

WAKEFIELD
Castrol
MOTOR OIL

betyder

ØKONOMI



MOTOR

Motor

Nr. 48. 2. Dec. 1939
34. Aarg. Udgivet af
Forenede Danske
Motorejere
Medlemsantal pr. 1.
Nov. 1939: 29.392
Nettooplag 2. Halvår
1938: 28.156 Eksp.
iflg. Dansk Opl.kontrol

MEDLEMMERNE

siger deres Mening om

Benzinrationerne

Hvorfor ikke efter sidste Aars Regnskab?

Vi har modtaget:

Efter min Mening er det en daarlig Ordning, der er lavet angaaende Benzin. Naar Handelsministeren anser det for nødvendigt at spare ca. 30 pCt. af vort Forbrug af Benzin, burde det foregaa paa den Maade, at alle Forbrugere af Benzin maatte fremlægge Regnskab for sidste Aars Køb af Benzin og derfra trække 30 pCt., saa kunde man sige, at det var ens for alle.

Ved mere økonomisk Kørsel og bedre Tilrettelæggelse af vort Arbejde med Lastbilen kan der virkelig spares, maaske ikke 30 pCt., men i hvert Fald meget.

Medlem Nr. 14172.

— Vi henviser til Dir. Røginds Artikel i Bladets sidste Nummer, hvor der netop gøres Rede for Grundene til, at det ikke har været muligt at følge Indsenderens — desværre lige saa uoverkommelige som i sig selv tiltalende Forslag.

Red.

Benzinrationeringen

I Bladet »Motor« Nr. 45, dateret d. 11. Novbr., skriver Direktør Sven Røgind, at Forbruget af Benzin, naar den nye Rationering er helt gennemført, vil udgøre 60—70 % af det normale.

At dette ikke er rigtigt, skal jeg nedenfor tillade mig at paavise ved nogle faa Eksempler.

En Vognmandsforretning med 9 Lastvogne og 7 Paahængsvogne har sidste Aar brugt 159.958 Liter Benzin og faar efter den nugældende Rationering ca. 60 %, eller nøjagtig 2105 Liter pr. Uge. Efter den nye Rationering vil den samme Forretning faa tildelt 2700 Liter om Maaned, eller ca. 100 Liter om Dagen til samtlige Vogne. Dette udgør kun ca. 20 % af det normale Forbrug.

En Fragtmand, som kører daglig Slagelse—København, faar ligeledes tildelt 300 Liter pr. Maaned pr. Vogn, eller 75 Liter om Ugen. Det normale Forbrug er her 55—60 Liter Benzin om Dagen, og han vil følgelig kunne køre een Dag om Ugen og muligvis, hvis han er meget sparsom, hver tredje Uge 2 Dage. Hans Forbrug vil ogsaa gaa ned til omkring 20 %.

En Rejsende, som normalt kører ca. 40.000 km om Aaret, bruger med en middelstor Vogn ca. 5700 Liter og kan nu faa tildelt, saafremt man gaar ud fra den højeste Klasse, 100 Liter pr. Maaned, eller ca. 21 % af sit normale Forbrug.

Tager man en Privatvogn, som kører 15.000 km om Aaret, kan Forbruget ansettes til 2150 Liter.

En saadan Vogn faar efter den nye Tildeling 50 Liter pr. Maaned, eller 600 Liter aarlig, hvilket udgør ca. 28 %. Det vil heraf ses, at det ikke er Erhvervskørslen, men den private Kørsel, der faar tildelt forholdsvis det største Kvantum.

Efter disse Eksempler fra 4 forskellige Kategorier af Automobiles vil det formentlig være tilstrækkelig bevist, at Forbruget slet ikke kan naa den Højde, som Direktør Røgind paastaar.

Ser man nu Sagen fra den økonomiske og erhvervsmæssige Side, vil det være let at paavise, hvilke skæbnesvangre Følger Rationeringen vil faa for hele Automobilbranchen.

I den i det foregaaende først nævnte Forretning er der beskæftiget 8 Chauffører, de er alle sagt op til 1. December. 3 Mand blev afskediget ved Indførelsen af den nugældende Rationering. Forretningen har sidste Aar udbetalt ca. 30.000 Kr. i Lønninger, 5600 Kr. i Vægtafgift, 20.800 Kr. i Benzin-afgift og 3600 Kr. i Lovpligtig Ulykkes- og Automobilforsikring. Hertil kommer naturligvis Reparationer med mere, men de nævnte Tal er dem, der har størst Betydning, idet de viser, hvor meget det betyder beskæftigelsesmæssigt og skattemæssigt, at disse Forretninger nu tvinges til at standse, idet man maa forudse, at den Omstændighed, at Samfundet og Staten undrages disse store Indtægter, vil skabe yderligere Vanskeligheder.

Hertil kommer, at der er investeret store Kapitaler i denne Branche, antagelig op imod 1 Milliard Kr., og man gaar vist ingen for nær ved at nævne, at en meget stor Del af Automobilene almindeligvis bliver solgt paa Afbetaling.

Da nu det overvejende Flertal ikke vil være i Stand til at betale deres Afdrag, ja, maaske ikke engang Renter af Kapitalen, vil mange Millioner Kr. følgelig blive indefrosset.

Vil Regeringen eller Nationalbanken nu ikke give den fornødne Valuta til Raadighed for Indførsel af tilstrækkelig Benzin, maa Branchen have Krav paa et Svar, om man vil se velvilligt paa, at initiativrige Folk vil gaa over til andre Driftsmidler, eller om det er Hensigten at lægge yderligere Skat herpaa.

Da man fra andre Erhverv forlanger Dækning for de af Krigen paaførte Tab, kunde det maaske være paakrævet at spørge, om Staten kun vil berede Vanskeligheder og Tab for Motorbranchen.

T. F. O.

Bemærkning til T. F. O.s Indlæg

Til ovenstaaende skal vi bemærke, at Udtalelsen i »Motor« Nr. 45, »Naar Ra-

tioneringen er fuldt gennemført, vil Forbruget udgøre mellem 60 og 70 % af det normale«, nødvendigvis maa forstås paa den Maade, at Forbruget over en Bank vil komme til at ligge paa 60—70 % af det normale. At der saa vil kunne fremdrages Eksempler paa, at Enkeltpersoners eller Grupperes Benzinrationer ligger enten over eller under de nævnte Procenttal, siger sig selv. Det staar os ganske klart, at mange motorkørende rammes paa meget følelig Maade af Benzin-Restriktionerne, men det er desværre uundgaeligt, naar Tilførselsmulighederne i disse skæbnesvangre Tider er saa usikre, som Forholdet er.

Red.

Nogle Vink for Vinterkørere

Vi har modtaget:

Lys mangler alt for mange Bilister, naar de er ude for Stop eller Smaauheld paa Landevejen. Faa derfor monteret en Stikdaase paa Instrumentbordet eller blot en Stikprop, saa en Pære kan pilles ud og Stikprop eller Ben indsættes med 8—10 Meter alm. Lysledning forsynet med en Fatning, der passer til en gængs Størrelse af Vognens Pærer, — saa er det en meget billig og effektiv Belysning, der derved fremskaffes (ikke alle er forsynet med aftageligt Spotlight).

Der er ogsaa mange Bilister, der gerne vil have noget Sand eller Grus i Vognen til Brug paa islagte Veje ved Igangsætning o. s. v., men de synes, det griser saa meget til at have det i Sæk eller Kasse. Jeg anbefaler at tage en gammel Slange (stor), skær den over ved Ventilen, stik nogle Huller igennem til Baandet (saa skrider Baandet ikke) og bind stramt ligesom en Pøselukning. Fyld saa Slangen op med groft Sand (Grus) og bind for Aabningen med Sløjfe, saa den er nem at aabne, og De har Sand i Vognen. Og saadan en »Pølse« kan uden at genere nogen ligge ved Bagstolen eller Magasinet uden at grise til. Og husk nu til den kommende Sæson at have en Pose eller Blikdaase med lidt groft Køkkensalt i, da det jo er noget af det bedste mod Is-slag og Rim paa Vindspejlet. En Tot Tvist dyppet i Saltet og tørret paa Ruden kan holde denne fri for Isslag i 1 à 2 Timer.

Selv har jeg en Blikdaase med Tryklaag monteret med en gammel Boschbaglygte (rørformet) som Reservelygte. Baglygten er fastspændt paa Laaget, og 8 m Kabel er viklet udenom og forsynet med Stikprop, altsammen beskyttet af Daasen, og det hele stod mig i et Par Kroner. Senere har jeg dog faaet Spotlight og en Forlænger-Ledning dertil, saa kan man gaa udenom Vognen og uden Besvær faa det dejligste Lys, naar der er noget at ordne ved Hjulene eller »Mekanikken«.

En Del Bilister vil jo sige, ja, men vi har en Lommelampe. Ja, men er den i Vognen altid, er den ikke til Tider »laant« af en eller anden af Familien? Og med forringet Trafik er der længere mellem velvillige Hjælpere (der er saamænd langt imellem under almindelige Forhold).

Medlem Nr. 9744.

Vort Forsikringsselskab

Af Direktør SVEN RØGIND

Naar Handelen med Motorkøretøjer stagnerer, kan det ikke ventes, at Automobilforsikringen skal vise stærkere Fremgang, og Virkningerne af de i September Maaned trufne Foranstaltninger til Begrænsning af Benzinforbruget kan da ogsaa tydeligt ses i Forsikringsselskabernes Statistik, som er et ganske følsomt Barometer.

Nu betyder ganske vist formindsket Motorkørsel ogsaa formindsket Risiko, og Forsikringsselskaberne har da herved kunnet indvinde noget af det tabte, men Administrationen og General-Omkostningerne stod dog tilbage i nogenlunde uforandret Skikkelse, og naar Præmieindtægten ikke stiger, og en Del af det oppebaarne skal tilbagebetales, maa Omkostningerne procentvis komme til at tynde stærkere end før, selv om der kan noteres en Nedgang paa Erstatnings-Udbetalingerne Konto.

Forenede Danske Motorejeres Forsikringsafdeling A/S har her delt Skæbne med de andre Automobilforsikringsselskaber, men det adskiller sig fra disse ved at være et specielt Automobilforsikringsselskab, som ganske vist driver enkelte andre Brancher, men hvis Præmieindtægt dog ganske overvejende hidrører netop fra Automobilforsikring. Det har derfor ikke samme Mulighed som de andre Selskaber for at kunne »fordele Smerten« over et større Omraade, og derfor meldte sig natur-

ligt ogsaa snart for Bestyrelse og Direktion det Spørgsmaal, om Tiden ikke var inde til at udvide Virksomhedens Rammer? Selskabet ledes herved ikke alene af Ønsket om at gøre nye Fremstød for derved at forøge sin Omsætning, men ogsaa af Hensynet til den store Stab af Medarbejdere Landet over, som for en stor Del er provisionslønnet, og som derfor maatte se en ikke uvæsentlig Indtægtsnedgang i Møde, hvis Krigen skulde blive af længere Varighed.

Nu havde Selskabet ganske vist kunnet glæde sig ved en særdeles smuk Fremgang i den forløbne Del af indeværende Aar og maatte vel yderligere, i Kraft af sin særlige Stilling inden for Branchen, kunne regne med at besidde en større Modstandskraft under vanskelige Tider, da det dog ligesom staar de motorkørende nærmest, udsprunget som det er af en af deres Hovedorganisationer. Alligevel maatte det anbefale sig at appellere til de motorkørendes Interesser ogsaa paa andre Felter, og under de angivne Omstændigheder var der vel netop ogsaa Udsigt til, at et Forsøg i den Retning vilde falde godt ud.

Overvejelsernes Resultat blev i hvert Fald det, at Bestyrelsen paa et Møde i November tiltraadte Direktionens Forslag om at optage en Række nye Brancher, og i Løbet af ganske kort Tid vil Selskabet derefter være i Stand til at tegne

Cykle-Tyveriforsikring, almindelig Tyveriforsikring, kombineret Hus- og Grundejerforsikring og Glasforsikring. I Forvejen beskæftiger Selskabet sig foruden med Motorkøretøjsforsikring under alle Former (lovpligtig Ansvarsforsikring, Kaskoforsikring og Brand- og Tyveriforsikring) med almindelig Syge- og Ulykkesforsikring og speciel Passager-Ulykkesforsikring, almindelig Ansvarsforsikring, Transportforsikring og enkelte andre Smaa-brancher, og de motorkørende, som føler sig knyttet til Selskabet, vil da nu have den Fordel at kunne samle en hel Del af deres Forsikringer hos Selskabet og derved formindske det Antal Forsikringsselskaber, med hvilke de staar i forretningsmæssig Forbindelse. Det behøver ikke nærmere at paavises, at de som Selskabets Kunder vil kunne nyde godt af saaledes at tilføre Selskabet forøget Præmieindtægt og derved styrke dets Evne til at kunne byde sine forsikrede de bedst mulige Vilkaar.

I denne Forbindelese kan der maaske være Grund til at fastslaa, at Forenede Danske Motorejeres Forsikringsafdeling A/S, som ganske vist samarbejder med Dansk AutomobilforsikringsForbund, men ikke er Medlem af dette, tiltraadte Forslaget om under Stilstands-Perioden at yde en Tilbagebetaling af 70 pCt. af det samlede Præmiebeløb for hver fulde Kalendermaa-

ned fra 1. Oktober d. A. at regne, fordi det fandt Forslaget rimeligt og forsvarligt, og ikke fordi det var bundet til at følge de andre Selskaber. Vi skal ikke nu genoptage Diskussionen om hele dette Forhold, som for en stor Del førtes ud fra forkerte Forudsætninger, og som næppe heller interesserer syndeligt nu, men blot med Udgangspunkt heri fastslaa, at akkurat det samme er Tilfældet, naar Selskabets Præmier svarer til de andre Selskabers. Hvor meget end visse Dagblade og Organisationer, som politisk eller foreningsmæssigt har villet slaa Mønt af de Vanskeligheder, med hvilke de motorkørende har maattet kæmpe siden Krigens Udbrud, paastaar, at Automobilforsikringsselskaberne saa udmærket vel havde haft Raad til at strække sig videre end sket ved det omhandlede Tilbud, staar den Kendsgerning dog tilbage, at Automobilforsikringsbranchen arbejder med en meget stor Erstatnings-Procent, og at de gældende Præmiesatser, som er fremgaaet af en yderst skarp Konkurrence, ligger paa Randen af, hvad der udkræves for at skaffe regnskabsmæssig Balance.

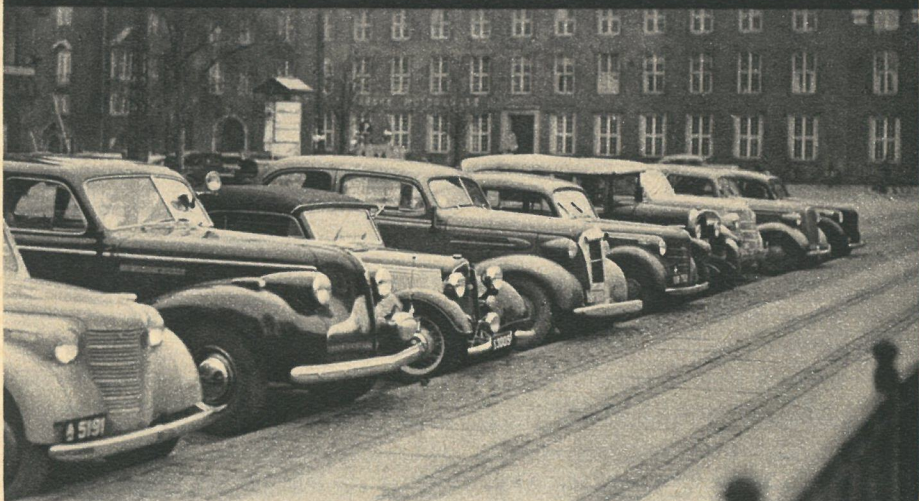
Derfor har Selskabet maattet erkende, at Automobilforsikring for Tiden ikke kan drives paa anden Basis, men de motorkørende bør ikke savne Blik for Betydningen af, at der *bestaar et Selskab, som uafhængigt af Organisationsforhold og øjeblikkelige Forretningsinteresser kan holde Præmier og Erstatninger paa det rigtige Niveau* og dermed indvirke paa de andres Dispositioner.

Forenede Danske Motorejeres Forsikringsafdeling A/S regner da ogsaa med, at det Skridt, som nu tages, vil blive hilst med Tilfredshed af den store Kreds af forsikrede, som slutter sig om Selskabet, og af mange andre, som længe har tænkt paa at stifte Bekendtskab med det, og som maaske nu vil finde en Anledning til at gøre det.

Da Automobilerne kom i Gang paany



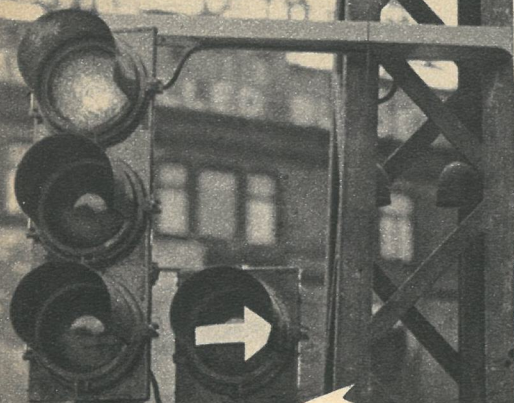
Endnu tyndt besat paa Nytorv — trods forjættende Solstraaler!



Det fylder lidt mere paa Parkeringspladsen foran F.D.M.s Hovedkontor — men de fleste af Vognene har »rund Plakat«.



Benzinkortene udleveres paa Politigaarden i København; ingen af de modtagende Automobilister synes glædelig overrasket over Benzinkortenes Paa-lydende.



Den grønne Pil

er et Supplement til det almindelige Lyssignal, som kun kan anvendes, hvor Forholdene opfordrer dertil. Formålet er at faa Trafikken til at glide saa hurtigt som muligt, og det kan i særlig Grad siges at være paakrævet ved de to Broer, hvor det gælder om at faa Trafikstrømmen, som har passeret Broen, fjernet, saa den ikke skal gaa i Knude i selve Knudepunktet. Dette gælder i lige høj Grad for Trafikken fra Knippelsbro til Børsbroen som for Trafikken fra Langebro mod Islands Brygge.

umiddelbart Syd for Langebro, og her-til kom for 14 Dage siden en lignende Foranstaltning paa Raadhuspladsen i Krydset Vester Voldgade - Frederiksberggade.

Størsteparten af de Bilister, der færdes i København, vil være bekendt med, hvorledes den grønne Pil fungerer. Naar der skiftes fra gult til rødt, tændes samtidig en grøn Pil, der viser til højre, og som angiver, at det er tilladt at svinge til Trods for det røde Lys. Naar det røde Lys skifter til grønt, slukkes samtidig den grønne Pil, men

3 Steder i den københavnske Trafik. For at hindre Trafikken i at danne Knude i selve Knudepunktet.

— Pilen paa Raadhuspladsen er alt-saa den første, som blot søger at løse Trafikknuden i et almindeligt vanskeligt Skæringspunkt?

— Ja, og naar det har kunnet indføres her, skyldes det de ganske særlige Forhold, som betinges af Fodgærgertunnelen. Det har været nødvendigt at nedlægge den østlige Fodgængerovergang mellem Muslingeskallen og Raadhuspladsens Midterparti (til og fra Stoppestedet). De Fodgængere, der ønsker at krydse Kørebanen, henvises nu til den vestlige Fodgængerovergang og til Fodgærgertunnelen, idet der konstant vil være glidende Trafik mellem Vestre Boulevard og Vester Voldgade.

Clement.



↑ Den grønne Pil ved Langebro.

Pilen ved Børsbroen er sammenbygget med Trafiksignalet.
↓



For et Aar siden indførte Københavns Politi forsøgsvis den grønne Pil ved Trafikreguleringen i Krydsningspunktet Børsgade-Børsbroen, hvor der foregaar en stærk højresvingende Færdsel fra Børsgade over Broen. Signalet har været anvendt mange Steder i Udlandet, men maatte modtages med nogen Forsigtighed, fordi det jo trods alle Fordele iøvrigt betød et Brud paa det røde Lys' Ukrænkelighed. Pilen blev da ogsaa af Myndighederne kun betegnet som et Forsøg.

Imidlertid har det vist sig, at den grønne Pil gør udmærket Fyldest som et Supplement til det almindelige Lysreguleringssignal, og efter at det saaledes har været gennemprøvet i næsten et Aar, besluttede man for nogle Maaneder siden at gøre endnu et Par Forsøg andre Steder i Byen, hvor man gerne ser et Knudepunkt aflastet for den højredrejende Færdsel. Derfor indførte man i Begyndelsen af November den grønne Pil i Skæringspunktet Amager Boulevard - Islands Brygge,

Den sidste nye grønne Pil — paa Raadhuspladsen.



det betyder ikke, at den højredrejende Trafik nu ikke maa køre frem som sædvanlig, og Forholdene bliver altsaa nu som et almindeligt Lyssignal-reguleret Kryds. For yderligere at lette Trafikken, er der op til Lyssignalet trukket en Skillelinie paa Kørebanen, som angiver, at de Biler, som skal fortsætte lige ud og altsaa ikke kan benytte sig af Pilen, holder til venstre i Kørebanen, medens højre Del er forbeholdt den Del af Færdselen, som skal dreje til højre.

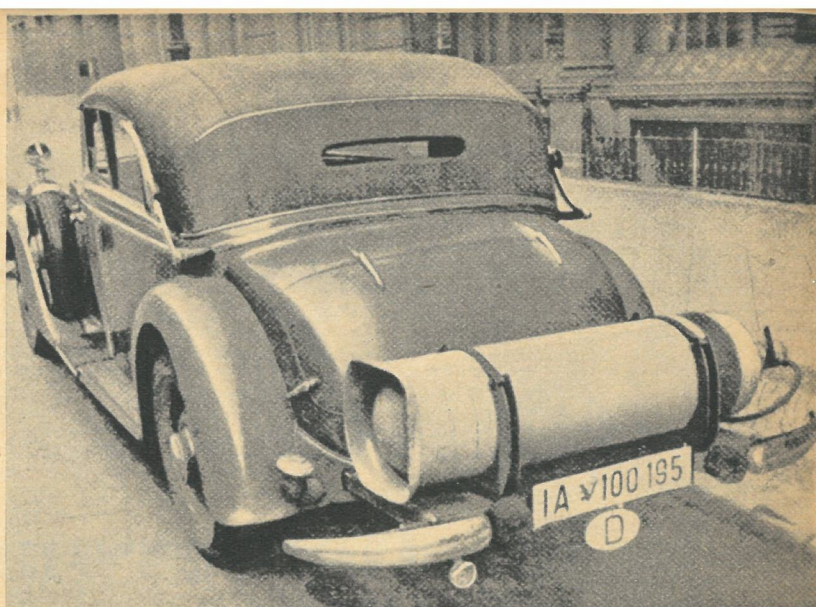
Ved Børsbroen gælder Pilen som nævnt den Trafik, som kommer fra Knippelsbro og skal dreje ad Børsbroen, ved Langebro den Trafik, som kommer fra Broen og skal dreje til højre ned mod Islands Brygge, og paa Raadhuspladsen den Trafik, som kommer fra Raadhuspladsen og skal dreje til højre ned ad Vester Voldgade. Signalet lyder i Teori lidt indviklet, men er saare letfatteligt i Praksis, og i hvert Fald kan det siges, at de københavnske Bilister meget hurtigt har formaaet at indstille sig paa disse specielle Regler.

— Betyder de to nye Pile, at Københavns Politi nu i større Udstrækning vil gøre Brug af dette System? — Vi retter Spørgsmaalet til Færdselschef Bach, som svarer:

— Vi har ikke Plan om at indføre den grønne Pil andre Steder, men det betyder ikke, at yderligere Anvendelse af dette Signal er udelukket. Men det



Ogsaa i Italien eksperimenterer man med at erstatte Benzin med Acetylengas.



Tysk Flaskegas-Automobil.

Acetylengas som Motorbrændstof

I vore tidligere Artikler her i Bladet angaaende forskellige Former for Gasdrift af Motorkøretøjer er vi gaaet uden om Acetylengassen. Grunden hertil er, at denne Gas indtager noget af en Særstilling. Den taaler nemlig kun en ringe Grad af Sammentrykning, før den eksploderer; naar Trykket kommer op paa et Par Atmosfærer, har man allerede Eksplosionen. En anden Eksplosionsfare kan opstaa, hvis der af Vanvare skulde komme Syre, Ammoniak e.l. i Berøring med Acetylenflaskens Messingventil og Manometer, hvorved der kan udfældes lidt Kobbersalt, som atter giver Anledning til Dannelsen af det overordentlig eksplosive Acetylenkobber.

Navnlig vi lidt ældre Cyklister kender jo i det smaa udmærket til Acetylengas fra vore Karbidlygter, der lyste godt, men lugtede ilde! — Acetylenen dannes altsaa meget simpelt ved bare at putte Kalciumkarbid i Vand, men Vanskeligheden ved Brug i Automobiler ligger nærmest i Medbringning af Gas svarende til en rimelig stor Aktionsradius. Heldigvis har Acetylen den Egenskab, at den lader sig opløse i Acetone; denne Opløsning lader man opsuge af f. Eks. Pimpsten, og den kan derefter komprimeres i Staalflasker under et Tryk af indtil 15 Atmosfærer.

Under forrige Verdenskrig var der en Del Automobilister herhjemme, som opretholdt Kørslen ved Hjælp af Acetylengas. For Norge var denne Gasart særlig aktuel, fordi man deroppe har rigeligt med Kalciumkarbid. Nordmændene gik da ogsaa særdeles rationelt til Værks. Paa Foranledning af Norges Oplysningskontor for Nærings-

veiene blev der paa den Kongelige Norske Tekniske Højskoles Maskinlaboratorium foretaget indgaaende Forsøg med Acetylen som Motorbrændstof med særligt Henblik paa Automobil-drift. I 1928 gjorde Professor, Dr. R. Lutz, Trondheim, fyldigt Rede for Forløbet og Resultaterne af disse Forsøg i en Artikelrække i det tyske Automobil-Tidsskrift »Der Motorwagen«.

Vi skal her korteligt fremdrage de vigtigste Træk af Professorens Redegørelse, som ved Tidernes Ugunst har faaet fornyet Aktualitet.

Forsøget omfattede ogsaa en Under-søgelse af, hvorledes en Acetylen-Generator til Automobilbrug formaals-

tjenligst kunde indrettes, men denne Side af Sagen vil vi gaa forbi, da vi er af den Anskuelse, at der herhjemme — om overhovedet — nærmest kun kan blive Tale om Anvendelse af Acetylen paa Flaske. Iøvrigt blev Forsøget for saa vidt angaar Acetylengeneratoren ikke gennemført, da det klart havde vist sig, at i økonomisk Henseende var Acetylen-drift Benzinen aldeles underlegen. Teknisk set fandt man derimod Acetylen-drift fuldkommen og fuldt ud egnet til i givet Fald at erstatte Benzindriften. En normal Automobilmotor kan uden store Forandringer drives med Acetylen, hvorved blot en vis Mindskning i Ydelse maa tages med i Købet. Motoren startes let, løber uden Forstyrrelser og regelmæssigt som et Ur, afpasser sig hurtigt efter de videstgaaende Reguleringskrav og opviser en meget ren Forbrænding. Betænkneligheder med Hensyn til Eksplosionsfare og ilde Lugt fra Brændstoffet viste sig ubegrundede.

Forsøgsanlægget.

Acetylenværket laa i et Rum for sig. De væsentligste Dele af Maskinanlægget var: en 4-cylindret Automobilmotor, der var forbunden med en Dynamo til Opbremsning af Motordelen. Fra Acetylenværket gik Gasledningen først til et Gasur og saa til en Gasklokke (Maaleklokke). Derfra førtes Acetylengassen til en Vandlaas (til Sikring imod Tilbageslag ved Eksplosion) og endelig til Blandingsventilen, hvori den forenede sig med Forbrændingsluften; denne kom nede fra Laboratoriets Kælder, hvor den strømmende gennem baade en stor og en lille Ud-



Gas paa Taget gaar ikke i Retning af Strømlinie —

Fortættes Side 770

Samtidig Benzin-Rationering og Afgifts-Forhøjelse

*Finansminister Buhls Forslag om en Ekstra-Skat
paa 10 Øre pr. Liter Benzin*

Til Benzin-Nævnets ganske forføjede Rationerings-Plan, der ved sin Fremkomst har udløst en Strøm af velbegrundede Protester over hele Landet, har Finansminister Buhl nu føjet et Forslag om en Ekstra-Afgift paa Benzinen af 10 Øre pr. Liter. De Motorkørende i Danmark maa altsaa sande, at een Ulykke sjældent kommer alene. Det viser sig ogsaa, at Fortrædelighederne efterhaanden begynder at berøve de Motorkørende Lysten til at benytte deres Motorkøretøjer. Den Adgang til at faa Benzin-Rationer, som er indrømmet ved Nævnets mærkelige Plan, er efter foreliggende Oplysninger langtfra blevet udnyttet i det Omfang, som Myndighederne havde regnet med.

*

Som bekendt er baade Rationerings-Planen og Afgiftsforslaget midlertidige, idet der for begge Parters Vedkommende er foreslaaet 3 Maaneders Gylldighed. Hvad Rationerings-Planen angaar tør man formentlig nok gaa ud fra, at den ihvertfald ikke i uændret Skikkelse vil overleve Tre-Maaneders-Fristen, efter at Fordømmelsen af den er blevet saa almindelig, at ikke alene næsten alle oppositionelle Ordførere skarpt har kritiseret den, men at endog det ene Regeringspartis Ordfører, den radikale Venstremand Hr. Rasmussen-Gylling i Folketinget udtalte om Rationerings-Forslaget: »Naturligvis er det ikke saa mærkeligt, at man er misfornøjet med Forslaget; der er ikke mange i Landet, som synes, det er godt«. Med Hensyn til Skatte-Forhøjelsen paa Benzinen er der derimod ringe Tro paa, at dens formelle Midlertidighed kommer til at betyde noget faktisk, hvis den først bliver vedtaget. Af samtlige Partiordføreres Udtalelser ved Afgifts-Forslagets Førstebehandling i Folketinget fremgaar direkte eller indirekte, at der i Virkeligheden ikke er nogen af dem, som tvivler om, at Afgifts-Forhøjelsen vil blive af permanent Karakter. Det kan heller ikke tilsløres, at Modstanden mod den faktisk var for ringe fra de forskellige Parti-Ordføreres Side. Kritiken gjaldt hovedsagelig, at den forøgede Afgift skulde bestaa sammen med en Rationering, og at man ikke i det mindste gav Motorkørslen fri, naar man saa klækkeligt forøgede Skattebyrderne paa den.

Naar Folketingets Uvilje mod den foreslaaede formidable Fordyrelse af en saa almennyttig Funktion som Motorkørslen var saa forbavsende svag,

som Tilfældet viste sig at være, skyldes det utvivlsomt, at Finansministeren har fundet en Trylleformel i de magiske Ord: Kommunernes Penge. Den ekstraordinære Afgifts Provenu er jo ifølge Forslaget reserveret Vejformaal; Beløbet vil komme til Uddeling til Kommunerne, og man regner med, at det kan sikre dem en uformindsket Tilgang af Motormidler. Tydeligt nok var det dette Hensyn, som for Folketingsmændene opvejede alle de Betænklichkeiten, der ellers naturligt nok maatte melde sig i denne Sag. Kommunerne kan have det vanskeligt nok i Forvejen; vi maa i det mindste sørge for, at de ikke bliver stillet endnu ringere ved at komme ud for Nedgang i Motor-millionernes behageligt glidende Strøm. — Saadan var aabenbart den Tankegang, der besjælede Partiordførernes Udtalelser om Finansminister Buhls Afgifts-Forslag. Samtidig blev det fra Regeringsfløjens Side stærkt understreget, at den foreslaaede Ekstra-Afgift jo netop udelukkende skulde komme Vejformaal til Gode — og for saa vidt altsaa fremme en Anlægsvirksomhed, der er i Motorkørsdens egen Interesse.

*

Nu skal det erkendes, at det ikke vil kunne forlanges af Kommunerne, at de for Motorkørsdens Skyld skal paatage sig forøgede Udgifter. Dette kan navnlig ikke kræves i en saa vanskelig Situation for den kommunale Økonomi som den nuværende. Hvis Motorafgifterne derfor ikke længere forslaar til en Fortsættelse af Vejarbejderne, i Særdeleshed af Vejanlægs-Virksomheden, i det hidtidige Omfang, ja da kan de Motorkørende ikke med Billighed forlange af Kommunerne, at disse for at hjælpe Motorkørslen af deres egne Midler skal tilskyde de manglende Beløb. Men saa staar den Udvej jo aaben, at slaa af paa Arbejdets Tempo og Omfang. Hvad Motorkørslen angaar maa den finde det rimeligt, at der under de givne Forhold, lægges en Dæmper paa Anlægsvirksomheden. Der vil jo uundgaaeligt i Sammenligning med de nærmest foregaende Aar indtræde en meget betydelig Formindskelse i Motorkøretøjernes Benyttelse af eksisterende Veje, i det Vejslid, som de forvolder, og i det Behov for nye Veje, som de

afføder. Under disse Forhold har Motorkørslen ingen Brug for en uændret Opretholdelse af den fastlagte Vejpolitik. Vedligeholdelsen af de bestaaende Veje vil kræve mindre end hidtil, og Anlægget af projekterede Veje kan i mange Tilfælde uden trafikal Skade stilles i Bero. Veje, der som f. Eks. den ny Hørsholmvej er projekteret for at aflaste en voksende Trafik, kan man roligt se bort fra at gennemføre, fordi vi i Stedet for en voksende vil faa en aftagende Motortrafik at regne med. Paa den ene og paa den anden Maade vil der saaledes kunne indvindes store Besparelser paa de kommunale Vej-budgetter.

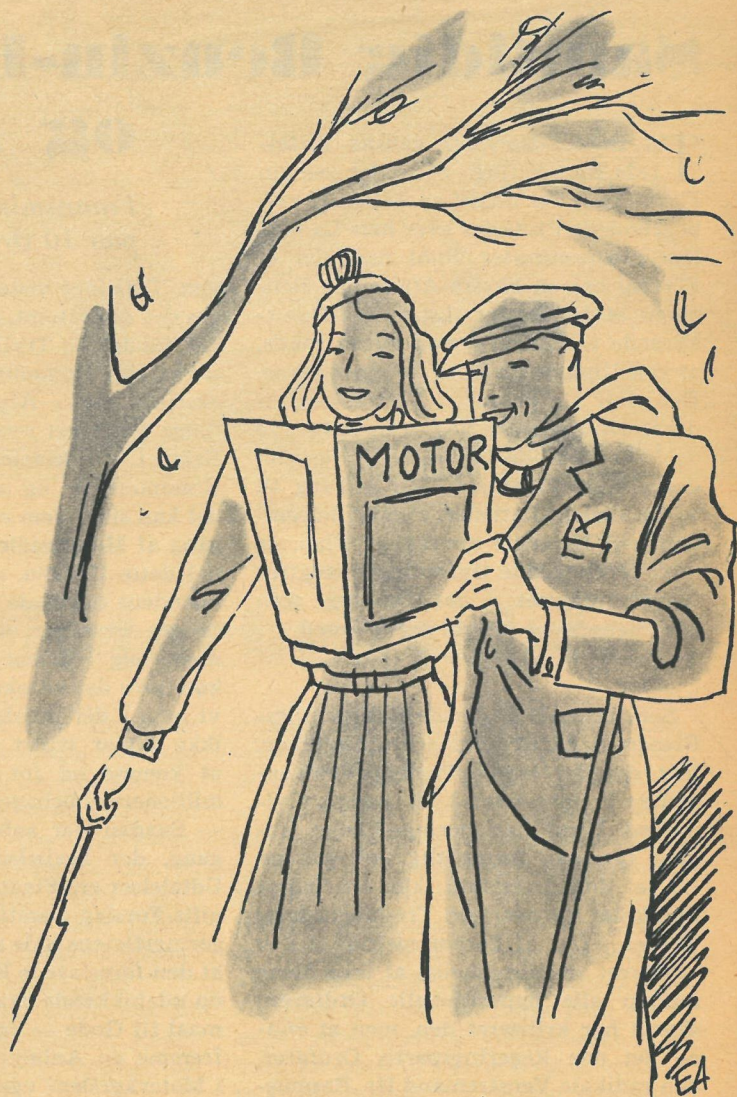
Vil man hertil sige, at en Sparepolitik af denne Art vil være forkastelig af beskæftigelsesmæssige Grunde, er Formaalet med det samme rykket ud af den Sammenhæng, hvor man har et naturligt Krav paa, at Motorkørslen skal være Financier. Dersom Vejarbejderne fortsættes uændret ikke længere af trafikale Aarsager, men af almene sociale Grunde, bør Konsekvensen naturligvis være, at de, ogsaa hvad Omkostningernes Fordeling angaar, betragtes som en social Opgave og ikke som et trafikalt Anliggende, og det maa da blive Landets Skatteydere i Almindelighed og ikke de Motorkørende i Særdeleshed, som det tilkommer at betale Regningen. Iøvrigt vil det være paa sin Plads at fastholde at Pengene til Vej-udvidelser, Vejmoderniseringer, Vejanlæg m. v. i det store og hele vil være udgivet fuldstændigt nyttesløst, hvis man ganske lammer eller endog helt ødelægger Motorkørslen i Danmark baade gennem direkte Nedskaerings-Paabud og gennem prohibitive Priser og Afgifter. Det er heller ikke nok at haabe paa, at de Veje, der nu bygges eller forbedres, eventuelt ad Aare vil faa deres Berettigelse. Under saa kritiske Forhold, som de nuværende, er det en bydende Nødvendighed i størst mulig Udstrækning at koncentrere Kapital og Kræfter om absolut produktive Arbejder, og helst om en Produktion, der straks kan forrente sig. Men disse Egenskaber kan jo ihvertfald ikke tilskrives Vejanlæg, der gennemføres med store Bekostninger, for maaske at henligge ubefærdede, naar de er gjort færdige.

Ud at gaa *UDEN* Bilen

En Tur paa „Grisen“

Der er ingen Aarstid, hvor en Skovtur er mere forfriskende for Sindet end om Efteraaret, og der er intet Tidspunkt, hvor den sundhedsmæssige Betydning af at komme ud i Naturen er større. Siden Benzinrestriktionernes Begyndelse er der ogsaa sket Indskrænkninger paa dette Omraade; Skovturen pr. Bil har Myndighederne sat en Stopper for, og Bilister, der plejer at kunne tilbagelægge Vejen fra og til Skoven i egen Vogn, har maaske lidt svært ved at overvinde sig til at tage Toget.

Nu er Benzinrestriktionerne blevet lettede betydeligt, men Rationeringen bevirker naturligvis, at det stadig er Søndagsturene, der maa lades ude af Betragtning. Man har andet at bruge sin Benzin til. Derfor bør man dog ingenlunde opgive at drage ud i Naturen. Netop i en Tid som denne, hvor Bekymringerne for Fremtiden daglig taarner sig op forude, er det af største Værdi, at man ikke forskanser sig i den



— Det har været at følge Vejen indtil nu —

lune Stue, men drager ud og aabner Sindet for nye Indtryk. Der var mange Motorfolk, som i de første Krisedage anskaffede en Cykle, og det er utvivlsomt, at det for dem var en forfriskende Oplevelse paany at træde Pedalen. Nu er det sædvanligvis for koldt at cykle, i hvert Fald paa Langtur, og Hensigten er da heller ikke at animere til at drage ud paa Cykle i Stedet for pr. Bil. Paa denne Aarstid er det eneste rigtige i Virkeligheden at drage ud paa Travetur. Prøv det, og De vil hurtigt erkende, at det rigeligt er det Besvær værd, som Turen frem og tilbage med et overfyldt Tog unægtelig kan være.

»Motor« vil i denne og et Par følgende Artikler give Anvisning paa nogle gode og ikke for anstrengende Traveture i Københavns Nærhed. Det vil blive Ture, som netop egner sig til Aarstiden, bl. a. saaledes at de i størst mulig Udstrækning tilbagelægges i Skov eller i Læ. Samtidig har vi ønsket at vise nogle Steder, som ikke sædvanligvis besøges af Bilister. Vi vil søge nogle Stier, som kun er kendt af faa Københavnerne, og som i saa vid Udstrækning som muligt kun er tilgængelige for Fodgængere.

Vi vil i Dag vælge en Tur, hvis Hovedbegivenhed bliver »Grisen« — en dejlig Spadseresti i Skovbrynet ved Jægersborg Hegn fra Nærum til Vedbæk. De faar da den Oplevelse

— hvor en Skovtur er mere forfriskende end om Efteraaret.



at spadserer paa den gamle Jernbanelinie, hvoraf Stien har faaet sit Navn. Oprindeligt gik »Grisen« fra Lyngby til Vedbæk, men blev for nogle Aar siden afkortet til Nærum, og man fik da den gode Idé at indrette den gamle Banedæmning til Spadseresti.

Vi tager vort Udgangspunkt i Klampenborg, hvor vi drejer ind i Skoven og gaar ad Fortunvej indtil Kildesøen. Her drejer vi op ad Vejen til højre gennem Ulvedalene og videre ud mod Eremitagen. Lidt efter Djævelbakken passerer vi den direkte Vej fra Fortunen til Slottet. Vi fortsætter lige ud over mod Indelukket, hvor vi passerer den lille Laage, og fortsætter mod Vest gennem det kuperede og meget afvekslende

Terræn og stiler mod Skovløberhuset ved Rævehøjvej. Her drejer vi skarpt til højre gennem den herregaardslignende Kastanieallé, som ved sin lidt afsides Beliggenhed er den daarligst kendte Del af Dyrehaven. Man kan gaa her paa en af de store Sommersøndage uden at træffe noget Menneske.

Vi naar frem til Slettekærhuset og drejer til venstre ud gennem Porten. Her tager vi Vejen til højre i Retning mod Stampen, men da vi fortrinsvis vil følge Stierne, tager vi, da der drejer to Veje af til højre, den venstre af disse, paa hvilke der staar Vejviser »Raadvadsti«. Denne følger vi, til vi staar midt i Raadvad, drejer saa til venstre mod Hotellet og følger nu Vejen rundt om en Dam, indtil den brede Vej op gennem Jægersborg Hegn drejer fra. Vi følger denne ret mod Nord, krydser Kørevejen Skodsborg-Nærum, fortsætter lige ud mod Rundforbi, men naar saa lige i Skovbrynet »Grisen«, som vi følger til højre.

— at det rigeligt er det Besvær værd.



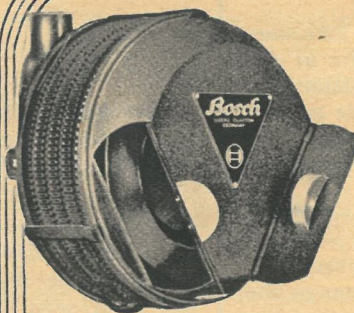
— hvor Bekymringerne dagligt taarner sig op —



Fortættes Side 769



— det er saa smukke Omgivelser —



En
BOSCH
Nyhed!

Det nye BOSCH Varmeapparats store Succes skyldes følgende Fordele:

- Trods ringe Omfang — 11000 cm² Varmeflade og derfor stor Varmeevne.
- Strømforbrug kun ca. 2,7 Amp. ved 6 Volt.
- Erstatte samtidig Frostrude, hvorved Strøm til denne spares, og Batteriet skaanes.

BOSCH Varmeapparat

Kr. 130.— excl. „Defroster“ — „Defroster“ Kr. 18.— extra

A/S MAGNETO, KØBENHAVN N.

Generalrepræs. for ROBERT BOSCH G. m. b. H., Stuttgart

Gamle Tændrør
øger Benzinforbruget



Gamle Tændrør giver svag Gnist og derfor ufuldstændig Forbrænding af Benzinen.

Ofte vil De ikke mærke det, da Tændrørets Godhed gradvis nedsættes, men lad alligevel Deres Mekaniker undersøge Tændrørene og fortælle Dem, om de trænger til at fornyes. Husk - hver Draabe Benzin bør udnyttes fuldt ud. Sæt nye Bosch Tændrør i - og De vil snart mærke Forskellen.

BOSCH
Tændrør

A/S MAGNETO

KØBENHAVN N.

Generalrepr. for ROB. BOSCH,
G. m. b. H., Stuttgart

Nordsjællands Veje

Vi har modtaget:

Starter man i disse herlige Efteraarsdage sin Bil og kører rundt for at glæde sig over det danske Landskab, har man tit Lejlighed til at glæde sig over vore mange gode Veje, hyppigt selv paa Steder, hvor Trafikken ikke er saa overvættet stor.

Desværre er der ogsaa af og til Lejlighed til Ærgrelser over Vejenes Tilstand, og her maa man forbavses, hvor rentud elendige Vejene er mange Steder i Nordsjælland, fornemmelig i Frederiksborg Amt, skønt Vejene her dog hører til Landets mest trafikerede.

Det blev i sin Tid bl. a. af Direktør Tolstrup paatalt, hvor elendig Vejen til Hornbæk over Borsholm var. Denne Vej synes nu ogsaa at skulle undergaa en radikal Forbedring. I det hele har man Indtryk af, at der af Tikøb Kommune gøres et godt Arbejde for Vejenes Forbedring. Det samme kan desværre ikke siges om Vejene i Nabo-kommunen Esbønderup-Nøddebo. Disse Veje ligger næsten ganske, som de laa i Automobilismens Barndom. Kører man ad den stærkt befærdede Vej fra Hornbæk til Gilleleje, glæder man sig over det fortræffelige Stykke langs Hegnet i Tikøb Kommune. Men ved Grænsen til Esbønderup Sogn skifter Vejen Karakter. Smal, ujævn, hullet gaar den ned ad Bakken til Villingebæk, og jeg tør roligt paastaa, at Turen gennem Villingebæk er ganske ufor-svarlig og absolut farlig for Trafikanterne, ikke mindst for de talrige Fodgængere, der i Mangel af Gangstier er nødt til at færdes ude paa den smalle snoede Vej, hvor i Forvejen to Motor-køretøjer knapt kan mødes. Sogneraadet kan ganske simpelt ikke være dette Forhold bekendt.

Thi Sagen er jo den, at denne Strækning fra Hulerød til Plantagen er ganske overordentlig stærkt trafikeret, ikke mindst grundet paa de talrige Hoteller og Pensionater. Forhaabentlig vil den nylig afholdte Trafiktælling bidrage til at afhjælpe dette Forhold.

Sluttelig skal jeg bemærke, at den ogsaa ret stærkt trafikerede Vej fra Dronningemølle over Villingerød til Esrom ikke er stort bedre.

Medlem Nr. 16.685.

Kun faa Minutter

Det er al den Tid, der medgaar til ved Hjælp af vore Special-apparater og Maskiner at undersøge, om Deres Vogn udnytter Benzinen bedst muligt,

Lad os hjælpe Dem at spare Benzin. - Ring og aftal Tid.

GØRLØV

Strandvej 40

Ryvang 3201 - 3202

En Bøde paa 50 Kroner

Overlæge Therp om et Færdselsuheld og en Dom

Overlæge Holger Therp, der har kørt Vogn i mange Aar og er en erfaren Bilist, havde Natten mellem den 20. og 21. September et Uheld, der gav Københavns Politi Anledning til at rejse Tiltale. Uheldet var ringe og Sagen ikke stor, den endte med en Bøde paa 50 Kroner. Ikke for disse Penges Skyld, men fordi han mener sit Uheld hændeligt og ikke strafværdigt, har Overlæge Therp ønsket at fremsætte nogle Bemærkninger om Sagen og den Dom, der er overgaaet ham. Han ender disse Bemærkninger, der er refereret nedenfor, med at foreslaa Oprettelsen af særlige Automobil-Domstole, i hvilke ogsaa Trafikkyndige udenfor Juristers Kreds skulde have Sæde.

Men først selve Dommen. Københavns Politi forlangte Overlæge Therp straffet for Overtrædelse af Færdselsloven og Motorloven, fordi han den 20. September kørte sin Vogn ad »den stærkt trafikerede Vesterbrogade uden at udvise fornøden Agtpaagivenhed og særlig Forsigtighed, idet han undlod at vige for en fra hans højre Side ad Vestre Boulevard kommende Lastmotorvogn, hvilket havde til Følge, at han paakørte denne«.

Københavns Byrets 2. Afdeling idømte den 9. Oktober Overlæge Therp en Bøde paa 50 Kroner. I Dommens Begrundelse staar der:

»Trods Tiltaltes Benægtelse maa det dog ved de af Renovationskusk Georg V. Røpke samt Politibetjent Christensen og Politibetjent Gyrn i Retten afgivne Vidne-Forklaringer og det iøvrigt under Sagen oplyste anses for tilstrækkeligt bevist, at Tiltalte har gjort sig skyldig i det Forhold, for hvilket han er tiltalt, og han vil derfor være at anse med en Statskassen tilfaldende Bøde af 50 Kroner, subsidiært Hæfte i 5 Dage. Han skal endvidere betale Sagens Omkostninger.«

Overlæge Therp fremsatte følgende Udtalelse om Dommen:

— »I Almindelighed vil en Sag ved Københavns Byret som min være Borgernes eneste Konfrontation med Retsvæsenet. I mit Tilfælde er Sagen i sig selv ikke af større Betydning, Skaden ringe, Farten ubetydelig, Bremsesporet 1½ Meter, — og dog sker der et Sammenstød. Hvorfor? Jeg forsøgte at forklare Dommeren det, men det lykkedes ikke at overbevise Retten om, at Uhel-

det skete paa Grund af Sammentræf af uheldige Omstændigheder, for hvilke jeg mente at være uden Skyld.

Med min Vogn kom jeg fra Raadhuspladsen udad Vesterbrogade og paakørte en Renovationsvogn paa Hjørnet af Vestre Boulevard, idet jeg overhovedet ikke havde kunnet se den, før den var ganske tæt foran — fordi den var særlig »skummel«, graa i graa, camoufleret, uden Muligheder for Reflex, i Farve faldende helt sammen med Baggrunden, nemlig Privatbankens Façade, og fordi en Del af Belysningen paa Raadhuspladsen, — og netop over det Sted, hvorfra Renovationsvognen kom —, var slukket paa Grund af Restriktionerne. Jeg tilføjede i Retten, at jeg betragtede Raadhuspladsen-Vesterbrogade som en saa væsentlig Hovedfærdselsaare, at Trafik fra Sidegaderne ikke burde presse sig ind foran Hovedfærdselsaarens.

Denne Betragtning blev ikke anerkendt. Retten statuerede, at naar min Modpart kom fra min højre Side, saa maatte jeg dømmes. Jeg fandt Dommen mærkelig. Vesterbrogade benævnes Kl. 2.45 Nat »stærkt trafikeret« i en Tid, hvor ¾ af Automobilerne var taget ud af Trafiken; der var overhovedet ikke anden Trafik paa Raadhuspladsen paa det Tidspunkt. Endvidere staar der i Dommen »trods Tiltaltes Benægtelse«, skønt jeg ikke har nægtet, men kun prøvet at forklare Retten, at det drejede sig om en hændelig Ulykke.

Jeg kan yderligere anføre, at da jeg ikke vilde modtage en Bøde paa 40 Kr., sagde Dommeren, at ved Dommen vilde den blive 60 Kr. Jeg henstillede, at den blev saa stor, at den kunde appelleres. Det afslog man. Derefter har Retten nedsat Bøden til 50 Kr. Jeg synes, at det havde været rimeligere, om Retten havde ladet Døren staa aaben for Appel. Spørgsmaalet er, om man anerkender, at et Trafikuheld kan være »hændeligt«. Det gjorde man ikke i mit Tilfælde, som jeg mener underbygger Kravet om særlige Automobil-domstole af kyndige Trafikfolk, der kan lægge Ansvar et rigtigt, — der kan graduere Straffen.

Jeg skal tilføje, at jeg har kørt en Strækning omtrent svarende til 10 Gange Jorden rundt ved Ækvator uden noget alvorligt Uheld, og jeg reagerer derfor mod at blive dømt for »at køre uden fornøden Agtpaagivenhed«.

Fra hvilket Tidspunkt regnes Frakendelsen af Kørekortet?

Naar Politiet antræffer en Person, der i beruset eller spirituspaavirket Tilstand fører Motorkøretøj, eller som det mistænker for at være saaledes paavirket, at han ikke bør føre Motorkøretøj og han dog gør det eller forsøger derpaa, er det sædvanlig Praxis, at Politiet fratager den paagældende hans Førerbevis samtidig med, at der indledes Undersøgelse mod ham for Overtrædelse af Motorlovens § 42.

Denne Politiets Beslaglæggelse af Førerkortet er dog kun en midlertidig Foranstaltning, der alene gælder medens Undersøgelsen staar paa, og indtil der afsiges Dom i Sagen. Saafremt Dommen gaar ud paa, at Politiets Sigelse er blevet bekræftet ved de tilvejebragte Oplysninger, træffes der ved Dommen endelig Afgørelse om, i hvilket Tidsrum den paagældende skal have sit Førerkort forbrudt. Denne Frakendelse kan i Dommen fastsættes til at gælde for bestandig eller for et bestemt Tidsrum, dog ikke under 6 Maaneder.

Herved opstaar imidlertid det Spørgsmaal om det Tidsrum, for hvilket Retten bestemmer Frakendelse af Førerretten, skal beregnes saaledes, at det Tidsrum, i hvilket Politiet har beslaglagt Kortet, skal medregnes i det af Dommen fastsatte Tidsrum, eller om den domfældte skal finde sig i at han maa lade være at køre dels i den Tid, Politiet har haft hans Førerbevis, dels i den af Retten fastsatte Tid.

Den Tanke er her blevet fremsat, at man i Lighed med de Regler, der gælder for Udstaaelse af Varetaegtsarrest og dennes Fradrag i den egentlige Fængselsstraf, skulde lade den politimæssige Beslaglæggelse af Førerkortet komme til Fradrag i det af Retten fastsatte Tidsrum for Frakendelsen. I nogle Tilfælde er det meget muligt, at Retten ved Bestemmelse af Frakendelsens Varighed har taget i Betragtning, hvor længe Førerkortet har været beslaglagt af Politiet, men noget direkte herom fremgaar sjældent af Dommene. Og i en d. 10. Maj d. A. afsagt Dom har Østre Landsret taget Afstand fra denne Betragtning. I denne Dom udtales det, at Motorlovens § 42 ikke indeholder nogen Hjemmel til at tage Hensyn til Politiets midlertidige Fratagelse af Førerretten, hvorfor Bestemmelsen maa forstaas saaledes, at Frakendelse for et bestemt Tidsrum regnes fra *Underrettsdommens* Afsigelse.

Saafremt Underrettens Dom indankes for Landsretten, opstaar lignende Spørgsmaal m. H. t. det Tidsrum, der forløber mellem de to Dømmes Afsigelse. Ofte vil her Landsrettens Dom gaa ud paa, at Frakendelsen skal regnes fra Underrettsdommens Afsigelse, men Landsretten kan ogsaa — som netop nævnte Landsretsdom giver Anledning dertil, bestemme, at Frakendelsen først skal regnes fra Landsretsdommens Afsigelse, saa Beslaglæggelsen baade under Politiets Undersøgelse og under Ankesagens Forløb kommer til at virke som en betydelig Skærpelse af Dømmens Virkninger paa dette Punkt.

Ud at gaa uden Bilen

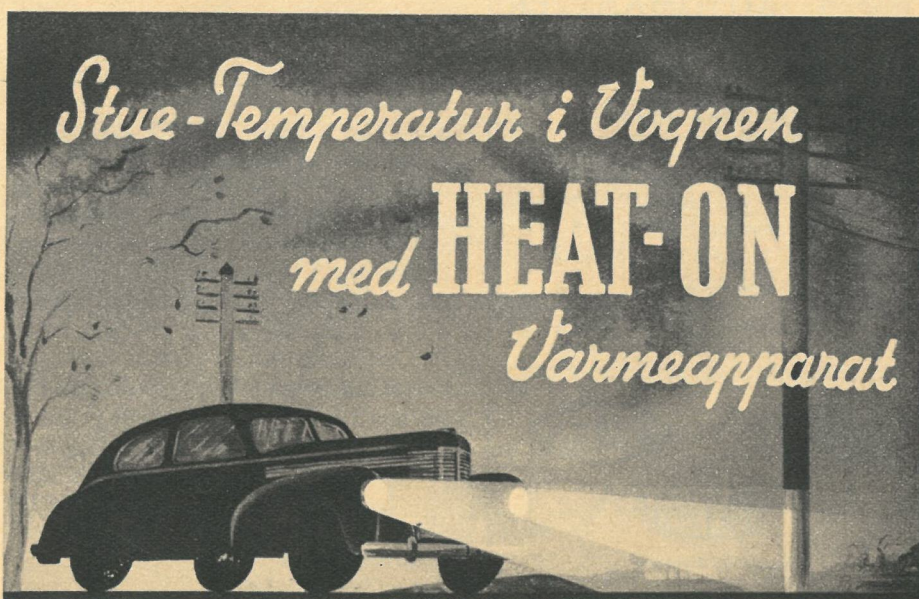
Fortsat fra Side 767

Det har været let at følge Vejen indtil nu, og Resten af Turen følger nu Stien. Først i Skovbrynet, saa mellem Marker, en Tid paa en Højderyg med storslaaet Udsigt over mod Gl. Holte og Høje Sandbjerg. Vi naar frem til Trørød Skov, og her ender »Grisen«, idet Banens Spor her løb sammen med Kystbanens. Vi drejer nu skarpt til venstre og følger Stien indtil Viadukten, gaar til højre under denne, fort-

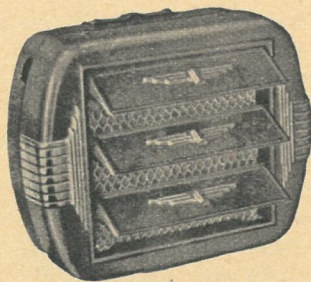
sætter nu paa den anden Side Sporene til Stationen.

Det er en Tur paa godt 10 km, som kan tilbagelægges paa ca. 2 Timer, men det er saa smukke Omgivelser, at det vil være Synd at jage. Derfor anbefales det at give sig god Tid, og da der hele Tiden er godt Læ, vil man uden Gene af nogen Art kunne udstrække Varigheden til 3 Timer.

Man løser Dobbeltbillet til Klampenborg, som derefter paa Hjemturen suppleres med Enkeltbillet Vedbæk-Klampenborg.
Clement.



Af Betydning for Vinter-Bilister



Pris Kr. 80.-
(exclusive Montering)

Aarstiden spiller ikke mere nogen Rolle for Bekvommelighed og Helbred. Uanset hvor koldt det er, kan De med et HEAT-ON Centralvarmeapparat have det lunt og godt inde i Vognen. Den nye forbedrede Type har større Varmeevne - Kulitedannelse er ganske udelukket. HEAT-ON fylder praktisk talt intet - Betjeningen er enkel og ligetil. Driftsudgifterne i Virkeligheden lig Nul.

Forlang
HEAT-ON

hos Deres Forhandler eller Reparatør

Acetylen gas som Brændstof

Fortsat fra Side 764

ligningsbeholder. — Den anvendte Motor var en Gave fra Adlerwerke, Frankfurt am Main, ½ Liter Slagvolumen, Kompressionsforhold ca. 1 : 4. Ved 1200 Omdrejninger pr. Minut opgaves Motoren at udvikle 15 HK.

Blandingsventilen har sin særlige Interesse, selv om den af Hensyn til de for Forsøget nødvendige Maalinger er

betydelig mere indviklet end man vilde udforme den, hvis det drejede sig om almindelig praktisk Drift. Ventilens Indretning fremgaar af hosstaaende Tegning, hvis tyske Beskrivelse er let forstaaelig, naar man husker, at »Mess-glocke« betyder Maaleklokke, »Mischung« Blanding og »Einspritz-Flüssigkeit« saadan noget som Indsprøjtning af flydende Brændstof.

Den fra Lufturet tilstrømmende Forbrændingsluft gaar gennem den kegleformede Reguleringsventil A, som er forbunden med Mikrometerskruen B ved en Spindel (Fig. 4). Saa træder den ind i Blandingsventilen. Hovedstykke C og derfra ind i dennes Midterør D. — Den fra Gasklokken tilstrømmende Gas kommer ind i et Kuglestykke E og derfra ind i en ligeledes kegleformet Naaleventil F med Mikrometerindstilling (G). Denne samlede Anordning sidder paa et Ringstykke H, som ved Hjælp af en indre Kegleflade er lejret paa Midterøret D's ydre Kegleflade, og som kan fastklemmes ved Hjælp af Møtrikken I. Paa denne Maade lader det i vandret Plan drejelige Ringstykke H efter Frigørelse af Møtrikken sig indstille efter Ønske, altsaa bekvemt for Tilslutning af Acetylen-Tilfødningsrøret. Fire udborede Kanaler K i Midterøret D leder Gassen til Rummet L, der er til at lukke nedefter ved en fjederbelastet Tilbageslagsventil.

Med denne Ventil er en Sugeplade M forbunden. Aabner Trykket, der virker paa Pladen ved Motorens Indsugningsslag, Ventilen, blander den udstrømmende Acetylen sig med Luft. Paa Blandingsstedet er der desuden lejret en Ring med fine radiale Udboringer N, der eventuelt giver Adgang for indsprøjtet flydende Brændstof (eller Vand).

Mængden heraf bestemmes ved Naaleventilen O. I Betragtning af det ringe Gennemgangstværsnit mellem Sugepladen M og Blandingsventilens Indervæg opnaas der en god Blanding. Gasblandingen

gennemstrømmer Rummet P, en kegleformet Reguleringsventil Q med Mikrometerindstilling R, og gaar saa ind i Motorens Sugerør S. Paa hvert af disse Rør sidder der en Sikkerhedsventil for at beskytte Blandingsventilen ved Tændingstilbageslag.

Ved Fyldningen af Cylindrene bliver Luften saavel som den eventuelle Tilfølgsvædske ved den ydre Lufts Overtryk drevet ind i Rummet P, Acetylen-gassen derimod ved det højere Overtryk ind i Gasklokken (Maaleklokken). Allerede derved bliver altsaa Tilbageslagsventilen i Rummet L nødvendig.

Som det vil ses, har Luften, Acetylen-gassen, Indsprøjtningens anordningen og Blandingen hver en fin Reguleringsventil (A, F, O og Q), hvorved der let opnaas Indflydelse paa Gasfyldningen, saavel hvad angaar Sammensætningen som Mængden. — Paa 5 Steder af Blandingsventilen er der anbragt et Termometer (»T«) og et Differentialmanometer (»D-M«) for at kunne bestemme Temperatur og Tryk paa disse Steder.

Foruden Indbygningen af Blandingsventilen var yderligere en Ændring af den oprindelige Benzinmotor paakrævet, nemlig ved Tændrørene. Disses indre Metalspidser bliver nemlig saa varme, at de ved Acetylen-drift let fremkalder Glødetænding. Man har tidligere ikke erkendt Aarsagen til saa-

EN GOD JULEGAVE!

ZEBERG's MAATTER LUNER



Brug altid

Zeberg's Maatter

AUTOMAATTER

til alle Vogn typer (god Pasform)

Kokos 2 1/2-3 cm,

Manila 1 cm tyk

GULVMAATTER

i alle Størrelser

AUTO-VASKESKIND

6 1/2 Kvadratfod Kr. 7,80 netto

Sendes overalt

DANSK MAATTE-FABRIK

»Bilmaatter«

v. Aage Zeberg

Grundlagt 1923

Carl Plougsvej 6 (nær Forum) Tlf. Eva 722

Specialafd. for Vognmandsmaatter



Autoriseret Forhandler,
Service og Reservedele.

Københavns Automobil Central

Tlf. 5337-10937. Gl. Kongevej 13



Køler-Fabriken „Danmark“

SIGURD ANDERSEN

Vesterbrog. 25. Tlf. C. 11625, V. 7625

Eneste Spec.:

Fremstilling af Kølere samt Repr.

Provinsordrer omgaende

A. SCHACK ERIKSEN

Studiestræde 48. — Telefon Byen 8344

SPEJLGlas

med og uden Facet for Automobiler

NUMMERGLAS

og BUEDE GLAS leveres

C.M.Eriksen & Søn

Odense, Kongensgade 10. Telf. 5797

Originale Harrison Kølerblokke

isættes enhver Køler.

Reparation af Kølere. Opretning af Karosserier og Skærme. Autogensvejsning.

● **DUCOLAKERING**

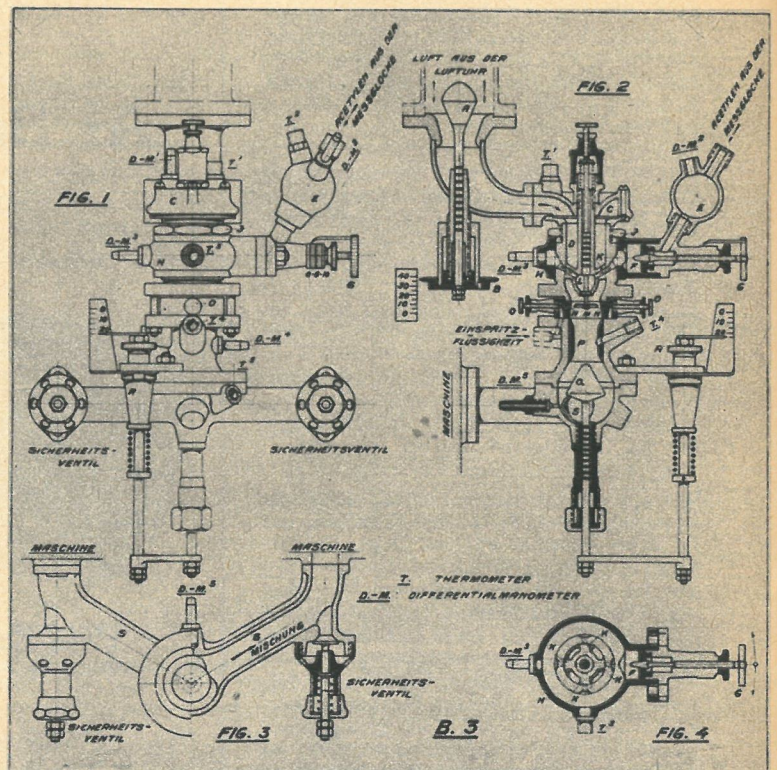


Fig. 4. Blandingsventil.

	Luftoverskudstallet *	Omdrejningstal	Maksimalydelse			Brændstofforbrug		Brændstoffvirkningsgrad		Brændstofpris	
			HK	Udnyttelsesgrad 1000 c	I Forhold til Benzin %	Acetylen m ³ pr. HK-Time	Indsprøjtningsskive g pr. HK-Time	%	I Forhold til Benzin %	Øre pr. HK-Time	I Forhold til Benzin %
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Benzin	ca. 1,0	1200 1400	14,30 15,80	5,2 4,9	100 —	— —	336,7 342,3	18,4 18,1	100 —	11,2 —	100 —
Acetylen	2,27 2,23	1206,8 1506,3	8,48 10,06	3,21 3,04	61,7 —	0,279 0,265	— —	17,66 18,60	96 —	32,5 —	290 —
Acetylen-Vand	2,09 1,85	1206,2 1503,2	10,28 11,92	3,90 3,62	75 —	0,259 0,271	445 359,5	19,03 18,20	103,5 —	30,2 —	270 —
Acetylen-Sprit	1,77 2,03	1207,3 1398,7	10,90 11,93	4,12 3,90	79,2 —	0,223 0,227	39,1 44,6	20,46 19,96	111,2 —	27,3 —	244 —
Acetyl-Benzin	1,87 1,65	1204,7 1401,0	9,64 11,63	3,54 3,63	68 —	0,175 0,178	125,0 86,5	17,99 20,10	97,8 —	24,5 —	219 —

*) Luftoverskudstal 1 svarer til, at al den i Blandingen forhaandenværende Luft just opbruges ved Forbrændingen.

danne Tændinger og antaget, at det ved Automobilmotorer sædvanlige Kompressionsforhold ikke tillod Acetylen-drift, fordi det der hidførte Selvtænding. Haber har dog paavist, at denne Antagelse er urigtig. Han tilraader Brug af de ved Flyvemotorer sædvanligt anvendte to-polede Tændrør, fordi disse takket være deres ydre Køleribber holder de indre Metalspidser koldere. Laboratoriet har i det foreliggende Tilfælde anvendt en endnu bedre Køling af Tændrørene; det har nemlig benyttet de omtalte Flyvemotor-Tændrør, hvis Køleribber imidlertid yderligere blev oversprøjtet med Vand. Paa den Maade opnaaede man, at der ingen-sinde kom Selvtændinger.

*

Der foretoges derefter vidtløftige Maalinger og Analyser samt Sammenligningsforsøg med Benzin. Da det ved Indsprøjtning af Vædske lader sig gøre at øge Motorens Ydeevne som Følge af den opnaaede Køling, foretoges der endvidere Forsøg til Bestemmelse af, hvilken Indflydelse Indsprøjtning af henholdsvis Vand, Sprit og Benzin udøvede. Resultaterne af disse Forsøg fremgaar i Hovedtrækkene af hestaaende Skema.

Man vil se, at Skemaet for forskellige Gasblandinger angiver *Maksimal-ydelser* (og dermed Ydelserne, c, pr. 1 Liter Slagvolumen og 1 Omdrejning), *Forbrugstallene*, for saa vidt angaar Forbrug af Acetylen og Indsprøjtningsskive, *Brændstoffvirkningsgraden* og *Brændstofpriserne*.

Ved hver Blanding er angivet de vedkommende Værdier for omtrent normal (1200 o/Min.) og for et højere Omdrejningstal (ca. 1400—1500 o/Min.)

Værdierne for Ydelsen for 1 Liter Slagvolumen og 1 Omdrejning (c i 1/1000 HK) saavel som for Brændstoffvirkningsgraden (i pCt.) og Brændstof-



Hr. Bilist
-vær
Optimist!

**Man kan faa meget ud af lidt
- blot man véd hvordan!**

Nu faar De snart Benzin — ikke meget, men dog noget. Vær nu ikke saa pessimistisk, at De siger: „Hvad kan den Smule nytte?“ Se den lyse Side af Sagen — og lad Heiber-Service vise Dem, at De kan faa meget mere, end De tror, ud af en lille Ration.

Lad os kontrollere Vognen!

En Bagatel, saasom et defekt Tændrør, en forkert indstillet Karburator, utætte Ventiler, forbrændte Kontaktpunkter og meget andet, som man ikke ser med det blotte Øje, kan medføre stort Sløseri med Benzinen.

Saadanne Fejl afsløres straks, naar Vognen kommer under Kontrol paa et af Heibers moderne Service-Værksteder, hvor de nyeste og mest effektive Maaleapparater, Prøveinstrumenter og Maskiner staar til Raadighed. Vore kyndige Fagfolk stiller hurtigt den rigtige Diagnose og retter Fejlen hurtigst, grundigst og billigst. Og saa er Vognen ogsaa klar til Vinterkørselens særlige Strabadser.

HEIBER-SERVICE

Service-Værksteder: **Lyngbyvej 165-167** **Enghavevej 76**
Telf. C. 5115 Telf. C. 14947

prisen (i Øre pr. HK/Time) er yderligere angivet i procentuelt Forhold til de tilsvarende Værdier for Benzin, der er sat = 100 pCt. (jfr. Kolonne 5, 9 og 11). Der er gaaet ud fra de daværende Priser i Norge (Maj 1928):

Benzin 24 Øre/Liter eller ca. 33 Øre/kg
 Sprit - 33 —
 Kalciumkarbid - 35 —

Der regnes med, at 1 kg Carbid kan give 300 Liter Acetylen. Skemaet viser, at med de daværende Priser faldt Acetylen, baade med og uden Indsprøjtning af Vædske, haabløst igenem over for Benzin i pekuniær Henseende. I Dag er Karbidprisen omtrent den samme som i 1928, men Benzinen er jo desværre ikke saa lidt dyrere — og værre endnu tegner det til at blive. Imidlertid er Acetylen paa Flaske en dyr Vare (2,65 Kr. pr. kg), og da man efter en anden norsk Kilde maa regne, at der kræves ca. 2,5 kg Kalciumkarbid til Frembringelse af en Energimængde svarende til 1 Liter Benzins Energiindhold, kan der alligevel ikke blive Tale om at køre billigere paa Acetylen, hvad enten det drejer sig om Flaske- eller Generatorgas.

Med Hensyn til de behandlede Arter af Acetylen-drift sammenfattes Betragtningerne saaledes:

Saa fortræffeligt end Acetylen-drift uden Vædskeindsprøjtning staar i Retning af god og fuldkommen Forbrænding, rolig Motorgang, let Regulering og hurtig Tilpasning til vekslende Belastninger, byder den dog ugunstige

Betingelser, da Maksimalydelsen her er ringest, samtidig med at Brændstofvirkningsgraden forholdsvis ligger lavest.

En Forbedring af Ydeevnen lader sig kun hidføre ved Anvendelse af Indsprøjtningsvædske, altsaa ved en indre Tillægsskøling. — Vedkommende Vædske maa have en ringe specifik Vægt for let at kunne forstøves og fordeles. Den maa endvidere fordampe let og hurtigt og herved binde den størst mulige Varmemængde.

Disse Egenskaber findes i størst Udstrækning ved Sprit, som binder Varmen netop, hvor der er Brug derfor — i Cylindrene — og da der kun udkræves et ringe Kvantum, giver den kun ringe Besvær ved Blandingsreguleringen. Acetylen-Sprit giver den relativt højeste Ydelse og Brændstofvirkningsgrad.

Benzin som Indsprøjtningsvædske forstøver, fordeler sig og fordamper særlig let; Fordampningen sker endda saa let, at den for en stor Del foregaar uden for Cylindrene, hvorfor den indre Køling bliver mindre virksom. Derfor er store Benzinmængder nødvendige til Opnaaelse af en nævneværdig Forøgelse af Motorydelsen. Dermed og i Betragtning af det store Varmeindhold ved Benzin melder der sig ogsaa store Fordringer med Hensyn til Regulering og Indsprøjtningsskølingen.

Hvad angaar Indsprøjtning af Vand, gælder det, at Vand binder en betydelig Varmemængde og desuden kun indvirker ret lidt paa Reguleringsproblemet. Paa den anden Side er Vand i Kraft af sin høje specifikke Vægt og Tungtfordampelighed en lidet virksom Indsprøjtningsvædske, saa at der maa tilføres store Vandmængder for at opnaa nævneværdig Opgang i Ydeevne. Der ved opstaar der atter let Forstyrrelser i Smøringen, stærkt Cylinderslid osv. Derfor maa Vand betegnes som et altfor robust Indsprøjtningssmiddel.

*

Som det vil ses har det foranstaaende til Dels et teoretisk Præg, men vi mener, at de givne Oplysninger vil være til Nytte for Konstruktører m. fl., som beskæftiger sig med Problemet Acetylen som Motorbrændstof. Et af de mest paatrængende Spørgsmaal, som de skal løse, er Blandingsforholdet Acetylen/atmosfærisk Luft. — En Undersøgelse af Forbrændingsformlen viser, at

der til Forbrænding af 1 m³ Acetylen medgaar 11,9 m³ Luft, d. v. s. Acetylen indgaar i Blandingen med 7,75 Rumfangsprocent. I Praksis maa der imidlertid anvendes et større Luftoverskud, saaledes at Acetylgassens Rumfangsprocent kommer til at ligge mellem 3 og 5. De tilsvarende »Luftoverskudstal« er henholdsvis 2,72 og 1,6 (sammenlign med Skemaets Kolonne 1). Hvis man overskrider disse Grænser, viser det sig derved, at Motoren »knalder« ved for mager Blanding og »banker« ved for fed Blanding.

En mager Blanding forbrænder langsomt, saa at Forbrændingen under visse Omstændigheder endnu ikke er endt ved Afslutningen af Kraftslaget; træder nu den friske Gasladning ind i Cylindren, vil den endnu brændende Gas fra forrige Fyldning let fremkalde Tændingstilbageslag i Indsugningsrøret, d. v. s. Motoren begynder at knalde.

Motorens Banken ved fede Blandinger er en Følge af for tidlig Tænding under Stemplets Kompressionsslag. Herved opbremses Stemplet, og Motorydelsen gaar ned. Denne Førtænding arter sig for det meste som en Glødetænding fremkaldt af Tændrørens hede Elektrodespidser. Jo federe Blandingen er, des varmere bliver Elektroderne, des lettere tænder de og des tidligere indtræder der altsaa Banken. Køler man derfor Elektroderne, saa kan man ogsaa arbejde med federe Blanding. I samme Retning virker naturligvis en stærk ydre Cylinderkøling og endnu mere en indre, f. Eks. ved Hjælp af Vandindsprøjtning.

Bj.

Svendborg — Nakskov

eller omvendt

Korsør-Lohals eller omvendt

Gyldig fra 20. Sept. 1939

Afg. Svendborg	Kl. 11.50
Ank. Nakskov	Kl. 15.40
Afg. Nakskov	Kl. 12.00
Ank. Svendborg	Kl. 16.30
Afg. Korsør Kl. 11.00	Ank. Lohals Kl. 12.55
Afg. Lohals Kl. 8.15	Ank. Korsør Kl. 10.10

Hurtigt og billigt!

Sydfyenske Dampskibsselskab

Sallingsund Færgen

Telefon Nykøbing Mors 201
 Til Thy, Mors og Salling
 Automobilfærgen „Sallingsund“
 (Motorfolkets Færg)

FARTPLAN

Fra 20. September indtil videre

Afgang fra Mors (Sallingsund)	900 1100 1300 1500 1700 1900 2100 2200
Afgang fra Salling (Pinen) 10 Minutter senere	
Overfarten varer 5 à 6 Minutter	
Ekstrature efter Bestilling	

ØJET FAAR HVILE -
I BRILLEN FRA THIELE
Forlang Thieles Hvilebriller
 Rimelige Priser — Købmagergade 3

Sorry er og bliver *Sorry*

hoteller og restauranter



angiver at vedkommende Hotel eller Restaurant har Overenskomst med Forenede Danske Motorejere.

FREDERICIA

Hotel »Landsoldaten«

Tlf. 1498-1499

Danmarks nyeste og mest moderne Hotel. Rimelige Priser. I Vinterhaven: Koncert - Dansant.

KALUNDBORG



Hotel Postgaarden

Telefon 2. 87

Godt Køkken. Rindende varmt og koldt Vand paa alle Værelserne. Moderne Garager (gratis) K.D.A.K.

Hvem opfandt Midterstriben?

Vi har modtaget:

I »Motor«s Udgave Nr. 45 af 11. Novbr. staar under Rebrikken »Smaat Nyt« anført en lille Artikel om, hvornaar Midterstriben blev opfundet, idet der henvises til en ca. 300-aarig gammel Vej i Mexiko, der ved en farvet Midterstribe af Brosten er delt i to Afdelinger, uden dog at det med Sikkerhed kan afgøres, hvad Aarsagen har været til en saadan Deling af Vejbanen.

Man behøver dog ikke at tage helt til Mexiko for at opleve dette. — Naar man befarer den gamle og interessante tusindaarige Vej »Adelvejen«, der fra Viborg sejt og sindigt baner sig Vej ned gennem Midtjylland og videre syd-oven gennem Holsten, vil man paa Strækningen mellem Aabenraa og Bov, hvor Vejen bevæger sig op over det store og imponerende Højdedrag ved Urnehoved, Stedet, hvor Sønderjyderne saa langt tilbage som til Aar 1100 mødtes til Tinge, paa et kortere Stykke finde Vejen brolagt fra ældgammel Tid. — Vejen viser her en Bredde paa 6—7 Meter og synes at have været forsynet med Kantsten, ligesom Brolægningen, der i hvert Fald kan føres tilbage til Aar 1500, paa Midten viser sig at have været delt paa langs af en Række Midtsten, saaledes at der dannedes to ensartede og parallelt løbende Kørebaner, hver med en Bredde paa ca. 3 Meter.

Selv om Trafikken ad denne vigtige Hovedfærdselsaare i længst forsvundne Tider ofte har været af anseligt Omfang, kan Midterstriben paa dette Sted dog vanskeligt tænkes at være anbragt ligefrem med Henblik paa Færdselsreguleringen, men Aarsagen maa snarere søges i Bundforholdenes leragtige Karakter.

Ærbødigst

Medlem Nr. 1130.



Et godt Eksempel

Siden 1. September er det for samtlige Medlemmer af Det danske Spejderkorps en Pligt at være forsynet med »Det hvide Færdselsbind«, som bæres paa venstre Ankel under al Færdsel i Mørke. Denne prisværdige Foranstaltning skylder Fyens Divisions Spejdere sin Fremkomst og er værdig til Efterfølgelse af alle Fodgængere og Cyklister, der er ude paa Farten efter Mørkets Frembrud. Især maa det meget anbefales, at ogsaa andre Ungdomsforeninger og -korps tager Tanken op.

Henning Klee

Godthaabsvej 34, Kbhvn. F.
Telf. Central 11055 (2 Ledn.)

Forlang mit Udslibnings-Certificat, det har Værdi, fordi det er Garantibevist for, at Arbejdet er udført paa min Fabrik.

Udslibning af Cyindre med
Kryds-Polerede Slidflader

Montering af

“Centricast”
Slidforinger.

„Nova“ Nelson Bohnalite
Stempler giver **max. Økonomi.**
Istøbning af Metal i Plej-
stænger og Hovedlejer.

Salg af
originale, halvfærdige Alusil,
Nelson, Bohnalite, Thermal og
Novasil Letmetalstempler.

100.000 „Nova“ Stempel- og Olieringe
samt Seeger Sikringsringe for Stem-
pelpinde leveres fra Lager.

Husk: Fragtgods og Ilgods sendes til Frederiksberg Station.
Expresgods til Københavns Hovedbanegaard

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR

er en stor, stærk, paalidelig Haandlygte.

HELLESENS SENIOR

giver blændende Lys Aar efter Aar med HELLESENS
verdenskendte Tørelément.

HELLESENS SENIOR

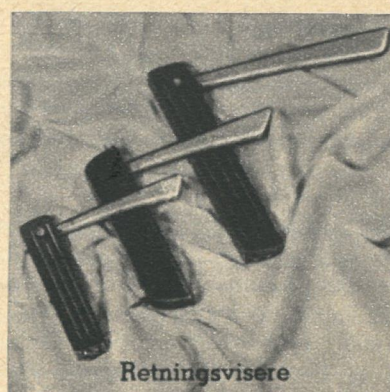
i Køgn og Blæst uden at blinke. Absolut farefri i Garager,
Stalde, Pakhuse og i Hjemmet.



Horn



Horn



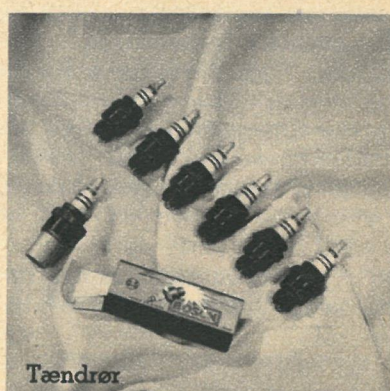
Retningsvisere



Viskere



Lygter



Tændrør



Kontakter



Stop- og Baglygter



Søgelys



Tændspoler



Batterier



Dynamoer

BOSCH KVALITETSTILBEHØR
faas hos Mekanikere og Forhandlere Landet over

A/S MAGNETO, KØBENHAVN N · GENERALREPRÆSENTANTER FOR ROB BOSCH, G. m. b. H., STUTT GART