

***Deres Vogn
kan startes
saadan-***



-men det er lettere at bruge

CASTROL
VINTEROLIE

-flyder, naar alt andet fryser!

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S. VESTERPORT 318, KØBENHAVN V.



**M
O
T
O
R**

MOTOR

Nr. 2.13. Januar 1940
35. Aarg. Udgivet af
Forenede Danske
Motorejere
Medlemsantal pr. 1.
Decbr. 1939: 29.101
Nettooplag 2. Halvaar
1938: 28.156 Eksp. l.
iflg. Dansk Opl.kontrol

Meddelelse fra

Turistafdelingen

Paa Grund af Krigen og de ugunstige Rejseforhold anmoder Turistafdelingen de Medlemmer, der endnu er Indehavere af Passersedler og Passerhefter om at aflevere disse.

Skulde Tiderne bedre sig inden Dokumenternes Forfaldsdato, vil de altid kunne udleveres til fornyet Brug, det er derfor en Fordel for Medlemmerne at aflevere Dokumenterne nu i Stedet for selv at skulle have Ansvar for Opbevaringen. Bortkomne Dokumenter volder meget Besvær, og det er forbundet med Udgift og Ulejlighed at fremskaffe det nødvendige Bevis for Køretøjets Genudførsel af det paagældende Land, hvis det viser sig, at Passersedlen eller Carnet'et ikke har været rigtigt afstemplet.

Benyt Dem derfor af vort Tilbud om Opbevaring af disse Værdidokumenter.

Af Turistraadets

Aarsberetning

Turistraadet har holdt Aarsmøde d. 27. November, og det fremgaar af Beretningen, at der i de fem Sæsoner, som er forløbet, siden Turistforeningens Reorganisation fandt Sted, og Foreningen baade fra officiel og privat Side blev forsynet med økonomiske Midler, er sket en Stigning af det udenlandske Turistbesøg efter en jævn, opadgaaende Kurve, som imidlertid fik en brat Drejning nedad umiddelbart før Krigens Udbrud i Slutningen af August.

Siden sidste Turistraadsmøde har Turistforeningen udsendt 490.000 Brochurer og 9.700 Plakater, for Størsteparten paa fremmede Sprog. Gennem Turistforeningens Fordelingscentral er distribueret ialt ca. 290.000 Lokalbrochurer, dels paa Dansk, dels paa fremmede Sprog, foruden et stort Antal lokale Fartplaner, Hotelprospekter o. l. Alene til Sverige, Norge og Finland er der uddelt ca. 100.000 af Turistforeningens egne Brochurer og 111.000 Lokalbrochurer.

Den betydelige Udvidelse af Antallet af Brochurer staar fortrinsvis i Forbindelse med Verdensudstillingen i New York og med en betydelig større Propaganda i de skandinaviske Lande.

De nye Forbindelser fra Norge og Sverige til Nordjylland og D.F.D.S.s indarbejdede Rute fra Oslo til Fredrikshavn og København—Oslo, har betydet meget for Stigningen i Antallet af nordiske Gæster ikke blot i Nordjylland, men i hele den øvrige Del af Landet.

Den stadig stigende Interesse i Sverige for Danmark som Turistland i Forbindelse med de nye, gode Trafiklinier mellem Danmark og Sverige har medført, at svenske Blade og svenske Rejsebureauer i højere Grad end tidligere interesserer sig for at sende Sel-skaber af svenske Turister hertil. Der er næppe Tvivl om, at denne Udvikling vil kunne faa stor Betydning for det nordiske Rejseliv, særlig under de nuværende Forhold, hvor Norden vil blive en mere naturlig Turistenhed end nogensinde tidligere.

Oversigten over Automobilturister i Danmark i de første 8 Maaneder af 1939 viser, at Antallet af udenlandske Automobilturister, til Trods for de urolige politiske Forhold i Forsæsonen og den utvivlsomme Tilbagegang i Slutningen af August, forøgedes til 24.000 fra 21.000 i det tilsvarende Tidsrum i Fjor.

Danmarks Indtægt gennem udenlandske Turister blev af Det statistiske Departement for Aaret 1938 opgjort til 36 Mill. Kr. mod ca. 18 Mill. Kr. i 1933. Til Sammenligning kan nævnes, at Danmark i 1938 eksporterede Fiskeriprodukter for 35,7 Mill. Kr., Cement, Kryolit og andre Mineraler for 26,1 Mill. Kr., levende Kvæg for 70,4 Mill. Kr. Det vil heraf fremgaa, at Turismen skaffer Landet Indtægter, der taaler Sammenligning med Indtægterne af vigtige Eksportartikler.

Ny Trafikvej i København

Stadsingeniørens Direktorat meddele-

rer: Fra Trafikknudepunktet Vibenshus Runddel har man manglet en gennemgaaende Trafikvej mod Vest til Tagensvej, idet Aldersrogade hidtil kun har været anlagt paa Strækningen fra Vibenshus Runddel til et Stykke forbi Haraldsgade. Aldersrogade er nu gennemført til Røvsingsgade, der paa dette Sted allerede har Tilslutning til Tagensvej. Gadearbejdet er færdigt, og Gadebelysningen bliver nu etableret, saaledes, at Skraagaden fra Vibenshus Runddel er gennemført i hele sin Længde.

Forchhammer.

Produktionen af Lastbiler

I Produktionen af Lastbiler, oplyser Ingeniør Beltsov ved Forskningsinstituttet for Autotraktor-Industrien i Moskva, stod i 1938 Sovjet-Rusland i Spidsen med 185.000 Stk., medens Storbritannien fulgte med 105.000, Tyskland med 60.000, Frankrig med 20.000 og Italien med 10.000 Stk. Særlig stærkt beskæftiger man sig i Rusland med Fremstilling af Gasgeneratorvogne. Disse Køretøjer, som drives ved Træ eller Trækul, er temmelig sparsommelige i Brugen, da de til 100 km Kørsel kun bruger 50—70 kg Træ, alt efter Størrelsen.

Nye Bøger

Fredrik Böök: *Nya Historier från Hallandsåsen och Helgeå*. Alb. Bonnier's Forlag, Stockholm, 1937.

Som det fremgaar af Titlen, er denne Samling Fortællinger henlagt til Hallandsåsen og Egner omkring Kristianstad, og allerede af denne Grund vil den kunne paaregne Interesse hos de mange af vore Læsere, der kender Skåne fra deres Sommerudflugter.

Selv uden ringeste Kendskab til Fredrik Böök og hans Forfatterskab vil man hurtigt opdage, at han er barnefødt paa Egner, og et Par af Fortællingerne bærer da ogsaa det selveplevedes Præg. Alligevel er det ikke

Lokalkoloritten, der er den afgørende Faktor for Bogens Kvalitet. I en enkelt af Fortællingerne, »Nausikaa«, udspringer Handlingen i det tidligere Bratislava, og i »Rövarhistorier« bliver man ogsaa ført udenfor Sveriges Grænser, men Tilknytning til Hjemegnen er der altid under den ene eller den anden Form. Forfatteren er i Besiddelse af en ganske særlig Evne til at skildre Ungdommen paa Grænsen mellem Barn og Voksen. Smukkest giver denne sig Udslag i Fortællingen, »Glädjens blomster«, der er en nænsom Skildring af den første, spæde Forelskelses Lykke og Tragedie.

Fredrik Böök mestrer Fortællingens Kunst til Fuldkommenhed, og forstaar at holde sine Læseseres Opmærksomhed fangen, til det sidste Blad i Bogen er vendt.

K. S.

En svensk

„Folkebaad“

I Meddelanden från Kungl. Motorbåtklubben læser vi, at Klubben har udskrevet en Priskonkurrence om Kon-



Archimede's sidste Nyhed, en 6,5 m Campingbaad med den nye Inbordre M-1 paa 5 HK. Baaden gør 7 Knob, og hele Fartøjet koster 2300 Kroner.

struktionen af en Folkebaad. Betingelserne for Konkurrencen afviger fra almindelig Sædvane, idet der i Hovedsagen kun er foreskrevet en øvre Prisgrænse for Baaden, nemlig 3800 Kroner. Denne Grænse er naturligvis ikke tilfældigt valgt; Konkurrencekomiteen betegner den endda som den matematisk rigtige! Den er bestemt paa Baggrund af indhentede Tilbud paa Bygning af en Baad, som Vinderen af den tidligere Konkurrence om »Idealbaaden« havde skitseret.

Blandt de faa Krav, som iøvrigt er stillet, nævnes, at der skal være to Køjer under fast Tag, og at der yderligere skal kunne indrettes to Ekstrakøjer. Desuden er der fordret et Bord, hvorved fire Personer skal kunne sidde og spise.

Det skal blive interessant at erfare Udfaldet af denne Konkurrence.

Bj.

Af Apoteker

PAUL SCHEEL

ØNSKER

for 1940

*Det er naturligt, nu da igen et Aar er gaaet, og vi staar paa Tærskelen til et nyt, at forme nogle af sine Ønsker for det nye Aar. Saaledes har det været Skik ved andre Aarsskifter, men der er den Forskel paa dette Nytaar og tyve Aarsskifter forud, at før gik vi ud af eet Fredens Aar ind i et andet, nu forlader vi den store europæiske Krigs første Aar og har netop oplevet de første Dage af et nyt Aar, om hvis Forløb eller Skæbne ingen kan vide noget sikkert, ja, end ikke have nogen rimelig For-
modning.*

Med denne Begrænsning skal da de Linier læses, i hvilke jeg formulerer nogle Ønsker for det kommende Aar. Ens første Ønske maa naturligvis Ønsket om Fred være og dermed en Tilbagevenden til normale Tilstande, hvorunder Samkvemmet mellem Landene. Jeg regner det for et af de sidste tyve Aars største Goder, at efter den forrige Krig udvikledes effektivt, gavnligt og nyttigt Forbindelsen mellem de enkelte Lande. Turistrejserne, der i tidligere Tid var et Privilegium for de faa, der havde Raad til at købe dyre Jernbanebilletter og Raad til at bo paa internationale Hoteller, hvor i Verden han vilde, var, indtil Krigen næsten standsede Rejserne mellem Landene, — et Gode, af hvilket Tusinder drog Nytte. Selvom Automobilerne ikke er Hvermands Eje her i Europa, saa var det dog efterhaanden blevet saadan, at Hundredetusinder havde Raad til at købe Vogn og paa den Maade skaffe sig Del i de Værdier, som

Kendskab til andre Lande og andre Folk og selve Feriebegrebet rummer. Desuden fik de Automobil-løse, og det er jo fremdeles de fleste, Adgang til at komme ud, gennem billige Rejser i Turist-Automobil. Disse Rejser er saa vel organiserede, at de med Rette var eftertragtet af Mennesker, som hidtil havde maattet give Afkald paa Drømmen om en Udenlandsrejse.

Men med Freden følger naturligvis andre og endnu større Goder. For det første bringes til Op-hør en kaotisk Tids Uvished. For det andet skaffer Freden paany standsede Hjul igang og baner dermed Vej for en Genoprettelse af en naturlig og overskuelig Økonomi, til Gavn for baade Landene og den Enkelte.

Saa brændende Ønsket om Fred end er, saa nytter det jo intet blot at ønske. Det kan derfor være rimeligt at vende sig mod hjemlige og mere haandgribelige Forhold. Hvad angaar Motorfolks Ønsker for 1940, saa koncentrerer de i Haabet om, at der i det Aar, der ligger foran os, maa kunne skaffes den motoriserede Trafik og Automobil-Erhvervet bedre Kaar end de, Erhvervet har haft siden hin 1. September, da Krigen brød ud og ganske ændrede Stillingen for Hundredetusinder, hvis Eksistens i højere eller mindre Grad er afhængig af Erhvervets Opretholdelse.

Dernæst maa man ønske, at Ad-

ministrationen og Lovgivningsmagten naar saa vidt i sine Bestræbelser for en Nyordning af Færdsels-Lovgivningen, at Regeringen allerede i denne Rigsdagssamling kan forelægge Rigsdagen et Forslag til en moderniseret Færdselslov, der er forberedt ved Aars Arbejde af indsigtfulde Sagkyndige.

Derimod er der Grund til at frygte, at Trafikkommissionens Betænkning, paa hvilken ogsaa et Lovforslag skal bygges, vil berede i alt Fald Motorerhvervet en Skuffelse, idet den samlede Koordination af alle Trafikmidler ikke har fundet Udtryk i Kommissionens Betænkning, lige saa lidt som Kommissionen har formet nogen Vejplan. Forhaabentlig lykkes det at skaffe Udvej for saadanne Ændringer, at den oprindelige Tanke med en Trafik-Reform finder Fodfæste.

Hvad angaar Revisionen af Færdselsloven saa har som bekendt dette rent praktiske Problem været debatteret rundt om i Landet, og Forenede Danske Motorejere har udrettet sin Del af Arbejdet for denne Sag, saaledes som ret og rimeligt er, for F. D. M. har, saalænge Selskabet har eksisteret, tidligt og sent propageret for den Opfattelse, at al Trafik skal afvikles hensynsfuldt, at ingen Del af Trafikken har Forret for den øvrige eller har Ret til at skade Trafikkens andre Kategorier. Til Gen-

Fortættles Side 24



Storbritannien kører i Biler uden Benzin

Og Gasbrændsel er endda billigere

Af J. Bonar Mc.Coll, A. M. I. E. S.

En af Krigens Følger er den tiltagende Anvendelse af Gas til Bilkørsel. I en længere Aarrække har man i Storbritannien foretaget Forsøg og gjort Fremskridt m. H. t. Anvendelsen af Gas i Stedet for Benzin. Under Verdenskrigen dannede Krigsmateriale-Ministeriet i 1917 en Afdeling for Gas som Drivkraft og foretog et værdifuldt Arbejde ved Undersøgelse af Midler til Fremstilling, Befordring og Forbrug af Gas til Bilkørsel. Under den sidste Krig blev Kulgas (d.v.s. Belysningsgas og lignende, ved Tørdestillation af Kul udvundne Gasarter) benyttet i stor Udstrækning i de lettere Vogntyper, og det var et almindeligt Syn at se Biler med store Gasposer eller Balloner af gummieret Stof anbragt paa Taget.

Siden den Tid har Gasindustrien foretaget et meget omfattende Forsøgsarbejde i praktisk Henseende, og særlig i de sidste ti Aar har man gjort betydelige Fremskridt. 1934 udgav Na-

tional Gas Council en Oversigt over dets Arbejde, hvori det hedder:

»Man har overvundet de Vanskeligheder, som fremkom ved Anvendelsen af Gas som Drivkraft for Biler, som normalt er beregnet til at anvende flydende Brændsel. I det forløbne Aar er Biler, drevet med komprimeret Gas, blevet anvendt med største Held. Ingen Forandringer paa Motoren har været nødvendige, bortset fra Montering af en Gas- og Luft-Blendingsventil i Stedet for den sædvanlige Karburator og Anbringelse af Staalflasker i Stedet for den sædvanlige Benzintank var ingen Forandring paakrævet.«

Der findes to Maader til Medføring af Kulgas paa Biler. Den ene er med Ballon eller Gaspose-Systemet, hvorved kommunal Lysgas befordres under det samme Tryk som fra Hovedhanen i en gummieret Pose af Stof, som er anbragt paa Vognens Tag. Et Firma i Lon-

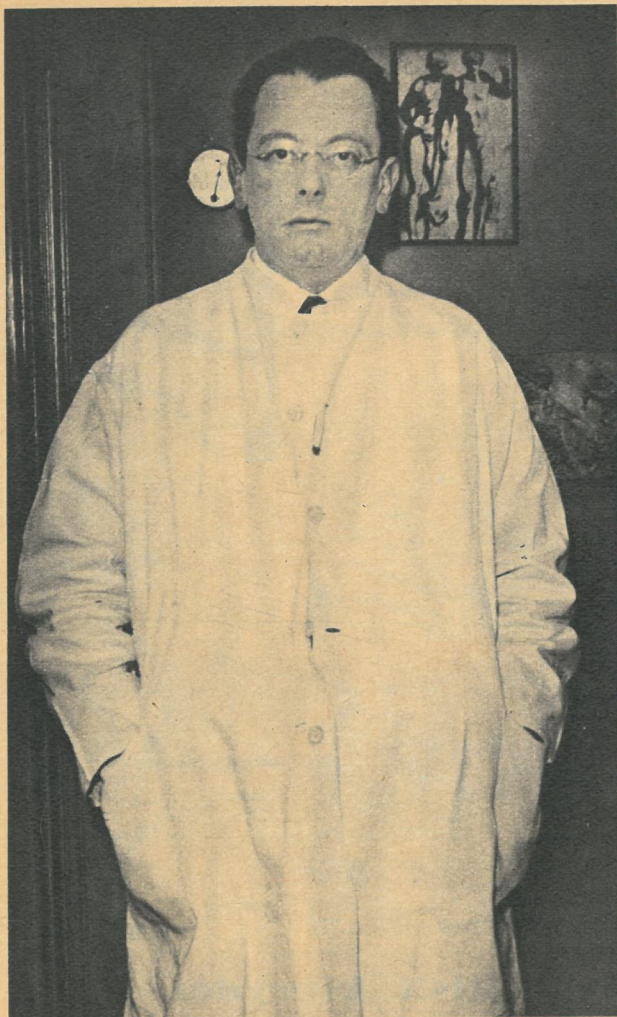
Mr. Geoffrey Lloyd, Statssekretær for det engelske Minedepartement, inspicerer en London-Bus, der er omdannet til Generatorgasdrift.

don kan levere og udstyre indtil tre Hundrede Biler pr. Dag med den Slags Poser. Der findes tre Standard Typer til Opbevaring af henholdsvis 70, 100 og 150 Kubikmeter. Ca. 80 Kubikmeter Gas svarer omtrentligt til 5 Liter Benzin i en normal Motor, saa den forholdsvis lille Beholdning bevirker, at denne Metode kun egner sig til Anvendelse paa den mindre Vogntype eller Lastbil paa indtil ca. 1,5 Tons.

Den anden Opbevaringsmetode for Kulgas paa Biler er ved Hjælp af Højtryks Staalcylindre eller Flasker. En Flaske med Nettoindhold af 0,05 m³ og med et Tryk paa 200 Atmosfærer vil ækvivalere ca. 5,7 Liter Benzin.

Til Anvendelse i Lastbiler og Passager-Omnibusser er Generatorgas mere praktisk. I Generatoren, der er fast monteret paa Vognen, fremstilles Gasen af Antracit og de saakaldte Lavtemperatur-Koks. Et Antal Firmaer i England fremstiller saadanne Gasgene-

Fortsættes Side 22



Overlæge, Dr. Haagen Jessen.

Paar Aarhus Sct. Josephs Hospitals Afdeling for Nervesygdomme har Overlæge, Dr. Haagen Jessen i de sidste ti Aar behandlet en Række Patienter med de sædvanlige Følger af en Hjernerystelse, efter en indtil da herhjemme ukendt Metode: nemlig ved en Luftindblæsning i Hjernens Hulrum og har i adskillige Tilfælde haft fortræffelige Resultater.

Det er nok at nævne, at af 18 Patienter med generende Følger af Hjernerystelse blev 8 paany arbejdsdygtige i fuldt Omfang og andre 8 saa meget bedre, at de i det væsentlige kan passe deres Arbejde.

Luftindblæsningen i Hjernens Hulrum er prøvet første Gang i 1919 af en amerikansk Kirurg Walter Dandy, der anvendte Luftindblæsningen ikke i Behandlingen, men i Undersøgelsen af alvorlige Hjernelidelser. Ved et Tilfælde flere Aar senere viste det sig, at Luftindblæsningen i visse Tilfælde

ogsaa er af behandlingsmæssig Effekt, og i den følgende Tid blev denne Metode taget i Brug over hele Verden, herhjemme først af Overlæge Jessen.

Med den tiltagende Trafik, Opgangen i Trafikulykkerne og dermed i de Tilskadekomnes Tal er det af Betydning, at man ejer et Middel til Bekæmpelse af en hyppig Læsion, nemlig Hjernerystelsens Følgetilstande. Dette Middel synes man at have fundet i Luftindblæsning, der regnes for farefri og efterhaanden anvendes mange Steder. I et af de sidste Numre af Nordisk Medicin har Læge Knud Roepstorff udførligt gjort Rede for denne Behandling og dens Forudsætninger og skildret

Hvordan man har det efter en Hjernerystelse.

Paa Hospitalerne ser man som Regel kun Patienterne i det akute Stadium, og Behandlingen bestaar for en stor Del i at »slaa« med dem for at faa dem til at holde Sengen og blive paa Hospitalet i de tre Uger, som man herhjemme regner for nødvendigt.

Man ser da undertiden Manden med Hjernerystelse tage Afsked med Hospitalet glad og smilende, men man ser ikke, at han maaske allerede i Toget eller Rutebilen hjem faar det daarligere og en Forsmag paa, hvordan Tilværelsen vil forme sig for ham i den følgende Tid, maaske et Par Aar frem i Tiden.

Ny Behandling af Hjernerystelse

Luftindblæsning i Hjernens Hulrum helbreder eller lindrer Følgerne af en Hjernerystelse, der gør Mennesker syge og arbejdsdygtige.

For den praktiserende Læge er disse Patienter besværlige, da man ikke har noget effektivt Middel til at skaffe dem varig Lindring, endsige Helbredelse. Lidelsen faar (med Hovedpine og Svimmelhed) hyppigt et subjektivt Præg, og Erstatningssagen afsluttes hurtigt, hvorefter Patienten gaar enten arbejdsløs eller tvinges ud i Arbejde, som han ikke kan klare. Mens Ro, Hvile og lettere Arbejde er det, han trænger til. Som Regel behandles han med et Coffein-Præparat, der ikke hjælper paa hans Hovedpine, og med Barbitursyre-Præparater, som han kun bliver mere svimmel af.

Den Hjernerystedes Klage bestaar først og fremmest i Klagen over en konstant Hovedpine, som han føler som et indre Tryk og som en Tunghedsfornemmelse, der som Regel er spredt, men undertiden koncentreret paa det Sted, hvor Slaget ramte. Hovedpinen forværres ved baade legemlig og aandelig Anspændelse. Desuden lider han af Svimmelhed, som Regel ledsaget af Sortnen for Øjnene, let Uklarhed og Mathedsfølelse. Der er dog sjældent egentlige Besvimelses-Tilfælde. Svimmelheden kan enten komme pludseligt uden paaviselig Aarsag. Eller for Eksempel naar Patienten gaar i Højden. Naar han er i stærk Færdsel. Naar han drejer Hovedet. Naar han anstrenger sig.

Endvidere er han glemsom. Han forlægger sine Ting og kan ikke huske, hvad han gaar efter. Han kan daarligt koncentrere sine Tanker og kan navnlig ikke holde ud at læse mere end kort Tid ad Gangen. Hans Humør er daarligt. Han er irritabel, sensibel og nærtagende. Han er mere eller mindre nervøs og kommer let til at ryste. Han farer sammen ved den mindste Overraskelse eller Støj, og han er ofte bange for Automobile og Hestekøretøjer. Endvidere er hans Søvn daarlig, hvileløs, overfladisk og jævnlig afbrudt af Drømme. Symptomerne kan vare kortere eller længere Tid, fra et halvt Aar indtil tre-fire Aar eller mere og holde sig uforandret i Aarevis, før de gradvist og spontant forsvinder.

Det er derfor indlysende, skriver Læge Roepstorff, at baade Patienten

Fortælltes Side 24

Talende Vejvisere

Folkelig Humor og moderne Funktionalisme i skøn Forening.

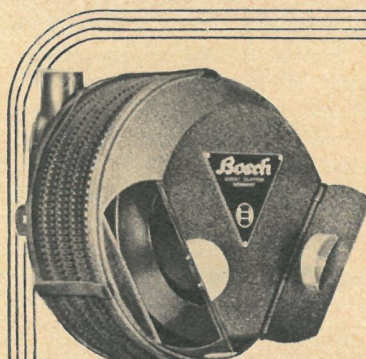


Efter det ungarske Motorblad *Urvezet* gengiver vi hystaaende nogle tyske Vejvisere, som, bortset fra den humorfyldte, friske Opfattelse, de giver Udtryk for, besidder det Fortrin, at ogsaa Analfabeter kan »aflæse« dem. Som det vil ses giver for en Dels Vedkommende Vejvisernes Figurer umiddelbar Oplysning om Vejen til f. Eks. Jernbestation eller Apotek, medens andre Figurer karakteriserer den Egn, man nærmer sig.



Automatisk Afbryder

til Sikring mod Brandfare ved Væltning



En BOSCH Nyhed!

Det nye BOSCH Varmeapparats store Succes skyldes følgende Fordele:

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

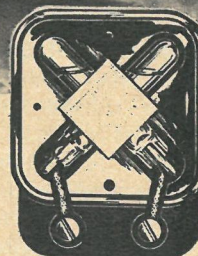
BOSCH Varmeapparat
Kr. 130.— excl. „Defroster“ — „Defroster“ Kr. 18.— extra

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



Naar et Automobil ved Sammenstød eller paa anden Maade bringes til Væltning, er der Fare for, at Vognen skal komme i Brand. Denne Fare vil blive formindsket, ifald Tændingen automatisk afbrydes, naar Vognen vælter.

En automatisk Vælteafbryder forhandles af Underwriters Safety Device Corp., Chicago, Illinois, U.S.A., under det ikke ukendte Navn S.O.S. (i dette Tilfælde afledet af »Safety-Overturn-Switch«). — Som det vil ses af hystaaende Billeder, virker Afbryderen paa den simple Maade, at Strømmen brydes i et Kviksølvkors, naar Vognens Hældning overstiger Kæntringsvinklen. S.O.S. er en nem lille Anordning, som let kan indføjes i Automobilers elektriske Kredsløb. Prisen er i Hjemlandet 5—6 Dollars pr. Stk.



Bj.

Trafikuheld i København

Der dræbtes i 1939 42 Personer mod 50 Aaret forud

Engang om Aaret udsendes af Københavns Politis Færdselsafdeling en Beretning, der hviler paa en fuldkommen Statistik over alle Arter af Færdselsuheld, som er indtruffet i det forløbne Aar, og som samtidig giver et udmærket Billede af Byens Pulsslag. Beretningen for 1939 foreligger nu, og den konstaterer ganske vist en Nedgang i Færdselsuheldenes Antal samt i Antallet af Dræbte ved Færdselsuheld, men endnu ligger dog Tallene paa begge Punkter altfor højt.

Det er ganske logisk at antage, at de paa Grund af Krigen foretagne Indskrænkninger i Benzinforbruget har øvet en vis Indflydelse paa Færdselsforholdene, men dog, hvad kørende Enheder angaar — hævder Færdselspolitiet — ikke i saa stor Udstrækning som almindeligt antaget, idet Cyklisternes Antal næsten samtidig forøgedes i saa stor Udstrækning, at det ene — antalsmæssigt set — opvejede det andet. I Fortsættelse heraf siger Færdselspolitiet derfor, at Nedgangen i de dræbtes Antal og i det samlede Antal af Uheld i Forhold til Aaret forud ikke alene vil kunne tilskrives Benzinrestriktionerne (som ogsaa kun har virket i 4 Maaneder).

Blandt de andre Forhold, som maa tages i Betragtning, er ikke mindst den voksende Forstaaelse blandt Befolkningen af Trafiken og dens Kaar samt Nyttevirkningen af de fra det offentlige Side iværksatte, mangeartede Foranstaltninger til Forebyggelse af Uheld og Fremme af Oplysning om gældende Færdselsregler, tilstedeværende Faremomenter o. lign.

Sigtelse mod 2581 Motorførere og 945 Cyklister.

Det samlede Antal Færdselsuheld har været 5260, og Antallet af Uheld, hvori Motorkøretøjer har været impliceret, andrager 3777, medens Cyklisternes Andel er 2516. Dernæst konstateres det, hvilke Trafikanter der har været impliceret og hvormange, og de vigtigste Tal er her: 2077 private Motorvogne, 1656 Vare- og Lastmotorvogne, 928 Fodgængere, 575 Motorcyklister, 495 Sporvogne, 469 Motordrosker, 278 Lillebiler, 119 Hestekøretøjer, 83 Udlejningsvogne, 81 Rutebiler, Omnibusser og Trolleyvogne samt 69 ukendte Motorvogne.

Som Følge af de Uheld, hvori Motorkøretøjer var impliceret, blev der rejst Sigte mod 2581 Motorførere, som fordeles sig saaledes: 945 mandlige og 66 kvindelige Førere af Privatmotorvogne, 53 af Udlejningsvogne, 303 af Motorcykler, 144 af Lillebiler, 841 af Vare- og Lastmotorvogne, 196 af Motordrosker, 26 af Rutebiler, 5 af Brand- eller

Redningsbiler og 2 af Traktorer. Forseelsernes Antal er 2932, hvoraf Tilfældigheden af Vigepligten ligger i Spidsen med 1186, efterfulgt af uforsigtig Forbikørsel med 647 og 199 Overtrædelse af Hastighedsbestemmelserne. Kørt i for kort Bue til venstre noteres med 50 og i for stor Bue til højre med 7. 154 Motorførere har undladt at vise Tegn til Drejning, medens kun 10 har undladt at respektere Trafiksignaler.

Dernæst følger en Oversigt over de øvrige Trafikanter, mod hvem der blev rejst Sigte. Der var 74 Sporvognsførere, 43 Kuske, 945 Cyklister, 178 Fodgængere og 7 Førere af Trækvogne.

Det fremgaar af disse Tal, hvor store Opgaver der venter den nye Færdselspropaganda-Virksomhed, som i første Række maa henvende sig til de motor-kørende, der trods alle Fejl fra de øvrige Trafikanter Side har det største Ansvar, fordi der kan forvoldes saa stor Skade ved slet og hensynsløs Kørsel.

Aarsagerne til Færdselsuheldene.

Skønt Fald paa Gaderne ikke er Færdselsuheld i samme Forstand som de i Opgørelsen behandlede, medregnes de dog, og der kan ogsaa være al Grund dertil, eftersom ikke færre end 343 Cyklister væltede i daarligt Føre eller i stærk Blæst eller som Følge af Beruselse eller Ildebefindende, ligesom 218 Fodgængere kom til Skade ved Fald af lignende Aarsager (heri medregnet forfejlet Spring af eller paa Sporvogn). Af disse saaledes i Færdselen under mere tilfældige Forhold tilskadekomne afgik 6 ved Døden, et Tal, som er inkluderet i de 42 dræbte. De dræbte var iøvrigt 35 Mænd og 7 Kvinder, og de fordeler sig saaledes indenfor de forskellige Trafikgrupper: 1 Motorcyklist, 1 Automobilist, 21 Cyklister, 17 Fodgængere og 2 Passagerer.

Med positivt Resultat spiritusprøvedes 42 Motorførere, som har været impliceret i Paakørsel og 166 uden Paakørsel.

Det er fremdeles den indre By (1., 2. og 3. Politikreds), der har de fleste Uheld, nemlig 32,22 pCt. af det samlede Antal. Dette er en lille Stigning fra 1938 paa 0,21 pCt. Den Politikreds, som har kunnet notere Rekordantallet, er Kreds 8 (Frederikssundsvejens Politistation), men det skyldes denne Politikreds store Udstrækning med en Vej-længde paa ialt 230 km mod tilsammen 85 km i de tre Kredse i den indre By. Fremdeles er Nørrebrogade den farligste Gade i København, idet der her skete 303 Ulykker, og de farligste Kryds er Søtorvet og Krydset Hammerichsgade—Akseltorv, som begge noteres for 16 Ulykker.

Beretningen fortæller ogsaa lidt om.

hvornaar det er mest risikabeit at færdes i København. Længst nede er man mellem Kl. 4 og 5 om Morgen (under ½ pCt.). Saa er der en gradvis Stigning mellem Kl. 6 og 7, hvor man naar godt 4 pCt., og efter at der i den følgende Time har været et lille Fald, er der atter en gradvis Stigning, som kulminerer mellem Kl. 11 og 12, hvor man naar op paa 7 pCt. Mellem Kl. 14 og 15 viser Statistikken næsten 8 pCt. og stiger derefter i Timen ved Arbejdstids Ophør, fra Kl. 16 til 17 til 10 pCt. Derefter falder Kurven voldsomt til under 2 pCt. ved Midnat.

Lørdage i Juni er de farligste.

Risikoen paa Gaderne er dog ikke lige stor hele Aaret rundt. Den farligste Maaned er Juni, hvilket svarer til Aaret forud. Her havde man ialt 525 Uheld. Uanset Politiets Mening om Benzinrestriktionernes Indflydelse paa Trafiken viser det sig dernæst, at Aarets sidste 3 Maaneder har været langt de ublodigste paa Københavns Gader. I Oktober 390 (i 1938 460), i November 326 (457) og i December 344 (508).

Mere faar man da maaske ud af Statistiken, der viser Uheldenes Fordeling paa Ugens forskellige Dage. Her er Lørdagen den værste med ialt 984 Uheld, og efter denne kommer Fredag med 850.

Aarsheftet 1940

I Løbet af de første Dage af Januar er Aarsheftet for 1940 blevet udsendt til alle vore Medlemmer.

Aarsheftet er ogsaa i Aar blevet forøget med adskillige nye Oplysninger. Først og fremmest har naturligvis den øjeblikkelige Situation givet Anledning til, at der er medtaget Oplysninger om, hvorledes man kan spare paa Benzin, Olie og Gummi, samt om Mulighederne for at anvende forskellige Erstatningsbrændstoffer. Derudover er der imidlertid adskilligt andet nyt som f. Eks. en meget instruktiv Artikel om Privatgaragens Indretning, nogle gode Raad for Kørsel om Vinteren og efter mange Medlemmers Ønske, Læge Westergaards Artikel: Søvn ved Rattet, som tidligere har været offentliggjort her i »Motor«.

Vi haaber i det hele taget, at det maa være lykkedes os at udarbejde et Aarshefte, som i saa vid Udstrækning som muligt kan være vore Medlemmer til praktisk Nytte. Skulde nogle af vore Medlemmer ved Brugen af Aarsheftet faa Ideer til nye Oplysninger, som bør medtages i næste Aars Hefte, beder vi dem venligst indsende deres Forslag til os, hvorefter der, saa vidt det overhovedet er muligt, skal blive taget Hensyn dertil.

Det er ikke til at forstaa

Strøttanker i en Rationeringstid

Af GENNEMSNITSMANDEN

Det er egentlig en ganske forfærdelig Situation at have Bil, for man aner ikke, hvad man skal gøre. Det var meget lettere, da det helt var forbudt at køre, men nu, hvor man kan faa Benzinkort, er det, at Vanskelighederne begynder.

Se — 45 Øre pr. Liter Benzin er jo ikke Smaapenge, og naar man saa desuden kun kan faa usle 15 Liter pr. Uge — er det saa egentlig til nogen Nytte at tage Bilen i Brug i det hele taget. For een Ting er da i hvert Tilfælde givet — at der kun kan blive Tale om at bruge den til det meget misbrugte Ord »Nyttækørsel«. Og hvad er »Nyttækørsel«? Hvor er Grænsen?

Jeg er da allerede klar over, at der opstaar de forfærdeligste Forviklinger i mit Hjem, naar vi alle skal til at drøfte, hvad vi hver for sig mener med Nyttækørsel. Jeg som Familiens Overhoved kan da ikke forsvare at kalde det Nyttækørsel, at jeg hver Dag kører i Bil til og fra Kontoret. Det er nemlig højst unyttigt, da min fortræffelige Cykle er gratis i Drift, foruden at den giver mig en højst kærkommen Motion og bringer mig hurtigt nok frem og tilbage.

Det kan jo heller aldrig blive Nyttækørsel at køre paa Landet om Søndagen, for med de Benzinpriser, vi skal til at betale, bliver det langt dyrere at tage Bilen end Toget.

— Sagen er, at vi Gennemsnitsmennesker ikke er saa dumme, som Staten gerne vil have, vi skal være.

Vi har jo forlængst gennemskuet, at naar Staten vil have, at vi skal betale 45 Øre for en Liter Benzin, er det, dels for at de kan faa flere Penge i Kassen, dels for at begrænse Bilkørslen. Det sidste opnaar de med Garanti — det første betvivler jeg i allerhøjeste Grad.

Forleden Dag flottede jeg mig med at tage en Taxa — ja, egentlig er det jo en utilgivelig Flothed, saa dyrt som det efterhaanden er blevet. Jeg satte mig foran hos Chaufføren, fordi jeg gerne vilde høre lidt om, hvordan det laa an med Bilkørslen.

— Det er rent forfærdeligt, fortalte han mig; da Krigen brød ud, kom der ganske naturligt en Standsning i Droskekørslen, men da Folk havde sundet

sig lidt, og den første Skræk havde sat sig, blev Kørslen saa nogenlunde normal. Saa kom den første Prisstigning. Med det samme faldt Kørslen til under det halve. Jeg har paa en Arbejdsdag fra 8 Morgen til 20 Aften haft siger og skriver 8 Ture — for mig er det jo slemt nok, men tænk hvad det betyder for Vognmanden, som skal betale Afdragene paa Vognene.

Det var altsaa en virkelig pænt tænkende Mand, som ikke blot tænkte paa sig selv, men ogsaa paa sin Arbejdsgiver.

Naar den næste Prisforhøjelse kommer, er det jo ganske klart, at saa tager Folk kun en Taxa i yderste Nøds-

tilfælde — men hvor bliver Pengene af til Statskassen?

Og paa samme Maade vil det gaa med den private Kørsel. Der er selvfølgelig saa og saa mange Læger og andre, for hvem Bilen spiller en stor Rolle i deres Gerning, som simpelthen maa blive ved at køre Bil, ligegyldigt hvor meget Benzinen koster, men de er dog i Mindretal. Alle vi, som har købt en Bil for at have Fornøjelse af den — komme ud i Naturen om Søndagen — være uafhængige af Tog og Tider — vi har stillet et Regnestykke op, hvad den vil koste os om Aaret, men naar det Tal bliver fordoblet, saa vil vi ikke lege med mere. Saa hellere aflevere Numret og lade Bilen staa, indtil vi igen engang faar mere normale Forhold.

Det vil altsaa sige, at naar vi kommer til April Kvartal, faar Staten hverken Afgift af Bilen eller Fortjeneste paa Benzinen, — næ, det maa være et galt Regnestykke, de denne Gang har stillet op.

Fortsettes Side 24



VINTER I DANMARK -

TIL FODS OG TIL VOGNS

Mlle. Gillette
om Vinter-
mode og
Auto-
bilkørsel



Vinterkulde og fygende Blæst, strenge Kuldegrader med tilhørende blaafrøse Fingre og ildrød Næse kunde lade formode, at Modespørgsmaal indskrænkede sig til Uld og strikkede Trøjer og Pelskraven op om Ørene, uden Hensyn til Linier og Façon.

Men var det saa nemt, vilde en Masse Mennesker staa uden Arbejde, og Kvinder vilde være ophørt med at være forfængelige. Heldigvis er det det sidste, der sker i Verden — og derfor kan Skrædder og Syerske og mange andre Arbejdende med dem, endnu et langt Stykke Tid glæde sig over, at Moden skifter og den kvindelige Skønhedssans lever videre, og sætter mange Mennesker i Arbejde. Det sker ogsaa i Krise- og Krigstider. Endogsaa de krigsførende Lande maa, for at skaffe Arbejde til de flest mulige, beskæftige sig med Modespørgsmaal, og man har overalt i Udlandet, hvor Moden bliver til, gen-

optaget den sædvanlige Modeservice, og de store Modehuse viser daglig de sidste nye Modeller ved en stilfuld Opvisning.

Kulden har for Alvor bragt Interessen for det dejlige varme Pelsværk paa Bane, og det viser sig, at man i Aar anvender Pelsværket til Besætning med megen Fantasi og paa mangfoldige Maader. Alt Pelsværk, saa at sige, er i Brug. Men nu, som altid, er det det korte Pelsværk, der anvendes til Sports- og Formiddagsbrug; det lette brusende Skind, der benyttes til Eftermiddags Frakker.

Moden har længe været meget tolerant overfor kørende Damer og har tilladt, at de sad ved Rattet iført Pyntehatte med Slør og Sløjfer, Baand og Fjer og ofte alt for fine og elegante Frakker og Pelskaaber med ubekvemme Kraver. Nu fordres der en stilfuld og betydelig mere enkel Paaklædning. Men samtidig skal Frakken ogsaa helst kunne bruges til Eftermiddagstur til



Fods. Det lader sig skønt forene, men forudsætter naturligvis nogen Tilpasningsevne.

Det er nemmest at sige, hvad man ikke vælger. Det er for Eksempel ikke paa sin Plads at køre Vogn i hvid Hermelin, det er der af gode Grunde heller ikke mange, der gør, men vælg heller ikke Pelskaaben i kort udpræget Swing-Façon, eller med store vide Ærmer. Kæmpestor Pelskrave op om Ørene er heller ikke af det gode, og med Hensyn til Hovedbeklædningen bør de mest vanvittige Modeller gemmes til Gaaturen, og Slør, der flagrer, er simpelt hen komisk som Biludstyr.



Sidder man i sin Vogn i Dragt, er Dragten i denne Vinter af khaki-brunt Tweed med Krave og Lommer af Bæver eller Nutria. Paa Hovedet har man en Pelshue eller en Turban, snoet af Uldjersey i samme Farve som Dragten — eller man har en pæn og tækkelig Sportshat af Filt. Af andre Modifarver kan nævnes blaat, samme Nuance som den franske Soldateruniform, mokka-brunt, olivengrønt og en dyb ren bladgrøn Farve. Altsammen bruges i Forbindelse med Nutria, Bæver, Leopard, Ozelot og brunt Persianer.

Handsker af Pelsværk paa Haandfladerne og Ruskind paa Indersiden af Haanden er dejlig varme, men »Bjørnelapperne« efterlades i Bilen og erstattes af et Par almindelige Handsker, naar man gaar paa Indkøb.

En Frakke med Besætning af Pelsværk behøver ikke nødvendigvis at antage Dimensioner som et overdaadigt Kanetæppe. Man kan for Eksempel anbringe et Par Ræve lagt over Skuldrene, saa de danner en Slags Bolero, eller Pelsværket kan krydses paa samme Maade som et Amagersjal, begge Dele virker decent. Den i Øjeblikket højtskattede Swing-Façon kan ogsaa med nogen Moderation komme i Betragtning. Farligt er det derimod at anbringe Pelsværket i en Bræmme forneden af Frakken, Virkningen bliver nemt russisk Storfyrstinde i Filmsformat, vil man absolut have en Pelsbræmme paa Frakken, maa man vælge en meget enkel og meget ungdommelig Linie.

Øverst: Khakifarvet Dragt med Besætning af Bæver.

I Midten: Mokka-brun ulden Frakke med farvede Ræve.

Nederst: Enkel og ungdommelig Frakke med Pelsbræmme, men bliver Stilen mere outreret elegant egner Façon sig ikke for den unge Dame ved Rattet.



PASNING af Gasgeneratorer

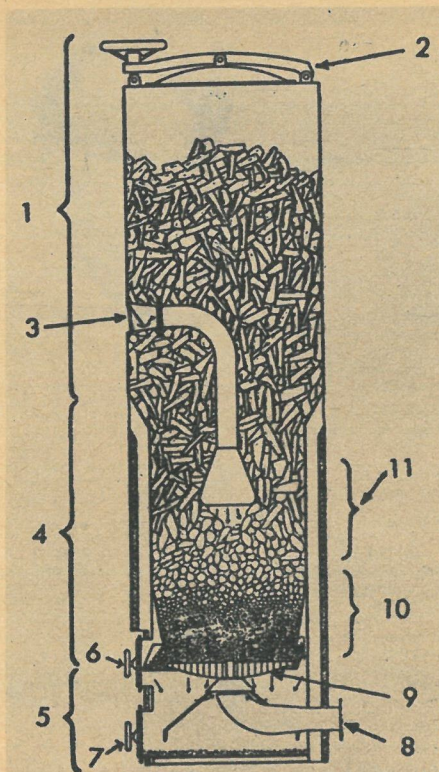


Fig. I. Princip-Skitse for Gasgenerator.

Der har gentagne Gange været bragt Meddelelser her i Bladet angaaende Indretning af Gasgeneratorer. Bl. a. kan vi henvise til »Motor« Nr. 39, 41 og 42/1939. Nu er Kørsel paa Trægas jo ved at faa virkelig praktisk Interesse ogsaa i Danmark, og vi finder det derfor at være paa sin Plads at give Oplysning om forskellige betjeningsmæssige Forhold, som bør iagttages af Chaufførerne ved saadan Kørsel. Hensidens Øresund besidder man et godt Erfaringsgrundlag i dette Anliggende, og vi gengiver i det efterfølgende en Række af de Vink, Hr. Ceve Byström har givet om »Gengasdrift« i det svenske Fagblad »Lasttrafikbilägaren«. I Parentes bemærker vi, om det ikke var en Idé, at vi adopterede det svenske Forkortelsesord »Gengas« for det uhaandterlige Generatorgas — i hvert Fald nu mens Dagene er saa korte!

For Fuldstændighed Skyld viser vi paa Fig. I Princippet for en Gasgenerator med »omvendt Forbrænding«, d. v. s. Lufttilførslen sker ovenfra. Dette Princip anvendes for Eksempel ved

System Svedlund (A/B Gasgenerator, Örebro) og ved System Gragas (A/B Graham-Lundquist, Stockholm). — I Centrum af Ovnens øvre Del udmunder Hoved-Luftmundstykket (3). I Vognens nedre Del findes der en Rist (9), paa hvilken Kullaget hviler. Sod og Aske kan fjernes fra Askerummet (5) gennem Laagen (7). Generatorens øverste Del (1) danner Brændselsbeholderen, som rummer 2—3 hl Kul; disse indføres gennem Paafyldningslaagen (2). Optændingen sker ved Tændings- og Inspektionslaagen (6) i Ovnens nedre Del.

Generatorens Arbejdsmaade er som følger (jfr. tillige Fig. II og III):

Ved Kullet Forbrænding dannes der i det Lag, hvor Luften indføres (11), Forbrændingszonen, Kulsyre (CO_2). Ved Sugningen fra den arbejdende Motor suges Kulsyren nedefter gennem det glødende Kullag (10), hvor den reduceres til Kulilte (CO). Den Del af Ovnens, hvor dette foregaar, kaldes derfor Reduktionszonen (10). Man opnaar ved denne »omvendte Forbrænding«, at Stoffer, der vilde være skadelige for Motoren, saasom Tjære og Eddikesyre, sønderdeles ved Passagen af det glødende Kullag. Fra Generatoren suges Gassen, hvis Hovedbestanddele er Kulilte, Brint og Methan, til Gaskøleren, som bestaar af et Rørsystem, i hvilket Gassen køles fra ca. 500°C . ned til omkring 100°C .

Fra Gaskøleren føres Gassen til en Gasrenser, hvori Gassen skal passere Filtstykker; derved fraskilles alle Sodpartikler. Renseren er udstyret med en Anordning til Fjernelse af den aflejedede Sod.

System Svedlund og Gragas ligner meget hinanden. Den vigtigste Forskel mellem dem knytter sig til Startventilatoren. En saadan anvendes for at fremkalde en hurtigere Gasudvikling efter Optændingen og derved muliggøre Start af Motoren direkte paa Gengas. Startventilatoren er ved System Gragas tilsluttet Motoren og har Sugevirkning, hvorimod Ventilatoren i Svedlunds Anlæg er tilsluttet Hoved-Luftindsugningsrøret og trykker Luft ind i Generatoren. Iøvrigt bibeholdes Karburatoren, — eller der indbygges en mindre Karburator — for at muliggøre Start og Kørsel paa Benzin.

Endvidere findes der ved Svedlund, foruden de angivne Hoveddele, et saakaldt Vanddamptilskud (mærket 14 paa

Fig. II). Gassen føres her gennem en lille Vandbeholder med regulerbart Vandniveau. Den derved dannede Vanddamp indføres i Generatoren gennem Ledningen (11) og Hoved-Luftindsugningsrøret. Ved Berøringen med det glødende Kul sønderdeles Vanddampen i fri Brint og Ilt. Herved opnaas der to Fordele, nemlig Køling af Luftmundstykket, hvis Levetid derfor forlænges, og bedre Egenskaber ved Gassen paa Grund af højere Brintindhold, hvorved der atter opnaas højere Virkningsgrad.

Som nævnt bibeholdes Benzin-Karburatoren med Vekseldrift for Øje, hvorfor en Omstillere er nødvendig. Denne bestaar i sin simpleste Form af et tætsluttende Spjæld, der kan reguleres fra Førersædet. Paa Fig. III vises Gragas-Omstilleren, ved hvilken Omstillingen sker ved de to Spjældventiler, mærket (25) og (27). Som Regel sker ogsaa Tilsætningen af Sekundærluften ved en særlig Indsugningsanordning i Omstilleren (Blanderen), henholdsvis (21) i Fig. II og (17) i Fig. III.

Pasningsanvisninger.

For at man skal kunne opnaa et tilfredsstillende Resultat af Gengasdrift og for at undgaa Driftsforstyrrelser, er det nødvendigt, at visse Forskrifter for Gengasanlæggets Pasning og Betjening nøje iagttages.

Før Starten paases det, at der er tilstrækkeligt Brændsel i Brændselsbeholderen. Brændselsmængden spiller i og for sig ingen Rolle for selve Igangsætningen, naar man blot passer paa, at Brændselet naar godt og vel over Hoved-Luftmundstykket. Det er dog klart, at Mængden af Brændsel i Beholderen er afgørende for Kørestrækningen, hvorfor man ud fra dette Synspunkt bør se efter, at Beholderen er godt fyldt. Endvidere renses Risten for

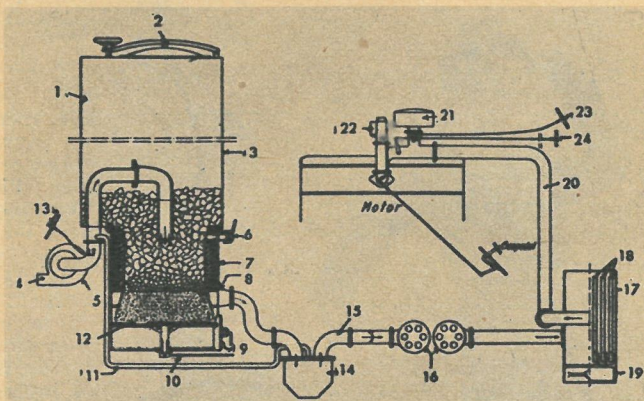


Fig. II. SVELDLUND-Gasanlæg.

Til venstre: Generatoren. 5) Elektrisk Startventilator. 16) Gaskøleren. 17) Gasrenseren. 21) Luftfilter. 22) Karburator. 23) Luftregulering (»Sekundærluften«). 24) Omstillere. 14) Vandtilskud.

Kun faa Minutter

Det er al den Tid, der medgaar til ved Hjælp af vore Specialapparater og Maskiner at undersøge, om Deres Vogn udnytter Benzinen bedst muligt, Lad os hjælpe Dem at spare Benzin. - Ring og aftal Tid.

GØRLØV

Strandvej 40

Ryvang 3201 - 3202

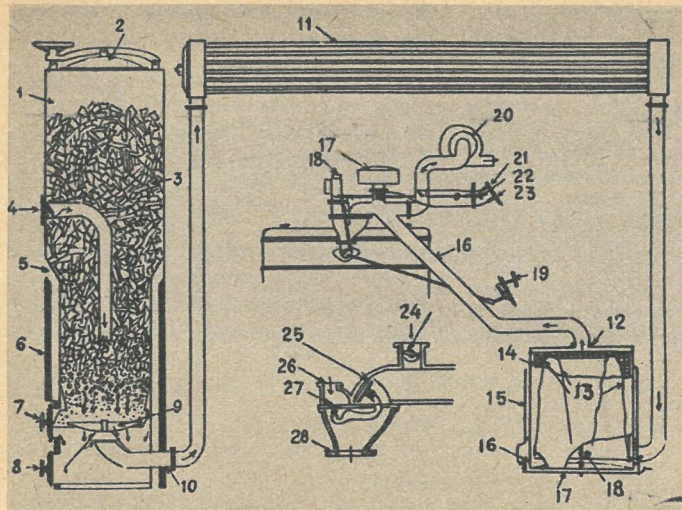


Fig. III. GRAGAS-Gasanlæg.

Til venstre: Generatoren. 7) Inspektionsanlæg. 11) Køler. 12) Gasrensers. 17) Luftfilter. 18) Karburator. 20) Elektrisk Startventilator. 24-28) Omstilleranordning for de to Brændselsarter.

Slagger, Smuld og Aske samt tømme Askerummet og Renseren, alt før Starten.

Hvad der bør iagttages ved Optændingen, beror paa, om Anlægget er forsynet med Trykventilator eller Sugeventilator. Ved Trykventilator (altsaa bl. a. ved Svedlund Generator) aabnes Hoved-Luftspjældet saavel som Askelugen, hvorefter Antændelsen af Kullene sker gennem Inspektionslaagen, f. Eks. ved Hjælp af en Tot Tvist, der tændes efter at være dyppet i Benzin eller Petroleum. Umiddelbart derefter sættes Ventilatoren i Gang, og Inspektionslaagen lukkes i. Efter 4-5 Minutters Forløb skal den udviklede Gas kunne tændes ved Askerumslagen. Herefter lukkes Laagen, og Spjældet for Sekundærlufttilførslen aabnes. — Ved Gasanlæg med Sugeventilator skal samtlige Laager omhyggeligt lukkes, forinden Antændelsen sker gennem Hoved-Lufttilførselsrøret. Ventilatoren sættes saa i Gang; naar den har gaaet i 4-5 Minutter, skulde der være tilstrækkelig Gas til Start.

Omstilleren stilles nu til Gasdrift, og Sekundærluftspjældet indreguleres for Start med Gengas. Dette falder maaske ikke saa let i Begyndelsen, men man finder snart ud af, hvordan Spjældet skal staa for at faa en let Start. Derefter standses Ventilatoren, og Motoren er klar til Startning ved Selvstarteren paa sædvanlig Maade.

Efter at Motoren er startet, bør man lade den gaa en Stund i Tomgang, saa at baade Motor og Generator bliver varmet godt op. Man kender jo fra Benzindriften, at Motoren har ringe Trækraft, naar den er kold, og dette bliver endnu mere fremtrædende ved Gengasdrift paa Grund af Gengassens til at begynde med lavere Varmeværdi. Denne Værdi naas forøvrigt ikke før efter ca. 10 Minutters Kørsel, da den nødvendige Temperatur i Gasværket er naaet.

Ved kortere Kørestrækninger kræves der ingen særlig Pasning fra Førers Side. Han har blot at give Agt paa Gasudviklingen og alt efter den Grad, hvori denne bliver effektivere, at indjustere Sekundærluftspjældet for Opnaaelse af den bedste Trækraft. Under længere Køreture kræves der et vist Eftersyn, som afhænger af de benyttede Kuls Beskaffenhed. Ifald man anvender gode, haarde Løvtræskul af passende Form og Størrelse, kræves der sædvanligvis ikke noget som helst Tilsyn ved Kørsler paa 150-200 km. Anvendes der derimod løse Naaetræskul, som efterlader store Sodmængder, maa Rensning af Askerum og Renseren foretages med visse Mellemrum. Ved forkert Kulstørrelse risikerer man, at Brændslet bliver hængende i Generatoren, hvilket medfører nedsat Gasudvikling. I saa Fald maa der af og til ske Nedstødning af Brændslet gennem Paafyldningslaagen.

Naar der begynder at mangle Brændsel, mærker man det paa, at Motoren begynder at hakke noget ved høj Belastning og højt Omdrejningstal. Man kan imidlertid endnu efter dette første Signal om, at det er paa Hældningen med

Brændslet, køre en halv Mils Vej, inden det bliver absolut nødvendigt at paafylde Brændsel.

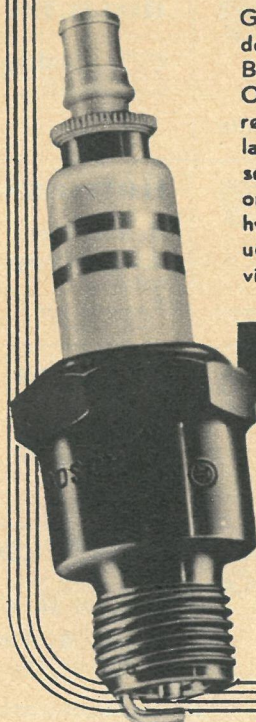
Naar man skal fylde Brændsel paa en varm Generator, maa man iagttage en vis Forsigtighed ved Laagets Aabning. Den Gas, som nu findes i Brændselsbeholderen, blandes da hurtigt med Luften og kan antændes af de gloende Kul, der endnu er tilbage. Hvis Antændelsen ikke sker umiddelbart efter, at Laaget er aabnet, bør man med en Tændstik tænde den brændbare Gas uden at hælde sig ud over Laaget for ikke at risikere, at Gassen antændes og en Flamme slaar op ved Kulpaafyldningen. Af samme Grund bør man ikke stille sig foran en aaben Inspektionslaage eller et aabent Luftindsugningsrør.

Under Standsninger undervejs behøves der ingen særlige Foranstaltninger, men man kan roligt lade Vognen blive staaende. Hvis Opholdet ikke er alt for langvarigt (5 til 10 Minutter), starter Motoren almindeligvis uden videre paa Gengas, naar man træder paa Startpedalen, og man kan nøjes med at lade Motoren gaa en kort Tid i Tomgang, især naar man mærker, at Effekten ikke er saa god. Muligvis maa Luftspjældet justeres noget. Ved længere Ophold maa Startventilatoren sættes i Gang for at sætte Fart i Gasudviklingen og suge, henholdsvis trykke, Gas frem til Motoren igen. Først ved Standsninger paa 3-4 Timer bliver det nødvendigt at tænde op i Generatoren igen.

Før Indkørsel i Garage paases det, at alle Laager og Spjæld er vel tillukkede. Paa Grund af den høje Temperatur, der er raadende i Generatoren, bør Sod og Aske først rages ud, efter at Generatoren er afkølet.

Udover den daglige Pasning bør man med jævne Mellemrum, passende hveranden Uge eller efter ca. 3000 km Kørsel, nøje efterse hele Anlægget og udføre paakrævede Reparationer eller Udskiftninger. Filtrene i Gasrenseren behøver normalt først Ombytning eller Rengøring efter ca. 10.000 km Kørsel. Køleren kræver intet særligt Tilsyn, med mindre man mærker, at nogle af Rørene holder sig kolde, medens de andre er varme. Man har da Anledning til Mistanke om, at det eller de kolde Rør er tilstoppet af Sod. Køleren bør da aftages og blæses ren med Trykluft. Endvidere bør det kontrolleres, at Køleren er absolut lufttæt. En Læk paa Køleren kan i Almindelighed udlignes gennem

Gamle Tændrør øger Benzinforbruget



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

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

BOSCH

Tændrør

AIS MAGNETO

KØBENHAVN • N

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

Justering af Sekundærluften, men medfører dog altid Vanskeligheder ved Start direkte paa Gengas.

Om Køremaaden.

Erfaringerne har vist, at man selv med et godt Gengasværk kan faa et daarligt Resultat, hvis Føreren ikke er fortrolig med den specielle Køreteknik, som Gengasdriften kræver. Man skal derved befatte sig med en forholdsvis træg Masse, idet Forbrænding, Gasfremstilling og Egenskaberne ved Gasen ikke lader sig mestre paa samme Maade eller ved de samme enkle Fremgangsmaader fra Førerens Side som ved Benzindrift.

Forbrændingen i Generatoren holdes under Kørslen i Gang gennem Motorens Sugevirkning, og eftersom Motorens Belastning og Omdrejningstal varierer, underkastes ligeledes Forbrændingen i Generatoren tilsvarende Ændringer. For at opnaa fornøden Stabilitet i Forbrændingen er det derfor nødvendigt, at Motorens Omdrejningstal holdes nogenlunde normalt og konstant. Hvis Omdrejningstallet gaar væsentlig ned, aftager Forbrændingen i Generatoren ret hurtigt, saa Gasudviklingen formindskes. Det er derfor paakrævet i Tide at skifte ned i Gear for at undgaa Nedgang i Omdrejningstal. Har man een Gang ladet Omdrejningstallet synke for meget, tager det

altid en vis Tid, inden Gasudviklingen kommer i Gang igen, og undertiden giver Motoren da daarlig Effekt.

Ved Kørsel ned ad lange Bakker maa visse Forholdsregler iagttages. Luftspjældet lukkes helt til, og omend der ikke kræves nogen Motorkraft til Fremføring af Vognen, bør man nu og da træde Gaspedalen ned for at vedligeholde Gasudviklingen gennem Motorens Sugning. Inden man naar ned til Foden af Bakken, aabner man Gas-spjældet helt ved at træde Gaspedalen i Bund, medens Luftspjældet holdes lukket, saa at Motoren straks faar normal Trækkraft, naar Luftspjældet atter aabnes. Hvis der umiddelbart efter saadan Kørsel ned ad Bakke følger en kraftig Stigning, og man forsømmer i Tide at passe paa Gasudviklingen, risikerer man, at Motoren stopper under den haarde Belastning op ad Bakke, eller at man maa køre i længere Tid paa lavt Gear, inden Gasudviklingen atter bliver tilfredsstillende.

Iøvrigt er der det at bemærke, at man ligeledes ved Kørsel paa jævn Vej maa have sin Opmærksomhed henvendt paa Gasudviklingen, naar Farten maa nedsættes, f. Eks. under Kørsel gennem tætbebyggede Omraader, paa Vejstrækninger med skarpe Kurver o. s. v., idet man da i Tide maa gaa ned i Gear, saa at Motorens Omdrejningstal ikke mindskes. Bj.

Storbritannien kører i Biler uden Benzin

Fortsat fra Side 4

ratorer, og disse arbejder med forbausende ringe Driftsomkostninger. Ved et bestemt System hævdes, at Brændselsomkostningen kun er 20 à 25 Procent af hvad det koster at køre en benzindrevet Vogn, medens Besparelsen i Brændselsudgifter i Forhold til en Dieselmotor kommer op paa 50 Procent. Londons Omnibusser vil maaske snart køre med Generatorgas, thi der bliver for Tiden gjort Forsøg af »London Transport« paa en af deres Omnibusser, som drives af Gas, som tilføres fra en Gasgenerator, der er monteret paa en lille Paahængsvogn.

Gasgeneratorer i Italien

Ifølge »Allgemeine Automobil-Zeitung« ydes der i Italien et Tilskud paa fra 4000 til 9000 Lire til Motorvognsejere, der anskaffer sig fabriksnye Motorvogne med Gasgenerator. Desuden fritages disse Køretøjer i fem Aar for Motorskat (»Trafikskat«).

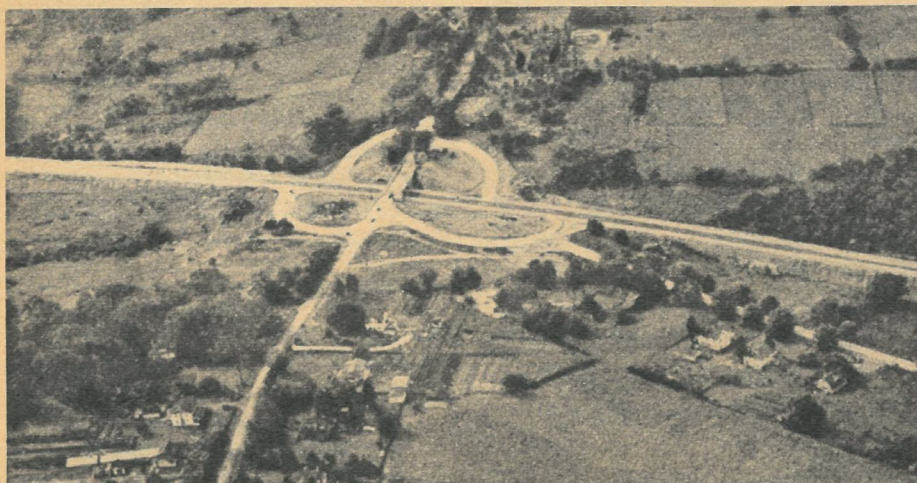


motormandens juridiske raadgiver

KØBENHAVN Preben Bornemann <i>Landsretssagfører</i> Frederiksholms Kanal 18 Telefon 8445 (3 Ledn.)	HADERSLEV Edgar Forum <i>Landsretssagfører</i> Telefon 800	ODENSE Th. Eigenbrod <i>Landsretssagfører</i> Vestergade 48 Telefon 4150 (2 Linier)
KØBENHAVN Fritz Gleerup <i>Landsretssagfører</i> Stormgade 12, 2. Sal Telefon 4290	HOLBÆK C. N. Ledager <i>Landsretssagfører</i> Telefon 744-745	SAKSKJØBING Johannes Buschardt <i>Landsretssagfører</i> Telefon 330
AALBORG Viggo Kleisby <i>Landsretssagfører</i> Algade 65 Telefon 4070 - 4090	HORSENS J. Carlsen Aage Jeppesen <i>Sagførere</i> Rædersgade 5 Telefon 95-96	SILKEBORG Frede Edlund <i>Landsretssagfører</i> Søndergade 1 Telefon 50-70
AARHUS C. Holst-Knudsen <i>Landsretssagfører</i> L. Torv 6 Telefon 15-16	KOLDING W. Lynæs <i>Landsretssagfører</i> Telefon 400-1648	SLAGELSE C. Lysholm-Hansen <i>Landsretssagfører</i> Landbobankens Bygning, Nytorv Telefon 1250 (2 Ledn.)
ESBJERG Gunnar Alstrup <i>Landsretssagfører</i> Englandsgade 7 Telefon 577 - 578	NÆSTVED Johan H. Clausen <i>Sagfører</i> Hans A. Jacobsen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 712 - 713	VIBORG Jon Johnsen <i>Overretssagfører</i> Chr. Ejstrup <i>Overretssagfører</i> G. Morville <i>Landsretssagfører</i>

Amerikansk

"Kløverblad"-Skæring



Øverste Luftfoto viser den første Kløverblads-Vejskæring i Øst-Pennsylvania. »Kløverbladet«, som blev aabnet for Trafikken den 1. September 1939, fjerner en Ulykkeskilde, som har bestaaet længe. Den nye Sikkerhedsskæring fører Baltimore Pike-Vejen under Middletown Road nær ved det Sted, hvor den berømte gamle Kro, »Black Horse Tavern« laa; den maatte nu nedrives for at give Plads for Vejforbedringen.

Nederst: »Kløverbladsskiltet« fortæller: Kløverbladsskæring 400 Fod forude. Ikke venstre Sving.

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

MERCEDES-BENZ

Autoriseret
Forhandler:

Flying Standard

Københavns Automobil Central

Telf. 5337 - 10937 Gl. Kongevej 13

Forchromnings- & Forniklingsanstalt

Grundlagt 1908

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

Telf. V. 9712 • Bianco Lunosalle 8.

Udfører alt Automobilarbejde indenfor Branchen

ODENSE

C. M. ERIKSEN & SØN

1. Klasses Værksted for

Kølere, Skærme,

Karosserier, Ducolakering

Bjerggade 3-5 Telefon 5797

HANS FYHN

KØLER OG METALVAREFABRIK

BLAAGAARDSGADE 36 • TELF. 6572

Nye Kølere, Reparationer, Opretning af
Lygter, Pladehjul, Benzintanke, Foraksler

Godsforsendelse pr. Bane:
København Hovedbanegaard

NIELSEN & NIELSEN

Landskronegade 56. Telefon Ryvang 1130.

Reparation af Last- og Luksusvogne
Autoriseret Chevrolet Værksted

Studebaker

A/S DANSK ALFA-LAVAL

Prøv vort Automobilværksted

Alle Reparationer udføres

Moderne Arbejdsmetoder

Spec.: Hovedreparationer

MØLLEGADE 26 TELEFON 7429

Ønsker for 1940

Fortsat fra Side 13

gæld venter vi Automobilfolk, at alle andre Kategorier i Trafikken tager tilsvarende Hensyn til os og vore berettigede Krav.

I det gamle Aars sidste Dage of-fentliggjorde Formanden i Retslægeraadet, Professor Knud Sand i Juristforbundets Blad Juristen en Artikel, i hvilken han forkastede Forbindelsen mellem Spiritus og Trafik, saaledes som han har gjort det før. Men Retslægeraadets Formand sagde yderligere, at den berusede Cyklist og den berusede Fodgænger er en Fare for Trafikken paa samme Maade som den berusede Automobilist, hvilket Motorfolk før har hævdet uden at blive troet. Iøvrigt er F. D. M., hvad angaar Spiritusnydelse og Automobil-Kørsel i den nøjeste Overensstemmelse med det Standpunkt Retslægeraadets Formand hævder. De to Ting lader sig ikke forene.

Tilbage til Ønskerne for det nye Aar.

Alle vi, der har med dansk Automobilisme at gøre, ønsker, at Motorfolket i særlig Grad vil slutte op om Organisationerne, for netop nu er Samling og Enighed fornøden i højere Grad end nogensinde.

Svendborg — Nakskov

eller omvendt

Korsør-Lohals eller omvendt

Cyldig fra 20. Sept. 1939

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

Hurtigt og billigt!

Sydøyske Dampskibsselskab

Sallingsund Færgen

Telefon Nykøbing Mors 201

Til Thy, Mors og Salling

Automobilfærgen „Sallingsund“

(Motorfolkets Færge)

FARTPLAN

Fra 20. September indtil videre

Afgang fra Mors (Sallingsund)

900 1100 1300 1500 1700 1900 2100 2200

Afgang fra Salling (Pinen) 10 Minutter senere

Overfarten varer 5 à 6 Minutter

Ekstrature efter Bestilling

Vi er saa mange, at vi utvivlsomt maa kunne finde Gehør hos Administrationen og Lovgivningsmagten, naar vi møder op med den Styrke, vi i Virkeligheden besidder.

Derfor er det uklogt ikke at slutte sig til Motororganisationerne og dobbelt uklogt ikke at støtte Organisationerne saa stærkt som muligt under Forhold som de nuværende. Vort Arbejde har paa ingen Maade ligget stille, men tilrettelægges paa længere Sigt og er særlig nødvendigt, fordi Motortrafikken aldrig har haft vanskeligere Kaar end siden den 1. September i Fjor.

Godt Nytaar!

Paul Scheel.

Det er ikke til at forstaa

Fortsat fra Side 8

Det bliver med Bilerne som med Østers, da de kostede 1 Krone Stykket. Jeg var dengang paa en af vore store Restauranter, da Tjeneren kom svingende med et stort Fad Østers. Der gik et Sus gennem hele Salen. Alle holdt op med at spise for at se, hvem det dog kunde være, som havde Raad til at ofre en Krone, hver Gang han puttede det elendige lille Skaldyr i Munden. Og den stakkels Mand, som havde bestilt Østers, havde det aldeles ikke let. Alle fulgte ham med Øjnene, hver Gang han slugte en Østers; nogle var forargede, andre misundelige — han tog ikke Østers, næste Gang han kom paa Restaurant.

Og ligesaadan bliver det, naar Benzin kommer op i Prisen. Man vil jo sidde med en rædselsfuld Samvittighed i sin Vogn. Tænk, naar man møder sin Skræder, for ikke at tale om sin Chef, som har fundet det fornuftigst ikke at bruge sin Bil, naar Driften er saa kostbar. Man er simpelthen kompromitteret.

Nu var det jo lige blevet saa dejligt almindeligt med Bil, at vi Gennemsnitsmennesker ogsaa kunde tillade os at holde en, uden derfor at vække Forargelse. De Tider er forbi, og søde og yndige, som ens Medmennesker er, kan man være sikker paa, at de, hvis de nu ser een i Vognen, vil stikke Hovederne sammen og sige: »Det har han jo aldeles ikke Raad til.«

Det er altsaa et Problem at have Bil i Øjeblikket — men jeg er selvfølgelig ikke Nationaløkonom eller noget lignende vanskeligt — kun en af

de Tusinder, som dybt beklager, at Staten ikke paa anden Maade har kunnet finde en Udvej at skaffe Penge og ordne Benzinspørgsmaalet paa. For om jeg kører Bil eller ej, er jo revnende ligegyldigt, men naar jeg og Tusinder andre gør det, véd jeg, at jeg beskæftiger saa og saa mange Mennesker ved Tank, Reparationsværksteder, Parkering etc. etc., som nu kommer til at lide under Statens Forsøg paa at skaffe Penge i Kassen, som den alligevel ikke faar.

Ny Behandling af

Fortsat fra Side 15

Hjernerystelse

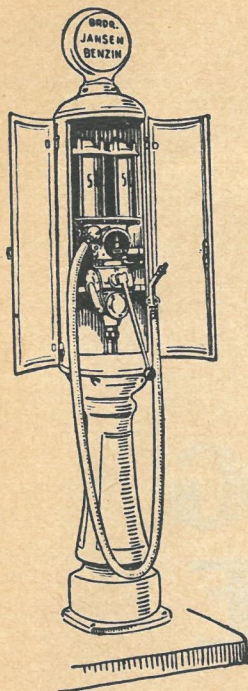
ten, Lægen og Samfundet er yderst vel tjent med et hvilket som helst ufarligt Middel, der kan helbrede eller lindre disse Patienter. Et saadant Middel har man i Luftindblæsningen i Hjernens Hulrum.

Som det gik de Behandlede.

Det kan være rimeligt at nævne et Par Eksempler paa den Effekt, som Luftindblæsningen har. En 51-aarig gift Gaardejer blev et Aar før Behandlingen paakørt af et Automobil og fik en Hjernerystelse. Siden havde han konstant Hovedpine og Svimmelhed. Han fik 5 pCt. i Erstatning, hvilket han afslod som utilfredsstillende, da han selv mente, at han var 100 pCt. Invalid. Han blev udskrevet tre Dage efter og havde da ikke længere konstant Hovedpine. Hans Tilstand bedredes Dag for Dag. fjorten Dage efter Behandlingen havde han ikke længere Hovedpine eller Svimmelhed og arbejdede som før Ulykken. Humøret var godt, men han var en Smule nervøs. Da han imidlertid følte sig rask, frafaldt han yderligere Erstatningskrav. Syv Aar senere var han stadig rask og har intet Men haft siden Behandlingen.

En 38-aarig gift Montør fik for 8½ Aar siden et Slag af et Jernrør paa venstre Kindben, som brækkede. Siden led han af Hovedpine, Svimmelhed og Søvnløshed. Hovedpinen var som Jagen og Stikken i venstre Tinding og optraadte i Begyndelsen kun af og til. I den sidste Maaned før Behandlingen blev Hovedpinen uden paaviselig Aarsag konstant og meget pinagtig, undertiden ledsaget af Kvalme. Han var i den sidste Maaned sygmeldt. En halv Snes Dage efter Behandlingen havde han ikke mere Hovedpine og befandt sig udmærket, og ca. 3 Uger efter arbejdede han som sædvanlig. Efter 6½ Aars Forløb var han stadig rask.

Es.



Benzin -

saa er det

Brødrene Jansen

København: St. Kongensgade 55. Central* 4890

Henning Klee

Godthæabsvej 34, Kbhvn. F.
Telf. Central 11055 (2 ledn.)

Forlang mit Udslibnings-Certificat, det har Værdi, fordi det er Garanti 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

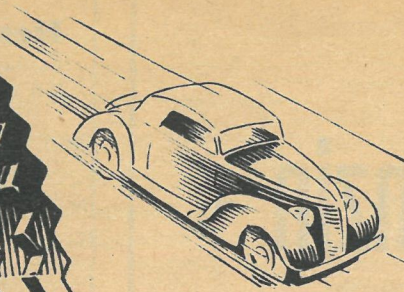


Dybtryk Bogtryk

Det Berlingske Bogtrykkeri A/S

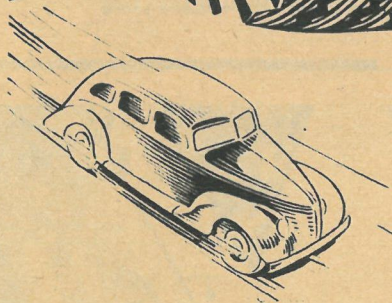
Central 3371

Det Berlingske Bogtrykkeri A/S, København
Dybtryk



**DET
NYE OG
BEDRE**

PERSONVOGNS-DÆK



**Staar bedre paa vaade Veje. - Standser
Vognen hurtigere. - Giver flere Kilometre
- og saa er det LYDLØST!**

Dækkets „Skelet“ — den saakaldte Lærredskasse — er bygget op efter FIRESTONE's patenterede „Safety-Lock“ Metode, hvorved hver eneste Traad og derefter hvert eneste Lærredslag er imprægneret med en speciel Gummiopløsning. Resultatet er et Maksimum af Styrke og et Minimum af Varmedvikling.

Den nye, tykkere, bredere og dybere Slidbane med det berømte GEAR-GRIP Mønster har over 3000 Vinkler, der griber Vejbanen og borteliminerer praktisk talt al Udskridning.

Firestone CHAMPION

Forlang derfor FIRESTONE CHAMPION Personvognsdæk hos Deres Leverandør.

58-26