

*Naar Kulden er
haard, gør Castrol
Starten let-og den
smører øjeblikkelig!*

FORD
godkender officielt

PATENT
CASTROL
"Z"

TIL FORD LASTVOGNE ANBEFALES "AA"



"Z" og "AA"
Kr. 1,50 pr. Liter

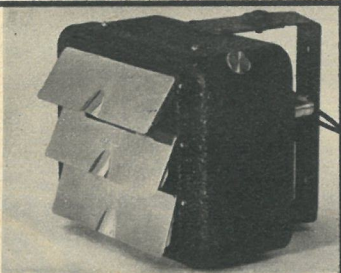


**M
O
T
O
R**

MOTOR

Nr. 7. 12. Febr.
1938. 33. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere
Ugentligt Oplag
28.300 Eksp.
ifølge Dansk
Oplagskontrol

Giørtz & Mandels
Automobil Varmeap-
parat. Det lille Ap-
parat med den store
Varmeevne, kan monte-
res i enhver Vogn. Pris
Kr. 110.- incl. Kontakt
med 2 Hastigheder,
Slange og Fittings.



Forlang det hos Deres Leverandør eller direkte fra
Giørtz & Mandels Metalvarefabrik
Nrd. Fasanvej 136, Kbhvn. F., Tlf. Goth. 9128

FLYDENDE KRAFT FLYVENDE START

CRUCONIN

giver nyt Liv i *Deres* Akkumulator
 og forlænger dens Levetid.

Forlang det paa Automobilværkste-
 derne og Servicestationerne.

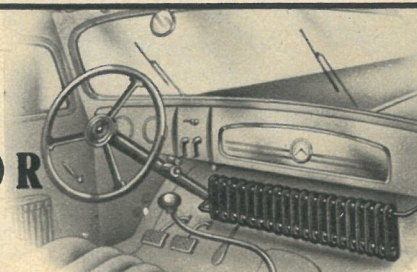
Kemisk Fabrik Crüconin A/S, Gl. Mosevej 48 - Gentofte

Mercedes-Benz Renault Standard

Generalrepræsentant for Danmark:

AUTOROPA A/S
 Østerbrogade 20 - København

DANAR AUTO RADIATOR

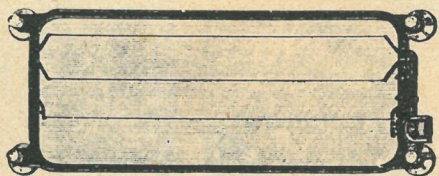


Kan paamonteres - enhver Vogn.
 Faas hos alle Auto-Mekanikere eller fra

Forlang Brochure
 Priser fra Kr. 21.- m/ Tilbehør
 Let at paamontere

A/s **DANAR**
 Randers

DUGGER FORRUDEN



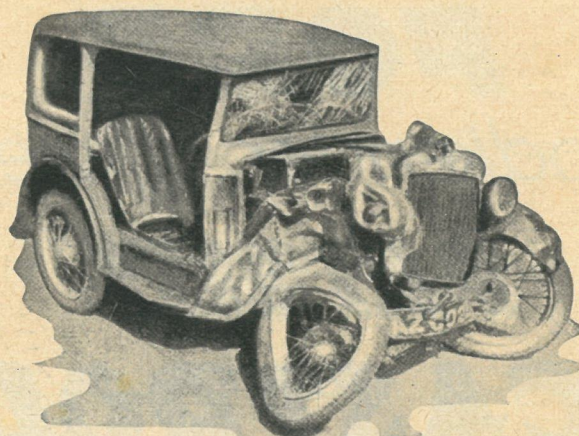
eller
 er det galt med
 Sigtbarheden?
 Anvend

MELAS KLARSYNSRUDE

SIMONSEN & NIELSEN A/S
 Frederiksholms Kanal 4
 København K

En gros

Originalt splintfrit Sikkerhedsglas:

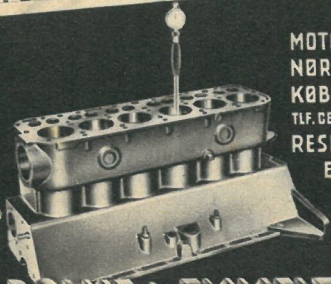


betyder **Sikkerhed!**

H. PENS ST. KONGENSG. 92
 København, Telefon Cent. 8577

ALT GLAS TIL AUTOMOBILER
 GODKENDTE RIFLEDE LYGTEGLAS

CYLINDERUDSLIBNING

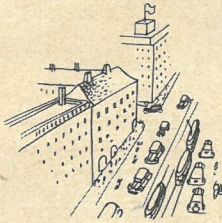


MOTOR SERVICE
 NØRREGADE 35
 KØBENHAVN K
 TLF. CENT. 6608-12620
 RESERVEDELE
 EN GROS

BALKE & EMMELTORP

UGENS EMNER

Hvad mener Danmark om den nye Færdselslov? Det er det Spørgsmaal, man maa stille nu, og jeg finder, at det er godt, at det er blevet Tid til denne Diskussion. Det saa mest ud til, at Færdselsloven skulde gennem Rigsdagen i Lyntogstempo, men det kom den ikke, og jeg tror ikke, at der sker nogen Skade af den Grund. Vi maa langt hellere vente et halvt Aars Tid længere paa Loven og saa faa Sagerne drøftet rigtigt igennem, inden Loven bliver til.

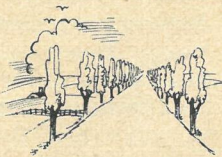


Jeg finder det ogsaa vigtigt, at hele Danmark kommer til at drøfte Loven, for den er ikke noget københavnsk Anliggende, den angaar det hele Land.

Nu har de fleste af os vel allerede fra Dagbladene stiftet Bekendtskab med nogle af Lovens nye Ting. Det er de store Linier, der her er tegnet op, men Loven vrimler jo af Detailler, og der vil nemt kunne vise sig divergerende Meninger om Betimeligheden af en Del af disse. Lad os derfor faa Sagen drøftet igennem inden Rigsdagen skal tage fat paa Behandlingen af Problemet.

Et Led i disse Drøftelser er ogsaa de Møder, som har været holdt over hele Danmark paa Initiativ af Direktør Røgind. Det er et Par af disse Møder, der omtales paa næste Side, men Møderne har været langt flere, og de fortsættes stadig. Disse Møder holdes paa Forenede Danske Motorejeres Foranledning og til Stede er baade vort Selskabs Jurisdiktionsformænd og de stedlige Embedsmænd i saa stor en Udstrækning som muligt, Amtmænd, Borgmestre, Dommere, Politimestre, særligt færdselskyndige Politifolk etc.

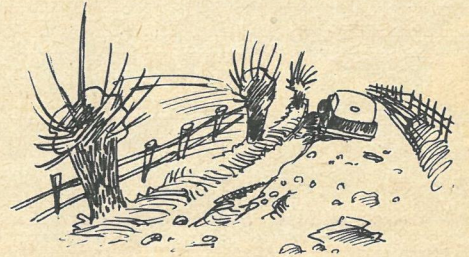
Mange vigtige Spørgsmaal er blevet drøftede, og naar Mødernes Række er sluttet, skal vi her i »Motor« resummere lidt af de Indtryk, Møderne har efterladt med Hensyn til de store Principspørgsmaal.



Det lader sig vistnok ikke bestride, at der er mest Stemning for fri Hastighed under øget Ansvar. Jeg tror, at mange Medlemmer vil erindre, at vi rejste dette Problem i »Motor« og erklærede, at vi ikke vidste, hvorledes Stemningen var, og at man burde høre de Motorkørendes egne Stemmer i et

mangestemmigt. Og Resultatet er vist utvivlsomt: Flest for fri Hastighed.

En ganske anden Side af Sagen er, at man formentlig vil faa mange Modstandere, naar Slaget skal slaas. Der er ingen Tvivl om, at der er mange Mennesker i dette Land, som tror, at fri Hastighed vil betyde flere Ulykker. Jeg vilde tale mod min Samvittighed, hvis jeg sagde, at jeg ikke hørte til dem, der er ængstelige overfor Valget, men

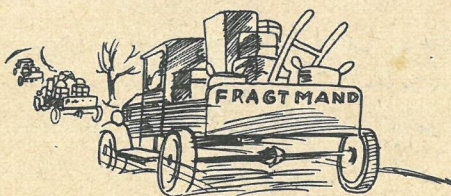


kaldt paa alle gode Kræfter for at faa et Krav, for hvilket Tusinde gode Grunde kan gives, ført igennem paa en Maade, som er Danmarks Motorfolk værdig, og hvorunder vi alle maa erindre, at vore Interesser, hvor vigtige de end kan være, kommer i anden Række efter Kravene om, at Liv og Lemmer hos andre, sagesløse Mennesker ikke udsættes for uforudnøden Fare.

I DETTE NUMMER bl. a.

	Side
Ugens Emner	97
Dir. Røgind paa Danmarksrejse	98
Vort Danmark	99
Motorbaadssejlad	100
Fremtidens Brændstofproblem	102
Pr. Bil til det nordlige Ishav	104
Vandresti Nordsjælland rundt	105
Breve fra Læserne og Billeder fra Nær og Fjern	106
Paavirket — men hvornaar?	108
Læserne skriver	110

det er altsaa een, lille privat Mening, og overfor den staar en Mængde danske Motorfolk, hvis Navne borger for, at det er ansvarsbevidste og gode Borgere. De tror ikke, at Ulykkernes Tal vil vokse, og i det store og hele vil Danmarks Motorfolk vel nok staa bag Kravet om fri Hastighed. Her tænker jeg ikke alene paa det Flertal, som har organiseret sig under Forenede Danske Motorejeres Farver, men ogsaa paa Anskuelse, som har fundet Udtryk indenfor beslægtede Organisationer: Fri Hastighed er altsaa Programmet for de fleste danske Motorfolk, og lykkes det at faa dette Krav igennem, vil der samtidig blive



Jeg vil gerne sige nogle Ord om den Maade, hvorpaa visse Motorfolk anvender deres Belysning. Jeg har i den senere Tid truffet en Del motorkørende Bilister, som blinkede: Blænd af! Og jeg har straks blændet af. Men naar de saa er naaet næsten helt hen til mig, sender de mig det kraftigste Blus lige i Hovedet. Det er ren og skær Bøllekørsel. Blænder man ned, saa skal det nedblændede Lys bruges, til man har passeret den, man blænder ned for. Det andet truer Sikkerheden, og det kan jo forøvrigt ingen være i Tvivl om.

Endelig de Bilister, som kører med mange Lygter. Nogle Biler er efterhaanden foran udstyrede med en hel Prøvekollektion af Lygter, Roadlights, Taagelys, Spotlights og hvad det altsammen hedder. I tyve Aar har jeg kørt ca. 40—50.000 km hvert Aar paa vore Veje, saa jeg ved, hvad jeg taler om, naar jeg erklærer, at disse Ekstralygter er aldeles overflødige for den, som kører med forstandigt Lys paa sine almindelige Lygter, og faar vi en ny Ordning, hvorefter det stærke og høje Lys bliver lovligt, forsvinder Meningen med Ekstralygterne helt. Jeg har ogsaa oplevet de unge Mennesker, der sender Lyset fra et Spotlight lige i Hovedet paa modgaaende Biler ... men iøvrigt er et Spotlight vel det mest berettigede, for med det kan man læse Vejviserne. Men ellers: De mange Ekstralygter ser spændende ud for unge Mennesker, de kan sommetider gøre Nytte, men de misbruges urimeligt. — Der er Problemer nok ved Lygteforingen, man behøver ikke at køre med en hel Samling af forskellige Lygter foran.

Eric Boesgaard.





Dir. Røgind paa Danmarksrejse!

I de sidste Maaneder har Direktør *Sven Røgind* foretaget en Del Rejser gennem Danmark for paa Møder med Jurisdiktionsformændene at drøfte de mest aktuelle Motorproblemer. Møderne har haft det allerbedste Forløb, og Tilslutningen har været meget stor, ligesom Møderne har faaet en særlig Betydning ved at stedlige Embedsmænd i stor Udstrækning har deltaget, og deltaget meget interesseret i Møderne.

Af de mange Møder skal vi nævne et i Aalborg den 21. Januar, hvor Jurisdiktionsformændene fra Randers, Aalborg og Hjørring Amter var tilstede. Blandt de særligt indbudte var Dommer *Axel Nielsen*, Nørresundby, Kriminaldommer *Juhl*, Civildommer *Buch*, Politimester *Bach*, Amtsvejsinspektør m. fl.

Borgmester *Jørgensen* indledte Mødet, som fandt Sted i den smukke By-

raadssal paa Raadhuset, og interessante Problemer som fri Hastighed, Hovedvejsordning m. v. var paa Dagsordenen. Der var stor Tilfredshed med Mødet, hvor Direktør Røgind redegjorde for, hvad F. D. M. vil, og hvilken Indsats vort Selskab allerede har gjort.

Samtidig med at Mødet fandt Sted, bragte de store Blade i Aalborg livligt kommenterende Samtaler med Direktør Røgind, som ogsaa her overfor en større Offentlighed havde Anledning til at fortælle om, hvad Motorfolkene syntes om det Udkast til en ny Færdselslovgivning, der netop er offentliggjort.

I Aarhus har der ligeledes været et Møde, som havde en lignende Karakter. Man diskuterede fri Hastighed og andre vigtige Spørgsmaal, og ogsaa her var Borgmester, Politimester, Amtsvejsinspektører m. fl. Selskabets Gæster.

Fra Mødet i Byraadssalen Ved Borgmesterbordet i Baggrunden fra venstre Direktør Røgind, Borgmester *Jørgensen* og Formanden for F. D. M.s 8. Kreds, Direktør *Christensen*, *Hjørring*. De fire Herrer paa mellemste Række er ligeledes set fra venstre Lærer *Myrup*, *Skagen*, Cyklehandler *Nielsen*, *Bjerregrav*, Manufakturhandler *Jens Bang*, *Løkken*, og Filialbestyrer *E. Tollerup*, *Aalborg*. Forrest fra venstre: Amtsvejsinspektør *Troelsen*, *Aalborg*, Bygmester *N. P. Larsen*, *Vaarst*, Repræsentant *Johs. Sørensen*, *Aars*, Bagermester *Roed*, *Hobro*, Tandlæge *Mølhøve*, *Sæby*, og endelig yderst til højre ved Hesteskobordet Politiasistent *Nielsen*, Dommer *Axel Nielsen*, *Nørresundby*, Politimester *Bach* og Dommer *Buch*. Staaende i Baggrunden Maskinfabrikant *Jensen*, *Pandrup*.

Siden har Direktør Røgind paany været paa en Række Rejser i Provinserne og arrangeret tilsvarende Møder for at vejle Landets Mening om Færdselsens Problemer, saaledes at det virkelig bliver det samlede danske Motorfolks Anskuelser, der bliver afgørende for vort Selskabs Stilling til Færdselslovsforslaget.



Vort Danmark I.

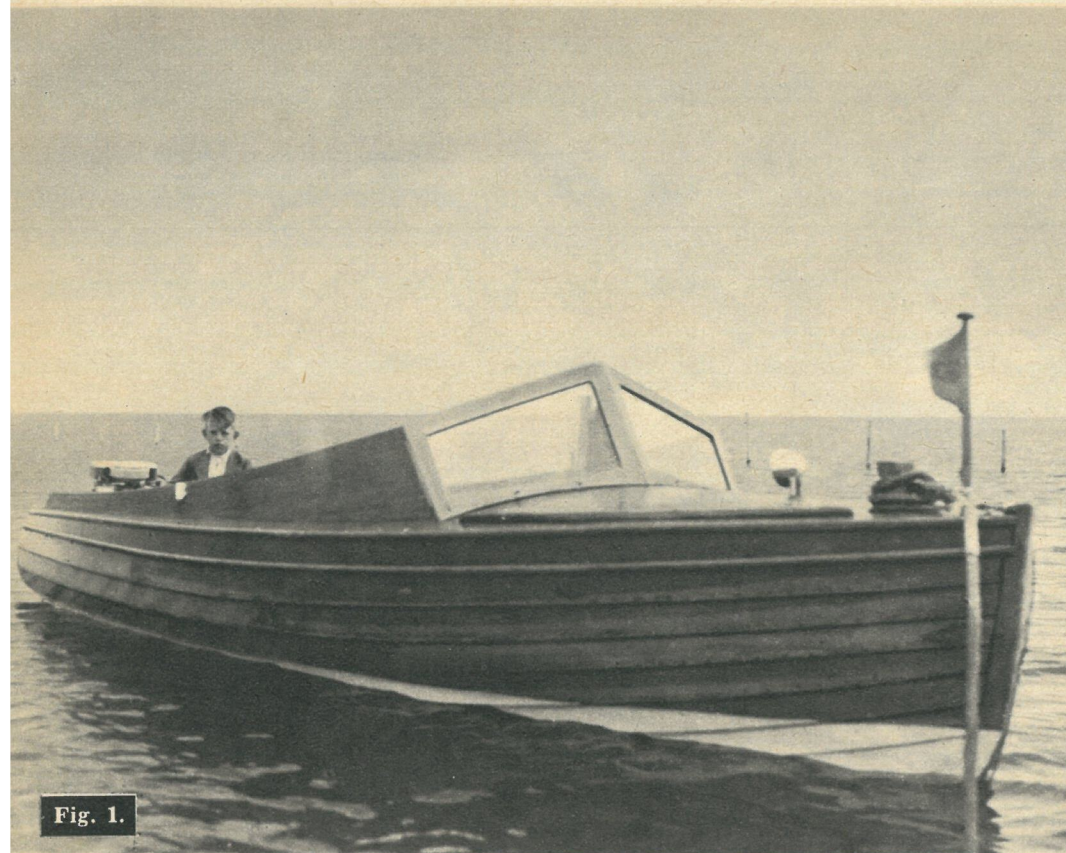


Fig. 1.

Type vil være som vist paa Fig. 1. Denne Baad er specielt konstrueret til Paahængsmotor og er for sin Type og Størrelse en god Søbaad, der kan tage ret lange Ture, naar Vejr og Vind tages i Agt, for med denne Baad er der gjort Ture fra Præstø, hvor den er hjemmehørende, til Storstrømsbroen og tilbage, hvilket vil sige en Distance paa ca. 80 km uden nogen Ubegleghed for Passagererne. Baadens Indretning er som vist paa Fig. 2.

Dette Billede viser Baadens Indretning, og som det ses, er den praktisk, med 4 faste Stole og Tofte Agter. Den er forsynet med Vindskærm, der beskytter Passagererne mod Sprøjt og Træk. Drivkraften er en 4-5 H.K. Paahængsmotor, der giver Baaden en Fart af 11-12 km i Timen, paa et yderst ringe Benzinförbrug, der udgør ca. 1

MOTORBAADSSEJLADS

Jeg elsker den dejlige, blaaende Bugt, omkranset af Bakker og Skove, med Bølger i brusende, fejende Flugt, med Vigenes sladrende Vove, med Udsyn saa vide, der færdes jeg frit, der møder jeg Fæller — og Havet er mit.

Anton Jørgensen.
»Det Hav der er mit.«

Dette Vers kan tages som en Hyldest til vore Farvande og en Opfordring til at komme ud og ved Selvsyn overbevise sig om, hvor dejlige de er. Vore Farvande er som skabt til Motorbaadssejlad, og det er forbavsende, at denne sunde Sport ikke dyrkes mere, end den gør, men det kommer vel deraf, at de fleste Folk tror, at det er en dyr Sport, men det behøver ikke at være Tilfældet, da man for smaa Penge kan dyrke den, naar man straks gør sig klart, hvad Slags Baad, man vil have, og hvor man vil bruge den, om man kun vil sejle paa en beskyttet Fjord eller vil kunne sejle overalt i de danske Farvande. Skal Baaden kun bruges paa beskyttet Fjord, er en aaben Baad

stor nok, men skal man længere ud, maa man have en større Baad, og angaaende Priser paa saadanne Baade er de til at faa i alle Prislage lige fra nogle Hundrede Kroner til det ubegrænsede.

Vil man nu anskaffe sig en Baad, og man bor ved en beskyttet Fjord eller Bugt, kan man nøjes med en aaben Baad med Paahængsmotor eller med indbygget Motor, der kan faas enten som brugt eller bygget efter Opgave, saaledes at den passer til det Farvand, man vil bruge den i, og Baadens Størrelse kan være fra 3,5 til 5 m Længde med en Bredde paa 1,6 til 2,7 m og med en Dybgang paa 0,4 m. Baadens

Liter i Timen. En Baad af denne Type er fortrinsvis egnet til Fiskeri eller Transport, hvis man ligger i Lejr ved Kysten og vil have en handig Baad, hvormed man kan komme ind til Stranden uden at behøve Bro eller Havn.

Vil man have en noget større Baad, hvormed man kan tage paa Week-end Ture eller foretage længere Ture, maa man have en Baad paa 7 til 8 m Længde, idet man med en saadan Størrelse paa Baaden kan faa en Kahyt med Sofaer etc., saaledes at man kan overnatte i den. Fig. 3 og 4 viser en Motorbaad udført som Seriebygning, og som Følge deraf til at anskaffe for en rimelig

Pris. Baaden er 7 m lang, 1,85 m bred og Dybgaende 0,54 m, den er kraelbygget af Oregonpine, Eg og Mahogni i absolut 1ste Klasses Udførelse og er forsynet med Mahognikahyt med 2 polstrede Sofaer, Klædeskab, Buffet til Kogegrej og med et stort Cockpit med Plads til 6-8 Perso-



Fig. 2.

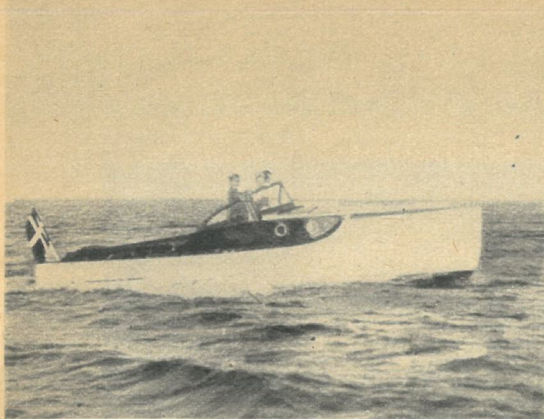


Fig. 3.

ner. Baaden har Vindspejl, hvilket giver Læ for Rorgænger og Passagerer, er forsynet med elektrisk Lys i Kahytten, med elektriske Lanterner, og alle Beslag er forkromet. Motoren er en 19—34 H.K. B. H. K. Marinemotor med Selvstarter, og Farten er 25,9 km i Timen. Med en Baad af denne Type kan man foretage Ture i vore Farvande selv af længere Varighed og faa set noget af alt det skønne, disse ejer. De ovenfor beskrevne Baade er de mere almindelige Størrelser og det, der bruges rundt ved vore Farvande, men vil man have mere Plads, end disse byder paa, maa man have en større Baad, d. v. s. en Baad paa en ca. 11 m's Længde, man kan da faa Plads, saaledes at man kan bo i Baaden hele Sommeren og benytte den som Sommerhus, der blot har den Fordel, at man kan flytte med det fra Sted til Sted og faa nye Indtryk. Fig. 5, 6, 7 viser Motorbaade indenfor denne Størrelse. Motorbaaden Fig. 5 og 6 er 11,8 m lang og 2,42 m bred og med 1 m Dybgang, den er bygget af Oregon-Pine paa Eg med Teaktræs Styrehus og Kahyt. Motoren er en B. H. K. Fordson Marinemotor, der giver den en Fart af 14,8 km i Timen. Indretningen af en Baad som denne er, begyndende fra Forenden: Stuveplads til Kæde etc., 1 Forlugaf med 2 Køjer, derefter Maskinrummet, hvor der er god Plads til at komme til Motoren. Dernæst kommer Styrepladsen, der er lys og luftig, og fra denne kommer man ned i Salonen, gennem en Gang, hvor der om Bagbord er W. C. og Vaskekumme og om Styrbord er Pantry med Kogegrej. Salonen har 2 faste Sofaer med Stuverum under, 2 Klædeskabe paa Agterkanten af Salonen findes, hvori Gangklæder kan hænge uden at krølles, der er 4 Sovepladser i Salonen, og fra Salonen kommer man ud i Cockpittet, hvor der er Plads til 6—8 Personer uden at genere hinanden. Der er

fuld Staahøjde overalt i Baaden, og den er forsynet med elektrisk Lys og Lanterner samt med indbygget Radio, saaledes at man kan følge med, hvad der sker ude omkring. Fig. 7 viser en Motorbaad af samme Længde, men noget bredere end Motorbaaden vist paa Fig. 5 og 6, og den er indrettet mere i Overensstemmelse med moderne Fordringer, nemlig Forrum til Kæde etc., derefter Sovekahyt med 2 Køjer, Klædeskab og Haandvask. Salon med Sofaer, fast Bord, Buffet. Fra Salonen fører en Dør op til Cockpittet, der i denne Baad er helt dækket ind med Glas paa Forkant og Vinduer paa Siderne, der kan sænkes, saaledes at man



Fig. 4.

altid kan faa frisk Luft selv i daarligt Vejr. Fra Cockpittet kommer man ned i en Agterkahyt med 2 faste Køjer, Klædeskab og Haandvask. Baaden har W. C. om Bagbord ved Salonen, og om Styrbord Pantry med Kogegrej, Iskasse, Vask og Skabe til Køkkengrej etc. Der er elektrisk Lys overalt, ligesom Lanterneerne er elektriske. Moto-

ren er en Thornycroft Marinemotor paa 30 H.K., der giver den en Fart af ca. 16 km i Timen. Baadene kan medføre Motorbrændsel, Petroleum og Benzin til ca. 30—40 Timers Fuldkraft, det vil sige, de kan udsejle en Distance paa 550 km uden at skulle tage Brændstof.

Med en Baad af denne Størrelse og Indretning kan man, hvis man har Tid, krydse helt op i den Botniske Bugt eller aflægge Besøg i de nordtyske Havne, den svenske Vestkyst og Oslofjorden, for ikke at tale om vore egne Farvande, og man har alle de Bekvemmeligheder, som et Hus byder En, men desuden den Fordel, at man kan flytte, hvis man bliver ked af at være et Sted, idet man blot lader sine Fortøjninger gaa og giver sig paa Vej til et nyt Sted med nye Omgivelser.

Skulde denne korte Beskrivelse af Motorbaade, egnet til Sejlads i vore Farvande, og til at anskaffe for en rimelig Pris, faa nogen til at spørge: hvor faar man fat i en Motorbaad, saa findes der Baadbyggere nok, der vil bygge og kan bygge saafremt man ønsker en ny Baad; er det derimod en brugt Baad, man havde tænkt paa, er der Yacht-Salgsbureauer til Tjeneste med alle Oplysninger om Baade, de har til Salg.

Det vilde kun være glædeligt, om Motorbaadssporten fandt flere Tilhængere, og man kan kun anbefale Motorbaadsklubberne at gøre noget mere for at bringe den frem for det store Publikum for derigennem at hverve Tilhængere til Sporten. Faar man Lejlighed til at komme ud at sejle, skal man tage den, og man vil være vundet for Sporten, der er sund og god.

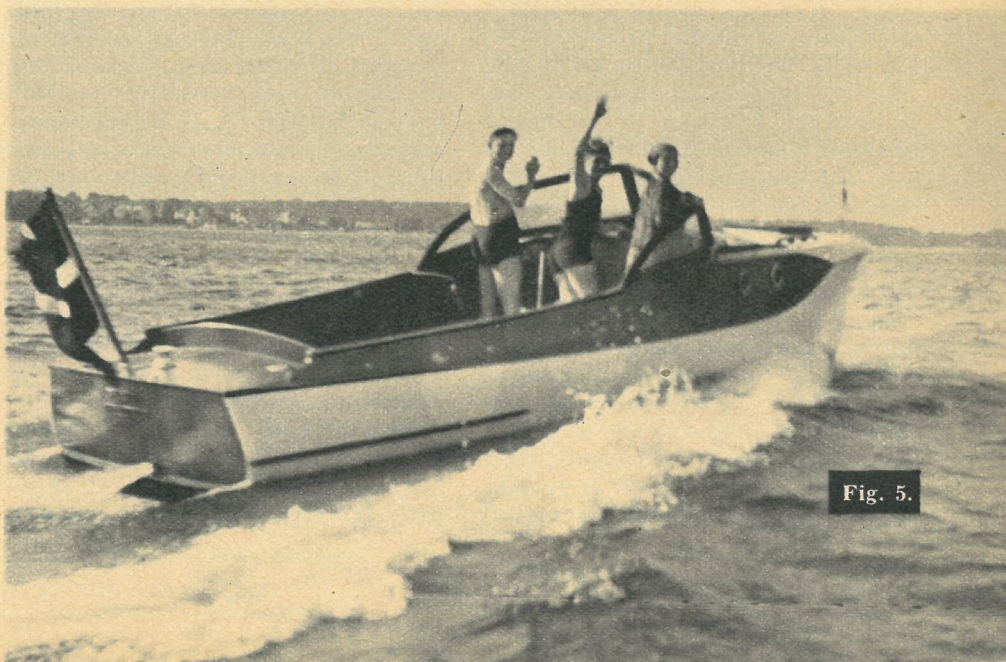
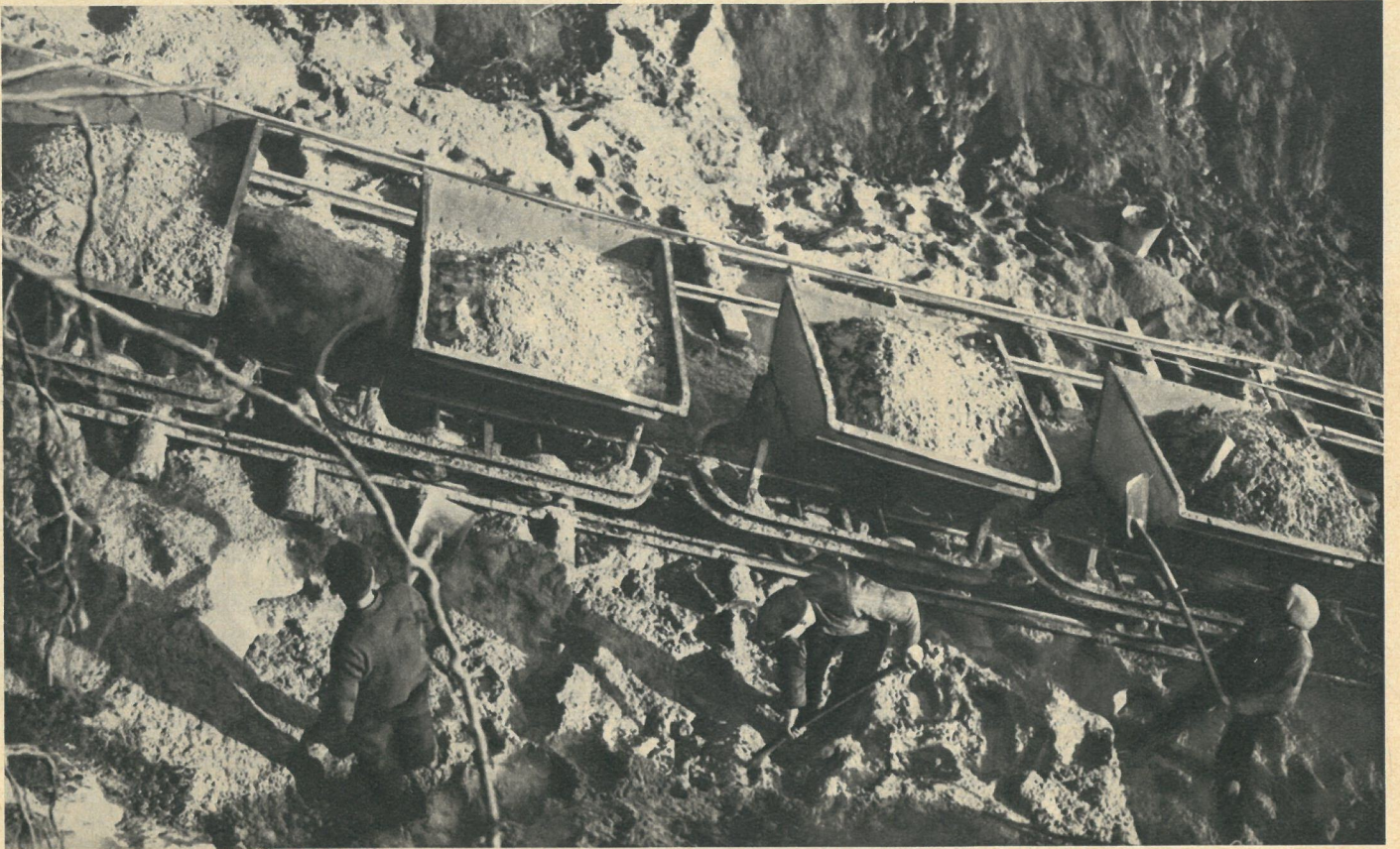


Fig. 5.



Dette Billede er ikke fra de tyske Autobaner, men fra det kæmpemæssige Vejarbejde ved Højen Hule ved Vejle. I næste Nummer fortæller vi om dette interessante Arbejde.

Fremtidens Brændstofproblemer

Af Ingeniør, cand. polyt. Jean Eilertsen

Endnu er der ikke forløbet 80 Aar, siden den første Oliekilde blev taget i Brug i Pensylvanien. Og dog har man fra sagkyndig Side i de senere Aar Gang paa Gang fremmanet Spøgelser, som fortæller, at Oliekildernes Produktion ikke kan følge med Forbruget, og at man maa forudse Kilderens Udtørring indenfor en overskuelig Aarrække, maaske allerede om 10 Aar.

Skulde disse Forudsigelser gaa i Opfyldelse og vi komme til at mangle Brændsel til vore Motorer, vilde vort Samfund staa overfor en Katastrophe, idet en Lammelse af alle Samfærdselsmidler vilde være Følgen, ligesom hele Industrien vilde gaa i Staa af Mangel paa Smøreolie.

Sandheden er den, at den over hele Verden voksende Anvendelse af Automobile, og i de senere Aar ogsaa af Flyvemaskiner, har medført, at Forbruget af den nødvendige Drivkraft, Benzin, er steget i foruroligende Grad.

Oliekildernes Produktion er saaledes steget fra ca. 80 Milliarder Liter i 1917

til ca. 240 Milliarder nu, altsaa en Tredobling paa ca. 20 Aar. I samme Tidsrum er Automobileernes Antal i hele Verden steget fra ca. 5 Millioner til ca. 38 Millioner, svarende til en Forøgelse paa mellem 7 og 8 Gange.

Olieproduktionen er altsaa ikke steget i nær det samme Tempo som Automobileernes Antal, og det er derfor forstaaeligt, at mange med Ængstelse retter Blikket mod Fremtiden, samtidig med at Teknikken og Videnskaben i hele den civiliserede Verden arbejder Haand i Haand paa at sikre vore Efterkommere de mægtige Brændselsstofmængder, som Befordringsmidlerne gør Krav paa.

Som nævnt ovenfor har adskillige Røster — navnlig U. S. A. — været fremme for at advare mod den ubekymrede Oppumpning af Olie, der har fundet Sted i mange Aar.

En anerkendt, amerikansk Institution, »Federal Oil Conservation Board«, har saaledes udtalt, at det for at kunne holde Trit med Forbruget vil være nød-

vendigt hvert Aar at finde 8 à 10 nye Kilder, som hver rummer ca. 15 Millioner Tons Olie. Hvorvidt det vedblivende kan lykkes at finde saa store Olieforekomster, er ret tvivlsomt. Der ofres imidlertid uhyre Summer paa Jagten efter Olie over hele Jordkloden, selv her i Danmark sænkes Borene dybere og dybere ned i Grunden i det Haab, at den eftertragtede Vædske en skønne Dag maa vælte op af Jorden.

Nu er Bestemmelsen af en Oliekildes Størrelse et meget vanskeligt Stykke Arbejde, og det er vel ogsaa Grunden til, at man med Hensyn til Fastsættelsen af Oliereservernes Størrelse er blevet mere forsigtig. Olien findes i større eller mindre Hulrum i Jorden, og man har tidligere ved Hjælp af Boringer paa samme Maade som ved Kullejer skønnet sig til disse Hulrums Udstrækning. Man er alligevel ofte kommet ud for Overraskelser, idet Boringer er blevet tørlagte, inden man havde pumpet hele det beregnede Kvantum op, medens andre Boringer er blevet ved med

at give Olie længe efter, at de efter Beregningen skulde være udtømte. Det vil føre for vidt at komme nærmere ind paa de forskellige Aarsager, der er medvirkende til disse besynderlige Forhold; men den Usikkerhed, der præger Olieindustriens Fremtid, har i hvert Fald bevirket, at man nu søger at faa saa meget ud af Kilderne som muligt.

Som nævnt ovenfor er Automobilerne Antal steget langt kraftigere end Olieproduktionen. Dette har saaledes kun været muligt gennem en mere rationel Udnyttelse af Oliekilderne, idet man har opfundet Metoder, hvorved det er muligt at udvinde mere og mere Benzin af Raaolien end tidligere. I Begyndelsen fremstillede man Benzin ved at opvarme Raaolien, som er sammensat af mange forskellige Produkter, saa meget, at den fordampede, og de mest flygtige Dele opsamlede man for sig og kaldte Produktet Benzin. Ved denne Fremgangsmaade, som kaldes Destillation, fik man 30 à 35 % Benzin ud af Raaolien. Saa opfandt man efter Krigen den saakaldte Crackingproces, som gjorde det muligt at omdanne de tunge Dele i Raaolien til Benzin, og paa den Maade kan man nu faa ca. 55 % Benzin ud af Raaolien. Man arbejder dog stadig paa at finde ny Metoder, som kan forøge Benzinudbyttet, og ved Borestederne opsamles nu ogsaa den Gas, der forekommer i Borelagene sammen med Raaolien, og ved en særlig Destillationsproces udvindes der Benzin deraf. Saadan mener man efterhaanden at naa op paa et Benzinudbytte paa 75 %, og det vil sige, at man takket være Teknikkens Indsats kan faa over dobbelt saa meget Benzin ud af Raaolien som forinden Krigen.

Denne Udvikling viser jo ganske tydeligt Tendensen til at spare paa Oliereserverne, man føler sig ikke sikker langt ud i Fremtiden. Ved siden af de Bestræbelser, der udfoldes for gennem forøget Benzinudbytte at faa Raaolien til at strække til saa meget som muligt, er der ogsaa paa Motorkonstruktionsomraadet sket en fantastisk Udvikling, som i Hovedsagen tager Sigte paa en forøget Økonomi i Forbindelse med en større Kraftudvikling for samme Motorstørrelse. Gennem Forbedringer af Motorerne, som navnlig gaar ud paa at forøge Kompressionsforholdet og Omdrejningstallet, er det i Løbet af de sidste 10 Aar lykkedes at bringe Automotorenes Ydeevne ca. 70 % op uden at gøre Motoren større. At dette maa være af største Betydning for Økonomien, kan enhver forstaa.

Som Forholdene stiller sig i Øjeblik-

ket, hersker der indenfor Olieindustrien Uvished om, hvorvidt der stadig vil kunne findes ny Oliekilder, og den anstrenger sig derfor til det yderste for at udvinde saa meget Motorbrændsel som muligt af Raaolien. Paa den anden Side søger Motorindustrien stadig at faa mere Forslag i Benzinen ved at udvikle Motorernes Økonomi. Men Verden er ikke mættet med Automobiler og Flyvemaskiner endnu, og der vil fremdeles blive Brug for mere og mere Brændsel. Der næres derfor stadig Bekymringer for Fremtiden, og gennem de sidste 10 à 15 Aar har Teknikere og Videnskabsmænd lagt en utrolig Energi for Dagen for at finde og fremstille Brændselsstoffer, som kan erstatte Benzinen. I Sandhedens Interesse maa det dog fremhæves, at for en Række Lande har egoistiske Hensyn været en Spore i dette Forskningsarbejde. Som bekendt er de store Oliefelter samlet i ganske faa Lande som U. S. A., Venezuela, Mexico, Rusland, Rumænien og enkelte andre. Alle de øvrige Lande og navnlig Stormagterne i Europa er i Hovedsagen henvist til at importere Benzinen. Nu sidder, som man jo ved, Selvforsyningspolitikken i Højsædet overalt, og dette i Forbindelse med militære Hensyn har ført til, at de oliefattige Stormagter har været særlig ivrige efter at finde Erstatningsstoffer for Benzinen. Arbejdet har baaret Frugt, man tør nok sige i rigeligt Maal, fordi det er lykkedes at finde saa mange Løsninger paa Problemet, at Pessimisterne begynder at aande op, Automobilerne vil ikke gaa i Staa foreløbig. Men selv om det har vist sig muligt at fremstille Brændselsstoffer, som kan erstatte Benzinen, saa er den økonomiske Side af Sagen endnu ikke løst paa tilfredsstillende Maade, da saa godt som alle de Erstatningsbrændselsstoffer, der er fremme, i større eller mindre Grad er dyrere end Benzin. Ikke desto mindre anvendes de allerede i stor Udstrækning, navnlig i de Lande, hvor man af nationaløkonomiske Hensyn søger at begrænse Importen af Benzin. Anvendelsen af saadanne Erstatningsbrændselsstoffer kræver derfor særlige Beskyttelsesforanstaltninger fra Statsmagtens Side med Hensyn til Konkurrencen fra Benzinen.

I det følgende skal nu kort omtales de Brændselsstoffer, der er foreslaet anvendt. Der er intet i Vejen for, at alle kan finde Anvendelse, nogle egner sig kun til bestemte Typer af Automobiler, medens andre kan fremstilles billigere i enkelte Lande end i andre. Under alle Omstændigheder maa man sikkert se

bort fra Erstatning af Benzin med et enkelt Brændselstof, der maa i Fremtiden regnes med mange, og de Automobilister, som allerede nu kører igennem flere af Europas Stater, vil snart blive klar over, at det ikke er Benzin alene, der tilbydes ved Tankene.

Her kan indskydes den Bemærkning, at Solarolie eller lignende, som bruges til Dieselmotorer, ikke kan regnes til Erstatningsbrændselsstofferne, idet disse Olier, som jo udvindes af Raaolien, om ønskeligt kan oparbejdes til Benzin. Dieselmotorernes Udvikling er derfor ikke ensbetydende med en Indskrænkning af Benzinforbruget.

Erstatningsbrændselsstofferne kan passende deles i to Grupper, nemlig de der fremstilles ud fra Raastoffer, der kun findes i begrænsede Mængder, og de, der i Hovedsagen fremstilles af Produkter fra Planteverdenen, som jo maa betragtes som en udtømmelig Kilde.

Til den første Gruppe hører de flydende Brændselsstoffer, som kan udvindes af Kul og Brunkul, hvoraf Jorden endnu rummer saa store Mængder, at de vil kunne strække til flere Hundrede Aar. Af størst Interesse er Fremstillingen af den syntetiske Benzin, der er et Produkt, som ligner den naturlige Benzin meget. Det er navnlig i Tyskland, at Metoder til Fabrikationen er blevet udarbejdet. Processerne kræver imidlertid uhyre store og kostbare Anlæg, hvilket man faar en Idé om, naar man hører, at Produktionsprisen for syntetisk Benzin anslaaes til 20 Pf. pr. Liter, medens Naturbenzinen koster ca. 3,6 Pf. pr. Liter cif Hamburg, hvortil ganske vist kommer Told og Afgifter paa ca. 17 Pf. pr. Liter. Fabrikationen af syntetisk Benzin udvides dog mere og mere, og man regner med, at der i Tyskland i 1937 er blevet fremstillet ca. 2 Mill. ts., hvilket svarer til ca. 70 % af Landets Benzinforbrug. Ogsaa i England og i Frankrig er man begyndt paa Fremstilling af syntetisk Benzin efter lignende Principper som i Tyskland, og i Tjekkiet opfører man for Tiden en Fabrik, som skal tilfredsstillende 15 % af Landets Benzinforbrug. Syntetisk Benzin kan ogsaa fremstilles ud fra Kul og andre faste Brændselsstoffer som et Biprodukt ved den saakaldte Lavtemperatur-Forkoksning. — Denne Proces, som allerede har vundet stærkt frem i en Række Lande, tager navnlig Sigte paa Produktionen af en særlig røgfri Kokskvalitet, og den giver gennem Dannelsen af værdifulde Biprodukter en mere rationel Udnyttelse af Kullene.

Fortsættes i næste Nr.

PR. BIL TIL DET NORDLIGE ISHAV

Det er ikke saa længe siden, der i Nordfinland blev anlagt en stor Hovedlandevej, som strækker sig gennem Polar-kredsen op til Det Nordlige Ishav ... For nylig kørte den berømte Globetrotter og Foredragsholder, Mr. James Sawders med sin Frue helt op til Ishavet ad denne Vej, og vi gengiver tre Fotografier, taget paa Turen.

Paa det første ser man Chevrolet'en ved Polarkredsen, paa det andet holder Chevrolet'en uden for det nordligst beliggende Kloster i Verden, og paa det tredje Billede er Herr Sawders ved at forsyne Chevrolet'ens Køler med et Emblem, som overrækkes Bilister, der naar frem til Det Nordlige Ishav ad denne Landevej.



Vandresti Nordsjælland rundt —

Samtale med Ideens Fader,
Fru Michala Weis Bentzon.



Indenfor Turistforeningen beskæftiger man sig for Tiden med en Plan til en Turiststi i Nordsjælland, som allerede i det kommende Foraar synes at skulle blive til Virkelighed. Ideen skyldes Fru Michala Weis Bentzon, som med Mellemrum stadig har vist sin Interesse for Traveture i Danmark, og som har formaaet ikke alene at skabe Interesse for Planen i Turistforeningens indenlandske Afdeling, men ogsaa hos Lederne af de Turistforeninger i det Landomraade, som Planen spænder over.

I Korthed gaar Planen ud paa Anlæggelsen af en Turiststi fra Helsingør langs Nordsjællands Kyst til Dragsholm, en Strækning paa 120 km, og da Passagen er fri de fleste Steder, og der i første Omgang i det væsentlige bliver Tale om Afmærkning af de bestaaende Stier, synes en heldig Løsning at ligge inden for Mulighedernes Grænse. Til Planen knytter sig ogsaa Ønsket om Ungdomsherberger med passende Mellemrum, og ogsaa i saa Henseende er man saa heldigt stillet, idet der med en enkelt Undtagelse allerede findes Vandrehjem langs Kysten med kun en Snes km's Mellemrum.

Skønt Planen saaledes synes let at løse, bygger den dog paa en virkelig Idé, og »Motor« har bedt Fru Weis Bentzon fortælle nærmere derom.

— Ideen er flere Aar gammel, fortæller Fruen, og jeg fik den, efter at jeg selv havde tilbagelagt Turen paa Ryggen af en Islænder. Det blev til en fuldt udarbejdet Plan, som imidlertid

ikke den Gang fandt Ørenlyd. Nu dukkede den saa op af Skrivebordsskuffen, og da der jo i Mellemtiden er sket en saa voldsom Udvikling af Vandrebævegelsen, viste det sig denne Gang betydeligt lettere at skabe Interesse omkring Sagen.

— Og hvori består dens Enkelheder?

— Simpelthen at aabne denne Kyststrækning i hele sin Længde for dansk Ungdom som for de Turister, som gerne vil vandre i Danmark. Jeg har vandret mangfoldige Steder i Udlandet, og jeg finder, at man intet Sted, ikke engang ved Rivieraen, kan byde paa en saa straalende Naturrigdom som her. Netop nu kan det gøres, og netop nu bør det gøres — inden Stranden som Følge af private Interesser bliver lukket. Vejen skal gaa fra Helsingør over Gilleleje og Tisvilde til Hundested og fra Rørvig over Lumbsaas til Dragsholm ved Sejro Bugt, hvilket tilsammen er en Strækning paa 120 km. Efter at Planen er kommet frem, har man dog ytret Ønske om, at Endepunktet blev Kalundborg, og muligvis vil det være det helt rigtige, men dette sidste Stræk har jeg endnu ikke Plan over.

— Tænker De Dem denne Turiststi alene for professionelle Vandrere?

— Absolut ikke! Jeg haaber, at mange Bilister engang vil lade Vognen staa og i Stedet tage Traveskoene paa. Vejen skal selvfølgelig være for alle, der har Lyst til at opleve en saadan Tur. professionelle Vandrere saavel

som »civile«. Noget andet er, at man for at hjælpe Ungdommen bør sørge for, at der er Herberger undervejs, og dette Spørgsmaal bør selvfølgelig løses i Samarbejde med den anerkendte Vandrebævegelse. Det er da ogsaa mit Indtryk, at Vandrerne er meget interesseret i Planen. I Forvejen er der jo Hoteller næsten langs hele Ruten, saa vi behøver næppe i denne Henseende at sørge for de Turister, som har Raad til at betale for Hotelophold og almindelige Forplejning.

— Hvor lang Tid beregner De til en saadan Kysttur?

— Efter min første Plan er Strækningen jo 120 km, og da man uden Vanskelighed kan tage 20 km om Dagen, vil det altsaa sige 6 Dage. Det er iøvrigt saa heldigt, at der allerede findes Vandrehjem med netop dette Interval — lige med Undtagelse af Smidstrup, og indenfor Herbergsringens Ledelse er man indforstaaet med, at her maa aabnes et nyt Vandrehjem. Skal vi helt til Kalundborg, vil Turen jo nok tage 8 Dage, og vi faar vel saa Brug for endnu et Vandrehjem.

— Og De mener, at Planen kan realiseres i Aar?

— I hvert Fald i saa høj Grad, at Ruten kan aabnes. Det vil nogle Steder være nødvendigt at forhandle med Kommunerne, og det tager vi fat paa i Midten af Maanedens. Og saa kan vi tage fat paa den nødvendige Afmærkning af Strækningen.

Clement.

HASTIGHEDEN! BILLEDER FRA NÆR OG FJERN

Vi har modtaget:

Undertegnede, der i 17 Aar har færdedes paa de danske Landeveje, vil gerne i Anledning af Diskussionen om, hvorvidt Farten bør være 60—80 Kilometer eller fri Hastighed, erklære mig for afgjort Tilhænger af fri Hastighed under det dermed følgende Ansvar.

Men da Forholdene her i Landet for Tiden er af en saadan Beskaffenhed, at Vejene i stor Udstrækning benyttes til Legeplads for Børn og unge Mennesker, at der ofte hensættes Biler og andre Køretøjer alt for langt ude paa Kørebanen, ved Vejsving og andre for Trafiken meget farlige Steder, og at der ved Vejarbejder ofte henlægges Materialer og hensættes Materiel samt afmærkes paa ganske uforsvarlig Maa-de, vil det ganske sikkert være uforsvarligt at give Hastigheden fri, saa længe disse Uordener florerer.

Det bør i denne Forbindelse ogsaa tages i Betragtning at Vejenes Tilstand her i Landet er saaledes, at de faktisk med faa Undtagelser knap nok betinger en højere forsvarlig Fart end ca. 60 à 70 Kilometer, idet Kørebanerne er for ujævne i Overfladen og ofte alt for oprundede med mange korte Sving og Krydsninger uden Oversigt samt altfor tæt staaende, livsfarlige Træer.

Som et grimt Eksempel paa, hvorledes en uduelig Vejledning kan ødelægge en igrigt god og velanlagt Vej bør anføres Vordingborgvejen. Denne Vej, som paa Strækningen Køge—Vordingborg er anlagt med god Bredde og fuldstændig lige paa lange Stræk, er af en umulig Vejledning i Aarenes Løb blevet ganske ødelagt derved, at man i Stedet for at opfylde den ene Grøft og anlægge Cykle- og Gangsti udenfor Trærækken, har foretaget en fuldkommen molboagtig Foranstaltning og anlagt en meterbred Sti paa hver Side af Kørebanen, saaledes at dennes Bredde derved er reduceret fra 3 til 2 Kørebaner. Et Forhold, der tør betegnes som ganske uforsvarligt, naar der her er Tale om en stærkt trafikeret Hovedvej med baade inden- og udenlandsk Trafik.

Som sagt, fri Hastighed under Ansvar bør være Maalet, men saalænge Landets Veje benyttes til andet end en Kørsel og igrigt er befængt med saa mange Skavanker som Tilfældet er for Tiden, tør det tilraades Organisationen kun at gaa ind for Hastighedens Forøgelse i samme Grad som Vejenes Tilstand og Anvendelse betinger en saadan Udvikling.

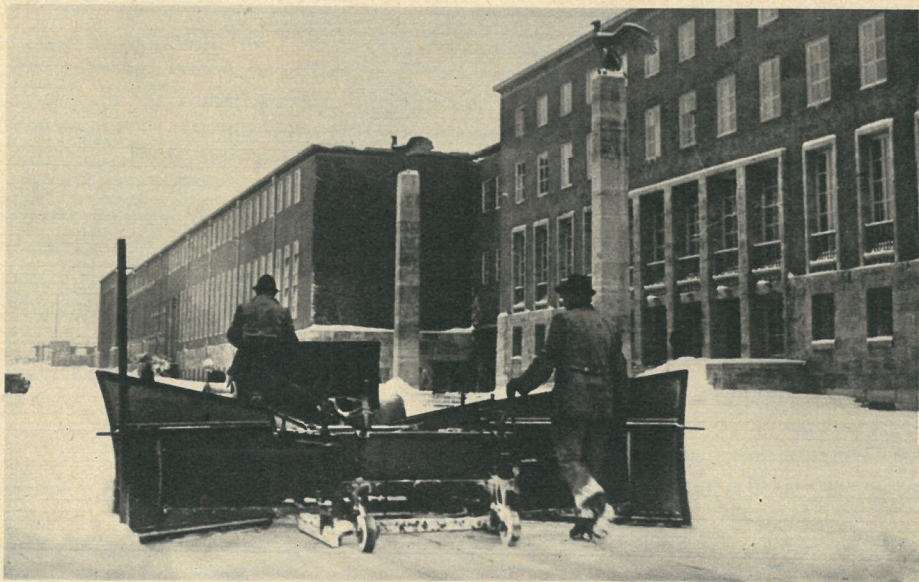
Medlem Nr. 19534.



I Aarhus kørte en Bil en Barnevogn ned — men Barnet kom intet til.



Ved Los Angeles styrtede en Klippeblok ned og knuste denne Politibil.



Moderne Snerydning i Berlin.

Om Ridning

Vi har modtaget:

Fru Anna Linck.

I Deres udmærkede Artikler i »Motor« snakker De kun om Københavnerne — underforstået.

Men hvad med os Provinsboere? Jeg er overbevist om, at vi er mange herude, der gerne vilde lære at ride. Hesten skal vi nok selv klare, men Undervisningen? Hvis De kan give os nogle gode Tips, vil vi være Dem meget taknemmelige. Husk paa, at vor nærmeste Rideskole ligger mere end 30 km borte, saa De kan forstaa, det ser ret haabløst ud.

Jeg for min Part har en Ridehest og ønsker brændende at lære at ride. Jeg er 50 Aar gammel og troede næsten, det var for sent. Da jeg i Dåg læser Deres Artikel, fo'r jeg aldeles omgaaende i Blækkuset for at høre, hvad De eventuelt vil foreslaa.

Med Højagtelse.

Landkøbmand.

Hr. Landkøbmand

Rideinteresserede i Provinsen, hvor der ikke er Rideskole, plejer ofte at slaa sig sammen nogle Stykker og engagere en Berider fra nærmeste Rideby til at komme til deres By og undervise et Par Gange om Ugen.

Der kan altid findes et Hjørne af en Mark, hvor Berideren kan samle Eleverne paa en Volte. Har man ikke Adgang til Ridehus, maa man se at klare sig uden det.

Det er ogsaa ret almindeligt, at Ryttere fra Provinsen tager sig en lille Vinterferie i København og benytter Lejligheden til at faa nogle Timers Undervisning i et af de store Ridehuse. Selv om man kun kan ofre otte Dage, kan man faa en hel Del ud af det, hvis man tager en Times Undervisning hver Dag. Man lærer altid saa meget, at man har lidt at arbejde videre med hjemme. Næste Gang, man kommer til København — eller Aarhus eller Aalborg — tager man igen et lille Kursus. Og en skønne Dag har man virkelig lært noget.

Endelig er der jo Lærebøgerne i Ridning — paa Dansk foreligger 3—4 — men man skal vogte sig for at studere Ridekunsten teoretisk, førend man kan lidt af det praktiske. Man kan nemt

faa Lærdommen galt i Halsen. Har man derimod ad praktisk Vej faaet et lille Begreb om, hvad det drejer sig om, kan man have Udbytte af Læsningen, baade lære noget mere og faa Klarhed over, hvad man er kommet i Tvivl om. Med Højagtelse.

Anna Linck.

De glatte Veje

I December Maaned var Kommunevejene her i Himmerland fantastisk glatte. Amtsvejene var holdt i Orden. Sogneraadene mener ikke at have nogen lovfæstet Pligt til at lade strø Sand eller Grus paa Kommunevejene. Hvis denne Paastand holder Stik, er det paa Tide, at Lovgivningsmagten giver de nødvendige Bestemmelser.

Mange af vore Kommuneveje har i December Maaned været mere egnede til Skøjtøløbning end til Biltrafik. — Gummihjul kan jo nu engang ikke staa fast paa en glat, let kuplet Vejbane, især naar denne, som i December, næsten hver Dag i et Par Ugers Tid har været fugtet af lidt Smeltevand.

Kan Motororganisationerne ikke tage denne Sag op? Causerier om Ekspert eller Ikke-Ekspert (se »Motor« 8. Januar 1938) kan være meget morsomme. Men alt imens sover Vejmændene videre, og de med al anden Administration overbebyrdede Sogneraad lukker Øjnene. Automobilisterne, som skal ud (Vognmænd, Læger, Dyrslæger) maa tage Forholdene, som de er, maa tage de Knubs, som Udglijning, Væltning o. s. v. fører med sig.

Alt imens causerer en vittig Redaktør i »Motor« over Emnet »det glatte Føre«. Vi faar i Tilgift en sød lille Tegning af en Bil, der er tørnet mod et Vejtræ. Altsammen meget fikst og morsomt sat op. Jeg kan godt goutere den Slags smaa Causerier. Men — Sagen er for alvorlig. I Stedet for med et Skuldertræk at affinde sig med denne kedelige Tilstand, som man i Stilhed accepterer, burde en vaagen Motororganisation ikke helme, før den havde faaet vore Autoriteter rusket op til Daad.

M. C. Bostlund, prakt. Læge.

Kære Doktor! Vi er lysvaagne, men herom i næste Nummer. *Red.*

BILLEDER FRA NÆR OG FJERN



Det sner i Storbyen.



Fra Berlin.



Største Dæk i Verden — beregnet til Vej-Maskine.

PAAVIRKET — men hvornaar?

Interessante Undersøgelser paa Københavns Universitets retsmedicinske Institut.

En anset Retsmediciner, Prosektor, Dr. P. H. Andresen, har i et af »Hospitalstidende« senere Numre paa bemærkelsesværdig Maade gjort Rede for Forhold af Betydning for det bestandigt diskuterede Spørgsmaal om Spirituspaavirkning og Automobilkørsel. Da Dr. Andresens Redegørelse rummer Enkeltheder af almindelig Interesse, gør vi i det følgende nogle Uddrag af hans Artikel, navnlig de Linier, der vedrører et Spørgsmaal, de fleste stiller, naar Talen er om Motorkørsel og Beruselse: *Hvornaar er man paa-virket af Spiritus?* Dr. Andresen offentliggør et Skema over 1200 Undersøgel-

ser her i Landet sammenlignet med 3000 i Sverige. Af disse Tal, som vi skal vende tilbage til, fremgaar mange interessante Ting. Det er dog nødvendigt først at undersøge nogle Mangler, som Dr. Andresen selv anfører. Samtlige 1200 Personer er et udvalgt Materiale, idet hver enkelt af dem i Forvejen var mistænkt for Spirituspaavirkning og uden Tvivl har strammet sig op under Undersøgelsen saa meget som overhovedet muligt. Dernæst peger Dr. Andresen paa, at Spiritusprøven er foretaget af mange forskellige Læger, og at Bedømmelserne derfor ikke kan være ganske ensartede.

Professor Knud Sand, Chefen for Retsmedicinsk Institut, hvorfra Dr. Andresens Undersøgelse er undergaaet.

OSRAM-BILUX

OSRAM
BILUX
AMBRA

OSRAM

BILUX-AMBRA

til Kørsel i Taage!

4

Men tilbage til selve Opgørelsen. Dr. Andresen gør først opmærksom paa, at kun meget faa af de undersøgte har haft mindre end 0,6 Promille Alkohol i Blodet. Da efterhaanden de fleste »almindelige Mennesker«, der har læst og hørt disse Ting, anser 0,6 Promille for den farlige Grænse, er denne Oplysning af særlig Interesse. Endvidere fremgaar det af Opgørelsen, at efterhaanden som Alkoholindholdet i Blodet stiger, stiger ogsaa Procenten af Paavirkede. Og allerede ved 1 Promille er Halvdelen af de Undersøgte paavirket. Derefter er der et videre Spille- rum med mange Variationer. Men ved et Alkoholindhold paa 2,20 Promille er alle de Undersøgte paavirket. Her er nogle af Tallene: 156 »i Danmark«, 38 »i København«, 200 i Sverige havde under 0,6 Promille Alkohol i Blodet. Af de 156 var 10 Procent paavirket, af de 38 13 Procent, af de 200 4 Procent. 40 i Danmark, 13 i København, 67 i Sverige havde fra 0,6 til 0,79 Promille Alkohol i Blodet. Af dem var 42 Procent i Danmark, 30 Procent i København, 19 Procent i Sverige paavirket. Som man ser, gaar det rask med Paavirketheden allerede ved den første Stigning af Alkoholindholdet i Blodet. Hvilket til Overflod fremgaar af følgende Tal: 103 Personer i Danmark, 49 i København, 180 i Sverige havde fra 1 til 1,19 Promille Alkohol i Blodet. Af dem var 58 Procent i Danmark, 67 i København, 44 i Sverige paavirket. Men adskillige drak mere, end til 1,19 Promille. 165 Personer i Danmark, 85 i København, 401 i Sverige havde mellem 1,40 og 1,59 Promille Alkohol i Blodet. Af dem var 79 Procent i Danmark, 79 Procent i København og 73 Procent i Sverige paavirket. Vi springer en Gruppe over i Opgørelsen og gaar til dem, der havde mellem 1,80 og 1,99 Promille Alkohol i Blodet. Af dem var der 139 i Danmark, 69 i København, og 477 i Sverige. De var praktisk talt allesammen paavirket, nemlig 97 Procent i Danmark, 95 Procent i København, 88 Procent i Sverige. 115 Personer i Danmark, 62 Personer i København, 417 i Sverige havde fra 2 til 2,19 Promille Alkohol i Blodet. Af dem var 92 Procent i Danmark, 98 i København, 93 i Sverige paavirket. Men adskillige havde en endnu højere Alkohol-Promille. Denne Flok er dog af ren statistisk Interesse, for efter 2,20 Promille er Paavirketheden 100 Procent i det svenske Materiale dog kun 95 Procent. Til Gengæld var de ganske

faa, der havde 3 Promille Alkohol i Blodet alle paavirket. Af dem var der 6 i Danmark, 6 i København og 35 i Sverige.

Dr. Andresen gør i Forklaringen til sine Tal opmærksom paa, at den samme Alkohol-Promille kan betyde meget forskelligt efter det Stadium af Spirituspaavirkning, det har drejet sig om, og understreger, at særlig Opmærksomhed maa man rette mod de Tilfælde, hvor der trods høj Blodalkohol-Promille ikke er fundet Tegn paa Paavirkning, og paa de Tilfælde, hvor man ved lav Blodalkohol-Promille har fundet tydelig Spirituspaavirkning. En af Grundene til denne Ejendommelighed, siger Dr. Andresen, er at saa mange af Undersøgelserne er foretaget af Uøvede, som alle har følt et meget tungt Ansvar ved at betegne den Undersøgte som paavirket. Dernæst er Undersøgelsen ofte meget vanskelig hos Vanedrikkere. Endelig er det ad anden Vej og paa forskellig Maade fastslaaet, at der er intet til Hinder for, at man kan finde udtalte Tegn paa Spirituspaavirkning selv hos Mennesker med under 0,5 Promille Alkohol i Blodet.

Det bør dog tilføjes, at »i de fleste af disse Tilfælde har det drejet sig om ganske unge Mennesker, som ikke har været vant til at drikke Spiritus, og som antagelig heller ikke har en saa udviklet Evne til at stramme sig op, som man finder i en mere moden Alder.«

Dr. Andresen slutter sin Redegørelse med følgende almene Bemærkninger:

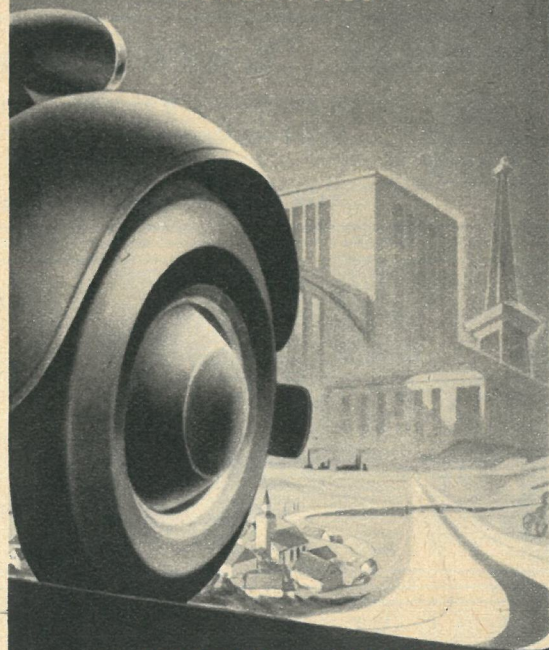
Det maa ikke glemmes, at de omtalte Tegn paa Spirituspaavirkning er fundet hos Folk, der har begaaet Lovovertrædelser, og som alle har nydt betydelige Mængder Alkohol. Ser man paa Erfaringen fra det daglige Liv, ved man, at meget mindre Mængder Alkohol giver sig tydelig Udslag i Folks Opførsel og Befindende. Hvilken retslig Betydning man skal tillægge denne Grad af Spirituspaavirkning, er det meget vanskeligt at tage Stilling til med vor nuværende Viden. Men den kan sandsynligvis ikke gøres til Genstand for nogen absolut bevisende retsmedicinsk Prøve, selv om man gennem Blodalkoholbestemmelser vil kunne faa Oplysning om Mængden af den nydte Alkohol. Es.

For Udlændinge og Tyskere boende i Udlandet giver Tyske Rigsbaner uafhængigt af Opholdets Varighed 60 pCt. Rabat paa Billetterne, naar disse bliver købt i Udlandet. Gyldig i 3 Maaneder.

Billige Turistmark formindsker Opholdets Omkostninger.

Nærmere Oplysninger faas hos Generalrepræsentanten for »Reichbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr«, Vesterbrogade 22, København V.

**INTERNATIONAL
AUTOMOBIL- OG
MOTORCYKEL UDSTILLING
BERLIN 1938**



18 FEBRUAR — 6 MARTS

A/S DANSK ALFA-LAVAL

Prøv vort Automobilværksted

Alle Reparationer udføres

Moderne Arbejdsmetoder

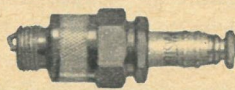
Spec.: Hovedreparationer

MØLLEGADE 26 TELEFON 7429



MASTER-SPINTOS

De Forenede Tændrørsfabriker A/S
København K. - Holbergsgade 201 - Telefon 7901



NIELSEN & NIELSEN

Landskronegade 56. Telefon Ryvang 1130.

Reparation af Last- og Luksusvogne
Autoriseret Chevrolet Værksted

Studebaker

HOLGER NIELSEN Garageanlæg og Reparation

Strandboulevard 30. - Telefon: Central 7302.

Stor lukket Hal med Lift og Tryksmøring. - Benzin - Olie - Vognvask

Komplet Service 10 Kroner.

NIELSEN & LARSEN

Mekanisk Værksted

Peter Bangsvej 34

Telefon Godth. 6005

UDBORING OG SLIBNING AF CYLINDRE

Fabrikation af Stempler og Reservedele. Ventilseæder isættes!

HANS FYHN

KØLER OG METALVAREFABRIK
BLAAGAARDSGADE 36 - TELEF. 657

Nye Kølere, Reparationer, Opretning af
Lygter, Pladchjul, Benzinlanke, Forakster.

Godsforsendelse pr. Bane:
Københavns Hovedbanegaard

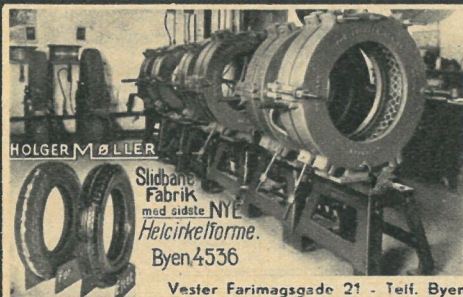
Dansk Automobil Fabrik



v/ Robert Svendsen (tidligere H. C. Christiansen)
Willemoesgade 78, Kbhvn. Ø. Central 7205 - Øbro 5390

Reservedele: „REO“ — „RENAULT“

Alle Reparationer hurtigt af 1. Kls Mekanikere



Spar 60%

ved Paalægning af nye
Slidbaner hos
Holger Møller
og faa 100% **Bremsekraft**

Vester Farimagsgade 21 - Telf. Byen 4536 - Filial: Danasvej 29 - Telf. Eva 4676

HOLD BREMSER OG STYRETØJ I ORDEN!

Rundkørslerne

Hvorfor gives Rundkørslerne ikke Forkørselsret som Hovedvejene og forud for disse? Trafikken i Rundkørslerne er større end paa nogen af de tilstødende Veje, og Forslagets Gennemførelse vilde sikkert virke fremmede paa Færdslen, særlig hvis det klart blev tilkendegivet, at Afvisning kun skal finde Sted, naar Rundkørslen forlades; den af mange anvendte Svingen med Afviservingerne — snart til venstre og snart til højre — virker distraherende paa Føreren og vildledende for de øvrige Trafikanter.

Hvorfor faar vi iøvrigt ikke Vigepligt for Trafiken fra venstre, naar det dog er den rationelle Løsning for mange Vanskeligheder, bl. a. vilde Trafikken uvilkaarlig blive tvunget til at holde til højre, og de iøvrigt udmærkede Skilte om at holde til højre — som blot respekteres forbavsende lidt — vilde blive overflødige.

Hvorfor skal vi finde os i at blive griset til af Lastbiler uden Skærme?

Hvorfor har Vejstykket Hedehusene — Roskilde været langt det daarligste paa hele Strækningen København — Korsør under den nu overstaaede Sneperiode? Vejbanen har paa dette Stykke været mere glat og længere tiliset end paa nogen anden Strækning. Skyldes det Vejbelægningen, bør det paa rette Sted overvejes ved Vejarbejdets Fortsættelse at anvende en til Sne- og Isperioder bedre egnet Belægning, ganske særligt, hvis Vejen anlægges med Midderrabat; havde dette været Tilfældet paa Strækningen Hedehusene — Roskilde, vilde al Overhaling have været umuliggjort i den sidste Tid.

Medlem Nr. 6312.

OM RISIKO

Undertegnede Medlem af F. D. M. anmoder »Motor« om at bringe en Redegørelse angaaende mulig Risiko for privat Motorfører ved i sin Vogn at medtage andre Personer, naar Passagerforsikring ikke haves.

Medlem Nr. 17.651.

Skade, forvoldt gratis Passagerer ved Kørslen, erstattes af Vognens Ansvarsforsikring, forsaavidt det er bevist, at der fra Førerens Side er udvist Uagtsomhed.

Nogen personlig Risiko foreligger ikke, bortset fra eventuelt Bonustab, dersom Skadens Størrelse er inden for Forsikringssummens Størrelse, normalt 30.000 Kr. for Automobile, medmindre Forsikringsforholdet ikke er i Orden, eller Skade er forvoldt ved særlig uforvarlig Kørsel, i hvilke Tilfælde Sel-

skabet har Regres over for Forsikrings-tageren resp. Føreren.

Naar det desuagtet anbefales at tegne Passagerforsikring, er det for at sikre Passagererne en Erstatning i de Tilfælde, hvor der sker en hændelig Ulykke, eller i de Tilfælde, hvor det ikke kan bevises, at der foreligger Skyld hos Automobilisten. I disse Tilfælde dækker Ansvarsforsikringen nemlig ikke Skaden, idet der da ikke paahviler Føreren juridisk Ansvar.

Signal ved Overhaling -

Jeg er ganske enig med Medlem Nr. 1652 («Motor» Nr. 5) i Ønsket om lovfæstet Krav om, at »den, som vil overhale, skal give Signal, og den, som overhales, skal svare, give Plads og en Tid mindske Hastigheden«. De sidste to Krav — give Plads og mindske Hastighed — er mindst lige saa vigtige som det første — svare. Jeg har flere Gange set Ønsket fremsat, at den overhalede skulde svare med Hornet, saaledes som det f. Eks. bliver praktiseret i Sverige. Men det kan ofte være vanskeligt, naar man kører i en lukket Vogn, at høre Hornet fra en forankørende Vogn. Langt bedre forekommer det mig at være, om Kravet blev, at den forankørende viste af med højre Vinge. Dette vil under alle Forhold kunne ses baade ved Dag og Nat. En overhalende, der har givet Signal med Hornet, vil betragte et Signal fra den anden Vogn som et Svar, hvad det ikke behøver at være. At højre Afviser kommer til Syne, behøver heller ikke at være et Svar, men det vil i hvert Fald med nogenlunde Sikkerhed garantere, at den paagældende Vogn ikke drejer til venstre, og at man uden Fare kan foretage Overhalingen.

M. Holck.

RAAD og VINK

Ventilslibning

Det er mærkeligt at høre Automobiler tale om Tidspunktet for Ventil-

slibning. — De fleste mener, at der f. Eks. i Lighed med Olieskiftning skal tilbagelægges et vist Antal Kilometer, før man skal slibe Ventiler. — Dette er selvfølgelig en Misforstaaelse. Man bør naturligvis lade Ventilerne slibe, naar det er paakrævet, og ikke naar man mener, at Kilometer-tælleren viser, at det er Tiden derfor.

Naar en Vandhane i Ens Køkken er begyndt at løbe, fordi den ikke kan lukke tæt i sit Sæde, saa lader man dog ikke Hanen løbe, indtil der er gaet et halvt Aar, fordi der tilfældigvis sidste Gang var gaet saa lang Tid, før Hanen blev utæt.

Utætte Ventiler giver nedsat Trækraft, højere Temperatur og navnlig, men ikke mindst, større Benzinforbrug. — Man hører ofte en Vognfører, der er blevet gjort opmærksom paa, at Ventilerne i hans forholdsvis nye Vogn er utætte, gøre Vrøvl til Automobilforhandleren, eller efter en Reparation til Mekanikeren, fordi Ventilerne allerede trænger til Slibning. — Dette er i de fleste Tilfælde uberettiget. — Selvfølgelig kan der være udført et mindre korrekt Stykke Arbejde, men har Ventilerne været tætte og Motoren arbejdet over en længere Periode tilfredsstillende, saa er Leverandøren eller Mekanikeren sikkert uden Skyld i de utætte Ventiler.

Det kan jo tænkes, at lidt Kulpartikler er kommet i Klemme mellem Ventil og Sæde, hvorfor Sædet bliver forbrændt, og en Slibning bliver nødvendig.

Hensigten med disse Linier er nærmest at fastslaa, at Ventilslibningen bliver ikke billigere, fordi man venter en Maanedstid med at lade den udføre, men man faar blot Lejlighed til at ærgre sig en hel Maaned længere over den daarlige Gang af Motoren, og saa til Slut opdage, at der har været et usædvanligt stort Benzinforbrug.

Tekniker.

Stort Udvalg af gode, brugte Automobiles

CHEVROLET — BUICK — OPEL
FORD — BEDFORD — PLYMOUTH

Garanti

Saafrømt en hos os købt brugt Person- og Lastvogn ikke er helt tilfredsstillende, kan den ombyttes inden 8 Dage.

F. Bülow & Co.

Toldbodvej 6

Telf. 1720

Indreg.



**ZEBERG's
Maatter**

luner

MANILA-VELOUR 1 cm tyk
KOKOS PLYDS 2 1/2 -

„BIL-MAATTER“

v. Aage Zeberg

Varemærke Grundl. 1923 C. Plougsvej 6
København V. (nær Forum)

Alle Modeller Telefon Eva 722

Forl. Prisliste LAGERBESØG ANBEFALES

Sendes overalt. — Omgaaende Levering.

Special-Afdel.: for VOGNMANDSMAATTER

INGEN PRISFORHØJELSE

Solskinstag

»Det forskydelige Tag« kan paa-monteres enhver lukket Vogn, ogsaa paa Vogne med Staaltag.

Eneste Specialfabrik

Holbæk Limousettefabrik

Finsensvej 37 Godthaab 6688

København F.

NY OG LET

„Sporty“



Den Støvle, De skal have paa, maaske en hel Dag, maa ikke være stiv og ubehagelig; Codan's nye „Sporty“ er let og bekvem, da Skaffet er af det smidigste Gummi. Ved en Rem øverst paa Skaffet kan De altid faa Støvlen til at slutte tæt om Benet, saaledes at saavel Fod som Ben faar den behageligste Beskyttelse og Hvile.

**C O D A N
GUMMISTØVLER**

- hold paa det danske

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/S

Salgskontor: C. 15625

Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25

Værksteder og Reserverede

Enghavevej 76. C. 14947. Eva 3346

Gør Vognen Dem graahaaret?
Brug



KØRESKOLER

Harald Petersen

Traeff. 12-1. »Chrysler«-Udsalg

Kr. Bernikowsgade 2

HP Privat Gentofte 532

Central

9466

Sjælland	
Holbæk Telefon 33-1139	Snertinge Telefon 5-135
Opel Blitz	Bedford Vauxhall
<i>Carl Weinreich</i> Chevrolet	
Klippinge	Tlf. 37
Hans Nielsen Autoriseret General Motors Forhandler	
Næstved	Tlf. 1520
Chr. Rahbek Forhandling og Specialværksted for General Motors Vogne <i>Stort Lager af brugte Vogne</i>	
Præsto	
Carl Andersen, Adelsgade 20. Tlf. 280 Autoriseret Chevrolet Forhandler. 1. Kl. stort Reparationsværksted. Lager af Chevrolet og Ford Reservedele. Opladning. Elektrisk Luf- 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 Reparatørværksted og Vulkaniseringsanstalt Benzin - Olie - Gummi	
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	

Mere om Hastigheden!

Vi har modtaget:

Herr Redaktør!

Det er mig altid en Glæde at læse Deres udmærkede Artikler i »Motor«, og det er med særlig Glæde, jeg har læst Artiklen i Bladet for 20. November, hvori De efterlyser Medlemmernes

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. Reparatørværksted	
Aalborg	
Elitz W. Kruse. Aut. Fordforhandler Salgsafdeling: Boulevarden 28 - Servicest.: Frederikskildevej 6 - Plads til ca. 100 Vogne Tlf. 600 - 6601 - 02 - 03	
Aarhus	
A/s F. Bülow & Co. Trøjborgvej 8. Telefon 6565 Autoriseret G. M. Forhandler	
Esbjerg Tlf. 2401-2402	
N. Chr. Frikke Jernbanegade 50 Buick, Pontiac, Opel, Vauxhall, Bedford, Blitz. 1. Kl. 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. Værksted - Vulkanisering - Garager	
Give	
Give Autoværksted. Telefon 55. Moderne Autoreparation af alle Mærker. Autovask og Højtryksmøring. Originale Re- servedele. Benzin, Olie og Gummi. Havare- rede Vogne afhentes. Elvin Færgemann	

Mening om den frie Hastighed, idet De jo selv er blevet betænkelig ved Spørgsmaalet.

I Reglen tør Folk som jeg ikke vove os frem i Bladets Spalter, idet vi, der kun kører relativt faa Kilometer om Aaret, øjeblikkelig bliver sat til Vægs af Ekspert i Autokørsel, der reklamerer med en Kørsel paa 50-100.000 km eller mere, uden at disse Mennesker samtidig betænker, at vi andre formentlig udgør et meget betydeligt Antal af Landets Motorkørere.

Naar De derfor spørger, er det da ikke rimeligt at erkende, at Mennesker, der ikke har Autokørsel som Levebrød, kun i faa Tilfælde opnaar en saadan Færdighed, at de med fuld Sikkerhed og med fuldt Herredømme over Vognen kan præstere blot de 60 km Hastighed

Jylland	
Herning	
HERNING MOTORCOMPAGNI	
Telf. 642 - 643	
Horsens	
Peter Ernst Aut. G. M. Salg & Service CHEVROLET - VAUXHALL - BEDFORD Set. Helenevej Telefon 2220	
Horsens	
Garagekompagniet Levysgade 8 1ste Kl. Automobilværksted Tlf. 1563 Svarer Dag og Nat Tlf. 1563	
Varde	
Vestjysk Automobil-Lager Sønderport Tlf. 460-461 1ste Kl. Reparatørværksted CHEVROLET Stort Lager BEDFORD af orig. Reservedele	
Vejle Telefon 34	
MALTE VESTERGAARD & CO. A/S OPEL - PONTIAC - BUICK - BLITZ Originale Reservedele Tilbehør - Gummi - Benzin - Olie 1. Kl. Reparatørværksted Moderne Service Station	
Vejle	
Jensen Aagaard Telefon 448 Karosserifabrik Opretning og Svejsning af Plader i Skærme og Karosseri	
Vejle Tlf. 559-560	
Martin Kjør Aut. Forhandler af: Chevrolet - Bedford - Vauxhall Byens største og mest moderne Værksted Ducolakering - Stort Lager af orig. Reservedele	

paa en almindelig, nogenlunde trafikeret Vej?

Sagen har jo bl. a. ogsaa den psykologiske Side, at man skal have kørt ikke saa faa Kilometer før man opdager, at man er langt fra at være Ekspert — en Erfaring, som Hovedparten af Søndagskørerne (og desværre mange Hverdagskørere) næppe nogensinde faar, og Resultatet bliver uvægerligt, at disse Mennesker lader staa til, selv om Vejen er i en Forfatning som vist paa Billedet.

Det er muligt, at jeg ser noget pessimistisk paa Sagen, og jeg er da ogsaa forberedt paa en ordentlig »Skylle«, saafremt De maatte finde noget af mit Indlæg værdigt til Optagelse i Bladet, men jeg bor i en meget skovrig Egn, der er stærkt besøgt af Turister, og jeg

**BILER
UDEN FØRER**

CENTRAL 3007

Krog's Hjørne Gyldenløves-
gade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 27. September 1937

Afgang fra Faaborg:

9³⁵ 13³⁰ 19³² 22^{35*} 21^{7**}

Afg. fra Mommark:

7⁵⁰ 11⁵⁰ 15¹⁰ 21⁰⁵

*) Kun Søn- og Helligd.

**) Kun Natten efter Hverdage

Plads til 25 Automobiler. Overfart: 1 Time 20 Min. med dobbeltkruet Dieselmotor-færge »Mommark«.

A/S Mommark Færge

Telefon Tandslet 7824. Telefon Faaborg 11

Telegram-Adresse: »Fyensfærge«.

Hovedkontor: Mommark.

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 Automobiler være bremsede. — Alle Ture udføres med Færge, der tager 10-11 Automobiler pr. Tur. Plads kan ikke forudbestilles.

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. 8⁴⁵-11¹⁵-13⁰⁰-

16²⁵-18⁰⁰-20⁴⁵. Fra Haarbølle 10

Min. senere, eller straks paa An-

fordring uden ekstra Betaling fra

Kl. 7 Morgen til Kl. 21, dog ikke

mellem kl. 12 og 13.

FOGA

Auto Polish

JOHANNES FOG & CO.

København K.



Indr.
Varemærke.

SØBORG VOGNFJEDER-FABRIK

AUTOFJEDRE

FORCROMNING • KOFANGER SERVICE:

Vi ombytter Deres Kofangere og paamonterer nye med det samme

BRDR. CHRISTENSEN, Vangedevej 235, Telefon Søborg 189-1160

har paa min Færden Gang paa Gang siddet med Livet i Hænderne, naar jeg paa en fedtet Skovvej har mødt — eller er blevet overhalet — af Køreere, der formentlig selv har troet at være meget dygtige.

Efter min Formening bør man ikke indføre fri Hastighed, idet dette kan faa en uheldig Indvirkning paa ubefæstede Sjæle, og Hovedparten af almindelige Køreere bør holde sig paa en Fart, der ligger betydelig lavere end 80 km, selv paa fri Vej — man kan naa vidt omkring med en Gennemsnitsfart af blot 50 km i Timen.

For at undgaa Misforstaaelser vil jeg gerne pointere, at Hovedparten af Motorkøreerne efter min Mening kører forsvareligt og godt, men det forrykker jo ikke den Kendsgerning, at disse sidstnævnte som Regel ogsaa forulykker, naar de er ude for Sammenstød med Automobilister, der i salig Fartdelirium raser hen ad Vejen.

Medlem Nr. 15.276.

*

I en af Hr. Redaktør Eric Boesgaards iøvrigt altid fortræffelige Artikler i »Motor« staar der under »grimme Veje og kønne Veje« angaaende Træerne paa Lyngbyvejen bl. a. »for de Træer maatte væk.«

Egentlig har jeg Lyst til at spørge: hvorfor? Naar jeg tænker paa alle de træbeplantede Veje i Tyskland og især

paa de vidunderskønne Alleer i Holland med deres Træer ofte i 3 Rækker med ca. 3-4 m's Afstand, og hvor Færdselsulykkernes Antal antagelig ikke er større end her, selv med disse Landes ubegrænsede Hastighed, ja saa spørger man uvilkaarligt sig selv, hvad vore ulykkelige Vejtræer har gjort, og hvorfor det er nødvendigt at barbære Landevejene, saa hvert Skønhedsmoment bortfalder.

Træerne er herhjemme udelukkende fjernet paa Grund af Faremomentet, og naar man i Lande med ubegrænset Hastighed kan se bort herfra til Fordel for Skønhedsindtrykket, og hvor det vilde blive betragtet som en Forbrydelse at fælde Træerne, maa man uvægerlig komme til den Konklusion, at vi herhjemme kører daarligere end i andre Lande. (Jeg tænker ikke paa Udlandets træløse Autostradaer, som kun er bygget af militære Grunde).

Maa jeg i denne Forbindelse bemærke, at jeg paa en Tur i Tyskland og Holland holdt min sædvanlige Gennemsnitsfart paa ca. 65-70 km og ikke blev overhalet af andre. Grunden er kun den, at man kan holde denne Fart, men derimod ikke en Fart paa 80-100 km. Et Faremoment ved den ubegrænsede eller stærkt forøgede Hastighedsgrænse herhjemme er uden Tvivl det store Antal ældre Vogne, som i langt større Antal er i Brug her end i andre Lande.

M. Paludan-Müller.

Nye Ruteautomobiler, ogsaa egnet til Turistkørsel, paa Lager til omg. Levering

1 Stk. Oldsmobile, 21 Pers. Omnibus
Luxusudførelse

1 Stk. Chevrolet, 28 Pers. Omnibus
Luxusudførelse

Fabrikat: Ørum-Petersen, Herning

L. M. CARSTENSEN - Frederikssund - Telf. 287

SPARTID • SPAR PENGE



og tag altid med Assens-Aarøsund-Færge 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 200

Sony

er og bliver

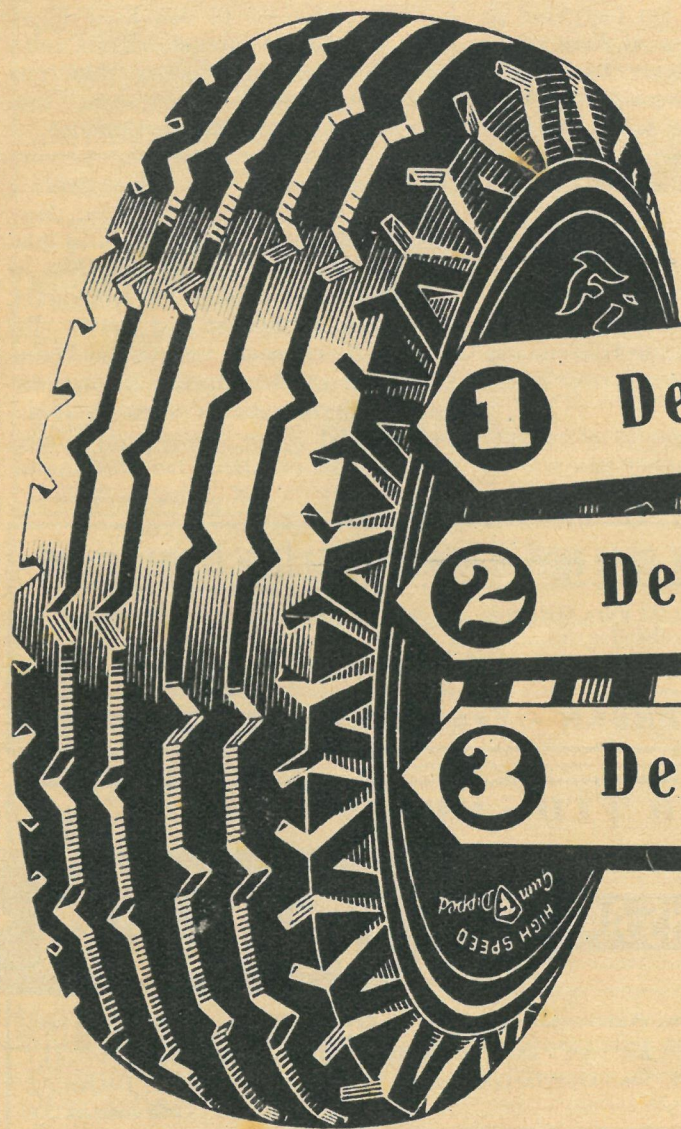
Sony

Lebring 9

Firestone

er Favorit

fordi:



1

Det bremses bedst

2

Det holder længst

3

Det sikrer mest

Mesterværket

blandt Dæk!