



SVENSK MOTORSPORT

OFFICIELLT ORGAN FÖR

SVENSKA MOTORKLUBBEN

Årg. 3
N:r 12

Redaktion: Huvudredaktör och ansvarig utgivare generalsekreterare Nils Stille.
Adress: Bolinderska huset, Grand hotel, Stockholm. Tel.: 17601, N. 901, N. 14125.

31 dec.
1927

TRE SOLOFÖRARE PRICKFRIA I 1927 ÅRS NOVEMBERKÅSA.

Frostvädret räddade förarna undan vägarnas lervällingar, men snöfall under och före tävlingsdygnet beredde dem nya och stora svårigheter. — Danskarna ställdes i skymundan av sina svenska tävlingskamrater.



Från en av tävlingens svåraste etapper. Erik Westerberg anmäler sig vid Eljaröds hemliga kontroll. Foto: Ingeman-Petersen.

Årets Kåsa blir ett av de klassiska Novemberloppen, som går till historien som en "stor" tävling. Svårigheterna voro inte tillräckliga att omedelbart gallra bort andraplans-förarna från elitmännen och ta bort spänningen inför utgången, men de räckte till att göra tävlingen utslagsgivande. För våra vänner och grannar danskarna blev den alldeles för krävande, och männen från andra Sundet fingo efter nattvar-

vet uppge alla förhoppningar på seger och helt ställa in sig på en försiktig och kraftbesparande körning för att åtminstone kunna fullfölja banan och köra i mål.

Det ligger alltid ovisshet i luften före en Kåsa, och ingen människa kan fjorton dagar före starten förutsäga, om man har en lätt eller svår Kåsa att vänta. I Jönköping 1923 kom (Forts. sid 602.)

snömassor och en fruktansvärd kyla i sista stund och gjorde loppet synnerligen hårt, två år senare i Göteborg, när man redan med säkerhet berett sig på en Kåsa, där alla deltagare, som inte fingo motormackel, väntades prickfria till målet kom ett knappt dygn före starttimman sådana snömängder, att ingen enda kunde hanka sig runt, och som en motsats till dessa tävlingar hände det vid Kåsan i Norrköping 1922, att vägarna fröso till och blevo plana och fina nog, för att tjugutalet konkurrenter skulle mellan sig få dela äran av att vara segrare.

Även före årets Kåsetävling inträffade ett omslag i vädret, och tävlingsledningen såg med sorg och fasa, hur de såphala och lerblöta vägarna fröso till och oombedda ordnade sig till ypperliga "fräsvägar" för tävlingmännen. Men i sista stund skedde en ny förändring, som räddade situationen. Ett envist snöfall började, som inte slutade förrän i tävlingens elvte timme, och som var tillräcklymnigt för att sätta de utan snökedjor (förbudna i reglerna) utrustade förarna på verkliga svårigheter.

Arrangemangen voro ypperliga. Visserligen fungerade inte organisationsapparaten så prickfritt som till exempel vid fjolårets mönster-Kåsa, men förhandsarrangemangen voro för den skull nu inte en bit sämre än då. Ledaren, grosshandlare Albin Frantz från Veberöd, hade med den mest minutiösa noggrannhet förutsett och planlagt varje detalj; där det brast var vid några kontrollstationer. Det är ju inte heller att undra på att den relativt lilla och unga Malmöavdelningen — som har den allra största heder av tävlingen — inte har ett lika stort och vältränat garde tävlingsfunktionärer som Stockholmsavdelningen. Att en del av funktionärerna inte fullt behärskade sin uppgift och ibland blevo en smula nervösa inför de stora grupper pockande storåkare, som rusade in till deras kontroller, visar endast, att vi inom S. M. K. måste utarbeta enkla, klara och lättfattliga instruktioner för funktionärer. De tryckta instruktioner, som grosshandlare Frantz utarbetat till årets tävling, överträffade de tidigare vid vissa tillfällen använda och kunna gott läggas till grund för den omarbetade upplagan.

Resultaten.

Startordningen och resultaten framgå av nedanstående förteckning, ur vilken man med lätthet kan framplöcka, att de tre prickfria förarna i sologruppen — loppets verkliga segerherrar — voro Henry Molin på H. D., Gunnar Kalén och Hans Torell på Saroléa. Prickfria och första pristagare i sidvagnsgruppen voro Einar Lindberg, H. D., Bernhard Malmberg, Husqvarna, och Ivar Liljekvist, H. D. En av de övriga förarna, Erik Westerberg på H. D., var dessutom prickfri vid tidskontrollerna men ramlade ned på prislistan och gick miste om sin inteckning i Kåsan, tack vare en smula för hård kör-

ning på en av de första sträckorna under nattetappen, där en förrädisk hemlig kontroll noterade 1½ prick för mästaren.

1. Bo Malmström, H. D., 116 prickar.
2. Oscar Roos, Husqvarna, 25 prickar.
3. Karlo Pedersen, Indian, utgått, kört fel väg före Veberöd.
4. Nils Torell, A. J. S., 15 prickar.
5. Henry Molin, H. D., 0 prickar.
6. C. O. Heldenberg, Husqvarna, utgått strax efter starten.
7. Alb. Reinhardt, Indian, startade ej.
8. Gunnar Kalén, Saroléa, 0 prickar.
9. C. A. Andersson, Royal Enfield, 6 prickar.
10. Gösta Berg, H. D., utgått i Ystad på nattetappen.
11. Victor Linders, Husqvarna, utgått vid Sägmöllan.



Från startplatsen i Malmö. Det danska nationslaget, fr. v. Poul Juul, Karl Topp, Knud Larsen, Carlo Pedersen och Hakon Olsen

12. Poul Juul, Indian, utgått, kört fel väg före Veberöd.
13. H. Ahnestam, Saroléa, utgått efter Ystad på nattetappen.
14. E. Sagström, Super X, utgått efter Ystad på nattetappen.
15. J. Berglund, H. D., 26 prickar.
16. E. Evaldsson, Husqvarna, utgått, kört fel väg vid Skönabäck.
17. P. J. Persson, B. S. A., utgått före Höör.
18. G. Ljungholm, Chater Lea, startade ej.
19. P. A. Lewin, N. W., utgått, kört på fel väg vid Skönabäck.
20. Helge L. Molin, H. D., startade ej.
21. Tage Freij, Indian, utgått vid Hör.
22. K. Topp, New Hudson, 63 prickar.
23. H. Nilsson, Royal Enfield, utgått i Ystad på dagsetappen.
24. Hans Torell, Saroléa, 0 prickar.
25. Reinh. Jensen, H. D., utgått före Tolånga.
26. G. Pettersson, Husqvarna, utgått vid första kontrollen.
27. Axel Hansson, Rex, utgått i Simrishamn.
28. P. Nyström, Norton, utgått efter Veberöd.
29. S. L. Lundstedt, F. N., utgått före Veberöd.
30. J. O. Ekdahl, H. D., utgått före Simrishamn.
31. Harry Stridh, Husqvarna, utg. i Malmö efter nattetappen.
32. R. Svensson, Indian, 12 prickar.
33. N. F. Lindström, Levis, utgått före Tolånga.
34. Hakon Olsen, Nimbus, utgått efter Hör.
35. Erik Westerberg, H. D., 1½ prick.
36. G. Andersson, Husqvarna, utgått vid Skönabäck.
37. J. Svensson, Indian, utgått efter Ystad på nattetappen.
38. H. Carlsson, Saroléa, 2 prickar.
39. E. Norell, Royal Enfield, 13 prickar.
40. E. Kleine, H. D., 44 prickar.
41. T. Lindström, Husqvarna, utgått vid Eljaröd.
42. C. G. Wetterstrand, Indian, utesluten ur prisbedömningen på grund av att icke kontrollstationerna efter Skönabäck passerats.
43. Carl Jonsson, Rex, 16 prickar.
44. C. Persson, Saroléa, 30 prickar.
45. Knud Larsen, H. D., utgått efter Ystad på nattetappen.

46. E. Lindberg, H. D., 0 prickar.
47. H. Pettersson, Royal Enfield, 5 prickar.
48. B. Malmberg, Husqvarna, 0 prickar.
49. I. Liljekvist, H. D., 0 prickar.
50. R. Nyström, F. N., utgått efter Ystad på nattetappen.
51. R. Lindholm, Royal Enfield, utgått före Holmeja.
52. J. A. Denner, H. D., 3 prickar.
53. G. W. Lénberg, Indian, utgått, kört fel efter Skönabäck.
54. Ivar Olsson, H. D., utgått, kört fel väg efter Skönabäck.

En blick på startlistan ger vid handen, att den unga Malmöavdelningen äger ett förvånande stort antal tävlingsmän, kapabla att ge sig med i en så ansträngande tävling som en Novemberkåsa (icke mindre än 12 förare voro från avdelningen), och att för övrigt nästan samtliga våra välkända storåkare voro med i leken. De, som felades voro strängt taget endast de främsta Husqvarnaförarna, och den svenska fabriken hade haft en förut sällan sedd otur med sina män. Yngve Ericsson låg sjuk hemma i Skönnarbo, och Oscar Wilhelmsson måste hålla sig inomhus uppe i Dala-Åsbo, medan Gustaf Göthe inte efter sin Englandsresa dagarna innan var i form att träda in i laget. Nu måste Husqvarna sätta in två noviser i sitt lag bredvid Oscar Roos. Onekligen hårt för en fabrik, som några veckor före starten troddes ha sådana män att välja sitt lag bland som Sagström, Yngve Ericsson, Göthe och Wilhelmsson och som förfogade över sådana ypperliga reserver som Bernhard Malmberg och Oscar Roos.

Vid starten.

Lördagen den 19 november på slaget en minut över 4 sände den jättelike startern, patron Sökjer Pedersen, i väg den första tävlingsmannen, malmöbon Bo Malmström, på lilla H. D., och med en minuts mellanrum följde dennes konkurrenter.

Att evenemanget utanför Malmrosgaraget i utkanten av staden senterades av Malmöborna syntes tydligt, och publikmassorna vid starten uppskattades, kanske en smula frikostigt, till 3000 själar. Den som sett starten för många Kåsor,



Grupp av honoratiofes på rast i Veberöd, mannen med klocka i handen är tävl.-led. Frantz, vidare fr. vänster till höger: direktör Malmros, grosserer Silldorff (gen.-sekr. i N. M. F.), en åskådare, direktör Ramm-Ericson (med pipa), redaktören för Svensk Motorsport (med de små glasögonen), grosserer Ove Bendixen, greve De la Gardie, patron Sökjer Pedersen (starter) och ingenjör Eriksson.

gör kanske den reflektionen, att det blir allt mindre intressant att vara närvarande vid startplatserna. Man ser numera icke till de gångna årens vidlyftiga och många gånger lustiga extra trimningsarrangemangen, de moderna maskinerna ha blivit så bra, att de i nära nog standardskick äro lämpliga för en Novemberkåsas strapatser. Man har till och med gått så långt, att man litar på de elektriska belysningsaggregaten, många fingo dock böta för denna fortfarande oberättigade optimism. Ett och annat fabrikat har visserligen en elektrisk belysning, som är mer än vanligt pålitligt, men förarna borde inte ge sig ut på en krävande nattkörning utan Agaljus på sina maskiner.

En, som roade publiken, var H. D.-ryttaren Ekdahl. Han hade utrustat sin maskin med strålkastare av alla slag och för att vara säker på att inte bli utan ljus, hade han monterat ett sökarljus *ovanpå stöthjälmen*. Efteråt berömde han denna strålkastare livligt. När han ville ha en kurva upplyst och på de spåriga vägarna inte vågade släppa styrstången med ena handen för att rikta in den ordinarie sökarlampan, vred han endast på huvudet i den önskade riktningen och fick all den upplysning han önskade.

Relativt lätt nattetapp, svår dagkörning.

Nattetappens 37 mil voro relativt lätta, om också de igensnöade vägarerna särskilt för de första tävlingsmännen gjorde orienteringen ytterligt vanskelig. Vidare var snöglöppet i ansiktet inte enbart angenämt för förarna, och för en timme på natten byttes det ut mot en hagelskur, som än mer pinade deras ögon. I det stora hela var



Kontrollen i Veberöd; tätgruppen av förare har kommit in, männen äro fr. v. Nils Torell, Henry Molin och Oscar Roos.

snön inte särskilt djup, men bitvis på småvägarna liknade de februarivägar från Uppsverige. Följande kontrollstationer passerades på natten: Ortofta, W. Forestad, Höör, Hufvared, Tolånga, Sägmoållan, Ystad, Villie, Toppeladugård, Trelleborg, Ö. Grefvic, Malmö. I Höör gjordes ett 15 minuters och i Ystad ett 45 minuters uppehåll.

Dagetappen, 33 mil lång, var betydligt värre, och genom att de värsta svårigheterna kommo i tävlingens elvte timme, när tröttheten redan börjat ta ut sin rätt, blev loppet än mer utslagsgivande. Följande platser passerades: Svedala, Ö. Torp, Veberöd, Hörby, Eljaröd, Simrishamn, Ystad, Skönabäck, Holmeja och Malmö. På sträckan mellan Hörby och Eljaröd fanns en vägbit inlagd förbi Alunbruket, där åskådarna verkligen bereddes större nöje än de tävlande. Endast på den bit, som referenten kunde överblicka från sin utkikspost, körde över 60 % av soloförarna omkull, och en del gjorde kastningar och piruetter, som sågo hem-ska ut.

De värsta svårigheterna återfunnos dock på sträckan Skönabäck och Holmeja, som nästan i sin helhet var fylld av besvärligheter för tävlingsmännen. Hur den eländiga vägbiten kan kallas för bilväg är omöjligt att fatta, men att se de tävlande forcera sträckan var ett skådespel, som man inte glömmer.

Redaktören hade förmånen att få följa med kors och tvärs över tävlingsbanan i grosshandlare Frantz' bil och hade utmärkta tillfällen att följa händelseförloppen. Han avstår emellertid från ett detaljerat referat nu, sedan alla de dagliga tidningarna utförligt och förstklassigt skildrat, vad som



Tävlingsledaren, grosshandlare
Albin Frantz.

hände på de skånska landsvägarna den 20 i förra månaden. Han skall i stället försöka sig på lite personliga omnärmanden av förarna, sedan han först kommit med några sifferuppgifter.

Det svenska nationslagets överlägsna seger.

I det svenska nationslaget körde Gunnar Kalén på Saroléa prickfritt, Erik Westerberg på H. D. fick 1½ prick och Rickard Svensson på Indian 12 prickar. Som de i bästas resultat var utslagsgivande blev svenskarnas poängsiffra 13½. Av de övriga tävlingarna i nationslaget utgick Edvin Sjöström på Super X efter belysnings- och magnetfel, och Nils Torell på A. J. S. sågade på sig 15 prickar.

Av förarna i det danska laget nådde endast K. Topp på New Hudson målet i regelenligt sätt, och hans pricksumma var 63. Hakon Ols och Knud Larsen gävo redan upp under nattvarvet, med Karlo Pedersen och Poul Juul visserligen körde in till slut målet med stora förseningar, men kommo ur prisbedömningen genom att de redan före Vederöd voro in på felaktiga vägar.

Saroléas tre män, Gunnar Kalén, Hans Torell och Hugo Carlsson gjorde en alldeles ypperlig prestation och fingo i större sammanlagd prickbestraffning än 2 (genom Carlssons varför de vunno en överlägsen seger i märkestävlingen. Som protest ligger inne mot Saroléamärket för ett eventuellt fall är det dock i skrivande stund inte säkert, att priset tilldelades dem. På andra plats kom H. D.-laget, Westerberg, Berglund och Kleine, med 71½ prickar.

I klubbtävlingen spräcktes samtliga lag. Stockholmsavdel-



Sex av de tio nationslagsmännen: Erik Westerberg, Rickard Svensson och Nils Torell från Sveriges lag och Poul Juul, Karl Topp och Carlo Pedersen från Danmarks kvintett.

ningen troddes först ha erövrat den uppsatta pokalen genom Westerberg, Nils Torell och Wetterstrand, men sedan det visat sig, att den senare icke passerat ett par av de sista kontrollerna, får pokalen vila över till nästa år. Sörmlandsavdelningen hade mer än förtjänat att vinna lagtävlingen, men den på idealtid liggande Tage Lindström sprängde laget, då hans maskin gick sönder. I Malmölaget utgingo två förare och i Göteborgs- och Jönköpingslagen samtliga.

51 förare (av 54 anmälda) startade, 21 fullföljde, av dessa 16 i sologruppen och 5 i sidvagnsgruppen, vilken dock räknat endast nio startande deltagare. Av de trettio utgångna tävlingmännen bröto 15 man loppet under natt-etappen.

Förarna ute på banan genom Kritiska glasögon.

Tyvärr kommer signaturen inte ihåg alla förarna från de platser på tävlingsbanan, där han hade tillfälle att studera dem. Men en del minns han dess bättre.

Låt oss börja med sörmlänningen Henry Molin på 350 H. D. Han kom med tävlingens största överraskning. Visserligen ha de intitierade lagt märke till eskilstunabon i ett flertal backtävlingar, där han gjort säkra och bra körningar, men hans kvalité som landsvägsförare var ett okänt kapitel. I särskilt gott minne har jag honom från sträckan Sköna-bäck—Holmeja, där han, trots att tävlingen led mot sitt slut, tydligen hade krafter och stil kvar, så man kunde tro, att han endast varit ute på en promenadtur. Den mannen blir farlig på alla svåra tävlingar, och redan nu måste han sättas upp i allra högsta klassen. På den svåra sträckan låg han strax efter Nisse Torell och var beredd att göra omkörning med bästa hållning på maskinen. Nisse Torell verkade trött, och signaturen fick uppfattningen, att den durkdrivna stockholmaren inte hunnit hämta sig efter någon kullkörning strax innan.

Oscar Roos, som gjort den glänsande prestationen att leda praktiskt taget hela loppet, låg fortfarande etta på Holmeja-sträckan och körde övertygande; mot slutet av denna sträcka hade han dock oturen att tappa sin drivkedja och förlorade dyrbar tid på att leta reda på den i snön och vid påsättningen, varigenom han gick miste om ett välförtjänt första pris. Hans Torell, som kört friskt i den djupa snön vid Alunbruket, for fram på Holmeja-sträckan, som om han med flit försökte köra omkull, och många gånger var det nära. Han



J. O. Ekdahl kör in till Veberödskontrollen; lägg märke till sökarlyktan på störlhjälm.

gjorde i varje fall en ypperlig körning och visade sin höga klass. Men han måste börja lugna sig och låta det svallande vikingahumöret trängas undan av kall beräkning, innan han inrangerades bland de "upper ten". Kalén for fram säkert och med överlägset lugn överallt, där vi sågo honom. August Andersson från Västerås på Royal Enfield är sanrt uppe i högsta klassen.

John Berglund hade otur på Holmeja-sträckan. Efter en felkörning kom han den svåra etappen i fel riktning och måste följaktligen köra den två gånger, innan den var avslöerad. Vid tillbakakörningen förde han fram sitt ekipage med verkligt otadlig elegans, och ingen gjorde där en bättre körning än han. Westerberg gjorde den i mitt (och kamraternas) tycke den bästa körningen av alla. Vid Alunbruket stod han i absolut särklass, och medan så gott som samtliga hans konkurrenter voro tydligt nervösa vid den hemliga kontrollen, där snön låg som djupast, kom Westerberg fram dit, lugnt tuggande på en smörgås. Han hade också tid att stanna en stund och skämta med kontrollanterna. På Holmejasträckan, där han var handicappad av sin stora maskin, körde han fram suveränt i 40 km:s fart och gjorde en av de märkligaste räddningar från en kullkörning, som jag någonsin sett. I en nedförsbacke slog bakhjulet mot en vägfäst sten, och bakhjulet kastades åt vänster i 90 graders vinkel. Han höll sig dock kvar på maskinen, som gav sig ut på en åktur över den intilliggande åkern och styrde den åter tillbaka in på vägen. Det var ett av de tillfällen, då vi fingo se prov på den omtalade Westerbergiska björnstyrkan i händerna och underarmarna.

Rickard Svensson visade prov på sitt gamla humör och sin jättelika styrka. Vid en kullkörning ned i ett dike, plockade han med ett småleende upp sin maskin, som om den varit en trampcykel, men vid Alunbruket ställde han till det besvärligt för sig, när han föredrog att köra en omväg över en gångstig, och efter ett par kullsladdningar verkade han inte så särdeles säker. En, som körde ypperligt vid Alunbruket, var Wetterstrand. Han drog på onödigt hårt och fortsatte med samma gaspådrag, trots att bakhjulet gick ut i rät vinkel mot den övriga delen av maskinen och mot körriktningen, och strax senare gjorde han i den smala plogfåran en fräck men stilig omkörning förbi en liggande dansk.



Några av funktionärerna värma ute på banan den frusna hedersgästen från Danmark, grosserer Bendixen.



Hemliga kontrollanten Gyllenswärd (med klockan) tar Edvard Kleines tid vid Eljaröd.

Han och Westerberg voro kanske de enda två, som inte voro omkull under loppet i dess helhet (skulle jag missta mig här, är jag tacksam för korrigerig, då det diskuterades friskt om saken efter loppet).

Tage Lindström på Husqvarna såg jag endast vid Alunbruket, där han körde bra utan att briljera, medan Helge Nilsson gjorde några sladdningar mera än jag väntat av denne hårda förare. Mot slutet av tävlingen råkade han tyvärr ut för en mycket otäck kullkörning, där han ganska svårt skadade sitt knä och en lång stund låg avsvimmad. Erik Norell från Uppsala och Carl Jonsson "Bogranken" körde överallt omdömesgillt. Den senare måste ha särskilt beröm, troligen hade ingen så mycket krångel med maskinen som han, och hans tävling blev från början till slut ett oavbrutet reparerande och inkörande av förlorad tid.

De deltagande skåningarna har jag med flit uraktlåtit att skriva något om. Jag känner dem inte förut och blandade ihop dem på tävlingsbanan. Som helhetsomdöme måste man dock säga, att de föreföllo vara åtskilligt besvärade av den för dem ovana snön, och de kunde aldrig göra sig gällande på samma sätt, som om loppet gått på typiska lerhala novembervägar i Skåne. Hade den det, skulle Upp-svenskarna säkert fått helt annan konkurrens. Så mycket är nämligen säkert, att våra förare i sydligaste delen av landet stå sina mera berömda kolleger norrifrån bra nära i skicklighet.

Om danskarna är ej mycket att säga. De kunde över lag inte klara sig i snön och inväntade under dagetappen varandra för att köra i samlad trupp. Man måste beundra Karlo Pedersen för att under de för honom ovana förhållandena köra ett så tungt ekipage som Indians största modell (1207 kbcm.) solo runt hela banan, och man konstaterar, att den utan jämförelse skickligaste av dem var Topp, vilken körde mycket säkert men icke ville hålla tillräckligt hård fart.

I sidvagnsgruppen körde enligt mitt förmenande Herman Pettersson på Royal Enfield bäst, och fråga är om inte den stuvuxna veteranen är vår allra främsta och pålitligaste

sidvagnsförare för närvarande. När Ivar Liljekvist och Einar Lindberg kommo farande med sina H. D.-maskiner, var det fart och kraft och strålände humör, och man riktigt förstod, hur förarna själva njöto av att vräka sig fram genom kurvorna. Men hur skulle det gå, om dessa två inte hade maskinmaterial, som tyckes tåla vad som helst. Det var synd, att just Herman Pettersson, som körde omdömesgillast i gruppen, skulle råka ut för en kullkörning, vilken försenade honom tillräckligt för att han skulle bli utan chans att köra in den förlorade tiden.

Bernhard Malmberg gjorde en alltigenom god körning men har inte samma fart i sin motor som Liljekvist och Lindberg i sina. På den sista sträckan gjorde han en prestation, som det nog kommer att talas om länge tävlingsåkarna emellan. Sidvagnsdäcket spolierades fyra mil från slutmålet och krängdes av, men föraren gav order åt passageraren att sitta upp på packstället, och sedan rullade han, hela tiden på idealtid, fram till målet utan ring på sidvagnshjulet.

Göteborgaren Denner, en amatör på H. D., fick tyvärr tre prickar vid Holmeja. Den duktiga göteborgsföraren hade varit värd en första-placering. Edvin Sagström har inte blivit nämnd i detta sammanhang och signaturen fick aldrig tillfälle att se honom på banan. Han hörde emellertid berättas av Kleine, att Sagström efter en lång försening i Ystad på natten i sin gamla vanliga stil kom körande med över 60 km:s fart på vägar, där snön förrädiskt låg över djupa och ishala spår.

Som slutomdöme om tävlingen upprepa vi ännu en gång, att den var en lyckad, stilig tävling, där förarna gjorde briljanta prestationer och visade en enastående kondition.

Eye.



Erik Westerberg (nr 35) och Rickard Svensson (nr 32) vila ett par minuter vid en kontroll.