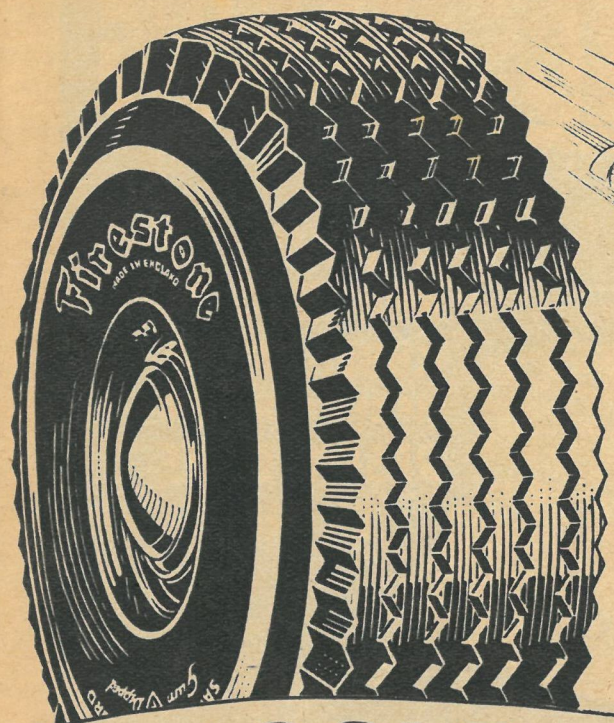


**DET
NYE OG
BEDRE**

PERSONVOGNS-DÆK

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

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

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

Firestone

CHAMPION

Forlang derfor FIRESTONE CHAMPION Personvognsdæk hos Deres Leverandør.



**M
O
T
O
R**

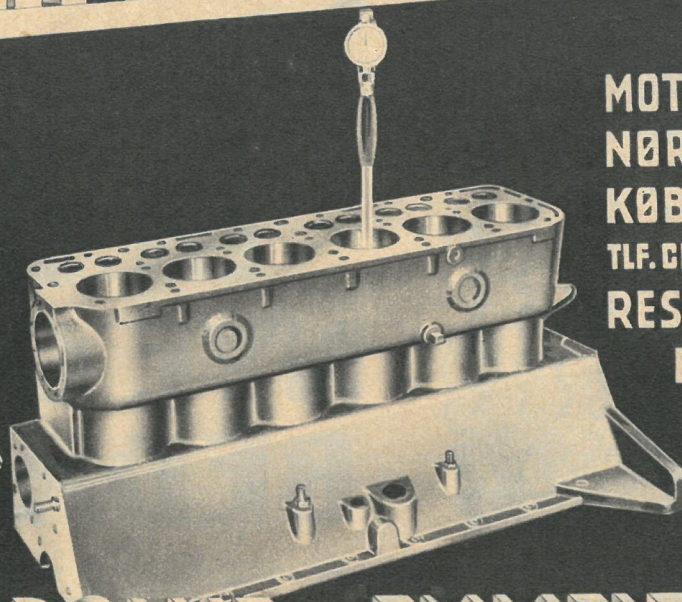
Nr. 9. 2. Maris 1940
35. Aarg. Udgivet af
Forenede Danske
Motorejere
Medlemsantal pr. 1ste
Jan. 1940: 28.898
Nettooplag 2. Halvaar
1938: 28.156 Eksp.
iflg. Dansk Opl.kontrol

CYLINDERUDSLIBNING

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

KONTROLKORT

A/S BALKE & EMMELTORP
MOTOR SERVICE
NØRREGADE 35-KØBENHAVN K.



A/S BALKE & EMMELTORP



Lyac

STARTBATTERIER

Fremstillet af:

Bedste Materialer under omhyggelig
Kontrol og derfor bedst mulige Fabrikat



„DAN“
Paahængsvogne

til al Transport

Forlang Oplysninger!

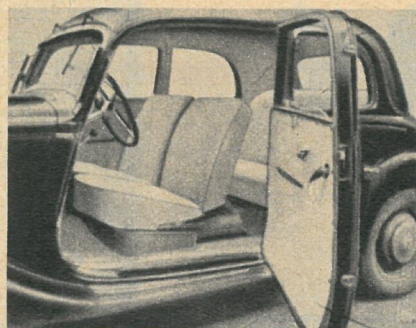
Specialfabriken Auto

G. Petersen

Gl. Køgevej 49-51 Valby

Central 11224 - 13524

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

Der er intet Bremsebaand, der holder til-
nærmelsesvis saa længe som

FERODO

Det er derfor det mest økonomiske.

Hovedoplag:

V. ANDERSEN

KULTORVET 4 — KØBENHAVN

TELEFON 7628

UGENS EMNER —

Nu har vi faaet de nye Benzinkort, og vi maa haabe paa, at der ikke indtræder saadanne Vanskeligheder, at Motorkørslen paa dette Punkt skal møde nye ubehagelige Overraskelser. Et meget trist Uheld var det med Tankskibet »Danmark«, der førte en mægtig Ladning Benzin, og man maa vel desværre sige, at ingen i Øjeblikket kan udtale sig med nogen Sikkerhed om, hvordan Fremtiden vil forme sig.

Imidlertid forekommer det mig, at det er en meget uheldig Side af Ordningen, at *Handelen med Benzinmærker* har taget et saa stort Omfang, som man bestandig hører, at den har. Det er blevet mig fortalt, at Benzinkort sælges helt op til 25 Øre Literen, hvilket altsaa vil sige, at Benzin forhandles til en Pris af 74 Øre eller omtrent 3 Gange saa meget, som den kostede for ikke saa forfærdelig lang Tid siden. Som man ved, er en meget væsentlig Del af denne Prisforhøjelse af kunstig Natur, idet man ubegribeligt nok har valgt at lægge endnu en Særskat paa en Gruppe af Borgere, som i Forvejen har mødt flere Vanskeligheder i deres Erhverv end de fleste andre.

Øvrigt forekommer det vistnok adskillige danske Motorfolk aldeles uforstaaeligt, at man behøver et særligt Nævn til at administrere Benzinordningen, og med hvilke *Motororganisationerne* direkte kan forhandle. Man raader dog indenfor Politiet eller i selve Ministeriet over saa dygtige Embedsmænd, at der her sagtens maa kunne findes kvalificerede Ledere, og skal man endelig have et Nævn, saa bør det vistnok være betydelig mindre mandsstærkt end det, man har i Øjeblikket. *Forenklingen* maa her, som paa saa mange andre Omraader, siges at være det naturlige Maal at stræbe efter. Det tangerer i sig selv det komiske (eller om man vil det tragi-komiske), at jo mindre der bliver at administrere, des større bliver Administrationen.

*

Der føres for Tiden en livlig Diskussion om Sporvogne i København. Der kan vistnok ikke være Tvivl om, at Sporvognene i Øjeblikket er fantastisk upopulære. Vi Motorfolk, tør jo nok sige, at vi forlængst har paavist alle de Mangler, som der er ved dette Befordringsmiddel men det er sandelig uden Skadefryd, at vi konstaterer, at ogsaa andre Dele af Befolkningen nu oplever disse Køretøjer i al deres Rædsel, iskolde, Yngleplads for Influenzabakterier m. v. Men Sporvognene har dog stadig en Forvarer, og det er Udvandringschefen, Hr. Ulrichsen, der som bekendt springer ud af en Æske som en Trolld, hver Gang nogen siger noget ondt om de Sporvogne, hvor Hr. Ulrichsen repræsenterer den tilfredse Passager.

Jeg kan ikke tilbageholde et lille Smil over denne selvbestaltede Sporvogns-Forsvarer, hvis Mening om Sporvognsdrift og Omnibusser der naturligvis ikke knytter sig nogen som helst Interesse til, da der jo desværre ikke kan oprettes en Sporvejslinie til Venezuela eller et andet Territorium, sorterende

under Hr. Ulrichsen. Det vilde være nok saa naturligt, om det var

Sporvejsdirektøren, der paatog sig Forsvaret, men paa den anden Side er Arbejdet som Udvandringschef vel ikke mere uoverkommeligt i Øjeblikket, end at man kan unde Overretssagføreren den »hobby« at interessere sig for Sporvognene, og der er saa faa andre, der gør det, at man næsten kan unde Sporvognene, at der dog er een bestandig Forsvarer for dem.

*

Frederiksberg har, som andre Jurisdiktioner, uddelt Benzinkort, ogsaa til en Klasse Vognejere, som ejer »Luksuskøretøjer«. Ved De hvad et Luksuskøretøj er? Jeg ved det ikke. Er det Luksus at have en Bil til 2—3000 Kroner, men ikke et Tæppe eller et Maleri til samme Pris? Man maa undskyldte mig, men jeg troede ikke, at offentlige Myndigheder mere begik den Slags Dumheder.

Eric Boesgaard

Justitsministeriets Færdselsudvalg

Efter at Ingeniør Fr. Wittig har overtaget Stillingen som administrerende Direktør i F. D. M., er Ingeniør K. J. Møller udtraadt af Justitsministeriets Færdselsudvalg og hans Plads der overtaget af Ingeniør Wittig. Forenede Danske Motorejere takker Ingeniør Møller for hans udmærkede Arbejde og store Interesse.

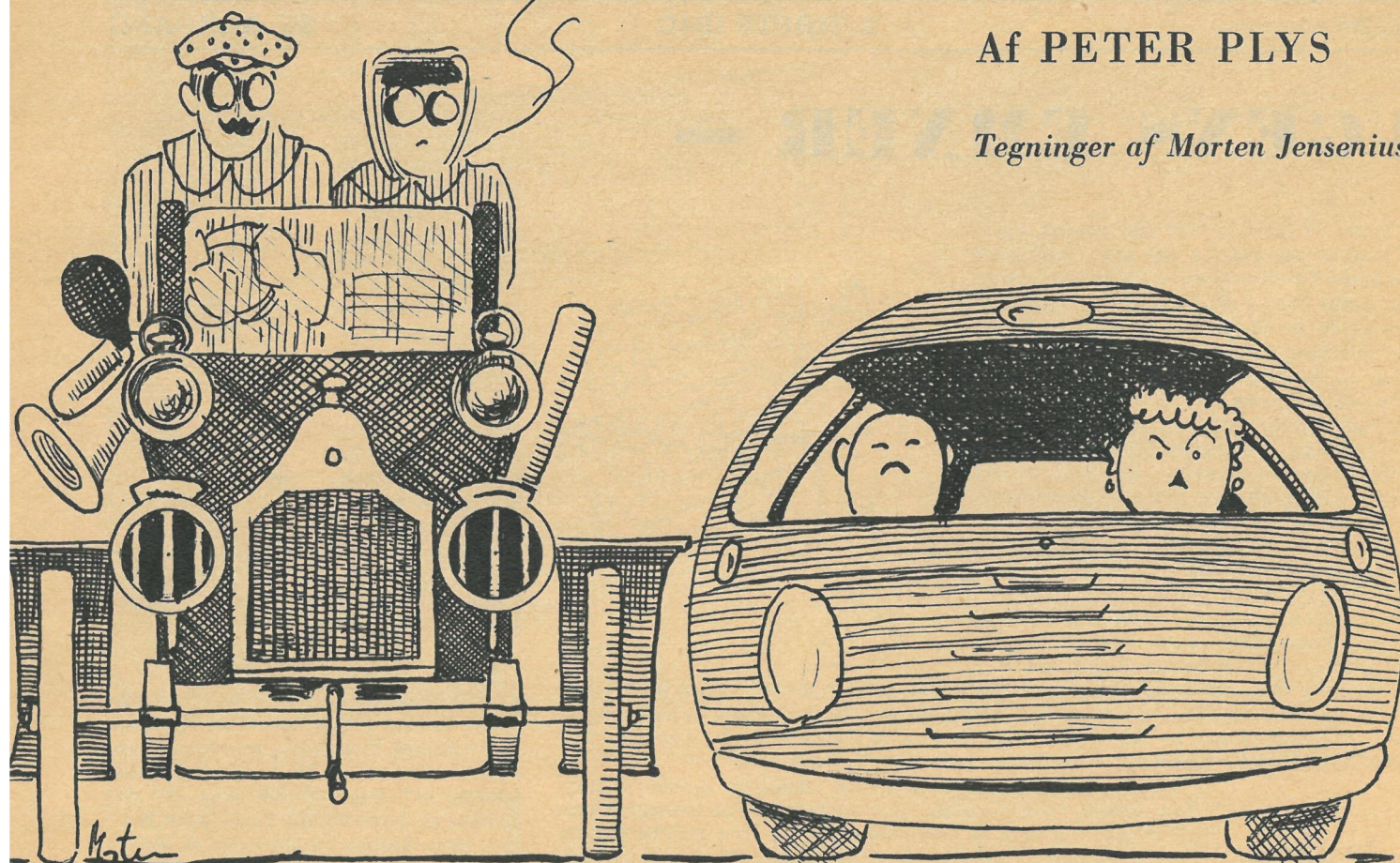
Vi er overbevist om, at Udvalget i vort Selskabs Direktør vil faa tilført en Arbejdskraft og Indsigt, som vil sætte sig gavnlige Spor i Arbejdet for Færdselslovgivningen og Færdselssikkerheden i Danmark.



25 Aar til hver Side

Af PETER PLYS

Tegninger af Morten Jensenius



Det er kun ca. 25 Aar siden,
at Bilisterne sagde saadan noget som:

— Jeg var nær blevet kørt ned, da jeg gik og læste min Avis paa Vesterbrogade.

— Og saa kørte vi afsted. Der var lige Vej, saa vi satte Farten op til 50 Kilometer.

— Vil du finde Reserveslangen frem fra Magasinet, medens jeg tager Dækket af Fælgen.

— Det var en dejlig Tur til Helsingør igaar. Vi punkterede kun een Gang, men jeg havde forresten ogsaa kun et Reservedæk med, saa vi maatte lappe det andet.

— Jeg skal lige ud og tørre Sneen af Forruden.

— Man skulde altid have en Mand til at starte Vognen for sig.

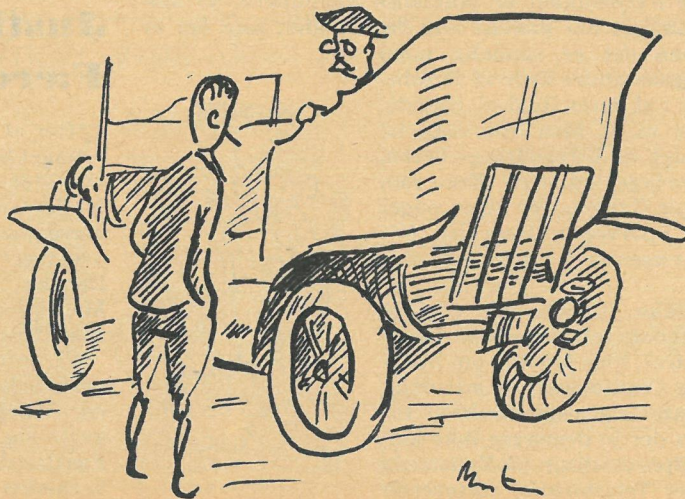
— Jeg har tit tænkt paa, om man ikke kunde have en lille Petroleumsovn i Vognen.

— Saa, nu er der ikke mere Carbid paa de store Lanterner. Det var nu mere sikkert med Petroleum.

— Nu har de lavet Vogne, hvor Gearstangen sidder indeni Vognen — det maa da være ubehageligt.

— Det er modbydeligt med disse moderne Vogne — man maa altid bukke sig, naar man skal ind i dem.

— Jeg er saa træt i Armen af at dreje Rattet — det er disse krogede Veje.



— Jamen det er sandt. Vi startede herfra præcis Kl. 10 — og syv Kvarter efter var vi i Helsingør.

— Er det sandt, at du har faaet Selvejer?

— Det er nu en smart Vogn den Scripps Booth?

— Det er ved at blive koldt. Jeg maa have sat Sidestykkerne paa Vognen.

— Idealet er nu alligevel en Vogn, der er aaben om Sommeren og lukket om Vinteren.

— Saadan en Vogn kan holde sine 15 Aar.

— Jeg forsikrer dig —

»Jeg forsikrer dig — for fem Aar siden var det en flot Vogn.«



Direktørskiftet i F.D.M.

Paa et Tidspunkt, der for Motororganisationerne, saavel som for saa mange andre Virksomheder, ja, for hver enkelt af os, rummer en usædvanlig Alvor og fylder os med Bekymring, sker nu den Ændring i Selskabets Ledelse, som Forenede Danske Motorejeres Styrelse enstemmigt vedtog henimod Slutningen af det forløbne Aar.

Fra den 1. Marts er Civilingeniør Franz Wittig knyttet til vort Selskab som administrerende Direktør, samtidig med at Lektor S. v. Røggind overtager Stillingen som Direktør for Forenede Danske Motorejeres Forsikringsselskab A/S.

Det er uundgåeligt at understrege, at meget store Vanskeligheder truer den danske Motorverden og allerede har ramt den i vidt Omfang, men det er vigtigt, at man samtidig gør sig klart, at Motororganisationerne aldrig har haft saa alvorlig og betydningsfuld en Opgave at løse. Under de Vanskeligheder, som man vist desværre maa forudse, og som maaske endda vil øges, er det imidlertid med Tryghed og med fuld Tillid, at Selskabet ser Nyordningen indenfor Selskabet gennemført paa denne Maade, og vi føler os overbevist om, at Medlemmerne helt og ubetinget vil tiltræde denne Nyordning og med Sympati og Venskab vil slutte op om den nye Direktør, hvis Navn allerede paa Forhaand er indskrevet paa den smukkeste Maade i Selskabets Historie.

Det er naturligt, at der her bringes Direktør Wittig en hjertelig Velkomsthilsen. Direktør Wittigs Gerning begynder i en Tid, hvor det er svært at finde Lysningerne mellem mørke Skyer, men ogsaa tunge Tider faar en Dag Ende, og vi véd da Forenede Motorejeres Ledelse beredt til at virke for en ny og lykkelig Fremtid for Danmarks Motorfolk. Ogsaa for Forsikringsselskabet ønsker vi, at Nyordningen maa betyde Fremgang og Held.

for fem Aar siden var det en flot Vogn.

— Vejene begynder at blive gode i Danmark. De fleste Steder har de nu tjæret Hovedlandevejene.

— Er der ingen, der har set mit Automobilsjør.

— Jeg ønsker mig alligevel en rigtig Kørepels til Jul.

— Du kan tro, at de blev imponerede, da vi pludselig rullede op i vor egen Vogn.

— Man skulde have Pumper med Benzin ved Landevejene — ligesom man før havde Vandtrug til Hestene.

— Nu er der over 400 Biler i København. Det er snart ikke til at gaa paa Gaden.

— Jeg havde et farligt Vrøvl. Betjenten sagde, at jeg havde kørt gennem Lyngby med 20 Kilometers Fart.

— Vi sad og kørte ganske fredeligt paa Roskildevejen uden at tænke paa noget, og saa pludselig kommer der en anden Bil farende ud fra en Sidevej.

— Heldigvis havde det været tørt i flere Dage, saa vi haavde ikke noget Besvær med at komme frem til Skagen, og de havde da ogsaa fornylig kommet frisk Lyng paa Vejen.

— Jeg foretrækker at aabne Forruden, naar det regner.

— De fleste Automobilbriller har nu den Fejl, at de dugger.

— Jeg sagde, at det var Cyklistens egen Fejl, men Dommeren afbrød mig bare og sagde, at det var tyve Kroner.

— Og Splinterne fra Vindspejlet røg naturligvis om Ørene paa os.

— De havde aldrig set en Bil før, men det var jo ogsaa helt ovre ved Tyborøn.

— Og saa knækkede Haandsvinget. — Havde vi ikke holdt paa Toppen af en Bakke, havde vi aldrig faaet Bæstet startet.

— Jeg forsikrer dig; den tager Geels Bakke paa tredje Gear.

— Naturligvis vil Automobillet altid være forbeholdt de rige.

— Jeg sagde ogsaa til ham: Lad os starte samtidig fra Nordbanegaarden, du med Tog og jeg med Vognen — og lad os saa se, hvem der kommer først til Holte.

— Jamen det er sandt — hun er ved at lære at køre Bil.

— Det er modbydeligt at køre i saadan en Væddeløbsvogn. Vi kørte 80 Kilometer i Timen paa sine Steder.

— Og pludselig rakte hun den højre Vinge ud og drejede til venstre!

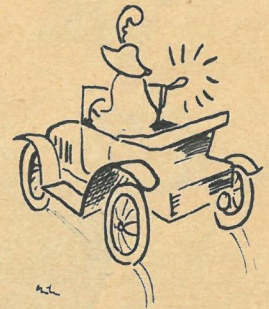
Der er kun ca. 25 Aar til, at Bilisterne siger saadan noget som dette her:

— Hvad var det for et Knald. Det lød ligesom naar man punkterede i gamle Dage.

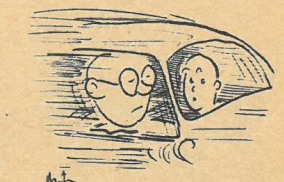
— Der var nu noget hyggeligt ved den Brummen, Benzinmotorerne havde.



— Og pludselig rakte hun den højre Vinge ud og drejede til venstre!



— Og pludselig rakte hun den højre Vinge ud og drejede til venstre!



— Da jeg var Barn, maatte man ikke køre over 60 Kilometer i Timen paa Landevejene.

Fortsættes Side 108

Strikkede SWEATERS

og en god Spadseredragt

lige Stofvalg. Skal man tage ensfarvet Færø-Tweed i en smuk blaa Farve, eller skal man være i lysegraat Kamgarn, begge Dele er smukt. Den lyse Kamgarnsdragt kan bruges hele Sommeren, men den blaa Tweed er maaske mere fornuftig. Der kan siges saa meget pro et contra. Brun i en lys Karamelfarve er den store Foraarsnyhed. Ternet er heller ikke ilde, og endelig har man den Udvej at tage en Dragt med to Nederdele til og vælge den ene af stribet eller ternet Stof.

Den enkle skrædersyede Dragt er i Aar uden Knapper, men holdes lukket med et Bælte. Det gør Trøjen lettere og mere sommerlig, og endelig har det den Fordel, at man undgaar slidte Knaphuller.

Mindst lige saa vigtigt som selve Dragten er Spørgsmaalet Bluser eller strikkede Sweaters til Dragten.

Først kommer Turen til de strikkede Sweaters. En klædelig Sweater er det mest oplivende, der findes, og kan til en ældre Spadseredragt være af saa afgørende Betydning, at man helt glemmer de slidte Steder. Vælger man en Kontrastfarve, maa man se at finde en Hat i Sweaterens Farve. Det vil i alle Tilfælde være det smukkeste til den graa Kamgarns.

Til Formiddag og Sport er der næsten ikke Grænser for, hvor broget en Sweater maa være. Hvad mener man for Eksempel om en hvid med blaa og røde Tværstriber og sennepsfarvede Lommer midt i den røde Stribe? Det er stærkt, men det storliniede Mønster med de meget brede Farvestriber bevirker, at det er mindre koloreret, end det lyder. En anden ny Sweater er sort paa Ryggen, hvid paa Forstykket med store, sorte Firkanter strikket ind. Ærmerne er blaa, sort og hvidstribede. Det er voldsomt, men alligevel meget dekorativt og klædeligt. De mere forsigtige Naturer tilraades dog lidt mindre kraftige Overgange. Mlle.

Medens Vejrhanen svinger fra Øst til Vest, og vore Forhaabninger om snarligt Foraarsvejr stiger og daler med Termometret, er det praktisk at benytte Tiden til at tænke lidt paa Foraarsgarderoben. Den Dag maa jo dog komme engang, hvor Spadsere- dragten skal erstatte den tunge Vinter- kaabe, og saa er det rart at være parat.

Foraarsdragten følger som altid de klassiske Forbilleder, men selv i Skrædersyning er der Detailler at tage Hensyn til, og i Aar er det Længde paa Nederdel og Jaket, som virker afgørende, Farver og Stofvalg er naturligvis ogsaa bestemt af Modeluner, men nu, hvor saa mange bliver tvunget til at spare, maa Kravene til Nyheder nødvendigvis blive mindre fordringsfulde. Mange maa simpelthen opgive at faa en ny Dragt i Aar og maa efter Evne muntre op paa den fra i Fjor. Meget kan der ikke gøres for at modernisere en gammel Dragt, i Virkeligheden er der ikke andet at gøre end at faa den rensat og presset og være glad til. Men i Aar maa man vist ikke glemme at lægge Nederdelen et Par Centimeter op, den er sikkert for lang. Husk det, inden Dragten sendes til Rensning.

Men kan Budgettet bære Udgiften til en ny Dragt, stiller Sagen sig helt anderledes. Saa er der først det vanske-

Øverst paa Siden: Sportssweater med korte Ærmer.

Til venstre: Ternet Dragt uden Knapper.

Til højre: Sweater med stærke Virkninger.



Ikke acceptabel -

Af Direktør, cand. polyt. FR. WITTIG

I »Motor« Nr. 8 for 24. Februar gav vi den Henvendelse vedrørende Motorafgiftens Betaling, som Forenede Danske Motorejere i Forening med Kongelig Dansk Automobil Klub og Danmarks Motor Union har rettet til Regering og Rigsdag.

Siden er der sket det, at Spørgsmaal er taget op i Rigsdagen, hvor det konservative Folkeparti i Finansudvalget har haft Samraad med Trafikministeren, og videre er Sagen blevet drøftet under Debatten om Forlængelsen af den ekstraordinære Forhøjelse af Benzinafgiften, hvor Finansministeren gjorde Rede for sit Syn paa Sagen.

Ifølge Dagspressens Referater syntes begge Ministrene enige om at afvise Kravet om Overgang til kvartalsvis Erlæggelse af Afgiften for samtlige Køretøjer, i hvilken Henseende især Finansministeren gjorde gældende, at Finanskassen under de nuværende Forhold var saa haardt anspændt, at Staten ikke kunde give Afkald paa den 1. April — som hidtil — at faa det meget betydelige Afgiftsbeløb, som normalt forfalder til denne Termin, og i Stedet nøjes med en Fjerdedel af dette Beløb, for saa senere at erholde Resten i kvartalsvise Rater.

Derimod var begge Ministrene indstillet paa til sin Tid at søge Rigsdagens Samtykke til, at erlagt Afgift refunderes for de hele Kvartaler, i hvilke et Motorkøretøj ikke har kunnet benyttes som Følge af, at der ved Rationeringen af Benzinforsbruget ikke er til-delt Motorkøretøjet Benzin, idet Finansministeren hertil føjede, at det da maatte være en Forudsætning, at Benzinationeringen efterhaanden anlagdes paa en Periode sammenløbende med et Kvartal. —

Bortset fra den teoretiske Tilfredsstillelse, der kan ligge i, at Regeringen saaledes anerkender det — forøvrigt allerede tidligere fra Regeringsside knæsatte — Princip, at Afgiftens Formaal alene er at ækvivalere det af Motorkøretøjerne foraarsagede Vejslid, og at dens Opkrævning følgelig kun er berettiget, saa længe det tillades

Køretøjerne at slide paa Vejene, maa vi med Bestemthed vende os imod de af Finansministeren fremsatte Synspunkter.

En Ordning som den af Finansministeren skitserede, maa fra Motororganisationernes Side betegnes som ikke acceptabel.

Man kan maaske diskutere Gennemførligheden — næppe Berettigelsen — af Kravet om kvartalsvis Erlæggelse af Motorafgiften. Glemmes bør det dog herved ikke, at Afgiftens Erlæggelse forud for et helt Finansaar ad Gangen alle Dage, ogsaa i normale Tider, af det store Flertal af Motorkørende, hvis Økonomi bevæger sig indenfor beskedenne Rammer, har været følt som en unødigt Haardhed, og videre er det vel til syvende og sidst et Spørgsmaal, om ikke ogsaa Staten vilde staa sig ved under en eller anden Form — maaske under Opkrævning af et lille Tillæg for de forøgede Administrationsomkostninger — at gaa over til kvartalsvis Opkrævning af Afgiften hos alle dem, der maatte ønske dette.

Højest utilfredsstillende er derimod den af Ministeren antydede Refusionsordning. Det er ikke let at se, hvorledes Løftet om en Refusion, der er afhængig af, at Regeringen »til sin Tid« følger sig foranlediget til at tage Initiativet til at søge Rigsdagens Samtykke, kan tilfredsstille en offentlig Mening, saaledes som denne har givet sig til Kende ved Motororganisationernes Henvendelse, i Dagspressens Udtalelser og nu sidst under Rigsdagsdebatten om Benzinafgiften.

For det første kan Motorejerne, efter Erfaringerne fra Septemberforbudet, fornuftigvis ikke gaa med til, at Refusionen kun kan ske for hele Kvartaler, i hvilke Motorkøretøjerne ikke har kunnet benyttes, og naar Finansministeren udtaler, at denne Risiko maa Motorfolkene tage, da kan vi ikke følge ham heri.

Kravet om Refusion af Motorafgiften for Stilstandsperioder er jo netop fra alle Sider rejst paa Grund af den i Efteraaret stedfundne Kørselsstandsning,

og det er da uforstaaeligt, at man, for at raade Bod paa den skete Ubillighed, vil komme med Forslag til en Refusionsordning, der i Tilfælde af en Gentagelse af Septemberforbudet ikke levner Mulighed for Tilbagebetaling af en eneste rød Øre!

Som det vil erindres, varede Kørselsforbudet for det store Antal af Køretøjer, der ikke faldt ind under Til-ladelsesbestemmelserne i Handelsministeriets Cirkulære af 3. September, fra den 4. September til den 20. November. Perioden laa altsaa saaledes indenfor henholdsvis Juli og Oktober Kvartal, at den heller ikke efter den af Ministeren skitserede Ordning vilde berettige til nogen Tilbagebetaling af erlagt Afgift.

For det andet foreligger den — ved de nuværende Tilførselsforhold desværre ikke helt fjerntliggende — Mulighed, at den rent faktisk til Raadighed værende Benzinmængde ikke, saaledes som Finansministeren velvilligt foreslaar det med Hensyn til Rationeringsperioden, lader sig koordinere med Kalenderens Kvartaler. Det er jo udtrykkeligt udtalt, at de udstedte Rationeringskort ingenlunde giver nogen Garanti for, at det tildelte Benzinkvantum til sin Tid faktisk vil være erholdeligt. Skal Refusionen bindes til at omfatte Stilstandsperioder paa mindst eet Kvartal ad Gangen, kan det jo endda gaa saa galt, at Benzinen f. Eks. slipper op midt i Juli Maaned, og at de næste Forsyninger først bliver disponible henad Juletid, saaledes at de paa-gældende Køretøjer i næsten et halvt Aar sættes ud af Drift, medens Finansministeren med Loven i sin Haand og — ialtfald efter egen Mening, med frelst Samvittighed — kan afvise enhver Tilbagebetaling.

Fremdeles kan der jo endelig tænkes det Tilfælde, at Tilførselsforholdene arter sig saaledes, at Benzintildelingerne bliver urimeligt smaa. Lad os, for at tage et Tal, f. Eks. sige 10 Liter pr. Vogn, et Benzinkvantum, som for Automobilisten vil være ganske uden praktisk Værdi udover den ene, at denne, for at bruge et af moderne Politikts aktuelle Udtryk, »symbolske« Tildeling vil afskære Automobilisten fra (ogsaa for et helt Kvartal ad Gangen) at afmelde sit Køretøj, for derved at opnaa Tilbagebetaling af Afgiften.

Vi maa derfor henstille til Regeringen, at Spørgsmaalet underkastes en fornyet Overvejelse, saaledes at den Refusionsbestemmelse, for hvis Billighed ogsaa Finansministeren — ialtfald i Princippet — bøjer sig, ikke indskrænker sig til at være en Gestus, bag hvilken der ikke er nogen Realitet.

Fortættets Side 107



Midt i en KORT-TID

Af „TRAFIC“

Lille Rundskue i europæiske Motorfolks Kørselsmuligheder

Naturligvis har Motorkørsdens Fjender saa fuldstændig Ret i, at vi kunde have det meget værre, vi danske Motorfolk. Man kunde jo f. Eks. forlange af os, at vi skulde trække Vognene personligt, eller skyde bag paa hinandens Vogne op ad Bakke.

Eller man kunde tænke sig, at vi skulde raabe Hurra for Benzinnævnet, hvor det viser sig. Intet er jo umuligt mere i denne den mærkeligste af alle Verdener. Men saa maaske det maa være tilladt at sige, at vi ogsaa kunde have det bedre. Jeg tænker slet ikke paa den Befrielse, det for mange af os vilde være, hvis vi maatte noget helt andet end raabe Hurra, naar vi møder en (det er vist ikke værd at sige et) af Restriktions-Koryfæerne paa vor Vej!

Jeg tænker bare paa, hvordan det vilde føles, hvis man f. Eks. havde det, som de har det i Holland.

Der er det nemlig stadig ikke bare tilladt at have en Bil og betale Skat, Forsikring m. v. samt Benzin til den Fantasipris, der tilfalder Staten.

Der er det saa sandelig endda saa large indrettet for de motorkørende, at de ligefrem maa benytte Vognene til at køre i.

Hvis man heraf lader sig forlede til at tro, at Holland ikke ligger i Europa, er det forkert. Landet ligger faktisk ud til Nordsøen. Dets oversøiske Forbindelser er fuldt saa generede af Krigens Rædsler og Ulykker som vore. Og Holland har i al Beskedenhed stillet en Hær op ved sin Grænse, der bruger en Million Gylden om Dagen, hvilket Beløb ikke helt og holdent gaar til Øl og Cigaretter. Der bruges ogsaa Benzin i den hollandske Hær. Kyndige Folk mener, at Forbruget ikke er mindre end den danske Sikringsstyrkes.

Alligevel har der altsaa været saa meget Benzin til Raadighed, at man har kunnet lade Folk køre med de Biler, de betaler Skat af, og som de derfor ogsaa venligst nu og da sætter hos Reparatører, saaledes at Bilreparatører ikke er en Menneskeart, der behøver at føle sig som en Paria uden for den Del af Menneskeheden, en Regering eller et Bezinneavn nødes til at tage Hensyn til. Der blev i Begyndelsen af Krigen indført en Restriktion i Holland overfor Motorkørslen af en Art, vi ogsaa herhjemme har set foreslaaet, nemlig et Forbud mod Søndagskørsel.

Det bestod nogle Maaneder, men hævedes derefter igen. Blandt andet vistnok fordi de Mennesker, der kørte om Søndagen, kunde tælles, og man opdagede, at der blandt dem fandtes en Del, der ikke udelukkende var kørt hjemmefra for at se at faa brugt nogle

Penge til Benzin. Nu farter Hollænderne glade om og passer deres Arbejde ved Hjælp af Bilerne, som de altid har gjort det. Der er ingen i Holland, der tror, at Biler er noget, man pludselig kan slaa en Streg over, en Slags Tidsfordriv for Velhavere. Men det er altsaa ogsaa i Holland.

Det er der, hvor Regeringen har sat sig som Maal og Motto under Krigen, at man skal se at faa Tingene til at glide, ikke bare Skøjtejernene, men alle Livets daglige Krav. Den gode Dronning Wilhelmina har højtideligt udstedt en dronninglig Forkyndelse til sine Undersaatter gaaende ud paa, at der i hele den Del af Landet, der ikke frivilligt er sat under Vand, skal være *Business as usual*.

Hvor megen Business as usual det er lykkedes at gennemføre herhjemme, kan maa faa Oplysning om dels gennem Motorbranchens forskellige Grene, dels gennem Landets Fogedkontorer, Socialkontorer o. s. v.

Jeg véd meget godt, at Hollænderne er rige. Om de kan vedblive med at være det i al Fremtid, skal jeg ikke indlade mig paa at skønne over. Men det er ikke Rigdom alene, der har gjort det muligt og rimeligt at lade Bilkørselen vedblive med at spille sin Rolle som et vigtigt og nyttigt Led i Landets Erhvervsliv. Det er bl. a. saadanne Egenskaber som Forudseenhed og Forstaaelse af, at man ikke kan hugge et enkelt Hjul i Maskineriet itu, uden at de øvrige Hjul paa en eller anden Maade faar det at mærke.

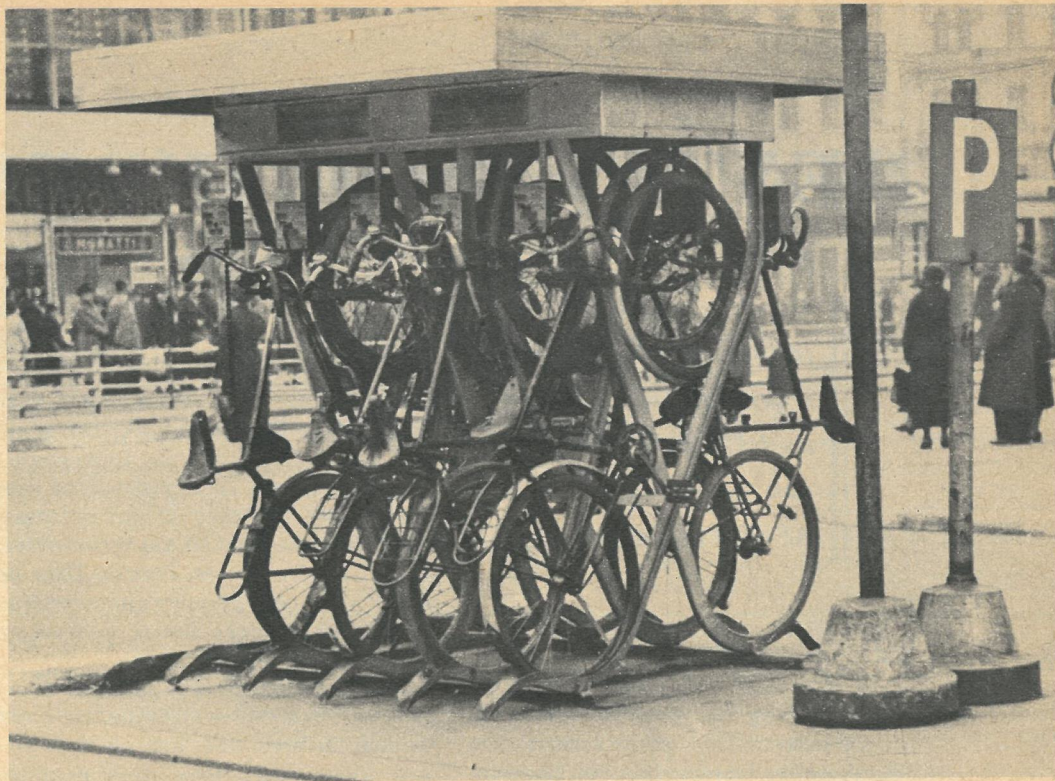
Men lad nu bare Hollænderne være rige, saa meget de vil. Der er formodentlig ingen, der uden videre vil paa-staa, at Belgierne ogsaa er det. Og i Belgien ruller Bilerne stadig lige ubekymret. Dog nej, naturligvis ikke lige ubekymret, men derimod lige ugenert af Statsindgreb til Ødelæggelse for store Dele af Samfundets Liv.

I Belgien slog man Plakater op, holdt Radioforedrag og skrev i Aviserne, at nu maatte man vise Borgersind, man maaatte spare paa Benzinen.

Da de fleste Belgiere forstaaar baade Fransk og Flamsk lige saa godt, som vi forstaaar Dansk, var det ikke svært at faa Folk i Tale. Borgersindet blev omgaaende mobiliseret.

En belgisk Vognmand, der baade har Person- og Varetransport i sin Forretning, forklarede mig, at det slet ikke var saa svært at vise Borgersind, som det maaske kunde antages paa Forhaand.

Borgersindet støttes nemlig gevaldigt af saadanne Ting som stigende Priser, ikke bare paa Benzin, men paa alt.



hvad Mennesket kræver ud over Benzinen, stigende Skatter, personlige Bekymringer etc. De Mennesker, der i Belgien for Tiden har Raad, Tid og Lyst til at ligge og dampe rundt i saakaldte Luksusbiler paa Luksusudflugter, de spiller ikke en saa stor talmæssig Rolle, at deres Benzinforbrug i mindste Maade kan influere paa det samlede Forbrug. Og det samlede Forbrug er faldet jævnt, hvad det jo nok skal, naar Folk skal betale mere for Benzinen, naar de maaske er indkaldt som Fodfolk og ligger i en Skyttegrav i et eller andet Fort ved Grænsen, naar de maa betale Fødevarer og Klæder med 10—15 Procent mere end før, og naar Skattebilletten for hver Gang, den præsenteres, faar et mere faretruende Ydre.

Er det svært at begribe, at et Forbrug ganske automatisk daler i en Krisetid.

Der maa aabenbart være Folk, der ikke kan forudse den Slags, men de bor ikke i Belgien. Der kunde man tænke sig Muligheden af, at den overflødige Del af Kørselen af sig selv nogenlunde forsvandt. At Vognmænd f. Eks. var snedige nok til selv at prøve, om Kørselen ikke muligt kunde rationaliseres endnu en lille Smule ved Bortskæring af Tomkørsel og den Slags.

I Frankrig kører hvem som helst, hvorhen han vil med sin Bil, naar man lige undtager den Zone, der er forbeholdt Hæren. Men om en Pariser vil til Bordeaux eller til Nice, saa starter han glad og munter sin Citroën og kører ud ad Landevejen. Han har Benzin nok, for ganske vist er Frankrig krigsførende, og ganske vist har man Benzinkort, men man har nok af dem.

Fortsettes næstsidste Side



BENZIN-ORDNINGEN

*Der maa i Tide
forberedes en Lempelse
i Benzin-Rationeringen
med Henblik
paa Turist-Sæsonen.*
Af NIELS FRIIS

og Turistlivet

Den Omstændighed, at den nye Benzin-Tildelingsperiode kun er blevet af to Maaneders Varighed mod tre i denne Omgang, har givet Anledning til megen Diskussion, ikke mindst om Spørgsmaalet Motorskatten, og til mange Gisninger med Hensyn til, hvordan den derefter kommende Ordning — om man da slipper helskindet gennem den nu trufne — vil blive. Herom kan ingen vide noget i Dag, men der er næppe nogen Grund til at beklage, at der til Maj paany skal træffes en Ordning; den nuværende er jo anlagt med særligt Henblik paa Vinteren, og selv om der næppe for Tiden er Grund til Optimisme, maa det dog siges, at i hvert Fald teoretisk er den Mulighed til Sted, at Benzintildelingen til Maj kan ordnes under Hensyntagen til, at den private Automobilkørsels Benzinforbrug ifølge Sagens Natur er større om Sommeren end om Vinteren.

Her trænger sig ganske særlig eet Spørgsmaal i Forgrunden: Automobilkørselns efterhaanden afgørende Betydning for Turistlivet og dermed for de mange i vort Land, der paa den ene eller den anden Maade er afhængige af dette. Det er maaske tidligt nok at føre Tanken hen paa Sommer og Turistliv, men paa den anden Side tager det jo Tid at forberede Ændringer og Nyordninger; at saadanne er nødvendige i Spørgsmaalet om de automobilkørende Turisters Adgang til at faa Benzin, kan der næppe herske nogen Tvivl om.

Det er jo efterhaanden en meget betydelig Del af vort Lands Turister, baade de udenlandske og de indenlandske, der benytter Automobil som Befordringsmiddel. Krigssituationen vil ganske naturligt bevirke, at færre Automobilister end tidligere finder Vej hertil — det bliver jo væsentligst fra Norge og Sverige i denne Sommer. Og hvorledes er saa den Benzin-Ordning, der, i hvert Fald i Øjeblikket, bydes disse Turister? Forsaavidt det kan kal-

des en »Ordning«, er Forholdet det, at udenlandske Motorkøretøjer, der kommer hertil, af Politiet paa Indrejsestedet kan faa anvist Halvdelen af den Benzin, der medgaar til Strækningen gennem Danmark, idet det forudsættes, at de medfører nogen Benzin. Hvis de ikke blot er paa Gennemrejse, men bliver en Tid i Landet, flotter man sig og giver dem 30—50 Liter.

Turistmæssige Synspunkter er næppe anlagt ved denne Ordning, for hvad forslaaer 50 Liter til f. Eks. en 12-cylindret Personvogn, hvis dens Ejer vil dyrke Danmark som Turistland, og krydse fra Sjællands lysegrønne Skove til Vestjyllands øde Klit-Egne? Intet, absolut intet. Den udenlandske Automobilturist maa øjensynlig ikke være bedre stillet i benzinmæssig Henseende end Landets egne Indbyggere, skønt han jo dog kommer med en under disse Himmelstrøg saa efterspurgt Vare som fremmed Valuta i Lommen. Det er ikke let at forstaa, at der ikke allerede nu er hidført en Ændring i dette Forhold, og saa meget er sikkert, at bliver der det ikke snart, saa er de Chancer, Danmark under de nuværende Forhold endnu maatte have som Turistland, aldeles ødelagt.

Der var her utvivlsomt en Opgave for Turistchefen, for har vi ikke en saadan endnu? — at tage fat paa. Og det er ikke alene Hensynet til vor Prestige i Udlandet og til de fremmede Turister, der her gør sig gældende. Hvorledes forestiller man sig, at Turistlivet her i Landet kommer til at se ud til Sommer, hvis der ikke gives ogsaa de indenlandske Automobil-Turister Adgang til forøget Kørsel ved den kommende Benzinordning? Det vil betyde intet mindre end en Katastrofe, hvis de mange, der plejer at tilbringe deres Ferie paa Automobiltur gennem Landet, afskæres derfra i Aar. En Katastrofe, ikke for Turisterne selv, naturligvis, men for den Næringsgren, der i saa høj Grad er afhængig af dem, Hotel- og Restaurationsfaget. Det er ramt haardt i Forvejen, og meget afhænger af, om der i Løbet af Sommeren vil kunne indvindes en Del af det tabte — at dette vil være umuligt, hvis Automobil-Turisterne, de være danske eller udenlandske, fuldstændig udebliver, er ganske indlysende.

Det saas meget hurtigt i Løbet af Efteraaret, hvilke Konsekvenser Automobilkørselns fuldstændige Standsning havde. Talrige af de Landevejskroer, der er vikset op i de senere Aar paa Steder, hvor de helt er afhængige af det kørende Publikum, maatte lukke, og Størstedelen af Hotellernes Eftersæson faldt bort. Desværre eksisterer der ikke nogen Statistik over, hvor stor en Del af de danske Hotellers Gæster, der hører til de kørende Turisters Skare, men at det ikke er nogen ringe Del, og at det heller ikke er det økonomisk lettest vejende Publikum, tør dog vist nok betragtes som en Kendsgerning. De bilende Turisters Udebliven vil ikke være behagelig i de Byer og de Egne, der i særlig Grad er afhængig af Udnyttelsen af Turistmulighederne.

En fornuftig Ordning maa tilvejebringes i denne Sag, naar man næste Gang skal fastlægge Benzinrationerings-Ordningen, altsaa til 1. Maj. For de udenlandske Automobilturisters Vedkommende vil den ikke volde Vanskeligheder af nogen Art: de bør ganske ligefremt have fri Adgang til at købe den Benzin, de ønsker at anvende til Kørsel her i Landet, hvad enten man saa vil ordne det saaledes, at de ved Henvendelse til Politimestrene kan faa de Benzin-Kort, de ønsker, eller man blot vil give Ejerne af udenlandsk indregistrerede Vogne Adgang til frit Køb af Benzin, eventuelt mod Kvittering. Hovedsagen er, at den udenlandske Automobil-Turist kan køre ind i Danmark i Forvisning om, at der ikke vil blive lagt ham nogen Hindring i Vejen med Hensyn til Benzin — saa lidt som paa andre Omraader.

Adskilligt vanskeligere vil det jo være at finde en Ordning, hvorved indenlandske Automobil-Turister faar Adgang til den Benzin, de ønsker at anvende til Turistkørsel i Landet. At det er nødvendigt at finde en saadan Ordning, turde imidlertid være indlysende, thi hvordan skal en Automobil-ejer med en Vogn, der f. Eks. bruger 15 Liter pr. 100 km, klare sig med Maanedsrationen, 50 Liter, paa en Tur gennem Danmark af f. Eks. 3 Ugers Varighed? Det vil ganske simpelt være haabløst af ham blot at tænke paa at begive sig ud paa en saadan Ferietur. Og hvis det ikke er Meningen, at Dan-

Fortælltes Side 107

Forsøg paa jernbane- protektionistisk Fremstød

Varig Trafikregulering „med Udgangspunkt i den bestaaende Tilstand“.

Organisations-Bladet »Dansk Jernbanetidende« bebuder en »hensigtsmæssig Indskrænkning« i Biltrafikken i den nærmeste Fremtid. Hermed sigtes ikke til den Indskrænkning, som er blevet og fremdeles vil blive Følgen af den umaadeholdne Ekstra-beskatning og dels af Benzin-Nævnets Rationering, om hvilken sidste det jo unægtelig vilde være temmelig stærkt at bruge Ordet *hensigtsmæssig*. Nej — »Dansk Jernbaneforbund« sigter paa noget andet, som altsaa endnu skulde være i Vente, nemlig et Forsøg paa at udnytte den øjeblikkelige anormale Situation til et varigt Jernbane-Fremstød paa Motorkørlens Bekostning.

Med disse rene Ord udtrykker Jernbane-Bladet sig naturligvis ikke, men at dette er den virkelige Mening med det hele, kan dog ikke i mindste Maade bestrides efter Indholdet af den paagældende Artikel. Heri udvikles nemlig, at den før omtalte »hensigtsmæssige Indskrænkning« af Biltrafikken maa blive en naturlig Følge af den nuværende Situation. Bl. a. henvises i denne Forbindelse til de stigende Benzin-Priser, og herom siges, at Benzinprisens Stigning vil medføre, at Jernbanerne faar voksende Betydning for Personbefordringen og især for Godsbefordringen. Organisations-Organet mener imidlertid, at det gælder om ved Statsforanstaltninger at faa den saaledes skildrede ekstraordinære Tilstand gjort permanent. Vel indrømmes det, at Krigen ikke løser trafiktekniske Problemer, men paa den anden Side hævder Bladet, at netop de trafiktekniske Tilstande, som den skaber, maa være Udgangspunktet for Trafikproblemet hidtidige Løsning i Danmark, og i denne Sammenhæng anbefales især en Aktion imod Parallel-Kørlsen og fremsættes et Krav om, at Rutebilen skal indordnes i Trafiksystemet paa *organisk* Maade. Vi har — siges der — ikke Raad

til en trafikmæssig Dobbeltforsyning. Endelig fordres det, at en Reform af denne Art skal gennemføres hurtigt og effektivt, og der udtales Formodning om, at rette Vedkommende allerede er i Gang med Forberedelserne.

Hvis »Jernbaneforbundet« havde Ret i denne sidste Formodning, vilde Sagen unægtelig være egnet til at vække den allerstørste Opsigt. Det vilde jo nemlig betyde, at Regeringen skulde have til Sinds at gøre en af Krigsforholdene fremkaldt meget alvorlig Ulempe paa et overmaade vigtigt Omraade for vort Samfund til en varig Ordning. Men

en saadan Hensigt kan mandog umuligt tiltro Regeringen. Under en Krigstid kan det være nødvendigt ogsaa paa det trafikale Omraade at slaa sig igennem med Surrogater, men naar normale

Tilstande paany indtræder, maa Samfundene dog virkelig ogsaa som en Selvfølge atter drage sig de Goder til Nytte, som den almindelige Udvikling stiller til Raadighed for dem. U. S. A. byggede som bekendt under sidste Verdenskrig Betonskibe, og havde Nytte af dem saalænge Krigen med dens voldsomme

Tonnage-Mangel stod paa. Men da Krigssituationen var forbi, viste det sig straks ganske

uøkonomisk at sejle med disse Skibe. Heldigvis for sig selv undlod U. S. A. »at tage den af Krigen skabte Tilstand som Udgangspunkt« for en Regulering af Handelsflaaden, der kunde have gennemtvunget en fortsat Anvendelse af de uøkonomiske Fartøjer. De fik Lov til at ligge i Havnene, indtil de efterhaanden blev hugget op. I modsat Fald vilde U. S. A. jo ogsaa blot have opnaaet at smide en Masse Penge bort og sætte sig selv fuldstændig ud af Spillet paa Søfartens Omraade.

Benzin-Prisen er steget her i Landet. Ja — det er *Kulprisen* unægtelig ogsaa — begge Dele i høj Grad som Følge af Krigsfragterne. Ganske vist er Benzin-Prisen for Forbrugerne i Danmark blevet yderligere forøget ved Skatte-tillæg, hvilket Kulprisen har undgaaet. Men denne sidste Fordyrelse kan Staten, som selv har foranlediget den, i hvert Fald ikke anføre som et Argument imod Motorkørlens fremtidige økonomiske Forsvarlighed. Og hvad de udefra kommende Prisstigninger an-

Har De haft en Paakørsel paa Deres Vogn?

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

Vor *Karosseriafdeling* er udstyret med de bedste og mest moderne 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

Motor's AUTOMARKED

Automobiler sælges

Adler Junior 2 Dørs Sedan 1938

Hans Lystrup, Gothersgade 49. C. 15045.

Adler Triumph Junior

Model 1939, kørt 17.000 km., som ny. Meget økonomisk med Benzinen. Austin-Huset, Strandvej 5. C. 10862.

Meget elegant Austin

Model 10, 4 Dørs Sedan, Skat 90 Kr. Kørt 12 km pr. Liter. Austin-Huset, Strandvej 5. Tlf. C. 10862.

BRUGTE VOGNE

med skriftlig Garanti

I V. N. Huset - Vilh. Nellemann A/S
VODROFFSVEJ 55-57 - TELF. 1132

Ford Coach V 8 1936

F. Bülow & Co. Toldbodvej 6. C. 1720.

Morris 12 Saloon 1936

F. Bülow & Co. Toldbodvej 6. C. 1720.

Opel Kaptajn Sedan 1939

F. Bülow & Co. Toldbodvej 6. C. 1720.

Opel Super Six 37,

som ny, sælges eller byttes med 2 Pers. Cabriolet. AMager 7727.

Gode brugte Vogne

Opel Super Six Sedan 1937
Opel Super Six Cabriolet 1937
Opel Olympia Coach 1937
Opel Kadett Coach 1937
Morris 8 Coach 1937
Ford Junior Touring 1936
Ford 4-Dørs Sedan 1931
Chevrolet Coach 1930
Wanderer 4-Dørs Sedan m. indb. Kuffert 1936

½ Tons Chevrolet Ladvogn med Underkasse 1932

Alle Vogne er eftersete og i meget fin Stand og kan sælges til billige Priser paa rimelige Vilkaar.

A/S W. HEIBER & Co.

Shell-Huset, V. Farimagsgade 25. C. 2115.

Pontiac 4 Dørs Sedan 1934

Hans Lystrup, Gothersgade 49. C. 15045.

Vauxhall Big 6 Sedan 1936

Hans Lystrup, Gothersgade 49. C. 15045.

Vogne udlejes

12 nye 1939 Modeller

Opel, Olympia, Kadett, Chevrolet, Vauxhall, Kaptajn, Jagtvej 45. TAGA 777.

1939 Opel og Ford

Frederiksbergallé 15. EVA 451.

Fortsat fra foregaaende Side

gaar, vil de jo nok hurtigt, efter at Krigen er overstaaet, blive udlignet. De er et Krigsfænomen og intet andet, og at etablere en Fredstidsordning paa dette Grundlag vilde være fuldstændig absurd. Lige saa absurd er det, at »Jernbane-Forbundet« mener at kunne knytte den gennem Benzin-Rationeringen fremtvungne Begrænsning af Motorkørslen paa samme Maade. Hvad man nu end vil mene om Nævns og Rationerings Sejglivethed, saa maa det dog i det mindste betragtes som en Selvfølge, at Benzin-Nævn og Benzin-Rationering hører op, saa snart Benzinen atter frit kan tilføres Landet.

»Jernbane-Forbundet«s Artikel viser med forbavsende Tydelighed, at man i danske Jernbanekredse intet har lært og glemt i de over tyve Aar, som er gaaet siden sidste Verdenskrig. Under og umiddelbart efter denne forsøgte Jernbanerne som bekendt ogsaa at gøre et stærkt »Fremstød« mod Motorkørslen. Ved Lovgivningsmagtens Hjælp prøvede man paa at faa Motorkørslen lagt de størst mulige Hindringer i Vejen, og samtidig begæredes og opnaaedes meget store Statsmidler til en forceret Jernbanebygning. Men Udviklingen slog hele dette jernbaneprotektionistiske Kunstprodukt i Stumper og Stykker. Om man end aldrig saameget vilde tage Udgangspunkt i den under de anormale Forhold skabte Tilstand, saa sønderknuste den normale Udvikling alle disse Bestræbelser, og det eneste, som Staten fik ud af det, var netop, at den brugte en Masse Millioner fuldstændig til Unytte og for en kort Tid til Skade for vort Samfund og forsinkede det trafiktekniske Fremskridts Udnyttelse. Andet og mere kan heller ikke nu opnaas ved at gøre Fortidens Dumheder om igen.

Nogle juridiske Problemer

Sneploven og Motorloven.

Den strenge Vinter har stillet vort Vejvæsen overfor den store Opgave at holde Landevejene ryddelige og fremkommelige til trods for den megen Sne, der dækker Landet, en Opgave, der er løst med stort Held, blandt andet takket være den energiske Anvendelse af Snejlove, der Dag og Nat færdes paa de udsatte Steder.

Imidlertid har det vist sig, at disse Snejlove frembyder en vis Risiko for Kørselsuheld, saaledes som et Par for nylig paakendte Sager er Eksempler paa. Dette hænger sammen med, at der til Snerydningen oftest anvendes almindelige Lastmotorvogne, paa hvilke der foran Køleren er monteret Snejlove, der er saa brede, at de rager ud paa begge Sider af Lastvognen, og som ved deres Skærme dækker for Vognens Lygter, saaledes at disse ikke kan belyse Vejbanen.

Nu gælder der jo den Bestemmelse i Færdselslovens § 18, at intet Køretøj

— uden særlig Tilladelse fra Justitsministeriet og Ministeriet for Offentlige Arbejder — maa have større Bredde — Læsset iberegnet — end 330 cm, ligesom der i Motorloven findes Regler om Motorvognes Lygteføring. I det ene af de nævnte Tilfælde benyttedes ved Snerydningen en Lastmotorvogn med paamonteret Snejlov med en Bredde af 350 cm. Der skete nu det, at en Cyklist, medens Snejloven holdt stille, saa langt tilhøjre som muligt, og saaledes at den ikke var over Midten af Vejen, paakørte Ploven bagfra og væltede saaledes, at han paadrog sig forskellige Kvæstelser. Han forklarede, at han ikke før i sidste Øjeblik opdagede Lastvognen, der efter hans Mening ikke havde sine Lygter tændt, og at han kørte mod »Vingerne« paa Snejloven, der paa hver Side ragede 65 cm udenfor Lastvognens Sider. Føreren af Snejloven forklarede, at han i Paakørselsøjeblikket kun havde sine Parkeringslygter tændt, idet han plejede at slukke de store Lygter, naar han skulde starte,

hvad han netop var i Færd med. Men han gjorde gældende, at dette var tilstrækkeligt, og at Cyklisten havde kørt for tæt op ad Lastvognen. Ogsaa efter andre Vidners Forklaring maa det antages, at Vognen ikke havde sine store Lygter tændt, da Uheldet skete.

Da Motorlovens Regler om Lygteføring og Færdselslovens Regler om den største tilladte Bredde for Køretøjer af Retten fandtes at være anvendelige ogsaa paa saadanne Snejlove, blev Føreren af denne, efter de paagældende Bestemmelser og efter Motorlovens § 29, idømt en Bøde paa 40 Kr. og tilpligtet at udrede Erstatning til Cyklisten.

I det andet Tilfælde var Snejloven under Fremkørsel, og den var paa Grund af Snedriver nødt til at køre i Vejens venstre Halvdel. Lastvognens Lygter var ikke tændt, da de ikke vilde kunne ses paa Grund af den paamonterede Snejlov. I Stedet var der paa hver Side af Vindspejlet, i Højde med Afviservingerne, anbragt henholdsvis en Bosch Cyklelygte og en almindelig Automobillygte, der virkede som en Projektør. Disse Lygter var begge tændt, da Snejloven blev paakørt af en fra modsat Side kommende Personautomobil. Ved Paakørslen kom forskellige Personer i Personvognen til Skade. Under den paafølgende Retssag

oplystes det, at Føreren af Personvognen havde kørt med en Hastighed af ca. 35 km i Timen, en Hastighed som Retten fandt i nogen Grad overskred den efter Forholdene tilladelige. Endvidere maatte det antages, at han ikke havde været saa agtpaagivende, som han skulde, saaledes at han forsent var blevet opmærksom paa Sneploven. Føreren af Ploven havde paa sin Side forsøgt at undgaa Sammenstødet ved at standse og bakke tilbage, men det lykkedes ikke.

Ogsaa i denne Sag var der rejst Spørgsmaal om, hvorvidt Sneploven skulde være forsynet med lovmæssige Lygter, og ogsaa i dette Tilfælde blev Spørgsmaalet besvaret bekræftende af Retten, der yderligere udtalte, at de af Føreren anbragte Lygter ikke opfyldte Lovens Krav. Da han imidlertid ved Anbringelsen af disse havde gjort, hvad der med Rimelighed kunde forlanges, for at forsyne Sneploven med brugelige Lygter, fandt Retten imidlertid, at han skulde gaa fri for Straf.

Med Hensyn til den ved Sammenstødet forvoldte Skade fandtes ligeledes Føreren af Personvognen, der fik en Bøde paa 60 Kr., alene at være ansvarlig.

I begge de nævnte Sager forelaa en Udtalelse fra Justitsministeriet, hvorefter der ikke er nogen Hjemmel til at fritage saadanne Sneplove — indregistreringspligtige Motorkøretøjer, der anvendes til Snerydning — for at opfylde de i Motorloven givne Regler om Motorkøretøjers Indretning, altsaa heller ikke fra Kravet om sædvanlig Lygteføring. Det vil derfor heller ikke være lovligt — som det undertiden sker — at anbringe en enkelt Lygte ovenover Sneploven, idet Motorloven som bekendt forlanger Anbringelse af to ensartede Lygter foran paa Vognen.

I Betragtning af de særlige Vanskeligheder, som Anvendelsen af de sædvanlige Lygter frembyder ved Paamon-

tering af en Sneplov, vilde der formentlig være Anledning til at overveje Udfærdigelsen af særlige Regler for saadanne Køretøjers Lygteføring, navnlig saaledes, at ogsaa bagfra kommende kørende bliver advaret om, at der paa Siden af Lastvognen rager en Vinge ud fra Sneploven, ligesom der kunde være Anledning til at dispensere fra de ellers fastsatte Regler om Køretøjers Bredde, idet det ofte er nødvendigt at benytte brede Plove for at faa Bugt med Snemasserne.

Ikke Acceptabel -

Fortsat fra Side 101

Refusionsordningen bør muliggøre i det mindste Tilbagebetaling af Afgiften for de hele Maaneder, i hvilke Køretøjets Benyttelse har været forhindret, og forsaavidt det virkelig — hvad vi dog foreløbig vægrer os ved at tro — skulde være umuligt at gennemføre kvartalsvis Betaling af Motorafgiften, bør Ordningen ialtfald rumme Mulighed for, at et Motorkøretøj, for hvilket der vel ikke foreligger egentligt Kørselsforbud, men for hvilket Benzintildelingen indskrænkes til et under Hensyn til Køretøjets Art og Brug urimelig lavt Minimum, frivilligt kan afmeldes med den Virkning, at Tilbagebetaling af den for de resterende Kalendermaaneder af Finansaaet skyldige Afgift finder Sted.

Benzin-Ordningen -

Fortsat fra Side 104

marks automobilkørende Turister skal kunne komme ud paa saadanne Ture — hvordan skal det saa gaa Turistlivet og de Mennesker, der er afhængige af det? Det skulde synes naturligt, om ogsaa Hotelbranchens Organisationer tog dette Spørgsmaal op til Drøftelse, thi det er af vital Betydning ogsaa for dens Medlemmer.

Kvantitativt tæller den indenlandske Automobilisme, om man kan bruge denne Betegnelse, mest, den udenlandske saa afgjort mindst. Naar den sidste ikke destomindre maa komme i første Række i Benzintildelings-Spørgsmaalet, skyldes dette naturligvis Hensynet til Danmarks Anseelse som Turistland. Ingen kan vide, hvordan Situationen er til Sommer, og om der overhovedet bliver til at dyrke Turistliv, men man gør klogt i ogsaa i denne Henseende at søge at redde, hvad reddes kan. Og det er klart, at de skandinaviske Automobilister, der ønsker at køre udenlands, som Forholdene ligger, i højere Grad end før vil søge til Danmark.



det skal ske...

Vinterens Strabadser er paa Hæld. Helt sporløst er de ikke gaaet Deres Vogn forbi. Maaske har den faaet en Skramme, da den skred i Sneen, maaske har Frosten været ond ved Koleren - og i hvert Fald er een Ting givet:

Sallaget, der skulde tø Sneen paa Byens Gader, er Vognens værste og lumskeste Fjende! Ætsende gemmer det sig under Skærmen og i Chassiets og Karosseriets Fuger - og om et Par Maaneder ser De Virkningen i Vognens ødelagte Lakering.

Derfor er det netop nu, De skal lade os give Vognen et generelt Eftersyn. Det koster saa lidt og varer saa kort - og det sparer Dem siden for mange Ærgrelser og mange Penge.

Dansk Karosseri-Fabrik A/s
Drejøgade 12 - 14. København Ø.
Telf. Central 7976

A. SCHACK ERIKSEN
Studiestræde 48. — Telefon Byen 8344
SPEJLGLAS
med og uden Facet for Automobile
NUMMERGLAS
og BUEDE GLAS leveres

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE
W. HEIBER & CO. A/s
Salgskontor: C. 15625
Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25
Værksteder og Reservedele:
Lyngbyvej 165-167. C. 5115
Engshavevej 76. C. 14947. Eva 3346

Bliver De skaldet eller graa!
Brug



Faas
FRISØRER, PARFUMERIER,
SCHOUS- OG TATOLS UDSALG

Helcirkel Slidbaner



med
Sne-
og
Terræn-
Mønster

Fabrikeres til alle Rutebil-,
Last- og Personvogne fra
Stør. 450x17 til 750x20BB

Hurtig Ekspedition

C. C. CHRISTENSEN

Vestre Boulevard 48, København V.
Central 10.538 BYen 3348

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Jylland

Aalborg

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

Aalborg

Lykke Madsen
Vesterbro 95-97
Telefon 5735

Aarhus

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

Aarhus

Aage Heidemann
Tlf. 3715-3735

Autoriseret Forhandler
D.K.W. - Wanderer - Chrysler - Plymouth

Haderslev

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



Herning

%HERNING MOTORCOMPAGNI

Telf. 642 - 643

Horsens

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

Kolding

Karl Jacob Jensen
SDR. HAVNEGADE
Telefon 1913 & 1914
Stort moderne Værksted

Vejen

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

Vejle

Telf. 1100 (2 Lin.)
MALTE VESTERGAARD & CO. A/S
OPEL - PONTIAC - BUICK - BLITZ
Originale Reservedele
Tilbehør - Gummi - Benzin - Olie
1. Kl.s Reparationsværksted
Moderne Service Station

Er Deres Bremses i Orden?

Det er nødvendigt at tilvejebringe en rimelig Ordning af i hvert Fald disse Turisters Adgang til at faa Benzin her i Landet. Som Forholdene i Øjeblikket er, vil ikke mange føle sig draget mod Danmark, hvor der overfor Udlændinge vises den yderste Karrighed med Hensyn til Benzinen, og det er derfor uomgængeligt nødvendigt, at denne Hindring fjernes. Vort Lands Anseelse som Turistland maa ikke svækkes ved denne ganske meningsløse Foranstaltning, der kun kan have den Virkning, at de udenlandske motorkørende Turister faar den Opfattelse, at man helst er fri for at se dem indenfor Danmarks Grænser.

25 Aar til hver Side

Fortsat fra Side 99

— Jeg har selv kørt Bil i Rusland, og der var mange Steder, hvor Hovedvejene blev krydsede af Biveje.

— Ja, naturligvis var det farligt med Glasruder i Bilerne, men efterhaanden fik man da en Slags Glas, der ikke splintrede.

— Det var faktisk ualmindeligt, at en Familie havde mere end een Vogn.

— Der var mange Mennesker, der overhovedet aldrig lærte at køre Bil, det var f. Eks ikke noget, man dengang lærte i Skolen.

— Jeg kan da huske, at Biler var ligesaameget Luksus, som Flyvemaskiner er det idag.

— Det kunde skam ogsaa ske, naar man kom ud til sin Bil om Vinteren, at det var saa koldt, at den overhovedet ikke kunde starte.

— Der var mange Mennesker, der syntes, at det var for langt at tage fra København til Skagen paa een Dag — og saa overnattede de i Randers.

— Da jeg var Barn, maatte man ikke køre over 60 Kilometer i Timen paa Landevejene.

— Saadan var Loven dengang; hvis man kørte ind paa en anden Vogn og krøllede Skærmen, saa fik man ikke alene Lov til at betale for Skaden, man fik ogsaa Bøde. Og engang imellem fik begge Bilerne Bøde. Jeg forsikrer dig — det er sandt.

— Engang imellem var der en Kæmpekasse omkring en lille Motor — bare for at Bilen kunde komme til at se lang ud.

— Et af de mest kendte Mærker hed Ford — de var fra den samme Fabrik, der nu laver smaa billige Flyvemaskiner.

— Selvfølgelig var det besværligt; hver Gang man havde kørt nogle faa Hundrede Kilometer, maatte man standse op ved Landevejen for at faa en Mand til at pumpe Benzin paa Vognen. Og der skulde ogsaa Luft i Rindene, Olie og koldt Vand, for at den ikke skulde løbe varm.

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Sjælland

Haslev

N. Johannesen. Telf. Haslev 24-324.

Autoriseret Forhandler
Autoriseret Reparatør



Præsto

Carl Andersen
Adelsgade 20 Telefon 280
Autoriseret General Motors Forhandler. 1. Kl. stort Reparationsværksted. Stort Lager af gangbare Reservedele.

Ringsted

Jyllandsgade 11
Tlf. 167

A/s W. Heiber & Co.
OPEL - OLDSMOBILE - BLITZ
Nymod. Reparationsværkst. - Orig. General Motors Reservedele - Stor Gaardsplads
Vaskehal - Smørestation - Shell Service

Ringsted

Ringsted Motor Co. A/S

Autoriseret Forhandler
og Reparatør.
Byens førende Værksted
Telefon 8. (2 Linier)

Vordingborg

Tlf. 343

H. P. Hansen A/S
Autoriseret Chevrolet og Bedford Forhandler
Moderne Reparationsværksted
og Vulkaniseringsanstalt
Benzin - Olie - Gummi

Fyn

Odense

OPEL

AUTOGAARDEN
V. Holm Jensen
Autoriseret General Motors Forhandler
Stort moderne Værksted
Vesterbro 41-45 Telefon 999

Odense

Ford
%Fehr & Co. SALG & SERVICE
Filialer i: Assens, Ringe, Kerteminde, Faaborg

Odense

Skandinavisk Motor Co.,
Telf. 3546 • SERVICE
Hudson, Terraplane, De Soto, Plymouth, Dodge
Singer, Mercedes, Wanderer, D.K.W., B.M.W.

BILER UDEN FØRER CENTRAL 3007 Krog's Hjørne Gyldenløvesgade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

— Til højre for Chaufføren sad der en Jernstang, som man skulde rive og flaa i, hver Gang Vognen skulde køre hurtigere eller langsommere — foruden at man skulde træde paa en Pedal.

— Jo, man kunde saamænd godt tage paa Langtur dengang — der var smaa Reparationssteder mange Steder langs Vejene.

— Og pludselig rakte hun den højre Vinge ud og drejede til venstre!

Peter Plys.

Midt i en Kort-Tid

Fortælltes Side 103

Det ligger ikke i og for sig i, at man ogsaa i Tide har sikret sig en Mængde Biler, der kan køre med Dieselolie eller med Træ eller Trækul. Det ligger ganske simpelt i en tilstrækkelig tidlig og tilstrækkelig tydelig Forstaaelse af, at Biler ikke bare er noget væmmeligt Kryb, der generer de søde Baner i deres dydige Næring, men Køretøjer med en Borgerret, som de tilmed betaler for i dyre Domme gennem Eks-traskatter.

Frankrig er aldeles ikke ude om at give Penge for Varer fra fremmede Lande. Man er begyndt at samle paa gammelt Papir, gammelt Metal osv., osv., alt til Gavn for Valutaen og til Besparelse af Skibsrum. Men man har ikke fundet det nødvendigt at spare Motorbranchen og de til den knyttede tyve-tredive andre arbejdsskabende og skatteevne-skabende Brancher ihjel.

Man har tværtimod fundet, at det egentlig ikke gør noget, om der stadig kan leves et saa vidt muligt normalt Liv »inde i Landet«, og at Folk ikke bliver forhindret i at komme fra Sted til Sted og slaa en Handel af eller give lidt Penge ud. Det er ikke anderledes end, at den franske Regering har beholdt sit klare Blik for, at Staten kan faa lidt til at hænge paa sine Gummer, hver Gang en Franc skifter Ejerman, men man har ikke faaet den andet Steds fra kendte Opfattelse, at det er Pengenes eneste Formaal at afleveres til en Hr. B . . . l, hvilken sidste Opfattelse meget let kan have en uheldig Indflydelse paa saadan en Ting som Pengenes Omløbshastighed og Penge-Ejernes Lyst til at lade dem rulle. Hvad der altsammen beskærer Mulighederne for den fælles Trivsel.

I Italien har Motorfolk det mindre sjovt. Dér vil man ganske vist ogsaa kunne sige, at det kunde være endnu værre, men italienske Motorfolk vilde i saa Fald med Rette kunne svare: Hvordan?

Det er nu ikke, fordi Italien ikke kan faa Benzin. Det er slet og ret en, maaske meget dydig, Nærighed med Valutaen. Man vil spare, og man sparer paa alt, hvad der skal købes udefra. Jeg har ingen Anelse om, hvor stor en Rolle Motorbranchen spillede før de seneste Restriktioner gennemførtes i Italien, men i Øjeblikket maa den være stærkt beklippet. Naa, Beskæftigelse finder man jo nok for Fabrikkerne i et Land, hvor Studenterne skal have et Gævær ved Siden, naar de læser, saaledes som il Duce har foreskrevet det.

Og saa meget er i det mindste sikkert, at Italien sætter ikke Penge til i Øjeblikket. Maaske er det samme Tilfældet, dér hvor Hr. Kjærbøl regerer. Det véd man faktisk næsten ikke noget om!

Det er imidlertid ikke alle Valuta-nærlige Lande, der har slaaet Benene væk under deres Motorvæsen. Saadan et Land som Ungarn, der paa ingen Maade anstrenger sig for at solde Valutaen væk (Kaffe koster af den Grund 70 Kr. for et Kilo), har ikke gjort sin Motorbranche og sit Motorfolk halvt saa megen Fortræd, som Tilfældet har været herhjemme.

Man kan stadig fare det store, flade Ungarn rundt i sin Bil, og i Byerne er der præcis samme Mængde Taxi'er og Omnibusser som før. Ikke fordi de ikke har Benzinkort i Ungarn, det har de skam, men de har mere end 25 Liter om Ugen. De har nemlig præcis saa meget, som de hver især har Brug for. Saa kan man maaske mene, at det er tvivlsomt, om der vindes noget ved en Rationering, naar man ikke gennem den med Vold beskærer Forbruget. Det er ogsaa meget muligt, at der ikke er vundet noget ved den. Jeg har faaet det Indtryk ved Selvsyn, at der ikke heller er nogen særlig Glæde over den, men at man mener, at Regeringen gerne kan faa sin Lyst styret med Hensyn til at administrere, naar man saa bare til Gengæld kan faa sin egen Lyst styret med

Hensyn til at køre. Det vil i det mindste betyde en lille Bekæmpelse af Arbejdsløsheden, og det maa man jo indrømme, at det er virkelig ogsaa et Moment, vi herhjemme maa huske paa, naar vi taler om vor egen

Rationering. Nok har den sat 40.000 eller maaske er det 80.000 Personers Arbejdsfortjeneste ned med store Procenter, ja med 100 Procent for manges Vedkommende, men den har virkelig ogsaa givet Arbejde til et helt stort Kontorhold, for ikke at tale om Trykkeriet og de Handelsmænd, der har fundet ud af den nye Trade. Midt i en Korttid.

Vist kunde vi have det meget værre. Vi har jo da endnu ikke faaet »Bil-kort«, som de har faaet det i Tyskland, hvor man nu maa gøre Rede for, hvilke absolut tvingende Motiver man har til Købet af en Vogn — ud over det Motiv, at man gerne vil sætte sine Penge i noget holdbart, og Vognene i Tyskland holder for Tiden, hvad mange jo ogsaa gør herhjemme.

Maaske vi en Dag faar den Slags Kort ogsaa. Foreløbig bliver det dog næppe nødvendigt. Det er paafaldende smaa Køer, der dannes foran Automobilforretningerne her i Landet lige for Tiden.

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 15. Jan. 1940.

Afgang fra Faaborg:
9⁴⁵ 14⁰⁰ 17⁰⁵ 20¹⁰

Afg. fra Mommark:
7⁴⁵ 12²⁰ 15³⁵ 18⁴⁰

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

A/S Mommark Færge

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

BREVKORT

Til

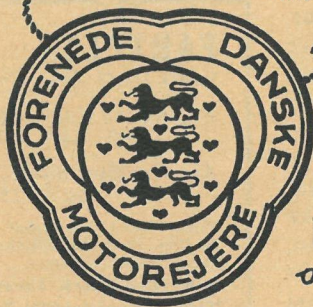
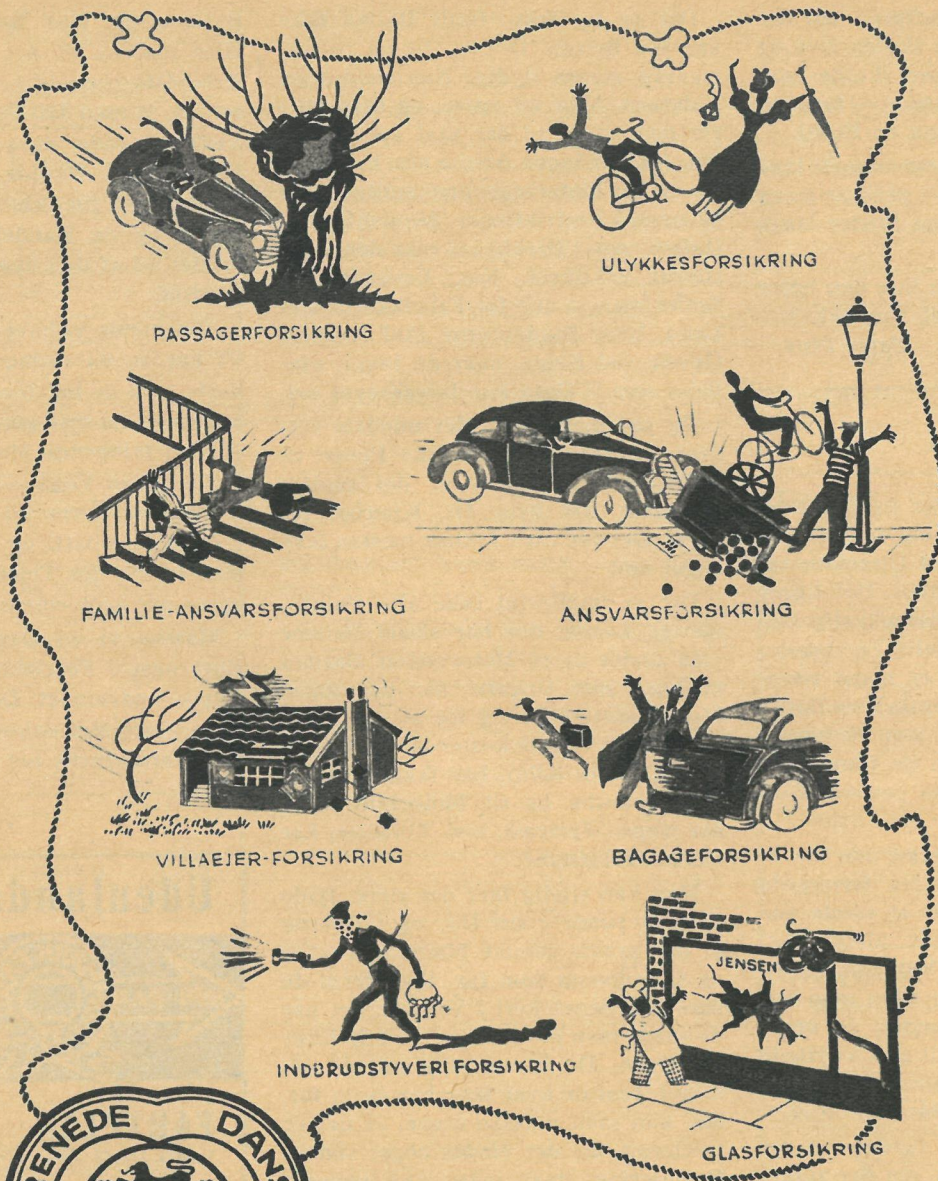
Forenede Danske Motorejere

Vestre Boulevard 4.

København V.

Kan
nedlægges
ufrankeret
i Postbrev-
kasserne

32



F.D.M.^s
FORSIKRINGSSKAB^{ts}
ordner alle ovenstaaende Forsikringer

Hovedkontor: Vestre Boulevard 4, København V., Telf. C. 5591

Undertegnede ønsker nærmere Op-
 lysninger om følgende Forsikringer:

Navn:

Stilling:

Tlf.:

Adresse:

Automobil- og Motorcykleforsikring
 Passengerforsikring
 Bagageforsikring
 Auto-Transportforsikring
 Syge- og Ulykkesforsikring
 Ulykkesforsikring
 Motorkørselsforsikring
 Rejse-Ulykkesforsikring
 Fritids-Ulykkesforsikring
 Alm. Ansvarsforsikring
 Familie-Ansvarsforsikring
 Hus- og Grundejerforsikring
 Villa-Ejerforsikring
 Vandskedeforsikring
 Indbrudstyveriforsikring
 Cycle-Tyveriforsikring
 Glasforsikring