

M. A. M. K.

SKILDNINGAR

över

MEDELPADS AUTOMOBIL- &
MOTORCYKELKLUBBS

Turistfärder och Tävlingar

SOMMAREN 1920



SKILDNINGAR

ö v e r

MEDELPADS AUTOMOBIL- och

MOTORCYKELKLUBBS

TURISTUTFÄRDER och TÄVLINGAR

SOMMAREN 1920.

I. Turistutfärderna:

På Turist- & Tävlingskommitténs förslag beslöt Styrelsen företaga årets första turistutflykt söndagen den 1. Augusti med resroute: "Sundsvall - Kovland - Holm - Liden - Jerkvitsle" med återfärd från "Jerkvitsle - Liden - Indal - Kovland - Sundsvall". Enligt annonser i stadens tidningar och direkta aviseringar till klubbmedlemmarna bestämdes samlings- och starttiden till kl. 8 f.m.

Den vackra söndagsmorgonen inträdde med baddande högsommarsol, och på den bestända mötesplatsen, Nytorget vid Köpmangatan, förde bilar och motorcyklar i den tidiga morgonstunden ett rysligt oväsen, som med säkerhet störde mängen kring torget boende sjusovere. Emellertid hade här snart samlats icke mindre än sex motorcyklar med sidvagn och nio automobiler, vilkas till ett sextiotal uppgående resenärer, damer och herrar, med förtjusning otåligt väntade på avfärd. Vid halvniotiden tillkännagav dagens färdledare, Grosshandlare Gustav Malmborg, att uppbrottets timma var slagen och styrde ner mot storgatan närmast följd av motorcyklarna och efter dessa samtliga automobiler. Vid Storbron tillstötte ytterligare en motorcykel - det var ett "sjusovereekipage" med herr och fru Richard Åker-

lund på Excelsior. Den ståtliga kortégen upptog snart hela storgatan ända fram till Videsbron.

Man följde nu selångersvägen fram till Holmbron, där färdledaren vid vägskalet tog av till höger på vägen upp genom Sättna. Då farten redan från början var väl liten, kunde de åkande icke undgå att måsta färdas i dammet efter sin föregångare, vilket helt höll på att förtaga det goda intrycket vid starten. Emellertid gjorde färdledaren ett första uppehåll redan i Kovland för att "räkna in sin här" och förvissa sig om en för alla lyckad strat. Här fick han från samtliga mottaga stränga banner för att hava hållit alldeles för låg fart, vilket han skyndade sig att livligt beklaga och utlovade genast bot och bättring.

Färden gick nu upp mot Holmsjön, där man vid Sjöändan bestämde sig för att rasta och intaga medförd frukost i det gröna. Vägen mellan Kovland och Holm är allmänt känd för att vara både krokig och smal men dock allra mest för sina branta och sönderrunna backar. Sulåbackarna äro verkliga rariteter i den vägen, och det var ju intet under att Direktör Byströms "Podéus"-bil, som för dagen led av allmän kraftnedsättning, körde fast i en av dessa och barrikerade vägbanan till sina efterföljares stora förbittring.

Då första motorcykeln nästan hade passerat det bestämda frukoststället vid Sjöändan utan att ens hava sett skymten av vår färdledare, beslöt sig dess ryttare, Herr Åkerlund, för att på eget bevåg stanna hela kortégen. Efterhand samlades här det ena ekipaget efter det andra, och kotterivis dukades fram av medförd matsäck. Så småningom infann sig även färdledaren, vilken ursäktade sin efterblivenhet därmed, att han vid vägskalet i Gårdtjärn vikit av till vänster i stället för till höger och först upptäckt misstaget, då han var kommen till byn Norafors. Frukosten tycktes smaka samtliga förträffligt, och stämningen var den bäst tänkbara.

Man hade redan börjat stoppa ned sina matgrejor och gjort sig klar för uppbrott, då det enda saknade ekipaget, Direktör Byströms, uppträdde på valplatsen. Tiden var då redan så långt framskriden, att man fann sig nödsakad att omedelbart fortsätta de fyra kilometerna fram till nästa bestämda hållplats, Östbyns gästgivaregård, och där invänta Direktören jämte sällskap. Noraforsfararen, färdledaren insattes åter i sin rang och värdighet, och kortégen satte i gång utefter den vackra Holmsjöns norra strand fram till den gästvänlige gästgivare Olsson i Östbyn, som med ett storartat kaffebord redan länge hade inväntat resenärerna.

Hit anlände snart Byströms Pödeus och här blev kortégen åter fulltalig. Såväl damer som herrar voro förtjusta i denna härliga oas med dess le-
ende omgivningar, och vistelsen i den präktiga gästgivaregården blev bå-
de angenäm och mer än beräknat långvarig. Emellertid återstod ännu mycket
för resenärerna att njuta av under dagens lopp, varför färdledaren till-
kännagav om allmännt uppbrott.

Färden gick nu fram till Holms kyrka, där man vek av till
höger in på vägen till Liden. Man hade icke färdats många hundra meter
på den jämförelsevis nyanlagda och sandiga vägbanan, förrän landskapet
började sänka sig. Man följde den skogkantade vägen vid pass sex kilo-
meter, då landskapet öppnade sig, och man passerade utkanten av byn
Kväcklingen. Snart i en stor båge åt höger svängde den sluttande vägba-
nan åter in genom den barrdoftande skogen, vars höga träd skänkte skugga
för den brännheta solen. Efter ytterligare en stunds rullande utför öpp-
nade sig en storslgen utsikt över den mäktiga Indalen. Man passerade nu
byn Åsen och landsvägen svängde i en stor krök åt norr fram till ett av
de mest storartade panoraman, vårt kära Medelpad har att bjuda på. Färd-
deltagarna föredrogo därför att med snigelfart färdas utför den i djärva
"ess"-kurvor slingrande vägen, varifrån en bedårande utsikt fängslade
alla. De hundratals meter höga, bjärt stupande och delvis skogklädda ber-
gen tränga ihop den här långsamt flytande älvens mörkblåa vatten och
strax ovan den lilla forsen leder den vitmenade stålbron över Indalsälven.
På andra sidan floden i sick-sack går landsvägen genom bördiga tegar för-
bi Lidens gamla kyrka upp, tills den uppe på höjden möter stora landsvä-
gen vid nya kyrkan. Allt detta vackra belyst av julisolens glans var hän-
förande.

För att resenärerna skulle kunna få tillfälle att smälta
all denna naturens storslagenhet, beslutade sig färdledaren för att med
ordets rättaste bemärkelse göra en "konstpaus". Man stannade på själva
Lidensbron och beundran var stor och allmän.

Innan man ännu riktigt hunnit hämta sig, ljöd från Herr
Malmborg signalen för uppbrott, och färden gick vidare. Vid vägskalet
uppe vid Lidens nya kyrka vek kortégen av till vänster och snart passe-
rades byarna Bodacke, Klerke, Dacke och Sillre, varifrån under ständig
omväxling upprullades det ena storartade sceneriet efter det andra över
den djupt nedanför slingrande Indalsälven med sina ända till 200 meter
höga, skogkantade stränder.

Vid tretiden var ^{man} framme vid dagens mål, gästgivaregården i Jerkvitsle, och här samlades efter hand samtliga deltagare. Det var med en viss nyfikenhet, den tidigare komne åsåg, hur efterföljaren klarade den nog så kinkiga backe, som från landsvägen leder upp till gästgivaregården. Grindstolparna nere vid stora vägen lämnade mycket trång genomfart, och visade heller intet tecken till att vilja flytta på sig, trots att Herr Strömberg med sin "Fordhoppa" gav den vänstra en nog så kraftig ters. Alla maskiner bestodo likväl det hårda provet undantagandes "Podeus", vars förare icke vågade inlåta sig på försöket utan föredrog gästgivarens välmenande erbjudande och åkte runt.

Så på en gång hemsökt av landsvägsryttare torde väl knappast någonsin Jerkvitsle gästgivaregård hava varit. Aptiten var stor och dito törsten. Trots överväldigande ansträngningar från värdfolkets sida ville varken mat eller dricka ja icke ens servisen räcka till, men så var antalet deltagare vida större än beräknat och dessas hunger överväldigande, oaktat man under hela färden slukat "barrdoft" och "begapat" de mest storslagna scénerier. Den långa middagen med de många rätterna drog långt ut på tiden, och man riktigt jäste, där man satt inbåsad kring de många småborden. Sedan man i runda två timmar suttit och tuggat och sväljt, meddelade dagens klubbmästare, att kaffet serverades ute i det gröna. Det kändes så skönt att äntligen få röra på sig ett tag, men man blev nästan vemodig, då man ute på gården möttes av det uppdukade kaffebordet, som dignade av kakor, bullar och "doppa" av alla slag. Hela anrättningen tydde otvivelaktigt mera på ett veritabelt goodtemplarbröllop, än på en enkel middag för personer på turistutflykt. En och annan medlem hade varit förutseende nog att taga med sig lite "konix", som huldrikt räcktes den, som inte vågade kasta sig in på bullfästen.

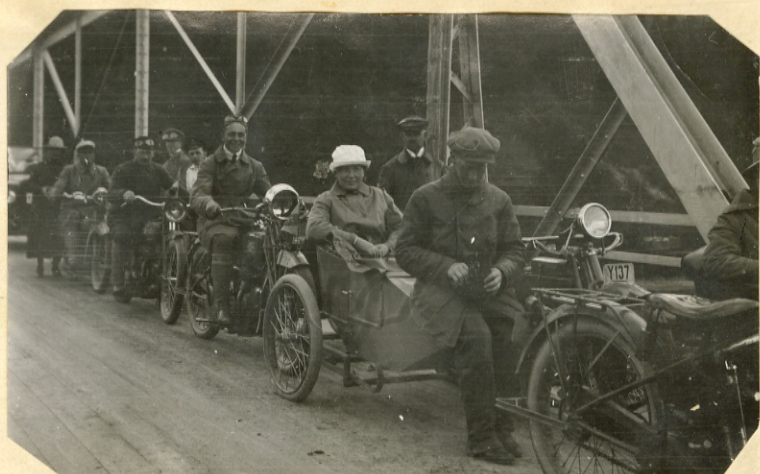
Då man har det angenämt och trevligt, flyger tiden fortare än man anar. Färdledaren visste dock vad klockan var slagen, och gav därför order om uppbrott. Han placerade sin bil på tinnarna av den branta nedförsbacken till landsvägen, och efter honom gjorde sig övriga deltagare klara för start. Herr Åkerlund hade strax före framkomsten till Jerkvitsle råkat ut för mallören att få ena staget till framfjädringen bräckt, därför han bestämde sig för att lämna sin motorcykel kvar. För honom jämte "frugan" beräddes i stället plats i bil. Sedan man sagt ett tacksamhetens farväl till värdfolket, startade färdledaren, och efter honom rullade snart det ena fordonet efter det andra.

Jänkevitska färderna



Från starten vid Nytorget









Färden gick nu samma väg tillbaka till Liden och härifrån på vägen ned till Indal genom Nilsböle och Sunnås byar utefter den smala och sedan vårfloden 1919 på flera ställen raserade och provisoriskt lagade Vägbanan. En för deltagarna i Norgefärden 1919 känd plats inom byn Sunnås, den "Berglundska kröken", passeras. Här råkade nämligen klubbens v. Ordförande, Direktör Hj. Berglund, jämte sin broder Herr Axel Berglund i sidvagnen på sin Husqvarnamaskin ut för ett missöde, som lätt kunnat få de tråkigaste följder, och olyckan till ära uppsattes på båda sidor om denna plats en anslagsskylt med inskription: "Kör sakta", vilken nyttiga varningssignal numera tråkigt nog är borttagen.

Innan kortegen nått Baggböle gjorde färdledaren plötsligt "stopp" för att ånyo räkna sin "här". Sedan alla tycktes samlade, befanns det dock, att tvänne fordon saknades, en bil och en motorcykel. Motorcykeln, ett ekipage, med Herrar Jansson och Nygren, hade man nyss passerat och stod vid pass en kilometer bakom kortégen. På resenärernas ledsamma uppsyn skulle man kunnat tro, att de lidit "skeppsbrott", men man fick snart meddelande om att olyckan decimerades till ett "kedjebrott". Det läto dock vänta på sig väl länge, varför motorassistenten Holm sändes för att bisträcka de nödställda. Efter en dryg halvtimme räknades den efterblivne åter till fårahjorden. Men ännu fattades Direktör Byströms "Podeus". Sedan man väntat i nära en timma, började otåligheten speglas i mångas anleten. Man beslöt sig därför att starta och ånyå göra ett uppehåll vid framkomsten till Indalsbron. Som den smala vägen omöjliggjorde passerandet av motorcyklarna Jansson-Nygren och Ohlsson-Holm förbi den långa bilraden, så ringo dessa åka sist i kortégen. Då man kommit till byn Tomming i Indal, råkade Reading-Standard ut för ånyo ett kjedjebrott, vilket föranledde en reparation på en halvtimme. Undertiden körde den övriga kortégen fram till Indalsbron, där en angenäm förströelse bereddades dem, då de i sin långa väntan beskådade den synnerligen vackra solnedgången. Men all vår väntan bliver lång, och när den för deltagarna började bliva alltför lång, beslöto de sig för uppbrott för att hinna hemstaden före mörkrets inbrott.

Klockan nio på kvällen samlades åter kortégen på Nytorget och nu för att tacka varandra för en i allo angenäm och lyckad dag. Ekipagen, Jansson - Nygren och Holm - Ohlsson, vilka senare i Tommingsbyn varit de förra behjälpliga, anlände till staden tio minuter senare. Men Direktör Byström, som hela dagen slitit ont för sin "Podeus", uppnådde hembygden först sedan solen gått upp för att börja en ny dag.

Medelpads Automobil- & Motorcykelklubbs

andra turistutfärd

med reseplan

"Sundsvall - Jättendal - Bergsjö - Gnarp - Sundsvall"

anordnades söndagen den 22 Augusti med samling som vanligt å Nytorget vid Köpmangatan kl. 8 f.m. Inbjudan till denna utflykt hade hörsammats av flera medlemmar, och vid avfärden klockan halv nio startade icke mindre än fyra motorcyklar med sidvagn och sex automobiler.

Det var en vacker augustidag, en riktigt strålande solskensdag, och som vätan från fredagens regn nätt och jämt hade torkat upp, voro vägarna torra och dammfria. Denna gång rullade fordonen mot södern genom Svartvik och Njurunda på skrovliga och skakiga landsvägar. Avståndet mellan de åkande var mönstergill, och farten till dagens färdledares, Driftchefen Axel Skoglund, beröm utmärkt avvägd. Sedan man passerat Maj by leder vägen uppför branta backar in i den långa gränsskogen till Helsingland, vilken med sin mycket kuperade terräng ställer många hårda prov på förare och maskiner, antingen det gäller upp- eller utför de sandiga, steniga och ofta mycket branta stupen. Emellertid gick färden genom den ömsom leende och ömsom karja skogs- och bergsnaturen fram till Hälsingegränsen, och vid den stora järntavlan vid själva gränsupphuggningen gjorde färdledaren "stopp", och här kantades efterhand den vackra skogslandsvägens vänstra sida av den imponerande kortégen.

Det gällde nu att i likhet med föregående utfärd intaga sin medförda frukost i det gröna, varför väskor och korgar togos fram. Liksom blombladen omkransa pistillen i en blomma, placerade sig resenärerna, damer och herrar, i brokiga kottier runt kring var sin matväska eller korg. Man slog sig ned på motsatta sidan av vägen på den breda, gröna upphuggningen, och i den gladaste stämning intogs den enkla men välsmakande måltiden i skuggan av den högväxta barrskogen.

Man hade knappt sväljt sista tuggan, då ett dovt "töffande" från norr tillkännagav, att en motorcykel var i annalkande. Den bekanta musiken blev allt kraftigare..... och se där kom det frustande världsmärket" Indian med herr och fru Eklund, vilka synbarligen försovit sig till starten, men voro icke för thy synnerligen välkomna. Efter frukosterandet ansågo resenärerna sig vara i mer eller mindre behov av en promenad i den

härliga skogen. De flesta utsträckte denna promenad ned till stranden av den vackra av hundratals holmar uppfyllda Armsjön, som med sitt kristallklara vatten låg där riktigt inbjudande till ett uppfriskande bad. Men till detta extra nöje medgav dock icke tiden. Man samlades åter uppe vid sina bilar och motorcyklar, och färdledaren tillkännagav att uppbrottets stund var inne.

Snart rullade hela kortégen ned genom helsingeskogen på präktiga vägar. Man passerade byarna Årskogen och efter ytterligare färd genom omväxlande leende natur Gryttje och snart leder vägen genom Gnarps välodlade åkrar. I vägskälet vid Gnarps kyrka vek man av till vänster in på landsvägen till Jättendal. Sedan man kommit upp för de branta backarna strax söder om Gnarp bröts kortégen av herr Eklund. "Världsmärket" hade råkat ut för ventillfel och var i behov av sin herre och mästares vård. Här stannade ock herr Ohlsson för att assistera. Hela den ståtliga kortégen defilerade nu förbi dessa och i samtliga bilar och motorcyklar tittade man frågande på de till synes förolyckade, som med en vink med kalla handen lät de passerande förstå att en bra motorcyklist i bland kan hjälpa sig själv. "Se'n hela skaran åkt förbi, de första som de sista"... grep herr Eklund tag uti nycklar och tänger och operationen tog sin början. Det var "världsmärkets" bakre "lunga" eller cylinder, som råkat hosta fast sitt "gomsegel" eller som det på konstspåket heter, ventil. Herr Eklund satte sig ned på helarna, sköt upp mössan och tog sig en funderare, varefter herr Ohlsson som en annan underläkare kommenderades att taga fram bensinspruta och oljekanna samt ett helt batteri av stora och små nycklar. Sedan motordoktorn grävt och mixtrat en stund, tilltöppte han alla hål, varefter han förhoppningsfull men allvarlig reste sig upp, satte foten på "kickstarten", trampade ned den kraftigt och i samma ögonblick brakade en åska lös, som till doktors synbarliga belåtenhet resulterade i jämna och taktfasta explosioner. Sedan man plockat inop alla grejor, voro de båda efterblivna snart på rullande hjul igen. Den övriga kortégen hade emellertid fått ett allt för stort försprång, varför dessa därför tillstötte först i Bergsjö.

Vid vägskälet i Jättendal vek man utan att stanna av in på Bergsjövägen, och vid halvtretiden voro samtliga resenärer framme vid dagens mål, Bergsjö Hotell, där på förhand middag beställts.

Emellertid var det ännu för tidigt att tänka på någon mat, och för att fördriva tiden slog man sig ned på någon av hotellets många verandor, där man förfriskade sig med kaffe eller med en grogg av medförd vara. I stora salen på nedre botten stod redan det U-formade fästbordet dukat, och i veran-

darummet strax intill ståtade det rikliga smörgåsbordet, som med alla sina läckerheter kunde tillfredsställa den största "gourmand". Källarmästare Hedman hade gjort det allra bästa. Så småningom kom det matbud, och man började samlas kring de många faten. Damerna började försiktigt avsmaka smörgåsbordets rariteter, men efterhand, som herrarna togo vid, blev hemsökelsen allt djärvare. "Nubben" får icke serveras på detta hotell, men låna ut "nubbe"-glas är dock ännu inte förbjudet. Sådana lånades så långt förrådet räckte, och den medförda varan var mycket välsmakande. Vid den sittande middagen avlöste den ena maträtten den andra och stämningen var den bästa.

Efter den animerade måltiden serverades kaffe, varefter deltagarna till fots sökte sig ut på smärre vandringar. Först fram mot halvsextiden började färdledaren Herr Skoglund att mer än vanligt titta på klockan, och efter flera funderingar med sig själv tycktes han hava kommit till beslut, och kallade därför medlemmarna till uppbrott. Före avfärden lättade klubbens ordförande Direktör Byström något lite på sitt samvete. Han utkallade värden och värdinnan på broverandan, och som en general placerade han sig framför sitt batteri av automobiler och motorcyklar. Med blottad hjässa tolkade han med några vackra ord de mättades tack för välfägnaden samt utbringade för Herr och Fru Hedman ett fyrfalldigt hurra, vilket av dessa besvarades med ett liknande för gästerna och ett hjärtligt välkommen åter till Bergsjö.

Återresan skulle tagas över Gnarp direkt till Sundsvall. Först startade färdledaren med fru och efter denne tvänne motorcyklar, men då den fjärde motorcykeln skulle komma i tur, visade det sig, att den blivit så rörd av de vackra talen om den goda maten och välfägnaden, att den inte alls hade någon lust att frakta hem sin stränge herre. Det var Direktör Berglunds Husqvarnamaskin, som vågade sig på detta trots. Den stackars motorcykeln fick mottaga oräkneliga sparkar av sin herres i Malmborgs affär särskilt inköpta "kickstart"-skor och mutades mellan akterna med ett överlastande antal "nubbar", vilka den begärligt sväljde utan att giva ett "knyst" ifrån sig. Det hjälpte, varken bannor, aga eller mutor, cykeln var obeveklig. Sedan den trillskats i långa tio minuter och förgäves låtit tala vid sig, började de fyrahjuliga kamraterna bliva otåtiga, vilket de genom tutningar och högljudda "knorranden" tillkännagåvo. Nu vet man inte, om det var de döda tingens okända språk, eller om det var den vredgade ryttarens avsiktliga hot om att låta bogsera besten i start, som till sist kom denna motorcykel att giva livstecken ifrån sig. Plötsligen brakade det löst, och i ett "huj" bar

det av genom Bergsjös enda gata och omedelbart efter följde samtliga automobiler.

I backen strax norr om Gnarps kyrka hade det föregående motorcykelekipaget stannat för att invänta sina efterkommande, och från denna plats erbjöds en god utsikt över dalen åt Bergsjönället. Längre stod man där spejande, då längst bort det började stiga upp väldiga dammoln, vilka - likt röken från en skogsbrand - alltmer närmade sig med oroväckande fart. Det var förebudet av den långa, ståtliga kortégen av Medelpads Automobil- & Motorcykelklubbs cyklar och bilar, som nu vänt sina styrstänger och spetskylare i full fart mot hemstaden. I den vackra sensommaraftonen gick nu färden utan stopp fram till Medelpadsgränsen, där man gjorde ett kortare uppehåll för samling.

Det tarvas minsann varesig gränsupphuggning eller den på stensockel uppresta gränstavlan från salig landshövding Örnskölds dagar, för att en landsvägsfarande här skall veta sig hava kommit inom ett nytt län eller till landskapet Medelpad. Den hitintills väl underhållna vägbanan förbytes med ens mot en uttorkad åbotten med lössand, rullstenar och nakna berghällar i oavbrutet nya skepnader. Hjuldonen, visar det sig, hava här kryssat sig fram från den förmenta landsvägens ena sida till den andra, och på sina ställen är det endast upphuggningen i skogen, som kan förvissa den nästan sönderskakade resenären, att han befinner sig på den geografiska väg, vår generalstabskarta utvisar.

Emellertid anlända samtliga deltagare vid skymningens inbrott åter till utgångspunkten, Nytorget vid Köpmangatan. Frånsett Njurundavägarna har dock färden varit den angenämaste, präglad av kamratskap och gott humör. Anmärkas bör, att trots det stora deltagareantalet, var det ingen, som denna gång blivit efter eller måst vända, utan som man på morgonen hälsade, fick man vid skilsmässans stund avtacka varandra, och var och en for hem till sitt med minnet av en synnerligen angenäm dag.

0
 .ooo000ooo.
 0

II. T Ä V L I N G A R N A r

På 1920 års allmänna ordinarie sammanträde beslöt klubben anordna tvänne tävlingar, av vilka den ena skulle avhållas under Juli månad och den andra under September. Julitävlingen skulle avse tävling dels för motorcyklar med sidvagn och dels för singelmaskiner. Likaledes skulle septembertävlingen uppdelas i dels tävling för motorcyklar med sidvagn och dels tävling för automobiler.

Klubbens Turist- & Tävlingskommitté, som haft i sin hand att utarbeta förberedande bestämmelser till dessa tävlingar, har dessutom till Styrelsen inlämnat förslag på passande tävlingsbanor och på medlemmar lämpliga som tävlingsledare och prisdomare. I detta sitt förarbete har kommittén ivrat för att komma ändamålet med motortävlingar så nära, som det varit dem möjligt, och tidigare avhållna in- & utländska automobil- & motorcykeltävlingar hava varit de urkunder, varifrån kommittén hämtat sitt stoff. Hava sedan de medlemmar, som fått sig anförtrodda ledare- & prisbedömningsrätten, genom hemlighetsmakerier och illa genomtänkta påhitt förryckt idén med rättvis tävling, så fritager sig kommittén från allt ansvar, för vad dessa funktionärer häri eventuellt förbrutit sig, synnerligast om prisbedömningen skulle hava burit sken av att någon eller några av de tävlande blivit gynnade framför övriga.

Egendomligt nog har *en* av de största svårigheterna varit att kunna samla tillräckligt antal tävlande, för att icke tävlingarna på grund av alltför liten tillslutning skulle måsta inhiberas. Tävlingsledningen har därför haft ett styvt arbete för att väcka medlemmarnas intresse för denna gren av motorsportens utövande och glädjande nog hava flera klubbmedlemmar varit arrangörerna till stor hjälp. Ett stort artat bistånd, som förtjänar klubbens särskilda tack, har lämnats av Firman Iv. Petterssons Motorverkstad, Grosshandl. Gust. Malmborg, Köpman Arvid Sahlström, Direktör Gust. Byström m. fl. medlemmar, vilka varken sparat tid eller kostnader för att ställa motorcyklar och automobiler till tävlingarnas och tävlingsledarnas förfogande, allt vittnande om ett osjälviskt intresse för klubben och dess tävlingar.

Innan årets tävlingar kunde gå av stapeln, måste emeller-

tid lämpliga priser anskaffas. Genom klubbens Intendent Kapten C. von Platen lyckades det kommittén att från Försäkringsaktiebolaget Fylgia i Stockholm få mottaga ett ståtligt vandringspris i form av en handhamrad äkta silverpokal, vid vilken ~~det~~ av ovannämnda bolag fästs det villkoret, att den på en tävlingsbana av minst 250 km. skall erövras av en och samme person tre gånger oavsett ordningsföljd. Dessutom har Styrelsen låtit gravera synnerligen trevliga plaketter av äkta silver att tillställas pristagare. För ordnandet av prisanskaffningen till hösttävlingen tillsatte Styrelsen en särskild kommitté, som bestod av Grosshandl. Er. Strömberg och Prokuristen O. Hedholm. Denna kommitté lyckades på ett storartat sätt lösa sin uppgift. Så fick klubben mottaga: från Krooks Petroleum & Olje Aktiebolag, Stockholm, kontant Kr. 200:- för inköp av pris efter fritt val, från Svensk Engelska Mineraloljeaktiebolaget i Stockholm en äkta silvertallrik med gravyr, från Aktiebolaget Josef Eriksson & Co, Uppsala en ståtlig pokal av äkta silver samt från en stor del klubbmedlemmar stora kontanta belopp, vilka tillsammans med startavgifterna tillförsäkrade tävlingarna tre stora priser åt motorcyklarna och ~~tre~~ ^{tre} stora priser åt automobilerna. För alla dem, som bidragit till och visat ett så uppoftande intresse för klubbens samtliga under året avhållna tävlingar och därmed underlättat Turist- & Tävlingskommitténs arbete, framföres härmed ett hjärtligt tack.

JULITÄVLINGEN

om

"FYLGIAPOKALEN"

På Turist- & Tävlingskommitténs förslag beslöt Styrelsen avhålla tävlingen om "Fylgiapokalen" söndagen den 4 Juli med start å Nytorget vid Köpmangatan. Tävlingsbanan bestämde till

"Sundsvall - Bergsjö - Ljusdal - Rudiksvall - Sundsvall"

i enlighet med de särskilda tävlingsbestämmelser, som blivit upprättade av kommittén.

Till tävlingsledare utsågos Direktör G. Byström, Bankkassör B. Arv. Ohlsson och Fabrikör Iv. Pettersson samt till prisdomare Kapten C. von Platen, Köpman Arvid Sahlström och Driftchefen Axel Skoglund. Som täv-

lingsstarter fungerade Herr John Nyman.

Vid anmälningstidens utgång voro endast två deltagare anmälda nämligen Herr T. Holm och Herr H. Eklund, och som anmälningstiden utgick så sent ^{som} fredagen den 2 Juli och den beramade tävlingen skulle gå av stapeln söndagen den 4, så förstår man, att utsikterna voro kollosalt "svarta". Vad var nu för tävlingsledningen att göra. Skulle hela tävlingen inställas eller skulle man våga försöket att medelst övertalning söka samla ihop tillräckligt antal startande. Man beslöt sig för det senare, och kosta vad det kosta ville, så måste man dock undvika fiasko, ett öde, som det tidsödande förarbetet allra minst förtjänade. Under lördagen värvades det under högtryck, och resultatet visade sig fram mot åttatiden på kvällen hava lyckats överförväntan. Men det gällde även att anskaffa tillräckligt antal kontrollanter, vilket i denna sena stund var synnerligen svårt. Tävlingsledningen hade förlitat sig på att åtminstone styrelsemedlemmarna i gemen borde hava ägt ett "även uppoffrande" intresse för realiserandet av Styrelsens eget beslut, som denna tävling var. Många av Styrelsens medlemmar ställde sig beredvilligt till tävlingsledningens förfogande, men det fanns även sådana, som, då de bäst behövdes, glömde sin plikt till klubben och antingen sökte sig ut på annat nöje eller vände tävlingen ryggen endast några timmar före starten. För att i denna elvte timma kunna få ett tillräckligt antal kontrollanter för de anmälda tävlande, som nu var nio till antalet, var man nödsakad att truga trenne klubben utomstående personer att följa med.

Sedan såväl tävlande som kontrollanter voro klara skreds det till lottdragning, och vid starten på söndagsmorgonen ställde samtliga anmälda upp i följande nummerordning: ✓

N:r 1. R. Johansson, Harley-D.	N:r 5. H. Eklund, Indian,
N:r 2. O. Hedblom, Excelsior,	N:r 6. R. Åkerlund, Excelsior,
N:r 3. V. Sjödin, Husqvarna,	N:r 7. T. Holm, Excelsior,
N:r 4. L. Andersson, Excelsior,	N:r 8. C. G. Olsson, Harley-D.
och N:r 9. A. Vikner, Reading-St.	

Till tävlingsledningens förfogande ställde Direktör G. Byström, Köpman Arvid Sahlström och Fabrikör Iv. Pettersson, var sin funktionsbil (~~till disposition~~)

Tävlingsledningsbilen med Herrar Byström, Olsson och Skoglund avgick från startplatsen tio minuter före den först startande med beräkning att vara i Bergsjö i god tid och där förbereda mottagandet av de tävlande. Sedan samtliga tävlande lämnat Nytorget följdes de omedelbart av prisdomarebilen medförande Herrar Sahlström, v. Platen och Köpman E. H. Malm och

rapportbilen med Herrar Pettersson och Nyman.

Starten för N:r 1. Johansson ägde rum precis kl. 7 på morgonen och med fyra minuters mellanrum startade de övriga. Samtliga deltog i tävlingen på motorcykel med sidvagn, och som ingen singel motorcykel var anmäld, tävlade alla deltagarna i samma grupp.

Startern överlämnade i avgångsögonblicket till sidvagnskontrollanten ett förseglat kuvert, vilket inneslöt kontrollkortet. På detta kort stod antecknat den sträcka "Sundsvall - Bergsjö", som den tävlande skulle tillryggälägga, den "idealtid" eller medelnastighet, när 29 km. i timman, som skulle hållas för att på bestämd tid kunna inträffa i Bergsjö. Vidare kontrollstäckans längd, som här var 62,5 km. Dessutom upptog kortet avgångstiden från Sundsvall och plats för ankomsttid till Bergsjö. Därunder var kortet upplinierat och avdelat i kolumner. I första kolumnen skulle sidvagnskontrollanten göra anteckning om den ungefärliga platsen för ett uppehåll på banan, i den andra upptecknades det antal minuter, den åkande stått stilla och i den tredje anledningen till uppehållet, vilket sistnämnda i förbigående sagt varit det svåraste för sidvagnskontrollanterna att kunna nöjaktligt förklara.

Emellertid råkade tävlingsledningsbilen redan vid resans början vara i besittning av ytterst små krafter, och det var göra nog att den med sin lägsta växel lyckades klara sig upp för de små hinder i form av backar, som en åkande måste finna sig i på vägen fram till Svartvik. Redan vid Stockvik hade N:r 1 upphunnit ledarebilen, men först i Vapelnäs vågade han köra förbi vederbörande och intog därmed en rangplats på tävlingsbanan fram till Bergsjö, som ingen kunde göra honom stridig. Den frustande och oljerykande "Podeus" började dock repa sig uppe i Njurunda. Det oaktat passerade N:r 2 Hedblom i Myrebackarna, och på vägen mellan Årskogen och Gryttje lämnade även N:r 4 Andersson ledarebilen efter sig, efter att tidigare hava kört om N:r 3. Sjödin. Framme vid Gnarp låg även N:r 3. Sjödin ett tag före "Podeus", men som bilen åter började hämta nya krafter, passerades både N:r 3 och N:r 4. Man hade nu de bästa förhoppningar att i något så när tid kunna vara framme i Bergsjö, då plötsligen dessa grusades. I Tannetjärnsbacken strax före Bergsjö började "Podeus" slira på "kopplingen", och trots påskjutningar av två duktiga karlar, kunde man inte få bilen ur fläcken. Direktören svettades väldeliga och tyckte det hela vara ohyggligt retfullt. Man vågade dock ett ytterligare försök och se, det kröntes med framgång, varför tävlingsledningen inkom till kontrollstationen, Bergsjö Hotell, som en god trea.

Till kontrollen i Bergsjö inkommo först N:r 1 Johansson, vilkens kontrollant, Herr Gösta Lindberg, antecknade ankomsttiderna för såväl N:r 1 som N:r 2. Som stationär kontrollant tjänstgjorde här Driftchefen Axel Skoglund. Samtliga tävlande inkommo med tämligen jämna mellanrum, sånär som på N:r 9 Vikner, vilken i Gnarp råkat ut för maskinfel och måste gå ur tävlingen.

Bland de tävlande inkommo endast två helt prickfria N:r 6 Åkerlund och N:r 7 Holm närmast följda av N:r 8. Olsson, som åsamkat sig 3 och N:r 5 Eklund 4 prickar. N:r 1 Johansson och N:r 2 Hedblom råkade i Årstabacken ut för var sitt motorstopp. I Tannetjärnsbacken fastnade N:r 2. dessutom tvänne gånger. Övriga tävlande lyckades klara sig utan motorstopp, och hade på sträckan Sundsvall-Bergsjö endast fått plikta för tidsprickar.

I Bergsjö var det ordnat med frukost för funktionärer och tävlande och uppehållet varade i 45 minuter.

Vid sin ankomst hit rapporterade N:ris 5, 6, 7, och 8, att på deras kontrollkort hade saknats uppgift om idealtid, varför de i samråd med sina kontrollanter beräknat densamma efter 30 km. Som skulden till detta oförlåtliga förbiseende ensamt ligger på dåvarande ordföranden i Turist- och Tävlingskommittén, Herr B. Arv. Ohlsson, och detta slarv med rätta lätt kunde hava äventyrat hela tävlingens utgång, anhåller Herr Ohlsson på detta sätt först och främst till de tävlande och tävlingens funktionärer som ock till hela klubben få framföra sitt djupa beklagande och ursäkt för det skeddade och har till sitt försvar endast att framhålla den stora arbetsbörda, han i egenskap av funktionär själv åtagit sig. Hot om protest emot tävlingen uteblev icke, men utgick från en tävlande, som misslyckades såsom sådan och därigenom saknade förutsättningarna för framgångsrik opposition.

Sedan frukosterandet i Bergsjö var överstökat, fördrevo de tävlande tiden med att se om sina maskiner och inbördes dryfta de erfarenheterna, denna första delsträcka kunde hava givit dem. Redan tjugu minuter före den beräknade tiden för förste tävlandes start begav sig tävlingsledningen iväg oförsiktigt nog med samme "Podeus", vilken snart visade sig mera på de-kis än tillförne. Resultatet blev ock, att, innan man ännu uppnått Elgered, tävlingsledningen blev stående på landsvägen fullkomligt lämnad åt sitt öde.

Från Bergsjö startade de tävlande allt efter sin ankomst till denna kontrollstation och efter jämnt 45 minuters obligatoriskt uppehåll för alla. Som starter fungerade Herr Skoglund. Nästa sträcka gällde Bergsjö - Ljusdal, 67,5 km. och "idealtiden" var här beräknad efter 26 km.

i timman.

Tävlingsbanan gick från Bergsjö på landsvägen fram till Elgered, där man vid vägskälet tog av in på vägen till Stömbacka och Bjuråker. Landsvägen mellan Bergsjö och Strömbacka är av äldre typ och uppfylld med massor av smärre backknixar och omotiverat skarpa krökar. Dessutom är själva vägbanan nästan hela vägen synnerligen smal. Det var med anledning av detta förhållande, som tävlingsledningen beslöt sig för den låga "idealtiden" å denna sträcka. Då man kommit till byn Västansjö i Bjuråker mötte man åter ett vägskäle, och här tog tävlingsbanan av till höger in på vägen till Ljusdal. Mellan Strömbacka och Bjuråker var vägen den bäst tänkbara, men så snart man kommit in på Ljusdalsvägen blev körbanan genast sämre och på sina ställen jämförelsevis smal och spårig, en egenskap, som följde vägen ända fram till Ljusdal.

I Ljusdal var kontrollstationen förlagd till gästgivaregården, och hit inföväntades den förste från Bergsjö startande N:r 2 Hedblom ungefär kl. 12,45 på middagen. På kontrollsträckan Bergsjö - Ljusdal råkade de flesta tävlande ut för ett eller flera stopp. På grund av ett överflödande med olja och thy åtföljande kraftnedsättning hos sin Harley råkade N:r 1 Johansson ut för trenne motorstopp, varför han pliktade med fem prickar var för två av dem ^{men} och fått det tredje gratis. Strax efter byn Tomsjö överfölls N:r 1 och sidvagnskontrollanten, Herr Axel Berglund, av en mer än tillåtet berusad person, som emellertid icke undgick en om ock hårdhänt så dock synnerligen välförtjänt avbasning. På grund av sina många uppehåll på tävlingssträckan inkom N:r 1 till Ljusdalskontrollen sist bland de tävlande, och hade på hela sträckan Sundsvall - Ljusdal förskaffat sig 27 prickar. Vid olycksplatsen för tävlingsledningsbilen passerade nästan samtidigt N:r 1 och N:r 2, men som N:r 2 Hedblom beräknades först inträffa vid kontrollen i Ljusdal, anmodades hans kontrollant, Herr Nyman, att lämna plats för en av tävlingsledarna, Herr Ohlsson, för att denne senare skulle kunna vara framme vid kontrollstation och mottaga de tävlande. N:r 2 måste tvänne gånger i Moviken stanna för att byta stift och i Älve by stannade han i två minuter och förstörde sin goda törst med vattnet från en ladugårdsbrunn. Hans hela prickantal vid framkomsten till Ljusdal utgjorde 60 prickar. N:r 3 Sjödin råkade redan vid vägskälet några hundra meter efter kontrollstation i Bergsjö ut för att köra in på fel väg, ett misstag, som av den tävlande först upptäcktes efter 4 à 5 km. färd. Herr Sjödin fick för denna felkörning böta med fem prickar, och då han av sidvagnskon-

trollanten lät förleda sig att försöka köra in den med 17 minuter förlorade tiden, inkom han till Ljusdalskontrollen elva minuter för tidigt, varför han ådrog sig 22 tidsprickar. Som Herr Sjödin mellan Sundsvall - Bergsjö åsankat sig 8 tidsprickar, var det sammanlagda prickantalet för honom vid framkomsten till Ljusdal lika med 35. N:r 5 Eklund råkade strax före Strömbacka ut för ett motorstopp, och måste sedermera göra ett uppehåll för en flock "verkliga" löshästar, som spärrat vägbanan. Han inkom till Ljusdal två minuter för tidigt. Sammanlagda prickantalet för Herr Eklund var här 13. N:r 7 Holm och N:r 8 Olsson undsluppo med ett motorstopp vardera och inkommo till Ljusdal den förre två och den senare sex minuter för tidigt. Hela prickantalet för herr Holm var vid Ljusdalskontrollen 9 och för herr Olsson 20. Endast N:r 4 Andersson och N:r 6 Åkerlund hade undgått uppehåll på kontrollsträckan, men herr Andersson inkom fyra minuter för sent med fyra prickar, då däremot herr Åkerlund inkom på idealtid. Herr Anderssons prickantal var vid ankomsten till Ljusdal 16. Som herr Åkerlund klarat sträckan Sundsvall - Bergsjö prickfritt och ävenledes lyckats klara tävlingssträckan Bergsjö - Ljusdal utan någon som helst anmärkning, intog han redan här i Ljusdal en rangplats, som ingen kunde göra honom stridig ens fram till målet i Sundsvall.

I Ljusdal förfriskade sig de tävlande med kaffe m.m. och när ägde ombyte av sidvagnskontrollanter rum. Prisdombarebilen medförande herrar Sahlström, von Platen, Skoglund och Nyman inträffade här strax efter de tävlande, och beredde sig att nästan omedelbart avresa för att som funktionärer i god tid vara framme i Hudiksvall och vid tidskontrollen utanför Stadshotellet taga emot de tävlande.

Det obligatoriska uppehållet för samtliga tävlande var här i Ljusdal bestämt till 30 minuter, men som tiden visade sig alltför knappt tilltagen, utsträcktes den till 45 minuter, varefter de tävlande startade alltefter sin ankomsttid. Kontrollsträckan var nu Ljusdal - Hudiksvall, dess längd 66, 5 km., och skulle densamma köras med en medelhastighet av 32 km. i timman. Sedan samtliga tävlande lämnat Ljusdal, visade det sig att intet fordon återstod, som kunde vidarebefordra den stationäre kontrollanten, herr B. Arv. Ohlsson. Direktör Byströms "Podeus" var ur räkningen, och rapportbilen med herr Iv. Pettersson lät icke häller höra av sig. En lycklig slump sammanförde den efterblivne med en klubbmedlem, Herr J. Sevaldsson, som just för tillfället uppenhöll sig i Ljusdal. Han ställde beredvilligt sina tjänster till förfogande, och länge stod det icke på, förr-

än de båda i en s. k. Fordbil styrde kosan mot Hudiksvall.

Sträckan Ljusdal - Hudiksvall var otvivelaktigt den lättaste på hela tävlingsbanan. Från Ljusdal gick vägen genom Delsbo, Näs-viken och Helsingtuna fram till Hudiksvall på en temligen backfri och väl underhållen vägbana. Endast en av de tävlande körde det oaktat prickfritt, nämligen N:r 2 Hedblom, vilken på tidigare delsträckor råkat ut för så många missöden. Man har här ett bevis för att icke fälla modet, och om det ock i början på en tävling skulle hända olyckor, som man får vara ensam om, så kan det hända, att ett senare skede under tävlingen kan medföra händelser, som gör, att det hela jämnar ut sig. Den, som på denna delsträcka drabbats av det största prickantalet var N:r 1 Johansson, vilken under hela tävlingen klagat på kraftförsvagning hos sin motor. Han gjorde i Hög ett uppehåll för ombyte av stift och har under tre olika tillfällen i uppførsbacke anlitat sig av främmande hjälp för att kunna klara sig. För dessa sköna nöjen har han fått plikta med tillsammans 35 prickar, och dessutom har han förskaffat sig 18 tidsprickar, på grund av för tidig inkomst till målet i Hudiksvall. N:r 3 Sjödin råkade ut för punktering och stod härför i 18 minuter, men lyckades klara idealtiden sånär som på en minut i förtid, vilket även var fallet med N:r 6 Åkerlund. Av övriga deltagare drabbades N:r 7 Holm och 8 Olsson av vardera 6 tidsprickar, N:r 5 Eklund av 8 och N:r 4 Andersson av 14. Herr Andersson har dessutom på grund av ringläcka stått i 2½ minuter, vilken tid han säkerligen använt för pumpning.

Resultatet vid kontrollen i Hudiksvall var för hela sträckan Sundsvall-Bergsjö-Ljusdal- Hudiksvall följande:

1:a N:r. 6. Åkerlund med 2 prickar	5:a N:r 4: Andersson med 30 prickar
2:a N:r 7. Holm med 15 prickar	6:a N:r 3 Sjödin med 37 prickar
3:a N:r 5. Eklund med 21 prickar	7:a N:r 2 Hedblom med 60 prickar och
4:a N:r 8. Olsson med 26 prickar	8:a N:r 1 Johansson med 80 prickar.

På Stadshotellet i Hudiksvall intogo samtliga tävlande och funktionärer gemensam middag. Den så småningom alltmera animerade stämningen nådde sin höjdpunkt vid avecen och höll nära på att förtaga det mera allvarliga tävlingsnumöret. Den på nästan samtliga tävlandes anhållan beviljade dispensen kunde därför lätt hava skadat i stället för att vara de tävlande till nytta. Dessa kallades därför till start. Vid närmare "eftertitt" i bensintankarna fingo de tävlande klart för sig, att påfyllning av bensin var nödvändig för att klara sig på den mer än nio

mila vägen upp till Sundsvall. Någon bensin stod ej att få i Hudiksvall, ty det var allmän brist på sådan över hela landet vid denna tidpunkt.

Fabrikör Iv. Pettersson, som i Elgered tjänstgjort som doktor för Direktör Byströms inkurranta bil, hade över Ilsbo tagit en genväg och mötte de tävlande i Hudiksvall. Han kom som en räddande ängel, i det att han i sin bil medförde en stor dammejan innehållande det efterträdade motorbränslet. Nu delades det ut till höger och vänster, och snart hade de törstiga motorcyklarna satt i sig hela innehållet. Måne inte flera av de tävlande ännu hava en ouppgjord affär med herr Pettersson för detta hans tillmötesgående. Den skyldige svare emellertid för sig själv. Ett tack till herr Pettersson ber tävlingsledningen på detta sätt att få framföra.

För att ordinarie tidtagaren Herr J. Nyman i god tid skulle vara inne vid målet i Sundsvall och taga emot de tävlande, startade herr Sevaldsson tillsammans med honom väl en halvtimme före starten från Hudiksvall.

Hela tävlingsdagen hade hitintills varit gynnad av ett strålande vackert väder, men just vid starten från Hudiksvall började oroande moln samla sig i norr. Det stod heller icke länge på, förrän ett onyggligt åskväder med thy åtföljande regn drog över de tävlandes huvuden, och på förvånansvärt kort tid hade det piskande regnet förvandlat vägarna till riktiga floder, vilket tvingade de tävlande att plöja djupa rårör i den våta vägsörjan. Att ett stort antal stopp skulle bli följden härav var ju nästan givet, och de uteblevo neller icke.

Tävlingsbanan, 93 km., vilken skulle åkas med en medelhastighet av 30 km. i timman, gick utefter stora kustlandsvägen genom Via, Harmånger, Jättedal, Gnarp och Njurunda fram till Sundsvall.

N:r 1 Johansson klagade fortfarande på kraftnedsättning hos sin Harley-Davidson och bötfälldes av de omutlige prisdomarna med 30 säger trettio prickar, därför att han ånyo vid tre olika tillfällen använt sig av främmande hjälp för att taga sig uppför backe. Men i stället är herr Johansson den ende bland alla de tävlande, som på denna delsträcka kört på "idealtid", vilket borgar för att klubben i honom äger en tävlingsåkare, som är att räkna med, blott han nu inte skolkar vid kommande tävlingar.

N:r 2 Hedbloms kontrollkort för sista tävlingssträckan har icke kommit prisdomarna tillhanda. Han utgick ur tävlingen strax

före framkomsten till Årskogens by nära gränsen till Medelpad, på grund av ventilfel.

N:r 3 Sjödin råkade på obekant ställe av banan ut för motorstopp. Enligt uppgift skulle det ha berott av brist på olja, och fick han härför "sota" med 10 prickar, vilka fördubblades vid framkomsten till målet, enär han inkom till Nytorget tio minuter för sent.

N:r 4 Andersson, som redan på sträckan Ljusdal - Hudiksvall fått en mindre läcka på en ring, måste i Jättendal först använda $1\frac{1}{2}$ minut för pumpning och sedan detta visade sig till ingen nytta lite längre upp i samma socken stanna i $30\frac{1}{2}$ minuter för att i ösregnet nymontera en innerslang. Härför har han fått böta med fem prickar för pumpningen och med tio prickar för monteringen. För dessa prickbelastningar borde herr Andersson ha anmält protest, särskilt som han kunde åberopa, att N:r 3 Sjödin på sträckan Ljusdal - Hudiksvall för liknande olycka sluppit undan prickfritt. På grund av fyra minuter försen ankomst till målet i Sundsvall förskaffade han sig dessutom enahanda antal prickar.

N:r 5 Eklund råkade i Bälingsbyn strax söder om Gnarp ut för motorstopp, förorsakat av vatten i förgasaren och fick härför böta 5 prickar. För körtiden fick han böta med fyra prickar.

N:r 6 Åkerlund var tävlingens lyckoriddare. Han lyckades undgå alla försåt och inkom till målet i Sundsvall utan att på någon av fyra delsträckorna hava behövt stanna. Han körde dock på sig en prick för en minut försen ankomst till slutmålet.

N:r 7 Holm, som i Hudiksvall stod som välplacerad andre man, råkade i likhet med herr Eklund ut för vattenstänk i karburatorn, en olägenhet, som han då icke var införsatt uti. För denna olycka hade han aldrig kunnat få mer än fem prickar, om han blott givit sig till tåls och icke antagit prisdomarebilens välvilliga erbjudande att taga honom på släp, ett nöje för ryttare och kontrollant, som de säkerligen icke glömma såsnart. I och med användandet av främmande hjälp för att taga sig fram på tävlingsbanan, anses den tävlande hava utgått ur tävlingen, om han ock som herr Holm efteråt med egen maskin tager sig fram till målet.

N:r 8 Olsson klarade sig i likhet med herr Åkerlund från motorstopp på sträckan Hudiksvall-Sundsvall, men fick plikta med sex prickar därför att han i likhet med övriga tävlande, undantagandes N:r 1, inkom till målet i Sundsvall för sent.

Återkomsten till Sundsvall äged rum som beräknat var vid

tiden på kvällen. Den förste vid målet å Nytorget var N:r 5 Eklund, som inkom kl. 8,53 e.m., därefter N:r 6 Åkerlund kl. 9,0 och N:r 8 Olsson kl. 9,16. Kl. 9,20 inkom N:r 1 Johansson, kl. 9,30 N:r 4 Andersson och kl. 9,31 N:r 3 Sjödin.

Av nio startande hade tre av en eller annan orsak måst ur tävlingen utgå, vilket kunde vara ett bevis för att den trettio mil långa banan varit rätt så krävande. Som en egendomlighet bör antecknas att det just var på sträckan mellan Hudiksvall - Sundsvall som alla tre utgingo, om det ock för N:r 9 Vikner skedde på nedresan och för N:r 2 Hedblom och N:r 7 Holm på uppresan. Trots det regniga vädret var det flera personer, som samlats på Nytorget för att hälsa de väntade tävlingsdeltagarna.

Denna tävling hade bjudit på många erfarenheter för såväl ledningen och prisdomarna som för deltagarna själva. Där fanns stora brister, som med lite eftertanke aldrig behöft förekomma, och kanske icke gjort det, om tävlingsledningen haft bättre med tid att ordna detaljsaker-^{att}na, sedan de förvissat sig om, ett för tävlingen betryggande antal tävlande varit anmälda. Från de tävlandes sida var oppositionen alldeles för liten, för att man skall kunna få fram något verkligt intresse hos dessa, och då bristerna lämnade rikt material att diskutera om för kommande tävling, skulle det endast hava varit till klubbens egen nytta, om man ventilerat både bestämmelser och anordningar noggrant.

Tävlingsresultatet fick följande utseende:

1:sta pris	Herr R. Åkerlund	30	prickar.
2:dra	" Herr H. Eklund	30	"-
3:dje	" Herr C. G. Olsson	32	prickar
4:de	Herr L. Andersson	49	prickar
5:te	Herr V. Sjödin	57	"- och
6:te	Herr R. Johansson	110	prickar.

Prisutdelningen jämte överlämnandet av "Fylgiapokalen" till herr R. Åkerlund med sin första inteckning i densamma ägde rum å särskild anordnad bankett å Hotell Knaust samtidigt med prisutdelningen för hösttävlingen.

o
oooOOOooo
o



H Ö S T T Ä V L I N G E N

FÖR AUTOMOBILER OCH MOTORCYKLAR MED SIDVAGN.

På Turist- & Tävlingskommitténs förslag beslöt Styrelsen avhålla klubbens beramade hösttävlingar lördagen den 18 och söndagen den 19 September.

Iceke mindre än fyra förslag till tävlingsbanor hade från kommittén inlämnats till Styrelsen, därav med förord alternativet III, vilket kommittén tänkt sig skulle få följande utseende: "Sundsvall - Östbyn - Kälarne - Hammarstrand - Jerkvitsle - Sundsvall", en sträcka på tillsammans 258 km. Denna bana skulle gälla motorcyklarna. För automobilerna var sträckan densamma till Kälarne, därifrån dessa i stället för att taga vägen över Håsjö till Hammarstrand skulle åka den något mer än fem mil längre vägen över Stugun. Från Hammarstrand skulle banan vara åter densamma fram till målet i Sundsvall. Samtidigt skulle nattåknningen för motorcyklarna företagas på sträckan Sundsvall - Östbyn, 50 km. och för automobilerna Östbyn - Kälarne, 60,5 km. För att de tävlande bilisterna med sina sex mil längre väg i något så när tid skulle hinna fram till sin nattkontroll, hade dessa måst lämna Sundsvall före motorcyklisterna och i så god tid, att de fått tillfälle begagna sig av dagsljuset med thy åtföljande större hastighet under resan upp till Östbyn. Dessutom skulle man anordna söndagens starttider så, automobiler och motorcyklar skulle inträffa ungefär samtidigt i Hammarstrand och alltefter starttiderna därifrån inkomma till målet i Sundsvall.

Detta synnerligen intressanta förslag till tävlingsbana nedröstades dock vid ett sammanträde med de tävlande, och Styrelsen beslöt i likhet med majoriteten bland dessa frångå Turist- & Tävlingskommitténs förslag och i stället antaga alternativet I. med följande tävlingsbana:

" Sundsvall - Hernösand - Sollefteå - Jerkvitsle - Sundsvall "

med kvällskörning på sträckan Sundsvall - Hernösand, 62,5 km. Hele banans längd utgjorde 310 km.

På kommitténs förslag utsågos till tävlingsledare Kapten

C. von Platen, Direktör G. Byström och Direktör Osc. Knaust, samt till prisdomare Herrar Byström, Knaust och Driftchefen Axel Skoglund.

Tävlingsledningen kastade sig i god tid in på förberedelsearbetet till denna tävling, vilket snart visade sig vara mera krävande, än vad vederbörande tänkt sig. Man var nödsakad att hålla täta sammanträden, och som vederbörande icke ansågo sig tillräckligt erfarna på området, tillkallades ledningen utomstående medlemmar att hjälpa till med råd och upplysningar. Under detta samarbete visade vederbörande en synnerlig stor smak för optimistiska och i sina konsekvenser farliga uppslag; men lyssnade inte alls till varnande framställningar. Särskilt framhölls av undertecknad, som var en av de tillkallade, att man icke skulle göra hela tävlingen till en hasard genom att införa hemliga bestämmelser, för vilka de tävlande icke voro varnade på förhand, ty därigenom kunde man lätt äventyra en rättvis bedömning av de tävlandes åkning. Men dessa varningar klingade ohörda, och i stället blevo de s.k. "överraskningarna" ledsamt nog de ensamt avgörande för resultatet, särskilt vad beträffa motorcyklarna.

Emellertid arbetade tävlingsledare och prisdomare oförtrutet den ena kvällen efter den andra. Man upprättade efter direktiv från "Jultävlingen" särskilda bestämmelser för denna tävling, vilka tillställdes de tävlande. Man annonserade, och avfattade skrivelser till polismyndigheterna i Hernösand och Sollefteå med anhållan att å dessa platser få upprätta lämpliga kontrollstationer. Vidare arbetade man på ordnandet vid dessa och övriga kontroller, som ock på anskaffandet av lämpliga kontrollanter för motorcyklarna och automobilerna samt vid de stationära kontrollerarna. Man måste även ordna med kost och logi i nattstationen Hernösand, lunch i Sollefteå och förfriskningar i Jerkvitsle. Dessutom gällde det att på lämpliga platser tillhandahålla de tävlande bensin och olja, och komplettering och nyanskaffning av nummerlappar visade sig även vara av behovet påkallat. Fördelningen av det ansvarsfulla arbetet bland tävlingsledare och prisdomare var icke så lätt att ordna och anskaffandet av tillräckligt antal funktionärsbilar var ju en brännande fråga. Tidsjusteringen måste denna gång vara synnerligen noggrann, då det egendomligt nog skulle vara på sekunden, som denna "idealtidstävling" skulle avgöras. Förutom allt detta hade dessa herrar en oräknelig massa av mindre detaljarbeten att ombestyra, och vilka här icke kunna uppräknas.

Före tävlingen lyckades Styrelsen förmå ordföranden i tävlingsledningen att jämte kolleger resa tävlingsbanan, då stora sträckor

av banan för de flesta av dem voro alldeles okända. Den resan var tävlingen till stor nytta, synnerligast som tävlingsledningen fick tillfälle att personligen ordna en hel del detaljer.

Tävlingen uppdelades i tvänne avdelningar. I den ena gruppen tävlade motorcyklar med sidvagn och i den andra automobiler. Startavgiften beständes till Kr. 30:- för motorcykel och Kr. 50:- för automobil.

Vid anmälningstidens utgång voro följande personer anmälda och tilldelade nedanstående nummerordning:

Med Motorcykel:

N:r 1. Thure Holm, Excelsior,	N:r 4. Hugo Eklund, Indian,
N:r 2. B. Arv. Ohlsson, Excelsior,	N:r 5. Rich. Åkerlund, Excelsior,
N:r 3. Osc. Hedblom, Harley-D.	N:r 6. Valter Sjödin, Husqvarna,
N:r 7. L. Andersson, Harley-D.	

Med Automobil:

N:r 8. Osc. Johansson, Hupmobile,	N:r 11. C. A. Östberg, Adler,
N:r 9. Erik Strömberg, Oldsmobil,	N:r 12. Edv. Frånberg, Brisco,
N:r 10. Ivar Pettersson, Chevrolet,	N:r 13. Gust. Hanngren, Hupmobile
N:r 14. Elof Jönsson, Hupmobile.	

Till fredagen den 17 September kl. 7 e.m. voro samtliga tävlande och funktionärer kallade till gemensamt sammanträde med tävlingsledningen och prisdomarna på Hotell Knaust. Här upplyste ledningen de tävlande om allt, vad de ansågo dessa behövde veta, och här fingo fordonskontrollanterna en grundlig lektion i sina förestående uppgifter. Samtidigt utlämnades nummerlapper till de tävlande, tillsammans tre åt varje, varav en skulle anbringas å varje överarm med numret utåt och en skulle uppsättas bakpå respektive sidvagn eller automobil. Sammanträdet var mycket lyckat och fyllde utmärkt sitt ändamål.

Starten var som vanligt förlagd till Nytorget vid Köpmangatan, och som huvudstarter fungerade Direktör Oscar Knaust. Motorcyklarna startade först och med sex minuters mellanrum från dessa automobilerna. Starttidsskillnaden mellan såväl motorcyklarna som automobilerna inbördes var tre minuter. Starten för första maskin var bestämd till kl. 6 på aftonen lördagen den 18 September.

Redan vid halvsextiden började Nytorget förete en mer än vanligt livlig anblick av intresserade åskådare, och efter hand banade sig den ena autumobilen och motorcykeln efter den andra försiktigt väg genom

fokträngseln, som blev allt tätare och tätare ju mer man nalkades sexslaget. Poliskonstaplar av alla digniteter hade ett riktigt "schå" för att hålla körbanan öppen, och från allmänhetens sida har klubben tidigare aldrig rönt en sådan uppmärksamhet. Precis klockan sex kommanderade Herr Knaust "Kör" och N:r 1 Holm startade. Kontrollkortet hade samtidigt överlämnats till sidvagnskontrollanten. Efter N:r 1 startade samtliga anmälda motorcyklar och automobiler, och på enahanda sätt tillställdes körkortet resp. kontrollanter i förseglade konvolut, ~~körkortet~~. Sedan kontrollanterna brutit upp de förseglade kuverten, läste de upp för den tävlande, att första sträckan var Sundsvall - Bergeforsen, 18 km. och idealtiden ^{efter} 28,6 km. i ^{1 timman} ~~1 timman~~.

Den för de tävlande på förhand meddelade utfartsvägen från Sundsvall gick torggatan ned till storgatan, denna fram till och över storbron samt vidare gamla landsvägen strax ovanför Tivoli och Marieberg ut till Skönsbyn. Enligt tävlingsbestämmelserna skulle samtliga tävlande på vilken plats på banan, de än befunno sig, precis kl. 6,30 em. göra ett obligatoriskt uppehåll på fem minuter, vilken tid var anslagen för tändning av lyse.

På grund av den höga idealtiden hade redan N:r 1 passerat tidskontrollen i Bergeforsen, innan den siste startande N:r 14 Jönsson lämnat nytorget, varför tävlingskortégen hade den ansenliga längden av två mil.

Idealtiden till Bergeforsen var 38 minuter. Kontrollen var förlagd å landsvägen strax utanför Turisthotellet, och tidsjusteringen sköttes av Köpman Arvid Sahlström med Herr S. Blomqvist som medhjälpare. Enligt prisprotokollet inkommo fem av de tävlande motorcyklisterna prickfria till denna kontroll, och av de återstående ståtade N:r 2 Ohlsson och N:r 7 Andersson med resp. 3 och 6 prickar. Av automobilerna inkommo N:r 9 Strömberg, N:r 11 Östberg och N:r 12 Frånberg prickfria, då däremot de övriga drabbades av från en till sex prickar. Under denna första sträcka hade ingen av de tävlande råkat ut för något missöde eller fått motorstopp.

Upphållet i Bergeforsen varade en minut. Fordonskontrollanterna tillställdes här nya kontrollkort och avlämnade de gamla till stationäre kontrollanten. Det korta uppehållet, som varade blott en minut, gick hastigt men sköttes synnerligen flott, och innan man hunnit tänka sig för, var den tävlande åter i väg. Fordonskontrollanten öppnade un det nya kuvertet och meddelade den nya körsträckan Bergeforsen - Hernösand, 45 km., idealtiden ^{fart} 14,9 km. Som solen nyss gått ned, så var det i synnerhet för de första mo-

torcyklisterna fullt dagsljus, då dessa lämnade kontrollen i Bergeforsen, varför de frestades att till en början hålla rätt god fart.

Innan de sista tävlande ännu passerat denna tidskontroll och medan de första motorcyklisterna passerade Stavreviken och Fjäl började strålkastaren med allt större framgång kunna kämpa mot den svinnande aftonrodnaden, vilken i det längsta lyst upp vägen framför de tävlande. Nu började det verkligt intressanta i tävlingen, om ock särskilt för motorcyklarna den låga ^{hastigheten} ~~idealtiden~~ med thy åtföljande maskåkning vållade obehag. Herr Hedblom skall ha tack, för att han så ivrigt förordade denna åkning i mörker. Blivande tävlingsledning bör vid eventuellt kommande tävling tillse, att samtliga åkande starta efter mörkrets inbrott, så att betingelserna bliva enahanda för alla tävlande.

Som undertecknad själv deltog som tävlande på motorcykel, tillåter jag mig att skildra sträckan Bergeforsen - Hernösand från motorcyklistens synpunkt.

Frustrande lik en yster häst, som det gäller att hålla in, måste det nu sparas in så mycket väg som möjligt för att ej komma in till det uppgivna målet för tidigt. Man måste därför redan i Fjäl uteslutande begagna sig av 2-ans växel, tills man når toppen av den långa Fjälbacken, och när det åter börjar luta utför, gäller det att kunna slira på kopplingen ja trampa ur och med bromsen hålla in sin maskin. Då man åter nåkas jämn väg, släpper man klutchen, och motorn får åter draga ekipaget. Man passerar nu Hässjö kyrka och svänger upp på den raka vägen från Näsets gamla gästgivaregård fram till "Shurran". Man märker sig allt fortfarande vara för tidigt ute och går därför ned på ettans växel för att även på jämn väg kunna spara in tid. Snart i en sväng på vägen passeras gästgivaregården, och i grindöppningen stå några sena bonddrängar och slå till med ett flabb, menande på hur ynkligt sakta det går. Men ryttaren sväljer förträten och tänker "Fader förlåt dem ect. ect... Vägen leder snart in i skog. På den jämna vägbanan kryper "hojen" maskliknande fram. Det börjar nu bli enformigt för att inte säga tråkigt. Tävlingsledningen måtte förlåta hårda ord, men i byxorna börjar det bli varmt, och motorn den stånkar ja nästan klagar. Äntligen blir det en öppning i landskapet och vägbanan börjar slutta utför. Backen framför är lång, motorns hjälp är obehövlig, varför man tryggt kan låta denna vila ett tag och stänger därför av bensin och tändning.

Man passerade nu Hussjö, även här en f. d. gästgivaregård. Efter sig strålar ett skarpt sken och därbakom ett annat. Man skulle bra gärna velat stiga av och svalka de överhettade byxorna, men måste dock hålla sig kvar på "hojen". Emellertid finnes det en gräns för att hålla sig, och var det ingen annan av de tävlande, som lyckades uppnå denna, så gjorde N:r 9 Strömberg det. På en minut och femton sekunder klarade han denna gräns, satte sig åter upp till ratten och fortsatte, som om ingenting hänt.

Helt naturligt skulle man här och var på banan råka ut för hästmöten, och det flera där-till. Enligt anteckning på kontrollkorten råkade N:ris 10 Pettersson och 11 Östberg i Lögde ut för dylika. N:r 13 Hanngren står på kontrollkortet antecknad för ett motorstopp utan angivande av plats eller tid, men torde detta avse uppehållet i Nynäs, enär prickbelastning härför uteblivit. N:r 11 Petterssons kontrollant var synnerligen hygglig och underlät att på kontrollkortet anteckna, att N:r 11 vid utfarten från Sundsvall åkt fel väg. Men det skvallrades i skolan och prisdombarna fingo nys om det. Något väsen av det skedda i form av prickbelastning härför ansågo sig dessa icke för thy böra göra, ty dels hade kontrollanten lovat gå i borgen för felsteget, och dessutom ansågo prisdombarna "det vara onaturligt, att någon skulle lämna starten i Sundsvall med prickar på sig." Tack vare dessa omständigheter räddades första priset bland bilisterna åt N:r 11. Skulle en tävlande motorcyklist eller bilist vid själva starten i Sundsvall eller strax utom staden råka ut för något, som på övriga delar av tävlingsbanan prickbelastas, så har han när fått ett synnerligen värdefullt prejudikat att taga fasta på, vilket man likväl bör akta sig för "våldigt noga" vid eventuellt kommande tävling.

Emellertid "töffade" man vidare i den svarta natten. Den förströelse, som erbjöds den under sträng uppsikt sittande föraren, var strålkastarens lek med det enformiga mörkret och de tusentals glimtande stjärnorna på den nattsvarta himlapellen. Snart stördes man likväl i sitt oförargliga tidsfördriv av skenet från en närgående strålkastare, som sakta men säkert närmade sig. Sedan man åkt jämnsides ett gott stycke, förflyttades denne tävlande så småningom framför. Man hade dessförinnan haft god tid att presentera sig, och skenet från lyktan, som upplyste kamratens nummer, bekräftade ytterligare den bekanta rösten av N:r 4 Eklund. N:r 1 Holm hade ingen tävlande sett skymten av sedan starten i

Sundsvall, och N:r 3 Hedblom passerade i Bergforsen N:r 2 Ohlsson och var därmed bortom synranden.

Sedan N:r 4 passerat en god bit väg framför och man på nytt blivit lämnad åt sig själv för att åter börja räkna de otaliga stjärnorna, hade en slöja av moln skymt bort dessa allas våra tysta följeslagare, och nu vart man helt lämnad åt sig själv. Hade man emellertid liksom undertecknad en omtänksam och trevlig kontrollant i sidvagnen och i automobilerna en språksam levande barlast, så glömde man snart både "flabbande" bonddrängar och stjärnorna. Man passerar strax den nylagda vägen över ostkustbanebygget, och nu har man inte långt kvar till Antjärn. Motorcyklisten slirar och slirar, så lamellerna nästan bliva glödheta. Snart passeras Nynäs post- och telefonstation i möjligast sakta fart, och då man kommer fram till utförslutningen, skymtar man mellan rönnarna på långt avstånd ljuset från tvänne skarpa strålkastare. Då man kommit ett stycke närmare, ser man tydligt personer stå jämnsides med en bil. Det är tydligt, att där föreligger något missöde, och framför strålkastarna skymta oupphörligt silhuetter av små nyfikna bondpojkar, som (~~upstign~~) gå av och an. Men snart kan man inte se längre, ty bilens strålkastare nästan blända ögonen. Det ropas: "Gå ur vägen pojkar, det är N:r 2. STOPP! STOPP! här är kontroll, anteckna!..... och nästa man N:r 4 Eklund STOPP! anteckna! Ni blev "överraskade" nu, pojkar, det här hade Ni ingen aning om", säger med ett jovealiskt leende Direktör Byström, "men gör Er redo, ty Ni skå' endast stå här en minut." "Kör". ropar Direktören-Kontrollanten, och så åker man bort från denna oas av ljus åter in i den becksvarta natten. Att denna tävlingsledningens 'överraskning' ensamt skulle vara avgörande för tävlingsresultatet i sin helhet, vad beträffa motorcyklarna, då man alldeles onödigt fortsatte med den motorerna förstörande maskåknigen fram till den lantliga länsstaden. Genom byn Antjärn halvsprungo nästan hela byns befolkning sida vid sida om motorcykeln och undrade vad för sorts tävling, det väl kunde vara, där man kröp fram på detta undeliga sätt. Emellertid "tjaffsade" man på. Innan man ännu var kommen till den stora backen, som sluttar ned mot Cådeåbron, låg N:r 4 före N:r 2. Då han ansåg sig måsta maska ned sin fart därnån, att efterföljaren N:r 2 skulle få passera honom, råkade N:r 4 i sina sliringsförsök ut för motorstopp, vilket kostade honom 5 prickar.

Snart låg en hel samling av motorcyklar och automobiler på 'slir' utför den långa Gådebacken, och undertecknad, som låg först i den långa snigelkortégen, bereddes en storartad syn, då han skådade skenet från de många strålkastare, som spejande sände sina ljusknippen ut över den i mörker försänkta nejden.

Emellertid nåddes dagens mål Hernösand.

Som prisdomarna fullkomligt ignorerat de tävlandes ankomsttider till kontrollen i Hernösand i sitt prisprotokoll, äro dessa tider icke ^{av} ~~till~~ något praktiskt värde för tävlingen såsom sådan, utan omnämnas här nedan endast i förbigående.

Ordnandet av Hernösandskontrollen hade Tävlingsledningen uppdragit åt Herrar Byström, Malm, Nyman och Skoglund. Dessa medlemmar avreste från Sundsvall vid fyrtiden på eftermiddagen och inträffade i Hernösand på Stadshotellet i god tid. Efter ett mindre uppehåll grep äventyrslustan Direktör Byström och i sällskap med Herr Malm steg han upp i Malmborgska "Fullmanbilen" och ställde åter kosan mot hemstaden. Då de kommit ungefär halvannan mil på väg, voro de framme vid Nynäs, den punkt på banan där det på förhand i all hemlighet bestämda försåttet - s.k. "överraskningen" - för de intet ont anande tävlingsdeltagarna skulle äga rum. Här stodo de nu i nervös spänning inväntande sitt första offer. Längre hade de inte stått där, förrän N:r 1 uppenbarade sig och nio minuter efter honom inkom N:r 3 och därefter hela raden av motorcyklar och automobiler. Kl. 9,13 e.m. passerade den siste tävlande denna med berättigande benämnda "tjyvkontroll", vars kontrollanter med skadeglädje mottogo de om detta listiga försåt oförstående ryttarna.

Under det denna exekution försiggick där ute i den mörka skogen, suto Herrar Nyman och Skoglund behagligt försjunkna i en av de röda schaggsofforna inne på Stadshotellets kaffe i Hernösand, och framför dem ståtade på det vita marmorbordet två härliga "toddar". Då och då kastade de ett öga på sina kronometrar, men ännu var det för tidigt att invänta någon av de tävlande. Döm om dessas uppsyn, då de plötsligen stördes i sin angenäma kollation av en vid den tidpunkten ovälkommen gäst. Det var hastighetsåkaren N:r 1 Holm, som uppträdde på arenan, och de enda ord, de kunde besvara hans hälsning med, voro: "Ni har inte rätt att vara här ännu.....". Men liksom björnar, störda i sitt ide, rusade de båda kontrollanterna ut och ställde sig på post.

De fingo dock stå där spejande en god halvtimme, innan näste ryttare N:r 3 Hedblom och därefter ytterligare en halvtimme, innan N:r 2 Ohlsson anlände. Efter denne duggade det tätt mellan de tävlande, och siste automobilin inkom till Hernösand kl. 10,29 på kvällen.

Här hade tävlingsledningen ordnat för bensinpåfyllning, vilket med tacksamhet mottogs av lite var efter den bensinmördande resan Bergeforsen - Hernösand. Sedan gällde det få sina stålhästar under tak för natten, vilket vållade ganska stora svårigheter. Motorcyklarna stuvades in på hotellets gård och portgång, men automobilerna blev man nödsakad att låta "parka" på hamnplan utanför hotellet.

Sedan funktionärer och tävlande nödtorvtigt snyggt upp sig, var det i stora festsalen på Stadshotellet arrangerat ^{med} en stilig hugg-sexa. Man funderade minsann icke länge på maten, ty dels var hungern allmän, och dels måste man tänka på en välbehövlig vila för att rätt kunna möta den kommande dagens ännu okända vedermödor. Inkvarteringen hade skötts till allmän belåtenhet av tävlingsledningen, som gärna inte kan klandras för, att, som det hände, en och annan tävlingsdeltagare måste gå brandvakt hela natten. Hade bilisterna privat skött om logis för sina extra passage-rare, så hade ingen av de tävlande varit utan tak över huvudet.

Då man efter avspisad kvällsvard var och en på sitt håll sökte sig till det nattliga idet, föll ~~en~~ ett tätt duggregn, som just inte utlovade det bästa för morgondagen.

Starten från Hernösand på söndagsmorgonen var bestämd att äga rum precis kl. 6,30 f.m., och redan från kl. 6 serverades i stora matsalen på Stadshotellet en enkel tidigfrukost. Anordningarna vid kontrollen i Hernösand hade Tävlingsledningen skött som riktiga karlar, varför till Tävlingsledningen frambäres de tävlandes och funktionärernas odelade tack.

Kl. 6,30 f.m. startade N:r 1, och efter honom med tre minuters mellanrum övriga cyklar och automobiler. Den mulna ^mhimmelen lovade ingenting, och man fick vara nöjd, så länge de hastigt flygande molnen kunde hålla tätt. Banan gick på vägen ut till Ärlandsbro, och nattens regn hade knappast blött upp vägbanan något vidare. Den tävlande närmade sig snart den punkt av tävlingsbanan, som han hellst önskat ha bakom sig. Det var Oringebackarna, vilka man snart skulle komma till, och lite var bland motorcyklisterna särskilt motsågo dessa med viss nervositet. Så kom man då till den första visserligen korta men synnerligen branta och sandiga backen, som det här gällde att taga sig uppför. N:r 1 visade ett dåligt före-

bud och fastnade mitt i lössanden på halva backen. Snart kom dock den värsta nöten, den stora Bergebacken. Nere vid foten av denna kantades vägen trots den tidiga morgontimmen av en hel del ortsbor, som nyfiket beskådade de tävlande. Här råkade N:r 1 ut för ytterligare ett stopp, och begagnade sig dessutom av främmande hjälp för att komma upp för backen. För sina synder har han fått böta med välförtjänta 15 prickar. I Bergebacken fastnade även N:r 5 Åkerlund och pliktade härför med 5 prickar. Övriga motorcyklar bestodo det hårda provet. Bland automobiler-na var det endast N:r 14 Jönsson, som förskaffade sig ett stopp. Antagligen kände han sig något nervös inför detta naturens bålverk, ty kommen nästan till krönet, backade han några meter för att få bättre fart, vilket tilltag han säkert ångrade, sedan han blivit underrättad om de dyra böterna 10 prickar. I Oringen råkar N:r 10 Pettersson ut för punktering, vilket försinkade honom 9 minuter på tiden. Övriga bilar klarade sig utan anmärkning.

Tävlingsledningsbilen, medförande Herrar Knaust, von Platten, Nyman, Skoglund och Malm, lämnade Hernösand strax efter de först startande. Sedan den passerat dessa, lämnade den intet annat spår efter sig på hela vägen upp till Sollefteå, än att den vid vägskälet i Nyland tappade herr Malm, som här tjänstgjorde som chef för den "hemliga" kontroll, tävlingsledning här beslutat upprätta.

Mellan Oringen och Sollefteå bjöd icke tävlingsbanan på några allvarligare svårigheter vis å vis terrängen, om det ock här och var fanns stora och långa backar, men vägbanan på få undantag när lämpade sig synnerligen väl för den av tävlingsledningen bestämda idealtiderna, vilka här voro olika för de tävlande. Detta förfaringssätt skulle även ha varit lämpligt på alla de övriga delsträckorna.

Från Oringen till Sollefteå klarade sig motorcyklarna bra, förutom N:r 3 Hedblom, som redan ovanför Nyland på ett oförklarligt sätt förbrukat innehållet i båda sina i Hernösand överfyllda bensintankar. Hur outransakligt det hela än tycks förefalla, så har han härför lyckats undslippa prickar. Dessutom har N:r 6 Sjödin mellan Gårnäs och Käll råkat ut för punktering, vilket för honom tycks vara kroniskt på tävlingar.

Bland bilarna står N:r 8 Johansson med felkörning i Kramfors labrynter, och har N:r 8 härför belastats med 5 prickar. N:r 11 Östberg har i Hämra fått motorstopp, som varat i 46 sekunder, men anledningen härför finnes ej antecknad på kontrollkortet och böterna

na uteblivit. Däremot har N:r 12 Frånberg fått sig en hel postilla på kontrollkortet för ett synnerligen farligt fel i Högsjö, där han växlade in på backväxeln av försumlighet. Han bör emellertid vara prisdomarna tacksam, ty i sitt överseende ha de endast låtit honom plikta med 15 prickar.

Allteftersom de tävlande närmade sig Sollefteå, började ett tätt regnduggande, varför de flesta av automobilerna stannade å tävlingsbanan och satte upp sina suffletter. Först när man började närma sig Sollefteå, kommo de tävlande sinemellan underfund om, att idealtiderna icke voro lika. Man kände sig dock en smula osäker på redan uppgjorda egna beräkningar, då man såg det glada anletet på den förbipasserande efterföljaren och till en början inte visste, hur man skulle tyda det. Oron skulle dock visa sig vara alldeles onödig, då prisdomarna underlåt it att i prisprotokollet inräkna körtiderna fram till kontrollstation i Sollefteå.

Innan de tävlande ännu var framme vid målet i Sollefteå, var regnandet i full gång.

Målet i Sollefteå var förlagt å Storgatan utanför Stads-
hotellet, och över gatan hade man spänt upp en stor pappskylt, på vilken stod målat med stora bokstäver "Mål". Naturligtvis var målplat-
sen uppfylld av massor av intresserade åskådare, trots det intensiva regnandet. Kl. 10,28 inkom förste man N:r 1 Holm och efter honom med korta mellanrum övriga deltagare. Kl. 11,13 inkom den siste tävlande N:r 6 Sjödin, som på grund av sin punktering blivit uppenhållen på ba-
nan i 30 minuter. Sedan alla tävlande och funktionärer inkommit, stegade samtliga upp i hotellets stora festsal, där den framdukade frukostmid-
dagen blev utsatt för hemsökelse av alla. Ute på hotellets gård fanns tillgång på bensin och olja, och här fyllde man gladeligen på sina ben-
sintankar, trots det inällande regnet.

Då N:r 1 Kl. 12,28 em. ställde upp för start hade det stormat och regnat i runda två timmar, varför de tävlande på förhand anade, vad de hade att vänta. Med tre minuters mellanrum lämnade öv-
riga startande Sollefteå, och det bar av på vägen till Långsele med Jerkvitsle som mål.

Redan efter 4 km. färd råkade N:r 9 Strömberg vid för-
sta vägskalet i Granvåg kl. 1,03 em. in på orätt väg, och dömdes här-
för till 10 prickars böter, vilka dock efter diverse protester och där-

med följande radering å kontrollkortet reducerades till 5 prickar. N:r 9 inkom till tidskontrollen i Jerkvitsle på idealtid. På samma ställe i Granvåg syndade N:r 12 Frånberg och backar därför enligt uppgift å kontrollkortet fem meter. Lika många prickar som meter kostar förseelsen. En kilometer före Jerkvitsle gör N:r 12 stopp enligt uppgift förorsakat av fjäderbrott, vilket kostar honom hårda 10 prickar. Till målet inkommer han två minuter för sent och påføres fyra tidsprickar.

N:r 13 Hanngren var dock den, som drabbades av de största missödena i Granvåg. Först körde han in på fel väg, från vilken det behövdes 12 minuter för att komma till rätta, och strax därpå råkar han ut för punktering. För felkörningen pliktade han med 10 prickar. Då man åker på tävling med olycktalet 13 till nummer, får man inte förvåna sig över att olyckan gärna vill följa en. Vid vägskälet, som leder till Graninge station råkar han därför köra i diket, och behöver 26 minuter för att komma upp igen. Har oturen varit framme och härjat så svårt med honom, så har han dock blivit synnerligen mildt bedömd av prisdomarna, vilka först låtit honom undslippa böter för dikeskörningen och dessutom endast räknat enkla prickar för hans tio minuter försena inkomst till tidskontrollen i Jerkvitsle. Men N:r 13 får inte vara ensam på detta område, ty lika hyggliga hava domarna varit mot N:r 14 Jönsson, som fått 4 prickar för beräknade lika många minuter försen ankomst till Jerkvitslekontrollen. Samtliga övriga deltagare å såväl motorcyklar som automobiler hava på sträckan Sollefteå - Jerkvitsle belastats med dubbla prickar antingen de åkt för sakta eller för fort. Vid vägskälet i Graninge körde N:r 8 Johansson fel och bötar 10 "sekiner", men inkommer till målet prickfritt för tiden. N:r 11 Östberg kör ävenledes fel antagligen i vägskälet vid Granvåg, och pliktas härför med 10 prickar. Kl. 1,23 råkar han få ett stopp, som varar i 45 sekunder utan antecknad anledning eller orsak. Han har heller icke drabbats av prickbelastning härför, men har med 14 prickar fått "sota" för att hava inkommit till Jerkvitsle 7 minuter försent.

Bland motorcyklarna råkade N:r 7 Andersson vid vägskälet i Graninge ut för felkörning, som kostade honom 10 prickar, och sin vana trogen förskaffar sig N:r 6 Sjödin likaledes i Graninge ånyo en ringpunktering, som försinker honom i 38 minuter. Det skulle kanske inte skada med en lag på, hur många prickfria punkteringar en och sam-

me tävlande äger rätt att ha på en tävling.

N:r 5 Åkerlund är den av alla de tävlande, som gjort största nytta av sitt kontrollkort, ity att detsamma upptager icke mindre än sex ordentliga motorstopp och dessutom stopp för grind, hästmöten m.m. Av de sex motorstoppen härröra sig icke mindre än fem från sådana orsakade av vattenstänk in i förgasaren, och det sjätte förorsakades av att knoppen på växelspaken lossnade. För alla dessa missöden har han icke undgått sitt oblida straff och fått böta med 30 säger trettio prickar. Undra på sedan, om man inte kan tappa sugen. N:r 3 Hedblom, råkade i Kvarnbacken strax före medelpadsgränsen ut för ett stopp, som varat i 15 sekunder, och får skatta sig lycklig för den lilla bestraffningen av 3 prickar. Strax före ankomsten till Lidensboda råkade N:r 3 ut för ett motorstopp, som varat i tre minuter och har härför fått böta 5 prickar. Orsaken till detta stopp torde hava varit densamma som för N:r 5. På själva gränsen mellan Ångermanland och Jämtland råkade N:r 2 Ohlsson ut för motorstopp på grund af vattenstänk i karburatorn och icke på grund av för sen invägling, som uppgives på kontrollkortet. I likhet med övriga motorcyklister bötade han härför med fem prickar.

N:r 1 Holm, N:r 4 Eklund, N:r 10 Pettersson och N:r 14 Jönsson äro de enda tävlande, som klarat sträckan Sollerteå - Jerkvitsle utan några som helst missöden. Av dessa tävlande ståtar N:r 1 med 12, N:r 4 med 2, N:r 10 med 2 och N:r 14 med tidigare omnämnda 4 tidsprickar. På idealtid har banan åkts av N:r 2 Ohlsson tack vare felräkning av prisdorna, N:r 8 Johansson och N:r 9 Strömberg.

Kontrollstation i Jerkvitsle var förlagd till gästgivergården, och ovanför inkörsgrinden hade uppsatts en stor skylt med angivande "Kontroll". N:r 1 inkom till denna kontrollstation kl. 2,46 e. m. och sist inträffade N:r 13 Hanngren kl. 3,47 em. Här hade tävlingsledningen anordnat och beställt kaffe och förfriskningar, som efter denna ansträngande resa var kärkommet. Hela vägen hade det regnat och stormat och vägbanan var uppblött och uppfylld av stora vattlokar, genom vilka det gällde att bana sig fram. Som idealtiden på denna sträcka beräknats efter en hastighet av 31,3 km. i timman, får man inte undra på, att Tävlingsledningen kände sig orolig för att något missöde av allvarligare art skulle kunna inträffa. Dessbättre kommo samtliga tävlande lyckligt fram till bestämmelseorten, och att kunna undgå de många till olyck-

kor, som den slippriga vägbanan kunde hava förorsakat visar, att de tävlande med säker hand och skarp blick uppfyllt de fordringar, som böra kunna ställas på motormän.

Sedan man blivit förplägad och nödtorftigt låtit torka upp sina våta paltor, var tiden snart inne för strat. Regnandet hade nu upphört, men det oaktat hade man 67 km. uppblött väg att färdas, innan slutmålet skulle uppnås. De tävlande sågo om sina maskiner, och sådana tävlande, som vid bensindepoten i Bispfors icke av en eller annan orsak där fyllt sin tank, gjorde det i stället här i Jerkvitsle. Efter hand blevo de tävlande klara och förberedda att anträda den sista delsträckan Jerkvitsle - Sundsvall. Tävlingsledningen hade bestämt idealtiden att utgå efter 24,8 km., men av försiktighetsskäl beslöto de här att nedsätta densamma till 20,8 km. Startmellanrummen från Jerkvitsle var ämnad till tre minuter, men det visade sig nödvändigt att icke hålla så strängt på detta, utan fingo de tävlande starta, allteftersom de lyckades komma i ordning. Liksom tidigare i Hernösand och Sollefteå ägde här ^{rum} ombyte av kontrollanter för såväl motorcyklar som automobiler. Kl. 4,19 startade N:r 1 och efter honom de övriga. Sist lämnade N:r 13 Hanngren Jerkvitslekontrollen kl. 5,29.

Liksom på sträckan Sollefteå - Jerkvitsle förekom det en hel del stopp av olika slag även på denna delsträcka. N:r 1 undslapp med endast 10 tidsprickar och inkom till slutmålet fem minuter för tidigt. I Selånger hade hans lyckta slocknat, och fick därför taga sig in till staden i mörker. I likhet med bestämmelserna om fem minuters uppenåll för lykttändning under färden mellan Sundsvall - Hernösand var det även nu bestämt, att samtliga tävlande kl. 6,30 e.m. skulle tända sina lyktor. N:r 2 råkade i Kovland bli utan bensin, men lyckades i gästgivaregården uppbringa så pass mycket att han tog sig fram till målet. Han bötar här för med ~~(först 10 men efter protest med)~~ 5 prickar, under motivering av prisdomarna, att han bordat fyllt bensin vid depóten i Bispfors, vilken befanns stängd, då densamma passerades av N:r 2. För körtiden drabbades han av 7 i stället för rätteligen 8 prickar. N:r 3 och N:r 4 klarade hela sträckan med vardera endast 3 prickar, på grund av för lång körtid. N:r 5 Åkerlund, som på sträckan Sollefteå - Jerkvitsle råkat ut för så många stopp, beslutade sig i Loning, Indal, för att utgå ur tävlingen, enär motorstoppen allt fortfarande upprepades. N:r 6 klarade sträckan med endast 4 tidsprickar. Han inkom till slutmålet beräknade fyra minu-

ter för sent. Lika många prickar bötrade N:r 7, vilken emellertid inkom till Sundsvall beräknade 2 minuter för tidigt, och därför drabbades med dubbla prickar.

Bland automobilerna åkte icke mindre än fem tävlande den sista delsträckan prickfritt, nämligen: N:r 8, N:r 9, N:r 10, N:r 12 och N:r 14. Av dessa råkade dock N:r 12 ut för tvänne motorstopp, vilka åsänkade honom 20 prickar. N:r 11 får i Sillre och Dacke ett motorstopp på vardera stället på grund av, som det uppgives, dåligt tryck på bensinen och råkar i Högom bli läns i tanken, så att påfyllning blir nödvändig för att kunna komma fram till målet. För dessa sina trenne nöjen uppmantras han med 30 säger trettio prickar, varj antal för hela sträckan ökas men en prick för en minut försen ånkomst till målet. N:r 13 blir ävenledes utan bensin redan i Indal och tröstar sig själv och sin kontrollant med att hava löfte härtill. De stränga prisdomarna tyckas inte ha tagit någon som hellst notis om detta löfte utan i stället låtit honom böta 10 "sekiner" för det djärva tilltaget. Till slutmålet i Sundsvall inkom N:r 13 elva minuter för sent och debiteringen med lika många prickar är icke utglömd.

In till målet vid Nytorget i Sundsvall kom förste man N:r I Holm kl. 7,32 på aftonen under livliga hurrarop från den talrikt församlade mängden, som i honom trodde sig hylla förste pristagaren, i vilket fall de icke anade, hur mycket de bedrogo sig. Efter N:rl inkommo de tävlande med ojämna mellanrum och först kl. 9,07 e.m. nådde sista tävlande målet.

Efter en synnerligen ansträngande dag, kändes det skönt för såväl tävlande som funktionärer att åter vara hemma i Sundsvall. Man skyndade sig nu till respektive hem för att fortast möjligt byta ut de våta paltorna mot torra och mången glömde säkert inte att stärka sig med både en och flera "mubbar", för att sedan ägna sig åt en välbehövlig vila.

Hade denna tävling varit uppfyllt av svåra strapatser och varit synnerligen krävande, så hade ock samtliga tävlande på ett förtjänstfullt sätt uppfyllt alla dess fordringar. Man var nog ganska belåten med sig själv, om ock mången ^{nu} efteråt anser sig ha kunnat prestera ännu mer och kunnat undvika en del clägenheter, som nu redan är föremål för prisdomarnas bedömning. Rik på erfarenheter måste varje såväl tävlande som funktionärer ha blivit, om han med intresse studerat sig in i alla de detaljer, som denna åkning har haft att erbjuda varje verkligt intesserad åkare. Un-

der tävlingen har framkommit en hel del nyheter, som om de bliva rätt upptagna med säkerhet skola vara till ovärderlig nytta för en kommande tävling. Samtidigt har denna tävling blottat flera stora svagheter och brister, som det är att hoppas, att de icke bliva upprepade i framtiden och samtidigt böra dessa vara prisbedömningen av denna tävling till stort gagn.

Det gäller nu för prisdomarekommittén att taga hand om och på ett praktiskt sätt söka reda ut de många kontrollkortens kanske nog så kvistiga innehåll och komma till ett resultat, som i första rummet hedrar den vinnande pristagaren, men även hedrar den ojävige prisdomaren i hans uppsåt att vilja göra det bästa möjliga.

Sundsvall 1 September 1920

W. Ohlsson

Turist- & Tävlingskommitténs Ordf.

Till Styrelsen för MEDELPADS MOTORCYKELKLUBB

SUNDSVALL.

På ordinarie årssammanträdet den 30 April uppdrog klubben åt sin styrelse att bestämma öfver de utflykter, som under sommaren skulle företagas.

Sedan Turist- & Täflingskommittén blifvit stadgenligt antagen och dess funktionärer valda å allmänt sammanträde den 29 Juli, åligger det denna att öfvertaga detta åt styrelsen lämnade uppdraget, och får kommittén härmed afgifva följande berättelse öfver de utflykter och försökstäflan, som under verksamhetsåret företagits.

Samtidigt tillåter sig kommittén framkomma med förslag till utflykter och täflingar för den kommande säsongen, i hvilka vi hoppas, att klubbens medlemmar med stegrat intresse mangrant skola delta för motorcykelsportens höjande och medelst hvilka vi hoppas kunna göra oss populära och finna förståelse hos den klubben utomstående allmänheten.

Sundsvall den 6 Mars 1920

Å TURIST- & TÄFLINGSKOMMITTÉNS VÄGNAR

W. W. Ohlsson
Ordförande

A. H. Berglund
Sekreterare

TURIST- & TÄFLINGSKOMMITTÉNS BERÄTTELSE

Öfver

Utflykter och försökstäflan under sommaren 1919

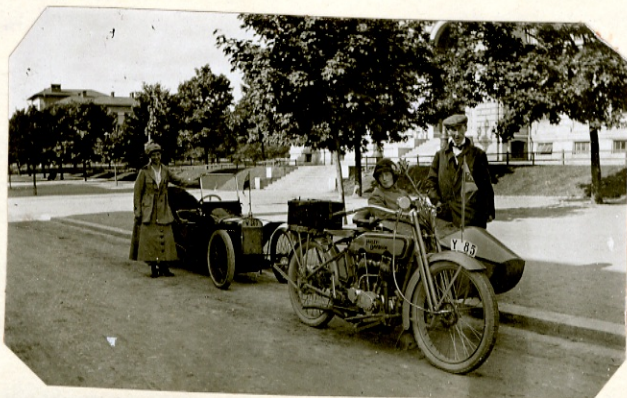
På ord. årssammanträdet beslöt klubben företaga en långfärd på motorcykel, hvilken skulle gå af stapeln under förra hälften af Juli månad och bestämdes följande resrout:

Sundsvall - Stugun - Östersund - öfver Frösön - Alsen - Mörsil - Järpen - Åre - Dufed, där ett obl. uppehåll på två dagar skulle göras med utflykter efter fritt val. Återfärden utgick från Dufed till Åre - Mörsil - Mattmar - Sundsbacken - Hallen - Svensta - Rätansbyn - Kölsillre - Östavall - Ånge till Sundsvall.

Som denna resa ur flera synpunkter gifvit deltagarna många nyttiga erfarenheter och varit utomordentligt rik på mera eller mindre angenäma upplevelser, tillåter sig kommittén att i kortfattade ord skildra densamma.

Sedan Styrelsen aviserat samtliga medlemmar och uppmanat dem till mangrant deltagande, hade vid anmälningstidens utelöpande följande medlemmar beslutat medfölja:

Klubbens v. Ordf. Herr H. Eklund med fru i sidvagnen,
" Sekr. Herr Erik Strömberg med fru,
" v. Sekr. Herr Hj. Berglund med Herr Ax. Berglund,
" klubbmäst. Herr B. Arv. Ohlsson med fröken Hammar,
Prokuristen Herr Richard Åkerlund med fröken Åkesson och
Köpmannen Herr Carl Gust. Nyström med fru,
tillsammans fem damer och sju herrar fördelade på sex maskiner, däraf fem motorcyklar med sidvagn och en cykelvagn, hvilken sedermera under resan gick under smeknamnet "Daggmasken".



De första vid starten den 6 Juli
Nyströms och Åkerlunds ekipage

Starten ägde rum söndagen den 6 Juli kl. 8,45 f.m. å Skolhusallén utanför allmänna läroverket.

Under den härliga julisolens brännheta strålar satte kortègen igång med Herr Åkerlund som förste man och färdledare. Dagens mål var Mörtåns gästgifvaregård i Stuguns socken 165 km. från Sundsvall.

Färden gick uppför Storgatan öfver "Videsbron" och stora landsvägen fram till Holmbron, där man tog af till höger upp genom Sättna socken och fram till bron öfver Indalsälflven. Här sade deltagarna farväl till några intresserade medlemmar, som per bil följt till vägs och afund-



Kortègen straxt före start

samhet stod speglad i dessas anleten, då de sågo hur den ena efter den andra motorcykeln rullade iväg upp mot Indalsälflvens trånga men storslagna dalgång.



Vid ankomsten till Indalsbron.



Man gör sig klar till starten vidare.

Att en så lång resa, som deltagarna nu hade framför sig, skulle bli uppfylld af äfven mindre angenäma upplevelser, fingo våra resenärer ~~snart~~ ganska snart erfara. Den förödande vårflod, som våren 1919 hem-sökte Medelpads byggder hade här uppe i Indal och Liden lämnat efter sig resterna af bortspolade broar och raserade vägar, hvarför man utan ringaste föregående varning plötsligen befann sig på den provisoriska i branta stup och med tvära krökar lagda vägen. Då man som vår kække motorcyklist Direktör Berglund inte hade bromsar, som verkade nog kraftigt, får man inte undra på, att han vid ett pass af den beskaffenhet, dessa reservvägar bjödo på, råkade ut för en mycket allvarlig olyckshändelse, hvilken dessbättre lämnade såväl ryttare som sidvagnspassagerare oskadda, men dessvärre tilltygade framgaffeln och ramen på hans Husqvarnamaskin. Direktör Berglund själf och de deltagare, som bevittnat olyckan insågo ganska snart omöjligheten för fortsatt resa, hvarför han under smärtsamt beklagande från öfriga reskamraters sida sade ett

ledsamt farväl och beslöt sig för att båtledes taga återvägen till Sundsvall efter endast 40 km. resa.

Innan skillsmässan dock blef verklighet, afspisade man gemensam frukost vid Nilsböle med den beklagansvärde Direktören.



Afskedsfrukosten i det gröna för Dir. Berglund.

Sedan man måst taga det oundvikliga afskedet fortsatte de fem återstående maskinerna resan med några smärre raster direkt till Bispfors, där en klubbens medlem Handlanden H. Ocklind tillhandahöll resenärerna med extra lätt benzin och olja. Efter tillönskan om god fortsättning från den tjänstvillige herr Ocklind "töffade" man vidare.

Man var nu kommen inom Jämtlands gränser och ju mer man nalkades Ragunda dessto flera åskådare kantade landsvägen. Östersundstidningarna hade varit nog påpassliga att avisera vår förestående ankomst. Vi 4-tiden voro resenärerna framme i Hammarstrand, där man på gamla badhotellet intog en mycket animerad middag. Sedan man tagit den stor-slagna Hammarforsen i närmare beskådande, satte man sig åter upp på de otåligt väntande "stålhästarna", hvilka med uthvilade krafter förde resenärerna vidare till Krängede, där man tog de omtalade Krängedeforsarna i skärskådande. Efter ytterligare några kilometers resa saktade man helt ofrivilligt farten och med gapande munnar begapade man det naturens vidunder, "Stadsberget", som med sin öfver 200 meter höga lodrätt nedstupande bergväg hotar stoppa de förvånade resenärernas vidare färd. Men de smarta vägbyggarna hafva dock förstått att öfverlista detta naturens hinder, och sprängt fram den smala vägen mellan berget och Gesundssjöns skvalpande vågor.



Man tar öfre delen af Hammarforsen i skärskådande

Färden gick nu vidare. I nordväst går det blodröda solklotet liksom till hvila bakom den trasiga skogshorisonten, hvilket ju kan vara på tiden för en, som skall vara så tidigt uppe igen. Klockan är redan öfver 10 på kvällen och med ökat tempo "töffar" man vidare.

Vid 11-tiden uppnår man första dagens mål, Mörtåns gästgifvaregård i Stugun.

Man får inte vara bortskämd på liggplatser,

då man är ute så här på turistfärd. Men när man efter mer än 160 km. motorcyklande under en af sommarens hetaste dagar äntligen uppnått sitt längtans mål, kan man väl våga fordra ett hviloställe, där man under några timmar får njuta en behöflig hvila för att kunna gå en andra dag med ytterligare 130 km. färd till mötes. Den lilla gästgifvaregården, som på förhand var underrättad om vår förestående ankomst, försökte göra sitt bästa. "Snarklådor", "sofflock" och allt hvad liggbart, som kan uppbringas, placeras i husets alla rum, vindar och förstugor, och gästerna få bestämma sitt nattliga ide, hvarhelst de vilja. Räcker icke "slafen" får man skarfvå på med kartonger, väskor, stolar och allt hvad man kan komma öfver. Kan man sedan inte sofva, så blir man snart förvissad om, att i samma rum finnas många, som inte heller göra det. Det är de hundratals myggorna, hvilka liksom små musikaliska flygmaskiner hvilket ögonblick som helst nota slå ned på de trötta resenärernas anleten.

De, som haft lyckan att genast slumra in, hade redan sofvit en god stund, då för de öfriga ett "töf-töffande" tillkännagaf att en motorcyklist var i annalkande och snart styrde in på gästgifvaregården. Man kunde knappt tro sina ögon, då man efter upprepade frågor fått klart för sig, att man icke drömde eller gick i sömn utan i nakna verkligheten stod öga för öga med den redan i Indal såsom förlorad ansedde Direktör Berglund, hvilken där nere i Nilsböle lyckats få tag i en bondsmed. Denne smed hade efter några timmars arbete lyckats räta till framgaffeln så pass, att hjulet gick rundt. Vi tillåta oss uttrycka vår stora beundran för Direktör Berglund, som med en framgaffel skefvande i nära 45 gr. vinkel icke tvekat att tillryggalägga den mer än 120 km. långa vägen mellan Indal och Mörtån. Sedan den välkomne ryttaren och hans passagerare förplegat sig af smulorna från sina slumrande kamraters bord, kunde gästgifvaregården endast till natthärbärge erbjuda den kroppsligt uttröttade föraren och hans följeslagare några lösa halmstrån och en loges väl ventilerade väggar till skydd för den svala morgonkyllan. Termometern visade endast + 2 gr. C. Som Direktör Berglund själf berättat, voro både han och medresenären nödsakade att sofva med tillsluten mun, emedan svalorna utan deras vetskap råkat bygga sina bon just ofvan deras trötta anleten.

Efter en för de flesta genomvakad natt skedde af-färden från Stugun vid 10-tiden följande morgon med Herr Ohlsson som färdledare. I stället för att taga den på förhand tilltänkta vägen öfver Pilgrimstad till Östersund, föredrog man på tillrådan af gästgifvaren att taga den bättre om än halfannan mil längre vägen öfver Mårdsjön - Häggenås - Lit, en

resa på 100 km., hvilken sträcka Direktör Berglund äfvenledes var nödsakad att färdas med sin långtifrån afundsvärda maskin och utförde han därmed en prestation, som står höjt öfver allt beröm.

Färden till Mårdsjön var en angenäm resa genom vacker skog och utefter en utmärkt fin om än kurvig väg. I Mårdsjön intogo resenärerna frukost, och sedan fortsattes färden med några mindre uppehåll på sevärda platser fram till Lit, där ett mindre missöde med "Daggmasken" försinkade resan ungefär en timme. Vid middagstiden voro samtliga resenärer framme i Östersund.



I väntan på frukost i Mårdsjön

Östersund var icke platsen för att öfvernatta, utan skulle man hålla fast vid resrouten, var Nälden andra resdagens mål. Emellertid skulle tid beredas för ordentlig reparation å Direktör Berglunds maskin och äfven behöfde några andra göra smärre kompletteringar på



Under väntan på "Daggmasken" i Lit.

sina cyklar, hvarför man beslöt sig för att taga jättet med ro. Man beställde en bättre middag på Hotell Standard, där man ock lyckades få sig anvisade ordentliga sängar i myggfria rum och där få njuta sitt välbehöfliga "Otium".

Följande dag, sedan man ringt upp den godmodige gästgifvaren i Nälden, hvilken genom öfvernattandet i Östersund be- dragits på den rundliga förtjänst, sällskapet stoppat i källaremästarens på Standard ficka, startade man i två vänder, enär Direktör Berglunds Maskin icke blifvit klar till utlofvad tid, och man dessutom hade sig bekant, att färjan mellan Frösön Och Rödön icke på en gång kunde taga hela sällskapet öfver Rödösundet. Herrar Eklund, Strömberg och Ohlsson jämte passagerare startade efter intagen lättare frukost vid 10-tiden från Östersund och Herr- rar Berglund, Åkerlund och Nyström vid ½ 1- tiden. Första omgången cyklister intogo på Näldens gästgifvaregård lunch och enligt öfverenskommelse inväntades de öfriga. Sedan en enkel gemensam



Första omgången cyklister på Frösön.

middagsmåltid intagits och man sagt farväl till det trefliga värdfolket, startade kortegen vid 4-tiden på eftermiddagen med Herr Stömberg som färdledare.

Strax på andra sidan Nälidenbron skedde en olycka för Herr Nyström, i det att han råkade ut för dubbel ringskada och måste stå halfannan timme och reparera. Sedan denna väl blifvit öfverstökad, föredrog Herr Nyström att taga vägen till Mörsil på den mindre backiga vägen öfver Ytterån. De öfriga resenärerna hade redan tagit den enligt resrouten bestämda vägen öfver Alsen. På vägen mellan Ytterån och Mörsil råkade emellertid Herr Nyström ut för en värre olyckshändelse, då bakre hjulaxeln på "Daggmasken" gick af och ansåg han sig därmed mistat lusten för fortsatt resa. Längre hade öfriga deltagare vid vägskalet i Mörsil väntat på utlofvade meddelanden från den afvikne följeslagaren, då man beslöt sig för att måsta fortsätta för att kunna hinna fram till Dufved, innan det blef för sent att där erhålla kvällsvard. Hungrig var man nämligen alltid.

Resan fortsattes nu med ökat tempo och stundom med otillåten fart, som likväl hade sin orsak i att kopplingen på herr Ohlssons maskin låst sig fast och omöjliggjorde ^{växling} urkoppling. Han var därför tvungen att på 3-ans växel söka taga sig upp för de i bland nog så kraftiga backarna. Men som vägbanan var den bästa tänkbara med ypperlig sigt och tämligen fri från krökar, lockade det äfven efterföljarna till samma våldsamma hastighet, tack vare hvilken kortegen efter att hafva passerat



Man hvilar sig i det gröna i Näliden.



Man afäter den enkla middagen i Näliden



Strax före start i Näliden.

Undersåker och Åre vid $\frac{1}{2}$ I-tiden på natten var framme vid resans officiella slutpunkt, Dufved. Här mötte meddelandet om Herr Nyströms öde, då man icke längre skulle få ha nöjet af hans och fru Nyströms angenäma sällskap. Här i Dufved intogs under den sena nattimmen gemensam supé, och att nubben blef trefaldigad var ju en gifven sak efter dagens alla strapatser.

Nu gällde det på nästa dags morgon eller rättare sagdt förmiddag att komplettera sina förråd af benzin och olja. Den mallören inträffade emellertid, att det fat, som här skulle stå till resenärernas disposition genom något krängel från järnvägens sida, uteblifvit. Efter åtskilligt parlamentarande lyckades det vår ihärdige sekreterare Strömberg att utverka tillräkligt kvantum för att sällskapet skulle kunna använda sig af de båda dagarna till utflykter efter fritt val.

Redan samma dag vid 5-tiden gjorde sällskapet en afstickare först till "Karolinermonumentet" och vidare till det ståtliga "Nordens Niagara" --- Tännforsen.

Sedan man beskådat detta väldiga vattenfall, som vid sällskapets besök enligt därvarande personers utsago genom den rikliga vattenmängden utvecklade synnerligen stor prakt, kvistade man vidare på den väg, en gång General Armfelts karoliner med mycken möda brutit. Man passerade Bodsjöedet fram till och förbi jaktpaviljongen och byn Medstugan och vidare på mycket god väg fram till den sista gården på denna sidan norska gränsen -- Skalstugan. Här i den inbjudande gästgifvaregården beslöto sig resenärerna för att öfvernatta. Man intog en enkel supé och snart hvilade man i de präktiga bäddarna.

Nästa dag beslöt man sig för att fortsätta på den



Herrar Ohlsson, Strömberg och Eklund med damer på färjan öfver Rödösundet.



Herrar Nyström, Åkerlund och Berglund med passagerare på Rödöfärjan



Vid Karolinermonumentet i Dufved.

inslagna vägen, sedan man genomgått en lindrigare tullvisitation. Vädret var det härligaste och ett godt åkhumör speglades i allas anleten. I ifvern att komma iväg skydde man för ingenting. Sålunda råkade en af gårdens stuprännor stå i vägen för Direktör Berglund, hvilken utan tvekan helt enkelt spetsade den med sin sidvagn, och att Herr Eklund allvarligt rubbade hörnstenen under den godmodige tulltjänstemannens bostad bekymrade honom föga. Allas längtan var att komma iväg, och då kortegen rullade iväg mot broderlandet i väster, tycktes resenärernas anleten skina i kapp med den strålände solen. Efter 10 km. färd uppnåddes gränsen. Här inväntade deltagarna hvarandra. Man ville nämligen känna sig manstark vid inträdet i det främmande landet.

Det bar nu af på den nästan glashårda, backfria men mycket kurviga vägen utmed södra stranden af Insvandets svarta, spegelklara vatten, omkransad och inträngd mellan de höga och nästan lodräta fjällväggarna. Snart stod man på S:t Olafsbron, dit solen kastade sina brännheta strålar och tusentals norska myggor och bromsar fullbordade omöjligheten att under någon längre tid kunna vistas där. Man tjurade sig det oaktadt till ett foto.

Färden vidare stoppa-



Resenärerna vid Tännforsen.



Vid ankomsten till Skalstugan



Sällskapet tager fjällandskapet i beskådande.



Vid starten från Skalstugan till Norge.

des snart, då man efter några kilometers ytterligare färd hejdades i sin ifriga framfart. Man var kommen till "Det Norske Told" och visitation af pass var nödvändigt. Det visade sig att endast några få af sällskapet innehade sådana, hvarför snopenheten bland deltagarna blef stor, då "toldmannen" hotade hejda större delen af sällskapet. Tack vare en snygg uppsyn och under trovärdiga anletens lifliga försäkringar, att man icke var bolsjeviker, lyckades man så småningom blidka denne "Kongens" tjänare. Mot hvar och ens personliga kvitto på att icke längre än i två dagar vistas i "Det Norske Rige" och tagga samma väg tillbaka till sitt land igen, fingo samtliga resenärer passera. Toldmannen var en hygglig karl, det var man ense om. Förnöjelsen tog sig uttryck i Direktör Berglund öfverdrifna artighet mot en norsk korporal, som i Vatermoen tog emot cyklister. Tack vare Direktör Berglunds "gif-akt" ställning inför denne fick sällskapet oantastade fortsätta vidare.

Det bar af på den alltjämt fina vägen nedför Innadalens trånga sköna dalgång, hvars storslaggenhet icke kan beskrivas i ord utan måste ses. Sedan man kommit fram till Guddingsbackarna, skådar man till höger Sticklastads urgamla kyrka. Det var här som konung Olof den Helige 1030 föll i ett slag mot svenskarna. Färden går nu vidare öfver en mycket rik och väl odlad trakt förbi leende gårdar. Man skymtar snart den lilla staden Levanger, dit samtliga deltagare anlände vid middagstiden. Sedan den gemensamma middagen var afäten efter norskt manér, intog man på den trånga hotellverandan kaffe, och här diskuterades möjligheten för resans fortsättande till Trondhjem. På Eftermiddagen företogo resenärerna en promenad till det lilla



På gränsbron, medan man inväntar samtliga deltagare.



Vid norska tullstation.

utsiktsberget, där man fick skåda Atlantens gröna vatten omkransad af Trondhjemsfjordens fjällhöga stränder.

Då emellertid vädrets makter, som hitintills alltjämt varit sällskapet bevåget, började visa tendens till det sämre, och nästa dags morgon ingick med mulen himmel, ansåg man lämpligast taga vägen till Trondhjem med tåg.



Under den fransyska visit, som på detta för motorcyklister temligen vanhedrande sätt gjordes i Trondhjem, passade resenärerna på att tillhandla sig diverse varor, hvilka icke stodo att få hemma i fosterlandet. På samma gång köpte man äfven en låda cigarrer, ~~h~~ hvilken som present skulle öfverlämnas till den hygglige "toldmannen", som på egen risk tagit sig an hela vårt Norge-besök. Återresan till Levanger skedde med fyratåget, sedan man i Hotell Britannias lunchrum afsmakat de ovanligt stora och kraftiga norska biffstekarna. Till Levanger anlände man vid åttatiden på kvällen. Deltagarna skyndade sig nu att göra sig i ordning för afresan. Man lyckades komma öfver en lättare sorts fotogén, hvilken här gick under benämning benzin och på Hotell Bengtsson intogo resenärerna en stadig kvällsmåltid, hvarefterman vid niotiden satte sig upp till start. Ett fint regn hade redan under resan från Trondhjem börjat falla. Det ökade allt mer och mer och då kortègen satte igång utefter Levangers enda gata, stodo himmelens portar som på vid gafvel och den påfallande skymningen hjälpte till att försvåra färden utefter den redan uppblötta och mycket slippriga vägen. Ju högre kortègen nalkades upp mot fjälls dessto tätare blef dimman, och då man kommit vid pass 500 meters höjd, befann man sig ofvan molnen, och i stället för det numera upphörda regnet svepte en kall fjällvind genom dalen, och kommo de våta resenärerna att känna rysningar genom både mærg och ben. Vi $\frac{1}{2}$ 1-tiden var man framme vid norska tullstation. Man öfverlämnade nu till tullmannen, den present man medfört åt honom, tackade för den vänlighet han visat ~~(oss)~~ och satte sig åter upp och "töffade" iväg mot gränsen.

Den nyss uppgående solen liksom hälsade de trötta cyklisterna välkommen till Sverige igen, då kortègen vid $\frac{1}{2}$ 2-tiden anlände till Skalstugan. Trots den tidiga morgontimmen fick man här lite tillifs och efter en redigare "konjakare" kröp man ned i de bussiga bäddarna och insomnade.

Det var nog med en viss bäfvan, man vaknade följande morgon, med tanke på allt det smuggelgods, man fört med sig från det restriktionsfria landet på andra sidan "kölen". När tulltjänstemannen lunkande närmade sig med sin käpp, återuppvaknade helt säkert skolpojken dåliga samvete hos litet hvar. Man var emellertid numera bättre skolad i lifvets stora skola och med tillräklig portion af fräckhet drog man snart den välmenande tullherren vid näsan, skakade labb med honom och ställde så färden åter på lofliga vägar.

Då man återkommit till Dufved var ingen tid öfver att rasta. Man hade framför sig en lång resa, och tänkte sig denna dag hinna fram till Svensta. Sedan man gjort sig oskyldig för de rum, som stått till resenärernas disposition under den alltförlånga bortvaron och intagit sitt förmiddagskaffe på pensionatet rullade man snart iväg med Direktör Berglund som färdledare.

Resan gick nu åter förbi Åre, Järpen, Mörsil, Mattmar och ned till Sundsbackens fäjeställe. Vid Mattmar råkade Direktör Berglund ut för ett mindre missöde, men sedan den hjälpsamme smeden hjälpt honom på hjul igen, kom han snart efter. Under den rast, som gjordes vid Sundsbacken för att invänta hvarandra, kom det några och så småningom många fula moln och helt skymde den förut halft beslöjade solen, och länge stod det inte på, förrän regnandet var i full gång. Sedan man färjats öfver den breda Kvitsleströmmen, satte man med ökad tempo iväg mot Hallens gästgifvaregård, där man efter ett mindre godt mottagande under ösregn nära nog hade måstat stå ute hela natten. Herrar Åkerlund och Ohlsson med passagerare och maskiner hade placerat sig under ett från ett varuskjul utskjutande tak, men som regnet piskande dref in öfver såväl resenärer som maskiner, beslöto dessa sig för att köra vidare. Herr Åkerlund startade först och försvann i det hellande regnet för att uppsöka en människovänligare gästgifvaregård. Just som äfven herr Ohlsson stod färdig till start för att följa sin olycksbroder, kommo Herrar Eklund och Strömberg med den hugsamma underrättelsen, att man skulle beredas nattlogi. Detta erbjudandet mottogs genast, och några pretentioner hade man minsann inte.

Följande dag, då starten från Hallen ägde rum, såg väderleken ganska lofvande ut, men fram på middagen började det ånyo att stänka. Då man efter flera felköringar vid de många vägskälen äntligen kom till Hofverno gästgifvaregård vid middagstiden, lyckades det sällskapet att där återfinna de sedan gårdagen forlorade (sonen och dottern), hvilka efter mycket bultande slutligen blifvit insläppta på Borgens gästgifvaregård och

och där öfvernattat.

Då man i Hofvermo började räkna in fårahjorden, märkte man genast, att Direktör Berglund saknades. Efter halfannan timmes väntan (^{hörs} tillkännagaf i fjärran sprakandet från ^{annalkande} en Husqvarnamaskin, hvilken snart i vildaste fart notade med "värdshus förbi". Samtliga på Hofvermo varande kamraterna uppgåvo det ena illtjutet efter det andra, och lyckades man i sista ögonblicket hejda resenärerna, hvilka vände sin stålhäst och vände in på gästgifveriets gård. Glad öfver att återse sina kamrater skenade stålhästen iväg, och var Direktör Berglund nödsakad att ^{pröva rakt ut i} måsta använda gårdens blomsterrabatter för att kunna bromsa stopp på besten. Gästgifverskan blef först ond och notade sällskapet att måsta betala för den gjorda åverkan, men saken blef vid uppgörelsens stund totalt bortglömd. Orsaken till att Direktör Berglund blifvit fördröjd var en ringskada, hvilken han råkat ut för under en felkörning, och som han (den gången) icke lyckades erhålla någon hjälp fick han vara sin egen lyckas "smed".

Sedan sällskapet i Hofvermo intagit middag, rullade man iväg mot söder. Regnandet, som varat under hela uppehållet i Hofvermo, fortsatte alltjämt, och vägarna blefvo allt mer och mer uppblötta, hvarför man måste färdas fram försiktigt. Så sent anlände man till Svensta, att det planerade besöket på Hofverberget måste inhiberas.

Till Svensta gästgifvaregård anlände de genomvåta resenärerna vid 11-tiden på kvällen. Färdledareskapet öfvertogs här af herr Eklund, som nu fick mottaga den i sin nyss började nattro störda gästgifverskans tråtor. Rum voro här af färdledaren redan beställda för två dagar sedan, hvarför gästgifverskan i dagarna två förgäfves spejat efter de långväga motorcyklisterna, för hvilka hon hållit de beställda bäddarna till reds, och som de inte infunnit sig under dessa två dagar, så var hon numera likgiltig för patrasket. Efter sju förklaringar och åtta ursäkter lyckades man i så motto blidka den vredgade käringen, att hon körde upp sin 12-åriga hjälpreda, hvilken släppte in landsvägsstrykarna och snart dukade fram kaffe med "doppa". Nu då de så väl behöfdes togo de sista spritdropparna slut, men man var nöjd ändå och snart slumrade man i de primitiva bäddarna.

Följande dag ingick med disigt väder och någon förhoppning om vackrare väderlek utlofvade minsann icke den igenmulna himmeln. Deltagarena beslöto sig därför att ^{på-}skynda den fördröjda resan hem, och [då man] efter intagen frukost satte ^{MAN} sig upp på hjuldonen och "töffade" vidare förbi Åsarne, Rätansbyn, Handsjön fram till Kölsillre, där man rastade. Färdledaren beställde här på den ynkliga gästgifvaregården kaffe med dopp, hvilket tyck-

tes smaka sällskapet mycket bra. Bullskålen tömdes i ett enda drag ^{och} fylldes (äter) på och tömdes (igen) flera gånger, och efter den "bullfästen" ansåg man sig kunna undvara middagsmaten. Man gjorde sig nu redo till vidare färd, hvilken måste företagas med större hastighet för att hinna fram till Ånge innan det blef för sent på kvällen.

Från gästgivaregården gick färden fram till den stora träbron öfver Ljungan, hvilkens dalgång man skulle följa under hela återstående delen af resan.

Regnet hade nu upphört och himmeln lofvade bot och bättring. Den skogkantade temligen goda vägen utefter Holmsjön i Hafverö följdes, och ett vackert skådespel hade de resenärer, som åsågo de kaskader, som sidvagnshjulen framkallade vid passerandet genom de många vattenpussarna. Vid Östavall blef landsvägen rent af usel. Det fotsdjupa gruset tvingade ryttarna att nästan helavägen åka på 2-ans växel fram till Alby. Mellan Alby och Ånge var den nyanlagda vägen nästan ofarbar. Emellertid anlände sällskapet till Ånge vid $\frac{1}{2}$ 9-tiden på kvällen och där tog man in på Ekstens mindre ljudlösa hotell, och fick sig framdukad en bastant supé, hvar efter man gick till hvila.

Följande morgon skedde affärden från Ånge vid 11-tiden. Man satte sig upp på sina stålhästar, och färden gick genom åter kända trakter fram till Fränsta, där man på Hotellet, intog sitt förmiddagskaffe. Strax efter starten från Fränsta råkade herr Ohlsson ut för ringskada, hvarför öfriga deltagare i Stöde inväntade den försenade kamraten. Man ville nämligen inkomma till utgångspunkten i samlad tropp.



Man gör sig klar för start i Kölsillre.



På Hotellgården i Ånge före affärden.



Rast på landsvägen i Borgsjö.

Den mörka molnvägg, som redan i Stöde kunde skönjas åt Sundsvallshållet till gaf inga goda löften om ett angenämt slut på färden. Resenärerna fingo ock mellan Wattjom och Töfva passera genom en verklig "dusch", som ett sitta minne af de strapater man tidigare fått vara med på.

Klockan 5 e.m. den 15 Juli rullade fem till nära oigenkänlighet smutsiga motorcyklister genom Sundsvalls gator. Det var Medelpads Motorcykelklubbs 100-milafärd som nu var fullbordad.

UTFÄRDEN TILL FRÄNSTA HOTELL.

Den 10 Augusti 1919 företog klubben efter där- om tillkännagifvet meddelande en utfär till Fränsta Hotell med start från Skolhusallén vid Allmänna Läroverket kl. 8 f.m.

Till denna utfärd var tillslutningen så stor, att aldrig förr så många maskiner och medlemmar deltagit. Icke mindre än 8 motorcyklar och två bilar ställde upp, då startsignalen gafs. Som färdledare tjänstgjorde Turist- & Täflingskommitténs Ordförande.

Vägen gick Storgatan fram till Videsbron och vidare stora landsvägen fram till en plats i skogen nära Lo by i Stöde socken. Här dukade sällskapet upp af medhafd matsäck, och åt sin frukost under animerad stämning. Efter inmundigandet togos några fotografier, hvarefter sällskapet beräddes sig för fortsatt färd. Efter några mindre missöden anlände samtliga startande till bestämmelseorten, där en gemensam animerad middag intogs.

Vid fyratiden anträdde hemfärden. Sedan man kommit till Nedansjö, inbjödos samtliga deltagare af Driftschefen Herr Axel Skoglund att bese därvarande kraftstation, hvarefter färden åter ställdes samma väg till staden, där man aftackade hvarandra på samma plats, hvarefrån starten ägt rum.



Från starten i Sundsvall.



Frukosten i det gröna.



Ett missöde på vägen till Fränsta.



På Fränsta Gästgifvaregård.

F Ö R S Ö K S T Ä F L A N

på motorcykel med sidvagn den 21 September.

Efter vederbörligt tillkännagivande till medlemmarna och sedan man på grund af otjänlig väderlek måst uppskjuta den till den 14 September omannonserade försöksåknningen, gick Medelpads Motorcykelklubb Söndagen den 21. i samma månad att realisera sitt första försök till täfling å motorcykel med sidvagn.

Starten ägde rum kl. 8 f.m. å Nytorget vid Köpmangatan, där sex deltagare ställde upp.

N:r 1 Joh. Wikner på Reading Standard

N:r 2 B. Arv. Ohlsson på Excelsior

N:r 3 Hj. Berglund på Husqvarna

N:r 4 Gust. Hanngren på Reading Standard

N:r 5 Erik Strömberg på Excelsior

N:r 6 Hugo Eklund på Harley Davidson

Banan omfattade Sundsvall - Jättendal - Hassela - Stöde - Sundsvall, en vägsträcka af 183 km. med start och mål å Nytorget vid Köpmangatan. Kontrollstationer voro upprättade i Jättendal, Hassela och Stöde.



N:r 2 Ohlsson förstart



N:r 6 Eklund startar.

Angående bestämmelserna för täflingen finnas dessa införda i klubbens protokollsbok, hvarför de här icke behöfva upp-
repas.

Försöksåknningen, som man af praktiska skäl kallat denna utflykt, aflöpte programenligt, och alla de åkande på ett undantag när fullföljde täflingen.

Redan i början hade man förebud till olyckor Kontrollbilen i Hassela, hvilken hade startat en half timme före täflingens början, råkade ute vid Fläsian tappa bensintanken, hvarför Direktör Byström i Fabrikör Iv. Petterssons bil fick färdas till Jättendal, där han själf stationerade sig som kontrollant och herr Pettersson reste upp till Hassela och tjänstgjorde som stationär kontrollant. Kontrollantskapet i Stöde sköttes af Herr Arvid Sahlström.

Bland de täflande uppstodo tvänne missöden af någon mera betydelse. På N:r 2 Ohlssons maskin släppte sidvagnsfästet från maskin, hvilket renderade honom en timmes reparation på Årskogen. N:r 3 Direktör Berglund råkade först vid Jättendal ut för axelbrott å sidvagnen, hvilket emellertid snart afhjälptes, men mellan Elgered och Hassela råkade han köra omkull i ett dike och skrubba sig så svårt att han förklarade sig afbryta täflingen. För alla de öfriga uppstodo inga anmärkningsvärda olyckor.



N:r 2 Ohlsson under rep. på Årskogen.



Kontrollstationen i Hassela.

De täflande inväntades åter till Nytorget vid 5-tiden på eftermiddagen och som en klocka kom den ena cykeln efter den andra in på beräknad tid. Den enda som lät vänta på sig var N:r 2, hvilken först anlände till målet kl. 7,42 e.m.

Täflingsledningen, hvilken bestod af Herrar G. Byström, Ivar Pettersson och Arvid Sahlström, tjänstgjorde äfven som prisdomare och efter verkställd granskning af alla kontrollkortet och sedan de täflande själfva fingo afgöra en tvist mellan tvänne jämnstrukna åkare, blef resultatet af försöksåknningen följande:

- 1-a. Herr Hugo Eklund prickar; 2-a. Herr Joh. Wikner prickar
3-a. Herr Gust Kanngren prickar; 4-a. Herr Erik Strömberg prickar
samt 5-a. Herr B. Arv. Ohlsson 201 prickar.

Fullständigt utdrag af täflingsprotokollet finnes utarbetat af täflingsledningen och förvarat i protokolls-boken till intresserade medlemmars påseende.

Sundsvall den 6 Mars 1920

Å Turist- & Täflingskommittén vägnar

H. W. Ohlsson

Ordförande.

M. Berglund

Sekreterare.

TURIST- & TÄFLINGSKOMMITTÉNS

FÖRSLAG

Till utflykter och täflingar under verksamhetsåret 1920.

Kommittén får härmed föreslå, att under året företages två turistutflykter och tre täflingar.

Den första utflykten, hvilken skall äga rum under Juli månad har kommittén tänkt sig företagas under tvänne dagar och utsträckas till en 20 å 25-milafärd. Förslagsvis skulle färden gå Indalsvägen fram till Ragunda och Hammarstrand, på hvilken senare plats deltagarna skulle övernatta. Dagen därpå skulle man på förmiddagen göra utflykter till de sevärda Krängedeforsarna och det storartade Stadsberget. Återresan företages samma väg till Sundsvall.

Den andra utflykten hade kommittén tänkt att klubben skulle företaga under Augusti månad, och skulle denna utflykt reserveras för utom Sundsvall beende medlemmar på så sätt, att dessa inom viss bestämd tid skulle få inkomma med önskemål om hvart de önska att färden skall förläggas. På detta sätt hoppas kommittén, att dessa skola få större intresse att delta.

Kommittén får vidare föreslå att första täflingen skulle gå af stapeln under Juli månad, och vara öppen för dels motorcyklar med sidvagn och dels i särskild klass för singelmaskiner. Banan skulle omfatta en sträcka af cirka 30 mil.

Den andra täflingen, som skulle företagas under September, skulle vara öppen för dels automobiler och dels motorcyklar med sidvagn. Banans längd föreslås till mellan 40 å 50 mil.

Den tredje täflingen, hvilken skulle företagas under vintertid i månaderna Februari eller Mars, borde omfatta en sträcka af

10 till 15 mil och vara öppen för motorcyklar med sidvagn.

Kommittén anhåller härmed att Styrelsen på ordinarie årssammanträdet ville föreslå bemyndigande för Turist- & Täflingskommittén att utarbeta och bestämma plan för ofvannämnda turistfärder och täflingar, som ock att efter Styrelsens sanktion bestämma tidpunkterna för dessas afhållande.

Sundsvall den 6 Mars 1920

Å TURIST- & TÄFLINGSKOMMITTÉN VÄGNAR

N. W. Ohlsson
Ordförande.

A. W. Berglund
Sekreterare.

