

Mod Frost og Kulde



Essolube VINTEROLIE

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

BENZIN

PETROLEUM

SMØREOLIE



MOTOR

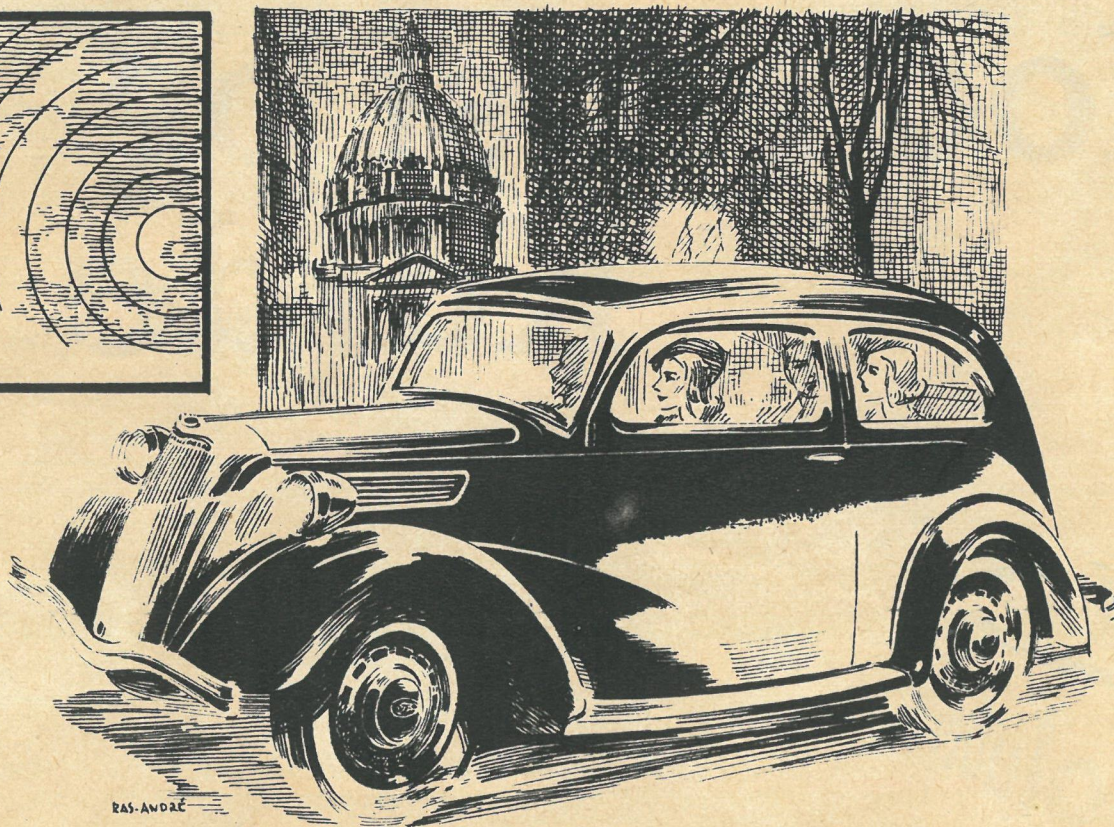
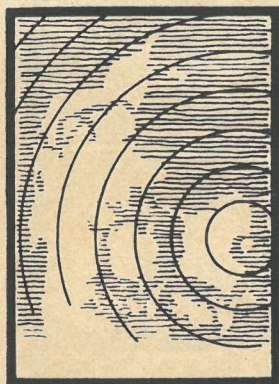
MOTOR

Nr. 1. 6. Januar 1940
35. Aarg. Udgivet af
Forenede Danske
Motorejere

Medlemsantal pr. 1.
Decbr. 1939: 29.101
Nettooplag 2. Halvår
1938: 28.156 Eksp.
Iflg. Dansk Opl.kontrol

FORD JUNIOR

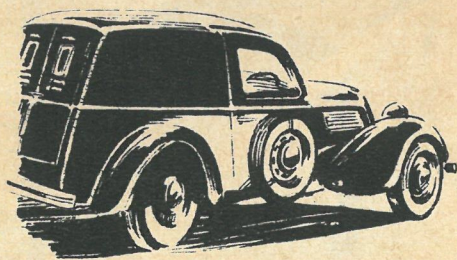
giver Dem større Aktionsradius



Se de nye Modeller, der kan leveres omgaaende

Er De interesseret i en særlig økonomisk Vogn — til Personbefordring eller Varekørsel — saa vil det betale sig for Dem at se nærmere paa de to nye Ford Junior Modeller, som netop er bragt paa Markedet.

Ford Junior Personvognen er en fire Personers Todørs Sedan med elegante Strømlinier. Varevognen — der leveres med originalt Staalkarrosseri — er baade smuk, praktisk og rummelig.



Begge Modeller er forsynet med den økonomiske 4-cylindrede Ford Junior Motor, som ved tidligere Økonomiprover har kørt over 16 km pr. Liter Benzin i Gennemsnit for samtlige deltagende Vogne.

Se Ford Junior hos Ford-Forhandlerne eller forlang Brochure og Tilbud, det er uden nogensomhelst Forpligtelse for Dem.

FORD MOTOR COMPANY A/s
SYDHAVNEN — KØBENHAVN V.

GIV BENZINEN *fri* OG *lemp* SKATTEN

Man skulde tro, at Regeringen, efter at have set Virkningen af Forbud og Restriktioner for Motorkørslen, var naaet til Erkendelse af de sørgelige Resultater baade for Staten som for den private Økonomi, hvorfor man nu vilde søge at beskytte og tilrettelægge Forholdene for Automobiltrafikken, saa den kan tjene Samfundet paa bedste Maade. Den valgte Fremgangsmaade løser ikke Problemerne. Omkring 180.000 Mennesker er tilknyttet Erhvervet, hvis store Vanskeligheder breder sig til alle Kredse.

Efter at Automobilerne dels havde kørt med indskrænket Drift, dels havde været indespærret i ca. 3 Maaneder, kom den 1. December Benzinnævnets Rationeringsplan. Den bragte ingen heldig Løsning. Man rationerede gruppevis, men indenfor Grupperne er Forholdene saa vidt forskellige, at man maa tage sin Tilflugt til Ekstrarationer. Ansøgninger herom strømmer ind i Tusindtal, og Nævnet er etableret med et Kontor paa 40—50 Funktionærer. Hvorledes kan det være muligt under et saadant Kaos at øve Ret og Skel lige? Forsøget maa mislykkes, fordi Opgaven er uløselig. Misfor nøjelsen er stor.

Samtidig fik Skatteskruen en ny Omgang, denne Gang en Forhøjelse af ikke mindre end 10 Øre pr. Liter. Motorkørslen, der er det eneste særbeskattede Transporterhverv, betaler i Forvejen 13 Øre pr. Liter i

Af Apoteker PAUL SCHEEL

Afgift, og heraf gaar 5 Øre i Statskassen til almindelige Skatteformaal. Motororganisationerne har, siden denne »midlertidige» Beskatning traadte i Kraft i 1931, med Næb og Klør kæmpet for at faa Afgiften afviklet eller ført ud til Vejene, men stedse med negativt Resultat. Pengene betales stadig som et almindeligt Samfundsbidrag.

Gennem Rationeringen har man paaregnet at nedbringe Benzinforbruget med 30 %, d. v. s. fra 400 til 280 Millioner Liter. Benzinskatten, som hidtil har indbragt omkring 52 Mill. Kr. aarlig, kommer til at gaa ned med ca. 15½ Mill. Kr. 7 Millioner Kroner af denne Nedgang skal i Løbet af 3 Maaneder

et Erhverv, hvis Indtjeningsmuligheder gennem Restriktioner og Rationering i Forvejen er stærkt forringet og som erlægger fuld Vægtsskat og Assurance, betale under indskrænket Kørsel. Benzinen er fra 1. September steget fra 29 Øre til 35 Øre plus Skat 10 Øre, ialt 45 Øre.oliepriserne er steget ca. 20 %, Gummipriserne mellem 10 og 20 %, stadig med nye Stigninger i Udsigt. Reservedele, Reparationer, Arbejdsløn — alt er steget. Resultatet maa blive Erhvervets Ruin. Konkurrenceforholdet mellem Baner og Biler er helt forrykket til Banernes Fordel, da disse ikke har nogen Beskatning paa deres Driftsmiddel: Kullene.

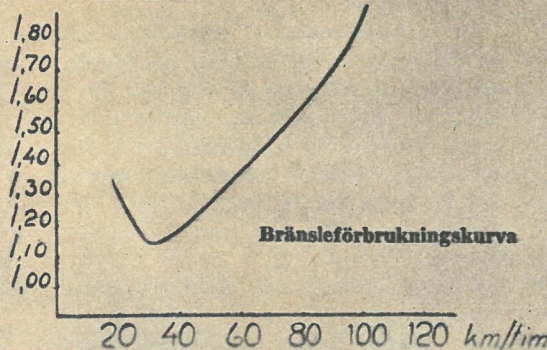
I de andre skandinaviske Lande er man gaaet lempeligere til Værks. I Norge gav man allerede i Oktober Benzinen fri med det

Resultat, at Forbruget gik ca. 20 pCt. ned. Skatten, der var 12 Øre, er kun forhøjet med 2 Øre, som skal anvendes til Dækning af Omkostningerne ved Lagring af større Mængder Benzin. Ingen har protesteret herimod, fordi alle erkender Betydningen af at faa Plads til større Lagre.

I Sverige var Skatten før Krigen ligeledes 12 Øre pr. Liter Benzin. Finansministeren fremsatte

M

vädjar till alla motorfordonsförare att vidtaga varje åtgärd, som medför bränslesparning. Genom att följa nedanstående råd kan man utan större svårighet inbespara 20—25 % bensin. Vad detta betyder i dessa tider torde stå klart för var och en.



Vor svenske Broderorganisation »Motormännens Riksförbund» har ladet nedenstaaende Opfordring til brændselsbesparende Kørsel trykke og uddele sammen med Indkøbskortene til Benzin. Myndighederne har med Glæde taget imod Forbundets udmærkede Idé.

i November et Forslag om en Forhøjelse af 3 Øre pr. Liter plus 10 Øre ekstra til saakaldt Luksuskørsel. Men Modstanden mod dette urimelige Forslag var saa stærk, at man gennemførte en almindelig Skatteforhøjelse paa 4 Øre. Den 18. December forhøjedes Benzinprisen paa Grund af øgede Transportomkostninger med 2 Øre til 34 Øre. Naar den nye Skatteforhøjelse træder i Kraft den 1. Januar, bliver Prisen 38 Øre. Provenuet af Skatteforhøjelsen gaar ikke til Vejene, men til Statens almindelige Formaal. Der er i Sverige Rationering, men under lempeligere Former end i Danmark.

Som det vil ses, er Motortrafikken ramt langt haardere i Danmark end i de andre skandinaviske Lande. Der skal spares paa Valutaen. Ja, det forstaar enhver, men derfra og til at nedbryde et saa nødvendigt Led i Samfundsmaskineriet, som Motorkørslen repræsenterer, er et stort Spring. Giv Benzinen fri og lemp Skatten, og det vil sikkert gaa her som i Norge, at Forholdene vil trække sig i Lave med en frivillig Besparelse paa ca. 20 pCt. Bilfolket er allerede stærkt indstillet paa økonomisk Kørsel, mange Vogne er lagt op, og hele Situationen er under en Udvikling, hvor Besparelser er hver Mands Sag.

Der er omkring 1. Januar ca. 100 Millioner Liter paa Lager i Danmark, og nye Tilførsler er undervejs. Som Situationen ligger, er der Benzin til mindst 4 Maaneders Forbrug, naar dette gaar 20 pCt. ned. Og der bør straks gøres det mest mulige for at faa den tunge og langtgaende Kørsel gennemført med Diesel- eller Generatorgasdrevne Motorer, om nødvendigt ved Hjælp af billige Laan til Ombygning af Vognene. Det vil spare megen Benzin og dermed Valuta.

De her fremsatte Bemærkninger gælder Situationen, som den foreligger nu, kommer senere ny og større Vanskeligheder til, maa Forholdene ændres derefter.



Direktør Salmson.

Ved en Fødselsdag

Den 3. Januar fyldte 1. Vicepræsident i Kungl. svenska Automobilklub, Direktør Emil Salmson 65 Aar, og til April udtræder han af Klubbens

Ledelse efter 33 Aars Virke. Aarsagen er Helbredshensyn.

Emil Salmson har stedse været F. D. M. en god og trofast Ven. I de skandinaviske Motororganisationers permanente Komité, hvor han har været med fra Starten i 1923, har han hele Tiden været fremme i første Linie og gennem sin altomfattende Indsigt i alt Automobilismen vedrørende ydet vægtige Bidrag til Komiteens Arbejde.

Det er derfor med største Beklagelse vi nu ser denne særprægede Personlighed og udmærkede Medarbejder træde tilbage. Men Emil Salmsons Indstilling er den, at kan han ikke gaa for fuld Kraft, vil han ikke være med længer.

Jeg bringer ham paa F. D. M.s Vegne en varm Tak for de mange Aars gode Samarbejde og en hjertelig Hilsen og Lykønskning til Fødselsdagen.

Rasmussen

Var Forsikringen gyldig tegnet?

En Mand, der havde købt et Motor-køretøj paa Afbetaling, søgte gennem en Automobilhandler, der havde været Mellemmand ved Købet, at faa tegnet en Kaskoforsikring. Dette skete ved Udfyldning af en Blanket, som Automobilhandleren havde liggende, og som blev indsendt til vedkommende Selskab. I Blanketten havde Forsikringstageren imidlertid undladt at udfylde Rubrikkerne, i hvilke der stilledes Spørgsmaal om, hvorvidt han tidligere havde haft noget Motorkøretøj forsikret, og da i hvilket Selskab, ligesom han havde svaret benægtende paa Spørgsmaalet om, hvorvidt han nogensinde havde faaet Afslag paa Begæring om Motorforsikring eller om noget Selskab havde nægtet at forny Forsikring for ham.

Efter Modtagelsen af denne Begæring sendte Selskabet Policen til sin Repræsentant til Udlevering, men bad samtidig sin Repræsentant sørge for behørig Udfyldning af paagældende Rubrikker og andre manglende Besvarelser. Inden dette blev bragt i Udførelse brændte imidlertid Automobil-

Da Automobillet var købt paa Kontrakt, gjorde Sælgeren i Henhold til Kontraktens Bestemmelser Krav paa

at faa Forsikringen udbetalt, men Selskabet protesterede mod Kravet, idet det gjorde gældende, at Forsikringstageren ved Tegningen havde givet væsentlig urigtige Oplysninger, saaledes at den iøvrigt lovligt tegnede Forsikring ikke var bindende for Selskabet, jfr. Forsikringsaftalelovens § 4. Herved sigtede Selskabet til, at det havde bragt i Erfaring, at Forsikringstageren tidligere havde haft tegnet Forsikring i 3 Selskaber, og at af disse de to havde opsagt Forsikringerne, efter at der indenfor Forsikringernes Løbetid var indtruffet en Række Skader, medens det tredie Selskab havde ophævet Forsikringen straks efter dens Tegning, idet den viste sig tegnet paa urigtigt Grundlag.

Forsikringstageren gjorde gældende, at han ikke havde gennemlæst Policen, og at han vilde have besvaret de paagældende Punkter rigtigt, om han var blevet spurgt direkte derom, men han erkendte, at han var klar over, at der ved Forsikringens Tegning af Selskabernes kræves Oplysninger som de ovennævnte, og kunde ikke nærmere gøre Rede for, hvorfor han ikke havde læst Begæringen igennem.

Under disse Omstændigheder sta-

Fortælltes Side 11



F.D.M.s nye Direktør

Ingeniør, cand. polyt. **FR. WITTIG**

udnævnt til Selskabets Direktør fra 1. Marts 1940

*Forenede Danske Motor-
ejeres Styrelse ansatte i et
Møde Torsdag d. 28. Dec.
Ingeniør, cand. polyt.
Fr. Wittig, nu Motor-
sagkyndig under Justits-
ministeriet, som Direktør
i F.D.M. fra 1. Marts 1940.*

Ingeniør Franz Wittig, der nu er udnævnt til Direktør i *Forenede Danske Motorejere* og i Løbet af nogle Uger overtager den daglige Ledelse af F.D.M., er ikke nogen ny Mand i vort Selskab. Skønt nu kun 43 Aar blev han for allerede tyve Aar siden knyttet til F.D.M. Franz Wittig var dengang — i 1920 — polyteknisk studerende og i de første Aar teknisk Medarbejder ved »Motor«.

Senere, i 1923, da han havde taget sin Eksamen og var blevet Maskiningeniør, overtog han tillige Stillingen som Selskabets og Forsikrings-Afdelingens tekniske Konsulent. Men han bevarede fremdeles sit Medarbejderskab i »Motor« og skrev i Aarenes Løb en Række Artikler om tekniske An-

liggender af Dagen og Vejen og gjorde det paa en saadan Maade, at han blev læst i maaske højere Grad end nogen anden, der skriver om automobiltekniske Problemer.

Som teknisk Konsulent raadede eller vejledte Ingeniør Wittig efterhaanden Tusinder af Medlemmer, der henvendte sig til F.D.M. om Selskabets Bistand i større og mindre Spørgsmaal. Igennem dette Arbejde og under sit Arbejde i Forsikringsafdelingen kom han, som Tiden gik, i Berøring med eller han blev kendt af talrige af F.D.M.s Medlemmer, der — det véd man fra Medlemmers Tilkendegivelser — paaskønnede hans sikre og kyndige Vejledning eller Bistand.

Ingeniør Wittig var endelig i disse Aar Ledelsens Raadgiver i tekniske Spørgsmaal og blev i denne Egenskab hørt, hver Gang F.D.M. havde Lejlighed til at give sin Mening tilkende om tekniske eller trafikmæssige Spørgsmaal af offentlig Interesse. Det kan i saa Henseende nævnes, at Ingeniør Wittig dels var tilkaldt som særlig Sagkyndig, dels remplacerede Direktør Kyhl i det Udvalg, som forberedte Færdselsloven af 1932.

Efter 10 Aars Arbejde i F.D.M. forlod Ingeniør Wittig i 1930 vort Selskab for at blive Motorsagkyndig under Justitsministeriet med Arbejdsomraade i København og Københavns Amt. Paa denne Plads, som Ingeniør Wittig nu forlader for at vende tilbage til F.D.M., udretter han et værdsat Arbejde. De Motorsagkyndige var i Aarenes

Løb ikke sjældent Genstand for Kritik og har i mange Henseender et byrdefuldt Hverv. Netop derfor er det karakteristisk for Ingeniør Wittigs Sind og Væsen og for hans Evne til at omgaas Mennesker, at han bestandig fik Tingene til at glide og aldrig havde nogen virkelig Konflikt.

Selv om Arbejdet som Motorsagkyndig tog Størstedelen af Ingeniør Wittigs Tid, bevarede han dog en løsere Tilknytning til F.D.M. og skrev ogsaa i de sidste 10 Aar adskilligt i »Motor« om tekniske Spørgsmaal.

Derved bevarede han Kontinuiteten. I Forvejen var han fortrolig med F.D.M.s Opbygning og Administration, med Selskabets Op-gaver og dets Maal. Ingeniør Wittig er allerede af den Grund vel rustet til den Stilling, der nu er overdraget ham. Han kender som faa herhjemme den motoriserede Trafik og dens Vilkaar og har dokumenteret, at han er i Stand til at gøre et Arbejde for Automobilismen og Motor-Erhvervet i Danmark.

Endnu nogle Data skal nævnes. Ingeniør Wittig har fra 1929 været Medlem af Justitsministeriets Automobillegte-Udvalg, fra 1931 Medlem af Justitsministeriets Udvalg til Typegodkendelse af Motorkøretøjer, fra 1936 Medlem af det i Henhold til Lov af 1. Februar 1930, § 4, nedsatte Udvalg (Vejkryds-Udvalget). Endelig var han i en Aarrække Medlem af Bestyrelsen for Dansk Ingeniørforenings Sektion for Automobil-Teknik og Trafik.

AARHUS AA, der blev til Boulevard



Et Parti af Aaboulevarden.

Aarhus har nu faaet en ny stor Tværgade, der især vil faa Betydning for Automobiltrafikken paa Aarhus Havn. Den nye Tværgade er dannet som Boulevard ved Overdækning af Aarhus Aa i den indre By paa en Strækning af 500 m fra »Dynkarken« ved Aarhus Havn til den hidtidige Aaboulevard, der dækker Aaen fra Immervad til Christiansbroen i den

vestlige Bydel. I hele sin Længde maa-ler Aaboulevarden herefter 730 m.

Nyanlægget er udført som Nødhjælpsarbejde i Løbet af et Aar for en Bekostning af 1 Mill. Kr. Det bestaar af to af hinanden uafhængige store Vandløbsrør og en Overdækning af Jernbeton. Gadebelægningen er Makadam og et tyndt Lag Asfalt, der til Sommer vil blive suppleret med en større As-

faltmængde, saaledes at Lagets Tykkelse bliver ca. 6 cm. Gadeanlæggets Bredde varierer fra 21 til 33 Meter. Der er Fortove og bred Kørebane helt igennem, og paa Gadens bredeste Partier er afsat Parkeringspladser for ca. 70 Vogne. Yderligere er den lukkede Plads under Clemensbroen (Søndergade) indrettet til Parkering.

Af Hensyn til Aaens Fisk er der i Overdækningen indlagt Ovenlysglas med ca. 18 Meters Mellemrum.

Den væsentligste Fordel ved den nye Boulevard er, at den aflaster Byens Gader for den svære Trafik fra Aarhus Havn og skaber en hurtig og bekvem Forbindelse mellem Havnen og alle Landeveje mod Syd, Nord og Vest, der i Forvejen er indbyrdes forbundne ved Ringgadeanlægget. Desuden giver Aaboulevarden et nyt og smukkere Bybillede, svarende til Aarhus' hele Opbygning i moderne Stil. At de sidste Rester af Aa-Idyllen dermed forsvinder regnes ikke for noget Tab, da Aaen i de senere Aar havde forvandlet sig til et Kloakvandsløb, som navnlig paa varme Sommerdage udbredte en generende Stank i Byens Centrum.

Tanken om Aa-Overbygningen, der gaar helt tilbage til forrige Aarhundrede, er virkeliggjort paa Grundlag af Stadsingeniør Rambølls Projekt, og Arbejdet er udført af Firmaerne Hoffmann & Sønner og Hanse & Krøyer. Den færdige Gade tages i Brug ved Nytaarstid i sin fulde Udstrækning.

Martin Pedersen.

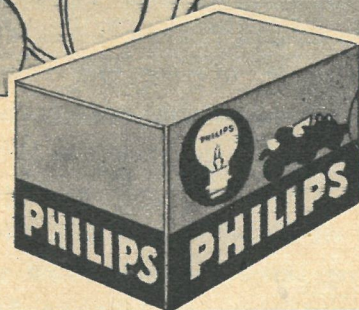
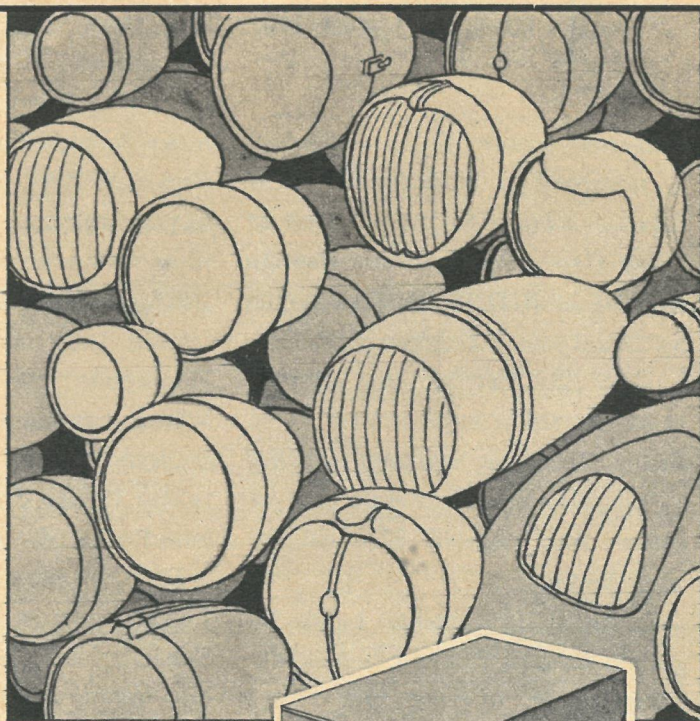


Der findes et Utal af forskellige Lygter, smaa og store, smarte, smukke og strømlinede, og der findes PHILIPS Autolamper, der passer til dem alle.

PHILIPS

AUTOLAMPER

i den kendte
blaa Pakning



lave KUNSTIG

Den ovenstående Emne
som Ingeniøren i Oktober
holdt i „Polyteknisk For-
ening“

Verdens Forraad af Olie er som bekendt ret ubetydeligt i Sammenligning med Forraadene af Kul. Forbruget af Olie er med den stadig stigende Motorisering efterhaanden steget saa stærkt, at de forskellige Skøn, som er foretaget i de sidste Aar over Verdensforraadene af Olie, i Gennemsnit giver til Resultat, at disse med det nuværende Forbrug næppe vil kunne række længere end 20 Aar. Men længe forinden vil der naturligvis være sket betydelige Prisstigninger. Det er derfor næppe at forvente, at, naar Krigen engang er forbi, de store olieproducerende Nationer da vedblivende vil sælge Olie og Benzin til Priser, som ligger langt under den Pris, hvortil Olie og Benzin kan fremstilles af Kul, og ej heller staar i rigtigt Forhold til den Pris (incl. Afgifter), som Forbrugerne er vant til at betale, og som Varen følgelig maa være værd. Fremstillingen af Olie af Kul nærmer sig derfor med raske Skridt en virkelig økonomisk Aktualitet, og intet Land med et stort Forbrug af Benzin, tør lade dette Spørgsmaal upaaagtet, saafremt det ikke vil risikere i Fremtiden at komme i økonomisk Afhængighed paa dette vigtige Omraade og desuden altid være udsat for at blive afskaaret fra dette vigtige Raastof, som i Virkeligheden er blevet uundværlig for vor Tids Samfund.

Bergius begyndte sine Eksperimenter over Fremstilling af Olie af Kul allerede før den sidste store Krig, og hans Formaal var forøvrigt oprindeligt at udforske Kullenes kemiske Konstitution. Han behandlede fint pulveriserede Kul, som var opslemmet i tung Olie, med Brint ved ca. 200 Atmosfærers Tryk og Temperatur paa omkring 450°. Derved kunde han omdanne over 60 % af Kullenes Substans til Olie, der ligesom den naturlige Jordolie bestod af en Blanding af et stort Antal Kulbrinter af forskelligt Kogepunkt, og denne Olie kunde nu ved Destillation adskilles i forskellige Produkter, saasom Benzin, Petroleum, Solarolie og tung Brændselolie. Nogle af Produkterne frembød dog Vanskeligheder ved Raffineringen, og Udbyttet af Benzin var

ikke særlig stort. De tekniske Vanskeligheder, som var en Følge af den samtidige Anvendelse af høje Temperaturer og Tryk, var store, og de betydelige Mængder af Brint var bekostelige at fremstille. Den Del af Kullenes Substans, som ikke omdannes til Olie, maa sammen med Asken udtages af Højtrykkapparatet, og desuden omdannes en anden Del til Gas, som man til at begynde med ikke havde nogen fordelagtig Anvendelse for.

Bergius drev i nogle Aar et større Forsøgsanlæg ved Mannheim, men gik derefter sammen med den tyske Kemitrust »I. G. Farbenindustrie«, som fra sine Kvælstofværker havde overordentlig stor Erfaring i Højtrykprocesser og Brintfremstilling. »I. G. Farben« har i høj Grad forbedret Processen, bl. a. ved at dele den i 2 Trin og ved Anvendelse af særlige Katalysatorer. Man anvendte den ogsaa til at omdanne tunge Olier og forskellige Arter Tjære

til Benzin, til hvilket Formaal der byggedes et stort Anlæg ved Duisburg i Ruhrdistriktet. Ved Behandlingen optager de tunge Olier Brint, og Processen er altsaa en Brintning eller Hydriering. Samtidig nedbrydes de store Kulbrintemolekyler til mindre Molekyler, hvilket man i den amerikanske Olieraffineringsindustri kalder »Cracking«. Bergius-Processen er saaledes en hydrerende Crackingproces.

»I. G. Farben« er senere gaaet sammen med »Standard Oil« og »Shell-Royal Dutch« Koncernerne, samt med den engelske Kemitrust »Imperial Chemical Industries« om Udnyttelsen af Patentrettighederne, særlig indenfor Olieraffineringen. Her er de nye Metoder i Færd med at fremkalde en hel Omvæltning. Selv praktiserer »I. G. Farben« i sit kæmpemæssige Kvælstofværk »Leunawerke« Processen til Hydriering af Brunkul i meget stor Stil,

Fortættets Side 8



Af James F. Murphy

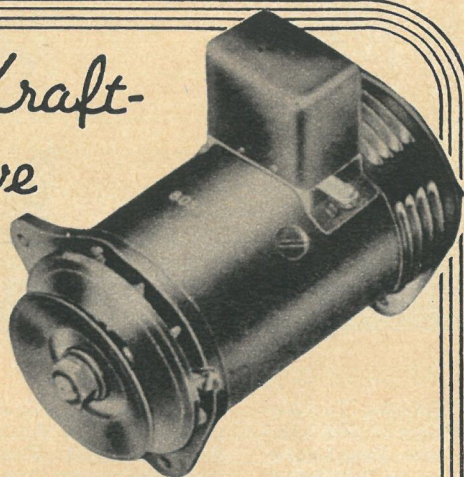
Peter sad paa en Grøftkant og gnaskede paa et Æble. Han havde i bogstaveligste Forstand spillet sine Kort daarligt. Peter var en uforbederlig Hasardspiller, og nu var Familien ked af at hjælpe ham og havde kastet ham ud. Han ejede nu kun sin Erfaring, sin gode Opdragelse og det Sæt Sportstøj, han havde paa, og som en af Londons bedste Skræddere havde syet.

Klokken var 10 om Morgenen, og foran Peter laa det herligste Landskab badet i Sol.

— Hvor er Naturen egentlig vidunderlig, sagde Peter til sig selv. Tænk, at det ikke er gaaet op for En før nu. Han spiste videre, fulgte sorgløst Skyernes Flugt, stoppede op midt i Æblet og hørte saa Skridt nærme sig.

Hen ad den solhede Landevej kom en ung Mand i samme Alder som han selv. Den unge Mand fløjtede en Døgnmelodi og slentrede med Hænderne i Lommen, aabenbart uden noget Maal.

En Kraft-
reserve



Mange Vogne kræver paa Grund af ekstra Udstyr som Frostrude, Varmeapparat, Radio etc., et større Strømforsyng, end det er Tilfældet under almindelige Forhold.

Til disse Vogne har BOSCH nu konstrueret en speciel Dynamo - BOSCH "Super" Dynamo. Den har en maximal Ydeevne paa 230 Watt og er forsynet med et spændingsregulerende Relais. Skaan Deres Batteri ved at lade den paamontere i den gamle Dynamos Sted.

BOSCH "Super"
Dynamo

A/S MAGNETO, KØBENHAVN N.
Generalrepræs. for ROBERT BOSCH G. m. b. H., Stuttgart

— Hov, Kammerat, hvor skal du hen? raabte Peter.

— Ud i det Blaa! svarede den anden.

— Sæt dig her og faa et Æble, saa kan vi jo tale lidt om Tingene. Du ser jo ud til at være et hyggeligt og rart Menneske med en middelmaadig Forstand. For ellers kunde du ikke svare noget saa taabeligt som, at du er paa Vej ud i det Blaa. Jeg skal sige dig en Ting, min Ven, man skal altid have et Maal, og mit er snart at faa Frokost. Jeg haaber, du vil spise sammen med mig.

— Jeg har ikke en Sous i Lommen!

— Atter viser du dig mærkværdigt snæversynet. Det har jeg skam heller ikke. Men derfor er det vel ikke Mening, at vi skal dø af Sult. Staa op, unge Mand. Vi gaar videre og lader Forsynet raade. Kik paa Naturen, min brave Ven, hvorfor tror du ellers den er der. Her gaar vi to Lykkelige, og foran os ligger Livet og en dejlig Skov. Og se derude — Havet mellem Træerne! Er maaske noget Sted du kender kønnere end dette?

Peter standsede sin Enetale, vendte sig mod sin nye Ven og sagde:

— Din Iagttagelsesevne er ikke fremragende. Ser du ingenting, Menneske. Nej — du ser ikke noget. Men kun ti Skridt fra dig holder den dejligste Vogn, man kan tænke sig. Lad os se lidt paa den.

Peter gik nærmere.

— Som jeg haabede, sagde han, sidder Startnøglen i. Nu bliver du her, min Ven, mens jeg undersøger Lokaliteterne.

Lidt efter kom Peter tilbage. Han sagde:

— Hvad ser du mellem Træerne?

— Vand! svarede den anden.

— Rigtigt! Med din Intelligens kunde man ikke vente andet Svar. Men ser du ikke noget i Vandet. Nej, det gør du ikke, men naar jeg peger, ser du nogle ude i Vandet, to Punkter, nemlig Ejeren og en Ven, der nu svømmer om Kap udefter, saa hurtigt de kan. Sæt dig op, min Ven, Vejen staar os aaben.

Peter startede og kørte ud af Skoven.

— Vi faar Vrøvl med Politiet, saa det er bedre at sætte Fart paa, sagde hans Passager.

— Min kære Ven, du tager ganske fejl. Tag de to Frakker, der ligger bag i Vognen samt Hattene. Tak, jeg tager den ene, du den anden. Og saa kører vi ordentligt og ser ligegyldige ud, saa er der ikke En, der krummer et Haar paa Hovedet af os.

— Men naar de opdager, at vi har stjaalet Vognen?

— Da har vi forlængst stillet den fra os et eller andet Sted. Du saa jo at de svømmede udad. Well, saa skal de først tilbage og derpaa i Land. Saa maaske opdager de, at Vognen er væk.

Tror du, at de saa begynder at løbe hen ad Vejen i Bade-drugt. Nej. De skal klædes paa og til den nærmeste Telefon og have fat i Politiet. Vær ganske rolig, vi har mindst et Par Timer til vor Raadighed. Ser du, det gælder om at bruge sin Forstand, og hvis alle, der sidder indenfor Murene, havde gjort

Fortsættes Side 11



Jer har ikke en Sous
i Lommen —



— holder den dejligste
Vogn.



— sidder indenfor
Murene.

Motorbranchen og Situationen -

Grosserer F. C. Jacobsen, Formand for Motorbranchens Fællesraad, fremsætter i Tilslutning til de Udtalelser fra en Række af Branchens kendte Mænd, som vi bragte i sidste Nummer, nogle Betragtninger om Situationen:



Grosserer F. C. Jacobsen: Ved Udformningen af Bestemmelser af afgørende Betydning for Biltransport burde der have været givet Motorbranchen Lejlighed til at være repræsenteret —

Ved forrige Verdenskrigs Begyndelse havde Danmark 3430 Motorkøretøjer, den 30. September 1939 192.500 Motorkøretøjer.

Disse Tal viser, at Motoriseringen af Trafiken herhjemme er gaaet frem med Stormskridt og har udviklet sig paa Linie med den stærke Motorisering, som er foregaaet i Udlandet.

Hvor stærkt Udviklingen er foregaaet, fremgaar af følgende Eksempel, som vist ikke er særlig kendt udenfor Fagfolkenes snævre Kreds: Den samlede Længde af Danmarks Bilruter er fire Gange saa stor som hele Landets Jernbanenet.

Det moderne Erhvervsliv er i den Grad afhængig af hensigtsmæssig Transport, at hele Erhvervslivet vil udsættes for svære Forstyrrelser, ja, maaske Ødelæggelse, hvis Transporten begrænses væsentlig. Omvendt er det til stor Fordel for Erhvervslivet, hvis Transporten er billig og praktisk.

Bilen har muliggjort en baade hurtig og økonomisk Transport for den, der bruger den som Erhverv. Men Bilen har yderligere den Fordel fremfor andre Transportmidler, at den, der har Brug for Transport, selv kan eje sit Transportapparat, som altid er klar til Brug og ikke kræver Pasning, naar det ikke bruges.

Det er derfor ikke mærkeligt, at Virkningen af Bestemmelserne først om Benzinforbud og senere om kraftig Nedskaering af Benzinforbruget har haft en indgribende Betydning for hele Erhvervslivet og allerede har sat dybe Spor.

Siden Krigens Udbrud har Automobilbranchen været lammet — vel nok mere end nogen anden Branche her i Landet.

Naar vi her i Landet kun har fremmed Valuta til begrænset Køb fra Udlandet, skulde man synes, at det vilde være mest retfærdigt, at denne Valuta blev rationeret ligeligt til Indkøb af nødvendige Varer. Naar det endvidere er en Kendsgerning, at langt den overvejende Del af det normale Benzinforbrug anvendes til offentlig Personbefordring, Vare- og Lasttransport, medens kun en forholdsvis ringe Del anvendes til almindelig Personvognskørsel, bør Bedømmelsen af Benzinens samfundsmæssige Betydning som Energikilde ligge paa Linie med f. Eks. Kul og Brændselsolie.

De Byrder og Restriktioner, som ekstraordinære Forhold paalægger Erhvervene, maa vor Branche selvfølgelig tage sin Part af, men vi har svært ved at forstaa, hvorfor Benzin — hvis Nødvendighed for Samfundets Funktioner enhver vel nu forstaar — først af alt blev rationeret i saa stærk en Grad.

Man har fra flere Sider udtalt sin Forundring over, at Branchen ikke mere højlydt har beklaget sig. Vi har med saglig Begrundelse anmodet om at maatte deltage i Arbejdet, som Kriseforanstaltningerne kræver, men er blevet afvist. Alligevel har vi ikke fundet det rigtigt gennem offentlige Demonstrationer at forøge Vanskelighederne.

Ved Udformningen af Bestemmelser af afgørende Betydning for Biltrans-

port burde der have været givet Motorbranchens Fællesraad, som omfatter devigtigste Grene indenfor Bilerhvervsområdet, Lejlighed til at være repræsenteret, for at Myndighederne dermed kunde drage Nytte af den Erfaring og Indsigt, som Motorbranchens Fællesraad er i Besiddelse af paa disse mange specielle Biltransportomraader med deres uhyre vigtige erhvervsmæssige Forgørelser.

Beklageligvis er der ikke blevet givet os en saadan Lejlighed.

Det er blevet sagt, at Rationeringen tilsigter en ca. 30 pCt. Besparelse af det normale Benzinforbrug. Vi mener, at de høje Benzinpriser i Forbindelse med en effektiv Propaganda for at økonomisere vil bringe den samme Besparelse og saaledes overflødiggøre en Rationering med dens mange daarlige og skadelige Indvirkninger.

Fabrikation, Handel og Reparation indenfor Bilbranchen beskæftiger under normale Forhold et betydeligt Antal Arbejdere og Funktionærer. Benzinrestriktionerne har derfor bevirket en stor Arbejdsløshed i Faget og har samtidig medført, at de store Kapitaler, som er bundet i Automobilvirksomheder og Automobiltransport, ikke kan forrentes.

Næst Freden ønsker Branchen af det nye Aar, at det maa lykkes de ansvarlige Autoriteter at finde Mulighed for at begrænse den Fare, som truer de mange, hvis Arbejde og Levevilkaar er afhængige af Automobillet i Person- og Lasttransportens Tjeneste.

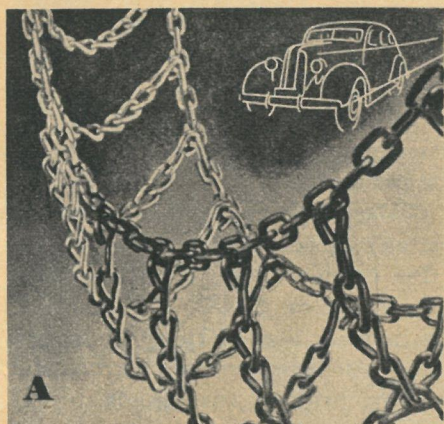
F. C. Jacobsen.



RUTEBIL
med Gsgenerator

Ovenstaaende Billede viser en af Vordingborg-Kallehave-Møns Klint-Rutens Omnibusser monteret med Wodskou Trægsgenerator.

Bliver det en Snevinter?

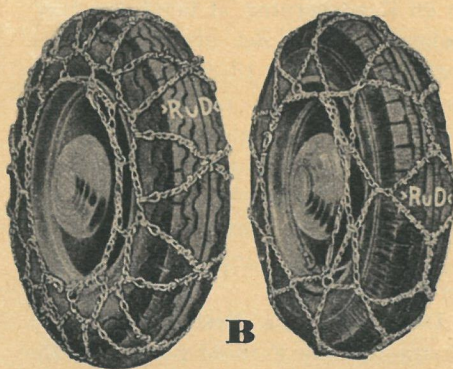


Mens disse Linier skrives har Frosten holdt sit Indtog i Landet. Muligt bliver den — som saa ofte — kun af kort Varighed, men for alle Tilfældes Skyld minder vi om Betydningen af at have Snekederne rede, eventuelt at anskaffe dem straks.

Vi viser her nogle forskellige Typer af Snekeder. Fig. A fremstiller den almindeligste Form. Paa Fig. B ser man sværere Kedder, især beregnet for Last-

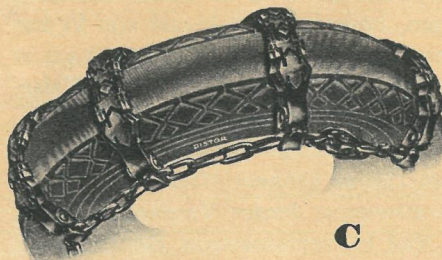
vognsringe. De kan ogsaa faas i saadanne Dimensioner, at de kan over-spænde Tvillinghjul.

Paa Fig. C ses en særlig Slags Sneked, idet Gribefigurerne er af Gummi. Navnlig hvis Vejene afvekslende er



sne- eller isklædte og bare, er saadanne Kedder fordelagtige. Iøvrigt haves der ogsaa Snekedder med lignende skarpt fremspringende Gribefigurer af Jern; saadanne maa imidlertid snarere anses for »Iskedder«, der især er formaals-tjenlige i højnordiske Trakter og lignende Steder med lang og haard Vinter.

Sluttelig viser Fig. D en Væddeløbsmotorcykle med anlagt Sneked. Bj.



Kul og Lav, Kun Benzinen i Danmark

(Fortsat fra Side 5)

og har paa sit Kvælstofværk i Oppau ved Ludwigshafen gennemført Hydreringen af Stenkul i stor Maalestok og behersker denne Proces til Fuldkommenhed. »Imperial Chemical« har ved sit Kvælstofværk i Billingham (Durham Distriktet) bygget et stort Anlæg til Hydrering med en Produktion af 150.000 Tons Benzin om Aaret, hvoraf 100.000 Tons ved direkte Hydrering af Stenkul og 50.000 Tons ved Hydrering af forskellig Slags Tjære. Anlægget blev taget i Drift i 1935 og arbejder ganske planmæssigt. Anlægssummen var omkring 3 Millioner Pund Sterling, hvilket var forholdsvis lavt, da man kunde benytte en Del af Kvælstofværkets Brintanlæg. Man maa formentlig regne med, at et komplet Værk til direkte Hydrering af Kul vil komme til at koste rundt regnet 1000 Kr. pr. Tons af den særlige Benzinproduktion. Kulforbruget regnes efter de sidste Forbedringer at være 4 Tons pr. Ton Benzin, hvilket vil sige, at i al Fald her i Danmark vilde Udgiften til Kul rundt regnet udgøre lige saa meget som Importværdien af den producerede Benzin med Priserne fra før Krigens Udbrud. Produktionen vilde kun kunne opretholdes, hvis den fritages for Benzinafgiften, saaledes som man har maattet gøre baade i Tyskland og England.

Der er ogsaa udarbejdet en anden Proces til Fremstilling af Olie af Kul, nemlig den saakaldte Fischer-Tropsch-Proces, som er udarbejdet paa Kaiser Wilhelm Instituttet for Kulforskning i Mülheim (Ruhr). Patentrettighederne ejes af Kulgrubeselskaberne i Ruhr-distriktet igennem Selskaberne »Ruhrchemie« og »Ruhrbenzin«. En noget afvigende Proces er udarbejdet i England og ejes af Selskabet »Synthetic Oil«. Fischer-Processen er en syntetisk Proces, idet den opbygger Kulbrinter af Kulilte og Brint under Medvirkning af Katalysatorer. Blandingen af Kulilte og Brint vindes af Vandgas, som atter fremstilles af Vanddamp og glødende Koks. Blandingen af Kulilte og Brint (Syntesegassen) kan dog ogsaa vindes af Stenkulsgas (Koksovnsgas) ved Behandling med Vanddamp eller en Blanding af Vanddamp og Kulsyre ved høj Temperatur ved særlige Processer, som oprindelig er udarbejdede indenfor Kvælstofindustrien. Selve Syntesen af Kulbrinten foregaar iøvrigt ved almin-

Økonomisk Kørsel

De skulde lade os undersøge og justere Karburator og Tændingssystem i Deres Vogn ved Hjælp af vore moderne Specialapparater. Herved bliver Deres Vogn i Stand til at udnytte Benzinen bedst muligt. Lad os hjælpe Dem at spare Benzin. - Ring og aftal Tid.

G Ø R L Ø V

Strandvej 40

Ryvang 3201 - 3202

deligt Tryk og ved Temperaturer paa noget over 200°. Et komplet Fischer-Anlæg med alt Tilbehør er pr. Aarston Olie næppe væsentlig billigere end et Bergius Anlæg til Hydriering af Kul, og Kulforbruget er noget større, nemlig rundt 5 Tons Kul pr. Ton Olie. For Mulighederne i Danmark gælder derfor i det væsentlige det samme som allerede anført for Bergius-Processen.

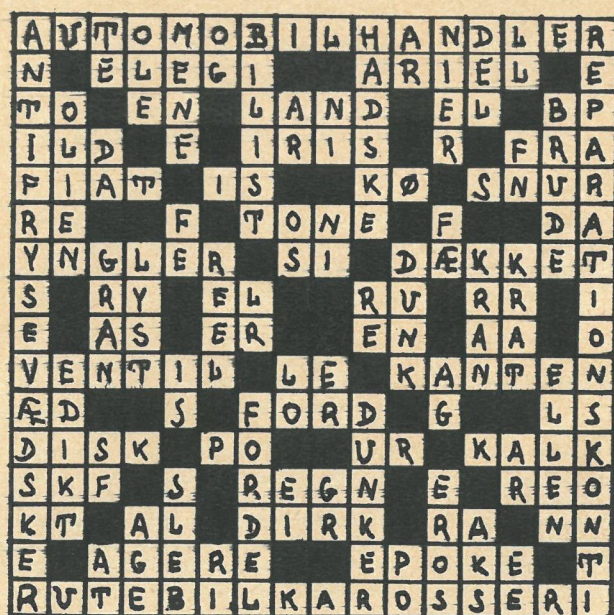
Med Hensyn til begge Processer kan iøvrigt siges følgende. Valutamæssige Hensyn kan næppe retfærdiggøre deres Anvendelse i Danmark, men muligvis Hensyn til Selvforsyning saafremt der lægges megen Vægt herpaa. Det vil endvidere kræve betydelige økonomiske Ofre fra Statens Side at holde Produktionen i Gang. Og endelig hører begge disse Processer afgjort hjemme i Kuldistrikterne, da Fragten af Raastoffet er langt større end Fragten af Færdigproduktet.

Imidlertid kan der baseres en meget betydelig indenlandsk Produktion af Benzin paa vort Forbrug af Koks, der pr. Indbygger er langt større end i noget andet Land. Der importeres her i Landet ca. 1,7 Millioner Tons Koks og Cinders, men saafremt man i Stedet for importerede den tilsvarende Mængde Kul, vilde man have Tjæren og Gassen som indenlandske Raastoffer ved Forkoksning af disse Kul i danske Koksværker, der da maatte bygges.

Her vil man med særlig stor Fordel kunne anvende Lavtemperaturforkoksning, som ikke tidligere har været anvendt her i Landet, men som praktiseres i Tyskland og England i mange forskellige Udførelsesformer. Ved disse Processer sker Forkoksningen ved 450—650°, medens man i Koksværker og Gasværker (Højtemperaturforkoksning) arbejder ved Temperaturer mellem 1000 og 1200°. Ved Lavtemperaturforkoksning faas lette Koks, som endnu indeholder en Del Gas og derfor er meget letantændelige. Det er et røgfrit Brændsel, fortrinligt egnet til baade Kakkelovne, Centralvarmekedler og ogsaa til aabne Ildsteder. Udbyttet af Gas er langt mindre end i Koksværker og Gasværker, men denne Gas indeholder til Gengæld indtil 8000 Kalorier pr. m³, overfor Belysningsgassens og Koksovnsgassens 4500 Kalorier. Desuden faar man, hvad der er det vigtigste, et langt højere Udbytte af Tjære ved disse lavere Temperaturer, af yngre Stenkul op til 12 %, imod 3—4 % i Koksværkerne. Denne Tjære adskiller sig væsentlig fra den sædvanlige Stenkultjære, og kan uden Vanskeligheder hydreres til Benzin af høj Kvalitet (højt Oktantal) med et Udbytte paa ca. 85 % (efter Vægt).

Da man ved Koksværker (og ogsaa ved »Halvkoks«-værker, der arbejder med Lavtemperaturforkoksning) altid

MOTORS Jule-Mosaik



● Vi bringer ovenstaaende Løsningen paa Mosaik-Opgaven i sidste Nummer.



Klart Overblik

Naar Sne og Slud lægger en uigennemsigtig Hinde over Forruden, er det af Betydning, at Visseren fungerer, som den skal.

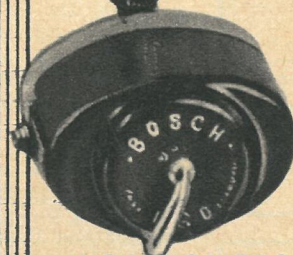
BOSCH elektriske Visser arbejder paalideligt med samme regelmæssige Hastighed uafhængig af Motorens Gang og giver sikker Kørsel under alle Forhold.

I Normaludførelse, enk. Mod. fra Kr. 28.00
dobb. Mod. fra Kr. 33.00

BOSCH

elektriske

Visser



A/S MAGNETO · KØBENHAVN · N

Generalrepræsentanter for

ROB. BOSCH, G. m. b. H. · STUTTART

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Jylland

Aalborg

Elitz W. Kruse. Aut. Fordforhandler
Salgsafdeling: Boulevard 28, Tlf. 600-1700
Frederikskildevej 6 - Telefon 6601, 6602, 6603
Plads til ca. 100 Vogne

Aalborg

Lykke Madsen
Vesterbro 95-97
Telefon 5735

Aarhus

A/s F. Bülow & Co.
Trøjborgvej 8, Telefon 6565
Autoriseret G. M. Forhandler

Aarhus

Aage Heidemann
Hovedvej 10 - Tlf. 3715-3735
Autoriseret Forhandler
D.K.W. - Wanderer - Chrysler - Plymouth

Haderslev

Vald. Hinrichsen
Telefon 150 - 180
Generalrepr. for Danmark for
Hansa-Personvogne



Herning

%HERNING MOTORCOMPAGNI

Telf. 642 - 643

Horsens

Garagekompagniet

Autoriseret Opel - Blitz Forhandler
Levysgade 8 - Telefon 2600
1ste Kl.s Automobilværksted

Kolding

Karl Jacob Jensen

SDR. HAVNEGADE
Telefon 1913 & 1914
Stort moderne Værksted

Vejen

Chr. Moos

AUTOHANDEL & SPECIALVÆRKSTED
Vejen - Tlf. 289
Direkte ved Hovedvej Nr. 1
Kolding - Esbjerg

Vejle

Telf. 1100 (2 Lin.)

MALTE VESTERGAARD & CO. A/S
OPEL - PONTIAC - BUICK - BLITZ
Originale Reservedele
Tilbehør - Gummi - Benzin - Olie
1. Kl.s Reparationsværksted
Moderne Service Station

Er Deres Bremses i Orden?

kan regne med, at alene Værdien af de producerede Koks dækker Værdien af de forarbejdede Kul, medens Gassen, Tjæren og de øvrige Biprodukter dækker Driftsomkostningerne, vil det ses, at Gassen og Tjæren fra et dansk Koksværk er at anse som et dansk Raastof, ogsaa i valutamæssig Henseende. Da Fragten af Koksene i Reglen vil udgøre et lige saa stort Beløb som Fragten af det tilsvarende Kvantum Kul, vil det ses, at der i Virkeligheden ikke betales nogen Fragt af Tjæren og Gassen fra Kulgruben til dansk Havn. Paa Grund af sit store Koksforbrug er Danmark i Stand til at tilvejebringe meget store Mængder af indenlandske Raastoffer, nemlig Tjære og Gas, og det til Priser, som man i Virkeligheden selv kan bestemme paa Grund af de nævnte Forhold.

Paa Tjæren kan baseres en indenlandsk Produktion af Benzin til Priser, som næppe er højere end Importprisen, selvom Tjæren sættes til sin Brændværdi. Dette fremgaar af, at Hydrerings-Processen i Amerika i betydeligt Omfang anvendes til Fremstilling af Benzin af billige Brændselsolier (Cracking Rester o. l.) og Asfalter. Et amerikansk Olieraffinaderi vil ganske vist have billigere Brændsel, men til Gengæld betinger det amerikanske Prisniveau højere Lønninger og Anlægsomkostninger, og navnlig de sidste vejer meget tungt. I et bestemt Tilfælde er Hydreringsomkostningerne angivet at være 72 Cent pr. Barrel behandlet Olie ifølge detailleret Specifikation, hvilket svarer til 24 Kr. pr. Ton. Sættes Tjæren til 50 Kr. pr. Ton, vil der her i Danmark altsaa være Margin til dobbelt saa store Hydreringsomkostninger.

Med Henblik paa Størrelsen af vort Forbrug af Koks til Husovvarmning og vort Forbrug af Benzin, vil et Halvkoksværk passende kunne gøres saa stort, at det kan forarbejde 1.000.000 Tons Kul om Aaret. Deraf kan der vindes 600.000 Tons (sorterede) Halvkoks, 100.000 Tons Koksafharpning (hvoraf fremstilles Generatorgas til Fyring under Ovnene), 20.000 Tons raa Benzin (som behandles ved hydrerende Raffinering) ved Vaskning af Gassen, 100.000 Tons Tjære, som ved Hydrering kan give 85.000 Tons Benzin, og endelig 120 Millioner m³ Gas med en Brændværdi paa mindst 7000 Kalorier pr. m³. Men et saadant Halvkoksværks Betydning for vor Motortrafik vil række langt videre end, hvad der svarer til disse 105.000 Tons Benzin. Halvkoksene er nemlig fortrinligt egnede til Produktion af Generatorgas i Automobiler. De er til dette Brug næsten lige saa gode som Trækul, fordi de er meget reaktionsdygtige. Det maa i denne Sammenhæng bemærkes, at vi aldrig her i Landet vil kunne fremstille de nødvendige Mængder Trækul, som vilde kræves til Drift af Automobiler i større Udstrækning. Desuden kan den varmekraftige Gas, i komprimeret Tilstand paa Staalfasker, udmærket anvendes som Drivkraft for Automobiler. Dertil kræves ingen Forandringer ved selve Motoren, kun Indbygning af nogle ret enkle Reguleringsanordninger.

Baade i Frankrig og Tyskland kører allerede mange Tusinde Lastbiler med komprimeret Gas. Anvendt paa denne Maade vil Gassen om fornødent kunne erstatte ca. 80.000 Tons Benzin. Man kan ogsaa ved forskellige Processer udtage eller koncentrere de mest værdifulde Bestanddele af Gassen, som er flydende ved forholdsvis lave Tryk, hvorved Staalfaskerne kan gøres lettere og billigere.

Værkets Hydreringsanlæg vilde ogsaa kunne oparbejde saavel den indenlandske Produktion af Gasværkstjære (ca. 30.000 Tons om Aaret) som billige importerede Brændselsolier og Asfalter til Benzin af god Kvalitet, hvorved yderligere Valutabesparelser kan opnaas. Anlægget maatte da dimensioneres tilsvarende større.

Raamaterialet til Halvkoks fremstillingen vilde fortrinsvis blive yngre, gasholdige Kul, de saakaldte Gasflamme-kul. Disse findes overalt, og f. Eks. i Øvre Schlesien i ubegrænsede Mængder og kan altid skaffes til billigste Pris, da de ikke egner sig til Koks fremstilling paa sædvanlig Maade. Gode Koks-kul er vanskelige at skaffe i Tider, hvor Jern- og Staalfværkerne arbejder for fuld Kapacitet, og et Halvkoks-værk vil ogsaa i denne Henseende frembyde Fordele fremfor et almindeligt Koks-værk til Højtemperaturforkoksning, da dette kræver Koks-kul.

Dersom man ønsker at fremstille yderligere et stort Kvantum Benzin paa Basis af Halvkoksproduktion, kan man forarbejde hele Gasmængden i et Fischer-Synteseanlæg, hvorved der kan vindes noget over 50.000 Tons Benzin og Olier, der eventuelt kan oparbejdes til Benzin, men iøvrigt for Størstedelen er særligt velegnede for hurtiggaaende Dieselmotorer, som de, der anvendes i Lastautomobiler og Jernbanetog. Kalkulationsprisen for den Benzin og Olie, som kan vindes paa denne Maade, er dog betydelig højere end for den Benzin, som kan fremstilles af Tjæren ved Hydrering. Dersom Koks-værket skal have Gassen betalt efter Brændværdien, udregnet paa Basis af Kulprisen før Krigens Udbrud, bliver Kalkulationsprisen antagelig 200-250 Kr. pr. Ton. Iøvrigt er jo Kalkulationspriserne for begge Slags Benzin vidtgaende uafhængige af Kulprisen, naar blot Tjæren og Gassen afregnes til saadanne Priser, at Koks-værkets Driftsomkostninger bliver dækkede.

Med dette Synteseanlæg kan det samlede Værks Produktion af Benzin altsaa bringes op paa ca. 160.000 Tons om Aaret paa indenlandsk Raastofbasis, og dette Kvantum Benzin skulde sammen med Generatorgas af Halvkoks være i Stand til at dække vort mest nødvendige Behov for Motordrivstoffer. Et saadant Benzinværk vilde med Priserne fra før Krigens Udbrud kunne aflaste vor Handelsbalance med omkring 15 Millioner Kr., hvorved man skulde være i Stand til i Løbet af rundt 2 Aar at kunne dække det Beløb af udenlandsk Valuta, som Værkets Bygning kræver. Det meste kan iøvrigt udføres som dansk Arbejde, hvorved vil kunne gives Arbejde til flere Tu-

**BILER
UDEN FØRER**

CENTRAL 3007

Krog's Hjørne Gyldenløves-
gade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

sind Mand i Byggetiden og meget store Ordre til danske Maskinfabrikker.

Værkets Byggesum vilde antagelig kunne tilvejebringes for saadan noget som 2 Aars Benzinafgift, og disse Midler skal jo som bekendt anvendes til Formaal i Forbindelse med Motortrafikken. Benzinafgiften har hidtil næsten udelukkende været anvendt til Bygning af Veje o. l., og vi har nu et fortrinligt Vejnet, som næppe i de første Aar kræver større Udvidelser. Men vi vil ikke have meget Glæde af det Vejnet, hvis vi ikke har tilstrækkelig Benzin. De Motorkørende kan jo sikkert ikke regne med at slippe fri for Benzinafgiften under nogen Omstændigheder, og hvorledes kan da Pengene anvendes bedre til Motorerhvervets Gavn end ved at sikre en Forsyning med et stort Kvantum Benzin og andet Motor drivstof paa indenlandsk Raastoffbasis? Forøvrigt er vort Koksforbrug saa stort, at man, som det let ses, med dette som Grundlag vilde kunne dække hele vort normale Forbrug af Benzin, hvis man da ikke afskrækkes for meget af de store Anlægsomkostninger. Men det vil dog endnu erindres, at man i fuldt Alvor har diskuteret Brobygninger over Store Bælt og Sundet, Projekter, der er langt kostbarere.

Driften af det her skitserede Værk vilde kunne give Beskæftigelse til rundt 2000 Mennesker direkte og mindst lige saa mange indirekte. I de anførte Kalkulationspriser er der regnet med 10 % til Forrentning og Amortisation; men Vejanlæggene forrentes og afskrives jo ikke. Endelig maa man ikke glemme, at Tilstedeværelsen af et saadant Værk vilde gøre det unødvendigt at holde Beredskabslagre, og det er i al Fald billigere at lagre Kul end Benzin, og navnlig mindre farligt. Et Beredskabslager paa et halvt Aars normale Forbrug vilde binde omkring 25 Millioner Kr. paa Basis af Benzinprisen før Krigten. Hertil kommer endda Værdien af de nødvendige Tankanlæg og andre Anlæg til dette store Kvantum Benzin.

Var Forsikringen gyldig tegnet?

Fortsat fra Side 2

tuerede Østre Landsret i en Dom, der afsagdes den 9. Juni 1939, at Forsikringstageren havde udvist et Forhold, der omfattes af Forsikringsaftalelovens § 4, og at de Omstændigheder, hvorom Fortielserne og de urigtige Oplysninger drejede sig, var saa væsentlige, at Forsikringen ikke var bindende for Selskabet.

Imidlertid forelaa der det særlige Forhold, at Selskabet fra Sælgeren af Automobillet havde faaet Meddelelse om, at han som Afbetalingssælger skulde noteres som berettiget i Henhold til Policen, og Selskabet havde i en Skrivelse meddelt ham, at de anerkendte ham som Panthaver i det paagældende Motorkøretøj. Paa dette Tidspunkt var Selskabet imidlertid

allerede klar over den mangelfulde Udfyldning af Begæringen og havde som ovenfor nævnt bedt sin Repræsentant berigtige dette Forhold. Men uagtet Selskabet saaledes allerede da var indstillet paa eventuelt at nægte at overtage Forsikringen eller paa at annullere den, undlod det at give Sælgeren nogen Meddelelse herom eller at tage noget Forbehold herom. Retten fandt, at Selskabet burde have givet ham en saadan Meddelelse, og at det ved denne Undladelse var afskaaret fra overfor ham at paaberaabe sig Forsikringens Ugylldighed, idet han maatte gaa ud fra, at Forsikringen var i Orden.

Selskabet blev herefter dømt til at erstatte Sælgeren dennes Tab ved Automobilets Ødelæggelse.

Vognen stjålet

Fortsat fra Side 6

det, vilde der være temmelig tomt i Fængslerne.

En Patrouillevogn nærmede sig. Peter vinkede naadigt med Haanden og sagde til sin Ven: — Du begik en taktisk Fejl ved at tage Hatten af. Man tager Hatten af for Ligestillede, ikke for en Politibetjent. Husk det, naar vi møder den næste Patrouille.

— Men hvordan faar vi noget at spise? sagde den anden.

— Det er godt, du ikke er ansat i Politiet. Hvis du havde været Sherlock Holmes eller Sherlock dig, ha'de der ingen Sherlock Holmes været! Da jeg inspicerede Vognen, saa jeg med det samme, at der stod en Frokostkurv i Bunden, og at der paa Bagagebæreren var Bord og Stole. De hyggelige Mennesker, som forhaabentlig endnu svømmer rundt i Oceanet, skulde jo bare have et Bad, for at faa Appetit til Maden. Du har ikke levet Livet, og kender ikke Finesserne. Uden mig vilde du være et værgeløst Vrag.

Hvor er Solen? Dér. Saa er Klokken 13. Netop nu gaar Tjeneren hjemme ind, bukker og siger til Mor, at der er serveret. Hvorfor skulde vi saa ikke ogsaa spise?

Peter sagtnede Farten, og holdt i en lille tæt bevokset Skov og sagde saa:

— Du ser her en Idyl for Folk med ikke helt ren Samvittighed. Tag Bordet og to Stole saa skal jeg ta' mig af Frokostkurven, men læg Frakkerne i Vognen. Det er for varmt med dem nu.

Ikke længe efter sad de to omkring et dejligt Bord.

— Hov — Kammerat, sagde Peter og lagde Gaflen, man drikker Snaps til den ferske Laks og Cherry Brandy til Osten ... Skaal. Vi drikker paa Friheden, paa godt Kammeratskab og paa at vor energiske Stræben for at komme hæderligt gennem Livet maa kronnes med Held. Og se saa efter om min Kammertjener har glemt at lægge Ci-

garer i Kurven? Naa, det havde han ikke, Tak.

Peter lænede sig tilbage i Stolen. Men pludselig rejste han sig og lyttede:

— Der er noget, der pusler derude, sagde han lidt nervøs. Skulde de virkelig allerede være paa Sporet. Jeg sniger mig ud og ser, hvad det er. Du bliver her.

Kort efter blev en Motor startet.

Peter kom tilbage. Han straaledede:

— Lykken stod os bi, raabte han. Ved du, hvad det var. En ganske almindelig Tyveknægt, som stjal Vognen. Han satte ned ad Vejen med 100 Kilometers Fart. Jeg garanterer dig, at han inden længe bliver hugget.

Vi derimod sidder her mætte og med god Samvittighed. Hvordan mon han vil forklare, hvor Frokostkurven er blevet af, naar han skal staa til Ansvar for sine Gerninger? Kammerat, er Livet ikke dejligt?

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/S

Salgskontor: C. 15625

Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25

Værksteder og Reservedeile:

Lyngbyvej 165-167. C. 5115

Enghavevej 76. C. 14947. Eva 3346

Gilbert Wulff

Automobilreparation

Frederiksberg Allé 76

Alleenberg-Garagerne

Telef. Vester 7505 (Privat Godth. 3483 x)

A. SCHACK ERIKSEN

Stuustræde 48. — Telefon Byen 8344

SPEJLGLAS

med og uden Facet for Automobiler

NUMMERGLAS

og BUEDE GLAS leveres

Kompressorer, Autoløfters
Vaskemaskiner, Smøre-
apparater. Alt for Vulkani-
sering. Indhent Tilbud.

LADEGAARD & CO. A/S

Telf. 34 - Odder - Telf. 215

Bliver De skaldet eller graa!

Brug



Faas

FRISØRER, PARFUMERIER,
SCHOUS- OG TATOLS UDSALG

Læserne skriver:

Tilbagebetaling af Motorafgiften

Vi har modtaget:

Som bekendt erklærede Finansministeren fornylig ganske kynisk i Folketinget under en Diskussion om Beretigelsen af Kravet om Tilbagebetaling af Motorskatten, at dette kunde ikke lade sig gøre; det var en Risiko, en Skatteborger altid løb, som — var saa taabelig: dette blev ikke sagt, men det var aabenbart Finansministerens Mening — at betale Skat forud. — Da der ogsaa er faldet en Dorn, der nægter Tilbagebetaling, gaar jeg ud fra, at Motor-

organisationerne i god Tid, det vil sige straks, er gaaet i Gang med at faa ændret det Forhold, at Motorskatten skal betales forud for et Aar. Jeg mener, der bør forlanges Garanti fra Statens Side for, at Motorkørerne, naar de betaler Skatten, ogsaa faar Lov til at køre — og det med mere end den Slat Benzin, som allernaadigst nu tildeles dem, og denne Garanti bør ikke hvile paa Løfter, som navnlig Politikere nemt finder Paaskud til at bryde, men være en virkelig Garanti. Den eneste virkelige Garanti vil være, at Opkrævningen af Motorskatten fremtidig foregaar bagud, eller, hvis den skal betales forud, da kun opkræves for en Maaned ad Gangen, og saaledes, at Motorkørerne altid kan frigøre sig for en Maanedes Skat ved at deponere Nummerpladerne. Det bør ikke kunne ske, at Staten, for at faa Motorskatten ind den 1. April, i Marts Maaned erklærer, at der nu er Benzin nok, og at Motorkørslen derfor frigives, for, saa snart Skatten er forfalden til Betaling den 1. April, atter at blive standset under Paaskud af Benzinmangel.

Ærbødigst

C.

gaaet ud fra, er forkerte i dette Tilfælde, og for mig synes det at være bedre at søge ændret Forholdet nu, inden der slaas for meget i Stykker, for jeg kan ikke tro, der er nogen, der er interesseret i, at Vognmændene gaar nedenom og hjem.

Jeg har forsøgt at ansøge Politiet om ekstra Tildeling af Benzin, men jeg fik blankt Afslag. Der kunde overhovedet ikke søges om ekstra Tildeling af Benzin til Drosker og Lillebiler.

Derfor vil jeg, og sikkert mange med mig, bede »de særlig sagkyndige« for- tælle os, hvorledes vi med 200 Liter Benzin om Maaneden skal kunne bevare vore Forretninger og vore Hjem fra Ruin, for til syvende og sidst er det jo det, vi kæmper for.

Med Hilsen.

Medlem Nr. 8046.

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Sjælland	
Haslev N. Johannesen. Telf. Haslev 24-324. Autoriseret Forhandler Autoriseret Reparatør	
Holbæk Telefon 33-1139	Snertinge Telefon 5-135
Opel Blitz	Bedford Vauxhall
	
Præstø Carl Andersen Adelsgade 20 Telefon 280 Autoriseret General Motors Forhandler. 1. Kl. stort Reparationsværksted. Stort Lager af gangbare Reservedele.	
Roskilde Auto-Service „Trekanten“ IVAR NIELSEN Telefon 1686 - 1688	
Ringsted A/s W. Heiber & Co. OPEL - OLDSMOBILE - BLITZ Nymod. Reparationsværkst. - Orig. General Motors Reservedele - Stor Gaardsplads Vasketal - Smørestation - Shell Service	Jyllandsgade 11 Tlf. 167
Ringsted Ringsted Motor Co. A/S Autoriseret Forhandler og Reparatør. Byens førende Værksted Telefon 8. (2 Linier)	
Slagelse Slagelse Motor Compagni A/S Telefon 132 (2 Linier) Autoriseret Forhandling	
	
Vordingborg H. P. Hansen A/S Autoriseret Chevrolet og Bedford Forhandler Moderne Reparationsværksted og Vulkaniseringsanstalt Benzin - Olie - Gummi	Tlf. 343

Benzintildelingen til Lillebiler

Herr Direktør Sven Røgind!

I Anledning af Direktørens Bemærkninger til Medlemmerne Nr. 726 og 6804 om, at de Beregninger, som Benzin-nævnet er gaaet ud fra, viser, at Forbruget baade for almindelige Droskers og Lillebilers Vedkommende, med de tildelte Rationer skulde holdes omkring 60 à 65 pCt. af Normalforbruget, og at Tallene er prøvet af særlig sagkyndige paa dette Omraade, tillader jeg mig at bemærke følgende:

Ifølge dette skulde en Lillebils maanedlige Benzinforbrug før Krigen have været 300 Liter. Lad os saa opstille et Regnestykke. Før Krigen betalte Staten for Kørsel 20 Øre pr. km, og naar vi saa regner med at køre 6 km pr. Liter Benzin, bliver det $300 \times 6 = 1800$ km à 20 Øre = 360 Kr. Derfra gaar ca. 100 Kr. til Benzin og Olie; tilbage bliver der saa 260 Kr. pr. Maaned til Forrentning, Afskrivning, Skat, Forsikring, Reparationer, Gummi, Chaufførløn og tilsidst Vognmandens Fortjeneste.

Nu efter den sidste Rationering har jeg sat mine Priser op til 30 Øre pr. km, altsaa 50 pCt. Forhøjelse, og jeg kommer da til samme Resultat, som ovenfor nævnt.

Enhver, som har en lille Smule Forstand paa Automobilregnskaber, kan forstaa, at der maa køres meget, meget mere, hvis vi skal kunne klare vore Forpligtelser og selv faa et beskedent Udbytte. Det kunde der blive før Krigen, da vi kunde købe den Benzin, vi havde Brug for.

Der er vist ingen indenfor Drosker-nes og Lillebilernes Rækker, der ikke vil være med til at tage Del i Krigens Byrder, men det, der ankes over, er det urimelige i, at vi skæres ned til 25 pCt. af vort normale Forbrug.

Der er meget, der taler for, at de Beregninger, som Benzin-nævnet er

Til det her fremførte, som utvivlsomt udspringer af de redeligste Motiver, er der blot det at sige, at Benzin-Nævnet og jeg selv paa ingen Maade har savnet Blik for, hvor vanskeligt det vilde blive for Vognmændene at slaa sig igennem, naar Benzin-Rationeringen kom, men at vi ikke ansaa det for forsvarligt at tildele dem større Ration, da vi ellers ikke vilde kunne holde Forbruget nede paa ca. to Trediedele af det normale.

Der er imidlertid, som vort Medlem sikkert ogsaa vil vide, afsat Plads indenfor Rationeringens Rammer til visse Ekstra-Tildelinger, og nu i Julen har Nævnet udloppet lidt »Jule-Benzin« og besluttet, at Maanedsrationen for Hyrevogne i Landdistrikterne og de mindre Købstæder skal forhøjes med 15 pCt. fra 1. Januar. Det hjælper vel ikke meget, men er dog Udtryk for Nævnets Ønske om at søge at hjælpe.

Sven Røgind.

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Fyn	
Odense AUTOGAARDEN V. Holm Jensen Autoriseret General Motors Forhandler Stort moderne Værksted Vesterbro 41-45 Telefon 999	OPEL
Odense  Filiater i: Assens, Ringe, Kerteminde, Faaborg	FORD SALG & SERVICE
Odense Skandinavisk Motor Co., Telf. 3546 • SERVICE Hudson, Terraplane, De Soto, Plymouth, Dodge Singer, Mercedes, Wanderer, D.K.W., B.M.W.	
Svendborg HOLGER DAU Specialværksted for alle General Motors Vogne	Tlf. 786 - 808

Endnu en Gang: Benzintildelingen -

Vi har modtaget:

De bedes venligst optage følgende i Deres ærede Blad:

I »Motor« Nr. 49 af 9. December 1939 ser jeg, at to Medlemmer stiller Herr Direktør S. Røgind en Forespørgsel om, hvorledes det kan være, at Vognmændenes Benzinforbrug skal tvinges ned paa 20—25 pCt. af det normale, naar det ikke findes paakrævet at bringe Benzinforbruget i Danmark længere ned end til ca. 65 pCt.

Jeg har i Forretningen 8 Lastvogne, som i Aarets første 8 Maaneder har brugt tilsammen 72.160 Liter Benzin, altsaa gennemsnitligt 9020 Liter pr. Maaned, hvilket giver 1127 Liter pr. Vogn pr. Maaned.

Nu har jeg faaet tildelt 300 Liter Benzin pr. Vogn pr. Maaned, dette udgør kun 26,6 pCt. af mit maanedlige Forbrug. Det siger sig selv, at det er katastrofalt for Vognmandsstanden paa Landet at skulle ned paa saa smaa Tal. Det drejer sig om store Vogne, og de 6 har Paahængsvogn fra 3¼ til 6 Tons. Med Hilsen.

Medlem Nr. 9880.

Da vi nu adskillige Gange har besvaret det Spørgsmaal, som vort Medlem foran stiller, kan vi maaske nøjes med ganske kort paany at fastslaa, at det er Rationerings-Planen som Helhed, der forudsætter, at Benzinforbruget bringes ned til ca. to Trediedele af det normale, men at dette ikke er ensbetydende med, at hver enkelt motor-kørendes Forbrug netop kan ligge paa dette Punkt.

Det er rigtigt, at Vognmændene rammes haardt, men vort Medlem vil dog sikkert være vidende om, at Nævnet har Ret til at give visse Tillægs-Rationer, og at det er i fuld Gang med at gennemgaa Vognmands-Ansøgnin-

ger. Allerede ved Henvendelse til Politiet vil vort Medlem, hvis han kan dokumentere, at det er nødvendigt, kunne regne med at faa en Forhøjelse paa 25 pCt., og derved vil da Forholdstallet bringes noget op over det anførte. Derefter maa en Henvendelse til Nævnet forsøges, og forhaabentlig giver denne et positivt Resultat.

Sven Røgind.

To Spørgsmaal

Vi har modtaget:

Saa godt som hver Dag læser man i vore Dagblade om Indbrud i Garager, hvor kun Benzinkort havde Interesse.

Af hvilken Grund skal Rationeringskortet medfølge under Kørslen? Er det Kontoriet, der her arbejder, eller er det for at skaffe det motorkørende Publikum flere Vanskeligheder i Form af Bøder, og værst af det hele en god Lejlighed til at faa Kortene stjaale? Almindelige Mennesker kan nemlig ikke faa andet ud af det.

*

I »Motor« Nr. 49 svarer Hr. Direktør Sven Røgind paa en Forespørgsel om Benzintildelingen til Lillebiler. Svaret er der vel ikke noget at indvende imod ud fra et teoretisk Synspunkt, for andet kan det ikke blive. Rundt om i Landet er der mange Rejsende, som ikke kan forstaa de meget omtalte 60 à 65 pCt., naar faktisk hele de Rejsendes Skare kun faar ca. 20 pCt. af deres normale Forbrug, medens samtlige Private faar 100 pCt. eller 50 pCt. mere end de kan bruge. Er der nogen Mening i, at en Sognefoged faar 90 Liter pr. Maaned og en Rejsende med samme Vogn de samme 90 Liter pr. Maaned, naar det kan bevises, at den sidste gennemsnitlig i 5 Aar har brugt 96,3 Liter pr. Uge, haft en aarlig ren Forretningskørsel paa 35.000 km, ialt med Privat-kørsel 39—40.000 km, og ovennævnte

Sognefoged kun kan komme op paa ca. 8000 km om Aaret alt iberegnet.

Intet Under, at alle de Mennesker, som har et Erhverv, der er lagt an paa Bilkørsel, er utilfredse med den fuldkommen vilkaarlige Fordeling.

Jeg vil gerne henstille til Foreningen, at den arbejder for at faa Benzin givet fri. Lad saa Prisen stige, Pengene faar vi nok Brug for senere, eller ogsaa brug Overskuddet til større Afdrag paa vore Broer. Forbrugsindskrænkningen vil da komme af sig selv, ligesom det i sin Tid gik med Spiritusen, og saa kunde de Mennesker køre, som virkelig havde Brug for Benzin.

Medlem Nr. 2470.

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 1. Nov. 1939.

Afgang fra Faaborg:

9⁴⁵ 13³⁰ 16⁴⁰ 19³²

Afg. fra Mommark:

7⁵⁰ 11⁵⁰ 15⁵⁰ 18¹⁰

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

A/S Mommark Færge

Telefon Tandstet 7824. Telefon Faaborg 11
Telegram-Adresse: »Fyensfærge«.
Hovedkontor: Mommark.

KALVEHAVE-KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ulsund).

FARTPLAN Fra 20. Septbr. 1939

6¹⁵ 7⁴⁵ 9⁰⁰ 10⁰⁰ 11¹⁰ 12⁰⁰ 13⁰⁰ 14⁰⁰
14³⁰ 16⁰⁰ 16³⁰ 17⁰⁰ 18⁰⁰ 18⁴⁵ 19⁴⁰
20³⁰ 21³⁰* 22⁰⁰ 23⁴⁵* 01¹⁵ 13⁰⁰ 20⁰⁰**

*) sejler kun Søn- og Helligd.

**) sejler kun Natten efter Søn- og Helligd.

Amtsraadet forbeholder sig Ret til Ændringer i Fartplanen.

Alle Ture fra Kalvehave og straks tilbage. — Ekstratur om Natten skal bestilles inden Kl. 23⁰⁰. dog kan mod forhøjet Betaling Ekstratur om Natten til enhver Tid bestilles ved Opringning til Færgeføreren i Kalvehave, Tlf. Kalvehave 29. Automattelefon findes i Ventesalen ved Kalvehave Færgeleje.

Bemærk: Paa Færgen skal Automobiler være bremsede.

Haarbølle-Færgen

Motorvogne (uden Hensyn til Vægt) 2,50,
Tur/Ret. 5,00, Motorcykler 1,10, Cykler 0,50,
Tur/Ret. 0,75, Passager 0,50, Tur/Ret. 0,75.

Færgen sejler følgende faste Ture:

Fra Grønsund

Kl. 9¹⁵ 12⁰⁰ 14⁰⁰ 16²⁵ 18⁰⁰ 20⁴⁵

Fra Haarbølle 10 Min. senere. Ekstra Færge kan faas, naar Forholdene tillader det. Stiger Brændselsolien eller der bliver mindre at sejle med, vil Taksterne blive reguleret.

Søn- og Helligdage fra Grønsund 21.40

I MAGSVEJR eller STORM

- altid en behagelig Overfart



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

Her er god Plads, overdækkede Promenade-dæk og komfortable Saloner. Her er et fortrinligt Køkken — og for Kr. 1.50 kan De reservere Dem en bekvem Køje, hvis De ønsker at hvile undervejs.

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



I Italien

kan De beundre den vidunderlige Genopstandelse af Byer, der for to Aartusinder siden var store og berømte.

POMPEJI HERKULANUM CUMAE PESTUM

vil anskueliggøre de gamle Romeres Sæder og Skikke for Dem.

NEAPEL: 3-Aars-Udstilling for de italienske oversøiske Omraader:
9. Maj 1940.

Sol og Sundhed - Fred og Ro venter Dem i Italien. Betydelige Rejse-Lettelser muliggør mærkbare Besparelser paa Opholdsomkostningerne. - Checks og Akkreditiver i **TURISTLIRE**. - Rabat paa Jernbanerne (50-70 pCt.)

 **Italien**

Nærmere Oplysninger hos: ENIT, den italienske Legations Pressebureau,
Amaliegade 21, København og i **REJSEBUREAUERNE**