

Vintertøjet er hængt bort
nu skal Vognen gøres
føraansklar

**AFTAP
OG
PAAFYLD**



Pris pr. Liter
Kr. 1,50
(XLKr.1,60)

SOMMEROLIE

— men forlang udtrykkelig PATENT CASTROL, Englands mest solgte Olie. Den smører ikke blot til Fuldkommenhed, men har desuden lige siden 1935 ved patenteret Fremstillingsmetode haft det ekstra, at den formindsker Cylinderslid



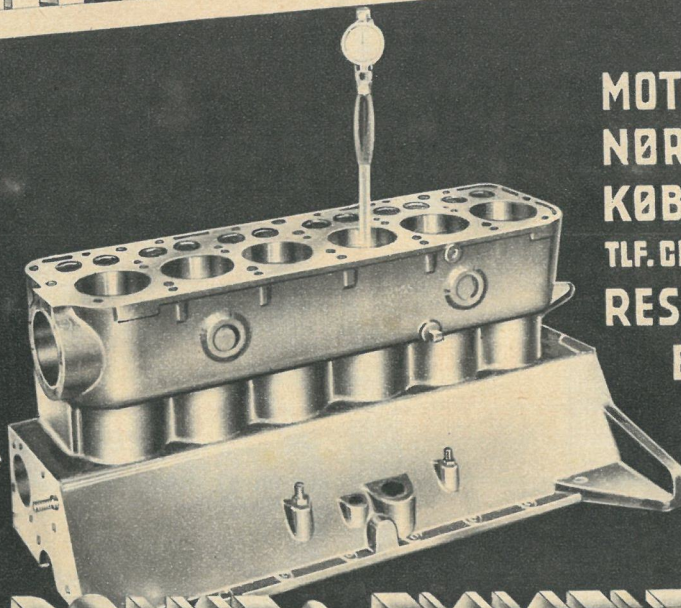
**M
O
T
O
R**

MOTOR

Nr. 15. 9. April
1938. 33.Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
31.300 Ekspl.

CYLINDERUDSLIBNING



MOTOR SERVICE
NØRREGADE 35
KØBENHAVN K
TLF. CENT. 6608-12620
RESERVEDELE
EN GROS

A/S BALKE & EMMELTORP

Trænger Deres Vogn til

Hovedreparation?

saa lad mig afhente den.

Naar en Reparation skal udføres godt og korrekt, er det nødvendigt at raade over

1. Klases fagudd. Mekanikere
og

1. Klases Specialværktøjer
jeg har begge Dele – derfor

1. Klases Reparationer

ring til:

Central 2028

Hans Lystrup

Værkstederne

PILEALLE 7

Mercedes-Benz
Renault
Standard

Generalrepræsentant for Danmark:

AUTOROPA A/S
Østerbrogade 20 – København

M I N T E X

Bremsebelægning

original engelsk

svigter aldrig

Eneforhandler:

H. C. PUCK

Reventlowsg. 10 - Kbhvn. V
Tlf. Cent. 8711 - 8734 - 8739



Trafik- og Turistudstillingen

Naar dette Nummer af »Motor« udkommer, har den store Trafik- og Turistudstilling i Forum aabnet sine Porte for Publikum, og flere af vore Medlemmer vil maaske allerede have set den smukke og interessante Stand, som Forenede Danske Motorejere har arrangeret paa Udstillingen. Uden at være ubeskedne tror vi nok, at vi kan sige, at vi har lagt et stort Arbejde i at gøre vor Stand saa interessant, underholdende og belærende som muligt,



og det er vort Haab, at mange vil finde Vej dertil.

Vor Tanke har været, at vi i Billede og Tekst vilde give Publikum en Forestilling om, hvad en stor, moderne Motororganisation arbejder med og ogsaa praktisk demonstrere visse Sider af Arbejdets Udførelse. Der findes paa Udstillingen en Filial af vor Turistafdeling med Ekspedition, Vejledning m. v., og paa samme Maade vil de besøgende kunne faa Oplysninger paa Stedet om Forsikringsafdelingens Virksomhed.

Standen er delt diagonalt i to Halvdele ved et meget stort Danmarkskort, paa hvis ene Side, som bærer Betegnelsen: »Danmark er Broernes og Færgernes Land«, Forbindelserne mellem Landsdelene anskueliggøres. Her ses det, hvor langt vi er naaet paa Brobygningens Vej, hvilke Broprojekter der staar for at skulle virkeliggøres, og hvilke uopfyldte Broønsker der findes. Kortets anden Side er viet Rutebil-Transporten, som efterhaanden har faaet en meget fremtrædende



Op over Veje og Vaner -
Bliv ikke Slave af Deres Vogn, prøv ind imellem ogsaa et andet Befordringsmiddel - flyv!
Det er hurtigt, komfortabelt og en sand Rekreation for Nerver og Humør.
Med Flyvemaskine naar De Europas største Byer paa een Dag.



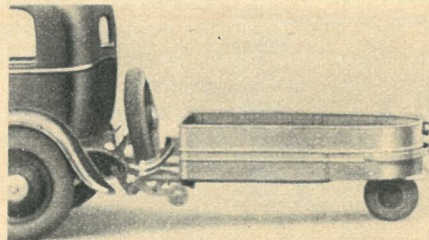
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB



Stands i Tide

de alt for store Transportudgifter

Anskaf en Wyta Paahængsvogn



A/S Gyro - Skive Jernstøberi & Maskinfabrik

Hovedkontor og Fabrik: SKIVE, Telf. 54

Salgsafdeling:

Østerbrogade 2 A, Kbhvn. Ø. - Palæ 5633



ZEBERG's-Auto Maatter
luner
MANILA-VELOUR 1 cm tyk
KOKOS PLYDS 2 1/2 "

Omg. Levering. Alle Modeller. Kan støvsuges. Handlende Rabat

„BIL-MAATTER“
v. Aage Zeberg
Grundl. 1923 C. Plougsvej 6
København V. (nær Forum)
Telefon Eva 722

Alle Vogn typer føres. Prislister tilsendes gratis.
Sendes overalt. Besøg vort Udsalg
Special-Aidel.: for **VOGNMANDSMAATTER**

PEL - BLITZ - OLDSMOBILE
W. HEIBER & CO. A/S
Salgskontor: C. 15625
Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25
Værksteder og Reservedele
Enghavevej 76. C. 14947. Eva 3346



REJS SOLEN IMØDE!
REJS MED CIT!

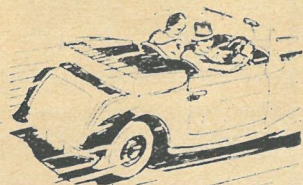
Kun en Organisation som vor, der har sit eget Kontor i hver By af turistisk Interesse, kan byde Dem en Service for Italiensrejser, som ikke ender med Afreisen men ledsager Dem hele Turen igennem. - Ingenting kan erstatte den indfødte Italiens Kendskab af sit Land! Nøjagtige Oplysninger (Forlang rolig Direktøren selv hvis De har særlige Spørgsmaal at svare paa) - Jernbanebilletter til Originalpriser - Udenlandsk Valuta til Bankkurs - Hotelarrangementer - Sovevogns- og Pladskortreservationer o.s.v. med kortest Varsel.

DET OFF. ITALIENSKE REJSEBUREAU CIT - ITALIENSKE STATSBANER
Ole Haslunds Hus - Østergade 15 - Central 10508 -10509

Sviger Automobilisterne

Deres

Forretning — ?



Uophørligt, Døgnet rundt, kører utallige Automobilister forbi Deres Forretning . . . kører forbi . . .

Den Tanke, at en meget større Part af denne forbigående Forretning lige saa godt kunde være Deres, maa sikkert ofte være faldet Dem ind. Men hvis det blot er blevet ved Tanken, hvilken Undskyldning har De da for, at kun faa eller maaske slet ingen af disse talløse Vogne standser for at købe eller skaffe sig Service hos Dem?



Maaske har De ikke bemærket, at Deres Konkurrenter averterer? Vær i hvert Fald sikker paa, at Deres Kunder gør det - og handler derefter, for det er nu engang en Kendsgerning, at Folk søger de Steder og køber de Ting, som en konstant Avertering gør attraaeværdige.



Gennemsnitligt næsten hver tredje af alle de Automobilister, der kører forbi Deres Forretning, er faste ugentlige Læsere af „Motor“. Der kan ikke være Tvivl om, at en Avertering for disse 28.300 ledende Automobilister ogsaa vil skaffe Dem en ny og fast Kundekreds i dette vældige, købedygtige Marked.



Der findes intet bedre Middel - fordi „Motor“s Oplag ikke alene dækker mere end 30 pCt. af Landets totale Personautomobilbestand, men tillige er langt større end alle andre Motorblades tilsammen! Der findes heller intet billigere Middel - fordi „Motor“s Annoncepris er 60 pCt. lavere end alle øvrige Motorblades Pris under eet!

Gør Alvor af Deres Tanke -

Avertér i

MOTOR

Danmarks største Motorblad

Vestre Boulevard 4 - Kbhvn. V.

Telefon Central 5591 - Lokal 4

Plads i dansk Trafikliv. Hvor fremtrædende den er, angives paa Kortet ved Oplysninger om, hvor stor Rute-længden er i Kilometer Amt for Amt, og hvor stort et Antal Ruter, der udgaar fra eller passerer de vigtigste Byer. —

Ved grafiske Fremstillinger og Panorameraer har Selskabet dernæst søgt at vise, hvilken Indsats Motorkørslen gør paa en Række erhvervsmæssige og kulturelle Omraader, og Opmærksomheden vil her særlig samle sig om de af Tegneren Poul Sæbye smukt udførte Strandvejs-Panorameraer, som giver et Overblik over et Hundrede Aars Trafik-Udvikling.

Omstaaende viser vi et Par Billeder fra Udstillingens Tilblivelse.

Færdselsmøder i Provinsen

Som vi meddelte i forrige Nummer, har der i den sidste Tid været afholdt en Række Møder, hvor Direktør Sven Røgind satte Forslaget til Færdselsloven og derunder henhørende Problemer under Debat, og sidste har disse Møder fundet Sted i Lemvig, Skive og Nykøbing Mors. Overalt har der været livlig Tilslutning til Møderne, og det har været glædeligt at se, i hvor høj Grad de stedlige Autoriteter, der har været indbudt til Møderne, er mødt frem og har givet deres ofte vægtige Bidrag til Diskussionen.

I Nykøbing Mors kom man naturligvis ind paa Brospørgsmaalet, og det vakte stor Begejstring, da Direktør Røgind meddelte, at Forenede Danske Motorejere vilde støtte Forslaget om Broen.

Møderne fortsættes imidlertid stadig, og i indeværende Uge blev der afholdt to store Møder i Lighed med det, F.D.M. arrangerede i Odense, idet det Tirsdag den 5. April afholdtes et stort offentligt Færdsels-Diskussionsmøde i Haandværkerforeningens Sal i Vejle. Mødet blev indledt af Byretsdommer Jørgen Berthelsen, Direktør Sven Røgind og Politiinspektør L. Dyr-lund. Derefter afholdtes der Onsdag d. 6. April et lignende Møde i Haandværkerforeningens Sal i Aalborg, hvor Byretsdommer Berthelsen og Direktør Røgind var Indledere.

Møderne var — som før nævnt — offentlige, saaledes at ikke alene Medlemmer af F. D. M., men enhver færdselsinteresseret havde Adgang til dem. Efter at Indlederne havde talt, var der Diskussion.

MED BIL OG SKIB

TIL NORGE

København-Oslo

M. S. »Kronprins Olav«

Billetpriser: Kahyt Flk. Flk. u/Køje
Dobbeltb. Kr. 80.00 60.00 50.00

*) Automobiltakster: Kr. 5.00 pr. 100 kg. Maksimum Kr. 65.00.

Frederikshavn-Oslo

S. S. »Frederikshavn«

Billetpriser:
Kahyt Kr. 20.00 III. Kl. Kr. 11.00

*) Automobiltakster: Kr. 3.00 pr. 100 kg. Maksimum Kr. 50.00.

SYDPAA

Over Steffin

M. S. »Vistula«

Billetpriser:
I. Kl. 27.00 II. Kl. 18.00
III. Kl. 12.50

*) Automobiltakster: Kr. 3.00 pr. 100 kg. Maksimum Kr. 50.00.

*) Moderation: 20, 35 eller 50 % i Autotaksterne for henholdsvis 2, 3 og 4 Passagerer paa Kahytsplads.

Det Forenede Dampskibs-Selskab
Aktieselskab
København

Dette Nummer af
MOTOR er trykt i 31,300 Eksp.

UGENS EMNER:

Automobiltrafik — Automobilturisme

Naar dette Nummer af »Motor« kommer ud til Medlemmerne, er den store Trafik- og Turistudstilling i København blevet aabnet, og man vil her finde *Forenede Danske Motorejere* repræsenteret med en meget smuk Stand. Vi belyser her, som det omtales andet Sted i Bladet, Motorsagen, Automobiltrafikken og Automobilturismen.

Det er navnlig om det sidste Emne, der her skal tales, for nu med det gryende Foraar, er der Grund til at understrege, at Forenede Danske Motorejere i højere Grad end nogensinde vil lægge Vægt paa den Side af Automobilismen, som hedder Automobilturisme. Vi tror af vor fulde Overbevisning, at det er den Vej, Udviklingen bærer, og vi tror, at der paa dette Punkt kan udføres et Arbejde, som har meget vidt Perspektiv — langt videre end man almindeligt er tilbøjelig til at antage. Vi tror, at Automobilturismen har en virkelig *Mission*, fordi den fører Mennesker af forskellige Nationaliteter sammen paa en helt anden Maade, end man før mødtes.

Jeg har de bedste Erfaringer herfor, jeg har Oplevelser, som er uforglemmelige — Oplevelser fra Ture, hvor man kom i

Kontakt med ganske almindelige Mennesker, der talte et andet Sprog, men som var glade ved at møde Fremmede, saaledes som vi er glade ved at tale med og komme sammen med Folk af andre Nationaliteter her i dette Land, om hvilket det heldigvis kan siges, at vi gæstfrit byder Fremmede Velkommen. Ja, naar man ser, hvordan Verden

for Tiden strides, saa klamrer man sig til Turismen som et af de faa Punkter, hvor det gaar fremad, hvor Mennesker kan enes om noget fornuftigt, enten de saa er af den ene eller den anden Nationalitet.

Lad os tage et haandgribeligt Eksempel. Hvormange Mennesker gaar ikke i dette Land og tror, at en Udlænding, der kommer til Tyskland, er ilde set, ja ligefrem kan blive udsat for Ubehageligheder. Nu er Politik som bekendt noget, der ikke kommer »Motor« ved, undtagen naar den forgriber sig paa vore egne Interesser, og Udenrigspolitik behøver vi heldigvis

Turisme staar mellem Forenede Danske Motorejeres vigtigste Opgaver. Derfor er vi med paa Trafik- og Turistudstillingen. Ethvert Medlem er særlig hjertelig Velkommen paa vor Stand i Forum.

heller ikke at snakke, men netop derfor vil det heller ikke blive misforstaaet, naar jeg siger, at danske Bilturister modtages i Tyskland med en aldeles overvældende Hjertelighed, Venlighed og Hjælpsomhed. Hvadenten man kan lide Tyskerne som Nation eller ej, saa er Tyskerne nemlig saadan. Og saa er det forøvrigt en Op-



levelse at se, hvilken venlig Indstilling, man har over for Motorfolk, hvilken Interesse for Biler og for Motortrafik, der findes. Tyskland er et straalende Rejseland ... og den eneste Betænkelighed, man kan nære, er maaske en

forstaaelig Irritation over, at Tyskland ikke med lidt mere Gensidighed tillader sine egne Borgere at gøre Gengæld i et Land, hvor de vil møde samme Venlighed. — Eller Frankrig? Hvor-

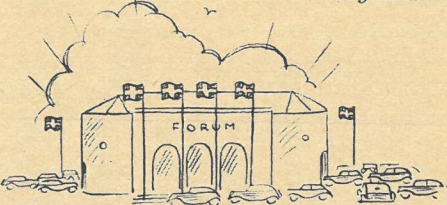


mange Mennesker herhjemme har ikke helt gale Ideer om Frankrig. Vel er vi nogle, som beundrer dette Land fremfor alle andre, vort eget undtaget, men hvor lidt ved man i Almindelighed ikke i Danmark om Frankrig. Tag derned, sæt en Dag Kursen mod la belle, douce France og opdag saa selv den dybere Grund til, at der er en Del af os, som de blaahvid-røde Farver tager om Hjertet. Kør til Bretagne eller Normandiet, bo i de smaa Byer, tal med de jævne, hyggelige, gæstfri, altid diskuterede Franskmand paa smaa Byers hyggelige Kroer. Det er en storartet Oplevelse, og se de dejlige Slotte, de brede, store Floder, Vinnarkerne, Bøndergaardene, noget nyt, noget helt andet.

Ja, Europa byder os Tusinde Herligheder endnu, Herligheder, som vi maa haabe at Krige eller Ufred ikke skal forstyrre. Turismen i sig selv, Automobilturismen fremfor alle andre Maader at rejse paa er Udveksling af Tanker, af Indtryk, et Internationale, vi alle kan forenes om.

Men ogsaa inden for vort eget Lands Grænser er der Herligheder at finde, som kendes af alt for faa. Det er dem den Udstilling, der holdes nu i Forum, viser, og naar De kommer ind paa denne Udstilling, er De velkommen hos F. D. M.

Eric Boesgaard.



BESØG FORENEDE DANSKE MOTOREJERES STAND PAA TRAFIK- OG TURISTUDSTILLINGEN



— saa mange Penge!

Ti Tusind Kroner i Bøde!

*En Bøde som vækker Opsigt
og skaber Diskussion.*

Byretsdommer Jørgen Berthelsens Bødeforelæg for Dr. med. K. A. Hasselbalch i Anledning af Færdselsuheldet, hvorved Dr. Hasselbalch kom til at paakøre en Sporvogn med sit Automobil, er faldet Anklagemyndigheden for Brystet. Til Trods for, at der ikke er Tale om grov Uagtsomhed fra Dr. Hasselbalchs Side, ejheller om Spirituspaavirkning, og uanset, at der ingen Skade skete ved Paakørslen, gav Byretsdommer Berthelsen som bekendt Dr. Hasselbalch et Bødeforslag paa 10.000 Kr. med en Forvandlingsstraf af 12 Dages Hæfte. Men Anklagemyndigheden finder, at dette er at gaa for vidt i en saadan Sag, og skønt Dr. Hasselbalch selv vedtog Bødeforelægget, søger Anklagemyndigheden nu Afgørelsen appelleret ikke som Sædvanen er fra den Side til Straffens Skærpelse, men tværtimod til dens Nedsættelse.

En Bødevedtagelse kan ikke uden videre appelleres. Justitsministerens Sanktion maa indhentes, men vil jo utvivlsomt ogsaa blive givet. Men der-

næst er det nødvendigt, at der kommer til at foreligge en Dom, inden Loven gaar til højere Instanser. Den videre Gang vil antagelig da blive denne, at Byretsdommer Jørgen Berthelsen i en af Anklagemyndigheden anlagt Sag mod Dr. Hasselbalch maa afsige en Dom i Stedet for at slutte af med et frivilligt vedtaget Bødeforslag. Men man maa jo gaa ud fra, at Dommer Berthelsen vil idømme Dr. Hasselbalch den samme Bøde, som han foreslog ham at vedtage godvilligt. Dermed vil Banen være klar til at søge en autentisk Afgørelse af Sagens principielle Problem ved Domsmagtens højere og om det skal være højeste Instanser.

Dommer Jørgen Berthelsen siger til Forsvar for det drabelige Bødeforelæg i denne relativt ubetydelige Færdselssag, at Bødens Størrelse for ham »ganske simpelt« er Spørgsmaalet »om Loven skal gælde for de daarligt Bemidlede eller for alle«. Han gør gældende, at Dr. Hasselbalch er blevet behandlet fuldstændig paa samme

Maade som alle andre, der stedes for Dommer Berthelsens Aasyn. Forvandlingsstraffen, de 12 Dages Hæfte, er nøjagtig den samme, som Dommer Berthelsen i saadanne Sager foreslaar eller ikender f. Eks. Erhvervschauffører. Bødens absolutte Størrelse er vidtforskellig, det er sandt, men det skyldes udelukkende, at Dr. Hasselbalch har en helt anden Betalingsevne end Chaufførerne. I det ene som det andet Tilfælde vil Dommer Berthelsen herefter straffe en Færdselsforseelse af den omhandlede Art med en Bøde, der svarer til 4 pCt. af Lovovertræderens Aarsindtægt. Hvor en Erhvervschauffør maa bløde 80 eller 100 Kroner, kommer Dr. Hasselbalch paa denne Maade af med 10.000 Kroner. Det er Lighed for Loven, mener Byretsdommer Berthelsen, og derfor har han foreslaaet Dr. Hasselbalch at vedtage den enorme Bøde, til trods for at han dog selv siger, at den Forseelse, der forelaa, kun var »en ret uforsvarlig Kørsel«.

Det maa naturligvis indrømmes, at der er baade Styrke og Logik i denne Betragtning, og ingen vil i det hele taget underkende det Arbejde, som Hr. Jørgen Berthelsen fra sit Dommersæde udfører til Færdselssikkerhedens Fremme. Men det er dog vist meget tvivlsomt, at han har selve det juridiske Grundlag helt i Orden for den Brug, som han her har gjort af Bødebestemmelserne i »Borgerlig Straffelov«, og det maa betragtes som temmelig utvivlsomt, at Fremgangsmaaden ikke lader sig forene med den almindelige Retsbevidsthed, som uvilkaarligt reagerer over Misforholdet mellem Forseelsens Ubetydelighed og Bødens Drabelighed. Man skal ikke skyde Spurve med Kanoner. Denne Regel gælder ogsaa for Anvendelsen af Justitsens Magtmidler.

Andet Stykke af »Borgerlig Straffelov«s Paragraf 51 lyder saaledes:

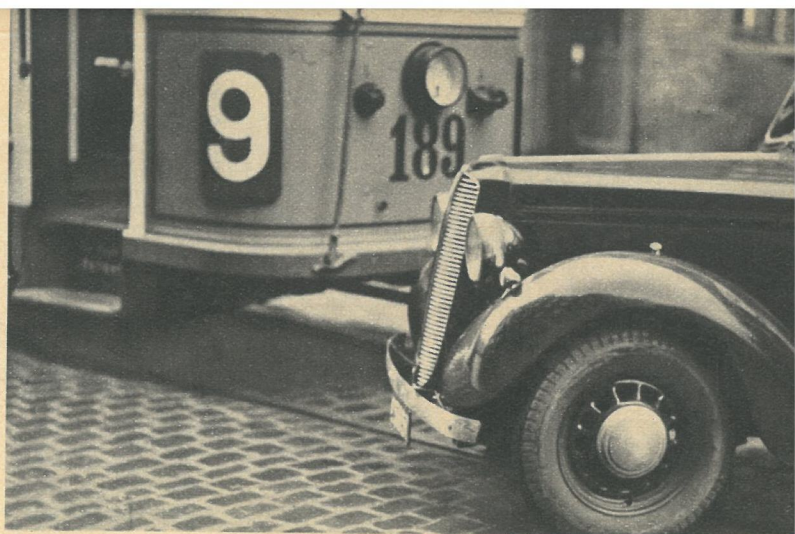
»Ved Udmaalingen af en Bødestraf bliver der, indenfor de Grænser, som Hensynet til Lovovertrædelsens Beskaffenhed og de i § 80 nævnte Omstændigheder tilsteder, at tage Hensyn til den skyldiges Betalingsevne. De fornødne Oplysninger til Bedømmelse af denne bliver i det Omfang, som Hensynet til Sagens Betydning tilsiger, af Paatalemyndigheden at forelægge Retten«. I Paragraf 80 som Bestemmelsen henviser til, hedder det, at ved Straffens Udmaaling »bliver der, foruden til Lovovertrædelsens Grovhed og Farlighed, særlig at tage Hensyn til Gerningsmandens foregaaende Vandel, Alder og Forhold før og efter Gerningen, til Styrken af hans for Dagen lagte forbryderiske Sindelag samt af Bevæggrunden til Handlingen«.

Man kan vanskeligt læse disse Lovbestemmelser igennem uden at komme til Erkendelse af, at de maa mane til varsom Omgang med Straffebestemmelserne, netop i et Tilfælde som det foreliggende. Allerede Lovovertrædelsens ringe Beskaffenhed maa indsnævre Grænserne for Brugen af Bødebestemmelsernes Progression. Medens man naturligvis i Dr. Hasselbalchs Sag helt maa se bort fra Ordene i Paragraf 80 om »Styrken af hans for Dagen lagte forbryderiske Sindelag«, hvilket Dommer Berthelsen jo ogsaa gør, da der ikke har været rejst Spørgsmaal om forsætlig Forseelse, er det indly-

sende, at de særlige Hensyn, som skal tages til Gerningsmandens Vandel maa komme Dr. Hasselbalch til Gode. Dommer Berthelsen synes imidlertid at have truffet en ganske lineær Afgørelse ud fra sin sædvanlige Praksis. Men her ved kan man komme til at gaa for

summarisk til Værks, og det er nok netop dette, som er hændt for Dommer Berthelsen.

Det tør hævdes, at Meningen med »Borgerlig Straffelov«s Bestemmelse om Bødernes Fastsættelse i Forhold til Betalingsevnen ikke har været, at man skulde fastlægge en rent automatisk Progression. Under Straffelovens Forberedelse slog Professor *Torp* et Slag for Indførelsen af det *Dagbødssystem*, som man f. Eks. har i Sverige, og hvorved Dagboden nøjagtig sættes til samme Størrelse som Vedkom-

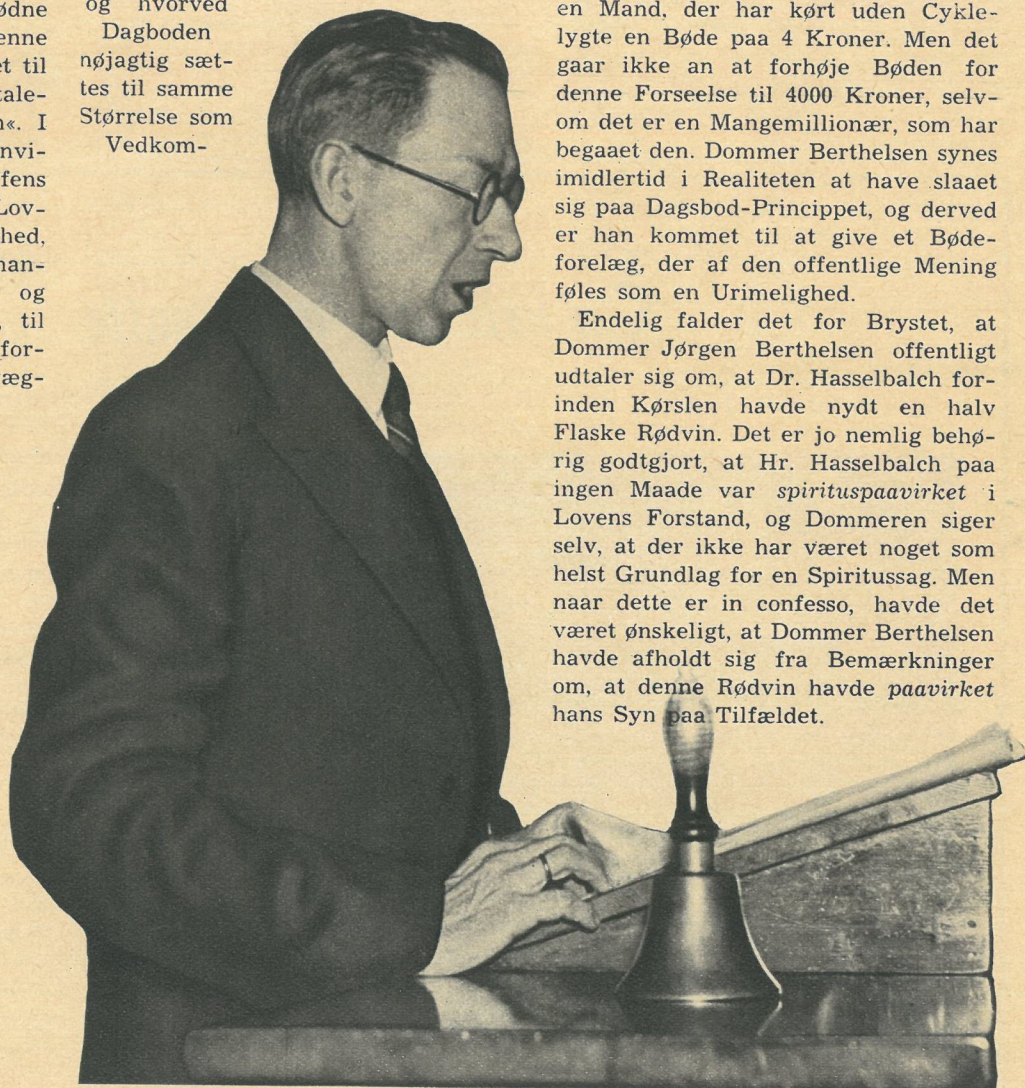


Forseelsen — som den kan ske.

mendes gennemsnitlige Dagsindtægt. Men Tanken trængte ikke igennem. Der var flere Grunde til, at man ikke vilde optage det svenske System, og en af dem var netop, at man var bange for at komme til at operere med Bødebølb, som ved deres Misforhold til selve Lovovertrædelsen udfordrede Retsbevidstheden.

Det kan være nødvendigt at afkræve en Mand, der har kørt uden Cyklygte en Bøde paa 4 Kroner. Men det gaar ikke an at forhøje Bøden for denne Forseelse til 4000 Kroner, selv om det er en Mangemillionær, som har begaaet den. Dommer Berthelsen synes imidlertid i Realiteten at have slaaet sig paa Dagsbod-Princippet, og derved er han kommet til at give et Bødeforelæg, der af den offentlige Mening føles som en Urimelighed.

Endelig falder det for Brystet, at Dommer Jørgen Berthelsen offentligt udtaler sig om, at Dr. Hasselbalch forinden Kørslen havde nydt en halv Flaske Rødvin. Det er jo nemlig behørig godtgjort, at Hr. Hasselbalch paa ingen Maade var *spirituspaavirket* i Lovens Forstand, og Dommeren siger selv, at der ikke har været noget som helst Grundlag for en Spiritussag. Men naar dette er in confesso, havde det været ønskeligt, at Dommer Berthelsen havde afholdt sig fra Bemærkninger om, at denne Rødvin havde *paavirket* hans Syn paa Tilfældet.



Dommer Jørgen Berthelsen taler ved F. D. M.s Møde i Odense.

Hovedvejene

Dette for at henstille til Redaktionen om jævnlige at gaa i Marken for Hovedvejenes Forkørselsret. — Forleden Søndag kom undertegnede kørende fra Helsingør mod København og kørte med den tilladelige Hastighed paa 60 km, da der pludseligt og med stærk Fart kører en lille Morris 8 fra venstre Side ind foran mig paa Hovedvejen uden at forsøge at bremse og uanfægtet fortsatte Kørslen.

Jeg havde min Hustru og mine tre smaa Børn i Vognen — og var vred over en saadan Idiotkørsel, saa jeg satte Farten op og overhalede dem, men de kørte med 70 km Fart, saa jeg maatte op paa over den Hastighed for at naa dem — da de lod haant om mit Kaldehorn og Tegn.

Men man faar Hjerteondt af at maatte blokere sine Hjul og lave et Bremsespør paa 6—7 m, og det koster jo ogsaa. Loven burde frakende saadanne Mennesker Kørekortet for Livstid. — Fejlen, at køre fra en Sidevej ind paa en Hovedvej med stærk Fart uden at respektere Vogne fra højre og tilmed fra afmærket Hovedvej, er saa stor, som den overhovedet kan blive.

Jeg har med Vilje glemt hans eller rettere hendes Bil-Nr.

Amerikanerne har efter forlydende en Lov, der forlanger at man skal stoppe helt op og sætte sin Vogn i første Gear; der var noget af det rigtige der. Var det ikke rigtigt at slaa til Lyd for en saadan Paragraf?

De maa meget gerne i en Artikel benytte mit Brev og lade dette skinne stærkt igennem, at der paa Vognen sad to fine, skinnende F. D. M. Mærker — det er en Plet for Foreningens øvrige Medlemmer.

Jeg har i denne Sag begaaet en stor Fejl, som jeg delvis fortryder: at jeg ikke anmeldte vedkommende. Men man opnaar jo desværre intet — og endelig kan det jo ikke gøre hele Tilfældet »usket«. Men haardt er det at saadanne smaa Væsener skal lade deres begyndende Liv for saadanne ikke helt normale Menneskers Skyld, for man kan da ikke faa den Tanke, at et fuldt normalt Menneske kunde gøre sligt.

Hastigheden

I »Motor« Nr. 47/1937 spørger Redaktør Eric Boesgaard: Hvor stor Vægt lægger De paa Problemet om Hastigheden?

Jeg svarer derpaa, at jeg lægger størst Vægt paa Sikkerheden, og den

opnaar man kun derved, at man er mest mulig agtpaagivende, og dette kan man kun være, naar man kan have hele sin Opmærksomhed henvendt paa Færdslen foran, bagved og til Siderne, men ikke, naar man nødvendigvis skal stirre paa Speedometeret, om man tilfældigvis er nogle Streger over, hvad Loven tillader.

Jeg mener derfor, med den næsten 20-aarige Erfaring jeg har ved ca. 400.000 km's Kørsel gennem det halve Europa uden nogen Skade af nogen Art, at det er det vigtigste at have Frihed under Ansvar.

Der findes vel næppe een Bilist, der aldrig har overskredet Stregen? Og dette at skulle trækkes frem i Retten, med efterfølgende Avis-Reefrat, fordi man har været opmærksom paa Færdslen i Stedet for Speedometeret, er næppe til Gavn for Sikkerheden.

Som det er nu med Hastighed paa 60 km, tror jeg, alle erfarne Kørere vil give mig Ret i, at en Vogn af Model 1925—28 er farligere for Trafiken med 60 km's Fart, end en moderne Vogn med 80 km under samme Vilkaar.

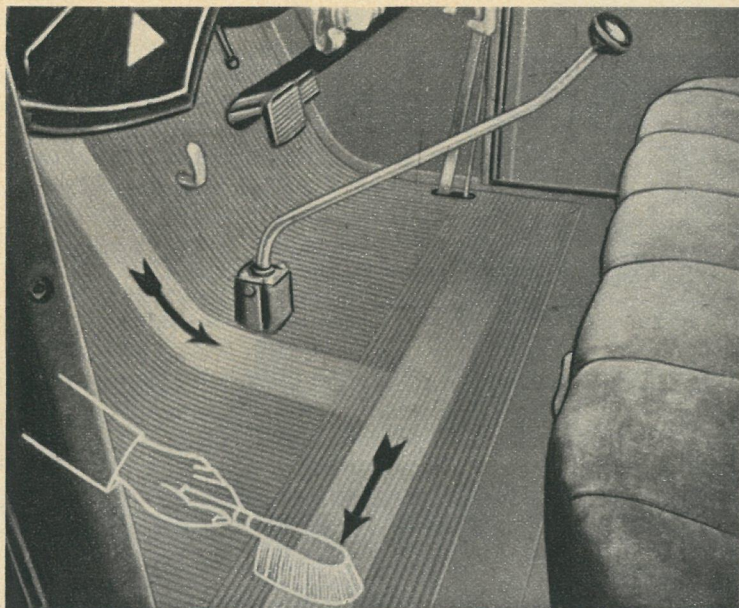
Hvorfor kan der ikke ligesaa godt skrives ind mod de farlige Bilister under fri Hastighed som nu?

Man ser saa tit Udtalelser i Bladene om, at Politiet tolererer en Overskridelse af Stregen, hvor det ikke er til Gene for nogen, men dertil vil jeg sige: »Stol ikke for meget paa det«, selv om De har kørt nok saa hensynsfuldt en halv Menneskealder.

Derfor Frihed under Ansvar!

Medlem Nr. 7360.

En helt ny Automaatte



En let at rense Maatte — en ualmindelig god Kvalitet.

En Maatte, der vil holde længere end nogen anden Maatte.

En Maatte, der kan passere i saa godt som alle Automobiler.

Den føres hos de fleste Automobilforhandlere og Mekanikere.

E. Busch-Møller

Automobil-Reserve dele og Værktøj en gros

Norrevold 23 . K . Central 9452

MOTORKØRETØJER BØR SÆTTES PAA FRILISTE

og Omsætningsafgiften falde bort

Rettergangen i de mange Sager om Kørsel med Automobilvrag kaster et uhyggeligt Lys over det fremadskridende Forfald af Motorparken i Danmark, der er Resultatet af en forfejlet Politik fra Statsmagtens Side. F. D. M. paapeger Nødvendigheden af at afværge Misèren ved Hjælp af:

- 1) *Importreguleringens* Bortfald for Motorkørslen's Fornødenheder.
- 2) *Omsætningsafgiftens* Afskaffelse.

I denne Artikel gives der en Begrundelse for det sidste af disse Krav.

II.

I Aar har Motorbeskatningen indbragt op imod 100 Millioner Kroner, og Omsætningsafgiften kan uden Vanskelighed undværes.

Medens Motorkørslen's Importbehov kan overføres til Friliste naar som helst, hvilket ikke bør lade vente paa sig ret meget længere, er Afskaffelsen af Omsætningsafgiften paa Motorkøretøjer maaske et noget mere kompliceret Anliggende. En isoleret Løsning af denne Opgave kan i hvert Fald næppe ventes. Den vil sikkert kun være politisk mulig i større Sammenhæng. Men den bedst tænkelige Lejlighed frembyder sig, naar det almindelige Reformværk af vor Trafiklovgivning, som nu i længere Tid har været under Kommissionsforberedelse, bliver til Alvor, hvilket vel maa komme i næste Rigsdagssamling. Det kan jo antagelig ikke være Meningen vedblivende at træne en Sag, som allerede for to Aar siden blev rejst med Brask og Bram af selve Statsminister *Stauning*, da han udtalte sin Forvisning om, at det vil være muligt at skabe en *ideel* Trafikordning i vort lille Samfund.

Omsætningsafgiften paa Motorkøretøjer har i Kalenderaaret 1937 indbragt 9,6 Millioner Kroner. Regner vi i Stedet for Kalenderaaret 1937 med Finansaaret 1937-38, vil Tallet utvivlsomt blive nogle Hundrede Tusinde Kroner større, fordi der er en stadig Stigning i Nyindregistreringernes Vær-

di. I Finansaarets første 10 Maaneder — April—Januar — gav Omsætningsafgiften godt 8 Millioner Kroner. Men selvom det Offentlige skulde give Afkald paa en Motorafgift, der aarligt er 10 Millioner Kroner værd i rede Penge, vilde det resterende Afgiftskompleks dog sikre Skatteindtægter, der er meget mere end tilstrækkelige til at dække det officielle Formaal med Motorbeskatningen, nemlig at yde det Offentlige Dækning for de Ekstraudgifter, som Motorkørslen's Merslid paa Vejene forvolder, ja, der vil være nok til Betaling af hele Vejevæsenet, hvilket dog aldrig har været og aldrig kan være Meningen.

Motorbeskatningen har i det løbende Finansaar afkastet ganske eventyrlige Beløb. I Maanederne April 1937—Januar 1938, begge inclusive, er indgaet:

Vægtafgiften	Kr. 25.140.000
Omsætningsafgiften ...	- 8.037.000
Ordinær Benzinafgift ..	- 26.742.000
1 Øres Afgiften paa	
Benzin (Broøren) ...	- 3.879.000
Tillægsafgiften paa	
Benzin	- 19.387.000
Ialt ..	Kr. 83.185.000

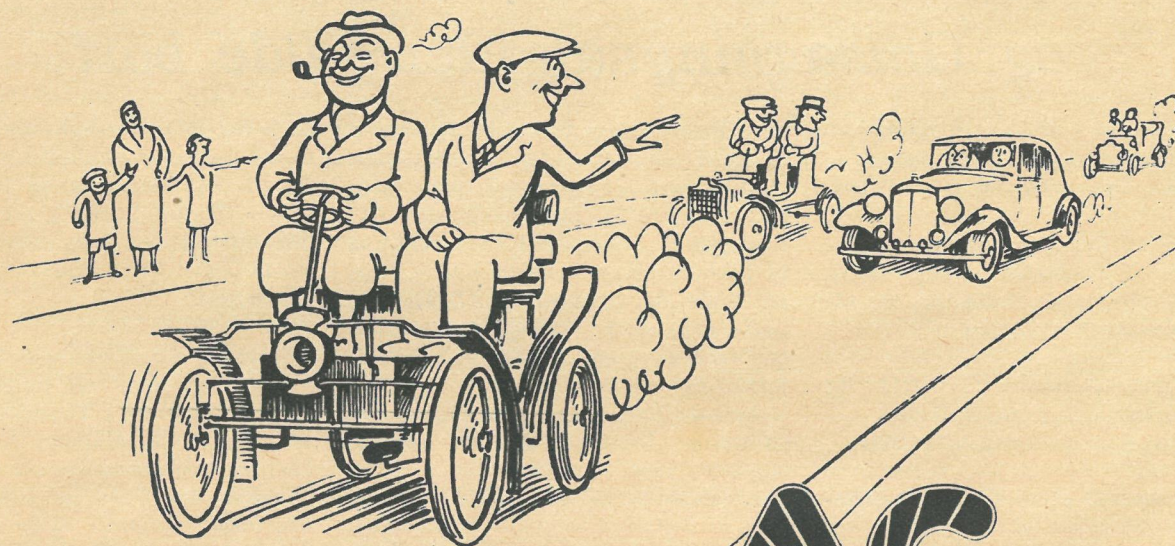
Naar hertil lægges Indførselstolden for Motorkøretøjer m. v., der aarligt kan anslaaes til 4 Millioner Kroner, og maa det endvidere erindres, at den ovenstaaende Opgørelse kun omfatter de 10 af Finansaarets 12 Maaneder, vil det forstaaes, at Motorbeskatningens samlede Udbytte vil komme til at ligge omkring 100 Millioner Kroner i dette Finansaar, og i hvert Fald vil komme langt op over 90 Millioner Kroner. Alene Benzinbeskatningen har i Finansaarets første 10 Maaneder givet rundt 50 Millioner Kroner. Medens man hidtil har regnet med, at 1 Øres Afgift pr. Liter Benzin indbragte 3 Millioner Kroner aarligt, er det nu tydeligt, at den kaster mellem 4 og 5 Millioner Kroner af sig. Det bør fremhæves, at Motorkørslen ved Siden

af selve Motorbeskatningens enorme Beløb indirekte skaffer det Offentlige en allerede betydelig og hurtigt voksende Skatteindtægt gennem Grundstigningsskylden, hvis økonomiske Resultat fortrinsvis maa tilskrives Motorkørslen.

Kommunernes samlede Udgifter til Vejevæsenet beløb sig ifølge den officielle Opgørelse i Finansaaret 1935—36 til godt 71 Millioner Kroner. Men heri er inkluderet saavel Gade- som Kloakvæsenet. Det er indlysende, at alle disse Udgifter ikke med nogen som helst saglig Begrundelse kan forelægges Motorkørslen. Landets Vejevæsen tjener jo dog fremdeles andre betydningsfulde Interesser end Motorkørslen, og det samme er i endnu højere Grad Tilfældet for Gadernes Vedkommende. Dette gælder ikke alene med Henblik paa andre Trafikarter, men ogsaa for vigtige Besiddelsesforhold. *Grundbesiddelsens* Interesse i Gade- og Vejevæsenet er soleklar, og har altid i dansk Praksis været knyttet sammen med en økonomisk Forpligtelse overfor Vejevæsenet. Det vilde være ganske meningsløst at forlade dette sunde og rimelige Princip i vore Dage, blot for at faa alle Byrderne væltet over paa Motorkørslen. Ved Siden af de nævnte kommunale Udgifter bidrog Staten i Finansaaret 1935/36 til Vejudgifterne med 15,6 Millioner Kroner, uden dog økonomisk at forløfte sig paa Opgaven, idet Udgiften blev afholdt af Motorafgifterne til Vejformaal. Men det maa jo vel erindres, at en overordentlig stor Del af disse samlede Vejudgifter skyldes en ekstraordinær Anlægsvirksomhed, der for det første ikke med Rimelighed kan kræves dækket af de løbende Indtægter, men som i væsentligt Omfang bør finansieres ved langfristede Laan, og som for det andet i betydelig Udstrækning snarere er af social end af trafikøkonomisk Karakter, fordi Arbejderne simpelthen iværksættes for at give Folk noget at bestille. Det vil under disse Forhold være ganske meningsløst og i aabenbar Modstrid med

Fortættets Side 239

Vinder af sidste Aars Veteran-Løb



fordi han brugte



Et General Motors Produkt

Tændrør

Blandt DUPONT NR. 7 PRODUKTERNE

findes der tre „Stjerner“

* Duco Polish 7

Uovertruffen Polérmiddel til
Biler og Møbler



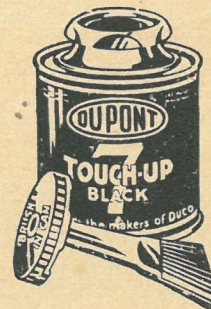
* Duco-Wax

Anvendes efter Polish Nr. 7 og danner en vand-
skyende, glansiuld og meget holdbar Overflade

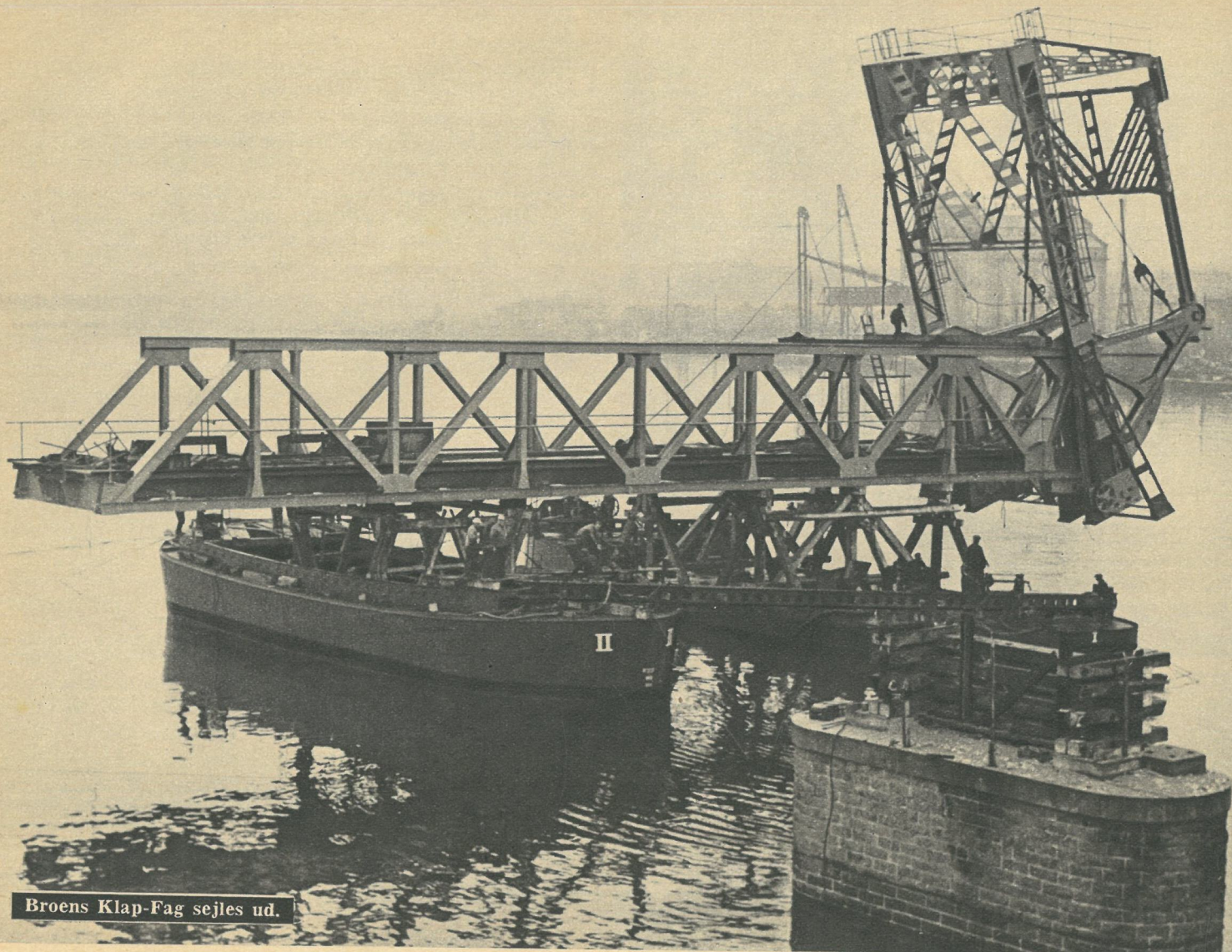


* Duco "Touch-up" Black Nr. 7

Fortrinlig til Reparation af slidte Steder paa Skærme, Bagagebærer,
Chassis etc. Tørre blanktsort op paa 1 à 2 Timer



Forlang Du Pont Nr. 7 Produkterne hos Deres Leverandør



Broens Klap-Fag sejles ud.

Hvorledes en stor Jernbanebro bliver til!

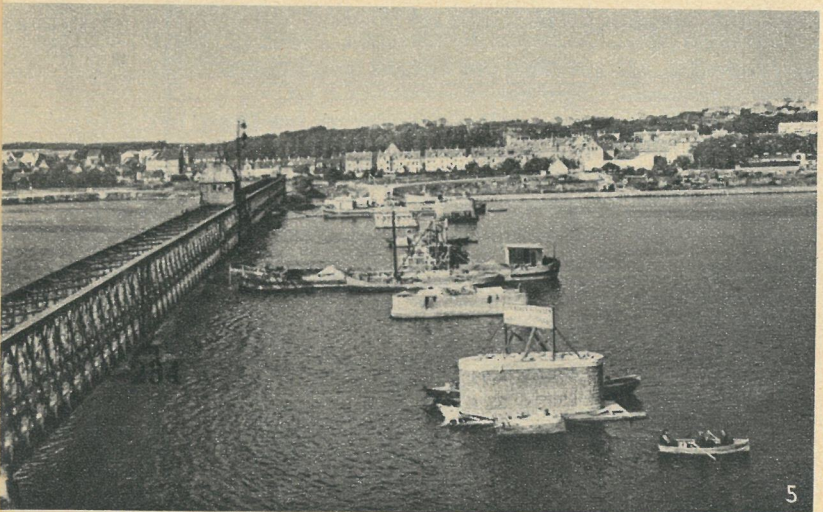
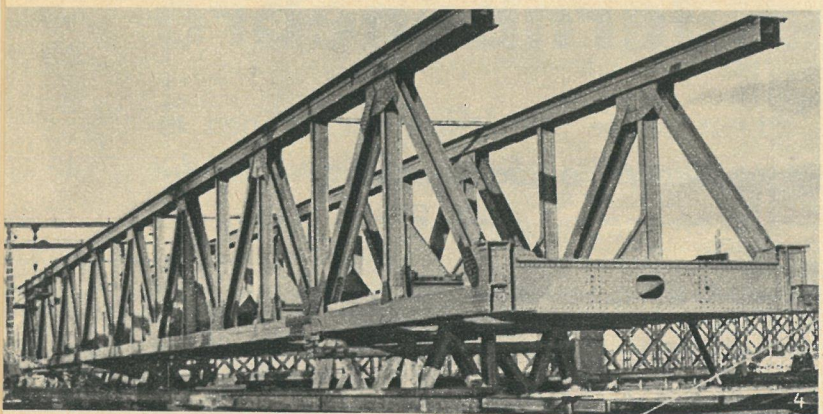
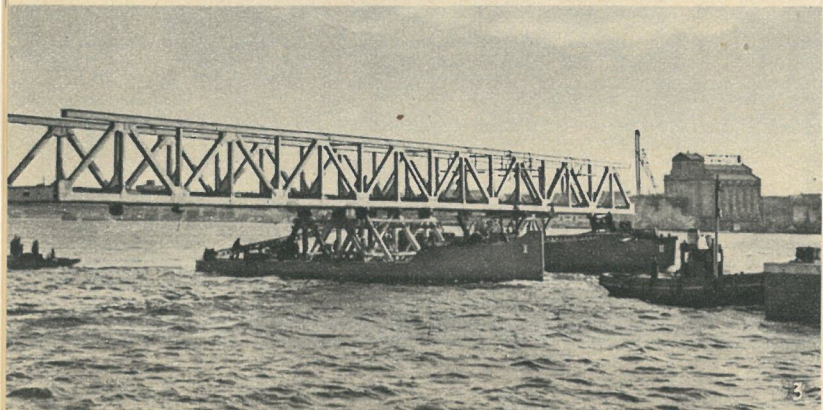
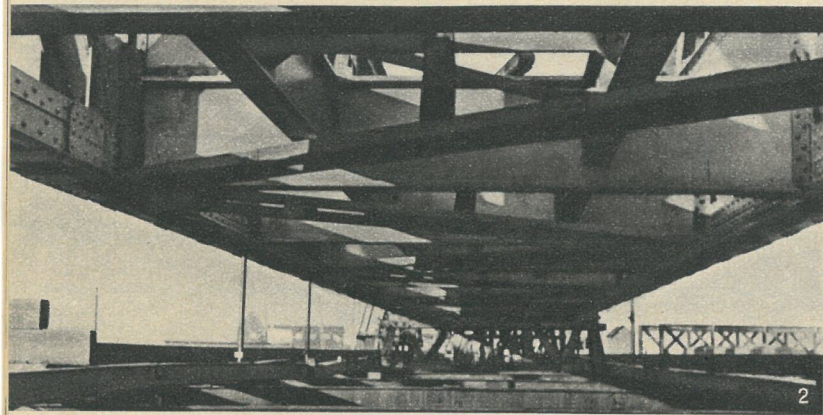
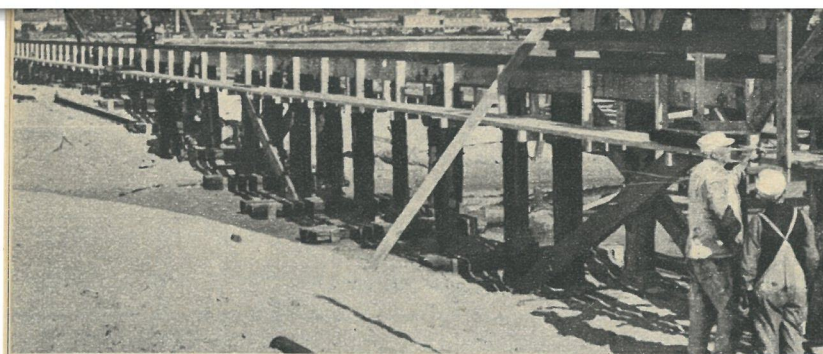
Den næste store Bro der aabnes er ganske vist en Jernbanebro - men det er en meget vigtig Bro i Limfjorden

Den 14. Maj træder Sommerkøreplanen for Statsbanerne i Kraft, og samtidig aabnes to nye jyske Broer for Trafiken: Oddesund-Broen, der skal bringe os Thy nærmere, og den store, nye Jernbanebro mellem Aalborg og Nørre Sundby. Lyntoget vil spurte over dette ny »Staalbaand« mellem Jylland og Vendsyssel, saa det gungrer i den solide Konstruktion, for hvilken et saa kendt Ingeniør-Firma som Chr. Bjørn Petersen har Ansvaret — og Æren. Det har staaet paa i godt 2½ Aar at faa Broen færdig, men oprindelig var det Meningen, at den skulde have været indviet samtidig med

Storstrømsbroen. — At det ikke skete laa i de kolossale Vanskeligheder, der maatte overvindes for at skabe en tilstrækkelig solid Basis for Broen. Limfjordens Bund er et tykt Dyndlag. Under det er Sandlaget; altsaa maatte de 7 Bro-piller ude i Strømmen anbringes paa Betonpæle-Fundering af usædvanlig Art. Da jeg i Sommeren 1936 besøgte Aalborg, saa jeg disse enorme Betonpæle — nogle paa 45 m's Længde — ligge i Rækker paa den store Arbejdsplads, hvor de var blevet til. Og ved Foden af den nyaabnede Færdselsbro stod et Par af de enorme Sænkekasser »paa Bedding«.

— Ingeniør Ole Bentzen, der havde den daglige Ledelse, forklarede, at først skulde disse mægtige Betonpæle hamres ned i Fjordens Bund, til de stod paa fast Grund, 30 Pæle i hvert »Bundt«. Først da kunde Sænkekasserne flaades paa Plads og gøres færdige ude i Strømmen, hvilende hver især paa sin Pæle-Gruppe.

— — Man forstaar, at faa Broer har frembudt saa betydelige tekniske Opgaver som Limfjordsbroen. I Efteraaret kunde Bro-Montagen begynde: de svære Staal-fag laa efterhaanden parat paa Aalborg Siden. De fleste af Fagene er udført hos »Nordisk Staal«



paa Gl. Køgevej. Men desuden har Schwitzer ført nogle Fag til Limfjorden fra den nedlagte Frederikssund-Bro. I Sammenligning med »Pille-Arbejdet« der staar i en Million Kroner, har Placeringen af Brofagene ikke frembudt Vanskeligheder af særlig Art. I Slutningen af Februar vil Forbindelsen være lagt: Arbejderne kan gaa fra Kyst til Kyst, 420 m nøjagtigt! Og de sidste Par Maaneder skal saa bruges til de mange forskellige Arbejder, der staar i Forbindelse med saa stor en Brokonstruktion: Lægning af Skinner og Brobane, Anbringelse af Brohuse, Lygter, Rækværk, Maling (den sølvglinsende Farve vi kender fra Lillebælt og Storstrøm), Signal-Apparater og meget andet.

Endelig skal, naar den ny Bro er færdig, den gamle forsvinde. Den er over 60 Aar gammel, bygget af franske Ingeniører, og for sin Tid et respektabelt Stykke Arbejde. Men nu maa den altsaa realiseres som gammelt Jern.

Naturligvis er en Jernbanebro, slet og ret, ikke nær saa »interessant« som en kombineret Færdsels- og Jernbanebro — som Storstrømmen og Lillebælt — hvor Biltrafikken er en Hovedfaktor, og hvor Cyklister og Fodgængere kan tumle sig, som de er Venner til. Dertil kommer de to sidste Broers fantastiske Højde over Vand og Landskab. En Jernbanebro glider mere ubemærket ind i sin daglige Funktion. Lidt prosaisk vil maaske nogle synes, den ser ud, temmelig lav, een-sporet og tilmed en »Gitterdrager-Bro«, uden de store Udsyn. Men Professor *Anker Engelund*, den danske Bro-Konstruktør, er jo en Mand, der kan sine Metier; han har leveret smukt gedigent Arbejde. Broen vil passe godt i ... Ensemblet, havde jeg nær sagt. Maaske »Landskabet« var bedre! Og naar den mægtige Broklap paa Midten majestætisk gaar til Vejrs (ved Elektricitet), ladende fri Gennemsejls f. Eks. for en af Ø. K.s store Baade, vil man nok alligevel finde, at den ny Bro er et imponerende Ingeniør-Værk.

Og saa bringer den os jo nærmere til de gæve Vendelboere! De ny Hurtig-Forbindelser fra Frederikshavn og Hirtshals kunde daarlig tænkes, hvis Togene skulde snegle over en gammel, rystende Bro. Tværtimod vil Statsbanerne nu sætte nogle af de ny svenske Kæmpe-Lokomotiver i Gang i det nordligste Danmark.

Saaledes vil der »im wunderschönen Monat Mai« være foretaget et nyt betydningsfuldt Skridt i Retning af at slaa det ny Slagord fast: Afstande eksisterer ikke mere!

Index.

1) Montage-Broen.

2) Et Vue ind under et 72 m's Brofag, anbragt paa Montage-Broen og parat til at køres ud til de to Pramme, der skal føre Fagene ud til Strømpillerne.

3) Et Brofag føres ud paa 2 Pramme. Længst t. h. i Billedet en Strømpille. I Baggrunden Aalborg.

4) Her ses et 72 m (det samme) langt Brofag færdigt (set fra Siden).

5) Strømpillerne til den ny Limfjordsbro set fra Aalborgsiden. — T. v. den gamle Jernbanebro, som har staaet siden 1879.



EN OPFINDELSE jubilerer.

Moderne Trafik var utænkelig uden den Opfindelse, som en irsk Dyr læge gjorde i Aaret 1888.

Det er i Aar 50 Aar siden *John Boyd Dunlop* opfandt Luftringen — eller som det hedder, mere teknisk: Den pneumatiske Ring.

Hans Opfindelse var en af disse formidable Smaating, som forekommer saa ligetil, og dog bevirker en Revolution i Ordets virkelige Betydning. Det er aldeles ikke overdrevet, naar man siger, at moderne Trafik (i alt Fald den, der foregaar ved Cykler, Motorcykler og Automobiler) vilde være utænkelig uden Opfindelsen af Luftringen.

Hvem var *John Boyd Dunlop*? Han var en skotsk Landsbydreng, født 1840 i Ayrshire, Ætling af en stor og agtet Gaardejer-Familie. Hans Barndoms Bekendtskab med de rumlende

slagsmed, ja, til Tider Karetmager. *Dunlop* fortæller selv, at han havde ikke mindre end tolv Mand ansat til at sko Heste!

Man forstaa saaledes, at hans Position var sikret; han var en velstaaende, om ikke rig Mand. Hans Opfindsomhed havde allerede givet sig Udslag i flere smaa Forbedringer paa

Arbejdsvogne eller med Herremændenes Landauere har næppe indgivet ham nogen særlig mekanisk Interesse ... det, han fik Lyst til at give sig af med, var Dyrene. Han kom til at studere paa den kongelige Veterinærskole i Edinburgh, og allerede i den tidlige Alder af 19 Aar var han fuldt uddannet Dyr læge.

Han oprettede en Praksis i det nordlige Irlands Hovedstad *Belfast* — han blev altsaa ikke Land-Dyr læge, men By-Dyr læge — og paa det Tidspunkt, da han gjorde sin lille, og dog saa store Opfindelse, havde han (efter hvad han selv erklærer i sine Erindringer) Irlands største Dyr læge-Praksis. Dengang var det — som ogsaa samtidig i Danmark — saaledes, at en Dyr læge ikke bare gav sig af med at kurere Kreaturer, men ogsaa var Be-

Omraader inden for Dyr lægevirksomheden, og efterhaanden begyndte han at grunde over et Problem, som laa lidt uden for dette Omraade — nemlig en bedre Affjedring af Hestekøretøjer. *Dunlop* maa selv have været ude for mangen en ublid Medfart, naar han skumplede ad de daarlige Veje ud til en Gaard, hvor han skulde tilse et Dyr, og Gang efter Gang dvælede hans Tanker ved Muligheden af at konstruere et Fjeder-Hjul, som kunde tage de værste Stød. Men det blev ved Spekulationerne.

Saa skete det i Efteraaret 1887, at *Dunlops* Søn, *John* fik en Tricykle at more sig med ... og her havde Faderen et ideelt Emne til Eksperimenter.

En skønne Dag slog den store Idé ned i ham. Først lavede han en Træskive, der var godt 50 Centimeter i Diameter. Af tyndt Gummi forarbejdede han et Rør, som han bøjede sammen til en Ring; Kanterne klæbede han sammen med Solution, og paa det Sted, hvor Enderne mødtes, indsatte han en primitiv Ventil. Ringen blev pumpet op med en Fodboldpumpe og derefter fastgjort til Kanten af Træskiven ved Hjælp af et Stykke Tøj, hvis Kanter blev fastgjort med Søm.

Nu var *Dunlop* parat til en forbedrende Prøve. Han skruede Forhjulet af *Johns* Tricykle (det var et Hjul, nogenlunde paa Størrelse med Træskiven, men med faste Gummiringe som dem, der endnu bruges paa Barnevogne) — tog det med Haanden og kastede det hen gennem den lange Gaard uden for Dyr lægeboligen.

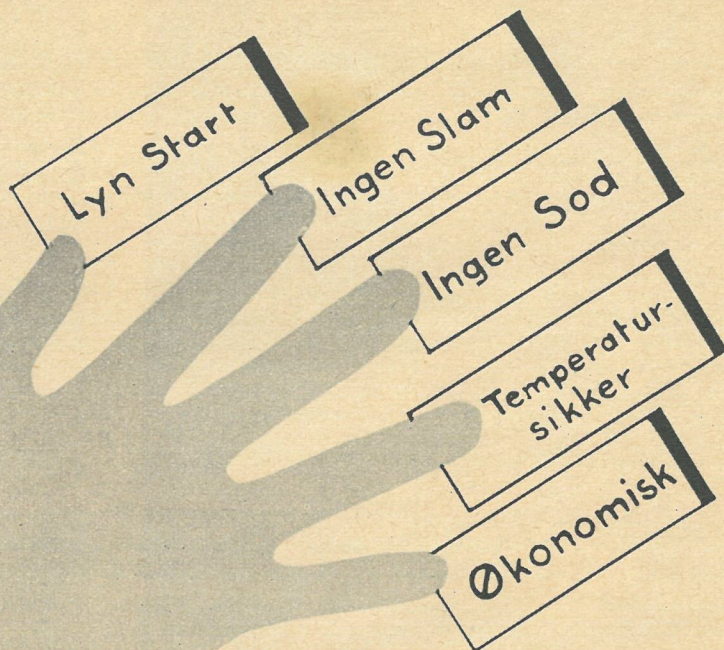
Cyklehjulet trillede et godt Stykke gennem Gaarden, men kunde ikke tilbagelægge hele Strækningen, før det vaklede og faldt.

Saa tog *Dunlop* Træskiven med den luftfyldte Ring, kastede den med akkurat samme Kraft ... og saa, at den trillede gennem hele Gaardens Længde, ramte Porten i den anden Ende og sprang tilbage.

Denne Prøve overbeviste *Dunlop* om, at han var inde paa noget af det rigtige. Han gik nu et Skridt videre. Af bøjeligt, amerikansk Elmetræ lavede han to meterstore Hjulfølge, og paa hver af dem monterede han en Gummiring, der var omgivet med Stof og atter dækket af et nyt Lag tykkere Gummi. Disse to Følge og Ringe blev anbragt paa Baghjulene af *Johns* Tricykle, og om Aftenen den 25. Februar 1888 var Cyklen parat til Brug. *John* tog sig øjeblikkelig en længere Køretur i Maane-

Fortsættes Side 244





INGEN SOD.

Der er kommet nye Shell Motor Olier paa Markedet, fordi Shell aldrig lod sig nøje med, hvad der var godt i *Dag*. Gennem 3 Aars Eksperimenter har de nye „solvent refined“ Shell Motor Olier udviklet sig, og de er prøvet i Shells egne Automobiles, der aarligt tilbage-lægger over 300.000.000 Kilometer under alle klimatiske Forhold paa alle Slags Veje, og disse nye Olier viste sig at besidde en uovertruffen Evne til at holde til haard Kørsel uden at afsætte Sod.

Faas i de fire Shell Grader:

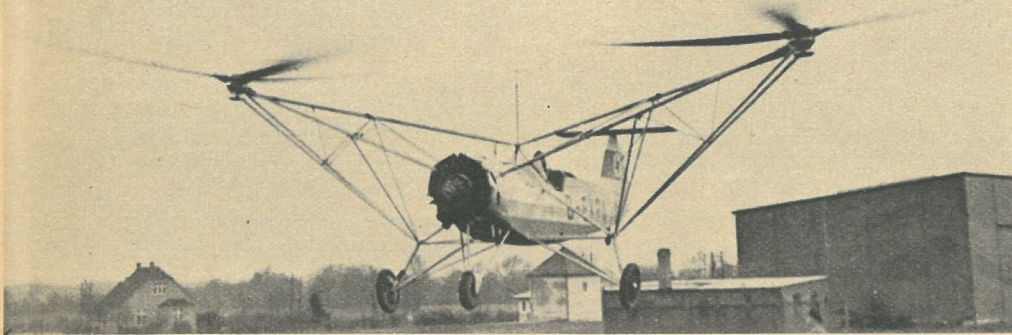
Single Shell S. A. E. 20
Double Shell S. A. E. 30

Triple Shell S. A. E. 40
Golden Shell S. A. E. 50

De  Shell Motor Olier

A/S Dansk-Engelsk Benzin & Petroleums Co.

Skift til de nye Shell Motor Olier



Er Helikopteren endelig fundet?

Forbavsende Resultater opnaaet i Tyskland

Af Kaptajn J. Foltmann

En af de største Sensationer indenfor Flyvningen i Øjeblikket er den Helikopter, som den tyske Professor Focke har konstrueret, og som bl. a. har været demonstreret i den store Deutschlandhalle under Automobiludstillingen i Berlin. I de adskillige Hundrede Aar, der har været arbejdet med Flyveproblemet, har man søgt at konstruere en Luftfartstype, hvis Stabilitet og Styring var uafhængig af Hastighed, og hvis Start og Landing saa at sige kunde ske lodret op og ned. Over tyve forskellige motordrevne Helikopter-Konstruktioner har set Dagens Lys siden 1905 (deriblandt vor egen Landsmand, Direktør Ellehammers), og med nogle enkelte er det ogsaa lykkedes at foretage nogle kortvarige Flyvninger, men den nye Focke-Helikopter har i Ordets egentlige Betydning overfløjet dem allesammen, og de forbløffende Resultater, der hidtil er opnaaet med den, lover godt for Fremtiden.

Hvad der opnaas med en Luftfartstype af Focke-Helikopterens Konstruktion kan i Korthed siges at være følgende:

Større Sikkerhed, fordi Tab af Hastighed, der har været Aarsag til de fleste hidtil forekomne Flyveulykker — ikke medfører nogen som helst Fare for Nedstyrtning.

Mulighed for langsom Flyvning, ja endog fuldkommen »holden stille« i Luften, hvorved Orientering og Landning lettes i højere Grad.

Lodret Start og Landing, der gør det muligt at udnytte blot nogle faa Kvadratmeter til Start- og Landingsplads.

Hvorledes er den konstrueret?

Dens Hovedbestanddele er en Flyvemaskine krop med Motor, Haleparti og

Understel. I Stedet for Flyvemaskinens fastsiddende Bæreplaner er den udstyret med to vandretliggende, motordrevne Luftsruer, der giver den nødvendige Opdrift og Fremdrift.

Kroppen, der ligner en Flyvemaskines, er bygget af Staalrør og beklædt med Lærred. Understellet, der ogsaa er bygget af Staalrør, omfatter to Hjul paa affjedrende Ben, og eet Hjul, der ikke er anbragt affjedrende, forude paa Kroppen under Motoren.

Luftsruerne, der virker som en Slags roterende Bæreplaner, er anbragt paa pyramideformede Staalrørsudbygninger paa hver sin Side af Kroppen. Hver af de to Luftsruer har tre stilbare Blade, bestaaende af en Staalrørsbjælke med Krydsfiner-Ribber, beklædt med Lærred.

Motor og Kraftoverføring til Luftsruerne: Som Motor er anvendt en »Bramo 14 a« (Brandenburgischen Motorenwerke) paa 160 H. K. Nogen Propel findes ikke, idet Fremdriften udelukkende opnaas ved Hjælp af de to vandretliggende Luftsruer. Derimod er der anbragt en Ventilator til Køling af Motoren, naar Helikopteren holder stille i Luften. Luftsruerne drives af Motoren gennem en Kobling, der betjenes af Flyveren. Fra Koblingen er der Kardanaksel-Forbindelse med Luftsruerne. Styringen foretages ved Hjælp af de sædvanlige Styregrejer: Styrestang og Siderørshammel. Fra Styrestangen er der Forbindelse til Luftsruernes Blade, saaledes at deres Indstilling kan ændres ved en Bevægelse af Styrestangen. Halepartiet bestaar af en Halefinne med Siderør, og ovenpaa Halefinnen er anbragt en Stabiliseringsflade, der kan indstilles

Fortsættelse Side 242



Er Blodprøven usikker?

En Embedslæges Betænkkeligheder

Ved Ernst Schwenke

Der er jo, som »Motor« ved mange Lejligheder har gjort opmærksom paa, modstridende Opfattelser af Blodprøvens Værdi ved Afgørelsen af, om en Motorkørende er paavirket eller ikke-paavirket. Da denne Afgørelse i praktisk talt alle Tilfælde er livsvigtig for den, Afgørelsen angaar, er det rimeligt at lytte ikke blot til dem, der er Blodprøvens Garanter eller Tilhængere, men ogsaa til dem, der uden at forkaste Prøven, paaviser dens Brist eller Mangler. For nogle Uger siden skrev Amtslægen i Skanderborg Amtslægekreds, A. H. Riiskjær i »Ugeskrift for Læger« paa bemærkelsesværdig Maade om Blodprøven og dens Kollision med Kendsgerninger fra Menneskers daglige Tilværelse. Skønt bemærkelsesværdige blev Amtslæge Riiskjærs Ord ikke bemærket uden for Lægers Kreds. Men da den bør kendes, gør vi i det følgende et væsentligt Uddrag af Amtslæge Riiskjærs Artikel, der er skrevet saaledes, at ogsaa andre end Læger forstaar baade dens Ord og dens Tankegang.

Dr. Riiskjær skriver aabenthjertigt:

Det er formodentlig gaaet adskillige som mig, at man med en vis Ængstelse modtog Meddelelsen om Blodprøvens Indførelse ved Spiritusprøven, fordi man maatte befrygte, at Udviklingen saa vilde medføre, at ren klinisk Undersøgelse efterhaanden blev trængt i Baggrunden til Fordel for Blodprøven, og saaledes er det da ogsaa gaaet, eftersom Blodprøven nu er gjort obligatorisk, og Konsekvenserne heraf prompte er indtraadt, idet man nu flere Gange har set, at *Domstolene ganske tilsidesætter den kliniske Undersøgelses Resultater, hvis den ikke falder sammen med Blodprøven*. Og naar man ikke kan undlade at føle det som en meget uheldig Udvikling, fordi man tror, at Uret mod de under-

søgte kan blive Følgen, bliver det med Ubehag, at man udfører disse Undersøgelser.

Thi *Mennesker er jo nu en Gang ikke rene Maskiner*, ikke blot Forbrændingsmotorer, der forbrænder ret tildelte Kvantum Brændstof paa ganske samme Maade, selv om særlig Indflydelsesrige mener dette og handler derefter. Det ligger dog ikke helt fjærnt, og det vil næppe føles unaturligt at tænke, at Forbrændings- og Udskillelses-Forholdene for Alkohol som saa meget andet kan være forskellige for de forskellige Mennesker, foregaa med varierende Langsomhed og Hastighed, paavirket ad nervøs Vej, af Hormonforhold og desfruden maaske »et ukendt x«. Dette Synspunkt finder jo ogsaa sin Bekræftelse gennem Undersøgelser af udenlandske Videnskabsmænd, Undersøgelser, som man næppe kan lade ude af Betragtning, og som viser det, som vel mangen En uvilkaarligt har tænkt sig, at der kan være meget mere eller mindre ukendt, der spiller ind og paavirker Forbrændings- og Udskillelsesforhold. Ja, der foreligger jo — saavidt mig bekendt — Tilfælde, der ikke blot beviser denne Forskel under samme Alkoholnydelse, men endogsaa *Tilfælde, hvor Alkoholnydelsen har været abnormt stor, men Alkoholpromillen i Blodet desuagtet abnormt lav*.

Men kan dette i og for sig undre, naar man betragter Mennesker som altid mere eller mindre forskellige og ikke under Synsvinklen Maskiner og Forbrændingsmotorer, der nødvendigvis skal reagere ens under ensartede Betingelser?

Dr. Riiskjær nævner derpaa nogle Eksempler:

En ung Mand, der fornylig har faaet Kørekort, fejrer Begivenheden ved at nyde 2—3 Pilsnere. Han er ikke vant til at nyde Spiritus, og den kliniske Undersøgelse viser ham paavirket og

derfor uegnet til at føre Motorkøretøj, men Blodprøven (Lægeundersøgelsen ved Spiritusprøven) frikender ham. En ældre Mand, der er trænet baade som Bilist og Spirituskonsument, har nydt et betydeligt større Kvantum, men viser sig ved den kliniske Undersøgelse upaavirket, men Blodprøven fælder ham.

At der skulde ligge en højere og finere Retfærdighed i at tillægge Blodprøven den overvejende, ja, nu efterhaanden alt afgørende Betydning i Sagen, synes herefter ikke umiddelbart indlysende. Tværtimod. Mekanik er godt. Laboratorieundersøgelser ligesaa, ja naturligvis uundværlige, men det er jo ikke paa levende Mennesker, de foretages. Den, der undersøger selve Mennesket, gør det grundigt og omhyggeligt og tager alle foreliggende Forhold i Betragtning, har dog visse Betingelser for en retfærdig, individuel Bedømmelse af selve Personen, som en senere Laboratorieundersøgelse af døde Ting dog vel ikke helt kan forkaste. Hvis den kliniske Undersøgelse skal tillægges saa ringe Værdi, som den under de her omtalte Forhold er godt paa Vej til, idet den nu betragtes mere som en resterende Formalitet end en Realitet, ja, *saa bliver det ikke nemt at være Læge uden for et Laboratorium, og de praktiserende Læger bliver endnu mindre estimeret paa Bjerget end Tilfældet allerede nu synes at være*.

Efter disse Bemærkninger slutter Amtslæge Riiskjær med at fastslaa, at »denne Tendens i Tiden til at underkende det kliniske Arbejde paa dette som paa andre Omraader, naar det udøves af de almindelige Læger og ikke har Specialstempel, vil næppe i det store og hele være i Patientens, Menneskets Favør«. Og siger endelig, at denne Tendens burde ikke have Medbør i Danmark, i store praktisk arbejdende Lægers Fædreland.

Hovedkontoret i Paasken

Forenede Danske Motorejeres Hovedkontor er lukket hele Dagen Paaskelørdag.

Motorkøretøjer bør sættes paa Friliste

Fortsat fra Side 231

Forudsætningerne for gældende dansk Lovgivning at kræve af Motorkørslen, at den skal præstere Dækning for alle disse Udgifter.

*

Femøres Tillægsafgiften paa Benzin kommer, som vi har set i Finansaaret 1937-38, til at indbringe Statskassen nogle og tyve Millioner Kroner. Afgiften blev jo i sin Tid bevilget til Finansiering af specielle Kriseopgaver, som Staten forlængst er hørt op med at varetage, og det har aldrig været Meningen, at den skulde være et permanent Led i vort Skattesystem, hvilket fremgaar af en lang Række Forsikringer, der er afgivet baade af Finansministre og af Partiordførere. Motorkørslen og Motorkørsleens Kunder, hvilket vil sige Erhvervslivet og Befolkningen, kan med Billighed forlange, at den kommende ordinære Rigsdagssamling foretager Afgiftens Overflytning til Vejvæsenet. Der vil da være saa store Midler til Raadighed for dette Formaal, at Omsætningsafgiften paa Motorkøretøjer bliver overflødiggjort, og der vil endda være Penge tilovers, som kan motivere nogen Nedsættelse af Benzinafgiften.

Maaske vil man fra Statsbanernes Side indvende, at saadanne Forandringer vil bringe den »Balance« i Fare, som man paastaar at have tilvejebragt mellem Motorkørslen og Jernbanetrafikken. Men dette Argument vil i hvert Fald ikke være af Vægt, da det er Befolkningen uforstaaeligt, at den ved Kunstindgreb skal hindres i at faa tilfredsstillende og prisbillig Betjening af Landevejstrafiken, blot fordi Jernbanernes Betjening af Kunderne er utilfredsstillende og dyr. — Formaalet være at faa Motorkørsleens Forholdene taget ud af Importregulerings-Systemet og at faa Omsætningsafgiften paa Motorkøretøjer afskaffet. Hvis dette naas, vil vort Land faa gode Muligheder for at udnytte den gunstige og billige Trafiklejlighed, som det tekniske Fremskridt kan tilbyde, og man vil faa at se, at Automobilvragene hurtigt forsvinder fra danske Gader og Veje.

CORDS STEMPELRINGE

Enhver Automobilist bør kende CORDS Stempelringe

— en amerikansk Opfindelse, der har betydet ikke mindre end en revolutionerende Forlængelse af Bilens Levetid og en ligesaa opsigtsvækkende Nedsættelse af dens Driftsudgifter.

- og saa først:

Hvad er CORDS Stempelringe?

Af en Special-Legering, sammensat af 22 forskellige Metaller, er fremstillet skaalformede Ringe, som parvis sat sammen danner en Stempelring, der indeholder tilstrækkelig Olie til effektiv Smøring straks fra første Stempelslag, samtidig med at den danner en fuldkommen Pakning mellem Stemplet og Cylinderen — ligegyldigt hvor slidt den er.

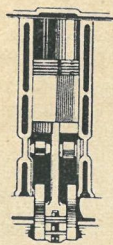
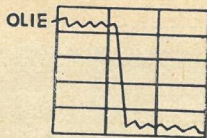
- og hvilken Fordel har De af at køre med CORDS Stempelringe?

De opnaar en Oliebesparelse fra 70 til 90 % og en Benzinbesparelse paa indtil 10 %.

De sparer Omkostningerne ved en Udboring og de dertil hørende Reservedele. CORDS Stempelringe monteres paa de gamle Stempler. Selv om Vognen staar overfor en Hovedreparation, kan De nu køre Tusinder af Kilometer — stadig uden Udboring.

Med CORDS Stempelringe faar De den fuldkomne Kompression og de mindste Driftsudgifter — selv i en udslidt Motor.

De kan simpelthen ikke være tjent med at køre uden CORDS Ringe — Fordelene er aabenlyse, Udgifterne minimale. De faar faktisk en helt ny Motor i Deres Vogn.



Lad Deres Mekaniker montere ogsaa Deres Vogn med



CORDS

Stempelringe



ET AUTOMOBIL- SAMMENSTØD -

Færdselslovens § 11 bestemmer, at den, der fra en mindre befærde Gade skal køre ind paa eller over en mere befærde Gade, skal udvise særlig Forsigtighed, og er det paagældende Gadekryds uoverskueligt, skal han sætte Farten saa meget ned, at han om fornødent kan standse, inden han naar ind paa den tværgaaende Gades Kørebane.

I Realiteten vil dette, naar det drejer sig om uoverskuelige Kryds — og det vil et Gadekryds i en By oftest være — betyde, at Færdselen fra den mindre befærdede Gade har Vigepligt overfor Færdselen ad den anden — den mere befærdede — Gade, men da Højrevigepligten ikke udtrykkeligt er ophævet for Færdselen ad den sidstnævnte Gade — det drejer sig ikke om en Hovedvej, der har Forkørselsret — kan der ved et Sammenstød opstaa Problemer om den rette Forstaaelse af Ansvarets Fordeling.

Et saadant Tilfælde forelaa fornylig

og blev paakendt af Højesteret den 2. December f. A. Det drejede sig om et Motorkøretøj, der fra en mindre befærde Gade skulde krydse over en mere befærde Gade. Ad denne kom fra hans venstre Side et Ambulancekøretøj, der kørte med ret stærk Fart, og som derfor ikke kunde standse tidnok op for det andet Køretøj til at undgaa et Sammenstød. Ved dette blev begge Køretøjerne beskadigede, og en Passager i Ambulancen kom til Skade.

Krydset er vanskeligt overskueligt, og det maa antages, at der ikke fra Ambulancen er givet noget Signal, der kunde have henledt den anden Førers Opmærksomhed paa dens Komme.

Med Hensyn til de i Anledning af Sagen rejste Erstatningskrav blev Afgørelsen forskellig i de forskellige Instanser. Underretten fandt, at Manden fra Sidegaden ikke havde undladt at opfylde de Krav, der kunde stilles til ham med Hensyn til Kørsel i Krydset, idet det navnlig udtales, at han ikke

var pligtig at regne med, at et Køretøj ad Hovedgaden vilde passere Krydset med en Fart som Ambulancens, uden behørig Signalgivning, jfr. ogsaa Færdselslovens § 11, Stk. 2, hvorefter netop Ambulancers Forkørselsret er betinget af, at der gives Signal.

Landsretten fandt, at Manden fra Sidegaden, der kørte med en Fart af 15 km, og hvis Vogn havde 4-Hjulsbremses, burde have standset, inden han naaede ind i Ambulancens Kørebane. Han maatte derfor have Ansvar for Skaden, idet der dog ogsaa paalagdes Føreren af Ambulancen et Medansvar, fordi han ikke havde signaleret paa den sidste Strækning. Ansvar for fordeltes derfor med $\frac{3}{4}$ til Føreren af Vognen fra Sidegaden og $\frac{1}{4}$ til Ambulancen.

Højesteret lagde Vægt paa, at Ambulancen ikke blot havde undladt at signalere, men ogsaa havde undladt at iagttage den i det vanskeligt overskuelige Kryds nødvendige Forsigtighed, og fandt, at dens Fører maatte have Hovedansvaret. Ogsaa den anden Fører havde Ansvar, idet han ikke havde anvendt fornøden Agtpaaagivenhed ved Kørsel fra den mindre befærdede Gade ud i Hovedgaden og derfor ikke retti-

OSRAM-BILUX

OSRAM BILUX-S

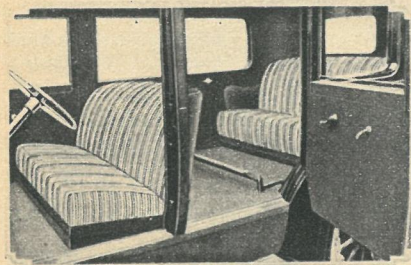
OSRAM BILUX-S

Jo bedre Lys, desto bedre Udsyn!

5

dig havde set Ambulancen og holdt tilbage for den. Han havde herved medvirket til Sammenstødet. Herefter fandt Højesteret, at hver Part maatte bære sin Skade, hvilket betød, at Ambulancens Fører og dets Forsikrings-selskab maatte bære ca. 4—5 Gange saa stor Skade som den anden Part.

Der var alene rejst Tiltale til Straf mod Føreren af Vognen fra Sidegaden, og han blev af Underretten frifundet — overensstemmende med Rettens Afgørelse af Erstatningsspørgsmaalet. Sagen blev ikke paaanket angaaende denne Afgørelse.



BESKYT

Vognens Polstring mod Slid og Støv. - Brug Polstrings-Overtrækket, som faas i mange forskellige Farver og Mønstre - ogsaa ensfarvede. Forlang Stofprøve og Prisliste.



Nordre Fasanvej 273
ved Nørrebro S-Station

Telefon: Taga 41 og 61



Stort Udvalg i

Hjulovertræk - Presenninger

Stænkeskærme - Bundkar-

hætter - Bundmætter - Kø-

lerhætter - Fjedergamasker

Automobiloverførslen i Paasken!

STOREBÆLTSOVERFARTEN (Automobilfærgen).

Onsdag den 13. April:

Fra Korsør: 6,00, 9,15, 10,00, 13,00, 14,00,
16,25, 18,00 og 20,00.

Fra Nyborg: 8,00, 11,00, 12,00, 14,50,
16,00, 18,10, 20,00 og 21,30.

Torsdag den 14. April (Skærtorsdag):

Fra Korsør: 5,30, 6,00, 9,00, 9,40, 12,30,
13,10, 16,00 og 18,00.

Fra Nyborg: 7,10, 7,50, 10,40, 11,20,
14,10, 14,50, 17,40 og 20,00.

Fredag den 15. April (Langfredag):

Fra Korsør: 6,00, 10,00, 13,00, 14,00,
16,25 og 18,00.

Fra Nyborg: 8,00, 12,00, 14,50, 16,00,
18,15 og 20,00.

Lørdag den 16. April:

Fra Korsør: 6,00, 10,00, 13,00, 14,00,
16,25 og 18,00.

Fra Nyborg: 8,00, 12,00, 14,50, 16,00,
18,15 og 20,00.

Søndag den 17. April (1. Paaskedag):

Fra Korsør: 6,00, 9,15, 10,00, 13,00, 14,00,
16,25 og 18,00.

Fra Nyborg: 8,00, 11,00, 12,00, 14,50,
16,00, 18,10 og 20,00.

Mandag den 18. April (2. Paaskedag):

Fra Korsør: 6,00, 9,15, 10,00, 13,00, 14,00,
16,25, 17,25, 20,00 og 21,00.

Fra Nyborg: 8,00, 11,00, 12,00, 14,40,
15,45, 18,10, 19,15, 21,30 og 22,50.

Tirsdag den 19. April:

Fra Korsør: 6,00, 9,15, 10,00, 13,00, 14,00,
16,25 og 18,00.

Fra Nyborg: 8,00, 11,00, 12,00, 14,40,
16,00, 18,10 og 20,00.

KALUNDBORG—AARHUS OVERFARTEN (Ekstra Ture).

Onsdag den 13. og Mandag den 18. April (2. Paaskedag).

Fra Kalundborg Kl. 17,30 (anløber Samsø).

Fra Aarhus Havn Kl. 18,10 (anløber Samsø).

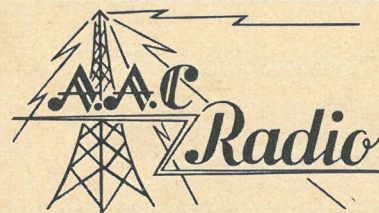
HELSINGØR—HELSINGBORG OVERFARTEN

»Kronborg« udfører følgende Ture:

Daglig i Tiden Lørdag den 9. April til Tirsdag den 19. April (begge Dage inklusive).

Helsingør Af. 7,30, 8,30, 9,30 o. s. v. sidste Tur Kl. 20,30.

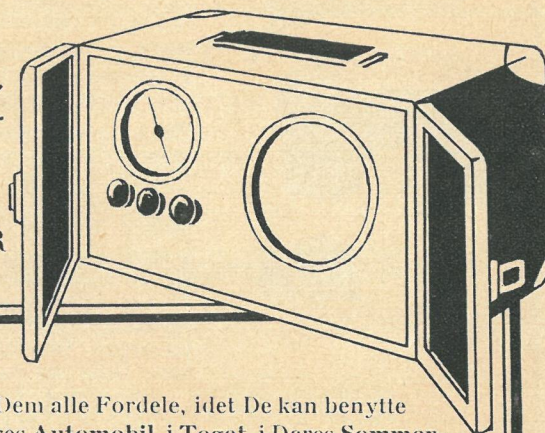
Hälsingborg Af. 8,00, 9,00, 10,00 o. s. v., sidste Tur Kl. 21,00.



Transportabel

EUROPAMODTAGER

Type K. S. 1001



Denne Modtager byder Dem alle Fordele, idet De kan benytte den hvorsomhelst, i Deres Automobil, i Toget, i Deres Sommerhus, i Deres Baad, paa Deres Hotelværelse, i Deres Have. Naar De parkerer, kan De tage den med til Stranden, i Skoven, kort sagt overalt.
Forhandlere anvises.

Kr. 265.00 excl. Batterier
Batterier Kr. 31,40

A/S AMERICAN APPARATE CO. TELF. GENTOFTE 2388

Endvidere udføres følgende Ekstrature:

Torsdag den 14. April (Skærtorsdag):

Helsingør Af. 7,00, 8,00, 9,00 o. s. v.,
sidste Tur Kl. 20,00.

Hälsingborg Af. 7,30, 8,30, 9,30 o. s. v.,
sidste Tur Kl. 20,30.

Mandag den 18. April (2. Paaskedag):

Helsingør Af. Kl. 21,30.

Hälsingborg Af. Kl. 22,00.

Brochure



tilsendes gratis

Det skrædersyede Støvovertæk
Priser komplet fra Kr. 60.—
E. Willaume-Jantzen & Co.
Falkonerallé 88. Kbh. F. Nora 7441

A. SCHACK ERIKSEN

Studivestergade 48. — Telefon Byen 8344

SPEJLGLAS

med og uden Facet for Automobile

NUMMERGLAS

og BUEDE GLAS leveres

**Gør Vognen Dem graahaaret?
Brug**



FRIHAVNEN—MALMØ OVER-
FARTEN

Torsdag den 14. April (Skærtorsdag):

Frihavnen Af. Kl. 9,20 og 13,00.

Malmø Af. Kl. 17,30 og 21,00.

Overfartstid 1½ Time.

GEDSER—WARNEMÜNDE
OVERFARTEN

Onsdag den 13. April og Mandag den
18. April (2. Paaskedag) (Ekstratur):

Warnemünde Af. Kl. 16,45.

Gedser An. Kl. 19,05.

Gedser Af. Kl. 20,00.

Warnemünde An. Kl. 22,10.

Denne Ekstratur maa anses som sær-
lig fordelagtig for Automobilister til
Tyskland.

De Motorsagkyndige

De Motorsagkyndiges Kontor er i
Lighed med tidligere Aar lukket hele
Paaskelørdag den 16. April 1938.

Er Helikopteren endelig fundet

Fortsat fra Side 237

fra Førersædet. I Førerrummet er for-
uden de sædvanlige Instrumenter m.
m. anbragt en Koblingstang og to Om-

drejningstællere for Luftsruerne (Ro-
tation: fra 150 til 400 O./M.).

Hvorledes flyver den?

Med Luftfartøjet hvilende paa alle
tre Hjul — og med Næsen op imod
Vinden — varmes Motoren op. Lang-
somt kobles Luftsruerne til, hvor-
efter der langsomt gives Fuldgas, ind-
til Luftfartøjet hæver sig lodret i Vej-
ret. Under Flyvningen styres som sæd-
vanligt. Holdes Styrestangen trukket
tilbage, holder Luftfartøjet stille i Luf-
ten, og trykkes Styrestangen frem, fly-
ver det fremefter. Største Flyvehastig-
hed opnaas ved at trykke Styrestangen
endnu længere frem og samtidig give
fuld Gas. Sving foretages ved Hjælp
af Sideroret. Trækker man Styrestan-
gen helt tilbage, flyver Luftfartøjet
langsomt baglæns. Ved Landing bring-
er man Luftfartøjet til at holde stille
i Luften, og derefter tager man lang-
somt Gas fra, hvorefter Luftfartøjet
lidt efter lidt taber Højde, indtil det
staar paa Jorden.

Under hele Automobiludstillingen
foretoges hver Aften Flyvedemonstra-
tioner med Focke-Helikopteren i
Deutschlandhalle i Berlin, og hver ene-
ste Flyvning vakte stormende Begej-
string. Næsten umærkeligt hævdede
Helikopteren sig fra Gulvet, stod stille
i Luften, svingende omkring sin egen
Akse, fløj fremefter, fløj baglæns —
og satte sig nøjagtigt paa samme Sted,
hvorfra den var startet. Det er første
Gang, et Luftfartøj har foretaget Ma-
nøvrer i et lukket Rum. —

Fiks ny Automaatte

Et af vore Dagblade bringer hver
Dag en lille Tegning med Overskriften:
Minutter, der er som Aar. Man gen-
kender her Dagliglivets smaa Ærgrel-
ser, og som en ny Ide hertil kunde
bruges Manden, som renses Formaaten
i sin Vogn. De har sikkert selv
været ude for at skulle feje Støvet og
Snavset paa tværs af Gummirillerne.
Det er næsten umuligt, og man vil jo
helst være fri for at tage Maatten ud
af Vognen. En Automaatte med et helt
nyt Rillemønster er nu kommet i Han-
delen. Denne Maatte kan renses eller
vaskes i Løbet af et Øjeblik. — Maat-
ten er mønsterbeskyttet og forhandles
en Gros af Firmaet E. Busch-Møller.

I MAGSVEJR eller STORM

- altid en behagelig Overfart



Nyd Overrejsen om Bord i et af Statsbaner-
nes store elegante Motorskibe paa
KALUNDBORG—AARHUS RUTEN
Store sødygtige Baade, der byder de rejsende
alle tænkelige Bekvemmeligheder.

Her er god Plads, overdækkede Promenade-
dæk og komfortable Saloner. Her er et for-
trinligt Køkken — og for Kr. 1,50 kan De
reservere Dem en bekvem Køje, hvis De
ønsker at hvile undervejs.

I Skibenes store Automobilhal er der Plads
til 35 Automobile, der staar velbeskyttede.
Der er bekvemme Til- og Frakørselsforhold
og mange andre Fordele, som har gjort Stats-
banernes Hurtigrute over Kattegat popu-
lær, ikke mindst blandt Automobilisterne.

Statsbanernes rød-hvide Skorstensmærke
garanterer Dem altid hurtig og sikker Sejlads!

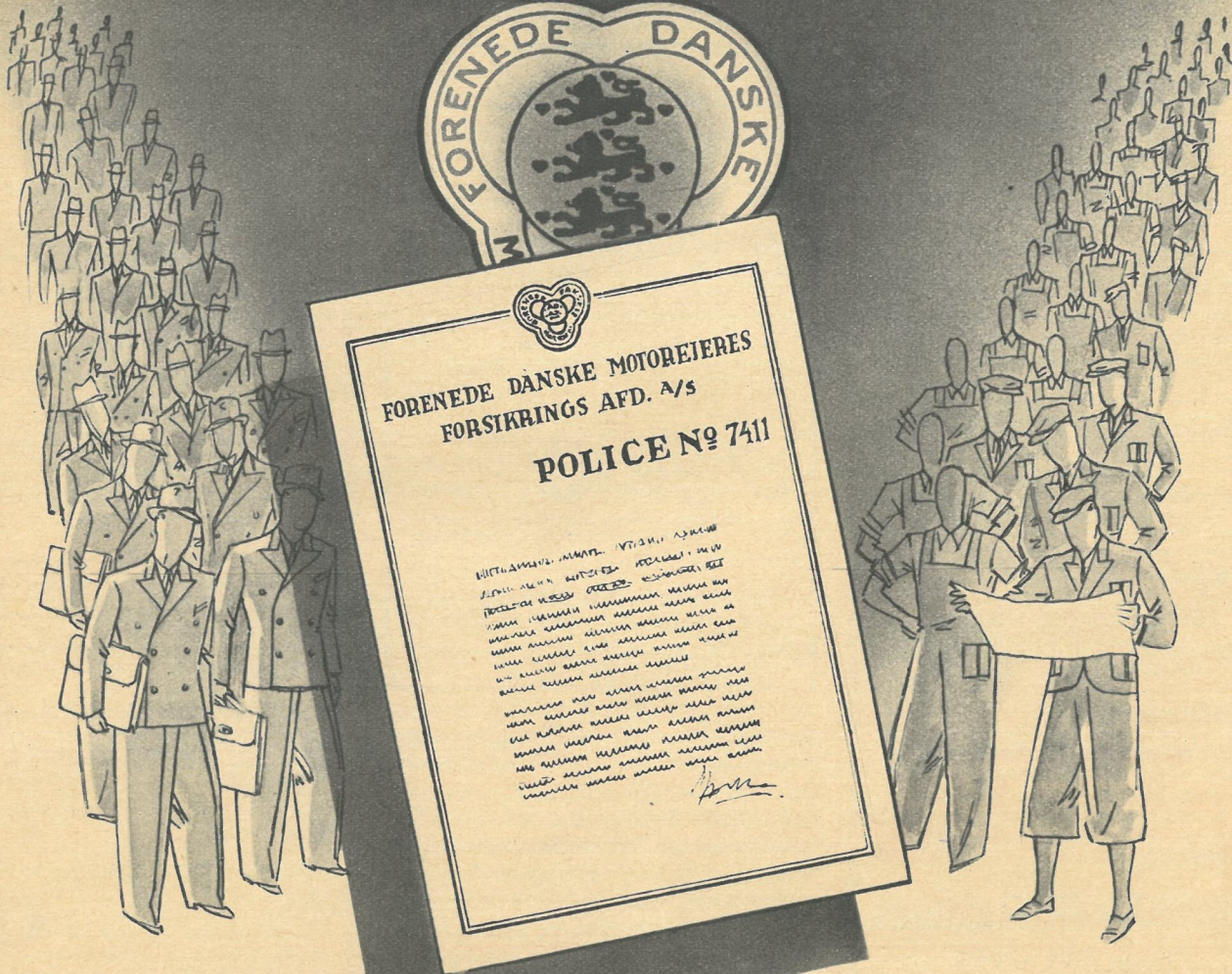
Kluden „KLAR-A“

Telefon Vester 5709



hindrer Dug!

anviser nærmeste Forhandler



Bag hver Police -

staar en Stab af erfarne F. D. M.-Mænd
 Filialbestyrere - Motorteknikere -
 Ingeniører og Jurister til Deres
 Disposition, og

DERES EGET FORSIKRINGSSELSKAB
 med en Kasse-, Bank- og Fondsbeholdning pr.
 31. Dec. 1937 paa

OVER 1 MILLION KRONER

„Motorejerne“ har
 siden 1920 udbetalt
 over 14 Millioner
 Kroner i Skadeser-
 statninger.



Arbejder i nøje Tilknytning til F. D. M.

**FORENEDE DANSKE MOTOR-
 EJERES FORSIKRINGS AFD. A/S**

V. Boulevard 4

Central 55 91

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Jylland	
Aalborg	
MIKKEL ANDERSEN Autoriseret G.M. Forhandler Vesterbro 40-44 — Telefoner: 1314 1334-3635 Opel - Chevrolet - Oldsmobile - Buick 1ste Kl. Reparationsværksted	
Aalborg	
Elitz W. Kruse, Aut. Fordforhandler Salgsafdeling: Boulevarden 28 - Servicest.: Frederikskildevej 6 - Plads til ca. 100 Vogne Tlf. 600 - 6601 - 02 - 03	
Esbjerg Tlf. 2401-2402	
N. Chr. Frikke Jernbanegade 50 Buick, Pontiac, Opel, Vauxhall, Bedford, Blitz. 1. Kl.s Værksted for alle Vognmærker. Stort Lager af Reservedele.	
Esbjerg	
Brødrene Harborg Skolegade 79 Tlf. 2410-2411 Aut. General Motor Forhandler	
Fredericia	
Petersen & Madsen Aut. G. M. Forhandler Vesterbrogade 5 — Tlf. 1028 — 1328 1ste Kl.s Værksted — Vulcanisering — Garager	
Herning	
HERNING MOTORCOMPAGNI Telf. 642 - 643	
Horsens	
Peter Ernst Aut. G. M. Salg & Service CHEVROLET - VAUXHALL - BEDFORD Sct. Helenevej Telefon 2220	
Horsens	
Garagekompagniet Levysgade 8 1ste Kl.s Automobilværksted Tlf. 1563 Svarer Dag og Nat Tlf. 1563	
Vejle Telefon 34	
MALTE VESTERGAARD & CO. A/S OPEL - PONTIAC - BUICK - BLITZ Originale Reservedele Tilbehør - Gummi - Benzin - Olie 1. Kl.s Reparationsværksted Moderne Service Station	
Vejle	
Jensen Aagaard Telefon 448 Karosserifabrik Opretning og Svejsning af Plader i Skærme og Karosseri	

Fyn	
Odense	
Autogaarden V. Holm Jensen Autoriseret General Motors Forhandler Stort moderne Værksted Vesterbro 45 Telefon 999	
Svendborg Tlf. 786 - 808	
HOLGER DAU Specialværksted for alle General Motors Vogne	
Odense	
FORD  SALG & SERVICE	
Filialer i: Assens, Ringe, Kerteminde, Faaborg	
Odense	
Skandinavisk Motor Co., Telf. 3546 • SERVICE Hudson, Terraplane, De Soto, Plymouth, Dodge Singer, Mercedes, Wanderer, D.K.W., B.M.W.	

havde holdt, og han blev glad overrasket, da han saa, at der overhovedet ikke var Tegn til Slid at se.

Da nogle Forsøg med endnu en Tri-cykel var faldet overordentlig tilfredsstillende ud, tog Dunlop Patent paa Opfindelsen; Ansøgningen blev indsendt den 23. Juli 1888 og godkendt den 7. December samme Aar. Her er Ordlyden:




»Jeg, John Boyd Dunlop, Dyrlæge, Gloucester Street 50, Belfast, erklærer herved, at min Opfindelses Natur er saaledes:

Et hult Rør eller Ring forarbejdet af Gummi og Klæde, eller andet passende Materiale, indeholdende Luft under Pres eller paa anden Vis, som fastgøres til et eller flere Hjul paa bedst mulig Maade.«

Den Cyklehandler, som Dunlop havde handlet med, hed Edlin, og var fra første Færd stærkt interesseret i den ny Opfindelse. Hans Interesse steg til Beundring, da han og hans Kompagnon en Dag aflagde Besøg hos Dunlop og kørte en Slags venskabeligt Væddeløb med John, som kørte paa Luftringe. Efter en Tur paa en god Kilometer vendte de tilbage, og Edlin, som havde været Væddeløbscyklist, sagde til Drengen, mens han tørrede sin Pande:

»Der kom jeg minsandten paa Arbejde, Johnny!«

Det blev dog ikke Edlin, der kom

Sjælland	
Holbæk Telefon 33-1139	Snertinge Telefon 5-135
Opel Blitz	 Bedford Vauxhall Chevrolet
Klippinge Tlf. 37	
Hans Nielsen Autoriseret General Motors Forhandler	
Næstved Tlf. 1520	
Chr. Rahbek Forhandling og Specialværksted for General Motors Vogne Stort Lager af brugte Vogne	
Præsto	
Carl Andersen, Adelsgade 20. Tlf. 280 Autoriseret Chevrolet Forhandler. 1. Kl. stort Reparationsværksted. Lager af Chevrolet og Ford Reservedele. Opladning. Elektrisk Luft pumpe. Aaben Dag og Nat.	
Ringsted	
Ringsted Motor Co. A/S Autoriseret Forhandler og Reparatør.  Døgnvagt, ogsaa Søn- og Helligdage Byens førende Værksted Telefon 8. (2 Linier)	
Slagelse	
Slagelse Motor Compagni A/S Telefon 132 (2 Linier) Autoriseret Forhandling 	
Vordingborg Tlf. 343	
H. P. Hansen Autoriseret Chevrolet og Opel Forhandler Moderne Reparationsværksted og Vulcaniseringsanstalt Benzin - Olie - Gummi	

til at forestaa Fabrikationen af de ny Luftringe — skønt han nok havde haft Lyst ... men derimod en anden stor Belfast-Forretningsmand, Harvey du Cros. Han dannede i 1890 det Selskab, der senere skulde blive til Dunlop-Kompagniet. Dunlop selv fik for sit Patent en mindre Sum og 1500 Aktier i Selskabet. Disse Aktier gav han dog fra sig i 1896, da Selskabet blev rekonstrueret og fik en Kapitalsum af 5

BRØ sidste Nyhed -

SPARKEL

Selvpolerende

AUTO POLISH

Pudser selv Vognen paa 10 Min.

En Opfindelse jubilerer

Fortsat fra Side 235

skinnet. Næste Morgen undersøgte Faderen Ringene for at se, hvordan de

BILER UDEN FØRER

CENTRAL 3007 Krog's Hjørne Gyldenløvesgade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

Millioner Pund. Han kom saaledes ikke til at spille nogen Rolle i Dunlop-Firmaets kolossale Udvikling i Løbet af dette Aarhundrede, men hans Navn rullede paa de ny Luftringe ud over hele Jorden, ja, selv hans Billede — med det mægtige Skæg — rullede samme Vej, stemplet paa hver eneste Ring.

Helsingør-Helsingborg

Benyt til Deres Sveriges Tur

„ASA-THOR“ sejler fra 9. April:

Fra Helsingør: Hverdage Kl. 8⁰⁰ 9⁰⁰ 10⁰⁰ og hver fulde Time, sidste Færge Kl. 20⁰⁰. **Søn- og Helligdage samt Paaskelordag:** Kl. 7⁰⁰ 8⁰⁰ 9⁰⁰ 10⁰⁰ og hver fulde Time, sidste Færge Kl. 22⁰⁰.

Fra Helsingborg: Hverdage Kl. 8³⁰ 9³⁰ 10³⁰ o. s. v. halvt Klokket, sidste Færge 20³⁰. **Søn- og Helligdage samt Paaskelordag:** Kl. 7³⁰ 8³⁰ 9³⁰ 10³⁰ o. s. v. halvt Klokket, sidste Færge 22³⁰.

NORDISK RUTE- OG FÆRGEFART A/S
Islands Brygge 22 Havnegade 43
Central 12612 Central 556-576

Haarbølle-Færgens

Taxter er betydelig nedsatte!

Motorvogne (uden Hensyn til Vægt) 2,50. Motorecykler 1,10. Cykler 0,40. Passagerer 0,30.

Færgen sejler følgende faste Ture:
Fra Grønsund Kl. 8,45-11,15-13,00-16,25-18,00-20,45. Fra Haarbølle 10 Min. senere, eller straks paa Anfordring uden ekstra Betaling fra Kl. 7 Morgen til Kl. 21, dog ikke mellem Kl. 12 og 13.

Hundested—Rørvig

Automobilfærgen „Korshage“

FARTPLAN

13. Marts — 14. Maj 1938

Hverdage

Fra Hundested: 6⁵⁰ 8⁴⁵ 10⁵⁰ 12⁵⁰ 14⁵⁵ 17⁵⁵ 18⁵⁵ 20²⁵ 21⁵⁰.

Fra Rørvig: 8¹⁵ 9¹⁵ 11²⁰ 13²⁰ 17⁰⁵ 18²⁵ 19⁵⁰ 21⁰⁵ 22²⁰.

Søn- og Helligdage. (Særlig Plan for Paaskedagene, se nedenfor)

Fra Hundested: 7⁴⁰ 8⁵⁵ 10⁵⁰ 12⁵⁵ 14⁵⁰ 16⁰⁰ 18⁵⁵.

Fra Rørvig: 8¹⁵ 10¹⁵ 11²⁰ 14¹⁵ 15²⁰ 18¹⁰ 20¹⁰.

a. Fra 12¹⁵-9¹⁵ kun Lørdage, fra 11¹⁵ alle Hverdage.
b. Kun 12¹⁵ (Paaskedag.)
c. Kun fra 21¹⁵.

Særlig Plan for Skærtorsdag, Langfredag, 1. og 2. Paaskedag.

Fra Hundested: 7⁴⁰ 8⁵⁵ 10⁰⁵ 11⁰⁵ 12¹⁵ 13¹⁵ 14⁵⁰ 16⁰⁰ 17¹⁰ 18¹⁵ 19²⁰ 20⁴⁵.

Fra Rørvig: 8¹⁵ 9²⁵ 10³⁵ 11⁴⁰ 12⁴⁵ 14¹⁵ 15²⁰ 16⁴⁰ 17⁴⁵ 18⁵⁰ 20⁰⁰ 21²⁵.

Overfartstid 25 Min. Restauration om Bord. (Tlf. Hundested 12 og 156). Rabatkr. m. 10 Kuponer for Person- og Motorvogne. Sæsonkort 150 Kr. Forerne af Motorvogne og Motorcykler befordres frit. Forudbestilling af Plads til Biler. Telefon Hundested 150 (Hundested Exp.) og Isøre 35 (Rørvig-Exp.)

Først i 1912 tog Selskabet Navnet »The Dunlop Rubber Co.«. I vore Dage dækker Fabrikkerne i Birmingham et Areal af 400 Acres, og Selskabet ejer i Rochdale Verdens største Bomulds-spinderier. I Malajstater har Dunlop-Selskabet nogle mægtige Gummiplanter; Fabrikker er anlagt i mange fremmede Lande; 50,000 Mennesker er ansat i Foretagendet, og 24 Millioner engelske Pund er investeret i det.

I Forhold til disse store Summer har man maaske Lov at sige, at Opfinderen selv fik for lidt ud af sit Patent — men den Legende, der til Tider dukker op i Forbindelse med Dunlops Navn, — at han døde som en fattig, bitter Mand, stemmer ikke helt med Virkeligheden.

Direktør Johannes Buschholm, som leder den danske Dunlop-Afdeling, udtaler i denne Forbindelse:

»Jeg traf Dunlop i Birmingham i 1918 — tre Aar før han døde; da var han altsaa 78 Aar, men var forbausende aandsfrisk, og en rank, endnu energisk Mand. Stædig var han, det kunde man mærke, — det er jo et skotsk Træk, men ikke sur eller menneskefjendsk. Fattig var han heller ikke, snarere velstaaende; han havde sat en Del af sine Penge i australske Jordejendomme, der havde givet gode Indtægter. Dunlop var et af de sjældne, virkelige Opfindergenier; lige fra Begyndelsen var hans Ideer saa rigtige, at vi knap nok har kunnet forbedre dem. Han hævdede f. Eks. at Traadene i et Dæk ikke maatte være vævet, men at Cord-Materiale, d. v. s. Traade, der ligger parallelt og holdes sammen af Gummi-Solution, var bedre. Dette Princip anvendes den Dag i Dag.«

Direktør Buschholm oplyser, at Dunlop-Jubilæet, som i England vil blive fejret i August Maaned, vil blive højtideligholdt i Danmark allerede i Maj.

Sigurd Tøgeby.

Sorry

er og bliver

Sorry

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 27. September 1937

Afgang fra Faaborg:

9³⁵ 13³⁰ 19³² 22^{35*} 21^{7**}

Afg. fra Mørmærk:

7⁵⁰ 11⁵⁰ 15¹⁰ 21⁰⁵

*) Kun Søn- og Helligd.

**) Kun Natten efter Hverdage

Plads til 25 Automobile. Overfart: 1 Time 20 Min. med dobbeltkrævet Dieselmotorfærge »Mørmærk«.

A/S Mørmærk Færge

Telefon Tandslet 7824. Telefon Faaborg 11
Telegram-Adresse: »Fyensfærge«. Hovedkontor: Mørmærk.

KALVEHAVE—KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ulsund).

FARTPLAN

Fra 27. Sept. 1937.

Afgang fra Kalvehave:

6³⁰ 7⁰⁰ 7³⁰ 8⁰⁰ 8³⁰ 8^{50**} 9⁰⁰ 9³⁰ 10⁰⁰

10¹⁵ 10⁴⁵ 11⁰⁰ 11³⁰ 12⁰⁰ 12³⁰ 13⁰⁰

13³⁰ 14⁰⁰ 14¹⁵ 14³⁰ 15⁰⁰ 15³⁰ 16⁰⁰

16⁴⁵ 17¹⁵ 17⁴⁵ 18^{00**} 18²⁵ 19⁰⁰ 19^{25*}

19^{30**} 20⁰⁰ 20²⁰ 21⁰⁰ 21^{45**} 22⁰⁰

23⁰⁰ 23³⁰ 0¹⁰ 0^{50***} 2^{00***}

*) Kun Hverd. **) Kun Søn- og Helligd. ***) Kun Natten efter Søn- og Helligdage
Alle Ture fra Kalvehave og straks tilbage fra Koster. — Ekstratur om Natten skal bestilles inden Kl. 23⁰⁰.

Bemærk: Paa Færgen skal Automobile være bremsede. — Alle Ture udfores med Færge, der tager 10-11 Automobile pr. Tur. Plads kan ikke forudbestilles.

NAKSKOV—SVENDBORG

ELLER OMVENDT VIA LANGELAND

Fra 27. September

Fra Nakskov: 7²⁰ 13¹⁵ *19¹⁰ **19¹⁰
i Svendborg: 10²⁸ 16³⁰ *22¹⁵ **22³⁵.

Fra Svendborg: 8⁰⁰ 14⁰⁵ *19⁴⁰
**20⁰⁰ i Nakskov: 11¹⁰ 17¹⁵ *22⁵⁵
**23¹⁰.

*Hverdage 12¹⁵ - 19¹⁵ 1938

** Søn- og Helligdage 12¹⁵ - 19¹⁵ 1938.

Hurtigt og billigt!

SPAR TID • SPAR PENGE



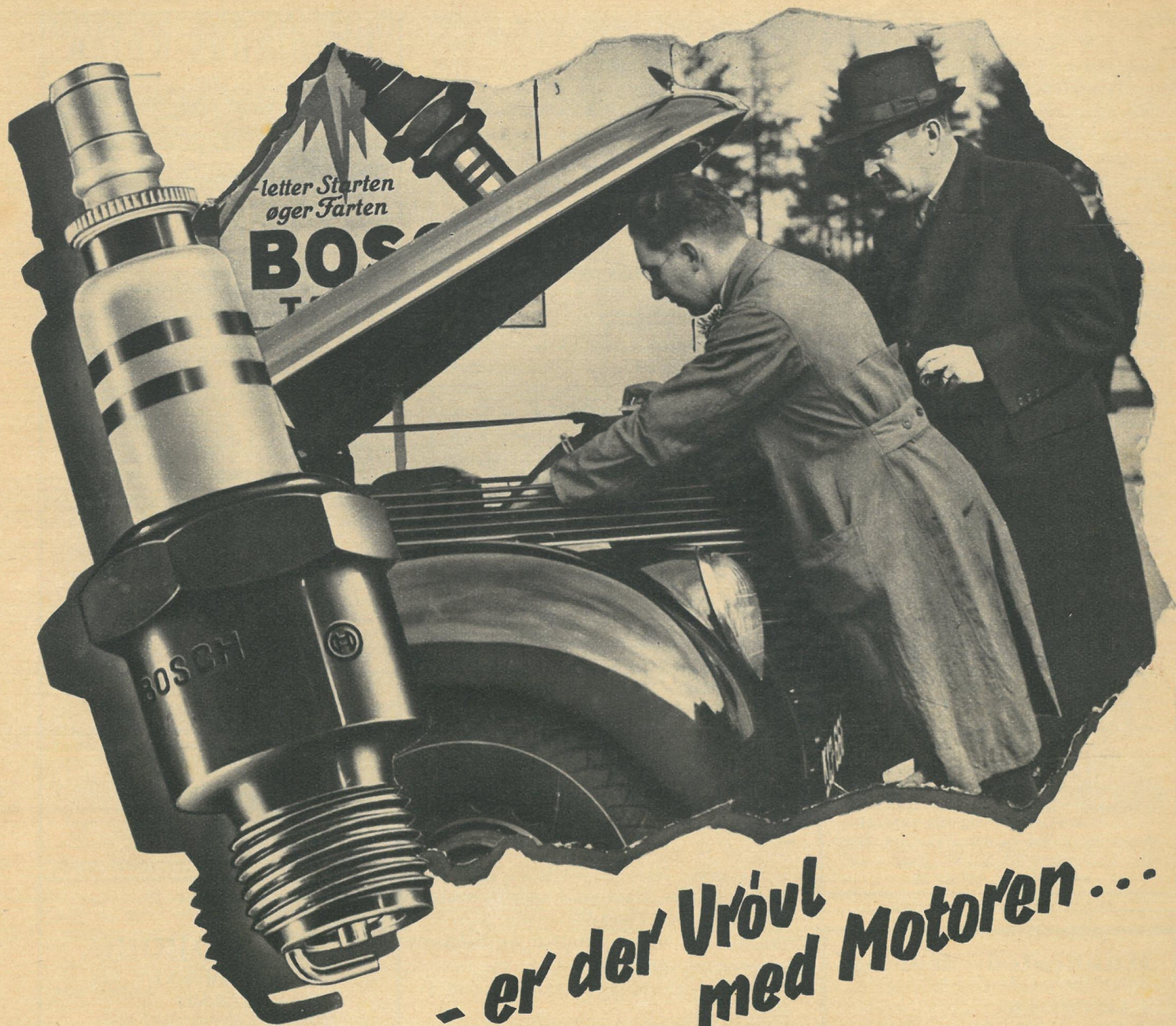
og tag altid med Assens-Aarøsund-Færgen 7. December 1937 — 14. Maj 1938 incl.

Fra Assens: 7⁰⁰ 10²⁰ 12³⁵ 14⁵⁵ 20¹⁰ Fra Aarøsund: 8⁰⁵ 11²⁵ 13⁴⁰ 16⁰⁰ 21¹⁵

Restauration ombord. — Overfartstid ca. 50 Minutter. — Bedste Betjening.

Nye Dæksaloner

Telf. Assens '00



- er der Vrøvl med Motoren ...

har den mistet sin Kraft og starter og accellererer den daarligt, skyldes det i mange Tilfælde Tændrørene. — —

Udslidte Tændrør betyder forøgede Udgifter til Benzin og Olie - altsaa daarlig

Økonomi, og det betaler sig ikke at „pine“ Tændrørene til sidste Gnist. - Tal derfor

med Deres Mekaniker, han ved, hvilket BOSCH TÆNDRØR der vil give Dem den bedste og mest økonomiske Kørsel.

★ *letter Starten*
— *øger Farten*

BOSCH TÆNDRØR

1/5 MAGNETO · KØBENHAVN N.

Generalrepræsentanter for Rob. Bosch G. m. b. H. Stuttgart