

DRENGE

UGEBLAD FOR UNGDOMMEN

Bladet

Nr. 35 • 7. Aargang.

29. August 1936

15 Ø



K. EWALD 1936

Motorcyklen - den moderne Hest af Palle Huld — Greta Keller om Musik — Ivan Varlamoff
forsvinder — Fortælling af H. Trolle Steenstrup — »Løberen« Lynroman af Emil Bønnelykke —
Dubletterne — Sporten — Altmuligmanden

MOTORCYKLEN *Den moderne Hest*

af Palle Huld



Hvor maa det have været et stort Syn at se Riddertidens unge Knægte paa fyrige Heste — med Staalhjelme — Brynjekoster — langskafte Støvler og Krigshandsker komme dundrende hen ad Datidens Landeveje.

Dog — Billedet i vor Tid er saa nogenlunde det samme. Den unge Knægt er den samme som i Riddertiden. Hesten er derimod erstattet af mange Hestekræfter i et blinkende Instrument, den skinnende Hjelm er blevet til en smart brun Læderhjelm. Brynjen til en Læderjakke og Krigshandsken til et Par solide Motorhandsker. Støvlerne er saa nogenlunde de samme, dog uden Sporer, da disse sikkert kun vilde virke generende paa en Motoreykle.

Men Motoreyklen — som nu er saa populær som aldrig før — har ikke altid haft det lige nemt. „Den moderne Hest“ har haft mange svære „Følaar“ før den blev til den fuldendte „Hingst“ af 1936.

En af de første Motoreykler blev bygget af vor Flyverpioner Ellehammer. Den vakte megen Opsigt, da den kom frem, særlig ved sit øjendommelige Udseende, (den lignede en Dameeykle), men naar den prustede og stønnede af Sted paa Landevejen med en Fart af 40—50 km i Timen, blev Folk staaende og saa paa den med dyb Ærbødighed iblandet en hel Del Frygt for det sælsomme Uhyre.

Efterhaanden kom de udenlandske Mærker paa Markedet herhjemme — uden at blive særlig populær — da de var meget mangelfulde. Der var altid Vrøvl med dem. Særlig Startvanskelighederne var uoverkommelige, da de fleste af dem skulde løbes i Gang. Det var jo heller ikke særlig opmuntrende at løbe til Roskilde, naar man faktisk kun skulde til Valby. Og saa lavede de et frygteligt Spektakel — nærmest som hvis man kaster en Sæk med gammelt Jern ned paa et Bliktag. Samtidig stod der en Stribe af Røg og Graister ud fra den, og det virkede saa drabeligt, at Folk betegnede dette Køretøj som noget „sand Djævelskab“.

Først under Krigen gjorde Motoreyklen — i Lighed med Flyvemaskinen — store Fremskridt, man fik Øjnene op for dens praktiske Betydning til Krigstjeneste. Særlig de amerikanske Maskiner „Harley“ og „Indian“, der samtidig med den amerikanske Hær, holdt sit Indtog i Europa, gjorde stor Nytte som Melding- og Ordons-Maskine og til Befordring af de inspicerende Officerer til Skyttegravene.

Men der skulde gaa lang Tid, før Motoreyklen blev rigtig populær. Folk saa med megen Skepsis paa den stakkels Syndebuk, der havde saa mange brækkede Arme og Ben paa sin Samvittighed.

Dog — ogsaa paa dette Omraade gik Motorteknikken fremad. Maskinerne blev bedre afbalancerede og affjedrede, Motoren mere driftssikker og Konstruktionen bygget efter moderne Principper.

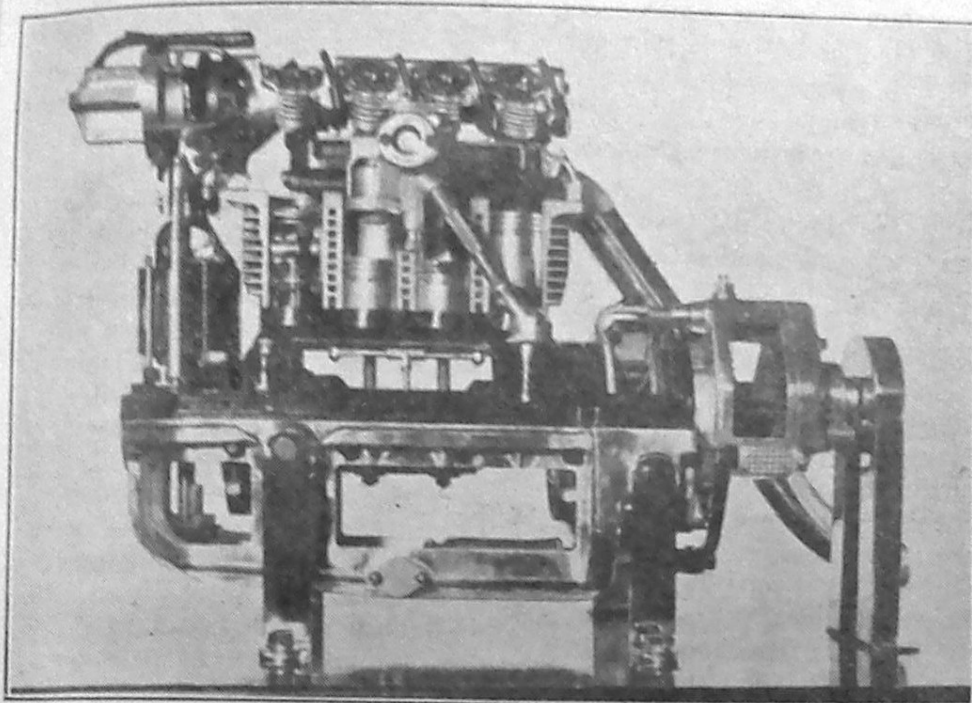
Omsider kom den danske Motoreykle paa Markedet. Et Støvlerfirma byggede „Nimbusen“, eller „Skorstensrøret“ som den hurtigt blev døbt om til paa Grund af dens sorte Skorstensrørlignende Benzintank. Nimbusen blev forsynet med en 4-Cylindret top-ventilet Motor — og i Stedet for det sædvanlige Kædetræk, gik man nu over til Kardangtræk, som i det lange Løb har vist at være bedre. I 1926 maatte man desværre indstille Fabrikationen af „Skorstensrøret“, men i 1934 præsenteredes saa „Den nye Nimbus“. Denne Maskine er forsynet med alle moderne Raffinementer — og har siden den fremkom vakt almindelig Tilfredshed blandt danske Motoreyklistere, hvilket bevises af, at der allerede er solgt over 1500 Maskiner. Ogsaa de øvrige Mærker har gjort store Fremskridt, saaledes at man nu er naaet til den højeste Kvalitet, største Ydeevne og Præcision indenfor Motoreykletekniken.

Og naar den — saa med Tiden maaske bliver støjfri (hvilket mine Naboer sikkert vilde være henrykt for) er man naaet til Teknikkens 8. Vidunder. Motoreyklen af i Dag bliver brugt til meget forskelligt, — baade til Nytte og Fornøjelse.

Som privat Befordringsmiddel



En er for lille og en er for stor.



Tværsnit af en Nimbus-Motor.

— billig og sikker — fører den os lig „det flyvende Tæppe“ omtrent hvorhen vi vil. Distancer regner man ikke med, naar man har Motoreykle. Hvis du, kære Læser, f. Eks. starter i Morgen fra København, vil du uden at behøve at overanstrenges dig kunne staa i Afrika 9 Dage efter Starten (jeg har selv gjort det). Vidunderlige Ture kan ogsaa gøres herhjemme. Med en Følelse af at hele Verden tilhører En, sætter man sig til Rattet, og suser gennem Danmarks skønne Egne og lærer dem rigtigt at kende.

Motoreyklens praktiske Betydning er heller ikke lille. Den danske Hær benytter den — særlig Maskiner med Sidevogn, hvorpaa der er paamonteret Maskingevær og Panser. Ogsaa Politiet kører Motoreykle — for ikke at tale om Postvæsenet og Telegrafvæsenet, der altid skal være præcis paa Pletten.

Saa er der Sporten, Motorløb, noget af det mest spændende og halsbrækkende der eksisterer. Rave-, Jordbaneløb, Dirt-track, kan sidestilles med det mest nervepirrende Hestevæddeløb. **Blandt** vore dygtigste Kørere har vi Folk som Engstrøm, Hans Hansen, Bøgh Mathisen og den kendte Josef Koch — en ganske ung Mand, der foruden at have vundet en Mængde første Premier, ogsaa er vor eneste Kunst-Motoreyklist af Format. Det er det utroligste den Dreng kan foretage sig paa en

Maskine i Fart. Staa op paa Sadelen uden at holde paa Styret, eller sidde paa Bagskærmen og pludselig kravle over paa Forskærmen, alt mens Maskinen er i Fart. For nylig har han gjort et Kunststykke, som aldrig før er set herhjemme. Han kommer kørende i fuld Fart — op ad et Springbræt og derefter tværs igennem en tyk Glasrude, der splintrer omkring ham og falder ned i Skaar bag ham. Hemmeligheden ved dette Kunststykke er at have saa megen fart paa, at Glasskaarene ikke kan faa Tid til at halshugge ham. Men Koch bryder sig heller ikke



Josef Koch, den danske Vovehals.

om at gøre Kunststykket alt for ofte.

Til Slut maa nævnes den helt nye Side af Motoreyklens Betydning — som Ekspeditions-køretøj. I Afrikas Ørken — gennem Lille-Asiens vejløse Strækninger har Motoreyken bevist, at hvor Jernbanen hører op og Automobiliet synker hjælpeløst fast, eller bliver slaaet itu mellem de store Kampesten, kan Motoreyken sno sig igennem. Blot et enkelt gammelt Oksekærrespor er nok til den. I Ørkensandet synker den nok i, men den kommer altid op igen ved egen Hjælp paa Grund af dens forholdsvis ringe Vægt. Ture, som undertegnedes og Elith Foss' Middelhavstur forrige Aar, eller de nylig hjemvendte danske Ingeniørets Tur fra Teheran i Persien til Danmark pr. Motoreykle beviser, at her er det ideelle Køretøj til Eventyr og Oplevelser i ueiviliserede Egne.

Dubletterne.

(Fortsat fra Side 9).

og gaar ind i „Garderoben“. Den lange følger efter hende som en logrende Skødehund. Farvel, Inger, — og Tak for i Aften! Se, ikke engang et Afskedssmil vil hun værdige ham. Ih, at du vil være det bekendt, Inger!

„Naa, Dreng, vil I danse en lille Rumba med Mor her?“

„Nej, det er knagemig Lyv!“ udbryder Hother. „Jamen, Per dog!“ tilføjer Thyge. Begge stirrer de ganske maalløse paa Per, der staar foran dem i blomstret Ungpigekjole, med et tykt Lag Pudder i Ansigtet, og gør et Forsøg paa at se rigtig yndefuld ud.

„Hvad i Alverden er Meningen?“ spørger Hother og ryster opgivende paa Hovedet. „Hvor har du faaet dette Fastelavnskostume fra? Og hvad skal det forestille, at du majer dig saadan ud?“

„Et Spørgsmaal ad Gangen, lille Far,“ bremses Per ham. „Det er saamænd din Kusine, der har laant mig en af sine Kjoler og hvidtet min Facade med Breining, — hun er heldigvis en Dame med Sans for Komik.“

„Jamen, hvad vil du i den Kjole?“ spørger Hother paany. „Du ligner jo Miss Florence, naar hun er klædt ud som den næstsids-



Motorcyklen - den moderne Hest af Palle Huld — Greta Keller om



Hvor maa det have været et stalt Syn at se Riddertidens unge Knægt paa fyrrige Heste — med Staalhjelme — Brynjekotter — langskafede Støvler og Krigshandsker komme dundrende hen ad Dattidens Landeveje.

Dog — Billedet i vor Tid er saa nogenlunde det samme. Den unge Knægt er den samme som i Riddertiden. Hesten er derimod erstattet af mange Hestekræfter i et blinkende Instrument, den skinnende Hjelme er blevet til et smart brun Læderhjelme. Brynjen til en Læderjakke og Krigshandsker. Støvlerne er saa nogenlunde de samme, dog uden Sporer, da disse sikkert kun vilde virke generende paa en Motoreykle.

Men Motoreyklen — som nu er saa populær som aldrig før — har ikke altid haft det lige nemt. „Den moderne Hest“ har haft mange svære „Følkaar“ før den blev til den fuldendte „Hingst“ af 1936.

En af de første Motoreyklar blev bygget af vor Flyverpioner Ellehammer. Den vakte megen Opsigt, da den kom frem, særlig ved sit ejendommelige Udseende, (den lignede en Damsøykke), men naar den prustede og stønede af Sted paa Landevejen med en Fart af 40—50 km i Timen, blev Folk staaende og saa paa den med dyb Erbødighed iblandet en hel Del Frygt for det søslomme Uhyre.

Efterhaanden kom de udenlandske Mærker paa Markedet herhjemme — uden at blive særlig populære — da de var meget mangelfulde. Der var altid Vævl med dem. Særlig Startvanskelighederne var uoverkommelige, da de fleste af dem skulde løbes i Gang. Det var jo heller ikke særlig opmuntrende at løbe til Roskilde, naar man faktisk kun skulde til Valby. Og saa lavede de et frygteligt Spektakel — nærmest som hvis man kaster en Sæk med gammelt Jern ned paa et Bliktag. Samtidig stod der en Stribe af Røg og Gaister ud fra den, og det virkede saa drabeligt, at Folk betegnede dette Køretøj som noget „sand Djævelskab“.

Først under Krigen gjorde Motoreyklen — i Lighed med Flyve-maskinen — store Fremskridt, man fik Øjnene op for dens praktiske Betydning til Krigstjeneste. Særlig de amerikanske Maskiner „Harley“ og „Indian“, der samtidig med den amerikanske Hær, holdt sit Indtog i Europa, gjorde stor Nytte som Melding- og Ordonnans-Maskine og til Befordring af de inspicierende Officerer til Skyttegravene.

Men der skulde gaa lang Tid, før Motoreyklen blev rigtig populær. Folk saa med megen Skepsis paa den stakkels Syndebuk, der havde saa mange brækkede Arme og Ben paa sin Samvittighed.

Dog — ogsaa paa dette Omraade gik Motorteknikken fremad. Maskinerne blev bedre afbalancerede og affjedrede. Motoren mere driftssikker og Konstruktionen bygget efter moderne Principper.

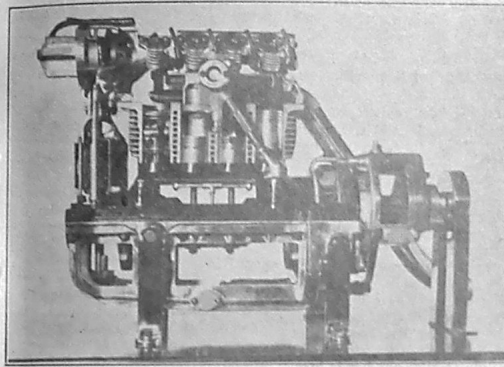
Omsider kom den danske Motoreykle paa Markedet. Et Støv-søgerfirma byggede „Nimbusen“, eller „Skorstensrøret“ som den hurtigt blev døbt om til paa Grund af dens sorte Skorstensrør lignende Benzintank. Nimbusen blev forsynet med en 4-Cylindret top-ventilet Motor — og i Stedet for det sædvanlige Kædetræk, gik man nu over til Kardangtræk, som i det lange Løb har vist at være bedre. I 1926 maatte man desværre indstille Fabrikationen af „Skorstensrøret“, men i 1934 præsenteredes saa „Den nye Nimbus“. Denne Maskine er forsynet med alle moderne Raffinementer — og har siden den fremkom vakt almindelig Tilfredshed blandt danske Motoreyklarister, hvilket bevises af, at der allerede er solgt over 1500 Maskiner. Ogsaa de øvrige Mærker har gjort store Fremskridt, saaledes at man nu er naaet til den højeste Kvalitet, største Ydeevne og Precision indenfor Motoreykletekniken.

Og naar den saa med Tiden maaske bliver støjfri (hvilket mine Naboer sikkert vilde være henrykt for) er man naaet til Teknikkens 8. Vidunder, Motoreyklen af i Dag bliver brugt til meget forskelligt, — baade til Nytte og Fornøjelse.

Som privat Befordringsmiddel



En er for lille og en er for stor.



Tværsnit af en Nimbus-Motor.

— billig og sikker — fører den os lig „det flyvende Tæppe“ omtrent hvorhen vi vil. Distancer regner man ikke med, naar man har Motoreykle. Hvis du, kære Læser, f. Eks. starter i Morgen fra København, vil du uden at behøve at overanstrenge dig kunne staa i Afrika 9 Dage efter Starten (jeg har selv gjort det). Vidunderlige Ture kan ogsaa gøres herhjemme. Med en Følelse af at hele Verden tilhører Ea, sætter man sig til Rattet, og surer gennem Danmarks skønne Egne og lærer dem rigtigt at kende.

Motoreyklens praktiske Betydning er heller ikke lille. Den danske Hær benytter den — særlig Maskiner med Sidevogn, hvorpaa der er paamonteret Maskingevær og Pauser. Ogsaa Politiet kører Motoreykle — for ikke at tale om Postvæsenet og Telegrafvæsenet, der altid skal være præcis paa Pletten.

Saa er der Sporten, Motorløb, noget af det mest spændende og halsbrækkende der eksisterer. Rave, Jordhaneløb, Dirt-track, kan sidestilles med det mest nervepirrende Hestevæddeløb. Blandt vore dygtigste Køere har vi Folk som Engstrøm, Hans Hansen, Bøgh Mathisen og den kendte Josef Koch — en ganske ung Mand, der foruden at have vundet en Mængde første Premier, ogsaa er vor eneste Kunst-Motoreyklarist af Format. Det er det utroligste den „Dreng kan foretage sig paa en

Maskine i Fart. Staa op paa Sadelen uden at holde paa Styret, eller sidde paa Bagskærmen og pludselig kravle over paa Forskærmen, alt mens Maskinen er i Fart. For nylig har han gjort et Kunststykke, som aldrig før er set herhjemme. Han kommer kørende i fuld Fart — op ad et Springbræt og derefter tværs igennem en tyk Glasrude, der splintrer omkring ham og falder ned i Skar bag ham. Hemmeligheden ved dette Kunststykke er at have saa megen Fart paa, at Glasskærene ikke kan faa Tid til at halshugge ham. Men Koch bryder sig heller ikke



Josef Koch, den danske Vovehals.

om at gøre Kunststykket alt for ofte.

Til Slut maa nævnes den helt nye Side af Motoreyklens Betydning — som Ekspeiditions-køretøj. I Afrikas Ørken — gennem Lille-Asiens velfjæle Strækninger har Motoreyklen bevist, at hvor Jernbanen bærer op og Automobillet synker hjulpelest fast, eller bliver slaaet itu mellem de store Kampesten, kan Motoreyklen sno sig igennem. Blot et enkelt gammelt Øksekarrespor er nok til den. I Ørkenslandet synker den nok i, men den kommer altid op igen ved egen Hjulspil paa Grund af dens forholdsvis ringe Vægt. Ture, som undertegnedes og Eilth Foss' Middelhavstur forrige Aar eller de nylig hjemvendte danske Ingeniørers Tur fra Teheran i Persien til Danmark pr. Motoreykle beviser, at her er det ideelle Køretøj til Eventyr og Oplevelser i ueiviliserede Egne.

Dubletterne.

(Fortsat fra Side 9)

og gaar ind i „Garderoben“. Den lange følger efter beude som en logrende Skædehund. Farvel, Inger, — og Tak for i Aften! Saa, ikke engang et Afkæsbøn vil hun værdige ham. Ih, at du vil være det bekendt, Inger!

„Naa, Dreng, vil I danse en lille Rumba med Mor her!“

„Nej, det er knagemig Lyv!“ udbryder Hother. „Jamen, Per dog!“ tilføjer Thyge. Begge stirrer de ganske maalløse paa Per, der staa foran dem i blomstret Ungpigekjole, med et tykt Læg Pudder i Ansigtet, og gør et Førsøg paa at se rigtig yndefuld ud.

„Hvad i Alverden er Meningen?“ spørger Hother og rynter opgivende paa Hovedet. „Hvor har du faaet dette Fastelavnskastume fra? Og hva d skal det forestille, at du mager dig saadan ud!“

„Et Spørgsmaal ad Gangen, lille Far.“ bromser Per ham. „Det er saamend din Kusine, der har laant mig en af sine Kjoler, og hvidtet min Faecede med Breining, — hun er heldigvis en Dame med Sans for Komik.“

„Jamen, hva d vil du i den Kjole!“ spørger Hother paany. „Du ligner jo Miss Florence, naar hun er klædt ud som den søstede-