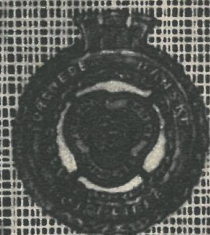


Bryd Kuldens Magt




**M
O
T
O
R**

Kør med *femstjernet*

Essolube

VINTEROLIE



- ★ Letflydende i Kulde
- ★ Ingen Sodafsætning
- ★ Slamfri
- ★ Største Smøreevne
- ★ Mindste Forbrug

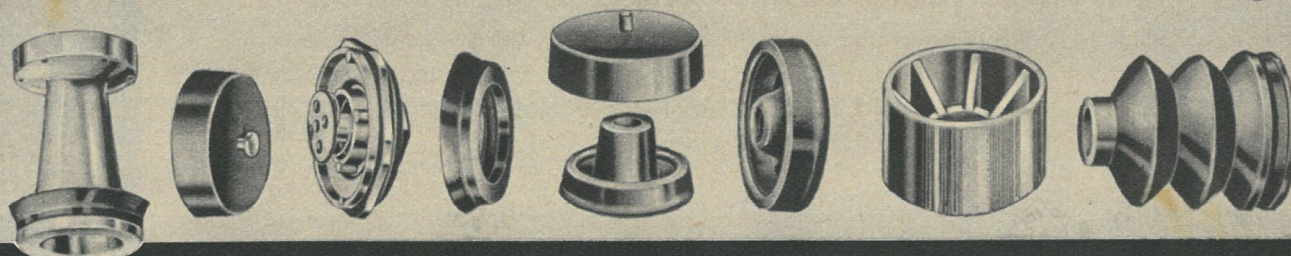


DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB
BENZIN PETROLEUM SMØREOLIE

Nr. 6. 10. Feb. 1940
35. Aarg. Udgivet af
Forenede Danske
Motorejere
Medlemsantal pr. 1ste
Jan. 1940: 28.898
Nettooplag 2. Halvår
1938: 28.156 Eksp.
iflg. Dansk Opl.kontrol

ALLE RESERVEDELE FØRES PAA LAGER FOR

"LOCKHEED" HYDRAULISKE BREMSER



Forhandlere:

Aarhus: Janus A. Lind, Telf. 9400
Aalborg: T. O. Mogensen, Telf. 4401
Nykøbing F: Th. Østergaards Eft., Telf. 743

General-
repræsentant:

AUTOCO

Gl. Kongevej 5
København V.
Central 894



„DAN“

Paahængsvogne

til al Transport

Forlang Oplysninger!

Specialfabriken Auto

G. Petersen



Gl. Køgevej 49-51 Valby

Central 11 224 - 13524

Automobilreparationer

af enhver Art (alle Mærker)

Prima Auto-Vask og Tryksmøring

Større Reparationer

Gratis Service som ved Køb af en ny Vogn

AUTO-GAARDEN

Niels Nielsen, Tlf. Central 14 471 (3 Ledninger)
HALMTORVET 9

Har De haft en Paakørsel paa Deres Vogn?

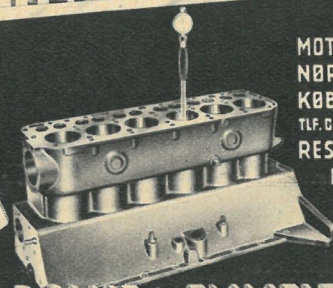
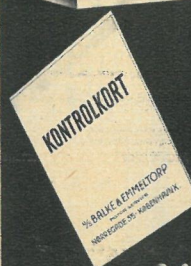
I saa Tilfælde bør De overlade det
til os at udbedre Skaden. —

Vor *Karosseriafdeling* er ud-
styret med de bedste og mest mo-
derne Maskiner og Værktøjer til
Opretning af Karosserier, Skærme
m. v. - og er der Skade paa Under-
vogn, Styretøj e. l., er vor Stab af
fineste Eksperter til Raadighed,
ligesom vore Prøvemestre ved
Hjælp af de mest moderne Maale-
apparater er i Stand til at foretage
de nødvendige Eftermaalinger af
Vognen.

Hans Lystrups Værksteder

Pilealle 5-7 - Telf. Central 2028

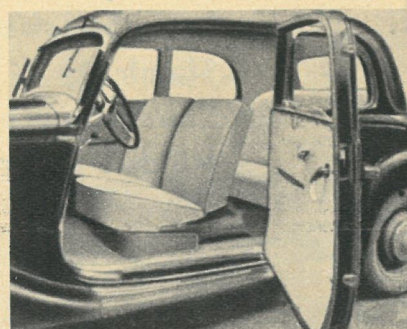
CYLINDERUDSLIBNING



MOTOR SERVICE
NØRREGADE 35
KØBENHAVN K
TLF. CENT. 6608-12620
RESERVEDELE
EN GRDS

BALKE & EMMELTORP

Beskyt Deres Vogn mod Støv!



Brug Auto-Over-
træk, mange for-
skellige Mønstre
og Farver - og
saa eensfarvede.



Nordre Fasanvej 273, Kbhvn. N. Taga 41 og 61

UGENS EMNER —

Saakaldte Automobilulykker

Det er vistnok overflødigt at sige, at »Motor« til enhver Tid har været den hensynsløse Automobilkørsels uforsonligste Fjende, men lige saa ivrigt har vi søgt at fastslaa, at en urimelig stor Del af Skylden for Ulykkerne lægges paa de Motorkørende. Jeg har lige faaet ind ad Døren en Opgørelse fra Københavns Politis Færdselsafdeling, hvoraf det fremgaar, hvad der er sket af Uheld i Januar Maaned. Jeg føler Trang til at aftrykke den hele, for saa kan man se, hvordan den virkelige Situation er.

DRÆBTE

ved

Færdselsuheld i Januar 1940

1. Tilfælde.



Paa Østerbrogade sprang en 65-aarig Mand af en Sporvogn, før denne endnu var standset. Han springer ned foran en Lillebil, der kører ved Siden af og i samme Retning

som Sporvognen. Lillebilens Fører forsøger at bremse Vognen for at undgaa Paakørslen, men i det fedtede Føre skrider Vognen frem og rammer Fodgængerens, der bliver slynget hen ad Kørebanen.

Fodgængerens bliver saa haardt kvæstet, at han afgaar ved Døden 2 Dage efter Paakørslen.

2. Tilfælde.

En 76-aarig Mand, der paa Enghavevej ser en Sporvogn nærme sig, for-



søger at smutte foran denne og løber ud over Sporarealet. Han, der har beregnet Afstanden til Sporvognen galt, bliver paakørt af denne og slæbt 5—6 m

3. Tilfælde.

En 15-aarig ung Mand kører paa Cykle ad Frederiksberggade mod Nytorv. Han, der kører inde i højre Side af Kørebanen, bliver overhalet af en Omnibus, der drejer saa nær ind foran ham efter Overhalingen, at den rammer ham. Ved Paakørslen vælter Cyklisten og bliver paakørt af Omnibussen, idet den kører over hans Bækkenparti med Baghjulene.

Cyklisten bliver saa haardt kvæstet, at han afgaar ved Døden et Døgn senere.



Der kan ikke herske Tvivl om, at naar disse Ulykker omtales i Aviserne, saa vil adskillige Avislæsere tænke, at nu er der igen lavet Ulykker af de nederdrægtige Biler.

Og saa er Sandheden altsaa den, at kun den sidste af de refererede Ulykker synes at kunne lægges en Motorkørende til Last. Og endda er det vist ved at vise sig, at Omnibusschaufførens Skyld ikke er saa oplagt, som det ser ud ved den foreløbige Undersøgelse af Sagen.

Jeg synes nok, at disse Tal er værd at understrege. De viser jo nemlig, at i Januar er der paa Københavns Gader ikke slaaet mere end eet Menneske ihjel under Omstændigheder, hvor Motorkørslen har nogen Andel. Det er sandelig nok, og en ung Mands Død er baade alvorlig og trist, men Ret skal være Ret, og der skydes saa ofte paa de Motorkørende, endda af Folk, som burde vide bedre Besked, at det ikke skal forbigaa, naar Tallene soleklart gaar i de Motorkørendes Favør.

Eric Boesgaard

	Januar 1939	Januar 1940
Antal Færdselsuheld	445	380
Dræbte	8	3
Betydelig Personskade ..	83	74
Ringe Personskade	126	124
Betydelig materiel Skade	117	123
Ringe materiel Skade ...	384	290

Det glatte Føre kræver
 langsom Kørsel
 ... og Signal i god Tid!

Diesel-Motorens Egenskaber

Hurtigtgaaende Diesel-Motorer i Personvogne.

For nogen Tid siden blev det bekendtgjort, at NASH-Fabrikken agtede at introducere en Luksusvogn med Dieselmotor paa det britiske Marked. Denne Efterretning fremkaldte en betydelig Interesse, især blandt Privatautomobilister, og paa Grund af de mange Forespørgsler, der fremkom i den Anledning, udsendte Firmaet L. W. J. Hancock, F. Perkins Ltd., Peterborough, en Redegørelse for dets Syn paa Dieselmotoren, særligt med Hensikts paa dens Anvendelse i lette Vogne. Omend de deri fremførte Anskuelser i nogen Grad er kommercielt prægede og nok kunde give Anledning til Modsigelse, mener vi dog, den nedenstaaende Gengivelse vil være af Interesse for Læserne.

Udtrykket »Diesel« er et antaget Navn. Det korrekte Udtryk er »En hurtigløbende Letvægts-Kompressionstændings-Motor«.

Omend Dr. Diesel havde en hel Del at gøre med Udviklingen af Kompressionstændings-Motoren i det tidlige Stadium, fortjener en Skotte ved Navn Akroyd Stuart Æren for den moderne hurtigløbende Type af Kompressionstændings-Motoren. Navnet »Kompressionstænding« forklarer Teorien for den saakaldte Diesel-Proces.

Perkins Dieselmotoren, som fremstilles i Peterborough og anvendes i Nash Person-Dieselvogne, er af Firetaktstypen. Med andre Ord, hvad Takt angaar ligner den den mere velkendte moderne Benzinmotor.

Ved Indsugningstakten strømmer der kun Luft ind i Cylinderen, i Stedet for som ved Benzinmotoren en Blanding af Brændstof og Luft. Ved Forholdet 16:1 er Kompressionen meget høj, og naar Stemplet gaar op under Kompressionslaget, sammenpresser det Luften i meget høj Grad.

Som Følge af denne Sammentrykning bliver Luften overordentlig varm. Brændselsolie sprøjtes nu ind i denne varme Luft ved Hjælp af en Pumpe og et Straalerør og bryder øjeblikkelig i Brand uden nogensomhelst Tændingsanordning, saasom Tændrør eller Hjelpeglødestift. Trykket vokser, og Stemplet tvinges nedad i Kraftslaget. Takt-kredsen sluttet ved Stemplets opadgaa-

ende Udblæsningsslag paa lignende Maade som ved Benzinmotoren.

Det højere Kompressionsforhold med deraf følgende højere Ekspansionsforhold giver en meget høj Virkningsgrad i Sammenligning med en Maskine som Benzinmotoren med et betydelig lavere Forhold.

Den Virkningsgrad, der hentydes til, er af termisk Natur, en Varme-Virkningsgrad, som paa procentuelt Grundlag angiver den selve Motoren iboende Evne til at omdanne den ved Forbrændingen frembragte Varme til Kraft. Dieselmotoren bruger derfor betydelig mindre Brændstof ved en given Arbejdsmængde sammenlignet med Benzinmotoren.

I Praksis har man fundet, at en Dieselmotor bruger tilnærmelsesvis det halve af den Brændstofmængde, en Benzinmotor bruger ved lignende Arbejdsarter.

Tillige med Hovedegenskaben, den større Økonomi, har Dieselmotoren talrige andre Fordele i Sammenligning med en Benzinmotor:

1. Den har overhovedet ingen elektriske Dele, bortset fra Startmotoren og Dynamo. Der anvendes ingen Strømfordeler, Induktionsspole, Magnet, Kondensator eller Tændrør. Det kan derfor hævdes, at en Dieselmotor er betydelig mindre indviklet end en Benzinmotor og derfor paalideligere.
2. En anden Fordel opnaas m. H. t. Drejningsmomentet.

Drejningsmomentet udtrykkes i Pund pr. Fod eller Kilogrammeter. Ved en Nash-Perkins Dieselmotor ændrer Drejningsmomentet sig kun lidt inden for Hastighedsområdet. Motoren trækker derfor bedre ved lave Hastigheder. Gennemsnitshastighederne er højere, og der er mindre Trang til Gearskiftning i Bakker.

3. En tredje Fordel angaar Start. Paa Grund af det højere Kompressionsforhold er »Startvilligheden« større end ved en Benzinmotor. Dieselmotoren springer an øjeblikkeligt, naar den drejes tilstrækkelig hurtigt rundt.

En yderligere Startfordel er den, at paa Grund af den Kendsgerning,

at Brændstof sprøjtes ind i hver af Cylinderne under Tryk, kan Motoren omgaaende afgive fuld Kraft; den behøver ikke at blive varmet op.

4. Brændstoffet, der anvendes i Dieselmotorer, er ikke flygtigt; det brænder ikke for et godt Ord. Brandfaren er derfor nedsat i betydelig Grad.
5. Man kan vente — og det er endnu en Fordel — længere Levetid ved Dieselmotorer, især ved saadanne med Ventilmechanisme.

Som allerede forklaret bruger en Dieselmotor mere Varme til Frembringelse af Energi og spilder altsaa mindre. Udblæsningsventiler og Ventilstyr bliver ikke nær saa varme, som de gør ved Benzinmotorer.

6. En anden Ejendommelighed ved Dieselmotoren er, at dens Udblæsningsluft er ganske uskadelig. Ved en Benzinmotor er der et varierende Indhold i Udblæsningen af Kulilte, og den er jo en meget kraftig Gift. Derimod kan man f. Eks. ikke benytte Udblæsningsluften fra en Dieselmotor til at begaa Selvmord med!

Denne Mangel paa farlig Gas i Udblæsningen forringer for Motorføreren Chansen for at faa Hovedpine og unormal Træthed. Naar man kører en Dieselvogn, bliver dette Forhold øjensynligt efter en lang Dagtur.

Som Svar paa det meget naturlige Spørgsmaal: »Hvis Dieselmotoren er saa meget mere effektiv end en Benzinmotor, hvorfor er den saa først lige nu blevet udviklet til Brug i Personvogne?«, skal vi svare, at Dieselmotorer hidtil har været behæftet med visse Ulemper, særligt set under Privatautomobilistens Synsvinkel. Af disse er Vægt, Støj, d. v. s. Diesel-Banken, og tidligere, Dieselkonstruktionens svigtende Evne til at komme op paa de for Benzinmotorer almindelige, høje Omdrejningstal de væsentligste.

Med Udviklingen af Perkins' helt igennem britiske System med »Luftstrøms«-Forbrænding er disse Ulemper fuldstændig blevet fjernet. Dieselmotoren er faktisk lettere i Vægt pr. HK end mange moderne Benzinmotorer, den er meget jævntløbende og elastisk, den er uden Støj ved Betjeningen, man maa have oplevet dens Akcelerationsevne for at tro det, og i Almindelighed er det en Fornøjelse at køre med den.

— — —

For en Sikkerheds Skyld gør vi opmærksom paa, at det vel er rigtigt, at Dieselmotorens Udblæsningsgas kan være fri for den farlige Kulilte; men Forbrændings- og Blandingsforholdene kan rigtignok ogsaa være saaledes, at der er en vis Mængde Kulilte i Udblæsningen ved Dieselmotorer. Man bør derfor lige saa lidt lade en Diesel- som en Benzinmotor gaa i lukket Rum.

Bj.

Vejenes Tilstand

og

Færdselsulykkerne

I Tidsskriftet »Polyteknikeren« har cand. polit. C. Fl. Steenstrup, Ekspeditionssekretær i Statistisk Departement, redegjort for den Sammenhæng, der er mellem Vejenes Tilstand og Færdselsulykkerne. Med Redaktionens og Forfatterens velvillige Tilladelse gengiver vi her den interessante Redegørelse.

At paavise, hvilken Andel Vejenes Tilstand har i Færdselsulykkerne, er ikke helt ligetil. Selv en meget daarlig Vej lader sig befare uden Uheld, naar tilstrækkelig Forsigtighed udvises. Hvis nu et Uheld indtræffer, er det saa Manglerne ved Vejen, der har Skylden, eller er det Trafikanten, der i Betragtning af Forholdene har kørt uforsvarligt? Det er klart, at Statistikkens Resultater paa dette Punkt bliver ganske afhængig af, hvilke Synspunkter man anlægger ved Uheldsrapporternes Udskrivning og Bearbejdelse. Medens en af det engelske Transportministerium udarbejdet Statistik over Færdselsulykker i England finder, at kun ca. 1 pCt. af disse hovedsagelig skyldes Vejforhold, konstaterer en speciel Undersøgelse for Oxfordshire, at 76 pCt. af Ulykkerne her kunde have været forhindret ved Forbedring af Vejene. Ved den sidste Undersøgelse har man dog aabenbart uden videre regnet med, at hele Grupper af Ulykker vilde være faldet bort, hvis man havde haft f. Eks. dobbelte Kørebaser, Vejkryds ude af Niveau, særlige Cykkestier etc. Men selv om man ikke tager sit Udgangspunkt ved Aarsagsbestemmelsen i slige Forudsætninger om Ønske-Vejnet, vil man dog, naar Ulykkerne betragtes med særlig Henblik paa Vejforholdene, i mange Tilfælde kunne tillægge Mangel og Fejl ved disse Skylden, hvor man ud fra andre Synspunkter vil finde helt afvigende Aarsager.

Da det statistiske Departement i 1930 begyndte Udarbejdelsen af en Statistik over de her i Landet indtrufne Færdselsuheld, valgte man af Hensyn til de principielle og praktiske Vanskeligheder ved at udpege een blandt flere Aarsager som den vigtigste, at optælle samtlige forekommende Uheldsfaktorer, saaledes at man herigennem fik et Udtryk for disse Faktors relative Betydning. For Aarene 1930-37 er Statistikken over Færdselsuheldene udarbejdet efter dette Princip, men fra 1938 er man af Hensyn til Sammenligningen med andre Landes Statistik gaaet over til at regne med een Hovedaarsag til hvert Uheld.

I det følgende skal fra nævnte Statistik anføres nogle Tal, der paa visse Punkter kan belyse Relationen mellem Vejforhold og Færdselsuheld.

Først skal meddeles en Oversigt over Antallet af Færdselsuheld i Aarene 1930-38.

	Uheld, hvorved Personer dræbtes	Uheld iøv. med Skade paa Personer	Uheld med kun materiel Skade	Samtlige Færdselsuheld
1930	235	5039	6808	12082
1931	218	5043	7271	12532
1932	186	5179	6131	11496
1933	192	5589	6555	12336
1934	237	6505	7151	13893
1935	281	6371	7387	14039
1936	304	6168	7195	13667
1937	260	6142	7332	13734
1938	327	6353	7027	13707

Til Oplysning om Uheldenes Aarsager er der paa det indsendte Indberetningskort (et for hvert Uheld) sat Kryds udfor en eller flere der nævnte Aarsagskategorier. Af saadanne er kun faa anført, der har direkte Relation til Vejforholdene, og den Adgang Udfyldereren af Kortet har haft til at tilføje ikke anførte Aarsager, har ikke ændret nævneværdigt heri. For nedennævnte af de herhenhørende Aarsagskategorier er det optalt, hvor mange Gange de ialt er forekommet.

	Glat ell. fedtet Føre	Heraf Isslag	Daarlig Vej	Særlig smal Vej	Mangelf. Belysning af	
					Genst. el. Afsp. paa Vejbanen	Jernbanebom
1930	487	107	108	—	23	4
1931	862	266	168	—	23	4
1932	581	92	81	—	15	5
1933	962	242	95	77	32	6
1934	822	84	77	77	41	5
1935	1680	489	81	115	27	2
1936	1158	286	70	102	34	3
1937	1433	574	67	138	23	7
1930-37 ialt	7985	2140	747	509	218	36
Heraf som Eneaaarsag 1779	—	—	305	30	155	—
Heraf som medvirkende Aarsag.... 6206	—	—	442	479	63	—

De stærke Forskydninger fra Aar til Aar for »Glat eller fedtet Føre« skyldes sikkert i Hovedsagen skiftende meteorologiske Forhold, jvf. det stærkt vekslende Antal Tilfælde, hvormed Isslag er anført som Uheldsaarsag.

Sættes Antallet af de her omhandlede Uheldsaarsager i Forhold til Færdselsuheldenes Antal, finder vi følgende Procenttal. Det ses, at »Glat eller fedtet Føre« var Eneaar-

Antallet af nedennævnte Uheldsaarsager i pCt. af

Antal Færdselsuheld 1930-37.

	Glat ell. fedtet Føre pCt.	Daarlig Vej pCt.	Særlig smal Vej pCt.	Mangelfuld Belysn. af Genst. el. Afsp. paa Vejbanen pCt.
Uheld, hvorved Personer dræbtes	5,6	1,0	0,2	0,2
Uheld iøvrigt med Skade paa Personer	6,8	0,8	0,3	0,2
Uheld med kun materiel Skade ..	8,5	0,7	1,2	0,2
Samtlige Færdselsuheld	7,7	0,7	0,8	0,2
Heraf i Hovedstaden	7,7	0,5	0,1	0,1
- - Provinsbyerne	6,6	0,5	0,7	0,3
- - Landkommunerne	8,5	1,3	2,0	0,3

sag eller medvirkende Aarsag til henved 8 pCt. af samtlige i Aarene 1930-37 indtrufne Færdselsuheld; men forholdsvis mange af de paagældende Uheld var dog af mindre alvorlig Karakter. Særlig mange heraf indtraf i Landkommunerne, hvilket ogsaa gjaldt de af de øvrige nævnte Aarsager fremkaldte Uheld.

Om den Rolle daarlige Oversigtsforhold spiller som Uheldsaarsag, giver Statistikken ikke direkte Oplysning. Ved Hjælp af en særlig Rubrik paa Indberetningskortene er der for hvert enkelt Uheldssted indhentet Oplysning om Oversigtsforholdene, men som Uheldsaarsager er disse i Henhold til Kortenes Opstilling ikke anført.

Vi kan derimod fordele samtlige Færdselsuheld efter Oversigtsforholdenes Karakter.

For 1933 kan nedenstaaende Tal for de i Landkommunerne forefaldne Færdselsuheld meddeles.

	Sammenstød m. v. mellem		Andre Uheld	Samtlige Færdselsuheld
	Motor-køretøjer	Motor-køretøj og Cyklist		
Uheld indtrufne i Vejkryds eller -udmunding				
Begrænset Oversigt	351	112	93	556
Oversigt uden væsentlig Begrænsning	229	113	124	466
Uangivet Oversigtsforhold ..	38	14	25	77
Ialt	618	239	242	1099
Andre Uheld				
Begrænset Oversigt	104	38	147	289
Oversigt uden væsentlig Begrænsning	448	279	1007	1734
Uangivet Oversigtsforhold ..	68	43	146	257
Ialt	620	360	1300	2280
Samtlige Færdselsuheld ...	1238	599	1242	3379

Det ses heraf, at der herskede daarlige Oversigtsforhold ved en Del af de Vejkrøds eller -udmundinger, hvor Færdselsuheld fandt Sted, især naar det drejede sig om Sammenstød mellem Køretøjer.

Endvidere kan vi fra Statistikken for 1931 nævne Antallet af de Uheldsaarsager, der særlig ofte forekommer i Forbindelse med daarlige Oversigtsforhold. (Tallene gælder for Uheld i hele Landet.)

	Be-græn-set Over-sigt	Oversigt uden væ-sentlig Begræn-sning	Uan-givet	Ialt
Bremser i Uorden	60	182	87	329
For hurtig Kørsel efter Forholdene	576	1491	763	2830
Kørsel i urigtig Side af Vejen	220	717	209	1146
Respekterede ikke Forkørselsret	581	905	1646	3132
Lille Bue til venstre	140	132	227	499
Stor Bue til højre	52	45	56	153
Manglende eller mangelfuldt Advarselssignal	194	308	135	637
Uforsigtig Udkørsel fra Ejendom eller Sidevej	107	89	57	253
Forvirredes af Færdsel (nervøs)	75	211	66	352
Øvrige Uheldsaarsager	906	8161	1913	10980
Samtlige Uheldsaarsager ..	2911	12241	5159	20311

Med Hensyn til Belysningsforholdenes Betydning skal det nævnes, at 75 pCt. af samtlige Færdselsuheld i 1933 fandt Sted i fuldt Dagslys, 4 pCt. i Skumringen og 21 pCt. i den mørke Del af Døgnet. De gode Belysningsforhold i Byerne hindrede ikke, at en forholdsvis lige saa stor Del af Uheldene her indtraf efter Mørkets Frembrud som i Landkommunerne.

Uden for Byerne indtraf i den mørke Del af Døgnet 9 pCt. af Uheldene paa Veje med daarlig kunstig Belysning og 80 pCt., hvor kunstig Belysning ganske savnedes. Det ses af

nedenstaaende Tal, at der paa de mørke Veje forekom relativt mange af de oftest alvorlige Ulykker, ved hvilke Motorkøretøjer paakører Fodgængere eller forulykker ved Paakørsel af Vejtræer, Væltning i Grøften etc.

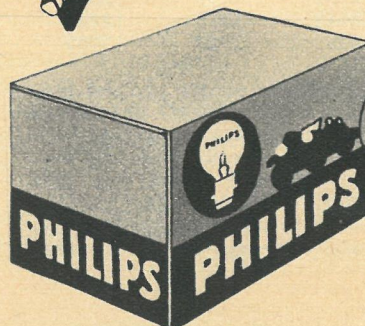
	Sammenstød m.v. mellem				Andre Uheld	Samtlige Færdselsuheld
	Motor-køretøjer	Motor-køretøj og Cyk-list	Motor-køretøj og Fod-gænger	Motor-køretøj og andet el. M. alene		
<i>Byerne</i>						
Fuldt Dagslys ..	1781	1745	400	1181	1641	6748
Skumring	68	74	11	49	95	297
Mørke med god kunst. Belysning	477	389	101	320	375	1662
Mørke m. daarlig kunst. Belysning el. u. kunstig Belysning ..	58	39	31	82	29	239
Uangivet	3	1	2	5	2	11
Ialt	2387	2248	543	1637	2142	8957
<i>Landkommunerne</i>						
Fuldt Dagslys ..	987	461	168	642	203	2461
Skumring	50	24	19	58	18	169
Mørke med god kunst. Belysning	24	16	1	31	11	83
Mørke m. daarlig kunst. Belysning ..	11	10	9	26	10	66
Mørke uden kunstig Belysning ..	161	87	51	236	56	591
Uangivet	5	1	1	1	1	9
Ialt	1238	599	249	994	299	3379

Da Færdselsuheldsstatistikken ikke specielt er anlagt paa at belyse Relationen mellem Vejforholdene og Uheldene, kan den langt fra give udtømmende Oplysninger herom. Det foran anførte tilsigter kun at give nogle Antydninger af, hvilke Problemer der ved en saadan Undersøgelse rejser sig.

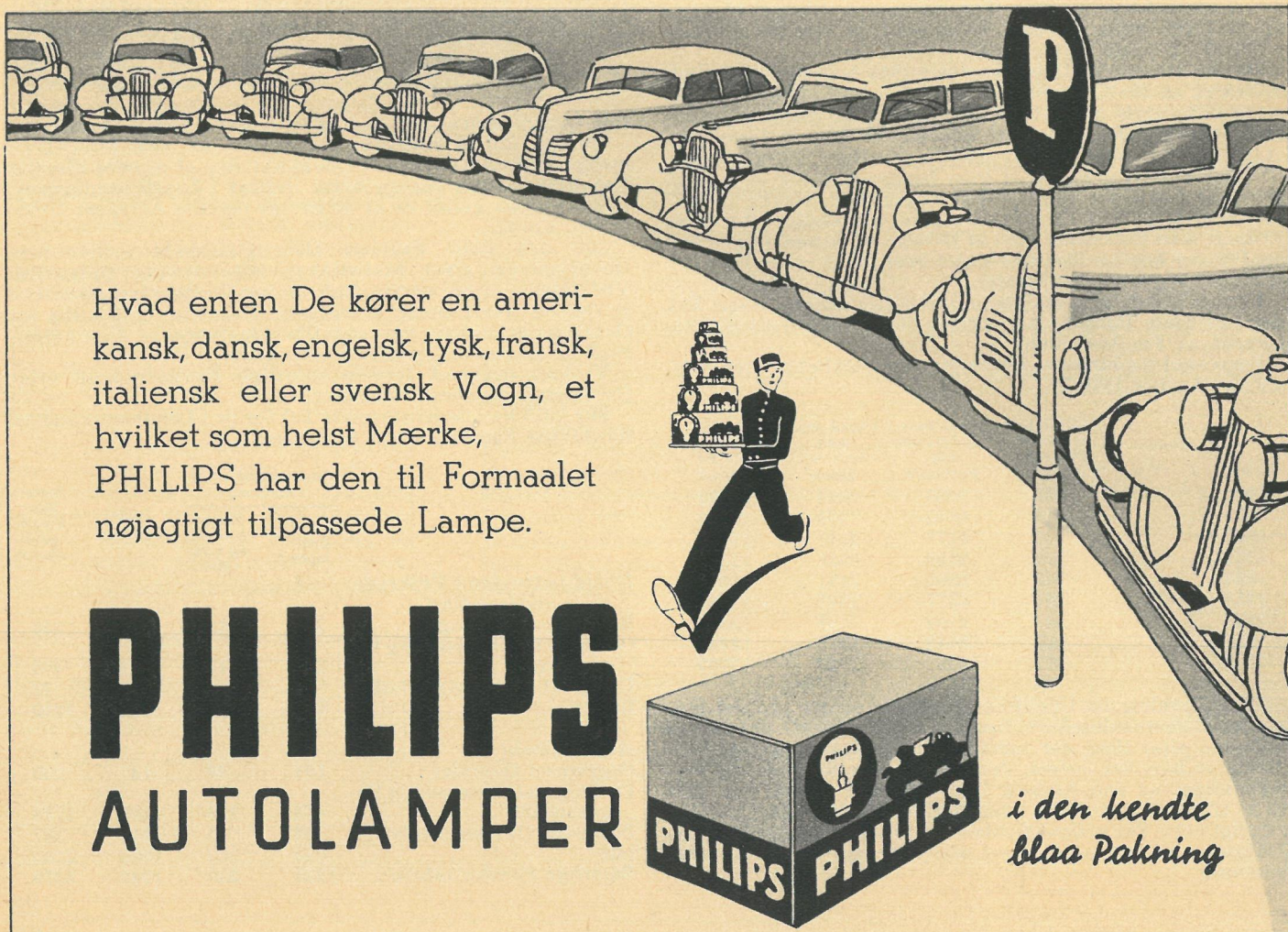
Hvad enten De kører en amerikansk, dansk, engelsk, tysk, fransk, italiensk eller svensk Vogn, et hvilket som helst Mærke, PHILIPS har den til Formaålet nøjagtigt tilpassede Lampe.

PHILIPS

AUTOLAMPER



i den kendte
blaa Pakning



Vinter, Vinter - stadig Vinter



De store Veje klarer sig gennemgaende godt —

For en Gangs Skyld og — naar vi tager vor prekære Brændselssituation i Betragtning — meget ubelejligt synes Vinteren i Aar slet ingen Ende at ville tage.

Rundt omkring lægger Sunde og Bælter til, og paa Landjorden ligger Sneen siden Jul. For en Gangs Skyld har danske Bilister Lejlighed til at erhverve sig rigtig Færdighed i Vinterkørsel, og paa Gader og Veje ser man nu de motorkørende bevæge sig friere og sikrere end ellers under en Snefaldsperiode.

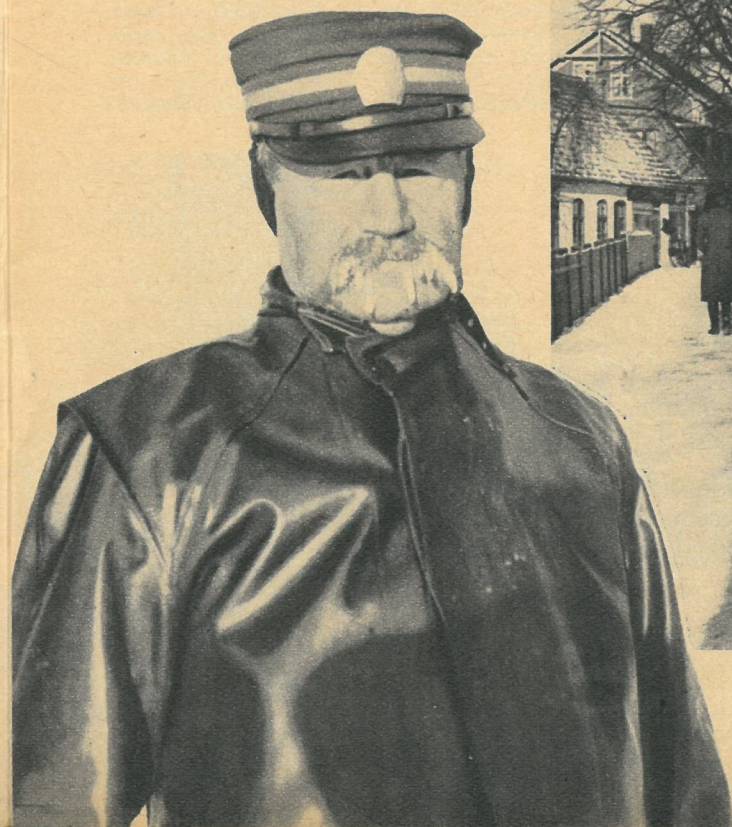
Vi bringer her nogle Situationsbilleder fra den strenge Vinter, der — som man ser det nedenfor — uærbødigt mod Øvrigheden lader Istapperne gro i Snefogedens Skæg.



Sneplovene udfører et godt Arbejde, men —



i de smaa Byer langs Vejene samler Snedriverne sig ofte, og her maa Snefogeden med sit Mandskab træde til.



VEJTRÆERNE

2

i Vejle Amt — og i State

Oscar M. Gunderson, Trafikingeniør i Michigan Stats Politi, skrev i August i Fjor i »Public Safety« en Artikel, der vakte enorm Opsigt, og som blev refereret i Bladene over hele Amerika. Artiklen fremkom paa et Tidspunkt, hvor allerede tusindvis af Vejtræer var fældet for at skabe større Sikkerhed. Artiklen og dens Statistik underbygger og berettiger Kampen mod Vejtræerne, og den vil i Staterne ikke alene fremskynde, at Vejtræerne falder, men ogsaa at man flytter mange farlige Ledningsmaster og Telegrafpæle, der ofte er lige saa farlige som Vejtræerne.

Efter at have læst Trafikingeniør Gundersons Artikel fra Michigan, saa jeg »Berlingske Tidende«s Artikel den 16. Januar 1940: »Ungt Par i Bil mod Vejtræ; Kvinden død af Kvæstelserne — Bilen kom i Skred paa den glatte Vej og bøjedes halvt rundt om et Træ.« — Telegrammet er fra Vejle.

Jeg husker 1934 — det Aar, Vejtræsproblemet blev rejst. Den Gang gjorde jeg opmærksom paa, at netop Vejle

Amt havde i hundredevis af farlige Vejtræer, uregelmæssige, grimme og skæve staaer Vejtræerne derovre i selve Trafiklinien og klipper det smukke Landskab i Stykker.

Der er særlig mange Vejtræer i Vejle Amt, og min Artikel den Gang gav ogsaa Anledning til et Svar i »Vejle Amts Folkeblad« — et Svar, der med Næb og Klør forsvarede de smukke Vejtræer og deres Berettigelse. — Vejtræerne var smukke, havde stor æstetisk Værdi, virkede som Førere i Regn og i taaget Vejr, ja Vejtræerne var i Virkeligheden Bilisternes bedste Venner.

Saa kom i 1936 Dansk Vejlaboratoriums Betænkning, og efter flere store Møder i Ingeniørforeningen blev det slaaet fast af Vejteknikerne, at Afstanden fra selve Færdselslinien til Vejtræet eller til Telegrafpælen maatte være mindst to Meter.

Fire Aar er gaaet, siden Aviserne beskæftigede sig med Træerne i Vejle Amt — fire Aar; og hvad har disse fire Aar ikke kostet af frygtelige Ulyk-

ker? Spørg Lægerne i Amtet. De Mænd, Kvinder og Børn, der er blevet dræbt, mishandlet og kvæstet i Vejle Amt ved Paakørsel mod Vejtræer, blev straffet haardt. Fejlen havde de ikke altid selv. Ofte var det en Chauffør eller en Ven, der kørte Vognen. Hans Fejl var ofte ganske lille — et Øjeblik tog han Øjnene væk fra Vejen, eller han blev blændet af en modgaaende Bil, eller han bremsede op for at undgaa at køre en Cyklist over, eller han blev distraheret af et Barn paa Forsædet, eller Sønnen overvældede ham — han var træt; men der skal jo altid en Fejl eller et Uheld til for at foraarsage en Ulykke, som Amerikanerne siger. Men blev der begaaet Fejl, og var maaske enkelte af Chaufførerne berusede, saa var Straffen haard, langt haardere end nogen anden Straf i Samfundet. Mord og Overfald er vi endnu ikke i dette Land begyndt at straffe med Død og Lemlæstelse, og dog er det ikke ualmindeligt at høre Folk forsvare Vejtræerne med Argumentet: »Der maa dog være noget, Automobilisterne har Respekt

3. Dette er ikke et konstrueret Billede, men absolut Virkelighed. Paa den forholdsvis lange Distance mellem Rungsted og Vedbæk staaer alle elektriske Lysmaster anbragt i selve Færdselslinien.

4. Mod dette Træ, der staaer i selve Færdselslinien paa Lyngbyvejen, blev to Personer dræbt; et Barn paa 13 Aar fik den ene Fod knust og vil aldrig kunne opnaa Førligheden igen.

5. Dette viser en fransk Landevej, hvor man af Sikkerhedshensyn har fældet Træerne over en Strækning af 10 km. Tusinder af Træer har maattet falde.

6. Dette Træ blev paakørt af et stort, lukket Automobil. Ved Sammenstødet blev een Person dræbt; to Personer blev livsfarligt kvæstet. Den ene af disse Personer vil aldrig mere opnaa fuld Førlighed.



1. Dette viser en engelsk Landevej. Læg Mærke til den meget brede Rabat paa Siden af Vejen, der er fri for Træer. De enkeltstaaende Træer uden for Færdselslinien har en meget stor Skønhedsvirkning.

2. Træerne paa Lyngbyvejen. Læg Mærke til, hvorledes Træerne indsnævrer selve Kørebanen. Halvdelen af Træerne paa Lyngbyvejen er saaret i Barken efter Kollision.

7. Dette Træ stod ca. en halv Meter ude paa Kørebanen i et farligt Kryds i Søllerød Kommune. Efter at Fotografiet var taget og forevist den lokale Kommuneingeniør, blev Træet omgaaende fjernet.

8. Viser en svensk Landevej. Vejen er markeret med Grankviste, stukket ned i selve Færdselslinien.

9. Viser en engelsk Landevej, der er sikret med hvide, høvlede Pæle, forsynet med et Kattøje. Den ideelle Vejafmærkningsmetode.



aten Michigan

for.« —Den Mand eller Kvinde, der vover at tale saadan, skal være meget forsigtig. I Danmark findes i tusindvis af farlige Vejtræer, og ligegyldigt hvor lidt Spiritus man drikker, hvor forsigtigt man kører, kan Skæbnen indhente een.

Jeg skal nu fortælle om Trafikingeniør Gundersons Artikel. Den har Navnet: »Man kan ikke ramme det, hvis det ikke er der!«

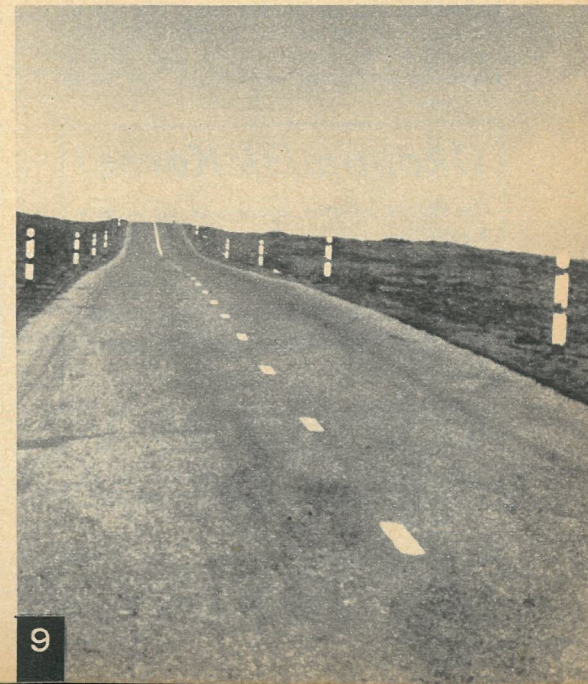
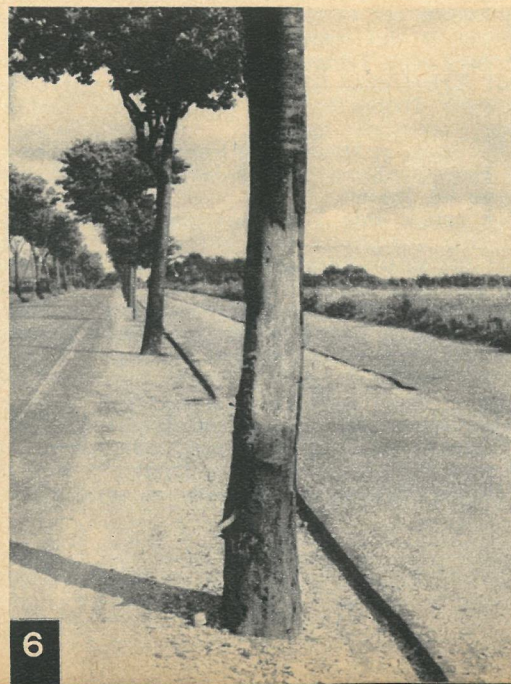
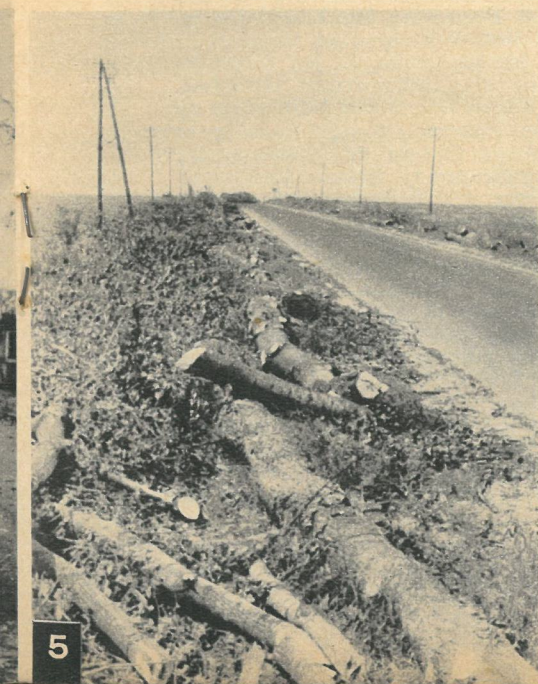
Først gives en lang Række Eksempler paa, hvorledes Vogne med Passagerer og mange Børn er endt mod Vejtræer, og hvor Uheldet skyldes en ubeskrivelig lille Aarsag, f. Eks. en Bilist, der et Øjeblik kikker efter en Flyvemaskine, en Chauffør, der kommer til at tabe Halvdelen af en Jordnød, han er ved at putte i Munden, en kvindelig Chauffør, der ser til Siden til sit lille Barn, en Opbremsning paa glat Vej for en Hund, der vil løbe over — Ulykken er sket, Vognen er knust imod et Vejtræ.

Efter saaledes at have bevist, at det slet ikke behøver at være Drukkenskab,

for at en Vogn ender mod et Vejtræ, gaar Trafikingeniøren over til at beskrive og analysere 140 Ulykker, der skete i Michigan i 1938, hvor 162 Mennesker blev dræbt. Af disse 140 Ulykker skyldtes 76 et Vejtræ »som Hovedaarsag«, medens 29 skyldtes Ledningsmaster som Hovedaarsag — Resten af Ulykkerne fordeler sig over andre Kategorier, men det er bemærkelsesværdigt, at Ulykkerne altid er meget alvorlige. Ved de 76 Ulykker mod Vejtræer blev 97 Mennesker dræbt. Kollisionen mod Vejtræet i de 76 Tilfælde er naturligvis kombineret med en »medvirkende Aarsag«; medvirkende Aarsag var ikke blot »Beruselse« og »faldet i Søvn« og »for stor Hastighed«, men ogsaa »modgaaende Vogne«, »blændende Lygter«, »defekt Køretøj«, »Uopmærksomhed« og Chaufførens Forsøg paa at »foretage sig andre Ting under Kørslen«.

Statistikken viser iøvrigt, at de fleste Ulykker skete om Natten i Timerne efter Midnat, og at de yngste Chauffører, nemlig Førere med en Alder af

Fortsættes Side 72



Lykken bedre end Forstanden

Et Par Kommentarer til et Misfosters stille og smertefri Dødskamp.

Af *Jesper Ewald*

Ingen, som færdes lidt omkring i Landet, kan undgaa at bemærke, hvordan *Benzinordningen* langsomt og sikkert diskvalificeres som Samtaleemne blandt de motorkørende. Som en af de to-tre Tusinde, der offentligt, og mere eller mindre parlamentarisk, har kværunderet over denne Misfoster-Ordning, ser jeg mig foranlediget til nogle Kommentarer. Jeg skal prøve paa at være saglig, men er dog bange for, at det ikke vil lykkes helt. Man ved i denne Forbindelse en hel Del, som det er svært at sige. Der er et vist Kvantum *Sandhed om Benzinrationeringen*, som det ikke er let at dokumentere.

Men en Sandhed behøver ikke at blive mindre sand, fordi Bevisets Stilling er vanskelig. Hvis jeg for Eksempel paastod, at der er Tankpassere, som temmelig »suverænt« administrerer Benzinordningen og giver Pokker i den Overordentlige Bekendtgørelses Aand og Bogstav, og at der er Tusinder af private Motorkørere, der hjælper hinanden med Benzinmærker — med en Tankpasser som *clearinghouse* — og at denne Hjælp dels ydes gratis og i Kammeratskab mellem Motorfolk, dels mod Vederlag — saa kunde Handelsministeren med fuld Ret bede sin Kollega, Justitsministeren, foranledige, at jeg blev afhørt for at forklare, hvorpaa jeg byggede saadanne Paastande.

Derfor paastaar jeg heller ikke saadan noget.

Hvis jeg fortalte en Historie, jeg selv har oplevet, om en forsulten Parke-ringsvagt, men endnu et Menneske med Humør og Livskraft, der tilbød mig 20 Liter Benzin — ikke Mærker, selve Væsken — for 14 Kroner kontant, og som, da jeg gik ham paa Klingen og overbeviste ham om, at jeg var ikke Idiot nok til at betale den Overpris, tilstod, bredt grinende, at af de 20 Liter var de 5 Petroleum — ja, saa kunde Handelsministeren med fuld Ret bede

sin Kollega, Justitsministeren, foranledige, at jeg blev afhørt og afkrævet nærmere Oplysninger, som kunde føre til bemeldte forbryderiske Persons Paagribelse.

Derfor fortæller jeg heller ikke den Historie.

Hvis jeg sagde paa dette Sted, at talrige Lillebiler og Fragtbiler kører med Petroleum blandet i Benzinen, saa man baade kan høre og lugte det, kunde Handelsministeren med fuld Ret ... o. s. v., se ovenfor ...

Derfor siger jeg det heller ikke.

Hvis jeg oplyste, at der betales 75 Øre til 1 Kr. for et fem Liters afklippet Benzinmærke, risikerede jeg (se ovenfor) at blive afkrævet Bevis for denne Paastand.

Derfor oplyser jeg heller ikke saadan noget.

Og hvis jeg sagde, her paa dette Sted, at talrige Politimænd tænderskærende bander denne Benzinordning, som forbyder en naturlig Fordeling paa *Lovens Grund efter hver enkelts Behov og Betalingssevne* af de disponible Mængder af Benzin, — ja, saa risikerede jeg ogsaa at blive kaldt til Afhøring.

Det agter jeg ikke at risikere.

Efter paa denne Maade, vandrende i afdøde Ciceros Fodspor, at have faaet sagt alt dette, jeg ikke vil sige, kan jeg vende tilbage til mit Udgangspunkt og henlede Opmærksomheden paa, at *Benzinrationeringen diskuteres saa at sige ikke mere, Mand og Mand imellem.*

Det er ganske ejendommeligt, naar man erindrer de stormfulde Diskussioner i Pressen og paa Møder for kort Tid siden. Jeg er intet genialt-skarp-sindigt Individ, men saa vidt jeg kan se, kan denne Stilhed omkring Sagen kun betyde eet af to:

Enten er det motorkørende Folk i Danmark sløvt faldet til Føje i sønderknust Ærbødighed for Handelsminister Kjørbo's Overordentlige og Midlertidige Foranstaltninger.

Eller ogsaa er Handelsminister Kjørbo's Benzinordning gaaet fuldkommen i Laser og Pjalter.

Det svider mig i Retsbevidstheden at skulle indrømme blot Muligheden af, at den sidste Forklaring er den rigtige. Men paa den anden Side kender jeg det Motorfolk, som jeg tilhører, i Lys og Skygge, og jeg kender især dets Livskraft, dets Humør og dets Smidighed. Jeg ved, at det er Mennesker, som holder af deres Arbejde — ellers blev de ikke hængende ved det nu, da det er Sultekur og ikke stort andet. Jeg ved, at det for Lillebilmanden, Lastbilchaufføren, Repræsentanten ikke alene

er Livets Slid og Møje, men ogsaa Livets Glæde at sidde ved Rattet i al Slags Vejr og Føre. Jeg ved, at Kerne-tropperne inden for de danske Erhvervskørendes Rækker er Mennesker, som fanatisk stræber efter at have *deres eget*, som forsvarer *deres eget*, selv i et Lavineskred af Veksler — at Chaufførens Drøm er at blive Vognmand, og Vognmandens Drøm at forbedre sit Materiel. Og jeg ved, at selv de Chauffører, som Mangel paa Penge eller Forretningssans udelukker fra at blive selvstændige, føler sig som Mennesker paa en hel anden Maade, naar de sidder ved et Rat, end de kunde føle det ved noget andet Arbejde.

Jeg ved, kort sagt, at der næppe er det Fag, hvor Arbejdsglæden fejrer saa store Triumfer og hæder til saa store Savn, som blandt de Erhvervskørende.

Og alle vi, der kun delvis kører Forretningskørsel med vor Vogn, føler det samme.

Derfor har jeg morderlig svært ved at forestille mig, at Danmarks motorkørende Folks Tavshed nu betyder, at det ligger sønderknust i Støvet for Handelsministerens ærede Fødder.

Saa er der kun den anden Mulighed tilbage. Den er ikke køn. Den er, at Benzinordningen stille og smertefrit er ved at afgaa ved Døden.

Hvis det er rigtigt, saa betyder det, at Titusinder af Benzinkort har været født Makulatur, lange Annoncer ikke givet andet Udbytte end Indtægt for Dagspressen, at Lovens klare Bud har skabt Mulighed for ulovlig Avance for den, der handler med sine Kort, som Sofa-Importøren med sine Valuta-Attester — at der er øst Penge ud til ingen Nytte, og at Titusinder hæderlige Mennesker er gjort til Lovbrydere af Paragraffer, som blev til Støv i samme Nu, de saa Dagens Lys.

Det betyder endvidere, at paa Trods af al Reguleringen bliver den Benzin, som er tilstede, *alligevel* fordelt af det private Initiativ, og i Tilgift bliver hver Dag nogle Tusinde, eller Titusinde Motorer svinede til af en Petroleum, som Staten ingen Skatteindtægt har af.

Er der en tredje Mulighed end de to, jeg har nævnt, og hvoraf jeg kategorisk og dybtfølt maa afvise den første? Saa vil jeg gerne se paa den Mulighed, og jeg vil blive glad, hvis der er Bund i den, og det vil fryde mig, hvis den kan gengive mig Troen paa, at Handelsministerens Benzinordning ikke har forringet Respekten for Loven indenfor det Motorfolk, som jeg tilhører!

Men jeg er bange, at jeg forgæves efterlyser en saadan tredje Mulighed. Jeg er bange for, at den højtidelige og myndige »Benzinordning« virkelig er sprængt og flunset og traadt under Fode fra Skagen til Krusaa, fra Dragør til Esbjerg ... alt imens den officielt stadig staar ved Magt.

Lykken bedre end Forstanden.

Det kan siges. Det lyder ikke kønt, men det er Sandheden, at det havde været meget, meget værre, hvis Benzinordningen havde holdt og alle de Rationeringskort, hvis Ejere ikke bryder sig om at køre til Dagspris, var blevet liggende i Skrivebordsskufferne.

Det tyder paa en vis respektløs Livskraft, at saa mange af disse »Sofa-Mærker« efter alt at dømme er kommet ud

Fortsættes næstsidste Side

Økonomisk Kørsel

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

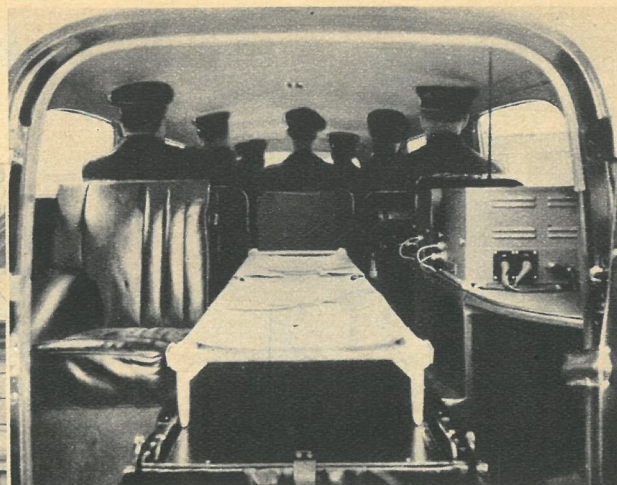
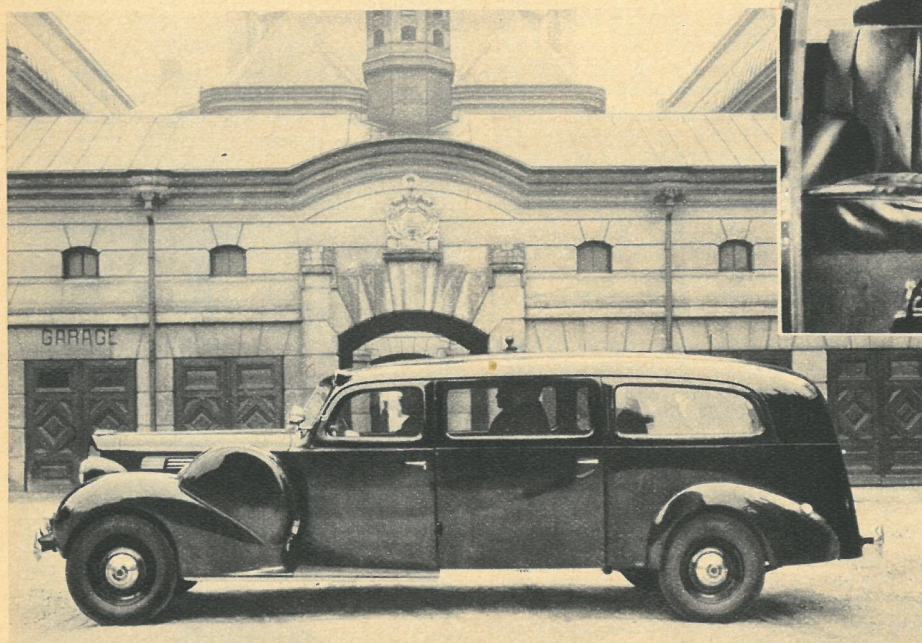
G Ø R L Ø V

Strandvej 40

Ryvang 3201 - 3202

Stockholms Politi

indfører ny Type *Udrykningsvogn*



Stockholms Politi har fornylig indført en Type Udrykningsvogn, der repræsenterer noget helt nyt indenfor denne Kategori. Den flotte Vogn er bygget over intet mindre end et Packard-Special-Chassis, hvis 120 Hestes Motor giver Vognen en Hastighed paa indtil 125 km. Den rummer foruden Føreren 10 Mand, har Radio-Modtager og -Sender, transportabel Baare og — skudsikkert Glas i Ruderne.



motormandens juridiske raadgiver

KØBENHAVN Preben Bornemann <i>Landsretssagfører</i> Frederiksholms Kanal 18 Telefon 8145 (8 Ledn.)	HADERSLEV Edgar Forum <i>Landsretssagfører</i> Telefon 300	ODENSE Th. Eigenbrod <i>Landsretssagfører</i> Vestergade 48 Telefon 4150 (2 Linier)
KØBENHAVN Fritz Glerup <i>Landsretssagfører</i> Stormgade 12, 2. Sal Telefon 4290	HADSUND Aage Salomonsen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 104	RUDKØBING A. Trolle-Christensen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 358
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 400-1643	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>



Udrustet til Kulden med lang Uldkappe.

Vejret er ikke værre, end at man kan klæde sig paa til det, men skal man have det behageligt, maa Tøjet baade være varmt og bekvemt, og det er slet ikke rart at være Kludebunke. Alt det har den praktiske Mode forlængst indset, og det nye Sportstøj er indrettet derefter.

Sorry er og bliver **Sorry**

hoteller og restauranter

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

KALUNDBORG



Hotel Postgaarden
Telefon 2-87

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

SØNDERBORG

Missionshotellet Ansgar

Telefon 72

Centralt ved Allsundbroen

NICOLAUS-VAND
APOLLINARIS-ABC-VAND-CITRON-VAND
NICOLAUSVILDE

Fornuftigt klædt i en Kulde-Tid

Det er ikke Meningen, at man i Kuldevejr skal stoppe sig ud med strikkede Sweatere eller Sportsveste under den fine, dyre Vinterpels, baade er det til Skade for Pelsen og ens eget Udseende, og i det lange Løb vil det ogsaa vise sig mere økonomisk at anskaffe en rigtig Sportsklædning. Er man fornuftig, tænker man lidt ind i Fremtiden og tager mildere Vejrlig med i Betragtningen og anskaffer et altnuligvejr Kostume, som kun bruges nu i Dag og langt hen i Foraaret.

Den rigtige Paaklædning er Dragt med Buksenederdel. Ulden Bluse eller Bluse af vindtæt Stof. Over Dragten et Slag foret med Pelsværk, hvis man er meget forfrossen, ellers nøjes man med dobbeltvævet Stof.

En smuk Udgave af Sportsdragten er en Model af beigeifarvet Soldaterklæde. Trøjen er lukket helt op i Halsen med en nedfalden Krave. Lommer og Bælte er monteret med brunt Læder. Den lange Kappe, der gaar helt ned til Kanten af Nederdelen og sættes fast paa Skuldrene med et Par Knapper. Buksenederdelen er forsynet med et blødt Læderbælte kantet med det uldne Stof tilsvarende Bæltet uden paa Trøjen. Blusen er af læderbrunt Jersey i Skjortefacon lukket med blanke Sølvknapper.

Denne Dragt kan varieres i det uendelige i Farvevalg, Stofvalg og ved Anvendelse af forskellige strikkede Jumpers og senere paa Sæsonen lette Bluser af Vaskesilke eller Lærred.

Som man ser, er det først og fremmest det fornuftige og praktiske, der tages Hensyn til, men hver Detaille er smukt udarbejdet, og det bevirker, at Dragten som Helhed virker meget klædelig og smuk. Ogsaa Hatten, der er af lysere, beigeifarvet Filt med Baand og Sløjfe af brunt Læder, er smukt afpasset efter Stilen.

Rød Næse og Kosmetik.

Medens vi er ved Kulden, er det værd at lægge Mærke til, hvor forsigtig man skal være med Anvendelsen af Læberødt og Pudder. De stærke Farver antager helt usandsynlige Styrker, naar den hvide Sne er Baggrund, og Kulden, der driver Rødmen til Kinder og Næse, er heller ikke ubetinget flatterende i Forbindelse med Kosmetik. Den kloge Dame véd det og afpasser de kosmetiske Midler derefter. Man vælger mere dæmpede Nuancer og bruger en Farve Pudder, der ikke bliver til Mel paa Kinderne.

Har man en sart Teint, vil det tilmed være fornuftigt at passe den med en god, nærende Creme.

Gigt i Hovedet.

Den skarpe Blæst, der stormer ind paa os, er vanskelig at værges sig imod. Særlig gaar det ud over Nakken og Ørerne, og det sætter sig til Gigt. Det

Fortælltes næstsidsle Side



Dragten uden Kappe kan bruges til Foraaret.



Den uldne Bluse er lukket med blanke Knapper.



WIVEX

Restauranterne

WIVEX og NIMB

KØBENHAVN

Gratis Parkering



N



Fuldmægtig L. Christensen, Motor-kontoret, Politikontoret.

JUBILÆUM

i Københavns Politi's
Motorkontor

Torsdag den 8. Februar fejrede en blandt københavnske motorkørende velkendt Politimand, Fuldmægtig, Løjtnant L. Christensen ved Københavns Politis Motorkontor, sit 40-Aars Jubilæum i Politiets Tjeneste.

Da Løjtnant Christensen i sin Tid fejrede sit 25-Aars Jubilæum, havde vi Løjtnant til her i Bladet at fremhæve hans Indsats paa Motorvæsenets Omraade. Vi skal minde om, at Løjtnant Christensen var med dengang, da det første Motorkøretøj blev indregistreret, og siden hen har fulgt den hastige og overvældende Udvikling, som Motor-kørslen her i Landet har haft.

Naar vi dengang kunde skrive, at der herskede den bedste Forstaaelse mellem de motorkørende og Politiet, og at Løjtnant Christensen havde sin Andel deri ved den Hjælpsomhed og Imødekommenhed, som han gennem de mange Aar havde vist Motorfolket, saa er vi i det heldige Tilfælde ved 40-Aars Jubilæet at kunne gentage disse Udtalelser. Løjtnant Christensen har fulgt det gamle Spor, hvori han startede, og han er stadig den samme udmærkede Mand, som vi atter kan have Lov til at lykønske!

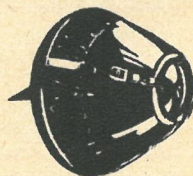
Lygteføring

under

Mørklægning —

Som det vil være Læserne bekendt, sagtes der i den nærmeste Fremtid afholdt Mørklægningsøvelse i Storkøbenhavn. En saadan Øvelse vil uden Tvivl øve en betydelig Indflydelse paa adskillige Automobilisters Færden. I Forenede Danske Motorejeres Aarshefte vil man kunne finde Oplysning om Automobilisternes Forhold i en saadan Situation. I Aarsheftet for 1940 staar de omhandlede Oplysninger paa Side 151. (Hvad kan man forresten ikke finde i dette lille Hefte?). Af Figurene ved Afsnittet »Trafikanter Forhold ved Luftangreb« fremgaar det, i hvilken Udstrækning Lygterne skal afskærmes.

I »Motor« Nr. 45/1939 omtalte vi Bosch's særlige Mørklægningslygter. I disse Dage har Hr. Fabrikant Børge Ravn, Vesterbrogade 62, København V, forevist os en særlig Afblændings-skærm til Automobil- og Motorcykle-lygter, hvoraf vi hosstaaende gengiver en Afbildning. Denne Skærm, der er godkendt af Statens civile Luftværn, er saaledes indrettet, at den kan passe til det størst mulige Antal Lygtetyper. Skærmen er nemlig forbundet med et Stykke Voksdug, der kan fastsnøres om Lygtehuse af ret afvigende Dimensioner. Derimod er denne Anordning ikke anvendelig til indbyggede Lygter. Den egentlige Fastspænding paa Lygtehuset sker ved Hjælp af 3 Læderremme, der spændes fast til et Samlestykke af Gummi, hvorved Lygtehuset værnes mod Beskadigelser og Ridser. Endelig maa det indrømmes, at Hr. Ravns Afblændingsskærm har den Fordel, at den kan paasættes af enhver Automobilist uden Brug af Værktøj.



Bj.

ØJET 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



Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. svensk Hofleverandør
C. L. SEIFERT A/S
St. Regnegade 12. København.
Telegram-Adresse: Clseifert. Telefon 297 (5 Ledn.)
Knapper, Armbind og Chaufførkasketter



Køler-Fabriken „Danmark“
SIGURD ANDERSEN

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

Eneste Spec.:
Fremstilling af Kølere samt Repr.
Provinsordrer omgaaende

MERCEDES-BENZ

Autoriseret
Forhandler: **Flying Standard**
Københavns Automobil Central
Telf. 5337-10937 Gl. Kongevej 13

Gilbert Wulff Automobilreparation

Frederiksberg Allé 76
Alleenberg-Garagerne
Telef. Vester 7505 (Privat Godth. 3483 x)

ODENSE

C. M. ERIKSEN & SØN

1. Klasses Værksted for
Kølere, Skærme,
Karosserier, Ducolakering
Bjerggade 3-5 Telefon 5797

Er Deres Bremses i Orden?

Vejtræerne i Vejle Amt - og i Staten Michigan

Fortsat fra Side 67

omkring 21 Aar, havde de fleste Ulykker. Desuden at de fleste Ulykker skete i Kurver og ikke paa lige Strækninger.

Efter i den interessante Artikel at have analyseret den »medvirkende Aarsag«, giver Trafikingeniøren op, idet han ganske simpelt siger: »Den »medvirkende Aarsag« er altid til Stede ved al Trafik og Færdse, og naar Ulykkerne i de beskrevne Tilfælde har faaet et saa forfærdeligt Omfang, saa skyldes det en bestemt Faktor, nemlig Tilstedeværelsen af faste Genstande,« d. v. s. Landevejstræer eller Lysmaster, og det maa derfor betegnes som Hovedaarsag.

Trafikingeniøren fastslår, at det ikke er tilstrækkeligt at afmærke disse fremstaaende »faste Genstande« — Vejtræer og Lysmaster. Den »medvirkende Aarsag« kan bekæmpes med Propaganda og Bøder, men vil aldrig helt kunne fjernes; han gaar derfor rationelt til Værks og siger: Fjern alle disse »faste Genstande«, som erfaringsmæssigt giver Anledning til de meget

alvorlige Ulykker og det store Antal dræbte. Fjern Landevejstræerne og fjern alle faste Lysmaster, der staar direkte i Færdselslinien. Han siger: fjern de Genstande, som allerede er blevet og som sandsynligvis vil blive ramt af det Køretøj, der »et Øjeblik ikke er under Kontrol«.

Meget fornuftigt fastslår han, at man naturligvis ikke kan afværge Ulykker fuldstændigt ved at fjerne de faste Genstande, men man kan formindske Ulykkens Omfang, idet det tillades Vognen at bruge sin Energi i et Ulykkestilfælde uden Kollision, i Stedet for pludselig at blive standset af et Træ, en Mast eller en anden fast Genstand.

Han gør gældende, at det ikke er saa alvorligt for Passagereren, at Vognen vælter, ruller rundt eller kører i Grøften, naar den kan faa brugt sin Energi. Det er at foretrække fremfor at »blive pakket omkring et Træ«.

I Artiklen giver Trafikingeniøren iøvrigt den interessante Oplysning, at Michigan Stats Vejdepartement altid foretager en Undersøgelse paa Stedet, naar der er foregaaet en Ulykke. Staar der et farligt Træ, og er det sandsynligt, at det igen bliver ramt, skal det uvægerlig fjernes. Som en Hovedregel gælder, at ingen Træer maa staa nærmere Vejbelægningen end 10 Fod. (Skulde man tænke sig, at Københavns Amt havde den samme Regel, var ethvert Træ efter Kollisionen blevet fældet; — da de fleste bærer alvorlige Saar, vilde mange Træer i Dag have været væk, og de Mennesker, der gennemgik Lidelser og ofrede deres Helbred og Førlighed ved Kollisionen, havde dog haft den Tilfredsstillelse, at deres Tilfælde havde forbedret Forholdene.)

I Artiklen gøres iøvrigt opmærksom paa, at Michigan Stats Vejdepartement i meget stor Udstrækning er gaaet ind for at anbringe de elektriske Ledninger paa privat Grund af Hensyn til Færdselssikkerheden, og derefter taler Trafikingeniøren som Politimand, idet han siger: »De Autoriteter, hvis Pligt det er at nedsætte Landevejsulykernes Antal, kan ikke være afhængige af Forhold, der er udenfor deres Kontrol. Hvis vi derfor virkelig ønsker at nedbringe Antallet af Landevejsulykker, maa vi have Ret til at tage saadanne Forholdsregler, der kan borteliminere meningsløse Sammenstød med faste Genstande (Vejtræer og Lysmaster).«

Trafikingeniøren gaar til Slut ind for at plante unge, tynde Vejtræer, der er ufarlige — eller anvende høvlede, i Færdselslinien nedrammede hvide Træstokke forsynet med Katteøjne. — Han anbefaler langs Færdselslinien at anbringe et smalt Stykke Rabat eller »Ingenmandsland« og definitivt fjerne de farlige Vejtræer, saaledes at »Køretøjer, der ikke er under Kontrol, kan bringes til Standsning uden at ødelægges«, og han slutter sin Artikel med følgende: Dette kan gøres og vil blive gjort overalt i Amerika, saafremt Vejmyndighederne erkender, at Motorførere ikke skal dræbes, selvom de

drikker, falder i Søvn eller begaar nogle af de øvrigt farlige, men almindelige Fejl.»

Det er værd at paapege, at den Statistik, der foran omtales, kun beskæftiger sig med dræbte Personer. Her i Danmark har vi en Statistik for ti Maaneder, der i og for sig ogsaa er overbevisende. I Tidsrummet Januar til November 1938 havde følgende Antal Køretøjer Kollision med Vejtræer:

104 Personautomobiler
59 Lastautomobiler
14 Motorcykler
17 Cykler

Dette giver 194 Kollisioner paa ti Maaneder. Antallet af dræbte ved disse Kollisioner var 14 Personer, medens 110 Personer kom meget alvorligt til Skade, og 83 Personer kom lettere til Skade, hvilket vil sige, at ialt 207 Personer blev Ofre for Kollision mod Vejtræer og blev bragt til Hospitalet — 207 Personer paa ti Maaneder.

Hvis man foretager et Tankeeksperiment og sammenligner den danske Statistik med den amerikanske, faar man: af 207 Personer blev 14 dræbt.

Den amerikanske Statistik omfatter: 127 Mennesker dræbt mod Vejtræer.

Derovre er ialt saaledes 2000 Mennesker blevet bragt til Hospitalet i Staten Michigan efter Kollision mod Lysmast eller Vejtræ.

Skal vi imidlertid her i Danmark virkelig nedsætte Ulykkernes Antal, og fortrinsvis nedsætte de alvorlige Ulykker, bliver vi nødt til at følge Eksemplet fra andre Lande og fælde de farlige Træer.

Jeg er vidende om, at man i Frankrig, i England og i Amerika rationelt har fældet Vejtræer paa lange Strækninger af Hensyn til Sikkerheden. — Jeg saa i Fjor en Strækning paa ca. syv Kilometer udenfor Paris, hvor alle Vejtræer maatte falde, og i England i Sommer en Strækning paa ca. fem Kilometer.

Til Slut kun dette: hvor er en Landevej langt smukkere uden Træer. Tænk paa det skønne Mols, hvor der næsten ingen Træer er, og hvor man har Lejlighed til at se Landskabet. Forestil Dem Vejle Amt uden Vejtræer, hvor herlig og hvor skøn vilde Udsigten ikke være!

Af Hensyn til de Efterladte og de Paarørende, kan man ikke opstille en Liste over alle de forfærdelige og frygtelige Ulykker, der er sket i Vejle Amt mod Vejtræer i de sidste fire Aar; disse Saar skal have Lov til at læges, men havde jeg Ansaret for de farlige Vejtræer i Vejle Amt, vilde jeg ikke have en rolig Time.

Men Vejmyndighederne maa erkende — som den amerikanske Trafikingeniør skriver — at Motorkørende og Passagerer ikke skal dræbes, selv om Chaufføren drikker, falder i Søvn eller begaar andre af de øvrige farlige, men desværre saa almindelige menneskelige Fejl.

Svend Bergsøe.

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

Sallingsund Færgen

Telefon Nykøbing Mors 201

Til Thy, Mors og Salling

Automobilfærgen »Sallingsund«
(Motorfolkets Færg)

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-Vindeby

(Svendborg—Vindeby Færgesart)

Telf. Troense 102,

efter Kl. 24 Telefon Svendborg 596.

Overfartstid: 4 Minutter

Plads til 10 Automobiles

Gyldig fra 20. September 1939

Fra Kl. 6.30 til Kl. 22:

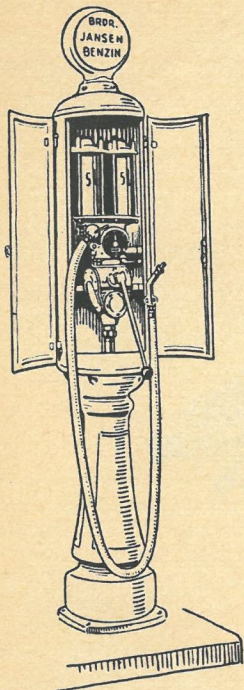
Fra Vindeby... 640 700 720 740 800 820 osv.

Fra Svendborg 630 650 710 730 750 810 osv.

Fra Kl. 22:

Fra Vindeby... 2200 2220 2235 2305 2335
005

Fra Svendborg 2215 2230 2300 2330 2400



Benzin -

saa er det

Brødrene Jansen

København: St. Kongensgade 55. Central* 4890

Henning Klee

Godthaabsvej 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

En Rekord, der blev sat paa Is

Slag i Slag er de moderne Hastighedsrekorder fulgt i Hælene paa hinanden; det er efterhaanden vanskeligt for almindelige Mennesker at holde Rede paa, hvor Rekorden i Øjeblikket ligger, og hvem der er Indehaver af den.

Det er pudsigt at tænke paa, at det ikke er saa længe siden Henry Ford var Indehaver af Verdensrekorden for Fart til Lands. Rekorden var da paa 145 km i Timen og blev sat med en Fordvogn kørt af Ford selv. Han opnaaede denne Fart ikke paa Salt, men paa Is! Den tilfrosne Michigan-Sø, som ligger tæt ved Bil-Byen Detroit, viste sig udmærket anvendelig som Kørebane.

Ikke desmindre var Køreturen — fortæller Ford selv — som et Mareridt. Vognen vibrerede saa frygteligt, at Ford ikke kunde holde Foden stille paa Speederen, og en Mekaniker maatte hele Tiden sidde over Skrævs paa Køleren og holde Motorhjælmen aaben med Haanden af Hensyn til Ventilatoren.

Talende Trafiksignaler

I Amerika har man eksperimenteret med Trafiksignaler, der taler. Paa farlige Steder blev der i Trafiklygten installeret Radiosendere, der udsendte advarende Meddelelser til de motor-kørende, der nærmede sig, og som havde Radioapparater i Vognen.

Lykken bedre end Forstanden - Fortsat fra Side 68

og har sat Tankenes Pumper i Funktion. Det tyder paa menneskelig Forstaaelse, at Motorfolket har hjulpet sig gennem det — og jeg er overbevist om, at de aller, allerfleste »afklippede« Mærker er gaaet fra Haand til Haand uden Vederlag.

En Overordentlig Foranstaltning er revet i Laser af et stiltfærdigt enigt Publikum — og et livsvigtigt Erhverv er reddet fra at køre helt i Grøften.

Det er virkelig Lykken bedre end Forstanden.

Hr. Kjærbøl gjorde, hvad han kunde, men det lykkedes ikke. Og nu kan Hr. Kjærbøl igen gøre noget, og denne gang med Chance for, at det vil lykkes. Han kan lytte til de Mennesker, som har Forstand paa Tingene. Han vil faa den ene klare Besked: *Prisen paa Benzin er Rationering nok. Giv Kørslen fri. Lad Mærkerne ryge i Papirmøllen.*

Det vil maaske, i Praksis, ikke skabe større Forandring. Men det vil dog betyde saa meget, at i samme Nu, Rationeringen er borte, bliver det lovligt at være fornuftig.

Den ærede Handelsminister maa tilgive, at jeg siger det: Det er i Længden uholdbart, og desuden nedbrydende for Folkets Moral, at forbyde sund Fornuft ved en Overordentlig Foranstaltning.

Det er i første Instans Foranstaltningen, det gaar ud over, mens Fornuften klarer sig.

I næste Instans gaar det ud over Respekten for en Minister og hans Embede.

Hvilket kan og bør undgaas.

Jesper Ewald.

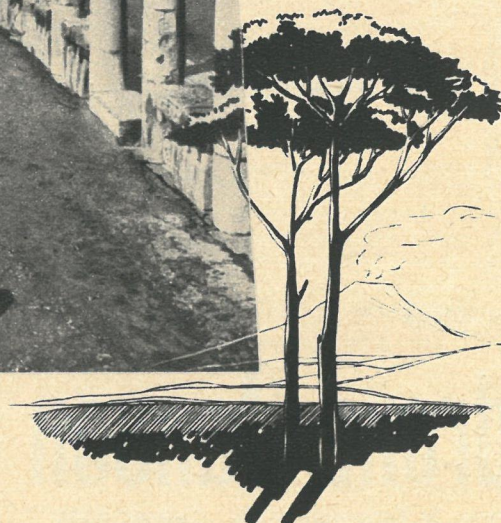
Fornuftigt klædt i en Kulde-Tid

Fortsat fra Side 70

maa man selvfølgelig for enhver Pris forhindre og anskaffer sig hurtigst muligt en Hætte af uldent Stof.

Hører man til den lidt ældre Aargang, vil man maaske mene, at disse Hætter er mindre klædelige, men vil man nødig være »Rødhætte«, kan man sy den i en mere moderat Façon uden Spids eller Hagesløjfe, der virker lidt for opsigtsvækkende ungdommelig. Hætten kan lige saa godt bindes under Hagen med et smalt Baand, og kanter man den med en Bræmme af Pelsværk, bliver den ogsaa mere »voksen«. Pas i hvert Fald paa Gigten. Den er vanskeligere at komme af med end at erhverve sig.

Mlle.



I Italien

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

POMPEJI

HERKULANUM

CUMAE

PESTUM

vil anskueliggøre de gamle Romeres Sæder og Skikke for Dem.

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

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

 *Italien*

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