

HVAD SAGDE JEG ?
DU SKULDE HA' FAAET
CASTROL VINTEROLIE PAA
MOTOREN -



Castrol
VINTEROLIE

-flyder, naar alt andet fryser!

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



M
O
T
O
R

Nr. 4. 27. Jan. 1940
35. Aarg. Udgivet af
Forenede Danske
Motorejere
Medlemsantal pr. 1ste
Jan. 1940: 28.898
Nettooplag 2. Halvaar
1938: 28.156 Eksp.
iflg. Dansk Opl.kontrol

Læserne skriver:

Hvorfor faar de større Vogne saa smaa Benzinrationer?

Af Cirkulæret angaaende Benzintil-delingerne fremgaar, at der tildeles Personautomobiler forskellige Benzin-mængder afhængig af Vognvægten. Dette er forstaaeligt, men hvad der ikke er umiddelbart forstaaeligt, er, at de tungeste Personautomobiler stilles højst forskelligt i Forhold til de min-dre.

Skematisk kan Tildelingene opstil-les:

	Under 1000 kg	1001-1250 kg	over 1250 kg
»Brugsvogne«	75 l	90 l	100 l
Alm. Personvogne	25 l	40 l	50 l

Af dette Skema lægger man Mærke til, at de mindste »Brugsvogne« faar tre Gange saa meget Benzin som de al-mindelige Vogne, medens de største Vogne kun faar dobbelt saa store Ra-tioner, naar det er »Brugsvogne«. End-videre faar den største »Brugsvogn« kun en Trediedel mere end den mind-ste, medens den største almindelige Vogn faar dobbelt saa meget som den mindste tilsvarende.

Naar man erindrer, at en stor Vogn bruger 15—20 Liter pr. 100 km, me-dens de mindste bruger 5—6 Liter, vil man sikkert give mig Ret i, at Skemaet burde have f. Eks. følgende Udseende, idet jeg har regnet med de samme pro-centuelle Stigninger overalt og der-efter taget Gennemsnittet:

	Under 1000 kg	1001-1250 kg	over 1250 kg
»Brugsvogne«	75 l	120 l	200 l
Alm. Personvogne	25 l	40 l	60 l

Desværre er jeg ikke i Besiddelse af nogen Opgørelse over, hvor meget stør-re Benzinforbruget vil blive, hvis dette Skema benyttes, men mit personlige Skøn gaar ud paa, at denne Ændring ikke vil betyde noget væsentligt paa

Landets Benzinforbrug, og vil jeg der-for meget stærkt anbefale sidstnævnte Skema.

Enhver uhildet vil sikkert indrøm-me, at mit Skema er mere retfærdigt, thi alle, der som jeg i normale Tider har købt en større og kraftigere Vogn, kæmper i Øjeblikket en fortvivlet Kamp for at faa vore Benzinrationer til at slaa til, blot til den mest nødven-dige Kørsel. Glemmes maa det ikke, at de hjemlige Myndigheder før Kri-gen ikke, saaledes som f. Eks. de engel-ske, har bekæmpet de større Vogne, og vi har nu igennem Aarene betalt den væsentlig højere Vægtskat og den stør-re Benzinrat (derved at vort Benzin-forbrug var større), saa ifald der er nogen Mulighed for Forøgelse af Benzinrationerne, bør disse snarest komme de større »Brugsvogne« til gode.
S.

Respekt for Sneplovene

Jeg anmoder høfligst om Optagelse af nedenstaaende i »Motor«:

Jeg kører med Sneplov for Hvidovre Kommune og har været udsat for, at en Del Bilister ikke udviser den nød-vendige Agtpaagivenhed og Forsigtig-hed ved Møde med Sneplovene. Jeg havde saaledes forleden et Sammen-stød med en Bagerbil, som vi lige inden havde hjulpet fri af Sneen. Det var Mesteren selv, som kørte, saa han tog i hvert Fald selv Skylden. Natten mellem Tirsdag og Onsdag var vi ude for følgende: Vi kørte for at holde Hvidovrevej fri for Sneen, som fyg stærkt, da en Privatbil kom lige imod os. Jeg kunde ikke se anden Udvej end at køre godt ind til Siden, hvilket re-sulterede i, at vi kørte i Grøften, der paa det Sted var ca. 1 m dyb. Det var Skyld i, at vi ikke fik rensset op for Rutebilerne, som følgelig kørte fast. Vi blev sinket ca. 1½ Time, og da det var midt under Snefygningen kan enhver forstaa, hvad det vil sige. Jeg vil gen-nem disse Linier gerne lægge et Ord ind for, at de motorkørende viser størst mulig Hensynsfuldhed overfor Sneplo-vene. For mig staar det saaledes, at Sneploven først skal frem og bane Vej for Trafikken, og jeg mener da at an-dre har Vigepligt eller eventuelt maa holde helt stille. Jeg gør opmærksom paa, at de fleste Sneplove er bredere end selve Vognen, og at de fleste Biler, der kører med Sneplov, er forsynet med en stærk Lygte, som er anbragt over Førerhuset, da Forlygterne er skjult af Ploven.
S. J.

Endnu engang Benzinen til Lillebilerne

Jeg har med Interesse læst Medlem-merne Nr. 726 og 6804's Forespørgsel til Herr Direktør Sven Røgind, F. D. M.

Og jeg vil da gerne i den Forbindelse spørge Direktøren, hvor Benzinnaevnet har faaet den særlige sagkyndige Bi-stand fra, for det har temmelig sikkert ikke været fra Provinsen, og særlig ikke fra Jylland. Vore Hovedveje er i udmærket Stand, men mange af vore Biveje er ofte smaa Skyttegrave, og som Følge deraf vil vore Vogne bruge mere Benzin end de, der kører paa Københavns Gader.

Til Direktørens Oplysning skal jeg meddele, at jeg sidste Aar brugte 1260 Liter pr. Maaned i Gennemsnit til 2 7-Personers Chevrolet Vogne. Jeg kan ikke faa den nuværende Ration, 200 Liter pr. Maaned pr. Vogn, til at blive 50 pCt. end sige 60 pCt.

Iøvrigt forundrer det mig, at Direk-tøren slet ikke har nævnt med en Sta-velse, hvorledes Droske- og Lillebil-ejerne skal klare sine Kreditorer under de nuværende Forhold.

Med Hilsen.

Medlem Nr. 18126.

Vi henviser til Dir. Røginds tidligere Besvarelser her i Bladet. Red.

Benzinrationerne

I »Motor«s ledende Artikel om Ben-zinrationering anfører Direktør Sven Røgind:

»Naar Rationeringen er fuldt gennemført, vil Forbruget ud-gøre mellem 60 og 70 pCt. af det normale.«

Det ser jo tilsyneladende ikke saa slemt ud — men det gælder kun for Landets gennemsnitlige Forbrug. For den enkelte Bruger er Forholdet imid-lertid helt anderledes, idet Tildelingen overhovedet ikke tager Hensyn til den enkeltes normale Forbrug.

Med en bestemt Personvognstype kan køres 350 km i en Maaned med en Tildeling af 50 Liter i »Luksusklas-sen« (Ikke-Brugstilladelse).

Med samme Vogn kan køres 700 km paa 100 Liter i »Brugstilladelsesklas-sen«.

• Da en alm. Vogn, der ikke anvendes i Erhverv, formentlig kører ca. 800 km pr. Maaned, er Tildelingen altsaa rundt regnet højst 50 pCt.

For Erhvervskørsel er km-Tallet nor-malt fra 1500 til 4500 km. pr. Maaned. Dette tilsvarende Tildeling fra 45 pCt. og ned til ca. 15 pCt.

Hvorledes Sagen stiller sig for Last-vogne m. m. ved jeg ikke, men der maa findes Storforbrugere (Stat, In-dustri m. m.), der har op mod 100 pCt. Tildeling, for ellers kommer Direktø-ren 60—70 pCt. ikke til at stemme.

Det var rart at høre lidt herom.

En, der faar 19 pCt.

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 Ho-tel. Rimelige Priser. I Vinterhaven: Koncert - Dansant.

KALUNDBORG



Hotel Postgaarden

Telefon 2. 87

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



WIVEX

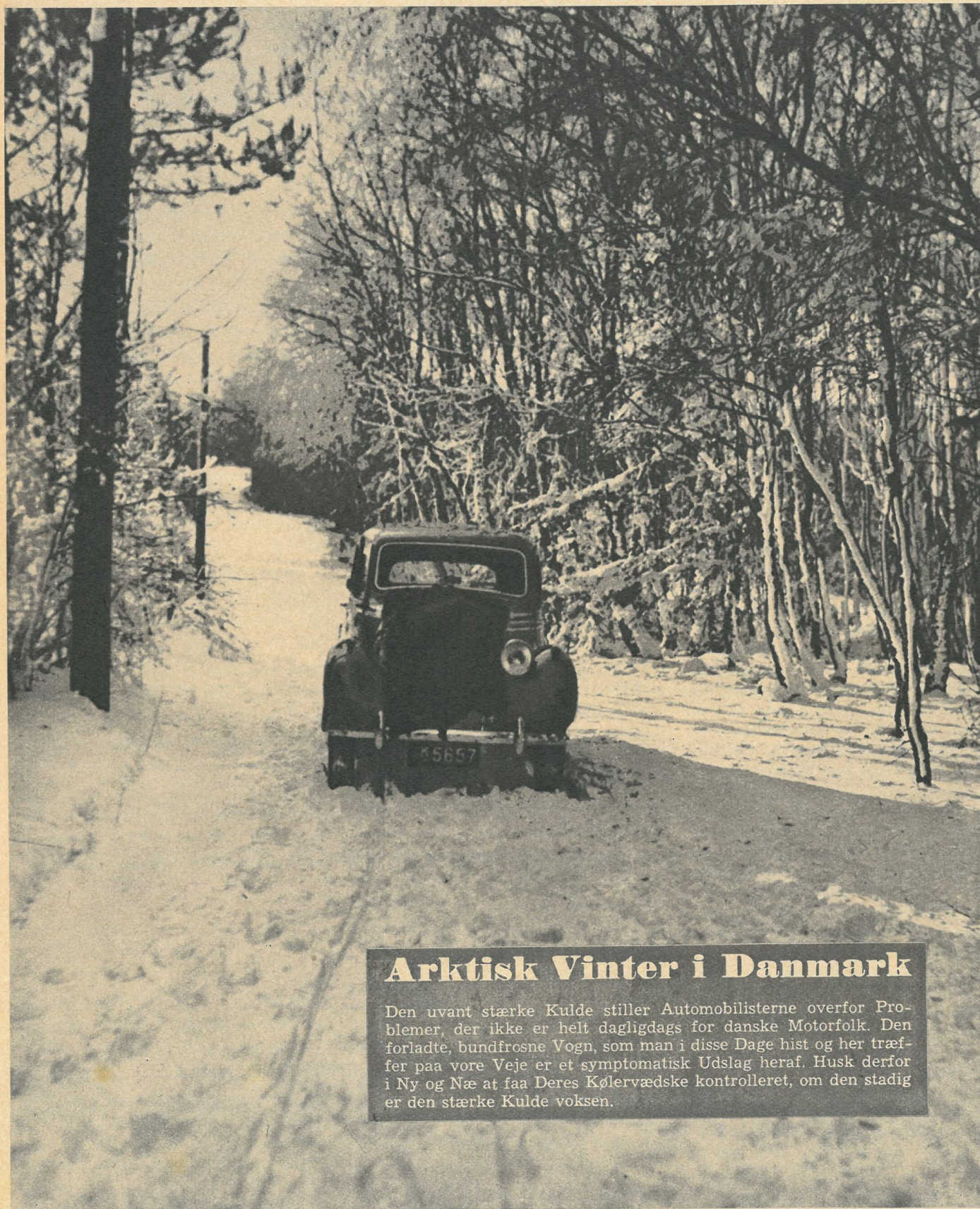
Restauranterne

WIVEX og NIMB

KØBENHAVN

Gratis Parkering





Arktisk Vinter i Danmark

Den uvant stærke Kulde stiller Automobilisterne overfor Problemer, der ikke er helt dagligdags for danske Motorfolk. Den forladte, bundfrosne Vogn, som man i disse Dage hist og her træffer paa vore Veje er et symptomatisk Udslag heraf. Husk derfor i Ny og Næ at faa Deres Kølervædske kontrolleret, om den stadig er den stærke Kulde voksen.



Fabrikant M. Larsen.

En Hædersbevisning til Maskinfabrikant M. LARSEN

Forenede Danske Motorejeres mangeårige 2. Vicepræsident og Næstformand i Forenede Danske Motorejeres Forsikrings-Afdeling, Maskinfabrikant M. Larsen, Silkeborg, der tidligere har modtaget Ridderkorset, er af Hans Majestæt Kongen blevet udnævnt til Dannebrogsmænd.

Fabrikant Larsens Navn er kendt og anset i store Dele af det danske Samfund, den Virksomhed i Silkeborg, som han er Medejer af, langt udenfor Danmarks Grænser, og den Hædersbevisning, der er blevet ham til Del, maa utvivlsomt tages som Paaskønnelse af Fabrikant Larsens Fortjenester indenfor Industrien.

Vi føler dog her Anledning til ogsaa at konstatere, at Fabrikant Larsens Interesse for Forenede Danske Motorejere i vidt Omfang har været til Gavn for Motorsagen og den Side af Samfundets Arbejde, som Motorsagen repræsenterer.

I vort Selskabs Styrelse har Fabrikant Larsen udført et meget stort Arbejde, hans noble Karakter, hans Realitetssans og Loyalitet har gjort ham til en betydningsfuld Støtte gennem ogsaa vanskelige Tider som for Eksempel dem, vi nu oplever, og hvor vi har haft Grund til at glæde os over at have saa indsigtsfuld og klar en Hjerne mellem de Mænd, som skal føre Selskabet videre gennem uforudseelige Vanskeligheder for den danske Motorsag.

Hvordan kører man under Mørklægning?

En engelsk Automobil-Ekspert, Jarlen af Cardigan, har for nylig fremsat nogle gode Raad for Kørsel under Mørklægning. Han paapeger først, at man naturligvis bør lade Bilen blive i Garagen, med mindre man har absolut uopsættelige Ærinder, og omtaler derefter det Forhold (som vist ikke kan kaldes en almenyldig Regel), at Folk med blaa Øjne som Regel ser bedre ved Nat end Folk med brune Øjne.

Derefter siger han, at man ved Natetid under Mørklægning altid bør lægge sin Rute, saa man følger Hovedlandevejene, og tilføjer: Den eneste sikre Metode til at komme nogen Steder, er at følge Landevejens hvide Midterlinie. Man skal ikke bare køre tæt ved Siden af Midtelinien, men direkte paa den, altsaa med et Forhjul paa hver Side. Paa denne Maade er der ingen Chance for, at man skal paakøre Fodgængere eller Cyklister, og kommer der en Vogn imod en, vil man altid (hvor sparsomt Lanternes Lys end er) have Tid til at dreje til Side og lade den anden komme forbi.

*

For os Danskere vilde dette Raad vel i givet Tilfælde være knapt saa værdifuldt som for Englændere, eftersom alt for faa af vore Landeveje er forsynet med hvide Midterstriber. Paa Landevejen til Korsør f. Eks. er der kun malet hvide Striber paa Bakketoppe og i farlige Sving, og paa den ny Roskildevej er Midterstriben efter tysk Mønster gjort til en Midderrabat. Det tør sikkert antydes, at Kørsel med Hjulene paa hver Side af denne Rabat bør fraraades!

Alligevel ligger der vel noget rigtigt i den Tanke, at Bilisten under Mørklægning bør tilstræbe at køre midt paa Vejen, snarere end ude i Siden ... hvor megen Propaganda vi end har anvendt paa at lære Bilisterne, at vi har Højrekørsel! Den største Fare ved Kørsel under Mørklægning maa jo ligge i, at Forlygternes Lys dæmpes ned til en

smal Stribe. Man er derfor ligefrem tvunget til at holde sig paa den mest farbare Del af Vejen, d. v. s. Midten, hvor uventede Hindringer, enten det nu er Fodgængere, Cyklister, Grøftekanter eller Kilometersten, ikke kan træffes.

*

Jarlen af Cardigan tilraader Brug af Hovedlandevejen, ikke bare fordi der (muligvis) er hvide Midterstriber, men fordi Træerne der som Regel staar med større Afstand og ikke hælder saa meget ind over Kørebanen, at Blade eller Grene kan skjule en modgaende Vogns Lys. Han anfører endnu et Argument, nemlig Benzinbesparelsen: Hovedlandevejen vil for det meste have færre og mindre Bakker end Bivejen, saa at man kan køre med en fast Fart paa ca. 40—50 km, hvilket som bekendt er den mest økonomiske Hastighed for en Bil.

Naar man kommer ud af sin veloplyste Stue og skal sætte sig til Ratet, bør man huske, at Øjnene skal have Tid til at vænne sig til Overgangen. Man bør vente ca. 5 Minutter, før man kører ud i Mørket, ellers er man mere eller mindre blind. Det maa ogsaa huskes, at Synskraften paavirkes stærkt af Trætheden. Man ser maaske udmærket den første Time, mens man kører, men derefter opfatter Øjnene — hvis man har været stærkt anspændt — gradvis mindre end før.

*

Jarlen af Cardigan slutter med følgende Ord:

»Hvor megen Forsigtighed man end udviser, er det afgjort, at Kørsel under Mørklægning aldrig kan blive behagelig eller uden Risiko. Men Ubehaget og Risikoen kan bringes ned til et Minimum, hvis Føreren gør sig den Umage at lægge sig efter en Slags »Krigstids-Teknik« under de ny, vanskelige Forhold.«

S. T.

Beboelsesvognen skulde indregistreres som Paahængsvogn

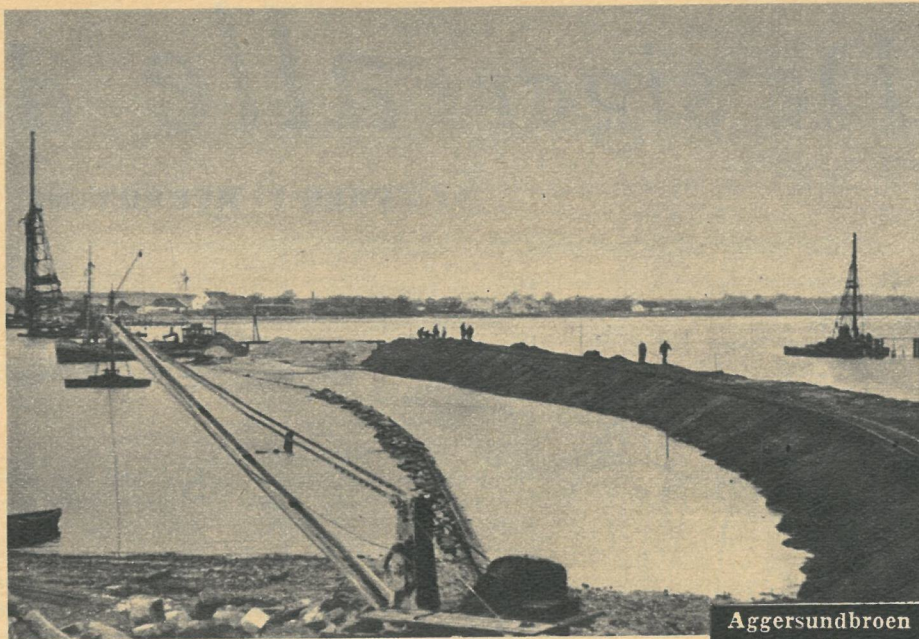
Paa Forespørgsel fra en Politimester har Justitsministeriet ved en Skrivelse af 30. November 1939 bestemt, at en Beboelsesvogn, der var dannet af en ombygget Chevrolet Lastvogn og som havde en Lidlængde af 5100 mm og en Bredde af 2220 mm, var indregistreringspligtig som en Paahængsvogn og ikke kunde betragtes som en Blok-vogn.

Det fremgaar ikke af de i Skrivelsen givne Oplysninger, i hvilket Omfang Beboelsesvognen, der var tilkoblet en Lastmotorvogn, benyttedes til Transport, men Resultatet af Ministeriets Afgørelse er, at Beboelsesvognen for at kunne fremføres paa Landevejene ved Hjælp af Lastmotorvognen skal indregistreres og forsynes med Kendingsmærker samt, at der skal svares Afgift af den.

Paa den anden Side er dens Benyttelse til Transport paa Vejene ikke indskrænket paa samme Maade som Blok-vogne, der kun maa benyttes til Kørsel efter en derom i hvert enkelt Tilfælde indhentet Tilladelse hos Politimesteren, og som kun maa fremføres med en Kørehastighed af ikke over 8 km i Timen.

Kørselsafgiften for danske Vogne i Frankrig bortfaldet

Mellem Danmark og en Række Lande er der i de senere Aar truffet Overenskomster, hvorved Afgiften af udenlandske private Person-Motorkøretøjer under Kørsel i de paagældende Lande indenfor et bestemt Tidsrum bortfalder. En saadan Overenskomst har ikke eksisteret mellem Danmark og Frankrig, men Ministeriet for offentlige Arbejder har nu under 29. November 1939 udstedt en Bekendtgørelse, hvoraf det fremgaar, at der er truffet Aftale ogsaa med Frankrig. Herefter skal Personautomobiler, der ikke er indrettet til Befordring af mere end 7 Personer, Føreren iberegnet, og som i det paagældende Land er indregistreret som tilhørende Personer bosat i dette Land, nyde Afgiftsfrihed for et Tidsrum af indtil 3 Maaneder. Overenskomsten trådte i Kraft den 15. December 1939.



Aggersundbroen
under Udførelse.

AGGERSUNDBROEN

Ifølge »Aalborg Stiftstidende« er Arbejdet med Aggersundbroen skredet rask fremad, idet Arbejdets Ledere har været saa forsynlige at faa tilendebragt Pæleramningen inden Frosten naaede at lægge Hindringer i Vejen. Et halvt Hundrede Arbejdere var sat ind paa Løsningen af denne Opgave.

Hosstaaende Fotografi viser det naaede Stadium i Slutningen af November Maaned. Længst fremme er man paa Sundets Nordside, hvor Aalborgfirmaet Berg, Bach & Egmosen virker. Her har Dæmningen paa det nærmeste antaget den endelige Form, og man var, før Frosten begyndte, saa smaat begyndt at beklæde Siderne med Betonfliser. Kampestensglaciset her er der dog endnu ikke rørt ved, saa lidt som Tilfældet er paa Fjordens modsatte Bred, hvor man har været sinket af Mangel paa Fyld, og hvor Opgaverne tillige har været betydeligt vanskeligere.

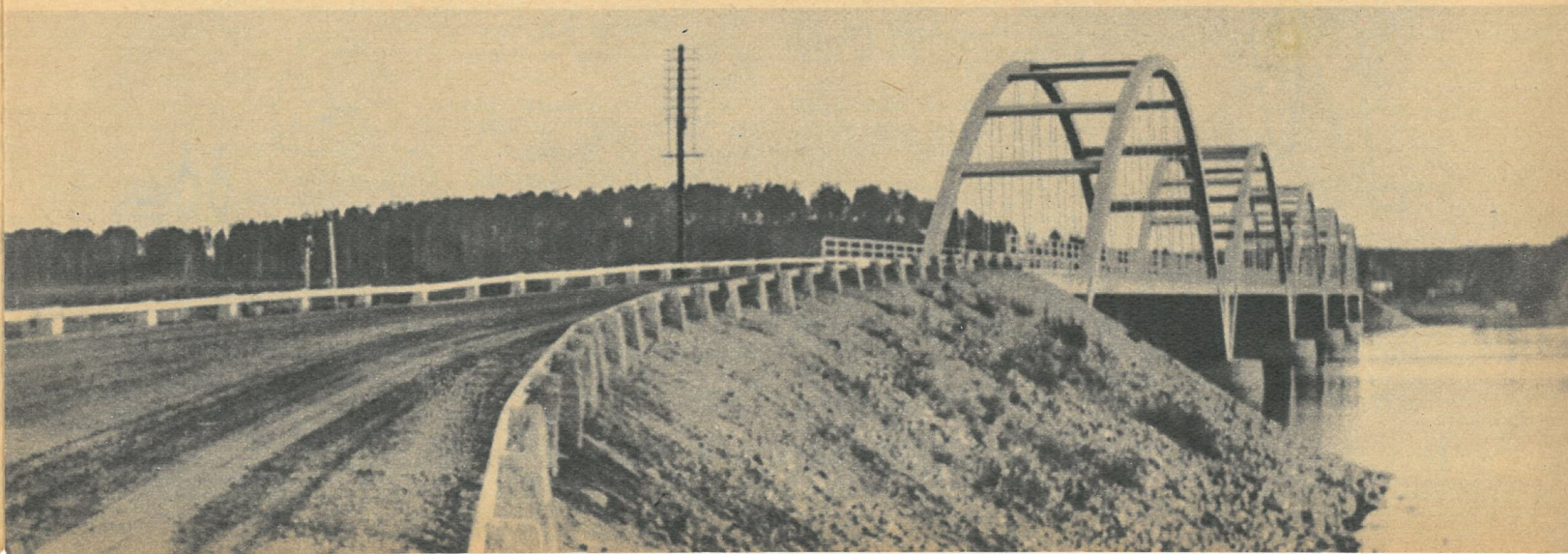
Et Stykke inde i Landet arbejder en dieseldrevet Gravko, som udretter 50

i Vækst

Mands Arbejde, under Læsning af et Tipvogntog, bestaaende af Lokomotiv og en Snes Vogne. 300 Kubikmeter Fyld bliver paa denne Maade daglig transporteret ud paa Dæmningen og anvendt her.

Sænkekasserne søsættes
først til Foraaret.

Næsten daglig strømmer det ind til Firmaet Saabye & Lerches Arbejdsplads med Kæmpe-Træstammer, som skal anvendes ved Piloteringen under de to Landpiller. Sænkekasserne til Pillerne bygges paa Bedding Vest for Færgen, hvor alt er gjort klart til dette Arbejdes Paabegyndelse. Før end til Foraaret vil den første Sænkekasse dog ikke være færdig til Søsætning, men til den Tid haaber man paa at kunne sætte fuld Fart paa den Del af Arbejdet, som set fra en Tilskuers Standpunkt er det interessanteste: Broens Opbygning ude i den rivende Strøm.



De siger alle det samme

Af JAMES F. MURPHY sen.



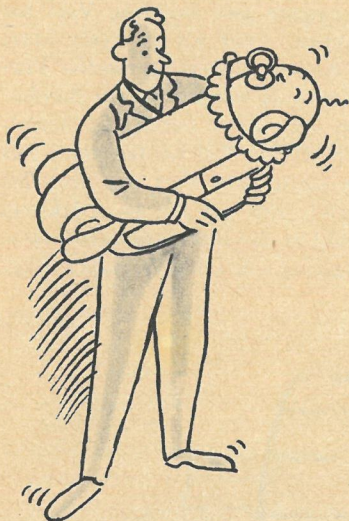
Jeg har lagt Mærke til, at alle Automobilister siger det samme, kun varierer Udtalelserne noget efter, hvor gammel Bilen er.

Lad os nu se paa fire Kategorier, nemlig ham med den nye Vogn — ham med den 2 Aars gamle Vogn, der vel at mærke ikke har Raad til at købe nogen ny — ham, der har det, man kalder en Bil, men som ikke er 200 Kroner værd, og tilsidst ham, der gerne vilde have Bil, men ikke har Raad.

Vi begynder altsaa med Kategori Nr. 1:

— Har du hørt noget saa lydløst?

- Jeg fik den nærmest forærende!
- Op til 180 gaar den med Lethed!
- Jeg kan, hvad Øjeblik jeg vil, faa mindst 5000 mere end jeg gav for den!
- Er du gal — den bruger næsten ingenting i Benzin!
- Synes du ikke, at det er netop den rigtige røde Farve?
- Den ligger paa Vejen som en Engel!
- At han tog den gamle i Bytte er ganske ubegribeligt!
- Næ du — jeg er ikke den, der misbruger en ny Vogn!
- Selvfølgelig betalte jeg det meste kontant — saa er man jo ude af det!
- Ingen andre end jeg faar Lov at sidde ved det Rat!
- Næ — opvarmet Garage — det er det eneste!



Det var ham med den nye Bil. Der er stor Forskel paa, hvad den næste siger, som har sin 2 Aars gamle Vogn, og mere end gerne vilde have en anden.

— Ikke om jeg fik den forærende — du kan overhovedet ikke mærke, at der er kørt med min!

— Det er fordi jeg har behandlet den som et Svøbelsesbarn!

— Der er jo ikke gjort en eneste ny Opfindelse paa Bilomraadet i de sidste 2 Aar!

— Da vil jeg da bare sige dig, at den har gaaet Jor-

den rundt tre Gange uden at punktere!

— Jeg kan nu godt lide de lidt høje Vogne, saa faar man mindre Støv paa sig!

— Hvis jeg vilde sælge, kunde jeg med Lethed faa det samme for den som jeg har givet!

— Aa nej — nu kender jeg denne Vogn!

— Hvorfor købe ny Vogn og dermed styrte sig i ny Gæld?

— Der har ikke været leveret en Model som denne siden — det var absolut Fabrikens bedste Aargang!

— Garage — aa, det koster ikke saa meget, det er jo ganske unødvendigt at ha' den opvarmet!

Se, det var altsaa ham med den 2 Aars gamle Vogn. Nu kommer vi til ham, som har en gammel Vogn, men som ikke kan faa 200 Kroner for den.

— Det ka' ikke betale sig — den er saa god, og skal jeg sælge den, faar jeg højst et Par Tusinde for den, men jeg ku' selvfølgelig bytte den med en anden!

— Hvis den fik en Omgang Lak var den som ny igen!

— Fordelen ved den er, at jeg ikke behøver at pudse den saa ofte!

— Det er Smaating, maaske lige den sku' ha en ny Køler, og saa maaske Stemplerne sku' ses lidt efter!

— Ja, det koster jo ikke noget at se paa en ny Vogn, men det si'er jeg Dem paa Forhaand, under 2000 gaar den gamle ikke i Bytte!

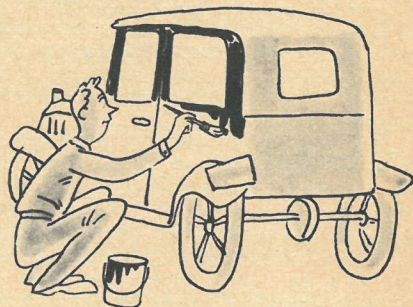
— Jeg holder jo ikke Bil for Luksus'ens Skyld!

— Det er noget af et Princip-Spørgsmaal, jeg vil se, hvor længe den kan holde!

— Den koster jo ingenting i Skat!

— Det er jo dejligt at vide, at den er afskrevet for længe siden!

— Hvad skal man med Garage — det er jo bare Udgift!



Og saa slutter vi med ham, der gerne vilde have Bil, men ikke har Raad til det.

— Ikke om jeg fik den forærende — saa fik jeg jo aldrig Motion!

— De fineste gaar nu alligevel paa deres to Ben!

— Jeg vilde ikke kunne nyde Spiritus med god Samvittighed!

— Tror du maaske, jeg sku' finde mig i at blive forhørt af en Betjent?

— Saa vil jeg meget hellere rejse Pengene op!

— Jeg, der elsker min Cykle!

— Tænk, jeg elsker at køre i Tog!

— Ikke før jeg har Raad til at holde Chauffør!

— Og saa det Vrøvl med Garagen!



Automobilister og Spiritus

Vi har mange Gange i Aarenes Løb her i »Motor« baade gjort Rede for og taget Stilling til de mangfoldige Problemer, der knytter sig til Motorkørsel og Spiritusnydelse. Det har vi gjort, ikke fordi Motorkørende drikker mere end andre, men fordi der for hver eneste, der har Kørekort, knytter sig en faktisk Risiko til selv den beskedenste Spiritus-Nydelse. Det er en Kendsgerning, at Mennesker har sat deres Eksistens over Styr, blot fordi de drak et Glas Øl ekstra til deres Frokost og derpaa satte sig til Rattet. Det er en Kendsgerning, at Mennesker, der aldrig vilde blive straffet, ikke længere har blank Straffeattest, maaske ogsaa fordi de drak eet Glas Øl og derefter kørte. Blot disse Kendsgerninger er tilstrækkelige til at skabe Interesse for det rent praktiske Spørgsmaal Motorkørsel-Spiritussyndelse.

Netop nu har Indenrigsministeriets Konsulent i Ædruelighedsspørgsmaal udgivet en Bog paa 100 Sider Vejledning i Alkohol-Spørgsmaalet, skrevet af Professor, Dr. Richard Ege, Magister Poul Bahnsen og Overlæge, Dr. Ejnar Jarløv. Poul Bahnsen gør Rede for Alkoholens Indflydelse paa den menneskelige Præstations-Evne. Deri skildrer han ogsaa den Motorkørendes Reaktionsevne — paa følgende Maade:

Den Invalidering af Præstations-evnen, der fremkaldes af Alkoholen, indskrænker sig imidlertid ikke til at angribe Enkeltfunktionerne, men gaar samtidig ud over Sammenspillet. At det forholder sig saaledes, fremgaar bl. a. af de Alkoholeksperimenter, der er foretaget af Vernon, og hvori bl. a. 15 erfarne Bilister har deltaget. Forsøgsanordningen var følgende:

De anbragtes en efter en i et Apparat, der bestod af Førerrummet i en almindelig Bil forsynet med Rat, Fodpedal til Start og Hastighedsforøgelse, Bremse o. s. v. Foran »Vognen« findes et hvidt Lærred, hvorpaa der vises en »Vej-Film«, som bevæger sig ind mod den kørende, idet han med Vognens Apparater selv bestemmer og regulerer Hastigheden.

Det gælder nu om at følge Vejbanen, der er ret smal, passer man ikke paa, glider man let ud i Filmens »Græsraabatters«. Instruktøren til Forsøgspersonen lød: »Det gælder først og fremmest om, at De ikke kommer udenfor Vejbanen, men den Tid, De

er om at køre Strækningen, bliver ogsaa maalt.«

Efter at Præstationen i alkoholfri Tilstand var undersøgt, fik hver Deltager en Whisky og Sodavand. Dosen var 30 ccm ren Alkohol, hvad der omtrent svarer til Indholdet af en »stor« Whisky — større end man almindeligvis faar den paa en Restaurant. Denne indtoges altid ca. 3 Timer efter, at Deltagerne havde spist, altsaa paa »tom« Mave.

Sammenlignede man nu Præstationerne før og efter Alkoholindtagelsen, fandt man, at Alkoholvirkningen bestod i en Formindskelse af Tiden paa gennemsnitlig 6 % og i en Forøgelse af Fejlene paa gennemsnitlig 12 %. De individuelle Forskelle var store. En Deltager kørte saa hurtigt, at Tiden formindskedes med 25 %, mens Formindskelsen hos andre kun var 1 %. Ogsaa Stigningen i Fejlantallet viser tydelige Forskelle, varierende mellem en Stigning paa 0 % og 40 %. Men Tendensen traadte dog kraftigt frem. Kun 2 af 15 Deltagere undgik en Fejlforøgelse, og kun 4 undlod at sætte Hastigheden i Vejret.

At Sikkerheden formindskedes var, hvad man ud fra de tidligere foretagne Forsøg maatte vente. Men man har ikke tidligere paa andre Omraader paavist en tilsvarende Hastighedsforøgelse. Hvad er Forklaringen paa denne? Simpelthen at det ikke er Førerens Præstationstempo, der forøges, men Bilens, idet alt, hvad Føreren behøver at gøre, er at variere Trykket paa Fodpedalen. Hos Bilisten er der kun Tale om en Nedsættelse, nemlig af Evnen til at bedømme og afpasse Hastigheden paa rigtig Maade. Alkoholen har en stærkere Virkning paa Benene end paa Armene, hvad man let kan iagttage hos den paavirkede Fodgænger, mens det ikke kan ses paa den, der sidder bag et Rat. Men Speederen kan undertiden paa en skæbningsvanger Maade registrere denne Virkning.

En af de faa Deltagere, der kørte langsommere efter Alkoholen end før, forklarede, at han selv havde Fornemmelsen af, at han havde mindre Herredømme over Kørslen, og derfor satte han med Vilje Hastigheden ned. Man iagttog, at flere af Forsøgspersonerne efter Whiskyen viste stor Uregelmæssighed i deres Køremaade. Efter at have kørt en Strækning i fuld Fart, satte de pludselig Hastigheden stærkt ned for derefter at køre hurtigt igen.

Modsat den invaliderede Person, hos hvem Bevidstheden om Manglerne var skærpet, synes den alkoholpaavirkede

Person at have en svækket Bevidsthed om Usikkerheden og Manglerne ved sin Præstationsevne. Det er uheldigt nok, at Enkeltfunktionerne nedsættes, men det er endnu uheldigere, at Nedsættelsen er ubevidst, for derved forstyrrer ogsaa det endnu vigtigere: Sammenspillet. Individet er ikke klar over sine Mangler og kan derfor ikke afhjælpe dem. Alkoholen begunstiger gennem Svækkelse af Agtpaagivenheden en fraværende, adspredt Indstilling, hvorunder Verden rykker Mennesket paa Afstand. Og det siger sig selv, at Følelsen af Fjernhed fra den ydre Verden og Fornemmelsen af at sidde hyggeligt optaget af sine egne Tanker ikke er nogen hensigtsmæssig Tilstand for Bilisten, der befinder sig midt i Trafiken sammen med andre Biler, Sporvogne eller Cyklister, der venter en hurtig Opfattelse og en prompte Reaktion af den kørende. Og hvad der gælder Bilisten, gælder ligeaa vel de øvrige Trafikanter, blot med den Forskel, at det nu engang er og bliver farligst, naar det er Bilisten, der oplever den umotiverede Fjernhedsfølelse, fordi han bevæger sig med større Fart og større Kraft mod de Gadekryds, hvis Sammenstødsmuligheder Alkoholen hindrer ham i at regne med paa Forhaand.

Et særligt Forhold bevirker, at Mennesker baade i alkoholfri og navnlig i alkoholpaavirket Tilstand lettere ligger under for Tendensen til at overdrive Tempoet ved Bilkørsel end ved andre Funktioner: det kræver praktisk talt intet Arbejde. Tendensen til at udføre andre Former for Arbejde for hurtigt, modvirkes af en naturlig Dovenskab. Fodgænger og Cyklisten vil nok gerne hurtigt hjem, men der er Grænser for, hvor hurtigt de gider gaa eller cykle. Men i en Bil er der ingen Grænser for, hvor hurtigt Bilisten gider køre, for det koster ham ingen Anstrengelse i den Forstand, at Musklerne direkte skal udføre et større Arbejde. Hertil kommer, at selve »Kørselsoplevelsen« ledsages af en Funktionslyst, der virker som et forstærkende Moment. Det er dette Fænomen der kaldes »Organprojektion«. Bilens Bevægelser opleves som ens egne, Bilens er kun det Redskab, hvormed Bilisten følger sin Personlighed og Organisme skyde afsted med 70 km's Fart. Ikke for ingenting taler man om »Kørreruseren«, der ogsaa opnaas i alkoholfri Tilstand, men som bl. a. har den Lighed med den virkelige Rus, at Uforsigtigheden stiger, og Hastigheden sættes op fra 70 til 80 km.

Es.

DANSKE MOTORFOLK

under den forrige Verdenskrig

En lille Sammenligning mellem dengang og nu - en Sammenligning, som vil genopfriske Kendsgerninger, der maaske er glemt af de fleste... Det er altsammen hentet frem fra gamle Aviser og fra Krigstidens Aargange af „Motor“... men i Lys af det, der nu foregaar, faar disse Kendsgerninger fornyet Interesse, tildels endog fornyet Aktualitet...

Af SIGURD TOGEBY

»Selv om Krigen endnu ikke er gaaet direkte ind gennem Døren til os, mærker vi dog allerede tydeligt adskillige af de Ulemper og Vanskeligheder, som følger i dens Fodspor paa alle Omraader af det daglige Liv. Heller ikke vor specielle Branche gaar Ram forbi, — ja, det tør næsten forudses, at vi rammes først og stærkest, allerede fordi vore Motorer og disses Driftsmateriale er udenlandske Produkter.«

Disse Sætninger kunde være skrevet i Efteraarsmaanederne 1939, da den ny Storkrig netop var brudt ud.

Men de er hentet fra et dansk Motorblad dateret Lørdag den 8. August 1914.

I den Uge, der var gaaet forud, var Krigserklæringerne kommet Slag i Slag, og med dem det ene Udførselsforbud efter det andet. Virkningerne lod ikke længe vente paa sig, og blandt de første, der mærkede dem — eller anede dem — var de danske Bilister.

I 1939 kom Følgerne sikkert endnu hurtigere, i alt Fald saa hurtigt, at Lovgivningen kun ved stakaandede Beslutninger kunde holde Trit med dem. Først efter nogle Maaneders Forløb fik man en Slags Orden i Forholdsreglerne, og endda var der mange, der sagde: »Hvorfor var Staten ikke bedre forberedt? Det, der sker nu, er jo præcis det samme som det, der skete i 1914; saa burde man dog have samlet sig Erfaringer at bygge paa.«

Men gik det nu ogsaa i 1939 præcis som i 1914? Man siger, at Historien gerne gentager sig, men paa den anden Side er det vel klart, at den aldrig kalder sig selv af. Undertegnede, hvis Erindring ikke rækker tilbage til 1914, har gjort sig den Umage at undersøge, hvorledes Situationen for de danske Bilister udviklede sig i de fire skæbnesvangre Aar, og jeg skal her genfortælle Hovedtrækkene.

Naturligvis maa det indrømmes, at Automobilkørsel i 1914 ikke spillede den Rolle for Hvermand, som den gjorde i 1939, men det kan dog understreges, at Interessen for Bilerne var Genstand for et stærkt Opsving netop ved Krigsudbruddet dengang: det ses f. Eks. af, at Danmark i 1914 havde ca. 4000 Biler (Lastbiler iberegnet), men i 1916 kunde mønstre dobbelt saa mange. I 1939 var Tallet 162.000.

Men de 4000 Biler og de 5000 Motorcykler, som kørte paa de danske Lan-

deveje i 1914, slugte dog en god Portion Benzin, og det var — som allerede antydet — Benzin, det først kom til at knibe med. Den 22. August skrev Forenede Danske Motorejeres Medlemsblad »Motor«:

»Beholdningerne af Benzin her i Landet er meget smaa, og de svinder ind med Kæmpeskridt Dag for Dag. Hvis ikke ny Forsyninger indtræffer, vil al Motorkørsel — den militære fraregnet — sandsynligvis ophøre i Løbet af en à to Uger.«

Man ser, allerede af denne lille Passus, at det danske Militær havde Forstaaelse af Motoriseringens Betydning. Man raadede ikke over mange Vogne, men 30 private Automobiler blev indkaldt, og Generaldirektør Ole Olsen indlagde sig Hæder ved at forære Hæren 6 moderne Biler, 2 Chandler, 2 Paige og 2 Auburn. — Det blev for Resten paa et noget senere Tidspunkt hævdet i Pressen, at Militæret havde beslagnagt uforholdsmæssig megen Benzin og brugte den ansvarsløst; Politiken berettede saaledes harmdirrende om en Officer i Taastrup, som en Eftermiddag i den mest benzinknappe Tid havde kørt fire Vognladninger Gæster til og fra Jernbanestationen i sin Bil, der havde militær Nummerplade.

I August 1914 anmodede de danske Motor-Organisationer deres Medlemmer om at anstille Forsøg med Erstatningsstoffer for Benzin og indsende Oplysning om Resultaterne. Og flere Artikler mandede ud i den Betragtning, at der var det Gode ved den sørgelige Situation, at den havde leveret et uomstødeligt Bevis for Motorkøretøjets Betydning i det praktiske Liv. Præcis den samme Betragtning kunde læses i danske Blade i September 1939.

Ogsaa paa andre Punkter var Udviklingen den samme; f. Eks. var der i Efteraaret 1914 Bilister, som vilde have Motorskatten godtgjort, fordi de i nogle Maaneder ikke havde kunnet opdrive Benzin. Men de fik (som nu) at vide, at det var der ikke Haab om!

Det gik nu ikke helt saa slemt, som man fra først af havde ventet. Benzin blev dyrere (den kostede i August 1914 29 Øre pr. Liter), Forhandlerne rationerede paa egen Haand Udleveringen, men der blev ikke nedlagt Forbud mod Benzinsalg. Nu og da læser man i Motorbladene: »Ugens glædelige Begivenhed er Ankomsten til Danmark af et Par Dampere med noget af den saa

længselsfuldt ventede Benzin!« — Det er jo ogsaa som i vore Dage. Det viste sig, at Provinsen i Begyndelsen klarede sig bedre end København, fordi Forraadene der var noget større end Efterspørgslen, men hen i Oktober vendtes Forholdet ganske vist om, og nu var det Københavnerne, der fik mest Benzin.

Der kom en Periode i Begyndelsen af 1915, hvor Forholdene blev nogenlunde normale, og Motorfolkene begyndte atter at blive optaget af deres gamle Bekymringer, som dengang hed Bivejskørslen. Bilerne maatte dengang kun køre paa de egentlige Landeveje; hvis man vilde ud paa Bivejene, maatte man højtideligt ansøge om Køretilladelse hos de enkelte Sogneraad, og denne Tilladelse blev næsten kun givet til Læger, Dyr læger og Jordemødre.

Imidlertid bragte Krigen her — paa uventet Vis — en Forandring. Sagen var den, at de tyske Hesteopkøbere havde gennemført Danmark paa kryds og tværs i Bil, uden mindste Hensyn til Forskellen mellem Landeveje og Biveje, og ved denne Lejlighed havde Bønderne set, at Motorkøretøjerne saamænd ingen Skade gjorde. Følgen var, at mange jydsk Sogne gav Bivejene fri, og dette blev atter en Forberedelse til den forbedrede Motor-og Færdselslov, som blev vedtaget i 1918.

I Løbet af 1915 kom der stadig saa meget Benzin til Landet, at de fleste Biler kunde holdes i Gang; nu og da maatte maaske et Motorløb aflyses, fordi en Benzindamper var blevet forsinket, men det var ogsaa det hele. Til Gengæld begyndte en ny Knaphed at gøre sig gældende, nemlig Gummiknapheden. Et Firma som Michelin maatte sætte sine Priser i Vejret, først med 7½ Procent, senere med 20 og 35 Procent. I Juli afskedigede Taxa 100 Chauffører, fordi man ikke kunde faa Dæk til Vognene. Det var vanskeligt at faa Gummileverancer fra England, fordi Englænderne havde os mistænkt for at sælge det videre til Tyskland. Der gik da ogsaa Rygter om, at danske Biler kørtes over Grænsen til Tyskland med nyt Gummi paa Hjulene og vendte hjem igen med gammelt, men en Undersøgelse viste, at Rygterne var falske.

Gummifirmaerne greb til den Udvej at lade Kunderne underskrive skrappe Haandfæstninger ved Køb af Ringe og Dæk; man maatte gaa ind paa hverken

Fortsættes Side 46

MODERNE

Snerydning

**Demonstration af
„Pedershaab“'s
nye Snefræser**

Motortrafikens stigende Betydning har medført, at Snerydning er blevet et saare vigtigt Samfundsproblem, hvilket ogsaa har faaet Udtryk i den nye Snekastningslov.

Moderne Snerydning stiller naturligvis meget store Krav til Materiellet, Krav der — saa mærkeligt det end kan



gennem Rotortragten en mægtig Snefane. Hosstaaende Billeder giver et godt Indtryk af Maskinens Virkemaade. Der indtraf iøvrigt det — ogsaa i Praksis forekommende — Tilfælde, at en haard Genstand af Sneglene førtes ind i Rotoren, og havde det ikke været for den Forudseenhed, hvormed Konstruktøren har anbragt Sikringsbolte i Rotoren, var den nu blevet ødelagt. Nu skete der ikke andet end, at Boltene blev klippet over, uden at Rotoren led nogen Overlast. Det tog kun nogle Minutter at isætte nye Bolte, og saa arbejdede Maskinen videre.

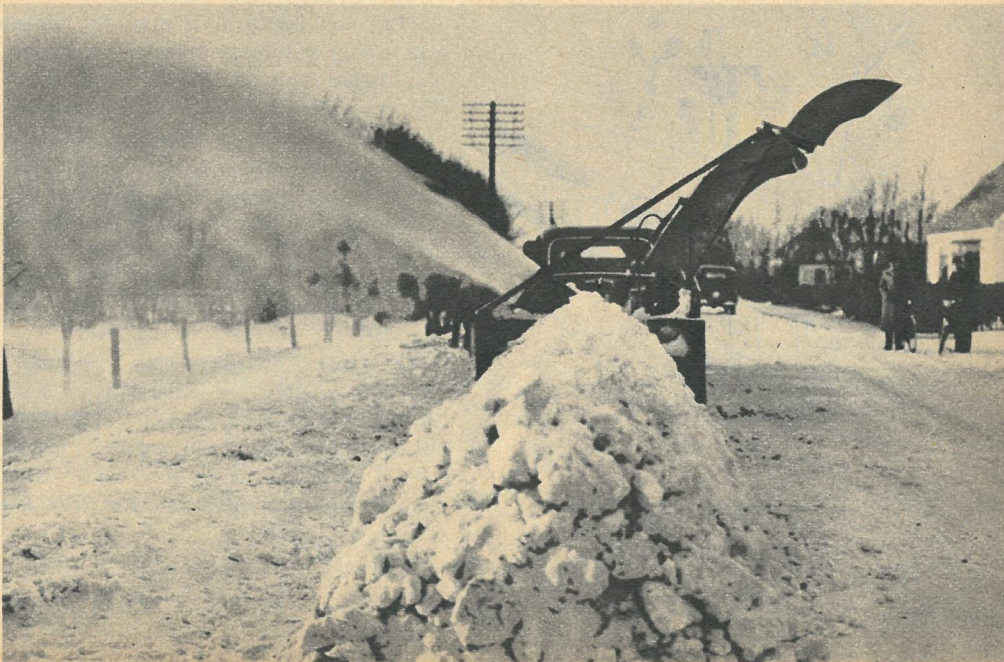
Derefter vistes det inde i selve Hillerød, hvorledes Maskinen ogsaa kan anvendes til Læsning af Lastvogne, der skal bortkøre Sneen. Saa snart Rydningsmaskinens Chauffør og Lastvognens Chauffør har faaet Samarbejdet i Gang, pøser Maskinens Læssetragt Lastvognen fuld paa ca. 1 Minut.

Bj.

lyde — herhjemme er nok saa store som i nordligere Egne, idet Sneen hos os i de fleste Tilfælde er den langt tungere Tøsne, der stiller Snerydderen overfor ganske andre, og sværere Opgaver end de arktiske Egenes lette Frostsne.

Det har derfor været nødvendigt at udvikle specielt, for vore særlige Forhold egnet Snerydningsmateriel, en Opgave, som vor hjemlige Industri nu har taget op, som det synes med betydeligt Held.

Vi havde saaledes Torsdag den 18. Januar Lejlighed til at overvære en Demonstration ved Hillerød af, hvorledes »Pedershaab« Snerydningsmaskine, Type 40, klarer sig over for anseelige Snemasser. For at kunne vise Snefræseren i Arbejde i Sne af over een Meters Dybde havde Lederen af Fabrikens Københavnsafdeling, Ingeniør Købke, maattet forlægge Demonstrationen til en Snelosseplads i Byens Udkant. Til Trods for, at Betingelserne for Snefræserens Arbejde her var særlig vanskelige, klarede den sig godt og aad sig sindigt og støt gennem den sammenpakkede Snemasse med Isklumper og andre haarde Genstande, udspyende



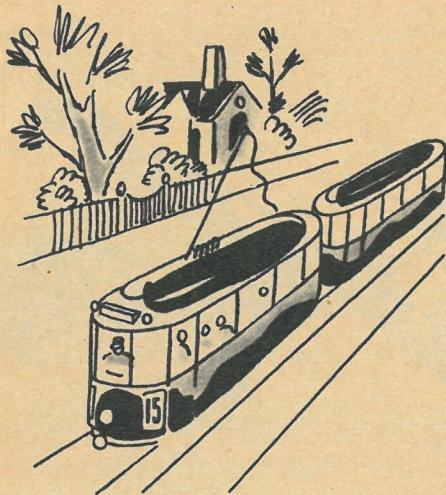


IV. Ermelundsstien og Lyngby Aamose

Ogsaa dette fjerde Forslag til en Travetur i Københavns Omegn er lagt til Rette saaledes, at det bliver Led i de grønne Omraaders Ide. En Tur gennem naturskønne Steder, som nu og da kun er en Sti, men som fører gennem en meget afvekslende Natur.

I Virkeligheden er det tre selvstændige Ture, som er kombineret. Vi tager ud med Sporvogn til Femvejen og vender hjem med Tog fra Bagsværd. Første Afsnit er Ermelundsstien, der fører os til Lyngby, andet Afsnit er Lyngby Aamose og tredje Afsnit en Rundtur omkring Bagsværd Sø. Det er en Tur paa ialt 12 Kilometer, som let tilbagelægges paa tre Timer, men der er saa meget at se, at man ikke maa jage. Saafremt det er fugtigt Vejr, bør man have svært Fodtøj paa, idet Terrænet omkring Bagsværd Sø kan være temmelig opblødt.

Vi tager altsaa Linie 15 og staar af ved Femvejen. Herfra følger vi For-



— Vi tager Linie 15 —

tunvej — samme Vej som Sporvognen til Posemandens Hus. Meget snart drejer Sporvognen dog til højre ad Slotsvej, men vi fortsætter lige ud ad Fortunvej, som vi følger, indtil den munder ud i Skovvej. Vi fortsætter lige



— en Række hvide Pæle —

over denne og ad en navnløs lukket Vej, der fører ind i Skoven.

Man kan ogsaa, hvis man har været saa heldig at komme med en Sporvogn, der kører helt til Sløjfen ved Posemandens Hus, køre med til Endestationen. Saa gaar man tilbage i Kørselsretningen og drejer til højre ad Skovvej, som man følger indtil Krydset ved Fortunvej, hvor man atter drejer til højre — ad den navnløse lukkede Vej. Dette sidste Forslag anviser den korteste Vej, men der er iøvrigt ikke stor Forskel.

Den lille Vejstump, som fører ind i Skoven, slutter for Kørebanens Vedkommende med en Række hvide Pæle. Umiddelbart før disse tager vi Stien, der drejer ned til venstre, og vi staar paa Ermelundsstien, som for ikke saa

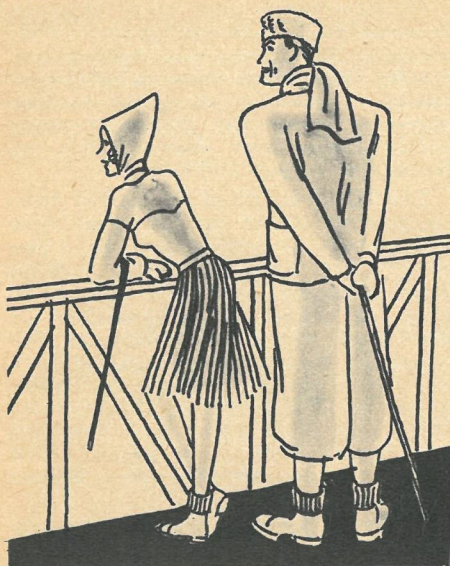
mange Aar siden hørte med til Københavns Befæstningsanlæg. Den ligger i Bunden af en Grav, som det i Krigstilfælde var Hensigten at fylde med Vand, idet man vilde lede Vandet ind fra Furesøen og fra Lyngby Sø. Det er imidlertid gaaet med dette Fæstningsværk som med flere af Forterne langs Øresunds Kyst; det efter Nutids Forhold ret beskedne militære Formaal har maatte vige for Befolkningens naturlige Trang til grønne Omraader. Vi passerer den høje Staalbro ved Ermelundsvej og fortsætter mellem meget høje og stejle Skrænter, passerer endnu en Højbro og nærmer os nu Terrænet ved Stenrødgaard, hvor den ny Hørsholmvej føres over. Medens Stien hidtil har været uden Afbrydelse, har Dæmningsarbejderne til den ny Vej gjort Passage vanskelig, men det har dog hidtil været muligt at komme igennem. Paa den anden Side denne Dæmning fortsætter vi mod Lyngby, som vi naaer efter at have gaaet en god halv Time.

Efter at have passeret Lyngby-Nærum-Banens Viadukt, kommer vi op paa Toftebæksvej i Lyngby. Vi fortsætter lige over denne ad den lille Sti, som er en Fortsættelse af Ermelundsstien. Denne fører os efter faa Minutters Løb op paa Lyngby Hovedgade, hvor vi drejer til højre — for nu at søge frem til Udgangspunktet for Turens anden Del.

Dette naaer vi ud for Frilandsmuseets Park, hvor vi drejer af til venstre efter Vejviser til Prinsessestien. Denne følger vi ned gennem Slotsparken, drejer ind under Statsbanelinien — og staar snart ved et Vejskel, hvor en Sti til højre angiver Prinsessestiens Fortsættelse, medens en Sti til venstre peger mod Lyngby Aamose. Vi gaar nu til venstre — og for den, der ikke før har



— høje og stejle Skrænter —



— en pragtfuld Udsigt —

været gennem dette Moselandskab, som først for nogle Aar siden er blevet gjort tilgængeligt for Offentligheden, er det noget af en Oplevelse. Naturen er saa vild, at man forestiller sig at være langt fra Byen. Vi følger langs Søens Bred — Stien snor sig, som var det en Labyrint, men er dog let at følge, idet man blot hele Tiden skal søge at holde sig langs Bredden.

Vi naar snart frem til Mølleaaens Udløb i Lyngby Sø, hvor man i 1938 fuldførte en Bro, der gør det muligt at komme fra Aamosen over Aaen til Nybro. Fra Broen har man en pragtfuld Udsigt til begge Sider, og man bør ikke forsømme at gøre et mindre Ophold her. Efter Broen fortsætter vi ad Stien op til Nybrovej, som vi følger til højre, hvor vi umiddelbart efter passerer den Vejbro, der fører over Aaløbet mellem Bagsværd Sø og Lyngby Sø.

Det næste Kvarter maa vi holde os paa Landevejen, indtil vi inde i Skoven drejer til venstre ad den første Sti, som fører ned til Bagsværd Sø. Den er let at finde, idet det er første Sti efter Indhegningen. Vi fortsætter nu langs Bredden af Bagsværd Sø, hvor vi ligesom ved Aamosen blot maa passe stadig at holde os ved Søbredden. Som nævnt er Jordbunden ikke alle Steder lige fast, og denne Del af Turen kan ikke anbefales i Regnvejr. Vi fortsætter, indtil vi har passeret Tilskuerspladserne til Sommerens Roregatta og staar ved Bagsværd Søvavillon. Umiddelbart før denne drejer vi af til højre og kommer ind paa Skovalleen (intet Vejskilt). Denne følger vi op mod Bagsværd By, men drejer ad Kurvej til

højre op til Stationen, hvorfra vi tager hjem.

Og med denne Tur har »Motor« afsluttet den lille Serie Traveture, som vi har ønsket at foreslaa vore Læsere i en benzinfattig Tid. *Clement.*

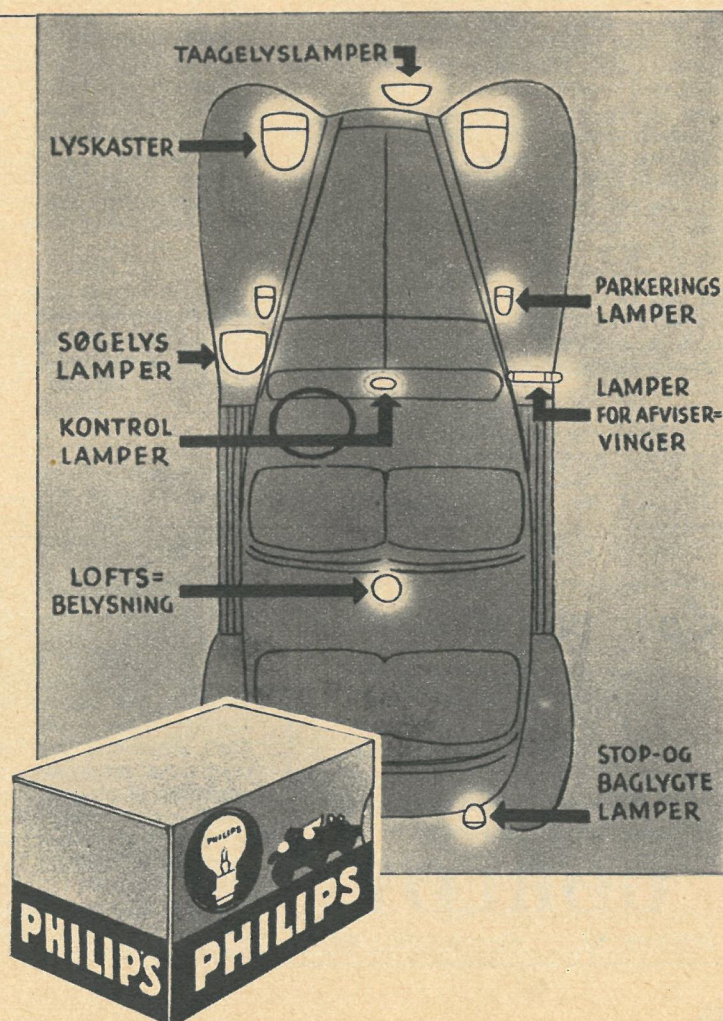


— afsluttet den lille Serie Traveture —



Vognens "Lyspunkter" er mange og forskellige, og der findes en PHILIPS Autolampe til dem alle, fra Baglygten til Projektøren, fra Belysningen i Loftet til den "indirekte" paa Instrumentbrættet.

PHILIPS
AUTOLAMPER
i den kendte blaa Pakning



Danske Motorfolk under den forrige Verdenskrig

Fortsat fra Side 42

at sælge eller paa anden Maade afhænde det indkøbte Bilgummi. Hvis man solgte Bilen, skulde Ringene pilles af, og først efter Andragende til Gummifirmaet kunde Køberen faa Lov at overtage den købte Bils Gummi.

Trods disse Vanskeligheder kom de danske Bilister dog saa nogenlunde igennem Aaret 1915, men i 1916 blev det igen galt. I Maj begyndte der at komme Rygter om Benzinmangel i Om-løb, og Aviserne kunde oplyse, at det igen var Englænderne, der havde sat Bom for Tilførslerne; de vilde ikke give Danmark større Benzin-Kvanta, end hvad der blev brugt før Krigen. Men i Mellemtiden havde Tusinder af Dan-skere anskaffet Bil, det var jo Gullasch-Baronernes Tid, eller, som en Avis skrev: Det var mere almindeligt at være Millionær end ikke at være det. Og Forraadene kunde ikke mere slaa til.

I Juni skrev »Motor«: »Vanskelighe-derne ved at faa Benzin og Gummi bli-ver Dag for Dag større«, — og i samme Nummer skrev en Landlæge i retfærdig Harm et Brev, hvori han krævede, at de egentlige »Nytteforbrugere« skulde have Benzin frem for Luksuskørere og Deltagere i Motorløb.

»Motor« svarede, at Søndagskørerne snarere kørte paa Petroleum end paa Benzin.

Den 1. Oktober 1916 fortalte Berling-ske Tidende: »Vi traf i Gaar en Auto-mobilist, der viste os et Eksempel paa, hvor stor Benzinmangelen er blevet i de sidste Dage: I Bunden af sin Vogn havde han liggende tolv smaa Medicin-flasker med Benzin, som han havde købt paa 5 forskellige Apoteker. — Jeg maa nøjes med at tage en Gade ad Gangen, sagde Automobilisten med et Suk, — og saa haabe, at jeg kan faa for 25 Øre Benzin paa det næste Hjør-ne, saa jeg kan tage en Gade til — en lidt besværlig Metode, naar man skal paa længere Ture.«

I Begyndelsen af 1917 blev det ende-lig saa galt, saa det var indlysende, at Staten maatte gribe ind. Det begyndte med, at man forbød alle Motorløb, og Prisreguleringskommissionen nedsatte et Udvalg til at foreslaa videre For-holdsregler. De danske Bilister foreslog — f. Eks. ved et Andragende fra Kø-benhavns Motor-Klub, — at Benzin-kort skulde indføres, som det var sket i England, men dette Forslag blev ikke antaget.

I Stedet kom der den 25. Februar

1917 en Række Forordninger, som var strenge og vakte megen Misfornøjelse. Al Kørsel med Motorkøretøjer blev forbudt i Tiden mellem Midnat og Klokken 6 Morgen, og det blev fastsat, at Personbiler i Løbet af Dagen ikke maatte køre længere end 40 km, regnet fra Ejersens Bopæl; om Søndagen dog kun 15 km! Ambulancer, Lastbiler og Omnibusser var undtaget fra disse Be-stemmelser.

Det bedste, der kunde siges om den-ne Forordning, var, at den var velment, for enhver privat Bilist maatte køre saa meget han vilde i Løbet af Dagen, naar han bare holdt sig inden for Cirk-len med de 40 km's Radius! Saaledes behøvede han egentlig ikke at spare, — men ganske vist var Benzinprisen nu oppe i Højder, som nok skulde lægge en Dæmper paa Iveren. Prisregule-ringskommissionen fastsatte en Maksi-malpris af 1 Krone pr. Kilo Benzin. Det vil saa nogenlunde svare til 1 Kro-ne pr. Liter.

Det var indlysende, at denne Ordning ikke kunde vare, men der gik dog næ-sten et halvt Aar, før den blev erstat-tet af en anden. I Mellemtiden haabede Bilisterne stadig paa Rationeringskort til Benzin, og frygtede et almindeligt Forbud mod »Luksuskørsel«.

Den ny Lov, som kom den 20. Juni 1917, overtraf de værste Forventnin-ger. Private Bilister fik kun Lov til at bruge den Benzin, de laa inde med, ja, skulde aflevere en Del af den til Sta-ten; for at Benzinen kunde strække bedre til, blev det tilladt at blande denatureret Sprit i den i Forholdet 5 Liter Sprit til 1 Liter Benzin. Der udstedtes Spritkort til private Bilister.

Men de danske Spritfabrikker kunde ikke i Længden levere Sprit nok til Bi-lerne (som efterhaanden kørte paa ren Sprit); Husmødrene skulde nemlig ogsaa have Sprit, da de ikke mere kunde faa Petroleum. I August 1917 blev der lukket af for Sprit-Udleveringen, og der kom en ny Forordning: Sprit maatte i Fremtiden kun bruges til Nytte-kørsel.

Saa stod Bilisterne der. Og der var kommet mange nye til fornylig, Folk, som havde Raad til at købe store, dyre Vogne, og som kunde tillade sig at købe særlig fine, d. v. s. særlig lave Numre. Politiken fortæller omkring Nytaar 1917 om de svimlende Priser, som Liebhavere har betalt for Num-merplader med encifrede Tal; et en-kelt Nummer havde skiftet Ejer for-medelt 11.500 Kroner, og det tilsva-rende Tal med K i Stedet for A havde indbragt Sælgeren 10.000. Men i det sidste Tilfælde var Køberen ogsaa en Prins, og han havde vel ikke helt saa godt Raad som en Gullaschbaron!

Da Spritforbudet kom, skrev »Motor«, at det sikkert næppe havde været nød-vendig; det var f. Eks. en Kendsger-ning, at der var store Benzol-Lagre i Landet; man betegnede Benzinnævnet (hvis Formand var Kammerherre Ler-che) som inkompetent og sluttede: — »Imidlertid maa vi vist forgæves vente paa Svar, og den store Stilhed vil sæn-ke sig over dansk Motor-Industri og -Handel til Spot og Spe for de Myndig-heder, der ikke i Tide kendte Besøgel-sernes Tid, men trods energiske Fore-stillinger ventede med at gribe ind, til Begivenhederne blev dem for stærke«.

Og Bitterheden lyser ud af følgende Bemærkning: — »Fodgængerne kan at-ter roligt gaa i Søvn paa Gaderne som i deres Dagligstuer uden at behøve at tænke sig om eller se sig for, medens Kuskene paany kan genoptage deres gamle Vaner med slappe Tøjler og Smaablunden paa Bukkene«.

Der var sørget for et Forraad af Ben-zinsprit til Læger og Dyrlæger, men Taxa kunde ingenting faa, og i De-cember 1917 kunde Selskabet med en Slags vemodig Stolthed avertere, at man nu havde 100 Hestedrosker til Raadighed, som kunde bestilles pr. Te-lefon. Til Københavns Magistrat blev der paa denne Tid indgivet et Andra-gende om Tilladelse til Personbefor-dring med Motorcykler med Sidevogn (en ganske henrivende Tanke), men selv det kunde der ikke blive Benzin eller Sprit til.

Omkring Jul 1917 øjnede Bilisterne en Slags Lysning, idet der blev tilstaaet Privatbiler lidt Benzin til Kørsel i Ju-lelagene, — men det var et vildle-dende Varsel, for i de første Maaneder af 1918 blev Situationen værre end før.

Det blev meddelt, at selv Læger ikke kunde faa Benzin efter den 1. Marts 1918, med mindre det direkte drejede sig om Liv eller Død. »Motor« kommenterede Oplysningen med Ordene:

»Denne Meddelelse burde vække stor Forbavselse, men da Meddelelsen kom-mer fra Benzinnævnet, forbavser den ikke — dertil har Benzinnævnets Virk-somhed allerede været for forbavsen-de«.

I denne Nødssituation var det kun ringe Trøst, at Indenrigsministeriet til-lod Anvendelse af Karbid til Motor-kørsel. Der blev bygget Motorer, som kunde drives ved Hjælp af Karbidgas, men de fik ikke større Udbredelse. En dansk Opfindelse, en Motor, der kunde gaa ved Hjælp af Tran, løste heller ikke Problemerne. Og ligefrem latterligt virkede det, at Automobilforhandlere fik Lov til at bruge saa meget Benzin, at de kunde foranstalte Demonstra-tionskørsler med nye Vogne rundt om det Hus, hvor de havde Butik!

De private Bilister, som havde sat Vognen i Garage og blokket den op, blev fritaget for Skat, men maatte dog ligefrem ansøge om denne Fritagelse Kvartal for Kvartal. Besynderligt nok var der dog stadig enkelte private, der vedblev at køre — efter egne Udsagn paa Benzin, som de paa lovlig Maade havde haft liggende lige siden Juni-Lo-ven fra forrige Aar; Myndighederne kunde ikke rigtig forstaa Sammenhæn-gen, og det endte med, at man i Juni 1918 underkastede Benzinsituationen en ny Undersøgelse. Da denne var afslut-tet, fik visse udvalgte — et Par Ti-sind — særlige »Tillægskørebeviser«, som ganske vist ikke garanterede, at Indehaveren kunde faa noget at hælde i Tanken.

Naar der paa denne Tid overhovedet var Benzin at faa i Danmark, kom det af, at man nu fik Tilførsler fra en Kant, hvorfra man før Krigen ikke fik noget videre, nemlig fra Tyskland. Tyskerne forpligtede sig til at sende os 100 Tons Benzin om Maaneden. Denne Forplig-telse kunde de dog efterhaanden ikke overholde; i Juni og Juli 1918 udeblev Senderne, og nu steg Maksimalpri-

Spar paa Benzinen

Vi har Specialapparater og Ma-skiner, hvormed vi paa faa Mi-nutter kan konstatere, om Deres Vogn udnytter Benzinen bedst muligt.

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

GØRLØV

Strandvej 40

Ryvang 3201 - 3202

sen for Benzin til 1,60 Kr. pr. Kilo i København, 1,85 Kr. i Provinsen.

Utilfredsheden med Fordelingen af de smaa Benzinmængder var stadig stigende; Landlægerne, særlig i Jylland, klagede over Forholdene, og man spurgte, hvordan det kunde gaa til, at visse private Flyveskoler stadig kunde faa Benzin til at uddanne Filmsskuespillerinder! Men mange regnede med, at Situationen vilde blive værre endnu. Man eksperimenterede med Gasmotorer til Strøg-Omnibusserne og opmuntrede Fabrikkerne til at bygge Karbid-Biler. En af disse eksploderede paa Gaden i København, hvad der »efterfulgte af en saa nederdrægtig Lugt, at Gasmasker godt kunde paakræves«. I Aalborg vakte en Mand Opsigt ved at konstruere en Tørvegasbil.

Hos vore nordlige Naboer gik det noget bedre end hos os; det blev meddelt, at Norge nu vilde faa Benzin fra Amerika, og at Sverige ventede saa store Gummitilførsler, at Dæk, som før havde kostet 2000 Kroner, snart vilde kunne købes for en Bagatel af 300! Og Islænderne berettede triumferende, at de ca. 70 Biler i Reykjavik havde Mas-ser af Benzin til Raadighed.

Der blev ogsaa fra dansk Side truffet Aftale med Amerika om en Benzin-leverance paa 80.000 Tons, men ingen var sikker paa, om den kostbare Vædske nogen Sinde vilde komme i Havn.

I Oktober 1918 raabte Lægerne paa paa Benzin, — den spanske Syge havde overbebyrdet dem med Arbejde, og hvad hjalp det, at Privatbiler blev stillet til Disposition, naar der skulde spændes Heste for, før de kunde køre?

De elektriske Biler vandt efterhaanden mere frem; de var lette at betjene, lydløse og renlige, men havde ganske vist ringe Aktionsradius. Frederiksberg Kommune viste sin Tro paa »Elektromobilerne« ved at bevilge 240.000 Kroner til Anskaffelse af 7 elektriske Dagrenovationsvogne.

Men før de kom i Gang, kom det glade Budskab i November 1918 om Vaabenstilstanden, og nu troede Danmarks Bilister, at alle deres Bekymringer var forbi. Nu skulde de køre ind i det ny Aar! Saa hurtigt gik det ikke. De ventede amerikanske Benzinladninger forsinkedes og viste sig mindre end ventet; Omnibusser og Taxaer fik Lov at køre lidt i Juledagene 1918, men først hen i Februar 1919 kom der mere Orden i Benzintilførslerne, og Foraaret var ved at blive Sommer, før de private Bilister for Alvor kunde lægge ud igen.

Alligevel var Optimismen der. »Der er Motorforaar i Luften,« skrev »Motor«; alle ventede Arbejde og Tryghed i en Fremtid uden Krig. Denne Fremtid kom præcis til at vare tyve Aar.

De danske Bilister kunde med særlig Forventning tage Vognene ud af Garagerne. I Løbet af Aaret 1918 var

den ny Motorlov blevet vedtaget, og det var egentlig godt beregnet, at den netop traadte i Kraft den 1. Januar 1919. Ved denne Lov blev der indført Forsikringsvang for alle Bilister, og Bivejene blev aabnet for Køretøjer, der vejede under 700 kg. Lygtetvangen, som man havde haabet at faa gennemført for alle Køretøjer, blev desværre ikke Lov, men alligevel følte man, at store Fremskridt var naaet. Hastigheden ved Dagslys paa Landeveje var den samme som før, nemlig 50 km i Timen, men Natkørsel, som tidligere havde været stærkt begrænset, ja, egentlig kun maatte finde Sted, hvor der var Lygter, var nu tilladt endda med en Hastighed af 25 km!

Ved Sammenligning med ovenstaaende kan enhver afgøre for sig selv, om Historien har gentaget sig ... eller gætte, om den vil gentage sig. Men paa eet Punkt har Bilisterne nu tilsyneladende Grund til at være taknemmelige; de har opnaaet det, som Bilisterne under Verdenskrigen forgæves raabte paa, nemlig Benzinkort.

Sigurd Togeby.

Fra Rationeringens Omraade

Til Indehavere af Prøveskilte til vedvarende Brug kan der nu af Politiet udleveres Benzinkort, lydende paa 75 Liter pr. Maaned, for Motorcyklers Vedkommende 25 Liter pr. Maaned.

Ekstra Tildelinger af Benzin beregnes fra den 1. i Kalendermaaned, saafremt der ansøges inden den 15. i Maaned. Ansøges der efter den 15. i en Maaned, beregnes Tildelingen fra den 15. Afklipningen af Benzinkort bør ske i Overensstemmelse hermed.

Sikkerheds- Glas

af enhver Art

Hurtig Levering

H. Pens

Telefon C. 8577

St. Kongensgade 92, København

Bekvem Indkørsel



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

NIELSEN & LARSEN

Mekanisk Værksted

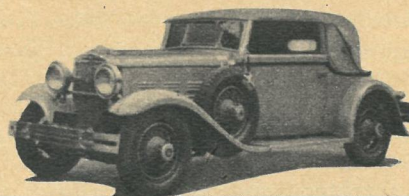
Peter Bangsvej 34

Telefon Godth. 6005

UDBORING OG SLIBNING AF CYLINDRE

Fabrikation af Stempler og Reservedele. Ventilsmæder isættes!

KAROSSERIFABRIKEN „LANDSKRONA“



Allt Karosseriarbejde udføres.
Spec. Opretning efter Skade

CHARLES E. JENSEN
LANDSKRONAGADE 25
TELF. RYVANG 1258

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

NORGE

uden

Benzinrestriktioner

Norges Automobil-Forbund's Direktør, Hr. F. Nagell Erichsen, giver i et Brev til Direktør Sven Røgind bl. a. følgende Oplysninger om den aktuelle Situation for Motorismen i Norge:

I Norge er der blevet oprettet et Mineralolieraad, og Kongelig Norsk Au-

tomobilklub og Norges Automobil-Forbund fik Lejlighed til at sætte en fælles Repræsentant ind i Raadet — efter Lodtrækning. Kongelig Norsk Automobilklub vandt Lodtrækningen, og Generalsekretæren, Oberstløjtnant Rørholt, indtraadte som Repræsentant i Raadet. Dette fik sin Betydning, da der blev Tale om forsøgsvis at frigøre Benzinforbruget.

Norges Automobil-Forbund har taget meget stærk Del i Arbejdet for at forøge Benzintilførslerne og dermed Landets Beholdninger, og man er nu i Norge kommet op paa en Lagringskapacitet af 135.000 Tons (1 Ton Benzin udgør ca. 1330 Liter), medens man ved Krisens Begyndelse kun havde Tankplads til 90.000 Tons. Der arbejdes intenst for yderligere Forøgelse af Tankkapaciteten, og Militærvæsenet har saaledes sat 2 Millioner Kroner ind til dette Formaal, Vejevæsenet har bygget egne Tanke overalt i Landet. Kommunerne overvejer at bygge o. s. v. — Benzinbeholdningen udgjorde ved Midten af November 120.000 Tons.

Skattespørgsmaalet er ordnet overensstemmende med Automobil-Forbundets Forslag, saaledes at der ydes et Fradrag paa $\frac{1}{8}$ af Aarsafgiften for Stilstandsperioden, som varede ialt 1 Maaned og 5 Dage. Forsikringselskaberne har tilbudt en Reduktion af 5 pCt. af Aarspræmien, hvis Køretøjet har henstaaet urørt i det nævnte Tidsrum, og det har man fundet rimeligt.

De norske motorkørende ser nu lysere paa Situationen og har ogsaa saa meget mere Grund dertil, som de valutamæssige Forhold ikke ligger værst. Automobilbranchen har Lejlighed til at kontrollere Priserne, eftersom den er repræsenteret i Prisudvalget og saaledes kan paase, at der ingen urimelig Prisstigning finder Sted.

Selv om Situationen da alt i alt er gunstigere end i Danmark, er det dog aabenbart, at Standsningen har gjort stor Skade. Mange har lagt deres Køretøj op for Vinteren, og Trafikken og Benzinomsætningen er som Følge deraf betydelig mindre end paaregnet. Dette skyldes utvivlsomt ogsaa den Loyalitet, hvormed de norske Automobilister har fulgt Myndighedernes Appel om at spare paa Benzin.

Direktør Nagell Erichsen udtaler ogsaa, at der altid er mange Svenskere

og Nordmænd, som gerne lejlighedsvis vil kunne foretage Ture til København, og han haaber derfor, at det snart vil blive muligt for Danmark at skaffe Benzin til Udlændinge. — Som bekendt er dette Ønske nu ved Benzin-Nævnets Mellemkomst imødekommet, i hvert Fald i nogen Grad.

Tilbagebetaling

af Motorskat i Tyskland

I »Allgemeine Automobil Zeitung« redegør Dr. Bickerich for, hvorledes Forholdet er i Tyskland med Hensyn til Godtgørelse for erlagt Motorskat, naar Ejeren som Følge af Kørselsrestriktioner ikke maa benytte vedkommende Køretøj. — Hvad angaar Forsikringspræmie omtales det, at »naar Motorkøretøjer paa Grund af Forordningen af 13. September 1939 ikke mere maa benyttes, tilbagebetaler Forsikringselskaberne ofte en Del af Forsikringspræmierne. Forsikringstage- ren kan ved den Slags Præmieerstatninger ogsaa gøre Krav paa en tilsvarende Del af Forsikringsskatten.«

Ved motorskattepligtige Køretøjer, især Lastvogne, kan Vognejeren ogsaa andrage om Erstatning af en Del af den af ham regelmæssigt erlagte Motorskat for 12, 6 eller 3 Maaneder forud, naar han ikke længer maa benytte Køretøjet. Blot maa han med dette Formaal ubetinget afmelde Køretøjet til Politiet. Skattebilletten skal vedlægges Erstatningsansøgningen. Skatten bliver godtgjort for hver fulde Maaned, der endnu ikke var paabegyndt paa Frameldingsdagen, dog med Fradrag af det Gebyr paa 3 %, henholdsvis 6 %, som er blevet indbetalt ved halvårlig, henholdsvis kvartaarlig Erlæggelse af Skatten. Udgør dette Fradrag mindre end 5 Rigsmark, fratrækkes der 5 RM.

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

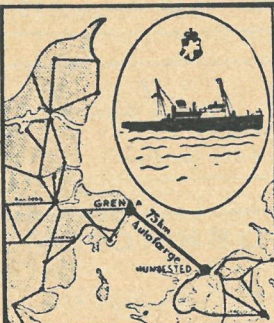
Gyldig fra 15. Januar 1940

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



Hurtigruten

Grenaa -
Hundested

FARTPLAN

Hverdag: Fra Hundested

Fra Grenaa

Søn- og Helligdage: Fra Hundested Kl. 11.00

Fra Grenaa Kl. 16.30

Telf. Valby 32 43, Valby 27 66, Valby 13 60.
Hundested 190. Grenaa 255

INDUSTRI-TRYKKERIET

Bernhard Schmidt

Stormgade 12 Kbhvn. K.
Telefon Central 10580

ØJET FAAR HVILE - I BRILLEN FRA THIELE

Forlang Thieles Hvilebriller
Rimelige Priser — Købmagergade 3

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

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR

er en stor, stærk, paalidelig Haandlygte.

HELLESENS SENIOR

giver blændende Lys Aar efter Aar med verdenskendte Tørelément.

HELLESENS

HELLESENS SENIOR

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

HenningKlee

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

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



Vinterkørsel i Stuetemperatur!

Bosch Varmeapparat byder Dem bl. a. følgende store Fordele:

- **11000 cm² Varmeflade**
(trods ringe Omfang)
- **Meget lille Strømforbrug**
- **Erstatter Frostrude**
- **Effektiv Varmeregulering**



Defrostere

til Bosch Varmeapparat leveres i forskellige Udførelser, dels til Indbygning i Instrumentbrættet paa Vogne, der er forsynet med Slidser til Indbygning af Defrostere og dels til Montering i Underkanten af Forruden paa Vogne, der ikke er beregnet til indbyggede Defrostere.

Trods meget ringe Omfang har Bosch Varmeapparat en Varmeflade paa 11000 cm². Strømforbruget er kun 2,7 Amp. v. 6 V. og med dette ringe Forbrug opnaar man foruden behagelig og rigelig Varme i hele Vognen at tilføre Forruden tilstrækkelig varm Luft til at holde den fri for Dug og Is selv i den strengeste Frost. Man sparer herved det store Strømforbrug til en Frostrude.

BOSCH Varmeapparat

Kr. 130.- excl. „Defroster“ — „Defroster“ fra Kr. 15.- extra

A/S MAGNETO - JAGTVEJ 155 - KØBENHAVN N

Generalrepræsentanter for Rob. Bosch, G. m. b. H. Stuttgart