

IZ KRONIKE LOŠKIH DIRK

(25 let AMD Škofja Loka)

Pisano srednjeveško mesto Škofja Loka se ne ponaša le z bogatimi umetniškimi in kulturnimi stvaritvami, pač pa je v zadnjem četrstoletju upravičeno zaslovelo doma in v tujini tudi kot prireditelj cestno-hitrostnih dirk »NAGRADA LOKE«. Prireditelj je ohranila boljše kot katerakoli pri nas v 25 povojnih letih nepretrgano kontinuiteto, nenehno kvalitetno rasla in dosegla v tej športni zvrsti z VELIKO NAGRADO LOKE 1969 in NAGRADO JUGOSLAVIJE — LOKA 70 najvišje športne dosežke v Sloveniji in Jugoslaviji, saj je loško AMD organiziralo od 1946. do 1970. leta 21 uspešnih krožnih cestno-hitrostnih, eno gorsko, dve rally in 4 pomembnejše ocenjevalne ter cestno hitrostne vožnje. Poleg naštetih je AMD Škofja Loka organiziralo več kot 20 izletov doma in v tujino.

Loško AMD, ki je najprej dobilo naziv Motociklistično fizkulturno društvo »LUBNIK«, so ustanovili vneti in prizadevni ljubitelji motociklističnega športa konec oktobra 1945. Ob ustanovitvi je vstopilo vanj okrog 35 članov, že v letu 1946 pa je njihovo število naraslo na 150. Njegov prvi predsednik je bil Alojz Zupančič, tajnik pa Rajko Jakopič.

Leta 1946 je tedaj še mlado društvo organiziralo kar tri pomembne prireditve:

— 7. 4. 1946 ocenjevalno vožnjo po cesti Šk. Loka—Žiri. V treh kategorijah je sodelovalo 29 tekmovalcev. Zmagal je Ivan Poljak iz Medvod na stroju BMW 500 ccm;

— 23. 6. 1946 prvo meddruštveno cestno-hitrostno tekmovanje na 12 km dolgi cesti Poljane—Šk. Loka. Nastopilo je ok. 30 tekmovalcev. Najboljši čas dneva je dosegel Franc Zaletel iz Stanežičev pri Mednem;

— 15. 9. 1946 cestno-hitrostne dirke po blegoški gorski cesti Šk. Loka—Breznica. Tekmovalo je 41 športnikov iz 7 AMD. Zmagal je inž. Stane Vidmar, ki je na stroju BMW 500 prevozil 5000 m dolgo progo v 5 minutah, 1 sekundi in 8 desetinkah sekunde.

V prvih letih je imelo društvo na voljo le skromna sredstva, zato je moralo premagovati velike težave, kljub temu so njegovi člani z veliko prizadevnostjo in občudovanja vrednim navdušenjem uspešno nadaljevali začeto delo na področju motociklističnega športa. V letih 1947 in 1948 sicer niso mogli prirediti cestno-hitrostnih dirk, zato pa so organizirali nekaj ocenjevalnih voženj po škofjeloških ulicah, klancih in ovinkih ter zbudili veliko zanimanje ljudstva za motociklistični šport.



Prvomajska parada motociklistov na Mestnem trgu leta 1946

Krožne cestno-hitrostne dirke v Škofji Loki

Prve krožne cestno-hitrostne dirke je društvo priredilo 24. julija 1949. V 8 kategorijah je startalo na 1186 m dolgi krožni progi 31 tekmovalcev iz 8 društev. Najboljši čas dneva je dosegel Leo Ponikvar iz AMD Ljubljana na 500 ccm stroju s poprečno hitrostjo 46,068 km/h. V kategorijskem razredu do 125 ccm je zmagal Edo Čuden iz Ljubljane (33,707 km/h), v razredu do 200 ccm Valter Fantini, AMD Lj. (38,880 km/h), do 250 ccm Stane Vrščaj AMD Lj. (42,671 km/h), do 350 ccm Anton Jenko iz AMD Tržič (46,009 km/h), v razredu prikolic sta zmagala Karel Ličen in Niko Matjaž iz Kamnika s hitrostjo 42,566 kilometra na uro.

Na nespremenjeni progi so tekmovali še 4 leta: 13. 8. 1950, 15. 7. 1951, 11. 5. 1952 in 14. 6. 1953, vendar se športni rezultati zaradi slabe ceste in zastarelih ter dotrajanih strojev niso mogli bistveno izboljšati. Šele 1952. leta je ljubljanski tekmovalec Jure Černe izboljšal Ponikvarjev absolutni rekord proge, dosežen 1949, iz 46,068 km/h na 48,518 km/h v najhitrejšem krogu. Tudi drugi kategorijski rekordi so bili nekoliko izboljšani, toda naslednje leto je prišlo spet do nazadovanja, saj je isti Jure Černe dosegel v razredu do 500 ccm le 47,179 km/h. Tudi v drugih kategorijskih razredih so bili doseženi slabši rezultati kot 1952. leta.

Čeprav ni bil dosežen med 1949 in 1953 kak pomemben športni napredek, se je prireditve vendarle uveljavila v športni javnosti, njeni organizatorji pa so si pridobili dragocene izkušnje in pomembno izboljšali izvedbo.

Tekmovalno progo so podaljšali na 1640 metrov

Dne 16. 5. 1954 so prvič organizirali prireditev po 1640 m dolgi krožni progi, ki je bila na več kot 80 % dolžine asfaltirana in je vodila mimo sedanje bencinske črpalke in skozi mesto, zato so se športni dosežki v vseh kategorijskih razredih izboljšali za 5 do 10 km/h; junak dneva je bil spet Ljubljančan Jurij Černe, ki je na BMW 500 ccm izboljšal lastni rekord iz leta 1952 od 48,518 km/h na 60,134 km/h, v drugih razredih pa so bile povečane hitrosti za 5 do 10 km/h. Zanimivi in ostri športni boji so se razvneli zlasti v razredih do 250 in 350 ccm med Lojzutom Dergancem, Petrom Mrakom in Mirkom Hrastom. Derganc je pripeljal na cilj v razredu do 350 ccm le 1 meter pred Mrakom.

V letu 1955 (26. 6) so bili izenačeni športni boji, absolutni rekord proge pa ni bil potolčen. Najboljši čas dneva (58,898 km/h) je dosegel avstrijski tekmovalec Hans Kumer.

V letih 1956, 1957 in 1958 so se na loški tekmovalni stezi uveljavili novi Tomos-puchovi stroji. Z njimi sta dosegla najboljše uspehe Edo Čuden, ki je z istim strojem zmagal 1956 v kateg. razredih do 250, 350 in 500 ccm, medtem ko je dosegel 1957. leta rekord proge po mestu s časom 1'30" v enem krogu in s hitrostjo 65,600 km/h. Leta 1958 pa je nad Čudnom zmagal L. Pintar s hitrostjo 64,879 km/h, vendar ni potolkel Čudnovega rekorda iz leta 1957.

Tekmovanje na novi 4500 m dolgi progi za republiško in državno prvenstvo

Po letu 1956 je število motornih vozil tudi v Sloveniji naglo raslo. V tekmovalnih arenah so zamenjali stare in izrabljene stroje z novimi znamke Tomos-puch, Ducati idr. Zanimanje za motorje in avtomobile ter v zvezi s tem



Skupina članov AMD Skofja Loka v času 1950—1952

za motociklistični hitrostni šport je med ljudstvom hitro raslo, zato se je v letih 1956, 1957 in 1958 zelo povečalo število gledalcev ob škofjeloški tekmovalni stezi, čeprav se je obseg tekmovanja le malo povečal, saj je nastopalo na meddruštvenih tekmah po mestu le 15 do 32 tekmovalcev.

Ker so upoštevali razvoj in vlogo motociklistične in avtomobilske tehnike, čedalje boljšo organizacijo prireditve in nove stroje, so se odgovorni tovariši v loškem AMD leta 1959 — 8. 6. — kljub mnogim težavam vendarle odločili, da prevzamejo izvedbo republiškega cestno-hitrostnega prvenstva in prenesejo tekmovanje na novo 4500 m dolgo krožno progo Plevna—Trata—Lipica—Plevna. Pričakovali so namreč, da se bodo na hitrejši progi lažje uveljavili novi stroji in da bodo tudi tekmovalci na njej lažje prikazali vse svoje spretnosti.

Z organizacijo republiškega prvenstva in prenosom dirk na novo progo so se obseg priprav, stroški in odgovornost prireditelja zelo povečali. Priprave so bile organizirane v 5 komisijah, v katerih je delalo 41 članov. V njih se je v letih 1959—1962 izoblikovalo jedro bodočega vodstva prireditve »Nagrada Loke«, ki jo prirejajo zdaj že 12 let.

S prenosom tekmovanja na novo progo in prevzemom prireditve višjega reda je bil storjen pogumen korak naprej. Prireditvev je bila iztrgana iz ozkih tradicionalnih okvirov, v katerih ne bi bila mogla ne po količini in ne po kakovosti napredovati. Njeni organizatorji pa so dokazali, da so dojeli dihanje in zahtevo nove dobe, v kateri bo igrala motorizacija čedalje pomembnejšo vlogo.

Potek prireditve 26. 7. 1959 na novi tekmovalni progi, na kateri je nastopilo 70 tekmovalcev iz 12 slovenskih AM društev, ob progi pa se je zbralo več kot 5000 gledalcev, je dokazal, da je škofjeloška tekmovalna steza najhitrejša v Sloveniji, saj so se hitrosti povečale v vseh kategorijskih razredih za več kot 20 km/h, npr. v razredu do 50 ccm se je hitrost povečala od 44,525 v letu 1958 na 66,570 v letu 1959, v 125 ccm od 53,635 na 82,275, v nad 250 ccm od 62,005 na 99,6 km/h itd.

Najboljši čas dneva in absolutni rekord proge v enem krogu je dosegel Edo Dellorenzo iz Ljubljane na 500 ccm motorju Gillera. Tolikšne poprečne hitrosti so bile tedaj za gledalce posebnost, presenetile pa so celo poznavalce te zvrsti športa. Prireditvev, v katere izvedbi je sodelovalo približno 300 ljudi, je tudi organizacijsko in finančno dobro uspela. Časopisni poročevalci so pohvalili organizacijo in tekmovalno progo, ki je, kot je zapisal Tone Bančič v mesečniku AM 28. 8. 1959, »dobro prestala svoj ognjeni krst«. Poročevalec Poleta pa je drzno zapisal v uvodnem članku »... prepričani smo, da bodo v bodoče (na škofjeloški progi — op. pisca) še pogostejše dirke, morda celo z medrepubliško ali v kasnejši dobi z mednarodno udeležbo...«

Uspeli potek prireditve v letu 1959, pridobljene dragocene izkušnje, javne pohvale organizacije in številna udeležba športnega občinstva, so spodbudili organizatorje, da so tudi 17. 7. 1960 organizirali tekmovanje za republiško cestno-hitrostno prvenstvo.

Športni dosežki so bili glede na prejšnje leto v vseh kategorijskih razredih izboljšani, saj so dosegli celo z najmanjšimi motorji hitrostni rekord v enem krogu 73,9 km/h. Najhitreje je prevozil 4500 m dolgo progo rekord Edo Čuden, ki je dosegel v najhitrejšem krogu kar 100,4 km/h, medtem ko je prevozil vseh 6 krogov s poprečno hitrostjo 96,3 km/h. Dobil je prvo »Nagrada Loke« 15.000 dinarjev in bronasto plaketo ter postal prvi v vrsti poznejših zmagovalcev NAGRADE LOKE.

Nastopilo je skupno 70 slovenskih tekmovalcev, žal pa jih je zaradi zastarelih strojev le 45 končalo tekmo. Prireditvev, ki je potekala brezhrebno, je

gledalo 12.000 gledalcev, ki so bili navdušeni nad lepimi in hitrimi voznjami naših najhitrejših športnikov. Ti so prvič na krožni progi v Sloveniji premagali za tedanje razmere magično mejo 100 km/h, kar je bilo za leto 1960 občudovanja vredno doživetje. Le voznje v kategorijskem razredu prikolic so bile nezanimive, saj so nastopili le trije pari s starimi motorji, v tej kategoriji smo bili Slovenci že tedaj na koncu svojih moči, zato je neki novinar v mesečniku AM poimenoval te voznje »mrtvi tek«.

1961. leta ni bilo v Škofji Loki dirk, ker so obnavljali most na cesti Plevna—Trata. Društvo pa je to, v športni aktivnosti »suho leto«, izkoristilo za generalno obnovitev doma AMD.

Prvo državno prvenstvo v Škofji Loki

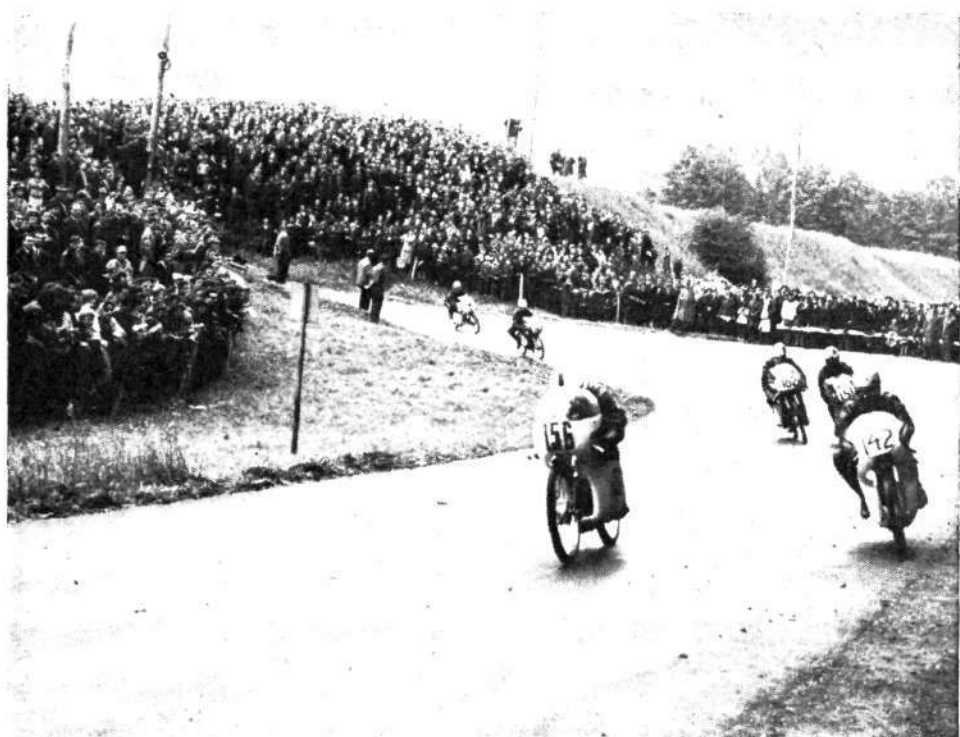
Leta 1962 je AMD napravilo korak naprej v športnem prizadevanju, prevzelo je organizacijo tekmovanja za državno prvenstvo in jo 18. in 19. 8. 1962 uspešno izvedlo. V obširnih pripravah so si organizatorji prizadevali, da postanejo loške dirke po udeležbi gledalcev čimbolj množična prireditve. Na njej naj tekmujejo najboljši tekmovalci, organizacijska izvedba pa naj bo brezhibna. Zato je vodstvo dirke ne le izboljšalo priprave, pač pa tudi razpisalo »Nagrado Loke« 50.000 din za tistega, ki bo izboljšal absolutni rekord proge s hitrostjo nad 110,00 km/h v enem krogu in prevozil vse predpisane kroge v svojem kategorijskem razredu. Hkrati je povečalo nagrade tudi za kategorijske rekorde. Fond nagrad je tako narasel z 82.000 din v letu 1960 na 307.500 din v letu 1962.

Za tekmovanje je bilo prijavljenih 107 startov, izvedenih pa 91. Prišli so tudi italijanski tekmovalci iz Trsta, ki so želeli nastopiti, čeprav izven konkurence. Ugled prireditve je hitro rasel; v lepem vremenu je dirke gledalo več kot 10.000 gledalcev. Najboljši čas dneva je dosegel zagrebški tekmovalec ing. Boško Šnajder s sovozačem Stjepanom Roganom, ki sta burno pozdravljena prevozila najhitrejši krog s hitrostjo 115,714 km/h in si priborila »Nagrado Loke 1962«. Na tekmovanju so dosegli v vseh kategorijskih razredih, razen v mopedih, poprečne hitrosti nad 100 km/h, medtem ko je Adrijan Bernetič dosegel z mopedom hitrost 90,8 km/h. Izmed slovenskih tekmovalcev je vozil najhitreje Aleš Mrzel, ki je dosegel poprečno hitrost 110,656 km/h.

Boj za točke je bil med republiškimi ekipami precej vroč in se je iz kroga v krog vse bolj zaostroval. V organizaciji prireditve — zlasti v izračunu časov — je bilo nekaj težav in pomanjkljivosti, ker je bilo zelo težko točno beležiti čase številnih tekmovalcev, česar novinarji niso spregledali.

Ekstranacionalna prireditve 4. 8. 1963 Eddie Lenz izboljša rekord na 121,988 km/h

Zanimanje športne publike, najboljših tekmovalcev doma in v sosednjih državah ter športnih časnikov za škofjeloško prireditve je zaradi čedalje bolj-ših športnih dosežkov, dobre organizacije in proge neprestano raslo, zato so se prireditelji odločili, da tudi v letu 1963 organizirajo državno prvenstvo, na tekmovanje pa povabijo tudi najboljše športnike iz sosednje Avstrije in Italije. Organizirali so tako imenovane ekstranacionalne dirke, na katerih lahko tekmujejo tudi tekmovalci tistih držav, katerih državna meja ni oddaljena več kot 50 km od prireditvenega prostora.



Med dirko 23. maja 1965 ob progi pri Lipici

Foto: M. Zaplatil

Na svečano okrašenem prireditvenem prostoru se je zbralo 111 jugoslovan-skih, 15 avstrijskih in 9 italijanskih tekmovalcev, skupno 135. Toliko jih nikoli prej ni tekmovalo na loški tekmovalni stezi. Točno ob 15. uri so ob najboljših domačih tekmovalcih pognali stroje tudi odlični športniki iz Avstrije in Italije. V vseh kategorijskih razredih so padali rekordi. Najboljši čas dneva in absolutni rekord proge je dosegel Dunajčan Eddie Lenz na Nortonu 500 ccm, ki je vozil v najhitrejšem krogu s poprečno hitrostjo 121,988 km/h, kar je med publiko in prireditelji zelo ugodno odjeknilo. Tržačan Gilberto Parlotti 117,391, medtem ko je vozil najboljši Jugoslovan ing. Boško Šnajder s sovozačem Stjepanom Roganom s poprečno hitrostjo 116,715 km/h in tako izboljšal lastni rekord 115,714 kilometrov na uro iz leta 1962.

Prireditev je gledalo približno 15.000 ljudi in je v lepem vremenu odlično uspela.

O Lenzovi vožnji je novinar Virnik zapisal 16. 5. 1964 v Mladini, da je bila včasih pretirano drzna, nadvse zanesljiva, tehnično dovršena in virtuozna. H. Ūbeleis pa je v Delu 5. 8. 1963 zapisal: »Organizacija tekmovanja... je bila vzorna na vsej črti.«

Z uspešno izvedbo ekстранacionalne prireditve si je Loka priborila pot med organizatorje velikih mednarodnih cestno-hitrostnih dirk.

Nagrada Loke prvič v mednarodnem rangu 24. 5. 1964 Morrie Low je triumfiral

Čeprav je prireditev 1963. leta odlično uspela, jo je zelo težko primerjati z dosežki v letu 1964 tako po hitrostih in obisku publike kot po kvalitativnih tekmovalcih, ne moremo pa je primerjati po njenem odjeku v športni javnosti, saj je prav na tej prireditvi bolj kot kdajkoli poprej zablestela v vsem svojem sijaju športna zvezda nepozabnega Novozelancea Morrie Lowa, ki je v boju z Avstralcem Ronaldom Robinsonom, v katerem sta sedemkrat porušila lastne rekorde, dosegel v 9. krogu nepozabno hitrost 133,005 km/h in osvojil Nagrado Loke 100.000 din. Žal ni simpatični Morrie Low nikoli več tekmoval v Loki, ker se je 8. 9. 1964 v Freiburgu v Nemčiji smrtno ponesrečil. Zmagal pa je tudi v kategorijskem razredu do 350 ccm s poprečno hitrostjo 125,100 km/h. Dramatični finiš se je razvil tudi v boju 11 najboljših prikolničarjev na čelu s svetovnim prvakom Maxom Deublom, ki je šele v 9. krogu prehitel rojaka A. Butscherja in zmagal s hitrostjo 121,622 km/h v najhitrejšem krogu.

Skupno je 80 tekmovalcev iz 15 držav izvedlo 128 startov, prireditev pa je gledalo približno 35.000 gledalcev, medtem ko so se stroški za njeno izvedbo povzpeli na 11,250.000 din.

Tekmovanje je izredno dobro uspelo, motnje so nastopile le pri vzdrževanju reda med nekaterimi nediscipliniranimi gledalci. Športni novinarji in tekmovalci so bili navdušeni nad progo, občinstvom in organizacijo, zato je nepodpisani novinar TT zapisal 26. 5. 1964: »Loške dirke niso uspele le po športni, marveč tudi po organizacijski plati, krajevno AMD je z nedeljsko premiero na evropski ravni nedvomno položilo zrelostni izpit...« Podobno so dirke ocenjevali tudi drugi listi.

Nagrada Loke 1965 in 1966 — velike napovedi — pičli rezultati

Tudi v letih 1965 in 1966 je društvo skrbno organiziralo prireditev, gojilo je velike upe v športne uspehe, doseženi pa so bili le pičli rezultati. Čeprav so 1965 tekmovali športniki iz 14, 1966 pa iz 17 držav, prireditelj pa je povečal glavno nagrado od 100 na 200 tisoč din in znova asfaltiral cesto Lipica—Plevna, ni bil porušen Morrie Lowov rekord iz leta 1964. Angleški tekmovalec Lewis Young se mu je sicer 23. 5. 1965 precej približal, saj je dosegel 132,570 km/h, toda Lowova znamka 133,005 je bila zanj nedosegljiva. Zaman je poskušal tudi 29. 5. 1966, saj je tokrat dosegel le 129,393 km/h. Najboljše uspehe sta dosegla 1965. leta svetovna prvaka Hans G. Anscheidt (ZRN), ki je potolkel rekord Janka Štufeta iz 1964 v razredu do 50 ccm (97,356 km/h) in postavil nov rekord 105,744 km/h, ter Peter Eser, ki je izboljšal kateg. rekord Manfreda Magnusa (117,391 km/h) v razredu do 125 ccm iz 1964 in dosegel 118,594 km/h. Max Deubel pa je 1965 izboljšal v kategoriji prikolic lastni rekord iz 1964 od 121,622 na 123,664 km/h.

Leta 1966 sta porušila rekorda le Rudolf Kunz (ZRN) v razredu do 50 ccm, ki je dosegel 107,856 km/h, in Silvio Grassetti, ki je v razredu do 350 ccm porušil rekord Johna Smitha 125,972 km/h iz leta 1964 in dosegel v najhitrejšem krogu poprečno hitrost 127,359 km/h.

Relativno slabim športnim dosežkom v letih 1965 in 1966 je botrovalo deževno vreme. Obe leti je prav med tekmovanjem težjih strojev zelo deževalo, tudi izbira tekmovalcev ni bila najboljša.

Kljub dežju sta bili prireditvi 1965 in 1966 dobro obiskani, saj so časopisni poročevalci zapisali, da je bilo 1965 okoli 30.000 ljudi, 1966 pa celo 35.000 do 40.000. Organizacija je leta 1966 bolj uspela kot kdajkoli prej.

Odlični rezultati Nagrade Loke 1967 Walter Scheimann potolče Lowov rekord

Ob prireditvi 28. 5. 1967 je bilo lepo vreme, organizatorji pa so zagotovili 179 startov najboljših tekmovalcev iz 19 držav. Pokroviteljstvo nad odlično pripravljeno športno revijo je prvič prevzelo domače podjetje »Transturist«.

Do podrobnosti skrbno pripravljeno tekmovanje s hudo konkurenco je res odlično uspelo. Razen v razredu do 50 ccm so bili porušeni vsi kategorijski in tudi absolutni rekord. Zanj se je razvila izredno huda in nepozabna tekma. V razredu do 500 ccm je startalo 30 tekmovalcev, divje so se pognali, rekord Morrie Lova, magična številka 133,005 km/h iz leta 1964, je od prvega kroga visel na nitki. Bilo je jasno, da ne bo »preživel« popoldneva, saj je Nagrada Loke 400.000 din bdela pred vsemi in jih vznemirjala. Že dve leti je niso podelili. Njena prestižna vrednost je daleč presegala dejansko. Kdo jo bo dobil? Kdo bo vzdržal psihični pritisk v vseh 15 krogih in bo hkrati dovolj spreten in drzen? Res se je že v 3. krogu zgodilo tisto, kar so vsi tekmovalci, gledalci in vodstvo pričakovali. Lowov rekord je prvi potolkel Avstralec John Dodds s hitrostjo 133,900 km/h, že v 5. krogu ga je prekosil zahodni Nemeč W. Scheimann s hitrostjo 134,106 km/h, v naslednjem krogu je Scheimann še izboljšal svoj rekord na 134,320 km/h, toda že v 7. krogu mu ga je odščipnil Južni Afričan Errol Cowan s hitrostjo 134,775 km/h, v 8. krogu pa mu ga je iztrgal Anglež Maurice Hawthorne s hitrostjo 135,886 km/h, končni rezultat pa je postavil Scheimann v 13. krogu — 136,590 km/h in dobil Nagrado Loke 400.000 din, medtem ko je požel zmago v kategorijskem razredu Cowan. Tako razburljivega športnega boja, ko je bil v manj kot 30 minutah 7-krat potolčen rekord, v Loki ni bilo ne dotlej in ne pozneje. Tudi na velikih evropskih dirkah se kaj takega redko kdaj zgodi.

Zelo zanimive so bile tekme 13 prikoličarjev, med katerimi so se borili 4 najboljši na svetu. Njihove drzne vožnje so razvnele in navdušile gledalce, ki jih je bilo 50.000. Najprej je vodil Georg Aurbacher, v 3. krogu pa ga je prehitel Klaus Enders, ki je z novim kat. rekordom 127,800 km/h tudi zmagal. Organizacija prireditve je bila na visoki ravni, tekmovanje je brezhibno potekalo.

Dopisnik Športnih novosti Drago Kranjc je v svojem listu 29. 5. ocenil dirke: »Današnja nedelja je nudila res velik in sijajen okras motociklistični prireditvi — sončni dan, približno 50.000 gledalcev... Kvaliteta nekaterih kategorijskih pa je bila na svetovni ravni.«

Podobno so prireditve ocenili tudi drugi listi, ki so prvič omenili, da se je »Nagrada Loke« povsem približala »Veliki nagradi Jadrana« in da se tehtnica po organizacijski in športni plati počasi, a vztrajno nagiba »na gorenjsko stran«.

Nagrada Loke 1968 John Dodds je ukanil Grassettija

Leta 1968 je uspelo prirediteljem delno izboljšati tekmovalno progo. Zgrajen je bil nov 480 m dolg odsek ceste med Lipico in železniško postajo, toda

vreme jim spet ni bilo naklonjeno. Organizatorji so vse skrbno pripravili in vključili v delo približno 800 sodelavcev. Vreme je kazalo še v soboto 25. 5. na treningu kar najbolje, zato je bilo tudi neuradno porušenih 5 kategorijskih rekordov, toda zgodila se je prva smrtna nesreča pri Plevni, kjer je padel švicarski tekmovalec Ditz Rainer. Zvečer pa se je vreme nenadno poslabšalo.

Kljub slabemu vremenu, ki je zmanjšalo obisk športne publike na 20 do 25.000, tj. za najmanj 50 % glede na leto 1967, so bili 26. 5. 1968 porušeni 4 kategorijski rekordi, med njimi tudi absolutni. Najbolj zanimiv boj se je razvnel v razredu do 500 ccm med Avstralcem Johnom Doddsom in Italijanom Silvijem Grassettijem, ki je zmagal že v kateg. razredu do 350 ccm in premočno vodil na stroju Benelli 500 ccm 14 krogov, toda njegova žena, ki mu je sekundirala, mu ni dala pravega znaka, zato ga je v zadnjem (15.) krogu prehitel mali Avstrelac in mu odnesel absolutni rekord s hitrostjo 140,504 km/h in 500.000 din ter zmagal v kategorijskem razredu.

Velika nagrada Loke 1969 Marsovszky je padel, a vendar zmagal

Organizacijski komite in AMD Šk. Loka sta že leta 1967 prosila mednarodno motociklistično organizacijo FIM, naj podeli za 1968. leto loški prireditvi naziv »Velika nagrada«, vendar prošnja ni bila ugodno rešena, ker prireditelj ni mogel zagotoviti, da bo cesta Lipica—Trata rekonstruirana; ker je bil ta pogoj 1968 izpolnjen in je AMD prošnjo obnovilo, je FIM na svojem Madridskem kongresu novembra 1968 prošnji AMD Šk. Loka ugodila, zato je bila 1969 izvedena v Loku prireditev najvišjega reda.

AMD je že 19. 11. 1968 izvolilo 14-članski delovni odbor, medtem ko je bil organizacijski komite imenovan 25. 2. 1969. Ta je 19. 3. sprejel proračun v višini 366,850.000 din.

Zanimanje tujih in domačih tekmovalcev za dirke je bilo izredno veliko, saj so tekmovalci 17 držav ponudili prireditelju 480 startov. Sprejel jih je 165. Prireditelj je široko in intenzivno reklamiral tekmovanje, izdal in nalepil je po Sloveniji 2000 plakatov, razdelil in raztrosil 80.000 reklamnih listkov, sklical 5. 5. 1969 novinarsko konferenco, reklamiral prireditev ustno na športnih tekmovanjih, po radijskih in televizijskih valovih, vendar slovenska športna javnost še ni bila dovolj o njej obveščena.

Dirka za »Veliko nagrado Loke 1969« je bila res veličastna. Že na uradnem treningu so tekmovalci potolkli vse kategorijske rekorde, medtem ko se je Novozelanec Keith Turner s hitrostjo 140,250 km/h tesno približal rekordu Johna Doddsa iz leta 1968 — 140,593 km/h.

V nedeljo 25. 5. 1969 je bilo lepo vreme. Ob 8. uri so nastopile blagajniška, rediteljska in miličniška služba na vseh dohodih. Ob 14,45. uri je bilo vse pripravljeno za začetek velikega tekmovanja. Ob progi se je zbralo približno 40.000 gledalcev. To je bila izredna počastitev 20. jubilejne prireditve in dober obet za prireditev, ki naj bi se ob 1000-letnici Loke 1973. leta štela za svetovno prvenstvo.

Ko je ob 15. uri »stekla« prva »Velika nagrada Loke«, so se razvneli zaigrani športni boji v vseh kategorijskih razredih za športne lovorike in nagrade. Najprej je postavil nov kategorijski rekord v razredu do 50 ccm zahodni Nemeč Rudolf Kunz 117,600 km/h. V razredu do 350 ccm je zmagal z novim rekordom 137,175 Novozelanec Ginger Molloy. Divji tempo voženj je vzdržalo

le 7 izmed 20 dirkačev. V razredu do 125 ccm so se borili za prva tri mesta ing. H. Kriwanek, Laszlo Szabo in Siegfried Möhringer. Zmagal je Kriwanek (131,385 km/h).

Tudi v razredu do 250 ccm se je razvil najbolj zanimiv športni boj med tekmečema L. Szabom in S. Möhringerjem, toda tokrat je imel Szabo več sreče. V 6. krogu je prehitel svojega nasprotnika, dosegel kategorijski rekord 139,414 km/h in s povprečno hitrostjo 136,624 km/h v vseh 12 krogih zmagal.

Doddsova zaročenka je pozabila signalizirati ...

Največja pozornost športne publike, vodstva dirk in novinarjev je veljala kategorijskemu razredu do 500 ccm, v katerem so bili glavni favoriti Švicar Dyula Marsowszky, Avstralec John Dodds, Novozelanec Keith Turner in Avstrijec Karl Auer. S starta je najhitreje potegnil Dodds, Marsovsky ga je zasledoval in dosegel v 6. krogu absolutni rekord 144,00 km/h, toda zaradi preostrega tempa je pri Lipici padel, vendar je nadaljeval vožnjo in prevozil predpisanih 10 krogov ter dobil nagrado Loke 5000,00 din. Nesrečni John Dodds pa ni vedel, da ni dosegel absolutnega rekorda; zaročenka, ki mu je sekundirala, mu tega ni signalizirala, zato je zagrešila enako napako kot Grassettijeva žena leto prej in z enako posledico za svojega varovanca.

Med prikoličarji je startalo 14 parov, med njimi so bili 4 najboljši na svetu. Razvili so se zanimivi boji med pari Klausom Endersom—Engelhordtom, Georgom Auerbacherjem—Hannom, Schauzujem—Schneiderjem in Butscherjem—Huberjem. Zmagal je par Klaus Enders—Engelhardt s povprečno hitrostjo 131,661 km/h in novim kategorijskim rekordom v najhitrejšem krogu 135,678, medtem ko sta para G. Auerbacher—Hann in Schauz—Schneider vozila s povprečno hitrostjo nad 130 km/h v vseh 12 krogih.

Prireditve je potekala ves čas brezhibno in v izredno lepem vremenu. Žirija je na predlog zveznega delegata Alojza Gabrovca izrazila priznanje prireditelju za dobro organizacijo, hkrati pa ga je opozorila, da je tekmovalna proga preozka in preveč nevarna za prireditve na tako visoki ravni, zato jo mora za naslednje leto razširiti in preurediti.

Z uspešno končano 20. dirko »Veliko nagrado Loke 1969« je bilo zaključeno drugo desetletje dirkalnega športa v Škofji Loki, začenja se novo obdobje, boj za temeljito rekonstrukcijo proge, na kateri naj bi ob 1000-letnici našega mesta organizirali tekmovanje, ki bi se točkovalo za svetovno prvenstvo v tem prelepem cestno-hitrostnem športu. Tekmovanje bo, če ga bomo uspeli dobro organizirati, potrdilo Škofjo Loko kot prireditelja največjih cestno-hitrostnih dirk v naši državi.

Loka rally 69

Po velikih izkušnjah, ki si jih je AMD Šk. Loka pridobilo z izvedbo 20. cestno-hitrostnih tekmovanj z motocikli, se je društveni upravni odbor 1969 leta prvič odločil, da organizira 19. 10. 1969 rally vožnjo za republiško prvenstvo.

Sredi septembra je bilo imenovano vodstvo, ki je izdelalo pravilnik, s katerim je bila določena 258 km dolga proga, razdeljena v 6 etap. Potekala je iz Škofje Loke čez Žiri in Rovte na Logatec, od tam v Kamnik in čez Mengeš ter Kranj proti Bledu, z Bleda pa čez Bohinj in Jelovico v Selško dolino, iz

katere je zavila čez Čepule v Stražišče in na cilj v Škofjo Loko. Zaradi odkritja spomenika v Žireh je moral organizator spremeniti smer vožnje. Namesto čez Žiri, so vozili čez Lučne na Logatec.

Za vožnjo v 4 razredih (do 780 ccm, od 781 do 1150, od 1151 do 1300 in nad 1300) se je prijavilo skupno 71 tekmovalcev iz slovenskih in hrvaških AMD. Startalo jih je 61, na cilj pa je privozilo 53. Med tekmovanjem je prišlo do štirih nesreč, ki pa niso imele hujših posledic. Zmagala je tričlanska ekipa AMD Nova Gorica v sestavi Fr. Taranbino, Igor Coti in Janko Slokar. Drugo mesto je zasedla ekipa AMD Šk. Loka v sestavi Matevža Bogataja, Acija Novinca in Jureta Vernika, tretje mesto je zasedla ekipa AMD Koper.

Najboljši posameznik in absolutni zmagovalec je bil Karel Horvat iz AMD Ljubljana, Aci Novinec iz domačega društva pa je zmagal v kategorijskem razredu od 781 do 1150 ccm.

Tekmovanje je bilo zelo zanimivo in je vzbudilo veliko pozornost med gledalci. Zaradi nezadostnih izkušenj v tej zvrsti športa je imel organizator tudi nekaj težav z izvedbo.

Nagrada Jugoslavije — Loka 1970 Ginger Molloy je potolkel rekord

Društveni odbor, ki je hkrati ožje vodstvo škofjeloških cestno-hitrostnih dirk, si je tudi v letu 1970 vztrajno prizadeval, da bi do leta 1973, ko bo naše mesto praznovalo 1000-letnico, pripravil potrebne objektivne pogoje, v katerih bo mogoče organizirati športno prireditve, ki se bo točkovala za svetovno prvenstvo. Zato je 1968. leta prijavil in 1969. leta izvedel »Veliko nagrado Loke«. Za leto 1970 pa je, da bi se prireditve bolj uveljavila v mednarodni športni javnosti, spremenil njen naziv. Namesto »Nagrada Loke...«, ki izzveni v tujini dokaj lokalistično, jo je preimenoval v »Nagrada Jugoslavije — Loka 1970«. Nov naziv je dal dirkam širše, vsedrjavno obeležje, hkrati pa ohranil ime popularne »Loke«.

Nepriemerni datum prireditve

Priprave na prireditve so se začele že v začetku januarja in tokrat v Loki kot v Sloveniji v dokaj neugodnih razmerah, ker nista bila rešena ne problem uvoza tekmovalnih strojev ne sistem tekmovanja. Prve nevednosti so nastopile že z izbiro datuma, ker je mednarodna motociklistična federacija FIM na kongresu v Ljubljani oktobra 1969 sprejela 24. maj 1970 (dotedanji stalni datum loških dirk) kot termin Velike nagrade Jadrana v Opatiji, zato je bilo treba izbrati nov datum. Zaradi svetovnega prvenstva (Tourist Trophy) na otoku Man v Angliji je preostal za loške dirke edini sprejemljivi datum 20. in 21. junij, ki se je tokrat izkazal za naše razmere zelo neprimeren, ker je bila isti dan v Ljubljani odločilna nogometna tekma med NK Olimpijo in nižkim Radničkim, na Bledu mednarodna veslaška regata, na Pokljuki 20. 6. izlet pionirjev, naslednji dan pa zborovanje lovcev in gozdarjev. Za nameček je ob 19. uri RTV Ljubljana direktno prenašala finalno nogometno tekmo s svetovnega prvenstva v Mehiki. Vrh tega je veliko gledalcev izvabilo izredno toplo vreme na kopanje k morju.

Prireditelj ni mogel v takšni »zasičenosti« s prireditvami na gorenjskem in ljubljanskem območju pričakovati tako množičnega obiska športne publike

kot prejšnje leto. Kljub njegovim dragocenim izkušnjam v zadnjih 10 letih, bleščečemu uspehu »Velike nagrade Loke 1969« in izrednim prizadevanjem organizatorjev, je dosegla »Nagrada Jugoslavije« napredek le na športnem področju, medtem ko si je tekmovanje ogledalo le približno 20.000 gledalcev. Tako skromen obisk je povzročil prireditelju občutno finančno izgubo, ki je hudo prizadela njegov, dotlej najvišji proračun izdatkov — 385.000 N din.

Kako so potekale priprave

Upravni odbor AMD je na svoji seji 27. 1. 1970 imenoval 28-članski organizacijski komite, ki mu je predsedoval predsednik občine Zdravko Krvina, in 21 članov vodstva. V njem je prevzel dolžnost direktorja prireditve predsednik AMD tov. Stane Krapež, medtem ko je bil sekretar član UO Jože Hauptman. Ostali člani so v glavnem opravljali iste dolžnosti kot prejšnja leta.

Organizacijski komite in vodstvo dirke sta organizirala priprave v 6 komisijah. Plenarni seji sta bili le dve, in sicer 30. 3 in 17. 6. 1970. Največ pozornosti in truda je bilo posvečenega:

1. Rekonstrukciji ceste od Plevne do kolodvora, ki so jo nameravali zaradi valovitosti in poškodb prekriti z novo asfaltno prevleko. Žal pa se je moral prireditelj temu odpovedati, ker je bila cesta Kranj—Škofja Loka tako uničena, da ji je bilo treba dati prednost, sicer bi pred občani zelo težko opravičili investicije na tekmovalni progi.

2. Zavarovanju gledalcev in tekmovalcev ter zagotovitvi reda in varnosti na prireditvi. Pri tem je vodstvo sklenilo, da je treba gledalce razporediti le na varnejša mesta, bolj nevarne dele proge pa boljše kot prejšnje leto zavarovati z mrežami, vrvmi, večjim številom miličnikov in rediteljev.

Ostale priprave so nemoteno tekle v enakem ritmu kot prejšnja leta, le obseg reklame je bil nekoliko povečan, njena kvaliteta pa precej domiselno izboljšana z objavami v RTV, obširnimi članki iz kronike dirk v Delu in drugih časnikih. Prijave tekmovalcev so bile 18. 5. zaključene. Izmed 389 ponudnih je prireditelj izbral 176 startov najboljših tekmovalcev iz 20 držav. Večina izmed njih je nastopila z najnovejšimi stroji, med katerimi je bilo 38 japonskih Yamah, 28 Aermacchijev, po 13 Hond, Tomosov in BMW, po 11 Kreidlerjev in Bultacov, 10 Nortonov itd. Med tekmovalci je bil en svetovni prvak (Klaus Enders iz ZRN) in nekaj uvrščenih do 5. mesta (Molloy, Auerbacher idr.) na svetovni lestvici. Kvaliteta večine tekmovalcev je bila izredno dobra, konkurenca pa dotedaj v Loki največja.

Vodstvo je sklenilo z ekipo italijanskih kronometristov iz Gorice, ki so z Longines napravami merili dosežene čase. Organizirane in pripravljene so bile vse potrebne službe: športna, tehnična, zavarovanje proge in oskrba gledalcev z jedili in pijačami, zveze, ozvočenje in informacijska pisarna, ki jo je tokrat vodila Maruša Erznožnik, ki aktivno obvlada angleški, francoski in nemški.

Nekatere motnje v pripravah

Tako zahtevne in obsežne prireditve kot so loške dirke, ni mogoče nikoli organizirati, ne da bi naleteli v pripravah na manjše ali večje težave. Kljub skrbno izdelanim načrtom in izkušnjam vodilnih tovarišev je prišlo tudi v letu 1970 do precejšnjih težav. Tako se je najprej zataknilo z vojaškim garnizonom,

ki je skupaj z občinskim oddelkom za narodno obrambo prav v nedeljo dopoldne organiziral vojaške vaje za rezervne oficirje v neposredni bližini prireditvenega prostora in poklical mnoge vodilne organizatorje dirk, naj se jih obvezno udeležijo. Vaje so bile sicer preklicane, vendar so povzročile nepotrebne zapetljaje. Pozneje je prišlo v tem sodelovanju tudi do drugih težav, vendar so bile tudi te z obojestransko dobro voljo obvladane.

Motnje v odnosih z vojaki in dež, ki je začel padati v četrtek 18. 6. zjutraj, so povzročili precej nervoze in napetosti v vodstvu ter zastoje v dograditvi tribun, napeljavi kablov za ozvočenje in zveze. Deževalo je v presledkih do sobote zjutraj 20. 6. Nevšečnosti so nastopile tudi pri organizaciji zavarovanja z milico. Zaradi izpitov v šoli je bilo zelo težko dobiti dovolj miličnikov. Poleg tega sta v petek zjutraj 19. 9. odpovedala nastop najboljša italijanska tekmovalca Angelo Bergamonti in Gilberto Milani, na katerih je prireditelj zasnoval reklamo, medtem ko sta italijanska in madžarska motociklistična federacija pritiskali na prireditelja, naj sprejme nekatere drugorazredne tekmovalce. Treba je bilo odgovarjati, pisati in prevajati dolge brzozjavke ter jih s polžjo hitrostjo sredi noči oddajati po telefonu. Kljub vsem težavam je organizacijski mehanizem »Nagrada Jugoslavije — Loka 70« zelo dobro deloval in uspel zadovoljivo obvladati vse nastale probleme. Proga je bila do 9. ure pripravljena za neuradni trening, popoldne ob 15,15 pa se je začel s 15-minutno zamudo tudi neuradni trening. Zamuda je nastala zato, ker vodja zvez Vinko Dvoržak ni mogel pravočasno dobiti radijskih aparatov, šofer Transturistovega avtobusa pa ni sprejel pri Cirmanu v Mednem 14 vezistov — miličnikov kadetov, čeprav je bilo dogovorjeno, da jih bo pripeljal v Škofjo Loko.

Potek prireditve — odlični športni dosežki v kategorijskih razredih

Uradni trening in tekmovanje sta potekala 20. 6. in 21. 6. od 15. do 18. ure brez posebnih zastojev. Motnje so nastale le pri časomerilski službi. Italijanski kronometristi se niso znašli na loških dirkah. Prireditelj je dobival rezultate z veliko zamudo, saj je za najboljši čas Šveda Kurta Carlssona, dosežen na uradnem treningu, s katerim se je zelo približal absolutnemu rekordu proge, zvedel šele ob 23. uri zvečer, zato ga ni mogel objaviti. Športni novinarji so bili izredno nezadovoljni, ker niso mogli svojim redakcijam pravočasno posredovati rezultatov.

Vodstvo prireditve je povabilo na tekmovanje kot goste v nedeljo 21. 6. tudi mnoge znane loške rekorderje iz prejšnjih let in prve organizatorje loških dirk: Lea Ponikvarja, Jurija Černeta, Edija Čudna, Leona Pintarja, Borisa Oblaka, Alojza Zupančiča, Rajka Jakopiča, Franca Zaletela, Adolfa Gerjola in druge. Mnogi izmed povabljenih so se z velikim zadovoljstvom odzvali vabilu.

Direktor prireditve Stane Krapež, sekretar Jože Hauptman, predsednik športne komisije Ivan Križaj in drugi člani vodstva so v soboto in v nedeljo od 6. ure zjutraj pa do poznih večernih ur preverjali priprave, urejali še zadnje podrobnosti, koordinirali nastope in reševali morebitne probleme ter z zaskrbljenostjo čakali, ali si bo tekmovanje ogledalo toliko ljudi, kot so pričakovali. Do 13. ure je prišlo na prireditveni prostor zelo malo gledalcev, po 14. uri pa je njihovo število hitro naraslo, vendar je bila po 1963. letu najmanjša udeležba, čeprav je bilo objavljenih v vseh slovenskih in mnogih drugih časnikih približno 50 člankov.

Za vsako športno prireditev je najpomembnejše: 1. da je dobro organizirana in poteka nemoteno ter brez nesreč, 2. da izboljša na svojem področju veljavne rekorde in 3. da privabi čim več gledalcev. Loška prireditev je 1970. leta zadostila 1. in 2. namenu, medtem ko tretjega zaradi opisanih razlogov ni dosegla.

Tekmovanje je bilo organizirano v 6 kategorijskih razredih po naslednjem vrstnem redu: do 50 ccm, do 350 ccm, do 125 ccm, do 250 ccm do 50 ccm s solo motorji in z motorji s prikolicami do 500 ccm.

V vseh razredih razen v 125 ccm so se razvili ostri in zagrizeni boji ne le med tekmovalci, temveč tudi med tovarno Tomos in Kreidler za prva mesta. Najprej je starter Miro Avsec spustil na 4500 m dolgo progo 25 tekmovalcev v kategorijskem razredu do 50 ccm. Že na startu je prvi potegnil italijanski tekmovalec Gilberto Parlotti na Tomosu. Lanski rekorder Rudolf Kunz iz ZRN ga je s svojim Kreidlerjem zasledoval in se mu v 8. krogu tesno približal, vendar mu je Parlotti »ušel« in zmagal. Iz te zmage se je razvilo v Tomosovem taboru burno slavlje, saj je Tomos v Loki prvič premagal Kreidlerja in tudi svetovnega hitrostnega rekorderja z mopedi (210,777 km/h) Kunza s povprečno hitrostjo 117,02 km/h, toda Kunz kljub Parlottijevi zmagi ni ostal brez lovrike, dosegel je nov kategorijski rekord v 4. krogu s povprečno hitrostjo 120,895 km/h. Parlotti pa je bil kljub temu presrečen, ker je po večletnih poskusih končno le zmagal tudi v Loki.

V kategorijskem razredu do 350 ccm je startalo 32 tekmovalcev. V zagrizenih bojih pa je vseh 15 krogov odvozilo le 11. Najhujši boji so se razvili med nemškim dirkačem Wilhelmom Attererjem, Italijanom Giuseppom Vicenzijem in Angležem Billiem Nelsonom, drugim na svetovni lestvici, ki ima leseno nogo in je moral startati s tujo pomočjo z zadnjega mesta, čeprav si je na treningu priboril prvo. Vodil je ves čas Atterer, vendar se mu je Nelson do zadnjega kroga z virtuozno vožnjo približal ter prispel na cilj drugi le za 4/10 sekunde za zmagovalcem Attererjem. V 14. krogu je dosegel nov kategorijski rekord proge s povprečno hitrostjo 142,859 km/h ter s tem tudi moralno zmagal in požel buren aplavz publike. Zmagovalec Atterer je dosegel povprečno hitrost 137,160 km/h. Oba sta vozila na japonskih strojih Yamaha.

Tekmovanje motorjev do 125 ccm je bilo izmed vseh kategorijskih razredov najmanj zanimivo, ker med nastopajočimi ni bilo izrazitih tekmecev. Zmagal je madžarski tekmovalec Janoš Drapal s strojem MZ-RE in povprečno hitrostjo 127,400 km/h. Startalo je 32 tekmovalcev, vseh 10 krogov pa je odvozilo le 15.

Velik in zagrizen boj se je vnel v kategorijskem razredu do 250 ccm med reškim dirkačem Brankom Bevando, Nemcem Heinrichom Rosenbuschem in Italijanom G. Vicenzijem. Zmagal je Rosenbusch na stroju Yamaha s hitrostjo 137,275 km/h, vendar kategorijskega rekorda Laszla Szaba 139,414 iz leta 1969 ni nihče potolkel. V tem razredu je pred publiko moralno zmagal Bevanda, ki se je v 10. krogu prebil na 3., v 12 ali zadnjem pa celo na 1. mesto, toda 300 metrov pred ciljem se mu je pokvarila zavora, zato sta ga prehitela Rosenbusch in Vicenzi. Vendar je bila ta vožnja in 3. mesto za Bevando izreden uspeh.

V kategoriji motorjev do 500 ccm solo je šlo za absolutni rekord loške proge in nagrado 5000 din. Startalo je rekordno število tekmovalcev — kar 37, vseh 15 krogov pa odvozilo le 9. Najbolj blazno so drseli po progi (s hitrostjo, ki je na ravnih delih presejala 230 km/h) Ginger Molloy (NZ), ki je vozil japonski stroj Kawasaki, Gilberto Parlotti, popularni Tržačan na Ducatiju, in mladi Avstralec Terry Denehy. Zmagal je Molloy s povprečno hitrostjo 140,332 km/h in novim kategorijskim rekordom 145,163 km/h v 12. krogu. Po zmagi se je

presrečni Molloy peljal s hčerko in lovorovim vencem na častni krog. Svojo srečo ali veliki met, kot so nekateri novinarji to poimenovali, je delil burno pozdravljen z nežnim komaj 5 let starim bitjem. Tudi žena, ki ga povsod spremlja, je bila ob njegovi zasluženih zmagi do solz ganjena.

V vožnji motorjev s prikolicami do 500 ccm se je zbrala na progi skoraj vsa svetovna elita — na čelu s svetovnim prvakom Klausom Endersom in sovoznikom Wolfgangom Kalauchom. Startalo je 11 parov. Med njimi so prevladovali nemški stroji BMW-RS. Našo državo sta zastopala Norbert Salobir s sovozačem Bertijem Salobirjem. Zmagala sta svetovna prvaka Enders-Kalauch s fantastično poprečno hitrostjo za ta kategorijski razred 138,107 km/h, drugo mesto sta dosegla G. Auerbacher-H. Hann, stara loška znanca, medtem ko sta zasedla 3. mesto A. Butscher in J. Huber. Tudi ta dva tekmujeta od 1964 vsako leto v Škofji Loki.

Za loško publiko je prav ta razred najbolj zanimiv, zato si vodstvo dirk najbolj prizadeva, da vsakič izbere najboljše, ki pa so hkrati tudi najdražji za prireditelja, saj je poprečna startnina v tem razredu 2530 din, najdražji Enders-Kalauch pa je stal celo 5000 din. Atraksije v motociklističnem športu so pač drage!

Kako nadaljevati športno prizadevanje?

Naj zaključim ta opis, ki ni mogel do podrobnosti prikazati ogromnega truda in težav, ki so jih morali organizatorji v 25 letih premagovati, z ugotovitvijo, da so škofjeloške dirke, poznane v svetu kot Nagrada Loke, uveljavile naše mesto v mednarodni športni javnosti kot privlačen turistični in športni center, saj so v 25 letih privabile v Loko približno 350.000 domačih in tujih gledalcev ter tako pomagale našim gospodarskim organizacijam, da laže in uspešneje plasirajo svoje proizvode na domačem in tujem trgu, čeprav mnogi tega ne znajo ali nočejo razumeti.

Vrednost tega prizadevanja je mogoče najboljše oceniti po časopisni reklami, saj je objavljeno za dirke v Loki vsako leto od 30 do 50 časopisnih člankov le v domačih, precej pa tudi v tujih časopisih. Toliko jih ni objavljenih vse leto o vseh drugih dejavnostih v Loki.

Ob vstopu v drugo desetletje se postavlja pred prireditelje, loško občinsko skupščino in gospodarske dejavnike nov, precej zahteven problem: kako nadaljevati s športnim prizadevanjem? Ali bomo sposobni zbrati dovolj sredstev za temeljito rekonstrukcijo tekmovalne proge (na sedanji ne moremo več bistveno izboljšati športnih rezultatov) in dovolj sil, smelosti in spretnosti za povečanje obsega prireditve in izboljšanje njene kvalitete. Napredek, dosežen v zadnjem letu, je komaj zaznaven, vendar v AMD pogumno zremo v prihodnost. Rekonstrukcija proge pa je problem, ki ga morajo rešiti občinska skupščina in gospodarski dejavniki občine. Kolikor problem ne bo rešen najpozneje do konca 1971. leta, ni upanja, da bi lahko s športnim prizadevanjem nadaljevali. Opustitev tekem pa bo nedvomno škodovala napredku naše lokalne skupnosti na mnogih področjih njenega prizadevanja, zlasti pa v razvijanju turističnega gospodarstva.

Zusammenfassung

AUS DER CHRONIK DER MOTORRADRENNEN IN ŠKOFJA LOKA

Der Auto-Moto-Verein (Avto-moto društvo) in Škofja Loka wurde im Jahre 1945 gegründet und veranstaltete schon 1946 Streckenrennen im Wettbewerb mit verwandten Vereinen. Seit 1949 hält er ständig Motorradrennen verschiedener Kategorien ab. 1962 übernahm er die Durchführung des Wettbewerbs um die jugoslawische Staatsmeisterschaft. Von 1963 ab sind die Rennen in Škofja Loka international. Der Neuseeländer Morrie Low stellte 1964 den Rekord von 133,005 km/h auf und gewann den Preis von Škofja Loka. Seine Leistung überbot 1967 Walter Scheimann aus der Deutschen Bundesrepublik. Nach erfolgter Verbesserung der Rundrennstraße schrieb der Verein 1969 den »Großen Preis von Škofja Loka« aus; die Veranstaltung hatte rund 40.000 Zuschauer. Im selben Jahre veranstaltete er auch ein Rallye auf einer 258 km langen Strecke. Im vorigen Jahr änderte er den Namen seiner Veranstaltung in »Jugoslawienpreis — Loka 1970« um. Der Neuseeländer Ginger Moloy erzielte bei seiner Fahrt, die auf den ebenen Abschnitten der Straße 230 km/h überschritt, einen neuen Kategorierekord von 145,163 km/h. Nach diesen Erfolgen und Erfahrungen strebt der Verein danach, im Jahre 1973, in dem Škofja Loka die 1000-Jahrfeier der Herrschaft Škofja Loka begeht, ein Motorrad-Weltmeisterschaftsrennen zu organisieren.