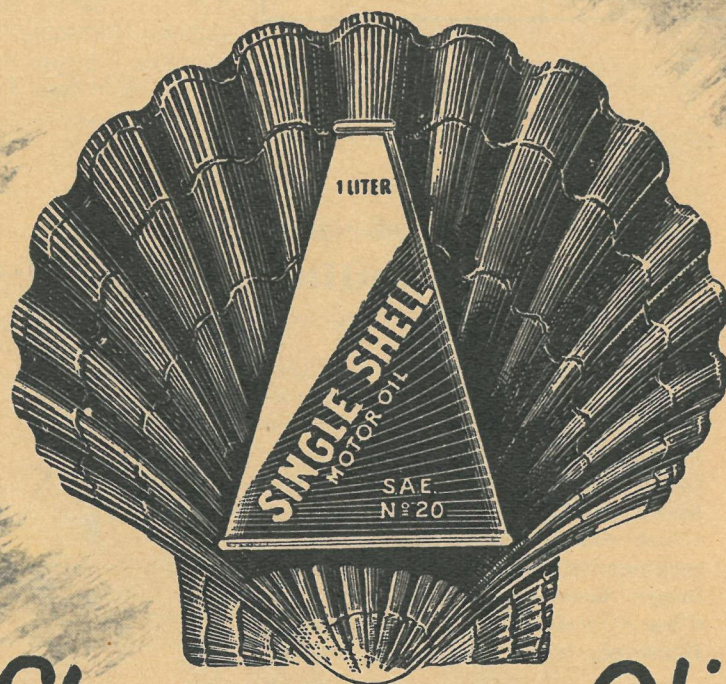


Shell Start-Sikker Start

5 FORDELE

- 1 Lynstart.
- 2 Ingen Slam, ingen Sod.
- 3 Temperatursikker.
- 4 Ubrydelig Oliehinde om alle Motordele.
- 5 Økonomisk.



Shell Motor Olie

A/S DANSK SHELL



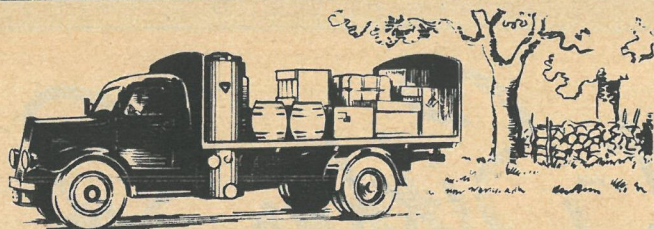
MOTOR

Motor

Nr. 12. 23. Marts 1940
35. Aarg. Udgivet af
Forenede Danske
Motorejere

Medlemsantal pr. 1ste
Jan. 1940: 28.898

Nettooplag 2. Halvår
1938: 28.156 Ekspil.
iflg. Dansk Opl.kontrol



Trægas

den billigste Drivkraft til

Automobiler, fremstilles mest økonomisk, driftsikkert - absolut tjærefri i

BUKH TRÆGAS-GENERATOR

- Motorskatten er ikke højere end for benzindrevne Automobiler.
- Nyttelast og Plads paa Lad reduceres kun minimalt.
- Pasningen er yderst let. Almindelig lufttørret Brænde anvendes i Generatoren.

Indhent nærmere Oplysninger og Tilbud hos

MOTORFABRIKEN

Kalundborg Tlf. 505-506

BUKH A/S

*Vi er interesseret i Samarbejde med Automobil-Forhandlere
i hele Landet for Salg og Montering af Generatoranlæg.*

A/S Magnetos

tekniske Skole

Ikke mindst indenfor Automobil- og Motorbranchen gælder det, at man skal lære, saa længe man lever, og i Erkendelse heraf har nu A/S Magneto, Generalrepræsentanten for Robert Bosch G.m.b.H., Stuttgart, oprettet en Skole, dels for Firmaets eget Personale, dels for videlystne Kunder. Den fik sin officielle Indvielse den 1. Marts, da den blev forevist for en Række Interesserede, deriblandt Repræsentanter for forskellige Institutioner og offentlige Myndigheder: Hærens Vognpark, D. S. B., Sporvejene, Brandvæsenet og Det tekniske Selskabs Skoler. Efter at Magnetos tekniske Direktør, Ingeniør Wm. Køhl, havde budt velkommen og forklaret Skolens Formaal, blev de forskellige Undervisningsmidler forevist. Særlig Interesse vakte Fremvisningen af Batteritændingsfilmen, Dieselfilmen og de mange gennemskaarne Demonstrationsmodeller. Skolen har forøvrigt faaet en god Start, idet Københavns Maskinteknikum allerede har anmeldt 250 Elever, ligesom Jernbaneskolen har anmeldt et Antal Elever til Undervisning i Dieseldstyrets Virkemaade.

Enhver Interesseret er iøvrigt velkommen. Det er Meningen at afholde enkelte Foredrag eller Kursus, der strækker sig over 3—4—5 Dage med et forud tilrettelagt Program.

Det bemærkes, at al Undervisning er gratis. Bj.

Foredrag

1. Paaskedag Kl. 20.30 i »Politiken«s Foredragssal holder den kendte Motorfører Møller-Nielsen et af sine interessante Foredrag, denne Gang om en Tur over Dresden, Passau til Wien, og derfra gennem hele Alpekæden med de nye interessante Bjergveje Packerhöhenstrassen-Gesäuse og den nye Vej over Gerlospasset og Flexenstrasse. Paa denne Tur passerer saa at sige alle de smukkeste Steder i det tidligere Østrig, bl. a. det imponerende Krimler-Vandfald, der i 3 Trin falder ca. 400 m.

Foredraget ledsages af Lysbilleder og Film og af 120 m Farvefilm.

Tysk Statistik

angaaende Cyklister

Et af vore Medlemmer har været saa elskværdig at overlade os et Uddrag af de Resultater, en Undersøgelse ved Det arbejdsvidenskabelige Institut i Berlin angaaende Cykletrafik har givet.

Det fremgaar af Beretningen, at Cyklen har vundet stor Udbredelse blandt de tyske Industriarbejdere, idet over Halvdelen af dem benytter dette Befordringsmiddel. Endvidere har det vist sig, at Risikoen for Cyklisterne er større paa Landevejene end i Byerne.

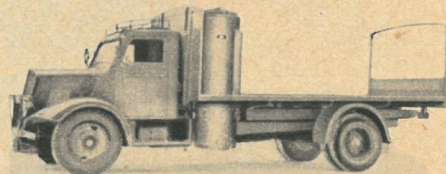
Det tyske Institut understreger derfor stærkt Nødvendigheden af Cyklestier. — Den stærkeste Cyklefærdsel finder Sted mellem Klokken 5 og 6 om Morgen.

Forenede Danske Motorejeres Generalforsamling 1940

Paa Generalforsamlingen i 1939 blev det, som det vil erindres, vedtaget at afholde næste Aars Generalforsamling i Svendborg. Paa Grund af de vanskelige Forhold, ikke mindst den knappe Benzin-Rationering, har Styrelsen paa sit Møde den 12. Marts eenstemmigt vedtaget i Stedet at henlægge Generalforsamlingen til det mere centralt beliggende og i trafikal Henseende lettere tilgængelige Odense.

Endnu en Gasgenerator paa Markedet

Under Bestræbelserne for at finde et velegnet Surrogat for Benzin som Motorbrændstof, synes Motorejernes Opmærksomhed at samles om Trægasen.



A/S Motorfabrikken Buhk, Kalundborg, leverer nu Gasgenerators, der anvender alm. Brænde eller Træaffald. Som det vil ses af det hosstaaende Billede, indbygges Generatoren i Ladets venstre Side lige bag Førerhuset. Anlægget siges at have vist sig tilfredsstillende under praktisk Brug. Bj.

F. D. M.s Kontorer

er lukkede

Paaskelørdag



*Naar Vinteren rinder
i Grøft og i Grav ...*

LYSSIGNALER

Af Færdselschef N. C. BACH

I »Motor«s Nr. 11 af 16. Marts findes i en af Redaktørens smaa udmærkede og altid rammende »Spidser« en Beskrivelse af et af de københavnske sidste nye trafikstyrede Signalanlæg

med »indlagt« Mulighed for »Fodgængerbetjening«. Artiklen giver mig Anledning til at fremsætte nogle Bemærkninger om dette Anlæg og om Trafikregulering ved Lyssignaler iøvrigt, slet

ikke for at imødegaa den fremsatte Kritik om Funktionsforstyrrelser, men mere for at redegøre for saadanne Anlæg og om Tanken med de til disse Anlæg knyttede Lyskilder, som Redaktøren forresten meget træffende betegner som »en Kollektion«. Jeg skal være den første til at erkende, at det er beklageligt, naar der i saadanne Anlæg indtræffer Driftsforstyrrelser, men paa den anden Side maa man ogsaa tage Hensyn til, at saadanne Forstyrrelser i fintmærkende Apparater ikke helt kan udelukkes i Perioder, hvor Vejrliget gennem Maaneder, som i denne Vinter, har været af katastrofal Art. Det vil sikkert blive for dyrt og for omstændeligt, hvis der skal »bygges« med katastrofale Forhold for Øje.

Men det var nu ikke saa meget det, jeg gerne vilde sige et Par Ord om. Det er selve Anlæggene og Nyttevirkningerne af disse, der mest ligger mig paa Sinde.

Vi ved alle, at der ikke kan findes en Standard for saadanne Anlæg, d. v. s. en Model, der passer allevegne, hvor Regulering af Trafikken skønnes paa krævet. Alt maa i saadanne Omraader tilpasses efter stedlige Forhold, Færdselsintensiteten og tilstødende Gaders Beliggenhed i Forhold til hinanden m. m., og her vil jeg gerne indskyde, at Københavns Kommune (Stadsingeniøren) aldrig, trods store Udgifter, er vejet tilbage for i Forstaaelse med Politiet at finde frem til det bedst mulige, det, der tjener alle Parter i Færdselen bedst, naar saadanne Forsøgs-Eksperimenter, om man vil — har kunnet iværksættes uden at bringe faretruende Forstyrrelse i Færdselen.

For saa vidt nu angaar Anlægget paa Lyngbyvej ved Emdrupvej, er der sat meget ind paa at finde frem til den helt rette Løsning, d. v. s. at alle »Færdselister«, altsaa ogsaa Fodgængere, paa lige Fod kan faa deres Chance efter det almindeligt kendte Trafikstyringssystem, eller sagt med nogle andre Ord, efter Tur og »Bestilling«, som Signalanlægget modtager og styrer efter Behov og særlig Indstilling med Hensyn til Tidsintervaller. Desuden er der taget Hensyn til Fjerntrafikken derved, at der foruden Standerlys ogsaa i Omraadet er ophængt Lyskurve, der kan ses paa lang Af-

stand. Det er derfor nok noget berettiget, naar der tales om »Kollektion« af Lys; men det maa ikke glemmes, at hvert Lys har sin Mission og hører til, for at Systemet kan virke efter Hensigten. »Lige Ret for alle med Udelukkelse af Misforstaaelser.«

Om det nu er det absolut bedste af det allerbedste, der kan ventes at komme frem, kan man naturligvis ikke sige noget om; her maa Udviklingen og Opfindsomheden efterhaanden tale med. Foreløbig synes Anlægget — i alt Fald efter Politiets Skøn — at have virket tilfredsstillende.

Om Trafikregulering ved tekniske Hjælpemidler iøvrigt, vil jeg gerne be-

nytte Lejligheden til at fremsætte et Par Bemærkninger, som hviler paa de i København indhøstede Erfaringer.

Teknisk Regulering kan være godt, til sine Tider og paa sine Steder afgjort nødvendig; men man maa tage sig i Agt for ikke at komme ind paa »Overregulering«, idet noget saadant kan virke svækkende paa den Respekt, der nødvendigvis maa kræves opretholdt af alle overfor de gennem disse Anlæg givne Signaler og Anvisninger. I København ved jeg, at der forud for Etablering af saadanne Anlæg gaar et grundigt og systematisk gennemført Arbejde fra de paagældende Myndigheders Side (Stadsingeniørens Vejafde-

ling og Politiet)) til Konstatering af Begreberne: Nødvendighed og Nyttevirkning, og jeg gaar ud fra, at dette ogsaa er Tilfældet andre Steder her i Landet. Noget af det mest vigtige er Færdselsintensiteten, og her er man foreløbig blevet staaende ved følgende Tal, som man kun kan komme til ved stedlig Færdselstælling:

Der kræves, at et Kryds (Reguleringsomraade) mindst skal passeres af 500 Kørselsenheder (Cykler iberegnet) med ikke under 200 Enheder i den mindst befærdede Gade- eller Vejstrækning pr. Time i Reguleringstiden, før der skrides til Anlæg, og saa er der endda gennem Beregninger og Drøftelser taget et stort Hensyn til, om ikke Regulering med bedre Resultat skulde kunne iværksættes paa anden Maade, f. Eks. ved Rundkørsel, Helleanlæg m. v.

Jeg skal nu spare Læserne for mere Reguleringssnak. Det kunde let faa det Udseende, at min Fremtræden var dikteret af Trang til at forherlige Myndighederne, og det har netop ligget min Tanke fjern. Jeg vil endda gerne slaa fast, at jeg slet ikke finder, at der fra Myndighedernes Side gøres mere, end hvad Samfundet har Krav paa. Men paa den anden Side skal jeg ikke lægge Skjul paa, at jeg har haft i Tanke, at det kan være af Interesse for Publikum at vide, hvilken Fremgangsmaade Myndighederne følger eller har fulgt ved Anlæg af tekniske færdselsregulerende Foranstaltninger, som vi alle er pligtige at respektere.

N. C. Bach.

Passersedlen

Vor Turistafdeling henstiller atter til Medlemmer af *Forenede Danske Motorejere*, der i Aaret 1939 har faaet udstedt Passersedler eller Passerhefter, og som ikke allerede har tilbageleveret disse, at indsende Dokumenterne til *Turistafdelingen* til Opbevaring. Navnlig beder vi de Medlemmer, som nu pr. 1. April afmelder deres Automobiler, indsende Passersedlerne, da det er Værdidokumenter, og da de alligevel ved Forfaldsdatoen skal tilbagesendes, og de ikke kan benyttes, naar Køretøjet er afmeldt, vil det sikkert ogsaa for Medlemmerne være betryggende at vide, at alle Sager vedrørende Automobilbilet er afsluttet.



- da Sneen endelig smeltede

Nu maa vi vel være paa
Vej mod Foraaret.

I den ellefte Time

Af Direktør, Civilingeniør Fr. Wittig.

Om faa Dage udløber det nuværende Finansaar, og Tusinder af Motorejere vil da stille sig det Spørgsmaal, om de under Hensyn til de usikre Udsigter for Benzinforsyningen og til den lidet imødekommende Holdning i Spørgsmaalet om Motorafgiftens Erlæggelse, som Regeringen ialtfald hidtil har indtaget, tør løbe den Risiko at betale Motorafgiften for hele det kommende Aar, eller om de — hvor nødvendigt Motorkøretøjet end under normale Forhold maatte være for dem — hellere straks maa give Afkald paa de allerede stærkt beskaarne Muligheder, Motorkøretøjet endnu byder dem, og afmelde det.

Efter de rygtevise Forlydender om en yderligere Nedsikring af Benzinrationerne, som netop i disse Dage er lanceret i Pressen, paatrænger Spørgsmaalet om Afmelding af Motorkøretøjerne sig ganske særligt for Ejerne af Landets ca. 130.000 Personmotorkøretøjer, der udgøres af de omtrent 40.000 Køretøjer, der hører hjemme i den saakaldte Brugsvognsklasse, og de ca. 90.000, som det ikke er lykkedes at opnaa dette Prædikat.

Om disse sidste har man som bekendt fra visse Sider villet paastaa, at det nærmest maatte være en Fordel for Landet, dersom et større Antal af dem frivilligt blev sat ud af Drift, uanset at det faktiske Forhold er det, at medens disse Køretøjer beskæftigelsesmæssigt set betyder uhyre meget, beslaglægger de ikke meget mere end 10 % af selv det nuværende, nedskaarne Benzinforbrug, saaledes at de med Hensyn til Benzinforsyningen og de dertil knyttede valutariske Spørgsmaal er af ganske underordnet Betydning.

Siden Finansministeren i Rigsdagen afviste Tanken om kvartalsvis Betaling af Motorafgiften og fremsatte det højst utilfredsstillende Forslag om Refusion for Stilstandsperioder af mindst et helt Kvartals Varighed, har der fra Regeringens Side været Tavshed om Spørgsmaalet, og den Henvendelse, som Forenede Danske Motorejere i Forening med Kongelig Dansk Automobil Klub og Danmarks Motor Union i Februar rettede til Regering og Rigsdag, er hidtil forblevet ubesvaret.

Denne Regeringens henholdende Stilling har blandt det store, motorkørende

Publikum fremkaldt en saare forstaaelig Reaktion, en Reaktion, der, hvis Regeringen ikke i sidste Øjeblik lægger Roret om, utvivlsomt vil resultere i en Masseafmelding af Motorkøretøjer, som ikke blot beskæftigelsesmæssigt vil have de alvorligste Virkninger, men som ogsaa for Statskassen vil medføre netop de Tab, som Finansministeren ved sin stejle Holdning søger at værgе den imod.

For enhver, der kender Motorkørs-lens Forhold, maa det synes indlysende, at man tjener den i disse Tider visselig haardt anspændte Statskasses Tarv bedre ved i Stedet for den hidtidige, usmidige Nægtelse af enhver rimelig Indrømmelse at anlægge det sagligt, forretningsmæssige Synspunkt: *Hvad betaler sig bedst for Statskassen?*

En saadan Betragtning vil utvivlsomt aabne Mulighed for en Ordning, der kan tilfredsstille saavel Statskassen som de motorkørende.

Dette gælder saavel vort Krav om en rimelig Refusionsordning med Tilbagebetaling for i hvert Fald de hele Maaneder, i hvilke Køretøjet ikke maatte kunne benyttes, som ogsaa vort Krav om kvartalsvis Betaling af Afgiften.

Vender vi os først til Spørgsmaalet om en Refusionsordning, gælder det utvivlsomt, at Valget for Statskassen staar imellem at paatage sig en hypotetisk Risiko eller et sikkert Tab!

Som bekendt gik Finansministerens oprindelige Forslag ud paa Refusion for hele Kalenderkvartaler under Forudsætning af, at Rationeringsperioderne anlagdes sammenløbende med disse.

Da imidlertid vel Rationeringsperioderne, derimod ikke de faktisk disponible Benzinmængder, lader sig koordinere med Kalenderkvartalerne, maatte Finansministerens Forslag vel i Praxis gaa ud paa en Refusion for saadanne hele Tremaanedersperioder, i hvilke Køretøjerne ikke havde kunnet benyttes, uanset om disse Perioder faldt sammen med Kalenderkvartalerne eller ej.

I Forhold til denne Kvartalsrefusion løber Statskassen ved Antagelse af vort Forslag om Maanedesrefusion højst en Mer-Risiko for Tilbagebetaling af 2 Maaneders Afgift.

Da det maa formodes, at Statsmagten af Hensyn til Erhvervslivet vil være tvunget til, og hvis Forholdene ikke paa grundlæggende Maade forandrer sig, tillige i Stand til at holde den i strengeste Forstand som erhvervsmæssig betegnede Kørsel (Lastmotorvogne, Rutebiler, Drosker m. v.) ialtfald nogenlunde i Gang, vil Statskassens Risiko i det store og hele indskrænke sig til de Køretøjer, for hvilke Afgiften erlægges helaarsvis forud.

En skønsmæssig Vurdering af de i »Statistiske Efterretninger« offentliggjorte Tal for Motorafgiftens maanedlige Beløb i Finansaaret 1938-39, giver nu til Resultat, at Afgiften af disse Køretøjer andrager omkring 12 Mill. Kr. aarligt.

Statskassens maksimale Mer-Risiko ved den af os foreslaaede Refusionsordning i Forhold til Finansministerens Forslag, udgør altsaa en Sjattedel af dette Beløb eller 2 Mill. Kr.

Hvis imidlertid Regeringen insisterer paa at følge Finansministerens Forslag, og dette — hvad der formentlig maa betegnes som en maadeholden Vurdering — resulterer i, at blot en Sjattedel — 16 % — af de omhandlede Køretøjer tages ud af Driften i det kommende Aar, medfører altsaa allerede dette et Tab for Statskassen svarende til den maksimale Risiko ved den af os foreslaaede Refusionsordning.

Sandsynligheden taler imidlertid for, at et langt større Antal Køretøjer vil blive afmeldt den 1. April, dersom ikke Regeringen forinden bekvemmer sig til at tage et Initiativ, og selvom en vis Del af disse Køretøjer maaske i Løbet af nogle Maaneder atter vil komme i Drift, dersom Benzinsituationen, hvad der ganske vist ikke synes større Udsigter til foreløbig, stabiliseres, vil den Afgift, Staten paa denne Maade gaar Glip af, utvivlsomt overstige den Risiko, Staten paadrager sig ved at vælge den af os foreslaaede rimelige Refusionsordning.

Endnu lettere overskueligt er Regnestykket vedrørende Spørgsmaalet om kvartalsvis Erlæggelse af Motorafgiften.

Tager vi stadig som Udgangspunkt Finansaaret 1938-39, i hvilket Motorafgiftens totale Provenu var godt 28 Mill. Kr., vilde Statskassen ved Bibe-

holdelse af de nugældende Afgiftsregler fra de Køretøjer, der betaler Afgiften helaarsvis, i April Maaned erholde ca. 12 Mill. Kr.

Overgangen til kvartalsvis Betaling vilde naturligvis medføre, at Statskassen til det angivne Tidspunkt kun fik 3 Mill. Kr., altsaa 9 Mill. Kr. mindre end sædvanligt, hvilken Manko dog 1. Juli vilde være nedbragt til 6 Mill. Kr., 1. Oktober til 3 Mill. Kr. og 1. Januar til 0.

Denne utvivlsomme Forringelse af Statskassens Likviditet kunde imidlertid, om nødvendigt, uden videre udlignes ved, at Statskassen trak de manglende Beløb paa Nationalbanken, hvad der dog med de sædvanlige 5 pCt.s Rente i Finansaarets Forløb vilde medføre en Renteudgift paa skønsmæssigt 200.000—230.000 Kr., et Tab, som vel ikke er stort i Forhold til Motorafgiftens Millioner, men som Staten dog til Gengæld for sin Imødekommenhed vilde have et billigt Krav paa at faa refunderet, og som de motorkørende utvivlsomt gerne vilde udrede.

Hvis man tænkte sig, at samtlige Motorejere, der hidtil har betalt Afgiften helaarsvis, vilde benytte sig af Adgangen til kvartalsvis Betaling (og dette er jo det for vort Tankeeksperiment ugunstigste Tilfælde), vilde f. Eks. et Tillægsgebyr herfor paa 3 pCt. indbringe Staten 360.000 Kr., og følgelig ikke alene dække selve Renteudgiften, men yderligere give 130.000—160.000 Kr. til Dækning af de forøgede Administrationsomkostninger, ganske bortset fra, at en saadan Ordning i højeste Grad vilde modvirke den Tilbøjelighed til Afmelding af Køretøjerne, som nu overalt spores.

Omsat til et praktisk Eksempel vilde denne Ordning betyde, at en Vogn af Middelklassen, f. Eks. en Ford V 8, der nu betaler 168 Kr. i aarlig Afgift, svarende til 42 Kr. Kvartalet, fremtidig kom til at betale 42 Kr. + 3 % = Kr. 43.26 Kvartalet.

Der er næppe Tvivl om, at det aldeles overvejende Flertal af de motorkørende vilde hilse en saadan — ogsaa for Statskassen tilfredsstillende — Ordning med største Glæde.

Det vil imidlertid ikke være rigtigt her at forbigaa den Indvending mod den kvartalsvise Erlæggelse af Afgiften, som ved Lovændringen af 1927 var en af Aarsagerne til, at man gik over til helaarsvis Erlæggelse, nemlig, at den førstnævnte Ordning gør det muligt for Motorejerne f. Eks. i Vintermaanederne at afmelde deres Køretøjer, og derved spare en Del af Aarsafgiften. Men denne Indvending, der kunde have nogen Berettigelse i 1927, hvor et Flertal af

Personvognene endnu var aabne Modeler, og hvor Motorkørsdens Forhold i det hele var anderledes end nu, og Nytebenssynet langt mindre udpræget, kan nu ikke mere med Rette gøresgældende, hvor det altovervejende Flertal af Vognene er lukkede, og disse følgelig alledaarlighst kan undværes af deres Ejere, naar Vinterens Slud og Kulde gør Besiddelsen af et praktisk og bekvemt Befordringsmiddel dobbelt værdifuldt og nødvendigt.

Erfaringerne fra Lande, hvor man har kvartalsvis Betaling af Motorafgift, peger da ogsaa tydeligt i denne Retning.

Endelig vil man jo, hvis der stadig skulde være nogen Tvivl tilbage i denne Henseende, kunne modvirke en eventuel Tendens til Afmelding af Motorkøretøjerne i Vinterkvartalene ved at gøre Afgiftens Kvartalsrater ulige store, f. Eks. i de to Sommerkvartaler at opkræve 30 eller 35 % og i Vinterkvartalene kun 20 resp. 15 %.

En nøgtern Bedømmelse af Forholdet giver saaledes til Resultat, at Hensynet til Statskassen meget vel lader sig forene med en Imødekommenhed af Motorejernes rimelige Krav, og det maa derfor indtrængende henstilles til Regeringen, om ikke af andre Grunde saa dog i det mindste af Hensyn til Statskassen selv, at underkaste Spørgsmaalet en fornyet Prøvelse.

Endnu kan det gøres!

Den 31. Marts er det allerede for sent!

Et norsk VEJRAAD

Fire landsomfattende Automobilorganisationer, nemlig Norges Automobil-Forbund, Norges Droskejejer-Forbund, Norges Lastbilejer-Forbund og Norges Rutebilejeres Forbund, samt den merkantile Gruppe indenfor Bilfronten, har i en Henvendelse til Arbejdsdepartementet rejst Kravet om et Rigsvejraad — et Vejkommunikationernes Hovedstyre. I Begrundelsen af Forslaget peges der paa, at Vejvæsenet og Biltrafikken forvalter et Budget, som er det tre- eller firedobbelte af Jernbanens. Med de landsvigtige Opgaver, som Vejvæsenet skal løse, er det rigtigt, at dets øverste Administration udbygges med et Raad, hvis Medlemmer i videre Udstrækning kan varetage almene Hensyn. Det maa blive Raadets Opgave at skaffe Oversigt og Plan over Udvidelse af Vejene og Vejtrafikken. Et saadant Rigsvejraad maatte

ogsaa sørge for, at Vejvæsenet er tilstrækkelig udstyret baade med Personale og Kontorer. Dette har i en Aarrække været forsømt.

Norges Automobil-Forbund har tidligere arbejdet for et Trafikdepartement, som skulde samle alle Kommunikationsgrenene under sig. Men der skulde ikke være Betænkeligheder ved at danne et Rigsvejraad parallelt med Hovedstyret for Jernbanerne, som ogsaa burde hedde Rigsbaneraadet. Et Vejraad har den Fordel, at det let kan ophæves, saafremt der senere skulde komme et Trafikdepartement, og det er heller ingen kostbar Affære. I Bilorganisationernes Henvendelse bliver det understreget, at Rigsvejraadet maa blive til Virkelighed i Løbet af Foråret 1940.

HVEM SKABER bedst og billigst TRAFIK?

Flyvemaskinen kontra Automobil og Jernbane

Ifølge »Tidens Tegn« afholdt Norsk Aeroklubb den 5. December et Diskussionsmøde over Emnet: Hvem skaber bedst og billigst Trafik — Flyvemaskinen, Bilen eller Jernbanen?

Kontorchef Løken, som talte for Jernbanerne, fremhævede, at det vigtigste Trafikproblem idag var Elektrificeringen af hele det norske Jernbanelenet.

Direktør Schøyen, som talte Bilernes Sag, fandt det urimeligt at ville bevilge Millioner af Kroner til dette Formaal, eftersom der ikke kunde være Tvivl om, at Biltrafikken baade paa Grund af Landets spredte Bebyggelse og naturlige Beskaffenhed maatte skabe baade bedre og billigere Trafik. Der kunde heller ikke være Tvivl om, at Udbygningen af de forskellige Samfærdselsmidler efterhaanden havde udviklet sig til et politisk Spørgsmaal, hvilket ogsaa villigt indrømmedes af Vejdirektøren. Som Administrationen af Vejtrafikken udøvedes idag, var Vejdirektøren alene om Ansvaret og blev ofte udsat for uberettiget Kritik baade fra Bilister og Politikere. Ud fra dette Synspunkt havde Bilisterne rejst Kravet om et Vejraad, som sammen med Vejdirektøren kunde dele saavel det tekniske som det politiske Ansvar for Vejtrafikens Udvikling.

Hr. Widerø, der talte for Luftfarten, fremhævede, at der paa lange Distancer ikke var noget Samfærdselsmiddel, der kom paa Siden af Flyvemaskinen, hverken med Hensyn til Fart, Komfort eller Økonomi, naar Anlægsomkostningerne toges i Betragtning.

Han sluttede med at udtale, at der ikke burde være Strid mellem Repræsentanterne for de forskellige Samfærdselsmidler, idet de udfyldte og supplerede hinanden.



Tung Last i daarligt Føre
- men hvorfor kører den rare
Mand ikke i højre Side?

Hvad Motor-Afgifterne betyder for Staten -

Af NIELS FRIIS

Nogle Tal i Anledning af Motor-Skatteterminen den 1. April

Motorfolkets Penge, de stadigt voksende Afgifter, som det motorkørende Publikum under den ene eller den anden Form indbetaler i Statskassen, er paa blot en halv Snes Aar blevet en i allerhøjeste Grad dominerende Faktor i Statens økonomiske Liv, eller i hvert Fald paa dens Regnskab. Forholdet kunde ikke paa nogen Maade være kommet tydeligere til Orde end Tilfældet var, da det fra mange Sider fremsatte og fra endnu flere Sider støttede Forslag om kvartalsvis Indbetaling af Motorskatten for ganske nylig var fremme til Behandling: det afvistes

med den meget ligefremme Hovedbegrundelse, at Staten umuligt kunde undvære de mange Kontanter, som ved det nye Finansaars Begyndelse fra de motorkørendes Lommer ruller ned i Statskassens brede, men for det meste saa tomme Skuffer.

I disse Dage staar det danske Motorfolk atter overfor at skulle betale selve Motorskatten, den, der med et teknisk Udtryk hedder Vægtafgiften, og det sker i en hidtil ganske uset Situation, den nemlig, at Skatten skal udredes, ganske uanset at Forholdene kan udvikle sig saaledes, at Motorkørslen, hvad

Dag det skal være, kan blive underkastet nye, haarde Restriktioner, som vel i første Række vil ramme den saakaldte private Automobilkørsel. Det kan ikke mindst paa denne Baggrund have sin Interesse at se lidt paa, hvad de motorkørendes Penge betyder for Staten, og undersøger man dette nærmere, vil man hurtigt opdage, at det er ganske overordentlig meget. Alene Vægtafgiften, den, der forfalder nu til 1. April, gav i sidste Finansaar mere end 28 Millioner Kroner i Kassen.

Det turde være en kendt Sag, at Motorkørslen er et endog særdeles

vel udnyttet Skatteobjekt — *hvor* vel udnyttet vil de Tal, som anføres i det efterfølgende, illustrere med al ønskelig Tydelighed. Det var først for en god halv Snes Aar siden, at Staten for Alvor fik Kig paa de rige Muligheder, der laa her, men til Gengæld er jo disse Muligheder i Aarene, der er gaaet, blevet udnyttet efter alle Kunstens Regler — at en Del af Pengene er gaaet til Formaål, der under alle Omstændigheder skulde røgtes, nemlig til Vejbygning (og Brobygning), spiller i denne Forbindelse ingen større Rolle.

Udbyttet af de Skatter, der under forskellige Former paahviler de motorkørende, viser paa Statsregnskabet i den Periode, der er Tale om, en hastigt opadgaaende Kurve, som først, da Krise og Krig satte ind, naaede sin foreløbige Kulmination. Paa Regnskabet for Finansaaret 1927—28, det første Aar, der indeholder de udvidede Motorafgifter i sine Kolonner, er disse opført med 20.360.000 Kroner, nemlig 8.867.000 i Vægtafgift, 6.745.000 i Benzinafgift og 4.758.000 i Omsætningsafgift af Motorkøretøjer. Altsaa en antagelig Sum, men dog for intet at regne imod, hvad disse Afgifter senere skulde vokse til.

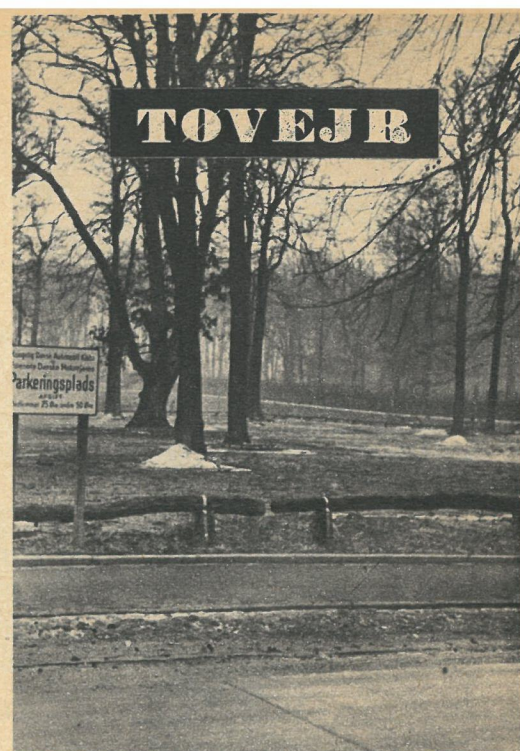
Selve Udviklingen kan man springe over og blot tage Tallene fra det senest afsluttede Regnskab, det for Finansaaret 1938—39. Det Beløb, som i dette Aar af det motorkørende Publikum er indbetalt i Statskassen, andrager omtrent 95 Millioner Kroner — nøjagtig 94.435.378 Kroner. Det er en Stigning i Løbet af en halv Snes Aar til mere end det firedobbelte. De 95 Millioner figurerer i Statsregnskabet paa en ret svævende Maade, idet den Del af dem, der gaar videre til Kommunerne til Vej-arbejder o. s. v., fragaar, som det hedder, og Staten regner kun med godt 20 Mill. Kr. (svarende til det gennem den saakaldte BenzinFem-øre indkommende Beløb) som sin egentlige Gevinst af Motorkørslen.

Det er klart, at en Situation som den, vi nu er inde i, i høj Grad vil komme til at paavirke ogsaa Motorafgifterne, i første Række naturligvis den netop nu forfaldende Vægtafgift. Hvorledes denne i det hele taget vil komme til at indgaa, kan ingen vide — det er ikke usandsynligt, at Antallet af depoterede Nummerplader til 1. April vil stige ganske betydeligt og i væsentlig større Omfang end de finansielle Myndigheder har tænkt sig. Disses Jugement kan man faa et Begreb om ved at betragte Finanslovforslaget for 1940—41 og se, hvorledes Motorafgifterne er budgetteret her.

Selve Vægtafgiften er i Finanslovforslaget opført ca. 2 Mill. Kr. lavere, men om denne Nedgang slaar til, turde være tvivlsomt. Omsætningsafgiften er ansat til at indbringe 10 Millioner Kroner, hvilket er en Nedgang paa 3 Millioner i Forhold til Regnskabet, og hvad endelig angaar Benzinafgiften, baade Grundafgiften og Til-lægsafgiften, er denne ansat til omtrent det sædvanlige, ca. 47 Millioner Kroner ialt. Dette var imidlertid før Benzinrationeringens Tid, eller i hvert Fald paa et Tidspunkt, da man knapt var klar over dens Konsekvenser, der naturligvis viser sig som en betydelig Nedgang i Omsætningen og dermed i den indgaaede Afgift; det er denne Nedgang, man har søgt at opveje ved den yderligere Ekstra-Afgift, de 10 Øre pr. Liter, der lagdes paa fra 1. December, og som — efter Udtalelser, faldne i Rigsdagen — bragte Benzinskatten op paa over 200 pCt. af Varens Værdi. Om alle disse Afgifter tilsammen under de nye Forhold vil kunne indbringe tilfredsstillende Beløb, er det endnu for tidligt at spaa om — det afhænger af saa meget, bl. a. naturligvis Tilførselsforholdene.

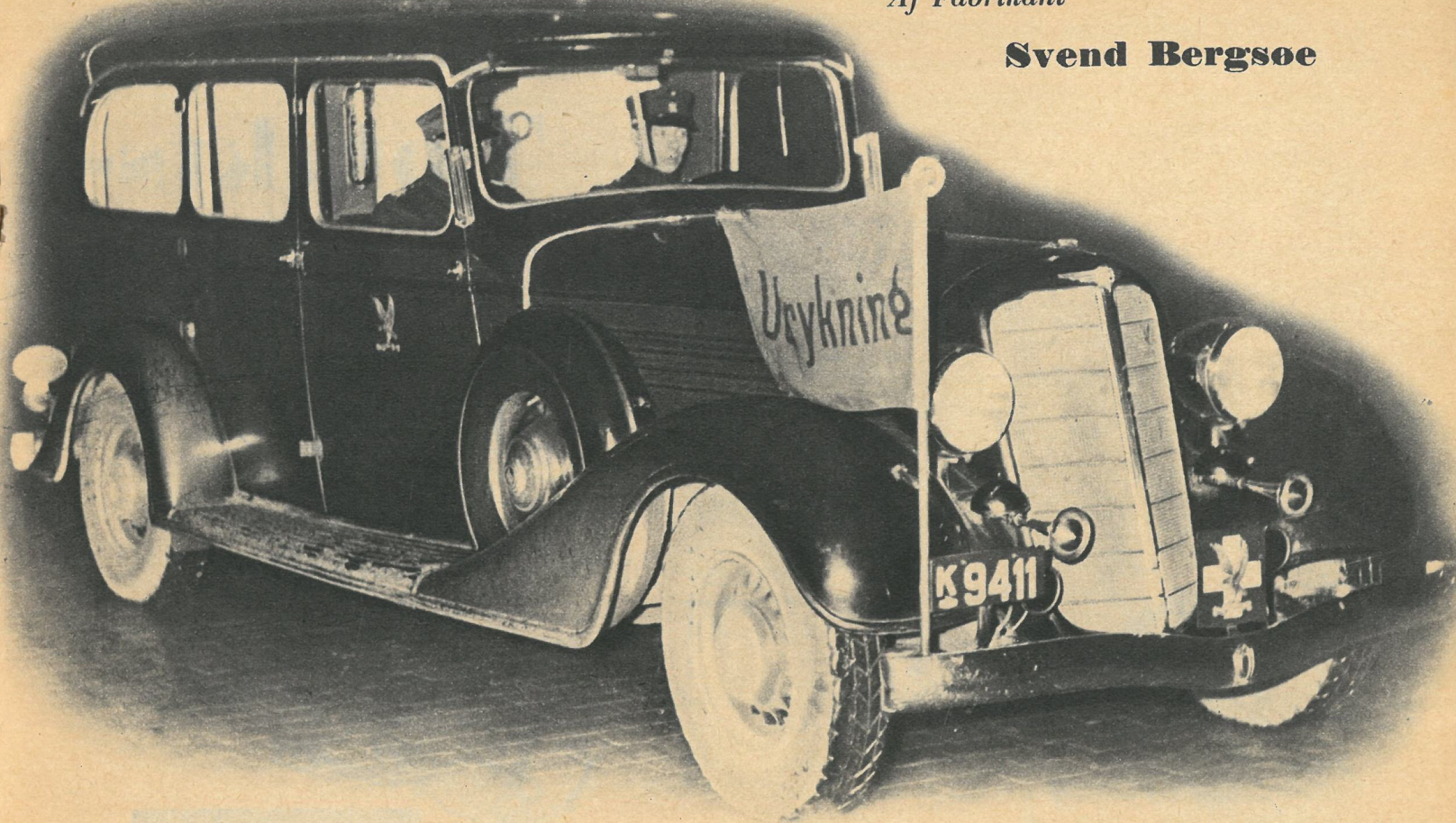
Det vil af de her fremførte Tal fremgaa, hvad Motorfolkets Penge betyder for Staten og i videre Forstand for Samfundet, eftersom en

Fortsættes Side 143



Af Fabrikant

Svend Bergsøe



Ambulancen kører over

mod rødt Lys

Fartdjævelen staar i omvendt Forhold til Alderen: jo ældre man er, des forsigtigere kører man; jo yngre man er, des hurtigere. Ungdommen elsker Fart.

Giv en Dreng en Legevogn eller en Draisine, og naar han har gjort sig fortrolig med Køretøjet, leger han straks Brandbil. »Ba-bu, Ba-bu!« gaar det ned ad Gaden. I en Tilstand af nervøs Koncentration farer Ungen af Sted — det kan ikke gaa hurtigt nok, han kører Udrykningskørsel. — Forøvrigt er et Køretøj slet ikke nødvendigt til denne Leg; man kan ogsaa løbe omkring og sige »Ba-bu!« — det hele er et Spørgsmaal om Indbildningskraft.

I de sidste to Aar er der i Amerika sket en lang Række meget alvorlige Ambulanceulykker, og altid, hvor Ambulancerne med for stærk Fart er kørt frem mod det røde Stoplys, saaledes at Kollisionen er sket i selve Krydset. Det vakte en Storm af Forargelse derovre. En Mand kører frem i sin gode Ret mod grønt Lys, og bliver fra Siden med voldsom Fart torpederet, hans Kone livsfarligt saaret og hans Vogn fuldstændig knust.

Ogsaa herhjemme har vi haft en Række meget alvorlige Ambulanceulykker under Udrykningskørsel, baa- de Kollisioner i Kryds og Tilfælde, hvor Chaufføren har mistet Herredømmet over Vognen, der er løbet op paa Fortovet og har dræbt fredelige Fodgængere. Det kan iøvrigt anføres, at f.

Eks. Brandvæsenets Udrykningsvogne ikke har forsikret i vore almindelige Forsikringsselskaber, men derimod har selvforsikret, og dette vil uvægerligt give Anledning til, at disse Autoriteter ikke kan vise den samme Kulance som Forsikringsselskaberne, og som Doms- stolene til Dels forlanger af Forsik- ringsselskaberne, naar Skaden gøres op. — Det sker jo, at en Cyklist kom- mer til Skade i Trafikken, og at han faar Erstatning, selv om han har været lidt uforsigtig; men det vilde han næppe faa, hvis han blev kørt over af en Brandbil, fordi disse Autoriteter ikke saa godt kan udbetale Erstatning under mindelige udenretlige Overens- komstforhold, hvis der er Tale om paavisselig Skyld.

Dette var nu en indskudt Bemærk- ning, men tilbage til Udrykningskørs- len: Vi husker alle den meget alvorlige Ulykke i Odense, hvor flere Brand- mænd blev dræbt og flere saaret, da en Ambulance stødte sammen med en Brandvogn i et Kryds.

De sidste Aviser fra Amerika for- tæller om en grusom Automobilulykke i Chicago, hvor en Ambulance kørte frem mod rødt Lys i voldsom Fart. For at undgaa en Kollision med Færdsel

fra højre Side — Færdsel, der kørte frem i god Ret — maatte Ambulance- chaufføren bremse op; Vognen væltede halvt rundt og løb ulykkeligtvis op paa Fortovet, hvor 21 Skolebørn spadserede under Ledsagelse af en Lærerinde. Seksten af Børnene fik meget alvorlige Kvæstelser.

Det viste sig senere, at Ambulancen medbragte en Kvinde med Lunge- betændelse, der skulde overføres fra Datterens Hjem til Hospitalet. — Det var aldeles uden Betydning, om Trans- porten skete hurtigere eller langsom- mere.

Her i Danmark har adskillige af vore store Læger og Kirurger offentlig ud- talt, at det »vilde Ambulancejag« ikke har den store Betydning; det er kun ganske undtagelsesvis, at det drejer sig om Minutter og Sekunder — her tæn- kes paa Kvælnings- og Druknetilfælde og Tilfælde, hvor man ved en Ind- sprøjtning skal redde Patientens Liv. Men naar det gælder Læsioner — og ogsaa alvorlige Læsioner — er det uden Betydning, om Patienten kommer et eller to Minutter før paa Operations- bordet.

Spørgsmaalet om Udrykningskørsel

Fortsættes Side 144

En interessant Totakts- Motor til Motorcykle

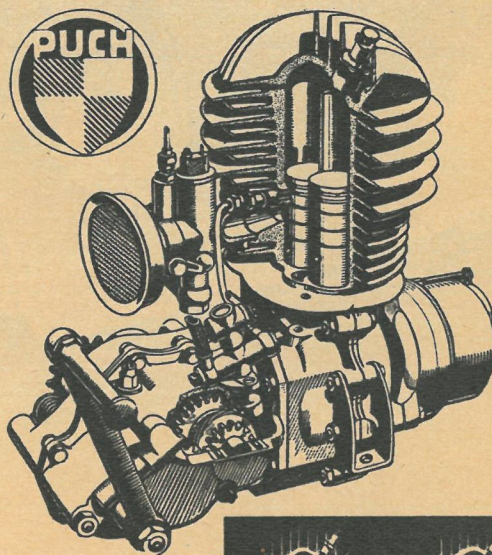
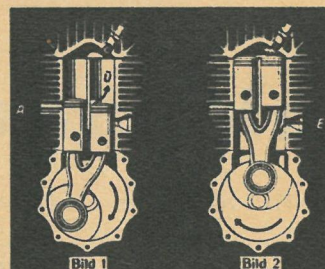


Fig. 3. Snit gennem
Puch-Motor.

A: Udstødningsslidse
U: Overstrømningsslidse
E: Indsugningsslidse



S. Cmyral, Vinderen af Edelweiss-Løbet, ved en særlig Prøve paa Grossglockner under det internationale Alpeløb 1939.

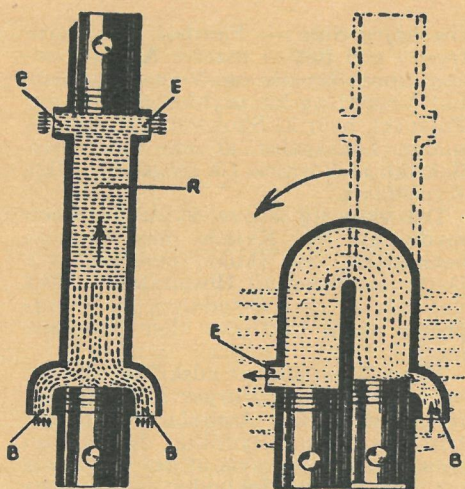


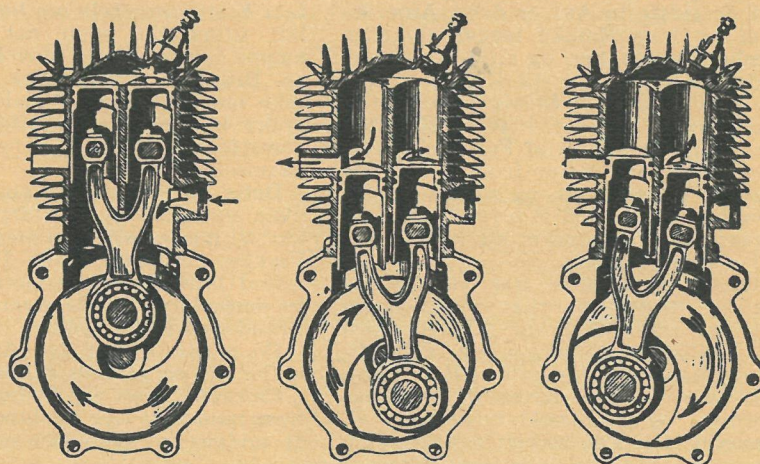
Fig. 1.
Principskitse for Dobbeltstempelmotor.
B: Indsugningsslidse. R: Rest af Udstødningssgas.
E: Udstødningsslidse.

Fig. 2. Snit gennem Puch-Motorens Cylinder.
Fra venstre: Øverste Lodpunktstilling, Tændingsojeblikket. I Midten: Udstødningsslidsen helt, Overstrømningsslidsen delvis aaben. Til højre: Udstødningsslidsen helt lukket; Overstrømningsslidsen endnu delvis aaben.

Paa den den 10. Marts 1940 aabnede Automobilmesse i Wien præsenterer Steyr, Daimler, Puch A/G, Berlin-Halensee, en Puch-Motorcykle, hvis Totaktsmotor synes at danne en Variant af denne Form for Motorer, hvorved Hovedvanskeligheden ved Totakterne, effektiv Spuling for Forbrændingsgas inden Indsugning af frisk Gasblanding, lykkeligt synes overvunden.

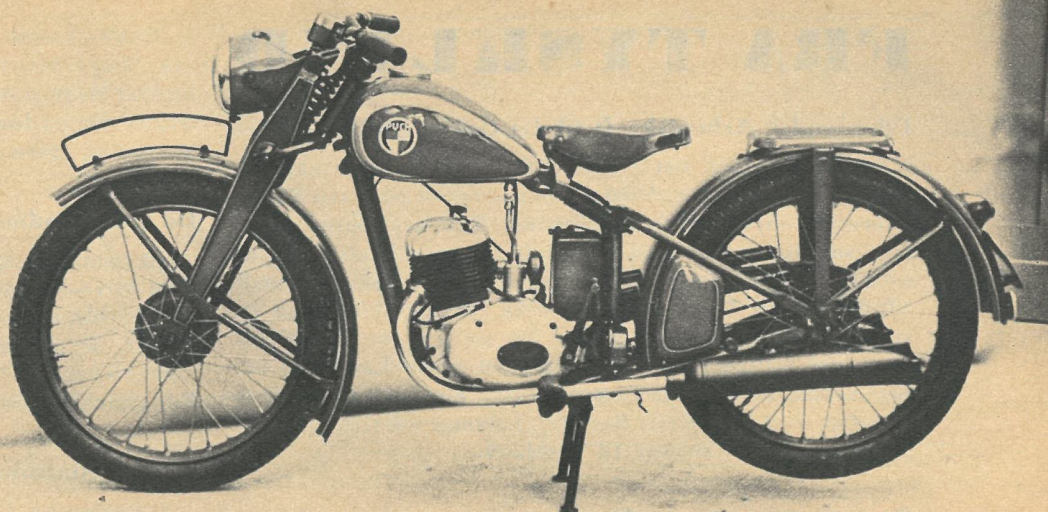
den. Vore Motorcyklister vil sikkert være interesserede i at høre om denne Udførelsesform.

Indledningsvis skal vi lige nævne, hvad der taler til Gunst for Totaktsmotoren: Den er saa simpel som mulig i sin Opbygning, hvoraf atter følger Driftssikkerhed og lang Levetid. Firtaktsmotorens Ventilsystem med de mange ømfindtlige Smaadele falder bort. End-



videre har Totakteren 1 Arbejdslag pr. Cylinder for hver Omdrejning af Krumtapakslen, medens der ved Firtakteren kræves 2 Omdrejninger pr. Arbejdslag. Teoretisk skulde Totaksmotoren derfor have den dobbelte Ydelse, men paa Grund af de ovennævnte Vanskeligheder med fuldstændig Adskillelse mellem Forbrændingsgas og Friskgas, bliver Forskellen i Ydelse i Praxis ikke saa stor. Nogle Konstruktorer søger at løse Vanskeligheden ved en særlig Form af Cylinder toppen, andre ved et Ventilsystem, men i sidste Fald har man jo samtidig mistet den enkle, driftssikre og robuste Opbygning. »Trekanaalsystemet« har været det herskende, men Puch indførte dog allerede for en Snes Aar siden det Arbejdsprincip, der ligger til Grund for Dobbeltstempelmotorer, d. v. s. 2 Stempler i een Cylinder. Efter dette Princip er Junkers Diesel-Flyvemotorer bygget, se Tegningen til venstre i Fig. 1. Af Pladshensyn kan der imidlertid ikke anvendes saadanne lange Cylindre i en Motorcyklemotor. Ved Puch er man saa gaaet en anden Vej, idet man simpelt har bøjet Cylinderen i U-Form, som det fremgaar af Tegningen til højre i Fig. 1.

Puch-U-Cylinderen med Dobbeltstempler maa med det fælles Forbrændingsrum ovenover Cylinderhalvdelene anses for eet Cylinderrum. I hver Cylinderhalvdel er der anbragt et Stempel; begge Stempler er forbundet med Krumtapakslen ved en fælles, gaffelformet Plejstang. De udfører altsaa



Puch Motorcykle Type 125.

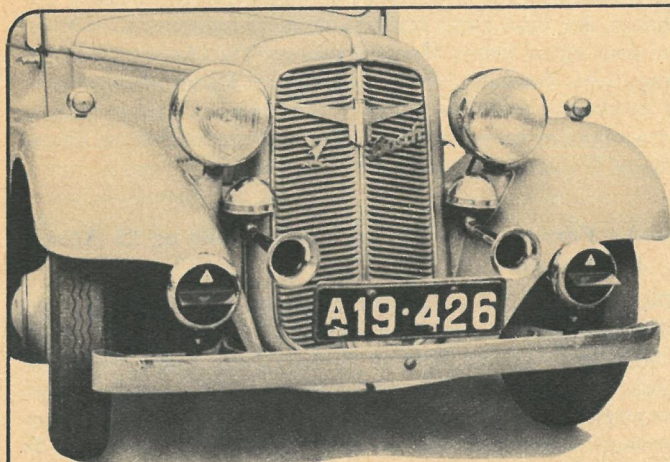
næsten ensrettede Bevægelser; dog løber det ene Stempel, som kaldes »Udstødningsstempellet«, bortset fra de to Dødpunktstillinger, noget forud for det andet, der betegnes »Overstrømningsstempellet«. Se iøvrigt Fig. 2 og Fig. 3.

I den højre Cylinderdel med Overstrømningsstempellet er Overstrømnings-slidsen anbragt, hvorimod Udstødnings-slidsen, der ligger nogle mm højere, findes i den venstre Cylinderdel med Udstødningsstempellet. Ved Udstødnings-

stemplets Ilen forud under Nedadvægelsen bliver Udstødnings-slidsen aabnet tidligere, end Overstrømnings-slidsen frigives af Overstrømningsstempellet; Forbrændingsgassen kan altsaa hurtigt tabe sin Spænding. Overstrømnings-slidsen bliver saa først aabnet for den friske Gasblandings Indtræden, naar den forbrændte Gas allerede har ekspanderet og for Størstedele er strømmet ud gennem Udstødnings-slidsen. Resten af Udstødningsgassen bliver trykket ud af Cylinderen

Fortættes Side 14

3

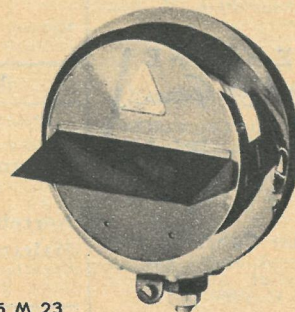


MØRKLÆGNINGS LYGTER

Ved den kommende store Mørklægningsøvelse skal som bekendt Motor-køretøjernes For- og Baglygter være afskærmet i Overensstemmelse med de af Statens civile Luftværn givne Forskrifter eller være forsynet med specielle Mørklægningslygter.

Vi har nu til dette Brug fremstillet to særlige Typer Mørklægningslygter, - Forlygte og Stop- og Baglygte med forskriftsmæssig Afskærmning, som vist paa Illustrationerne.

Lygterne har endvidere den Fordel, at deres Anvendelse ikke er begrænset til en evt. Mørklægningsperiode. Forlygterne er nemlig indrettet saaledes, at de for en ringe Udgift kan bringes til at virke som Hjælpelygter med stor Sidespredning, ligesom Stop- og Baglygten ogsaa hurtigt kan ændres til normalt Brug.



Forlygte

Type NE 120/15 M 23
6 Volt eller 12 Volt
Pris incl. Lampe Kr. 40.-



Stop- og Baglygte

Type Q 60/1 M 24
Pris excl. Lampe Kr. 12.50

A/S MAGNETO

JAGTVEJ 155 - CENTRAL 13,852 - KØBENHAVN N

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

FRA TYSKLAND

Udenlandsk Arbejdskraft til det tyske Landbrug.

Arbejdsløsheden har i lang Tid været totalt afskaffet i Tyskland, og da Arbejdsindsatsen i Landbruget siden Krigs-udbruddet er blevet forstærket, har Tyskland ogsaa i Aar haft sin Opmærksomhed henvendt paa udenlandske Landarbejdere. Fra Generalguvernementet er der saaledes sendt 133 Særtog til Tyskland med polske Landarbejdere. For en stor Dels Vedkommende drejer det sig her om Landarbejdere, der tidligere har arbejdet i det tyske Landbrug om Sommeren. Efter at de tysk-italienske Forhandlinger nu er afsluttet med et gunstigt Resultat, kommer yderligere 30.000 italienske Landarbejdere til Tyskland.

Tysk Seruminstitut i Mexiko.

I Byen Mexiko i Mellemamerika er der nu blevet indrettet et Behring-Institut, der skal arbejde paa nøjagtig samme Maade som det berømte Institut af samme Navn i Marburg. Behring-Institutets Opgaver er at finde Helbredelses- og Beskyttelsesmidler mod forskellige Infektionssygdomme, som f. Eks. Difteritis, og de samme Institutter sørger for, at

en Række Lande faar tilsendt de af Institutet sammensatte nye Helbredelsesmedikamenter. — Det nye mexikanske Institut staar under Ledelse af den tyske Læge Dr. W. Schlüter, og der vil finde et nært Samarbejde Sted mellem mexikanske og tyske Læger.

De tyske Radio-Ønskekoncerter.

De populære tyske Radio-Ønskekoncerter vil ikke længere blive udsendt fra selve Radiofonibygningen i Berlin, da den hidtil brugte Sal er altfor lille for de mange Mennesker, der gerne vil overvære en saadan Koncert. Ønskekoncerterne for Værnemagten afholdes herefter i Berliner Filharmonikernes store Sal, der kan rumme 2100 Personer.

Berlins Statsopera faar ny Dirigent.

Statsoperaen i Berlin har til de store Symfonikoncerter engageret en i Udlandet endnu ret ukendt Dirigent, Generalmusikdirektør Herbert von Karajan. Man vil sikkert snart stifte nærmere Bekendtskab med hans Navn.

Tysk-slovakisk Udveksling af Studenter.

Mellem Universiteterne i Leipzig og Pressburg er der truffet Aftale om et interessant Samarbejde, idet man bl. a. foreløbig har planlagt en gensidig Udveksling af Studenter, en Række Særkursus samt Oprettelse af et slovakisk Lektorat i Leipzig.

Kuk-Kuk-Urene jubilerer.

Den lille By Furtwangen i Schwarzwald kan i Aar fejre sit 300 Aars Schwarzwald-Ur Jubilæum. Furtwangens Urindustri, der ikke alene fremstiller de morsomme Kuk-Kuk-Ure, men ogsaa finere Ure, vil paa værdig Maade, trods Tidderne, fejre Jubilæet. Muligvis kommer Byens store Søn — der imidlertid ikke har anden Tilknytning til Urene, end at Furtwangen er hans Fødeby — Generalmusikdirektør, Statsdirigent Wilhelm Furtwängler til Stede.

Danske Foreninger i Berlin kan fejre 60 og 25 Aars Jubilæum.

Dansk Foreningsliv i Berlin kan deles i tre Grupper. Den ældste af disse Foreninger er »Freja«, der blev stiftet i 1880, og saaledes i Aar kan fejre sit 60-Aars Jubilæum. Den anden er den danske Menighed, som stiftedes i 1912 og i 1915 blev tilknyttet Dansk Kirke i Udlandet. Den tredje Gruppe er Klubben »Enigheden« af 1915. Den fylder altsaa i Aar 25 Aar. »Enigheden«s Formand er den af alle Berlinrejsende kendte og afholdte Forstander A. G. Johansen fra D. S. B.s Rejsebureau paa Unter den Linden. Foreningen »Freja« havde i 1917 et Medlemstal paa 850 — i Dag er det sunket til 85. Klubben »Enigheden« har været oppe paa 120 Medlemmer, men dette Tal er nu halveret.

Om Danske i Tyskland og deres Fortjenester vides ikke saa meget, men det er paa sin Vis lige saa interessant som de Danskes Liv i Amerika.

Motor^s AUTOMARKED

Automobiler sælges

Adler Junior 2 Dørs Sedan 1938

Hans Lystrup, Gothersgade 49. C. 15045.

Austin 10 1937

Luksusmodel med Radio, Varmehude etc., kun kørt 27.000 km. kan købes meget billigt. Rubow. C. 10390.

Ford engelsk 60 HK 1939

Sælges langt under Værdien pr. Kontant eller byttes m. mindre Vogn, naar Handel kan ske omgaaende. Billet mrk. 500 modt. »Motor«s Ekspedition, V. Boulevard 4, København V.

BRUGTE VOGNE

med *skriftlig Garanti*
I V. N.-Huset - Vilh. NELLEMANNS
Vognroffsvej 55-57 - Tlf. 1122

Ford Coach V 8 1936

F. Bülow & Co. Toldbodvej 6. C. 1720.

Ford Junior Cabriolet 1937
elegant engelsk Model kan købes fordelagtigt. Austin-Huset. Strandvej 5, C. 10862.

Ford V 8 Lastvogn 1939

Volvo LV 84 Lastvogn 1937
Volvo LV 74 Lastvogn 1935
m. fl.
T. F. Olsen, Lovegade 70, Slagelse. Tlf. *1850.

Velholdt aaben Nash til Salg

Smallegade 34. Tlf. Vester 493 y.

V-8 Fordor de Luxe

(kort 50.000 km). Meget fin Stand, sælges paa Grund af Dødsfald. Jensen, Hovedvængen 5, Brønshøj, København.

Auto-Kuffertter

Dansk Vognfjeder Fabrik
Gl. Køgevej 47. Tlf. C. 8117.

Auto-Tilbehør

Brugte Dæk, Reservedele, Chassiser,
Kolere, Lauritz Larsen, Vesterbrogade 23. Vester 7049.

Auto-Lakering

Hellerup
Hellerup Automobil-Lakering
Malermester Alfred Larsen
Strandvej 70. — Hellerup 6687

Nørrebro

Malermester Georg Nielsen
Nørrebrogade 212. Mimersgade 71-73. Tlf. TAGA 6238.

Vogne udlejes

12 nye 1939 Modeller
Opel, Olympia, Kadett, Chevrolet, Wauxhall, Kaptajn. Jagtvej 45. TAGA 777.

SØBORG VOGNFJEDER-FABRIK

BRDR. CHRISTENSEN

Vangedevej 235, Tlf. Søborg 189-1160



Indr.
Varemærke

Autofjedre - Forcromning Kofanger Service

Vi ombytter Deres Kofangere og
paamonterer nye med det samme

Hvad Motor-Afgifterne betyder for Staten -

Fortsat fra Side 138

saa overvejende Del af dem ved Statens og Kommunernes Foranstaltning omsættes til Arbejdsløn; Arbejdssituationen i Landet vilde tegne sig mange Gange mørkere end den allerede gør, hvis man ikke havde Motorafgifterne til Iværksættelse af Vejanlæg, der giver Arbejde til mange ledige Hænder.

Der tør derfor nok siges at være al god Grund for Finansministeren til at drage Omsorg for, at Motorførslen ikke rammes forholdsvis haardere af Restriktioner end alle andre Kategorier af vort Samfunds Funktioner. Med en Udtalelse i Folketinget om, at det saamænd ikke var nogen Skade til, om en Del af den private Automobilførsel hørte op, har Ministeren givet det første Fingerpeg om, i hvilken Retning eventuelt kommende strengere Foranstaltninger i værste Fald kan tænkes at ville gaa.

Ingen mistænker Finansministeren for i særlig Grad at have forset sig paa Motorførslen, og at det er af valutamæssige Grunde, mere end af Hensyn til Tilførselsforholdene, at de haarde Restriktioner, der allerede har bragt Ulykke over mange Mennesker, er sket, er jo ogsaa almindelig kendt. Det, som bl. a. ogsaa Vurderingen af Motorafgiftens Betydning for Statskassen, gør klart, er dette, at Valutarestriktioner ikke først og fremmest skal sættes ind imod Motorførslen, men at denne i saa Hensende ubetinget bør behandles paa lige Fod med alt andet. Det er baade det rimeligste og i Betragtning af dens Betydning indenfor praktisk talt alle Samfunksfunktioner det retfærdigste.

En interessant Totakts-Motor til Motorecykle

Fortsat fra Side 141

af den indstrømmende Friskgas. Under Stempelbevægelsen opad iler Udstødningsstempellet igen i Forvejen og lukker af for Udstødningsslidsen, medens Overstrømningslidsen endnu er aabnet. Paa denne Maade bliver der uden Gastab tilført Cylinderen en rigelig Mængde Friskgas. Den gode Fyldning er altsaa sikret; for der kan ikke længer strømme Friskgas ud af Udstødningslidsen. Udstødningsstempellet iler altsaa stadig noget forud, og det venter i Dødpunkterne paa, at Overstrømningsstempellet skal naa det. — Indsugningslidsen ligger under Stempellet, saa at Friskgassen først træder ind i Krumtaphuset, hvor den sammenpresses no-

get, inden den gennem Overstrømningslidsen naar ind i Cylinderen.

Den tvungne Styring af Gassen i en ensrettet Strøm giver altsaa en ren Adskillelse, fuldstændig Udstødning af den forbrændte Gas og god Fyldning med Friskgas. Desuden skal Puch-Dobbelstempelmotoren ogsaa i Tomgang kunne løbe glat og jævnt uden den ubehagelige stødvise Gang, som ellers ofte forekommer ved Totaktsmotorer.

Den i Wien udstillede Puch, Type 125, ses paa Fig. 4 og Fig. 5. Af denne Motorecykles Data anfører vi:

Boring: 2×38 mm.

Slaglængde: 55 mm.

Slagvolumen: 125 ccm.

Maksimal Kraftydelse: 5,4 HK ved 4800 Omdrejninger/Minut.

3 Gear med Klokobling.

Tankindhold: 8,8 Liter. Giver 350 km Kørestrekning.

Stigningsevne (Solo):

1. Gear 34 %, 2. Gear 15 % og 3. Gear 9 %.

Vægt, komplet med Bagagebærer, Værktøj, Brændstof og Bagsæde: 88 kg.

Maksimalhastighed: 76 km/Timen.

Akceleration i 3. Gear fra 30 til 60 km/Timen:

Solo: 15 Sekunder.

Med Passager: 22 Sekunder.

Bj.

Grusningen

af vore Veje

Vi har modtaget:

De har efterlyst Medlemmernes Mening angaaende Grusning og har i »Motor« Nr. 10 netop faaet de Svar, man kunde vente paa disse Spørgsmaal:

Hr. Afdelingslæge Ravn klager over for lidt Grusning.

Medlem Nr. 11310 klager over for megen Grusning.

Klagerne er ganske vist rettet mod to forskellige Institutioner, nemlig Københavns Amts Vejvæsen og Gentofte Kommune; men jeg, som daglig og paa alle Tider af Døgnet befarer Vejene begge Steder, ved, at der gruses lige saa meget og maaske mere paa Københavns Amtsvej som i Gentofte.

I Lyngby Kommune er der heller ikke blevet sparet paa Grusen; her er der i Januar Maaned alene brugt lige saa meget, som der normalt bruges paa en hel Sæson, og jeg vil skønne, at det samme er Tilfældet de to andre nævnte Steder.

De to Herrers Indlæg drejer sig ganske vist om to forskellige Slags Glat-

**OJET FAAR HVILE -
I BRILLEN FRA THIELE**

Forlang Thieles Hvilebriller

Rimelige Priser — Købmagergade 3



Codan's

nye „sporty“
er let og bekvem
og giver Foden en
behagelig Hvile

- hold paa det danske

DANSK VOGNFJEDER FABRIK

Gl. Køgevej 47, København-Valby

Central 8117 - Valby 4617

Gilbert Wulff

Automobilreparation

Frederiksberg Allé 76

Alleenberg-Garagerne

Telef. Vester 7505 (Privat Godth. 3433 x)

Forchromnings- & Forniklingsanstalt

Grundlagt 1908

J. A. Wallins Eftf., N. V. Hansen

Telf. V. 9712 · Bianco Lunosalle 8.

Udfører alt Automobilarbejde indenfor Branchen

MERCEDES-BENZ

Autoriseret
Forhandler:

Københavns Automobil Central

Telf. 5337-10937 Gl. Kongevej 13

ODENSE

C. M. ERIKSEN & SØN

1. Klasses Værksted for

Kølere, Skærme,

Karosserier, Ducolakering

Bjerggade 3-5 Telefon 5797

Horsens Kølerfabrik

(tidl. Jydsk Kølerfabrik)

v. A. F. Nielsen

Horsens Telf. 1968

Alle Kølere leveres med Garanti

Er Deres Bremses i Orden?

føre, nemlig et om Dagen fugtigt Lag, som af den lavere Aftentemperatur omdannes til Is, og et løst Snelag, som af Trafikken køres sammen til et glat Islag.

Hvornaar skal der gruses, for at begge Parter kan blive tilfredsstillet. I det første Tilfælde kan man dog ikke forlange, at Vejvæsenet skal paabegynde Grusningen Kl. 16, for at Arbejdet kan være fuldført Kl. 17, fordi man antager, at det maaske bliver glat Kl. 17, for saa kunde man gøre Arbejdet om, naar Glatføret indtraadte.

I det andet Tilfælde skulde der langs Vejene opstilles Vagtposter, som rapporterede, at nu er den Strækning tjenlig til Grusning og nu er hin.

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

Sallingsund Færgeren

Telefon Nykøbing Mors 201

Til Thy, Mors og Salling

Automobilfærgeren »Sallingsund« (Motorfolkets Færge)

FARTPLAN

Fra 15. Januar indtil videre

Afgang fra Mors (Sallingsund)

700 800 900 1100 1300 1500 1700 1900 2100 2200

Afgang fra Salling (Pinen) 10 Minutter senere

Overfarten varer 5 à 6 Minutter

Ekstrature efter Bestilling

Svendborg — Nakskov

eller omvendt

Korsør-Lohals eller omvendt

Gyldig fra 15. Januar 1940

Afg. Svendborg Kl. 11.50

Ank. Nakskov Kl. 15.30

Afg. Nakskov Kl. 10.30

Ank. Svendborg Kl. 14.08

Afg. Korsør Kl. 11.00 Ank. Lohals Kl. 12.55

Afg. Lohals Kl. 8.10 Ank. Korsør Kl. 10.05

Hurtigt og billigt!

Sydfyenske Dampskibsselskab

Hertil skulde der saa være en uendelig Mængde Grusspredemaskiner til Disposition for at kunne betjene de sikkert godt spredt liggende tjenlige Strækninger.

Begge Fremgangsmaader er bekostelige, og selv om der blev ofret denne Ekstraudgift, saa vilde man høre: »Hvorfor gruses der, inden det bliver glat« og »hvorfor kører de saadan rundt og gruser nogle Veje og ikke andre, som ligger lige ved Siden af, det er da Spild af baade Tid, Benzin og Penge«.

Gør som Medlem Nr. 11310 siger i sit Indlæg:

Indstil Kørslen efter Føret.

Gør ikke som en Bilist, der henvendte sig til en herværende Overbetjent, harmdirrende over den slette Grusning: »Her kommer jeg kørende med den tilladte Hastighed og opdager først i sidste Øjeblik, at Vejen fremefter er spærret og der er Omkørsel. Tænk hvis der ikke havde ligget en Snedrive i Vejsiden i Svinget, hvor jeg kunde tage Farten af Vognen, saa vilde min Vogn til 12000 Kr. have set ilde ud, og det var blevet dyrt for Vejvæsenet.«

Overbetjenten gav Manden det Svar, at Vejen var gruset forsvarligt og Spærreskiltet opstillet efter Politiets Anvisning, men at den tilladelige Hastighed ikke var noget Tal, men var afhængig af Føret, Vognen og Chaufføren, samt at han ikke kunde have forventet nogen Erstatning, hvorfor han hellere maatte køre noget mere forsigtigt.

Jeg ved, at Parolen til Vejvæsenets Folk er:

Er det glat, saa grus; er der Tvivl, om der skal gruses eller ej, saa grus, og grus saa vidt muligt paa de farlige Steder først. Men selvfølgelig tager det sin Tid at udføre Arbejdet, selv om man er begyndt Arbejdet rettidigt, og man kan ikke være alle Steder først.

Medlem Nr. 11444.

Ambulancen kører over mod rødt Lys

Fortsat fra Side 139

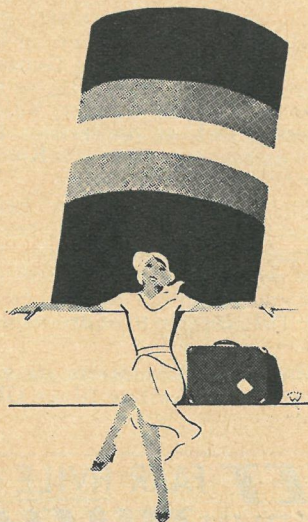
har været rejst af vore Motororganisationer, men uden Held. Jeg erindrer, at Kongelig Dansk Automobil Klub sidst henstillede, at Udrykningsvognene ikke fik Tilladelse til at køre frem mod det røde Stoplys, og der er da ogsaa fra Autoriteternes Side givet Ordre til, at Fremkørsel mod det røde Stoplys skal ske med 5—10 Kilometers Fart, og kun naar det kan ske ganske uden Gêne for Færdselen, og her maa man desværre konstatere, at dette Paa-bud ikke overholdes; — ikke alene kører Ambulancerne frem mod det røde Stoplys med en Hastighed af op til 40 Kilometers Fart, men de kører venstre om Hellerne, og dette sker ogsaa i glat Føre — saa før eller senere maa der igen ske en alvorlig Ulykke. Naturligvis skal Ambulancerne køre hurtigt, men de kører lige den Smule for hurtigt, der gør, at Chaufføren ikke har fuld Kontrol over Køretøjet. Om man kører 40 eller 60 Kilometer har enorm Betydning.

Hensigten med denne Artikel er derfor at advare — advare mod Ambulancerne vilde Jag. — Kører De selv, ved De, hvor tit man giver Vognen lidt ekstra Gas for at slippe over, medens Lyset endnu er grønt — og saa kan man risikere, at der kommer en Ambulance fra Siden som skudt ud af en Kanon, medens man koncentrerer sig om at se lige ud — og saa er Ulykken sket.

Man har talt om et Centralalarmeringssystem for alle Byens Ambulancer, saaledes at den nærmeste — og kun een Ambulance blev dirigeret til Ulykkesstedet. Dette vilde desværre betyde et Indgreb i det private Initiativ — den private Ambulancekørsel, derfor kan man nok sige til de private Redningskorps: »Gaa i Spidsen, kørs langsommere og mere hensynsfuldt — ellers gaar det i det lange Løb ud over Dem selv!« Svend Bergsøe.

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!

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR

er en stor, stærk, pålidelig Haandlygte.

HELLESENS SENIOR

giver blændende Lys Aar efter Aar med verdenskendte Tørelément.

HELLESENS SENIOR

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

HenningKlee

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

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

Udslibning af Cylindre med
Kryds-Polerede Slidflader

Montering af

**“Centricast”
Slidforinger.**

„Nova“ Nelson Bohnalite
Stempler giver **max. Økonomi.**
Istøbning af Metal i Plejl-
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



Dybtryk Bogtryk

Det Berlingske Bogtrykkeri A/S

Central 3371

Chr. Bandholtz

Specialfabrik for Cylinderudslibning

Cylindre udslibes med honede
(polerede) Cylindervægge.

Afslibning af Krumtappe fore-
tages paa 2 specielle Krumtap-
slibemaskiner.



CHR. BANDHOLTZ
MASKIN & AUTOTEKNISK
Etablissement
RAADMANDSGADE 70.

Slidforinger til alle Motorer