 27-11-1886.
Lynge, Rudolph, København, 17-10-1894.
Løvsted, Poul, København, 7-8-1895.
Langhorn, Erik, Nakskov.
Larsen, Alfred, St. Hedinge.
Larsen, Finn, København.
Laursen, „Stump" Kjeld, København, 1925.
Lauridsen, Kurt, Esbjerg.
Lykke, Jørgen, København, 1930.
Larsen, Bent G., Horbelev, 27-3-1931.
Larsen, Holger, Hyllinge, 11-5-1933.
Larsen, Knud Ringholm, Tureby, 25-9-1936.
Larsson, Leif M., Hillerød, 21-4-1929.
Lawaetz, Herman, Sønderborg, 9-9-1925.
Liljekvist, Bent, København, 6-1-1934.

Lundsfryd Gerner, Faaborg, 30-6-1935.
Langhans, Jørgen, Bagsværd, 26-12-1931.
Larsen, Egon, Helsinge, 6-9-1930.
Larsen, Erik, Horsens, 18-1-1935.
Larsen, Henning Gert, Sorø, 9-10-1939.
Larsen, John Folke, København, 25-8-1936.
Larsen, Kjeld, Næstved, 11-3-1932.
Larsen, Kurt Ingvart, Kværkeby, 11-7-1933.
Larsen, Poul Verner, Gørløse, 1-7-1923.
Larsen, Svend Aage, Frederikshavn, 22-5-1924.
Larsen, Svend Henrik, Virum, 25-3-1939.
Larsen, Bent Folke, København, 13-11-1934.
Larsen, Henning, Slagelse, 1-4-1934.
Larsen, Kaj, København, 26-10-1929.
Larsen, Lauritz, Charlottenlund, 8-1-1931.
Larsen, Verner Lindblad, Aalborg, 28-3-1935.
Laursen, Leif, Aarhus, 14-6-1924.
Lindbjerg, John, Valby, 22-11-1926.
Lindhard, Mikael, København, 3-10-1935.
Ludvigsen, Ole Schou, Sorø, 13-10-1932.
Laugesen, Charley, Vejrup, 18-2-1934.
Laugesen, Knud, Nr. Sundby, 13-11-1909.
Linder, Madsen, Benny, Rødovre.
Lodmann, Svend Aage, Odense, 11-9-1920.
Lorenzen, Asmus, Aabenraa, 9-8-1920.
Lous, Ebbe, Roskilde, 19-8-1935.
Langthjem, Aage, Hæstrup, 16-5-1937.
Larsen, Bent, Fredericia, 18-1-1935.
Larsen, Kjeld Johan, Frederikshavn, 19-12-1931.
Larsen, Kurt, Odense, 25-5-1933.
Larsen, Poul Erik, Hillerød, 22-9-1926.
Larsen, Preben Johs., Villestofte, 9-9-1932.
Larsen, Svend Niels, Stenløse, 28-10-1911.
Laursen, Bent Kruse, Kjellerup, 28-7-1935.
Lehd, Gudfeld, Vejle, 17-9-1919.
Lindeberg, Robert, Holstebro, 19-3-1931.
Lynegaard, Jacob, Køge, 23-12-1932.
Lahn, Poul Aage, Randers, 20-7-1942.
Larsen, Bruno Lykke, Hvalsø, 21-7-1938.
Larsen, Flemming Bent, København, 3-10-1932.
Larsen, Gerner, Fjenneslev, 17-12-1935.
Larsen, Henning, Viby, 19-11-1932.
Larsen, Jørgen Bent, København, 14-3-1937.
Larsen, Knud, Ballerup, 16-10-1942.
Larsen, Leif Freddy, Mern, 5-10-1941.
Larsen, Per, Køge, 16-2-1938.
Larsen, Poul Gerner, København, 12-3-1927.
Larsen, Thorkild, Haslev, 13-6-1941.
Larsen, Villy, Helsinge, 4-11-1932.
Lauersen, Axel L., Kastrup, 24-3-1930.
Lau, Erik, København, 29-3-1938.
Lauritsen, Bent, Hjørring, 27-1-1937.
Liljekvist, Kurt, København, 13-9-1940.
Lip, Per, Valby, 15-11-1939.
Lorentzen, Mogens, København, 1-8-1942.
Lund, Svend Aage, Skaarup, Fyn, 28-10-1940.
Larsen, Helge Bernhard, Helsinge, 27-8-1940.
Larsen, Henri Høpfner, Mern, 7-6-1934.
Larsen, Hugo, Odense, 3-2-1937.
Larsen, Tonny, Fredericia, 9-5-1936.
Laursen, Svend Erik, Vanløse, 8-4-1938.
Lindbjerg, Hans Jørn, Aabyhøj, 7-5-1941.
Madsen, F. Holm, Slagelse, 4-7-1902.
Mathiasen, Bøgh, København, 25-4-1900.
Mogensen, Knud E., Odense, 14-11-1901.
Mortensen, Carl, København, 8-10-1895.
Mortensen, Ivar, København, 4-7-1900.
Madsen, Oskar, Aalborg.
Madsen, Ove, Herlev.
Mäkinen, Johs., Kolding, 1922.
Marcussen, Herman, Rønne, 1923.
Melhede, Erik, Nakskov.
Mikkelstrup, Arne, Varde.
Mogensen, Bent, Kjellerup, 1926.
Mogensen, Kaj Holch, Odense, 1927.
Mortensen, Ernst, Horsens.
Mortensen, J. P., Assens.
Mygind, Johs., Odense.
Møller, Martin, Herning.
Møller, Poul, Rønne.
Madsen, Benny Birch, Højby, 4-6-1937.
Madsen, Erling Kristian, Aarhus, 20-4-1938.
Madsen, Hans Erik, Greve Strand, 25-11-1937.
Madsen, Holger Helmuth, Hørsholm, 29-7-1932.
Madsen, Jan Per, København, 9-8-1936.
Madsen, Karl Ejnar, Nyborg, 26-12-1935.
Magnussen, Stig, Slagelse, 7-2-1929.
Malmstrøm, John, Glostrup, 18-10-1927.
Mathiasen, Erik Nørgaard, Nr. Sundby, 15-1-34.
Mathiasen, Jens, Aarslev, 26-2-1935.
Mikkelsen, Jørn, Silkeborg, 26-12-1938.
Mollerup, Jørgen, Viborg, 1-5-1934.
Mortensen, Egon, Aalborg, 13-1-1930.
Mortensen, Hans Egon, Køge, 28-1-1924.
Mortensen, Harry, Horsens, 16-12-1934.
Mortensen, Knud A., Horsens, 3-12-1939.
Mortensen, Ole O. Kryger, Kbh., 2-6-1930.
Møller, Heino Christoffersen, Aalborg, 23-5-37.
Møller, Herluf Wisby, Ikast, 25-5-1933.
Müller, Kurt, Valby, 26-7-1937.
Marcussen, Jan, Nykøbing F., 17-6-1933.
Mikkelsen, Arne, Aalborg, 10-6-1921.
Mogensen, Hans Peter, Kerteminde, 4-11-1933.
Mortensen, Svend, Helsinge, 6-4-1932.
Mygind, Johs., Odense, 1-6-1924.
Møldrup, Erik, Vejle, 4-7-1933.
Møller, Karl, Kalundborg, 6-11-1934.
Mørk, Børge, Kolding, 6-8-1922.
Madsen, Henry Benni, Skalborg, 20-3-1937.
Madsen, Preben Lynge, Brønshøj, 29-3-1932.
Mahnfeldt, Svenn Thor, Roskilde, 27-5-1915.
Mortensen, Finn, Nykøbing F., 1-4-1934.
Møller, Jens Otto, Haderslev, 21-2-1935.
Madsen, Anker Johs., Lem, 23-11-1934.
Madsen, Børge Eilert, Vejle, 19-6-1935.
Madsen, Flemming, Herning, 23-2-1941.

Madsen, Henry, Aabenraa, 29-8-1923.
Marker, Ole R., Hundested, 21-6-1933.
Martens, Gunnar, Odense, 10-12-1935.
Mehlsen, Hans Erik, Svendborg, 4-11-1936.
Meisner, Poul, Karrebæksminde, 17-4-1935.
Mikkelsen, Ejnar, Skive, 1-7-1932.
Mikkelsen, Jørgen, Odense, 3-12-1938.
Mikkelsen, Laust, Horsens, 6-3-1937.
Mikkelsen, Marius, Aalborg, 24-1-1918.
Mikkelsen, Niels, Rønne, 7-7-1941.
Mortensen, Tonny, Hørdum, 14-7-1941.
Mortensen, Vagn, Thy, 12-10-1935.
Muhle, Kurt L. Jensen, Oksbøl, 5-8-1936.
Munkedal, Jens, Kokkedal, 4-12-1938.
Møller, Hans Jørgen, Lyngby, 10-2-1937.
Madsen, Bent Pauli, Lem st., 30-12-1937.
Madsen, Jørn Vincent, Aarhus, 19-1-1936.
Mathiasen, Orla, Næstved, 26-8-1938.
Mathiasen, E. Willy, Lyngby, 12-6-1916.
Mortensen, Jørn, København, 27-5-1934.
Mortensen, Knud Lodal, Næstved, 18-3-1920.
Mortensen, Preben, Horsens, 3-5-1934.
Müller, Aksel, Skanderborg, 12-1-1931.
Madsen, Ejgild Kastberg, Sjørslev, 12-10-1933.
Majgaard, Gunnar, Karup, (Jylland), 18-1-1929.
Marsussen, Georg, Aalborg, 15-2-1935.
Mortensen, Bernhard Th., Hørdum, 2-7-1938.
Mortensen, Hardy, Beldringe (Fyn), 18-5-1930.
Neergaard, Bruno de, København, 5-7-1913.
Nielsen, Aksel, København, 9-8-1909.
Nielsen, Frede Primgaard, Kbh., 13-3-1902.
Nielsen, Børge Chr., København, 1-6-1912.
Nielsen, Johannes, København, 19-8-1912.
Nielsen, Sonny, København, 31-12-1911.
Nielsen, Willy Dalby, København, 24-3-1908.
Nielsen, Ejvind, Hillerød.
Nellemann, Robert, Randers, 1917.
Nielsen, Hans Veiling, København.
Nielsen, Ole, Brørup.
Nielsen, Peter, Slagelse, 1908.
Nielsen, Sigurd, København.
Nielsen, Svend, Svendborg, 1918.
Nielsen, Villy Gylling, København.
Nygaard, Erling, Slagelse, 1918.
Nygaard, „Skomageren", Aarhus.
Nielsen, Arne Brandt, Snertinge, 4-9-1938.
Nielsen, Bøje, Rødvig, 8-1-1938.
Nielsen, Carlo Dynlykke, Valby, 28-2-1936.
Nielsen, Chr. Carl, Hedehusene, 7-4-1930.
Nielsen, Ejner Hedelund, Skørping, 13-6-1933.
Nielsen, Johannes, Ormslev, 30-6-1939.
Nielsen, Johannes, Forlev, 30-6-1939.
Nielsen, Jørgen, København, 16-3-1937.
Nielsen, Jørgen Bykær, Hillerød, 17-11-1936.
Nielsen, Kaj Lundby, Aalborg, 1-6-1922.
Nielsen, Kaj Klitgaard, Aalborg, 15-12-1931.
Nielsen, Knud Erik, Mern, 22-8-1939.
Nielsen, Kristian, Kastrup, 14-4-1931.
Nielsen, Kurt Eilif, Solrød Strand, 24-3-1938.
Nielsen, Niels Johannes, Slagelse, 31-7-1935.
Nielsen, Oskar Hein, Aalborg, 27-3-1931.
Nielsen, P. Rye, København, 22-11-1930.
Nielsen, Peder, Silkeborg, 10-7-1929.
Nielsen, Sven Børge, Kvissel, 5-6-1929.
Nielsen, Werner Franck, København, 6-6-1937.
Nielsen, Vilfred, Aarhus, 28-2-1937.
Nedergaard, Johs., Silkeborg, 20-4-1933.
Neregaard, K. Pedersen, Dianalund, 28-7-1936.
Nicolaisen, Poul, Bonderup, 22-12-1928.
Nielsen, Chr. Schmidt, Regstrup, 20-4-1918.
Nielsen, Hans, Haderslev, 5-3-1925.
Nielsen, Ib, Skive, 26-1-1921.
Nielsen, Jens, Silkeborg, 29-3-1918.
Nielsen, John, Skive, 29-6-1932.
Nielsen, Jørgen Alfred, København, 16-12-1904.
Nielsen, Knud Møller, Rønde, 10-9-1933.
Nielsen, Orla, Brønshøj, 1-4-1918.
Nielsen, Otto, Dalby, 17-9-1929.
Nielsen, Svend, Horsens, 15-1-1939.
Noesgaard, Gunner, Stenløse, 13-3-1928.
Nielsen, Aage Buch, Vanløse, 3-7-1915.
Nielsen, Bendt Preben, Køge, 1-10-1933.
Nielsen, Daniel, Vejle, 8-12-1917.
Nielsen, Einar, Aabenraa, 8-7-1918.
Nielsen, Erik Becher, København, 22-12-1925.
Nielsen, Niels Mikael P., Fårup, 9-6-1932.
Nielsen, Ole, Aarhus, 4-10-1936.
Nielsen, Ole Hald, Aarhus, 2-6-1937.
Nielsen, Poul B., Vodskov, 9-2-1916.
Nielsen, Siegfred Rosengaard, Bolbro, 26-11-38.
Nymark, Per Skaarup, Lystrup, 31-7-1934.
Nickelsen, Kaj, Aalborg, 9-1-1933.
Nielsen, Anders, Næstved, 23-4-1936.
Nielsen, Anker I., København, 18-10-1940.
Nielsen, Anton Weber, Kirkeby Fyn, 17-2-1935.
Nielsen, Bent G., Birkerød, 11-4-1941.
Nielsen, Ebbe, Oure, 28-5-1940.
Nielsen, Eigil, Aalborg, 1-8-1922.
Nielsen, Erik, Vraa, 28-8-1939.
Nielsen, Evald, Frederikssund, 14-3-1941.
Nielsen, Jens Aksel, Kokkedal, 12-3-1943.
Nielsen, John Peter, Odense, 14-12-1939.
Nielsen, Jørgen, Haslev, 8-5-1937.
Nielsen, Keld, Jyderup, 5-7-1940.
Nielsen, Knud Henning, Esbjerg, 21-7-1937.
Nielsen, Arne, København, 8-5-1933.
Nielsen, Arnfred Trøste, Esbjerg, 29-6-1934.
Nielsen, Bjørn, Brønshøj, 25-10-1933.
Nielsen, Egon, Horsens, 5-9-1923.
Nielsen, Eigil, København, 20-12-1916.
Nielsen, Gert, Randers, 18-10-1933.
Nielsen, Harald, Fruens Bøge, 27-11-1922.
Nielsen, Holger, Kibæk, 27-8-1930.
Nielsen, Ivan Flemming, Næstved, 2-2-1938.
Nielsen, Jørgen Ehlers, Hjallese, 22-1-1932.

Nielsen, Jørgen Erik, Næstved, 16-9-1937.
Nielsen, Knud, Aarhus, 14-3-1921.
Nielsen, Leif Chr., Valby, 23-11-1930.
Nielsen, Niels E., Odense, 26-3-1914.
Nielsen, Svend, Svendborg, 20-11-1918.
Nissen, Svend, Odense, 31-5-1918.
Nørlem, Kurt, København, 31-8-1932.
Norby, Bent Jørgen Henrik, Birkerød, 22-12-33.
Nysum, Chresten, Nr. Sundby, 7-3-1937.
Nøhr, Søren, Roskilde, 10-3-1932.
Nielsen, Johannes, Løgstør, 7-5-1929.
Nielsen, Oluf Sv. Aa., Mørkøv, 10-7-1928.
Nielsen, Viggo Rosengren, Taastrup, 21-12-1927.
Nielsen, Rasmus Børge, Karleby, 7-1-1932.
Nielsen, Verner, Aalborg, 21-8-1921.
Nørgaard, Jørgen, Nr. Sundby, 4-10-1931.
Nielsen, Benny, Frederikshavn, 27-3-1938.
Nielsen, Hardy, Tarup, 18-5-1933.
Nielsen, Jørgen I. H., Roskilde, 28-6-1939.
Nielsen, Knud, Odense, 23-5-1932.
Nielsen, Mogens, Lyngby, 26-8-1936.
Nissen, Hans, Sønderborg, 26-10-1932.
Olsen, Kaj L., København, 8-7-1899.
Olsen, Th., Holbæk, 2-8-1904.
Orth, Erik, København, 17-3-1913.
Olesen, Fromer, Aalborg, 13-4-1928.
Olsen, Henning, Nykøbing, 18-7-1933.
Olsen, Jens Kristian, Rønde, 2-6-1939.
Olsen, Poul Erik, Aalborg, 11-8-1922.
Olsen, Torben, Glostrup, 26-5-1937.
Orbe, Eigil A. Larsen, København, 25-2-1937.
Ottesen, Henning, Glostrup, 6-11-1930.
Olesen, Bent Just, København, 24-11-1934.
Olsen, Elmann, Frederikshavn, 22-11-1926.
Olsen, Helge Bertel, Sønderborg, 27-4-1934.
Olsen, Ole, Frederiksværk, 1-3-1936.
Olsson, Sven Erik, Søborg, 20-10-1934.
Ovesen, Erik Malberg, Tureby, 5-3-1932.
Olesen, Eilif, Lem, 2-7-1941.
Olsen, Birk, Hellerup, 28-10-1931.
Olesen, Kurt, Ringsted, 3-9-1938.
Olsen, Mogens, Fuglebjerg, 27-7-1938.
Olsen, Ole Thorkild, København, 26-8-1943.
Oredsen, Victor, Aalborg, 25-1-1935.
Outsen, Niels, Randers, 1-1-1941.
Olesen, Henning Serup, Vejle, 13-3-1936.
Olsen, Verner Erik, Frederikssund, 15-11-1927.
Olsen, Folmer, Aalborg, 2-4-1911.
Olsen, Bjarne Orla, København, 27-3-1930.
Ovesen, Bent B., Odense, 10-5-1925.
Pahl, Hans, København, 16-3-1913.
Pedersen, Carlo Witthøft, København, 1-7-1901.
Petersen, Albert, Nyborg, 11-2-1906.
Petersen, Anders, Femhøj, 7-3-1909.
Petersen, Chr., Femhøj, 23-3-1909.
Petersen, Harry Ingemann, Kbh., 19-12-1899.
Petersen, Henning, København, 9-11-1910.
Paaske, Arnold, Odense, 1927.
Paaske, Jørgen, Odense, 24-6-1923.
Pedersen, Børge, Aarhus.
Petersen, Chr., København, 1909.
Petersen, K. Lindegaard, Haderslev.
Petersen, Laurvig, København.
Pedersen, Ove Thorup, Aarhus, 6-5-1925.
Pedersen, Ove, Aalborg, 17-4-1915.
Pedersen, Poul E., Odense.
Pedersen, Preben, Silkeborg, 1927.
Pedersen, Erling, Aarhus.
Pedersen, W. Strandgaard, København.
Poulsen, Vagn, Skanderborg, 1914.
Pedersen, Aksel Hangaard, Vils, 3-4-1925.
Pedersen, Anker Villy, Søborg, 27-2-1927.
Petersen, Chr. Uffe, Ørum, 14-11-1933.
Pedersen, E. Helmuth, Frederikssund, 27-11-30.
Petersen, Ejvind, Kastrup, 18-11-1917.
Pedersen, Emil Hangaard, Frøslev Mors, 3-4-28.
Pedersen, Erik Busk, Nr. Sundby, 15-1-1936.
Pedersen, Erik Kaul, Herning, 28-8-1934.
Pedersen, Frede, Sorø, 13-10-1933.
Petersen, Frode, København, 20-12-1929.
Pedersen, Harry, Risskov, 30-10-1920.
Petersen, Jørgen Gudmand, Fr.værk, 25-12-1924.
Petersen, Poul Erik, København, 14-3-1934.
Pedersen, Poul Heiberg, Nykøbing M., 9-6-1928.
Pedersen, Werner Gert, Aalborg, 24-8-1928.
Poulsen, Helge, Vester Hæsinge, 5-8-1924.
Pedersen, Anker Juul, Hjørring, 11-5-1937.
Petersen, Egon Neregaard, Dianalund, 14-5-1938.
Pedersen, E. Sandgaard, Nykøbing M., 13-3-28.
Petersen, Elmar, Aalborg, 18-7-1908.
Pedersen, Erik, Skovby, 25-2-1935.
Pedersen, Georg Egholm, Videbæk, 22-7-1936.
Pedersen, Hans Bust, Randers, 10-10-1936.
Petersen, Hans E., Roskilde, 8-3-1923.
Pedersen, Hans Henrik, Rødkjærsbro, 6-12-34.
Pedersen, Hermann, Aalborg, 30-10-1920.
Petersen, Jørgen Holm, Aabybro, 1-8-1935.
Pedersen, Kaj Erik, Hobro, 16-11-1926.
Petersen, Kaj Gunnar, Roskilde, 6-6-1917.
Pedersen, Karlo, Vinderup, 12-12-1936.
Pedersen, Lars Preben, Næstved, 25-9-1939.
Petersen, Leon Julius, København, 19-3-1939.
Pedersen, Ove Møller, Randers, 26-5-1937.
Pedersen, Peter Kamstrup, Nr. Nissum, 23-9-38.
Pedersen, Poul Bent, Rygaard, 27-3-1931.
Petersen, Preben Lindberg, Vejle, 30-9-1932.
Pedersen, Svend, Aalborg, 13-1-1923.
Pedersen, Svend, Aalborg, 9-3-1931.
Petersen, Thorkild, Odense, 15-6-1931.
Pettersson, Carl, Ejby, 1-1-1937.
Paarsgaard, Thorkild Kristensen, Odense, 3-3-35.
Pedersen, Børge Bjerg, Horsens, 23-8-1932.
Pedersen, Chr. Jensen, Brovst, 26-7-1931.
Petersen, Elvart Høgh, København, 15-9-1923.
Petersen, Eilif H. Wang, Køge, 5-8-1937.
Petersen, Erling, Kalundborg, 1-10-1931.

Petersen, Olaf, Kagerup, 9-5-1936.
Plambech, Leif Nygaard, Roskilde, 30-10-1933.
Petersen, Carlo, Lynge, 4-2-1930.
Pedersen, Elias Preben, Snertinge, 23-7-1936.
Pedersen, Erik, Rindsholm, 25-1-1934.
Pedersen, Erik, Herlev, 25-10-1929.
Pedersen, Finn, Sdr. Vissing, 22-10-1937.
Petersen, Finn S., Horsens, 8-2-1937.
Pedersen, Frank P., Hvidovre, 22-11-1929.
Petersen, Frede E., Haarby, 14-3-1938.
Petersen, Hans Verner, Aalborg, 17-9-1939.
Pedersen, Jens Peter, Odense, 17-5-1934.
Petersen, John Thyge, Fredericia, 25-5-1938.
Pedersen, Jørn, Horsens, 3-5-1942.
Pedersen, Jørgen Bjørndahl, Taastrup, 6-7-1942.
Petersen, Kurt Remond, Søborg, 30-1-1935.
Petersen, Leif, Vordingborg, 24-8-1940.
Petersen, Leif V., Thisted, 17-9-1941.
Petersen, Ove Møller, Randers, 26-5-1937.
Petersen, Peter Arnold, Vejle, 28-4-1937.
Pedersen, Samuel, Randers, 6-1-1938.
Petersen, Svend, Struer, 14-9-1937.
Persson, Bent, Hvidovre, 16-5-1934.
Poulsen, Andreas, Horsens, 23-4-1917.
Pryemyslak, Edvard, Odense, 12-9-1938.
Pander, Arne, Herning, 12-7-1931.
Pedersen, Hans Chr., Randers, 14-6-1928.
Pedersen, Henrik, Holstebro, 23-3-1920.
Pedersen, Jens Frode, København, 20-12-1929.
Pedersen, Jørgen Momme, Horsens, 1-11-1930.
Pedersen, Knud, Fredericia, 1-12-1931.
Petersen, Kurt Ejvind, Herlufmagle, 21-11-1935.
Petersen, Kurt Wæde, Ringsted, 2-12-1934.
Pedersen, Leif, Aarhus, 17-7-1938.
Pedersen, Leo, Valby, 28-9-1919.
Pedersen, Mogens, Odense, 5-2-1935.
Petersen, Ole, Esbjerg, 5-11-1937.
Petersen, Ole Erling, Herlufmagle, 4-5-1937.
Petersen, Thorvald, Valby, 29-5-1925.
Plet, Gunnar, Thisted, 18-2-1928.
Poulsen, Verner Peter, Ballerup, 23-12-1928.
Post, Bent, Dræby, 6-9-1935.
Pedersen, Arne, Ejstrup, 19-8-1934.
Pedersen, Henning, Horsens, 25-5-1930.
Pedersen, Leif Hylke, Esbjerg, 3-9-1934.
Petersen, Leif, København, 10-1-1935.
Petersen, Mogens, Roskilde, 30-4-1936.
Pedersen, Poul Hellner, Randers, 26-6-1932.
Qualen, Kaj Uffe von, Horsens, 28-10-1927.
Rasmussen, Ingemann, København, 20-3-1897.
Rasmussen, Jens, København, 23-3-1901.
Rasmussen, Poul, København.
Rasmussen, Kresten, København, 18-3-1899.
Rasmussen, Orla, København, 27-8-1910.
Reinhardt, Albert, København, 8-1-1899.
Rasmussen, Robert, Søndersø.
Rantzau, Vagn, Nykøbing, 26-5-1932.
Rasmussen, Carlo, Lyngby, 30-9-1914.
Rasmussen, Erling Aage, København, 20-11-33.
Rasmussen, Henning, Nr. Snede, 20-10-1934.
Rasmussen, John Hartvig, Ølholm st., 13-6-1934.
Rasmussen, Max, Hasselager, 17-8-1933.
Rasmussen, Olof Bjertrup, Silkeborg, 14-9-1935.
Rasmussen, Parly Orla, København, 6-12-1935.
Rasmussen, Walther, Hovedgaard, 25-3-1937.
Reuber, Henning, Roskilde, 12-8-1936.
Risom, Knud, Esbjerg, 24-6-1931.
Rasmussen, Arne W., Slangerup, 28-3-1924.
Rasmussen, Bent, Aarhus, 29-10-1927.
Rasmussen, Jørgen Martin, Odense, 6-1-1923.
Rasmussen, Rasmus E., Silkeborg, 2-12-1913.
Rindebæk, Jørgen Peder, Frørup st., 3-12-1932.
Rørly, Jørgen, Valby, 9-12-1932.
Rasmussen, Aksel Vig, Horsens, 4-9-1927.
Rasmussen, Erland, Voldby, 9-3-1938.
Rasmussen, Hans Otto, Oure Fyn, 17-6-1931.
Rasmussen, Howard, Vanløse, 27-9-1933.
Rasmussen, Ib, Hillerød, 5-6-1936.
Rasmussen, Ivar, Odense, 10-5-1923.
Rasmussen, Mogens Bryde, Dalmose, 1-4-1936.
Rasmussen, Ole, Otterup, 5-6-1943.
Ring, Jens, Søborg, 5-8-1941.
Rasbro, Boris, København, 3-12-1928.
Rasmussen, Mogens, Næstved, 8-7-1936.
Rasmussen, Svend Aage, Odense, 3-2-1920.
Reedtz, John, Solrød str., 5-5-1935.
Riis, Hans Olaf, Odense, 9-12-1929.
Røgind, Karl, Solrød str., 8-1-1935.
Rafn, Ib Tage Holst, Kolind, 26-10-1936.
Rasmussen, Niels Juel, Beldringe, 24-10-1937.
Rasmussen, Leo Anker, Aarhus, 9-9-1922.
Sander, Poul, København, 26-10-1917.
Schmidt, Walther, København, 8-3-1900.
Schreiner, Max, København, 22-7-1892.
Skov, Hans, København, 30-4-1894.
Steensen, Freeman, København, 1-2-1913.
Stock, Børge, København, 11-7-1909.
Strand, Torben, København, 26-2-1916.
Stramboe, Poul, København, 24-2-1908.
Sprogøe, Helmuth, Fredericia, 28-4-1907.
Svendsen, A. P., København, 1-2-1880.
Søby, Peter, Randers, 24-8-1909.
Sønderup, Holger, København, 4-3-1901.
Sørensen, Kaj Ejner, København, 7-3-1895.
Sørensen, Kaj, Holbæk, 25-12-1898.
Sørensen, Knud, København, 23-3-1899.
Sørensen, Niels, København, 29-7-1898.
Sørensen, Preben, København, 2-10-1912.
Sørensen, Sv. Aage, Taarnby, 26-9-1903.
Stenhøj, Orla, Barrit.
Sørensen, Henry, Silkeborg, 1906.
Sørensen, Thorkild, Horsens.
Sambleben, Svend Erik, København, 21-8-1930.
Simonsen, Gunnar, Ry, 5-2-1927.
Slyngborg, Poul Erik, Skive, 14-8-1932.
Sommer, Bent, København, 3-2-1935.

Svendsen, Ove Borg, Esbjerg, 1-6-1937.
Svenningsen, Erling, Aarhus, 23-7-1932.
Sørensen, Jens Peter, Fr.værk, 11-5-1928.
Sørensen, Johannes Børge, Stensved, 21-8-1936.
Sørensen, Svend Ove, Nykøbing M., 18-3-1932.
Sørensen, Werner, Horsens, 2-10-1934.
Sass, Kai, Næstved, 27-2-1938.
Schmidt, Hans, Vejen, 17-7-1935.
Simonsen, Kaj, Nibe, 18-5-1938.
Sivebæk, Preben, Roskilde, 29-1-1937.
Sivertsen, Gunnar, Silkeborg, 1-3-1935.
Sommer, Bendt Gustav, København, 3-2-1935.
Steen, Børge Chr., Lejre, 3-12-1931.
Stolborg, Kjeld, Sønderborg, 24-7-1939.
Storgaard, Arne, Aalborg, 3-1-1934.
Strømberg, Erik, Helsingør, 19-2-1935.
Svanholm, Sv. Aage, Solbjerg Østj., 16-4-1933.
Svendsen, Verner, Skovsgaard, 25-6-1932.
Svenningsen, Arne, Kastrup, 19-2-1937.
Sylvest, Søren Helmer, Slangerup, 18-7-1921.
Søndergaard, Hans Tilsted, Thisted, 3-8-1927.
Søndergaard, Richardt A., Silkeborg, 23-6-1930.
Sørensen, Bernst Edvard, Maribo, 23-5-1927.
Sørensen, Birger, København, 24-11-1937.
Sørensen, Erling, Kelvin, Nykøbing M., 22-7-36.
Sørensen, Gunnar Hoberg, Randers, 9-9-1915.
Sørensen, Ivar Lilholt, Hjørring, 10-6-1939.
Sørensen, Jan, Sønderborg, 26-3-1938.
Sørensen, Jens Arthur, Vanløse, 17-11-1937.
Sørensen, Keld, Vanløse, 24-2-1939.
Sørensen, Pelle, Vanløse, 17-3-1941.
Sørensen, Svend Ove, Søborg, 21-12-1937.
Sørensen, Tage Lundgaard, Karup, 19-5-1930.
Sander, Anders, Nakskov, 17-10-1933.
Schmidt, Hans Peter, København, 21-3-1913.
Schmidt, Svend, Kerteminde, 19-6-1916.
Schultz, Erik, København, 29-8-1932.
Simonsen, Victor Frederik, Aalborg, 7-2-1912.
Skov, Kurt Johan, Vejle, 20-5-1931.
Skovgaard, Knud, Aarhus, 23-4-1920.
Solberg, Aage, Vejle, 2-1-1936.
Svendsen, Arne, Silkeborg, 21-2-1928.
Svendsen, Eiler, København, 13-10-1914.
Søgaard-Andersen, Sigurd, Vejle, 24-2-1930.
Søndergaard, Poul Bertel, Herlev, 18-5-1931.
Sørensen, Børge Haiglund, Kirke Saaby, 18-9-28.
Sørensen, Holger Mark, Vildsted, 9-11-1921.
Sørensen, Jørn, Ry, 2-9-1938.
Sørensen, Poul Egon, Fredericia, 14-6-1927.
Sørensen, Svend Aage, Aarhus, 6-12-1933.
Schmidt, Henry, Valby, 12-3-1928.
Sjøholm, Erling, Sønderborg, 1-11-1935.
Smidt, Helge, Aarhus, 5-4-1934.
Sahl, Helge, Maribo, 15-1-1941.
Sartor, Oluf, Aarhus, 23-6-1930.
Schmidt, Ludvig, Aabenraa, 8-12-1927.
Schreiber, Aage, Horsens, 7-7-1929.
Seiffert, Benny, Næstved, 9-2-1941.
Simonsen, Poul, Otterup, 24-8-1941.
Skovshoved, Erik, Haderslev, 2-2-1939.
Skovshoved, Johs., Haderslev, 25-1-1935.
Skydt, Poul Nielsen, Langaa, 10-12-1941.
Smed, Jimmy, Laurbjerg, 18-9-1937.
Stoltze, John, København, 24-7-1940.
Sønder, Jørgen, Lyngby, 27-3-1938.
Sørensen, Arne, Sæby, 25-9-1936.
Sørensen, Bruno, Aalborg, 27-1-1941.
Sørensen, Gunnar, Frederikshavn, 21-10-1934.
Sørensen, Knud Tage, Aalborg, 28-5-1935.
Sørensen, Ole, Hillerød, 7-8-1943.
Stabirk, Hans Jørgen, Valby, 3-8-1915.
Stender, Kaj, Haderslev, 3-12-1938.
Svenningsen, Bent Holm, Herning, 7-9-1932.
Søby, Peter Jensen, Randers, 14-2-1940.
Sørensen, Bent, Helsinge, 16-9-1939.
Sørensen, Bjarne Leif, Korup st., 7-10-1936.
Sørensen, E. Helweg, Aarhus, 16-9-1927.
Sørensen, Gunnar Harald, Glostrup, 6-5-1932.
Sørensen, Gunnar William, Aarhus, 5-6-1920.
Sørensen, Søren Vrist, Fuglebjerg, 25-10-1937.
Schmidt, Poul, Roskilde, 28-4-1939,
Skarving, Henning, Kastrup, 16-8-1941.
Sommer, Kurt, København, 27-2-1931.
Stevnshoved, Vagn, Grenaa, 26-5-1931.
Storgaard, Preben, København, 11-5-1932.
Sørensen, Børge Michel Lørup, Fr.værk, 25-10-29.
Sørensen, Ebbe, Hillerød, 16-10-1941.
Sørensen, Egon Busk, Grauballe, 30-10-1934.
Sørensen, Kalle H., København, 18-10-1931.
Sørensen, Chr. Alstrup, Bogense, 12-2-1929.
Thomadsen, Viggo, Randers, 29-4-1911.
Topp, Carl, København, 18-5-1901.
Thomsen, Aage Dyhr, Herning.
Truelsen, Elith, København.
Traulsen, Orla, København, 24-12-1906.
Thy, Thorkild, København.
Thomassen, John, København, 10-10-1936.
Thomsen, Villy F., Bryrup, 16-6-1932.
Thorslund, Jens, Ballerup, 6-8-1936.
Toft, Jacob, Frederikssund, 23-6-1915.
Truelsen, Leif Egon, Bråby, 9-7-1935.
Therkildsen, Erik Løndahl, Aalborg, 8-12-1929.
Thomsen, Haakon, Viborg, 4-1-1929.
Thomsen, Poul Henning, Randers, 2-6-1933.
Thuesen, Christian, København, 26-4-1913.
Thomsen, Gunnar, Aarhus, 13-5-1929.
Toftegaard, Henry, Ikast, 12-5-1916.
Tanggaard, Aage, Allingaabro, 26-10-1936.
Thomsen, Arne Rygaard, Rødovre, 12-7-1937.
Thomsen, Egon, Fjellerad, 4-1-1936.
Thomsen, Erik, Langeskov, 4-2-1937.
Thomsen, Finn Pauli, Silkeborg, 16-6-1936.
Thomsen, Preben, Randers, 7-6-1943.
Tipsmark, Ib Tage J., København, 1-3-1925.
Troelsen, Henning Eli, Ikast, 13-10-1933.
Trusholm, Ib, Charlottenlund, 19-9-1936.

Theils, Kurt Poulsen, Odense, 10-5-1936.
Thomadsen, Erik, Randers, 30-5-1936.
Thomsen, Bent Soelberg, Struer, 21-11-1931.
Thomsen, Thorkild, Skive, 15-2-1929.
Thorslund, Aksel, Brh., 9-9-1932.
Thy, Børge, København, 5-8-1928.
Tipsmark, Per, København, 25-2-1929.
Tveskov, Gunnar, Marslev, 27-3-1939.
Thy, Holger, København, 1-12-1933.
Thygesen, Victor, Skanderborg, 8-6-1931.
Ussing, Jeppe, Børkop, 19-2-1924.
Ulvedal, Joh, Lem st., 7-4-1939.
Usinger, Hans, København, 24-4-1937.
Usinger, Rudolf, København, 9-6-1929.
Walter, Chr., København, 23-5-1889.
Wartenberg, Hans Aage, København, 18-2-1904.
Vandel, Ejnar, Horsens.
Vendelbæk, Sv., København.
Villadsen, Aksel, København, 1913.
Vorre, Aksel, Horsens.
Valbjørn, Per, Maribo, 8-8-1936.
Wammen, Tage, Hobro, 10-9-1929.
Weinholdt, John Poul, København, 24-4-1935.
Wellmann Sørensen, Erik, Højby Sj., 22-4-1939.
Velløv, Gunnar, Aalborg, 19-11-1915.
Wenderby, Chr., Randers, 12-8-1908.
Venneberg, Kaj Dyrbye, Søborg, 20-4-1938.
Westergaard, Knud Erik, Hobro, 11-12-1939.
Wildt, Kaj, Søborg, 15-7-1926.
Wisborg, Kurt, København, 6-8-1935.
Wulff, Bjarne, København, 16-2-1938.
Wincent, Erik, Næstved, 8-8-1926.
Wissing, Niels, Vejle, 9-5-1934.
Vorre, Henry, Viborg, 15-12-1920.
Walther, Werner, Hellerup, 21-6-1939.
Vang, Peter Chr. Jensen, Holstebro, 9-6-1938.
Willerup, Ebbe, Hillerød, 27-5-1940.
Windeløv, Vagn, Fredericia, 16-2-1942.
Winther, Benny, Randers, 29-9-1942.
Winther, Per, Svendborg, 18-5-1935.
Wisborg, Finn, Fruens Bøge, 16-10-1943.
Wisborg, Flemming, Fruens Bøge, 16-10-1943.
Walther, Egon, København, 19-7-1916.
Willems, Kaj Hubert, Maaløv, 23-10-1935.
Winther, Jens, Roskilde, 25-12-1938.
Wisborg, Kaj, Fruens Bøge, 28-2-1937.
Wissing, Poul Niels, Vejle, 26-2-1941.
Voigt, Kaj, Horsens, 13-11-1930.
Weise, Jørgen, Charlottenlund, 25-3-1934.
Wüsser, Heinz Elvir, Odense, 7-5-1933.
Vester, Chr. Fibæk, Nykøbing M., 23-2-1932.
Yde, Thomas, Randers, 27-9-1923.
Yvan, Jørgen, København, 4-1-1933.
Ørum, Rud. Rottbøl, København, 22-10-1907.
Østergaard, Niels, Hobro, 27-4-1922.
Østerlund, Ernst, Ry, 15-5-1920.
Øbro, Thorvald, Marslev, 29-5-1937.
Østerholt, John, København, 9-3-1919.



MOTORKLUBBER TILSLUTTET DANMARKS MOTOR UNION 1957

Danmarks Motor Union bestod i 1957 af 4 landsdelsunioner, Sjællands Motor Union, Fyens Motor Union, Jyllands Motor Sportsunion og Lolland Falster Motor Union med ialt 66 motorklubber og 8.864 medlemmer.

Aabenraa og Sønderborg Amters Motorklub.
(Stiftet 13. maj 1930).
Formand Aage Iversen, Sønderborg.

Aabenraa Motor Sport.
(Stiftet 22. februar 1950).
Formand H. C. Wrang, Aabenraa.

Aalborg Motor Klub.
(Stiftet 27. september 1934).
Formand H. H. Have, Hvorup pr. Nr. Sundby.

Aarhus Motor Klub.
(Stiftet 23. januar 1930).
Formand Henning Pedersen, Aarhus.

Bogense Motor Klub.
(Stiftet 26. januar 1938).
Formand Arnold Nielsen, Bogense.

Ballerup og Omegns Motorklub.
(Stiftet 29. april 1946).
Formand S. Hjarsø, Ballerup.

B.S.A. - Klubben.
(Stiftet 30. januar 1931).
Formand Erling Jensen, Søborg.

Esbjerg Motor Sport.
(Stiftet 18. juli 1929).
Formand Chr. Ølgaard, Esbjerg.

Fyens Motor Sport.
(Stiftet 28. februar 1924).
Formand S. B. Jeppesen, Odense.

Frederikshavn Motor Sport.
(Stiftet 1. maj 1937).
Formand Sv. Aage Larsen, Frederikshavn.

Faxe og Omegns Motorklub.
Formand Th. Møller, Faxe.

Frederiksberg Motor Klub.
(Stiftet 2. december 1929).
Formand Emanuel Pedersen, København Ø.

Frederiksborg Amts Motorklub.
(Stiftet 14. august 1929).
Formand H. Damkjær Petersen, Hillerød.

Glostrup og Omegns Motorklub.
(Stiftet 6. oktober 1934).
Formand Valdemar Pedersen, Taastrup.

Haderslev Motor Sport.
(Stiftet 7. juni 1945).
Formand Georg Jensen, Haderslev.

Han Herreds Motor Klub.
(Stiftet 19. januar 1950).
Formand Aage Lunddahl, Ø.-Svendstrup.

Herning Motor Sport.
(Stiftet 15. oktober 1955).
Formand Villy Arndal, Herning.

Hjørring Motor Sport.
Formand Chr. Larsen, Hjørring.

Hobro Motor Sport.
(Stiftet 27. maj 1946).
Formand Niels Westergaard, Hobro.

Holstebro Motor Sport.
(Stiftet 7. april 1952).
Formand Peder Lauridsen, Holstebro.

Horsens Automobil og Motor Klub.
Formand Erik Wissenberg, Østbirk.

Horsens Motor Sport.
(Stiftet 24. juli 1938).
Formand Andreas Poulsen, Horsens.

Harley Davidson Klubben.
(Stiftet 12. juni 1930).
Formand Knud E. Ousen, København SV.

Holbæk og Omegns Motorklub.
(Stiftet 28. november 1949).
Formand Ejner Jensen, Holbæk.

Korsør-Slagelse Motorklub.
(Stiftet 1951).
Formand Erling Nygaard, Slagelse.

Københavns Motor Klub.
(Stiftet 1912).
Formand Poul Rasmussen, Søborg.

Køge Sports-Motorklub.
(Stiftet 15. januar 1938).
Formand Alfred Syrowy, Greve Strand.

Kjellerup og Omegns Motorklub.
(Stiftet 8. oktober 1946).
Formand Sv. Aage Sørensen, Kjellerup.

Klubben „Dansk Motor Sport".
(Stiftet 29. august 1945).
Formand Børge Holst, København V.

Kolding Motor Klub.
(Stiftet 23. juli 1929).
Formand Poul Juhl, Kolding.

Løgstør og Omegns Motorklub.
(Stiftet 1. dec. 1956).
Formand Bent Illum Christensen, Løgstør.

Løgumkloster Motor Sport.
(Stiftet 23. februar 1953).
Formand Jens Nielsen, Løgumkloster.

Lyngby og Omegns Motorklub.
(Stiftet 20. februar 1946).
Formand P. Skjold Christensen, Lyngby.

Motorcykle-Clubben Svendborg.
(Stiftet 7. juli 1926).
Formand Gunnar Kastrupsen, Svendborg.

Morsø Motor Sport.
(Stiftet 28. oktober 1954).
Formand Peder B. Jensen, Nykøbing M.

Motorklubben „Speed" Vejle.
(Stiftet 10. jan. 1955).
Formand Jørgen Westergaard, Vejle.

Motorklubben af 1955.
(Stiftet 25. april 1955).
Formand Aage Rosendahl Hansen, Klampenborg.

Motorklubben for Frederikssund og Omegn.
(Stiftet 6. marts 1947).
Formand Egon Ørndrup, Frederikssund.

Motorklubben København og Omegn.
(Stiftet 21. marts 1941).
Formand Valther Jensen, København N.

Midtsjællands Sports Motorklub.
(Stiftet 1926).
Formand Helge Knudsen, Slaglille pr. Sorø.

Motorklubben „Rapid".
(Stiftet 1946).
Formand Anker Christoffersen, København NV.

Motorklubben „Star".
(Stiftet 15. september 1938).
Formand Poul Nielsen, Glostrup.

Nykøbing F. Motor-Sport.
(Stiftet 10. januar 1950).
Formand Dyvald Restrup, Nykøbing F.

Nimbus Klubben København.
(Stiftet 6. juni 1925).
Formand Karl Aage Larsen, Vanløse.

Nordre Birks Motor Klub.
(Stiftet 21. september 1923).
Formand Henning Juul Larsen, Holte.

Nordvestsjællands Motorklub.
(Stiftet 6. september 1946).
Formand Peder P. Pedersen, Kalundborg.

Nykøbing Sj. Motorklub.
(Stiftet 16. december 1955).
Formand Hans Weggers, Asnæs.

Næstved Motor Klub.
(Stiftet 15. marts 1955).
Formand Knud Lodal Mortensen, Næstved.

Odsherred Motorklub.
(Stiftet 3. marts 1955).
Formand Arne Carlsen, Højby Sjll.

Randers Motor Sport.
(Stiftet april 1937).
Formand Georg Jespersen, Randers.

Roskilde og Omegns Motorklub.
(Stiftet 16. september 1929).
Formand Knud Reidl, Roskilde.

Sports Motorklubben Odin.
(Stiftet 7. juni 1938).
Formand Poul Østergaard, Odense.

Silkeborg Motor Sport.
(Stiftet april 1928).
Formand Jens Nielsen, Silkeborg.

Sports Motorklubben Aalborg.
(Stiftet 5. november 1954).
Formand Arvid Horn, Aalborg.

Sports Motor Klubben „Dan".
(Stiftet 28. december 1932).
Formand Erik Melhede, Nakskov.

Sportsmotorklubben „Lolland-Falster".
(Stiftet 2. maj 1930).
Formand Helge Kofoed Hansen, Maribo.

Sports Motor Klubben „København".
(Stiftet 9. november 1944).
Formand Poul Mogensen, Valby.

Sports Motorklubben Roskilde.
(Stiftet 14. december 1939).
Formand Axel Pedersen, Roskilde.

Samvirkende Motorklubber.
(Stiftet 1947).
Formand Poul Rasmussen, Søborg.

Sports Motorklubben „Selandia".
Formand Aage Larsen, Glostrup.

Sundby Motor Klub.
(Stiftet 15. november 1933).
Formand Jens Mortensen, København S.

Søborg og Omegns Motorklub.
(Stiftet 28. oktober 1938).
Formand Felix Andersen, København F.

Thy Motor Sport.
(Stiftet 17. juli 1946).
Formand Emil Lauritsen, Thisted.

Vordingborg og Omegns Motorklub.
(Stiftet 18. januar 1950).
Formand Julius Hansen, Vordingborg.

Vejle Motor Sport.
(Stiftet 1921).
Formand Niels P. Nielsen, Vejle.

Viborg Motor Klub.
(Stiftet 1938).
Formand Frede Jensen, Viborg.



INDHOLDSFORTEGNELSE

Dansk motorsports blå bog

(Udgivet med licensret fra Danmarks Motor Union)

	Side
Afsnit I.	
Motorsportens udvikling gennem tiderne indtil sidste verdenskrig	7—146
Afsnit II.	
Gennemgang af større motorsportsbegivenheder indtil sidste verdenskrig	147—335
Afsnit III.	
Motorteknisk udvikling i tidsrummet før og efter sidste verdenskrig	336—381
Afsnit IV.	
Dansk motorsport og dens udøvere efter sidste verdenskrig	383—554
Afsnit V.	
Hvem er hvem. - Navnebiografi over aktive motorsportsudøvere med tilhørende fødselsdagskalender	556—568
Afsnit VI.	
Fortegnelse over motorklubber tilsluttet Danmarks Motor Union i året 1957	570—572