



## **Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online**

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### **Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor**

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### **Ophavsret**

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### **Links**

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



# DEN DANSKE MOTORBRANCHE

# DEN DANSKE MOTORBRANCHE

*Faglig, biografisk håndbog for de organiserede erhvervsdrivende  
inden for motorbranchen i Danmark*

UDARBEJDET I SAMRÅD  
MED BRANCHENS INSTITUTIONER  
OG ORGANISATIONER

FAGLIG REDAKTION  
DIREKTØR, CAND. JUR. TAGE AGDAL  
DANMARKS AUTOMOBIL-FORHANDLER-FORENING

BIOGRAFISK REDAKTION  
GENEALOG ALFRED LARSEN  
FORLAGET LIBER A/S

BIND II

---

FORLAGET LIBER A/S  
KØBENHAVN 1962

# Indholdsfortegnelse

FORORD .....	7
NOGLE HOVEDSYNSPUNKTER .....	9
<i>direktør B. BÜLOW-JACOBSEN, formand for Motorbranchens Fællesråd</i>	
MOTORKØRETØJETS UDVIKLINGSHISTORIE .....	13
<i>bibliotekar, cand. mag. C. E. ANDERSEN, Danmarks Tekniske Bibliotek</i>	
MOTORBRANCHENS OPBYGNING OG UDVIKLING I DANMARK .....	53
<i>museumsinspektør STEFFEN LINVALD, Københavns Bymuseum og civilingeniør HANS H. KJØLSEN</i>	
DEN DANSKE MOTORBRANCHES ERHVERVSMÆSSIGE BETYDNING... Indlagt særtryk	
<i>kontorchef, cand. polit. PREBEN BOV, Det statistiske Departement</i>	
STATISTIK OM DANMARKS MOTORPARK .....	81
<i>cand. oecon. E. EBSEN PETERSEN, Motorbranchens Oplysningsråd</i>	
MOTORKØRETØJETS SAMFUNDSMÆSSIGE BETYDNING .....	97
<i>direktør, cand. jur. VIGGO LÆRKES, Forenede Danske Motorejere og direktør, cand. jur. JØRN V. GUNDELACH, Landsforeningen Danske Vognmænd</i>	
MOTORSPORTEN OG DENS ORGANISATIONER .....	109
<i>generalsekretær VAGN LOFT, Kongelig Dansk Automobil Klub</i>	
BILER OG MENNESKER .....	129
<i>mag. art. HANS LASSEN, Nationalmuseet</i>	
MOTOR-MÅL OG MODERS-MÅL .....	143
<i>ordbogsleder, mag. art. KAJ BOM</i>	
LOVGIVNINGEN OM MOTORKØRETØJER .....	159
<i>kontorchef ROBERT DAM, Justitsministeriet</i>	
MOTORBESKATNINGEN .....	179
<i>kontorchef HANS HJORT, Tolddepartementet</i>	
MOTORBRANCHENS DANSKE ORGANISATIONER .....	189
<i>civilingeniør HANS H. KJØLSEN</i>	
MOTORBRANCHENS INTERNATIONALE ORGANISATIONER .....	221
<i>direktør, cand. jur. TAGE AGDAL, Danmarks Automobil-Forhandler-Forening</i>	
MOTORBRANCHENS FAGBLADE .....	237
<i>direktør J. MOST, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark</i>	

630335 40 ref. 6

<b>HVERDAGSLIVETS PROBLEMER</b> .....	245
<i>kontorchef, cand. jur. S. A. KOUSTRUP, Danmarks Automobil - Forhandler - Forening og advokat, cand. jur. P. GROTH</i>	
<b>ØKONOMI</b> .....	263
<i>konsulent, civiløkonom P. E. NEDERGAARD, Danmarks Automobil - Forhandler - Forening</i>	
<b>UDDANNELSE OG UNDERVISNING</b> .....	283
<i>driftsleder OLE HØNNINGEN, F. Bülow &amp; Co., og konsulent, civiløkonom P. E. NEDERGAARD, Danmarks Automobil - Forhandler - Forening</i>	
<b>DEN OFFENTLIGE ADMINISTRATION MED SÆRLIG RELATION TIL MOTORBRANCHEN</b> .....	291
<i>kontorchef, cand. jur. S. A. KOUSTRUP, Danmarks Automobil - Forhandler - Forening</i>	
<b>PRÆNUMERANTLISTE</b> .....	299

## FORORD

I dette bind af værket »DEN DANSKE MOTORBRANCHE« bringes en række artikler, der har relation til motorbranchens historiske, erhvervsmæssige, juridiske, kulturelle og organisatoriske forhold.

Som følge af branchens internationale karakter er nogle af artiklerne helt eller delvis helliget forholdene uden for landets grænser for på denne måde at skabe det rette perspektiv.

Redaktionen har ved stoffets sammensætning søgt at tilvejebringe en opslagsbog, der, hvor begrænset de enkelte artikler end hver især grundet sagens natur har måttet være, dog forhåbentlig vil give såvel den, der søger det store overblik, som den, der mere interesserer sig for visse detaljer, nogenlunde hvad han søger.

Motorbranchen er en ny branche og en betydningsfuld branche, og udviklingen inden for dens område er underkastet forandringens lov i et så hurtigt tempo, at et værk af denne art næsten påkalder igangsættelsen af en fortsættelse, endnu inden udgivelsen er tilendebragt.

Redaktionen takker de mange medarbejdere for den interesse og velvilje, hvormed de har påtaget sig at medvirke til at skabe en ikke alene læseværdig, men ud fra flere synspunkter nyttig, ja vel ved nærmere eftertanke nødvendig håndbog for såvel motorbranchens egne udøvere som for de mange myndigheder, institutioner, organisationer m. v., der til daglig er interesseret i at søge pålidelige oplysninger om motorbranchens forhold.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, rounded loop followed by a vertical line and a small flourish at the bottom.

## NOGLE HOVEDSYNSPUNKTER

Af direktør *B. Bülow-Jacobsen.*

Begrebet motorbranchen dækker hele den sektor af Danmarks erhvervsliv, der fremstiller, sælger og vedligeholder motorkøretøjer og forsyner dem med brændstof.

De sidste hundrede år har revolutioneret landtransporten. Det var banerne, der begyndte; før deres tid havde intet kunnet flyttes hurtigere, end en hest kunne rende; men det er motorbranchen, der i dette århundrede har ført transportrevolutionen helt igennem. Køretøjer på gummihjul drevet af benzin og olie ruller overalt og har ændret hele samfundets struktur. Man kan nu bo og arbejde uden hensyn til afstand, og gods kan flyttes hurtigt, direkte, sikkert og billigt. I løbet af den første halvdel af det 20. århundrede har samfundet gjort sig helt afhængigt af vejtransporten. Alle kører eller køres, og der findes intet, der ikke har været kørt, og i hvis fremstillingspris der ikke indgår et beløb for transport, – og alt dette formidles af motorbranchen.

Som fag er det meste af det, – industri, handel og håndværk, – der er forudsætningen for den moderne vejtransport, noget relativt ungt. For et halvt århundrede siden var motorbranchen stort set smeden og hans benzindunk. Hvor de klassiske handels- og håndværksfag måler deres alder i årtusinder, eller mindst i århundreder, tælles motorbranchens i årtier. Den har selv måttet finde frem til de regler og coutumer, der må til for at sikre redelig handel, og den har ikke altid haft let ved det.

Hovedleddet – automobilforhandleren – denne helt nye konstellation af håndværk og handel med nye og ikke at forglemme brugte genstande – har haft svært ved at finde sin form. Automobilforhandlerne er endnu første og anden generation af folk med den mest forskelligartede baggrund, der for at finde frem til tilfredsstillende organisations- og handelsforhold arbejder hårdt ikke mindst med at løse de evige problemer, der står i forbindelse med det dem påtvungne markandisererhverv. Der er andre brancher, der må omsætte brugte genstande for at sælge nye, men der er ingen, hvor de objekter, der må tages i bytte, – bl. a. takket være omsætningsafgifter – er så kostbare, og hvis værdi er så vanskelig at fastslå.



I det halve århundrede, der ligger mellem smeden og hans benzindunk og motorbranchen, som vi kender den i dag, hvor den præger hele landet med sine forhandlinger, værksteder og alle sine service-stationer og benzintanke, er omsætningen steget til milliarder. Blandt andet indkræver man ulønnet en meget stor del af de 1,5 milliarder kroner, som staten pålægger i motorafgifter. Beskæftigelsen er steget fra hundreder til titusinder og investeringerne fra titusinder til milliarder.

Trods sit enorme format er motorbranchen som sådan ikke nogen særlig betydelig faktor inden for erhvervslivets organisationer. Dens utraditionelle sammenblanding af industri, handel og håndværk, dens sammenblanding af engros- og detailhandel gør, at den kun dårligt passer ind i hovedorganisationernes traditionelle båse. Hvert område har sin egen organisation, der varetager sine egne interesser, tilknyttet hver sin hovedorganisation. Fællesskabet røgtes kun gennem Motorbranchens Fællesråd, der blev oprettet for godt 25 år siden for at koordinere alle disse brancheforeningers motorinteresser. Under særligt vanskelige forhold, som f. eks. under den sidste krig, kan behovet for fælles optræden gøre fællesrådet til en stærk og aktiv organisation, men under normale forhold lever det i stilhed, afgiver responsa i bilspørgsmål og holder sig beredt, til der engang bliver behov for det igen.

Motorbranchens Fællesråd følger med interesse med i motorpolitik og ikke mindst i motorskattepolitik, men optræder normalt ikke aktivt politisk. Man samarbejder derimod meget gerne med de forbrugerorganisationer, hvis opgave er at røgte disse områder.

Et sådant samarbejde har gennem mange år fundet sted i Motorsagens Oplysningsråd, der har haft til opgave at tilvejebringe størst mulig saglig klarhed i alle spørgsmål vedrørende Danmarks vejtransport. Vi har gennem årene søgt at medvirke til at få alle, der bruger vejene – og det er jo næsten alle her i landet – til at slutte sig sammen i et vejtransportråd med samtlige hovedorganisationer i spidsen og alle, der erhvervsmæssigt eller privat bruger vejene, som medlemmer. Et sådant råd, der samlede alle vejbrugere, kunne med virkelig styrke arbejde hen på at få vejtransportpolitikken trukket ud af den daglige politik og gjort til et område, der kun kan behandles sagligt og ikke kan gøres til genstand for usaglige beskatningsovergreb, hver gang regeringen takket være sin eftergivenhed er kommet i vanskeligheder. Det kunne også blive en effektiv modvægt mod den langt bedre organiserede banepolitik end nogen sammenslutning, man hidtil har set.

Det står ikke klart nok for danske politikere, at det at køre og køre billigt ikke er en luksus forbeholdt de rige nationer, men noget, der kan bidrage til at gøre fattige nationer rige. Det må een gang for alle slås fast, at transport – og ikke mindst vejtransport, der tegner sig for hovedparten af al transport – er en stadig vigtigere faktor i produktionslivet, og at det samfund, der har det billigste og

mest effektive vejtransportsystem, alene derigennem står stærkt i den internationale konkurrence.

Danske regeringer har altid udvist stor forudseenhed med hensyn til opkrævning af motorskatter. Hvis de også havde været fremsynede nok til at bruge pengene efter formålet, ville vi i dag have rådet over et mønsteranlæg af veje, gader og parkeringspladser, som ville have sparet samfundet for hovedparten af de ulykker og ulemper, som vi nu dør med, og som vi vil blive ved at døje med, indtil vore vejanlæg er bragt i et rimeligt forhold til den vognpark, vi anskaffer os.

# MOTORKØRETØJETS UDVIKLINGSHISTORIE

Af bibliotekar, cand. mag. *C. E. Andersen*

## I. AFSNIT

### DAMPVOGNENE

Tanken om at kunne blive befordret til lands i vogne uden dyr som trækraft har optaget talløse mennesker gennem århundreder.

For nogle af dem var det en ønskedrøm, som de end ikke selv troede rigtigt på. Andre udtænkte fantasifostre, som i realiteten var helt løbske. Atter andre gennemtænkte problemet grundigt og nøgternt. Endelig var der nogle, som gik direkte til sagen og iværksatte praktiske eksperimenter, med eller uden resultater.

Den kloge og lærde engelske munk Roger Bacon skrev i året 1257: »Det er muligt at fremstille vogne, som uden at blive trukket af dyr kan fare af sted med vældig kraft«.

Italieneren Joanes Fontana beskrev i 1420 en vogn til krigsbrug, der kunne trækkes indefra ved reb over ruller, som via et udvekslingssystem virkede på vognhjulene. Dette kunne måske synes at være såre selvfølgelig. På den anden side var det principielt umuligt at køre ret stærkt ved menneskekraft.

Fontana skrev imidlertid i samme værk om raketter i forskellige udformninger, bl. a. »løbende harer«.

I 1629 opfandt Giovanni Branca en dampmaskine med en dampkedel, hvorfra en dampstråle blæste mod et skovlhjul, drivende en stampemaskine i en krudtfabrik.

Et halvt århundrede senere konstruerede Ferdinand Verbiest en lille vognmodel, som blev drevet på lignende måde af en dampstråle fra en kedel mod et skovlhjul. I 1679 skal Philippe Grimaldi have forevist denne for den kinesiske kejser Khang-Hi.

1673 opfandt den hollandske fysiker Christian Huygens en krudtmotor, der agtedes anvendt til at drive vandpumperne til Versailles-springvandene. Den havde en cylinder med langstrakte åbninger i cylindervæggen nær den åbne ende og læderventiler over disse åbninger. Et stempel i cylinderen kunne bevæge sig ud

over ventilerne. Det blev ved forbrænding af lidt krudt drevet udefter under overvindelse af atmosfærelufttrykket. Når stemplet havde passeret ventilerne, blæste størstedelen af forbrændingsluften ud, hvorefter resten afkøledes og kondenseredes, med det resultat, at atmosfæreluften trykkede stemplet tilbage, og det med en betydelig overskudskraft, så det via en træk-forbindelse fra stemplet kunne udføre et arbejde. Huygens berettede først i 1680 i Videnskabernes Selskab om eksperimenterne. I 1678 havde abbed Jean de Hautefeuille fremsat lignende tanker.

Huygens' assistent, Denis Papin, der havde udført forsøgsmotoren, konstruerede 1687, da han var blevet professor i Marburg, en forbedret udgave af krudtmotoren. 1690 opfandt han imidlertid en lignende kraftmaskine, som arbejdede med vand, der blev opvedet til fordampning ved ild under cylinderbunden. Denne maskine udførte ligeledes arbejdet ved, at atmosfæren trykkede stemplet tilbage. 1698 konstruerede Papin en anden maskine, der muligvis trak direkte ved dampens tryk. Denne maskine blev vistnok monteret i en båd. Papin skrev i et brev til Leibnitz, at en sådan maskine også kan bruges til fremdrivning af vogne.

Ved denne tid fremkom også Saverys damppumpe, som for øvrigt blev forbedret af Papin 1705–07, og snart efter Newcomens atmosfæriske maskine, der var ganske effektiv. Det blev klart, at der var i det mindste teoretiske muligheder for at fremstille dampvogne.

1759 fik den skotske student og senere professor John Robison den da unge instrumentmager James Watt til at udføre en lille model af en dampvogn efter nærmere instrukser.

Dette og en reparation af en model af en Newcomen-maskine i 1763 bragte Watt til at beskæftige sig med dampmaskineproblemet, hvilket ganske vist først en række år senere førte til praktiske resultater.

1763 fik franskmændene Nicolas Cugnot fremstillet en lille dampdrevet vogn hos mekaniker Brezin i Bryssel. 1769 konstrueredes en større vogn i Paris. Ved demonstrationen befordrede den 4 personer. 1770 fulgte en stor damptraktor, eller om man vil, en lastbil. Den var beregnet til transport af kanoner og ammunition. Denne bil eksisterer endnu.

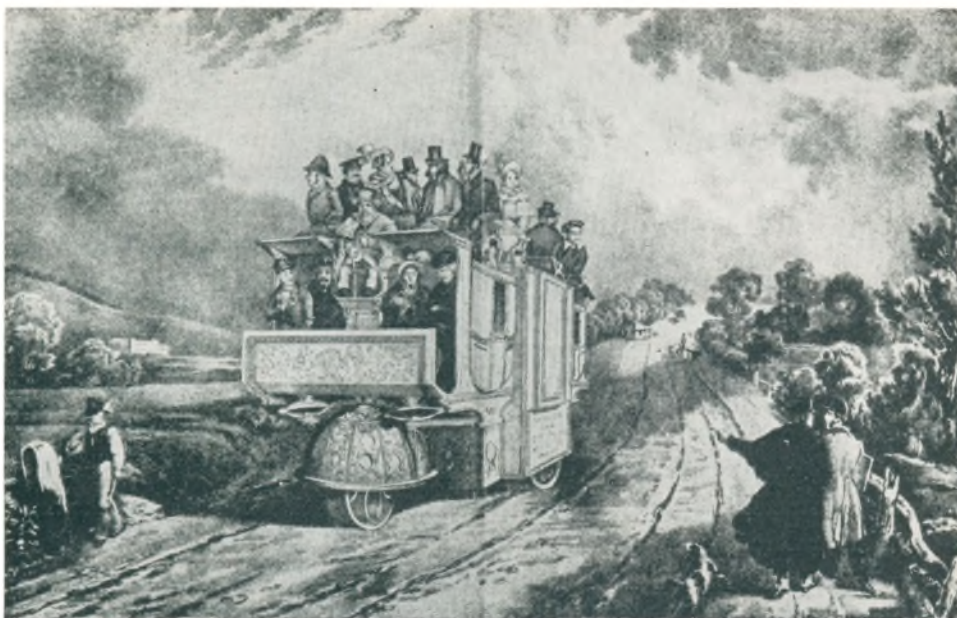
1780 lavede også Dallery i Amiens en dampbil, som kunne køre.

James Watt fik sin første praktisk brugelige dampmaskine færdig i 1776. 1784 fik han patent på en dampbil. Hans medarbejder William Murdoch fremstillede 1781–86 tre små modeller af dampvogne, hvoraf den ene stadig eksisterer.

I Skotland prøvede Symington en dampbil i 1785.

Amerikaneren Oliver Evans ansøgte 1786 om patent på en dampbil. 1790 fik hans landsmand Nathan Read patent på en dampbil.

Oliver Evans konstruerede i 1804 et dampmaskinedrevet køretøj, som dog også



I perioden 1820–1840 fremstilledes der i England af omkring et dusin konstruktører et betydeligt antal damprutebiler. Nogle af dem kørte i regelmæssig omnibustrafik i Londons forstæder, andre i rutebilfart på de lange engelske og skotske landevejsruter. Billedet viser en af dem, konstrueret af William Church i 1833, en kæmpe, der kunne tage 40 passagerer. Den kørte i fast rutebilfart mellem London og Birmingham, en strækning på 175 km. I konkurrencen med jernbanerne, der nu byggedes næsten overalt, måtte damprutebilerne imidlertid snart give op. Det skyldtes bl. a. at publikum havde mest interesse og sympati for jernbanerne og damptogene, der muliggjorde hurtigere befordring, end damprutebilerne kunne byde på ad datidens dårlige landeveje. En endnu vigtigere årsag var, at jernbaneinteressenterne fik gennemført en lov, hvorefter damprutebiltrafikken blev beskattet fantastisk, medens hestediligencetrafikken forblev ubeskattet. – Først et århundrede senere begyndte rutebiltrafikken igen at blive en alvorlig konkurrent til jernbanerne.

var et skib, måske nærmest en pram, hvorpå der var sat hjul, der blev drevet af dampmaskinen, så den kunne køre ved egen kraft fra værkstedet til floden. Den kørte gennem Philadelphia i tusinder af menneskers påsyn i 1804.

1802 fik Richard Trevithick engelsk patent på en dampbil. Den udmærkede sig ligesom Evans' konstruktioner ved at arbejde ved højt tryk og udblæsning direkte til atmosfæren i stedet for en kondensator som for Watt-maskinernes vedkommende. Allerede juleaften 1801 havde Trevithick den første bil færdig og prøvekørte den. Juledag fortsattes kørselsprøverne. Den påfølgende nat nedbrændte imidlertid laden, hvor vognen stod, muligvis på grund af ild fra dens fyr. Et par år senere fik Trevithick en anden bil færdig. Den kørte i Londons gader 1803.

Disse dampbiler var imidlertid for tunge og uhåndterlige til de dengang dårlige veje.

Trevithick konstruerede nu på grundlag af de indhøstede erfaringer et damplokomotiv. Det blev færdigt til prøvekørsel 1804. Det fungerede faktisk godt. Men

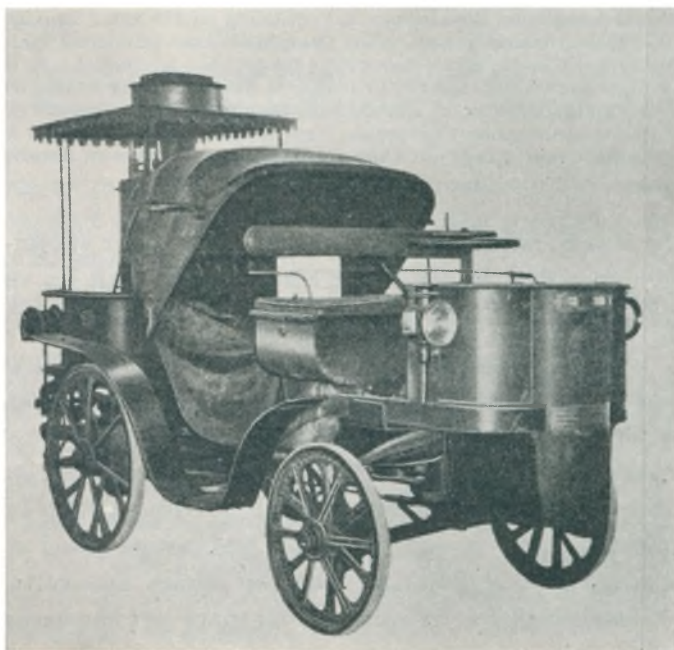
selv skinnerne kunne ikke tåle den store belastning. 1805 lavede han et lokomotiv til, og 1808 fulgte et tredje, der kørte i London. Med damplokomotivet indledtes en ny udvikling. Damplokomotiverne og jernbanerne kom til som et nyt transportmiddel, der snart tiltrak sig den store interesse og fik revolutionerende indvirken på landtrafikken. Dampbilerne kom ud for hård konkurrence, som efterhånden bragte dem næsten ud af verden.

Forinden oprandt der dog en kort blomstringsperiode for dampbilerne, fra 1820 til 1840, fordi damplokomotiverne ikke var særlig gode de første år, indtil 1829, og fordi jernbanerne ikke fik større udbredelse før slutningen af 1830-erne.

I disse år fremstilledes der i England af 10–20 konstruktører et anseligt antal dampbiler, mest store diligencer, altså hvad vi med moderne terminologi kalder rutebiler eller omnibusser. De blev sat ind i regelmæssig offentlig persontrafik på mange ruter, både lange landevejsruter omkring i England og lokale ruter ved og i London. Alene et af busselskaberne her havde i en periode et dusin, måske maksimalt endnu flere dampomnibusser i brug.

Jernbaneinteressenterne var imidlertid ikke glade for bilerne. Under henvisning til deres egne store udgifter til jernbanebyggeriet og til dampbilernes uhæmmede kørsel på vejene fik de gennemført en kolossal kørselsafgift på dampbilerne —

1878 konstruerede franskmænd Amédée Bollée en dampbil, som efter hjembyen Le Mans blev kaldt »la Mancelle«. Denne bil havde kedlen i bagenden, men dampmaskinen i forenden og opretstående cylindre, ligesom forbrændingsmotorbilerne begyndte at få det i 1890-erne. Maskinen trak på baghjulene via en kardanaxselforbindelse og et differentialsystem. Bilen havde Ackermannstyring, uafhængig forhjulsaaffjedring og mange andre moderne konstruktionsstræk. Den kunne varigt opretholde en hastighed af 42 km i timen og var endda let at styre, skønt den ikke havde luftgummihjul. 1879 kørte denne bil til Wien, hvor den blev forevist den østrigske kejser. Senere kørte den til Berlin,



hvor den tyske kejser så den. Der byggedes flere biler af denne model i Frankrig. Desuden blev den licensbygget af et firma i Tyskland. Den fortjener formodentlig æren af at være den første seriebyggede bilmodel.

1880-ernes hurtigste cykler havde ganske små baghjul og vældige forhjul med pedaler, der blev trådt direkte af cyklisterne. Også pedalcyklerne med baghjulstræk havde store drivhjul. Da man begyndte at fremstille mekanisk drevne køretøjer, var man vænnet til, at drivhjulene skulle være meget store. Denne dampmaskinedrevne cykel har et vældigt baghjul, som drives via en læderrem af dampmaskinen fortil. Den besynderlige helhedskonstruktion er måske fremkommet ved, at man har ombygget en eksisterende pedalcykel.



men ikke de hestetrukne vogne – med det resultat, at brugen af dampvogne ikke kunne fortsætte i længden.

I Frankrig byggede Dietz en dampbus, som kørte første gang i Paris' gader 1834, og som indsattes i offentlig trafik mellem Paris og Versailles 1835. Også ved Bordeaux oprettedes en dampomnibusrute nogle år senere.

Men nu satte konkurrencen med jernbanerne også alvorligt ind i Frankrig.

I Italien konstruerede Bordini i 1830 en stor damp-rutebil. Den eksisterer endnu.

Hist og her i Europa prøvede man dampvognene, altså bilerne, til persontrafik på vejene i løbet af de følgende årtier – bl. a. i Danmark 1862. Der byggedes også damptrømler og damptraktorer, de sidste til brug både uden for og på vejene. De fungerede som regel godt; men de var tunge og ikke særlig hurtige. Nogle af dem, fremstillet i England, havde massiv gummibelægning på hjulene.

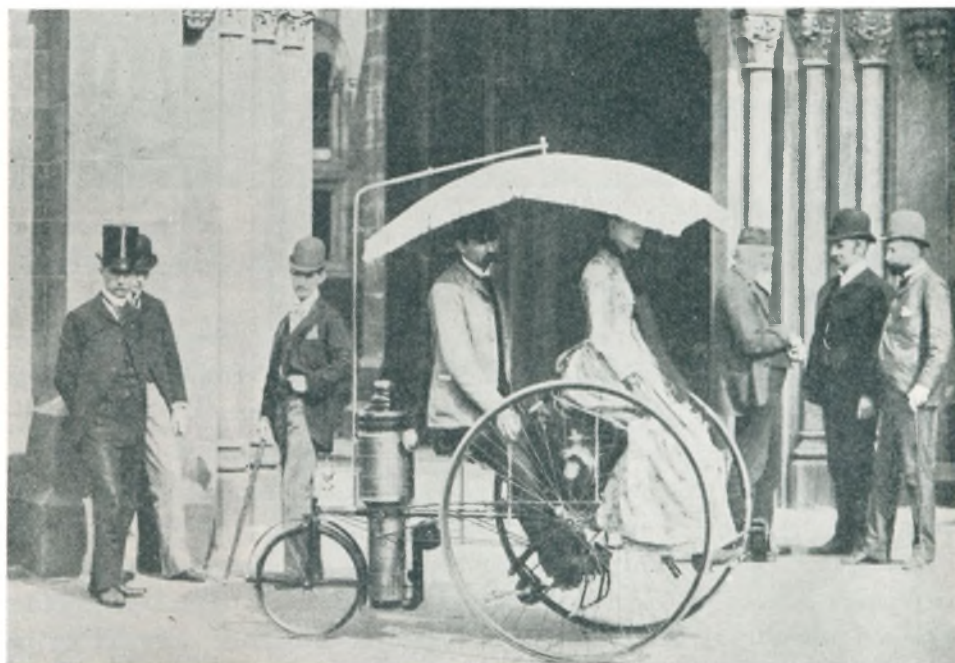
I Frankrig udvikledes i 1860'erne en hel række typer af dampkøretøjer, de fleste dog konstrueret omtrent som damptraktorer med semitrailers.

1868 konstruerede Ravel en let dampbil, der fyredes med olie.

1872 konstruerede Amédée Bollée i Le Mans en dampbil, »L'Obéissante«, som blev køreklar 1873. En anden konstruktion, »La Mancelle«, blev færdig 1878. Af denne type fremstilledes der flere eksemplarer. Ca. 1879 byggede Bollée en kolossal lastbil, vejende 28 t og med en 100 HK maskine; den gennemkørte det halve Frankrig for at nå frem til køberen, et stålværk ved Ariège. 1880 fremkom »La Nouvelle«-typen og 1881 »Le Rapide«. Af andre bemærkelsesværdige konstruktioner fra Bollées værksted må fremhæves en vældig luksus-rejsebil til en marquis. Flere af disse biler er bevaret.

I årene 1880–84 blev Bollée-dampbilerne licensfremstillet i Tyskland, hvor man var begejstret for dem, navnlig militærmyndighederne.

Alle Bollée-dampbilerne var både med hensyn til deres maskinanlæg, deres helhedsopbygning og deres detailkonstruktion bemærkelsesværdigt fremskredne, og de havde fremragende køreegenskaber, ja var endda driftssikre. Nogle kørte på langture til Wien, Berlin osv. De havde således uafhængigt affjedrede forhjul, de senere typer endda også uafhængigt affjedrede baghjul, desuden Ackermannstyring ligesom moderne biler, differentiale for kraftoverføringen til baghjulene



Amerikaneren L. D. Copeland, der havde monteret små dampmaskiner på Star-cykler, indbyggede en lignende lille dampmaskine i en tricykel. Denne kom til at tjene som prototype for en seriefremstillet type, som blev fabrikeret af Moto-Cycle-Manufacturing Company. Der blev produceret omkring 200 af disse tricykler eller biler eller hvad man nu vil kalde dem. Dette var formodentlig den første amerikanske fabrikmæssige produktion af mekanisk drevne køretøjer til brug på gader og veje. — Fotografiet, der viser en af dem, er taget omkring 1888 foran Smithsonian Institution, det store tekniske museum i Washington.





Paris–Rouen-løbet 1894 gennemførtes hurtigst, med en gennemsnitshastighed af 24 km i timen, af den her afbildede De Dion et Bouton damptraktor med en passager-semitrailer.

o.s.v.. De kunne køre hurtigt trods deres størrelse, de mindre endda meget hurtigt, 40–60 km i timen, hvor forholdene tillod det, uanset at de ikke havde luftgummihjul. En af Bollée-dampbilerne, fremstillet 1880, deltog i 1895 i bilvæddeløbet Paris-Bordeaux i konkurrence med de mest udviklede biler med benzinatorer og hævdede sig ganske pænt.

1872 konstruerede Viroit i Lyon en let, kraftig dampvogn og 1884 en anden.

I begyndelsen af 1880'erne begyndte grev de Dion i samarbejde med mekanikerne Bouton og Trépardoux at konstruere dampkøretøjer. En dampmaskinedrevet tricykel blev færdig 1883, og derefter fulgte en lang række konstruktioner, bl. a. firhjulede biler. I 1893–94 konstrueredes en kraftig og hurtig traktor, som kunne fremføre en semitrailer-personvogn. 1896 fulgte en moderne damptrubebil.

1887 opfandt Serpollet en kedel, som kunne producere damp næsten momentant og med højt tryk, og som kun behøvede at producere damp, når det var påkrævet; dens dampproduktion kunne reguleres. Den havde oliefyring, hvilket dog ikke var noget nyt. Den havde vandrør eller rettere sagt damprør, hvilket dog heller ikke var det nye. Men rørene havde meget tykke vægge og en lille indre lysning, som var »sammentrykt«. Herved kunne varmespændinger ved pludselige temperaturforandringer let udlignes, og da der kun var plads til små vandmængder i rørene i forhold til de tykke metalrør, kunne disse afgive varme i stor mængde via store indre overflader, så det indsprøjtede vand kunne fordampes næsten eksplosivt.

1888 konstruerede Serpollet en lille trehjulet vogn og næste år en stor trehjulet vogn, derpå en tredje i samarbejde med Peugeot-firmaet, som dog valgte at bruge forbrændingsmotorer til de biler, det nu satte i produktion. Serpollet fortsatte



Typisk amerikansk bil fra tiden omkring århundredskiftet. Det er en Stanley-dampvogn. — Jfr. den på næste side afbildede Stanley-racer, der er nogle år yngre.

derpå alene og konstruerede i de følgende år en lang række dampbiler med fremragende egenskaber, bl. a. væddeløbsbiler. Denne udvikling gik dog i stå ved hans død i 1907.

I U.S.A. var der allerede i løbet af 1800-tallet konstrueret en række dampkøretøjer. Nogle af dem lignede vejtrømlerne og traktorerne, andre lignede mere de hestetrukne vogne. Her skal fremhæves to konstruktører, som begge virkede i 1860'erne, nemlig Dudgeon og Roper. Den sidste fremstillede ligefrem dampbiler til salg, så eksperimentstadiet må have været i hovedsagen overvundet.

1893 konstruerede R. E. Olds en dampbil. Han opgav dog snart dampen til fordel for bilen med forbrændingsmotoren. Det nævnes her, fordi han blev pioneren m. h. t. masseproduktion af biler, omend med forbrændingsmotorer, og fordi hans bilmærke, Oldsmobile, eksisterer endnu.

Brødrene Stanley begyndte 1896 at konstruere dampbiler og fik den første og måske et par til færdige i 1897. De var gode, bedre end datidens amerikanske biler med forbrændingsmotorer. Stanley-brødrene udviklede en række højst forskellige konstruktioner, bl. a. nogle racerbiler, hvoraf én i 1906 præsterede en hastighed af 205 km i timen, hvilket da var verdensrekord, ja året efter endda en meget større hastighed, men med det resultat, at bilen forulykkede, før målestrækningen var gennemkørt.

Stanley-bilerne blev hurtigt populære på grund af deres gode egenskaber, som væsentlig skyldtes fremskredne kedelkonstruktioner, der tillod start i løbet af et øjeblik, hvortil kom deres lydløshed, deres rolige gang, deres fantastiske accelera-

tionsevne, samt den omstændighed, at de var lette at køre, og at de var enkle og driftssikre.

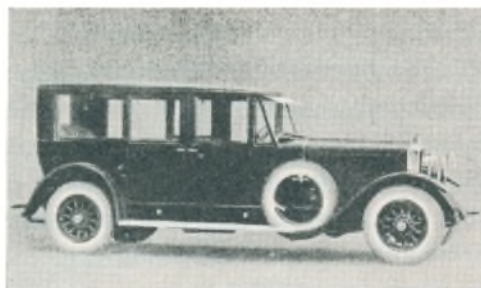
En meget lang række amerikanske fabrikker optog produktionen af dampbiler. Disse biler tilhørte dog ikke de billigere prisklasser, og ingen af fabrikanterne



Allerede 1906 sattes hastighedsrekorden til lands op til mere end 200 km i timen. Denne hastighed præsteredes af en dampbil, en Stanley-racer, med, om ikke just strømlinieform, så i det mindste luftkløvende form. Dens maskine kunne udvikle omtrent 250 hk. Med Fred Marriott ved rattet satte den i dagene den 21.–28. januar 1906 bl. a. følgende rekorder: 1 km på 18,4 sekunder, 1 mile på 28,2 sekunder, 2 miles på 59,6 sekunder, 5 miles på 2 minutter 47,2 sekunder. Gennemsnitshastigheden for mile'n blev følgelig godt 205 km i timen. Året efter præsterede samme bil, dog nu betydeligt ombygget, en langt større hastighed, men havarede under rekordforsøget. — Dens dampmaskine findes nu i Smithsonian Institution i Washington. — Siden da har man aldrig prøvet at sætte nye rekordhastigheder med dampbiler.

syntes at forstå de muligheder, som standardisering, koncentration om en enkelt model og masseproduktion efter rationelle metoder bød på, hvad blandt andet Olds og Ford havde vist. I hvert fald tog Ford tæten efter 1908. Durant fik en række store fabrikker sammensluttet i en vældig koncern, General Motors, og flere andre fabrikker forenedes i store firmaer. I konkurrencen med dem måtte næsten alle dampbilfabrikanterne sammen med hundreder af andre mindre bilfabrikanter bukke under i årene op til og under første verdenskrig.

Stanley-dampbilerne blev fremstillet lige til 1925. En anden fabrikant, Doble, der var kommet til så sent som under eller efter krigen, og som specialiserede sig i yderst raffinerede biler, holdt ud til 1931, men måtte da give op, fordi den



Dampbilerne blev selv efter århundredskiftet fremstillet af mangfoldige konstruktører og fabrikanter. I USA produceredes dampbiler af et par hundrede fabrikker i perioden op til første verdenskrig. Selv derefter producerede flere fabrikker dampbiler, Delling endda helt til 1934. De var gode, men meget dyre. Billedet viser en pragtfuld Doble, model 1925, med en firecylindret dobbeltvirkende compound-dampmaskine.

økonomiske krise nu satte ind. Doble-bilerne kostede 8000–11000 dollars, medens Ford og Chevrolet på denne tid kostede 500–600 dollars, så det gik Doble som de fleste andre luksusbilfabrikanter. Han måtte opgive produktionen. Delling producerede helt til 1934. Det skal dog bemærkes, at der siden da, antagelig helt til de sidste år, er fremstillet en del dampbiler i U.S.A., ved indsættelse af dampmaskiner i forhåndenværende biler i stedet for forbrændingsmotorerne. Dampbiler er jo nu ansete og på mode i U.S.A., men er som sagt dyre.

I Europa er der fremstillet dampbiler i England og Tyskland helt op til anden verdenskrig. De tyskbyggede Doble-dampmaskiner til lastbiler blev videreudviklet til brug i små jernbanevogne, altså damplyntog. Disse kan vel betegnes som det sidste og principielt mest fremskredne trin i udviklingen af dampmaskiner til jernbanebrug. – Jævnfør Trevithicks vogn- og lokomotivkonstruktioner 130 år tidligere.

I 1948 nedsatte den tyske ingeniørforening en studiegruppe for at arbejde videre med dampbilerne. Også i England og USA arbejdes der med dem. Men storindustrien er ikke interesseret i omvæltninger.

## II. AFSNIT

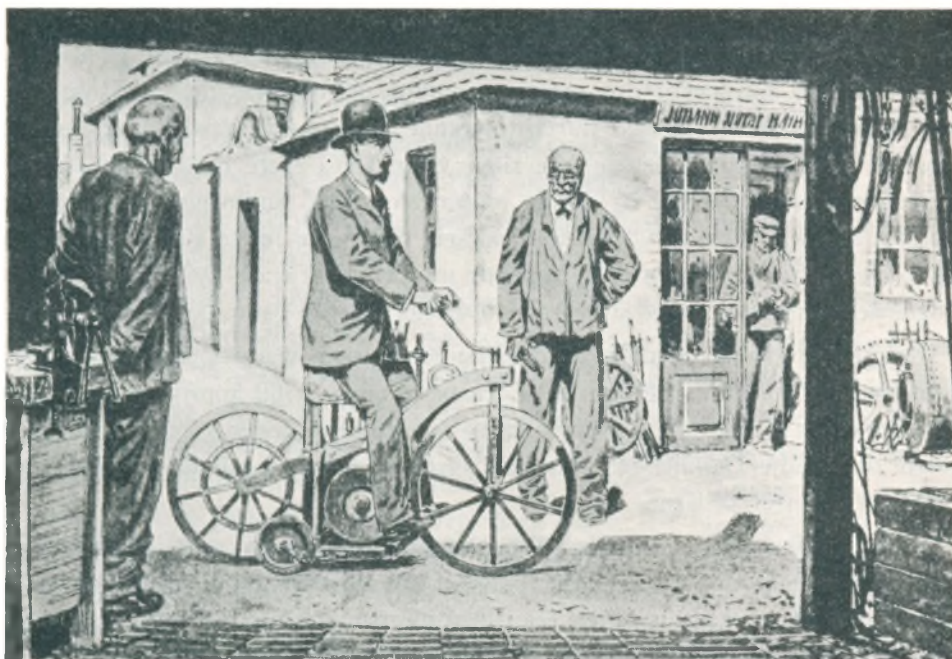
### KØRETØJERNE MED EKSPLOSIONSMOTORER

Det er nu allerede nævnt, at Huygens og Hautefeuille beskæftigede sig med eksplosionsmotorer i 1670erne. Men opfindernes interesse rettedes derefter helt mod dampmaskinerne.

1794 fik imidlertid Robert Street engelsk patent på en cylinder-stempel-forbrændingsmaskine, der skulle brænde tjæreolie eller terpentin.

I året 1801 fik Philippe Lebon fransk patent på en dobbeltvirkende cylindermaskine, der brændte en blanding af gas og luft, som antændtes ved en elektrisk gnist. Ulykkeligvis blev han myrdet et par år senere, så der kom ikke noget ud af hans arbejder. 1807 fik schweizeren Isaac de Rivaz fransk patent på en vogn med en gasmotor, ligeledes med elektrisk tænding. Den var dog meget primitiv.

1852 begyndte belgieren Étienne Lenoir i Paris at beskæftige sig med gasmotorer, der brændte belysningsgas og derfor var beregnet til stationært brug. Den første blev færdig 1858, og en serieproduktion kom i gang. Patent på den blev udtaget 1860. Lenoir-motoren lignede i mekanisk henseende en dampmaskine. Det var en totakts maskine, der arbejdede uden kompression. Den brugte overordentlig meget gas, men gik roligt og godt. I 1862 indbyggedes en af disse motorer, dog ændret noget, så de kunne gå ved flydende brændstoffer, i en vogn. Den kørte i Paris muligvis allerede dette år og i hvert fald i 1863.



Denne tegning viser Gottlieb Daimler kørende på den første motorcykel med forbrændingsmotor. Han konstruerede i 1883 den første hurtigtroterende, ydedygtige og samtidig lette, lille forbrændingsmotor og allerede samme år en til. Denne blev 1885 indbygget i det her viste køretøj, som er af træ, endog uden gummi på hjulene. Det har to små sidestøttehjul. Men det må dog betegnes som en motorcykel.

Den meget alsidige tysker Siegfried Marcus fra Malchin i nærheden af Rostock forlod sit hjemland, fordi hans landsmænd ikke forstod hans genialitet, og slog sig ned i Wien, hvor han lavede en gasmotor 1863. I året 1864 eller 1865 satte han en gasmotor i en lille vogn. Motoren virkede direkte på baghjulene, uden kobling; hjulene måtte derfor løftes, medens motoren startede. I 1874 eller 1875 konstruerede han en anden bil og fik umiddelbart derefter to andre fremstillet i et andet værksted. En af disse eksisterer endnu. Den har en encylindret motor, som har elektrisk tænding og arbejder efter firetaktsprincippet.

Dette arbejdsprincip er første gang beskrevet af franskmænd Beau de Rochas i en videnskabelig afhandling om forbrændingsmotorer, udgivet i begyndelsen af 1862. Tyskeren Otto beskæftigede sig også med firetaktsprincippet og fik konstrueret en sådan motor i 1862 eller muligvis allerede i 1861. Han fik tysk patent på firetaktsmotoren i 1876 og konstruerede én samme år.

1883 konstruerede den franske videnskabsmand Delamarre Deboutteville og mekanikeren Malandin et primitivt trehjulet køretøj, der gik ved gas, og i 1884 indbyggedes en tocyklindret benzinmotor i en firehjulet vogn. Konstruktionen patenteredes samme år.

Tyskeren Gottlieb Daimler, der havde arbejdet på Otto og Langens gasmaskinefabrik i en halv snes år, forlod 1882 firmaet og etablerede sit eget firma, hvor han bl. a. konstruerede en petroleumsmotor, der udmærkede sig ved tænding ved et gløderør og ved at være hurtigtroterende, så dens arbejdsydelse blev anselig trods dens små dimensioner og dens ringe vægt. Dette skete 1883. Snart blev en forbedret udgave færdig, og denne motor blev 1885 indbygget i et tohjulet køretøj af træ, om man vil, en motorcykel; den kørte første gang i november 1885. Året efter indbyggedes en lignende motor, udviklende  $1\frac{1}{2}$  hk, i en hestevogn, der var udrustet med styregrejer. Den kørte første gang den 4. marts 1887.

Daimler optog nu produktion af sådanne motorer til stationært brug og til motorbåde, draisiner, sporvogne eller jernbanevogne. 1889 konstruerede han en let bil med en sådan motor. Den vistest på verdensudstillingen i Paris. Samme år fulgte den tredje Daimler-bil. Den var større og fik en to-cylindret motor. Den havde et tag over sæderne.

Ganske uafhængigt af Daimler eksperimenterede en anden tysk gasmotorfabrikant, Karl Benz, med motorer for flydende brændstoffer og med køretøjer, der blev drevet ved sådanne motorer. Han fik 1886 patent på et trehjulet motorkøretøj, en helhedskonstruktion, altså ikke blot en motor i en hestevogn. Den var opbygget af gasrør og havde trådhjul og var meget let, vejende kun omkring 300 kg. Motoren havde en cylinder og udviklede  $\frac{3}{4}$  hk. Den kørte første gang i foråret 1885. 1887 blev den næste færdig og 1888 den tredje, ligeledes trehjulede.

På samme tid gjorde den danske fabrikant A. F. Hammel, der ligeledes fremstillede gasmotorer, det samme eksperiment som Daimler. Han indbyggede en til flydende brændstoffer ændret motor i en vogn; i dette tilfælde en ret kraftig to-cylindret motor. Det er desværre ikke ganske klart, hvornår den kørte første gang. Måske skete det allerede 1886, altså før Daimler fik sin motorvogn til at køre.

Benz udstillede sine konstruktioner i Paris 1887 og i München 1888.

1887 købte franskmænd Roger en Benz-vogn og fik overdraget salgsretten for Frankrig. Det ændredes dog til, at han fik dele fra Tyskland og samlede og solgte dem i Frankrig under navnet Roger Benz eller blot Roger. Derved kom en regulær bilproduktion i gang, skønt tyskerne ikke interesserede sig for at købe de nye køretøjer.

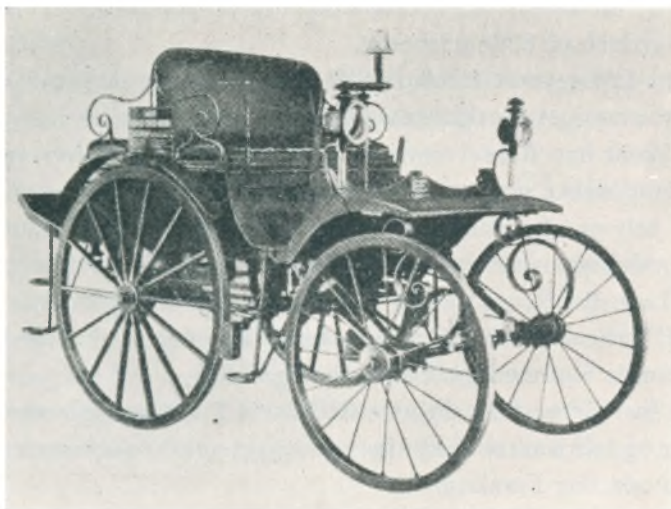
1886 fik en belgier ved navn Sarazin overdraget patentrettighederne angående Daimlers konstruktioner for Frankrig. Dette forudsatte, at nogle motorer blev fremstillet i Frankrig. Han fik firmaet Panhard et Levassor til at gøre det. Men så døde Sarazin. Hans enke fik overdraget rettighederne, og hun og Levassor rejste til Tyskland for at forhandle med Daimler. Fru Sarazin giftede sig nu med Levassor. Derved blev Panhard et Levassor i 1890 Daimler-firmaets franske repræsentant og licenstagere. Daimler udstillede sin bil nr. 2 i Paris 1889, hvilket

vakte stor opsigt og stimulerede interessen for biler. Panhard et Levassor importerede og fremstillede snart Daimler-motorer til brug bl. a. i biler.

Det store franske firma Peugeot, der bl. a. fremstillede cykler, begyndte efter at have prøvet at konstruere en dampbil sammen med Serpollet at bygge biler med forbrændingsmotorer. Den første af disse blev færdig 1890.

Peugeot-bilerne udstyredes med motorer, der leveredes fra Panhard et Levassor, altså Daimler-konstruktioner.

Også Panhard et Levassor begyndte nu at fremstille biler. Den første blev færdig 1891. Herefter fremkom nye typer, der var radikalt afvigende fra alle tidligere, idet de ikke var konstrueret som et hestekøretøj eller special-køretøj med motoren i bagenden eller under vognen, men med en chassissramme fortil med motorakslen i vognens længderetning og opretstående cylindre, anbragt under en motorhjelms, der kunne lukkes op, desuden med gearsystem, kobling, bremsepedal og gaskontrol arrangeret på en måde, der blev forbilledet for omtrent alle moderne biler. Dette system var ganske vist kompliceret og oprindelig ikke helt vellykket; men det var mere udviklingsdueligt end f. eks. Peugeot-systemet.



1886 eller 1887 byggedes i fabrikant Hammels værksted, Nørrebrogade 38 i København, af mekaniker Urban Johansen en bil med en to-cylindret forbrændingsmotor med gløderørstænding. Denne bil eksisterer endnu, hvilket skyldes et mirakuløst sammentræf af omstændigheder, navnlig Kongelig Dansk Automobil Klubs aktion for at finde den i 1925. Den blev foræret til Danmarks tekniske Museum. Senere er den blevet restaureret og er køreklar. Den deltog endda i Veteranbilløbet mellem London og Brighton i efteråret 1954 og gennemførte turen uden vanskeligheder. Den er bemærkelsesværdig ved at være udstyret med et styre-rat. De derefter fremkommende forbrændingsmotorbiler fik først rat langt senere. Hammel-bilens rat skulle imidlertid drejes i samme retning som urviseren for at få bilen til at dreje til venstre, og omvendt. Ratstyringsdrejeringen var jo ikke standardiseret den gang.

Denne Panhard et Levassor-konstruktion var faktisk revolutionerende. Den blev spiren til den moderne bil.

1894 foranstaltede et af Paris' dagblade, »Le petit journal«, en konkurrencekørsel mellem Paris og Rouen, hvor alle slags mekanisk drevne køretøjer kunne deltage. Det køretøj, der kørte hurtigst, var en af Dion et Bouton konstrueret stor, tung damptraktor, som trak en semitrailer-personvogn. Men bilerne med forbrændingsmotorer, specielt Peugeot og Panhard et Levassor-bilerne, klarede sig godt. Og de præmieredes, fordi de af dommerkomiteen skønnedes at være bedre egnede til landevejstrafik. En af de deltagende biler havde et moderne skråtstillet styrerat.

Næste år afholdtes der et lignende løb mellem Paris og Bordeaux. Heri deltog både benzindrevne biler, dampbiler og en elektrisk drevet bil, en Jeantaud. Blandt dampbilerne var Bollée's »La Nouvelle« fra 1880. Den gennemførte løbet, om end ikke med samme hurtighed som de af de nyere biler, der gennemførte turen.

Blandt de andre må fremhæves Michelins »l'Éclair«, der var ejendommelig ved at være udstyret med luftgummihjul. Disse punkterede ganske vist talløse gange. Men bilen gennemførte dog turen, og de ombordværende i Michelin-køretøjet udsattes ikke for nær så hårde strabadser som de andre deltagere i løbet. Hermed indledtes en nyudvikling af revolutionerende natur. Luftgummihjulet betød langt mere end forbrændingsmotoren, som faktisk ikke stod mål med dampmaskinen på dette tidspunkt.

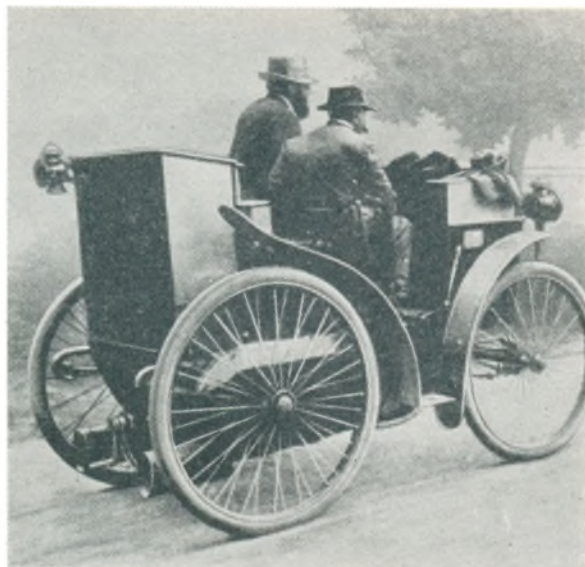
Netop dette år begyndte imidlertid de Dion at konstruere små, lette benzinatorer, der var meget hurtigtroterende og meget ydedygtige til trods for deres ringe vægt. Skønt han havde været en af dampbilernes pionerer og havde konstrueret en lang række meget vellykkede dampkøretøjer, koncentrerede han sig efterhånden helt om fremstillingen af de meget små benzinmotorer, og 1895 optog han produktionen af lette trehjulede motorkøretøjer, hvilket også Amédée Bollées søn, Leon Bollée, nu gjorde. Det fik stor betydning for den fortsatte udvikling, bl. a. fordi de Dion leverede motorer til mange andre fabrikanter såvel i Frankrig som de andre europæiske lande og U.S.A.

Interessen for bilerne blev meget stor, både i Frankrig og andre lande. Nye konstruktører og fabrikanter dukkede frem i stort antal i slutningen af 1890'erne, først og fremmest dog Frankrig.

I England ophævedes den forældede færdselslov i slutningen af 1896, så man ikke længere behøvede at køre i skridtgang og med en flagmand foran. Allerede 1895 havde Lanchester konstrueret den første engelske bil med forbrændingsmotor. Og samme år etableredes et engelsk firma med forhandlings- og licensretigheden for Daimler-motorerne til motorbåde og biler, samt komplette biler. Efterhånden byggedes de engelske Daimler-biler dog væsentlig anderledes end de tyske. Andre engelske bilmærker fulgte efter.



Det mest karakteristiske ved de moderne biler i modsætning til tidligere tiders biler er ikke kraftmaskinens art, forbrændingsmotor, dampmaskine, elektromotor, gasturbine, gyroskop o. s. v., men derimod anvendelsen af de luftfyldte gummihjul. Disse anvendtes første gang i Europa på den bil, som Michelin-brødrene konstruerede til løbet Paris—Rouen 1895. Denne kaldtes betegnende »l'Éclair«, »Ly-net«, fordi den kunne køre ret hurtigt — eller måske snarere, ret behageligt ved anselig hastighed.— Den punkterede talløse gange, men indledte en ny æra for de mekanisk fremdrevede køretøjer.



Den amerikanske pianofabrikant William Steinway, der havde set Daimlerkonstruktioner under en rejse i Tyskland 1888, erhvervede rettighederne for disse i U.S.A. En Daimler-bil vist på verdensudstillingen i Chicago 1893 og tiltrak sig megen interesse.

Den virkede inspirerende på amerikanske konstruktører. Det blev almindeligt at købe Daimler- og Benzmotorer til motorbåde, biler o. s. v., senere også de Dionmotorer og andre konstruktioner.

Den egentlige amerikanske bilindustri, for så vidt angår køretøjer med forbrændingsmotorer, indledtes i begyndelsen af 1890'erne.

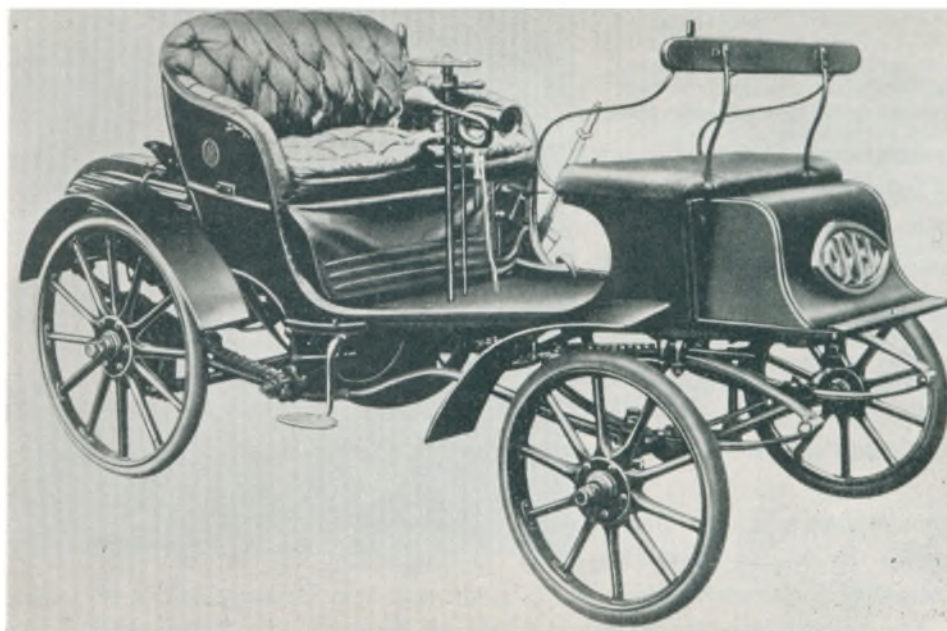
Brødrene Duryea indbyggede en motor i en primitiv vogn, der kørte første gang i 1892 eller 1893.

Haynes og brødrene Apperson fik deres første bil til at køre i 1894.

Meddelelserne om Paris—Rouen-løbet, der var beskrevet af amerikanske journalister, inspirerede hundreder af amerikanere til at beskæftige sig med at lave biler med forbrændingsmotorer; ganske vist opnåede kun få af dem egentlige resultater.

Chicago-dagbladet »Times Herald« foranstaltede 1895 det første amerikanske billøb, som fandt sted i slutningen af året. Det var efter, at det andet store franske løb mellem Paris og Bordeaux var blevet afholdt. Blandt de deltagende biler var der flere med Benz-motorer, foruden Duryeas anden bil. Haynes-Apperson-bilen blev beskadiget før selve løbet. I øvrigt deltog der et par elektriske biler.

Den nævnte avis udskrev også en konkurrence angående en egnet betegnelse for de nye køretøjer. Ordet *automobil* fremkom ved denne tid i England. Forkor-



Blandt de ældste, tyske biler hører Opel. Her ses den allerførste Opel, fra 1898.

telsen *bil* er dansk og er af senere dato, ja forekommer vist end ikke i Salmonsens Leksikon.

I 1896 var mange mennesker i gang med at konstruere biler i U.S.A. Flere konstruktioner blev færdige dette år. King fik sin første vogn til at køre i Detroit i marts. I maj fulgte den første Ford. I september blev den første Olds og den første Winton køreklare.

Året efter fulgte en række andre,

Det er allerede nævnt, at brødrene Stanley fik deres første dampbil færdig 1897, og at den viste sig at være overordentlig vellykket.

Konkurrencen mellem bilerne med henholdsvis forbrændingsmotorer, dampmaskiner og elektromotorer blev meget hård. Foreløbig hævdede de sidste sig bedst.

Da de elektrisk drevne biler ikke hidtil har været nævnt her, må de omtales nærmere.

Idéen til de elektrisk drevne biler er af meget gammel dato. Allerede 1835 konstruerede hollænderen Stratingh en lille, kørende model af en elektrisk bil med et batteri og en elektromotor. 1836 konstruerede italieneren Botto en batteridrevet bil. 1838 gjorde tyskeren J. P. Wagner forsøg med en elektrisk bil. 1855 forsøgte skotten Davidson sig med elektrisk drivkraft.

Et batteri måtte imidlertid kunne oplades for at være praktisk anvendeligt som

kraftkilde i biler. I løbet af 1850erne opfandt den opladelige akkumulator. Men først i 1881 blev den praktisk anvendelig.

Efter, at Siemens havde opfundet og udviklet dynamoen og elektromotoren, så det i 1879 blev muligt at konstruere et lille elektrisk forsøgslokomotiv, kunne udviklingen af de elektrisk drevne biler komme i gang. Franskmanden Trouvé konstruerede 1881 en elektrisk drevet tricykel, dog vistnok med primære batterier.

Blyakkumulatoren fremkaldte nu en rask udvikling, først i Frankrig, men snart også i andre lande, ikke mindst U.S.A.

I sidste halvdel af 1890erne fremkom der et utal af nye typer, mange af dem meget elegante, en væsentlig del af dem lukkede. De var i modsætning til de samtidige biler med forbrændingsmotorer omtrent lydløse og rystefri samt lugtfri. De var behagelige og lette at køre. De var holdbare og driftssikre. Men de kunne ikke køre særlig langt mellem hver opladning eller batteriudskiftning. De kunne heller ikke køre særlig hurtigt, hvis de da skulle køre rimelig langt. I og for sig kunne de godt køre hurtigt, endda hurtigere end bilerne med dampmaskiner og forbrændingsmotorer. Men akkumulatorvægten var en begrænsende faktor på en eller anden måde.

I det lange løb kunne elektrisk drevne biler ikke hævde sig over for dampbilerne og forbrændingsmotorbilerne, fordi de ikke var synderlig udviklingsduelige m. h. t. akkumulatorernes vægt. De øvrige biler kunne snart efter århundredskiftet køre både hurtigt og langt, uden at de behøvede at være meget tunge. Derfor klarede de sig bedre i konkurrencen. Elektrobilerne blev næsten udkonkurreret på landevejene.

De elektriske biler blev efterhånden dominerende i byerne, hvor de bl. a. blev brugt til drosker i stort antal, ikke mindst i Paris og New York.

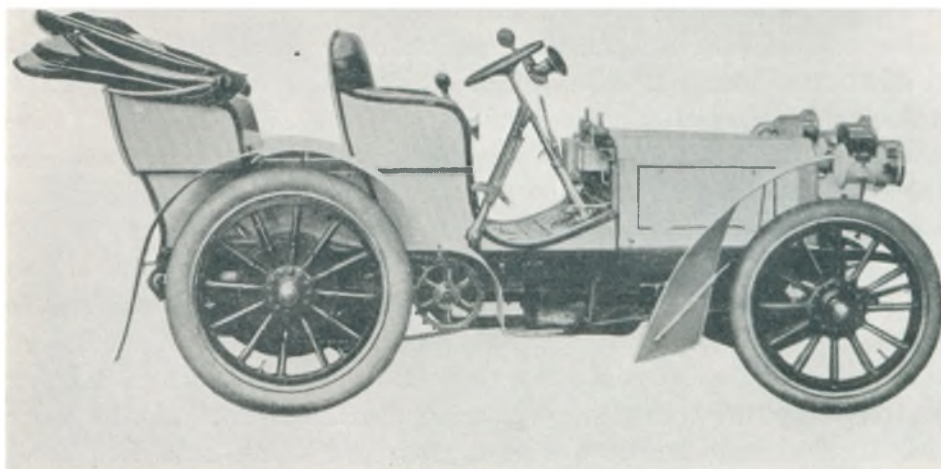
Deres gode køreegenskaber selv med hurtigkørsel viste sig ved, at de satte den ene hastighedsrekord efter den anden. Allerede 1899 bragtes verdenshastighedsrekorden uden for jernbanerne op over 100 km i timen af belgieren Jenatzy, der med en strømlinieformet elektrisk bil kørte 1 km på 34 sekunder, hvilket svarer til 106 km i timen.

### III. AFSNIT

#### TIDEN FRA ÅRHUNDREDSKIFTET TIL FØRSTE VERDENSKRIG, SMÅFABRIKANTERNES PERIODE

Ved århundredskiftet var det højst problematisk, om dampbilerne, forbrændingsmotorbilerne eller de elektriske biler ville vinde.

Konkurrencen mellem de tre drivkraftformer kom tydeligt til udtryk ved ha-



I slutningen af året 1900 konstruerede Daimlers nærmeste medarbejder Wilhelm Maybach en firecylindret, meget kraftig og hurtig sportsvogn, som 1901 sattes i serieproduktion og solgtes under navnet Mercedes. Den var teknisk set forud for alle datidens biler med forbrændingsmotor. Men mange andre konstruktører tog lære af den, så der i løbet af et par år produceredes mængder af lignende biler.

stighedsrekorderne. Elektrobilerne var førende i slutningen af 1890erne. Men dampbilerne og forbrændingsmotorbilerne fulgte godt med. Rekorderne blev slået med korte mellemrum snart af den ene slags biler, snart den anden. En Serpollet-dampbil satte absolut hastighedsrekord 1902. En af Ford konstrueret racerbil satte ny verdensrekord 1903. I 1906 bragte en Stanley dampbil rekorden op på 205 km i timen. Året efter præsterede samme bil efter en del ombygninger en langt større hastighed, men forulykkede, før løbet var fuldført. Det var formodentlig den største hastighed, mennesker opnåede på nogen som helst måde før krigen. De forbrændingsmotordrevne biler satte ganske vist nye officielle hastighedsrekorder allerede i årene før 1914. Efter krigen har de stadig været førende m. h. t. hastigheder, ja er blevet enerådende som racerkøretøjer lige til den allernyeste tid.

Forbrændingsmotorbilerne undergik i perioden efter 1900 en langt stærkere udvikling end dampbilerne og elektrobilerne.

Mercedes udviklede lige før århundredskiftet en meget fremskreden konstruktion, en firecylindret type, der var uhørt kraftig og hurtig, men på den anden side meget vanskelig at køre. Af denne udvikledes en endnu kraftigere, men mere håndterlig sportsbil eller turistbil, der blev færdig i slutningen af 1900. Daimler var død allerede om foråret, og det var væsentlig hans nærmeste medarbejder, Maybach, der skabte den. Den nye type var beregnet for det franske marked og var faktisk bestilt hertil af den østrigske konsul i Nice, Jellinek, som overtog hele

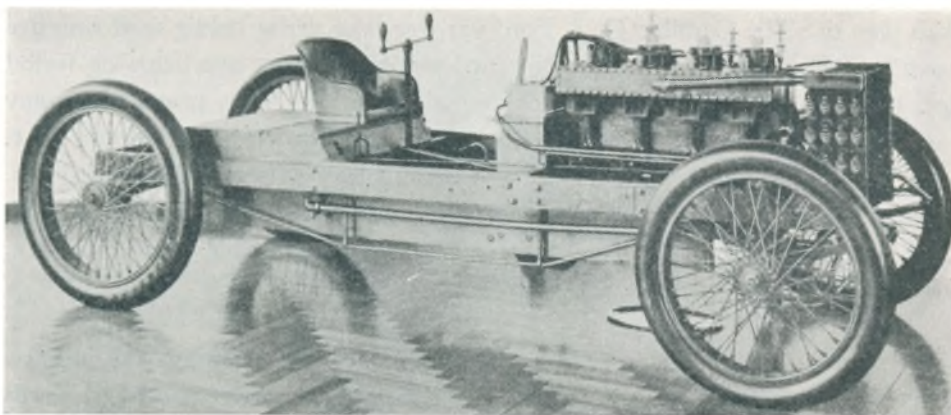
første års produktion og indtrådte i Daimler-firmaets bestyrelse. Af hensyn til det franske marked kaldtes den ikke Daimler, men Mercedes, efter Jellineks datter. Denne model overgik alt, hvad der hidtil var fremkommet noget steds.

Hermed var den moderne bil blevet til. Mange fabrikanter rundt om i de europæiske lande begyndte nu at fremstille lignende biler, nogle af endnu mere fremskreden konstruktion, en del endda kraftigere og større. Eksempelvis producerede Spyker-fabriken i Holland en 6-cylindret bil i 1902.

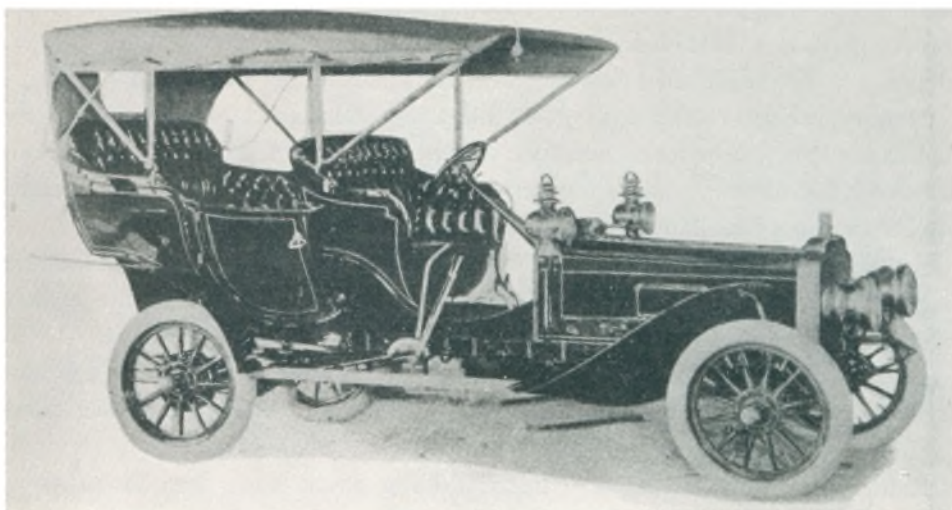
Amerika var stadig bag efter Europa m. h. t. den tekniske udvikling. Men også her gik det hastigt fremad. Nye konstruktører og fabrikanter begyndte at lave biler. I løbet af få år fremkom der flere tusinde mærker og konstruktioner i USA. Skønt de fleste var temmelig primitive, kørte mange godt, delvis fordi de produceredes i stort antal og derved blev grundigt gennemprøvet. Mange af dem sattes ligefrem i storproduktion.

R. E. Olds, der allerede før århundredskiftet havde lavet flere eksperimentkøretøjer, fik i året 1900 sin velkendte »Curved Dash« type færdig. Dette eksemplar kørtes den lange vej fra Detroit til New York til biludstillingen. Typen blev i 1901 sat i serieproduktion. Allerede dette år fremstilledes der ca. 400. 1902 produceredes der 2100, 1903 ca. 3750, 1904 omkring 5000 og 1906 endog 6500. Omtrent ved denne tid blev modellen dog opgivet til fordel for større, mere moderne og komplicerede, dyrere modeller. R. E. Olds havde forinden forladt firmaet og stiftet et nyt, Reo.

Oldsmobile var den første bil, der sattes i masseproduktion. I vore dage finder vi måske ikke de nævnte tal imponerende. Men på den tid syntes de at være nærmest fantastiske.



Henry Ford konstruerede 1902–03 et par racerbiler med vældige 4-cylindrede motorer, der kunne udvikle 80 hk. 1903 satte Ford personlig verdenshastighedsrekord for biler med den ene af disse racere, idet han på isen uden for Detroit på en opmålt strækning opnåede en gennemsnitshastighed af godt 147 km i timen.



1906 begyndte Henry Ford at seriefremstille model K. Det var udprægede luksusbiler med vældige 6-cylindrede motorer. Det var endda en af de første 6-cylindrede bilkonstruktioner, der blev fabrikeret i noget land. Senere samme år lancerede Rolls Royce i England en tilsvarende luksusbil. Rolls Royce vedblev at producere denne i næsten uforandret form gennem 19 år og solgte den for fantastisk høje priser, men producerede kun et par tusinde om året. Ford opgav derimod sin luksusmodel efter et par års forløb og koncentrerede sin produktion om den lille, enkle model, kaldet T, og vedblev at producere denne i næsten uforandret form gennem 19 år. Den blev solgt yderst billigt og kunne derfor fremstilles i et antal af godt 15 millioner, før det blev nødvendigt at konstruere en ny model.

Andre fabrikanter igangsatte lignende serieproduktion. Blandt dem må fremhæves Henry Ford. Efter, at han i 1890erne havde konstrueret 3 biler, startede han 1899 et selskab, »The Detroit Automobile Co.«. 1901 brød han ud af selskabet og etablerede »The Henry Ford Automobile Co.«, medens det første selskab blev til »The Cadillac Co.«. Ford var dog ikke særlig heldig med sine nye produkter. Han blev snart også uenig med medejerne i det nye firma og forlod det. 1902/1903 konstruerede han to kolossale racerbiler, hvis præstationer gav ham ry, så han i juni 1903 kunne stifte et nyt selskab »The Ford Motor Co.«. I de følgende år fabrikeredes her en hel række af to- og firecylindrede modeller, desuden en meget luksuriøs og stor 6-cylindret model, »K«, som fremkom i 1906, d.v.s. allerede før Rolls Royces fornemme 6-cylindrede model, »Silver Ghost«, fremkom i England.

I slutningen af 1908 lancerede Ford T-modellen, som egentlig ikke indebar noget nyt, der ikke var prøvet på en eller anden af de øvrige modeller. Fords produktion dette år omfattede godt 6000 biler, d.v.s. omtrent 10 % af hele USAs bilproduktion, der androg 63000. Året efter koncentrerede Ford hele sin produktion på T-modellen, som solgtes godt, delvis på grund af dens meget lave pris.

Allerede i regnskabsåret okt. 1910—sept. 1911 beløb Fords produktion sig til omtrent 35.000 biler. Og den steg i rask tempo og androg 177.000 i 1912/13.

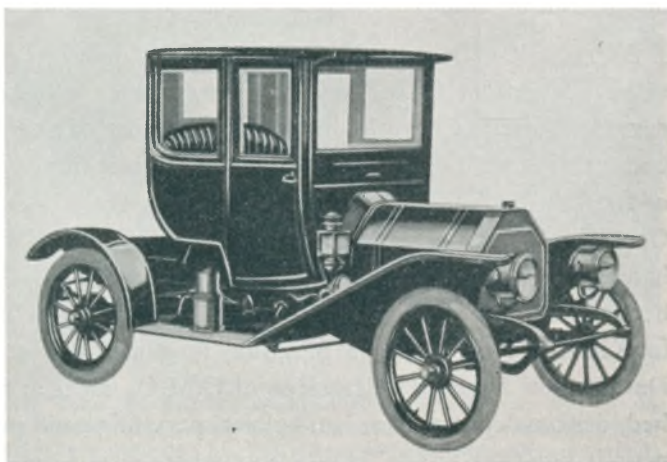
1913 indførte Ford en radikalt ny produktionsmetode, nemlig samlingen af bilerne på et langsomt, men stadigt gående transportbånd, hvorved det blev muligt at producere endnu flere på samme plads og af det samme antal fabriksarbejdere, så produktionen kunne forøges yderligere, idet priserne samtidig kunne sænkes og derved stimulere salget. Hermed indledtes en ny æra i bilindustriens historie og desuden selve bilernes historie. I begyndelsen var samlebåndsmetoden ganske vist temmelig primitiv; men den udvikledes videre.

Andre fabrikker efterlignede den nye produktionsteknik. Ford havde imidlertid fået et stort forspring m. h. t. masseproduktionsmetoderne og de lave fremstillingsomkostninger og havde fået omkring halvdelen af hele bilsalget.

Andre amerikanere var dog også meget initiativrige, om end måske ikke på samme måde.

William C. Durant, der havde været hestevognsfabrikant, overtog 1904 Buick-fabrikken, som i 1902 var blevet oprettet af en dygtig ingeniør af dette navn, men som ikke var tilsvarende dygtig som forretningsmand. Durant opnåede efterhånden, at Buick blev den mest solgte bil i USA. Han tog nu initiativet til at samle flere store fabrikker til en helt dominerende bilfabrikationskoncern. I foråret 1908 fik han et møde i stand mellem Olds, Ford og flere. De to nævnte fabrikker krævede hver 3 mill. dollars for deres fabrikker, så der kom ikke resultater ud af det i den omgang. Men allerede i september samme år fik Durant stiftet »General Motors Co.«, og i midten af 1909 rådede han over både Buick, Cadillac, Oldsmobile og Oakland, altså fire af de største fabrikker, alle i Detroit-egnen, og tillige en lang række specialfabrikker inden for bilbranchen. Endnu samme år prøvede han at købe Ford-fabrikken. Ford krævede nu 8 mill. dollars kontant.

Overland, der fremkom 1903, blev efterhånden en af Amerikas mest producerede biler, ja indtog i begyndelsen af 1920'erne andenpladsen efter Ford. Billedet viser en Overland 1909 coupé, en typisk amerikansk bil fra den tid.





I 1913 begyndte Henry Ford at fremstille biler efter en revolutionerende, ny produktionsmetode. Han lod de vordende biler flytte igennem fabrikken, forbi arbejdspladserne, i stedet for at lade arbejderne gå rundt til de steder, hvor de enkelte biler blev samlet, stillestående. Transportkæden, som bevægedes til stadighed, omend langsomt, og hvorpå først chassissrammerne anbragtes og hvorpå efterhånden alle de andre komponenter monteredes, gjorde det muligt at effektuere virkelig storproduktion af biler for små omkostninger. Billedet viser den første samlebane på det sted, hvor chassiserne fik påmonteret karrosserierne.

G.M.C.-bestyrelsen vedtog at købe den. Men nu ville bankerne pludselig ikke støtte Durant yderligere. General Motors var trods alt blevet til et storføretagende. Aktiekapitalen forøgedes samme år til 60 mill. dollars. I slutningen af 1910 blev Durant imidlertid afsat fra lederposten, fordi han havde været for dristig i sine dispositioner.

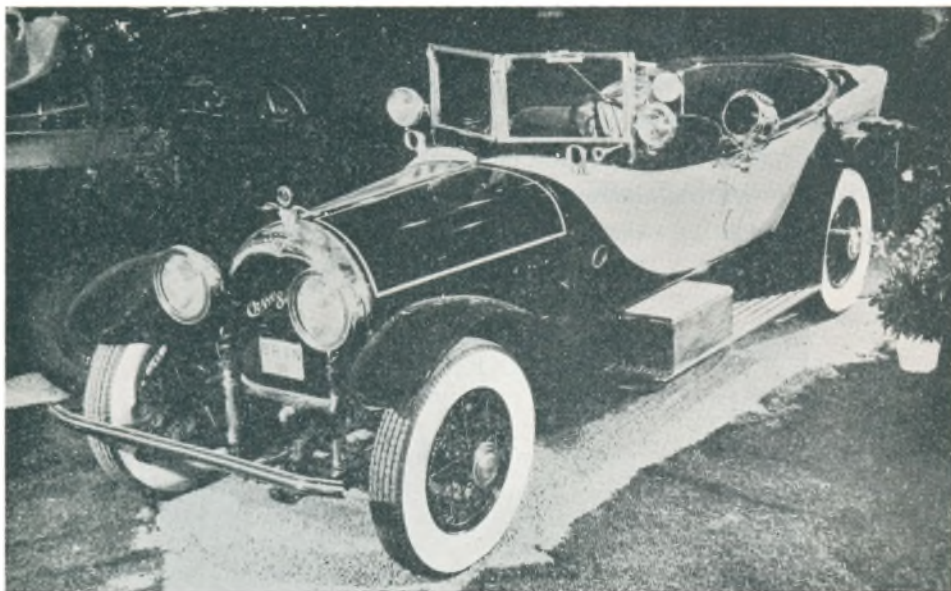
Allerede 1911 stiftede han to andre bilfirmaer, »Little Motor Car Co.« og »Chevrolet Motor Co.«. De blev sammensluttet 1913. Dette firma sendte 1914 den 4-cylindrede Chevrolet-model på markedet; den blev senere den store konkurrent til Fords T-model. I 1915 blev Chevrolet-firmaet reorganiseret og udvidet og fik 80 mill. dollars aktiekapital. Durant søgte at forene sit nye storfirma med General Motors ved aktieudligning, dog uden held. Men i 1916 foranledigede han indkaldt en ekstraordinær generalforsamling i G.M.C. og dokumenterede her at kontrollere mere end halvdelen af aktierne. Han blev derfor igen præsident for G.M.C. Kort efter fik han sine to storfirmaer sammensluttet. 1920 blev Durant atter afsat fra lederposten af G.M.C., nu igen for sin finansielle dristighed, der havde bragt ham i en kolossal personlig gæld under en økonomisk kriseperiode lige efter krigen. Han skabte senere et par andre firmaer, bl. a. det, der



kom til at bære hans eget navn, og som særlig fremstillede billige biler. Men nu måtte hans biler konkurrere både med Ford og Chevrolet foruden en række andre mærker, der var kendt af alle og solgtes i store mængder.

Bilernes historie prægedes i perioden mellem århundredskiftet og første verdenskrig af, at produktionen var blevet en industri. Bilerne blev nu standardiseret i form af modeller, der blev seriebygget, endda i stort antal. Det var ikke længere de enkelte konstruktører, der prægede bilerne, men fabrikanternes mange samarbejdende medarbejdere. Nu var det ikke enkeltbilerne, men modellerne, der drejede sig om, og der blev gjort et vældigt forarbejde på hver af dem, før de sattes i produktion.

Denne periodes biler var næsten alle åbne, store, robuste køretøjer. De var praktisk brugbare, ja effektive, skønt konstruktørerne ikke var teknisk-videnskabeligt kyndige. De fleste havde fire cylindre. Men 6-cylindrede modeller blev mere og mere almindelige. Derimod prøvede man ikke at lave modeller med 8 cylindre på linie, lige bortset fra enkelte racerbiler og forsøgs konstruktioner. Man opfattede motoren med 8 cylindre på linie som en sammenbygning af to fire-cylindrede motorer og regnede med, at den ikke kunne gå mere roligt end en 4-cylindret motor, d.v.s. at den ikke kunne måle sig med en 6-cylindret motor. Men i 1913



En af de mest renommerede amerikanske biler i tiden før første verdenskrig var Simplex. Her ses et eksempel af fabrikkens Crane-model fra 1915. Det var en kolossal bil med en 6-cylindret motor på over 9 liter. Den var fantastisk luksuriøs og havde mange moderne træk, skønt den i andre henseender var konservativ. Prisen på den her afbildede Crane-Simplex var ikke mindre end 33.000 dollars. Det bør dog bemærkes, at fabrikken gav køberne livsvarig vedligeholdelsesgaranti. Fabrikken fik imidlertid ikke noget langt liv. Den gik simpelthen fallit. Dens produkter var for gode og dyre til at kunne sælges i synderligt antal.

fremkom Cadillac med en ny model med en motor, der havde 8 cylindre i V-form, en type, som Dion et Bouton havde haft succes med i Europa. I løbet af de følgende 3—4 år fremkom der i USA 30—40 lignende V-8 motorkonstruktioner i USA, som kom i produktion. 1915 lancerede Packard endog en V-motor med 12 cylindre og snart efter konstruerede et halvt dusin andre fabrikker 12-cylindrede motorer, dog uden at opnå den salgssucces, som Packard fik. — Det bør dog bemærkes, at de mangecylindrede, dyre biler ikke repræsenterede nogen stor del af den samlede bilproduktion.

Denne kom i 1916 op over 1,6 mill. i USA.

Bilproduktionen og -konstruktionen påvirkedes i stigende grad af verdenskrigen, særlig efter at USA gik med i krigen. Bilfabrikkerne måtte omstille deres produktion til krigsformål. Nogle leverede personbiler af standardtyper til militæret. Andre fremstillede lastbiler, bådmotorer, flyvemaskinemotorer, våben o.s.v. Bilerne udvikling og tillige bilsalget til private gik faktisk i stå i krigens sidste tid. Mange mindre fabrikker bukkede helt under; næsten alle de dyre modeller forsvandt,

I Europas lande skete der noget lignende. Men her skete det allerede i krigens første år. Biludviklingen gik her helt i stå under krigen, hvis man da ser bort fra, at man indhøstede erfaringer med metaller, komponenter, flyvemaskinemotorer og andet, som senere kom biludviklingen til gode. Men forud for krigen var bilerne udviklet stærkt i Europa. Den egentlige fabriksproduktion, masseproduktionen og den dermed sammenhørende standardisering var dog ikke kommet i gang i ret mange europæiske fabrikker før krigen.

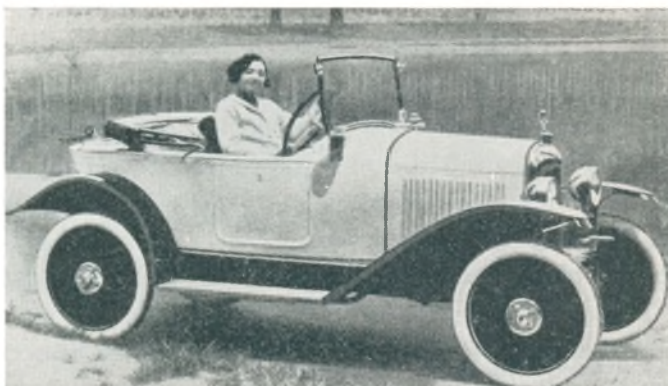
Første verdenskrig afsluttede altså en epoke i bilernes historie. Den endte med, at Amerika blev helt dominerende.

#### IV. AFSNIT

##### MELLEMKRIGSÅRENE MASSEPRODUKTIONEN SÆTTER IND

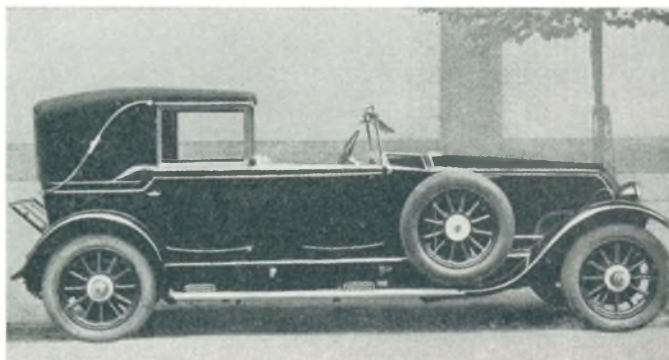
Efter krigen genoptog størstedelen af de gamle bilfabrikanter produktionen af biler til civile formål. Også en del nye fabrikanter søgte at få del i markedet. Men den økonomiske krise bevirkede, at mange af de gamle firmaer måtte give op, og nogle af de nye kom slet ikke i gang med nogen egentlig produktion. Et par år senere blev forholdene gunstigere. Lidt ind i 1920erne var der ca. 100 bilfabrikker i *hvert* af landene USA, England, Frankrig og Tyskland, og desuden en del i Italien, Østrig, Czechoslovakiet, Belgien, Sverige o.s.v. Men de førstnævnte lande dominerede mere end nogensinde, og de gjorde det mere og mere, efterhånden som årene gik.

Citroën i Frankrig op-  
tog umiddelbart efter  
første verdenskrig masse-  
produktion af biler efter  
amerikanske produktion-  
smetoder. — Mange  
af de ved denne tid  
fremkommende europæiske  
biler var ganske små.  
Denne lille Citroën er et  
typisk eksempel på de  
små franske bilmødel-  
ler fra midten af 1920-erne.



Omkring 1930 indtraf den økonomiske kriseperiode, der var uden sidestykke i indeværende århundrede. Den medførte, at bilsalget faldt til en lille brøkdels salget i 1928–29. Allerede forinden var mange bilproducerende virksomheder bukket under på grund af den stærke konkurrence, som var fremkommet ved indførelsen af masseproduktionsmetoderne i de største fabrikker. Disse havde medført lavere produktionsomkostninger, som dog var blevet udnyttet til fremstilling af mere komplicerede og bedre produkter for de samme priser. I selve kriseperioden måtte mange fabrikker lukke, navnlig de, der fremstillede biler i ringe antal og specielt dyre biler. Andre fabrikker måtte opgive deres dyreste modeller, om end delvis først efter at have forsøgt heldet med at fremstille helt eksklusive typer.

Efter 1933 kom produktionen atter i gang og blev efterhånden meget omfattende. Da der nu kun var et mindre antal producenter tilbage, og da de mere end nogen sinde koncentrerede sig om enkelte modeller, blev produktionen af

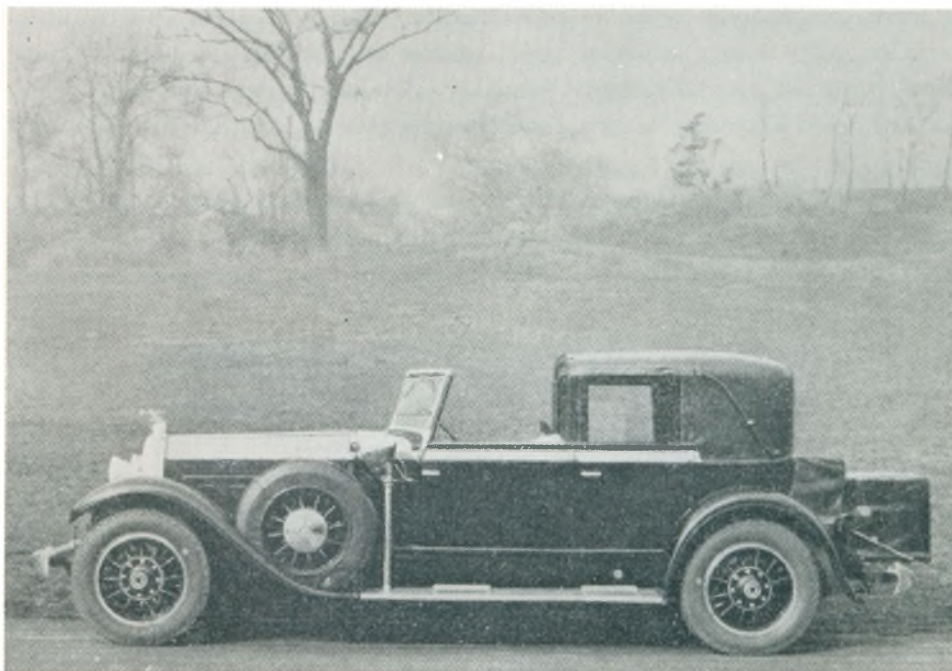


I 1920-erne havde de fleste europæiske bilfabrikker store vanskeligheder ved at skulle konkurrere med de meget billige Ford-vogne. De måtte derfor i de fleste tilfælde enten fremstille ganske små, driftsøkonomiske biler eller store, delvis meget store, luksuriøse biler. Billedet viser en Renault, en kolossal luksurvogn, der har en 6-cylindret motor med over 9 liters slagvolumen.

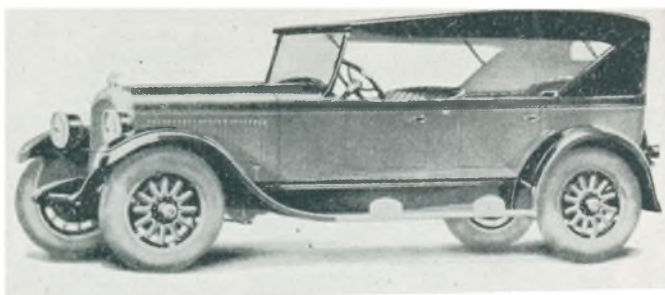
hver af de enkelte modeller meget omfattende. Denne tids biler konstrueredes med henblik på udpræget masseproduktion.

Mellemkrigsårene var og blev i stigende grad massefabrikationens og storfabrikanternes periode. Det var de enkelte kæmpefirmaer og deres ingeniørgrupper samt deres årlige modeller, der prægede bilernes udvikling. Bilindustriens og bilernes udvikling var nu meget nøje sammenknyttet. Omtalen heraf må naturligvis ske i rækkefølgen: bilindustrien, de enkelte firmaer, disses årlige modeller, og først derefter bilens almindelige tekniske udvikling.

Ford fremstillede efter første verdenskrig stadig sin efterhånden forældede, men meget billige T-model næsten uforandret i teknisk henseende; men karrossierne blev dog lidt efter lidt fikset op. Skønt han gennem mange år havde haft omkring halvdelen af salget, måtte han i 1927 på grund af konkurrencen med General Motors' og flere andre firmaers billigste mærker skride til at modernisere og forbedre sin billige bil radikalt, selv om den derved skulle komme til at koste mere. Der udvikledes en helt ny bil, som var sværere, kraftigere og bedre forarbejdet. Samtidig ombyggedes fabrikken, så den blev egnet til at producere den nye model i stort antal efter rationelle metoder. Herved bragtes Fords produktion og for-



Det mest kendte af de amerikanske, renommerede bilmærker er Packard. Den første Packard konstrueredes 1899. Den sidste ægte Packard blev fabrikeret 1955. Navnet figurerede ganske vist et par år længere på de fineste Studebaker-modeller, efter at Packard- og Studebaker-firmaerne var blevet sammensluttet. I april 1962 forsvandt endog navnet Packard fra firmaet. Dermed var et af de store eventyr i bilhistorien afsluttet. — Billedet viser en Packard fra midten af 1920-erne.

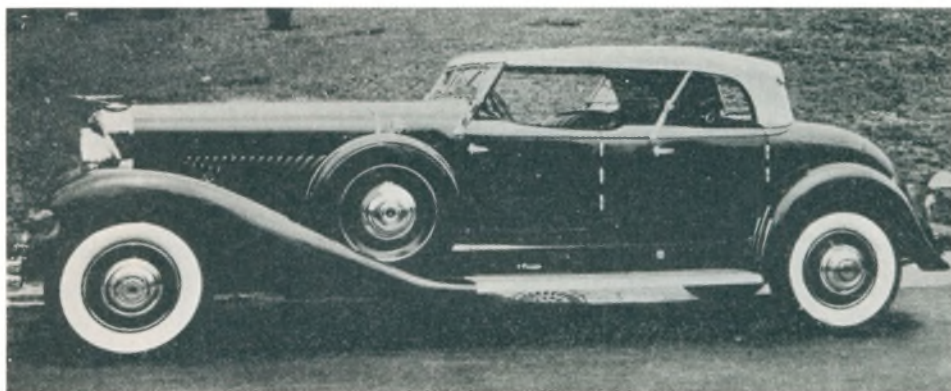


I begyndelsen af 1924 fremkom Chrysler-vognen. Den fremstilledes foreløbig kun med en enkelt chassis- og motorstørrelse. Motoren kunne udvikle ikke mindre end 70 hk, skønt Chrysler kun var en middelstor bil. Billedet viser en Chrysler model 1926. Den var næsten mægtig til den første model og udmærkede sig ved sine elegante linier. Men nu fremstilledes lignende biler af så mange andre amerikanske bilfabrikker, at den kan betragtes som et typisk eksempel på bilerne fra den tid.

handlernes salg til total standsning i mange måneder. Dette kom bl. a. Chevrolet til gode. Efter at Ford havde fået produktionen af den nye model i gang, blev denne solgt i rekordantal. Men nu havde også Chevrolet og andre fået et stort salg. 1932 lancerede Ford en ny model med mere moderne linier. Den leveredes både med den gennemprøvede firecylindrede motor og med en helt ny motor med 8 cylindre i V-form. Senere fulgte større og kraftigere modeller. Ford'en var ikke længere en lille og let, enkel og billig bil.

General Motors fik i 1920'erne stor succes med den 4 cyl. Chevrolet. I mellemklassen hævdede General Motors sig især ved Buick, der som regel solgtes i større antal end nogen anden bil ekskl. Ford, Chevrolet og i 1920'erne Overland, i 1930'erne Plymouth. Chevrolet fik 1929 en 6-cyl. motor for i den henseende at overgå Ford. Denne motor udvikledes gradvis, blev sværere og kraftigere. Bilen i øvrigt blev større og bedre udstyret. Chevrolet kom efterhånden til at ligne bl. a. Buick fra 1920'erne i henseende til standard, men fik naturligvis nye modeformer.

1923 overtog Walter P. Chrysler, der tidligere havde været direktør for Buick-fabrikken og præsident for Willys Overland-firmaet, den meget gamle og velrenommerede Maxwell-fabrik, som var kommet i vanskeligheder. I begyndelsen af 1924 præsenteredes den bil, der kom til at bære Chryslers navn. Den var meget fremskreden i teknisk henseende og tillige m. h. t. udseende og præstations-ejne, og den blev en stor salgssucces. Flere lignende modeller fulgte. Med 1929-modellen udskiltes den 4 cyl. model under navnet Plymouth. Omtrent ved samme tid lanceredes De Soto. Desuden købtes den meget store Dodge-fabrik. Herved opstod den tredje kæmpekoncern, bærende navnet Chrysler. Dens billigste mærke, Plymouth, fremkom i 1931 i en meget elegant og teknisk fremskreden udformning, skønt det var midt i kriseperioden. Den blev solgt godt. I slutningen af 1932



Omkring 1930 fremstillede mange bilfabrikker i Europa og Amerika biler omtrent uden hensyn til omkostningerne, idet der virkelig var en del købere til sådanne køretøjer. Produkterne var derefter, fantastisk dimensionerede og flotte. Billedet viser en Duesenberg 1931, model SJ. Dens motor har 8 cylindre på linie, med 7 liters slagvolumen, har kompressor og kan udvikle 320 hk. Prisen for disse køretøjer var 15.000–20.000 dollars.

fremkom en større model med en 6-cyl. motor. Den udvikledes i de følgende år. Herved rykkede Plymouth op i klasserne, ligesom Ford og Chevrolet.

De billigste biler blev derved langt bedre end tidligere, ja kom i udførelse nærmest til at svare til de tidligere mellemklassebiler.

De tre storkoncerner og navnlig deres billigste bilmærker, Chevrolet, Ford og Plymouth, dominerede det amerikanske marked mere og mere.

I Europa, hvor bilproduktionen var af langt ringere omfang end i USA, begyndte man efter krigen at indføre amerikanske produktionsmetoder med samlebånd m. m. og optog storproduktion af en række bilmodeller, navnlig ganske små modeller. Blandt dem må nævnes Citroën, Austin, Opel, DKW og FIAT. Det kneb imidlertid stærkt for de europæiske producenter at konkurrere med de billige amerikanske biler, særlig Ford, der solgtes yderst billigt, indtil den rykkede op i klasserne. Men det gik dog for nogle af de ganske små, meget driftsøkonomiske modeller. Desuden gik det for de helt store, meget luksuøse biler, der stadig kunne sælges til et begrænset publikum, som kunne betale de meget høje priser, ja som undertiden fik fremstillet »skræddersyede« modeller, skønt disse ifølge sagens natur måtte blive fantastisk dyre.

Bilens tekniske udvikling i mellemkrigsårene prægedes stærkt af, at storfabrikkerne ofrede meget store summer på udviklingen af de enkelte modeller, og desuden på regulær teknisk-videnskabelig forskning af mere generel natur.

Det var nu ingeniører, der konstruerede bilerne, endda samarbejdede i større grupper, og de fik næsten ubegrænsede tekniske hjælpemidler til rådighed.

Besyderligt nok indtraf denne udvikling først længe efter, at de praktiske mekanikere og fabrikanter ved forsøg og erfaring var nået frem til at lave gode

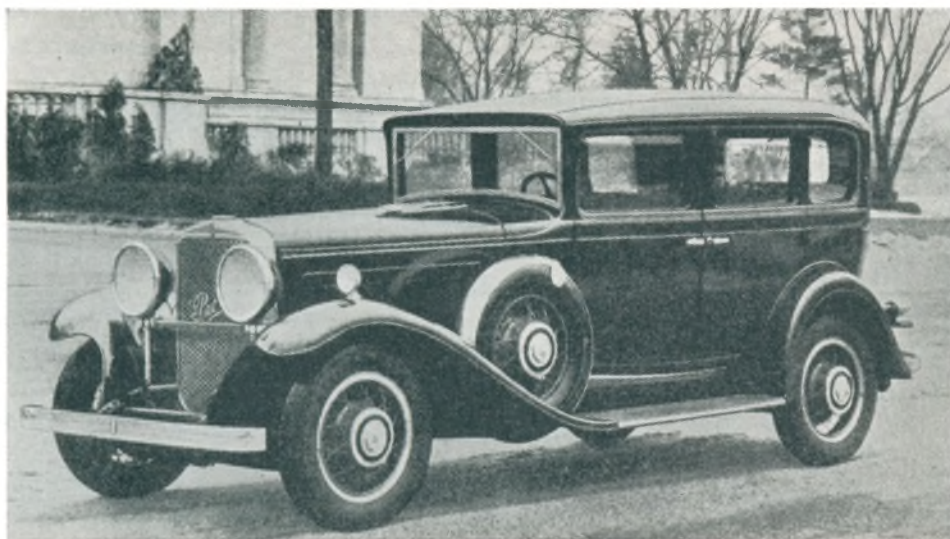
produkter, om end med komponenter, der gerne var overdimensionerede, fordi man ikke beherskede teorien for deres funktion fuldt ud.

De nyfremkommende konstruktioner blev i stigende grad tilpasset de nye fabricationsmetoder, der navnlig prægedes af massefabrikationen. Selv bilernes karrosserier udførtes efterhånden helt af metal, især tynde plader, som udpressedes i meget komplicerede og tillige meget store former, og som sammensvejsedes til større helheder.

De lukkede karrosserier blev almindelige i slutningen af 1920'erne. Efterhånden blev de helt dominerende. Omkring 1934 gik de åbne modeller helt ud af produktion i de fleste bilfabrikker. Dog vedblev man at fremstille cabrioletter, modellerne med kalecher i kombination med glasvinduer, der kunne ruller op og ned i dørene. Sådanne modeller blev efterhånden ret almindelige, skønt de var ret dyre i fremstilling.

Forhjulsbremser fremkom allerede i 1920. I løbet af de følgende år indførtes de på de dyreste biler, derefter på mellemklassebilerne. Med 1928-modellerne af Ford og Chevrolet indførtes de også på de billigste amerikanske biler. Derved blev firehjulsbremser standard, som snart blev uomgængelig for alle nye biler, selv de billigste europæiske små biler.

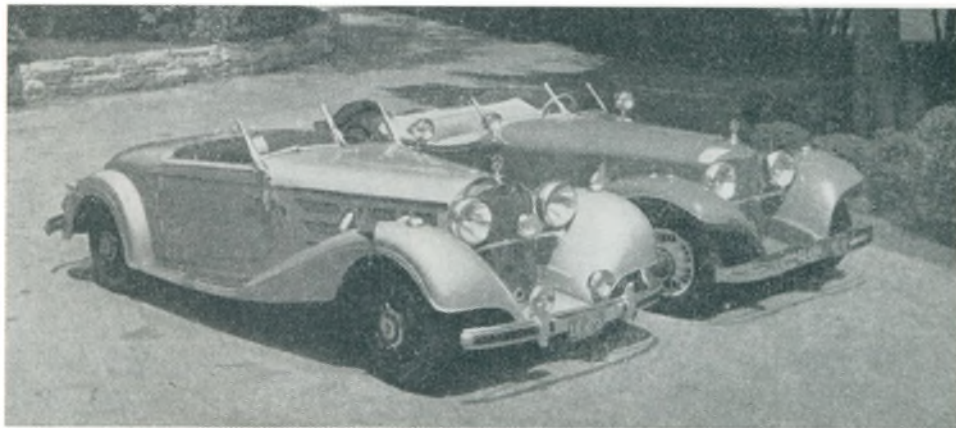
I de følgende år indførtes de hydrauliske bremses.



De seriefremstillede biler udvikledes i jævnt tempo gennem årene. Denne udvikling markeredes bl. a. af deres ydre. Omkring 1930 havde de fleste, i hvert fald af de dyrere biler, fået så fulde endte former og linier, at der ikke kunne nås videre. Derfor måtte man begynde at indføre helt nye stilarter og modeformer. Ja, efter sidste verdenskrig måtte fabrikkerne ligefrem lade deres tegnere få frie hænder til at boltre sig, og det gjorde de uden synderligt hensyn til bilernes funktioner; de funktionelle komponenter blev så vidt muligt skjult af forskellige slags pynt. —

Billedet viser en typisk, stilren, endnu ikke skabagtig amerikansk bil fra 1931, en Peerless.

Motorerne var i begyndelsen af 1920'erne hovedsagelig 4-cyl. Men de 6-cyl. typer vandt frem. 1925–26 fremkom der endog billige 6-cyl. typer, hvoriblandt må fremhæves Essex og Pontiac. 1923 lancerede Packard en motor med 8 cyl. på linie, d.v.s. en type, der hidtil kun havde været brugt til sportsbiler. Den kunne måske synes at være et tilbageskridt i forhold til den 12-cyl. konstruktion. Men denne var meget kompliceret og følgelig dyr i fremstilling, og den brugte dertil kolossalt megen benzin. I løbet af ganske få år fremkom der en meget lang række bilmodeller med 8-cyl. liniemotorer, endda ikke alene i USA, men også i Europa, dog bortset fra det konservative England. Det blev ligefrem normalt at udstyre alle fornemme biler med motorer med 8 cyl. på linie. Kun Cadillac og Lincoln vedblev at fremstille V-8 motorerne, som havde været så populære i perioden 1913–18. Men 1932 fremkom Ford med den 8-cyl. V-motor, der blev produceret i langt større mængder end nogen som helst tidligere 8-cyl. motor, ja nu flere end alle de 8-cylindrede liniemotorer tilsammen. Der fremkom dog ikke foreløbig flere V-8 motorer. Men efter 1950 er de V-8 motorede atter blevet standardtypen for alle finere biler, specielt i forbindelse med overgangen til næsten kun at bruge meget højkomprimerende, hurtigtroterende, nu altid topventilede motorer. Med 1930-modellerne fremkom Cadillac med en 16-cyl. V-motor. Snart efter fulgte Marmon med en anden. Desuden konstrueredes en lang række 12-cyl. motorer, endda ikke blot i USA, men også i England, Frankrig og Tyskland. De med disse motorer udrustede biler var meget dyre. Netop i denne tid, kriseperioden, var der



Navnene Benz, Daimler og Mercedes er blevet glorieomstrålet ved omtrent 80 års frembringelser, som omfatter mange pionerkonstruktioner, mange tekniske fremskredne konstruktioner, mange meget store og luksuøse vogne og mange sportsvogne og racere. I nærværende fremstilling er vist flere billeder af Mercedes- og Benz-fabrikkernes produkter fra tiden før og efter de to fabrikkers sammenslutning i 1926, ja lige fra 1885 til 1962. Billedet herover viser to karakteristiske, meget elegante og luksuøse Mercedes-Benz sportsvogne fra 1930-erne, nemlig en type 500 K til venstre og en type 540 K til højre, begge med 8-cylindrede liniemotorer med kompressor, med henholdsvis 5,0 og 5,4 liter slagvolumen og i stand til at udvikle henholdsvis 160 og 180 hk.



dog ikke ret mange, som havde råd til at købe dyre biler. De gik derfor næsten alle ud af produktion.

Bilmotorerne fik større og større kompressionsforhold. Derved kunne de udvikle flere hk, endda uden at bruge tilsvarende mere brændstof, kort sagt, de blev mere driftsøkonomiske. Dette fremskridt skyldtes olieteknikerne, der lærte at fremstille benzin med højere oktantal, d.v.s. med mindre selvantændelsestøjelighed, medens motorteknikerne blot tilpassede de nye motorer de nye benzinstandarder ved at forøge kompressionsforholdene.

Der fremkom også en række nye gearsystemer. Det første, Wilson-gearet, udvikledes af den engelske Daimler-fabrik. Det er netop det, der 30 år senere er blevet indført på den største Mercedes-model. 1938 indførte Oldsmobile Hydraulic-gearet. Det var dog først 1948, Buick indførte det hydrauliske gear, der siden er blevet så almindeligt.

Forhjulstræk, der var prøvet i mange tilfælde i 1920'erne til sportsbiler og enkelte luksusbiler, blev især udbredt ved, at det blev indført af Citroën i 1934.

Andre konstruktioner fremkom med motoren placeret i bagenden, bl. a. en lille Mercedes-model og som en videreudvikling af den Volkswagen i 1938.

Med krigsudbruddet i 1939 bragtes såvel den stedfindende konstruktive udvikling som bilproduktionen til civile formål til en brat afslutning i Europa.

Snart efter måtte også den amerikanske personbilproduktion reduceres, for i løbet af et par år at blive helt indstillet. Nu sattes alle kræfter ind på krigsproduktionen.

Dette medførte, at der indførtes en mængde nye fabriktionsmetoder i de tidligere bilfabrikker. Det kom bilerne til gode, men rigtignok først, da krigen var forbi.

En epoke i bilernes historie var afsluttet.

## V. AFSNIT

### PERIODEN EFTER SIDSTE VERDENSKRIG

#### AUTOMATISERINGENS OG MODEFORMGIVNINGENS PERIODE

Efter krigen blev bilfabrikationen genoptaget hurtigst muligt. I den første tid fremstilledes de seneste førkrigsmodeller i uændret form. Senere fremkom nye konstruktioner. Men forandringerne fra år til år var nu mindre end i førkrigs-årene og blev stadig mindre.

Visse nye træk må dog anføres.

Det er blevet almindeligt at udnytte bilerne i deres fulde bredde, både i passa-

gerafdelingen og i motorafdelingen. Dette er muliggjort bl. a. ved at opgive skærmene.

Motorerne har fået højere kompression, efterhånden som der er fremkommet benzin med højt oktantal i stor mængde og til rimelige priser. Herved er motorerne blevet mere brændstoføkonomiske og samtidig kraftigere.

Flere og flere motorer har fået topventiler og er bragt til at køre med virkelig store rotationshastigheder.

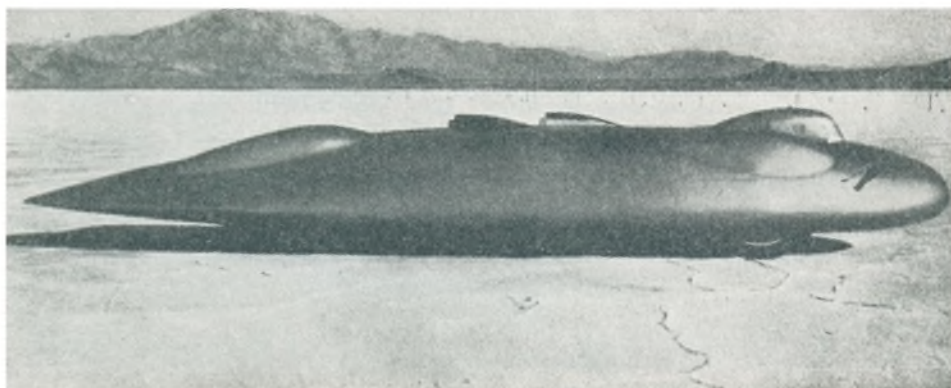
De største motorer med 8 cylindre på linie eller 6 cylindre er erstattet af nykonstruktioner med 8 cylindre i V-form samtidig med, at rotationshastigheden og kompressionen forøgedes. Disse nye motorer er ret lette og kompakte og er billige at fremstille.

Det er blevet almindeligt at bruge en eller anden form for automatisk gear, gerne med hydraulisk kraftoverføring. Denne overfører kraften mere elastisk og med trinløst udvekslingsforhold. Kørslen bliver derfor lettere, behageligere og sikrere, og bilens motor skånes og får længere levetid. Selve det nye kraftoverførings- og gearsystem er imidlertid meget dyrt eller var det i hvert fald i de første år. En anden ulempe ved det er, at der sker meget store energitab i det, særlig ved start og acceleration. På den anden side har netop det hydrauliske gear skabt grundlag for, at motorerne let kan gå op i omdrejningshastighed, så banknings-tilbøjeligheden reduceres. Derved muliggøres større kompressionsforhold i motorerne, hvorved deres ydeevne og brændstoføkonomi er forbedret en del. De nye gearsystemer er forlængst blevet enerådende til de store, dyre biler.

Der er fremkommet en række biltyper med forhjulstræk og andre med motorerne anbragt bagi, særlig i de europæiske lande. Karrosserierne udføres i stigende grad som selvbærende konstruktioner. Ved at chassis'erne spares, reduceres vægten. Også produktionsomkostningerne falder herved. Om så bilerne bliver bedre af det, er et andet problem.

De moderne biler fremstilles næsten overalt ved udprægede masseproduktionsmetoder. Produktionsteknikken har været i rask udvikling lige til den sidste tid – stik modsat konstruktionen af bilerne, der ikke har undergået synderlige fremskridt i den sidste menneskealder.

Masseproduktionsmetoderne undergik en rivende udvikling under selve krigen, ganske vist m. h. t. andre produkter, men det kom også de enkelte bilkomponenter til gode. Megèt komplicerede processer udføres nu hurtigt af enkelte maskiner. De bildele, der skal forarbejdes, flyttes mekanisk og præcist, endda automatisk, og de bearbejdes og kontrolleres ved automatisk virkende maskiner, der ikke skal styres, men kun tilses af fabrikationspersonalet. Hulkortstyrede regnemaskiner og transportapparaturer har gjort det muligt at samle mange, højst forskellige biltyper, modeller, karrosseriformer, endda med forskellige farver, i blandet følge på samme samlebånd. Besynderligt nok er det Ford-firmaet, der har ført an i



Bilernes rekordhastigheder er blevet forøget i ret jævnt tempo gennem årene. Snart har dampbilerne, snart elektrobilerne og snart forbrændingsmotorbilerne været førende. I fremtiden vil biler med drejestempelmotorer, gasturbiner, fristempelkompressorer i forbindelse med turbiner, turbojetmaskiner, raketaggregater o. s. v. sikkert tage tæten. — Billedet viser en Railton, hvormed John Cobb i 1947 satte den endnu gældende hastighedsrekord, 635 km i timen.

denne udvikling. Det var jo ellers Ford, der for et halvt århundrede siden proklamerede et helt ensartet produkt af hensyn til masseproduktionerne, endda kun med en farve, nemlig sort.

Disse produktionsmetoder forudsætter udpræget storproduktion, fordi de kræver meget store investeringer. Produktionen er efterhånden blevet meget stor for næsten alle de producerede modeller, dels fordi totalproduktionen er stor, dels fordi der nu kun fremstilles ret få bilmærker, dels fordi de enkelte bilkoncerners forskellige modeller og mærker delvis fremstilles af de samme komponenter, dels fordi de forskellige modeller fremstilles på de samme samlebånd, hvis produktionen ikke er stor nok til at holde dem adskilt.

Det samlede antal bilproducerende firmaer er nu ikke mere end 5–6 i U.S.A., hvis man nøjes med at se på dem, der fremstiller personbiler. I Frankrig er der nu kun 4–5 sådanne koncerner. I Italien er der kun 3, der betyder noget. I Tyskland er der ca. et dusin. I England er der mere end det dobbelte antal, men mange er ganske små. Bilproduktionen er dog i de senere år også blevet betydelig i en række andre lande, særlig Rusland, Japan, Canada, Australien, Brasilien, Sverige, Spanien, Indien, Argentina, Czechoslovakiet.

Den samlede produktion androg i 1961 ca. 16. mill. biler.

De biler, der fremstilles i vore dage, er mere ensartede end de gamle biler, navnlig i det ydre, fordi de er blevet glatte, afrundede, »strømlinieformede«. De har ikke samme personlighedspræg som de ældre, i hvert fald ikke m. h. t. form og udseende. Dog søger man at give dem et vist særpræg ved speciel formgivning af iøjnefaldende enkeltkomponenter og ved relieffer, blanke lister og andet pynt samt farver og farvekombinationer.

Efterkrigstidsperioden kan derfor betegnes ikke blot som perioden med den automatiserede masseproduktion, men også som den ufunktionelle modestilsperiode, altså tegnerens periode.

Det er modelunerne og salgssappealpolitikken, der bestemmer udseendet. Selve konstruktionen interesserer man sig ikke længere ret meget for. Teknisk nyt ser man ikke meget til. Selv biludstillingerne i Paris, der i gamle dage plejede at bringe virkelig særprægede og sensationelle nykonstruktioner i uoverskueligt antal, plejer nu ikke længere at bringe noget nyt, som er værd at nævne.

## VI. AFSNIT

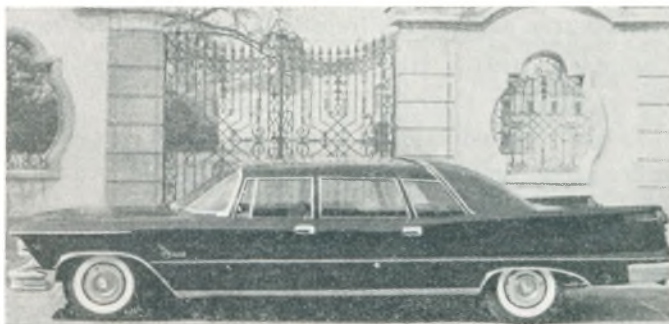
### NUTIDEN

#### BILEN HAR NÅET MODENHEDSSTADIET

Bilen af i dag er blevet et mere effektivt køretøj end nogen sinde. Når de reelle nyheder og fremskridt er så fåtallige, skyldes det netop, at bilen er blevet teknisk moden. Der er simpelt hen ikke mere at finde på, ikke en gang noget egentlig uopnået mål. Just derfor må man ty til nye, meget søgte modetræk.

Bilen er blevet fuldmoden. Dermed er en epoke afsluttet. Tiden går ganske vist sin gang fremover. Men så vidt, det kan overskues for øjeblikket, kan der næppe forventes synderlige ændringer, bortset fra andre modeformer og modifarver.

Bilkøberne plejer betegnende nok ikke at interessere sig for bilernes indre, således som tidligere, og med hensyn til alt ydre er forskellene jo kun små. De stiller sædvanligvis blot følgende spørgsmål: 1) Hvor god er bilen? 2) hvor billig



I årene efter sidste verdenskrig er bilerne blevet så brede indvendig, selv på førersædet, at lange modeller med klapsæder ikke længere fremstilles af ret mange fabrikker. De ændrede livsvaner og den omstændighed, at bilerne nu som regel køres af ejeren, har medført omtrentlig opgivelse af modeller med adskillelse mellem førerrum og passagerum, limousine-modellerne. Trods alt fremstilles der stadig enkelte limousine-modeller. Billedet viser en Chrysler-Imperial, model 1958 med europæisk-bygget limousine-karosseri.



I vore dage fremstilles næsten kun store, luksuøse biler i Amerika og næsten kun små, enkle, driftsøkonomiske biler i Europa. Før 1930 var forholdet stik modsat. Frankrig var tidligere de mange store eksotiske luksusbilers og sportsbilernes land mere end noget andet, og der var omkring 100 bilfabrikker i Frankrig i 1920-erne. Nu fremstiller kun et halvt dusin fabrikker personbiler i Frankrig, og disse forbliver næsten uforandrede fra år til år, skønt de er ret konventionelle. De er alle små og billige, næsten udelukkende 4-cylindrede. — En undtagelse er Facel Véga, der ses herover. Den er dog bygget på et Chrysler-chassis.

er den? 3) hvor mange km kan den køre pr. liter benzin? 4) hvor hurtigt kan den køre?

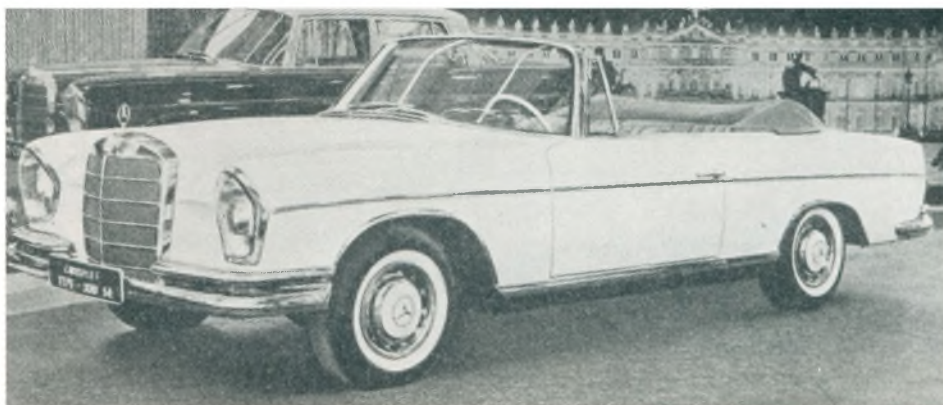
En besvarelse af disse spørgsmål må vise til fulde, at bilen nu har nået modenhedsstadiet, det endelige stadium, hvorefter der faktisk ikke er mere at opnå.

Allerførst lidt om godheden, kvaliteten. — Herved tænker man vel væsentlig på holdbarheden, d.v.s. levetiden og driftssikkerheden.

De biler, der bliver produceret i nutiden, er komplicerede, og de enkelte komponenter er ret små og spinkle. For så vidt kunne det måske forventes, at de var lidet holdbare og driftspålidelige, særlig hvis de ikke tilses og passes, og navnlig hvis bilen ofte efterlades i regn eller sne og med vandsugende snavs på. Men både de enkelte dele og bilerne som helhed er nu grundigt gennemprøvede. Desuden er de for fugt udsatte partier gerne overfladebehandlet så grundigt, at de tåler forbløffende meget. Hvis bilen køres hårdt, kan spinkelheden dog nok reducere levetiden, og pladerne kan ret hurtigt gennemtæres, hvis de først har været udsat for skrammer og fugtighed og snavs i længere tid.

Men man har nu fået meget stor erfaring for, hvor solide de enkelte dele skal være for at kunne holde stort set lige længe, hvorimod der tidligere plejede at være enkelte dele, der måtte repareres eller udskiftes længe før de øvrige sædvanligvis overdimensionerede dele begyndte at vise alderstegn. Dertil kommer, at bilerne kun undtagelsesvis køres hårdt i vore dage, hvor vejene er gode, og hvor der kun sjældent er mulighed for at køre hurtigt.

Endelig må det fremhæves, at bilerne slet ikke behøver at kunne holde så længe som muligt i den moderne tid. De bliver nemlig i manges øjne forældede på grund



En 1962-model som eksempel på den europæiske bilindustri nutidsprodukter. Det er en Mercedes type 300 SE, det gamle tyske firmas fornemste produkt nu. Motoren er 6-cylindret, har 3 l slagvolumen og kan udvikle 160 hk.

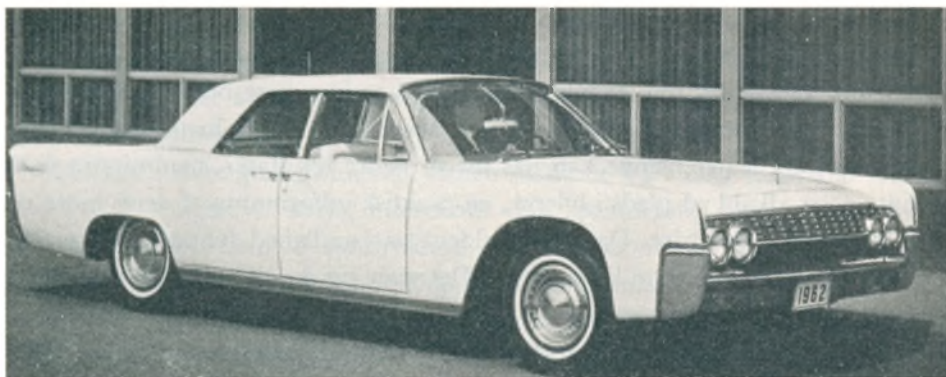
af de skiftende modeluner med hensyn til stilen og andet. Derfor bliver de i de fleste tilfælde udskiftet af den oprindelige køber, længe før de er blevet opslidt eller tæret. – I øvrigt er de lette konstruktioner i visse henseender fordelagtige, bl. a. med hensyn til motorkraftbehov, benzinformbrug og manøvrelethed, foruden naturligvis prisen.

De moderne bilers driftssikkerhed er til trods for deres spinkelhed og masseproduktion og det almindeligvis yderst ringe eftersyn bemærkelsesværdig, for ikke at sige fantastisk. Teknisk ukyndige kører tværs gennem verdensdele uden at skænke f. eks. motoren nogen tanke. Motorerne kan faktisk ikke blive meget bedre. I alt fald kan man ikke med rimelighed forlange dem bedre, navnlig ikke hvis man tænker på omkostningerne.

Det næste spørgsmål drejede sig om, hvad bilen af i dag koster.

Nutidens massefabrikationsmetoder muliggør en yderst billig fremstillingspris, og konkurrencen mellem de forskellige firmaer og lande tvinger gerne salgspriserne ned til kun lidt over fremstillingspriserne. Når man betænker, hvor mange dele der indgår i en moderne bil, f. eks. det elektriske udstyr, og hvor nøje de må være passet sammen, er priserne meget lave. Dette gælder endda ikke alene de billige, små, masseproducerede biler, men også de store luksuriøse og derfor dyrere biler, som kun fremstilles i forholdsvis små serier. Disse fremstilles nemlig nu i vid udstrækning af de samme komponenter og på de samme samlebånd som de billigere modeller.

Råmaterialeomkostningerne udgør nu en meget betydelig del af totalomkostningerne, og udgifterne hertil ligger nogenlunde fast og kan ikke reduceres syndeligt, selv om fabrikationsmetoderne udvikles videre. Udgifterne til stålplader,



Som eksempel på den amerikanske bilindustri's nutidsprodukter vises her en Lincoln 1962. Det er Ford-koncernens fornemste creation. Motoren er 8-cylindret med cylindrene i V-form, hvilket nu er standard for alle finere biler i USA ligesom for 45 år siden. Den har 7 liters slagvolumen og kan udvikle 350 hk.

gummihjul, vinduesglas, polstermaterialer, overfladematerialer o.s.v. udgør en større og større del af totalprisen.

Salgsprisen bestemmes ikke alene af produktionsprisen og det umiddelbare arbejde ved salget. De handlende må nu i de fleste tilfælde tage en brugt bil i bytte ved salget af en ny og må gøre regning på at skulle have megen ulejlighed med også at skulle sælge den, ja må endda ofte sælge den med tab. Så handelsomkostningerne kan ikke forventes at blive reduceret i fremtiden.

Fremdeles bestemmes prisen i vid udstrækning af forskellige former for beskatning, såsom told og omsætningsafgifter. Disse poster kan der ikke røres ved. Tværtimod; man kan risikere, at en formindskelse af den reelle salgspris vil medføre ikke blot en opretholdelse af afgifterne, men endog en forøgelse af dem, hvis samfundet ønsker at begrænse salget eller får behov for flere penge.

Endelig må man ved en reel vurdering af, hvad bilerne koster, tage i betragtning ikke alene, hvad de nye, men også hvad de brugte biler koster. Netop de købere, der ser nøjest på priserne, plejer at købe brugte biler. Disse er nu meget billige, fordi mange brugtbilejere køber nye biler og samtidig afhænder deres brugte biler og tilmed gør det for beløb, der er små i forhold til den reelle værdi af dem. De brugte biler koster nu så lidt, at priserne på dem faktisk aldrig kan forventes at komme meget længere ned. – Så m. h. t. bilpriserne kan der ikke nås videre.

Reparationsomkostningerne er også små, fordi man som regel blot behøver at udskifte standardiserede komponenter.

Brændstofomkostningerne andrager ikke længere ret store beløb i forhold til de øvrige omkostninger, i hvert fald ikke for de helt små biler. Størstedelen af brændstofomkostningerne er endda en beskatning. Så der er ikke mulighed for at

reducere bruttoudgifterne til benzin ret meget. Man er vistnok m. h. t. brændstofudgifterne nået så vidt, at man aldrig når ret meget længere ned.

Der tales ganske vist om, at bilerne kan blive endnu mere brændstoføkonomiske, hvis de får bedre strømlinieformer o. l. Men selv i denne henseende er man nu nået så vidt, at der næppe kan nås meget bedre resultater, medmindre man samtidig giver afkald på plads i bilerne, en praktisk udformning af deres indre og et net udseende i det ydre. Da man sjældent har mulighed for at køre hurtigt, er en effektiv strømlinieform lidet aktuell. Det viser sig da også, at modeformerne tillægges langt større interesse.

En ganske anden sag er, at man kan nedsætte hastighederne og accelerations-tempoet og derved spare benzin.

Men det tænker man næppe på.

Folks stående spørgsmål plejer jo at være: »Hvor hurtigt kan den køre?« Dette spørgsmål kan besvares ganske kort. Næsten alle de moderne biler, selv de mindste og billigste, kan køre så hurtigt, som de ydre forhold gør det muligt. I hvert fald hvor forholdene er særlig gunstige, kan de køre så hurtigt, som folk tør køre, eller, for at være mere korrekt, så hurtigt som folk maksimalt bør køre.

De moderne biler kan køres med disse, ja endnu større hastigheder, uden at det bliver anstrengende eller trættende for chaufføren eller passageren. De kan endda køre sikkert ved sådanne hastigheder.

Med hensyn til hastighedspræstationerne har udviklingen nu nået til det endelige mål.

Det er betegnende, at de to mest solgte biler, Ford og Chevrolet, i begyndelsen af 1920'erne havde motorer, der udviklede henholdsvis 22 og 26 hk, medens de nyeste modeller af disse to mærker kan fås med motorer, der udvikler henholdsvis 401 og 409 hk.

Mange af de moderne, kraftige biler kan omtrent hvor som helst og når som helst bringe baghjulene til at rotere i forhold til vejbanen. Følgelig er det ikke muligt at accelerere hurtigere, selv om motorerne gøres endnu kraftigere.

Hvis motorerne virkelig bliver kraftigere end nu, fremkommer der endda et faremoment ved, at baghjulene ligefrem skrider ud, når motorerne får for meget gas. I de tilfælde, hvor der er tale om forhjulstræk, vil slip af hjulene på grund af for kraftigt motortræk være særlig farligt, fordi styringen da helt svigter.

Der kan altså ikke forventes fortsatte fremskridt i så henseende.

Kort sagt, bilen af i dag er så god, så driftssikker, så billig, så driftsøkonomisk, så hurtig og så godt accelererende, som den kan blive. Der vil ikke ske fortsatte fremskridt, ja man har knap nok noget mål at sigte mod. Det viser sig tydeligt ved, at man interesserer sig for nye moder og kun for dem.

Det må dog nævnes, at bilerne ikke overalt er så talrige, at alle, der ønsker at have en, har fået den endnu. Behovet for dem er ikke dækket lige godt i alle



lande. Men i visse lande er der dog så mange, at antallet sikkert ikke vil stige ret meget yderligere, undtagen i takt med befolkningsforøgelsen. Og i en lang række andre lande stiger antallet så hastigt, at det ikke vil vare ret mange år, før også de er blevet bilmættet.

Man kan måske gøre gældende, at den moderne bil – eller bilparken som helhed – ikke længere er særlig interessant eller spændende. Bilerne er blevet for ensartede med hensyn til konstruktion, præstationsevne og ydre former – samt alt for almindelige til at kunne påkalde opmærksomhed.

Måske vil der fremkomme nye fartøjer, som udvikles af de nyeste eksperimentbiler, f. eks. luftpudéfartøjer, der kan bevæge sig på veje, over markør og vand eller på langs ad skinner med meget store hastigheder.

Men det vil da blive helt nye transportmidler. Disse vil blot kunne supplere bilerne, ikke udkonkurrere dem.

Bilerne er her nu engang, og de vil vedblive at eksistere overalt, hvor de nu findes, og flere steder endnu.

Der er forløbet to århundreder, siden Cugnot fik bygget den første dampbil hos Brezin i Bryssel.

Der er forløbet omtrent tre århundreder, siden Huygens og Papin begyndte at eksperimentere med de første kraftmaskiner, eksplosionsmotorer og dampmaskiner, bl. a. tænkt til fremdrivning af vogne, altså med vore dages terminologi: biler.

Der er forløbet akkurat et århundrede, siden Lenoir kørte rundt i Paris' gader med den første bil, der blev drevet af en forbrændingsmotor, og siden Marcus lavede en bilmodel i Malchin og en fuldstor bil i Wien.

Der er foregået en rivende udvikling i tiden siden da. Den er blevet præget henholdsvis af mekanikerne, småfabrikanterne, masseproducenterne og produktionsautomeringsingeniørerne.

Nu er udviklingsperioden forbi. Det store mål er nået. Bilen er blevet et køretøj, der er så idealt, at selv fabrikanterne knapt nok ved, hvad nyt de skal finde på at gøre eller stræbe imod.

# MOTORBRANCHENS OPBYGNING OG UDVIKLING I DANMARK

Af museumsinspektør *Steffen Linvald* og civilingeniør *Hans H. Kjølens*.

Ved vort århundredes begyndelse blev transporten på landjorden over længere afstande hovedsagelig afviklet af jernbanerne med damplokomotiver.

Jernbanenettet på vor klode havde den gang en total længde af *to en halv* gang strækningen fra jorden til månen. Jernbanetransporten foregik som en offentlig fællestransport af såvel gods som passagerer og mod betaling. Det var koncessionerede selskaber, der ydede denne transport for andre. Selskaberne havde transportpligt, og ofte modtog de støtte og lån fra det offentlige.

Større og mindre byer voksede efterhånden op omkring jernbanestationerne, og der var ingen, der drømte om at anvende de dårlige landeveje til transport over længere strækninger. De havde i den sidste del af forrige århundrede praktisk talt ligget ubenyttet hen, idet de kun var blevet brugt til at afvikle den mindre betydelige lokale langsomtgående transport med hestevogn og studekøretøj.

I firserne begyndte der imidlertid på transportområdet at vokse en helt ny teknik frem, som vakte opsigt såvel i U.S.A. som i Europa. Det var egentransport ved hjælp af cyklen. Man præsterede selv drivkraften igennem passende pedalgearing. Men forudsætningerne for cyklens kolossale fremgang som dagligt transportmiddel var den irske dyrlæge John Boyd Dunlops opfindelse i 1888 af luft-  
ringen.

Cykelluftgummien medførte nemlig en lav egenvægt for cyklen, blød kørsel, god styrbarhed og samtidig mulighed for en ret høj hastighed og hertil kom, at cyklen i hvert fald med en vis forsigtighed kunne benyttes på såvel gader som veje og stier. Med cyklen kunne man køre hurtigere end et hestekøretøj og tilmed billigere. Set i forhold til postvogne og diligencer var man selv herre over tiden, kunne selv bestemme, hvor man ville køre hen og hvornår. Det var dog ikke alle, som forstod det ny køretøjs fordele, og cykelskoler oprettedes derfor som en slags service for at fremme cykelsalget.

Imidlertid varede det ikke længe, før erhvervelsen af en cykel og dette at beherske den på gade og vej af begge køn betragtedes som noget attraktivt, noget

der affødte beundring, noget der havde forbindelse med vovemod og teknisk snilde. — Det blev kort sagt moderne at cykle, og med salget af de mange cykler og med vedligeholdelsen af disse voksede der en næringsgren frem, der skulle komme til at danne grobund for det, vi senere skulle komme til at betegne som *motorbranchen*.

Efter at man havde fundet på at udstyre cyklen med eksplosionsmotor (den første motorcykel blev bygget i 1885 af Gottlieb Daimler), blev der igangsat en egentlig motorcykelfabrikation, og ganske naturligt blev det cykelhandlerne, der her hjemme som i udlandet først og fremmest tog salget af dette nye transportmiddel op, og det var lige så naturligt, at det i vid udstrækning blev de folk, der i forvejen beskæftigede sig med cykelhandel og cykelreparation, der efterhånden også tog sig af importen og salget af bilerne, da disse begyndte at komme frem.

Cykelhandlerne blev således de oprindelige motorcykelforhandlere og automobilforhandlere, men selvfølgelig har der været undtagelser.

De køretøjer, der som motorcykler og automobiler havde det til fælles, at de dels benyttedes til landevejstransport, dels blev drevet af en eksplosionsmotor, blev første gang i en justitsministeriel bekendtgørelse af 11. maj 1910 under ét betegnet som motorkøretøjer — ganske vist kun i overskriften til bekendtgørelsen. Teksten holdt sig endnu til motorvogn og motorcykel.

Den næringsvirksomhed, der, efterhånden som tiden gik, voksede op dels omkring salget af enheder til transport på veje med maskinel fremdrift, d. v. s. af

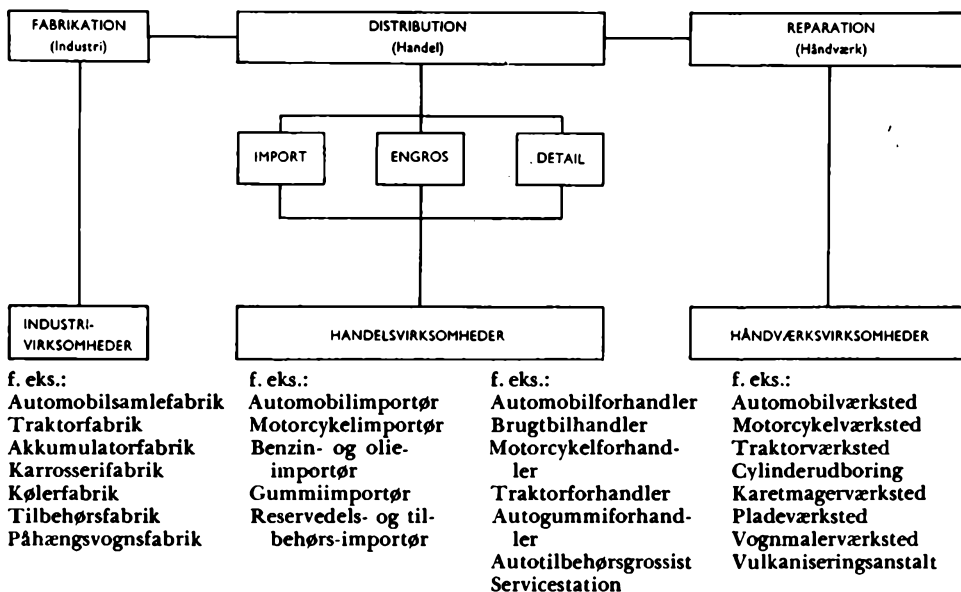


Kredslegen i Bogense var den første borger i byen, der købte bil. Her præsenteres det 3-hjulede køretøj købt i 1911 hos Brødr. N. & Kr. Petersen A/S.

motorkøretøjer, af tilbehør og reservedele til disse, dels som følge af de reparationer og den servicevirksomhed, de krævede, fik først temmelig sent — antagelig engang i tyverne — sin selvstændige betegnelse: »motorbranchen« — en betegnelse, der for så vidt er skæv, som ordet »motor« jo ikke alene refererer sig til de motorer, der benyttes i de såkaldte motorkøretøjer, men også til diesel- og elmotorer i tog og skibe og til elværkernes dieselmotorer m. m. Som en kuriositet i denne forbindelse kan i øvrigt nævnes, at ordet »motorbranche«, hvor gængs det end er i dag, endnu ikke findes angivet i Ordbog over det danske sprog (14. bd. 1933). Betegnelsen er antagelig første gang anvendt, da »Motorbranchens Fællesråd« blev stiftet i 1934 som et samlende organ for flere forskellige organisationer inden for automobil- og motorcykelbranchen.

I vor tid dækker motorbranchen en lang række forskellige, snart specielle, snart blandede foretagender, hvis nærmere karakter man nogenlunde — men også kun nogenlunde — kan forestille sig, når vi nævner virksomhedernes gængse betegnelse: Automobilfabrikant, motorcykelfabrikant, karrosserifabrikant, samlefabrik, automobilimportør, motorcykelimportør, autotilbehørgrossist, benzin- og olieimportør, tilbehørsfabrikant, automobilforhandler, motorcykelforhandler, automobilreparatør, motorcykelreparatør, traktorforhandler, brugtbilhandler, autogummiforhandler, vulkanisør, autolakerer, cylinderudboringsvirksomhed, benzinforhandler, benzinstation, servicestation, pladesmed, autoelektriker, kølerfabrikant, bilophugningsvirksomhed, påhængsvognsfabrikant, autoblikkenslager m. fl., hvorimod knallerten fortrinsvis hører cykelhandleren til.

### Skematisk oversigt over de forskellige virksomhedsformer inden for den danske motorbranche



Pladsen tillader ikke i dette værk således som i det af Alfred Jørgensens forlag i 1938 udgivne værk »Automobilets Historie og dets Mænd« at gå i enkeltheder i beskrivelsen af de forskellige aktiviteter inden for motorbranchen. — Vi vil nøjes med at se lidt nærmere på, hvorledes nogle af de mest karakteristiske af disse mange næringsgrene har udviklet sig fra den første spæde begyndelse for derigennem at give en vis historisk fornemmelse af, hvad motorbranchen egentlig er, og hvad den beskæftiger sig med. — Statistiske oplysninger er kun medtaget i ringe udstrækning. Herom må henvises til andre afsnit.

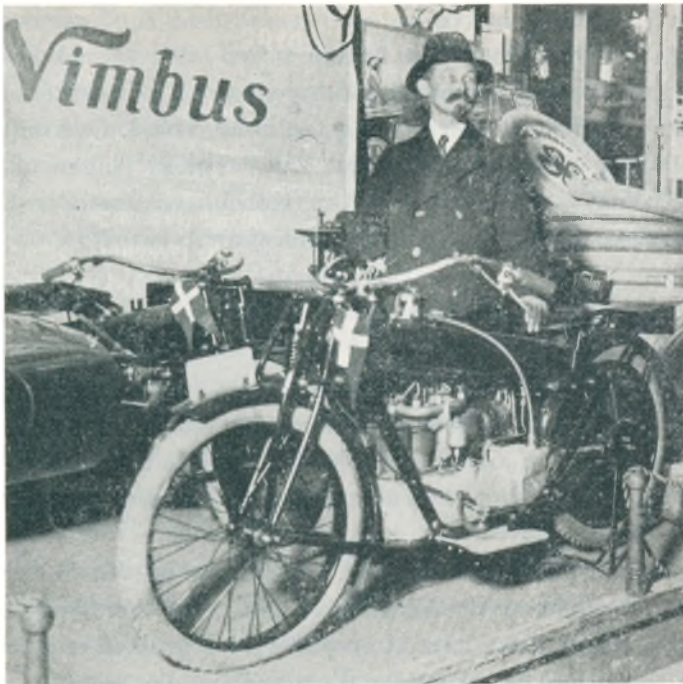
### *Automobil- og motorcykelfabrikation.*

Ved en gennemgang af de forskellige grene af motorbranchen vil det vel være naturligt at begynde med fabrikationen, der ifølge sagens natur er basis for branchens særskilte eksistens. På dette område kan vi imidlertid for vort lands vedkommende hurtigt gøre status. Fabrikation af motorcykler og automobiler hører fortrinsvis hjemme i andre lande. De mellem- og vesteuropæiske lande — specielt Tyskland og Frankrig — satte som de første en egentlig fabriksvirksomhed i gang med henblik på erhvervmæssig produktion af motorkøretøjer. Denne fabrikation kom i gang allerede i slutningen af firserne, men det blev U.S.A., der et par år ind i dette århundrede tog førerstillingen inden for produktionen og siden har beholdt den.

Hermed er dog ikke sagt, at Danmark slet ikke har forsøgt sig. Virksomheder, som det i 1904 oprettede firma Dansk Automobilfabrik, H. C. Christiansen & Co. og den i 1902 oprettede »Anglo Dane Fabrik«, den senere af Jan Hagemester oprettede Jan Fabrik, må erindres i denne forbindelse, men om *automobilfabrikation* i større stil har man dog ikke her hjemme kunnet tale, før fabrikant Thomas B. Thrige i Odense i årene efter sit første forsøg i 1909 påbegyndte fabrikation af såvel personbiler som lastbiler. Andre forsøgte sig også. Fabrikationen havde nogenlunde tålelige kår, indtil eftervirkningerne af første verdenskrig nødvendiggjorde en sanering. Denne førte med sig, at Thomas B. Thriges fabrik, Anglo-Dane fabrikken og Jan fabrikken i København den 26. august 1918 samledes i et nyt selskab »De Forenede Automobilfabriker A/S«.

Denne virksomhed, der fabrikerede såvel personbiler som de kendte Triangel lastautomobiler, ophørte med personbil- og droskefabrikationen i 1928 og indstillede i 1954 også produktionen af lastautomobiler, men fortsatte som bilimportør.

Hvad *motorcykelfabrikationen* angår, har der her i landet været gjort en relativt stor indsats. I 1903 påbegyndte opfinderen Ellehammer en produktion af motorcyklen »Elleham«. Senere fremstilledes Anglo-Dane motorcyklen af fabrikant H. C. Frederiksen, men kun fabrikant P. A. Fisker, senere Fisker & Nielsens motorcykelfabrik har haft tilstrækkelig levedygtighed til virkelig at gøre sig gæl-



Fabrikant P. A. Fisker  
fotograferet i 1921 med  
»kakkellovnsrøret«.

dende. Denne fabrik påbegyndte fabrikationen af de kendte Nimbus motorcykler i 1919. Den første model, der meget karakteristisk blev kaldt »kakkellovnsrøret«, fabrikeredes indtil 1928. Derefter kom en periode med eksperimenter, og fra 1934 iværksattes produktionen af en ny model af den populære motorcykel. Fabrikationen indstilledes imidlertid i 1959.

Siden De Forenede Automobilfabriker i 1954 ophørte med automobilfabrikation, og Fisker & Nielsen i 1959 ophørte med fabrikationen af Nimbus motorcyklen, har der ikke her hjemme været tale om egentlig fabrikation af motorkøretøjer, idet vi i denne sammenhæng ser bort fra den ret betydelige fabrikation af »knallerter«.

Derimod er der en betydelig fabrikation af typegodkendte påhængsvogne, og siden tyverne har der her i landet været flere bil-samlefabrikker.

Efter et par mislykkede rent danske forsøg i så henseende under den første verdenskrig, blev den første levedygtige samlefabrik oprettet af Ford Motor Company A/S i 1919 og den næste af General Motors International A/S i 1923.

Når de amerikanske fabrikker grundlagde samlefabrikker i Europa og også her i Danmark, skyldes dette fortrinsvis, at man på denne måde i væsentlig grad kunne formindske fragtomkostningerne over Atlanten. En rolle spillede det også den gang som nu, at der på denne måde opnås visse toldfordele ved at importere »dele til samling« i stedet for færdige biler.

Senere er der kommet flere samlefabriker til, specielt med henblik på samling af lastbiler, flere dog kun i beskeden målestok, således at der i dag vel nok kan siges at være i alt 7 samlefabriker, nemlig — foruden de to førnævnte — også Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød (person- og lastbiler), Dansk Oversøisk Motor Industri A/S, DOMI, Glostrup (lastbiler), De Forenede Automobilfabriker A/S, Odense (lastbiler), Nordisk Diesel A/S, København (lastbiler og jeeps til militæret), Skandinavisk Motor Co. A/S, København (lastbiler).

#### *Distribution af motorkøretøjer i en gros-leddet.*

(Og også lidt om reservedels- og tilbehørssalg).

Inden for distributionen af automobiler og motorcykler findes der her hjemme i dag normalt 2 led. Det ene, detailledet, repræsenteres af automobilforhandlerne og motorcykelforhandlerne; det andet, en grosleddet, repræsenteres af automobil- og motorcykelimportørerne. Til disse henregnes de i forrige afsnit omtalte samlefabriker.

Hver importør, automobilimportør såvel som motorcykelimportør, distribuerer normalt sine automobiler eller motorcykler igennem et større eller mindre antal forhandlere spredt ud over landet. De »større« importører opererer med et antal forhandlere på omkring 100; de »mindre« med et tilsvarende mindre antal.

Forholdet imellem importør og forhandler er her i landet som i andre lande i reglen bygget op over det mønster, der blev skabt i U.S.A. omkring 1905—1910. Der er hverken tale om et rent agentforhold eller om et rent frit købmandskab. Vel driver forhandlerne deres virksomhed fuldt ud for egen regning, men det er typisk, at i de forhandlerkontrakter, der ligger til grund for det indbyrdes retsforhold, har importøren i reglen reserveret sig en væsentlig kontrol med forhandlerens virksomhed.

I en redegørelse fra 1959 omtaler Monopoltilsynet kontraktforholdet således:

»Systemet med eneforhandlerkontrakter er her i landet særlig udbygget inden for automobilbranchen, hvor de enkelte importører og samlefabriker hver har en kreds af forhandlere, der er kontraktlig forpligtet til ikke at forhandle andre mærker automobiler end den pågældende leverandørs; hvor det drejer sig om mindre gangbare mærker, fraviges bestemmelsen dog hyppigt. Eneforhandler-systemet er i almindelighed kombineret med lukkede salgsdistrikter, således at hver enkelt forhandler får tildelt et bestemt distrikt, som de andre forhandlere ikke uden videre må sælge ind i; såfremt en forhandler sælger et automobil til en person, der er hjemmehørende i en anden forhandlers distrikt, må han betale en overtrædelsesprovision til den forhandler, hvis distrikt er blevet krænket.

I en række tilfælde indeholder forhandlerkontrakterne bestemmelser, hvorefter forhandleren kan opsiges uden varsel eller med meget kort varsel. Dette bevirker efter automobilforhandlerernes opfattelse, at importøren har mulighed for at skaffe

sig afgørende indflydelse på den måde, hvorpå hans forhandlere driver deres forretning, således at forhandleren i forhold til sin leverandør nærmest betragtes som funktionær og ikke som selvstændig forretningsdrivende.«

Forhandlerkontrakterne pålægger næsten altid forhandlerne pligt til at opretholde et veludstyret reparationsværksted, ligesom forhandleren forpligter sig til hos importøren at købe og i forbindelse med værkstedet at opretholde et lager af reservedele for de pågældende mærker også med henblik på salg (en gros-salg) til andre reparationsværksteder i oplandet.

At der her i landet i dag ikke altid findes to distributionsled viser sig ved, at den svenske automobilfabrik VOLVO sælger direkte fra fabrikken i Göteborg til fabrikkens detailforhandlere her i landet. Tilsvarende Scania Vabis.

Der findes i dag her i landet omkring en snes automobilimportører og samlefabrikker af betydning.

På motorcykel- og scooter-området ligger antallet af importører af betydning vel på 6—7; heri ikke medregnet knallertområdet, som ikke behandles her.

I tilslutning til, hvad der foran er sagt om distribution af motorkøretøjer i en gros-leddet, vil det være naturligt også at fremkomme med et par bemærkninger om den tilsvarende distribution af reservedele og tilbehør.

Importen af de såkaldte originale reservedele er samlet hos bilsamlefabrikkerne og bilimportørerne, der videresælger reservedelene til deres autoriserede forhandlere.

I København og andre af landets større byer foregår der herudover en import og et en gros-salg af tilbehør samt af såkaldte uoriginale reservedele. Videre-salget finder sted gennem automobil-, motorcykel- og traktorforhandlere landet over samt gennem enkelte specialforretninger. I et ikke helt ringe omfang finder der også en hjemlig fremstilling af tilbehør sted.

Bag udtrykkene »såkaldte originale« og »såkaldte uoriginale« skjuler sig det faktum, at de sammesteds fabrikerede reservedele tit og ofte distribueres gennem forskellige kanaler.

Større automobilforhandlervirksomheder har i mange tilfælde oprettet særlige specialafdelinger for tilbehørssalg for på denne måde at kombinere deres »en gros«-salg af reservedele med et tilsvarende en gros-salg af tilbehør til oplandets bilværksteder.

#### *Distribution af motorkøretøjer i detail-leddet.*

Når vi i det foregående afsnit har slået fast, at distributionen af motorkøretøjer her i landet i dag normalt foregår gennem 2 led (importør og forhandler), ligger der allerede i denne udtryksform en antydning af, at dette distributionsmønster ikke var det oprindelige.





Fra firmaet Hans Lystrups første år i Slagelse, da virksomheden endnu havde et yderst beskedent omfang.

Hvis vi forsøger at sætte os ind i forholdene før første verdenskrig, da de første motorkøretøjer begyndte at komme frem på markedet, vil det vise sig, at de, der den gang tog handelen med disse »nymodens indretninger« op, i reglen, som tidligere nævnt, var folk, der i forvejen var beskæftigede med fabrikation, salg eller reparation af maskinelle befordringsmidler. I ganske særlig grad var det cykelbranchens folk, som foruden på cykler havde forstand på symaskiner og anden mekanik, der viste interesse for motorkøretøjerne; først og fremmest selvfølgelig for motorcyklerne, men derefter i stigende grad også for automobilerne.

Disse folk rejste hver for sig til udlandet, besøgte de forskellige fabrikker og købte en eller flere af de færdige og besete biler eller motorcykler med hjem. Hjemtransporten skete med skib eller tog, men meget ofte havde de nybagte automobil- eller motorcykelforhandlere medhjælpere med sig på deres indkøbsrejse, og de foretog så hjemtransporten af motorkøretøjerne ad landevejen.

Der var dengang så afgjort tale om detaillimportører, og noget en gros-led her i landet fandtes ikke i den forstand, vi nu kender det. Det varede imidlertid ikke længe, inden enkelte næringsdrivende her hjemme fik generalrepræsentation for udenlandske fabrikker, og spiren var hermed i og for sig lagt til opbygningen af egentlige en gros-virksomheder med forhandlere eller pladsagenter landet over. Virkelig gang i denne udvikling kom der dog først efter den første verdenskrig, da Ford og General Motors selv overtog distributionen af deres produktion og byggede samlefabrikker og opbyggede et forhandlernet landet over, som tidligere omtalt.

Kun få af de allerførste inden for branchen fik større personlige resultater ud af at være pionerer, men enkelte af de endnu i dag eksisterende virksomheder kan dog føre deres branchehistorie tilbage til denne allerførste tid, og det vil føles naturligt i denne forbindelse her at nævne de 3 kendte automobilvirksomheder Hans Lystrup Aktieselskab, F. Bülow & Co. samt Vilh. Nellesmann A/S.

Hans Lystrup begyndte i Slagelse efter endt handelsuddannelse med salg af cykler en gros år 1900.

I 1902 udvidedes forretningen med salg af Wanderer motorcykler indkøbt på forretningsrejser i Tyskland.

10 år senere (1912) udvidedes virksomheden yderligere til at omfatte handel med automobiler, også fortrinsvis Wanderer.

I 1916 blev grosserer Lystrup generalrepræsentant her i landet for General Motors International A/S og solgte biler såvel en gros til forhandlere landet over som direkte til forbrugere.

I 1917 etablerede han sig i København.

I 1923 oprettede som tidligere nævnt General Motors en samlefabrik i København og overtog det meste af en gros-distributionen selv, men Lystrup beholdt dog for enkelte mærkers vedkommende en gros-distributionen for en, efterhånden som årene gik, dog stadig mindre del af landet, samtidig med at han for hovedparten af General Motors' mærker havde forhandlerkontrakt med et »udvidet Stor-København« som distrikt, dog til dels sammen med F. Bülow & Co.

Udviklingen henimod et stadig mere og mere beskåret distrikt er fortsat, efterhånden som General Motors selv har placeret nye forhandlere rundt om, og firmaets distrikt i henhold til sædvanlig forhandlerkontrakt blev efter anden verdenskrig indskrænket til Stor-København sammen med flere andre forhandlere.

Grundlæggeren af det nuværende firma F. Bülow & Co., nu afdøde grosserer F. Bülow, drev før århundredskiftet cykel en gros-virksomhed i Varde.

I 1904, efter at virksomheden et par år i forvejen var flyttet til København, optoges salg af Phænomen motorcykler, der navnlig anvendtes af læger og dyrlæger.

I 1907 blev grosserer Bülow generalrepræsentant for Ford Motor Company A/S, og i tiden efter knyttede han en række forhandlere til sig landet over.

Da Ford Motor Company i 1919 etablerede samlefabrik i København, overtog det selv sit generalagentur, men grosserer Bülow, der på dette tidspunkt havde optaget sønnen C. A. Bülow og svigersønnen F. C. Jacobsen i firmaet, beholdt tre store forhandlerdistrikter — København, Odense og Århus.

I 1924 opsagde firmaet Ford-forhandlingerne og sluttede kontrakt med General Motors.

Som 21-årig mekaniker åbnede nu afdøde grosserer Vilh. Nellesmann et reparationsværksted for cykler og symaskiner i Randers.

I 1903 fik han ved en tilfældighed lejlighed til at gennemføre en heldig reparation af en bil, som en københavner var kørende i til Randers. Denne tilfældighed gav Nellesmann interesse for motorkøretøjer, og han hjemkøbte i 1905 sit første automobil — en 2-cylindret fransk vogn, der straks blev solgt, og et nyt automobilfirma havde set dagens lys.

Siden har den i Randers grundlagte virksomhed udviklet sig med rivende hast, og i 1929 fik grosserer Nellesmann generalrepræsentationen for Morris fabrikkerne i England, en generalrepræsentation, der fortsat indehaves af den af Vilh. Nellesmann oprettede samlefabrik Dansk Oversøisk Motor Industri A/S — DOMI.

De 2 automobil-detailforretninger, som grosserer Nellesmann grundlagde i henholdsvis Randers og København, består den dag i dag som betydende detaillist-virksomheder i stadig udvikling.

At de foran nævnte 3 personer, Lystrup, Bülow og Nellesmann, med rette, sammen med enkelte andre, kan henføres til motorbranchens pionerer, forstår man uden videre, når man på baggrund af oplysningerne om, hvornår disse 3 mænd begyndte inden for branchen, finder følgende notits i et dagblad for den 11. august 1901:

»Grosserer Holger Hassel, København, vendte for et par dage siden hjem fra den længste motorvognsrejse, som endnu er foretaget her i Danmark. Hr. Hassel har kørt fra København til Korsør, fra Nyborg over Odense til Strib og fra Fredericia til Ålborg, i alt med de forskellige kørsler omkring i byerne et hundrede mil. Der har ikke været et eneste uheld undervejs. Hr. Hassel kørte endda til stor overraskelse for de tilstedeværende op på toppen af Skamlingsbanke.«

Medens pionererne inden for motorbranchen, de første motorcykel- og automobilforhandlere, næsten alle, som nævnt, i forvejen havde noget med mekaniske vejbefordringsmidler at gøre, kommer der med strukturændringerne i tyverne helt nye folk ind i billedet. Det var for de amerikanske fabrikker, der etablerede sig her hjemme, ikke eneføgende, at deres lokale forhandlere i forvejen havde haft med biler at gøre eller havde tilknytning til handel med eller reparation af befordringsmidler. Langt større betydning tillagdes det, at de pågældende forhandlere havde en solid økonomisk baggrund. Så skulle disse nok skaffe sig de kvalificerede medarbejdere.

Får man lov til at kigge i de kartoteker, som Danmarks Automobil-Forhandler-Forening ligger inde med, vil man kunne få en tydelig bekræftelse heraf. Tilfældighederne spillede dog også her en ikke uvæsentlig rolle.

Et eksempel herpå er etableringen af Ford-forhandlingen i Kolding.



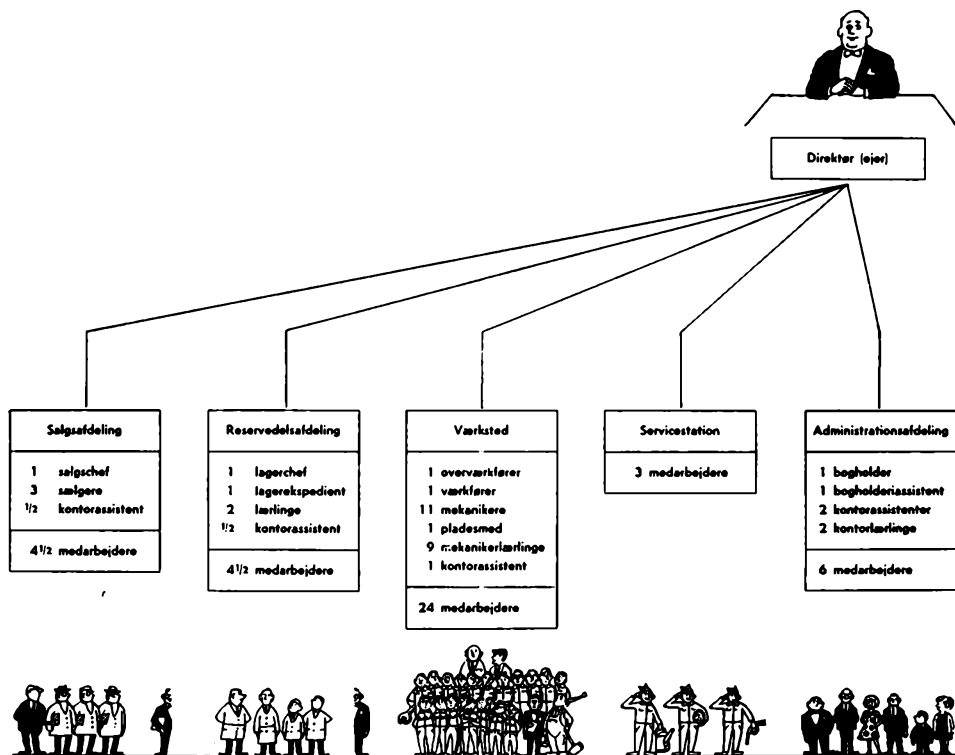
De første Ford T biler præsenteres i gården til Brødr. N. & Kr. Petersens automobilværksted i Bogense straks efter, at firmaet i 1921 havde skrevet forhandlerkontrakt med Ford Motor Co.

I sommeren 1919 var der en langvarig havnestrejke i København. På Københavns red lå på dette tidspunkt to store Amerika-dampere lastet med oversøiske produkter og i kasser dele til de første 700 Fordbiler, bestemt til den nystartede Ford samlefabrik i Heimdalsgade i København.

Da det på grund af strejken var umuligt at få kasserne udlosset i København, blev de to store både dirigeret til Kolding havn, hvor speditør A. Petersen tog sig af det praktiske arrangement ved udlosningen og sørgede for, at kasserne med delene til de 700 automobiler blev transporteret med jernbane til København.

Denne tilfældige begivenhed blev indledningen til et langt og frugtbart samarbejde mellem Ford Motor Company og speditør A. Petersen og hans søn S. Petersen. Den 1. april 1920 stiftede de to »S. Petersen & Co.« i Kolding, der blev et af de første firmaer, der fik forhandlerkontrakt med Ford Motor Company her i landet. Dette firma har siden udviklet sig til et af de store forhandlerfirmaer i Jylland.

Første generation inden for handelen med motorkøretøjer blev således her hjemme, som afgjort også i udlandet, hentet fra mange forskellige erhverv. Nu, efter at der er gået mere end et halvt århundrede, siden de første penge inden for denne branche blev tjent, har billedet ændret sig. Anden — undertiden tredje



»Den typiske automobilforhandlervirksomhed«.

— generation er ved roret, og det hører nu til sjældenhederne, at ikke brancheuddannede folk etablerer sig inden for motorbranchen.

I dag er der inden for automobilhandelen op imod en snes mærkeforhandlergrupper af større betydning. På motorcykel- og scooterområdet er der tale om fem—seks betydende mærkegrupper ganske svarende til de mere betydende importører og fabrikker.

Grundlæggelsen af de første amerikanske samlefabrikker i København og de i forbindelse hermed oprettede automobilforretninger landet over medførte i egentlig forstand en strukturændring inden for branchen.

Dette viste sig ved, at de enkelte forhandlere nu måtte holde sig til et enkelt fabrikat, idet importørerne ikke tolererede, at konkurrerende mærker blev solgt fra samme forretning.

Før strukturændringen var der tale om frit købmændskab. Den tidligere detaillistimportør eller forhandler købte sine biler, hvor det passede ham.

Det mønster for automobildistributionen, der var blevet skabt i U.S.A., og som med Ford og General Motors var blevet bragt til Europa og også til Danmark, blev efterhånden forbillede for de europæiske fabrikker.

I dag er dette distributionsmønster næsten enerådende, og i de senere år har

yderligere de store automobilforhandlere oprettet egne filialer inden for deres distrikt.

Den typiske automobilforhandlervirksomhed består i dag af fire særskilte afdelinger holdt sammen af en fælles administration.

Fra *salgsafdelingen* foregår salget af nye og brugte personbiler og ofte tillige af vare- og lastbiler.

For person- og varebilernes vedkommende er der efterhånden kun tale om salg af fuldt færdige, fabriksfremstillede typer, medens varebilerne tidligere individuelt fik påbygget et karrosseri enten som lad eller kasse efter kundens ønske. Personbilerne inden for hvert enkelt fabrikat og hver enkelt model leveres nu i alle tænkelige farver. Før i tiden sagde fabrikkerne: »Selvfølgelig kan kunderne få den farve, de ønsker, når de bare bestemmer sig for sort.«

Lastbilerne får i almindelighed stadig påbygget lad eller kasse efter forbrugers forskrifter. Det er normalt forhandleren, som tager ordren på ladet eller karrosseriet i hovedentreprise og derefter lader karetmageren eller karrosserifabrikanten udføre arbejdet.

De forhandlere, som sælger færdige busser til rutebilejere eller turistbilejere, har efterhånden i høj grad specialiseret sig. Enten lader forhandleren efter kundens ønsker karrosseriet fremstille hos karrosserifabrikanten og står i disse tilfælde som sælger af det færdige køretøj, eller også er det karrosserifabrikanten, der står som sælger af køretøjet, hvortil han indkøber chassis hos automobilforhandleren. I flere tilfælde er de to næringer — automobilforhandling og karrosseribyggeri — forenet i en og samme virksomhed.

Noget lignende gør sig i de senere år gældende med hensyn til leverancen af lastbiler med særlige losse- og lasteindretninger, medens påhængsvogne og lastbiler leveres af påhængsvognsfabrikkerne.

Medens det i dag næsten er en selvfølge, at en virksomhed, der forhandler nye automobiler, samtidig har *reparationsværksted* og *reservedelslager*, var forholdet helt anderledes i den allerførste tid, hvor man ifølge sagens natur kun havde salg af de nye køretøjer at koncentrere sig om. Nødvendige reparationer udførtes oftest andetsteds, som omtalt senere under afsnittet om værksteder.

Den foran omtalte strukturændring inden for branchen ændrede også dette forhold. Fabrikkerne krævede simpelt hen efter amerikansk mønster, at deres forhandlere skulle have såvel værksted som reservedelslager.

I begyndelsen anså forhandlerne værkstedet for et nødvendigt, tabgivende onde, som de på en måde var tvunget til at indrette. I dag er værkstedsvirksomheden imidlertid for længst anerkendt som en nødvendig, men samtidig også indtægtsgivende side af automobilforhandlernes mangesidede virksomhed. Tit udvides den normale reparationsvirksomhed med malerværksted, vulkanisering og cylinderudboring m. m.



Værksted (th) og brugtvognslager (tv) 1924 indrettet i gl. ølbryggeri (I/S Sofus Nellemann, Randers).

Fra reservedelsafdelingen forsynes ikke alene forhandlernes eget værksted, men et »en gros« salgs finder også sted til »fremmede« værksteder i oplandet, såvel til værksteder, der drives af forhandlere af andre mærker som »rene værksteder«.

Fra reservedelsafdelingen sælges også automobilgummi og automobiltilbehør. Tilbehørssalget har i tidens løb ændret karakter i væsentlig grad. I automobilismens helt unge dage hørte f. eks. selvstarter, reservehjul, elektriske lygter, afvisere og meget andet tilbehør ikke med til en bils normale udstyr. Efterhånden blev disse ting og meget andet standardudstyr fra bilfabrikkerne, medens andre og nye tilbehørsgenstande er trådt i stedet på tilbehørslageret.

En *servicestation* med salg af benzin og olie og med vaske- og smørehal hører i reglen også i dag med til en automobilforhandlers normale næringsområde, om end der på dette område er et stort antal specialvirksomheder, således som det vil fremgå af det nedenfor følgende afsnit om benzin- og oliesalget.

Længe før anden verdenskrig opstod der for automobilhandelen, specielt for Ford-forhandlernes vedkommende, et nyt forretningsområde, der omfattede salg af traktorer til landbruget. Traktorerne fabrikeredes i reglen af automobilfabrikkerne, og det var derfor naturligt, at også automobilforhandlerne fik overladt detailsalget. Udviklingen har dog på dette område været påvirket af, at også landbrugsmaskinhandlerne, der i forvejen var leverandører af maskiner og red-

skaber til landbruget, ganske naturligt var interesseret i traktorsalget og i betydelig udstrækning har beskæftiget sig med dette salgsområde.

I modsætning til automobiler og motorcykler fabrikeres der i dag en hel del traktorer her hjemme.

I dag er forholdet således, at traktorsalget, og hvad dertil hører, kun henregnes til motorbranchens egentlige område, for så vidt virksomheden i forvejen tilhører denne branche.

Hvad der i øvrigt foran er anført som karakteristisk for udviklingen inden for distributionen af biler, gælder med de af forholdets natur følgende modifikationer også for handelen med motorcykler og traktorer.

Nærværende afsnit om detaildistributionen af motorkøretøjer kan ikke forlades uden nærmere omtale af omsætningen af *brugte køretøjer*.

Efterhånden som handelen med nye motorkøretøjer tog til i løbet af tyverne, opstod der også et betydeligt salg af brugte køretøjer.

Det blev sædvanligt, at det gamle, men endnu ikke opslidte køretøj tjente som bytteobjekt ved køb af nyt køretøj, og forhandleren måtte derefter videresælge det ibyttetagne brugte køretøj, eventuelt i repareret stand, til en ny forbruger. Muligvis må forhandleren i denne handel nummer 2 tage et endnu ældre køretøj i bytte og så fremdeles.

I de større byer er det ikke ualmindeligt, at forhandlerne videresælger en del af de brugte køretøjer »en gros« til de rene brugtbilhandlere. Disse sidste er i et ikke ringe antal vokset frem siden slutningen af trediverne. Efterhånden som de forskellige fabrikker og importører udvider deres forhandlernet, bliver imidlertid mange, der er begyndt som brugtbilhandlere, inkorporeret i nyvognsforhandlerens rækker, men andre brugtbilhandlere træder i deres sted.

Omsætningen af brugte køretøjer er meget betydelig, og man kan roligt regne med, at for hver gang der sælges et nyt køretøj, omsættes der 2—3 brugte.

For traktorernes vedkommende er der i knap så udstrakt grad tale om specielle brugt-traktor-forhandlere. Her er det så godt som altid sælgeren af den nye traktor, der selv må tage sig af videresalget af den ibyttetagne traktor, hvis denne ikke straks går til ophugning.

Gennem mange år har Danmarks Automobil-Forhandler-Forening til vejledning for omsætningen af brugte biler udgivet et såkaldt brugtbilkatalog. Kataloget udkommer 3—4 gange årlig og indeholder på basis af markedsanalyser oplysninger om de gængse udsalgspriser på brugtbilområdet.

På tilsvarende måde udsender Motorcykle Forhandler Foreningen et katalog over priser på brugte motorcykler og scootere.

For traktorområdet findes et tilsvarende katalog, oprindeligt udgivet af Danmarks Automobil-Forhandler-Forening, senere af denne forening i samarbejde med Dansk Maskinhandlerforening.





Moderne automobilbutik (I/S Sofus Nellemann, Randers).

Det sidste stadium i et motorkøretøjs tilværelse er ophugningen. Der har efterhånden udviklet sig en speciel næringsvirksomhed på dette område — »bilophugningsvirksomhederne«.

Bilophuggeren har i nogle tilfælde mulighed for at sælge hele bilen til en eller anden Liebhaber eller måske enkelte dele fra den. Resterne — alt efter forholdene — presses sammen og passerer skrothandleren for til sidst at havne på stålvalseværket i Frederiksværk.

Fælles for alle områder inden for detailhandelen med motorkøretøjer og traktorer er, at salget i udstrakt grad finder sted på afbetaling, der i et vist omfang finansieres af forhandleren selv, men navnlig gennem banker, specielle finansieringsselskaber og i den senere tid desuden af sparekasserne, dog kun i beskeden målestok.

Der findes i dag omkring 1000 automobilforhandlere (nyvognsforhandlere) i landet og ca. 150 forhandlere af nye motorcykler. I mange tilfælde er disse to næringer forenet i én og samme virksomhed. Ude i landdistrikterne er der desuden endnu bilforhandlere, som har en afdeling med cykel- og symaskinehandel.

#### *Reparation af motorkøretøjer.*

Når der i motorcyklernes og bilernes barndom her i landet blev noget i vejen med

»vidunderet«, var det naturligt for ejeren, hvis hans egen mekaniske indsigt ikke slog til, at søge råd og hjælp hos dem, der fagmæssigt lå »tættest på«. Det blev på denne måde især cykelsmedene og maskinværkstederne rundt omkring, der fik med reparation af motorkøretøjerne at gøre.

Hvad specielt de egentlige »smede- og maskinværksteder« angår, var det i særlig grad naturligt, at disse kom ind i billedet i alle de tilfælde, hvor det i forbindelse med en reparation blev nødvendigt at fremstille en eller anden reservedel til erstatning for en opslidt eller itugået. Der var jo i motoriseringens første årtier ikke som nu velassorterede reservedelslagre. Delene kunne kun fremskaffes med besvær og ofte slet ikke, og det blev derfor smedens eller maskinværkstedets opgave at forfærdige sådanne reservedele i alleregentligste forstand som håndværk. Først skulle der smedes et råemne og derefter skulle dette bearbejdes i drejebænk og med boremaskine. På denne måde fremstilledes der f. eks. nye stempelringe, og i en snæver vending kunne endog et nyt gearkassehjul files ud af et smedet emne og passes til efter det havarede, men da gearkassen heller ikke i forvejen var lydløs, var ejeren glad, blot han kunne komme ud at køre igen, selv om det var med »knurreri«.

Indtil godt og vel på denne side af første verdenskrig var der på denne måde vokset en hel del reparationsværksteder op. Skiltet »Smede- og Maskinværksted samt Autoreparation« dukkede i stigende antal op rundt omkring i provinsens større byer.

Som følge af, at det amerikanske distributionssystem, der blev omtalt i forrige afsnit, vandt indpas inden for bilhandelen her hjemme, blev spiren også lagt til en strukturændring for værkstedernes vedkommende. Indtil da kunne man med få undtagelser hævde, at handel, håndværk og reparation næringsmæssigt set blev holdt nogenlunde adskilt. Nu kom imidlertid de amerikanske fabrikker og forlangte, at deres forhandlere skulle have såvel værksted som reservedelslager. Den bagved liggende idé, at salget af et motorkøretøj ikke kan eller ikke bør stå alene, men af sælgeren bør følges op med en service i køretøjets levetid, har siden været en grundlov inden for motorbranchen. Der fulgte nu en voldsom udvikling på værkstedsområdet. Bilfabrikanterne udsendte de første reservedelskataloger, og lokale reservedelslagre blev oprettet hos de forskellige mærkeforhandlere, der nu også ved indretning af egne værksteder blev i stand til selv at reparere samtidig med, at de leverede reservedele til de »rene værksteder« i omlandet, altså til de hidtidige »smede-, maskin- og autoværksteder«, der ikke selv forhandlede motor-køretøjer eller reservedele.

Automobilforhandlerne i almindelighed gik dog ikke særlig aktivt ind på værkstedsområdet. Der var en tilbøjelighed til at lade de rene værksteder klare reparationerne og til selv fortrinsvis alene at dyrke salgssiden, altså salg af køretøjer og reservedele. Værkstedet blev ofte af forhandlerne betragtet som et påtvunget nød-



Autoværksted med grav 1920 (I/S Elitz W. Kruse, Ålborg).

vendigt onde, og det er egentlig først efter, at forhandlerne under anden verdenskrig havde fået øjnene åbnet for værkstedets selvstændige værdi, at man efter krigens afslutning kom ind på en rationel værkstedsdrift med fuld forretningsmæssig ligeberettigelse med reservedelssalg og salg af motorkøretøjer.

Udviklingen efter første verdenskrig, den påbegyndte strukturændring og det da stærkt øgede salg af motorkøretøjer skabte et tilsvarende øget behov for tilgang af medarbejdere til branchen. Isenkræmmerlærlinge gik efter endt uddannelse i stort antal i arbejde hos automobilforhandlerne, hvor de passede reservedelslageret, og smede og maskinarbejdere blev ligeledes i stigende grad trukket over til de mekaniske værksteder, der ligesom forhandlerens værksteder specialiserede sig i reparation af motorkøretøjer. Det var fortsat smeden og maskinarbejderen, der var den faglærte på reparationsområdet.\*

Også på anden måde skete der i begyndelsen af tyverne vigtige ting på værkstedsområdet. Værkstederne blev indrettet med »grav«, hvorfra bilens underdel kunne repareres både mere betryggende og hurtigere end før. Fabrikkerne og reservedelsgrossisterne lod fremstille specialværktøjer til værkstederne: hjulaftagere, hensigtsmæssige donkrafte med hjul under og hydrauliske billøftere

---

\*) Om denne udvikling kan der henvises til artiklen om uddannelsesforholdene inden for motorbranchen senere i bogen.

m. m. var med til at rationalisere arbejdet. Omkring tredive fremkommer jiggværktøjerne, hvorved der opnås bedre tilpasning i tolerancemål og målrigtige indstillinger. Dette gælder f. eks. også chassisopmålinger, styretøjskontrol, lygteindstilling og meget andet.

I begyndelsen af trediveerne meldte der sig også særlige krav i henseende til bilværkstedernes beliggenhed. Der blev behov for plads til parkering. Var der ikke tilstrækkelig plads uden om værkstedet, blev kælderetagen nedenunder ofte udnyttet med skrå til- og frakørsel. Samtidig begyndte man en hensigtsmæssig inddeling af selve værkstedsarealet med fastplacerede reparationsafdelinger for svejsning, smedje, billakering, sadelmagerarbejde, akkumulatorarbejde, maskinarbejde, smøring, vask og polering. Værktøjsbure for specialværktøj blev indrettet systematisk.

Under anden verdenskrig blev der stillet store krav til bilværkstederne, specielt i henseende til installation og reparation af gasgeneratoranlæg, hvori det i små klodser skårne generatorbrænde omdannedes til kulilte, der erstattede benzinen.

På det helt moderne bilværksted anvendes der i dag en lang række forskellige komplicerede og kvalificerede specialmaskiner, prøveapparater og indstillingskontrolapparater. Dette udstyr er kapitalkrævende, men nedsætter i væsentlig grad reparationstiden til gavn for såvel bilejer som værkstedsejer. Den nedsatte reparationstid er grundlaget for en bedre udnyttelse af de øvrige investeringer i værkstedsdriften.

Et moderne bilværksted er ikke alene indstillet på at tage sig af de egentlige motortekniske reparationer. De mange reparationer, der skyldes færdselsuheld, har hyppigt relation til karrosseriet, og her er det værkstedets pladesmede, der træder i funktion; men det moderne værksted har også mange opgaver ud over egentlige reparationer, hvoriblandt navnlig kan nævnes de mange kontrolopgaver med henblik på køretøjernes færdselsmæssige sikkerhed: lygtekontrol, bremsejusteringer, styretøjsindstillinger, chassisudmålinger m. v.

Vedligeholdelsen af selve motoren er et område for sig. Motorens økonomi afhænger af stempeltætheden, og på et eller andet tidspunkt af motorens levetid bliver det nødvendigt med justering og fornyelse af krumtap og cylinderdiameter. Dette specielle reparationsområde dækkes i stigende grad af specialfirmaer, der virker som underleverandører for de almindelige værksteder i branchen. Disse specialfirmaer, de såkaldte cylinderudboringsvirksomheder, er indstillet på præcisionsbehandling med størst mulig nøjagtighed til billigst mulig pris. De har et udstyr, der meget nær svarer til automobilfabrikernes tilsvarende afdelinger.

Udviklingen på reparationsområdet er i de seneste år tydeligt gået i retning henimod øget specialisering.

Automobilforhandlernes værksteder, der oprindeligt fungerede på lige fod med de »rene værksteder« i den forstand, at de ikke holdt sig til vedkommende for-



Moderne automobilforretning med salg, reparation og service. (F. Bülow & Co., København Ø.).

handlers eget mærke, men påtog sig motorkøretøjsreparationer af enhver art, gik imidlertid hurtigt over til kun at reparere »egne mærker«. For de »rene værksteder«s vedkommende er en tilsvarende udvikling så småt ved at vise sig. Også her er specialiseringen i form af, at man holder sig til visse bestemte mærker, ved at slå igennem. Baggrunden for denne udvikling må søges i 2 ting.

For det første kræver køretøjernes stadig mere komplicerede indretning så mange og så kostbare specialredskaber i høj teknik forskellige fra mærke til mærke, at det for det enkelte værksted bliver økonomisk uoverkommeligt og urentabelt at have værktøj for alle mulige køretøjer.

For det andet vinder akkordsystemet i stigende grad frem på automobilværkstederne, og den med akkordsystemet forbundne administration bliver uoverkommelig, ja praktisk talt umulig på mindre værksteder, hvis disse ikke begrænser sig til et enkelt eller få mærker.

Denne udvikling har bevirket, at antallet af »rene værksteder« i forhold til det stigende antal af forhandlernes mærkeværksteder er i tilbagegang. Flere og flere indehavere af »rene værksteder« bliver desuden selv forhandlere og kommer derved specialiseringen nærmere.

Det må i denne forbindelse også nævnes, at værkstedernes servicebetonede vedligeholdelsesopgaver i stigende grad siden anden verdenskrig er gået over til de såkaldte servicestationer, der bliver mere og mere indstillede på at klare det stærkt stigende antal bilisters og motorcyklisters daglige fornødenheder. De egent-

lige reparationsværksteder kommer således ofte først ind i billedet, når der bliver tale om reparationer i egentlig forstand, medmindre værkstedet hører til dem, der ud over reparationsvirksomhed har indrettet sig specielt med henblik på samme servicevirksomhed som servicestationerne.

Til moderne bilreparationer kræves en mængde specialviden, hvormed fabrikerne for deres egne mærkers vedkommende forsyner deres forhandlers værksteder. For det første udgiver enhver fabrik et udførligt værk om hver af sine modeller. Det er den såkaldte værkstedsmanual. Dette værk indeholder oplysninger om, hvorledes modellen skal repareres og justeres i alle detaljer. For det andet udsender de store automobilfabrikker ofte demonstrationsfilm, som viser de enkelte bilmaskinelementers adskillelse, reparation og samling. For det tredje udsender fabrikerne regelmæssigt servicemeddelelser, der redegør for, hvorledes man imødegår vanskeligheder, der kan opstå efter nogen tids kørsel. For det fjerde afholder fabrikerne specialkurser for både værkførere og mekanikere. Når en ny model skal på markedet, sørger fabrikken i forvejen for, at alle de nye konstruktioner gennemgås for værkstedslederne, og derefter fortsættes der med 8 eller 14 dages kurser for mekanikerne. Under et sådant kursus gennemgås den pågældende konstruktion i alle detaljer, og deltagerne får lejlighed til personlig at foretage reparations- og indstillingsarbejde. Det nye værktøj, der skal anvendes, bliver demonstreret, og endelig får hver mand udleveret en trykt arbejdsanvisning.

Det samlede antal automobil- og motorcykelværksteder andrager antagelig omkring 2.500. Af disse driver ca. 1000 tillige forhandling af automobiler og/eller motorcykler.

En stor del af disse værksteder beskæftiger sig også med reparation af traktorer. Det gælder specielt de automobilforhandlervirksomheder, hvorfra der også forhandles traktorer. Mange af disse værksteder har ambulante værksteder monteret i de såkaldte servicevogne, der kører rundt i oplandet.

### *Benzin- og oliesalg (servicestationer).*

Lad os prøve at forestille os, hvorledes en af de ganske få, der ved århundredskiftet anskaffede sig en motorcykel eller en bil, fik benzin til kørslen. Han kunne jo ikke dengang som nu køre hen til den nærmeste servicestation og få tanket op, og det hjalp heller ikke meget, at han henvendte sig til den, af hvem han havde købt køretøjet. Forhandlerne af motorkøretøjer var ikke dengang indstillet på de sideleverancer og den servicevirksomhed, der i dag er naturlig.

Næh, vor automobilkører eller motorcykelkører måtte såmænd gå hen på apoteket for at få den nødvendige benzin, og det blev således ganske enkelt apotekerne, der i den allerførste tid fik fornøjelsen af at sælge de forholdsvis beskedne kvanta benzin, de motorkørende havde brug for.

Længe varede det imidlertid ikke, før der opstod en virksomhed, der special-



Første benzintank ved færgelejet i Snoghøj 1921 – den eneste landevejs-tank mellem København og Skagen.

serede sig i benzinleverancer til motorkøretøjer. Det første benzinimportfirma med denne handel for øje, Nordisk Benzinkompagni, stiftedes lige efter århundredskiftet. Firmaet oprettede benzindepoter rundt om i byerne. I flere år havde denne virksomhed praktisk talt monopol på benzinhandelen.

Det Danske Petroleums Aktieselskab, der repræsenterede Standard Oil i U. S. A., og som var dominerende inden for petroleumshandelen, begyndte imidlertid også at interessere sig for sagen. I 1910 købte det aktiemajoriteten i Nordisk Benzinkompagni og begyndte derefter benzindistributionen gennem sit eget net af petroleumshandlere landet over.

Med D. D. P. A.'s indtrængen på benzinmarkedet blev det således naturligt, at købmænd og andre, der solgte petroleum, også tog sig af detaildistributionen af benzin, og de lykkelige ejere af motorkøretøjer før første verdenskrig fik efterhånden den nødvendige benzin leveret i dunke hos de lokale købmænd. Dunkene



Moderne service station (Esso).

gik i henholdsvis fyldt og tom tilstand frem og tilbage mellem købmand og bilist på samme måde, som mælkeflasker i dag går frem og tilbage mellem forbruger og ismejeri.

Som følge af den eksplosionsfare, der er forbundet med opbevaring af bænzin, fik justitsministeren ved motorloven af 1918 hjemmel til at gennemføre nærmere bestemmelser om opbevaring af brandfarlige væsker. Disse bestemmelser udsendtes i en bekendtgørelse af 1. april 1922, hvorefter benzinen fremtidig skulle opbevares i underjordiske tanke. Antallet af motorkøretøjer tog samtidig et voldsomt opsving, og benzinpumper i forbindelse med underjordiske tankanlæg, hvoraf enkelte i forvejen var opstillet, begyndte nu i øget tempo at vise sig i gadebilledet og langs landevejene. De første pumper var vinge-håndpumper uden indbygget målekar. Pumper med målekar af jern og på 10 liter dukkede op i 1926. Senere kom et pumpesystem med  $2 \times 5$  liter støbejernsmålekar. Målekarrene erstattedes nogle år senere med målekar af glas.

Efter den anden verdenskrig udskiftedes de såkaldte »håndpumper«, og i dag



anvendes udelukkende elektriske pumper ved salg til bilister, medens »parkejere«, vognmænd og landbrugere endnu i deres forbrugeranlæg benytter håndpumper.

D. D. P. A. (Esso) blev ikke alene på benzinmarkedet. Efterhånden kom andre benzinselskaber ind i billedet, og i dag har vi 5—6 større benzinselskaber foruden enkelte mindre.

Distributionssystemet er forskelligt i de forskellige lande. Her i Danmark har det såkaldte solo site system udviklet sig. Efter dette system har de enkelte benzinforhandlere over for deres benzinleverandører måttet forpligte sig til ikke at sælge andre benzinimportørers produkter. På denne måde har konkurrencen mellem de forskellige benzinimportører tvunget antallet af benzin-udsalgssteder op i en størrelse, som mange anser for urimelig, men som af benzinselskaberne forsvares med henvisning til motoriseringens stadige vækst.

Efterhånden som motoriseringen er taget til, har benzin-udsalgsstederne helt ændret karakter.

Købmændenes og andre handlendes salgssteder med en enkelt benzinstander med håndpumpe er afløst af moderne velindrettede servicestationer, der er indrettet på betjening af det motorkørende publikum ikke alene med benzin, men også med al anden servicevirksomhed lige indtil det egentlige reparationsområde. Servicestationerne af i dag er således også indstillet på såvel olieskift som vask og smøring, ligesom de har salg af tilbehør af enhver art, herunder batterier og gummi.

Salget af smøreolier til motorkøretøjer er nært knyttet til servicestationerne og de øvrige benzinsalgssteder, men automobilforhandlerne har dog her en ikke uvæsentlig andel af salget som følge af den servicevirksomhed, de udøver i forbindelse med salget af nye køretøjer.

Ca. halvdelen af de egentlige servicestationer tilhører benzinselskaberne, der driver stationerne ved forpagtere, men mange servicestationer, specielt de, der drives af automobilforhandlere og reparationsværksteder, er selvejede, hvorvel benzinselskaberne i vidt omfang har medvirket ved finansieringen af byggeriet. Der findes i dag her i landet omkring 8.000 benzinudsalgssteder, hvoraf 1.400 egentlige servicestationer med en betjening, som karakteristisk for en moderne virksomhed af denne art er meget alsidig.

#### *Distribution og reparation (vulkanisering) af dæk og slanger til motorkøretøjer.*

Hverken automobil-, motorcykel- eller traktorgummi fabrikeres i dag i Danmark. Alt gummi af denne art importeres, og der findes her i landet omkring en snes importfirmaer med import af de mest kendte gummifabrikater.

I motoriseringens barndom derimod optog de danske virksomheder Schjøning & Arvé i København samt Theilgaards fabrikker i Køge fabrikation af auto-

mobil- og motorcykelgummi. Fabrikationen på dette område indstilledes dog henholdsvis i 1940 og 1957.

Det var i begyndelsen tit og ofte automobilforhandlere, som repræsenterede de forskellige gummifabrikker og tog sig af importen og forhandlingen af gummi til motorkøretøjerne.

Senere har imidlertid gummifabrikkerne efterhånden hver især etableret deres egne filialer her i landet til formidling af en gros-salg af deres egne fabrikater gennem en talrig — ja tusindtallig — kreds af autogummiforhandlere, hvormed der fortælles nedenfor.

Ikke få større forhandlere landet over fungerer dog som mellemgrossister ved fra eget lager at sælge til oplandets reparationsværksteder.

Samtidig med at motorkøretøjerne — først personbilerne og motorcyklerne, senere også de mindre og større lastbiler — blev udstyret med luftgummi, blev det også aktuelt med reparation af dæk og slanger i tilfælde af beskadigelser eller punktering. De færreste automobil- og motorcykelforhandlere eller automobil- og motorcykelværksteder tog sig af denne del af vedligeholdelsen af køretøjerne, fordi de forudsatte en uddannelse i en helt anden teknik end den, der anvendtes til motorkøretøjernes mekaniske indretning.

Da der her i landet efter 1908—09 erhvervedes et begyndende kendskab til den specielle vulkaniseringsteknik, voksede en helt selvstændig næringsgren frem, der trak sine udøvere til sig fra de mest forskelligartede kanter.

Det første særlige problem, der meldte sig, var lapning af slangerne. Lufttrykket i slangerne på et motorkøretøj, specielt bilerne, var adskilligt højere end i cykelslangen, og lapning af bilslangen blev derfor langt vanskeligere. Lapper måtte vulkaniseres fast på slangen med den størst mulige vedhængskraft. Hertil kræves en særlig proces, bl. a. den såkaldte vulkaniseringsvarme, som efterhånden fremkaldtes ved benyttelse af overtryk af vanddamp i et lukket system. Men dernæst blev også reparation af dæk aktuel og hertil krævedes tilsvarende dampvarme. Når de bærende lærredslag i dækkassen som følge af slitage eller overlast er bristet, foretages en reparation ved, at der på særlig måde indlægges et system af nye lærredslag, ligesom ny slidbane pålægges.

Der er på vulkanisømrådet sket en vidtgående teknisk udvikling, der i en vis udstrækning sideordner disse virksomheder med fabrikationen af helt nye dæk i bilgummifabrikkerne, hvor man jo desuden fremstiller selve de nye lærredskasser, hvorpå de helt nye dæk fabrikkes.

Efterhånden er det ikke alene personbieldæk, der vulkaniseres eller forsynes med helt nye slidbaner; også lastbil- og busdæk behandles, og i den seneste tid lægges der endvidere slidbaner på traktordæk i vidt omfang såvel som på luftgummi til jord-entreprenørmaskiner.

Selv om vulkanisørbranchen er et område for sig selv inden for motorbranchen og således normalt må anses for specialistvirksomheder, har dog visse andre næringsudøvere inden for motorbranchen, specielt automobilforhandlere, taget virksomheden op i en særlig afdeling i tilslutning til den ordinære værkstedsvirksomhed.

Som eksempel på den hastige udvikling, som vulkanisørnæringen har gennemgået, kan det nævnes, at et af vore store bilfirmaer, der samtidig driver en stor vulkaniseringsafdeling, efter første verdenskrig fik et komplet sæt vulkaniseringsmaskiner hjem fra Amerika, men disse maskiner var alle efter blot 6 års brug forældede, ude af drift og erstattet af nye typer.

Vor hjemlige maskinindustri har taget fabrikationen af disse efterhånden kostbare vulkaniseringsmaskiner op og forsyner i dag ikke alene hjemmemarkedet, men har yderligere skabt en ikke ubetydelig eksport.

Vulkaniseringslærred og slidbanemateriale erhverves hos bilgummiimportørerne.

Som én naturlig følge af vulkanisørens arbejde med reparation af bilgummi og med slidbanepålægning blev også salg af nyt gummi naturligt for disse næringsudøvere, selv om de på dette område i forvejen mødte — og stadig møder — en naturlig og ikke ubetydelig konkurrence fra automobilforhandlere, motorcykelforhandlere, traktorforhandlere samt reparationsværksteder og servicestationer, der alle ved siden af deres hovedvirksomhed også forhandler dæk og slanger til motorkøretøjer m. v.

Ved siden af disse på en måde fødte gummiforhandlere findes der desuden enkelte specialforretninger på området.

Der findes i dag i alt ca. 5.000 detailforhandlere af auto-, motorcykel- og traktorgummi. Heraf har vel omkring et par tusinde kun handel i ganske ringe udstrækning. — Af samtlige gummiforhandlere har nok kun ca. 250 vulkanisørvirksomhed, men som specialister på området har disse virksomheder et temmelig betydeligt gummisalg.

### *Karrosseribygning.*

I modsætning til de fleste andre områder inden for motorbranchen har karrosseribygningen flere tusinde års tradition bag sig. Udviklingen har været ganske naturlig. Efterhånden som efterspørgslen efter hestevogne fra århundredets begyndelse stadig er aftaget, har faget fornyet sig selv ved at finde nye områder på det gamle grundlag ved bygning af karrosserier til motorkøretøjerne.

I tiden før første verdenskrig og nogle år derefter blev der bygget individuelle personbil- og droske-karrosserier på bestilling efter tidens mode. Massefabrikationens fordele førte imidlertid med sig, at automobiler — først personbilerne,



Bus fra 1919 opbygget på Aksel Andreasens vognfabrik i Sorø.

men i stigende grad også varebilerne — leveredes fuldt færdige fra fabrikkerne. Også på lastbilområdet går udviklingen i samme retning. De individuelle førerhuse, der tidligere var almindelige, er nu praktisk talt afløst af de fabriksfremstillede, og tilbage til karrosserifabrikanten og karetmageren er efterhånden, foruden lastbillad, kun de særlige specialkonstruktioner til busser, turistbiler etc., medens påhængsvognsfabrikkerne konstruerer og bygger tankbiler og store påhængsvogne.

Den hjemlige bus- og turistbilbygning har været afhængig af de danske myndigheders specielle krav til belastning og dimensioner, men faget har samtidig forstået at modernisere og bekvemmeliggøre bussens indretning også under påvirkning af passagerflyets mere moderne udstyr forud for jernbanernes.

Detailsalget af disse specialbyggede køretøjer sker enten direkte fra fabrikken eller fra den automobilforhandler, der har leveret chassiset — herom henvises til afsnittet foran om distribution i detailledet.

Det samlede antal virksomheder på karrosseriområdet andrager omkring 300.

### *Autolakering.*

Dette fag har flere hundrede års traditioner bag sig og karakteriseres bedst ved den for fagets udøvere også anvendte betegnelse »vognmalere«.

Omkring første verdenskrig skiftede de materialer og de værktøjer, som vognmalerne betjente sig af, fuldstændig karakter. Sprøjtematerialerne holdt deres indtog såvel hos autolakererne som på automobilfabrikkerne. Den nye teknik for-

øgede fagets muligheder. Med de nye materialer fulgte nye metoder. Specielle sundhedsmæssige forholdsregler under arbejdets udførelse blev nødvendiggjort, og hermed fulgte ændret værkstedsindretning.

Autolakereriets arbejdsområde dækkes hovedsagelig af de tilfælde, hvor karrosseriet fremstilles individuelt af karetmageren eller karrosserifabrikken, samt af det stigende antal reparationer på personbiler, der følger med det stadig stigende antal færdselsskader.

Der findes her i landet ca. 1.000 autolakeringsværksteder. Mange af dem er indrettet af automobilforhandlerne i tilslutning til deres reparationsværksted.

# STATISTIK OM DANMARKS MOTORPARK

Af cand. oecon. E. Ebsen Petersen.

## *Det statistiske kildemateriale.*

I de første love om motorkøretøjer blev det bestemt, at før en motorejers tog sit køretøj i brug, skulle han indgive skriftlig anmeldelse om køretøjet til politioverheden i den jurisdiktion, hvor han var hjemmehørende. Der skulle gøres anmeldelse om »Automobilets Bestemmelse, Antal Hestes Kraft, Egenvægt, Bevægkraft, fra hvilken Fabrik Automobilet er udgaaet, til hvilken Type det henhører, og hvilket Fabriknummer det har«. For lastbiler skulle endvidere oplyses lastens maksimalvægt.

Denne registrering af motorkøretøjerne hos politiet har til stadighed dannet grundlag for de opgørelser over motorparkens *størrelse og sammensætning*, som med mellemrum — siden 1927 hvert år — er foretaget af *Det statistiske Departement*. For årene 1940-1945 foreligger ikke opgørelser over antallet af indregistrerede køretøjer, men derimod over antallet af køretøjer, som var »i drift«; disse oplysninger var meddelt af *Benzinnævnet*, som administrerede brændstofrationeringen under krigen.

Resultaterne af opgørelserne er blevet offentliggjort i *Statistiske Efterretninger* og — mere summarisk — i *Statistisk Årbog*. To særlig detaljerede opgørelser pr. 1. juli 1924 og 31. december 1951 er offentliggjort i *Statistiske Meddelelser*.

Den første optælling foretoges i 1909. Datoen var 1. september. Derefter foreligger tællinger med 1 eller 2 års mellemrum indtil 1916. I maj 1917 afholdtes en ekstraordinær tælling i anledning af gennemførelse af den af krigen nødvendiggjorte benzinrationering, men derefter var tællingerne indstillet indtil september 1920. Begrundelsen for standsningen af statistikken var følgende:

I Løbet af det første Aars Tid efter Rationeringen ophørte næsten al Kørsel med Motorvogne, og inden Benzinvanskelighederne atter begyndte at mindskes, medførte den i Mellemtiden indførte overordentlige Beskatning af Motorkøretøjer, fra hvilken man kunde fritages ved at afstaa fra Brugsretten, en betydelig Indskrænkning i Benyttelsen af Køretøjerne og i Tilgangen af nye.

I statistikken for 1920 indgik nu også køretøjerne i det med Danmark genforenede Sønderjylland, i alt 504 automobiler, heraf 41 lastbiler, samt 160 motorcykler. Derefter foreligger opgørelser for hvert år, med undtagelse af 1922, 1923 og 1926. Siden 1948 er opgørelserne foretaget ved årets udgang. — Påhængsvogne til lastbiler og sidevogne til motorcykler er først medtaget i statistikken fra 1924.

Oplysninger om de stedfundne årlige *ny-indregistreringer* af motorkøretøjer foreligger siden 1925. Grundlaget for denne statistik er indberetninger fra toldvæsenet om foretagne »*afgiftsberigtigelser*« (vedr. personkøretøjer) og »*afgiftsfrigørelser*« (vedr. vare- og lastbiler samt busser) i henhold til loven om omsætningsafgift af 1. februar 1924. Indregistreringstallene er offentliggjort i *Statistiske Efterretninger* fra 1928 og i *Statistisk Årbog* fra 1931. — *Kvartalsvise* oplysninger er givet i *Statistiske Efterretninger* for årene 1929—1943 og 1947—1960.

Fra april 1961 har departementet påbegyndt offentliggørelse (i *Statistiske Efterretninger*) af *månedlige* indregistreringstal på grundlag af indberetninger fra politiets motorkontorer, hvilket også er grundlag for den månedlige indregistreringsstatistik, der siden 1949 er udarbejdet af brancheorganisationerne, *Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter & Importører* og *Sammenslutningen af Fabrikanten og Importøren af Motorcykler*. Branchens statistik angående automobiler har siden 1957 (med tal tilbage til 1955) været gengivet hvert kvartal i *Statistiske Efterretninger*.

\*

### *Motorparkens udvikling.*

Antallet af køretøjer ved samtlige stedfundne opgørelser er anført i tabel 1. Udviklingen siden 1920 for automobiler som helhed, for personbiler inkl. hyrevogne, samt for vare- og lastbiler er illustreret i figuren side 84.

Oplysningerne fra de første år er ret summariske og uden fast systematik fra gang til gang. Ved tællingen i 1909 fandtes i alt 699 automobiler, men der er ikke i statistikken sondret mellem de forskellige typer. I det følgende år, da antallet var vokset til 997, oplyses det, at 920 var personbiler — deraf 367 til droskekørsel — og 77 var lastbiler. Langt det største antal var hjemmehørende i hovedstaden, af personbilerne 563 i København og 46 på Frederiksberg. Af de 77 lastbiler fandtes 62 i København, 7 på Frederiksberg og 8 i de øvrige byer, men ingen i landdistrikterne. I 1914 konstateres det dog, at »automobilerne efterhånden også har fundet udstrakt anvendelse ikke alene i provinsbyerne, men også i landdistrikterne«.

Ved tællingen i 1921 var man nået op på 6.600 biler i hovedstaden og 15.600 i provinsbyerne. Den procentvise stigning i det sidst forløbne år havde været langt mindre i hovedstaden end i provinsen, og dette forledte Statistisk Departement til følgende, mildest talt uheldige konklusion:

Tabel 1.  
Motorparken 1909—1961.

Dato for opgørelsen	Alm. personbiler <sup>1</sup>	Hyre- og udlejningsvogne	Busser	Vare- og lastbiler <sup>2</sup>	Automobiler ialt	Påhængsvogne	Motorcykler & scootere		Sidevogne
							Egenvægt over 50 kg	Egenvægt ikke over 50 kg <sup>3</sup>	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1909 1- 9 ...	...	...	...	...	699	...	3 467	...	...
1910 1- 9 ...	553	367	77	997	...	...	3 478	...	...
1912 1- 9 ...	787	638	162	1 587	...	...	4 507	...	...
1914 1- 9 ...	1 948	1 131	351	3 430	...	...	5 248	...	...
1915 1- 9 ...	2 482	1 291	558	4 331	...	...	6 347	...	...
1916 1- 9 ...	3 534	1 461	723	5 718	...	...	7 766	...	...
1917 29- 5 ...	(— 6 360 —)	930	7 290	...	...	...	8 633	...	...
1920 1- 9 ...	11 594	(— 2 276 —)	3 787	17 657	...	...	12 182	...	...
1921 1-10 ...	15 635	1 704	242	4 679	22 260	...	14 241	...	...
1924 1- 7 ...	35 140	2 002	805	9 836	47 783	112	17 340	...	2 538
1925 1- 7 ...	42 960	(— 2 907 —)	12 924	58 791	...	...	18 305	...	...
1927 marts ...	(— 59 126 —)	920	15 548	75 594	162	...	...	...	...
1928 30- 9 ...	54 875	7 748	1 025	25 250	88 898	171	18 706	367	2 481
1929 30- 9 ...	61 078	8 205	1 059	27 958	98 300	227	20 213	385	2 509
1930 30- 9 ...	69 827	8 714	1 163	30 620	110 324	302	23 137	212	2 716
1931 30- 9 ...	76 155	9 085	1 247	33 851	120 338	455	24 701	208	2 941
1932 30- 9 ...	74 965	8 076	1 364	32 916	117 321	598	23 823	260	3 089
1933 30- 9 ...	76 080	8 000	1 428	34 040	119 548	998	24 166	185	3 447
1934 30- 9 ...	80 159	7 923	1 484	35 987	125 553	1 470	25 116	156	3 777
1935 30- 9 ...	83 997	7 789	1 571	37 242	130 599	1 758	26 175	172	4 246
1936 30- 9 ...	87 743	7 638	1 707	38 379	135 467	1 908	27 049	143	4 603
1937 30- 9 ...	93 621	7 735	1 758	39 914	143 028	2 106	27 988	140	5 210
1938 30- 9 ...	100 411	7 854	1 828	40 685	150 778	2 285	29 189	135	5 797
1939 30- 9 ...	109 040	8 433	1 484	43 540	162 497	2 528	29 952	...	6 274
1940 1- 9 ...	5 028	3 668	1 028	22 278	32 002	...	82	...	...
1941 1-12 ...	5 983	3 665	732	23 379	33 759	...	112	...	...
1942 30- 9 ...	6 041	3 665	731	22 654	33 091	...	161	...	...
1943 30- 9 ...	6 068	3 465	864	20 867	31 264	...	112	...	...
1944 30- 9 ...	6 799	2 314	920	20 257	30 290	...	204	...	...
1945 31-10 ...	42 583	4 391	926	27 358	75 258	...	5 515	...	...
1946 31-10 ...	94 300	5 740	1 378	40 411	141 829	3 239	35 157	...	c.6 000
1947 31-10 ...	98 385	5 951	1 772	46 740	152 848	4 020	36 882	...	c.6 000
1948 31-12 ...	101 639	6 692	2 217	51 081	161 629	5 862	36 097	...	8 367
1949 31-12 ...	105 238	6 554	2 592	54 810	169 194	6 168	38 032	972	9 323
1950 31-12 ...	111 898	6 174	2 719	58 677	179 468	6 361	40 003	8 342	10 012
1951 31-12 ...	115 881	6 360	2 660	64 387	189 288	6 669	43 761	33 531	11 350
1952 31-12 ...	126 720	6 176	3 025	72 579	208 500	7 393	46 563	42 292	12 816
1953 31-12 ...	150 990	6 858	3 173	81 809	242 830	7 885	69 341	33 077	15 747
1954 31-12 ...	184 302	9 446	3 268	93 263	290 279	8 557	95 415	25 057	18 914
1955 31-12 ...	210 841	9 943	3 303	100 078	324 165	9 419	105 861	18 694	20 649
1956 31-12 ...	238 037	10 639	3 291	108 739	360 706	10 340	112 517	13 135	21 226
1957 31-12 ...	269 051	11 254	3 181	114 987	398 473	11 754	116 562	9 086	21 044
1958 31-12 ...	297 544	12 446	3 258	128 003	441 251	13 432	115 081	6 489	20 005
1959 31-12 ...	339 006	14 582	3 425	147 067	504 080	15 791	115 151	4 275	19 243
1960 31-12 ...	392 372	15 818	3 372	166 415	577 977	18 326	113 335	2 692	17 326
1961 31-12 ...	454 166	15 426 <sup>4</sup>	3 512	185 206	658 310	20 849	112 342	1 704	15 633

<sup>1</sup> Herunder sygebiler, i 1961 539.

<sup>2</sup> Herunder brandbiler.

<sup>3</sup> For de sidste 12 år drejer det sig hovedsagelig om knallerter — (køretøjer med slagvolumen på højst 50 cm<sup>3</sup>). Siden 27. november 1953 har kun knallerter med maximal hastighed på over 30 km/t været indregistreringspligtige.

<sup>4</sup> 8 734 hyrevogne og 6 692 udlejningsvogne.

Anm.: Tallene angiver indregistrerede køretøjer med undtagelse af årene 1940—1945, da statistikken kun omfattede køretøjer, som var »i drift«. Automobiler tilhørende militær og civilforsvar er ikke medregnet.



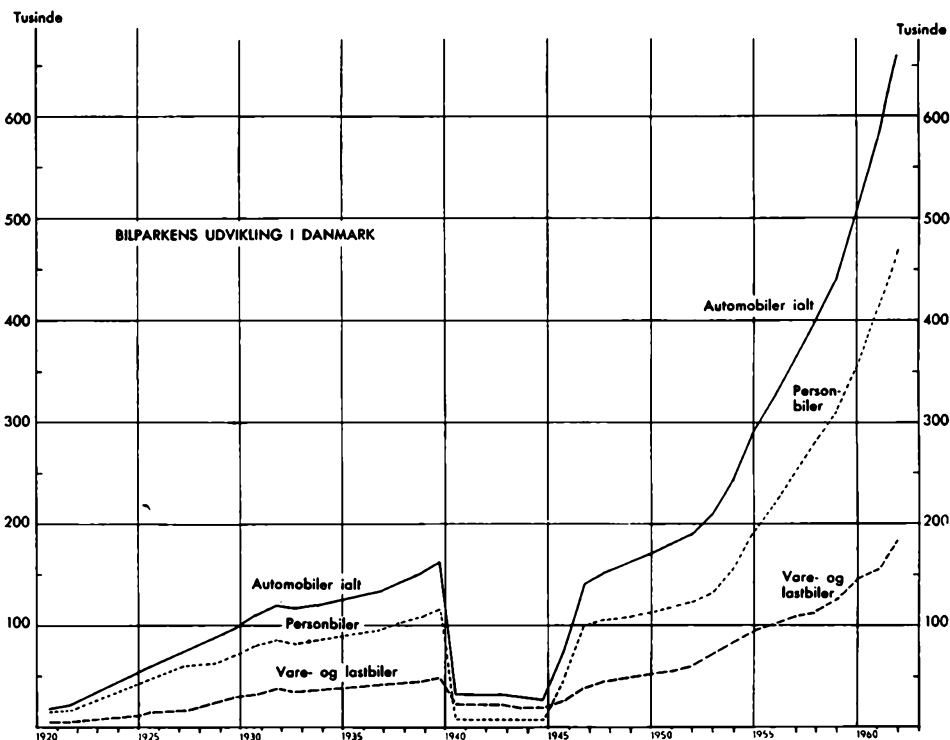
»Stigningsprocenten synes at tyde paa, at Hovedstaden nu er mættet med Motorkøretøjer, saaledes at Stigningen her er begrænset til Byens normale Udvikling med nye Forretninger o. lign., medens der i Provinsbyerne og især i Landdistrikterne endnu findes en stor Margin for Benyttelsen af Motorkøretøjer«.

Man var altså aldeles fremmed for den tanke, at biler nogensinde skulle kunne blive hvermandseje.

Ved den med tilknytning til benzinrationeringen foretagne opgørelse i 1917 forelå oplysninger om bilejernes erhverv. Det kan ikke overraske, at flertallet af motorejerne var læger og dyrlæger, godsejere og proprietærer, fabrikanter og direktører samt grossererere, handelsrejsende og agenter.

Fra de første opgørelser er der ingen oplysninger m. h. t. vognens egenvægt og lasteevne. Derimod er medtaget oplysninger om *motorstyrke*. I 1914 havde personbilerne gennemsnitlig 8 HK og lastbilerne  $9\frac{3}{4}$  HK.

Indtil 1920 indgik *drosker og omnibusser* i én gruppe i statistikken. Der fandtes meget få busser, og deres kapacitet var ringe sammenlignet med nutidens. I 1921 blev antallet opgjort til 242 og det gennemsnitlige pladsantal har været ca. 10—12.



Hvad angår *motorcykler*, er det især bemærkelsesværdigt, at disse helt indtil 1920 fandtes i større antal end personbilerne. Ved tællingen i 1910 var der ca. 550 almindelige personbiler, men næsten 3.500 motorcykler. I 1920 var tallene henholdsvis 11.600 og 12.200. Motorcyklerne havde i disse år en motorstyrke på gennemsnitlig ca. 2½ HK.

\*

I 1924 foretoges som nævnt en mere detaljeret opgørelse, og fra dette tidspunkt kan man i hovedtræk følge udviklingen fra år til år. I *tabel 2* er foretaget en beregning af den årlige tilvækst — absolut og i procent — for personbiler (inkl. hyrevogne), for vare- og lastbiler samt for motorcykler og scootere. Det er som nævnt først fra 1948, at tællingerne er foretaget ved årets udgang, og de for de øvrige år anførte tal for bestanden er derfor skønsmæssigt beregnet på grundlag af den nærmest foregående og den nærmest efterfølgende tælling.

Tabellen viser tydeligt, at opbygningen af Danmarks motorpark ikke er sket gennem en rolig udvikling med en jævn tilvækst fra år til år. Den første alvorlige hindring efter afslutningen af den første verdenskrig var valutacentralens oprettelse i 1932. Dette markerer skellet mellem to helt forskellige perioder: På den ene side en restriktionsfri periode, som muliggør en forholdsvis hastig vækst i motorparken, på den anden side en periode, hvor importrestriktioner i afgørende grad hæmmer denne naturlige tendens. Ved udgangen af 1932 var motorparken mindre end ved udgangen af 1931, idet tilgangen var så beskedent, at den ikke kunne opveje afgangen som følge af ophugning. I de efterfølgende år indtil 2. verdenskrig øgedes bestanden kun med nogle få procent om året.

Med 2. verdenskrig blev størstedelen af motorparken sat ud af drift («opklodset») på grund af benzinmangelen. Det fremgår af *tabel 1*, at kun 5—6 pct. af de almindelige personbiler havde køretilladelse; det drejede sig om vogne, tilhørende læger, redningskorps, politi og vagtværn og anden livsnødvendig virksomhed. Af drosker, busser og lastbiler var kun ca. halvdelen i drift. Ved tællingen i 1941 fandtes i alt godt 21.000 benzindrevne vogne, medens 12.000 var forsynet med gasgenerator — de fleste anvendte trægas, et mindre antal tørvegass. I 1944 var benzinvognenes antal reduceret til knap 6.000, og generatorvognenes antal var øget til 24.000.

Forventningerne om en hurtig genopbygning og udvidelse af motorparken efter krigen blev ikke indfriet. I det første årstid var produktionskapaciteten i de forskellige lande naturligvis ringe, men da det i løbet af 1946 blev muligt at importere flere køretøjer, gennemførtes hurtigt indgribende importrestriktioner, idet motorkøretøjer — ligesom i 30'erne — ikke blev anset for så værdifulde, at det kunne berettige til nævneværdig belastning af valutabalancen.

Tabel 2.  
Beregning af årlig tilvækst af motorkøretøjer siden 1924.

	Personbiler			Vare- og lastbiler			Motorcykler og scootere <sup>1</sup>		
	Bestanden ved årets udgang	Årlig tilvækst Antal Pct.		Bestanden ved årets udgang	Årlig tilvækst Antal Pct.		Bestanden ved årets udgang	Årlig tilvækst Antal Pct.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1924 .....	41 200			11 500			17 800		
1925 .....	49 300	8 100	20	13 800	2 300	20	18 500	700	4
1926 .....	57 000	7 700	16	15 300	1 500	11	18 700	200	1
1927 .....	60 700	3 700	6	20 200	4 900	32	18 900	200	1
1928 .....	64 100	3 400	5	25 900	5 700	28	19 300	400	2
1929 .....	71 400	7 300	11	28 600	2 700	10	21 300	2 000	10
1930 .....	80 000	8 600	12	31 400	2 800	10	23 700	2 400	11
1931 .....	86 800	6 800	9	34 600	3 200	10	24 900	1 200	5
1932 .....	83 300	÷ 3 500	÷ 4	33 100	÷ 1 500	÷ 4	24 100	÷ 800	÷ 3
1933 .....	85 100	1 800	2	34 500	1 400	4	24 600	500	2
1934 .....	89 000	3 900	5	36 300	1 800	5	25 500	900	4
1935 .....	92 600	3 600	4	37 500	1 200	3	26 600	1 100	4
1936 .....	96 800	4 200	5	38 800	1 300	3	27 200	600	2
1937 .....	103 000	6 200	6	40 100	1 300	3	28 400	1 200	4
1938 .....	110 500	7 500	7	41 400	1 300	3	29 500	1 100	4
1946 .....	100 400			41 500			35 400		
1947 .....	104 500	4 100	4	47 400	5 900	14	36 900	1 500	4
1948 .....	108 300	3 800	4	51 100	3 700	8	37 200	300	1
1949 .....	111 400	3 100	3	54 800	3 700	7	38 000	800	2
1950 .....	118 100	6 700	6	58 700	3 900	7	40 000	2 000	5
1951 .....	122 200	4 100	3	64 400	5 700	10	43 800	3 800	9
1952 .....	132 900	10 700	9	72 600	8 200	13	46 600	2 800	6
1953 .....	157 800	24 900	19	81 800	9 200	13	69 300	22 700	49
1954 .....	193 700	35 900	23	93 300	11 500	14	95 400	26 100	38
1955 .....	220 800	27 100	14	100 100	6 800	7	105 900	10 500	11
1956 .....	248 700	27 900	13	108 700	8 600	9	112 500	6 600	6
1957 .....	280 300	31 600	13	115 000	6 300	6	116 600	4 100	4
1958 .....	310 000	29 700	11	128 000	13 000	11	115 100	÷ 1 500	÷ 1
1959 .....	353 600	43 600	14	147 100	19 100	15	115 200	100	0
1960 .....	408 200	54 600	15	166 400	19 300	13	113 300	÷ 1 900	÷ 2
1961 .....	469 600	61 400	15	185 200	18 800	11	112 300	÷ 1 000	÷ 1

<sup>1</sup> Fra 1949 excl. køretøjer med egenvægt ikke over 50 kg (fortrinsvis knallerter).

Fra oktober 1946 blev forsyningen med nye køretøjer administreret i *Direktoratet for Vareforsyning*, som udstedte »købstilladelser« på grundlag af vurdering af behovet i de enkelte tilfælde. Fordelingen af personkøretøjer var dog et så vanskeligt problem, at det fra august 1949 blev overladt til et særligt nævn, *Automobilfordelingsnævnet*, i hvilket erhvervsorganisationerne var repræsenteret.

Som tallene viser, var den årlige tilvækst i disse år yderst beskednen. — Selv om motorparken som helhed var i en dårlig forfatning efter krigens år, blev der kun foretaget ophugninger, når det af sikkerhedsmæssige grunde var uundgåeligt.

Fra 1952 bedredes situationen, for så vidt som importen af *lastbiler* (vogne med bruttovægt over 3 t) blev frigivet. Efterhånden gennemførtes også lempel-

ser for *varebilerne*; efterspørgselen efter disse var særlig stor, idet de i betydeligt omfang erstattede de manglende personbiler.

Den afgørende forbedring m. h. t. forsyningen med *personbiler* skete med indførelsen af dollarpræmieringsordningen i 1952. De såkaldte dollarbevillinger udstedtes efterhånden i stigende antal som »lånebevillinger« ved statens mellemkomst, og fra 1954 hvilede forsyningen med personbiler i helt overvejende grad på denne ordning. Dollarpræmieringsafgiften var således i realiteten blevet en ekstra omsætningsafgift, og da ordningen ophævedes i 1957, forhøjedes den gamle omsætningsafgift da også med et tilsvarende beløb. Uanset den enestående høje beskatning er biltallet siden vokset stærkt fra år til år — betydelig stærkere, end nogen havde forudset.

For *vare- og lastbiler* har der ligeledes været en meget kraftig stigning efter den endelige liberalisering i 1957. Næsten hele stigningen falder dog på de egentlige varebiler, jfr. tabel 6. I de senere år er op imod halvdelen af de nye varebiler indregistreret som kombinerede vare- og personkøretøjer (med »papegøjeplader«) — mod betaling af halv omsætningsafgift kan vognene da benyttes som personbiler. De må på den anden side ikke ligne personbiler og må derfor ikke være forsynet med sidevinduer.

Udviklingen med hensyn til *motorcykler og scootere* har, som det ses, været overordentlig uregelmæssig i efterkrigsårene. I den første del af restriktionsperioden udstedtes meget få købstilladelser (mindre end 1500), men i årene 1953 og 54 til gengæld meget store antal (hhv. 25.000 og 24.000). Dollarpræmieringsordningen havde forholdsvis ringe betydning for tilgangen af motorcykler og scootere. Antallet af egentlige motorcykler har i de senere år været aftagende, men tallet for scootere har vist fortsat, om end beskedent stigning. Ved udgangen af 1961 fandtes ca. 75.000 motorcykler og ca. 37.000 scootere. Udviklingen er blevet stærkt påvirket af, at de mindste to-hjulede køretøjer, knallerter, siden 1953 har været fri for indregistrering og dermed for omsætningsafgift. Prisforskellen mellem knallerter på den ene side og motorcykler og scootere på den anden side er som følge heraf meget betydelig. Antallet af knallerter er nu over 400.000.

Angående *omnibusser* må det bemærkes, at den foreliggende statistik ikke er helt fyldestgørende, idet et stort antal *turistbusser* af skattemæssige grunde er afmeldt fra registeret om vinteren og følgelig ikke indgår i de årlige opgørelser pr. 31. december. Som det fremgår af tabel 1, har antallet af indregistrerede vogne været jævnt stigende indtil 1954. Derefter har tallet stort set været konstant: ca. 3.300—3.400. Vognenes samlede kapacitet har imidlertid været fortsat stigende, idet de nye vogne er indrettet til at medtage et større antal passagerer. For rutebiler og bybusser under ét er gennemsnitstallet forøget fra 34 i 1954 til 48 i 1961, og det samlede pladsantal er vokset fra 75.000 til 103.000.

I tabel 3 er vist, hvorledes motorparkens udvikling har været i forhold til befolkningstallet, og af tabel 4 fremgår de private personbilers udbredelse i de forskellige dele af landet på forskellige tidspunkter. Der er, som det ses, meget betydelige forskelle, navnlig i det første af de anførte år, 1929, hvor man fandt de højeste tal i Gentofte (30) og i landkommunerne på Lolland-Falster (31); lavest lå landkommunerne i det sydlige og vestlige Jylland (hhv. 11 og 12). Siden er forskellene blevet mindre, men landkommunerne på Lolland-Falster er stadig suverænt førende. Forskellene vil naturligvis i tidens løb udlignes yderligere.

Tabel 3.  
*Motorparken i forhold til befolkningstallet.*

	Befolkning (i tusinde)	Automobiler ialt		Personbiler		Vare- og last- biler <sup>1</sup>		M.cykler og scootere <sup>2</sup>	
		Antal pr. 1000 indb.	Antal indb. pr. køretøj	Antal pr. 1000 indb.	Antal indb. pr. køretøj	Antal pr. 1000 indb.	Antal indb. pr. køretøj	Antal pr. 1000 indb.	Antal indb. pr. køretøj
Pr. 31. dec.	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1924 .....	3 407	15,7	63,7	12,1	82,7	3,4	296,3	5,2	191,4
1925 .....	3 438	18,6	53,7	14,3	69,7	4,0	249,1	5,6	178,2
1926 .....	3 464	21,2	47,1	16,5	60,8	4,4	226,4	6,0	166,5
1927 .....	3 486	23,7	42,3	17,4	57,4	5,8	172,6	5,9	168,4
1928 .....	3 508	26,1	38,3	18,3	54,7	7,4	135,4	5,5	181,7
1929 .....	3 530	28,8	34,8	20,2	49,4	8,1	123,4	6,0	165,7
1930 .....	3 556	31,8	31,5	22,5	44,4	8,8	113,2	6,7	150,0
1931 .....	3 590	33,5	29,8	24,2	41,4	9,4	106,0	6,9	144,1
1932 .....	3 620	32,4	30,9	23,0	43,5	9,1	110,0	6,7	150,3
1933 .....	3 650	32,7	30,5	23,3	42,9	9,3	107,2	6,7	149,9
1934 .....	3 681	34,4	29,0	24,2	41,4	9,9	101,4	6,9	144,4
1935 .....	3 709	35,5	28,2	25,0	40,1	10,1	98,9	7,2	139,4
1936 .....	3 736	36,8	27,2	25,9	38,6	10,4	96,3	7,3	137,4
1937 .....	3 763	38,5	26,0	27,4	36,5	10,7	93,8	7,5	132,5
1938 .....	3 792	40,6	24,7	29,1	34,3	10,9	91,6	7,8	128,5
1946 .....	4 124	34,7	28,8	24,3	41,1	10,1	99,4	8,6	116,5
1947 .....	4 168	36,9	27,1	25,1	39,9	11,4	87,9	8,9	113,0
1948 .....	4 211	38,4	26,1	25,7	38,9	12,1	82,4	8,6	116,7
1949 .....	4 252	39,8	25,1	26,2	38,2	12,9	77,6	8,9	111,8
1950 .....	4 286	41,9	23,9	27,5	36,3	13,7	73,0	9,3	107,1
1951 .....	4 315	43,9	22,8	28,3	35,3	14,9	67,0	10,1	98,6
1952 .....	4 349	47,9	20,9	30,6	32,7	16,7	59,9	10,7	93,4
1953 .....	4 389	55,3	18,1	36,0	27,8	18,6	53,6	15,8	63,3
1954 .....	4 424	65,6	15,2	43,8	22,8	21,1	47,4	21,6	46,4
1955 .....	4 454	72,8	13,7	49,6	20,2	22,5	44,5	23,8	42,1
1956 .....	4 479	80,6	12,4	55,5	18,0	24,3	41,2	25,1	39,8
1957 .....	4 501	88,5	11,2	62,3	16,1	25,7	38,9	25,9	38,6
1958 .....	4 532	97,4	10,3	68,4	14,6	28,2	35,4	25,4	39,4
1959 .....	4 566	110,4	9,1	77,4	12,9	32,2	31,0	25,2	39,7
1960 .....	4 601	125,6	8,0	88,7	11,3	36,2	27,6	24,6	40,6
1961 .....	4 628	142,2	7,0	101,5	9,9	40,0	25,0	24,3	41,1

<sup>1</sup> Herunder kombinerede vare- og personbiler.

<sup>2</sup> Fra 1949 excl. køretøjer med egenvægt ikke over 50 kg (fortrinsvis knallerter).

Tabel 4.

Antallet af almindelige personbiler pr. 1000 indb. i forskellige dele af landet.

	1929	1934	1939	1950	1955	1961 <sup>1</sup>
København .....	15	19	23	23	41	98
Frederiksberg .....	20	29	36	32	51	98
Gentofte .....	30	41	49	43	60	98
Kbhvn.s Amtsrådskr. iøvrigt .	18	25	29	21	39	98
<i>Provinsbyerne :</i>						
Sjælland .....	23	29	35	27	46	101
Bornholm .....	15	18	21	20	35	78
Lolland-Falster .....	27	32	45	30	47	104
Fyn .....	24	29	36	27	43	100
Det østlige Jylland .....	18	22	27	21	38	88
Det nordlige Jylland .....	18	23	25	21	40	89
Det vestlige Jylland .....	19	21	27	22	39	87
Det sydlige Jylland .....	20	23	28	23	40	93
Provinsbyerne ialt .....	20	25	30	24	41	93
<i>Landkommunerne :</i>						
Sjælland iøvrigt .....	19	27	36	32	57	113
Bornholm .....	14	16	25	29	58	110
Lolland-Falster .....	31	36	52	53	76	143
Fyn .....	20	26	35	31	54	110
Det østlige Jylland .....	14	19	25	25	51	106
Det nordlige Jylland .....	13	16	22	24	52	103
Det vestlige Jylland .....	12	16	24	25	55	107
Det sydlige Jylland .....	11	13	21	23	47	101
Landkommunerne ialt .....	16	21	29	28	54	109
Hele landet .....	17	22	29	26	47	101

<sup>1</sup> Omtrentlige tal.

\*

### Vægtforhold.

Bilparkens sammensætning m. h. t. vægtforhold er undergået store forandringer i tidens løb. Oplysning om de almindelige personbilers fordeling efter *egenvægt* er anført i tabel 5. Indtil midten af 30'erne udgjorde de større vogne en voksende

Tabel 5.

Almindelige personbiler procentvis fordelt efter *egenvægt*.

	indtil 800 kg	801— 1000 kg	1001— 1200 kg	over 1200 kg	Ialt
	1	2	3	4	5
1929 .....	24	38	26	12	100
1932 .....	12	30	40	18	100
1935 .....	10	24	42	24	100
1938 .....	15	21	39	25	100
1950 .....	21	18	35	26	100
1953 .....	22	23	32	23	100
1956 .....	29	27	27	17	100
1959 .....	35	30	23	12	100
1961 .....	40	33	18	9	100

andel af bestanden, i 1935 havde  $\frac{2}{3}$  af vognene en egenvægt på *over* 1000 kg. Siden er disse vognes antal relativt formindsket. 73 pct. af personbilerne har nu en egenvægt på *under* 1000 kg.

For *vare- og lastbiler* er forholdene m. h. t. *lasteevne* af særlig interesse. Statistikken muliggør dog kun en belysning af udviklingen siden 1950, jfr. tabel 6. Det karakteristiske er dette, at de mellemstore vogne (lasteevne mellem 1,5 og 5 tons) udgør en stadig aftagende del af bestanden (i 1950: 53 pct., i 1961: 13 pct.), medens de mindste vogne (varebilerne) og de store lastbiler udgør en stadig vok-

Tabel 6.  
*Vare- og lastbiler og deres fordeling efter lasteevne.*

	Vare- biler	Last- biler	Til- sammen	Procentvis fordeling efter lasteevne					Ialt
				Indtil 750 kg	751— 1500 kg	1501— 3000 kg	3001— 5000 kg	over 5000 kg	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1950 .....	25 130	33 033	58 163	34	9	26	27	4	100
1951 .....	28 977	35 410	64 387	38	8	23	27	4	100
1952 .....	34 898	37 681	72 579	36	13	23	23	5	100
1953 .....	41 926	39 883	81 809	37	15	21	21	6	100
1954 .....	52 984	40 279	93 263	...	...	...	...	...	...
1955 .....	60 214	39 864	100 078	47	14	13	18	8	100
1956 .....	67 602	41 137	108 739	49	14	11	17	9	100
1957 .....	75 176	39 811	114 987	51	16	9	15	9	100
1958 .....	87 886	40 117	128 003	52	18	8	13	9	100
1959 .....	106 227	40 840	147 067	54	19	7	11	9	100
1960 .....	123 746	41 926	165 672	55	20	6	9	10	100
1961 .....	141 212	43 185	184 397	56	21	5	8	10	100

Anm.: Vogne med bruttovægt op til og med 3000 kg betragtes som varebiler, og vogne med bruttovægt over 3000 kg som lastbiler. For enkelte af de anførte år savnes dog en opdeling efter bruttovægt, og grænsen er da lagt ved en lasteevne på 1500 kg. De to afgrænsninger afviger gennemgående ikke væsentligt fra hinanden.

sende del (varebilernes andel er vokset fra 43 pct. til 77 pct. og de store lastbilers andel fra 4 pct. til 10 pct.). Den kraftige vækst i antallet af varebiler skyldes for en væsentlig del den høje beskatning af personbiler; varebilerne kan som bekendt benyttes som personbiler mod betaling af halv omsætningsafgift.

Selv om *antallet* af egentlige lastbiler kun er steget svagt i de senere år, er den samlede *kapacitet* øget meget væsentligt som følge af den omtalte ændring i vognparkens sammensætning. Den samlede lasteevne er fra 1950 til 1961 øget fra 106.000 tons-til 191.000 tons.

Hertil kommer imidlertid yderligere en stærk forøgelse af *påhængsvognenes kapacitet*. Antallet af påhængsvogne er, som det ses af tabel 1, vokset fra godt 6.000 i 1950 til 18.000 i 1961. Men forøgelsen har været forholdsmæssigt langt større for de store påhængsvogne end for de mindre. I 1950 fandtes kun 200 påhængsvogne med lasteevne over 8 tons, men i 1961 ikke mindre end 3.000. Den samlede lasteevne for påhængsvogne er i denne periode øget fra 18.000 til 70.000

tons. For lastbiler og påhængsvogne under ét er der således tale om en stigning i samlet lasteevne fra 124.000 til 261.000. Medtages endelig varebilerne, hvis samlede lasteevne er øget fra 15.000 til 92.000 tons, når man til, at der for vare- og lastbiler samt påhængsvogne som helhed har været en kapacitetsforøgelse fra 139.000 tons i 1950 til 353.000 i 1961. Udviklingen er belyst i tabel 7, hvor der endvidere til sammenligning er anført jernbanegodsvognenes lasteevne.

Tabel 7.  
Samlet lasteevne for vare- og lastbiler samt jernbanegodsvogne.

	Vare- biler	Last- biler	Påhængs- vogne	Vare- og lastbiler samt på- hængs- vogne	Statsba- nernes gods- vogne	Privat- banernes gods- vogne	Jernba- nernes gods- vogne ialt
	1	2	3	4	5	6	7
Ved udgangen af <sup>1</sup>	1000 tons	1000 tons	1000 tons	1000 tons	1000 tons	1000 tons	1000 tons
1950 (50/51) . . . . .	15	106	18	139	252	30	282
1951 (51/52) . . . . .	17	111	22	150	248	30	278
1952 (52/53) . . . . .	22	121	22	165	241	28	269
1953 (53/54) . . . . .	27	131	23	181	238	27	265
1954 (54/55) . . . . .	31	138	28	197	237	27	264
1955 (55/56) . . . . .	37	143	32	212	232	26	258
1956 (56/57) . . . . .	42	149	37	228	227	23	250
1957 (57/58) . . . . .	47	149	43	239	230	22	252
1958 (58/59) . . . . .	53	156	48	257	219	21	240
1959 (59/60) . . . . .	65	165	57	287	222	20	242
1960 (60/61) . . . . .	79	179	64	322	221	20	241
1961 (61/62) . . . . .	92	191	70	353	...	..	...

<sup>1</sup> For vare- og lastbiler samt påhængsvogne er tidspunkterne udgangen af kalenderårene, for jernbanerne udgangen af finansårene.

Resultatet af den pr. 31. december 1961 foretagne opgørelse over motorparken, herunder antallet af køretøjer i de enkelte politikredse, er offentliggjort i *Statistiske Efterretninger* i juli 1962.

\*

### Kørsel og transportarbejde.

Efter en gennemgang af de meget fyldige oplysninger om motorparkens størrelse og sammensætning melder sig umiddelbart spørgsmålene om den af motorkøretøjerne præsterede kørsel (i kilometer) og det præsterede transportarbejde (i person-kilometer og i ton-kilometer). Fra Statistisk Departement foreligger kun for et enkelt år, 1953, oplysninger om disse spørgsmål for så vidt angår vare- og lastbiler og busser. På grundlag af Vejdirektoratets trafiktællinger og beregninger over benzinforbruget samt forskellige andre undersøgelser har det dog været muligt at belyse de nævnte spørgsmål i hovedtræk.



Tabel 8.  
Motorkøretøjernes samlede årskørsel 1960.

	Anslået benzinforbrug pr. km	Samlet årskørsel	Gennemsnit pr. køretøj
	1	2	3
Personbiler .....	0,087 l	5 670 mill. km	14 500 km
Vare- og lastbiler:			
lasteevne under 3 t .....	0,093 -	1 590 - -	12 600 -
lasteevne 3—5 t .....	0,250 -	} 1 590 - -	52 600 -
lasteevne over 5 t .....	0,330 -		
Busser .....	0,230 -	200 - -	58 800 -
Motorcykler og scootere .....	0,042 -	890 - -	7 500 -
Knallerter .....	0,020 -	1 900 - -	5 000 -
Tilsammen .....		11 840 mill. km	

Tabel 9.  
Personbefordringen i Danmark målt i »person-kilometer«.

	Befordring med motorkøretøj				Anden befordring				Samlet personbefordring <sup>2</sup>	
	Personbiler <sup>1</sup>	To-hjulede køretøjer	Rutebiler og busser	Ialt	Jernbanetog	Spor- og trolleyvogne	Skibs-ruter	Flyveruter		Ialt <sup>2</sup>
millioner person-kilometer										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1950 ...	5 100	380	3 400	8 880	3 301	968	180	10	4 460	13 300
1951 ...	5 300	690	3 490	9 480	3 175	864	190	6	4 240	13 700
1952 ...	5 830	850	3 730	10 410	3 339	876	195	5	4 420	14 800
1953 ...	6 900	1 050	3 760	11 710	3 313	872	205	6	4 400	16 100
1954 ...	8 680	1 400	3 950	14 030	3 319	854	210	6	4 390	18 400
1955 ...	9 650	1 850	4 200	15 700	3 260	805	220	7	4 290	20 000
1956 ...	11 170	2 130	4 420	17 720	3 204	765	195	14	4 180	21 900
1957 ...	11 400	2 350	4 510	18 260	3 267	724	210	23	4 220	22 500
1958 ...	12 300	2 530	4 650	19 480	3 307	678	210	27	4 220	23 700
1959 ...	13 600	2 650	4 880	21 130	3 303	667	210	30	4 210	25 300
<i>Procentfordeling:</i>										
1950 ...	38	3	26	67	25	7	1	0	33	100
1951 ...	39	5	25	69	23	6	2	0	31	100
1952 ...	39	6	25	70	23	6	1	0	30	100
1953 ...	43	7	23	73	21	5	1	0	27	100
1954 ...	47	8	21	76	18	5	1	0	24	100
1955 ...	49	9	21	79	16	4	1	0	21	100
1956 ...	51	10	20	81	15	3	1	0	19	100
1957 ...	51	10	20	81	15	3	1	0	19	100
1958 ...	52	11	19	82	14	3	1	0	18	100
1959 ...	54	10	19	83	13	3	1	0	17	100

<sup>1</sup> Herunder i et vist omfang varebiler.

<sup>2</sup> Afrundede tal.

Tabel 10.  
Godstransportarbejde udført af baner og biler.

	Stats- banerne	Privat- banerne	Baner- ne ialt	Vare- og lastbiler	Bilernes andel af det samlede gods- transportarbejde
	1	2	3	4	5
	mill. ton-km	mill. ton-km	mill. ton-km	mill. ton-km	
1929 .....	647	76	723	540	44 pct.
1934 .....	541	55	596	750	56 -
1939 .....	798	55	853	1 100	56 -
1949 .....	1 175	53	1 228	1 600	57 -
1951 .....	1 390	56	1 446	1 900	57 -
1953 .....	1 212	37	1 249	2 320	65 -
1955 .....	1 262	36	1 298	3 400	72 -
1956 .....	1 313	37	1 350	4 000	75 -
1957 .....	1 290	34	1 324	4 200	76 -
1958 .....	1 384	36	1 420	4 700	77 -
1959 .....	1 384	33	1 417	5 600	80 -
1960 .....	1 403	34	1 437	6 200	81 -

Kilde: Ton-kilometer tallene vedr. vare- og lastbiler for årene 1929—1951 hidrører dels fra Vejdirektoratets undersøgelser, dels fra beregninger foretaget af chefen for Det økonomiske sekretariat, E. I. Schmidt (offentliggjort i *Nationalekonomisk Tidsskrift* 1954). Tallene for 1953 er resultatet af Statistisk Departements undersøgelser (*Statistiske Efterretninger* 1955, nr. 72), og tallene for de efterfølgende år er beregnet af Vejdirektoratet (*Trafikrapport for 1960*).

Tallene vedr. jernbanerne gælder for finansår (1929/30, 1934/35, o.s.v.) og er offentliggjort i Statsbanernes Årsberetning.

I tabel 8 er anført en af Vejdirektoratet foretagen beregning af motorkøretøjernes samlede årskørsel i 1960. For automobiler foreligger en samlet beregning også for tidligere år, således at der fremtræder følgende udvikling:

1934: 1,7 mldr. km	1955: 5,0 mldr. km
1938: 2,2 » »	1957: 6,1 » »
1951: 3,0 » »	1959: 7,9 » »
1953: 3,7 » »	1960: 9,1 » »

Bilernes samlede årskørsel er således nu væsentligt over 10 milliarder km.

Man må dog være opmærksom på, at tallene er behæftet med nogen usikkerhed; det er selvsagt ikke muligt at tilvejebringe præcise oplysninger om disse spørgsmål. Det samme gælder beregningerne over det præsterede *transportarbejde*. Udviklingen i persontransportarbejdet belyses i tabel 9, som er en gengivelse af beregninger, som fuldmægtig A. la Cour, Vejdirektoratet, har offentliggjort i tidsskriftet »*Transport*«. Det kan på grundlag af denne tabel konstateres, at motorkøretøjet taget i videste forstand om få år vil besørge 90 pct. af al persontransport i Danmark.

Og vare- og lastbiler vil snart præstere 90 pct. af godstransportarbejdet til lands. Dette fremgår af tabel 10, som indeholder de officielt foreliggende beregninger over godstransporterne.

\*

Tabel 11.  
Færdselsuheld med personskade.

	Samlet antal uheld	Hovedårsagen knyttet til								Dræbte og tilskadekomne			
		Auto- mobiler		Motorcykler <sup>1</sup> og scootere		Knal- lerter	Cyk- ler	Fod- gængere	Andet Vejrfor- køretøj hold m.v.		Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne
Ialt	pr. 1000 vogne	Ialt	pr. 1000 m.c.	9	10				11	12			
1930 ...	5 274									245	2 990	2 798	6 033
1934 ...	6 742	...	...	...	...		...	...	...	251	3 887	3 573	7 711
1938 ...	6 680	2 080	14	571	20	—	2 362	1 052	615	334	3 458	4 004	7 796
1948 ...	7 610	2 371	15	758	21	—	2 470	1 337	674	405	3 973	4 436	8 814
1952 ...	10 334	3 134	16	1 027	15	195	3 581	1 471	926	480	5 546	5 916	11 942
1955 ...	15 018	4 918	16	2 307	19	1 599	3 268	1 853	1 073	605	8 562	8 599	17 766
1957 ...	15 845	5 236	14	2 185	17	2 347	3 295	1 976	806	645	9 197	9 204	19 046
1958 ...	15 417	5 647	13	1 865	15	2 063	2 910	2 047	885	620	8 897	8 891	18 408
1959 ...	16 519	6 416	13	2 094	18	2 286	3 105	1 986	84 548	770	9 599	9 591	19 960
1960 ...	17 163	6 877	13	1 945	17	2 368	2 768	2 496	240 469	735	10 535	9 694	20 964

<sup>1</sup> Herunder indregistrerede knallerter.

### *Færdselsuheld.*

Til motortransportens store samfundsmæssige betydning er knyttet et alvorligt minus, nemlig færdselsuheldene, som nu hvert år kræver over 20.000 tilskadekomne og omkring 800 dræbte.

Opgørelser over rapporterede færdselsuheld er foretaget af *Statistisk Departement* siden januar 1930 og er baseret på indberetning fra politiet om hvert enkelt uheld. Siden 1958 omfatter statistikken alene de uheld, som har medført personskade, — uheld, som kun har medført materiel skade, er udeladt. Der udarbejdes dels en summarisk, foreløbig opgørelse for hver måned, som offentliggøres i *Statistiske Efterretninger*, dels en endelig opgørelse for hvert år, som fremkommer i *Statistiske Efterretninger*, *Statistisk Årbog* og — meget detaljeret — i *Statistiske Meddelelser*.

Den foreløbige (månedlige) opgørelse hviler på indberetninger, der i almindelighed indsendes til departementet inden et døgn efter uheldet, og denne statistik er således ufuldstændig, navnlig for så vidt angår skadernes omfang. I den endelige statistik indgår dødsfald, som indtræder indtil 30 dage efter uheldet. »Alvorligt tilskadekomne« omfatter personer, der for kortere eller længere tid er uarbejdsdygtige som følge af uheldet, medens »lettere tilskadekomne« omfatter øvrige personskader. I tabel 11 er givet en summarisk oversigt over udviklingen i færdselsuheldene med fordeling efter de uheldsforvoldende færdselselementer samt oplysning om antallet af dræbte og tilskadekomne.

Den detaljerede opgørelse i *Statistiske Meddelelser* rummer i øvrigt oplysninger om bl. a. følgende forhold: Uheldenes geografiske og tidsmæssige placering (ugedag og klokkeslæt), ulykkesstedet (vejtype, kryds, kurve eller lige vej), overigtsforhold, bebyggelsesforhold, vejrforhold, de implicerede personers fordeling efter køn og alder, benyttet befordringsmiddel, tidspunkt for erhvervelse af førerbevis, etc.

Endelig gives der også i statistikken en gruppering af uheldene efter »hovedårsag«. På det indberetningsskema, som politiet benytter, er anført ca. 45 tænkelige muligheder. Ifølge sagens natur vil det dog i mange tilfælde være yderst vanskeligt at rekonstruere uheldsforløbet så præcist, at en »hovedårsag« kan angives med sikkerhed, og dette bærer statistikken fra år til år da også præg af.

Man kan vanskeligt afslutte disse bemærkninger uden at fremhæve den kendsgerning, at et meget stort antal færdselsuheld ville være undgået, hvis udbygningen af gader og veje var sket nogenlunde i takt med den voksende trafik. Siden 1956 har Statens Vejdirektorat foretaget nøje undersøgelser over forbindelsen mellem vejforholdene og trafikulykkerne. Resultaterne vedrørende de første 5 år er offentliggjort i *Rapport over Vejdirektoratets Registrering og Stedfæstelse af Trafikulykkerne*, og det fremgår heraf med al ønskelig tydelighed, at hvor nye

tidssvarende veje er taget i brug, er der øjeblikkelig sket et afgørende fald i ulykkestallet. Til trods for dette er der ikke sket nogen ændring i statens holdning til vejinvesteringer. Disse anvendes stadig i overvejende grad som et middel i den almindelige konjunktur- og beskæftigelsespolitik uden direkte sigte på *færdsels-sikkerhed og trafikøkonomi*.

\*

De i denne artikel indeholdte statistiske oplysninger hidrører i vidt omfang fra Motorsagens Oplysningsråds publikationer.

Motorsagens Oplysningsråd blev stiftet den 30. april 1952 af Forenede Danske Motorejere, Kongelig Dansk Automobil Klub, Landsforeningen Danske Vognmænd, Motorbranchens Fællesråd m. fl. Rådet har til opgave gennem oplysningsarbejde at virke for økonomisk og effektiv motortransport. Gennem Oplysningsrådet udsendes regelmæssigt al foreliggende statistik af væsentlig betydning for motortransportens forhold.

# MOTORKØRETØJETS SAMFUNDSMÆSSIGE BETYDNING

Af direktør, cand. jur. *Viggo Lærkes*  
og direktør, cand. jur. *Jørn V. Gundelach.*

Den epokegørende udvikling, som motorkørslen i det sidste par menneskealdre har gennemgået, må friste til et tilbageblik på den ingenlunde hjertelige modtagelse, de første automobiler fik.

De hostende og prustende selvbevægelige maskiner blev mødt med en grundfæstet mistro. Kun et forsvindende lille antal motorpionerer, som enten var bidt af en gal mekaniker, eller som havde for mange penge og nu havde fundet et nyt legetøj, accepterede uden forbehold automobilet, som det dengang var i al sin ufuldkommenhed.

Der er måske ikke noget at sige til, at det store flertal — og med det myndighederne — måtte betragte motorhalløjet med skeptiske og uvenlige øjne. Var disse farlige maskiner andet end en hidsig grille, og kunne der være nogen rimelig udsigt til, at automobilet ville få en praktisk værd, som blot tilnærmelsesvis lod sig måle med hestetrafikken eller jernbanerne?

Foregangsmændene havde det ikke let. Selv en mand som *Ford* — hvis banebrydende indsats markerer et vendepunkt i den nyere tids samfærdselsudvikling — blev betragtet som småtosset, da han trods indstændige henstillinger fra sin arbejdsgiver om at holde op med sin nytteløse eksperimenteren alligevel fortsatte med arbejdet på sit første automobil.

Det er vanskeligt at forestille sig, hvordan vort samfund ville have set ud, hvis ikke den automobiltekniske udvikling umiddelbart før og omkring århundredskiftet havde været båret af en entusiasme, som ikke lod sig standse hverken af lovgivernes restriktioner eller af den hån og modvilje, som alle besindige borgere og familiefædre dengang viste motorkørslen.

Den foragt, hvormed bilpionererne trodsede den massive modstand, virker i dag så meget mere imponerende, som det først på et væsentlig senere tidspunkt blev klart, hvilke enorme tekniske og økonomiske landvindinger biltrafikken førte med sig.

*Manden med det røde flag* får os i dag til at smile overbærende ad hine tiders reaktionære indstilling til den nye teknik.

Men der er trods alt ikke megen grund til at hovmode sig over de gamles snæversyn. For dels er vi jo nu i den bagkloges situation, hvor vi kender udviklingen i det første trekvarte århundrede af automobilets historie, og dels må vi vel erkende, at reaktionen mod den moderne vejtransport på ingen måde er død og magtesløs. Tværtimod oplever vi fra myndighedernes side den dag i dag en så inkonsekvent holdning over for motorkørslen, at vi egentlig vanskeligt kan påstå, at bilen er blevet officielt accepteret som den altdominerende trafikfaktor, den er. Der er — i hvert fald her i landet — et langt stykke igen, før statsmagten — administration og politikere — uden forbehold har anerkendt motortransporten som det bærende element i landtransportsystemet.

Først når man ad politisk vej har sikret automobiltrafikken de vilkår, som dens naturlige tekniske og økonomiske fortrin over for de øvrige trafikmidler betinger, kan vi tillade os at hævde, at det oprindelige fejl- og snæversyn på bilerne som *trafikmiddel* langt om længe hører historien til.

Men uanset det mere eller mindre gedulgte bagstræb over for den transporttekniske udvikling, der stadig trives på mange områder, har motorkøretøjet ligefuldt revolutioneret samfærdselsstrukturen. Som alle revolutioner har også denne krævet sine ofre.

Færdselsulykkerne og deres følge af menneskelige og materielle tab og ofre har i høj grad bidraget til det mindre hjertelige forhold, der hersker mellem bilfolket og myndighederne.

Fra den ene side ankes der — med fuld ret — over, at det offentlige fortsat ikke har engageret sig i kampen mod færdselsulykkerne — og der peges i denne forbindelse på den ganske utilstrækkelige indsats for at bygge *trafiksikre* vejanlæg.

Fra modsat side er der en udbredt tilbøjelighed til at tillægge bilisterne hele ansvaret for ulykkesproblemet. Dette har navnlig tidligere ført med sig, at bilen blev betragtet som et fornøjelsesobjekt for velhavere, og at motorkørslen i det hele ansås for et nødvendigt onde.

Og dog er sandheden den stik modsatte. Vejtrafikken er et *nødvendigt gode*, en trafikform, som hele samfundet er afhængigt af. Erhvervslivets transportbehov er i så høj grad baseret på motorkørslen, at ingen vil kunne forestille sig, hvorledes omsætningen overhovedet skulle kunne fungere uden bilerne.

Der er her i landet gjort visse forsøg på at opgøre denne afhængighed for så vidt angår godstransporten. De statistiske oplysninger og de undersøgelser, der foreligger, er imidlertid ganske utilstrækkelige til at gennemføre en eksakt analyse af transportsystemets opbygning og funktion på dette område, hvortil kommer, at mange af de revelante oplysninger stammer fra undersøgelser, som ligger en halv snes år tilbage, og som derfor ikke kan give et tilfredsstillende billede af situationen i dag.

For den individuelle persontransports vedkommende er man endnu ringere

stillet, hvis man ønsker at få et overblik over motortrafikkens omfang og samfundsmæssige betydning. På dette område foreligger — bortset fra en række summariske vejtrafiktællinger — end ikke forældede undersøgelser. Man er således i dette spørgsmål henvist til at gennemføre skønmæssige beregninger på grundlag af den meget sparsomme statistik, der er offentliggjort.

Men selv om vi ikke nøjagtigt kan opgøre motorkøretøjets værdi som persontrafikmiddel, skal der ikke megen fantasi til at forestille sig, hvilken umådelig gevinst personbilen er for håndværksfagene, de handelsrejsende, lægerne og dyrlægerne og alle de andre erhverv, hvis arbejdspræstationer i lige så stort omfang er baseret på uafhængighed af offentlige trafikmidler samt hurtig og behagelig transport.

Men det er jo ikke lutter idyl. Disse menneskers og disse erhvervs arbejde lider daglig under, at motorkørslen med finansministerens øjne egentlig blot betragtes som et taknemmeligt skatteobjekt. En højt udviklet motorafgiftsadministration bidrager til, at transportskatteerne med et minimum af opkrævningsbeværligheder i en lind strøm flyder til finanshovedkassen.

Heroverfor står en udtalt tilbageholdenhed fra det offentliges side med at bruge milliard-afgifterne efter deres formål — nemlig til vejbyggeri og -vedligeholdelse og til andre anlæg af direkte eller indirekte værdi for de motorkørende.

Det *kan* tænkes, at det gamle »velhaversonsynspunkt« i et vist omfang har været medvirkende til den meget beskedne anlægsvirksomhed på vejområdet, men efterhånden som levestandarden er steget, og bilen dermed er godt på vej til at blive allemandseje, må man vel have lov at gå ud fra, at det først og fremmest er finanspolitiske motiver, der ligger bag motorbrandskatten.

Denne omstændighed gør dog selvsagt ikke de enorme transportskatter mere rimelige. Ej heller kan der heri ligge nogen fornuftig begrundelse for den forskelsbehandling, der praktiseres mellem biler og baner, en forskelsbehandling, som både på kort og langt sigt hæmmer den naturlige udvikling på transportområdet og dermed bidrager til at beskytte uøkonomiske transportformer.

Uanset hvor tit det fra folketingets talerstol fremhæves, at der må gøres en indsats fra statens side for at effektivere transportsystemet, fortsætter man ganske uanfægtet med at tvinge en fra et samfundøkonomisk synspunkt komplet irrationel arbejdsdeling mellem baner og biler igennem.

Banetrafikken synes fra visse sider at blive betragtet som et mål i sig selv, og banebeskyttelsespolitikken har stadig varme fortalere på tinge. Man må undertiden spørge sig selv, om landets lovgivere da slet intet har villet lære af det, der allerede er sket på transportområdet. Før eller senere må det vel komme. Om ikke før, så på det tidspunkt, hvor bilen i en gennemsnitsfamilie anses for en lige så nødvendig brugsgenstand som cyklen i de gode gamle dage.

Den dag — som ikke er fjern — da den sidste antydning af luksuspræg på





6 rækker biler på vej til arbejde har vi ikke set herhjemme endnu, men med den forventede udvikling i bilparken må vi regne med, at et syn som dette fra North Sydney i Australien ikke bliver et ukendt fænomen.

»motorforbruget« er forsvundet, vil formentlig også lovgiverne kunne indse, at der bør skabes en rimelig balance mellem byrder og ydelser på motorområdet. Der kan da i hvert fald på det tidspunkt fremføres ét argument, som sædvanligvis appellerer til politikernes retfærdighedssans, nemlig den *vælgermajoritet*, som står bag kravet om fair behandling.

Men uanset skattetrykket vil det være ganske urealistisk at forestille sig, at motoriseringen kan bringes til standsning. Fordelene ved at have egen bil er så mange og indkomstudviklingen så kraftig, at »normalfamilien« i løbet af ganske få år vil være indstillet på at bringe de økonomiske ofre — inklusive 100 % omsætningsafgift til finansministeren — der knytter sig til anskaffelse og drift af en personvogn. Motorbehovet er nu så stort, at mange andre varige forbrugsgoder kommer i anden række. Det, der ved bilanskaffelse tæller for den enkelte familie, er de betydelige lettelser i den daglige tilværelse og de stærkt forøgede muligheder for en behageligere og mere ubunden anvendelse af fritiden.

Anerkender man fra politisk side princippet om det frie forbrugsvalg — og det gør man under alle omstændigheder i grundlovsstalerne — er der således ingen vej uden om at acceptere bilkørslen som et kvalificeret behov — også hvor der ikke er tale om direkte erhvervsmæssig anvendelse for vognen.

Det kan være alvorligt nok, at man gennem en lang årrække ad skattepolitisk vej har hindret en rationel udvikling på transportområdet. Hvor uheldige konsekvenserne heraf end er, tåler de dog ikke sammenligning med følgerne af de betydelige forsinkelser af anlægsarbejderne, der har fundet sted i forbindelse hermed.

Den prohibitive afgiftsudskrivning har *ikke* kunnet forhindre en voldsom stigning i motorparken, og vi er nu kommet i en situation, hvor trafikantlæggene stort set er ganske utidssvarende. Der hersker i byerne og på hovedfærdselsårenerne en udtalt kapacitetsnød, hvortil kommer, at man på en række punkter har undladt at træffe de mest elementære forholdsregler til imødegåelse af de allerværste følger af trafikoverfyldningen. Det drejer sig især om færdselsregulerende foranstaltninger (lyssignaler m. v.) samt om parkeringsanlæg i og ved de større byer.

I mangel af disse investeringer reduceres det samfundsmæssige udbytte af vejtransporten uforholdsmæssigt. Alvorligst er imidlertid, at man også på planlægningens område har forsømt at forberede sig på den udvikling, som allerede er godt i gang, og som inden for det næste tiår vil forstærkes yderligere.

Vi kan i dag konstatere, at mange af de nye kvarterer, som er skudt op omkring byerne, og en stor del af de gader og veje, der er bygget efter krigen, er uegnede til at klare den nuværende trafik, og at blot en moderat trafikforøgelse vil medføre permanent trafikkaos mange steder.

De restriktioner, der i efterkrigsårene har eksisteret for vejtransporten, har således ikke i nævneværdig grad kunnet motivere, at planlægningen er blevet forsømt.

\*

De omfattende trafik- og parkeringsvanskeligheder i København og i de øvrige større byer illustrerer ganske slående vejadministrationens underudviklede stade, såvel hvad investeringerne som hvad planlægningen angår.

Myndighederne har simpelt hen givet op over for trafik- og parkeringspresset. I stedet for en intensiv investeringsindsats i byerne — herunder en systematisk udnyttelse af de talrige aktuelle og potentielle parkeringsmuligheder — har man valgt en fremgangsmåde, der på kort sigt skaber en tilsyneladende løsning på problemet: *restriktioner*. Restriktioner i tusindvis både for den kørende og den holdende trafik.

Ser vi fuldstændig bort fra de dominerende negative konsekvenser af denne praksis, kan metoden selvsagt ikke frakendes en vis effekt.



Bygaderne har slet ikke kapacitet til motortrafikken. Af- og pålæsning af vare- og lastbiler foregår ofte under håbløst irrationelle former.

Det, der sker, er jo ganske enkelt, at man ved et administrativt kunstgreb forhindrer en overbevisende manifestation af kapacitetsnøden i byerne. Bilerne *tvinges* til at blive hjemme. Der er hverken plads til at køre eller holde.

En nærliggende parallel hertil har vi i Statsbanernes pladsbestillingssystem for Storebæltsoverfarten. Også her har man med enkle midler sørget for at afskære en realistisk vurdering af trafikbehovet. De vogne, som færgerne ikke har kapacitet til at overføre, bliver hjemme, indtil bilisterne — via pladsbestillingen — har sikret sig overførsel på en bestemt færgetur. Derved undgås de store kødannelser ved Bæltet, og man kan oven i købet tillade sig at tale om *chancebilister*, hvis reserveringen ikke er i orden. (Bilister, der i sommertiden ikke er i stand til at planlægge deres kørsel mindst 2 uger frem, er efter Statsbanernes sprogbrug *chancebilister*).

Pladsbestillingssystemet er godt fundet på, og det skal også indrømmes, at det giver bilisterne visse fordele. Men det er samtidig en effektiv camouflage. Ingen kan i dag med sikkerhed sige, hvor langt bagefter færgekapaciteten i virkeligheden er. Keine hexerei.

Sammenligningen mellem overfartsforholdene på Storebælt og trafik- og parkeringsvanskelighederne i de større byer halter imidlertid på et væsentligt punkt. Medens man i rimelig tid kan træffe andre forholdsregler m. h. t. rejserute og -tidspunkt, når elektronhjernen på Hovedbanegården meddeler, at der er udsolgt på Storebælt, så har man i bytrafikken intet valg.

Ingen kører bil i den enerverende bytrafik for fornøjelsens skyld. De bilister, der vover sig ind i f. eks. Københavns indre by, er tvunget til det.

Godstransporten *skal* afvikles. Den nødvendige individuelle persontrafik i erhvervsøjemed *kan ikke* være afhængig af et fuldstændig utidssvarende kollektivt trafiksystem. Og den, der har sin bopæl ude i periferien, hvor gode bus-, tog- og sporvognsforbindelser er et særsyn, har ingen valgmuligheder, han *må* være selvbefordrende, hvis han vil undgå at tilbringe flere timer daglig med ørkesløs venten og ukomfortabel transport med et offentligt trafikmiddel.

Disse elementære gods- og persontrafikbehov anerkendes nok i princippet fra myndighedernes side. Men når man kommer til realiteterne, når det bliver et spørgsmål om bevillinger til gadeudvidelser eller parkeringsanlæg, hører forståel-



Det er ikke en bilkirkegård, men parkeringspladsen ved industrimesen i Hannover.

sen op. Så er det udelukkende et problem om at holde udgifterne for de offentlige kasser nede på et absolut minimum, og så skal der en nødsituation til, før man kan drømme om at ofre en øre på noget så »luksusbetonet« som f. eks. et parkeringsanlæg.

Inkonsekvensen i denne holdning har fået tragikomiske følger.

Samtidig med, at man ved offentlige milliontilskud holder liv i den kuriøse skinnetraffic i de københavnske gader, byder man den erhvervsmæssige trafik til og fra havnen samt industriens og handelens øvrige godstransport tillige med en overvældende del af den nødvendige individuelle personkørsel så skandaløse forhold, at kun en grænseløs tålmodighed og en traditionel anti-revolutionær indstilling kan forklare, at udviklingen har fået lov at gå sin skæve gang uden tilløb til optøjer blandt de motorkørende.

Man har endnu aldrig fra officielt hold gjort forsøg på at foretage blot en skønmæssig beregning over, hvad det enorme spild af tid og det deraf følgende økonomiske tab har betydet og den dag i dag betyder for byernes erhvervsliv og dermed for omkostningsniveauet.

Det er vel desværre også tvivlsomt, om en sådan trafikøkonomisk kalkulation



Et helt nyt kvarter i det indre København. Allerede nu er der voldsom parkeringsnød.

ville være tilstrækkelig til at gøre op med de fordomme, der synes at beherske de overhøvedspersoner og politikere, som er ansvarlige for de offentlige kasser. Uanset hvor store beløb der hver eneste dag spildes i bytrafikken til ingen verdens nytte, skal der formentlig helt andre argumenter end de samfundsmæssige til for at bringe politikerne og vejadministratorerne til at forlade den gamle praksis.

Det er ikke, fordi pengene mangler. De motorkørende yder *deres* tribut til statskassen. Vej fonden — der opsluger *noget* af motorafgiftsoverskudet — har en bogført kapital på langt over 3 milliarder kroner, nok til 2 Storebæltsbroer, kontant betalt.

\*

Hvordan ser nu den samfundsmæssige status på vejtransportområdet ud?

Et forsøg på at stille indtægter og udgifter op over for hinanden støder straks på den vanskelighed, at de statistiske kilder kun kan give et meget summarisk beregningsgrundlag. Men vi ved,

at der sælges for ca. ....	1.200 mill. kr.
nye motorkøretøjer om året,	
at der bruges ca. ....	500 » »
til anlæg og vedligeholdelse af veje og gader,	

at der bruges ca. ....	250 mill. kr.		
til motorkøretøjsforsikringer,			
at der bruges ca. ....	1.000	»	»
til benzin og			
til dieselolie ca. ....	50	»	»

Udgifterne til vedligeholdelse af vognparken fremgår ikke af de statistiske publikationer, men vi kan få et tilnærmet udtryk herfor gennem den officielle beregning over det samlede antal kørte kilometer. Der køres ca. 12 milliarder km årlig, og det kan på grundlag heraf skønmæssigt anslås, at udgiften til reparation, vedligeholdelse, smøring, olieskift, gummi m. v. bliver i alt 1,2 milliarder kr. (svarende til 10 øre pr. km).

I de udgifter, der her er nævnt, indgår ulykkerne i posten motorkøretøjsforsikringer (der omfatter udgifterne til såvel kasko- som ansvarsforsikring). I posten indgår også forsikringsselskabernes administration. De udbetalte forsikringssummer udgør ca. 70 % af de indbetalte præmier eller ca. 160 mill. kr. (1959).

Med hensyn til ulykkesomkostninger, som ikke dækkes af motorforsikringen — bl. a. sygehusophold — er vi også henvist til at foretage et skønmæssigt overslag. Det samlede antal færdselsuheld med personskade androg i 1959 16.500. Antager vi, at udgifterne, der ikke er dækket af den lovpligtige ansvarsforsikring, gennemsnitligt udgør 20.000 kr. pr. ulykke, bliver den samlede udgift 330 mill. kr. ud over den del af de ovenfor nævnte 160 mill. kr., som vedrører erstatning for personskade.

Hertil kommer endelig et — desværre temmelig beskedent — beløb til særlige trafikregulerende foranstaltninger, herunder færdselspoliti.

Det samlede udgiftsbeløb — godt 4,5 milliarder kr. — er selvsagt behæftet med en betydelig usikkerhed, bl. a. fordi det med det tilgængelige statistiske materiale ikke er muligt at sondre med fornøden sikkerhed mellem godstransport og persontransport på de udgiftsposter, hvor en sådan specifikation måtte forekomme naturlig.

At der er tale om et omkostningstal af den rigtige størrelsesorden, er der imidlertid ingen tvivl om.

Dette fremgår bl. a. af den undersøgelse over vejtrafikkens samlede betydning i nationalregnskabet, som er offentliggjort i Nationaløkonomisk Tidsskrift (1959, s. 71-82). Departementschef Erik Ib Schmidt og sekretær Leo Meyer har her redegjort for, hvor stor en del af samfundets samlede udgifter til import, arbejds-løn, afskrivning m. v. der i 1955 medgik til at gennemføre al motortransport med gods og personer.

Vejtransportydelsernes samfundsmæssige værdi er for 1955 beregnet til 2,6 milliarder kr. eller 6 gange så meget som i 1938. Lægges hertil udgifterne til vej-

anlæg og -vedligeholdelse, bliver vejtransportens *produktionsværdi* 3,7 milliarder kr.

Vejtransportens andel af nationalproduktet er beregnet til 10 %, medens investeringsandelen er væsentlig højere, nemlig 17 %.

Medens der i perioden 1938-1955 har kunnet konstateres en betydelig vækst — såvel absolut som relativt — i vejtransportydelseernes samlede værdi, er investeringsandelen faldet noget, hvilket udelukkende skyldes, at vejinvesteringerne ikke er forøget i samme takt som de samlede investeringer i det pågældende tidsrum.

Det er givet, at denne højst beklagelige tendens også i årene efter 1955 har sin væsentlige andel i de nuværende betydelige funktionsvanskeligheder i landtransportsystemet.

Den ovenfor anførte skønsmæssige beregning af vejtransportens samlede udgifter i 1959—60 svarer stort set til en tiendedel af nationalproduktet (ca. 45 milliarder kr.), men man må gå ud fra, at en række direkte samfundsøkonomiske fordele, som dels savner statistisk behandling, dels efter sagens natur er umålelige, bringer vejtransportens andel i nationalproduktet væsentlig over 10 %.

Erfaringerne fra lande, hvis transportsystem har nået en højere motoriseringsgrad end det danske, synes imidlertid at vise, at vejtransportens produktionsværdi i forhold til det totale nationalprodukt har en stigende tendens, og at vi inden for en overskuelig fremtid må forvente, at »transportandelen« nærmer sig — og måske overskrider — 20 %.

\*

I en årrække har vejtransporten øget sin andel af det samlede landværts transportarbejde, og de sidste par års stigning i transportmængden er udelukkende faldet på bilerne. Banernes andel af det samlede transportarbejde har været fallende fra 1951, jfr. tabel 1.

Den officielle trafikstatistik muliggør et summarisk skøn over ændringerne i transportsystemets opbygning gennem de sidste tredive år.

Medens bilernes transportarbejde i 1929 lå 25 % under jernbanernes, udførte bilerne i 1959 et transportarbejde, der lå 400 % over banernes. Det er fra alle sider erkendt, at vejtransporten allerede i en lang årrække har haft en helt dominerende placering i transportsystemet, og det er af den økonomiske sagkundskab gang på gang påvist, at det er en grundlæggende forudsætning for en fortsat stærk og harmonisk industriel udvikling, at transportsystemet effektiveres. Etableringen af nye industrier og industricentre med den dertil knyttede større specialisering og mere hensigtsmæssige arbejdsdeling mellem virksomhederne er i meget høj grad afhængig af et tidssvarende og rationelt opbygget godstransport-

apparat. Set i et samfundsøkonomisk perspektiv må et systematisk arbejde for en rationel udvikling af vejtransporten derfor forekomme naturligt og nødvendigt.

De strukturelle ændringer i transportsystemet har medført en radikalt ændret arbejdsdeling trafikmidlerne imellem. Bilerne har på en række områder overtaget transporter, som jernbaner og skibe tidligere har varetaget, og det er givet, at der fortsat vil finde overgang sted fra skinne- og skibstransport til vejtransport, selv på de områder, hvor man traditionelt har betragtet bane- og skibstransport som selvfølgelig og økonomisk fordelagtig.

I tabel 2 er givet en oversigt over det samlede indenlandske godstransportarbejde udført med bane, bil og skib i perioden 1950-59.

Det fremgår heraf, at bilernes andel af det samlede transportarbejde er forøget med ca. 50 % i 10-årsperioden, således at vejtransporten i 1959 varetog 74 % af transportarbejdet over for skibsfartens 7 % og banernes 19 %.

Forskydningerne i transportsystemets opbygning er langtfra afsluttede. Det er givet, at der fremdeles vil finde en for vejtransporten gunstig teknisk og driftsøkonomisk udvikling sted.

Tabel 1.  
*Godstransportarbejde udført af biler og baner 1929-1959.*

	Vare- og last- biler mill. ton-km	Statsbanerne	Privatbanerne mill. ton-km	Banerne i alt	Bilernes andel af det samlede godstrans- portarbejde
1929	540	647	76	723	43 pct.
1934	750	541	55	596	56 pct.
1939	1.100	798	55	853	56 pct.
1949	1.600	1.175	53	1.228	57 pct.
1951	1.900	1.390	56	1.446	57 pct.
1953	2.320	1.212	37	1.249	65 pct.
1955	3.400	1.262	36	1.298	72 pct.
1957	4.200	1.290	34	1.324	76 pct.
1958	4.700	1.384	36	1.420	77 pct.
1959	5.600	1.384	33	1.417	80 pct.

*Ann.*

Ton-kilometer tallene vedr. vare- og lastbiler for årene 1929-1951 hidrører dels fra Vejdirektoratets undersøgelser, dels fra beregninger foretaget af departementschef E. I. Schmidt (offentliggjort i Nationaløkonomisk Tidsskrift 1954). Tallet for 1953 er resultatet af Statistisk Departements landtransportundersøgelse (Statistiske Efterretninger 1955, nr. 72). Tallene for 1955, 1957, 1958 og 1959 fremgår af Vejdirektoratets Trafikrapport for 1959.

Tallene vedr. jernbanerne dækker finansårene 1929/30, 1934/35 o. s. fr. og er offentliggjort i Statsbanernes årsberetninger.



**Tabel 2.**  
**Samlet godstransport i Danmark med bane, bil og skib 1950-59.**

År	Skibsfart mell. danske havne	Bane		Last- og varebiler	Godstransport i Danmark (afrundet)	Procentvis fordeling		
		I alt	heraf transit gennem Danmark			Skib	Bane	Bil
Millioner tonkilometer						%	%	%
1950	590	1286	97	1700	3600	16	36	48
1951	670	1418	120	1850	3900	17	36	47
1952	610	1248	139	2050	3900	15	32	53
1953	570	1203	124	2350	4100	14	29	57
1954	530	1242	124	2800	4600	12	27	61
1955	530	1231	138	3400	5200	10	24	66
1956	500	1350	157	4000	5900	9	23	68
1957	550	1324	177	4200	6100	9	22	69
1958	550	1420	159	4700	6700	8	21	71
1959	530	1417	163	5600	7500	7	19	74

*Anm.:*

Godsbefordring med bane og bil på færgeoverfarterne er medregnet under henholdsvis bane- og biltransport.

*Kilde:*

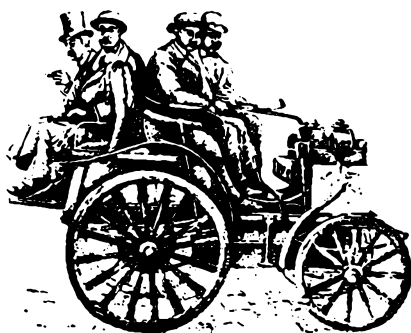
Fuldmægtig, cand. polit. Aage la Cour (tidsskriftet Transport, nr. 3, 1961).

## MOTORSPORTEN OG DENS ORGANISATIONER

Af generalsekretær *Vagn Loft*.

Motorsport er konkurrence i renavl. Dens moder er den urgamle menneskelige trang til at hævde sig i idrætslig kappestrid; dens fader er det mere profane kommercielle kapløb om at vinde finansmændenes og publikums gunst, som begyndte omtrent fra den dag, da der var mere end én mand, som fik køretøjer til at bevæge sig på vejene uden brug af heste.

Et barn af sådanne forældre var naturligvis ikke blot levedygtigt, men særdeles fremmeligt og voksede sig på ganske få år efter fødslen i 1894 stort og stærkt. Så stærk blev sporten, at den til tider har domineret måske lovlig meget over sine forældre, så både idrættens blide idealer og bilbranchens hårde kerne gang på gang har måttet bøje sig for dens krav.



Panhard-Levassor med Daimler motor fra 1894.

Men den spæde begyndelse blev som sagt gjort i 1894, efter at en række konstruktører — heriblandt tyskerne Carl Benz og Gottlieb Daimler og franskmændene Émile Levassor og Armand Peugeot — hver for sig havde gennemført nogle historisk berømte »ture« med deres respektive køretøjer. Initiativtageren var den franske redaktør Pierre Giffard, som allerede i 1891 havde skaffet sig selv og sin avis »Le Petit Journal« stor berømmelse ved at popularisere cyklen gennem arrangementet af det uhørt lange (1.200 km) løb Paris—Brest—Paris. Giffards

plan, som blev offentliggjort den 19. december 1893, var ikke at gennemføre et bilvæddeløb, men snarere en art massedemonstration, og »løbets« formål fremgår af reglernes art. 6:

»Konkurrencens førstepræmie vil blive givet til det hesteløse køretøj, som opfylder følgende betingelser: det skal være farefrit, let styrbart for den rejsende og ikke for kostbart . . . .«

Efter en kvalifikationsetape på 50 km, som skulle tilbagelægges på højst fire timer, skulle deltagerne køre med en tilsvarende moderat hastighed de 126 km fra Paris til Rouen. »Le Petit Journal«s indbydelse vakte kolossal opmærksomhed, og ved anmeldelsesfristens udløb den 30. april 1894 var der indkommet ikke mindre end 102 anmeldelser. Set med nutidens øjne — i ophøjet afstand fra disse historiske dage — var det de mærkeligste ting, de pågældende opfindere satte deres lid til som drivkraft for deres vogne. Blandt de 102 var der bl. a. seks, som ville anvende passagerernes vægt, fire ville bruge løftestokke, to pumpestænger, én pedaler, fem komprimeret luft, to »hydraulisk motor« og en tredje komprimeret vand (sic). Denne miraklernes parade omfattede endvidere en »halv-elektrisk« motor, en »elektropneumatisk« motor, en motor »med konstant fremdrift« og én med »blandede væsker«, for ikke at glemme den »automatiske«, den »animerede« (hest eller æsel?) og den »mekaniske« motor. Alle uforståede og skuffede opfinderes illusioner, drømme og tågede forhåbninger syntes samlet på én liste. Selv blandt konstruktører, som senere skulle slå deres navne fast blandt »de store«, var der en forhastet optimisme. Grev de Dion anmeldte således en benzinvogn, som han først fik konstrueret færdig ca. fire år senere, og Gottlieb Daimler havde to af sine fremtidige »Riemenwagen« på listen, til trods for at selv ikke den første af disse var bygget, da anmeldelsesfristen udløb. Således fik »Le Petit Journal«s konkurrence »sandhedens første time« til at slå i motorkøretøjernes historie.

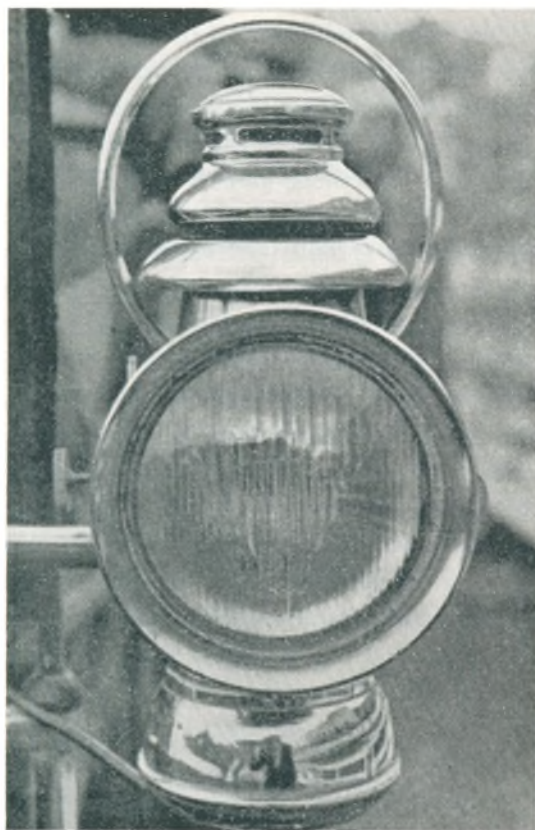
Det er klart, at kvalifikationsetapen eliminerede et stort antal fantasifostre, og kun 21 køretøjer stillede op til start søndag den 22. juli ved Porte Maillot. Vi må hellere lade dem passere revy: Der var en de Dion-Bouton damptraktor, som trak en kalechevogn; fire Panhard-Levassor »fabriksvogne« (som vi ville sige i dag) og en femte, privatanmeldt af ejeren, som havde konstrueret historiens første »skråtstillede rat; fem Peugeotvogne fra »fabrikken« og en sjette — modificeret — privatanmeldt vogn; en Benz; to tunge (3.636 kg) Le Blant vogne med Serpollet dampgeneratorer (1 udstyret som omnibus, 1 som varevogn); to Serpollet-dampvogne (1 personbil, 1 omnibus); en Scottedampomnibus; Brasiers gamle dampdrevne tricykel samt to med Daimlermotorer.

De enogtyve køretøjer blev startet med et halvt minuts mellemrum, og de sytten gennemførte, idet dog kun fjorten nåede til Rouen inden for tidsfristen.

Det vil føre alt for vidt her at beskrive forløbet, men blot må det slås fast, at den gamle, standhaftige myte om »det første væddeløb« er falsk. Det blev således heller ikke de Dion-Boutons damptraktor — konkurrencens hurtigste køretøj (gennemsnitl. 22 km/t) — som vandt. Førstepremien på de 5.000 francs blev, efter en voldsom holmgang blandt dommerne, delt mellem Panhard-Levassor og Les Fils de Peugeot Frères. Andenpremien på 2.000 francs tilfaldt de Dion, Bouton & Cie og tredjepremien Maurice le Blant.

Således endte dette glørværdige arrangement, men man kan næsten sige, at hermed begyndte samtidig automobilets sejrsgang. »Le Petit Journal« havde hidtil været omtrent ene i Europa om at støtte denne nye opfindelse, men nu kastede pressen sig over emnet, og der varsledes nye tider for menneskeheden.

Resultaterne udeblev heller ikke, hverken i teknisk eller sportslig henseende. Alle mulige og umulige teknikere kastede sig over fremstillingen af automobiler, således at der fem år senere — alene i Frankrig — var seks hundrede bilkonstruktører, af hvilke mere end de fem hundrede igen forsvandt uden at efterlade sig så meget som et navn, der kunne spores af eftertidens historikere. Der opstod





Deltagere i Paris—Rouen 1894. Peugeot med Daimler motor.

dog også værdifulde nykonstruktioner i denne »boom«-periode, f. eks. byggede Delahaye i Tours den første af sine vogne, som — efter et samtidigt referat — karakteriseredes ved »en betydelig akselafstand« (på 175 cm!), og som derved åbnede bilverdenens øjne for den medfødte sammenhæng, der eksisterer imellem et køretøjs stabilitet og dets akselafstand.

De dominerende mærker i denne periode var dog stadig Benz, Panhard-Levassor og Peugeot i Frankrig. De to førstnævnte synes at have været nogenlunde tilfredse med den tekniske udformning af deres modeller, som kun undergik detailforbedringer, og de kastede sig nu ud i en produktionsforøgelse for at forsøge at følge med den hastigt stigende efterspørgsel. Benz havde konstrueret 67 vogne i 1894 og fik 135 færdig i det følgende år; Peugeots produktion steg fra 40 til 72. Hos Panhard var tallene kun 38 resp. 42, men til gengæld arbejdede Levassor intenst på forbedringen af disse vogne, og i februar 1895 kunne han i al beskedenhed meddele Daimler, leverandøren af alle motorerne, at han havde fået udtaget et nyt patent på et udvekslingsaggregat, som var fuldstændig beskyttet mod støv og regn; kort sagt: *den første gearkasse!*

Det er i almindelighed vanskeligt at holde automobilets historie, dets teknik og sporten ude fra hinanden, og særlig gælder dette for det første tiår. For nok stillede automobilsporten dengang umådelige krav til førernes udholdenhed og heroisme, men samtidig repræsenterer den — i sammenligning med andre sportsgrene — den højeste grad af anvendt teknik, idet resultaterne til enhver tid har været helt afhængige af fremskridtene inden for f. eks. metallurgi og maskinteknik, brændselskemi og aerodynamik. Men da disse emner bliver behandlet i andre af denne bogs artikler, vil vi søge tilbage og se, hvad Paris—Rouen sportsligt set førte til.

#### *Verdens første væddeløb.*

Samme aften, som Paris—Rouen kavalkaden blev afsluttet, forsøgte grev de Dion at overtale Giffard til at love snarest at organisere et egentligt væddeløb, men redaktøren turde ikke sætte de netop vundne laurbær på spil og gemte sig bag

en række undskyldninger. De Dion allierede sig derefter med den hollandskfødte rigmand, baron de Zuylen de Nyevelde, og i spidsen for en »sportskomité« forberedte man — med støtte fra direktør James Gordon-Bennett, New York Herald — en hastighedskonkurrence, som skulle afvikles over den 1.175 km lange distance Paris—Bordeaux—Paris. Det umådelig strenge reglement sprang således direkte fra Rouen-konkurrencens 126 km i moderat fart til et veritabelt væddeløb over en næsten tidoblet strækning. Der skulle køres dag og nat (med datidens hestevognslygter!), reparationer måtte kun udføres af passagererne selv med medbragte dele og værktøj, maksimalkøretiden var sat til 100 timer, og kun ét eksemplar af hver model og kun vogne beregnet til mindst 4 personer kunne anmeldes.

Til trods herfor anmeldtes ikke færre end 47 køretøjer — dvs. et antal af samme størrelsesorden som årsproduktionen i en af de store fabrikker — men halvdelen trak sig dog igen tilbage, således at treogtyve vognhold mødtes ved foden af Triumfbuen til den foreløbige start kl. 10 mandag den 11. juni 1895. Listen omfattede *Albert de Dions* damptraktor — uden påhæng, men ombygget til fire personer — samt fabrikkens håb, den nye »break«-model; tre af *Peugeot*-vognene fra året før; to klassiske *Benz*vogne direkte ankommet fra Mannheim; *Gautiers* prototype med Daimler motor; to *Serpollet* dampvogne; Amédée *Bollées* forældede, men berømte »La Nouvelle«; *Jeantauds* elektriske bil (til hvilken han i forvejen under uhyre omkostninger havde udlagt 15 depoter med 30 udskiftningsbatterier). Derefter kom en *Rossel*vogn med *Levassor*-type gearkasse; en fempersoners *Vincke & Delmer*; *Gautier-Wehlés* elegante dampvogn; *Lepages* fantastiske semitrailer; samt to motorcykler — en *Hildebrand & Wolffmüller* og en *Millet*, sidstnævnte udstyret med en motor monteret i selve baghjulet. Den mest imponerende gruppe var dog nok de fire *Panhard-Levassor* vogne. De to havde deltaget året før, men mødte nu op med den nye, store V-motor på 76 × 146 mm med Maybachkarburator. Den tredje var en 4-cylindret vogn og den fjerde — udstyret med det startnummer 5, som den skulle udødeliggøre — var *Levassors* kælebarn, den nye topersoners »Gran Turismo« vogn med Daimlers »Phönix«-motor (2 cyl. 1206 cc, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> hk). Endelig som rosinen i pølseenden en vogn, som helt stod dækket af tætte skarer af nysgerrige sagkyndige: Brødrene *Michelins* mærkværdige Peugeot »Lynet«, udstyret med sensationen: luftgummiringe.

Den officielle start fandt sted fra Versailles, og om selve afviklingen af dette historiske løb er der skrevet tykke bøger. Vi må her nøjes med at konstatere, at benzinen her tilføjede dampen og elektriciteten det afgørende nederlag i kampen om publikums gunst. Efter at *Levassors* værste konkurrent, grev de Dions »break«, måtte udgå i Vouvray med brud på kardanakslen, kørte han med begejstret inspiration uden afløsning sin nr. 5 til Bordeaux og hele vejen tilbage

til Paris, hvor han næsten forstenet efter de 49 timer bag styrepinden blev hyldet og tiljuble som en romersk triumfator. Formelt var han dog ikke løbets sejrherre (hertil krævedes som nævnt et 4-personers karrosseri), selv om han ankom med næsten seks timers forspring. Resultatlisten fra verdens første motorløb ser derfor således ud:

1. præmie: Peugeot-Daimler nr. 16
2. » : Panhard-Phönix nr. 5
3. » : Peugeot-Daimler nr. 15
4. » : Peugeot-Daimler nr. 8
5. » : Roger-Benz nr. 12
6. » : Panhard-Daimler nr. 7
7. » : Panhard-Daimler nr. 28
8. » : Roger-Benz nr. 13
9. » : Bollée nr. 24

Som nummer ti — men efter tidsfristens udløb — ankom brødrene Michelin efter et heroisk løb med 22 punkteringer plus udskiftning af dækkene for hver 150 km (à  $1/2$  time pr. dæk). Trods disse erfaringer var de så overbeviste om luftgummiringenes muligheder, at de dagen efter ankomsten til målet spæede, at om ti år ville alle biler anvende disse. I deres optimisme tog de kun fem år fejl . . . *fem år for meget!*

Således bidrog denne allerførste motorsportskonkurrence til at give væsentlige tekniske erfaringer til alle, der deltog — selv til dem, der ikke gennemførte, end-sige blev placeret på løbets resultatliste. I modsætning til Paris—Rouen, som kun var en prøvedemonstration, lagde maratonløbet i 1895 grunden for automobilets fremtid. Det havde på én gang opflammet den offentlige mening, vist, at automobilen åbnede en ny æra i transportens historie, afsløret den moderne tekniks muligheder og inspireret linierne i den fremtidige udvikling: hastighed, kraftreserve, stigningsevne, forøgelse af cylinderantallet, anvendelse af luftgummiringe, forøgelse af bilernes (og dermed menneskenes) aktionsradius.

Dette historiske løb fik også en vigtig organisatorisk konsekvens. Man dannede verdens første motororganisation, *Automobile Club de France* med baron van Zuylen som første præsident og med Bordeaux-løbets organisationskomité som sportsudvalg.

I USA havde pressen i 1894 været skeptisk eller endog helt tavs, men bag kulisserne er der øjensynlig blevet arbejdet intenst, og i løbet af de følgende måneder var der indgivet 500 ansøgninger til det amerikanske patentbureau. Helt anderledes i 1895, hvor de amerikanske aviser i detaljer beskrev den store begivenhed, som blev betegnet som en »udfordring« eller et »slag i ansigtet«. Chicago Times Herald tog handsken op og arrangerede — under de andre avisers spot og drillerier — Amerikas første motorløb, som fandt sted den 28. november 1895.

Løbet, der havde samlet 11 deltagere, heraf 3 importerede Benzvogne, blev afviklet ad skrækkelige veje og i en forrygende snestorm. Vinder blev den amerikanske pioner, *Frank Duryea*, som klarede de 54 miles på 10 timer og 13 minutter; heller ikke i dette løb kunne de elektriske vogne stå distancen.

1896:

*Frankrig:* Inspireret af succesen året før organiserede man et løb Paris—Marseille—Paris, idet man belært af erfaringerne opdelte den ca. 1.600 km lange strækning i dagsetaper, således at kørsel i mørke kunne undgås. Der startede 32 vogne, hvoraf 3 dampvogne, som alle brød sammen. Resultat: 1. Mayarde (8 hk, 2,4 ltr. Panhard — første 4-cylinder motor, senere købt af Charles Stewart Rolls). Tid: 27 timer, 42 minutter, 58 sekunder, d.v.s. ca. 25 km/t. 2. René de Knyff (Panhard). 3. d'Hostingue (Panhard). 4. Archdeacon (Delahaye). 5. Doriot (Peugeot). I dette løb anvendte Georges Bouton forsøgsvis Michelins luftringe, som dog ikke slog til på den tunge de Dion-dampvogn, hvorimod Léon Bollée med stor succes anvendte dem på en let benzindreven quadricycle, indtil han udgik af andre årsager.

*England:* I november blev porten til motoriseringen af det britiske ørige åbnet på klem, idet man nu frafaldt kravet om, at der skulle gå en mand foran hvert »lokomotiv«, og samtidig blev hastighedsgrænsen på åben landevej forhøjet til 12 miles i timen! Denne »frigørelse« fejredes af den lille skare automobilpionerer med en demonstrationskørsel over den ca. 90 km lange distance fra Hotel Metropole i London til det store hotel af samme navn i Brighton. Dette »løb« — som i øvrigt trofast er blevet gentaget hvert år siden da og er verdenskendt som »The Brighton Run« — vakte umådelig opsigt og indgav englænderne den tro, at nu ville hesten totalt og straks blive erstattet af bilmotoren. Da dette ikke skete, faldt publikum tilbage i ligegyldighed og en dybere mistro end nogen sinde før. Initiativet i bilindustrien forblev derfor endnu i lange tider syd for Kanalen.

1897:

*England:* Stiftelsen af The Automobile Club of Great Britain and Ireland (fra 1907: The Royal Automobile Club).

Første store automobiludstilling i The Royal Aquarium, Westminster, London.

*Frankrig:* Marseille—Nice—La Turbie. Løbet, som blev afholdt i januar over en distance på ca. 235 km, blev vundet af grev de Chasseloup-Laubat i en de Dion-dampvogn med Michelin-dæk med en gennemsnitshastighed på 30 km/t. På de stejle, vanskelige veje havde dampmaskinerne øjensynligt stadig krammet på deres konkurrenter!

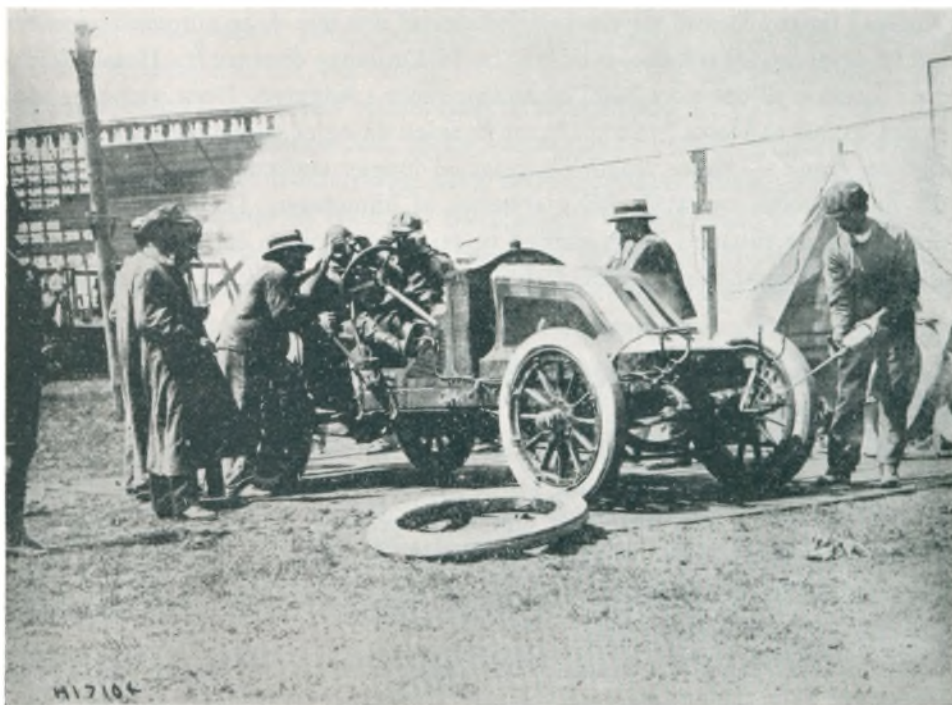
Samme år arrangeredes endnu to løb, begge over ca. 175 km, til henholdsvis Dieppe og Trouville. Begge blev vundet af Georges Hourgières med Panhardvogne.



Dette år døde Panhards geniale chef Émile Levassor, som følge af en skade han havde pådraget sig under Marseille-løbet året forud. Han døde — som han altid havde ønsket sig det — på sin tegnestue, omgivet af de nærmeste medarbejdere, som havde hjulpet ham til at skabe nimbus om Panhards og hans eget navn.

1898—1903:

I hvert af de følgende år sker der nye fremskridt i Europa: løbene bliver talrigere, hurtigere, mere forbitrede. For hvert år vækker de interessen hos endnu større tilskuermasser. Det første internationale løb køres Paris—Amsterdam—Paris i 1898 og vindes af *Charron* med en Panhard og med en gennemsnitshastighed af 43 km/t; i 1899 vinder det samme hold løbet Paris—Bordeaux med 48 km/t; i år 1900 arrangerer den engelske automobilklub sit første store løb »The 1.000-Miles Trial« London, Bristol, Birmingham, Manchester, Kendal, Carlisle, Edinburgh, Newcastle, Leeds, Sheffield, Nottingham og tilbage til automobiludstillingen i Crystal Palace. 65 vogne deltog i denne enorme prøve, og man finder på startlisten mange navne, som senere blev verdenskendte, f. eks.: *J. D. Siddeley* med en Daimler 6 hk, *Herbert Austin* med en Wolseley, *G. og F. Lanchester* med en Lanchester, *C. S. Rolls* i en Panhard 12 hk, *S. F. Edge* i



Fra det første Grand Prix (1906).  
Hektisk depotarbejde på vindervognen, en 4-cyl., 12,8 liter Renault.

Støvplagen var motorløbenes forbandelse lige fra 90-erne og helt op til 30-erne. Her ses en 3-liter Bentley i Tourist Trophy 1922 på Isle of Man.



Napier (som var den første rent engelske vogn). Hermed havde den lille engelske automobilklub (som nu tæller op imod en million medlemmer) ikke alene opnået at slå sit navn fast i offentlighedens bevidsthed, men det var endelig lykkedes at åbne både publikums og myndighedernes øjne for automobilets praktiske anvendelighed, og det er ikke for meget sagt, at i England kan automobilets epoke regnes fra dette år.

Hvis året 1900 var vigtigt for England, så blev det det i lige så høj grad for Frankrig og, som man senere vil se, for organisationen af hele den internationale automobilsport. Man kørte nemlig for første gang om *Gordon Bennetts* internationale vandretrofæ. Her var for første gang tale om direkte konkurrence mellem nationerne, idet Gordon Bennett-løbene, der undertiden blev indlagt som afdelinger i de store landevejsløb, forudsatte holdanmeldelser på tre vogne, bygget i det pågældende land og udvalgt af den nationale automobilklub. Der var således i år 1900 tale om det første arrangement, afholdt under en aftalt INTERNATIONAL FORMEL, en forløber for de Internationale Grand Prix. Det land (klub), som vandt trofæet, skulle i øvrigt organisere næste års Gordon Bennettløb. Det første fandt sted på strækningen Paris—Lyon og blev vundet af Charron med en Panhard-Levassor 20 hk med 62 km/t, og Frankrig arrangerede derefter i forbindelse med Paris—Bordeaux-løbet i 1901 det andet Gordon Bennettløb. Trofæet forblev i Frankrig takket være *Girardot* ligeledes med en Panhard.

Imidlertid blev det i 1902 en englænder, S. F. Edge, som med en Napier 40 hk hjembragte sejren og trofæet i det tredje af disse store løb (Paris—Innsbruck etapen af Wienerløbet). I det store løb til Wien, hvor 80 deltagere af 137 startende gennemførte, blev det *Marcel Renault*, som med en 16 hk Voiturette sejrede med en gennemsnitshastighed af 63 km/t, en fart, som er helt forbløffende, når man tager forholdene i betragtning og husker, at automobilsportens historikere har betegnet dette løb som det hidtil sværeste landevejsløb.

Det sidste af disse blev i øvrigt det famøse Paris—Madrid i 1903, som af myndighederne blev stoppet i Bordeaux, efter at en række dødsulykker havde ramt tilskuere og køreere på den første etape; bl. a. omkom Marcel Renault.

For at undgå lignende tragedier gjorde den engelske automobilklub sig de yderste anstrengelser ved forberedelserne til det 4. Gordon Bennett-løb, som blev kørt på afspærret landevej ved Bally Shannon, syd for Dublin. Til at repræsentere sig havde englænderne valgt tre Napier-vogne, den ene i hænderne på S. F. Edge. Tyskerne stillede med tre Mercedes-modeller og franskmændene med to Panhard og en Mors. Edge kunne ikke gentage sin sejr og blev placeret på 5. pladsen efter Camille Jenatzy, »den røde djævel« (60 hk, 9,2 ltr. Mercedes), som tilbagelagde de 592,7 km med et gennemsnit af 89 km/t, og efter franskmændene som placerede sig i denne rækkefølge: 2. de Knyff (Panhard), 3. Farman (Panhard), 4. Gabriel (Mors). I øvrigt deltog amerikanerne med to Wintons og en Peerless, som alle udgik.

Sporten i USA havde hidtil ligget omtrent stille, indtil W. K. Vanderbilt, som havde deltaget i adskillige af de europæiske landevejsløb, fandt på at udsætte en vandrepokal og store pengepræmier for at stimulere konkurrencen mellem de amerikanske konstruktører. Der kæmpedes første gang om »Vanderbilt Cup« i 1904, men da hele den europæiske elite troppede op, varede det flere år, før amerikanske vogne kom på præmielisten. (1904: 1. Panhard, 2. Clément; 1905: 1. Darracq, 2. Panhard; 1906: 1. Darracq). Først i 1907 forblev pokalen i USA takket være en 120 hk Locomobile, som passerede målstregen, tæt fulgt af en Isotta-Fraschini.

#### *Federationen skabes.*

Efter dette sidespring over Atlanten vender vi tilbage til Europa og til året 1904. Som nævnt havde Jenatzy med sin Mercedes i 1903 hjembragt Gordon Bennett-pokalen til Tyskland, og den tyske automobilklub forberedte nu det 5. løb på en vanskelig rute i Taunusbjergene nær ved Bad Homburg. Medens de to første G.B.-løb kun havde tiltrukket sig ringe interesse, havde billedet ændret sig ved det dramatiske løb i Irland, og der var nu lagt op til en meget stor begivenhed. Ganske vist havde amerikanerne trukket sig tilbage, men foruden Frankrig, Tyskland og England var også Belgien, Østrig og Italien indstillet på at forsvare deres ære som automobilproducenter.

Tilskuerne strømmede til fra store dele af Europa med der Kaiser i spidsen.

Alle tyskeres håb hvilede på *Jenatzy* og *de Caters* i to nye Mercedes-vogne og *Fritz Opel* i en tysk Darracq; 1902-vinderen, *S. F. Edge* i en Napier og to Wolseleys, ført af *C. H. Jarrott* og *Girling* repræsenterede England. Italien stillede tre Fiat-vogne, ført af *Lancia*, *Storero* og *Cagno*, medens Østrig mødte med tre Mercedes-vogne, ført af *Braun*, *Werner* og *Warden*. Belgien var repræsenteret af *Hautvast*, *Augières* og *Baron de Crawhez*, medens Frankrigs repræsentanter var *Théry* i en Richard Brasier, *Salleron* i en Mors-vogn og *Rougier* i Dietrich Turcat-Mery. Under voldsom spænding startedes løbet, som hurtigt udviklede sig til en duel mellem Jenatzy og Théry, og efter en kamp, som holdt tilskuerne i ånde til sidste minut, lykkedes det franskmændene at hale sejren hjem efter at have tilbagelagt de 497 snoede kilometer med et gennemsnit på 85 km/t.

Efter løbet samledes de seks nationers officielle automobilklubsrepræsentanter til en diskussion, dels om Gordon Bennett-løbenes organisation og dels om automobilsportens fremtid i almindelighed. Dette møde fandt sted den 20. juni 1904 i Bad Homburg, og det endte med en enstemmig og begejstret tilslutning til et tysk forslag om at danne et internationalt forbund af automobilklubber.

Under indtrykket ikke alene af franskmændenes nyeste triumf, men navnlig af den pionergerning, som både teknisk og sportsligt var udført i Frankrig, valgtes Baron de Zuylen som første præsident og Automobile Club de France's hus i Paris som hovedsæde. Sammenslutningen døbttes ved samme lejlighed Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus (AIACR), d.v.s. den internationale sammenslutning af anerkendte automobilklubber, et navn, den bar, indtil man i 1946 omdøbte organisationen til »*Fédération Internationale de l'Automobile*« (FIA). Umiddelbart efter Homburg-mødet sluttede de øvrige 7 automobilklubber, som eksisterede på dette tidspunkt, sig til de nævnte 6 klubbers resolution. De 13 stiftere blev således klubberne i Belgien, Danmark (KDAK), England, Frankrig, Holland, Italien, Portugal, Rusland, Schweiz, Spanien, Tyskland, USA og Østrig.

I de første år styredes også motorcykelsporten rundt om i landene af automobilklubberne og på internationalt plan af AIACR, men efterhånden som der opstod rene motorcykelklubber, blev ønsket om en udspecialisering stærkere, og på initiativ af den engelske »The Autocycle Union« stiftedes med dansk deltagelse den 28. november 1912 i London FICM, som senere blev omdøbt til FIM (Fédération Internationale Motocycliste).

### *Internationale regler.*

Automobilsporten havde som nævnt ikke blot været motiv til stiftelsen af verdens første automobilklub, men også været — i det mindste den ydre — anledning til påbegyndelsen af det internationale samarbejde klubberne imellem. På den anden side formedes sporten fra dette øjeblik af klubberne med henblik på, at

Fra 1937 beherskede de to store tyske firmaer Auto Union og Mercedes-Benz de europæiske motorbaner. Her ses et glimt fra AVUS-løbet 1937. — Hasse i Auto Union ligger i dette øjeblik foran Lang i en Mercedes-Benz.



dens resultater bedst muligt skulle tjene automobilets tekniske udvikling til gavn for *alle* bilister.

Efter at Gordon Bennett-løbene havde sunget deres svanesang i 1905, arrangerede den franske klub det første Grand Prix i 1906, og her møder vi den første

egentlige internationale formel, som kort og godt var en vægtbegrænsning på 1000 kg; denne bestemmelse medførte, som man kan tænke sig, at der blev bygget alt for ustabile chassis til de stadig større motorer (12—16 liter!), og man gik derfor snart den anden vej og indførte begrænset cylinderboring (155 og senere 130 mm) og minimumvægt (1100 kg, senere 900 kg). Disse forskellige formler har næppe megen interesse i dag, men understreger blot FIAs tredobbelte ønske: at sikre en vis *ensartethed* mellem de konkurrerende vogne, at give teknikerne den bedst mulige basis for *udviklingen* af automobilet og at skabe den størst mulige *sikkerhed* både for køre og publikum.

Automobilportens historie udviser et stadigt »kapløb« mellem teknikerne, som inden for de af FIA fastsatte begrænsninger udviklede hurtigere og hurtigere biler, og federationens sportskomité, som af sikkerhedshensyn måtte søge at dæmpe disse hastigheder ved hjælp af stadig snævrere grænser for vægt eller slagvolumen. De nugældende (1962) regler er følgende:

*Formel 1* (»Grand Prix racere«).

max. 1500 cc min. 1300 cc uden kompressor.

Brændstof: kommercielt.

Vægt: min. 450 kg.

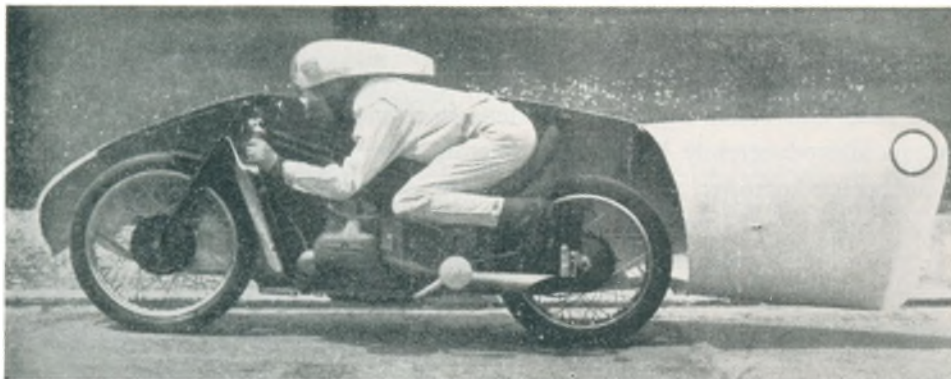
Vognen skal være udstyret med: selvstarter; ekstra bremsesystem, som i hvert fald virker på forhjulene.

*Formel 3* (»Midget«).

max. 500 cc. Kompressor må ikke anvendes.

Brændstof: valgfrit. Visse tilsætninger er forbudt.

Vægt: min. 200 kg.



Den tyske racerfører Ernst Henne viser den stilling, han indtog, da han i 1937 satte verdensrekord med 280 km/t med en BMW — en rekord, som blev stående i 19 år. En tredjedel af det aerodynamiske karrosseri er fjernet.

### *Formel Junior.*

Defineret som en enkeltsetet racervogn, i hvilken de fundamentale elementer stammer fra en »standardvogn«, der er homologeret af FIA.

max. 1100 cc.

Vægt: 1001—1100 cc: 400 kg; 1000 cc og derunder 360 kg.

### *Hastighedsrekorderne.*

En anden form for automobilsport er rekorderne, som naturligvis, bortset fra den spæde begyndelse, er sat ved hjælp af automobiler, som i stadig højere grad adskilte sig fra brugskøretøjerne. Alligevel har disse rekordkørsler bidraget uhyre meget til automobilteknikkens udvikling, dels fordi forsøgene fungerede som »laboratorier« for prøver med nye motortyper, nye bremses, affjedringssystemer, dæk, olier, brændstoffer etc., dels fordi en række af verdens bedste automobilteknikere herigennem blev sat på nye inspirerende opgaver, hvis løsning gav dem erfaringer, som kom deres daglige arbejde til gode senere.

Også på dette felt sloges i begyndelsen dampen, elektriciteten og benzinen bravt om førerskabet. Den allerførste rekord på 63,16 km/t blev sat i december 1898 af den franske grev *Chasseloup-Laubat* med en Jeantaud elektrisk vogn. En »duel« mellem franskmanden og belgieren *Camille Jenatzy* begyndte, og i løbet af de næste fem måneder skiftede rekorden indehaver mange gange, indtil Jenatzy, med en elektrisk vogn af eget fabrikat, i april 1899 nåede op på 105,9 km/t. Denne rekord stod i tre år, indtil franskmanden Serpollet bragte sin dampvogn op på 120 km/t. Endelig nåede benzinmotoren for første gang til tops i 1902, idet en Mors-vogn kørte 123,4 km/t. Over de to hundrede kom man i 1909, da *Hémery* på Brooklandsbanen i England nåede 202,6 km/t, og over tre hundrede kom *Segrave* i Florida 1927, da han tvang sin 44 liters(!) Sunbeam op på 325,9 km/t. *Malcolm Campbell* nåede i 1932 med sin »Bluebird« op på 406,4 km/t, og i dag tilhører verdensrekorden *John Cobb*, som i 1947 kørte sin Napier-Railton med den fantastiske fart af 630,7 km/t.

### *Motorsporten her hjemme.*

Som man kan tænke sig, høres sportens store vingesus tydeligst og oftest i de automobilproducerende lande, men overalt, hvor mennesker har anskaffet sig motoriserede køretøjer, og hvor der eksisterer en motorbranche, har sporten fundet grobund. Her i Danmark var det indehaveren af FIAs sportsmandat, KDAK, og de samarbejdende klubber (f. eks. Dansk Motor Klub og senere Automobil Sports Klubben), som styrede sporten, der begyndte så småt med et pålidelighedsløb i 1905. Fra 1907 blev disse løb en årlig begivenhed, men efterhånden som bilerne blev mere driftssikre — bl. a. takket være de erfaringer, som konkurrencerne gav deltagerne, hvoriblandt man kunne finde mange af automobilbranchens pionerer — føjedes stadig mere krævende sportslige opgaver til løbene.

Disse fik karakter af orienteringsløb eller »trials«, d.v.s. hårde specialprøver på afspærret område, som f. eks. i skove og grusgrave.

For motorcykelsportens vedkommende fandt en parallelltløbende udvikling sted. Den første danske motorklub blev stiftet i København under navnet »Motorcykelklubben af 1907« (i 1913 ændret til »Dansk Motor Klub«), og en sammenslutning, Dansk Motorcykle Union, blev stiftet i 1914. Dannelsen af unionen var en direkte udløber af Politikens og DMK's »Kammeratskabsløb for Bivejsmotorkøretøjer« året forinden, hvor man — nøjagtig som tyve år tidligere i Frankrig — havde indset, at disse store publicity-arrangementer kun kunne gennemføres, hvis sportens folk stod samlede om dem.

Motorcykelsporten udviklede sig fra de rene pålidelighedsløb til bakkeløb og trials, men de helt store tilskuersucceser opnåede man i mellemkrigsårene ved de berømte Fanøløb og på dirt-track banen i Glostrup.

Der var i hele perioden et nært samarbejde mellem DMU og KDAK, og dette besegledes yderligere den 1. marts 1926 ved dannelsen af et fællesorgan »Dansk Motorsports Råd«, som hurtigt fik myndighedernes tillid i en sådan grad, at justitsministeriet i et cirkulære til politimestrene slog fast, at kun de løb, der var godkendt af DMR, måtte tillades.

I 1932 blev det ved den nye færdselslov forbudt at udøve automobilsport på offentlig vej, og KDAK var derfor stort set nødt til at lægge sporten på hylden og helt hellige sig sine øvrige opgaver, medens DMU og de få rene automobilsportsklubber holdt sammen på deres medlemmer ved trials, »kortlæsningsøvelser«, isbaneløb og andre mindre arrangementer.

Sportens renæssance kom med ophævelsen af forbudet efter krigen. På KDAKs initiativ samlede man i 1948 de »overlevende«, som stiftede Dansk Automobilsports Union, der af KDAK fik overdraget FIA-mandatet. Efter en meget spag begyndelse kom der gang i sagerne. Sammen med Politiken arrangerede man et internationalt storløb i Kastrup lufthavn (1949), og dette blev begyndelsen til en række spændende løb på Amager Travbane og en række andre grus- eller slaggebaner landet over. Samtidig fik DMU-klubberne påbegyndt anlægget af en række nye speedway og scramblebaner, hvorved der igen kom vældig gang også i motorcykelsporten.

Et nyt stort skridt blev taget i 1955, da Automobil Sports Klubben fik stillet en stor grusgrav i Roskildes udkant til rådighed og her fik skabt den enestående bane, som nu er kendt under navnet Roskilde Ring. Medens Danmark hidtil havde stået i skyggen af de øvrige nordiske lande — specielt Sverige — hvad banesporten angik, vendtes nu billedet omtrent øjeblikkelig, og »Ringene« blev et Mekka for nordisk motorsport — og *Giersing*\*) dens profet! Baneløbene ud-

\*) Lrs. Franz Giersing har administreret Roskilde Ring fra 1955, og alle respekterer ham for den forretningsmæssige dygtighed og umådelige energi, hvormed han har opbygget Roskilde Rings internationale ry.





Kontrolmandskab med felttelefoner, stopure etc. ved et orienteringsløb. Deltagernes kørselsdisciplin er nøje indskærpet. For tidlig ankomst straffes dobbelt så hårdt som forsinkelser.

viklede sig hurtigt til at blive virkelige publikumssucceser, og dertil bidrog ikke alene de afvekslende programmer med både motorcykler, racervogne og standardbiler samt de mange nye unge talenter, men måske navnlig banens helt enestående overskuelighed og den usædvanlig effektive beskyttelse, som tilskuerne nyder godt af på de høje skrænter.

En anden grund til banesportens succes kan findes i den omstændighed, at det hurtigt lykkedes at få arrangeret besøg af internationale berømtheder, som f. eks. Stirling Moss og Jack Brabham, der ikke blot viste sig at være publikums-magneter, men som navnlig ved deres blændende køreteknik virkede umådeligt inspirerende på vore egne banekørere, både de »gamle rotter« og de nye »håbe-fulde«, som i de senere år har givet en stærkt tiltrængt bredde i denne sportsgren.

Den sidste lille grønne kvist på denne sportsgren er Go-Kart sporten, som stammer fra USA, og som åbner mulighed for de helt unge og ikke særligt velbeslåede entusiaster for på een gang at få afreageret deres fartkomplekser under betryggende forhold og at få en rutine, som kan komme dem tilgode, dersom de senere vil fortsætte som »rigtige« banekørere.



•Mørkets Gerninger• d.v.s. orienteringsløbene på offentlige og private veje har i de senere år øvet en vældig tiltrækning på danske sportsbilister.

### *Orienteringsløbene.*

Alt er imidlertid relativt i denne verden (ligesom ét hår på hovedet jo er relativt lidt, mens ét hår i suppen er relativt meget), og medens banekørernes antal voksede fra en håndfuld i 1948 til ca. 300 i 1962, steg antallet af orienteringssportens aktive udøvere samtidig fra et par hundrede til de godt seks tusinde, som i dag figurerer i unionens licenskartotek. Denne nærmest eksplosive udvikling er naturligvis baseret på motoriseringens voldsomme vækst, men må også tilskrives klubbernes evne til at organisere sporten på både tillokkende og for-svarlig vis.

Orienteringssportens *definition* fremgår af DAUs reglement, som siger:

»Som orienterings- resp. pålideligheds- (rally-)konkurrence betragtes en konkurrence, hvor deltagerne og deres køretøjer opfylder bestemmelserne i de gældende trafiklove, og hvor de konkurrerende skal passere bestemte steder til bestemte tider eller køre visse delstrækninger med angivet gennemsnitshastighed.«

Denne sportsgrens *formål* er også klart formuleret:

»Orienterings- resp. pålideligheds- (rally-)konkurrencernes formål er at ud-danne egnede og kompetente motorkørere. Konkurrencerne bør derfor arrangeres således, at deltagerne under skiftende forhold opøves og prøves med hensyn til deres evne til at håndtere og føre motorkøretøjer, til at læse kort og til at udholde fysiske anstrengelser.«

I nært slægtskab med disse løb er de af KDAK arrangerede pålideligheds- og forbrugsprøver (»International Caltex Performance Test« og de danske »Mobil Økonomiløb«), som er beregnet på at give det automobilkørende publikum objektiv vejledning m. h. t. de forskellige mærkers relative ydeevne.

### *Organisation.*

Da DAU blev stiftet i 1948, eksisterede der foruden KDAK kun tre klubber, heraf to i København og én i Odense. I dag tæller Unionen 56 klubber (inkl. de 11 lokale KDAK-sportsafd.) med over 7000 medlemmer, og hertil kommer de 43 motorcykelklubber under DMU, som også ofte medtager bilklasser i deres løb. Kun ASK, samt i mindre omfang én Århusklub og én i Hobro, driver bane-sport, medens samtlige klubber dyrker orienteringssporten. Som man kan tænke sig, er et af Unionens største problemer derfor at opstille den årlige løbskalender, som — trods drastiske nedskæringer af klubbernes ansøgninger — nu tæller ikke mindre end 425 orienteringsløb. Blandt de bedste af disse er nogle få udvalgt til at tælle til Danmarks- og landsdelsmesterskaberne for seniorer og juniorer.

Dansk Automobilsports Unions højeste myndighed er et repræsentantskab, som mødes et par gange om året, og som bl. a. vælger en bestyrelse til at over-våge det daglige arbejde, som udføres af hhv. et økonomiudvalg, et bladudvalg og et sportsudvalg, bistået af DAUs sekretariat, som af praktiske grunde har kontorfællesskab med KDAK.

Det er det snævre sportsudvalg, som — i nøje overensstemmelse med FIAs forskrifter — leder det sportslige arbejde, og som har fastlagt retningslinierne for dette i et reglement, som trods sin koncise affattelse omfatter 153 sider regler og råd.

Sportsudvalget er sig Unionens ansvar over for publikum og de offentlige myndigheder stærkt bevidst, og det var bl. a. derfor, at man gik så kraftigt imod de såkaldte »stock-car« løb, som er en rå og meget lidt sportslig foreteelse. Ud-valget har i sit reglement foreskrevet meget strenge sikkerhedsbestemmelser for baneløb og -sender, hver gang sådanne løb afholdes, en eller flere delegerede til de pågældende baner for at overvåge, at reglerne følges i praksis, både af hensyn til køernes og publikums sikkerhed og med henblik på sportens renommé i almindelighed.

Naturligvis kan det ikke undgås, at der, trods al god vilje og trods skrappe reglementsbestemmelser, af og til viser sig »sorte får« blandt så mange menne-sker. Her er imidlertid de to unioners licensordning af uvurderlig betydning. Det

har nemlig vist sig, at en mand, som ofrer størstedelen af sine lommepenge samt weekend efter weekend på sporten (og som muligvis ser stort på, hvad ægtefællen siger til dette), har en væsentlig større respekt for truslen om fortabelse af den nødvendige sportslicens end for risikoen for eksempelvis en — nok så stor — færdselsbøde. Sportsudvalget og den af DMU og DAU nyetablerede »højesteret«, *Dansk Motorsports Råd*, har i gerning vist, at sikkerhedssynspunktet er meget vigtigt, og at den nævnte trussel i høj grad er en realitet, man må regne med, såfremt man ikke følger spillets regler.

At sådanne hensyn gennemsyrrer sportsfolkenes tankegang fremgår f. eks. også af et sidste citat fra reglementets afsnit om orienterings- og pålidelighedsløb:

»Specialprøver/-etaper kan indgå i konkurrencen i den hensigt at prøve deltagernes hensynsfuldhed, bedømmelsesevne, orienteringsevne, teoretiske eller praktiske køreevne etc.«

Et stort antal af klubberne, som alle via DAU er medlemmer af »KDAKs Landsforbund«, viser i øvrigt deres samfundssind gennem deres samarbejde med Rådet for større Færdselssikkerhed i arrangementet af »Bilisternes Duelighedsprøve« over hele landet, og mange gennemfører desuden glatføreprøver om vinteren.

Så længe motorsportsfolkene bevarer en sådan indstilling, er der både plads til dem og god brug for dem inden for rammerne af det danske samfund.

## BILER OG MENNESKER

*Et stykke kulturhistorie om hvorledes mennesket formede bilen —  
og bilen formede mennesket.*

*Af mag. art. Hans Lassen.*

Biler og motorcykler har gennem det sidste par menneskealdre været med til at vende op og ned på vores tilværelse. I en fjern fortid var det dampmaskinen, der ændrede livet for menneskene ved at bringe farten ind i dagliglivet. Den bragte hurtigforarbejdede varer i store mængder ud til købere med små penge, til lands og til vands blev den brugt til transport, og tidligere slægtled — med vor egen H. C. Andersen i spidsen — jublede over de moderne tider med deres vældige fart.

Fart! Fart! Fart! Elektrisk telegraf, telefon, elektrisk glødelampe og ikke at forglemme cyklen med tandhjulstrækket. Alt gik hurtigere og hurtigere. Så kom benzinmotoren. Den satte man selvfølgelig på cykler og vogne. Der var det med dampmaskinen, at den var stor, kun egnet til store ting, fabrikker og tog — og tog krævede skinner, stationer, megen administration, men bilen og motorcyklen var enkeltmandskøretøjer, der kunne køre hen ad almindelige veje. Det er det, der betyder noget for disse nutidige transportmidler. Nu kunne hvermand komme frem på sin egen facon, han kunne vælge sin egen vej og sit eget tempo.

Til at begynde med var alt naturligvis i svøb. Menneskeheden så på disse nye køretøjer med store blanke, forundrede øjne. Og som alt muligt andet nyt begyndte de som kuriositeter og legetøj. Kuriositeten er vel nok forsvundet i vore dage, men legetøjets karakter ikke helt.

### *Bilens udseende og brug.*

De første motorkøretøjer måtte næsten naturnødvendigt komme til at ligne tidens hestevogne, de havde nærmest karakter af den elegante landauer, blot uden heste, rat fandtes ej heller, man benyttede en styrestang. Farten i disse første motorkøretøjer var ikke så stor, at den krævede nogen særlig påklædning. De herrer motorfolk fra 1880erne paraderede i deres vogne iført jaket og bowler eller sort cylinderhat. Først efter århundredskiftet, omkring 1905/06, fik bilen sin endelige form. Den blev et køretøj af et udseende, som aldrig var set før. Den blev fra nu af et metalhus, med et lavt forparti, motorhjelm. Den blev de moderne tiders symbol. Det er disse biler, der nu er antikviteter af højeste klasse, veteranbilerne.



Digteren Johs. V. Jensen fotograferet i 1917 i fuldt motorudstyr. Hans tætsluttende dragt og hans kones støvfrakke virker selv knap 50 år senere ikke spor gammeldags. Kun parrets kasketter er lidet kendte i dag, nu bruges styrthjelm. — Allerede i 1925 skrev digteren »*Naæde de Færgen?*« om den trang til hastighed, der sad motorkøreren i sjælen.

De lyste af blanktpudset messing, lygter og indramninger omkring kølerhjelmen — bremse- og gearstænger sad udenpå.

De eleganteste biler var de åbne vogne. Her er én ting, som er ganske interessant. I dag, ja i mere end én menneskealder, har USA stået for os som bilernes land fremfor noget; men billandet var i begyndelsen slet ikke den ny verden, det var den gamle verden, og det var Frankrig. Det var f. eks. i Frankrig, de første automobilløb blev arrangeret. Det var bladet »*Petit Journal*«, der i 1894 med hele journalismens sans for det nyeste nye stod for væddeløb med selvdrevne køretøjer. Der var nemlig lige så mange dampdrevne som motordrevne køretøjer.

Indtil første verdenskrig var bilerne luksus og sport. Elegante sportsvogne var åbne, og ved de lukkede privatvogne der var så fine, at der her ligesom på den fornemme hestevogn var kusk — chauffeur (et fransk ord, der egentlig betyder fyrbøder) — sad den tjenende ånd uden for selve kareten i fri luft, træk og blæst.

Med første verdenskrigs gullaschbaroner blev bilen en populær ting. Mere end noget andet var den et køretøj, der demonstrerede sin ejers rigdom. Og den var en af de få genstande, man kunne erhverve sig fra ny af. Der var så meget andet,



På vej til galopløb. Da benzinen under verdenskrigen var sluppet op og hestedroskerne blev gravet frem. Tegning af Alfred Schmidt i Blæksprutten 1917.

som den omtankefulde nylig rige måtte anskaffe sig »brugt«, for at rigdommen ikke skulle syne så ny, som den virkelig var.

De nye rige og deres biler blev derfor skive for vittighedstegnerne. Alfred Schmidt har en tegning allerede fra 1915, hvor spækhøkeren på den øverste halvdel af tegningen står i sin butik, men på den nederste halvdel er disken forvandlet til en bil med fatter ved rattet og mutter i bagsædet.

I 1917 er der — også i Blæksprutten — en tegning, der driller de taknemlige ofre. Under en strejke er det umuligt at skaffe benzin. Så bliver der tegnet et fedt ægtepar i en vogn med nogle elendige små heste for. De er på vej til travløb. Men de er udstyret med lodne pelse og bilbriller. På den tid har selve den bombastiske påklædning været så fastslået, at kun en antydning har været nok til at vise de nye bilister.

Første verdenskrig gjorde også andet og vigtigere for bilerne. Det hurtige køretøj, der ikke behøvede skinner og et stort teknisk apparat for at fungere, fik i krigsførelsen en stor betydning. Bilen som nyttekøretøj blev fra nu af en fastslået kendsgerning. Fra nu af, eller rigtigere fra tiden efter 1918/20 blev lastbilen almindelig.

Fra nu af blev bilen forbedret og mere og mere almindelig. Fordvognen blev den billige allemandsbil. Skal man i dag vise en bil, og den skal virke komisk, skal

det være den gamle Fordvogn — en rigtig »tin Lizzie«. Dette træk blev f. eks. benyttet i den amerikanske film, der på dansk kaldtes »Hop med professoren«. Her pointeredes det vittige ved, at det af professoren opdagede nye stof, der ophæver tyngdekraften, indbygges i sådan en gammel Fordvogn. Fortid — og i bilalderen er en »tin Lizzie« et levn fra en meget fjern fortid — og nutid, ja fremtid mødes på denne grinagtige måde.

Med den anden verdenskrig blev bilerne, både person- og lastvogne, mere og mere effektive. Kæmpestore lastvogne med påhængsvogne — anhængere, et halvtysk ord, der vel netop må være nået frem under besættelsesårene — krydsede ad alle landes landeveje.

Alle biler er nu opvarmede. Det betyder, som vi skal se længere fremme, en hel del for vores påklædning i dag.

### *Landskabet. Veje og gader.*

»Til det monumentale hører også rejsesyntet af vort land. Fartsynet. Ganske vist: fodgængerer lærer det bedst at kende, hos ham fæstner det enkelte billede sig dybest, en mark er længe om at komme forbi. Men landet egner sig også for at ses fra det hurtige køretøj. Under lang fart uden standsning. Da bliver det bevæget på ny vis, linjernes sammenhæng, deres bølgen bliver langt mere udstrakt, end man før anede. Et bakkedrag føder nye banker, en ås strækker og strækker sig, er levende, kryber, til den pludselig skråt bagud ligger død og stille.«

Sådan beskriver Martin A. Hansen (i Dansk Vejr, 1953, s. 86) synsindtrykket fra »det hurtige køretøj«.

Der er nemlig sket én ting for alle. Landskabet har skiftet karakter for vort øje. Vi ser det anderledes.

Men først selve vejene. Den gamle landevej med dens mere eller mindre primitive belægning er forsvundet. Endnu i tiden op mod 1930 eksisterede den endnu. Bivejen, hvor bilen svømmede i skarpe skærver var også almindelig. Den slags sinkede bilkørslen. Punkteringer hørte til dagens orden. Chaufføren, der ordnede en punkteret ring, hørte med til vejbilledet.

Men den hastige bilfart, blødt glidende »fart uden standsning« er os i dag så vanlig, så uendelig dagligdags, at ingen skænker den en tanke. Men husk på, at intet slægtled før bilernes tid har set landskabet skifte så hurtigt. I gamle dage var en bakke uendelig. En vej, der gik lige ind i himmelen mellem de to rækker træer, hvis det var en landevej hegnet af træer. Nu står den stejle hvide vej foran bilruden et øjeblik, for næste øjeblik at have lagt sig ned.

Og ud til siderne skifter landskabet karakter, så hurtigt, at vi nu har en særlig »værdimåler« af afstandene i hovedet, en måler, der ikke eksisterede før.

Men ikke alene har bilen ændret vort syn på landskabet og bragt nye afstandsbedømmelser ind i vort tankesæt. Selve vor fornemmelse af afstande er ændret.



I gamle dage var Roskilde en provinsby, der lå et godt stykke fra hovedstaden, nu er den nærmest en forstad til København. Netop en by som Roskilde er så mærkbart forandret. I den »gamle by« lever endnu tanken om staden som en i sig selv hvilende organisme, men i »den nye by« lever forstadsmentaliteten.

I gamle dage var der uendelig langt fra Ålborg til Ribe. I dag ligger de to byer nær ved hinanden.

Alt dette kan kun antydes, og følgerne kan også kun antydes. Menneskene er ikke bundne til hjemstavnen som før. Ganske vist betyder film, radio og fjernsyn og selvfølgelig toget uendelig meget for at knytte landsdelene sammen til en enhed, men bilen skaber den direkte kontakt mellem fordums fjerne grupper af mennesker. Hvad bilen har betydet og vil komme til at betyde for et lands sociologiske struktur, kan ikke vurderes højt nok.

Men tænk på, hvad bilen betyder for gadebilledet. Et byprospekt fra tiden omkring 1900 er anderledes end et prospekt fra vore dage. Før: mennesker og vogne bevæger sig mellem hinanden — i et tempo, der målt med vore dages nærmest er stillestående. Damerne skrider i lange kjoler og med store hatte, herrerne med cylinderhatter. I dag: tætte rækker af biler i højre og venstre side af gaden i hver sin retning, i gader med ensrettet færdsel kun i én retning. I skolerne hører færdselslære med til undervisningen!

Byplanlæggerens store problem i dag er at finde plads til bilerne. Den gamle fornemme plads, hvor brostenene danner gulv omkring et springvand eller en statue ses ikke mere om dagen i en travl by, kun i en aftenstille by kan man opleve den oprindelige mening med disse pladser.

Alle, der ikke har gadens nye rytme i sig, må forsvinde. Børn, vanskeligt gående og gamle har det svært i vore tiders gader. Børnelege som trillebånd og top er simpelt hen ukendte nu. Den ene plads efter den anden omdannes — som nævnt — til parkeringspladser. Og i alle sidegader garneres fortovene med biler. I enhver by er alle gader dækket af et lag af biler. Set fra luften er gaderne, der tegner sig som slugter, dækket af et i stadig bevægelse værende bånd af biler.

### *Bil og bolig.*

I gamle dage — og når talen er om motorkøretøjer, er »gamle dage« tiden op til 1920/30 — var forholdene med hensyn til bolig og transport uændret gennem århundreder. Jernbanetoget, der kom til i løbet af første halvdel af forrige århundrede og blomstrede lige til omkring 1900, var et kollektivt transportmiddel, der ikke havde betydning for boligen. Den individuelle transport foregik ved hjælp af heste (den gammeldags cykel har betydet uendelig meget, men den greb ikke videre ind i boligens ordening, den forårsagede kun, at *fodgænger* kom hurtigere af sted, og den kunne staves af vejen på en lille plads).

Motorcyklen og navnlig bilen tog mere plads. Til at begynde med var den så sjældent og benyttedes for persontransportens vedkommende kun af særlig udvalgte, embedsmænd eller velhavere, selv om den ret hurtigt kom ind på markedet som lastkøretøj.

Men i alle disse tilfælde erstattede den et hestekøretøj. I den egenskab tog bilen mindre plads op end sin forgænger. Til hestekøretøjet hørte både en vognport og en stald. Og hestene krævede stadig og omhyggelig pasning. Hvis der var tale om større forhold, kom en tredje faktor ind i billedet: kusken. For bondegårdens vedkommende krævede hesteholdet megen plads i udbygningerne. I byen udnyttedes baggårdene til vognporte og stalde. Overalt *så* man heste, og overalt *lugtede* man heste. Ved herskabelige ejendomme — og det var vel de eneste, der havde baggrund for privat hestehold — dannede vognporte, stalde og kuskerum komplekser for sig selv, så fjernt fra boligen, at lugten ikke forulempede ejerne.

Til at begynde med gled bilen blot ind i de gamle lokaliteter, og en række rum blev frigjort. Men så snart bilen blev almindelig, og det blev den i takt med, at menneskelig arbejdskraft blev kostbarere, blev kravet til bilens opholdsrum, garagen (man kan bemærke det franske ord, der vidner om Frankrigs betydning for bilernes udvikling i det første par årtier!), et helt andet. Den skulle knyttes så nær til boligen som muligt.

Den franske arkitekt le Corbusier, den moderne arkitekturs store banebryder, foreslog at lægge pladsen til bilen under boligen, som han så løftede op på betonpiller. En byggemåde, der nu er ganske dagligdags. Det er nu, efter anden verdenskrig, ikke ualmindeligt at se store bygningskomplekser i byerne, hvor stueetagen er en åben søjlehal. Ofte er her indrettet servicestationer med benzintanke, oliepåfyldning o.s.v. Her har bilen skabt en bygningstype, som ikke har eksisteret før — de pælebygninger, der kendes fra fortidens kulturer, eller som man finder i fremmede verdensdele, ligner nok på en vis måde vore dages betonkolosser, men hensigten med at løfte boligen på pæle er her en helt anden. Ved villaen og enfamiliehuset er den i reglen lave tilbygning med porten en for vore dage typisk foreteelse.

I fremtiden vil bilernes tilstedeværelse sikkert komme til at gribe endnu mere ind i udformningen af bygningerne. Det vil sikkert komme dertil, at bebyggelsen bliver udformet således, at der skabes plads både til parkering af ventende vogne og til »opstaldning« af vogne, der tilhører beboerne.

\*

Men bilen har grebet endnu mere direkte ind i vores liv, måske ikke ligefrem dagliglivet, men ferielivet. Ikke alene har det, at så mange familier disponerer over egen vogn, omformet ferierejserne til ind- og udland, men sommerhuset, eller weekend-huset, kan nu ligge temmelig fjernt fra den daglige bolig. Man kan

ved hjælp af bilen nå det på få timer. Ferielandet for enhver større by er blevet langt mere vidtstrakt — og meget tættere bebygget — end for blot 20/30 år siden.

Men bilen selv som feriehus er i dag også en kendsgerning. Med et engelsk-amerikansk ord kaldes den campingvogn.

Tidligere var det kun sigøjnere og cirkusfolk, der boede i vogne. Mangen fastboende borger har sikkert tidligere sendt en hemmelig tanke efter disse ellers foragtede folkefærd og misundt dem deres frie liv. Nu kan hver mand, der ejer en bil, for et overkommeligt beløb anskaffe sig en påhængsvogn med køjer, klapbord og andre nødvendige indretninger — en feriebolig, som han kan anbringe, hvor han finder bedst. Af praktiske grunde bliver det som oftest i de camping-lejre, der anlægges rundt om, hvor der menes at være behov for det. Og til slut det sidste skud på boligens område, hvor bilen har formet noget nyt: Motellet, dvs. Motorhotellet, hvor der er plads til at huse både biler og mennesker.

### *Påklædning.*

Bilerne fra de første årtier af det 20. århundrede krævede — hvad enten de var åbne eller lukkede — en solid påklædning. Det var koldt at køre i dem, og der har været træk i dem. På grund af farten har de været køligere at sidde i end de gamle hestevogne.

Man understregede med glæde det sportsmæssige i disse bilsportens første tider. Kørekappen, som brugtes i de gamle hestevogne, levede videre. Den blev lang, nåede næsten til støvlesnuderne, men var oftest slankere og elegantere i snittet end den gamle kørekappe. Fornemst var den, når den blev syet af skind: både i glat læder og brusende pelsværk.

Til udstyret hørte for herrernes vedkommende kasket og briller, store støvbriller med runde glas i omfangsrig beskyttende indfatning af skind. Når en sådan pelsklædt person steg ud af køretøjet med kasketten og halvmaskebrillerne med de mærkelige fremspringende glasøjne, har det været som et væsen fra en anden klode.

Damerne hyllede sig i lange, vide støvfrakker og havde, formodentlig for at undertrege både det sportslige og det feminine, et langt slør bundet om hatten, der koket kunne antage en form, som mindede om herrernes kasket. Bortset fra koketteriet var sløret en nyttig ting, når man tager tidens åbne biler i betragtning. Sløret holdt på den uundværlige hovedbeklædning, der netop på den tid var meget omfangsrig. Både hatten og den store frisure ville være blevet ødelagt af lufttrykket, når køretøjet var sat i gang.

Naturligvis måtte modsætningerne mødes i forbindelse med det nye køretøj. Sligt havde aldrig eksisteret før, der fandtes ingen regler for en *comme il faut* påklædning. Derfor var det rimeligt, at man, ligesom man overførte hestekøretøjs form til bilen, også overførte hestekøretøjets påklædning til bilturen. Så



1908: Motorvognen eller automobilen er en engelsk Belsize med 16 hestes kraft. Passagererne er sportsmæssigt påklædt, herrerne — på en enkelt undtagelse nær — med kasket, damerne i støvfrakker og slør om de store hatte af hensyn til de 30 km i timen.

både herrer og damer af selskabet brugte til ture med privatchauffør tidens almindelige visitpåklædning. Vognene var for så vidt konstrueret hertil, som de var høje, og både damer og herrer skred ud og ind med værdigheden i behold.

Denne tradition har levet længe. Overleveringen vil vide, at det, i hvert fald indtil anden verdenskrig, forlangtes af Københavns bildrosker, at en herre både skulle kunne stige ind og ud og sidde i vognen med høj silkehat. Der fortælles droskechauffører imellem, at hovedstadens populære overborgmester H. P. Sørensen i egen høje person tog stikprøver iført gammeldags gentleman-kostume med høj sort cylinder.

Sammenligner man før og nu, må man konstatere, at tiderne og bilerne er forskellige. De moderne lave vogne tillader ingen værdig ud- eller indstigning. De synes bygget til unge, i hvert fald slanke, adrætte personer, der kan bevæge sig graciøst under alle forhold. Alle andre er hjemfaldne til u-værdigt at kravle ind og ud af vognen, navnlig ind på bagsædet i en firedørsvogn, for ikke at tale om bagsædet i en todørs! En lighed med samtidens møbler kunne være såre interessant; men det vil føre for vidt at komme ind på dette problem.

Det er en kendsgerning, at både mænd og kvinder er langt lettere påklædt i vore dage end tidligere. Mange faktorer har bidraget hertil, ikke mindst opvarmningen af både bolig og arbejdsplads. På sin vis lever vi i en evig sommertemperatur. Men bilen har også bidraget sit hertil. Samtidig med, at bilen er blevet tæt-

tere og opvarmet, er den blevet mere og mere almindelig, stærkt på vej til at blive allemandseje. Til daglig er der mange mennesker, der aldrig kommer ud for andet end stuetemperatur, sommertemperatur! Der er ikke mere nogen egentlig forskel på sommer- og vinterpåkledning. For mændenes vedkommende en let beklædning, bukser og jakke, og dertil undertøj af let kvalitet og kun dækkende selve torsoen. En påkledning som vore forfædre i modnere alder hverken ville eller kunne have båret. At bilen har skabt mode, er jo givet med så almindeligt køretøj, der alligevel pointerer en vis økonomisk standard hos sin ejer. Når jakker eller frakker har slids, konstrueres denne slids således, at den følger med, når bilisten sætter sig til rattet. På samme måde har bilen skabt mode med særlig korte herreoverfrakker, der går under den talende benævnelse: autocoot. Så langt er vi kommet fra århundredets og bilsportens første decennier, der var karakteristiske med de lange kørekapper.

Det er også karakteristisk, at de af bilen inspirerede moder er skabt for manden, bilen er hans domæne, hans legetøj, hans »visitkort«, hans magt- og rigdomssymbol.

Mens tiden op til første verdenskrig, ja helt op til 1920'erne havde som ideal den satte alder med den værdige skikkelse, gerne med rigdommens ældgamle adelsmærke: embonpoint'en, tog tiden derefter ungdommen som ideal. Vi har ovenfor set, at bilen af i dag kræver ungdommelige, sportstrænede skikkelser, for at den kan betjenes med skønhed.

Ungdommen har erobret motorkøretøjerne. Først motorcyklen, siden scooteren og knallerten. Efter anden verdenskrig har ungdommens moder skiftet hastigt. Men altid har motorkøretøjerne spillet en rolle for en del af dens klædedragt. Vore dages uundværlige læderjakke, der er nødvendig til motorcykelbrug, er blevet ungdommens, de unge mænds og drengenes højest elskede klædningsstykke. Ja, ordet *læderjakke* er i almindelig sprogbrug blevet navnet på en bestemt type larmende, for den almindelige borgerlige orden besværlige unge mænd i 18./20 års alderen.

Men motorcyklistens påkledning er fantastisk. Ligesom hans forgænger bilisten fra begyndelsen af århundredet lignede et væsen fra en anden klode, ligner motorcyklisten af i dag en »rummand«. I fuld krigsmaling er han udstyret med bredt, metalbeslået læderbælte, læderjakke og på hovedet styrthjelmen. Alt sammen uhyre funktionelt og rigtigt, men skabende en aldrig før set figur på gaden og landevejen.

Vore dage dyrker ungdommen og styrken, motorkøretøjet så at sige symboliserer ungdom og styrke. Men bagsiden af denne medalje er, at motorkøretøjerne næsten modarbejder den enkeltes ungdom. Alt for megen stillesiddende ved rattet skaber betingelser for uskønne fedtansamlinger, man taler ligefrem om *bilflæsk*. Bilisterne, der aldrig kommer ud på jorden for at bevæge sig til fods, er naturlig-



Vore vaner med hensyn til at tage ud i naturen er ændret efter at alle i dag har bil. Mange nøjes med at se naturen gennem bilruden. Dette har inspireret tegneren Bo Bojesen til denne tegning fra Politiken d. 13.1.1960 med følgende tekst: Ved den gamle hærvej vil jyske turistforeninger lære bilisterne at lade vognen stå og bruge benene igen.  
 — Jamen se da, nu kan de små fussenutter snart selv!

vis blevet vittighedstegnernes ofre. Tegneren Bo Bojesen har skildret dem som stakkels overvægtige individer på tynde, skrøbelige ben, der må trænes op til at gå ude i naturen. Til at begynde med må de bæres af store stærke mænd og sættes ud i græsset — hvorefter omgivelserne — om end med skepsis — vel venter, at de skal begynde at bevæge sig ved egen kraft.

#### »Legetøj« og »visitkort«.

Denne historie om bilen og os er fortalt ud fra den idé, at vel former vi selv tingene, vi bruger og omgiver os med, men disse ting former sandelig også os.

Lige til bilen kom ind i billedet af vor kultur, havde hesten i århundreder praktisk talt været den eneste form for kraft til at bringe os fra sted til sted.

Vi kan gå helt tilbage til den første grundige skildring af Danmark, den nordtyske kannik Adam af Bremens Danmarksbeskrivelse fra Svend Estridsens tid. Han taler med rosende ord om danskernes heste. Mand og hest hørte sammen. Manden valgte sin hest med omhu, den bedste og smukkeste, han evnede at skaffe sig. Det drejede sig lige op til tiden omkring første verdenskrig altid om at få det

mest udsøgte spand til vognen, og for feinschmeckere og sportsmænd om at finde den eleganteste ridehest. Etatsråderne og storhandelens mænd konkurrerede, når de kørte i landauer ud ad Strandvejen. Hvem havde det flotteste spand, og hvem kunne overhale »rivalen«. En replik fra en sådan konkurrencekørsel, den må være fra omkring 1900: Fabrikantens kusk hvisler mellem tænderne bagover til herren og fruene på bagsædet: »Må vi ta' ham. Hestene er i godt humør i dag!« Fruen: »Igen!« Med et suk: »Det går ikke!« Og herren: »Ja, hvis du tror, det går, Jens.« Og selvfølgelig »tog« de etatsrådets nye spand, der ikke havde været nær så dyrt som fabrikantens.

Alle kender situationen i dag. Og alle kender historien, kernen i den. Staffagen ændrer sig.

Forholdet mand/hest og mand/bil minder så meget om hinanden. Menneskesjælen har ikke forandret sig meget, det er kun tingene. Da hesten imidlertid er et levende væsen, der kan gengælde følelser, har forholdet mand/hest været inderligere. En god kusk og en god rytter sørgede altid for hesten, før han sørgede for sig selv. Drengene fulgte i fædrenes fodspor og lærte tidligt — hvor der var heste — at omgås og pleje dem.

Det er det samme med bilen. Fader og søn plejer og passer bilen. Se blot på gader og villaveje i dag. Hver søndag formiddag står fader og søn og vasker bil, pudser den og plejer den. Det er et fast folkelivsbillede ikke blot her i landet, men overalt i vor kulturkreds. Ikke mindst efter anden verdenskrig, hvor bilen er ved at blive allemandseje. Bilejernes tal er langt større, end hesteejernes nogen sinde har været. Og de sociale lag, der har bil, er langt flere end de lag, der holdt heste.

Sammen med denne nye udvikling er bilen langt mere blevet dens ejers »visitkort«. Det er givet, at mange ejer bil, som egentlig ikke har brug for den. Lad os se ganske bort fra, at den mand ikke findes, der ikke har tusind argumenter for, at han har umådelig fordel af sit motorkøretøj, særlig når han skal overbevise sin kone og sin familie om erhvervelsen.

Bilernes tal i forhold til indbyggerne er stort, og deres tal i forhold til husrum er sikkert endnu større. Så bilen får ikke sjældent sin plads på fortovet, helst lige uden for gadedøren. Ifølge lovene for den menneskelige forfængelighed, skal de ting, vi stiller til skue for gud og hvermand, vise vor status, vor succes her i livet. Det gælder de pelse og perler, en mand lader sin kvinde få. Og det gælder det køretøj, han anskaffer sig. Derfor bliver bilen sikkert altid anskaffet dyrere, end man strengt taget har råd til. Har Petersen i nr. 12 en Folkevogn, er Hansen i nr. 16 rævestolt af, at han har en Kaptajn, og sådan går det opefter i mærkernes kostbare rækkefølge.

Og ligesom kvinderne har deres forfængelighed med hatte og kjoler af sidste mode, har mændene deres med de sidste modeller. Mannequinopvisninger af årets modeller i kjoler og biler ligner hinanden indtil de mindste enkeltheder. Og

at bilen er en maskulin genre viser sig i annonceringen, blikfanget, når de ny modeller skal præsenteres, er altid én eller flere yndige piger.

For de unge mænd, der endnu ikke er nået bilalderen — økonomisk — gør lige så meget ud af deres køretøj. Drengen under seksten gør meget ud af sin cykel, så længe den er ny. Så snart han passerer seksten, er målet knallerten, og efter atten motorcyklen eller i vore dage scootereren. Den sidste virker vistnok flottere på de unge. Og den har den fordel, at her kan pigen lettere medføres.

Der er blevet sagt, og der er ingen grund til at tvivle herpå, at når de unge læderjakkter ved forskellige små tricks får deres køretøjer til at lave mest mulig overflødig larm, skyldes det en, måske ubevidst, trang til at demonstrere deres kraft: køretøjet og larmen skal ligefrem demonstrere den unge mands seksuelle potens. Han skal på urgammel vis gøre indtryk på pigerne.

I sydlige lande, hvor man lægger mere vægt på ydre kvindelig ærbarhed, sidder pigerne graciøst sidelæns på scooterens bagsæde. Her i landet er det ganske simpelt forbudt at sidde på den måde. Den slacksklædte unge pige sidder sportsligt overskrævs på scootereren. Og hos de unge sker det, at pigen demonstrerer sin ligestilling med mandkønnet ved, at det er hende, der fører scootereren, mens drengen sidder bagpå. At manden endnu har holdt skansen i denne kønnenes kamp manifesterer sig deri, at dette syn endnu hører til sjældenhederne. Sydpå er dette indslag i gadebilledet utænkeligt.

Men ét er sikkert, at vi har taget motorkøretøjet helt til os. Bevidst eller ubevidst griber det ind i vore lønligste tanker og drømme.

### *Legetøj.*

Men det er ikke alene i de voksnes og de halvvoksnes verden, at motorkøretøjet spiller en rolle. Vi har set, hvorledes drengen følger faderens arbejde med bilen. I det naturlige samspil mellem børn og voksne kommer det ind. Børnene efterligner de voksne, barnet skal vænne sig til den verden, det som voksen skal leve i, og i sin leg efterligner det forældrene. Hvor små drenge tidligere legede hestevogn eller satte sig overskrævs på en stok eller en gren og legede rytter, dér leger de bil i vore dage og har nu gjort det i mere end én generation. Med en rund tingest i hånden og mærkelige lyde med munden, der eftergør bilens lyde, farer den lille rundt og leger chauffør. Og de voksne giver ham legetøjsbiler, i alle størrelser og af alle arter.

Allerede under første verdenskrig var det flotteste og mest spændende legetøj biler. Alle modeller efterlignedes i miniatureformat, fra Rolls Royce til Fordvognen, fra lastbilen over den dyre personbil med privatchauffør til sportsvognen. Særlig raffineret var den lille legetøjsbil, hvis motorhjul kunne åbnes, så stempellerne blev synlige. Selvfølgelig kunne de bevæge sig, når urværket var trukket op.

Nu til dags har man legetøjsbiler i miniatureformat, der kører ved hjælp af





Med de nye færdselsmidler kom reguleringen, og da der ikke var nogen tradition, har det voldt store vanskeligheder at bringe det i orden. Tegneren Storm P. har løst det på sin måde med dette billede og teksten:

Vore færdselsautoriteter har af og til følt, at det løb rundt for dem, idet de mange forskellige love og bestemmelser af og til forvirrer dem og publikum. Her vises det eneste fornuftige forslag til en komplet umulig rundkørsel. Den løser problemet på den mest upraktiske måde og anbefales derfor både her og der med og uden briller.

små elementer, og som kan dirigeres med en lang tynd tråd. Det allerflotteste er fjernstyrede miniaturebiler. Men legetøjsbilen har mange former. For at den lille rigtig kan identificere sig med faderen, forærer denne ham en bil så stor, at barnet kan sidde i den og bevæge den ved hjælp af pedaler. I de store boligkompleksers gårde, på de sommerlige villaveje, ja selv på forholdsvis befærdede gader kører disse små chauffører rundt — til større eller mindre gene for andre »færdselister«.

Som allerede nævnt er færdslen blevet ganske forandret på grund af den stadig stigende motortrafik. Det har altid været farligt for børn at bevæge sig i voksen trafik, fordi de ikke endnu har opøvet reflekser i forhold til de voksnes færden. Det var vistnok ikke mindre vanskeligt for børn at krydse rundt på gader og veje i hestevognenes tid. Dengang var der ikke faste regler for kørslen, og hestene, der er levende væsener, som undertiden nok var klogere end kusken, kunne blive

bange og løbe løbsk, eller et barn kunne komme for langt ud på gadens toppede brosten og komme under en hest eller et jernbeslået vognhjul. Sligt har ganske givet forvoldt mange ulykker, kun er der ingen statistik over dem, så vi ved ikke andet, end at de har fundet sted.

Men i vore dages komplicerede samfund må børnene tidligt indøves i færdselsreglerne, så de til fods og på cykel kan klare alle situationer. Derfor gives der allerede skolebarnet kursus i færdselslære. Den direkte årsag hertil er motortrafikken.

Således har motorkøretøjerne omformet vor tilværelse siden år 1900, uden at vi egentlig har mærket til det, ændret vor rumopfattelse, ændret vore daglige levevaner, helligt og søgnt er blevet af en anden form, end de nogen sinde har været. Somme tider spekulerer man på, hvad mon den næste ting vil blive, der vil omdanne vort dagliglivs materielle vilkår i samme grad som motorcyklen og bilen.

## MOTOR-MÅL OG MODERS-MÅL

*Nogle udstødninger om gamle og nye ord fra trafiklivet på gade og vej.  
Af ordbogsleder, mag. art. Kaj Bom.*

»Vi ta'r en vogn.« — »Ring lige efter en vogn!« Kan en replik være mere dagligdags?

Men tænk hvis der efter dén besked rullede en hestevogn op foran døren! Så var det forbi med det dagligdags, tør man nok sige.

Intet viser mere slående motorkøretøjets absolutte sejr, end at det ikke alene har erobret gader og veje og bondens marker (traktoren!), men også selve ordet *vogn*, når det bruges uden nærmere angivelse.

Nok har vi stadig væk både kongens *ligvogn* og københavnernes *kapervogne* (i Dyrehavens reservat!) og *pølsevogne* og *barnevogne* og andre *trækvogne* til fir- eller tobenet trækraft, foruden *sporvogne* og *jernbanevogne*. Men når vi siger om naboen at han har fået *vogn*, så tænker vi unægtelig hverken på en *klapvogn* eller en landauer. »*Vogn* = bil«, det er den simpleste ligning for ethvert barn (uanset alder) af vor tid.

Jeg kørte forleden hjem fra Helsingør ad kystbanen, i et Sveriges-tog. Det var forsinket. Jo, forklarede en ung mand mig, fordi de havde måttet tage en vogn ud i Göteborg; den var punkteret. Sålunde ytrede han i ramme alvor.

Der skal såmænd nok være de børn der kigger ned under tingesten når de står over for Trundholm-solvognen inde på Nationalmuseet, for at se hvor motoren sidder. Og som undrer sig over at der er et underligt dyr foran som får lov til at gå i vejen for køretøjet.

Solvognen fra Trundholm, ja. Og de vestjyske Dejbjerg-vogne. Ærværdige arkæologiske pragtstykker, der beviser at vognen havde en vigtig plads i vore forfædres liv og kult et tusind år eller to før man heroppe for første gang hørte missionærer fortælle om Elias' ildvogn og Faraos stridsvogne.

Men ligheden mellem Dejbjerg-vogn og dollargrin er sandt at sige ikke slående. Hvorfor rode op i dé gamle sager når vi dog skal snakke bil? Sådant kan en mekaniker have god grund til at sige; men ikke en sprogmand. Ganske vist kender vi ikke ét eneste ord eller udtryk knyttet til oldtidens vogne, men alligevel tør vi med ret stor sikkerhed sige at jernalderfolk og vikingetidskrigere har brugt de samme benævnelser på vognens centrale dele som dem vi træffer i middelalderen (hér er der nemlig dokumenter fra) og i vores egen benzinalder.

Det er en hovedregel inden for vores sprog, at når man tager en eller anden begrebsgruppe for sig for at undersøge dens ord-bestand, så kan man skrælle sig gennem flere lag låneord fra forskellige tider og komme ind til en kerne af ned-arvede ur-danske ord. Gennem latinsk *familie*, skotsk *klan* og de tyske *stamme*, *slægt* finder vi ind til det gammelnordiske *æt*. Omkring *far* og *mor*, *søster* og *broder* skarede sig efterhånden (tysk) *svoger*, *svigersøn* og *fætter*, (fransk) *tante*, *onkel*, *nevø* og *niece*. — Eller, for at nærme os vores emne med én hests kraft: Oldbonden klarede sig med *hest* og *øg* og *hors* og *føl* og *horsemo'r* («hun» lever jo nu kun i ordsproget, hvor hun ganske vist dør mens græsset gror), men vi fik efterhånden — altså sprogligt set — desuden *hingst*, *ørs*, *beskéler* (tyske), *vallak* (slavisk), *pony* (engelsk) og meget mere.

Langt fra at være et fattigdomstegn, ja en skændsel som enkelte vrøvlebøtter endda siger, er dette forhold, denne kombination af arv og lån (dvs. gave udefra), i virkeligheden et tegn på en sund kultur, hvor man både bor i sit eget hus og har vinduerne åbne for hvad der opstår og trives uden for ens egen toft.

Vi ville sandelig også være ilde farne, hvis vi — bilejeren, chaufføren, mekanikeren, ingeniøren — skulle være henvist til kun at øse af de gamle danske sprogkilder når vi »snakkede bil«. Spanden ville komme tom op af brønden, og at sætte sig hen og strikke et sæt pæredanske fagudtryk til at dække motorismens detaljer, så vi blev lukket ude fra vores internationale omgivelser i sproglig henseende, det ville ikke alene være upraktisk og altså dumt, men også kulturfjendsk. Foruden heldigvis urealisabelt!

Dette til beroligelse, inden vi går i gang med at tage bilismens ord under lup et for et.

Til en begyndelse bliver det nu ikke så »slemt«. Ordet *vogn* hører som antydnet hjemme i dansk fra arilds tid. Det er så gammelt som *hest* og *slæde* og *skib*, og ældre end låneord som *æsel* og *båd* og *tog*. Grundbetydningen af *vogn* er »noget der bevæger sig af sted«, og vi finder slægtninge af det mange steder rundt omkring i sproget — og i sprogene: *be-væge* (fra tysk), at *veje* (egentlig: få vægt-skålen til at bevæge sig), en *vugge* (altså sigtende til små-bevægelse, rokken på stedet ligesom *veje*), *forvoven* (omdannet af et tysk ord; egentlig om den der »vejer sig for højt«, overvurderer sig selv) — og et andet grund-ord ikke at for-glemme: en *vej*, som altså er det der muliggør bevægelse.

I sandhed en stolt æt at skue ud over. Og så var et par ord endda ved at blive *væk* (dét hører i tilgift også med!) for mig: køretøjs-navnene *waggon* og *vehikel*.

Den der følger hjulsporene efter ordet *waggon* kommer godt op at age. Det begynder med det hollandske *wagen*, der ligesom tysk *wagen* («automobil» hedder jo på tysk tit *kraftwagen*) bare er en sydlig dubletform af dét fællesgermanske ord der hos os efterhånden fik formen *vogn* (ældre lød det, ligesom endnu på svensk, *vagn*). Engang langt tilbage i hestealderen satte ordet dristigt over

Kanalen: Englænderne lånte det og gav det formen *wággon*, som franskmændene derefter tog til sig og selvfølgelig forfranskede i udtalen: *wagón*. Nu var det blevet et jernbaneord, og som et sådant rutschede det ind i bl. a. dansk, ligesom *perron* og *kupé*. — *Vogn* og *wagon* er altså to former af selv samme ord, det sidste har bare set sig godt om i verden før det slog sig ned her.

Jeg nævnte også ordet *vehikel*. Man står vel noget fremmed over for det, men husker det måske fra en hamper kryds-og-tværs eller fra en kronik, hvor der stod noget i retning af at en skribent brugte filosoffen N.N. som *vehikel* for sine egne ideer, dvs. kørte dem ind i læseren som om de var N.N.'s. For et *vehikel* er egentlig et befordringsmiddel (et 50 år gammelt citat taler om »cykler, automobiler og andre moderne *vehikler*«). Via hovedsprogene har vi fået denne latinske glose (*vehiculum*) ind i ældre dansk; og det er altså endnu en slægtning, ganske vist en fjern, af vores *vogn*.

Så afskrækkende udførligt vil vi ikke ellers granske bil-ordene, det lover jeg og håber at holde; men dels drejer det sig jo om selve grund-betegnelsen, dels er tilfældet lærerigt som eksempel på hvordan ord og former inden for den gamle europæiske sprogfamilie (germansk og slavisk og romansk og græsk og latin og meget mere er oprindelig én familie der bare i tidens løb har grenet sig stærkt ud) cirkulerer og ændres, men dog kan afsløres som frænder ved sprogmandenes blodtype-prøver.

Næste levende billede bliver ordet *hjul* der ligeledes sidder fast i marven af vort sprog. Helt inde i græsk genfinder vi det, men selvfølgelig i særgræsk form. De kender det for resten godt, min læser, sådan da. Det hedder nemlig *kýklos*, egentlig »ring« (*kyklopen* var ham med ét (ringformet) øje), dét ord som man mange mange år efter Homer lavede *cykel* af!

Lad os i farten pege på at der er mange eksempler på at vor tids opfindere har navngivet de nye ting under brug af antikke gloser. *Traktor* er purt latin: »den der trækker«; *lokomobil* = »bevægelig (funktionsdygtig) på stedet« ligesom *lokomotivet* er »bevægeligt, bevægende fra stedet«. Til latinsk *carbo* »kul« har man dannet *karburator*. En *motor* er lige ud en »bevæger« (beslægtet med *motiv* = bevæg-grund). Sokrates og Cæsar ville have gjort store øjne, hvis de havde set hvad en teknik-glad eftertid fik ud af løsele fra deres modersmål, skruet sammen til en *motor-cykel*!

Men det var hjulet vi kom fra. Midti sidder et *nav* (et nordisk ord beslægtet med en *navle*), hvorfra der udstråler *eger*. Først sagde man: en *eg* (det betyder nemlig: en egepind), men da man naturligt nok i regelen brugte ordet i flertal: *eger*, fik man en »forkert« nydannet, »baglænsdannet« entalsform: en *ege* (som det hedder i retskrivningsordbogen) eller: en *eger* (som vi alle sammen siger, når vi partout skal bruge ordet i ental). *Fælg* er det eneste ord i denne gruppe der skejer ud ved at være låneord (middelalderligt plattysk); men med *aksel*

er vi i det hjemmenordiske igen, selv om ordet er nært beslægtet med det fra tysk lånte *akse*, om den kun tænkte »aksel« som noget (f. eks. Jorden) drejer sig om.

En *vogn* med *hjul* og *akslar*, evt. yderligere udstyret med *lad* og *fading* (nordiske), er strengt taget nok til at man kan være kørende. Men flot kørende, så skal der unægtelig mere til. Og dette mere havde de først i udlandet, fortæller sproget os. Man kører ikke på den nøgne fælg, men lægger *slanger* og *dæk* om, ligesom man værner sig mod gadesprøjt med *skærme* (alle 3 tyske ord). *Gummi* er endda yderst ude ægyptisk, og *vulkanisere* latin; romernes smedegud *Vúlcan* havde sit værksted i de ildsprudende bjerge, *vulkanerne*; deraf navneslægtskabet med de *vulkaniserede* (svovl-behandlede) dæk.

*Fælg* og *skærm* er langtfra de eneste ord af tysk oprindelse der var knyttet til køretøjer før bilens æra. Bl. a. kan nævnes *-tøj* i sammensætninger som *køretøj*, *bremsetøj* og *styretøj* (hvorimod *styre* og *køre* ligesom *age* er gammelnordiske; i sprogets fornuftige, kontante verden har man såvist ikke aversion mod blandede ægteskaber, og de er da i regelen også lykkelige!). *Tøj* har en vag grundbetydning: »det producerede«, »redskab«, »udrustning«, og så er der ikke noget underligt i at man kan bruge ordet i så forskellige forbindelser som *køretøj*, *bremsetøj*, *selskabstøj*, *syltetøj* og *tøjhus*.

Jeg glemte vist at meddele at en *bremse* er et ældre tysk lån, for resten med en ganske pudsigt historie. Tyskerne har igen lånt det fra latin, hvor *primere* betyder at »trykke« (vi kender i teknisk nudansk »komprimeret luft«, »en kompressor«, foruden selvfølgelig »lægge et *pres* på« og »deprimeret«). Til at begynde med var en *bremse* en slags klemme (en »kapsun«) som man lagde på næsen af hesten for at have styr på den; nu er det hestekræfterne man lægger bånd på med bremsen.

Ordet *rat*, også af tysk herkomst, er interessant derved at det er overført til bilen fra et andet befordringsmiddel: skibet. Motorismens pionerer har med rette fundet at skipperens rat mindede meget mere om deres stolte nye køretøjs styrehjul end kuskens tømmer, og så snupede de uden videre ordet, ligesom flyverne har fundet deres »sejlads« i luft»havet« så lignende søfart at de taler om *piloter*, *styrbord*, *bagbord* og *lufthavne*.

Samme praktiske sans ligger bag ordet *kasko*-forsikring. Spansk *casco* betyder egentlig »hjelme« eller »hovedskal«, men brugtes senere om »skallen« af et skib, dvs. skibet ÷ ladning. Da personbilens ladning er mennesker må *kaskoforsikring* siges at være èt heldigt lån.

Det var en afstikker ud på bølgen blå. Men lån fra den besejrede forgænger hestekøretøjet er naturligvis talrigere. Man kan her eksempelvis pege på benævnelserne for en række vogntyper.

En *kupé* har noget at gøre med *kup* og *kupon* og *kuperet* landskab og *kuperede* haler, alt sammen franske ord der udgår fra betydningen: »(af)skære«. En *car-*

*rosse coupé* var en ligesom overskåret, forkortet karet, nemlig med kun to sæder. I videre brug bliver *kupé* dels et jernbaneord, dels navn på en topladsers bil. — En *kabriolet* er egentlig en let kalechevogn hvis fyrige hest rigtig kan »gøre *kabrioler*« (lave bukkespring; på latin betyder *caper* en gedebuk); senere bliver det navn på en biltype (jf. forkortelsen i engelsk: *cab*).

Vi strejfede ordet *karrosse*. På latin hedder en simpel vogn *carrus*. Et yngel- somt ord der med stolthed kan skue ud over en lang række børn og børnebørn i de moderne sprog: *karre*, *kærre*, engelsk: *car* (hvorfra dansk *perron-car*, *station-car*), *karet*, og dét *karrosse* (fransk) hvortil man synes at have dannet *karrusel* og vitterlig har lavet *karrosseri* (i dansk fra fransk).

For 2—300 år siden fandt briterne på at kalde en »enpersoners« bærestol for en *sedan*, måske med benyttelse af et italiensk ord i familie med vores *sæde*, at *sidde*. Tingen synes at have levet så længe i bilismens hellige land U.S.A. at man der fandt det naturligt at døbe en ny biltype (ca. 1915) *sedan*. Her er vi altså ude for en påvirkning fra noget endnu primitivere end hestevogn, og en forbindelse med den kendte franske by synes ikke at foreligge. — Derimod har den fornemme *limousine* meget at gøre med det franske (provençalske) landskab *Limousin*, men hér synes der ikke at være tale om noget hestekøretøj som for- gænger.

Mens vi er ved det franske kunne vi standse op et sekund eller to ved *chassis*, et af bilismens mærkværdige ord. For at begynde med begyndelsen: På latin betyder *capsa* et skrin eller en æske (vi finder det hos os i låneord som (nav)- *kapsel* og (gear)*kasse*); det bliver til fransk *chasse*, et skrin, specielt: et helgen- skrin (!), og dertil dannede man så et *chassis*. — *Kardan*-aksel lyder i den gængse udtale lige så fransk som *sedan*, men er det egentlig lige så lidt, idet matemati- keren og opfinderen *Cardano* (1501—76) var italiener (vi husker fra skoletiden kompasset i den *kardanske* ophængning). — Kuriøst nok kunne han være kom- met til at gøre sine opfindelser i Danmark, idet han fik tilbudt et københavnsk professorat. Han sagde dog nej tak, afskrækket af religion og klima!

Men nu er det vist ellers på tide at vi slår os ned i den engelsktalende verden en stund under vores *razzia* gennem sprogene. Her finder vi arnestedet for de fleste fremmede bil-ord.

Lige fremmede er de nu ikke alle sammen, når man går dem efter i sømmene. Tag f. eks. *gear*. Det betyder på engelsk egentlig (jf. ovf. om *tøj*) ret vagt så- dan noget som »udstyr« i almindelighed, mere specielt: hjulværk; men det ser ud som om det er lånt fra oldnordisk *gervi* »udstyr«, »det man har gjort« (be- slægtet med at *gøre*).

Eller en *scooter*. »Den der *skyder* en god fart« betyder det, for resten et slang- udtryk, idet det på engelsk egentlig bruges om et løbehjul; grundordet er nok lån fra nordisk (dansk) i vikingetid. — Og på samme måde en *racer*, at *race*

(tit på dansk stavet til uigenkendelighed: *ræse*), et væddeløbs-*race*, der også synes at stamme fra vores illsomme vikinge-forfædre.

Men det hele går ikke på dén melodi. *Speed* er ægte hjemme-engelsk for »fart« (i min københavnske barndom talte vi knægte om at der var *spi'r* på når vi stejlede lige så stærkt som benene kunne klare det; nu til dags er man mere ængstelig for at få de engelske gloser i den gale hals); man taler om at *speede op* ved at trykke *speederen* i bund, så resultatet kan beundres på *speedometeret* (*-meter* = »måler«, efter ord som *mano-*, *termo-*, *baro-meter*, en græsk endelse i øvrigt), navnlig hvis man er så lykkelig at flintre af sted på en *speedway*. Jo, dét ord og dets afkom er slået bemærkelsesværdigt godt an i sindige Danmark!

At *parkere* er egentlig fransk, til *parc* = indhegning, dyrehave; men *parkometer* synes at være opstået samme sted som det just nævnte *speedometer*, og vel med en vis formel påvirkning fra dette og de andre ord på *-o-meter* (for det er jo lidt løjerligt, det *o* i *parkometer*).

Rene engelsk-amerikanske ord har vi i *defroster* (Gud ske lov man kun en sjælden gang ser det næsten ildelugtende *afise* for sine øjne!), *kickstart* = »start ved at sparke mens man sidder i sadlen« (hvordan er det dog gået til at vi danskere har oversat *kick* så mistrøstigt ved at »kikse«, sparke forkert til en fodbold??), *choker* (*choke* = »kvæle«; det der »kvæles« er *gassen*, i dén betydning også et engelsk ord, men om almindelig (by)gas ellers et lærd ord fra det 17. århundrede, dannet efter græsk *kaos*), *spotlight* (»lys der rammer en plet, en smal zone«), *drive-in(-bank, -biograf)*, *station-car* (vogn der er indrettet til at man tager længere »station«, ophold på et ønsket sted, bliver »stationær«), *trailer* (den følger i hovedvognens *trail* dvs. spor, render i *the trail* (halen) på bilen; på dansk hedder den sort køretøjer og deres fætre *efterløbere*, *påhængsvogne* eller — *anhængere!*) eller *motel* (en typisk engelsk sammenklemning til ét ord af »motor-hotel«; à la »smog« af »smoke« og »fog«, om den berygtede Londonner-tåge med godt med røg i).

Og ved let tillem্পning, for at få det til at gå op med det danske sprogsystem, har vi desuden engelsk-danske udsagnsord med et tilføjet *-e* som at *trimme* eller *tune* eller *shine op*, eller at *broadside*. At *tanke (op)* = fylde (på) benzin- eller olietanken udtaler vi helt på dansk; *camping-vogn* på dansk-engelsk.

For at det sproglige billede af motoriseringen ikke skal blive for skævt må vi også nævne eksempler på den store gruppe af ord som ikke gør sig særlig bemærket; nyttige, lidt »grå« brugsord der for nogles vedkommende nok kan være dannet efter udenlandsk mønster, men som dog almindeligvis føles ganske hjemlige: sammensætninger som *slidbane*, *skridsikker*, *vindspejl*, *tændrør*, *kølerhætte*, *sikkerhedssele*, *tågelygte*, *solskinstag*, *bakspejl*, *handskerum*, *førerhus*, *forhjulstræk*, *ratstamme*, *ratslør*, *sidevogn*, *styrthjelm*, *kranvogn*, *skolevogn*, *brugtbil (handel)*, *bilradio*, *kørekort* eller (som myndighederne siger) *førerbevis*, *hæk-*



*motor* (for resten et sjovt ord idet det, ligesom rat, er eksempel på smitte fra det maritime: *hækken* er overkanten af et fartøjs agterspejl), *motorvogn* (betydeligt ældre om bil end om jernbanekøretøj), osv. osv. — Alle den slags ord plejer med urette at blive oversat når de enøjede jamrer over den sproglige stopfordring med fremmedord i vore dage.

Vi finder dem også når vi går over til at se på ordene vedrørende kørselen: *autoværn*, *motorvej*, *bremsespor*, *hovedvej*, *vognbane*, *vigeplads*, *fordgængerfelt*, *vigepligt*; *forkørselsret* må også nævnes, da denne artikel jo handler om selve motor-ordene og ikke kerer sig om at de evt. kan være forældede eller »forkerte«.

Om en del af disse ord gælder, at de nok er ældre end motorismen, men at de først takket være den har fået deres sikre forankring i almensproget: *stoplys*, *kørelærer* (både militæret og jernbanevæsenet har fra gammel tid *kørelærere* til pru- og dampheste), *accelerere* (for 75 år siden et lærd professor-ord, nu bruger Gud og hvermand det daglig), — og *promille* ikke at forglemme!

Har De nogen sinde tænkt over hvorfor det egentlig hedder en *lyskurve*? Kan Dé øjne nogen »kurv«? Det »fjollede« ord er da også grundigt afsporet i manges mund og pen; de taler om en *lyskurve*, *lyskurverne*, for *kurve* er jo noget med trafik, og man skal tit svinge dér hvor der hænger sådan en, ikke sandt. Humlen er imidlertid at man i sø- og jernbanetrafik bruger eller brugte at hejse kugleformede kurveflettede signaler op for at varsko »stop!«, altså atter et lån fra ældre trafikmidler. — Men ikke fra udlandet. Tyskerne siger *verkehrsampel*, mens engelsk, fransk og svensk må hutle sig igennem med vage udtryk som *traffic light* eller lange omskrivninger, efter ordbøgerne at dømme.

Om man vil kalde trafikregulerende indretninger som *sankt-hans-orme*, *skildpadder* og *appelsiner* for slang eller ej bliver nærmest en smagssag. Selvfølgelig er det ikke rigtige appelsiner osv., men sproget er i forvejen fuldt af billedlige udtryk bag hvilke man ikke sporer nogen slang-vilje, og det er dén det kommer an på (jfr. ganske »neutrale« udtryk som knivens »ryg«, nålens »øje«, grydens »øre« og bordets »ben«).

For tresindstyve år siden, da biler endnu var lige så sjældne herhjemme som kongeørne, fandt københavnernes dog at trafikken var blevet så livsfarlig stærk at der måtte gøres noget. Dette »noget« blev nogle flade sten-forhøjninger, »øer«, »perroner« midt ude i malstrømmen hvor fodgængererne kunne dvæle i fredhellig sikkerhed. Med det internationale ord hedder et sådant tilflugtssted en *refuge* (udtalt: *refý·sch*), den franske form af latinens *refugium* (*fugio* på latin = »jeg flygter«).

Det er jo imidlertid ikke et ord der ligefrem smelter på den danske tunge, og dagbladet Politiken udskrev i 1902 en konkurrence om at hitte på et godt dansk ord i stedet. Den 8. oktober viderebragte bladet forslaget »en *helle*«, en idé hvis

succes jeg ikke behøver at fortælle noget om. Forslagsstilleren tænkte først og fremmest på udtrykket »helle« i børnenes leg, fristedet — det har for øvrigt gamle aner, idet det betyder »det hellige sted«, derfor hedder det ord »et helle« — men han kastede fikst et sideblik til det fra norsk og svensk kendte »en hælle« = flad sten (akæologerne havde noget tidligere lånt ordet deroppefra: *hellekiste*, *helleristning*). Således fik vi fælleskønsordet *en helle*, og dermed var vejen banet for det senere *hellefyr*. — Hvorfor jeg ikke nævnte *hellefisk* og *helleflynder* mens jeg var i gang med de nordskandinaviske betegnelser for noget fladt? Jo fordi dét betyder »hellig fisk«, hentydende til fastetiden. Ordgrupper kan undertiden være flettet ind i hinanden som strimlerne i et julehjerter.

Når avisen (som oftere senere, bl. a. med *færdselist*) kastede sig ud i ordavlen, var det måske animeret af en succes nogle måneder før, en konkurrence hvoraf selve den centrale danske glose »en *bil*« fødtes (foreslået 14. marts 1902). Konkurrenterne udgjorde et stort og broget selskab: *pariservogn* var en af de skikkeligste, »en *tøf-tøf*« en af de farligste medbejlere.

Lað os dvæle et øjeblik ved det sidste, som ungdommen vil vrinske af grin over, mens enkelte inden for den ældre degeneration nok visker en genkendelsens sentimentale tåre af øjenkrogen i løn. En *tøf* eller tiere en *tøf-tøf* sagde man virkelig en overgang i bilens barndom både på tysk, hollandsk, engelsk og fransk! Og på dansk: »Kan du ikke skaffe os en æske (dvs. en hestedrosche) eller en *tøf*?« (1911); »Søren har aldrig kørt på *tøf-tøf*« (1908). — »Aldrig (!) kørt på (!!) *tøf-tøf* (!!!)«. Det lyder mindst lige så »oldnordisk« for os i 1962 som en runeindskrift. Man skal se fortidsuhyrerne fra Ellehammers tid for sig, hvor føreren, den dumdristige galning, tronede højt på »bukken« af en pruttende maskine. Ordet var såmænd i sig selv ikke så værst dengang, men alligevel var det jo en Guds lykke at det ikke bed sig fast i sproget. For dels er der unægtelig ikke meget »tøfferi« i senere tiders spindende bilmotorer, dels er *tøf* eller *tøf-tøf* ikke skikket til at avle nye ord på: at *tøffe* om at køre i bil lader sig høre; men hvad så med benævnelseerne på føreren (en *tøffer*? *tøffert*? *tøfferist*?) eller på selve sagen (*tøfningen* om bilismen)?

Næh, der er mange ting at tænke på når man giver sig til at lave ord. *Bil* derimod var et fund. Det er et kort og rask ord, med det spidse *i* som i »pil«, »ile« og »snild«, svarende til farten og smidigheden, og man kan lave storartede ord af det: at *bile*, en *bilist*, *bilisme*, ligesom man undgår at sammensætninger bliver helt uoverskueligt og uudsigeligt lange: Prøv at sætte *automobil* ind i stedet for *bil* i *bilkirkegård*, *bilsammenstød*, *bilholdeplads*,  *kreaturbil* osv.!

Modstandere af ordet hævdede at det slet ikke var noget rigtigt ord, men bare en amputeret ordstump uden selvstændig betydning. Og det havde de jo ret i, eftersom ordets opfinder bare havde snuppet sidste stavelse af det værdige *automobil* (nygræsk: »selv-bevæger«; jf. om *lokomobil* ovf.). Men den slags frem-

færd er skam ingenlunde en uting i sprogets verden, bare resultatet er godt nok. Vi taler da også nok så frejdigt om en *brugsforening* (i stedet for *forbrugs-*), et *jly*, *Hovedbanen* (for: *Hovedbanegården*), en *rus* (grøn student: af latinsk *depositurus*), osv. osv.

Det fikse ord slog da også hurtigt igennem herhjemme, foruden at det også trængte ind i norsk og svensk. Ja, det kan nævnes som et kuriosum at ordet nåede at sætte sig fast helt ude på de (tidligere) dansk-vestindiske øer, hvor det den dag i dag skal bruges ikke alene af de »indfødte«, hvide såvel som sorte, men også af de senere tilflyttede amerikanere.

Sjældent er dog en sejr aldeles absolut. Ovenfor nævnede jeg afledningen »at *bile*«. Historisk set med fuld ret, for sådan sagde og skrev man i mange år. Men nu til dags er ordet aflægs herhjemme, hvorimod det holder stillingen i Norge og Sverige. — Og med den stærkt øgede motorisering efter krigen er *auto*-\*) rykket ret stærkt frem til dannelse af sammensætninger (nu er det altså hovedet og ikke halen man kapper af det mishandlede *automobil!*): *autoværn*, *autoophug*, *autolakereri*, *autorude*, *autoværksted*, *autosæt* (klapbord og klapstole) — ord der via forretnings sproget nok skal trænge mere og mere ud i fællessproget. Der er her sikkert tale om en international påvirkning som man må hilse med tilfredshed. I dag kan man nemlig med større vægt end for 60 år siden rejse en yderligere indvending mod ordfamilien *bil*: at den er uforståelig i det internationale samkvem, et samkvem der spiller en ganske anden rolle nu end dengang.

Jeg hører læseren sige: »*Bil* var han glad for, og det lyder som et rent hjemligt ord. *Auto* er han Gud straffe mig også glad for, og det lyder fremmed. Hvad mener den mand egentlig?« Han mener at ord både må vurderes i sig selv (altså formelt) og i deres situation (altså socialt). — Og desuden mener han at eksemplet viser hvor varsom man skal være med at nære tyrkeretro til såkaldte »ekspertter«. De er fagfolk der er bundet til en bestemt kultursituation, men de er ikke tidløse orakler, ikke ypperstepræster i den uigendrivelige sandheds imaginære tempel.

Efter disse afsvalede ord lægger vi igen øret til sproget for at høre hvad bilen også hedder eller hed. Jeg tænker ikke så meget på de talrige benævnelser på specialkøretøjer: *kranvogn*, *varevogn/varebil*, *lastvogn/lastbil*, *brandbil* (»*brandvogn*« kan man for resten ikke sige), *personbil*, *rutebil* osv., men på nogle glosser med særlig atmosfære.

Fra hestealderen overtog vi *drosche*, til brug om et motordrevet hyrekøretøj. Det er vist yderst få der bruger ordet sådan i dag, og endnu færre der siger *auto(mobil)drosche*; noget tiere kan man endnu høre *droschechauffør* om det al-

---

\*) En *auto* = en automobil kendes ikke alene fra de tre hovedsprog, men også som et (skrift)ord fra tiden omkring den første verdenskrig. I 1913 skrev forfatteren Andreas Winding: »vogne og *autoer*« (mærk modstillingen!).

mindeligere *taxachauffør* (men næppe om lillebilchauffør). Denne bemærkning er jo nok noget københavnsk; men i det hele er betegnelserne for hyrevogne et til det forvirrende broget område, vekslende med tid og sted. I sin tid (for resten allerede i hestetiden; man husker operettetitlen *Taksameterkusken*s Datter) indførte man betaling efter et *taxameter* (latinske orddele: »takst-måler«; jf. foran om *parkometer* og *speedometer*), og så dannede man udtrykket »en *taxameter*\*) eller »en *taxametervogn*«, »en *taxameterdroske*« om køretøjet. Det var jo alt for lange ord, og derfor amputerede man nok engang à la *bil*: Det blev til »en *taxa*«, sejrherren i denne afdeling, dog sådan at man ved siden af fik den engelsk-tysk-franske navnedublet *taxi*.

En chauffør eller en »publikummer« taler endnu — atter et »heste-ord«, men ikke et oprindeligt »sø-ord«, som man kunne tro — om henholdsvis at »få *hyre*« eller at »*hyre* en vogn«. Svarende hertil kan også glosen *hyrevogn* træffes — det der i Sønderjylland hedder en *lejebil*. Det er morsomt at iagttage hvordan der sammen med de almindeligt kendte og påagtede ordforskelle i sprogkredsene herhjemme (*a/jeg*; *kok/hane*; *lue/hue*; *pibel/pige/tøs* osv.) findes andre, mere stilfærdige, som det nysnævnte eller f. eks. *hospital* over for provinsens *sygehus*. Også *vogn* er vel — endnu — langt almindeligst i hovedstaden, mens *bil* er hovedordet hinsides Valby bakke.

Endnu engang løber vi på Politiken som den der, en moderne Adam med motorbriller og gearstang liig, giver bilerne navne. Den 13. januar 1920 holdt bladet ordet *lillebil* over dåben, den københavnske betegnelse for en hyrevogn uden for *Taxa* (*Taxamotorkompagniet*). Navnet var dengang såre dækkende, idet det sigtede til små trehjulede køretøjer. — Som modstykke indførte *Taxa* noget senere de såkaldte *trebiler*; her hentydede »3« dog ikke til antallet af hjul men af passagerer.

En tidlig morgenstund traf jeg engang i slutningen af trediverne nogle purke der stod og ventede på befordring til skole oppe i et nordsjællandsk vejkryds. »Nå, I skal vel med rutebil så?« spurgte jeg. »Næ, vi skal med *luksusbil*!« Ordet blev dengang en del brugt om *privatbil*, modsat såvel hyrebil som lastbil, men absolut ikke med forestilling om at det skulle være i Rolls Royce-klassen. Atter et ord med dialekt-drejning. — Mit sidste ord både om begrebet »bil« i almindelighed og om privatbiler i særdeleshed, bliver endnu en grånet glose, nemlig »en *selvejer*«, som tidligst brugtes om et hestekøretøj, derefter om en bil, eller såmænd også om en gemen trædecykel.

Manden ved rattet. Han er *fører* (officielt), *bilfører* (et tydeliggørende ord som jeg kun har truffet en enkelt forfløjen gang), *bilist* (hvis han er »gentleman-kører«, ikke erhvervskører) eller *chauffør*. Fransk *chauffer* betyder at opvarme eller fyre (vi har ordet på dansk i *komfur* og i *echaufferet*, et dannet ord

---

\*) Bilnavne vil helst være fælleskøn. Det hedder både *en* og *et* automobil, men forkortelserne *auto* og *bil* blev udelukkende fælleskøn.

for at være svedt), og en *chauffeur* (dansk: *chauffør*, med dansk udtale med stød på ø) er derfor egentlig en fyrbøder. Men bilismens pionerer var også nødt til at være »maskinpassere« for at kunne slippe ud og hjem igen uden at låne en hest til at spænde for! — Når *vogn* er blevet synonymt med »bil« havde det unægtelig været rart om vi kunne have fået *vognstyrer* som fællesbetegnelse for *bilist* og det besværlige *chauffør*; men sporvejene vil nok ikke af med ordet.

Ligesom på Valdemarernes tid en skare kirker skød op af jorden og prægede det danske landskab i hvert sogn, således har vi, 700 år senere, set en sværm af templer rejse sig til ære for motorismen: benzin-paladserne langs landevejene, suppleret med købmandens totempæl med de fartgivende klare dråber indlagt.

*Benzoe* er et, oprindeligt vistnok arabisk eller hebraisk, navn på den vellugtede (!) harpiks af et træ der bl. a. vokser i Bagindien (vi kender *benzoesyre*). Dette produkt har længe været kendt bl. a. som et parfume-stof i Europa, i Danmark således i mindst 400 år. Men i 1830'erne begyndte kemikerne at lege med det, og man dannede ord for de nyfremstillede produkter: *benzol* og *benzin* (navnet *benzol* er Liebigs påfund; før kaldtes benzol for *benzin*); af disse ord blev *benzin* efterhånden, først i U.S.A., benævnelsen for det af rå-petroleum vundne produkt. Men hvad ville man i det hele taget med væsken, når man endnu ikke havde opfundet »eksplosionsmotoren«, som det hedder med et drabeligt fagord? Jo, den engelske mammut-ordbog (bindet er fra 1888) oplyser at væsken bruges til at fjerne fedtpletter med og rense handsker i. Disse anvendelser er jo ikke ukendte heller i dag, men angivelsen føles dog nu temmelig ucentral!

*Olie* kommer vi nemmere om ved, idet det er et ældgammelt, oprindeligt kirke- ligt, låneord i dansk fra det latinske *oleum*, *olium*, en sideform til *olivum* = *olivenolie*. Vi genfinder det ikke alene i *lin-olium*, men også i det *petr-oleum* (græsk *pétra* = klippe, sten) som er bil-oliens moder; vores bedsteforældre kaldte med en direkte oversættelse *pétroleum* for *sten-olie*. — *Solar-olie* er en glose som man har brugt i op imod 100 år. Det er klart nok hvad den kommer af: det latinske tillægsord *solaris* = »sol-«. Men nu forstår vi unægtelig noget andet ved »sololie«; måske er det til at begynde med et lyrisk reklame-navn. — *Diesel-olie* er det brændstof der bruges i *dieselmotorer* (navngivet efter opfinderen, den berømte tyske ingeniør Rudolf Diesel, der døde for et halvt hundrede år siden).

På latin hedder talordet for »8« *octo*; *oktan* er derfor navnet på en kemisk forbindelse af otte molekyler, og vi taler nu om dage om benzinenes *oktan-tal*, målet for drivvæskens modstand mod for tidlig eksplosion i motoren.

Det her bliver efterhånden forskrækkelig teknisk for en arme sprogmand der tilmed aldrig har haft køreret til mere end barnevogn. Med lettelse tyr jeg ind på den sproglige hovedvej igen, i anledning af det sidste ordpar som jeg vil omtale i den »alvorlige« afdeling af denne opsats.

Lad os stavle en lille ord-pyramide. At *fare* er egentlig det neutrale udtryk for

at flytte sig, begive sig et sted hen. Dertil dannede vore fjerne forfædre navneordet *færd*, dertil udsagnsordet at *færdes*, og dertil igen navneordet *færdsel* »det at man færdes, det at folk skifter sted ved at bruge gader og veje«. Over for dette »humane« ord om al menneskelig dragen frem eller tilbage kan det være tankevækkende at stille det »hårde« ord *trafik*, hvormed der først og fremmest tænkes på at man bruger tekniske hjælpemidler: fly, skibe, tog, eller — ikke mindst — motorkøretøjer på gade og vej. Når »trafikken i bykernen er ved at gå i stå« eller »brænde sammen« sigtes der just ikke til at fodgængerne ikke kan komme frem! En sætning som »Sporvognene sinker *trafikken*« taler også sit tydelige sprog.

*Trafik* har vi lånt, for godt 300 år siden, fra hovedsprogene, vel at mærke i betydningen »handel«, ligesom at *trafikere* dengang betød »at drive handel«, en anvendelse som vi endnu har en mindelse om i politisprogets *trafikant* om en om-løbende handelsmand, en bissekræmmer. Den nuværende brug af *trafikant*, om person i trafikken, kan kun føres godt 30 år tilbage, og *trafikere* i den tilsvarende betydning synes ikke at række ind i det forrige århundrede.

— — —

*Vogn* og *hjul* og *motor* og *chassis* og *bremse* og alle de andre ord som har været til røntgen på de foregående blade — om dem alle gælder det at de har et nøgternt, sagligt fællespræg. Men der var dog enkelte indimellem med ligesom lidt spræl i: den tabte firbene-hale *bilen*, eller mere anskuelige, til fantasien talende ord som *appelsin*, *skildpadde*, *sankt-hans-orm*, eller *tøf-tøf*. Her behøver vi ikke at komme med skrællekniven for at trænge ind til det der i sin tid inspirerede til navngivningen; det er nutidsmennesket og nutidstalen som er ophav til disse benævnelser, hentede ud af nutidens verden. For os at se og høre er der ligesom flere røde blodlegemer og mindre lymfe i sådanne ord.

\* \*

Bedstefar henter billedbogen og sætter den lille — den meget lille — på knæet. »Ha-a-a-r du set, der er en *babu-bil!*« (eller endda »*bab-bil*«, hvis poden hører til de allermindste).

Men hvad nu hvis Bedstefar til daglig er chefmekaniker på et hypermoderne autoværksted? Jeg gætter såmænd at han nok så frejdigt vil sige *babu-bil* alligevel, til lille Ulrik altså. Selv om han ville blive enormt til grin henne på værkstedet — og selv om det er en menneskealder siden han sidst hørte en bil »sige« noget i retning af »bot!« eller »babu!«. Jo, vi har brug for ord som »babu-bil« og »futtog« og »pru-hest«, skønt bot-hornet og dampen — og hesten som helhed! — er gået over i historien, fordi vi ikke kan nøjes med ord der er blotte symboler, men også gerne vil have nogen der maner tingene frem for os, er anskuelige, fantasi-vækkende.

Blandt disse ord indtager sprog-udtrykkene en fornem plads. Bedstefar brugte

bare det spæde ord for at fremkalde billedet af en bil i fart. Men når man — »man« det er unge lømler og »friske« voksne — kalder en lille uanselig bil for en *asfaltboble*, så er det egentlig mere dæmoniske kræfter der er på spil. Det er et oplagt hånsord: Tingesten er sgu så lille og langsom, så man skulle tro den bare var en ujævnhed i vejbanen, indtil man får set nøje efter.

Eller for at tage et af de geniale danske slangudtryk: *dollargrin*. Prøv at se på det ord som om De traf det for første gang. Hvad har dets beåndede skaber ikke fået presset ind i det: Som gammelt kulturfolk må vi danskere foragte den takt- og smagløse udstilling af isenkram på fronten, der får os til at tænke på fortidens dansk-amerikanere som i et bredt grin blottede en masse guldtænder — og samtidig afslører vi, som valutavag nation, vores guld-gule misundelse over for de valuta-hårde yankee'er. Ordet *dollargrin* er måske det bedste udtryk også for dansk fattigfinhed.

Men altså et plets kud. Man må overgive sig på nåde og unåde — selv som ejer af en sådan ekvipage. For når jeg for lidt siden talte om »hånsord«, så var det ikke helt præcist. Slang er tumleplads for drilleri, satire eller irritation og harme, og udslagene af disse følelser kan såmænd tit være harske nok. Men den egentlige hån, den pure galdegrønne ondskab er en sjælden gæst i slang-verdenen. Slang må vurderes som karikaturtegningen eller revyvisen: Brodden skal prikke — gerne: prikke hul i det oppustede, forlorne —, men ikke dræbe.

Slang skal da for resten tit også bare harmløst more, eller — i yderste intellektuelle beskedenhed — slet og ret yde et variations-udtryk til den »rigtige« men kedsommelige glose (*Godt Nyt-hår!* i stedet for det 117 gange gentagne *Godt Nytår!*). — Hvad der er mest af? Ja, det kan enhver jo selv danne sig en mening om undervejs, mens en kortage af danske motorslangudtryk skrider frem som bagtrop i denne artikel.

— — —

Der er noget der hedder »en cykel med hjælpemotor«, og vist også noget der hedder »en autocykel«. Men der er først og fremmest noget der hedder en *knallert*. Dette ord er et af de bedste eksempler på at grænsen mellem slang og norm ikke er værnet med jerntæppe. Det dukkede op herhjemme for et dusin år siden, spontant, som folke-ord for de første autocykler der helt eller delvis bare var almindelige trædecykler med en bette motor påmonteret bag til. Hvad de manglede i effekt det havde de i larm. At knallerten efterhånden har ændret sig væsentligt i retning af en mini-motorcykel behøver jeg ikke at udbrede mig om, men jeg minder om »fortidsuhyrerne« fra ca. 1950 fordi det er dén primitive type som alle knallert-øgenavne sigter til.

Og de er mange — eller var, for med årene er det præcise men ikke særlig fantasifulde *knallert* i den grad blevet hovedordet at man nogenlunde har glemt konkurrerende skæmtenavne som *atomged* (*atombombe-forsøgene* i 1946 på *Bikini-*

atollen i Stillehavet er ikke gået lydløst hen over det gemytlige danske sprog!), *loppegryn* (som *dollargrinets* polære modsætning), eller *hæmorroide-fræser* (som nævnt sad motoren bagest i knallertens oldtid) med stiklinger som *gummifræser* eller *gummihøvl*. Helt overdøvet er nu, 10 år efter, et påfund som *fisecykel*, hvorimod man på landet stadig kan træffe bl. a. *røvhveps*, *humlebi* og *pærebremser* (det sidste er det gængse lollandske ord for en gedehams).

Ordet *knallert* er også at træffe, vel som dansk import, i norsk, hvorimod svenskerne siger (og skriver selv på officielle skilte) *mopéd*, et sære ord som man dog langt må foretrække for dét højofficielle »motor-velociped« som det er forkortet af, idet man har klemt hele indmaden ud. — At *knalde* om at køre på knallert har lidt en endnu krankere skæbne end at »bile«, mens *knallerist* endnu kan høres om det der dog tiest hedder en »knallertkører«. — Fra jysk kendes det ikke uefne en *prutpilot!*

*Knallert* lavede man altså (senest) i året 1950, og der var så dem der prøvede at køre videre i samme spor, ved at lancere »en *drønnert*« (1951; efter udsagnsordet »at drøne«) om en motorcykel. Påfundet faldt vist straks vingeskudt til jorden, men konkurrencen fra de ældre slang-betegnelser var jo også hård: *knaldkasse*, *knaldpotte*, *hæmorroidegyng*, *mukkebik* (allerede i 1920), *spand*, *rumlepote* og flere til der også bruges om cykler eller biler: *dyret*, *geden*, *gummigeden* (inspireret af det hornlignende styr), *liget* (når den ikke mere er helt så god som ny), *spanden*, *spritapparatet* (totakts), *potten*. *Helvedesmaskine* lyder af noget hen efter afmægtig fodgænger-hævn.

De enkelte motorcykel-mærker er der også broderet en del slang på, men som oftest i så triste mønstre at ingen gider læse det (eller jeg skrive det). Det drejer sig mest om »åndfulde« ny-udfyldninger af initial-navne: typen *Bedre Sent end Aldrig* (for at nævne en af de hæderligste), men også om fordrejelser som en *jas* (= A.J.S.), *filer* (= Royal Enfield), *indianer* (=, nå undskyld, De har den allerede, jasanya). — Af nationale grunde kunne man dog dvæle et øjeblik ved Nimbus-fabrikatet med det særprægede ydre (sort, med skråtstillet cylindrisk benzintank) og den spindende tone, egenskaber som har stået model for kæle-navne som *kakkelovnsrør*, *damecykel*, *humlebi* (hér har bien en anden lyd end da vi snakkede knallert!). Selve navnet har man også leget med: en *bus* (halen af »Nimbus«, ligesom fællesprogets *bus* af »omnibus«) eller — meget ungdommeligt — en *nimmerdreng*: *nim-* fra »Nimbus« + kæleords-endelsen *-er* (som i »Svenner« for »Svend«) + kæle-betegnelsen *-dreng*. Resultatet, der er en sproglig dublet til »Ibbermand« = Ib den Folkekære (Schønberg), vidner højt om det ømme hjerte der banker bag den barske læderjakke.

Samme ømme hjerte har da for resten også skabt benævnelser på sidevognen og/eller bagsædet som *badekarret*, *kassen*, *jomfruburet*, *pigekammeret* (veteranen i denne ord-stribe), *skatkammeret* eller sågar *fissesnapperkassen*.



Mindre sødladne er udtrykkene for at vælte med bæstet. De fleste af disse sproglblomster er groet op af motorbanernes slaggetæppe: Man *undersøger jordbundsforholdene* eller *foretager slaggeanalyser*, *ryger ud i geografien*, *kommer ned at høre regnormene synge* (godt gjort i dén larm!), *plukker blomster*, *slikker asfalt* — eller man *står af*, simpelt hen, hélt i sagastil.

Undervejs gennem luften må man så glæde sig over at man er iført styrthjelm: *potte*, *loppekuppel* (eller *lusekuppel*), *æg* (færdselspolitiets hvide hjelme var nogle af de første herhjemme), *trykkoger* eller, bedst kendt, det noget spidsfindige *tomrumsforlænger*, med en snert til den tomhjærnedhed som de motorbesatte undertiden må høre for (i kronikker det aldrig falder dem ind at læse).

Så meget om de to- og trehjulede. Vi har den tykke ende igen: bilerne. Fælles for næsten alle de bil-øgenavne der føres i ringen nedenfor er — foruden at de er det modsatte af rosende — at de især stikler til en bestemt egenskab ved dette eller hint mærke eller eksemplar af racen. En vis grov opdeling tør man dog nok foretage; men lad os fange an med en række injurier der lige godt kan ramme enhver vogn, bare man har set sig tilstrækkelig gal på den: *blikdåse*, *sardindåse*, *blikæske*, *spand* (i særlig graverende tilfælde: *sur spand*), (*gammel*) *kasse*, *smadrekasse* (truffet allerede 1909), *skidekasse*, *lokum*, *lysthus*, *oldtidsfund*, *rok*, *karét*, *jernseng*, *flitsprøjte*, *knokkelryster*, *potte*, *pram*, *sømkasse*, *lig*, *hakkebræt*, *primus*, *Rolls Royce* (edende ironisk), hvortil dialekterne føjer bl. a. *skramlebør*, *stærekasse* og *høsehush*.

Den man elsker, den tugter man. Kun således forstået lyser der kærlighed, altså en temmelig forborg, ud af denne æreskrans som danske slangstere har bundet til bilens hæder.

Det arme køretøj skal dog ikke tro at det kan gå ram forbi ved at dukke sig og gøre sig lille. Næh, så hedder det *fodpose*, *hatteæske*, *mariehøne*, en *du-og-jeg* (*vogn*) (ganske kønt for resten; jeg kommer i tanke om at der bag i visse intime konstruerede småvogne er et *svigermorsæde*), *asfaltboble* (se ovenfor) eller — en *nedgroet negl!* Hvilket produkt, det sidste, af en utøjlet, men alligevel ikke løbsk fantasi!

Så kunne den naive tro at bare vognen er vældig stor, så er alt idel fryd og gammen. Udtryk som *luftskib*, *slagskib*, *tærskæværk* vil dog overbevise om det modsatte.

Ligesom altså det førnævnte *dollargrin*, som vi vil spendere et par ord mere på. Siden det blev til for ca. 15 år siden har det sat sig mange spor i sproget, dog næppe mange varige. En succes blev det straks, med aflæggere i både svensk og norsk; ja selv finsk fik sit *dollari-hymy* (*hymy* = smil, latter). Og bønderne på Gotland, der henter mange penge hjem på rapsdyrkning, kørte rundt i dét de andre derovre kaldte *rapsgrin*.

Men desuden undså folkevittigheden, der undertiden har svært ved at holde

måde, sig ikke ved at tvære i det guddommelige påfund; den opstillede en liste over u-amerikanske vogne: *lirefnis* (lille italiener), *sterlingsmil* (ditto englænder) og *rubelbrøl* om en kæmpe-russer (norsk fik desuden *rubelflir* om en beskednere sovjetisk vogn).

Kyndige vil blandt de nævnte øgenavne have truffet flere som er specielt knyttet til særlige mærker eller modeller. Dén sag kunne der spindes en lang ende om, med eksempler som *presset citron*, *Det Kravlende Vækkeur*, *halvt rugbrød* osv.; men lad os her nøjes med at riste bilen over alle biler, de første »folkevogne« Ford'erne fra 1920'ernes begyndelse, en minderune. I fædrelandet døbttes sådan en *Tin-Lizzie*, altså med et menneskenavn svarende til »en *Henry*« herhjemme. Men også på anden måde hentydede man til Henry Fords navn: *rókkeford* (de var lette, og vejene ujævne; men desuden lå der en brander i navnet, idet ostena navnet »roquefort« folkeligt udtales med tryk på første stavelse). Sortlakerede, (bl. a.) derfor: *negercykel*. Hvidt tag: *H.G.F.'en* (»Høj Gammel Ford«) havde derfor *evig sne på taget*. Også en anden bogstav-betegnelse udpønsedes: *SOS* (det er udlagt: »Stå Op og Styre«).

Så meget om fortidens altdominerende *landevejslus*. Vi vender os til de specielle vogntyper, som *bindingsværksvogne* (visse station-cars), *barnevogne* (skolevogne), *salatfæde* (politibiler) eller *cementkanoner* og *kranievogne* (der er ligesom kranie-brud i luften når kran-vognen rykker ud). — Inden for søværnet lærer man usentimentalt de nye gaster at de altid skal gøre honnør for *sulekarret*, det som vi andre benævner ligvognen. — Og mens vi er ved de jordiske rester anfører vi med et minimum af taktfølelse de landlige øgenavne på (chaufføren med) destruktionsvognen der kører selvdøde kreaturer til anstalten: *dødekogercen*, *den døde (slagter)*, *rakkerslagteren*, *rallikeslagteren*, *ligvognen*, *stejleren* eller *stejlerchaufføren* (idet en *stejler* er et selvdødt kreatur), *ådselvogn*, *dødningslagteren*, *den selvdøde*.

Hvor mange byboer har nogen sinde hørt bare ét af disse grufulde ord? Et talende eksempel blandt mange på dansk slangs rigdom. Men havde vi i stedet valgt at remse op hvad landbefolkningen råder over af lunerige benævnelser på noget så skikkelig som en barnevogn, så var rækken absolut ikke blevet kortere. Emnet »slang« er udtømmeligt, og vi må køre *rokken* i *hangaren* (garagen). Men vi kan gøre det i bevidstheden om at selv de beskedne smagsprøver, som pladsen har tilladt os at byde, er nok til at vise at motoriseringen herhjemme har placeret sig lige så centralt i sprogets verden som i den daglige tilværelse.

P.S. Jeg havde nær glemt at minde om at det bekendte dobbeltbulede skilt for »ujævn vej« hedder en *Monroe*.

## LOVGIVNINGEN OM MOTORKØRETØJER

Af kontorchef *Robert Dam.*

Den første lovgivning, vi her i landet fik om motorkøretøjer, var lov nr. 124 af 15. maj 1903 om kørsel med automobiler. Køretøjer og færdsel havde vi længe forinden bilerne og motorcyklerne dukkede op. Så længe den bestående tingenes tilstand ikke voldte fare, ulempe eller irritation, lovgives der ikke om den, men når borgerne klager og mener, at myndighederne bør sørge for at tilvejebringe ordnede forhold, dukker lovgivningen op. Den første egentlige lovgivning af færdselsmæssig karakter er allerede i sin titel typisk i så henseende, det var nemlig en »Forordning om umaadelig Kiørsel og adskillig anden Uskikkelighed i Gaderne i Kiøbenhavn« udstedt den 10. januar 1685, som bl. a. fastsatte: »Ingen, som kiører med ledige eller ladte Arbejds-vogne, maa kiøre umaerkelig fast paa Gaderne, at syge Folk derover foruroliges, saa Folk og Quæg derved Skade tilføies; ej heller maa de af Modvillighed kiøre fra een Side til en anden af Gaderne for at hindre andre i at kiøre forbi . . .« Hyrevogne, brygger-vogne og vognmandsvogne i Kiøbenhavn har åbenbart irriteret borgerne, for den 4. august 1755 udstedtes en »Placat angaaende den Selvraadighed, som Vognmændenes Folk, der kiøre Gadevognene, hidtil have brugt«. Myndighedernes vrede lyser ud af titlen.

Ved en plakat af 30. oktober 1758 blev det fastsat, at »Bryggernes, Bagernes, Møllernes, Vognmændenes og Hyrekudskenes Vogne i Kiøbenhavn skal være forsynede paa begge Sider med kiendelige malede Nummere . . .« Disse vogne blev altså registrerede. Videre bestemte plakaten: »Bemeldte Vogne skal altid kiøre paa den høire Side af Gaden« — mens andre køretøjer havde lov til at vælge side. Allerede nogle år efter knurrede tænksomme borgere over, at højre-reglen ikke var foreskrevet for alle køretøjer. (Det fortælles, at en svensk kommunalpolitiker i 1955, da man drøftede indførsel af højrekørsel i Sverige, gav udtryk for, at han i og for sig var enig i forslaget, men at man for at undgå en alt for brat overgang burde begynde med at foreskrive, at lastbilerne fra en bestemt dato skulle køre i højre side).

Politie-Cammeret i Kiøbenhavn vrededes atter over færdselsforholdene, idet der den 28. januar 1780 udstedtes en ny »Placat ang. umaadelig Kiørsel og

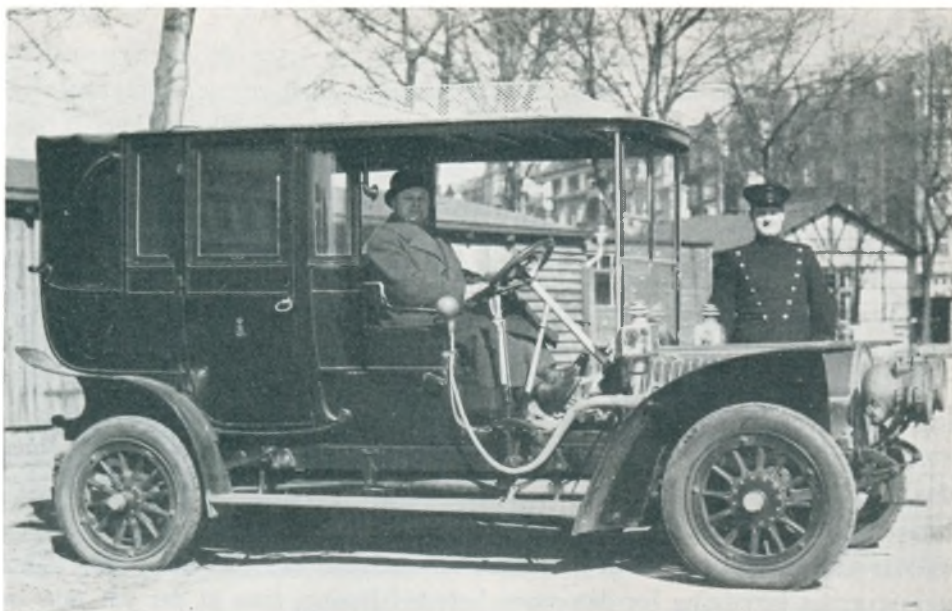
ridende i Kiøbenhavn,« hvorefter ingen »Hyre-vogn, Chaise« o.s.v. måtte køre »sterkere end i en liden maadelig Trav . . . Ingen Arbeids-vogn maa kiøre med Læs uden Fod for Fod, og ledige i en liden saa kaldet Lonte-trav«. Plakaten indeholdt bl. a. en regel om, at den, der angav en bevislig færdselsforseelse til politiet, skulle modtage en dusør på 6 rigsdaler. Det er værd at bemærke, at straffen for overtrædelse af plakaten var en mulkt på 2 rigsdaler samt »corporlig Straf som Spansk-Kappe, Arrest paa Vand og Brød eller Hals-Jernet, efter Omstændighederne«. Desuden skulle den skyldige betale dusøren.

Forordningen af 13. december 1793 om vejvæsenet i Danmark — som gjaldt hele riget i modsætning til de specielle københavnske forordninger, plakater o.s.v. — indeholdt hovedsagelig vejtekniske regler, men indeholdt også følgende færdselsregler: »Naar 2 Vogne møder hinanden paa Vejen, bør enhver holde til sin højre Side. En tom Vogn bør vige for en belæsset og for en Karet eller Chaise, og enhver skal være pligtig at vige af Vejen for Posten og Postillonene, naar disse blæse i Posthornet«.

I den københavnske politivedtægt af 1869 fastsættes regler om maksimalfart (ikke hurtigere end jævnt trav på gader og pladser, andre steder ikke hurtigere end stærkt trav), forbud mod utilbørlig smælden med pisk, påbud om, at køretøjer skulle være læsset forsvarligt o.s.v. I den efterfølgende politivedtægt af 1883 afspejler den tekniske udvikling sig i nogle regler om velocipeder. Udviklingen gik videre; i et tillæg til politivedtægten, der udsendtes i 1896, fandtes regler om kørsel med cykel. Desuden var der dukket hestesporvogne, dampsporvogne, lokomobiler og elektriske sporvogne op i færdslen.

I 1890'erne viste de første biler sig og vakte borgernes bekymring, stigende til skræk og rædsel. Som det fremgår af de forannævnte forordninger o.s.v., fandtes færdselsreglerne i lokale bestemmelser — bortset fra de få regler i vejforordningen. Ligesom man havde regler alene for København, fandtes der regler for de enkelte købstæder og amter uden for købstæderne.

Indholdet af bestemmelserne varierede selvsagt fra sted til sted alt efter det lokale behov og det lokale styres indstilling til tingene. Da nu disse nymodens automobiler dukkede op, inden man endnu havde vænnet sig til jernbaner, cykler, lokomobiler og sporvogne, måtte de vække stor bekymring. Ligesom man havde gjort for at beskytte borgernes liv og ejendom mod cyklerne, indførte man lokale regler om bilerne. Frederiksborg amts automobilvedtægt tillod kun bilerne at befare visse brede veje, vejene mellem byerne. En bilist, der ikke boede ud til en af disse veje, måtte spænde heste for bilen, indtil han nåede frem til den store vej. Dette ærgrede automobilejerne. I Thisted amt slap man for sådan irritation; der var kørsel med automobiler forbudt, indtil loven af 1903 trådte i kraft.



Automobil »årgang 1903« tilhørende Prins Valdemar.

Justitsminister Alberti fremsatte i efteråret 1902 på Rigsdagen et forslag til lov om kørsel med automobiler. I bemærkningerne til lovforslaget kan man bl. a. læse: »Benyttelsen af automobiler har i den seneste tid antaget et saadant omfang, at man i betydelig grad har savnet almindelige regler, der regulerer dette forhold, . . . det tør ventes, at deres (bilernes) anvendelse og betydning i fremtiden vil blive større. Ligesom der derfor ikke vil kunne blive spørgsmaal om at skride til bestemmelser, der umuliggør eller dog i væsentlig grad hæmmer deres anvendelse, saaledes maa det ogsaa erkendes, at den udvikling, selve dette befordringsmiddels teknik for tiden undergaar, indeholder en opfordring til at gaa frem med varsomhed for ikke at lægge en død haand over den naturlige fortsatte udvikling, der tør haabes ikke blot yderligere at fuldkommengøre befordringsmidlet som saadant, men ogsaa at finde udveje for begrænsningen af de for andre vejfarende opstaaende ulemper . . . Det staar for regeringen som utvivlsomt, at i nutiden og i en lang fremtid vil automobilet som befordringsmiddel være af en i sammenligning med den øvrige gade- og vejfærdsel aldeles underordnet betydning, saa at der uden betænkelighed kan skrides til ved nogenlunde virksomme bestemmelser at værne om hovedfærdselen«. Med »hovedfærdselen« må Alberti have tænkt hestekøretøjerne foruden ryttere og fodgængere. Motiverne anfører desuden som et af lovforslagets hovedformål at fremskaffe ensartede regler for hele landet.

Under forhandlingerne på Rigsdagen gav landborepræsentanterne udtryk for

stor ængstelse for bilerne; man frygtede vistnok ikke så meget, at der skulle ske påkørsler, men det blev ustandselig fremhævet, at køre- og ridehestene ville blive skræmt og løbe løbsk, hvis de skulle møde biler på vejene. Byrepræsentanterne og navnlig københavnere var ikke så ængstelige ved bilerne, hvortil landboerne sagde, at de ikke ville gå imod, at bilerne fik lov at køre frit i København, når blot man kunne slippe for at møde dem på landet. Der blev nævnt ulykkestilfælde med dødelig udgang, hvor heste opskræmt af automobiler var løbet løbsk. En rigsdagsmand mente, at den i lovforslaget indeholdte regel om, at bilerne skulle være forsynet med signalhorn, burde ændres, således at bilerne i stedet blev forsynet med en dampfløjte, da hestene var mere vant til denne lyd.

En anden rigsdagsmand, der til nød kunne bøje sig for, at bilerne skulle have lov til at færdes på de store veje, var meget bekymret ved udsigten til, at de skulle kunne køre på bivejene. Han foreslog, at bilerne kun måtte køre der, hvis der gik en mand foran hver bil, »thi det ville hjælpe uhyre meget«. Han fremhævede tillige kraftigt i lighed med en række andre medlemmer, at motorkøretøjerne endnu ikke var blevet et sådant befordringsmiddel, at det havde nogen nævneværdig betydning for den store, hele befolkning, men at der var tale om en sport og ikke nyttekørsel.

I loven af 1903 blev der fastsat en række regler for automobilers udstyr og indretning. Det blev således bestemt, at motorvogne ikke i størrelse eller udseende væsentligt måtte afvige fra de tilsvarende brug benyttede hestekørejere, hvilke angivelig skulle mindske risikoen for, at andre trafikanter, navnlig hestene, blev opskræmt ved synet. Endvidere blev det foreskrevet, at enhver motorvogn skulle være forsynet med 2 uafhængige bremseapparater, signalhorn og lys. Der blev ligeledes foreskrevet regler om motorkøretøjers registrering hos politiet efter forudgående fremstilling for politiet eller sagkyndige til afgørelse af, om kravene til forsvarlig indretning og udstyr var opfyldt, samt om køretøjernes forsyning med kendingsnummer med tal og bogstaver af mindst 6 tommers højde. (Under rigsdagsforhandlingerne havde der været rejst krav om kendingsnumre af op til 12 tommers højde, så også nærsynede kunne se nummeret, hvilket havde affødt en bemærkning om, at der vel så også burde være numre under bunden af vognen, »for at man, hvis det vælter og vender alle 4 hjul i vejret, straks kan se, hvem man har at gøre med«).

Besiddelse af førerbevis blev allerede i 1903 fastsat som en betingelse for at føre automobiler, men selv for den, der var i besiddelse af et sådant, var der dog grænser for bevægelsesfriheden, idet i almindelighed kun landevejene samt bygaderne måtte befares og som hovedregel kun om dagen. Hastigheden var begrænset til 2 mil i byerne og 4 mil andetsteds. I det af justitsministeren fremsatte lovforslag var hastigheden foreslået fastsat til henholdsvis 1½ og 2 mil i timen, hvilket ifølge justitsminister Alberti var en fart, som både automobili-



Almindeligt droske- og kuskeeftersyn.  
Svikmøllen 1924.

sterne og andre vejfarende kunne være fornøjede med. Ved møde med kørende eller ridende var føreren forpligtet til på tegn herom at standse motoren.

1903-loven blev underkastet revision i 1906, uden at der dog blev gennemført væsentlige ændringer. En ny revision i 1908 medførte enkelte ændringer, således blev aldersgrænsen for opnåelse af førerbevis forhøjet til 21 år, og der blev indført en bestemmelse om, at motorvogne over 800 pund skulle kunne køre baglæns. Allerede ved den første motorlov i 1903 var der givet politiet hjemmel til at inddrage førerbeviset for personer, der var blevet dømt for grov overtrædelse af motorlovgivningen. I 1908 blev dette ændret således, at førerretten kunne fratages ved dom ved grov eller gentagen uforvarselig kørsel.

En ny lov fra 1910 indeholdt ligeledes kun få ændringer; således blev førerbevisalderen på ny sat ned til 18 år, og kørsel om natten blev tilladt i nogle måneder om sommeren.

Derimod blev der ved lov af 29. april 1913 foretaget en mere omfattende revision af motorlovgivningen. Navnlig blev der foretaget en skærpelse af betingelserne for opnåelse af førerbevis. Hidtil havde øvelseskørsel kunnet finde sted blot under overvågelse af en person, der var i besiddelse af førerbevis, men nu blev det foreskrevet, at der ved siden af eleven altid skulle sidde en person, der af amtmanden var godkendt som lærer. Kørelæreren skulle tillige ved ansøgningen om førerbevis afgive attest om, at andrageren havde modtaget undervisning i mindst 20 timer og var i besiddelse af fornøden færdighed.

Til at foretage syn af motorkøretøjer og til at forestå førerprøverne havde der hidtil af politiet været udpeget nogle særlige sagkyndige, men ved loven af 1913 blev det bestemt, at disse skulle beskikkes af Justitsministeriet, da det ikke var muligt at skaffe tilstrækkeligt kvalificerede personer i hver politikreds.

Med hensyn til adgangen til kørsel om natten og kørsel på biveje blev der foretaget enkelte lempelser. Der blev således indført en adgang for amts- og sognerådene til at tillade natkørsel, eventuelt i begrænset omfang. I Justitsministeriets bemærkninger til lovforslaget udtaltes det, at Danmark så vidt bekendt var det eneste land, hvor natkørsel var forbudt, og at bestemmelsen herom havde virket hindrende for oprettelsen af faste automobilruter forskellige steder i landet. Endelig blev ved loven af 1913 hastighedsgrænserne sat op til 50 km i timen på landeveje og 25 km i byerne, medens der på biveje og om natten normalt ikke måtte køres mere end 15 km i timen.

Det fremgik klart af rigsdagsforhandlingerne forud for 1913-loven, at modstanden mod motorkøretøjerne var ved at forsvinde, selv om der fra mange sider fortsat var megen betænkelighed ved at tillade automobilkørsel på bivejene, hvilket dog for en stor del var begrundet i frygt for, at vejene ikke kunne tåle denne trafik. Forhøjelsen af hastighedsgrænserne gik igennem rigsdagen uden større sværds slag, hvilket nok må ses på baggrund af den kendsgerning, at det i realiteten kun var en lovliggørelse af en bestående tilstand.

Allerede under behandlingen af 1913-loven var der i folketinget rejst spørgsmål om indførelse af tvungen ansvarsforsikring for motorkøretøjer, men dette blev afvist af justitsministeren som overflødig, da der allerede længe havde været en bestemmelse om, at skadelidte kunne holde sig til køretøjet for erstatningskrav. Først med den næste motorlov fra 1918 blev der gennemført en lovpligtig ansvarsforsikring, idet det pålagdes enhver ejer af et motorkøretøj at tegne og holde i kraft i et anerkendt forsikringsselskab en forsikring for motorcykler på 6.000 kr. og for andre motorkøretøjer på 12.000 kr. Samtidig blev der foretaget en række andre ændringer; således bortfaldt forbudene mod natkørsel og kørsel på biveje, idet der alene blev indført hjemmel til at forbyde kørsel på visse strækninger, hvilket skulle tilkendegives ved opslag. I øvrigt var loven fra 1918 bemærkelsesværdig derved, at den var den første motorlov, der havde en permanent karakter, mens det i alle de tidligere love var bestemt, at de skulle tages op til revision inden udløbet af et kortere åremål.

Det viste sig dog hurtigt, at lovens bestemmelser på en række punkter var utilstrækkelige, idet trafikken i årene umiddelbart efter verdenskrigen tog et stort opsving, navnlig med hensyn til bilernes anvendelse til varetransport. Antallet af ulykker steg stærkt, og anvendelsen af store lastvogne steg i en grad, der havde meget skadelig indflydelse på vejnettets tilstand. Ved en ændring af motorloven i 1921 blev der derfor indført maksimalstørrelser på motorkøretøjer, således at



den største tilladte egenvægt blev 4.000 kg og totalvægt 8.000 kg, dog med mulighed for dispensation, ligesom der indførtes særlig lave hastighedsgrænser for tunge køretøjer. Straffebestemmelserne blev skærpet, idet der foruden en forhøjelse af maksimumsbøden fra 500 til 5.000 kr. tillige blev åbnet adgang til idømmelse af fængselsstraf under skærpende omstændigheder.

Heller ikke med disse ændringer fik loven af 1918 nogen lang levetid. I 1925 nedsatte Justitsministeriet et udvalg med repræsentanter for ministeriet, politiet, de teknisk sagkyndige og de interesserede organisationer med den opgave at overveje en revision af loven. Allerede i 1926 fremlagde udvalget et forslag til en ny lov om motorkøretøjer, der med enkelte ændringer vedtoges af Rigsdagen året efter. Denne lov indeholdt navnlig ændrede regler vedrørende motorkøretøjers indretning og udstyr, om hastighed og en skærpelse af straffebestemmelserne, især med hensyn til frakendelse af førerbevis for kørsel i beruset tilstand. Ved en ændring i 1932 blev hastighedsgrænsen for almindelige personvogne sat op til 60 km i timen, og grænsen for lastvogne blev ligeledes sat op. Andre mindre ændringer blev samtidig gennemført.

I de forskellige love om motorkøretøjer havde der ikke været optaget færdselsregler, bortset fra sådanne, der særlig havde relation til bilerne. Indtil 1923 fandtes der ingen lov om færdsel, idet man havde lokale bestemmelser i politivedtægterne m. v. Efterhånden som antallet af motorkøretøjer steg, og trafikken på landevejene fra at være en ren lokaltrafik udvidedes til færdsel, der strakte sig over større dele af landet, måtte det forekomme at være af væsentlig betydning, at der indførtes ensartede regler. Den første færdselslov kom så i 1923 og blev i 1932 afløst af en ny, mere omfattende lov.

#### *Færdselsloven af 24. maj 1955.*

Imidlertid viste det sig i mange henseender upraktisk at have færdselsreglerne, der gjaldt for alle vejfarende, i én lov, og de særlige regler om motorkøretøjer i en anden, idet gentagelser ikke kunne undgås til skade for overskueligheden. Navnlig hensynet til overskueligheden måtte på et område som færdselsreglerne, der influerer på befolkningens daglige færden, veje tungt. Skønt den sidste motorlov var så ny som fra 1932, blev der allerede i 1935 nedsat et nyt udvalg, der foretog en almindelig gennemgang af reglerne. Resultatet blev, at der i 1937 blev afgivet en betænkning med et udkast til en færdselslov, der sammenarbejdede reglerne om motorkøretøjer og færdsel i en lov. Dette udkast nåede imidlertid ikke at blive gennemført inden 2. verdenskrig. Under og lige efter krigen var mange andre spørgsmål af langt større betydning, og derefter var tiden allerede løbet fra udkastet. I 1949 blev der derfor nedsat et nyt udvalg med den opgave at udarbejde et nyt udkast til færdselslov. Dette kom i 1954, efter at der dog allerede i årene forud var sket en del ændringer af lovgivningen, bl. a. var

hastighedsbegrænsningen ophævet for personmotorkøretøjer ved en lov fra 1953. Dette udkast danner grundlaget for den nugældende færdselslov af 24. maj 1955, hvortil slutter sig en lang række administrative bestemmelser, navnlig vedrørende motorkøretøjers indretning og udstyr (bekendtgørelse af 24. juni 1955), om registrering (bekendtgørelse af 26. februar 1958) og om førerprøver og førerbeviser (bekendtgørelse af 18. marts 1958).

### *Lovens område.*

Færdselslovens regler gælder, hvor intet andet er bestemt, alene for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. »Vej« er defineret som vej, gade, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat. Herefter er f. eks. en fodgængerpassage eller en sti, der alene benyttes af cyklister, »vej« i færdselslovens forstand. Selv om et befærdet område ikke er vej i almindelig sprogbrug, er det »vej« ifølge færdselsloven, når der på området er færdsel af nogen betydning. Der er således ingen tvivl om, at lovgivningens regler gælder på strækninger som stranden mellem Blokhuse og Løkken på Jyllands vestkyst. Det turde være en selvfølge, at trafikkanterne også på sådanne steder må rette sig efter de almindelige færdselsregler, f. eks. om kørsel i »højre side«, og at kravene om, at f. eks. bremserne skal være i orden, også må gælde her. Hvis f. eks. Storebælt fryser til med så svær is, at man kan køre på isen og derved foruddiskontere broen, må man regne med, at færdselslovgivningens regler gælder for vejfarende også på denne midlertidige del af hovedvej 1.

### *Køretøjskategorierne.*

Færdselsloven definerer »motordrevet køretøj« som ethvert køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft. Motordrevne køretøjer inddeles i:

**Motorkøretøj:** motordrevet køretøj, der hovedsagelig er indrettet til selvstændigt at benyttes til person- eller godsbefordring, eller som, såfremt det er indrettet til andet formål, er konstrueret til eller uden væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til en hastighed af over 30 km i timen.

**Traktor:** motordrevet køretøj, som hovedsagelig er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed.

**Motorredskab:** motordrevet køretøj, som hovedsagelig er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed; endvidere anses motordrevet køretøj, som er bestemt til at føres af en gående person, som motorredskab.

Motorkøretøjer inddeles i:

Motorvogn: motorkøretøj, der er forsynet med 4 eller flere hjul eller med bælter, valser, meder eller lignende, samt motorkøretøj på 3 hjul, hvis egenvægt overstiger 400 kg.

Motorcykel: motorkøretøj på 2 hjul, med eller uden sidevogn, og motorkøretøj på 3 hjul, hvis egenvægt ikke overstiger 400 kg.

For cykel med hjælpemotor, på hvilken motoren ikke kan fremdrive cyklen med større hastighed end 30 km i timen ad vandret vej, gælder bestemmelserne om cykel, hvor intet andet er bestemt. Justitsministeren fastsætter i øvrigt, hvilke forskrifter en med motor udstyret cykel skal opfylde for at kunne anses som cykel med hjælpemotor.

Påhængskøretøjer inddeles i:

Påhængsvogn: køretøj, der trækkes af motordrevet køretøj, og som er beregnet til person- eller godsbeholdning — sættevogn og blokvogn dog undtaget.

Sættevogn: køretøj, der kobles til motordrevet køretøj således, at køretøjet eller dets last delvis hviler på det trækkende køretøj, og som er beregnet til person- eller godsbeholdning.

Som påhængsvogn eller sættevogn anses dog ikke andet motorkøretøj, der trækkes af motordrevet køretøj.

Sidevogn: ethjulet køretøj, der kobles til siden af en tohjulet motorcykel, og som er beregnet til person- eller godsbeholdning.

Påhængsredskab: andet køretøj, der kobles til motordrevet køretøj.

Blokvogn: motordrevet køretøj eller dertil koblet køretøj, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra indregistrering, og som er beregnet til transport af særlig tungt eller omfangsrigt gods.

### *Kontrollen med køretøjer.*

Ifølge færdselsloven skal ethvert køretøj være således indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden unødigt fare eller ulempe for andre samt uden skade for vejene, og ansvaret herfor påhviler ejeren eller brugeren. Disse regler gælder foruden motorkøretøjer også f. eks. hestekøretøjer, cykler og motorredskaber. Desuden er der fastsat en række specificerede krav med hensyn til indretning og udstyr af nogle køretøjsarter, såvel motordrevne som andre. Detailreglerne findes i bekendtgørelsen af 24. juni 1955 om køretøjers indretning og udstyr.

For de registreringspligtige køretøjers vedkommende sker kontrollen med, at køretøjerne er indrettet og udstyret som foreskrevet, i forbindelse med, at køretøjerne skal registreres hos politiet. For alle køretøjers vedkommende kan kontrol ske ved politiets og de motorsagkyndiges landevejskontrol.

Som nævnt gælder færdselslovgivningens regler kun for køretøjer, der færdes

på vej, der benyttes til almindelig færdsel. Reglerne om registrering omfatter således for det første kun køretøjer, der færdes på sådan vej. Dernæst er det i loven bestemt, hvilke køretøjsarter der er registreringspligtige, nemlig motorkøretøjer og visse traktorer (jfr. nedenfor) samt påhængs-, sætte- eller sidevogne til disse køretøjer og påhængsredskaber, der benyttes efter motorkøretøjer, og som efter deres konstruktion kan fremføres med større fart end 30 km i timen.

Som nævnt skal traktorer registreres, men der er herfra gjort undtagelser, således at langt de fleste traktorer her i landet ikke er registreret. Undtaget fra registreringspligten er nemlig:

1. Traktorer, der ganske overvejende anvendes uden for vejene som træk- eller drivkraft for arbejdsredskaber, for så vidt de alene benytter vejene:

- a) til egentransport til og fra arbejdssted og reparatør,
- b) som trækraft for arbejdsredskaber til og fra arbejdssted eller reparatør (med arbejdsredskaber ligestilles påhængsvogne, der alene benyttes til befordring af redskaber),
- c) til prøvekørsel eller anden lignende bestemt tidsbegrænset kørsel efter derom af politiet i hvert enkelt tilfælde meddelt tilladelse.

2. Traktorer, der på vejene ud over kørsel som i stk. 1 nævnt alene udfører vejarbejde på vejområder, der er begrænset på betryggende måde ved afspærring eller afmærkning, eller anvendes til renholdelse, snerydning og lignende.

3. De såkaldte godkendte landbrugstraktorer. Disse traktorer falder for så vidt ind under punkt 1, men ønskes de foruden til den dér omhandlede kørsel anvendt til transport af produkter, kan traktorerne godkendes hertil, for så vidt en traktor tilhører ejeren af en landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsejendom. Godkendelsen giver kun ret til transport af produkter, der hidrører fra eller skal benyttes i landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsvirksomheden, til og fra ejendommen samt mellem dele af denne, og benzindrevne traktorer må ikke anvendes ud over en afstand af 10 km fra ejendommen til transport til industriel brug af produkter, der hidrører fra virksomheden; dog kan sådan transport altid ske til nærmeste jernbanestation. For traktorer i sameje mellem ejere (brugere) af flere ejendomme kan godkendelse ikke meddeles, hvis samejet omfatter mere end én traktor. Kørsel i visse byer eller byområder kan forbydes af politimesteren, hvor forholdene særlig taler derfor. Disse godkendte landbrugstraktorer skal forsynes med en rund grøn nummerplade med hvide bogstaver og tal.

Tidligere skulle alle motorkøretøjer, også fabriksnye, synes og godkendes af Justitsministeriets motorsagkyndige, forinden registrering kunne finde sted. Fra 1. april 1958 er der imidlertid indført adgang til standardtypegodkendelse af personmotorvogne, vare- og lastmotorvogne, traktorer og motorcykler. Godkendelsen omfatter køretøjets konstruktion, indretning og udstyr. På grundlag af

standardtypegodkendelsen kan vedkommende fabrikant eller generalrepræsentant for en udenlandsk fabrik, der har opnået tilladelse hertil, udstede typeattester for hvert enkelt køretøj af den pågældende type.

Typeattesten kan herefter danne grundlag for registrering af køretøjet, når den er forsynet med forhandlerens erklæring om, at køretøjet ved leveringen var i forskriftsmæssig stand. Dette gælder dog kun for fabriksnye køretøjer, der ikke på væsentlig måde afviger fra det typegodkendte køretøj. Andre køretøjer skal fremdeles forinden første registrering her i landet synes og godkendes af den motorsagkyndige. Det samme gælder fabriksnye køretøjer, der skal anvendes til erhvervmæssig personbefordring, skolekørsel eller udlejning uden fører. Ved omregistrering, der skal ske ved flytning til anden politikreds og ved ejerskifte, skal syn foretages, medmindre køretøjet første gang er registreret for mindre end 5 år siden. Er første registrering sket for mellem 5 og 10 år siden, kan nyt syn undlades, hvis det er synet og godkendt indenfor de sidste 2 år, og er første registrering sket for mellem 10 og 15 år siden, er nyt syn ikke nødvendigt, hvis det senest er synet for mindre end 1 år tilbage.

Registreringen foretages af politiet i serier efter køretøjernes art, anvendelse og karrosseritype. Der skal foretages anmeldelse til politiet, dersom der sker ændringer ved et registreret køretøj, således at den udstedte registreringsattest bliver urigtig. Politiet kan henvise køretøjet til nyt syn hos den motorsagkyndige, når der kan være tvivl om, hvorvidt ændringen kan være til fare for færdselssikkerheden eller medfører, at køretøjet må henregnes til en anden afgiftsklasse.

Også påhængs-, sætte- og sidevogne til registreringspligtige køretøjer skal registreres efter forudgående syn hos den motorsagkyndige. Der er adgang til at få et motorkøretøj registreret til kørsel med flere påhængsvogne eller til bestemte typer af påhængsvogne, ligesom en påhængsvogn kan registreres til benyttelse i forbindelse med flere bestemte motorkøretøjer eller en bestemt type køretøjer.

Ud over den i forbindelse med et motorkøretøjes registrering foretagne kontrol er der i færdselsloven bestemmelser om politiets adgang til at foretage undersøgelser og kontrol af alle køretøjer. Det siges herom, at politiet er berettiget til at standse ethvert køretøj og til at lade nummerpladerne fjerne, såfremt køretøjet ikke opfylder de givne forskrifter. Endvidere kan politiet til enhver tid forlange et registreret køretøj fremstillet til eftersyn af, om det stadig fyldestgør kravene. Der er tillige tillagt justitsministeren en beføjelse til at fastsætte regler om periodiske eftersyn af visse arter af køretøjer. Sådanne bestemmelser er givet bl. a. om køretøjer, der anvendes til erhvervmæssig personbefordring eller udlejning uden fører, om skolevogne, lastmotorvogne og tankvogne. Derimod er der ikke hjemmel til at indkalde almindelige personvogne til periodiske syn eller blot indkalde alle vogne over en vis alder.

Midlertidig kørsel med registreringspligtige køretøjer, der ikke er registrerede,

kan ske ved anvendelse af prøveskilte. Faste prøveskilte kan udleveres til fabrikanter, forhandlere, importører og reparatører, der er i besiddelse af næringsbrev eller tilladelse til handel med brugte genstande. Skiltene må kun benyttes til kørsel til bestemte formål. Løse prøveskilte kan udleveres til alle for et bestemt tidsrum; de kan anvendes til samme formål som faste prøveskilte og derudover til visse nærmere angivne formål, således f. eks. ved tab eller ødelæggelse af nummerpladerne.

### *Førerretten.*

Reglerne om erhvervelse af førerbevis er i de senere år strammet i ret betydelig grad, uden at der dog er sket principielle ændringer i forhold til 1927-loven. Denne lovs regel om, at øvelseskørsel kunne finde sted, når der ved siden af føreren sad en person med førerbevis og mindst 1 års praktisk øvelse, er ændret til, at der ved siden af føreren skal sidde en godkendt kørelærer, og øvelseskørslen skal ske i en særlig dertil godkendt skolevogn forsynet med særlige betjeningsaggregater, og som opfylder visse minimumskrav med hensyn til vægt og størrelse. Undervisning hos en godkendt kørelærer er nødvendig for erhvervelse af første førerbevis; derimod er der ikke fastsat nærmere regler om undervisningens omfang ud over, at den skal omfatte såvel by- som landevejskørsel.

Erhvervelse af førerbevis er betinget af, at den pågældende ved en prøve, der aflægges for den motorsagkyndige eller en af Justitsministeriet beskikket polititjenestemand, har bevist, at han er i besiddelse af tilstrækkelig kørefærdighed og har fornødent kendskab til køretøjet og dets behandling samt færdselslovgivningens regler. Prøven består af en teoretisk overhøring, der foretages først, og en praktisk prøve. Den teoretiske prøve, der skal bestås, før den praktiske del kan aflægges, foregår mundtligt. Der har her i landet været overvejelser om at indføre skriftlige teoriprøver, således som tilfældet som hovedregel er i Sverige. Imidlertid er man meget tilbage for at indføre dette her, da man frygter for, at undervisningen bliver forringet til kun at blive en lærenudenad af svarene på spørgeskemaerne, ligesom rigtig besvarelse ved gætterier lettere vil kunne ske. Den praktiske del af prøven skal bl. a. omfatte manøvreprøver, prøve i bykørsel og i landevejskørsel. Indtil 1958 var det ikke sædvanligt, at køreprøven omfattede landevejskørsel, men under indtryk af det store antal færdselsulykker under landevejskørsel, der tilmed på grund af den større fart, som de moderne landeveje og køretøjer tillader, har langt alvorligere karakter end uheldene i byerne, fandt man det nødvendigt at gøre landevejsprøven obligatorisk, bortset fra Storkøbenhavn, hvor det kun i en mindre del af tilfældene vil være praktisk muligt at nå ud på landevej inden for den til prøven fastsatte tid.

I øvrigt varierer kravene, alt efter om der søges førerbevis til motorcykel med eller uden sidevogn, motorvogn indtil eller over 3.500 kg totalvægt og motorvogn

med påhængsvogn eller traktor, idet der naturligvis lægges særlig vægt på særlige krav, de forskellige arter af køretøjer stiller til føreren.

Aldersgrænsen for erhvervelse af førerbevis er 18 år, dog kan førerbevis til traktor udstedes til personer, der er fyldt 16 år. Det samme gælder langsomtgående invalidekøretøjer. Uden førerbevis må traktorer føres af personer over 16 år, når traktoren kun anvendes til den landbrugsbedrift, hvortil den hører, og den kun benytter vejene til transport til og fra arbejdssted eller reparatør. Endelig gælder for erhvervelse af førerbevis med ret til erhvervsmæssig personbefordring en aldersgrænse på 22 år, hvortil kommer, at den pågældende skal have ført motorvogn i mindst 1 år samt have bestået en særlig prøve og derunder vist særlig duelighed.

Endvidere skal man for at få førerbevis være ædruelig og være i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høreevne samt i øvrigt af den fornødne åndelige og legemlige færdighed. De tidligere kendte attestationer af 2 personer om ædrueligheden er blevet afskaffet, således at politiet nu er henvist til at skaffe sig oplysninger herom ad anden vej, bl. a. gennem rigsregistraturen. At den fornødne færdighed haves, skal dokumenteres ved en lægeerklæring på en af sundhedsstyrelsen godkendt blanket. Er de almindelige færdighedsbetingelser ikke opfyldt, kan politiet dog efter forhandling med sundhedsstyrelsen meddele særlige førerbeviser, f. eks. med gyldighed alene til et bestemt køretøj, der er udstyret med særlige invalideaggregater. Der er i sådanne tilfælde tillige mulighed for at udstede førerbeviser gældende for et kortere tidsrum end 5 år. Det samme gælder personer, der er fyldt 70 år, som politiet tillige kan pålægge at gå op til ny førerprøve ved fornyelse af førerbeviset. I øvrigt kræves der normalt ikke ny prøve ved fornyelse af førerbevis, såfremt den pågældende jævnlig i det sidste år har ført køretøj af den pågældende art. Selv om dette ikke er tilfældet, vil der dog normalt ikke blive stillet krav om ny prøve, hvis ansøgeren tager et af politiet fastsat antal rutinetimer hos en godkendt kørelærer.

Politiet kan til enhver tid tage et førerbevis tilbage, når indehaveren ikke længere opfylder betingelserne for at få førerbevis. Dette gælder, hvad enten der er tale om manglende færdighed, om manglende kørefærdighed, manglende kendskab til færdselsreglerne eller manglende ædruelighed, således at førerbeviset kun kan gengives, når vedkommende igen opfylder betingelserne. Politiets skøn over, hvorvidt betingelserne ikke længere er opfyldt, er frit og kan kun i begrænset omfang indbringes for domstolene, dog kan spørgsmålet, om den pågældende må anses for ædruelig, altid indbringes for retten.

Ud over denne administrative adgang til inddragelse af førerbevis er der i færdselsloven bestemmelser om frakendelse af førerretten ved dom. Dette skal ske, når der er kørt groft uforsvarligt, eller når den pågældendes fortid som motorfører i forbindelse med den nu begåede forseelse gør det betænkeligt af hensyn



Den nye automobillov i praksis — spiritusprøve.  
Blækspruten 1895.

til færdselssikkerheden, at han fører motorkøretøj. Derudover findes en særlig bestemmelse om frakendelse, når der er kørt i spirituspåvirket tilstand. Frakendelsen sker for et bestemt tidsrum på ikke under 6 måneder — ved spirituskørsel ikke under 1 år — eller for bestandig. Frakendelse af førerretten på grund af uforsvarlig kørsel sker i praksis navnlig i tilfælde, hvor der er tale om uforsvarlige overhalinger, tilsidesættelse af vigepligt og hastighedsbestemmelserne. I den seneste tid er også i flere tilfælde sket frakendelse på grund af grove mangler ved køretøjets styretøj og bremses, uanset at der ikke er sket ulykker eller har været aktuel fare derfor.

Tidligere havde Justitsministeriet adgang til at gengive en ved dom frakendt førerret inden frakendelsestidens udløb, men i færdselsloven af 1955 blev der indført den regel, at førerretten kun kan gengives af den domstol, der i sidste instans har truffet bestemmelse om frakendelse. Ydermere kan spørgsmålet kun indbringes for retten, når der er forløbet mindst 3 år af frakendelsestiden, og retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger. Det ses heraf, at generhvervelse inden frakendelsestidens udløb ikke kan ske i de tilfælde, hvor dommen går ud på frakendelse for et tidsrum af 3 år eller derunder. Har fører-



retten tidligere været frakendt, kan gengivelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb kun ske undtagelsesvis og tidligst, når der er forløbet 6 år af frakendelsestiden.

### *Færdselsregler.*

Om de egentlige færdselsregler skal der her kun gøres nogle korte bemærkninger. Ved en lov af 7. april 1936 blev reglerne om hovedveje indført. Ved en bekendtgørelse af 18. januar 1956 blev Hørsholmvejen (nu Helsingørvejen) udlagt som motorvej, og samtidig gaves de særlige for motorveje gældende færdselsregler.

Reglerne om køretøjers placering under svingning er ved loven af 1955 ændret ret væsentligt. Således er det nu i modsætning til tidligere foreskrevet, at man ved svingning til venstre i god tid skal trække ind mod kørebanens midte. Cyklistere må dog kun gøre dette, når der ikke er cyklesti, og når det er foreneligt med hensynet til den bagfra kommende færdsel. Cyklisternes ret til også at køre ind mod midten af kørebanen, der er indført efter hollandsk forbillede, har givet anledning til nogen kritik, idet der herved skabes en uheldig og farlig sammenblanding af forskellige arter af køretøjer.

De tidligere gældende hastighedsbegrænsninger blev i 1953 ophævet, for så vidt angår almindelige person- og vareautomobiler, mens der fortsat gælder forskellige begrænsninger for de store motorkøretøjer. Dog var der fortsat hjemmel til lokale hastighedsbegrænsninger. I foråret 1961 blev der skabt hjemmel for, at justitsministeren kunne fastsætte midlertidige hastighedsbegrænsninger, dog kun indtil udgangen af januar måned 1962. Dette skete efter forbillede fra udlandet med henblik på forsøgsvis at give mulighed for begrænsninger i perioder, hvor der erfaringsmæssigt sker særlig mange ulykker. Senere er denne hjemmel forlænget indtil udgangen af januar 1963.

Den 1. december 1953 indførtes de regler om cykler med hjælpemotor (knalserter), som nu gælder med hensyn til indretning og udstyr og om fritagelse for registrering og førerbevis.

### *Erstatningsansvar.*

Reglerne for erstatning for skade forvoldt ved motorkøretøjer har i mange år været genstand for debat, vel navnlig inden for den juridiske verden. Allerede den første lov om automobiler fra 1903 indeholdt den regel, at ansvar for skade på person eller gods voldt ved sammenstød, ved at heste blev sky eller på anden lignende måde, påhvilede den, der benyttede et automobil, medmindre det fremgik af omstændighederne, at skaden ikke kunne have været afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der krævedes ved benyttelse af et automobil. Begrundelsen for denne regel, der var en skærpelse af de almindelige erstatningsregler, var, at bilen ansås for et farligt befordringsmiddel. Senere er bestemmelsen ud-



Det skærpede lillebils-tilsyn — »Politiet arbejder«.  
Svikmøllen 1921.

videt til at gælde alle skader, der opstår på grund af kørselsuheld og brand i køretøjet, men bortset fra dette er reglerne principielt de samme i dag. Det har imidlertid flere gange været på tale at indføre et strikt ansvar for skader forvoldt ved motorkøretøjer, således at erstatning skulle betales, selv om det kunne bevises, at ingen var skyld i skaden. Et forslag i den retning blev fremsat i 1957 af et udvalg, der på linie med tilsvarende udvalg i de øvrige nordiske lande havde til opgave at gennemgå erstatnings- og ansvarsforsikringsbestemmelserne i færdselsloven. Udvalgets forslag gik ud på, at der altid skulle betales erstatning af det forsikringsselskab, i hvilket køretøjet er forsikret, mens der derudover kun skulle kunne pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet ansvar, hvis han havde forvoldt skaden forsætligt eller ved hensynsløshed. Dette forslag voldte dog så kraftig modstand fra næsten alle sider, at man i alt væsentligt lod det blive ved det gamle. Dette gælder dog ikke ansvarsforsikringssummerne, der i 1959 blev ændret ret betydeligt. Forsikringen skal herefter dække personskade på indtil 150.000 kr. for hver tilskadekommen og tingskade på indtil 60.000 kr. for hvert uheld. Også motordrevne køretøjer, der ikke er registreringspligtige, skal forsikres, således f. eks. knallerter.

### *Hyrevogne.*

Ved færdselsloven fra 1955 blev med hensyn til hyretagning foretaget den principielle ændring, at alle køretøjer, der er godkendt til erhvervmæssig personbefordring, altså også »lillebiler«, frit kunne søge hyre på vej. Hidtil havde denne ret været forbeholdt drosker, der nu kun har det privilegium at måtte søge hyre fra særlige af politiet anviste holdepladser. Til gengæld kan kommunalbestyrelsen i hver kommune efter forhandling med politiet fastsætte antallet af drosker, mens der iøvrigt ikke kan ske begrænsning i antallet af køretøjer til erhvervmæssig personbefordring. Denne ændring af reglerne fremkom, efter at der i årenes løb havde været rejst kritik af den tidligere ordning, hvorefter droskerne også var eneberettigede til at søge hyre på vej. Heller ikke den nye ordning har der været udelt tilfredshed med.

### *Motorsagkyndig-institutionen.*

Den tekniske kontrol med motordrevne køretøjer er nu i hovedtræk bygget op som ved 1913-loven, hvorved Justitsministeriets motorsagkyndige blev »oprettet«. Mens de motorsagkyndige tidligere sorterede direkte under Justitsministeriet i alle forhold, er der den 1. december 1960 blevet oprettet en centralinstans, Statens Biltilsyn, som er de motorsagkyndiges overordnede instans. Biltilsynet fører tilsyn med de motorsagkyndiges arbejde. Klager over de motorsagkyndiges afgørelser og forhold i øvrigt under arbejdet med eftersyn af motordrevne køretøjer m. v. indbringes for biltilsynet, som kan omgøre de motorsagkyndiges afgørelser, og som kan godkende et køretøj til registrering eller give de motorsagkyndige de fornødne pålæg vedrørende udførelsen af eftersynet. Mener biltilsynet, at en af en motorsagkyndig truffet afgørelse bør ændres i en for køretøjets ejer eller bruger ugunstig retning, skal biltilsynet forelægge sagen for Justitsministeriet. Biltilsynets afgørelser kan indankes for Justitsministeriet, ligesom biltilsynet, når det begæres, er pligtig at forelægge sagen for Justitsministeriet.

Biltilsynet skal søge at tilvejebringe størst mulig ensartethed i de af de motorsagkyndige truffede afgørelser. Delvis skulle dette opnås ved den forannævnte inspektion af de motorsagkyndiges arbejde og afgørelse af klagesager. Dernæst søges det opnået ved, at biltilsynet, når der er anledning hertil, skal udsende meddelelser til de motorsagkyndige om almindelige retningslinier for de motorsagkyndiges arbejde, om principielle afgørelser vedrørende motordrevne køretøjer, om nye konstruktioner med beskrivelse af disse og angivelse af, hvilken stilling de motorsagkyndige bør indtage over for dem, om midlertidig godkendelse i henhold til reglerne i bekendtgørelsen af 26. februar 1958 om registrering af motorkøretøjer m. v. af nye køretøjstyper eller nægtelse af sådan godkendelse samt om andre forhold af mere almindelig betydning for de motorsagkyndige. Endelig skal biltilsynet, så ofte det skønnes nødvendigt og mindst én gang om året, holde

instruktionsmøder med de motorsagkyndige. Modsvarende biltilsynets virksomhed påhviler det de motorsagkyndige at forelægge spørgsmål af mere principiel betydning for biltilsynet, og de har pligt til at lægge de af biltilsynet udsendte meddelelser til grund for deres afgørelser og til i det hele taget at følge de af tilsynet givne pålæg.

Biltilsynet har overtaget de funktioner, som tidligere lå hos Statens Kontor for Typegodkendelse af motordrevne Køretøjer.

Biltilsynets oprettelse er nødvendiggjort af udviklingen i landets køretøjsbestand og køretøjernes tekniske udvikling.

### *Internationalt samarbejde.*

Det internationale samarbejde på motorlovgivningens område kom ret hurtigt i stand. Allerede før den første verdenskrig blev der afsluttet en international konvention vedrørende automobiltrafik, der bl. a. indeholdt forskellige bestemmelser om køretøjers indretning for at opnå internationalt kørecertificat og om betingelserne for at få internationalt førerbevis. Denne konvention blev revideret i 1926 og tiltrådt af Danmark.

Den kraftige udvikling af den internationale trafik efter sidste verdenskrig gjorde behovet for større ensartethed i færdsels- og motorlovgivningen mere påtrængende. Navnlig er det af betydning, at de egentlige færdselsregler og reglerne for afmærkning og vejtavler ikke frembyder alt for store forskelligheder fra land til land. Der blev i 1949 i Genève vedtaget en ny konvention, der ligesom forgængerne havde til hovedformål at lette trafikken over grænserne, og som indeholder nogle rammer for færdselsregler. Samtidig blev der vedtaget et system af internationale vejtavler m. v., som også danner grundlaget for den tilsvarende danske vejafmærkning. Herudover er der på en række mere specielle områder internationale forhandlinger i gang om indførelse af mere ensartede regler i de forskellige lande, især i Europa. Dette gælder således reglerne om erhvervelse af førerbevis og om motorkøretøjers størrelse og belastning. Med den stadig stigende landevejstrafik, der ikke mindst med hensyn til den internationale gods-transport må forventes i de kommende år, er det af afgørende betydning både for færdselssikkerheden og for afviklingen af trafikken, at disse bestræbelser føres videre.

### *Færdselsulykker.*

Andetsteds i dette værk vil udviklingen i køretøjsbestanden blive statistisk belyst. Da hovedformålet med færdsels- og motorlovgivningen er at opnå færdslen afviklet uden skade på mennesker og ejendom, vil det være naturligt kort at sammenholde udviklingen i køretøjsbestanden med antallet af færdselsuheld:

År	Bestand af motorkøretøjer m. m.			Antal personskader ved færdselsuheld	
	Motorkøretøjer	Traktorer	Knallerter	Dræbte	Dræbte og tilskadekomne
1930 ....	133.673	—	—	245	6.033
1950 ....	227.813	3.099	7.417	363	10.380
1954 ....	410.751	40.468	97.100	636	17.218
1957 ....	524.121	65.282	297.000	645	19.046
1958 ....	562.821	74.663	327.000	620	18.408
1959 ....	623.506	87.812	362.000	770	19.960
1960 ....	694.004	100.090	384.000	735	20.964

Som det ses er antallet af dræbte og tilskadekomne ikke steget forholdsvis så stærkt som motorparken, hvad man for så vidt kan glæde sig over, men de absolutte tal for dræbte og tilskadekomne er dog så store, at de må virke foruroligende, og at der ikke er nogen anledning til at glæde sig. Der er desværre intet, der tyder på, at den stigende kurve i antallet af dræbte og tilskadekomne vil falde under de nuværende forhold, men tværtimod vil kurven sikkert fortsætte med at stige. Der arbejdes i alle lande og på internationalt plan på at finde udveje for at nedbringe disse tal. Nogen patentløsning findes næppe, hvor meget man end forsøger; det vil sandsynligvis vise sig, at der fortsat må sættes ind på en række punkter såsom køretøjernes indretning og udstyr, vejbygning, færdselsreglernes udformning, opdragelse af trafikanterne o.s.v. Den menneskelige faktor vil sikkert stadig vise sig at være afgørende og meget vanskelig at sætte ind på.

Det er i denne artikel forsøgt at give en historisk oversigt over udviklingen i lovgivningen om motordrevne køretøjer. Denne udvikling hænger selvfølgelig sammen med den køretøjstekniske udvikling, udviklingen i køretøjsparkens størrelse og vej- og færdselsforholdene. Da vi i disse henseender, så vidt det kan bedømmes, er midt i en rivende udvikling, må det ventes, at lovgivningen også i fremtiden vil blive ændret med visse mellemrum, og jo stærkere udviklingen går, des hyppigere vil ændring af lovgivningen sandsynligvis være nødvendig.

## MOTORBESKATNINGEN

Af kontorchef *Hans Hjort*.

De samlede motorafgifter udgjorde i finansåret 1960/61 i alt 1.275 mill. kr., svarende til ca. en sjettedel af statens samlede driftsindtægter. Det er altså meget store beløb, der her er tale om. Til sammenligning kan anføres, at tobaksafgifterne for samme år var 965 mill. kr., og at indkomstskatter til staten på personer var 2.479 mill. kr.

Motorafgifterne fordeler sig på omsætningsafgiften af motorkøretøjer, vægtafgift af motorkøretøjer og benzinafgift således:

Omsætningsafgift .....	571	mill.	kr.
Vægtafgift .....	182	»	»
Benzinafgift .....	522	»	»
	<hr/>		
	i alt 1275 mill. kr.		

### OMSÆTNINGSAFGIFT

Denne afgift blev indført i 1924 samtidig med, at visse toldsatser blev forhøjet, og formålet var at begrænse luksusimporten og luksusforbruget for dermed at bidrage til en bedring af den ugunstige valutasisuation. Afgiften, der omfattede personbiler og motorcykler, men ikke last- og varebiler, skulle opkræves ved køretøjets første indregistrering her i landet. Afgiftssatsen var progressiv. For en personbil til en værdi af 5.000 kr. var afgiften 900 kr.

De indkomne afgifter — man regnede med et årligt beløb på 4-5 mill. kr. — skulle anvendes til ekstraordinære afdrag på statsgælden.

Under besættelsen blev ved lov af 3. juli 1943 gennemført væsentlige ændringer af denne afgift.

Situationen var nu den, at importen af biler var gået i stå, og man måtte regne med, at der ville gå lang tid, også efter krigens ophør, før der igen kom nye biler. Dette i forbindelse med den herskende pengeregighed gjorde de brugte biler til et spekulationsobjekt. Denne udvikling søgte man at modvirke dels ved, at der fastsattes maksimalpriser for de brugte biler, dels ved gennemførelsen af en omsætningsafgift for brugte personbiler på 15 pct. af værdien. Afgiften skulle erlægges, hver gang et køretøj skiftede ejer, dog bortset fra salg til virksomheder, der erhvervsmæssigt handlede med motorkøretøjer allerede

inden lovens ikrafttræden. Af sådanne virksomheders handeler skulle der således kun betales afgift én gang, nemlig ved salg til forbrugeren.

Afgørelsen af, hvilke virksomheder der opfyldte betingelserne for at kunne købe motorkøretøjer uden at betale afgift af deres køb, blev henlagt til et af finansministeren nedsat nævn på 5 medlemmer, hvoraf 2 skulle være branchekyndige og 2 teknisk kyndige. Nævnet fik tillige andre opgaver, herunder at afgøre, hvornår et køretøj kunne anses som udelukkende indrettet til befording af gods og dermed afgiftsfrit.

Efter krigen ophævedes afgiften på omsætningen af brugte motorkøretøjer, og man vendte tilbage til princippet fra 1924, således at der nu igen alene skulle erlægges afgift af et motorkøretøj én gang, nemlig ved køretøjets indregistrering. Dette gennemførtes ved en lov af 31. januar 1946.

Denne afgifts størrelse var følgende:

<i>Afgiftspligtig værdi:</i>	<i>Afgift:</i>
Ikke over 2.000 kr. ....	20 pct. af værdien.
Over 2.000 kr., men ikke over 5.000 kr. ....	400 kr. af 2.000 kr. + 30 pct. af resten.
Over 5.000 kr., men ikke over 10.000 kr. ....	1.300 kr. af 5.000 kr. + 40 pct. af resten.
Over 10.000 kr., men ikke over 15.000 kr. ....	3.300 kr. af 10.000 kr. + 50 pct. af resten.
Over 15.000 kr. ....	5.800 kr. af 15.000 kr. + 60 pct. af resten.

For turistautomobiler, d.v.s. motorkøretøjer indrettet til befording af mere end 10 personer, var afgiften 20 pct. af værdien.

For drosker var afgiftssatsen 15 pct. af værdien, og for lillebiler gjaldt også en lempet afgiftssats, der dog var noget højere end droskernes. Afgiftslempelsen for lillebiler var betinget af, at vognmandskørsel var den pågældendes hovederhverv.

Fritaget for afgift var bl. a. last- og varebiler, rutebiler, ambulancer og brandbiler.

I november 1950 foretoges en forhøjelse af afgiften. For en bil til værdi 10.000 kr. uden afgift var forhøjelsen på 900 kr. Afgiftsforhøjelsen var et led i en finanspolitisk stramning, og andre klassiske afgiftsobjekter, f. eks. tobak, stærke drikke og chokolade- og sukkervarer, blev ligeledes pålagt betydelige afgiftsforhøjelser samtidig med, at hidtil ubeskattede forbrugsvarer inddroges under afgiftsområdet, f. eks. gulvtæpper og radioapparater.

Allerede tidligere på året var der kommet en nydannelse med hensyn til varebiler, nemlig adgang til at berigtige varebiler med halvdelen af den normale

afgift og dermed ret til at benytte de pågældende køretøjer til personkørsel. Det fastsattes i den nye lovbestemmelse, at køretøjet skulle være og forblive »udelukkende indrettet til befordring af gods«, og betalingen af halv afgift gav ikke adgang til »befordring af et større antal personer end det, hvortil det er godkendt af justitsministeriets motorsagkyndige«.

I praksis betød disse bestemmelser, at varevogne med halv afgift kunne befordre én person ud over føreren.

Varevognsejerne var ikke tilfredse med denne ordning, men ønskede den udvidet, således at varevogne kunne anvendes til befordring af flere personer, d. v. s. at der blev adgang til at befordre personer også i varerummet.

Disse ønsker fandt talsmænd i folketinget, og finansminister Thorkil Kristensen foranledigede spørgsmålet drøftet i den i 1947 nedsatte motorkommission.

En imødekommelse af ønskerne var forbundet med ret store vanskeligheder. Justitsministeriet måtte af sikkerhedsgrunde kræve, at befordring af passagerer i varerummet betingedes af, at der indrettedes betryggende siddepladser. Fra finansministeriets side fremhævedes det, at det var vigtigt at få fastslået en klar grænse mellem varevogne til halv afgift og personbiler, der skulle betale fuld afgift.

Overvejelserne resulterede i, at der opnåedes enighed om at give adgang til udvidet persontransport med varevogne berigtiget med halv afgift og endvidere om at gennemføre en ordning, hvorefter en motorcykel kunne berigtiges med halv afgift, når den var forbundet med varesidevogn, og derefter kunne benyttes også til persontransport.

Bestemmelserne herom formuleredes i en lov af 30. maj 1952 således: »For motorkøretøjer af typer, som utvivlsomt er konstrueret udelukkende til befordring af gods, herunder motorcykler forbundet med varesidevogn, og som foruden til godstransport agtes anvendt til befordring af personer, svares kun halv afgift. . . . For motorcykler med varesidevogn er afgiftsnedsættelsen betinget af, at motorcyklen forsynes med særlige nummerplader. For motorcyklers vedkommende er det ikke tilladt at frakoble varesidevognen eller transportere personer uden for de godkendte sæder. . . .«

Det forsøg på en løsning af spørgsmålet om halv-afgifts-vogne må betragtes som et kompromis, hvor man dels fastholdt det synspunkt, at de omhandlede vogne i alt væsentligt skulle opfylde de samme betingelser, som krævedes for varevogne, der kunne fritages helt for afgiften, dels søgte at tilgodese kravene til en sikkerhedsmæssigt forsvarlig persontransport. Der næredes ikke alt for store forhåbninger til, at de nye bestemmelser ville vise sig helt tilfredsstillende. Udviklingen gav skeptikerne ret, og efter nogle års forløb blev bestemmelserne på ny ændret, nemlig i december 1957. Det blev nu tilladt, at de omhandlede vogne forsynedes med faste sæder. Derved opnåedes forøget komfort for personer i



»varerummet« og sikkerhed ved færdselsuheld på højde med de almindelige personvogne. Samtidig stod det klart, at vogne til halv afgift nu med hensyn til konstruktion og indretning på afgørende vis afveg fra de almindelige varetransportvogne. Man kan sige, at de indtager en mellemstilling mellem personvogne og varevogne, og mange vil måske mene, at forskellen mellem personbiler og disse »varevogne« ikke er tilstrækkelig stor til at betinge forskellen i afgift, der for vogne i mellemprisklassen er ca. 4.000 kr.

Motorkommissionen afgav betænkning i maj 1954. Der var af kommissionen udført et meget stort arbejde, og betænkningen har i vidt omfang kunnet tjene som grundlag for den senere lovgivning vedrørende de spørgsmål, kommissionen havde behandlet.

Der blev i folketingets samlinger for 1955/56 og på ny i 1956/57 fremsat forslag til en ny lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer.

Under forslagernes behandling i folketingsudvalgene lykkedes det ikke at færdigbehandle forslagene, men om visse spørgsmål, hvis ordning trængte sig på, nåedes der til enighed, og man valgte da hvert år at gennemføre disse ting. Det drejede sig i første omgang om en nedsættelse af afgiftssatsen for turistbiler og for lillebiler til 15 pct. af værdien, endvidere om at fritage campingvogne for afgift og endelig om at give lovhjælp for godtgørelse af omsætningsafgift af motorkøretøjer, der anskaffedes af alvorligt invaliderede. I anden omgang, ved lov af 29. marts 1957, skabtes det nødvendige grundlag for at foretage en længe ønsket forenkling gående ud på, at fuldt afgiftsberigtigede køretøjer fremtidig ikke skulle fremstilles for toldvæsenet ved ejerskifte. Endelig blev det fastslået, at afgiftskravet var privilegeret. Forholdet var det, at der ydes en kredit på 4 måneder med afgiftens erlæggelse. Ifølge loven hæftede køberen for afgiften, men i praksis var det automobilforhandlerne, som stod for motorkøretøjets ekspedition hos toldvæsenet og blev debiteret afgiften. Der var opstået tvivl om, hvorvidt kravet var privilegeret i forhold til automobilforhandleren, og denne tvivl fjernes nu, hvilket var af betydning, når forhandlerne ville oprette kautionskontrakter.

De spørgsmål, der herefter stod tilbage fra den tidligere foreslåede revision af loven om omsætningsafgift af motorkøretøjer, blev gennemført i sommeren 1957, hvor vi fik en ny lov om denne afgift, således at 1946-loven og de senere ændringslove kunne ophæves.

Den direkte anledning til denne lovgivning, loven af 6. juli 1957, var ønsket om at komme bort fra de hidtil gældende ordninger vedrørende tildeling af indkøbstilladelser til motorkøretøjer og indkøb af motorkøretøjer på dollarpræmiebasis. Det havde vist sig stadig vanskeligere at træffe rimelige afgørelser med hensyn til, hvilke ansøgere der burde foretrækkes, og tildelingsordningen gav en betydelig administration.

Den nye ordning gik ud på at afløse dollarpræmiesystemet med en forhøjelse af omsætningsafgiften.

Afgiftssatserne blev i loven fastsat således, at priserne for almindelige personbiler stort set blev uændrede. For ikke at stille de virksomheder, der her i landet samler biler af indførte dele, ringere end før, indførtes for importerede personmotorvogne en »udligningsafgift« på 7-9 pct. af importværdien. Denne udligningsafgift er senere ophævet i forbindelse med en forhøjelse af biltolden.

Afgiftsskalaen fik følgende ordlyd:

<i>Afgiftspligtig værdi:</i>	<i>Afgift:</i>
ikke over 2.000 kr. ....	70 pct. af værdien
over 2.000 kr., men ikke over 5.000 kr. ....	1.400 kr. af 2.000 kr. + 85 pct. af resten.
over 5.000 kr., men ikke over 10.000 kr. ....	3.950 kr. af 5.000 kr. + 95 pct. af resten.
over 10.000 kr., men ikke over 15.000 kr. ....	8.700 kr. af 10.000 kr. + 105 pct. af resten.
over 15.000 kr. ....	13.950 kr. af 15.000 kr. + 130 pct. af re- sten.

For turistbiler, drosker og lillebiler fastsattes afgiftssatsen til 20 pct. af værdien.

Som følge af, at de købere af motorkøretøjer, der tidligere kunne have opnået købstilladelse uden dollarpræmiebetaling og altså alene skulle have betalt den tidligere lavere omsætningsafgift, fremtidig ved bilkøb måtte udrede den forhøjede afgift, ville det fremtidige afgiftsprovener blive noget højere end summen af den tidligere afgift og betalingerne i henhold til dollarpræmieordningen.

For så vidt angår den del af afgiftsforhøjelsen, der svarede til dette højere provener — for et år anslået til ca. 30 mill. kr. — blev der gennemført en aftrapningsordning. Denne går ud på, at afgiften for alle biler nedsættes gradvis gennem en periode på 5 år. Ved denne periodes udløb den 1. januar 1962 vil afgiften pr. bil være nedsat med 900 kr., idet afgiften af de første 2.000 kr. af værdien da vil være 500 kr. mod lovens oprindelige sats på 1.400 kr. Man kan sige, at den fordel, som de forholdsvis få, der tidligere fik købstilladelse, opnåede sammenlignet med dem, der måtte købe på dollarpræmiebasis, efterhånden er fordelt på alle købere.

Den værdi, som afgiften beregnes af, vil for nye køretøjer normalt være køretøjets standardpris, d.v.s. en for toldvæsenet anmeldt almindelig fast pris for et sådant køretøj ved salg til bruger her i landet. Er der ikke anmeldt standardpris, vil den afgiftspligtige værdi være den aftalte pris ved den før indregistreringen sidst stedfundne omsætning. Specielt med hensyn til varmeapparater er det fast-

sat, at den afgiftspligtige værdi for personmotorvogne omfatter værdien af varmeapparat, og hvis prisen ikke skulle omfatte varmeapparat, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 500 kr.

Er der ikke anmeldt standardpris for personmotorkøretøjer, forhøjes afgiften med 200 kr. for automobiler og 50 kr. for motorcykler.

I visse tilfælde, f. eks. hvor der foreligger byttehandel, beregnes afgiften af en ved vurdering fastsat værdi. Også her anvendes dog standardprisen, hvis en sådan findes.

Den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer fastsættes normalt ved vurdering. For personkøretøjer, der er indført som brugte her til landet, og som ikke er toldfrit flyttegods, gælder særlige, strenge regler, der er gennemført for at hindre indførsel af dårlige brugte køretøjer. Afgiften beregnes her af køretøjets oprindelige nyvognspris, henholdsvis 90 pct. af denne pris.

Omsætningsafgiften medregnes aldrig til den afgiftspligtige værdi.

Følgende køretøjer er fritaget for afgift:

1) Køretøjer tilhørende kongen og visse medlemmer af kongehuset. 2) Gesandt-biler. 3) Statens køretøjer med undtagelse af sådanne, der erhvervsmæssigt anvendes i konkurrence med private erhvervsdrivende. 4) Brandbiler. 5) Ambulancer og rustvogne. 6) Rutebiler. 7) Vare- og lastbiler og motorcykler forbundet med varesidevogn. 8) Motorforvogne. 9) Motorkøretøjer indrettet som arbejdsredskab. 10) Campingvogne. 11) Såkaldte mandskabsvogne tilhørende elektricitetsværker, telefonselskaber og lignende institutioner.

Den vigtigste gruppe af afgiftsfri køretøjer er vare- og lastbiler. Det skal være køretøjer, som utvivlsomt er konstrueret udelukkende til godstransport. Afgrænsningen over for personbiler har tidligere voldt en del vanskeligheder, men efterhånden som der udformede sig en klar og fast praksis, er vanskelighederne blevet mindre.

Om adgangen til at befordre personer med afgiftsfritagne vare- og lastbiler findes der i loven detaljerede bestemmelser. Hovedreglen er, at der foruden føreren kun må befordres personer, der er nødvendige for af- og pålæsning af transporteret gods. Herudover må der dog på hverdage medtages én person, og det er endvidere tilladt at benytte køretøjerne til befordring af personer, der er ansat i ejerens virksomhed, til eller fra den arbejdsplads, hvor medbragt materiel skal anvendes af de pågældende. Køretøjerne må ikke benyttes til feriekørsel o. lign. og må i det hele taget kun benyttes i forbindelse med godstransport eller til kørsel til og fra garage, reparatør og lignende.

\*

Omsætningsafgiften skal, medmindre der er mulighed for afgiftsfritagelse, være berigtiget, før det pågældende køretøj indregistreres. Der kan dog mod sikkerhed

opnås kredit i 4 måneder. I praksis sker afgiftsberigtigelsen, indregistreringen m. v. ved automobilforhandlerens foranstaltning, således at køberen ikke har noget besvær hermed. Med det store antal køretøjer, der afgiftsberigtiges og indregistreres, er det naturligvis af stor betydning, at fremgangsmåden herved gøres så enkel og let som muligt. Der er fra tid til anden gennemført betydelige lettelser, og udviklingen går stadig i den retning.

## TOLD

Forinden første indregistrering her i landet af et motorkøretøj skal der over for toldvæsenet fremlægges bevis for, at køretøjet er fortoldet, eller erklæring om, at det er fremstillet her i landet.

Tolden for almindelige personbiler er efter den gældende toldlov 12 % af værdien. For lastbiler er tolden 4 %, for tankvogne dog 7 %.

For chassiser, karrosserier samt dele og tilbehør til automobiler gælder toldsatser på 4—10 %. Der er dog i kraft af en speciel bestemmelse om adgang til toldfri indførsel af dele, der anvendes til samling af automobiler m. v., gennemført en toldbeskyttelse for de herværende samlefabrikker.

De fastsatte toldsatser er for varer, der hidrører fra EFTA-landene (England, Sverige, Norge, Schweiz, Østrig og Portugal), under afvikling. Fra 1. marts 1962 opkræves tolden normalt med 60 % af lovens toldsatser (for visse varer dog indtil videre med 70 %), og senest fra 1. januar 1970 skal samhandelen med disse lande være fritaget for told. Det må forventes, at afviklingen vil ske hurtigere, og at vi kommer ind i et større markedsområde, den europæiske toldunion.

For køretøjer, der omfattes af omsætningsafgiften, har enhver nedsættelse af køretøjets told en særlig stærk virkning på prisdannelsen, idet tolden indgår i den værdi, hvoraf omsætningsafgiften beregnes.

## BENZINAFGIFT OG VÆGTAFGIFT

I 1927 indførtes en afgift af benzin på 7 øre pr. liter. I 1931 gennemførtes en tillægsafgift på 2 øre pr. liter. Hertil kom senere to »benzin-enører«. Såvel den ordinære afgift som tillægsafgifterne er efterhånden forhøjet flere gange, og den samlede benzinafgift har siden november 1961 andraget 66 øre pr. liter.

Der er visse muligheder for fritagelse for afgiften, f. eks. af benzin, der anvendes til motorer i flyvemaskiner og fiskerfartøjer og til drift af ikke-indregistreringspligtige traktorer eller til anden teknisk brug end motordrift. Men benzin anvendt til kørsel med indregistreringspligtige køretøjer på offentlig vej og til personkørsel på privat område vil altid være afgiftspligtig.

Da et motorbrændstof som dieselolie ikke er omfattet af afgiftsloven, ville der være stor ulighed i beskatningen mellem dieselvogne og benzinvogne, hvis der ikke på anden måde gjaldt særlige afgiftsbestemmelser for dieselvognene. En

udjævning vedrørende dette forhold er imidlertid tilvejebragt ved en forskelsbehandling mellem benzinkøretøjer og dieselskøretøjer med hensyn til beregningen af vægtafgiften.

En afgift beregnet af motorkøretøjers egenvægt har man haft siden 1921. Forud herfor gik afgiftslove, den første fra 1910, hvor afgiften var sat i forhold til motorenes hestekræfter. De nu gældende bestemmelser findes i en lov af 28. marts 1962.

Vægtafgiften er en periodisk afgift, der betales som en årlig eller kvartårlig ydelse. Afgiften omfatter registreringspligtige motorkøretøjer, herunder registreringspligtige traktorer, og endvidere de såkaldte »godkendte« traktorer, d.v.s. traktorer, der må anvendes til en begrænset transport af produkter, der hidrører fra eller skal benyttes i landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsvirksomheder.

Den vægt, hvoraf afgiften beregnes, er for personkøretøjer disses egenvægt. For godstransportkøretøjer beregnedes afgiften tidligere også af egenvægten, men dette er ved nævnte lov af marts 1962 ændret, således at man nu anvender den i henhold til færdselsloven tilladte totalvægt som afgiftsgrundlag for disse køretøjer.

For køretøjer, som er indrettet til at benytte anden drivkraft end benzin, svares ud over den normale vægtafgift en udligningsafgift, der tilsigter i det væsentlige at modsvare den benzinafgift, som erlægges ved kørselen med tilsvarende benzindrevne køretøjer.

Beregningen og opkrævningen af disse afgifter foretages af politiet.

Som eksempler på afgifternes størrelse kan anføres:

	Vægtafgift kr.	Udlignings- afgift kr.
Privat personbil med egenvægt 601—800 kg for 12 måneder .....	110	330
Privat personbil med egenvægt 801—1100 kg for 12 måneder .....	150	450
Hyrevogn med egenvægt 801—1100 kg for 12 måneder .....	150	
» 3 » .....	35	500
Vare- eller lastvogn med 1001—2000 kg totalvægt for 12 måneder .....	120	
» 3 » .....	30	90
Lastvogn med 6001—8000 kg totalvægt Afgift pr. 200 kg totalvægt for 3 måneder .....	5	15

Fritaget for vægtafgift og udligningsafgift er køretøjer, der tilhører kongehuset, diplomater m. v., forsvaret og civilforsvarskorpset samt brandvæsenet. Fri-

taget for afgifterne er endvidere sygetransportvogne. Rutebiler er fritaget for vægtafgiften, men ikke for udligningsafgift.

Når last- og turistbiler anvendes til transport over landegrænsen, kan der opnås tilbagebetaling af en del af vægt- og udligningsafgiften, beregnet forholds- mæssigt for det tidsrum, køretøjet er i udlandet.

En speciel bestemmelse i vægtafgiftsloven, hvorefter staten kan søge sig fyl- destgjort i et motorkøretøj for skyldig afgift fremfor anden gæld, er omtalt — kritiseret — i et andet afsnit af dette værk og skal derfor ikke kommenteres her.

Motorafgifterne går i statskassen, dog således, at de for en dels vedkommende tilfalder vejfonden, nemlig vægtafgiften, den ordinære benzinafgift (36 øre pr. liter) og 40 % af omsætningsafgiften.

For året 1960—61 indgik i vejfonden 737 mill. kr. Heraf anvendtes til vej- formål 371 mill. kr. Efter tilskrivning af overskuddet, 366 mill. kr., androg vej- fonden herefter pr. 31. marts 1961 3.002 mill. kr. Vejfondsmidlerne holdes ikke adskilt fra statens øvrige aktiver og må derfor i realiteten betragtes som en bog- holderimæssig postering, der opsummerer forskellen mellem en del af de opkræ- vede motorafgifter og de afholdte vejjudgifter. Under og lige efter krigen, da motorafgifterne indgik med mindre beløb end trækket på vejfonden, blev denne negativ. Når man kommer i gang med bygning af broer over Storebælt og Øre- sund, må trækket på vejfonden formentlig igen blive større end tilgangen.

# MOTORBRANCHENS DANSKE ORGANISATIONER

1	Administrationsudvalget i Autogummibranchen (A.U.), se under nr. 23 .....	219
2	Autogummi-Forhandler Foreningen (A.F.F.)* .....	191
3	Auto- & Motorcykle-Branchens Arbejdsgiver- forening .....	193
4	Auto-Tilbehørs Grossist-Foreningen AUTIG* .....	194
5	Autogummi-Ordningens Reklamationsnævn (AOR), se under nr. 23 .....	219
6	Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (C.A.D.)* .....	195
7	Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark (CBD)* .....	197
8	Danmarks Automobil-Forhandler-Forening (D.A.F.)*	199
9	Dansk Vulkanisør-Mester-Forening (D.V.M.F.) ....	204
10	Foreningen af Danske Cylinderservicevirksomheder (F.D.C.)* .....	207
11	Foreningen af Gummiimportører i Danmark .....	208
12	Københavns Automekaniker Laug (KAL) .....	208
13	Københavns Malerlaugs Vognmalerforening (KMV)*	210
14	Motorbranchens Fællesråd (M.F.) .....	211
15	Motorbranchens Benzin- og Olieudvalg, se under nr. 7 .....	197
16	Motorcykle Forhandler Foreningen .....	212
17	Mærkeforeningerne inden for Automobilhandelen, se under nr. 8 .....	199
18	Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter og Importører (SAFI)* FORUM .....	213
19	Sammenslutningen af Fabrikanter og Importører af Motorcykler* .....	215
20	Sammenslutningen af Karetmagermestre & Karos- seribyggere i Danmark* .....	215
21	Sammenslutningen af Karosserifabriker i Danmark*	216
22	Sammenslutningen af Vognmalere i Danmark* ....	218
23	Udvalget af Importører i Autogummibranchen ....	219

\*) Medlem af (14).



# MOTORBRANCHENS DANSKE ORGANISATIONER

Af civilingeniør *Hans H. Kjølser*.

Det var først efter afslutningen af den første verdenskrig 1914-18, at motoriseringen her hjemme udviklede sig i en sådan grad, at der inden for den del af næringslivet, der beskæftigede sig med motorkøretøjerne, kunne tales om en egentlig selvstændig branche, og det var med enkelte undtagelser først i trediverne, at motorbranchens forskellige erhvervsgrupper begyndte at organisere sig, at danne foreninger, med det formål at drøfte fælles interesser og iværksætte fælles optræden.

Nedenfor redegøres der for de vigtigste af de i tidens løb stiftede foreninger og organisationer, og der fortælles om deres opståen, formål, virke og ledelse.

Tal i parentes henviser til det løbenummer, der er anført i indholdsfortegnelsen.

## 2

### AUTOGUMMI-FORHANDLER FORENINGEN

Som følge af de vanskelige, kaotiske salgsforhold, der i 20'erne herskede inden for autogummibranchen, stiftede en kreds af forhandlere — i samarbejde med gummiimportørforeningen — en sammenslutning under navnet Fællesudvalget for Handel med Autogummi. Dette udvalg blev forløberen for Autogummi-Forhandler Foreningen. Man var blevet klar over, at det var nødvendigt for autogummiforhandlerne at have en selvstændig organisation.

A.F.F. blev derfor stiftet den 9/7 1931, og foreningen har siden da haft til formål at varetage gummidetallhandlernes interesser med hensyn til køb og salg af autogummi og senere andet til motor- og traktorbranchens område hørende luftgummi, særlig gennem et prisoverholdelsessystem og voldgift.

Formålet med foreningen var specielt at sikre forhandlerne en rimelig avance, og med henblik herpå indgik A.F.F. og Udvalget af Fabrikanter og Importører i Autogummi-Branchen (23) (Fabrikantudvalget) i 1931 aftale om faste retningslinier vedrørende forhandlernes købs- og salgsvilkår, særlig gennem et prisoverholdelsessystem og bøder for overtrædelse pådømt af en voldgiftsret.

Den nævnte aftale — der blev registreret i Prisdirektoratet i 1938 — har indtil 1952 været betegnet som »gummiordningen« og fra 1952 til 1956 som »prisoverholdelsessystemet«.

Foreningens væsentligste virksomhed bestod gennem disse mange år i at føre kontrol i marken med, at de fastsatte udsalgspriser blev overholdt. Konstaterede overtrædelser blev pådømt af en voldgiftsret.

Efter monopollovens ikrafttræden blev prisoverholdelsessystemet ophævet i 1956 og afløst af en nuværende autorisationsordning (anmeldt til Monopoltilsynet under reg. nr. 2194), hvorefter de gummiimportører, der er tilsluttet Udvalget af Importører i Autogummibranchen (23), er forpligtet til kun at sælge gummi gennem autoriserede forhandlere, der opfylder visse minimumskrav i henseende til branchetilhørsforhold.

Indtil 30/4 1959 virkede A.F.F. som en landsforening med de enkelte autogummiforhandlere som direkte medlemmer.

Efter prisoverholdelsessystemets ophævelse var der imidlertid ikke længere grund til at opretholde den ret bekostelige administration, der var forbundet med kontingentopkrævning, afholdelse af kredsgeneralforsamlinger o. lign., og da praktisk talt alle foreningens medlemmer i forvejen var medlemmer af enten Centralforeningen af Autoreparatører (C.A.D.), Danmarks Automobil-Forhandler-Forening (D.A.F.) eller Dansk Vulkanisør-Mester-Forening (D.V.M.F.), vedtoges det på et repræsentantskabsmøde i maj 1959, at A.F.F. fremover udelukkende skulle optage brancheorganisationer som medlemmer, og foreningens 3 første medlemmer blev de ovenfor nævnte 3 organisationer. Senere er yderligere servicestationsgruppen under Centralforeningen af Benzinformidlere i Danmark (C.B.D.) kommet til (se 6, 7, 8 og 9).

A.F.F.'s organer er herefter *repræsentantskabet*, der har den højeste myndighed i foreningens anliggender og består af 5 medlemmer fra hver af de tilsluttede medlemsorganisationer; *bestyrelsen*, der består af et medlem fra hver af de tilsluttede medlemsorganisationer, og *sekretæren*.

Kontakten med gummiimportørerne opretholdes gennem et særligt samarbejdsudvalg: Administrationsudvalget i Autogummi-B Branchen (A.U.), hvilket udvalg har til formål at varetage administrationen af det til enhver tid gældende gummiimportersystem — for tiden den foran omtalte autorisationsordning.

A.F.F. er tilsluttet Motorbranchens Fællesråd (14).

Foreningen har i de forløbne år udgivet forskellige fagtidsskrifter: bladet *Autogummi* 1934-40, *Meddelelser fra AFF* 1946-50 og fra 1950-58 *Dæk og Slange*.

Foreningen har haft 4 formænd: afdøde grosserer F. C. Jacobsen, København, afdøde fabrikant Chr. R. Hedetoft, Holte, direktør Kr. Madsen, Herning og siden 1.1.1957 direktør C. Marthinus, Kgs. Lyngby.

Foreningen har i samme årrække haft 3 sekretærer: Sagfører K. Atlung (1931-33), civilingeniør H. Kjølser (1933-59) og fra 1.5.1959 foreningens nuværende sekretær E. Stub, som også er sekretær for Administrationsudvalget i Autogummi-branchen, A.U., (se nr. 23).

A.F.F.'s adresse er: Amaliegade 22 A, Kbhvn. K.



### 3

## AUTO- OG MOTORCYKLE-BRANCHENS ARBEJDSGIVERFORENING

Auto- og Motorcykle-Branchens Arbejdsgiverforening blev stiftet den 27/7 1935 på initiativ af Motorbranchens Fællesråd og Automobil- og Motor-Industri-Foreningen (se 12). Foreningen blev straks efter sin stiftelse optaget i Dansk Arbejdsgiverforening og tilsluttet Jern- og Metalindustriens Sammenslutning, hvis nuværende daglige leder er direktør Svend Rasmussen.

Foreningens formål er at varetage branchens fælles faglige interesser over for arbejderne og disses organisationer, således at der tilvejebringes den størst mulige ensartethed inden for branchen ved afgørelse af arbejdsgiver/lønmodtagerspørgsmål. Foreningen yder i denne forbindelse de enkelte medlemmer eller grupper af medlemmer bistand under uoverensstemmelser med arbejderne eller disses organisationer, ligesom foreningen gennem Jern- og Metalindustriens Sammenslutning er i stand til at yde medlemmerne en grundig vejledning med henblik på den bedst mulige tilrettelæggelse af arbejds- og lønforhold, herunder bistand til udarbejdelse af hensigtsmæssige regnskabssystemer.

Foreningen har gennem årene vist lærlinguddannelsen en ganske særlig interesse og har gennem Jern- og Metalindustriens Sammenslutning medvirket til en omfattende omlægning af den praktiske uddannelse, ligesom foreningen har været medinitiativtager til oprettelse af et særligt værkførerkursus for værkstedsfunktionærer inden for branchen.

Formand for foreningens bestyrelse siden dens stiftelse indtil 1955 har været direktør, civilingeniør Eric Pugh, København, samt fra 1955 direktør Kr. Madsen, Herning. Siden 1960 er foreningens sekretariatsopgaver varetaget af sekretær Sven F. Thomsen, Jern- og Metalindustriens Sammenslutning.

Foreningens adresse er: Nørre Voldgade 34, Kbhvn. K.

## AUTO-TILBEHØRS GROSSIST-FORENINGEN AUTIG

Den 9. oktober 1901 stiftedes Automobil- & Cycle-Grosserer Foreningen, omfattende virksomheder, der handlede med automobiler, motorcykler og cykler samt dele dertil. Efterhånden som dette erhvervsområde udvikledes og specialiseredes, dannede der sig inden for den gamle forening sektioner, nemlig dels en Automobil- og Motorcyklesektion og dels den såkaldte Cyklesektion. Tendensen til specialisering er yderligere fortsat, og da der viste sig at være behov for en særlig forening til varetægelse af autotilbehørs- og reservedelsfirmaernes interesser, fandt der — uden for Automobil- & Cycle-Grosserer Foreningen — et møde sted den 8. februar 1936, hvorunder man stiftede foreningen af Autotilbehørs Grossister i Danmark med tilnavnet AUTIG (se også 18).

Denne forening bestod herefter i en årrække uafhængigt af Automobil- & Cycle-Grosserer Foreningen, selv om nogle medlemmer stod i begge foreninger. Sektionsopdelingen inden for sidstnævnte forening udvikledes yderligere i 1940, idet man da delte den gamle forening op i 4 underforeninger, med bibeholdelse af den gamle forening som en såkaldt hovedforening indtil 1952.

De fire underforeninger er: Cycle-Grosserer Foreningen, Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter og Importører, Sammenslutningen af Fabrikanter og Importører af Motorcykler samt Auto-Tilbehørs Grossist-Foreningen AUTIG, der blev stiftet 5. april 1940 (18, 19 og 4).

Såvel inden for denne sidstnævnte forening som inden for den i 1936 stiftede AUTIG opstod der et ønske om en sammenslutning eller i hvert fald om samarbejde, og dette ønske førte til, at man den 16. december 1940 slog de 2 foreninger sammen under det nuværende navn Auto-Tilbehørs Grossist-Foreningen AUTIG. For fuldstændighedens skyld må det tilføjes, at den gamle hovedforening Automobil- & Cycle-Grosserer Foreningen siden 1. januar 1952 ikke længere eksisterer som hovedforening, således at de 4 nævnte underforeninger nu er helt selvstændige, dog med en fælles understøttelsesfond.

Efter denne lidt indviklede tilblivelseshistorie må foreningens rette stiftelsesdato være den 8. februar 1936. Ifølge foreningsregisteret er foreningen stiftet den 5. april 1940, men foreningens beståen er dog som nævnt af noget ældre dato.

Som medlem af foreningen kan optages enkeltpersoner, firmaer eller aktieselskaber, der driver en gros forretning med automobil- eller motorcykeltilbehør eller -dele under sådanne former, at foreningen absolut har karakter af grossistvirksomhed, og som regelmæssigt berejser en væsentlig del af landet.

Foreningens formål er at styrke samarbejdet mellem sine medlemmer og varetage deres faglige interesser såvel indbyrdes som over for andre.

Denne altomfattende formulering dækker over en mangesidig virksomhed. AUTIG har således beskæftiget sig med forhandlinger med andre brancheorganisationer, med hovedorganisationer, med forskellige myndigheder, med organisationer i udlandet og med enkelte udøvere i og uden for branchen og såvel inden for som uden for landets grænser. Blandt myndighederne er det først og fremmest Handelsministeriet og Direktoratet for Vareforsyning, man samarbejder med, navnlig i importspørgsmål, men man har tillige haft med Justitsministeriet at gøre vedrørende køretøjers indretning og udstyr og lejlighedsvis med Monopoltilsynet og med lærlingemyndighederne. I de senere år er der i øvrigt påbegyndt et snævert samarbejde med søsterorganisationerne i Finland, Norge og Sverige, ligesom der blandt udenlandske firmaer og legationer er stadig voksende interesse for foreningens medlemsliste. Foreningen er tilsluttet Motorbranchens Fællesråd (14).

Grosserer Hans C. Mortensen var formand ved AUTIGs stiftelse i 1936, og efter andre siden da er Mortensen atter formand.

Siden januar 1960 har foreningen udgivet sit eget blad *AUTIG*, der udkommer hver måned i ca. 5.500 eksemplarer og sendes gratis til alle motorbranchens udøvere. Fra 1952 er landsretssagfører Knud S. Levinsen foreningens sekretær.

AUTIGs adresse er: Amaliegade 22, Kbhvn. K.



6

## CENTRALFORENINGEN AF AUTOREPARATØRER I DANMARK (C.A.D.)

blev stiftet den 9. marts 1939 på et møde i Odense. Der var repræsentanter til stede for bestående lokalforeninger i København, Nordsjælland, Vejle, Horsens, Odder og Skanderborg.

For tiden består C.A.D. af 34 lokalforeninger, der er selvstændige, og de vælger selv formand og bestyrelser. Det samlede medlemsantal 1/2-62 er 1260.

Foreningens formål er at danne lokalforeninger landet over og i disse at samle alle i branchen beskæftigede mestre og firmaer til samarbejde om fælles interesser.

Til optagelse som medlem kræves:

næringsbevis som mekaniker,

faguddannelse eller mindst 5 års praksis som bilreparatør eller beskæftigelse af uddannet leder hele året,

plads til mindst 2 biler til samtidig reparation på værkstedet,

nødvendigt værktøj og udstyr til at udføre tilfredsstillende arbejde,

ordentlig føring af aut. forretningsbøger,  
udførelse af mindst 75 % arbejde for fremmed regning.

Specialværksteder inden for branchen kan optages.

Til ledelse af Centralforeningen vælger et af lokalforeningerne udpeget repræsentantskab en hovedbestyrelse på 9 medlemmer, som alle skal være selvstændige mestre eller fuldt ansvarlige for deres firma. Hver lokalforening kan dog kun have et medlem i hovedbestyrelsen. 4 medlemmer skal være bosiddende øst for Storebælt, 1 på Fyn eller omliggende øer og 4 i Jylland. Repræsentantskabet udpeger selv formanden, næstformanden og kassereren for 2 år ad gangen.

Hovedbestyrelsens nuværende medlemmer (1961/62) er følgende:

Mekanikermester Holger Nielsen, Hørsholm (formand),  
automobilforhandler Peter Wraa, Viborg (næstformand),  
mekanikermester Rasmus Degn, Løve (kasserer),  
mekanikermester Egon Hansen, Hjallesø,  
mekanikermester Vagn Jacobsen, Kolding,  
mekanikermester Peter Lausen, Kliplev,  
mekanikermester Martin Jensen, Sæby,  
mekanikermester Martin Nielsen, Hårlev,  
mekanikermester Svend Nielsen, Næstved.

Mekanikermester E. Bech-Haase, Vejle, var C.A.D.'s første formand og afløstes i 1939 af fabrikant N. K. Pedersen, Hillerød, som fungerede indtil 1946. Derefter blev automobilforhandler Harry Brinks formand, indtil han afløstes i 1949 af den nuværende formand.

Som brancheforening søger C.A.D. at varetage medlemmernes, specielt autoværkstedernes, interesser og har i årene oparbejdet en omfattende medlemsservice på såvel det tekniske som det juridiske område.

Herunder kommer også forhandling af de mange blanketter, bøger, hæfter m. v., som værkstederne anvender i det daglige.

C.A.D. har i årenes løb beskæftiget sig meget med uddannelsen af lærlinge og de herunder henhørende problemer og afhjælpning af den store mangel på uddannet arbejdskraft.

For tiden arbejdes med indførelse af en offentlig autorisationsordning, således at kun værksteder, der opfylder visse betingelser, kan udføre autoreparationsarbejder, for derved at bidrage til at højne værkstedernes standard.

Endvidere påtænkes det at etablere en konsulenttjeneste, som kan være til værkstedernes disposition på såvel det tekniske som det regnskabs- og handelsmæssige område.

Foreningens medlemsblad *Motor-Service og Autoteknisk Tidsskrift* er omtalt i afsnittet »Motorbranchens Fagblade«, hvortil der henvises.

Foreningens daglige ledelse forestås af direktør J. Most, som tiltrådte den 10. september 1940.

C.A.D. er tilsluttet Motorbranchens Fællesråd (14), Nordisk Bilværkstedes Union og International Office for Motor Trades and Repairs samt A.F.F. (2).

Foreningens adresse er: Christian IX's Gade 7<sup>a</sup>, Kbhvn. K.



7 og 15

## CENTRALFORENINGEN AF BENZINFORHANDLERE I DANMARK (CBD)

Foreningen stiftedes den 16. januar 1927 og har til formål at samle alle benzinformidlere i Danmark i lokalforeninger under Centralforeningen til samarbejde for fælles økonomiske interesser. Der er dannet 34 lokalforeninger, hvis medlemmer tilsammen repræsenterer ca. 80 % af den omsætning af motorbrændstoffer og smørelie, der sker gennem detailhandelen.

Centralforeningens opgaver går bl. a. ud på gennem bekæmpelse af usund konkurrence at sikre en købmandsmæssigt berettiget avance på de produkter, der sælges gennem benzindetailhandelen, ligesom foreningen varetager benzinformidlernes interesser i principielle spørgsmål over for leverandører og myndigheder.

Som medlem af Centralforeningen kan optages enhver benzinformidler i Danmark, som forhandler benzin til tredjemand fra benzintank.

Medlemsantallet udgør pr. 1/2 1962 3900.

Foreningens første formand var købmand G. Strarup, Korsør, hvis søn var foreningens første rejsesekretær.

Det første formandskifte fandt sted i 1932, hvor Centralforeningens senere rejsespektør Einar Michaelsen blev valgt til formand. Michaelsen var på dette tidspunkt formand for Fyens Stifts Benzinformidlerforening.

I januar 1937 overtog direktør Jacob Madsen, København, formandsposten, som han derefter bestred til foreningens 25 års jubilæum i 1952, hvor tankejer A. M. Poulsen, København, tiltrådte.

Efter Poulsens død i 1956 valgtes benzinformidler Karl H. Gøtke, Odense, til formand.

For tiden (1961/62) består Centralforeningens hovedbestyrelse af følgende:

Benzinformidler Karl H. Gøtke, Odense (formand),  
automobilforhandler Johs. Frandsen, Sorø (næstformand),

benzinforhandler Kaj Jensen, København (kasserer),  
købmand E. M. Bech, Allinge,  
benzinforhandler Folmer Sachmann, Århus,  
købmand S. A. Stærmose, Birkelse,  
automobilforhandler S. Krog Jensen, Brønderslev,  
benzinforhandler Otto Dybdal Nielsen, Gedser,  
benzinforhandler A. P. Nicolaisen, Bramminge,  
benzinforhandler Charles Hanghøj, Odense,  
benzinforhandler Gunner Nielsen, Slagelse,  
benzinforhandler Ejner Petersen, Kolding.

De fem førstnævnte udgør forretningsudvalget.

Herudover har Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark og Danmarks Automobil-Forhandler-Forening, så længe det den 20. aug. 1951 i C.B.D. vedtagne samarbejde mellem de tre organisationer består, ret til hver at udpege et mandat til hovedbestyrelsen.

Tilforordnet for C.A.D. (6) er automobilforhandler Vagn Jacobsen, Kolding. Tilforordnet for D.A.F. (8) er direktør C. Marthinus, Kgs. Lyngby.

Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark er medstifter af Motorbranchens Benzin- og Olieudvalg (15), hvis andre deltagere er Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark og Danmarks Automobil-Forhandler-Forening.

Benzin- og Olieudvalgets formål er over for myndighederne og benzin- og olieleverandørerne at varetage de nævnte 3 foreningers interesser. Udvalgets opgave er således alene udadvendt, idet de 3 foreninger fortsat hver for sig varetager egne medlemmers interesser indadtil (15).

C.B.D. er også medstifter af Nordisk Benzinhandler Union, hvis andre medlemmer er Sveriges Bensinhandlares Riksförbund, Bensinhandlernes Landsforbund i Norge og Suomen Bensiinikauppiainien Liitto i Helsingfors.

Centralforeningen er tilsluttet Motorbranchens Fællesråd (14) og Motorsagens Oplysningsråd.

Centralforeningens administrationskontor har siden 1954 været ledet af direktør A. Behrendt, HD, der tillige fungerer som sekretær for Motorbranchens Benzin- og Olieudvalg (15) og Nordisk Benzinforhandler Union.

Det af Centralforeningen udgivne månedsskrift, *Benzin- og Oliebladet*, udkommer i et oplag på 4300 eksemplarer. Redaktion og administration varetages af direktør A. Behrendt, HD.

Foreningens adresse er: Bianco Lunos Allé 1, Kbhvn. V.





## DANMARKS AUTOMOBIL-FORHANDLER- FORENING (D.A.F.) OG DE 15 MÆRKEFORENINGER

Det officielle navn på de danske automobilforhandlers hovedorganisation er Danmarks Automobil-Forhandler-Forening. Til daglig anvendes forkortelsen D.A.F., hvilken betegnelse, tillige med den førstnævnte, er registreret i foreningsregisteret som organisationens officielle navn.

Foreningen er stiftet i 1936 og var ved sin opbygning oprindeligt et fællesorgan for de to landsdelsforeninger Jydsk Automobil-Forhandler-Forening (J.A.F.) og Øernes Automobil-Forhandler-Forening (Ø.A.F.).

Initiativtagere til dannelsen af disse to landsdelsforeninger var henholdsvis direktør Kresten Madsen, A/S Herning Motor Compagni, Herning, og nu afdøde fabrikant Chr. R. Hedetoft, Holte Automobil Central, Holte.

Jydsk Automobil-Forhandler-Forening (J.A.F.) blev stiftet allerede i 1931, medens Øernes Automobil-Forhandler-Forening (Ø.A.F.) blev stiftet samtidig med D.A.F.

I 1956 reorganiseredes de tre foreninger, og D.A.F. blev herefter den egentlige moderforening, hvori de enkelte næringsdrivende havde direkte medlemskab, medens J.A.F. og Ø.A.F. fortsatte som sektioner af hovedorganisationen.

Samtidig med reorganisationen i 1956 oprettedes D.A.F.'s voldgiftsret. Voldgiftsretten, hvis formand til enhver tid skal være en jurist udpeget af den stedlige civildommer (i København Sø- og Handelsrettens præsident), har bl. a. til opgave at afgøre tvistigheder medlemmerne imellem samt at idømme bøder, evt. foretage eksklusion i anledning af et medlems ukollegiale adfærd eller handlen i strid med god forretningsskik.

Fra 1943 til 1957 eksisterede der ved siden af D.A.F. endnu en automobilforhandlerforening, nemlig Automobilforhandlerforeningen af 1943, til daglig kaldet »1943-Foreningen«. Dens medlemmer bestod oprindeligt af erhvervsdrivende, der havde specialiseret sig i handel med brugte automobiler, men da hovedparten af dem efterhånden gik over til at handle med nye køretøjer, gik de alle i 1957 samlet ind i D.A.F., hvorefter denne organisation alene dækker automobildetailhandelen i Danmark.

\*

Oprindeligt kunne kun næringsdrivende, der havde kontrakt med importører om forhandling af nye automobiler, blive medlemmer af D.A.F.

Ved forskellige vedtægtsændringer — sidst i 1960 — er der åbnet mulighed for, at også erhvervsdrivende, der alene handler med brugte automobiler eller med nye traktorer, kan blive medlemmer af foreningen, ligesom der er åbnet mulighed for, at andre næringsdrivende inden for motorbranchens detaillist-

område kan blive tilsluttet organisationen som serviceabonnenter. Gennem et sådant serviceabonnement får disse næringsudøvere adgang til at betjene sig af D.A.F.s administrative apparat og dens forlagsvirksomhed, men uden at erhverve ret til at møde eller stemme ved organisationens forsamlinger.

Pr. 1. februar 1962 udgjorde antallet af foreningens egentlige medlemmer i alt 745. Medlemmerne repræsenterer 85-90 % af nyvognssalget i Danmark, hovedparten af brugtbilsalget samt en meget væsentlig del af traktorsalget, ligesom medlemmernes værkstedskapacitet skønmæssigt tæller omkring 60 % af reparationspladserne inden for automobilbranchen.

\*

Foreningens formål er at repræsentere sine medlemmer i alle brancheanliggender over for regering, Folketing og offentlighed, at varetage branchens interesser over for leverandører og i øvrigt at virke for tilvejebringelse af ordnede og gode forhold inden for branchen ved at bekæmpe illoyal konkurrence, ved at fremme det kollegiale samarbejde samt ved at yde de enkelte medlemmer støtte og vejledning i deres stræben efter at drive deres virksomhed i overensstemmelse med, hvad virksomhedens tarv, landets love og en redelig og god forretningskik tilsiger, samt være til rådighed for løsningen af rationaliseringsproblemer i den enkelte virksomhed med henblik på opnåelsen af størst mulig effektivitet.

\*

Organisationen ledes af en hovedbestyrelse på 16 medlemmer, hvoraf 5 danner et forretningsudvalg.

Af hovedbestyrelsens 16 medlemmer vælges formanden af hovedbestyrelsen; 8 medlemmer af bestyrelsen vælges for 2 år ad gangen med skiftevis 4 medlemmer for Jylland og 4 medlemmer for øerne på den årlige generalforsamling.

De øvrige 8 medlemmer af bestyrelsen består af repræsentanter for de mærkeforeninger (eller grupper af mærkeforeninger, idet valgforbund er tilladt), hvis medlemmer repræsenterer den største kontingentindbetaling til D.A.F. Kontingentet står efter nærmere bestemte regler i forhold til størrelsen af den enkelte virksomheds omsætning (salg).

I foreningsåret 1962—63 udgøres bestyrelsen af følgende:

Formand:	Direktør A. Heidemann, Århus, C.
Øerne:	Direktør Vilh. Nellemann, København, V. Direktør Chr. Bülow, København, K. Direktør K. K. A. Sigurdsson, København, Ø. Direktør C. H. Christiansen, København, S.
Jylland:	Direktør Aage Heidemann, Århus, C. Direktør S. Krog Jensen, Brønderslev. Direktør Niels Andersen, Århus, C. Direktør Jarl Hansen, Århus, C.

- Mærkeforeningernes repræsentanter:  
(se to sider frem)
- Automobilforhandler Bruno Kock, Sønderborg (GM).  
Direktør Niels Schibbye, København, K. (Ford).  
Automobilforhandler Ernst Hartmann, Haderslev (SMC).  
Direktør Ernst Aug. Rasmussen, Odense (Fiat, Mercedes-Benz, D.K.W., Citroën).  
Direktør K. Skifter Andersen, Åbenrå (Volvo, SAAB).  
Direktør Chr. N. Jørgensen, Århus, C. (Nord. Diesel).  
Automobilforhandler T. F. Olsen, Slagelse (DOMI).  
Automobilforhandler S. Rud. Sørensen, Hellerup (Renault).
- Tidligere formænd: Direktør Kr. Madsen, Herning, 1936-47.  
Direktør, civilingeniør Eric Pugh, København, 1947-50.  
Direktør Carl Marthinus, Kgs. Lyngby, 1950-62.

Til støtte og vejledning for bestyrelse og administrationskontor og i visse tilfælde med selvstændigt forretningsområde er der valgt eller nedsat forskellige udvalg, hvoriblandt i første række kan nævnes:

- D.A.F.s traktorudvalg* (formand: Direktør, ingeniør A. Vestergaard, Brdr. N. & Kr. Petersen A/S, Bogense).  
*D.A.F.s brugtbilprisudvalg* (formand: Prokurist Niels Estrup, F. Bülow & Co., København K.).  
*D.A.F.s værkstedsudvalg* (formand: Driftsleder O. Hønningen, F. Bülow & Co., København Ø.).

I denne forbindelse må det også påpeges, at hvert amt plus København i henhold til lokale valg har udpeget de såkaldte »amtskredsrepræsentanter«, der fungerer som »tillidsmænd« for kredsens medlemmer over for D.A.F.s styrelse og administration.

Udover den virksomhed, der mere alment henhører under vedtægternes formålsparagraf, kan der være grund til at fremhæve følgende af D.A.F.s specielle virksomhedsområder:

a) *D.A.F.s informationstjeneste.*

På grund af den omfattende lovgivning omkring motorkøretøjerne, såvel hvad afgifter som hvad indregistrering og kontroleftersyn angår, er det af den største betydning for medlemmerne, at disse til stadighed bliver holdt orienterede om nye love og administrative regler, der vedrører motorkøretøjer.

D.A.F. udsender derfor hyppigt — 2-3 gange om måneden — cirkulære til medlemmerne. I disse cirkulærer behandles desuden en lang række detailspørgsmål, der er af branchemæssig betydning, og som medlemmerne er interesseret i at blive orienteret om så hurtigt som muligt.

Også gennem artikler i organisationens medlemsblad *Bil og Motor*, der udkommer én gang om måneden, holdes medlemmerne orienteret om mere udadvendte spørgsmål, der berører branchens forhold, herunder om mere almene juridiske problemer, om lovfortolkning, domspraksis, importforhold, skattemæssige problemer, salgsteknik og salgsorganisation, ligesom bladet igennem sin spørgerubrik »Spørgsmål og Svar« behandler problemer, som en automobilforhandler i dag kommer ud for i sin virksomhed.

Hvert femte år udsender organisationen »D.A.F.s Håndbog« bl. a. indeholdende indgående oplysninger om og data for foreningens medlemmer og om foreningens organisation.

Gennem Harlang & Toksvigs bladforlag udsender medlemmerne hvert år ved juletid en årbog »Bilbogen«. Bogen er beregnet for automobilforhandlernes kunder og redigeres af D.A.F.

b) *D.A.F.s forlagsvirksomhed.*

Igennem de sidste 10-15 år har organisationen oparbejdet en betydelig forlagsvirksomhed med særligt henblik på at kunne forsyne medlemmerne med de talrige blanketter, der er behov for i en moderne automobilforretning.

Det drejer sig ikke alene om slutsedelblanketter og kontraktblanketter, men også om en hel række tabeller, opslagsbøger og andet hjælpemateriale i det daglige. I denne forbindelse kan bl. a. nævnes finansieringstabeller, renteberegnings-tabeller, bøger om kredit og sikkerhed, populær motorteknik, responsasamling vedrørende automobilbranchen og kommenteret afbetalingslov, brugtbilcatalog og brugttraktorkatalog, jfr. nedenfor.

c) *D.A.F.s juridiske medlemsservice.*

Som foran nævnt indskrænker D.A.F. sig ikke alene til at arbejde med opgaver af almindelig branchemæssig interesse, men organisationen påtager sig også at give det enkelte medlem hjælp og vejledning til løsning af »dagens aktuelle problemer«. Kontorchef, cand. jur. S. A. Koustrup står som leder af D.A.F.s juridiske afdeling i spidsen for dette arbejde.

I de allerfleste tilfælde er det således, at det problem, der måtte være nyt og ukendt for det enkelte medlem, i reglen gennem erfaring er velkendt for administrationskontoret, og det enkelte medlem vil derfor i stedet for selv at tumle med opgaverne kunne spare tid og undgå ærgrelser ved at rette henvendelse til D.A.F.s kontor og derigennem få sagen klaret. Dette gælder også i tilfælde, hvor problemet medfører forhandlinger med tredjepart, herunder navnlig institutioner, organisationer og myndigheder.

d) *D.A.F.s konsulenttjeneste.*

D.A.F.s konsulenttjeneste, hvis leder er civiløkonom P. E. Nedergaard, er til disposition for såvel det enkelte medlem som branchearbejdet på bredere basis,

herunder afholdelse af kurser for medlemmerne og deres medarbejdere. Af de områder, på hvilke konsulenttjenesten yder bistand, kan nævnes kontororganisation, lagerorganisation, værkstedsorganisation, salgsorganisation, lønsomhedsberegninger, skattepørgsmål og budgettering.

I de senere år er der under konsulenttjenesten opvokset en omfattende kursusvirksomhed, et område der er under stærk udvikling, og som sigter mod en fuldstændig dækning af det ret betydelige uddannelsesbehov, der med den voldsomme ekspansion er konstateret inden for branchen.

I 1962 agtes konsulenttjenesten udvidet med en særlig sagkyndig på værkstedsområdet.

D.A.F. er tilsluttet: I.O.M.T.R. (International Office for Motor Trades and Repairs), N.A.U. (Nordisk Automobilforhandler Union), Motorbranchens Fællesråd (14), Provinshandelskammeret, Erhvervenes Oplysningsråd og Motorsagens Oplysningsråd.

\*

D.A.F.s administrationskontor har til huse i organisationens ejendom Hauchsvej 14, Kbhvn. V.

Administrationskontoret, hvis leder siden 1949 har været direktør, cand. jur. Tage Agdal, beskæftiger i alt 15 personer, heriblandt 4 jurister og 1 civiløkonom. Direktør indtil 1949 var civilingeniør Hans H. Kjølsten.

#### MÆRKEFORENINGERNE (17)

I nært samarbejde med Danmarks Automobil-Forhandler-Forening virker de såkaldte mærkeforeninger, hvis medlemmer består af de automobilforhandlere, der er forhandlere af én og samme automobilimportørs produkter.

Mærkeforeningerne, der hver især virker i henhold til nogenlunde enslydende vedtægter, har til formål at tage sig af sådanne branchespørgsmål, der udspringer af det specielle forhold, at de enkelte foreningers medlemmer har fælles leverandør og fælles kontraktpartner.

Pr. 1/6 1962 fandtes følgende mærkeforeninger:

*Austin Forhandler-Foreningen af 23/9 1950.* (Formand: automobilforhandler P. Chr. Lausen, Kliplev).

*Britmo-Forhandlerforeningen.* (Formand: automobilforhandler E. Rehfeld-Jacobsen, København V).

*Citroën-Familien-Danmark.* (Formand: automobilforhandler E. Grodt, Haderslev).

*DOMI Forhandler Foreningen.* (Formand: automobilforhandler T. F. Olsen, Slagelse).

*Fiat Forhandlerforeningen i Danmark.* (Formand: direktør Ernst Aug. Rasmussen, Odense).

*Ford-Forhandler-Foreningen i Danmark.* (Formand: direktør Niels Schibbye,

København, sekretær: fuldmægtig Hans Erik Bay. Kontoradresse: Hauchsvej 14, København V).

*Foreningen af General Motors Forhandlere i Danmark.* (Formand: automobilforhandler Bruno Kock, Sønderborg).

*Mercedes-Benz og D.K.W. Forhandlerforeningen.* (Formand: direktør Ernst Aug. Rasmussen, Odense).

*N.D.-Forhandlerforeningen.* (Formand: direktør Chr. N. Jørgensen, Århus, C.).

*Peugeot Forhandlerforeningen.* (Formand: automobilforhandler Harry Brinks, København Ø).

*Renault-Forhandler-Foreningen.* (Formand: automobilforhandler S. Rud. Sørensen, Hellerup).

*SAAB-Forhandler-Foreningen.* (Formand: automobilforhandler Johs. Sørensen, Ålborg).

*S.M.C. Forhandlerforeningen.* (Formand: automobilforhandler Ernst Hartmann, Haderslev).

*Volvo Forhandler Foreningen i Danmark.* (Formand: direktør K. Skifter Andersen, Åbenrå).



9

## DANSK VULKANISØR-MESTER-FORENING (D. V. M. F.)

Dansk Vulkanisør-Mester-Forening blev stiftet den 20/8 1924 med bl. a. det formål at fremme fagets forskellige interesser indadtil og udadtil, at skabe og udvikle sammenhold og kollegialitetsfølelse blandt medlemmerne, at bevare fagets eksistens som selvstændigt led inden for automobilbranchen og at tilkænde-give overfor det kørende publikum, at de af foreningen autoriserede vulkanisør-mestre påtager sig ansvar for udført arbejde og derved tager størst muligt hensyn til færdselssikkerheden for så vidt angår autogummiets behandling og reparation.

Det er en betingelse for medlemskab i foreningen, at vedkommende nærings-drivende har været beskæftiget ved vulkanisering i mindst 4 år eller — indtil denne betingelse er opfyldt — beskæftiger mindst én mand, der opfylder denne betingelse.

Det er endvidere en betingelse for medlemskab, at vedkommende nærings-

drivende opfylder visse nærmere fastsatte betingelser for opnåelse af foreningens autorisation.

Foreningens autorisationsordning medfører for det enkelte medlem forpligtelse til:

- at drive sin vulkaniseringsvirksomhed på en for faget værdig måde,
- at afholde sig fra illoyal konkurrence eller annoncering,
- at udføre håndværksmæssigt forsvarligt arbejde med størst mulig hensyntagen til færdselssikkerhedens krav,
- at mærke alle billige varer, fremstillet til hestevognsbrug eller lignende, med ordet: »Landbrugsdæk« (det er forbudt at sælge disse varer til anden anvendelse end anført i stemplet),
- at holde sine maskiner, værktøj og værksted i en sådan stand, at det kørende publikum får behørig tillid til det værksted, der fører foreningens autorisationsskilt,
- at yde den garanti for holdbarheden af pålagte slidbaner, der til enhver tid fastsættes af autorisationskomiteen, og som skal være rimelig og tage behørigt hensyn til såvel kunden som vulkanisørmesteren,
- at føre en af autorisationskomiteen formuleret lager- og salgsbog.

Foreningen udfolder betydelige bestræbelser for at tilvejebringe en god faglig uddannelse, og dens medlemmer er med dette formål for øje opfordret til at beskæftige unge mennesker mellem 14 og 18 år og give dem en uddannelse, der stemmer overens med de af foreningen udarbejdede uddannelsesregler. De unge mennesker kan — hvis mesteren ønsker det — få lejlighed til på foreningens foranledning at aflægge en duelighedsprøve efter at have været beskæftiget ved vulkaniseringsarbejde i 4 år. Består prøven, får kandidaten et bevis for, at han er vulkanisør. Denne prøve står — hvad krav til kvalifikationer angår — på højde med en svendep prøve.

Inden for foreningens rammer er endvidere oprettet en mesterret, der træffer afgørelse i alle sager, der forelægges den, for så vidt de angår forholdet mellem:

- D.V.M.F.s kunder og D.V.M.F.s medlemmer (værkstedssager),
- D.V.M.F.s autorisationskomité og D.V.M.F.s medlemmer (autorisationssager),
- D.V.M.F.s medlemmer indbyrdes (kollegiale sager).

I alle sager kan mesterretten tildele advarsler og irettesættelser, idømme bøder, pålægge en part at udrede erstatning og pålægge en part at udrede sagsomkostninger; endvidere kan retten i autorisationssager fratage et medlem autorisationen for et begrænset tidsrum eller for bestandig, og i værkstedssager pålægge et medlem af D.V.M.F. at foretage sådanne skridt, som må anses for formålstjenlige til retablering af foreningens anseelse hos det kørende publikum.

Mesterretten består af:

- 2 bestyrelsesmedlemmer, hvoraf ingen må have sæde i autorisationskomiteen, valgt af foreningens bestyrelse,
- 2 autoriserede vulkanisørmestre uden for bestyrelsen, valgt af bestyrelsen, foreningens juridiske konsulent, der virker som mesterrettens formand, samt foreningens forretningsfører, der tillige virker som mesterrettens sekretær, men uden stemmeret.

Foreningen ledes af en bestyrelse på 16 medlemmer, for tiden (1961/62) følgende:

- For Nord-Jylland: Vulkanisørmester A. P. Ambrosiussen, Ålborg  
vulkanisørmester C. S. Christensen, Nykøbing M.
- For Midt-Jylland: Vulkanisørmester Carl Edelholt, Horsens (formand),  
vulkanisørmester N. C. Nielsen, Århus,  
vulkanisørmester Henry Rasmussen, Viborg.
- For Syd-Jylland: Vulkanisørmester Rich. Magnussen, Vejen,  
vulkanisørmester H. Klockmann, Vejen.
- For Fyn: Vulkanisørmester F. Ricka, Odense,  
vulkanisørmester K. Salomonsen, Odense.
- For Lolland-Falster, Møn m. v.: Vulkanisørmester Peter Larsen, Nykøbing F.
- For Sjælland ekskl. København: Vulkanisørmester Joachim Olsen, Holbæk,  
vulkanisørmester H. P. Pedersen, Roskilde.
- For København samt Bornholm: Vulkanisørmester C. C. Christensen, København (næstformand),  
vulkanisørmester Ragnvald Larsen, København,  
vulkanisørmester E. Lindgreen, København,  
vulkanisørmester Karl Pettersen, København.

Foreningens formænd gennem tiderne har været:

- Vulkanisørmester Georg Fagerberg, København, 1924-25
- vulkanisørmester Peter Larsen, København, 1925-35
- vulkanisørmester Carl Rasmussen, København, 1935-42
- vulkanisørmester Holger Møller, København, 1942-46
- vulkanisørmester Carl Edelholt, Horsens, 1946-48
- vulkanisørmester C. C. Christensen, København, 1948-54
- vulkanisørmester Carl Edelholt, Horsens, siden 1954.

Den med autorisationsordningen forbundne administration varetages af en af bestyrelsen valgt autorisationskomité samt foreningens forretningsfører, der tillige virker som autorisationskomiteens sekretær.

Foreningen er tilsluttet Autogummi-Forhandler-Foreningen (1 og 2).



Foreningen udgiver et medlemsblad, *Vulkanisør-Tidende*.

Tage Lindbek har været forretningsfører for foreningen og redaktør af bladet siden 1928.

Foreningens adresse: Rosenborggade 9, mezz., Kbhvn. K.



10

## FORENINGEN AF DANSKE CYLINDERSERVICEVIRKSOMHEDER (F.D.C)

Foreningen blev stiftet den 3/10 1960 som en sammenslutning af special-værksteder for motorrenovering (cylinderudboring, krumtapakselslibning og linieboring) med det formål at fremme kollegialitet, god forretningsskik og samarbejde med øvrige organisationer i branchen, samt i øvrigt at varetage branchens og fagets interesser på alle områder, hvor der måtte være brug derfor.

Ethvert velrenommeret firma, som disponerer over det nødvendige maskinelle udstyr og måleværktøj til i eget værksted at kunne udføre en fuldstændig motorrenovering på forsvarlig vis, kan ansøge om medlemskab af foreningen.

Medlemskab af foreningen forpligter bl. a. til udøvelse af erhvervet i overensstemmelse med, hvad redelig og god forretningsskik samt kollegiale hensyn tilligger.

Bestyrelsen, som skal være på 3 medlemmer, består for tiden (1961/62) af:

Direktør J. Wedel-Jørgensen, København (formand),  
direktør Jarl Hansen, Århus (kasserer),  
fabrikant Hardy Henriksen, Roskilde.

Foreningen er i oktober 1960 blevet optaget som medlem af det internationale forbund for motorrenoveringsvirksomheder (F.I.R.M.). Foreningen har pr. 1/11 1961 16 medlemmer. FDC er tilsluttet MF (14).

Foreningens sekretariatsarbejde udføres af Danmarks Automobil-Forhandler-Forening (D.A.F.), og kontorchef i D.A.F., cand. jur. S. A. Koustrup, er fungerende sekretær for foreningen.

Foreningens adresse er: Hauchsvej 14, Kbhvn. V.

## FORENINGEN AF GUMMIIMPORTØRER I DANMARK

Foreningen af Gummi-Importører i Danmark er stiftet den 13. september 1923 med varetagelse af medlemmernes faglige interesser som formål.

Som medlemmer kan optages firmaer og personer bosat i Danmark, for så vidt vedkommende for hele landet eller en væsentlig del deraf direkte repræsenterer udenlandske fabrikanter i gummibranchen og for egen regning importerer og videresælger herhenhørende varer.

Pr. 1/1 1962 talte foreningen 29 medlemmer.

Bestyrelsen, der består af 5 medlemmer, som vælges for ét år ad gangen, består for tiden (1961/62) af følgende:

Direktør, civilingeniør Axel Semler, København (formand),  
direktør G. Dietz, København,  
direktør Poul Helner, København,  
direktør P. Martini, København,  
direktør Richard Steffensen, København.

Bestyrelsens første formand 1923-43 var afdøde direktør J. Buschholm. Direktør, civilingeniør Axel Semler har været formand siden.

Foreningen er tilsluttet Foreningen af Brancheforeninger under Grosserer-Societetet og Motorbranchens Fællesråd (14).

Landsretssagfører Kaj Petersen er foreningens sekretær.

Foreningens adresse er: Højbro Plads 6, Kbhvn. K.

## KØBENHAVNS AUTOMEKANIKER LAUG

Lauget blev stiftet 28. november 1920 som Automobil- og Motorindustri Foreningen. Den 1. januar 1943 blev Sammenslutningen af Autoreparatører (S.A.R.) sammensluttet med lavet. S.A.R. var stiftet 28/2 1938 af automekanikermestre uden for Dansk Arbejdsgiverforening, medens lavets medlemmer var obligatoriske medlemmer af denne forening. Efter sammenslutningen var medlemmerne frit stillede i nævnte henseende. Foreningens navn ændredes den 27/4 1940 til ovenstående.

Lavets formål er at samle alle sådanne virksomheder i faget, der findes egnede til at optages som medlemmer af lavet, arbejde hen til gensidig støtte og godt kollegialt samarbejde mellem medlemmerne i faglige og forretningsmæssige forhold. Endvidere at yde medlemmerne bistand ved mægling og skøn, vejlede medlemmerne med hensyn til faglige forhold, lærlingeforhold, svendepøver o.s.v., stille skuemestre til rådighed ved svendepøver, søge samarbejde med andre foreninger i branchen, eventuelt stå som medlemmer af sådanne, samt søge og

dyrke forbindelse med udlandets beslægtede foreninger. Dernæst at indføre et indregistreret emblem, der skal bæres ved lavets sammenkomster, samt et forretningsemblem og udgive et medlemsblad.

Enhver, som ønsker at blive medlem af lavet, må opfylde følgende betingelser:

Han må have næringsbevis som mekaniker, faguddannelse eller mindst 5 års praksis som bilreparatør eller beskæftige faguddannet ledelse hele året; have plads til mindst 2 biler på værkstedet og nødvendigt værktøj og udstyr til at udføre tilfredstillende arbejde; på ordentlig måde føre autoriserede forretningsbøger; udføre mindst 75 pct. arbejde for fremmed regning. Yderligere kræves, at man ikke ved dom er fundet skyldig i nogen i den offentlige mening værdiløsende handling uden at have fået æresoprejsning, og at man ikke er medlem af nogen faglig sammenslutning af arbejdere eller foreninger, hvis formål efter bestyrelsens skøn er i modstrid med lavets formål.

Specialfirmaer kan optages.

Medlemsantallet androg pr. 1/1 1962 233.

Lavets bestyrelse, som i øvrigt deler forretningerne imellem sig, udgøres for tiden (1961/62) af:

Automekanikermester Fritz Petersen, København (oldermand),  
automobilforhandler Helmer Nielsen, Glostrup (viceoldermand),  
automekanikermester Poul Nørgaard, København (kasserer),  
automekanikermester Henning Sadolin, København,  
automekanikermester Poul Nielsen, København,  
automekanikermester Anker Christoffersen, København,  
driftsleder Ole Hønningen, København.

Bestyrelsens medlemmer skal, så vidt det er gørligt, repræsentere de forskellige brancher. Dog skal oldermænd og viceoldermænd altid være automekanikermester.

Den første formand — oldermænd — var mekanikermester E. Jonassen 1920-24. De følgende var: Mekanikermester V. Petersen 1924-28, mekanikermester K. F. Husum 1928-35, mekanikermester P. Drejø 1935-37, mekanikermester Sv. T. Gørlov 1937-42, mekanikermester Ejnar Poulsen 1942-60. Mekanikermester Fritz Petersen har været oldermænd siden 1960.

Lavets sekretariat oprettedes 2/10 1942 med Tage Lindbek som leder og som redaktør for lavets medlemsblad *Auto-Mekaniker-Mesteren*, der er udkommet siden 1952.

Lavets adresse er: Rosenborggade 9, Kbhvn. K.



## KØBENHAVNS MALERLAUGS VOGNMALERFORENING

Foreningen, som oprindelig hed Vognmalerforeningen for København og Omegn, er stiftet d. 22. juni 1899 med det formål for øje at tilvejebringe et organ til varetagelse af medlemmernes fælles faglige interesser. Blandt initiativtagerne var mestrene Ludvig Dyrberg og C. C. Bjerg, og straks ved stiftelsen optoges ca. 20 medlemmer.

Når man indså nødvendigheden af at stifte en sammenslutning, skyldtes det, at der i 1898 var kommet en akkordprisliste for svendene. Det var derfor blevet nødvendigt at få fastlagt priserne også på mestrenes arbejde. Man gik straks i gang med at udarbejde denne prisliste, som blev gældende i ca. 15 år uden væsentlig forandring.

Efterhånden som der kom mange biler til landet efter den første verdenskrig, blev der et stadig større behov for vognmalere, og tilgangen til faget blev stor. Det kneb dog med kvalificeret arbejdskraft, ikke mindst fordi de små mestre, som var alene om at uddanne lærlinge, måtte affinde sig med, at de færdiguddannede svende i vidt omfang gik til samlefabrikkerne og til andre industrier.

I 1930 blev der på ny lavet en svende-akkordprisliste — den første på cellulosearbejde. Grundlaget var prøvemalinger foretaget af mestre og svende.

Ved starten havde vognmalerforeningen været en selvstændig forening, der stod som medlem af Arbejdsgiverforeningen. Men i 1913 blev foreningen tilsluttet Københavns Malerlaug som brancheforening. Det var især lavets senere bisidder, Thorvald Petersen, som arbejdede for omdannelsen, hvorved hele malerfaget blev samlet under én organisation.

Efter den anden verdenskrig blev der på ny stor mangel på arbejdskraft, og samtidig stod man — på grund af de ny lakeringsmetoder — over for en række faglige problemers løsning. Københavns Malerlaugs Vognmalerforening har kunnet løse de foreliggende opgaver i nært samarbejde med provinsens vognmalerforening, Sammenslutningen af Automobil- og Vognlakerere.

Det er en betingelse for optagelse som medlem af foreningen, at man udøver automobillakerervirksomhed, har eget værksted med fornødent sprøjtemateriel m. v., er medlem af Københavns Malerlaug og har næringsbevis som malermester.

Foreningen har pr. 1/2 1962 ca. 100 medlemmer.

Bestyrelsen består af 5 medlemmer, for tiden (1961/62) følgende:

Malermester Georg Nielsen (Omø), København (formand i de sidste 21 år),  
malermester Mogens Johansen, København (næstformand),  
malermester Svend Aage Jensen, København,

malermester Harry Schiøler, København,  
malermester Per Langemark, København.

Foreningens første formand var malermester L. Dyrberg fra 1899 til 1903, efterfulgt af malermester C. C. Bjerg som formand til 1913. Dernæst kom malermester Thorvald Petersen, malermester I. P. Madsen og malermester Hast.

Foreningen har et nært samarbejde med S sammenslutningen af Vognmalere (S.A.V.) og dens formand, malermester Emil Petersen, Næstved. K.M.V. og S.A.V. afslutter i fællesskab overenskomstforhandlinger med svendeorganisationerne og har særskilt svende- og mesterprisliste (se 22).

Vognmalerforeningen er en selvstændig brancheforening, og som sådan tilsluttet Dansk Arbejdsgiverforening, Håndværksrådet og Motorbranchens Fællesråd (14) samt Nordisk Lakerer Forbund.

Foreningens adresse er: Malermester Georg Nielsen Omø, Mimergade 71, Kbhvn. N.

## 14

### MOTORBRANCHENS FÆLLESRÅD

Fællesrådet blev stiftet den 27. oktober 1934 og har til formål at virke for samarbejdet mellem motorbranchens forskellige foreninger til varetagelse af fælles optræden over for regering og Folketing og offentlige institutioner.

Ved fællesrådets stiftelse var følgende tilsluttet: Automobil- og Cycle-Grosserer Foreningen, Foreningen af Ford-Forhandlere i Danmark, Foreningen af General Motors-Forhandlere i Danmark, Foreningen af Gummiimportører i Danmark og Jydsk Automobil-Forhandler-Forening.

De i dag tilsluttede foreninger, der, hvis intet andet er nævnt, er hjemmehørende i København, er:

- Danmarks Automobil-Forhandler-Forening (8),
- Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter og Importører (18),
- Foreningen af Gummi-Importører i Danmark (11),
- Autogummi-Forhandler Foreningen (2),
- Sammenslutningen af Fabrikanter og Importører af Motorcykler (19),
- Motorcykle Forhandler Foreningen (16),
- Auto-Tilbehørs Grossist-Foreningen AUTIG (4),
- Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (6),
- Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark (7),
- Sammenslutningen af Karosserifabriker i Danmark (21),
- Sammenslutningen af Karetmagermestre og Karosseribyggere i Danmark, Ringsted (20),
- Sammenslutningen af Vognmalere i Danmark, Næstved (22),

Københavns Malerlaugs Vognmalerforening (13),  
Foreningen af Danske Cylinderservicevirksomheder (10).

Formand for Fællesrådet var i årene fra 1934 til 1943 grosserer F. C. Jacobsen og derefter indtil 1951 direktør, civilingeniør Axel Semler. Siden 1951 har direktør B. Bülow-Jacobsen været Fællesrådets formand.

Der afholdes fællesrådsmøde med repræsentanter for alle de tilsluttede foreninger, når formanden indkalder dertil, dog mindst én gang årlig til et årsmøde. De administrative ledere for de foreninger, der har selvstændigt sekretariat, mødes desuden jævnlig til de såkaldte sekretærmøder.

I en lang række tilfælde har Fællesrådet på hele branchens vegne rettet henvendelse til regering og Folketing om forhold, der har påkaldt fælles initiativ og fælles indsats fra branchens side. Navnlig under og i tiden lige efter krigen har Fællesrådet i så henseende været temmelig aktivt og af stor betydning for branchen, men stadig forekommer der spørgsmål, der påkalder fælles optræden af den samlede motorbranche.

Ud over at stå som formidler af fælles aktion over for lovgivningsmagten og myndighederne har Motorbranchens Fællesråd også i vid udstrækning stået for afgivelse af branchens responsa til brug under retssager.

For at undgå forskelligartede udtalelser fra de tilsluttede foreninger lader disse alle forespørgsler og henvendelser om kutymer og sædvaner gå videre til Fællesrådet, der på samtlige foreningers vegne afgiver responsa efter stedfundne undersøgelser.

Siden Fællesrådets stiftelse har landsretssagfører Cai Berg virket som sekretær for rådet, og fra 1943 har civilingeniør Hans H. Kjølsten taget sig af tekniske anliggender.

Rådets adresse er: Amaliegade 22, Kbhvn. K.

## 16

### MOTORCYKLE FORHANDLER FORENINGEN

blev stiftet 1. marts 1932 med 24 motorcykelforhandlere som medlemmer. Den tæller pr. 1/2 1962 108 medlemmer.

Foreningens formål er at fremme motorcykelforhandlernes interesser. Den har med henblik herpå haft motorcykeludstillinger i Industriforeningen i København i 1932, 1933, 1935 og 1936 og i Tivoli 1938 og 1939.

Udstillingerne blev opgivet under krigen.

Det er en betingelse for medlemskab, at vedkommende driver selvstændig detailforretning med salg af motorcykler samt har reparationsværksted for motorcykler.

Foreningens bestyrelse består for tiden (1961/62) af  
motorforhandler Robert Nellesmann, Randers (formand),  
motorforhandler Erik Orth, København (næstformand),  
motorforhandler A. Karberg, København (kasserer),  
motorforhandler Bodo Madsen, København (sekretær),  
motorforhandler Henrik Nellesmann, København.

Foreningens tidligere formænd siden stiftelsen har i rækkefølge været:  
V. Darlov, L. Johnsen, Svend Friis Hansen, Henrik Nellesmann, Arne Fogh,  
Niels Schibbye.

Foreningen er tilsluttet Motorbranchens Fællesråd (14).  
Dens adresse er: Bagerstræde 5—7, Kbhvn. V.

## 18

### SAMMENSLUTNINGEN AF AUTOMOBIL-FABRIKANTER OG IMPORTØRER

Sammenslutningen blev stiftet den 28. marts 1940 med det formål at styrke samarbejdet mellem medlemmerne, varetage disses faglige interesser og repræsentere dem over for myndighederne og offentlige institutioner.

Som medlemmer kan optages personer og virksomheder, der i væsentlig grad driver en gros forretning og for en stor del af landet repræsenterer og fabrikkerer eller importerer automobiler, og som har en import af mindst 50 automobiler om året.

Fra 1. januar 1962 har Sammenslutningen 19 medlemmer.

Før den 28. marts 1940 varetoges medlemmernes interesser af Automobil- & Cycle-Grosserer Foreningen, der var stiftet den 9. oktober 1901, oprindelig kun med medlemmer, der drev en gros virksomhed inden for cykelbranchen, senere også med medlemmer der virkede inden for automobilbranchen, motorcykelbranchen og autotilbehørsbranchen (se 4 og 16).

Tidligt begyndte Automobil- og Cycle-Grosserer Foreningen at interessere sig for udstilling af automobiler og motorcykler, og i 1902, 1905, 1907 og 1914 blev der i samarbejde med andre foreninger såsom Dansk Bicycle Club, Dansk Motorklub og K.D.A.K. afholdt udstillinger i enten Odd Fellowpalæet eller Tivoli.

I 1920 arrangerede foreningen så en så omfangsrig udstilling i Tivoli, at der måtte opføres en stor midlertidig træbygning som ramme om udstillingen. På initiativ af foreningens daværende formand, grosserer Hans Lystrup, gik man derfor i gang med planerne om opførelse af en selvstændig udstillingsbygning, og resultatet blev den nuværende udstillingshal FORUM i København, hvortil grundstenen blev lagt den 25. september 1925.

Forum drives nu af et selvstændigt aktieselskab, der blev stiftet i 1932, og hvori S sammenslutningen har aktiemajoriteten. I selskabets bestyrelse har grosserer Hans Lystrup og civilingeniør Axel Semler siden haft sæde.

Den første automobiludstilling i Forum afholdtes 22. februar til 3. marts 1926, og siden 1950 har S sammenslutningen hvert andet år afholdt international automobiludstilling i Forum.

Siden 1949 har S sammenslutningen gennem de lokale motorkontorer indsamlet materiale vedr. indregistrerede nye motorkøretøjer og behandlet dette statistisk. I bearbejdet form trykkes og udgives måned for måned denne *indregistreringsstatistik* til brug for branchens næringsudøvere og interesserede myndigheder. I de månedlige hæfter udspecificeres materialet amt for amt i person-, vare- og lastautomobiler samt busser og efter mærker og fremstillingslande.

I tiden 1940—52 var civilingeniør Axel Semler formand for S sammenslutningens bestyrelse. Senere har civilingeniør H. C. Møller, København, direktør A. Kjellund, København, og direktør A. Beck, København, været formænd.

Frå 1961 består bestyrelsen af:

Civilingeniør Chr. Mourier, København (formand),  
direktør K. W. Bruun, København (næstformand),  
direktør A. Kjellund, København,  
direktør Einar Friis-Hansen, København, og  
direktør Palle Moe, København.

Landsretssagfører Cai Berg, der allerede fra 1922 virkede i Automobil- & Cycle-Grosserer Foreningen, blev fra 2. april 1931, da hans forgænger, landsretssagfører Charles V. Nielsen, døde, S sammenslutningens sekretær. Efter foreningens opdeling i 4 selvstændige foreninger var han disses sekretær fra 1940 til udgangen af 1951, men på grund af det stadig voksende arbejde overgik han fra 1952 til udelukkende at virke som sekretær for S sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter og Importører, som administrator af de automobiludstillinger, denne har afholdt i Forum, som sekretær for Motorbranchens Fællesråd og som juridisk konsulent for udstillingshallen Forum A/S, hvori S sammenslutningen som nævnt har aktiemajoriteten.

I 1919 flyttedes Automobil- & Cycle-Grosserer Foreningens kontor til Rosenborggade 7, og i 1933 til Vægtergården på Axeltorv, hvor den havde indrettet mødesal og gode kontorlokaler. I oktober 1943 blev kontorerne pludselig med 1 uges varsel rekvireret af den tyske værnemagt. Det lykkedes inden for denne meget korte frist at opnå større og bedre forhold i ejendommen Amaliegade 22, hvor S sammenslutningen stadig har til huse.

S sammenslutningen er tilsluttet Motorbranchens Fællesråd (14).



## SAMMENSLUTNINGEN AF FABRIKANTER OG IMPORTØRER AF MOTORCYKLER

Sammenslutningen stiftedes den 3. april 1940. Foreningen var et resultat af den sektionsdannelse, der i årenes løb havde fundet sted inden for den i 1901 stiftede Automobil- og Cycle-Grosserer Foreningen (se nærmere under Auto-Tilbehørs Grossist-Foreningen AUTIG (4)).

Sammenslutningens formål er at styrke samarbejdet mellem sine medlemmer og varetage deres faglige interesser såvel indbyrdes som over for andre.

Som medlem kan optages ethvert enkeltfirma eller aktieselskab, der importerer eller fabrikkerer motorcykler. Medlemstallet var pr. 1/2 1962 11.

Foreningen ledes af en bestyrelse på 3 medlemmer, for tiden (1961/62)

direktør Andreas B. Rothe, København (formand),

grosserer Georgij Svendsen, København, og direktør P. A. Sørensen, Århus.

Formændene siden stiftelsen i 1940 har været:

Direktør Oxelberg Lindhard 1940—42, grosserer Sven Meyer 1942—44, fabrikant P. A. Fisker 1944—47, direktør Preben Nellemann 1947—48, grosserer H. C. Hedetoft 1948—53, civilingeniør Georgij Svendsen 1953—60 og direktør Andreas B. Rothe 1960 indtil videre.

Landsretssagfører Knud S. Levinsen er sekretær for foreningen fra 1952.

Sammenslutningen er tilsluttet Motorbranchens Fællesråd (14).

Sammenslutningens adresse er: Amaliegade 22, Kbhvn. K.

## SAMMENSLUTNINGEN AF KARETMAGERMESTRE OG KAROSSERIBYGGERE I DANMARK

Karrosseribygnings udvikling her til lands spænder over et tidsrum, der ligger mellem Dejbjergvognens fremstilling og op til vor tids strømlinede bilkarrosseri. På Nationalmuseet står to af disse Dejbjergvogne fra tiden lige efter vor tidsregnings begyndelse.

Selv om faget således er et af de allerældste, og historiske optegnelser findes fra århundreder tilbage, så er det først i 1890, der bliver tilløb til en egentlig faglig bevægelse, i Jylland et enkelt sted (Randers), på Østfyn og i Nordsjælland. Sammenslutningens faglige data begynder imidlertid først med mødet i Roskilde 3. august 1902. 80 sjællandske karetmagermestre mødtes, hvoraf 41 straks indmeldte sig. Dermed stiftedes den sjællandske centralforening, hvis første formand og kasserer blev karetmagermester P. Chr. Jensen, Roskilde. Han blev

ligeledes formand for landsorganisationen Sammenslutningen af Karetmagermestre i Danmark, der stiftedes ved mødet i Fredericia 1. december 1907. Samtidig overtog landsorganisationen den sjællandske centralforenings medlemsblad, der var udkommet periodisk siden 6. juli 1906. I 1956 ændredes sammenslutningens navn til: Sammenslutningen af Karetmagermestre og Karosseribyggere i Danmark, og man har planer om igen at ændre navnet. Sammenslutningens medlemsblad var Karosseribyggeren.

Sammenslutningens formål er at samle alle bestående og senere stiftede foreninger af karetmagere og karosseribyggere i Danmark i én organisation for derved at fremme fagets interesser på alle områder og varetage fælles interesser ved den ved fælles optræden opnåede myndighed. Endvidere at yde gensidig støtte under opståede uoverensstemmelser vedrørende arbejdsforhold og virke for gennemførelse af ensartede minimalpriser for fagets arbejde.

Betingelse for at blive optaget som medlem er aflagt svende- eller mesterprøve inden for faget: vogn- og karosseribranchen.

Medlemsantallet udgør pr. 1/2 1962 ca. 300.

Sammenslutningen, som er tilsluttet Håndværksrådet og Motorbranchens Fællesråd (14), har 5 bestyrelsesmedlemmer, for tiden (1961/62):

Karetmagermester Ejner Rasmussen, Ringsted (formand),  
karetmagermester Christian Sørensen, Tarm (næstformand),  
karetmagermester Kristian Bihl, Højby (kasserer),  
karetmagermester Ludv. Krag, Horsens,  
karetmagermester H. Thirstrup Andreasen, Frederiksværk (formand for Svendeprøvekommissionen og det faglige udvalg).

Tidligere formænd:

Karetmagermester P. Chr. Jensen, Roskilde 1907—49.

Karetmagermester Laurits Andersen, Hørsholm 1949—59.

Foreningens blad er *Karosseribladet* med direktør M. J. Rosenberg som ansvarlig redaktør.

Sammenslutningens adresse er: Roskildevej 141, Ringsted.

## SAMMENSLUTNINGEN AF KAROSSERIFABRIKER I DANMARK

Sammenslutningens historie går tilbage til 17. december 1894, da Karetmagermesterforeningen for København og Omegn blev oprettet.

På en generalforsamling den 30. november 1938 oprettedes Dansk Karosserifabrikantforening, hvis navn den 9. oktober 1948 ændredes til det nuværende.

Foreningens formål er i første række at samle fagets udøvere for at varetage deres fælles faglige interesser, særlig i alle spørgsmål over for arbejderne eller deres organisationer. Desuden er det Sammenslutningens formål at yde de enkelte medlemmer eller grupper af medlemmer bistand under uoverensstemmelser med arbejderne eller deres organisationer, at opnå rimelige priser på fagets arbejde og at virke til fremme af branchens faglige og saglige interesser, hæve branchens anseelse og skabe sammenhold og kollegialitetsfølelse blandt medlemmerne.

Som medlem af foreningen kan optages enhver enkeltperson, ethvert firma, aktieselskab eller interessentskab, der driver lovlig næring inden for karrosseri-branchen og opfylder følgende betingelser:

Den pågældende virksomheds indehavere, ansvarlige ledere eller direktører skal have fuld rådighed over deres bo og være i besiddelse af deres borgerlige rettigheder, og hverken leder eller virksomheden selv må være medlem af nogen faglig sammenslutning af arbejdere, hvis formål efter bestyrelsens skøn er i strid med foreningens formål. En virksomhed må ikke i det øjeblik, den ønsker optagelse, have nogen konflikt af faglig eller økonomisk karakter med sine arbejdere eller deres faglige organisationer.

Sammenslutningens medlemsantal udgør 1/2 1962 ca. 60.

Overenskomstforhandlingerne varetages af Jern- og Metalindustriens Sammenslutning.

I fællesskab med Sammenslutningen af Karetmagermestre og Karosseribyggere i Danmark (20) udarbejdes vejledende prislister.

Foreningens bestyrelse, der er sammensat således, at hver landsdel får en passende repræsentation, består for tiden (1961/62) af følgende:

Fabrikant E. Jørgensen, Glostrup (formand),  
fabrikant H. Kenneth, København (næstformand),  
fabrikant J. L. Nielsen, Holbæk,  
karetmagermester Knud Erik Nielsen, Abildtorpe,  
fabrikant Tage Pedersen, København,  
fabrikant Hans Petersen, Espergærde,  
fabrikant Hans Thisgaard, Vejle.

Tidligere formænd: Fabrikant J. P. Riff, Helsingør, 1938—52 og fabrikant J. Aagaard, Vejle, 1952—54.

Foreningens blad er *Karosseribladet* med direktør M. J. Rosenberg som ansvarlig redaktør.

Foreningen er optaget under Dansk Arbejdsgiverforening og er endvidere medlem af Sammenslutningen af Arbejdsgivere indenfor Jern- og Metalindu-

strien i Danmark, Industrigruppens fælles Hjælpefond samt Håndværksrådet og Motorbranchens Fællesråd (14). Bjarne Rødgård er sekretær for foreningen.

Foreningens adresse er: Nørre Voldgade 34, Kbhvn. K.



22

## SAMMENSLUTNINGEN AF VOGNMALERE I DANMARK (S.A.V)

S.A.V. er en landssammenslutning af vognmalere for hele landet, undtagen for København. S.A.V. samarbejder intimt med Københavns Malerlaugs Vognmalerforening (se 13).

I 1935 startedes der rundt i landet lokale foreninger, der i 1939 samledes i S.A.V. Der er i dag 6 landsdels-afdelinger.

Sammenslutningens formål er at varetage medlemmernes fælles faglige interesser. Opgaven gik i starten ud på at udarbejde nogenlunde ensartede priser til medlemmernes vejledning. Det resulterede i 1950 i den prisliste, som er almindelig kendt inden for motorbranchen. Desuden arbejder S.A.V. med mange andre områder af betydning f. eks. lærlingeuddannelse, værkstedsindretninger.

Betingelser for optagelse i de 6 lokalforeninger, hvoraf S.A.V. består, er, at mesteren er uddannet i malerfaget. Firmaer inden for motorbranchen kan blive medlemmer, såfremt de beskæftiger en faguddannet leder i billakereriet og det pågældende værksted er anmeldt til og anerkendt af myndighederne.

Medlemsantallet pr. 1. jan. 1962 udgør 250.

S.A.V.s hovedbestyrelse udgøres af de 6 landsdelsformænd samt en formand og en kasserer.

Den nuværende bestyrelse (1961/62) består af:

Malermester Emil Petersen, Næstved (formand),  
malermester J. Møller Larsen, Ålborg (sekretær),  
malermester N. Nicolaisen, Horsens,  
malermester I. Lund Nielsen, Silkeborg,  
malermester Helge Blyn, Odense,  
malermester J. Albertsen, Svendborg (kasserer),  
malermester Chr. B. Andreasen, Sorø,  
malermester Kaj Ove Nielsen, Nykøbing F.

S.A.V. er tilsluttet Håndværksrådet og Motorbranchens Fællesråd (14) og arbejder sammen med brancheforeninger i Norge, Sverige og Københavns Malerlaugs Vognmalerforening (K.M.V.) (13) samt med Nordisk Lakerer Forbund.

Foreningens formand var først malermester J. Albertsen, der efterfulgtes af malermester Søren Laursen, Viborg, medens den nuværende formand har fungeret siden 1950.

Sammenslutningen har sit eget medlemsblad, *Sammenslutningen af Vognmalere*, med afdelingsformand N. Nicolaisen, Horsens, som redaktør gennem de sidste 14 år.

Sammenslutningens adresse er: Grimstrupvej 11, Susågården, Næstved.

23, 1 og 5

## UDVALGET AF IMPORTØRER I AUTOGUMMIBRANCHEN

En del af medlemmerne inden for Foreningen af Gummiimportører i Danmark dannede i 1933 ovennævnte selvstændige organ, hvis formål er for de udvalgte tilsluttede virksomheder at fastsætte bindende eller vejledende forretningsbetingelser for salg af autogummi.

Under udvalget hører også Autogummi-Ordningens Reklamationsnævn (A.O.R.), der behandler og afgør alle spørgsmål om erstatning for fabrikationsfejl i det af deltagerne leverede autogummi (5).

16 importører er pr. 1/2 1962 tilsluttet udvalget.

Kun importører, der som eneforhandlere for hele landet repræsenterer udenlandske fabrikker, kan tiltræde udvalget.

Med mellemrum udsender udvalget et blad, *Meddelelser for Autogummibranchen*, til de autoriserede autogummiforhandlere.

Formanden for udvalgets bestyrelse er landsretssagfører Kaj Petersen. Udvalgets sekretariat har adresse: Højbro Plads 6, København K.

Gennem et fællesudvalg ved navn Administrationsudvalget i Autogummibranchen (A.U.) (1), har importørudvalget et nært samarbejde med Autogummi-Forhandler-Foreningen, A.F.F. (2).

Dette administrationsudvalg (1) har til formål at varetage administrationen af det til enhver tid gældende gummiforhandler-system, for tiden en autorisationsordning (anmeldt til Monopoltilsynet under reg. nr. 2194), der er nærmere omtalt under Autogummi-Forhandler-Foreningen (2).

**MOTORBRANCHENS INTERNATIONALE  
ORGANISATIONER**

1	Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles (BPICA).....	224
2	Bureau Permanent International des Constructeurs de Motocycles .....	226
3	Bureau International Permanent des Associations des Vendeurs et Rechapeurs de Pneumatiques (Bipaver).....	227
4	Fédération Internationale des Rectifieurs et Recon- structeurs de Moteurs (F.I.R.M.) .....	228
5	International Office for Motor Trades and Repairs (I.O.M.T.R.) .....	229
6	Nordisk Automobilforhandler Union (N.A.U.).....	233
7	Nordisk Benzinforhandler Union (N.B.U.) .....	233
8	Nordisk Bilværkstedes Union (N.B.V.U.).....	234
9	Nordisk Lakerer Forbund (N.L.F.).....	235

## MOTORBRANCHENS INTERNATIONALE ORGANISATIONER

Af direktør, cand. jur. *Tage Agdal.*

Som det vil fremgå af andre afsnit i denne bog, er motorbranchen en branche, der er i rivende udvikling. Efterhånden placerer den sig her hjemme — ligesom i udlandet — i forreste række inden for næringslivet. U.S.A. ligger i så henseende i spidsen.

Motorbranchen er en international branche. Den vare, der står i centrum inden for motorbranchen — automobilet — fabrikeres for størstepartens vedkommende af et fåtal af fabrikanter, der til gengæld har hele kloden som salgsområde. Tænk blot i denne forbindelse på Ford og General Motors. Vel har disse store automobilkoncerner deres fabrikker liggende rundt omkring verden over, men det hele holdes sammen — koncern for koncern — inden for én fælles ledelse.

På det, vi i denne forbindelse godt kan tillade os at kalde specialisatområderne, hvorved tænkes på tilbehør, gummi, elektriske artikler, benzin og olie, motorcykelfabrikation etc., har udviklingen været tilsvarende. På de fleste områder er der tale om forholdsvis få industricentre, industrikoncerner, der leder produktionen og handelen på det pågældende område tværs over grænserne.

Medens de mange branchemæssige problemer, der rundt omkring i de enkelte lande er knyttet til motorbranchen, har ført til, at denne branches udøvere land for land på baggrund af de enkelte landes erhvervsmæssige særpræg har skabt deres egne brancheorganisationer, har motorbranchens internationale karakter og de fællestræk og fællesinteresser, som derved skabes tværs over landegrænserne, på den anden side bevirket, at der også er blevet etableret internationale brancheorganisationer til fremme af interesser, der ikke er specielle for det enkelte land.

På de følgende sider redegøres for de mest kendte af de internationale organisationer inden for motorbranchen.



# BUREAU PERMANENT INTERNATIONAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES (BPICA)

66, rue La Boétie, Paris VIII<sup>e</sup>

BPICA blev stiftet i 1919 af automobilfabrikantorganisationerne i Belgien, Frankrig, Italien, Storbritannien (United Kingdom) og U.S.A.

Allerede forud for første verdenskrig havde der været en tilsvarende organisation, der var stiftet i 1911, men denne organisation var blevet opløst under krigen.

— — —  
BPICA's formål er ifølge vedtægterne

- a) at virke som fast forbindelsesled mellem nationale organisationer inden for automobilindustrien,
- b) at undersøge alle spørgsmål vedrørende udviklingen inden for automobilindustrien i almindelighed,
- c) i forbindelse hermed at træffe bestemmelse om den generelle forretningspolitik, der bør følges af de tilsluttede grupper og at repræsentere dem i alle sager, hvor fælles optræden anses for nødvendig,
- d) at træffe aftaler og udvise initiativ til fremme af brugen af automobiler og til fremme af automobilindustriens interesser,
- e) at repræsentere automobilindustrien internationalt,
- f) at arrangere internationale automobilkongresser og føre tilsyn med internationale automobiludstillinger og lignende aktiviteter,
- g) at indsamle og distribuere oplysninger om statistiske, kommercielle, industrielle, retlige samt told- og afgiftsmæssige forhold vedrørende automobiler.

— — —  
Medlemskab inden for BPICA kan søges af den fabrikantorganisation i hvert land, der repræsenterer mindst halvdelen af de i vedkommende land eksisterende automobilfabrikker, og hvert land kan inden for BPICA kun repræsenteres af en national organisation.

Følgende organisationer er for tiden tilsluttet BPICA:

<i>Østrig</i>	Fachverband der Fahrzeugindustrie Oesterreiches, Wien.
<i>Belgien</i>	Fédération des Associations de l'Industrie et du Commerce de l'Automobile (F.E.D.I.C.A.), Bruxelles.
<i>Czekoslovakiet</i>	Motokov, Prag.
<i>Frankrig</i>	Fédération Nationale de l'Automobile, Paris.
<i>Tyskland</i>	Verband der Automobilindustrie (V.D.A.) Frankfurt am Main.
<i>Italien</i>	Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche (ANFIA), Torino.

<i>Holland</i>	Nederlandsche Vereeniging der Rijwielen- en Automobielen-Industrie (R.A.I.), Amsterdam.
<i>Spanien</i>	Grupo Automovil, Sindicato Nacional del Metal, Madrid.
<i>Sverige</i>	Sveriges Automobilindustriförening, Stockholm.
<i>Schweiz</i>	Chambre Syndicale de l'Automobile, de la Moto, du Cycle et Accessoires, Genève.
<i>Storbritannien</i> ( <i>United Kingdom</i> )	The Society of Motor Manufacturers & Traders Ltd. (S.M.M. & T.), London.
<i>U.S.A.</i>	Automobile Manufacturers Association (A.M.A.), Detroit.
<i>Jugoslavien</i>	Savezna Industrijska Komora — Savet Industrije Motora i Motornih Vozila, Beograd.

— — —

BPICA ledes af et direktorat (selve bureauet) med en repræsentant for hvert tilsluttet land.

Direktoratet — bureauet — vælger en præsident, vicepræsidenter og en generalsekretær.

Der afholdes møder i den udstrækning, præsidenten anser det for nødvendigt. Hver tilsluttet lands organisation har pligt til at lade sig repræsentere på direktoratets (bureauets) møder.

Beslutninger inden for direktoratet træffes ved absolut majoritet, idet dog hvert enkelt lands organisation selv er herre over, i hvilken udstrækning beslutninger skal gennemføres inden for dens eget område.

Organisationens daglige forretninger ledes og kontrolleres af et forretningsudvalg bestående af præsidenten, 3 vicepræsidenter og generalsekretæren — hver især valgt for en periode af 2 år.

Lederposterne er for tiden (1961/62) besat med følgende:

- Pierre Lemaigre (Frankrig) — præsident,
- G. S. von Heydekampf (Tyskland) — 1. vicepræsident,
- A. Onghena (Belgien) — 2. vicepræsident,
- L. Beleslin (Jugoslavien) — 3. vicepræsident,
- F. de Cabarrus — generalsekretær.

BPICA beskæftiger sig hovedsagelig med spørgsmål, der har relation til internationale automobilstillinger, idet organisationen kontrollerer automobilbranchens deltagelse i internationale udstillinger i Europa.

Et andet vigtigt område for organisationens virksomhed har relation til studiet af tekniske spørgsmål vedrørende automobilkonstruktionen. I så henseende har organisationen konsultativ status hos De Forenede Nationer, ligesom organi-

sationen er industriens repræsentant inden for den europæiske økonomiske kommissions arbejdsudvalg for konstruktion af motorkøretøjer i Genève.

BPICA har samarbejde med følgende internationale organisationer:

International Organization for Standardization (Committee 22: Automobile).

International Road Transport Union.

International Bureau of Containers.

International Chamber of Commerce — Road Transport Committee and General Transport Commission.

Central Committee of the International Touring Association.

International Automobile Federation.

Gennem BPICA foregår også mellem medlemsorganisationerne udveksling af statistikker vedrørende import, produktion og registrering af motorkøretøjer. Organisationen har ligeledes offentliggjort forskellige sammenlignende studieresultater vedrørende skatter og afgifter på motorkøretøjer.

BPICA er i Danmark repræsenteret ved Sammenslutningen af Automobil-Fabrikantér og Importører.

## BUREAU PERMANENT INTERNATIONAL DES CONSTRUCTEURS DE MOTOCYCLES

*5, Square de l'Avenue du Bois, Paris 16<sup>e</sup>*

Motorcykelfabrikanternes internationale sammenslutning blev stiftet i 1948 af repræsentanter for motorcykelfabrikanter i Belgien, Frankrig, England og Italien.

Senere er fabrikanter i følgende lande kommet til: Tyskland, Østrig, Holland, Sverige og Schweiz.

Sammenslutningens formål er ifølge vedtægterne:

- a. at undersøge spørgsmål af interesse for den videre udvikling af motorcykelfabrikation i almindelighed,
- b. at træffe bestemmelse om den generelle forretningspolitik,
- c. at repræsentere de tilknyttede grupper i alle spørgsmål og i alle tilfælde, hvor en samlet optræden anses for nødvendig.

Det er desuden sammenslutningens formål

*at* virke som motorcykelfabrikanternes repræsentant over for de internationale økonomiske og tekniske organisationer,

*at* følge udviklingen inden for motorsporten gennem løbende kontakt med den internationale federation af motorcykelsportsunioner (Fédération internationale Motocycliste),

*at* regulere og kontrollere udstillinger og messer af international karakter.

Organisationens kompetente forsamling, bureauet, består af delegerede fra de tilsluttede organisationer under forsæde af en præsident. Der er 2 ordinære møder årlig.

Organisationens præsident er for 1962/63 M. G. Robecchi, l'Associazione Nazionale del Ciclo, Motociclo ed Accessori (A.N.C.M.A.), Milano.

Organisationens daglige virke varetages af et generalsekretariat med sæde i Paris. Generalsekretær er H. Cochard.

## BUREAU INTERNATIONAL PERMANENT DES ASSOCIATIONS DES VENDEURS ET RECHAPEURS DE PNEUMATIQUES (BIPAVER)

*Zeitglockenlaube 2, Bern*

BIPAVER, autogummiforhandlernes og vulkanisørernes internationale organisation, blev stiftet i Schweiz i 1954 af repræsentanter for flere forskellige nationale organisationer, hver især repræsenterende det pågældende lands organisation for autogummihandel og vulkanisering.

Medlemskab inden for BIPAVER kan i første række søges af nationale organisationer af autogummihandlere og vulkanisører.

I øjeblikket er de nationale organisationer i følgende lande tilsluttet BIPAVER:

Holland, Tyskland, Østrig, Frankrig, U.S.A., Storbritannien, Italien, Sverige, Norge, Finland, Belgien, Schweiz, og Danmark, der repræsenteres ved Autogummi-Forhandler-Foreningen (A.F.F.).

BIPAVER ledes af en komité, der består af formændene og sekretærene for de enkelte nationale organisationer.

Komiteen udpeger af sin midte en præsident og 3 vicepræsidenter, der for tiden (1961/62) er følgende:

- A. Gaulard, Frankrig (præsident),
- H. Beuving, Holland (vicepræsident),
- E. G. Barwell, England (vicepræsident),
- E. Fastabend, Tyskland (vicepræsident).

Det daglige arbejde udføres af organisationens sekretariat i Schweiz, med dr. jur. H. Althaus som sekretær.

# FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES RECTIFIEURS ET RECONSTRUCTEURS DE MOTEURS (F.I.R.M.)

22, Rue du Luxembourg, Bruxelles IV

F.I.R.M. blev stiftet i maj 1956 i Bruxelles af cylinderudboringsvirksomheder i Belgien, England, Frankrig, Holland, Schweiz, Vesttyskland og Østrig.

Organisationens formål er ifølge vedtægterne

- a) på internationalt plan at varetage cylinderudboringsvirksomhedernes interesser overalt i den frie verden,
- b) at formidle information mellem medlemslandenes organisationer.

Medlemskab inden for F.I.R.M. kan søges af alle private arbejdsgiverorganisationer, forbund eller foreninger, forudsat at deres medlemmer er uafhængige arbejdsgivere, som erhvervsmæssigt og som hovedvirke driver cylinderudboringsvirksomhed. Udelukkede fra medlemskab er nationaliserede og kollektiviserede foreninger.

Medlemskab kan desuden søges af frie grupper af cylinderudboringsvirksomheder, som har hjemme i lande, hvor der ikke findes organisationer som de i foregående stykke omtalte.

Flere organisationer fra et land kan opnå medlemskab, forudsat at hver organisation omfatter mindst en tredjedel af de cylinderudboringsvirksomheder, der findes i det pågældende land.

Følgende organisationer er for tiden tilsluttet F.I.R.M.:

<i>Australien</i>	Engine Reconditioners Association of Australia (E.R.A.A.), Melbourne.
<i>Belgien</i>	C.O.M.A.U.B.E.L. (Section Reconstructeurs de Moteurs), Bruxelles.
<i>Danmark</i>	Foreningen af Danske Cylinderservicevirksomheder, København.
<i>England</i>	National Association of Crankshaft and Cylinder Grinders (N.A.C.C.G.), Bristol.
<i>Frankrig</i>	Chambre Syndicale Nationale des Rectifieurs et Reconstructeurs de Moteurs, Paris.
<i>Holland</i>	Centraal Bureau Motorenrevisie (C.B.M.), Haag.
<i>Italien</i>	Associazione Italiana Rettificatori Ricostruttori di Motori (A.I.R.), Turin.
<i>New Zealand</i>	New Zealand Automotive Engine Reconditioners Association (N.Z — A.E.R.A.), Christchurch.
<i>Schweiz</i>	Union Suisse des Rectifieurs, Bern.

<i>Spanien</i>	Gremio Sindical de Talleres de Reparación de Automóviles Sección Rectificadores, Barcelona.
<i>Sverige</i>	Sveriges Motorrenoveringsverkstäders Förbund (S.M.F.), Stockholm 16.
<i>Syd-Afrika</i>	National Office South African Motor Trade Association, Johannesburg.
<i>U.S.A.</i>	Automotive Engine Rebuilders Association (A.E.R.A.), Indianapolis.
<i>Venezuela</i>	Asociación Nacional de Reconstructores de Motores, Caracas.
<i>Vesttyskland</i>	Verband der Motoren Instandsetzungsbetriebe (Zylinder und Kurbelwellenschleifereien) für das Bundesgebiet und West Berlin e.V. (V.D.Z.), Frankfurt am Main.
<i>Østrig</i>	Vereinigung der Österreichischen Zylinder-Lager u. Kurbelwellen-Bearbeitungsbetriebe (Z.K.V.), Wien.

F.I.R.M. ledes af en delegeretforsamling med 2 repræsentanter for hvert tilsluttet land.

Delegeretforsamlingen vælger en bestyrelse, der består af 1 præsident, 3 vicepræsidenter, 1 kasserer og 3 bestyrelsesmedlemmer, for tiden (1961/62) følgende:

- P. Pflaum, Østrig — præsident,
- F. Castets, Frankrig — 1. vicepræsident,
- W. Roeder, Vesttyskland — 2. vicepræsident,
- H. Lee, England — 3. vicepræsident,
- H. Nadien, Belgien — kasserer,
- P. Collett, Norge,
- S. Piatti, Italien,
- P. Schweizer, Schweiz.

Bestyrelsen afholder møde mindst 1 gang om året på præsidentens foranledning.

Foreningen råder over et permanent sekretariat, hvis arbejdsområde fastlægges af bestyrelsen.

## INTERNATIONAL OFFICE FOR MOTOR TRADES AND REPAIRS (I. O. M. T. R.)

*126, Stadhouderslaan, Haag, Holland*

I.O.M.T.R. er en international sammenslutning af brancheorganisationer inden for motorbranchens detaillistområde.

Ifølge organisationens vedtægter repræsenterer organisationen de interesser, der

er knyttet til handel med, reparation af og servicevirksomhed med hensyn til motorkøretøjer.

Organisationen er stiftet i København i 1947.

Organisationens formål er følgende:

- a) at samle og distribuere oplysninger til medlemmerne om alle emner, der direkte eller indirekte berører dem, der verden over udøver næringsvirksomhed i form af detailhandel med eller reparation af motorkøretøjer, eller som driver servicevirksomhed m.h.t. disse.
- b) at organisere og bringe regelmæssige kongresser og konferencer i stand med det formål at styrke forbindelsen og fremme meningsudvekslingen mellem dens medlemmer for så vidt angår ethvert emne af fælles interesse og at styrke, fremme og beskytte disse interesser i hele verden.
- c) at råde og støtte medlemmerne, og — når det skønnes tilrådeligt — at gøre fælles sag med dem på den internationale arbejdsmark.
- d) at repræsentere de ovennævnte interesser over for regeringer, regeringskontorér og andre offentlige eller private enheder samt over for fabrikanter af motorbranchens produkter og tilbehør.
- e) at opmuntre og tilskynde medlemmerne til at tilvejebringe en »moralkodeks« med henblik på udbredelse af branchens etiske grundprincipper på et internationalt plan.
- f) at støtte økonomisk eller på anden måde ethvert medlem, forening, firma eller person, som enten søger at håndhæve grundsætninger, som organisationen kan acceptere som værende til fremme af de ovennævnte interesser, eller som modarbejder handlinger eller forslag, som organisationen anser for at være i strid med de pågældende interesser.
- g) i øvrigt at virke på enhver måde, der kan bidrage til virkeliggørelsen af de mål, der er opstillet.

Medlemskab i I.O.M.T.R. står kun åbent for landsorganisationer, der repræsenterer en eller flere af de ovenfor nævnte næringsgrene inden for motorbranchen (handel, reparation og servicevirksomhed).

Hvert land har 3 stemmer på organisationens kongresser — én stemme for hver af de 3 næringsgrene. Da interesserne inden for motorbranchens detaillist-område i de fleste lande dækkes af én og samme landsorganisation, har den pågældende organisation inden for I.O.M.T.R. følgelig 3 stemmer, medens andre landes organisationer, der hver for sig kun dækker ét af områderne, har 1 stemme.

Følgende landsorganisationer er for tiden tilsluttet I.O.M.T.R.:

*Australien*

Australian Automobile Chamber of Commerce, Melbourne.

<i>Belgien</i>	Fédération des Garagistes de Belgique »FEGARBEL«, Bruxelles. Fédération des Concessionnaires de l'Automobile de Belgique »FECAUBEL«, Bruxelles.
<i>Danmark</i>	Danmarks Automobil-Forhandler-Forening »D.A.F.«, København. Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark »C.A.D.«, København.
<i>Tyskland</i>	Zentralverband des Kraftfahrzeughandels und -Gewerbes e.V. »ZDK«, Frankfurt am Main. Zentralverband des Kraftfahrzeughandwerks »ZVK«, Wiesbaden.
<i>Finland</i>	Autokauppiat r.y., Helsingfors. Autoalan Keskusliitto, Helsingfors.
<i>Frankrig</i>	Chambre Syndicale Nationale du Commerce et de la Réparation de l'Automobile »C.S.N.C.R.A.«, Paris.
<i>Storbritannien</i>	The Motor Agents' Association Ltd. »M.A.A.«, London.
<i>Irland</i>	The Irish Motor Traders' Association, Dublin.
<i>Israel</i>	Israel Garage Association, Tel Aviv.
<i>Italien</i>	Associazione Italiana Concessionari della Produzione Automobilistica »AICPA«, Milano.
<i>Japan</i>	Japan Association of Motor Trade and Service »JAMTS«, Tokio.
<i>Canada</i>	Federation of Automobile Dealer Associations of Canada »F.A.D.A.«, Toronto.
<i>Luxemburg</i>	Fédération des Garagistes-Réparateurs du Grand-Duché de Luxembourg »FEGARLUX«, Luxembourg.
<i>Marokko</i>	Syndicat Marocain de l'Automobile, Casablanca.
<i>New Zealand</i>	New Zealand Retail Motor Trade Association, Inc. Wellington.
<i>Holland</i>	Bond van Automobiel-, Garage- en Aanverwante Bedrijven »BOVAG«, Haag.
<i>Norge</i>	Automobilforhandlernes Landsforbund, Oslo. Automobilverkstedenes Landsforbund, Oslo.
<i>Østrig</i>	Bundesgremium des Handels mit Autos, Motor- und Fahrrädern, Wien. Bundesinnung der Kraftfahrzeugmechaniker, Wien. Fachverband der Garagen und Tankstellen, Wien.
<i>Portugal</i>	Grémio dos Importadores, Agentes e Vendedores de Automóveis e Acessórios do Sul, Lissabon.



<i>Sverige</i>	Motorbranschens Riksförbund, Stockholm.
<i>Schweiz</i>	Autogewerbe-Verband der Schweiz »AGVS«, Bern.
<i>Spanien</i>	Gremio Sindical de Vendedores de Automóviles, Barcelona.
<i>Syd Afrika</i>	South African Motor Trade Association »S.A.M.T.A.«, Johannesburg.
<i>U.S.A.</i>	National Automobile Dealers Association »NADA«, Washington, D.C.

Øverste myndighed inden for organisationen er årskongressen, der ordinært finder sted hvert år i september måned, skiftevis i de forskellige medlemslande.

På denne kongres har de enkelte medlemsorganisationer ret til at give møde med indtil 3 delegerede. Yderligere repræsentanter kan tilstedes adgang som observatører.

Organisationens daglige forretninger ledes og kontrolleres af et direktorat (bestyrelse) på indtil 9 medlemmer. I spidsen for direktoratet står en af direktoratets medlemmer valgt præsident.

Organisationen har sit eget selvstændige sekretariat i Haag. Sekretariatet ledes af en generalsekretær.

I direktoratet er for perioden 1961/62 indvalgt følgende:

- Raoul Permeke, Antwerpen, Belgien — præsident,
- A. F. H. Jansen, Arnhem, Holland — vicepræsident,
- C. Marthinus, Kgs. Lyngby, Danmark — vicepræsident,
- J. Moreau, Paris, Frankrig — vicepræsident,
- A. W. Wright, Birkenhead, Storbritannien,
- James C. Moore, Washington, U.S.A.,
- C. P. M. van Beek, Haag, Holland er generalsekretær.

Af emner, som I.O.M.T.R. i tidens løb har beskæftiget sig med, kan nævnes: Kontrakter mellem automobilforhandlerne og automobilleverandørerne (automobilfabrikanterne).

Kontrakter mellem benzinforhandlerne og deres leverandører (olieselskaberne). Indbytningsbilproblemet.

Reparation af forsvarets køretøjer.

Periodisk kontrolsyn af motorkøretøjer.

Akkordsystemer på automobilværkstederne.

Afbetalingshandelen inden for automobilbranchen.

Motorbranchens rentabilitet og dens avanceforhold.

Fællesmarkedet.

Ophugningsproblemer.

Udlejning uden fører.

Organisationen udsender et månedligt tidsskrift: »I.O.M.T.R.«, ligesom organisationen gennem cirkulærer til medlemsorganisationerne til stadighed holder disse underrettet om resultatet af de branchemæssige undersøgelser, som kontinuerligt foretages fra generalsekretariatets side.

## NORDISK AUTOMOBILFORHANDLER UNION (N. A. U.)

N.A.U. er en sammenslutning af de organisationer, der varetager automobil-detailhandelens interesser i de 4 nordiske lande.

Disse organisationer er:

Danmarks Automobil-Forhandler-Forening, Danmark,  
Autokauppiat r.y., Finland,  
Automobilforhandlernes Landsforbund, Norge,  
Motorbranchens Riksförbund, Sverige.

N.A.U. er stiftet i København i 1947.

Ifølge vedtægterne er unionens formål at fremme automobilhandelens fællesinteresser inden for de fire nordiske lande med særligt henblik på organisatoriske og juridiske spørgsmål samt at virke for et udvidet internationalt samarbejde.

I spidsen for organisationen står et præsidium bestående af de fire landsorganisationers formænd.

Præsidiet holder møde to gange om året, nemlig et ordinært præsidiemøde efter tur i et af de nordiske lande og et ekstraordinært præsidiemøde i tilslutning til den foran nævnte internationale organisation I.O.M.T.R.'s årskongres i det land, hvor denne kongres afholdes.

Herudover afholdes der mindst én gang om året et såkaldt sekretærmøde, hvor de administrative ledere af de fire landsorganisationer mødes til detaljerede drøftelser af spørgsmål af fælles interesse og til forberedelse af præsidiemøderne, hvori de deltager.

Formanden og direktøren for de enkelte landsorganisationer er efter tur henholdsvis udøvende præsident for og sekretær for unionen.

Siden 1961 er der etableret et samarbejde med Nordisk Bilværkstedes Union (N.B.V. U.), således at de to unioner afholder præsidiemøder og sekretærmøder i fællesskab.

## NORDISK BENZINFORHANDLER UNION (N. B. U.)

N.B.U. er stiftet 1947 og består af følgende landsorganisationer:

Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark, Danmark,  
Bensinhandlernes Landsforbund, Norge,  
Sveriges Bensinhandlares Riksförbund, Sverige.

En nystiftet branche-landsforening i Finland forventes at tilslutte sig i løbet af 1962.

N.B.U.'s formål er at fremme benzinforhandlernes gensidige interesser i de nordiske lande med henblik på juridiske, organisatoriske og andre spørgsmål inden for branchen samt at arbejde for et udvidet internationalt samarbejde.

Unionen udøver sin virksomhed gennem et præsidium som over for landsorganisationerne er ansvarligt for varetagelsen af unionens interesser. Præsidiets består af 9 (12) medlemmer, idet hver landsorganisations direktør eller forretningsfører tillige med 2 medlemmer af organisationen udgør præsidiets medlemmer.

Præsidiets afholder ordinært møde mindst én gang årlig og i øvrigt efter behov.

Præsidentskabet og præsidiets mødested går på omgang mellem landene. For perioden februar 1961 til marts 1963 er formanden for Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark unionens præsident. — Samme organisations direktør har siden 1955 været unionens sekretær.

## NORDISK BILVÆRKSTEDS UNION (N. B. V. U.)

N.B.V.U. er en sammenslutning af de organisationer, der har til speciel opgave at varetage automobilværkstedernes interesser i de 4 nordiske lande.

Disse organisationer er:

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Danmark,  
Autoalan Keskuiliitto r.y., Finland,  
Automobilverkstedenes Landsforbund, Norge,  
Motorbranschens Riksförbund, Sverige.

N.B.V.U. stiftedes i Oslo i 1945 som en fortsættelse af et vist samarbejde før krigen.

N.B.V.U.'s oprindelige navn var Bilværkstedernes nordiske permanente Komite, men navnet ændredes i 1952.

Ifølge vedtægterne er unionens formål at fremme automobilværkstedsbranchens fællesinteresser inden for de fire nordiske lande med særligt henblik på organisatoriske og juridiske spørgsmål samt at virke for et udvidet internationalt samarbejde.

I spidsen for organisationen står et præsidium bestående af de fire landes landsorganisationers formænd.

Præsidiets holder møde 1 à 2 gange om året, nemlig et ordinært præsidiemøde efter tur i et af de nordiske lande og eventuelt et ekstraordinært præsidiemøde i tilslutning til den foran nævnte internationale organisation I.O.M.T.R.'s årskongres i det land, hvor denne kongres afholdes.

Herudover afholdes der én gang om året et såkaldt sekretærmøde, hvor de administrative ledere af de fire landsorganisationer mødes til detailldrøftelse af spørgsmål af fælles interesse og til forberedelse af præsidiemøderne, hvori de deltager. Formanden og direktøren for de enkelte landsorganisationer er efter tur henholdsvis udøvende præsident for og sekretær for unionen.

Siden 1961 er der etableret et samarbejde med Nordisk Automobilforhandler Union (N.A.U.), således at de to unioner afholder præsidiemøder og sekretærmøder i fællesskab.

## NORDISK LAKERER FORBUND (N. L. F.)

Nordisk Lakerer Forbund er stiftet den 25. august 1957 med følgende formål:

- at varetage forbundets fælles interesser,
- at virke for håndværkets udvikling i teknisk, økonomisk og social henseende,
- at virke for god faglig standard,
- at virke for god kontakt mellem nordiske vognmalere,
- at virke for udveksling af erfaringer mellem landene,
- at virke for udbredelse af aktuelle informationer til Nordens vognmalere, gennem de respektive blade eller på anden måde.

Tilsluttet forbundet er:

- Sveriges Lackeringsverkstäders Riksförbund,
- Norsk Lakkeremesterforening,
- Københavns Malerlaugs Vognmalerforening,
- Sammenslutningen af Vognmalere i Danmark.

Forbundet ledes af en forsamling bestående af indtil 2 repræsentanter for hver tilsluttet forening, men de enkelte foreninger kan herudover sende observatører til møderne.

Den nuværende ledelse består af:

- Emil Petersen, Danmark (formand),
- Georg Nielsen Omø, Danmark (sekretær),
- Sture Ekstrand, Sverige,
- Gustav Hultman, Sverige,
- John Howland, Norge.

# MOTORBRANCHENS FAGBLADE

<b>Autig — Tidsskrift for Motorteknik og Autotilbehør</b>	<b>240</b>
<b>Auto-Mekaniker-Mesteren</b> .....	<b>240</b>
<b>Benzin og Olie</b> .....	<b>240</b>
<b>Bil og Motor</b> .....	<b>241</b>
<b>Karosseribladet</b> .....	<b>241</b>
<b>Motor Service og Autoteknisk Tidsskrift</b> .....	<b>242</b>
<b>Sammenslutningen af Vognmalere — S A V</b> .....	<b>243</b>
<b>Vulkanisør Tidende</b> .....	<b>243</b>

## MOTORBRANCHENS FAGBLADE

Af direktør *J. Most.*

Udgivelsen af et medlemsblad er ikke den mindst vigtige del af en brancheorganisations virke, og inden for motorbranchen udgiver da også flere organisationer sådanne publikationer, der regelmæssigt — almindeligvis hver måned — tilsendes samtlige medlemmer.

I en så omfattende branche som motorbranchen, der spænder over mange forskellige erhvervsgrupper, finder man en række foreninger, der hver for sig varetager de enkelte gruppers interesser.

De fleste af disse foreninger udsender da også et blad, hvis formål vel først og fremmest er at være bindeleddet mellem foreningens ledelse og de enkelte medlemmer. Ikke alle deltager i de medlemsmøder og generalforsamlinger, der afholdes landet over, hvor ledelsen redegør for branchens aktuelle forhold og problemer, men ved udsendelse af et blad har ledelsen mulighed for at komme i forbindelse med samtlige medlemmer og redegøre for det arbejde, den udfører.

Foreningerne har endvidere mulighed for gennem et blad at udsende fagligt stof, som den enkelte ofte har vanskelighed ved selv at fremskaffe, til medlemskredsen.

Særlig i moderne tid, hvor der overalt finder en rivende udvikling sted, er det naturligt for en brancheorganisation at holde medlemmerne underrettet om denne udvikling, hvis branchen ikke skal stagnere, og hertil er et blad udmærket anvendeligt. Man ser da også, at næsten alle fagblade — foruden rent foreningsmæssigt stof — indeholder en mængde faglige oplysninger, som kan bidrage til at hæve fagets niveau ved at orientere læserne om alt det nye, der kommer frem inden for det pågældende område, dels af handelsmæssig, dels af teknisk art. Mange synes vist, at annoncerne ikke er den mindst interessante del af et fagblads indhold. Gennem studium af annoncerne, der ofte tillige indeholder tekniske beskrivelser, kan de nemlig holde sig underrettet om fremkomsten af nye apparater og teknisk udstyr, som det kan være nødvendigt at anskaffe for at være på højde med fagets standard.

Samtlige branchens blade ejes og udgives af de respektive organisationer, med en enkelt undtagelse, som medlemsblade, og i de fleste tilfælde er organisationernes daglige ledere ansvarshavende redaktører.

Nedenfor lidt om de enkelte fagblade i alfabetisk rækkefølge:

#### AUTIG — *Tidsskrift for Motorteknik og Autotilbehør*

er siden januar 1960 udgivet af Auto-Tilbehørs Grossist-Foreningen (AUTIG) som foreningens talerør over for myndighederne og offentligheden samt som reservedels- og tilbehørsbranchens kontakttled til de forskellige grene inden for automobilbranchen. Redaktør er *J. Falcon*.

Bladets opgave er at bringe orientering om tilbehør til biler, motorcykler, knallerter og traktorer og om tekniske og sikkerhedsmæssige nyheder. Endvidere beskæftiger det sig med den politiske, handelsmæssige og trafikale udvikling, der kan have interesse for automobilbranchen som helhed.

AUTIG udsendes månedlig i et oplag af 5000 eksemplarer gratis til automobilforhandlere, autoreparatører, motorcykelforhandlere og servicestationer samt til offentlige myndigheder.

Bladet trykkes i Sankt Annæ Trykkeri A/S, Store Kongensgade 40, København. Annonceekspedition og distribution: Sankt Annæ Forlag, Store Kongensgade 40, København.

Årligt sidetal: 280 sider.

#### AUTO-MEKANIKER-MESTEREN

De københavnske autoværksteders organisation — Københavns Automekaniker Laug — har siden 1. november 1953 udgivet eget medlemsblad under ovennævnte navn.

Siden starten har bladet været redigeret af lavets forretningsfører, *Tage Lindbek*. —

Bladet udsendes hver måned i 450 eksemplarer og indeholder ud over rent foreningsstof tekniske artikler og oplysninger om nyheder og arbejdsmetoder, som kan være til gavn for fagets udøvere i det daglige.

Auto-Mekaniker-Mesteren trykkes hos Lyngby Bogtrykkeri, Hovedgaden 44, Lyngby. Annonceekspedition og distribution foregår gennem lavets kontor Rosenborggade 9, København K.

Årligt sidetal: 250 sider.

#### BENZIN OG OLIE

Ovennævnte blad udgives af Centralforeningen af Benzinformidlere i Danmark.

Det udkom i årene 1927-1941 under navnet Benzin-Tanken under skiftende redaktion af benzinformidlere *F. O. N. Petersen*, *Karl H. Gøtke* og *Jacob Madsen*. På grund af krigen ophørte det at udkomme. Først i 1946, da benzintilførslerne havde bedret sig, genoptoges udgivelsen med direktør *Hans H. Kjølscn* som redaktør indtil februar 1948, hvor sekretær *Svenn Schmidt* overtog



redaktionen. Bladet udkom i en årrække under navnet Benzin-Bladet. I 1951 ændredes navnet til det nuværende Benzin og Olie.

Bladets redaktør har fra august 1954 været direktør *A. Behrendt*.

Bladet udsendes hver måned i et oplag af 3900 eksemplarer gratis til foreningens medlemmer og til en del abonnenter og bringer artikler omhandlende benzin- og oliebranchens tekniske og handelsmæssige problemer. Endvidere bringer det foreningsmæssigt stof og er bindeleddet mellem centralforeningen og de under denne henhørende 34 lokalforeninger.

Bladet trykkes hos bogtrykkeriet Selandia, Fælledvej 19, København. Annonceekspedition og distribution foretages af foreningens kontor.

Årligt sidetal: 300 sider.

## BIL OG MOTOR

Danmarks Automobil-Forhandler-Forening (D.A.F.), der blev stiftet i 1936, påbegyndte først at udsende sit medlemsblad *Bil og Motor* den 1. maj 1946.

Bladets første redaktør var foreningens daværende direktør, civilingeniør *Hans H. Kjølser*.

Siden 1949 redigeres bladet af den nuværende direktør, cand. jur. *Tage Agdal*, og udsendes hver måned gratis til foreningens medlemmer og til beslægtede brancheorganisationer her i landet og i udlandet samt til en del abonnenter. Oplaget er 1325 eksemplarer.

I årene har bladet bragt stof af intern foreningsmæssig karakter samt alment branchestof fra ind- og udland af interesse for medlemmerne — ikke mindst fra automobils hovedland U.S.A. Endvidere har bladet holdt medlemmerne orienteret om retsafgørelser og de love og bekendtgørelser, som vedrører motorbranchen. Fra 1. januar 1962 er det redaktionelle stof udvidet med 4 sider med henblik på speciel behandling af værkstedsspørgsmål.

*Bil og Motor* trykkes hos H. P. Hansens Bogtrykkeri A/S, Holbergsgade 20, København, og annonceekspedition og distribution sker gennem Dansk Bladforlag, Amaliegade 22, København.

Årligt sidetal: 450 sider.

## KAROSSERIBLADET

Centralforeningen af Hjul- og Karetmagermestre på Sjælland udsendte den 1. juli 1906 det første »Karosseriblad« på abonnentbasis.

Det blev i 1908 medlemsblad for den i 1907 stiftede Sammenslutning af Karetmagermestre i Danmark med karetmagermester *P. Chr. Jensen* som redaktør og er således det ældste blad inden for branchen.

I tiden april 1950 til september 1951 udkom bladet under navnet *Kareten*

med vognfabrikant *V. Winther Jensen* som redaktør. Sammenslutningen af Karosserifabrikanter i Danmark udsendte på samme tid Karosseribladet under redaktion af forretningsfører *Tage Lindbek* og senere karosserifabrikant *J. P. Riff*. I oktober 1951 enedes man om et fælles medlemsblad Karossen under redaktion af *V. Winther Jensen* og direktør *M. J. Rosenberg*.

Fra april 1956 fik de to organisationer igen hver sit medlemsblad — for karetmagermestrenes vedkommende Karosseribyggeren under redaktion af karetmagermester *Laurits Andersen* og for karosserifabrikanternes vedkommende Karosseritidende under redaktion af direktør *M. J. Rosenberg*.

Fra januar 1959 har de to foreninger atter udsendt et fælles medlemsblad Karosseribladet med direktør *M. J. Rosenberg* som redaktør. Bladet udsendes gratis 8 gange årlig til medlemmerne af de to foreninger i et oplag på 800 eksemplarer og indeholder foreningsstof og tekniske data af interesse for branchen.

Det trykkes hos Roskilde Tidendes bogtrykkeri. Annonceekspedition: Sølvgade 36, København K.

Årligt sidetal: 84 sider.

## MOTOR SERVICE og AUTOTEKNISK TIDSSKRIFT

udgives som medlemsblad af Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (C.A.D.).

Første nummer af bladet udkom den 1. januar 1937 under navnet *Motor Service* og var organ for Automobil- og Motorindustriforeningen i København, hvilken forening senere ændrede navn til Københavns Automekaniker Laug. Redaktør var ingeniør *Sv. Gørløv*. Bladet udsendtes på abonnementsbasis for redaktørens regning.

Samtidig udsendte en anden dengang eksisterende værkstedsforening — Sammenslutningen af Autoreparatører, København (S.A.R.) — et medlemsblad *Autoteknisk Tidsskrift* under redaktion af ingeniør *Sv. Aa. Mathiesen*. Begge blade beskæftigede sig med værkstedsforhold, lærlingeforhold og andre problemer af almen interesse for automobilværkstederne.

Da landsforeningen C.A.D. blev stiftet i foråret 1939 og begge ovennævnte foreninger blev tilsluttet denne, opnåedes der enighed om, at de to blade fra maj 1939 skulle sluttet sammen under navnet *Motor Service og Autoteknisk Tidsskrift* med ingeniør *Sv. Gørløv* som redaktør. Fra 1. januar 1940 blev bladet endelig overdraget til C.A.D. som medlemsblad og lagt direkte ind under C.A.D.s administration.

C.A.D.s første formand, fabrikant *N. K. Pedersen*, blev ansvarshavende redaktør, indtil han trådte tilbage som formand, og fra december 1946 har bladet været redigeret af C.A.D.s daglige leder, direktør *J. Most*, som siden 1940 havde været medarbejder ved bladet.

Bladet udkommer den 20. i hver måned i et oplag på 1.800 eksemplarer og udsendes gratis til medlemmerne af de tilsluttede lokalforeninger landet over samt desuden til en del abonnenter.

Det har i årene næsten udelukkende beskæftiget sig med værkstedsforhold og været redigeret som en kombination af et autoteknisk fagblad og et foreningsblad. Der er således foruden stof af rent teknisk karakter bragt såvel faglige artikler som foreningsmæssige meddelelser om landsforeningen og dens lokalforeningers arbejde og virke.

Bladet trykkes hos bogtrykkeriet Selandia, Fælledvej 19, København. Annonceekspedition og udsendelsen sker gennem foreningens kontor.

Årligt sidetal: 300 sider.

### SAMMENSLUTNINGEN AF VOGNMALERE — S.A.V.

Sammenslutningen af Vognmalere har siden december 1947 udgivet et medlemsblad under redaktion af malermester *N. Nicolajsen*, Horsens.

Bladet har i årene behandlet spørgsmål af såvel faglig som foreningsmæssig art og virker som bindeled mellem sammenslutningen og de enkelte medlemmer og mellem disse og branchens leverandører. Det søger bl. a. at skaffe og videregive oplysninger om moderne værkstedsindretning og fordele og ulemper ved de forskellige materialer, som anvendes inden for branchen.

Bladet udsendes månedlig i et oplag af 450 eksemplarer gratis til medlemmer af sammenslutningen samt en del abonnenter.

Det trykkes hos Horsens Folkeblads bogtrykkeri. Annonceekspedition og distribution Sct. Helenevej 20, Horsens.

Årligt sidetal: 172 sider.

### VULKANISØR TIDENDE

udkom første gang i maj 1926 som medlemsblad for Dansk Vulkanisør-Mesterforening.

Redaktøren har i alle årene været foreningens forretningsfører *Tage Lindbek*.

Bladet udkommer i 450 eksemplarer og udsendes hver måned gratis til foreningens medlemmer.

Som andre medlemsblade indeholder det først og fremmest rent foreningsmæssigt stof og derudover artikler af arbejdsmæssig interesse for vulkaniseringsvirksomhederne landet over — bl. a. vedrørende reparationer og pålægning af slidbaner på automobilbæk.

Bladet trykkes på N.C. Trykkeriet, Sydhavns Plads 4, København SV.

Annonceekspedition og distribution foretages af foreningens kontor.

Årligt sidetal: 400 sider.

## HVERDAGSLIVETS PROBLEMER

*Nogle betragtninger over spørgsmål med relation til faktiske og retlige forhold inden for motorbranchen.*

Af kontorchef, cand. jur. *S. A. Koustrup*  
og advokat, cand. jur. *P. Groth.*

Et væld af love og bestemmelser griber regulerende ind i motorbranchens dagligliv. Der er meget at tage vare på for den virksomhedsleder, der vil være à jour med disse spørgsmål, hvilket tydeligt afspejler sig i det hastigt voksende antal forespørgsler om faktiske og retlige forhold, som branchens forskellige organisationer daglig modtager.

Nu er det ikke hensigten her at fremkomme med en opregning og behandling af alle de retlig-betonede problemer, som kan tænkes at opstå for branchen, men de særlige spørgsmål, som nedenfor omtales, har i hvert fald jævnlig givet anledning til hovedbrud og spekulation.

*Det fradragsberettigede afbetalingstillæg.*

Efterkrigsårenes stigende afbetalingssalg stillede branchen over for et stadig hyppigere udtalt krav fra køberne om indførelsen af et finansieringstillæg, som af ligningsmyndighederne kunne anerkendes som fradragsberettigede renter.

Et finansieringstillæg beregnet som  $\frac{8}{12}\%$  af den ved kontraktens udfærdigelse tilbageværende restgæld, multipliceret med det antal måneder, hvori kontrakten skulle løbe, plus kr. 3,00 pr. udstedt veksel, kunne ifølge Højesterets praksis ikke anerkendes af Ligningsdirektoratet som fradragsberettigede renter, men blev betragtet som en del af afbetalingsprisen, der følgelig kun kunne afskrives i det omfang, afskrivningsreglerne afgav hjemmel for afskrivning på erhvervs-køretøjer.

*I løbet af 1959 fandt D.A.F. frem til et praktisk finansieringssystem, der giver afbetalingskøberne ret til at trække finansieringsomkostningerne fra på selvangivelsen som fradragsberettigede renter, samtidig med at man bibeholdt det gængse system med lige store periodiske ydelser.*

Finansieringstillægget efter dette system er baseret på bagudfaldende renter, som efter et annuitetsprincip er indarbejdet i de periodiske lige store afbetalingsydelser.

Foruden at give afbetalingskøberen den omtalte fradragsret indeholder systemet bl. a. også den fordel, at parterne får en mere retfærdig opgørelse i de tilfælde, hvor kontrakten skal indfries før forfaldstid, hvad enten det drejer sig om tilbagetagelse på grund af misligholdelse, eller fordi kontrakten ønskes indfriet af køberen.

I forbindelse med den finansieringstabel, som systemet er bygget op efter, er der tillige udarbejdet en renteberegningstabel, der uden besvær giver de interesserede parter oplysning om, hvor stor en del af det samlede rentebeløb der vedrører en given periode.

Denne renteberegningstabel udleveres til køberen tillige med kontraktgenparten, således at køberen når som helst kan se, hvor meget af den samlede ydelse der er renter, og hvor meget der er afdrag.

Som en konsekvens af, at finansieringstillægget beregnes efter annuitetsprincippet som bagudfaldende renter af den til enhver tid værende restgæld, skal den i afbetalingsloven krævede minimumsudbetaling (15 %) ikke beregnes af finansieringstillægget, således som det skulle efter det gamle system. Det nye finansieringssystem er blevet modtaget med den største interesse af såvel forbrugerorganisationerne som pressen, der har betegnet systemet som et columbusæg, og systemet har da også vundet overordentlig stor udbredelse og er vel efterhånden omtrent enerådende.

### *Risikoen ved salg på afbetaling til købere, der har videresalgshensigt.*

Et ejendomsforbehold, der tages over for visse kategorier af afbetalingskøbere, vil være ugyldigt over for disse køberes omsætningserhververe (køber nr. 2) på grund af første købers personlige forhold. Den købergruppe, der specielt er »farlig« for branchen i så henseende, er personer, der erhvervsmæssigt er tilknyttet branchen på en sådan måde, at der kan være mulighed for, at disse personer handler med motorkøretøjer.

Der er især tale om følgende købergrupper:

1. Autoudlejningsvirksomheder.
2. Sælgere og andre funktionærer i virksomheder, der forhandler motorkøretøjer.
3. Værkførere og mekanikere.

Domstolene har klart fastslået det princip, at afbetalingssælgeren mister sit ejendomsforbehold over for godtroende omsætningserhververe (køber nr. 2), såfremt afbetalingssælgeren er vidende om, at køber nr. 1 er forhandler af genstande af tilsvarende art som det solgte. Selv om afbetalingskøberen ikke er egentlig forhandler af tilsvarende genstande, men kun lejlighedsvis sælger genstande af samme art, kan dette forhold være tilstrækkeligt til, at sælgeren mister

sit ejendomsforbehold, hvis det godtgøres, at man med rimelighed kan bebrejde sælgeren, at han har båret sig uforsigtig ad ved ikke at undersøge køberens forhold nærmere før salget.

I alle disse situationer vil afbetalingssælgeren opnå en bedre sikkerhed ved at tage underpant i det solgte, idet et tinglyst underpant ikke mistes, såfremt afbetalingssælgeren videresælger motorkøretøjet.

### *Handel med umyndige.*

En købergruppe, som hyppigt volder automobilbranchen problemer, er de umyndige personer. Det er nu engang således, at det er vanskeligt at se på en person, om han eller hun er over eller lige under 21 år, men det er vigtigt at gøre sig klart, at man ikke retsgyldigt kan sælge på afbetaling til personer under 21 år, fordi disse i henhold til reglerne i myndighedsloven ikke på egen hånd med bindende virkning kan skrive under på en kontrakt, hvorved de påtager sig en gældsforpligtelse. Det er endog ikke tilstrækkeligt, at den umyndiges værger (faderen og moderen i forening) giver deres samtykke til handelens indgåelse, idet værgerne som regel ikke uden samtykke af overøvrigheden (amtmanden, i København overpræsidenten) kan forpligte den umyndige ved køb af så kostbare genstande, som motorkøretøjer normalt er. Vil derfor en person under 21 år erhverve et motorkøretøj, må en af værgerne købe køretøjet, d.v.s. skrive under på kontrakten, hvorefter værgerne og den umyndige indbyrdes må finde en ordning.

For at få det rette forhold frem, f. eks. i relation til skattevæsenet, kan vognen, der jo skal tilhøre den umyndige, indregistreres med den umyndige som bruger.

### *Ejendomsforbehold i »indføjede genstande«.*

I praksis drejer spørgsmålet sig om, hvorvidt der gyldigt kan tages ejendomsforbehold i ombytningsmotorer, reservedele, autotilbehør, autogummi o. l., der indføjedes i et motorkøretøj.

Det afgørende synspunkt er, hvorvidt den solgte genstand er indføjet således i motorkøretøjet, at den ikke kan udskilles igen uden skade for køretøjet, d. v. s. hvorvidt tekniske hensyn stiller sig i vejen for fjernelsen. Man kommer herefter frem til den hovedregel, at genstande, der indføjedes i motorkøretøjer, og som i højere grad har karakter af nødvendigt og almindeligt tilbehør, ikke selvstændigt kan være genstand for ejendomsforbehold, idet disse ting ved indføjelsen bliver en integrerende del af køretøjet, medens der sikkert gyldigt vil kunne tages ejendomsforbehold over for autoradioer og andre autotilbehørs-genstande, der ved en simpel foranstaltning kan udskilles igen uden skade for køretøjets egenskab af motorkøretøj. Er køretøjet solgt på afbetaling, vil indføjede genstande blive grebet af ejendomsforbeholdet i køretøjet, hvis de træder i stedet for tilsvarende genstande.

### *Sælgerens ejendomsforbehold ctr. visse offentlige kravs fortrinsstilling.*

Det er indlysende, at så kostbare salgsobjekter som motorkøretøjer ikke ville kunne få den udbredelse i det moderne samfundsliv, som de har i dag, såfremt disse motorkøretøjer skulle købes *kontant*. Kun et fåtal er i stand til at købe motorkøretøjer kontant, og en væsentlig del af detailhandelen med motorkøretøjer må derfor foregå på afbetaling.

For at kunne sælge på afbetaling må sælgeren, for ikke at komme ud i en uoverskuelig risiko og for at kunne få finansieret sine afbetalingshandeler, nødvendigvis have en rimelig sikkerhed i det solgte køretøj.

En sådan sikkerhed kan afbetalingssælgeren opnå i form af et ejendomsforbehold i det solgte, således at sælgeren i tilfælde af køberens misligholdelse kan tilbagebætte motorkøretøjet ved en fagedforretning.

Der er også mulighed for, at sælgeren kan sikre sig ved at få udstedt og tinglyst et løsørepantebrev i køretøjet, der er solgt på kredit. Hvad enten afbetalings-sælgeren vælger den ene eller den anden af disse to former for sikkerhed, *vil sælgeren, dog kunne blive udsat for, at den opnåede sikkerhed i realiteten bliver illusorisk, fordi visse krav fra det offentliges side skyder sig ind foran sælgerens ret.* Disse offentlige krav er følgende:

- a) Statens krav på vægtafgift,
- b) Toldkrav,
- c) Konfiskationskrav for ulovlig jagt.

Af de her nævnte krav er det navnlig statens særlige krav på *forfalden, endnu ikke betalt vægtafgift*, der volder forhandlerne problemer. Ifølge vægtafgiftsloven (lov nr. 99 af 28. marts 1962 om afgift af motorkøretøjer m. v.) *går statens krav på forfalden vægtafgift forud for al anden gæld i motorkøretøjet, herunder også forud for ejendomsforbehold og tinglyst løsørepant.* Dette betyder i praksis, at en afbetalingssælger, der har sikret sit resttilgodehavende ved gyldigt ejendomsforbehold i et motorkøretøj, når som helst kan risikere, at værdien af ejendomsforbeholdet bliver reduceret derved, at et krav på forfalden vægtafgift trænger sig ind foran dette. Problemet er størst med hensyn til dieselmotorkøretøjer, f. eks. diesellastautomobiler, hvor vægtafgiften for en stor kølevogn for en kvartårlig periode godt kan beløbe sig til flere tusinde kroner. I praksis vil det ofte være muligt for en sådan afbetalingskøber at køre i flere afgiftsperioder, inden politiet fjerner nummerpladerne, og resultatet kan meget let blive, at vægtafgiften repræsenterer et større beløb end afbetalingssælgerens resttilgodehavende.

Fra branchens side har man gjort adskillige forsøg på at forhindre de kalamiteter, som opstår for branchens udøvere, som følge af sådanne forhold. Branchen har således foreslået myndighederne, at brancheorganisationen skulle have ad-

gang til myndighedernes fortegnelse over vægtafgiftsrestancerne, således at brancheorganisationen kunne advare sine medlemmer. Endvidere har man fra brancheorganisationens side indtrængende henstillet til Finansministeriet, at amtstuerne ikke giver vognmændene henstand med flere perioders vægtafgift, samt henstillet til politiet, at der ikke tøves med at fjerne nummerpladerne på de vogne, for hvilke der er restancer.

Myndighederne har oplyst, at der ikke i egentlig forstand gives henstand med afgiften, men sagernes ekspedition kan tage nogen tid, hvilken er årsagen til, at der undertiden kan være restancer for flere perioder. For at bøde på disse ulemper har myndighederne givet tilladelse til, at forhandlerne under visse forudsætninger hos de vægtafgiftsopkrævende myndigheder kan få oplyst, hvorvidt motorkøretøjets ejer har betalt sin vægtafgift.

Også statens krav på toldafgifter har i praksis *skabt* vanskeligheder for automobilforhandlerne. Efterhånden som automobilen vinder mere og mere udbredelse i befolkningen, kan det desværre ikke undgås, at motorkøretøjerne undertiden anvendes til illegale formål. Det er ikke længere noget helt sjældent fænomen, at lyssky elementer erhverver et motorkøretøj udelukkende i den hensigt at benytte dette til smugleri.

Det er ofte kostbare motorkøretøjer, der købes til sådant formål, for at forbryderne lettere kan gennemføre deres forhavende ved at give det udseende af, at ejeren er velsitueret.

Ifølge toldlovens § 190, stk. 4, kan toldvæsenet uanset bestående ejendomsforbehold tilbageholde et til smugleri anvendt køretøj som sikkerhed for forfaldne toldkrav.

Selv om foreliggende domspraksis tyder på, at bestemmelsen af domstolene fortolkes med fornuft, frembyder en bestemmelse som den omhandlede, der giver myndighederne adgang til »for smed at rette bager«, et ikke ringe usikkerhedsmoment i afbetalingshandelen.

Et tilsvarende forhold gør sig også gældende i *jagtloven*, lov nr. 109 af 25/3 1959, der i § 36, stk. 7, indeholder hjemmel for, at myndighederne kan konfiskere et motorkøretøj, der har været anvendt til ulovlig jagt, uanset at tredjemand har et gyldigt ejendomsforbehold i køretøjet.

Såfremt en automobilforhandler er så uheldig at sælge et motorkøretøj til en kunde, der anvender motorkøretøjet til ulovlige jagtudflugter, vil automobilforhandleren kunne risikere at blive straffet hårdt økonomisk for kundens krybskytteri, uanset at automobilforhandleren intet som helst kendskab har til disse ulovligheder.

Der er dog ifølge domspraksis grund til at antage, at domstolene kun vil skride til konfiskation, hvis automobilforhandleren er direkte impliceret.



### *Autoreparatørens retsstilling og de offentligretlige krav.*

Det samme usikkerhedsmoment som de ovenfor beskrevne offentligretlige bedre prioriterede krav frembyder for den, der har et gyldigt ejendomsforbehold i et på afbetaling solgt motorkøretøj, frembyder disse offentligretlige krav også i relation til det værksted, der har repareret et motorkøretøj, og som vil udøve tilbageholdsret for sit reparationstilgodehavende i køretøjet.

Det er dog også her de forfaldne vægtafgifter, der frembyder det største problem.

Enhver autoreparatør vil særlig ved reparation af dieselmotorkøretøjer, på hvilke vægtafgiften repræsenterer betydelige beløb, kunne risikere at blive sorteper, såfremt automobilets ejer ikke er i stand til at betale reparationsregningen, og såfremt forholdet desuden er det, at køretøjets ejer er i restance med betaling af vægtafgift.

*Talrige autoreparatører har i tidens løb måttet konstatere, at den sikkerhed, som deres tilbageholdsret normalt kan give dem for betaling af deres reparations-tilgodehavende, er ganske illusorisk, når staten foretager udpantning i motorkøretøjet.*

Såfremt vægtafgiften allerede var forfalden til udbetaling, forinden køretøjet blev indleveret til reparation, må reparatøren ifølge foreliggende domspraksis finde sig i, at udpantningen for denne forfaldne vægtafgift går forud for tilbageholdsretten, og at staten ved tvangsauktion over køretøjet bliver fyldestgjort for dette vægtafgiftskrav.

Det eneste, reparatøren i en sådan situation kan gøre for at søge at redde lidt af sit tilgodehavende, er at møde op på auktionen og søge at købe køretøjet billigt, således at han måske kan tjene en skilling ved videresalg.

### *Mangelen af et centralregister til registrering af rettigheder over motorkøretøjer.*

Bortset fra de ovenfor beskrevne ubehageligheder og overraskelser, som enhver sælger af motorkøretøjer desværre må være forberedt på at kunne komme ud for, er afbetalingssælgerens ejendomsforbehold i øvrigt ganske godt beskyttet i dansk ret.

Der er således fast højesteretspraksis for, at den sælger, der har et gyldigt ejendomsforbehold, vil kunne kræve sig indsat i besiddelse af det solgte motorkøretøj, *uanset hvor mange salgsled dette senere måtte have passeret, herunder også uanset om motorkøretøjet i et salgsled — bortset fra det første — f. eks. er blevet videresolgt af en automobilforhandler.*

Den omstændighed, at ejendomsforbeholdet har en så stor autoritet i dansk ret, er imidlertid netop årsagen til, at der altid opstår et betydeligt usikkerhedsmoment for branchens udøvere, når disse *erhverver* motorkøretøjer.

Forholdet er nemlig det, at den automobilforhandler, der tager et brugt motor-køretøj i bytte, eller som i ren handel køber et motorkøretøj, *i praksis aldrig kan være sikker på, at køretøjet ikke er behæftet med ejendomsforbehold*, således at han bliver nødsaget til at udlevere det til indehaveren af dette ejendomsforbehold.

*Det er desværre således en kendsgerning, at den, der køber et motorkøretøj, ikke har nogen mulighed for effektivt at sikre sig imod ubehagelige overraskelser i form af opdukkende ejendomsforbehold.*

Til trods for at motorkøretøjer i dag ofte repræsenterer værdier, der stærkt nærmer sig — ja, måske i visse tilfælde endda overstiger — værdien af fast ejendom, *må omsætningen med disse betydelige værdiobjekter faktisk føregå i blinde.*

Den, der erhverver et *sommerhus* til 10.000 kr., kan i dommerkontorets tingbøger skaffe sig fuldstændig pålidelig underretning om, hvilke behæftelser der findes i sommerhuset.

Den, som derimod køber en brugt bil til måske 15-20.000 kr., har overhovedet ingen mulighed for at skaffe sig tilsvarende underretning, idet der ikke findes noget centralregister til registrering af rettigheder over motorkøretøjer. Man har fra branchens side i de sidste 10 år forgæves anmodet myndighederne om indførelsen af en registreringsordning for rettigheder over motorkøretøjer med det formål at opnå betryggelse og sikkerhed i omsætningen af disse formuegoder.

Desværre har man fra myndighedernes side hidtil på grund af frygten for besværet og de udgifter, der er forbundet med administrationen af en sådan registreringsordning, endnu ikke ment at kunne imødekomme branchens ønsker herom.

Det kan også i denne forbindelse nævnes, at indførelsen af et centralregister til registrering af rettigheder over motorkøretøjer, ville umuliggøre den i de senere år hyppigt forekommende svindel med diskontering af købekontrakter, som er blevet foretaget af visse outsiders inden for branchen.

Et centralregister vil derfor have stor interesse for pengeinstitutterne og finansieringsselskaberne.

Hertil kommer, at indførelsen af en registreringsordning på grund af den ringere risiko for pengeinstitutterne ved diskontering af købekontrakter måske også vil kunne få til konsekvens, at pengeinstitutterne og finansieringsselskaberne kan diskontere forhandlernes kontrakter på billigere vilkår, end man nu kan tilbyde.

### *Tilbageholdsretten og adgangen til fyldestgørelse.*

De fleste reparationsværksteder kommer før eller siden ud for det problem, der opstår, når ejeren af et til reparation indleveret motorkøretøj undlader at afhente køretøjet og undlader at betale for reparationen.

*Autoreparatøren har i et sådant tilfælde kun ret til at tilbageholde automo-*

bilet, men han har ikke ret til uden videre at sælge dette, selv om han nok så mange gange kræver automobilets ejer for betalingen.

Såfremt automobilets ejer ikke betaler regningen, må autoreparatøren nødvendigvis gå den sædvanlige besværlige domsvej med udtagelse af stævning, domserhvervelse og foretagelse af udlæg, førend han kan få reparationsregningen betalt.

Er forholdet det, at automobilets ejer har gjort sig usynlig eller er rejst ud af landet, kan resultatet i praksis meget let blive, at det tilbageholdte køretøj kommer til at stå i værkstedet og fylde op i urimelig lang tid.

*Med engelsk og svensk lovgivning som forbillede har branchen derfor anmodet Justitsministeriet om at få indført en generel lovbestemmelse i dansk ret, der giver enhver reparatør eller håndværker, der udøver tilbageholdsret, adgang til efter forudgående tilvarsling at realisere den tilbageholdte genstand til dækning af sit reparationstilgodehavende.*

Man har i denne forbindelse også fra branchens side gjort opmærksom på den mulighed at etablere sådan lovhjæmmel ved simpelt hen at udvide købelovens område til også at omfatte reparationsarbejder.

#### *Reparatørens ansvar for mislykkede reparationer.*

En reparatør vil en gang imellem kunne komme i en situation, hvor han efter at have forsøgt en reparation enten må opgive at få tingen til at fungere eller må erkende, at den foretagne reparation ikke svarer til forventningerne.

I disse tilfælde opstår spørgsmålet om, i hvilket omfang reparatøren har krav på betaling for den mislykkede reparation.

Der er ikke noget i vejen for, at en reparationsaftale kan indgås på den måde, at reparatøren har forpligtet sig til at frembringe det ønskede arbejdsresultat, og således at han indgår på kun at få betaling, såfremt resultatet opnås, men sådanne aftaler har ingen praktisk betydning. Det, der i den forbindelse har interesse, er at vide, hvordan reparatørens retsstilling er i de almindelige tilfælde, hvor han får leveret et motorkøretøj til reparation med oplysning om, at der formentlig er det eller det i vejen med køretøjet, og hvor reparatøren tager imod køretøjet f. eks. med en bemærkning om, at »nu skal vi se på det«.

Da der på dette område ikke synes at være dannet nogen kutyme inden for branchen, idet Motorbranchens Fællesråd i foråret 1961, hvor spørgsmålet har været forelagt, har udtalt, at man ikke kunne afgive noget responsum, må man se på, hvordan domstolene har afgjort de konkrete sager, som har været forelagt dem til afgørelse. En gennemgang af retspraksis får til resultat, at reparationsvirksomhed, uanset at det forudsatte resultat ikke opnås, berettiger reparatøren til betaling, hvor andet ikke er aftalt, såfremt han godtgør at have handlet fagligt forsvarligt.

Denne regel siger altså, at reparatøren i almindelighed har krav på betaling for mislykkede reparationer, men i tvivlstilfælde påhviler det reparatøren at bevise, at han har handlet forsvarligt, og kan han ikke godtgøre, at dette er tilfældet, er kunden berettiget til at ophæve reparationsaftalen med den virkning, at han bliver fri for at betale, hvor det udførte arbejde ikke har haft nogen værdi for ham. Såfremt arbejdet uden at have ført til det tilsigtede resultat dog må anses for at have nogen værdi for kunden, kan han nøjes med at tilsvare reparatøren berigelsen. Som eksempel på tilfælde, hvor der ikke er handlet fagmæssigt forsvarligt, kan nævnes, at reparatøren trods manglende specialviden har påtaget sig opgaven, ikke i tilstrækkeligt omfang har givet kunden fyldestgørende vejledning med hensyn til omkostninger og risiko for, at reparationen ikke kan gennemføres, efterladenhed med hensyn til gennemførelse af reparationen eller uforvarlig udførelse af reparationen.

Hvis grunden til, at en reparation mislykkes, er den, at der er fejl ved de af reparatøren anvendte reservedele, antages det dog, at risikoen herfor må bæres af reparatøren. Dette medfører, at kunden i disse tilfælde bliver fri for at betale den mangelfulde reservedel, samt desuden fri for at betale reparatøren for dennes fagmæssigt forsvarlige, men forgæves reparationsarbejde, dog måske med den tilføjelse, at der her kan blive tale om, at kunden skal tilsvare reparatøren den berigelse, som han måtte have haft derved, at arbejdet trods alt har været af nogen værdi.

Med hensyn til reparatørens ansvar for skader under reparationen er det normalt således, at han ikke er ansvarlig for udefra kommende begivenheder, der forårsager tingens hændelige undergang, medens den befinder sig i hans varetægt, og heller ikke for hændelige skader, som reparatøren selv tilføjer tingen. Heraf følger, at reparatøren bliver ansvarlig, såfremt det kan påvises, at skaden er indtruffet på grund af fejl fra reparatørens eller hans folks side.

#### *Automobilforsikrerens (selskabets) regres mod mekanikere m. v.*

Ejeren af et motorkøretøj er i henhold til færdselsloven pligtig til at tegne en ansvarsforsikring. Herudover tegnes der i almindelighed en kaskoforsikring. For begge de nævnte forsikringer kan der opstå spørgsmål om, i hvilket omfang andre end motorkøretøjets ejer er sikret gennem policen i den forstand, at forsikringsselskabet efter at have udbetalt erstatning er afskåret fra at gøre regres mod de for skaden ansvarlige.

De mest anvendte policer indeholder en bestemmelse om, at ansvarsforsikringen dækker ansvar for skader, forvoldt af motorkøretøjet, for så vidt føreren er ejeren (forsikringstageren) eller »personer, der i forsikringstagerens tjeneste har ført motorkøretøjet, og personer, der lejlighedsvis uden vederlag har fået overladt køretøjet til brug«.

For så vidt angår kaskoforsikringen, gælder i almindelighed samme regel, selv om dette ofte ikke fremgår tydeligt af policen, idet det f. eks. hedder, at kaskoforsikringen »dækker i det omfang, hvor forsikring er tegnet for tab ved sammenstød. . . . .«.

For motorbranchen opstår der i den forbindelse det centrale problem, hvorvidt den personkreds, som policens bestemmelser dækker, omfatter mekanikere, forhandlere og andre, der som led i deres erhverv får motorkøretøjet overladt. Spørgsmålet er med andre ord, hvorvidt følgende kørsel er dækket af ejerens automobilsforsikringer:

1. Automobilsalg.
  - a) forhandlerens demonstrationskørsel.
  - b) transport til og fra forhandler.
2. Afhentning og udbringning af køretøjer til eller efter reparation.
3. Prøvekørsel.
4. Kørsel i forbindelse med påfyldning af benzin o. l.

Efter gældende domspraksis står det fast, at den omhandlede kørsel foretaget af disse personer ikke er sikret ved ejerens ansvars- eller kaskoforsikring, og dette gælder, selv om skaden indtræder under udførelse af en kørsel, som ejeren lige så godt selv kunne have påtaget sig. Begrundelsen herfor synes at være den, at motorkøretøjet er overladt de pågældende som led i deres erhvervsvirksomhed. De pågældende personer bliver regrespligtige over for forsikringen for både ansvars- og kaskobeløb, som i henhold til policen er udbetalt. Hvorvidt dette er rimeligt eller ej må stå hen, men da domstolspraksis på dette område er ganske klar, må brancens udøvere sikre sig mod erstatningsansvar ved at tegne værkstedsforsikring.

I en særlig situation har der foreligget et forsikringsproblem, som branchen, medens dette skrives, forhandler med forsikringsselskaberne om at få løst. Problemet opstår i forbindelse med udkørsel af et motorkøretøj fra forhandler til en kunde, som først overtager køretøjet f. eks. på sin bopæl eller sit forretningssted. Hvis der ved denne kørsel sker skade på motorkøretøjet, der udkøres, dækkes skaden hverken af kundens kaskoforsikring eller af forhandlerens værkstedsforsikring.

At kundens kaskoforsikring ikke dækker, følger af den ovenanførte regel om, at køretøjet, hvor en forhandler eller hans folk fører det, er i forhandlerens varetægt.

Når således kundens egen forsikring ikke dækker, skulle man imidlertid tro, at værkstedsforsikringen måtte dække.

Dette er dog tvivlsomt i de specielle udkørselsituationer, hvor kunden endnu ikke har fået det købte køretøj overgivet, idet værkstedsforsikringen kun dækker

skader på *kunders* indregistrerede køretøjer. Selv om kunden har købt køretøjet (underskrevet købekontrakt), og selv om det lige er blevet indregistreret på kundens plader, har forsikringsselskaberne indtaget det standpunkt, at kunden endnu ikke har overtaget vognen, idet overtagelsen først sker, når kunden f. eks. underskriver modtagelsesbeviset. Der er altså et »hul« her, som branchens udøvere uforvarende kan plumpe i. Hvorvidt forsikringsselskaberne har ret i deres opfattelse, er nok noget tvivlsomt, idet spørgsmålet vistnok ikke har været fremme under en retssag, men branchen har alt muligt håb om, at problemet vil blive klaret i begyndelsen af 1962 på den måde, at denne kørsel kommer ind under værktødsforsikringens dækningsområde, idet forsikringsselskaberne i og for sig er enige med branchen i, at der her er tale om en situation, som giver branchen en uforudset risiko.

#### *De brugte motorkøretøjers problem.*

Afsætningen af brugte automobiler og andre motorkøretøjer volder meget hovedbrud.

Problemerne kan formentlig opdeles i to hovedkategorier, nemlig:

1. De prismæssige problemer.
2. Mangler.

*De prismæssige problemer* fremkommer i praksis på den måde, at forhandlerne ofte af konkurrencemæssige grunde vil føle sig tilskyndet til at være for optimistiske ved bedømmelsen af den værdi, som et brugt motorkøretøj kan tages ind til i byttehandler.

Forhandleren — og ikke mindst forhandlerens sælger — som først og fremmest er interesseret i at få afsat et nyt køretøj, vil ofte føle sig tilskyndet til at give en for høj pris for kundens brugte motorkøretøj, påvirket af kundens trusler om, at konkurrenten henne om hjørnet har tilbudt at betale 1000 kroner mere end den pris, som forhandleren egentlig har ment det forsvarligt at byde for køretøjet.

Resultatet af en sådan optimisme bliver i praksis ofte, at det brugte vil blive taget ind til en for høj pris, og at videresalget følgelig også må ske til en for høj pris, såfremt forhandleren skal undgå tab. Såfremt videresalget sker på afbetaling, vil den afbetalingskøber, som opdager, at han har givet for meget for køretøjet, have særdeles gode kort på hånden, såfremt han fortryder sit køb, og over for sælgeren stiller krav om at få nedsat købesummen i henhold til den hjemmel, som findes i afbetalingslovens § 8, til at få reduceret en urimelig afbetalingspris.

*Det nytter i så fald intet, at afbetalingssælgeren kan dokumentere, at han selv har givet for meget for motorkøretøjet.*

Afbetalingskøberens adgang til at få reduceret en urimelig afbetalingspris har intet med det spørgsmål at gøre, hvorvidt afbetalingssælgerens avance på det solgte motorkøretøj har været urimelig eller ej, men dette spørgsmål afgøres alene på grundlag af, hvorvidt salgsprisen væsentligt overstiger den normale handelsværdi af køretøjet, således som denne kan konstateres ved en syns- og skønsforretning.

Det andet problem, som de brugte køretøjer frembyder for branchen, er *mangelproblemet*.

*Erfaringerne fra praksis viser, at selv erfarne branchefolk har overordentlig svært ved at vurdere et brugt motorkøretøjs tekniske stand.*

At bedømme, hvor megen slitage der er i f. eks. en bil, og hvor stor en brugsværdi der er tilbage i den, er overordentlig svært, såfremt man ikke foretager en bekostelig demontering af automobilen. I praksis handles der ofte på den måde, at automobilforhandleren eller dennes sælger går en gang rundt om den brugte bil, som han skal tage i bytte og kigger lidt efter, om der er buler i skærmene, om der er slør i rattet, og om der er huller i indtrækket.

Man forsøger måske også at lytte sig til, om der er alt for mange bankelyde, men derved er vist også i praksis undersøgelserne slut.

Når køretøjet videresælges, sker det i de fleste tilfælde til en køber, der ofte vil være tilbøjelig til at forestille sig, at netop det brugte køretøj, som han får, vil være uden lyde og mangler og i teknisk perfekt stand.

Kun de færreste købere har så megen realitetssans, at de er i stand til at indkalkulere et passende beløb til reparationer af det slid, som naturligvis må forventes at findes i ethvert brugt motorkøretøj, der udskiftes i anledning af køb af et nyt.

Køberen af det brugte køretøj vil ofte have spændt sin økonomi så hårdt ved købet, at han ikke har levnet nogen plads til reparationsomkostninger, og forbitrelser og bebrejdelser, sagsanlæg og trusler herom, samt tab af goodwill for forhandleren bliver derfor ofte resultatet, når køberen vågner af sin drømmeverden og erfarer, at hans drøm om at kunne få et »nyt« motorkøretøj til et brugt køretøjs pris ikke har været realistisk.

For at forhindre skuffelser og undgå, at nogen — det være sig forhandler eller kunde — skal købe katten i sækken, når der handles om brugte motorkøretøjer, er branchen gået ind for den regel, som igennem flere år har været praktiseret i Sverige, *at brugte køretøjer, forinden videresalget finder sted, bør gennemgå en teknisk undersøgelse på en neutral prøvestation, der råder over det til en effektiv teknisk undersøgelse fornødne apparatur*. Det mål, man fra branchens side stræber hen imod, er, at ethvert brugt motorkøretøj, som forhandleren køber, skal

underkastes en teknisk undersøgelse før købet og videresælges med en analyseattest, der ganske klart giver oplysninger om køretøjets tekniske stand.

### *Lukkeloven og handelen med motorkøretøjer.*

På grund af den store værdi, som et motorkøretøj repræsenterer, er det naturligt, at køberen, når han skal handle, tager hele familien med.

Det er derfor forståeligt, at handelen med motorkøretøjer ligesom handelen med andre store formuegenstande, som fast ejendom og lystfartøjer, let vil komme til at foregå på tider, hvor butikkerne skal holde lukkede.

*Lukkeloven gælder imidlertid også for handel med motorkøretøjer, og således som loven er affattet, er der ingen tvivl om, at det er forbudt at holde butikslokalerne åbne og i det hele taget at drive handel uden for de sædvanlige butiksåbningstider.*

Ikke desto mindre er det i dag en kendsgerning, at der vel næppe findes en branche, der har gjort sig skyldig i så mange eklatante lukkelovsovertrædelser, som automobilbranchen.

For det første har det altid været god skik at handle bil eller motorcykel med automobil- eller motorcykelforhandleren uden hensyntagen til lukketiden i almindelighed, og det er vel ikke usandsynligt, at de fleste slutsedler inden for branchen i tidens løb er skrevet eller de fleste aftaler truffet om aftenen, lørdag eftermiddag eller søndag formiddag.

Folk i almindelighed har nu engang svært ved at fatte, at motorkøretøjer i henseende til lukkeloven skal behandles på samme måde som almindelige købmændsvarer.

De mere åbenlyse lukkelovsovertrædelser inden for branchen tog fart med det stigende udbud af brugte vogne, der var et resultat af liberaliseringen af bilimporten.

Ulovlighederne startede i så henseende i det, der inden for branchen benævnes som brugtbilhandelens periferi, d.v.s. de brugtbilhandlere, der fortrinsvis afsætter deres brugte biler fra åbne pladser i udkanten af Storkøbenhavn.

Som følge af, at de brugte biler disse steder henstår under åben himmel, således at salgsobjekterne er let tilgængelige for publikum, har der i de senere år åbenlyst foregået en livlig søndagshandel disse steder.

Denne handel har efterhånden taget et sådant omfang, at også de automobilforhandlere, der sælger køretøjer fra fast forretningssted, af konkurrencemæssige grunde har været nødt til at åbne deres lokaler for publikum om søndagen.

Det må blankt erkendes, at man i praksis aldrig vil kunne komme uden om at demonstrere en bil for en kunde uden for de ordinære butiksåbningstider — et forhold, der i øvrigt allerede efter den nugældende lov er lovligt, for så vidt det sker uden for butik og efter forhåndsansøgning fra kunden, men man vil heller



aldrig i praksis kunne komme uden om at afslutte endelig handel med den køber, der nu er indstillet på at ville handle i lukketiden, f. eks. lørdag eftermiddag, selv om selve det at handle måtte stride imod lukkeloven, således som tilfældet er i dag.

Når lukkelovsovertrædelserne inden for branchen i de senere år har kunnet antage et så enormt omfang, som tilfældet er, skyldes det ikke mindst det forhold, at politiet har udvist en ganske enestående passivitet over for dette forhold, åbenbart ud fra den betragtning, at lukkeloven nærmest må betragtes som en konkurrencelov, som ikke giver anledning til indskriden fra politiets side, medmindre der foreligger anmeldelser fra en konkurrent.

Helt passivt har politiet dog ikke været. En gang imellem går det i aktion, og der falder nogle bøder hist og her, men det varer ikke længe, før forholdene igen er de samme. Automobilforhandlerne vil gerne den ret uholdbare situation til livs og har derfor i efteråret 1960 foreslået Handelsministeriet at ændre lukkeloven således, at følgende forhold tages i betragtning:

a) Der bør i en vis udstrækning på hverdage indføres »skæve« lukketider, der åbner adgang for publikum til automobilforretninger på tider, hvor andre virksomheder normalt er lukket. Sådanne lukketider skal fastsættes efter aftale med de lokale myndigheder og således, at den pågældende forretnings samlede antal åbningstimer pr. uge ikke overstiger, hvad der er gældende for butikker inden for andre brancher. En sådan ændring af lukketiden indeholder endog muligheden af en forkortet åbningstid.

b) Ud over den således fastsatte åbningstid bør butikker, hvorfra der forhandles, demonstreres eller udstilles automobiler, holdes lukket for publikum.

c) Dette samme bør gælde andre lokaliteter (pladser), der må sidestilles med nævnte butikker. Sådanne lokaliteter skal i lukketiden være således afspærret (af-lukket, indhegnet), at publikum ikke har adgang.

d) Det bør være forbudt at reklamere med, at der finder handel, udstilling, demonstration eller lignende sted uden for åbningstiden.

e) Det bør være forbudt at annoncere og reklamere med træffetider (pr. telefon eller på anden måde) efter lukketid. Dette bør også gælde de næringsdrivendes repræsentanter og øvrige personale.

f) Motorkøretøjer bør i øvrigt ikke erhvervsmæssigt lovligt kunne falbydes på en sådan måde, at der heri ligger en opfordring til publikum om at rette henvendelse til de næringsdrivende i lukketiden med henblik på købsforhandlinger, demonstration eller lignende.

g) Der bør være undtagelsesbestemmelser for virkelige og rene udstillinger af nye køretøjer.

De under a og b anførte regler kan kontrolleres ved en simpel besigtigelse af forholdene, medens de øvrige bestemmelser som hovedregel kan kontrolleres efter avisernes annoncespalter.

På visse punkter er foranstående regler en indskrænkning i forhold til nu. På andre punkter en lempelse. Der bliver lukket af for de mange åbne pladser, hvorpå der nu om søndagen foregår en livlig handel specielt med brugte biler, og der lukkes af for uheldige søndagsannoncer med demonstrationstilbud, om udstillinger og om træffetider. Det forhindres også, at søndagshandelen camoufleres under repræsentanternes private navne, private telefonnumre og private adresser, ligesom det forhindres, at forhandlerne flytter bilerne ud af butikkerne eller lagrene om søndagen for at lokke publikum til med henblik på at skabe kontakt. På den anden side forbydes det ikke at handle. Herved bliver det altså ikke lovforbudt at fortsætte drøftelserne med en kunde efter lukketid. Det bliver ej heller forbudt på forhånd at aftale salgsforhandlinger og demonstration med bestemte personer i lukketiden uden for butikken eller lageret. Sådanne forbud vil alene på grund af manglende kontrolmuligheder ikke kunne forventes overholdt.

\*

Benzindetailhandelens problem i relation til lukketider eller snarere åbnings-tider går i en noget anden retning, idet lukkeloven ikke gælder for benzinstationer, der altså har ret til at holde åbent for salg hele døgnet.

Benzindetailhandelen har som enhver anden branche vanskelighed med at skaffe arbejdskraft og specielt med at skaffe mandskab til at være på stationerne i aften- og nattetimerne, og benzinhandlerne har derfor ønsket om i et vist omfang at komme ind under lukkeloven, dog ikke således, at man ønsker at lukke benzinstationerne på samme tider, som den almindelige detailhandel lukker.

Det, benzinstationerne har ytret ønske om at få gennemført, er en lukkelov, der på den ene side tager hensyn til de motorkørendes rimelige krav om mulighed for aften- og natekspedition på steder, hvor der er behov for det, og på den anden side skaber mulighed for, at benzindetailhandelens udøvere kan opnå en menneskelig tilværelse. Et skitsemæssigt forslag til en lov fremsat af Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark (C.B.D.) går ud på, at benzinforhandlerne i almindelighed må holde åbent til kl. 20 på alle ugens dage. Herudover får benzinleverandørerne i almindelighed ret til i forhold til omsætning af motorbrændstof at have et vist antal stationer åben i døgndrift.

Spørgsmålet om benzindetailhandelens åbningstider er til behandling i et af Handelsministeriet nedsat udvalg.

### *Præmiekonkurrencerne og konkurrenceloven.*

De senere års importliberalisering og den deraf følgende varerigelighed er resulteret i en mærkbart skærpet konkurrence inden for visse mærkevaregrupper, som kvalitetsmæssigt ikke adskiller sig synderligt fra hinanden, hvorfor man søger at

konkurrere om købernes gunst ved at tilbyde køberne visse økonomiske fordele eller chancer for økonomiske fordele ved køb af en bestemt vare.

*Der tænkes her særlig på de overhåndtagende præmiekonkurrencer, som i dag iværksættes inden for mangfoldige varegrupper.*

Disse præmiekonkurrencer er desværre også begyndt at holde deres indtog i branchen, idet en forhandler i et enkelt tilfælde har udskrevet en konkurrence gående ud på, at publikum ved køb af brugte vogne inden for en bestemt periode skulle deltage i lodtrækning om eftergivelse af den brugte bils købesum.

Selv om den retssag, der blev rejst af Provinshandelskammeret imod den pågældende forhandler for overtrædelse af konkurrencelovens forbud mod tilgift, resulterede i en frifindelsesdom, har man fra branchens side igennem Motorbranchens Fællesråd klart givet udtryk for, at man, uanset domstolens stilling til de juridiske spørgsmål om sådanne konkurrencers forenelighed med konkurrenceloven, betragter sådanne konkurrenceformer som skadelige og som uforenelige med god forretningskik.

Man har endvidere fra branchens side over for Handelsministeriet udtrykt ønske om, at der ved en revision af konkurrenceloven må blive indført et klart forbud imod enhver form for præmiekonkurrencer inden for erhvervslivet.

#### *Kontraktforholdet mellem leverandør og forhandler.*

Forholdet mellem branchens fabrikanter/importører og detailhandlere har i en menneskealder ligget nogenlunde fast og er baseret på det såkaldte eneforhandlingsprincip, hvorefter hver fabrikant eller importør har knyttet en stab af forhandlere til sig, således at disse forhandlere — enten sammen for hele landet eller hver for sig inden for et bestemt distrikt — har fået ret til forhandlingen af fabrikantens/importørens produkter, men således, at det i al almindelighed ikke er den pågældende forhandler tilladt at forhandle konkurrerende mærker. Det normale er, at der mellem parterne er oprettet en kontrakt, en såkaldt forhandlerkontrakt.

Går vi tilbage til motoriseringens barndom i århundredets begyndelse, var det almindeligt, at fabrikanterne/importørerne selv solgte motorkøretøjerne til forbrugerne enten direkte eller gennem agenter. Efterhånden blev disse agenter mere selvstændige i den forstand, at de handlede for egen regning. Agenterne blev således med tiden til »forhandlere«, men ved udviklingens begyndelse var det ganske naturligt, at det blev fabrikanterne/importørerne, der bestemte indholdet af de vilkår, på hvilke forhandlingen skulle ske, idet det var fabrikanterne/importørerne alene, der repræsenterede sagkundskaben og branchen. De forhandlere, der blev antaget, var nye og uprøvede, og der kan derfor næppe rettes nogen berettiget indvending imod, at aftalen mellem parterne (forhandlerkontrakten) gav fabrikanterne/importørerne ret til let og hurtigt at skille sig af med en forhand-

ler, som ikke ansås for at have evner til på tilfredsstillende måde at repræsentere det pågældende køretøj.

Systemet, hvorefter de forskellige fabrikanter/importører autoriserer hver deres forhandlere til udelukkende at forhandle motorkøretøjer af den pågældende fabrikants mærke, er ikke særlig udbredt inden for andre brancher, men dette system, der nu har bestået gennem mange år, er inden for motorbranchen et naturligt udtryk for et nært interessefællesskab mellem fabrikant og forhandler.

Forhandleren er lige så interesseret som fabrikanten/importøren i at fremme omsætningen af det pågældende fabrikat mest muligt, og fabrikanten sørger bl. a. ved direkte teknisk og merkantil bistand af forskellig art for at støtte forhandlerens salgsbestræbelser i videst muligt omfang.

Dette nære interessefællesskab har affødt et stærkt afhængighedsforhold mellem dem, men dette har efter forhandlernes opfattelse på mange punkter i årenes løb udviklet sig til ugunst for forhandlerne, der er den økonomisk svagere part i kontraktforholdet. Forhandlerne har den opfattelse, at kontraktforholdet med leverandørerne ikke har undergået en forandring svarende til de sidste 20-30 års udvikling inden for detailhandelen, en udvikling, der på afgørende vis har ændret forhandlerens placering fra uselvstændige agenter til selvstændige forretningsfolk, der i dag er økonomisk stærkt engageret i de mærker, som de forhandler. Medens der i begyndelsen ikke blev stillet større krav til forhandlerens lager af køretøjer, til omfanget af deres reservedelslager og til deres værkstedsudstyr, kræver motorkøretøjssalget i dag værksteder med kostbart teknisk udstyr og reservedelslagre af ikke ubetydeligt omfang.

Med hensyn til forhandlerkontrakternes typiske indhold kan det som foran berørt anføres, at alle kontrakterne uden undtagelse indeholder bestemmelser om, at forhandleren ikke må forhandle andre mærker end vedkommende leverandørs. Sådanne bestemmelser findes også i de forhandlerkontrakter, som oprettes med importører af enkelte mindre gangbare mærker, men i praksis fraviges denne bestemmelse i disse tilfælde hyppigt, og det er derfor ikke ualmindeligt, at der i forhandlerkontrakterne med sådanne leverandører indrømmes forhandlerne ret til at forhandle bestemte angivne »fremmede« mærker.

Adskillige forhandlerkontrakter indeholder ikke specielle bestemmelser om kontraktens løbetid, men kun bestemmelser om opsigelse. Opsigelsesbestemmelserne kan variere fra en bestemmelse om, at kontrakten til enhver tid kan opsiges uden varsel op til, at der indrømmes 6 måneders opsigelsesvarsel, evt. til en bestemt årstermin. Nogle kontrakter er indgået for en bestemt periode, som regel for et år, således at kontraktforholdet automatisk ophører, hvis det ikke fornyes, medens andre kontrakter indeholder bestemmelser om, at aftalen er indgået for et år, men automatisk fortsætter, såfremt kontrakten ikke forinden er opsagt.

I de tilfælde, hvor der i kontrakten er fastsat et bestemt opsigelsesvarsel, er der

ofte supplerende bestemmelser om, at importøren under visse særlige omstændigheder har adgang til at opsige helt uden varsel eller med kortere varsel.

Fra forhandlerside har man specielt hæftet sig ved, at kontrakterne ikke indeholder regler, der i tilfælde af forhandlerens død sikrer hans enke eller bo mulighed for at fortsætte kontrakten eller mulighed for at overdrage virksomheden.

Fra fabrikant-/importør-side hævder man derimod en ret til at øve den afgørende indflydelse på kontraktforholdets udformning og gør bl. a. gældende, at forhandlerne ikke skal hænge sig så meget i, hvad der står i kontrakten, men snarere skal se på, hvorledes kontraktens bestemmelser administreres, og peger her på, at forhandleren fra nyere tid næppe kan fremdrage eksempler på, at man har benyttet sig af den i kontrakten fastlagte stærke stilling.

Spørgsmålet om revision af forhandlerkontrakterne blev i 1958 på foranledning af Handelsministeriet taget op af det danske Monopoltilsyn, efter at Provins-handelskammeret havde rettet henvendelse til Handelsministeriet med en forespørgsel om, hvorvidt der måtte være mulighed for at få indført en særlovgivning vedrørende forholdet mellem forhandler og leverandør, således som tilfældet har været andetsteds.

Forinden Handelsministeriet ønskede at tage stilling til spørgsmålet om regulering af forhandlerkontrakterne ad lovgivningens vej, blev sagen sendt til udtalelse i det under Handelsministeriet sorterende Monopoltilsyn, som herefter har påbegyndt en nærmere undersøgelse — en undersøgelse, som endnu ikke er afsluttet. Monopoltilsynet har dog ikke ønsket at tage stilling til det foreliggende problem, før leverandørerne og forhandlerne har haft mulighed for gennem forhandlinger at finde frem til en løsning af de uoverensstemmelser, som foreligger. Forhandlingerne herom foregår endnu, og man kan kun udtrykke håb om, at det må lykkes at nå frem til et tilfredsstillende resultat, som kan udbygge interessefællesskabet mellem de samarbejdende parter i fremtiden. Forhandlerne støtter sig i denne sag til de synspunkter, der er fremsat af den internationale automobilbrancheorganisation, I.O.M.T.R., samt til lovgivning om forhandlerkontrakterne i andre lande.

Til slut bør det nævnes, at også benzinforhandlere har et kontraktproblem i forhold til deres leverandører, idet benzinforhandlerne mener, at kontraktforhandler-systemet sammenlignet med den frie handel indebærer mulighed for, at den »store«, d.v.s. leverandøren, med de mange aftagere, over for den enkelte detailforhandler dikterer kontrakt- og salgsvilkår, der ikke i henseende til rimelighed kan stå for en objektiv prøvelse. Hertil kommer endvidere, at leverandørerne helt ud over kontraktens ordlyd har mulighed for at lægge et pres på detailhandlerne bl. a. som en følge af den trussel, der ligger i en opsigelse, som leverandøren i almindelighed efter kontrakten kan afgive med kort varsel.

# ØKONOMI

Af konsulent, civiløkonom *P. E. Nedergaard.*

Inden for den danske motorbranche findes virksomheder, som beskæftiger sig enten med

- a) industri,
- b) handel,
- c) håndværk

eller en kombination af disse tre hovederhverv.

Der finder fabrikation, distribution og reparation sted, hvilket — meget naturligt — giver en forskellig økonomisk problemstilling for branchens udøvere.

På fig. 1 er vist en skematisk oversigt over den danske motorbranches struktur.

## Skematisk oversigt over de forskellige virksomhedsformer inden for den danske motorbranche

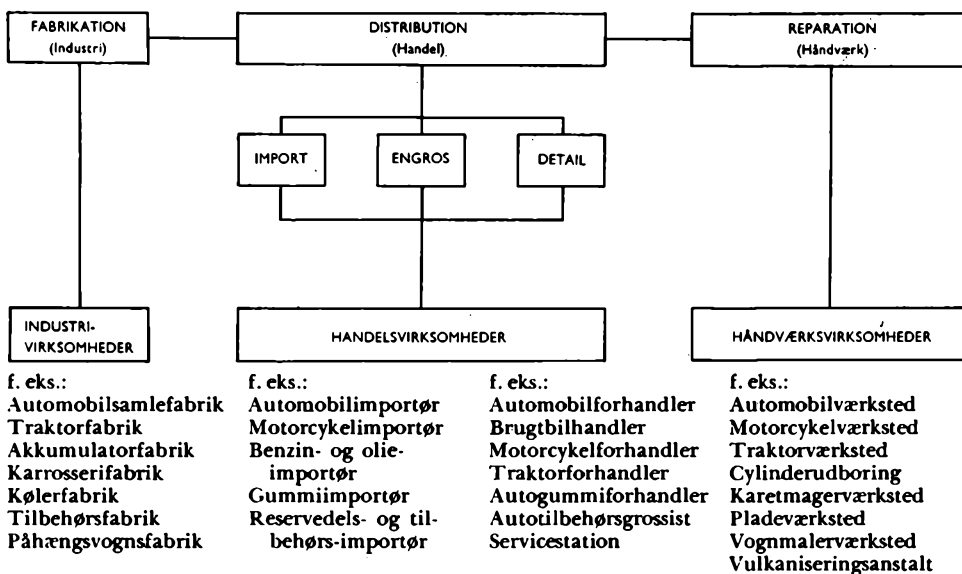


Fig. 1

Branchens økonomiske spørgsmål vil blive omtalt under hensyntagen til denne opdeling. Der vil dog på adskillige områder være spørgsmål, som behandles ens inden for de tre virksomhedskategorier (industri — handel — håndværk). Når

der i det følgende tales om finansiering, regnskabsvæsen og skat, kan det naturligvis ikke blive en dybtgående behandling af disse tre store og vigtige områder. Der er forsøgt at give et indtryk af, hvad der i disse år har størst betydning for branchen, som faktisk daglig gennemgår strukturændringer, som medfører stadig nye problemstillinger på det økonomiske område.

### *Regnskabsvæsen.*

Enhver virksomhed har et behov for en fortløbende registrering af de økonomiske aktiviteter i virksomheden (*bogføring*), og hertil kommer det økonomiske vurderings- og beregningsområde (*driftsregnskab og status*), som direkte knytter sig hertil.

Ved virksomhedens start har man en såkaldt *åbningsstatus*. Den kan i sin mest simple form se således ud:

AKTIVER	PASSIVER
Kassebeholdning . . . . . kr. 10.000	Egenkapital (formue) .. kr. 10.000

Samtidig med virksomhedens start melder sig behovet for *bogføring*. Man må sørge for at få bogført de forskellige økonomiske aktiviteter, som en igangværende virksomhed naturligt medfører. Man er herefter straks inde på spørgsmålet om en *kontooversigt*. Der skal være mulighed for gennem en ganske bestemt *klassificering* at få de forskellige indtægts- og udgiftsbeløb placeret i de rigtige grupper.

Her er et område, som dansk erhvervsliv og vel især mange af motorbranchens virksomheder ikke har ofret tilstrækkelig opmærksomhed. Som regel har virksomheden sørget for en vis registrering (*bogføring*) af indtægterne og udgifterne, men det er ofte sket udelukkende af hensyn til kravet om et skatteregnskab. Og det medfører mange gange, at virksomhedens indehaver ikke selv får de oplysninger, som et korrekt anlagt bogholderi giver. Man må derfor altid gå ind for et bogholderisystem, som kan give mulighed for at udarbejde de analyser og oversigter, som enhver virksomhed — uanset størrelse — har behov for. Man må ikke lade sig nøje med det såkaldte skatteregnskab. Som nævnt giver et sådant regnskab ikke fyldestgørende oplysninger til brug for virksomhedsledelsen, og dernæst er det ikke tilstrækkeligt kun at studere resultaterne én gang hvert år.

Man må ind på at få et nøjere kendskab til forretningens økonomiske stilling, herunder en bedømmelse af denne. *Regnskabsanalyser* må være et naturligt værktøj for ledelsen.

En bedømmelse af de økonomiske transaktioner samler sig i det væsentlige i en analyse af følgende fire centrale områder:

1. *rentabilitet,*
2. *finansiering,*
3. *likviditet,*
4. *soliditet.*

Inden der gøres nærmere rede for ovennævnte fire områder skal tilføjes, at samtlige virksomheder inden for den danske motorbranche burde benytte regnskabsanalyser i meget større udstrækning, end tilfældet er.

Disse analyser er ikke kun for store virksomheder. Det er i hovedtrækkene nøjagtig de samme spørgsmål, man skal analysere såvel på en autobilmfabrik som i en benzinforhandling eller på et automobilværksted. Det er alle steder de nævnte fire momenter (rentabilitet — finansiering — likviditet — soliditet), som er af så afgørende betydning for forretningens fortsatte trivsel.

Har en forretning ikke med sit nuværende bogholderi mulighed for at udarbejde de nævnte analyser, må man hurtigst muligt drage omsorg for at ændre kontoplanen.

Ved analyse af en virksomheds *rentabilitet* eller indtjeningsevne forstås en undersøgelse af den forrentning, virksomheden afkaster af den investerede kapital (den samlede kapital og egenkapitalen). *Virksomhedens hele eksistens afhænger i det lange løb af dens rentabilitet.*

Ved en analyse af en virksomheds *finansiering* forstås en undersøgelse af forholdet mellem formuen (aktiverne) og kapitalen (passiverne).

En analyse af en virksomheds *likviditet* omfatter en undersøgelse af virksomhedens betalingsberedskab, d.v.s. dens evne til at indfri sine forpligtelser i den rækkefølge, hvori de forfalder til betaling.

Ved en analyse af en virksomheds *soliditet* forstås en undersøgelse af virksomhedens evne til at bære tab.

Regnskabsanalyse kan foretages på to væsensforskellige områder. De to former for analyse betegnes henholdsvis *tidssammenligning* og *bedriftssammenligning*.

I den første metode er det virksomhedens egne tal fra forskellige perioder, man bearbejder. I bedriftssammenligning er det tal fra forskellige virksomheder inden for samme branche, man sammenligner.

Begge former kendes allerede inden for motorbranchen, men desværre ikke i særlig stor udstrækning. Bedriftssammenligning, som eksempelvis hvert år siden 1956 har været foretaget inden for Danmarks Automobil-Forhandler-Forenings medlemskreds, indebærer meget store fordele. Det, som karakteriserer denne form for analyse, er, at man bruger den enkelte virksomheds regnskabsmateriale fra en given periode til sammenligning med et talmateriale hidrørende fra virksomheder inden for samme branche og med branchens gennemsnitstal (*normal*). Ledelsen i den enkelte virksomhed får herved kendskab til, hvorledes virksomheden arbejder i forhold til andre virksomheder i samme branche.

### *Analyse af rentabilitet.*

Denne analyse må siges at have den største interesse for virksomhedens ledelse og indehavere. Der vil derfor i det følgende blive gjort rede for, hvorledes man



generelt undersøger rentabiliteten. Man skelner imellem *erhvervsøkonomiske rentabilitetsberegninger* og *privatøkonomiske rentabilitetsberegninger*. De førstnævnte beregninger tager sigte på at måle den *samlede kapital*s afkastning, medens de sidstnævnte går ud på at måle *forrentningen* af den i virksomheden investerede *egenkapital*.

Ved de *erhvervsøkonomiske beregninger* er det især to overskudsbegreber, interessen samler sig om:

1. overskud af virksomhedens hovedformål eller det primære driftsresultat;
2. overskud af virksomhedens ordinære drift eller det ordinære driftsresultat.

En beregning af punkt 1 opstilles således:

$$\frac{\text{Overskud af virksomhedens hovedformål}}{\text{Kapital placeret i aktiver, der tjener virksomhedens hovedformål}} \times 100 = \times \%$$

eller udtrykt i talstørrelser: dersom driftsoverskuddet er f. eks. kr. 100.000 og den kapital, der er anbragt i de aktiver, som indtjener dette overskud, er kr. 1.000.000, er *forrentningen 10 %*.

Renter af fremmedkapitalen skal ikke medtages blandt de almindelige udgifter. Man skal i det ovenanførte overskud have et udtryk for virksomhedens driftsmæssige forhold, uden at finansieringsforholdene i virksomheden indvirker på beregningen. Årsagen hertil kan belyses i følgende eksempel, der viser en virksomheds tænkte resultater i tre år (beløbene angives i 1.000 kr.):

	1958	1959	1960
<i>Driftsresultatet før renter af fremmedkapital</i> .....	130	140	132
<i>Renter af fremmedkapital</i> .....	30	40	32
<i>Resultat</i> .....	100	100	100
<i>Kapital</i> .....	1.000	1.000	1.000
<i>Forrentning</i> .....	<u>10 %</u>	<u>10 %</u>	<u>10 %</u>

Umiddelbart ser alle tre år ud til at have givet samme forrentning = 10 %. Men som følge af ændring i pengemarkedets rentesatser (fra 6 % til 8 %) er der i 1959 sket en stigning i renter af fremmedkapital. I 1960 har kapitalen ændret struktur, idet den nu ikke er kr. 500.000 i fremmedkapital og kr. 500.000 i egenkapital. Som følge af konsolidering er der nu kun kr. 400.000 i fremmedkapital og kr. 600.000 i egenkapital. Af sådanne og lignende årsager må man i en rentabilitetsberegning af denne art *holde renter af fremmedkapital udenfor*.

En korrekt opstilling af det ovenfor nævnte eksempel bliver (beløbene angives i 1.000 kr.):

	1958	1959	1960
<i>Driftsresultat før renter af fremmed-</i>			
<i>kapital</i> .....	130	140	132
<i>Kapital</i> .....	1.000	1.000	1.000
<i>Forrentning</i> .....	<u>13 %</u>	<u>14 %</u>	<u>13,2 %</u>

Nu kan man klart sammenligne de tre års resultater og konstatere, at året 1959 var det bedste. Med hensyn til beregning af størrelsen »samlede kapital« er det nødvendigt at tage udgangspunkt på status' aktivside og opsummere beløbene for de aktiver, der afkaster årets primære driftsresultat, og holde de øvrige aktiver udenfor. Endvidere må man være opmærksom på at vælge en korrekt værdiansættelse for de pågældende aktiver, der skal opsummeres.

En beregning af den i punkt 2 nævnte rentabilitet ser således ud:

$$\frac{\text{Overskud af virksomhedens ordinære drift}}{\text{Samlede kapital}} \times 100 = \times \%$$

Denne beregning viser forrentningen af hele den i virksomheden arbejdende kapital.

Det er ikke tanken her at komme nærmere ind på andre udtryk for rentabilitet. Men det skal dog nævnes, at man i de senere år i stadig større udstrækning arbejder med begrebet *afkastningsgrad*, som i og for sig er et udtryk for et centralt rentabilitetstal. Ved beregning af det tal kommer man også ind på spørgsmålene om *dækningsbidrag* (bruttofortjeneste), *overskudsgrad* etc.

I de *privatøkonomiske rentabilitetsberegninger* gælder det, som tidligere nævnt, om at undersøge, hvorledes den i virksomheden investerede egenkapital er forrentet.

Det skal her understreges, at ønsker man et billede af, hvor *effektivt* virksomheden arbejder i forhold til tidligere perioder eller i forhold til andre virksomheder, så er det de erhvervsøkonomiske beregninger, hvor den samlede kapitalinvesteringer afkastning undersøges, man skal anvende.

De privatøkonomiske beregninger viser kun, hvorledes egenkapitalen forrentes, og resultatet er naturligvis afhængigt af, hvorledes virksomheden er *finansieret* med henholdsvis fremmedkapital og egenkapital.

I *enkeltmandsvirksomheder* og *interessentskaber* betegnes forrentningen således:

$$\frac{\text{Årets ordinære driftsresultat} \div \text{renter}}{\text{Indehaverens (indehavernes) kapitalindestående}} \times 100 = \times \%$$

$$\frac{\text{Årets nettooverskud}}{\text{Indehaverens (indehavernes) kapitalindestående}} \times 100 = \times \%$$

Til ovenstående beregninger skal føjes, at overskuddet dækker (eller skal dække):

1. vederlag for indehaverens arbejdsindsats,
2. forrentning af indehaverens egenkapital,
3. driftsherregevinsten (risikopræmien).

Ønsker man et udtryk for driftsherregevinstens størrelse, må man reducere overskuddet med et beregnet vederlag for indehaverens arbejdsindsats i året samt for en beregnet rente af den egne kapital. Ved valg af rentesats vil man almindeligvis vælge lånemarkedets. Som vederlag for indehaverens arbejdsindsats kan vælges den gagering, der måtte betales fremmede ledere, der skulle varetage indehaverens funktioner. I aktieselskaber, hvor direktionen er gageret, omfatter driftsresultatet rente af egenkapital samt driftsherregevinst. Selskabernes beregning af forrentning ser således ud:

$$\frac{\text{Årets ordinære driftsresultat} \div \text{renter}}{\text{Aktiekapital og reserver}} \times 100 = \times \%$$

$$\frac{\text{Årets nettooverskud}}{\text{Aktiekapital og reserver}} \times 100 = \times \%$$

Til slut skal der vises et eksempel på, hvor vigtigt det er at skelne mellem de to nævnte former for rentabilitetsberegninger (erhvervsøkonomiske — privatøkonomiske).

(Beløb i 1.000 kr.)

	<i>Virksomhed A</i>	<i>Virksomhed B</i>
	året 1961	året 1961
Indtægter .....	12.000	12.000
Udgifter (ekskl. renter) .....	11.700	11.700
Overskud .....	300	300
Renter af fremmedkapital 6 % p.a. ..	90	120
Nettooverskud .....	210	180
Fremmedkapital .....	1.500	2.000
Egenkapital .....	1.500	1.000
Samlede kapital .....	3.000	3.000

En erhvervsøkonomisk rentabilitetsberegning viser:

$$\frac{\text{Overskud}}{\text{Samlede kapital}} \times 100 = \frac{A}{3000} \times 100 = \underline{10\%} \quad \frac{B}{3000} \times 100 = \underline{10\%}$$

*I driftsmæssig henseende har A's og B's indsats altså været lige.*

En privatøkonomisk rentabilitetsberegning viser:

$$\frac{\text{Nettooverskud}}{\text{Egenkapital}} \times 100 = \overset{A}{\frac{210}{1500}} \times 100 = \underline{14\%} \quad \overset{B}{\frac{180}{1000}} \times 100 = \underline{18\%}$$

Ser man nærmere på forskellene imellem de to beregningers resultat, vil man hurtigt opdage, at det er fremmedkapitalens størrelse samt forrentning af denne, der giver differencerne.

I virksomhed A øges resultatet fra 10 % til 14 % som følge af, at fremmedkapitalen kun forrentes med 6 % p.a. I virksomhed B har man den samme »fordel«, men samtidig en større fremmedkapital, hvilket forklarer forskellen i B's resultater.

### *Rationalisering og kalkulation.*

Når man nu har konstateret virksomhedens indtjeningsevne (rentabilitet) — dels ved interne sammenligninger og dels gennem branchesammenligninger — vil det ofte vise sig nødvendigt for ledelsen at påbegynde en *rationalisering*. Simpelt hen fordi indtjeningsevnen ikke er tilfredsstillende.

Ordet *rationalisering* skal i denne forbindelse tages i sin videste forstand. Der tænkes ikke alene på deciderede ændringer i forretningsgangen, men også eksempelvis på revision af kalkulationer.

I denne forbindelse skal det nævnes, at der inden for adskillige områder af motorbranchen egentlig ikke er tale om, at virksomheden selv kan kalkulere sine varer. Der tænkes her på Monopoltilsynets virkefelt. Det er eksempelvis således, at nogle af landets største automobilimportører er anmeldelsespligtige til Monopoltilsynet med hensyn til avancer på biler og reservedele.

Branchens virksomheder inden for gruppen »håndværk« vil derimod kunne foretage kalkulationer i selve virksomheden.

I en håndværksvirksomhed må *arbejdsløn* siges at være en meget vigtig varegruppe, og man må ofre kalkulation af denne vare al mulig opmærksomhed.

Et eksempel på en værkstedskalkulation vil vise, hvilke driftsomkostninger man bør indregne i en sådan kalkulation.

1. husleje . . . . .	×
2. varme . . . . .	×
3. lys og kraft . . . . .	×
4. afskrivninger på maskiner og inventar, samt vedligeholdelse af ruder, trykluftleder, haner, motorer, maskiner og varmeanlæg . . . . .	×
5. håndværktøj og vedligeholdelse af dette . . . . .	×
6. tomgang og rengøring . . . . .	×





man ud fra disse dagsedler mulighed for at føre en såkaldt arbejdstid-oversigt (timestatistik), og en sådan burde ikke mangle i en håndværksvirksomhed. Det er faktisk den eneste måde, hvorpå virksomheden er i stand til at måle værkstedets effektivitet. I figur 3 (timeoversigt) er vist et eksempel på en timeoversigt til registrering af timelønstimer på et automobilværksted.

I figur 4, 5 og 6 (reparationssæt) er vist eksempler på et såkaldt reparations-sæt. Fig. 4 og 5 er henholdsvis for- og bagside af arbejdskortet, og fig. 6 er selve fakturaen til kunden. Disse eksempler er hentet fra D.A.F.-form. 9. Ved indførelse af et sådant system på værkstedet har man også gjort en rationaliseringsindsats. Man kan ved hjælp af dette populære »kryds-system« rationalisere selve faktureringsarbejdet. I stedet for at skulle udarbejde en faktura med fuld maskinskrevet tekst kan man gennem en afkrydsning af de udførte reparationer meget hurtigt få værkstedsfakturaen færdig.

\*

I de ovenstående bemærkninger vedrørende rationalisering og kalkulation er det forsøgt at give et lille indblik i et par af de mange muligheder, som en virksomhed kan benytte sig af, når den gennem en rentabilitetsberegning konstaterer svigtende indtjeningsevne. Der er naturligvis et utal af veje at gå, når rentabiliteten skal rettes op. Det vigtigste vil være altid at kende virksomhedens indtjeningsevne meget nøje, så man i tide kan sætte ind på de rette steder.

Nu er det imidlertid — heldigvis — ofte således, at en virksomhed har en indtjeningsevne, der giver mulighed for at foretage nye investeringer. Og her får man gennem de gældende skattelove en vis hjælp til opsparing til brug for re-investeringer.

#### *Skattemæssige opgørelsesregler.*

Når en virksomhed skal opgøre sin skattepligtige indkomst, må der tages hensyn til alle de gældende love og bestemmelser herom.

Vi er her inde på et område, hvor motorbranchens virksomheder sådan set er nøjagtig ens stillet. Skal eksempelvis en automobilimportør opgøre sit varelager, skal det rent skattemæssigt foretages efter de samme hovedregler, som var det en servicestations varelageropgørelse.

I det følgende skal vi se på nogle af de for motorbranchens udøvere vigtigste retningslinier vedrørende indkomstopgørelsen til skattevæsenet.

#### *Lageropgørelsesregler og deres indflydelse på indkomstopgørelsen.*

Ved opgørelsen af varesalget er indtægtssiden samtlige indgåede og tilgodehavende beløb for de i det pågældende år solgte varer, og heroverfor står vareforbruget, den vareomkostning, som har måttet afholdes for at opnå salgsindtægter. Selve indtægtssiden kan ikke lovligt varieres, hvorimod vareforbruget kan


# ARBEJDSKORT

CHASSIS NR.		POLITI NR.:		SPEDOMETER:		REP. NR.:		INDSKREVET:		FAKTURA DATO:	
MOTOR NR.								/ 196		/ 196	
Service		Motor		De understregede og afkrydsede reparationer er blevet udført				Specificeret fakturabeløb			
				Supplerende oplysninger:				Arbejdet		Kr. Øre	
km tilføjet		Vendebøjling Ringe									
Smering		Udstævning for ind									
C/O-kontrol M G D		Motor-jernst. Tangang									
C/O-kontrol M G D		Kompressor olie									
Olietilførs. Vask. skiltes		Tænding									
Motorkulskivning		Tændrør udsiftet									
Græs. kær. påfyldt		Strømlednings									
Spæ. kær. påfyldt		Vandtes									
Hjul skræddret		Karbonst. Choker									
Hjul afbalanceret		Remspænde Rør Pilder									
Hjul, smedeværk		Luftfilter Oliefilter									
Smering Udstævning		Remspænde									
Vask		Dyser									
Vask. Underlags Motor		Brændstofpumpe v. filter									
Kær. skiltes		Fedestampe									
Smering		Pompeklubber									
Pakning		Kæde udsk. udsat									
Brændstof. kær. skiltes		Vandpumpe									
		Termometer for. kontrol									
		Kølling									
		Gearkasse									
		Geardrive									
		Aut. trans.									
		Varmepumpe Defroster									
		Vokale Raderasker									
Undervogn		El-anlæg		Karosseri				Julest. Opstart. Repareret. Målt.			
Støret		Afvisere blink		Chassiramme							
Trykluft		Forlygter 24V		Førerhus							
Parklykter				Lad							
Udstøperne for H.V.		Bags. tryklys		Forsæde							
Udstøperne bag H.V.		Bak. Park lys		Kalegitter							
Fordæle H.V.		Tåge. lyslys		Mørkøjle							
Kraftdre H.V.		Løft. Instrumenter		Skærme for bag H.V.							
Differentials		Ledningsnet		Døre for bag H.V.							
Rygskæle Løjer		Sikringer		Karoseri for bag H.V.							
Kardan. Kryds				Torpæde							
Fordremse				Teg							
Bræmser remse		Akkumulator udsk.		Dørstolpe H.V.							
Håndbremse		Dynamo		Trækandel H.V.							
Hjulet				Kulængere for bag							
Hovedlyd		Starter		Ryggeklap							
Bræmselænging		Horn									
Bræmser udluftet		Kontrollampe									
Lydspæde/Rør udsk.											
<b>DIVERSE</b>											
Regulator		benzinsk.		Jule. belysning							
Lift		Benzinmåler		Sofa for bag							
Raderasker		Speedometer ikabel		Rudestak for bag							
		Lit. Ampere meter									
		Clasromåler		Håndtag							
		Radio Antenne		Emblem							
				Fyrtårns							
				Solbr.							

S. E. & O.

Betallingsbetingelser: Netto kontant

Næste værkstedsbesøg  
bør finde sted ved \_\_\_\_\_ km  
for \_\_\_\_\_



Eventuelle reklamationer bedes venligst indgivet snarest — senest inden 4 dage  
Ingen garanti for effekter efterladt i vognen.

Fig. 4  
Eksempel på et arbejdskorts forside.







påvirkes gennem lagernedskrivningsreglerne. Det sker ved at variere værdiansættelsen for det på statustidspunktet foreliggende lager.

Nedskrivningsreglerne har meget stor betydning for hele erhvervslivet og ikke mindst for motorbranchen. Man kan faktisk tydeliggøre reglernes vigtighed i tre punkter og sige, at lagernedskrivninger

1. påvirker bruttofortjenesten og dermed overskuddet;
2. sikrer rent skattemæssigt mod prisfald;
3. muliggør en legal skattemæssig udjævning af svingende indtægter.

Et par eksempler vil vise den i punkt 1 nævnte påvirkning:

*A. Opgørelse uden nedskrivning.*

Varesalg i 1961 .....		kr. 4.000.000
Varelager 1/1 1961 .....	kr. 300.000	
Køb i 1961 .....	kr. 3.820.000	
	kr. 4.120.000	
Varelager 31/12 1961 til kostpriser ....	kr. 400.000	
Vareforbrug .....	kr. 3.720.000	kr. 3.720.000
<i>Bruttofortjeneste</i> .....		kr. 280.000 = 7 %

*B. Opgørelse med nedskrivning.*

Varesalg i 1961 .....		kr. 4.000.000
Varelager 1/1 1961 .....	kr. 300.000	
Køb i 1961 .....	kr. 3.820.000	
	kr. 4.120.000	
Varelager 31/12 1961 til kostpriser kr. 400.000		
÷ 35% kr. 140.000 .....	kr. 260.000	
Vareforbrug .....	kr. 3.860.000	kr. 3.860.000
<i>Bruttofortjeneste</i> .....		kr. 140.000 = 3,5 %

Ved at anvende en nedskrivning på 35% i eksempel B har man opnået at nedbringe bruttofortjenesten til halvdelen af bruttofortjenesten i eksempel A.

Man kan altså konkludere, at lav ansættelse af slutlageret betyder stort vareforbrug og dermed tilsvarende mindre bruttofortjeneste. Omvendt betyder høj ansættelse af slutlageret mindre vareforbrug og dermed tilsvarende højere bruttofortjeneste.

Nedskrivningsreglernes skattemæssige sikring mod prisfald på det indkøbte lager virker således, at skulle slutlageret ikke blive solgt til kostpris, så har man nedskrivningen som stødpude. Samtidig må det tilføjes, at bliver lagervarerne senere solgt over deres nedskrevne værdi, vil bruttofortjenesten blive så meget

højere, og dermed også skatteindtægten, men beskatning sker da først, når fortjenesten er indvundet.

Af ovenstående eksempler A og B fremgår, at vor »tænkte« virksomhed under anvendelse af de nedenfor omtalte lagernedskrivningsregler frit kan ansætte sin bruttofortjeneste inden for intervallet 280.000 og 140.000 kr., og der ligger heri også en mulighed for at udjævne svingende årsindtægter. Der går ikke nogen indkomst uden om beskatning, men man kan forskyde indtægter, således at man sigter på at blive beskattet af sin gennemsnitlige årsindtægt.

Ifølge cirkulære fra Skattedepartementet af 6. april 1962 er reglerne om opgørelse af varelagre m. v. til brug for indkomstskatteopgørelsen for skatteåret 1963/64 (året 1962) *uændret* i forhold til foregående skatteår. I nævnte cirkulære er det den såkaldte a-regel, som kan have interesse ved opgørelsen. I denne kan anvendes enten dagspris eller fakturapris (indkøbspris inkl. fragt, told etc., resp. fremstillingspris), hvorved den skattepligtige for hver enkelt under varelageret hørende varegruppe frit kan vælge mellem dagspris eller fakturapris. *I de opgjorte beløb kan der foretages et nedslag på indtil 35 pct.*

Alle varer omfattes af reglerne, råvarer, hel- og halvfærdige bearbejdede varer, samt hjælpevarer i produktion, såsom brændsel, emballage etc.

*Ukurante varer* omtales ikke i lagercirkulæret. Her sker først en reduktion af disse varers værdi til den formodede dagspris, og derefter sker sædvanlig nedskrivning efter de før omtalte regler.

I denne forbindelse skal citeres en administrativ afgørelse fra Statens Ligningsdirektorat:

»Udtalt, at brugte biler ved en opgørelse af en automobilforhandlers varelager ikke kan ansættes som ukurante varer, men at de må ansættes efter indkøbspris eller dagspris med nedskrivning efter reglerne i cirkulæret om opgørelse af varelagre. Dagsprisen må for hver enkelt vogn ansættes til det beløb, en forhandler må antages at ville give for den.«

*Varepartier, der er indkøbt på bindende kontrakt* til levering senest i løbet af det kommende regnskabsår, og som ved slutningen af det til grund for skatteåret 1963/64 liggende regnskabsår (1962) ikke er leveret eller videresolgt, kan der også foretages nedskrivning på. Rent regnskabsmæssigt sker det ved at opføre nedskrivningsbeløbet på en særlig passivpost i status, og ved det følgende årsregnskab tages beløbet til indtægt for eventuelt at afløses af en ny nedskrivning.

Når man anvender den ovenfor anførte a-regel, kan nedskrivning foretages, såfremt den aftalte købspris ligger over dagsprisen med fradrag af 35 pct., og nedskrivningen kan foretages med differencen mellem den aftalte købspris og dagsprisen efter nævnte nedslag. Det er dog en forudsætning for nedskrivningen, at der er truffet aftale om pris. Der kan således ikke foretages nedskrivning, hvor aftalen går ud på, at levering skal ske til leveringsdagens pris. Er der alene fast-

sat en minimumspris, må afskrivningen foretages på baggrund af den. Nedskrivningen kan ikke uden særlig tilladelse fra Statens Ligningsdirektorat omfatte et større kvantum end  $\frac{1}{4}$  af virksomhedens normale årsindkøb af varer inden for vedkommende varegruppe. Nedskrivning på såvel varelagre som på bestilte varepartier må ske med en vis omtanke. De første år af en virksomheds levetid er det fristende at nedskrive meget kraftigt. Men man skal være opmærksom på, at virksomheden ikke fortsat kan øge lagrenes eller de bestilte varepartiers størrelse, hvorfor man måske en dag må tage en ekstraordinært stor skattebyrde som følge af for hurtige nedskrivninger. *Derfor vil det altid være klogt at øge virksomhedens skattetilsvær i takt med indtjeningsvevnen.*

*Afskrivningsregler for maskiner, inventar og lignende driftsmidler, der udelukkende benyttes erhvervs-mæssigt.*

De nugældende regler på disse områder er af 4. juni 1958.

Samtlige en virksomheds aktiver af såvel maskiner, som inventar og lign. driftsmidler betragtes som en enhed og afskrives under ét.

Afskrivning sker på *saldoværdien*, d.v.s. den værdi hvortil de i tidligere indkomstår anskaffede aktiver ved afskrivning over den skattepligtige indkomst er nedskrevet ved udgangen af det forrige indkomstår med tillæg af anskaffelses-summen for de maskiner, inventar og lign., der er anskaffet, og med fradrag af salgssummen for samme art aktiver, der er solgt i indkomstårets løb. Afskrivningsgrundlaget er altså aktivernes faldende bogførte værdi. Afskrivningen standser ikke ved scrapværdi (= normalt et års afskrivning).

*For det indkomstår, hvori maskiner, inventar o. l. er leveret, kan der finde et fuldt års afskrivning sted, uanset på hvilket tidspunkt af året leveringen har fundet sted.*

*Afskrivningsprocenten fastsættes af virksomheden selv inden for lovens maksimumsprocent: 30 %.*

*Eksempel:*

Aktivsaldo 1/1 1960 .....	100.000 kr.
Køb af aktiver i 1960 .....	25.000 »
	<hr/> 125.000 kr.
Beløb indvundet ved salg af aktiver .....	5.000 »
	<hr/> 120.000 kr.
Saldo 31/12 1960 før afskrivning .....	120.000 kr.
Afskrivning 25 % heraf (den maksimale afskrivning ikke benyttet dette år) .....	30.000 »
	<hr/> 90.000 kr.
Aktivsaldo 1/1 1961 .....	90.000 kr.
Afskrivning 31/12 1961 = 30 % (intet køb eller salg i 1961) .....	27.000 »
	<hr/> 63.000 kr.

Ovenstående afskrivninger er som alle øvrige afskrivninger, hensættelser og nedskrivninger, der foretages rent skattemæssigt, med til at nedsætte den skattepligtige indkomst. *Afskrivningerne indgår simpelt hen som et fradrag i driftsoverskuddet.* Hvis anskaffelsessummen for et enkelt af ovennævnte aktiver (maskiner, inventar o. l.), som udelukkende anvendes erhvervsmæssigt, er under 800 kr., eller hvis dets levetid må antages ikke at overstige tre år, kan anskaffelsessummen fradrages fuldt ud i anskaffelsesåret som driftsudgift (men kan også indgå på aktivsaldoen, om man foretrækker det).

Også her kan citeres en skatteafgørelse:

»Udgifterne til anskaffelse af lysstofrør antages i h. t. bestemmelsen i afskrivningslovens § 3, stk. 1, fuldt ud at kunne fradrages straks i anskaffelsesåret, såfremt anskaffelsessummen for de enkelte lysstofrør med tilhørende armatur er under 800 kr. og armaturet er løst ophængt. Såfremt armaturet er støbt ind i loft eller væg, betragtes det som en installation, der må afskrives efter reglerne i afsnit IV i afskrivningsloven.«

*Afskrivningsregler for bygninger m. v.*

Disse regler findes ligeledes i lovebekendtgørelsen af 4. juni 1958.

Ifølge afskrivningslovens § 18, stk. 1, kan der foretages skattefri afskrivning på »bygninger, hvis værdi ikke kan antages at blive *opretholdt gennem normal vedligeholdelse*«. Skattefri afskrivninger på bygninger kan foretages på fabriksbygninger, værkstedsbygninger, pakhuse og visse lagerbygninger. Der kan derimod ikke foretages skattefri afskrivninger på beboelsesbygninger, herunder funktionær- og arbejderboliger, stuehuse og lign. samt på kontorbygninger m. v.

Skattefri afskrivninger efter reglerne for bygninger kan efter lovens § 18, stk. 2, endvidere foretages på *særlige installationer* i bygninger, og dette gælder, hvad enten de bygninger, hvori de er installeret, kan gøres til genstand for skattefri afskrivning eller ej.

Afskrivning kan i h. t. lovens § 22, stk. 1, foretages fra og med det indkomstår, i hvilket bygningen eller installationen er erhvervet (fuldført). For nyopførte bygninger og nye installationers vedkommende er fuldførelsestidspunktet således afgørende for afskrivningens påbegyndelse.

*Foruden almindelig afskrivning kan der også foretages ekstraafskrivning på de ovenfor nævnte bygninger m. v.*

Det kan nævnes, at skattedepartementet ifl. cirkulære af 1/2-60 også tillader ekstraafskrivning på forbedrings- eller ombygningsudgifter vedr. 1) bygninger, der kan gøres til genstand for alm. afskrivning og 2) installationer i bygninger, hvor ikke blot installationer, men også den pågældende bygning omfattes af adgangen til almindelig afskrivning. Endvidere skal tilføjes, at ekstraafskrivning kan ske selv i de tilfælde, hvor erhvervelsen af bygninger eller installationen ligger forud for den 15/9-57.

Hvad kan man så afskrive på ovennævnte kategori af bygninger? Almindelig afskrivning baseres på bygningens levetid, og er den eksempelvis 50 år, vil *procenten altså være 2*.

Ekstraafskrivningen kan foretages for det indkomstår, i hvilket det pågældende formuegode er erhvervet (fuldført), og for de 9 efter erhvervsåret nærmest følgende indkomstår. *Inden for denne 10-årsperiode kan der som ekstraafskrivning i alt afskrives indtil 40 pct. af anskaffelsessummen for den pågældende bygning eller installation, idet den skattepligtige kan fordele ekstraafskrivningerne efter ønske, dog kan der i intet indkomstår ekstraafskrives mere end 10 pct. af anskaffelsessummen.*

Det vil altså for begge kategorier afskrivninger sige:  $10 + 2 = 12$  pct. (maks.) og kun de første fire år. *Herefter kun de 2 pct.*

Udgifter til ombygning af lejede lokaler berøres ikke af afskrivningslovens regler. Sådanne udgifter skal afskrives over den aftalte lejeperiode.

#### *Henlæggelse til investeringsfonds.*

Reglerne om investeringsfondsordningen findes i en lovbekendtgørelse af 10. december 1958.

Princippet i investeringsfondsordningen er, at man ved at henlægge beløb til en såkaldt investeringsfond til forlods afskrivning på senere anskaffelse af maskiner, inventar o. l. og bygninger *bliver berettiget til i henlæggelsesåret at fradrage de henlagte beløb i den skattepligtige indkomst.*

Henlæggelsens størrelse er *højst 15 pct. af rent driftsoverskud, min. 500 kr.* Benyttelsen af de skattefrie henlagte midler kan tidligst påbegyndes efter et års forløb og skal have fundet sted senest 10 år efter udløbet af henlæggelsesåret. 50 pct. af henlæggelsen skal indsættes på en spærret konto i en bank eller sparekasse.

Investeringsfondsmidlernes benyttelse er delvis omtalt ovenfor. De henlagte beløb skal altså bruges til forlods afskrivning på de senere anskaffede aktiver, således at kun restkøbesummen for disse derefter kan gøres til genstand for almindelige skattefrie afskrivninger.

#### *Hensættelse på kontraktsdebitorer etc.*

I meddelelsen fra Statens Ligningsdirektorat, januar 1962, findes følgende oplysning om »finansiering af afbetalingskontrakter«:

»En afbetalingssælger skal tage hele salgssummen til indtægt i salgsåret, men kan med virkning for indkomstopgørelsen ved hvert regnskabsårs afslutning nedskrive sit tilgodehavende med et beløb svarende til den del af tillægget, som han vil være pligtig at refundere køberen, såfremt kontrakten blev indfriet på tidspunktet for regnskabsårets afslutning, medmindre kon-

trakten er solgt, således at det påhviler køberen af kontrakten at refundere det nævnte beløb ved indfrielsen. Nedskrivningen må foretages for hver enkelt kontrakt for sig. Hvor salg eller belåning af kontrakten finder sted, kan det finansieringsbeløb, der tilfalder den, der køber eller belåner kontrakten, fratrækkes, i det omfang det har været medregnet ved indkomstopgørelsen. Nedskrivning vil eventuelt kunne ske efter de for »Debitorer« omhandlede regler.

Ved salg af automobiler, hvor der til kontantprisen er lagt et beløb svarende til  $\frac{2}{3}$  pct. af kreditbeløbet multipliceret med det antal måneder, afbetalingstiden strækker sig over, kan nedsættelsen dog foretages under ét med 10 pct. af det på statutidspunktet foreliggende samlede kontraktstilgodehavende. Benyttes denne opgørelsesmåde, kan der ikke samtidig foretages hensættelser til imødegåelse af tab på debitorer.

Den, der køber eller belåner afbetalingskontrakter, skal medregne den del af fortjenesten (vederlaget), der indvindes gennem afdrag, til sin skattepligtige indkomst, efterhånden som afdragene indgår.«

Konklusionen af det ovenfor anførte må blive, at automobilforhandlere må anses berettigede til ved indkomst- og formueopgørelsen at fradrage og hensætte et beløb, svarende til det, de ville være pligtige at tilbagebetale kontraktsdebitorerne, såfremt disse indfrie kontrakten på forhandlerens statutidspunkt.

Hvis man anvender D.A.F.s finansieringstabel nr. 1 eller den blå tabel ( $\frac{8}{12}$  pct.), kan hensættelsen foretages under ét med 10 pct. (husk: med fulde 10 pct.) af det på statutidspunktet foreliggende samlede kontraktstilgodehavende, såfremt hele rentebeløbet i øvrigt er indtægtsført.

Har man diskonteret en del af sin kontraktmasse i en bank eller et finansieringsselskab, må man nedsætte 10 pct.-beløbet med et beløb, der svarer til den tilbagebetalingspligt, som banken eller finansieringsselskabet måtte have i det tilfælde, at opgørelsen med banken skulle finde sted på forhandlerens statutidspunkt.

I øvrigt viser praksis, at flere forhandlere opnår en større hensættelse ved at foretage nedskrivning for hver enkelt kontrakt for sig.

#### *Øvrige bestemmelser.*

Der kunne her omtales mange andre skattebestemmelser, som for eksempel gældende praksis med hensyn til ligningsmyndighedernes fortolkning af begrebet: *fradragsberettiget udgift*.

Da det vil føre for vidt i denne artikel, skal der kun peges på nogle få aktuelle poster:



### *Service- og garantiforpligtelser:*

Efter de seneste udtalelser fra Statens Ligningsdirektorat kan der *ikke* foretages hensættelse til dækning af forventede omkostninger hidrørende fra service og garanti på solgte automobiler, da der simpelt hen er faldet en dom, som forhindrer dette. Så længe man ikke har fået ændret denne dom, kan ligningsmyndighederne ikke tillade hensættelse til nævnte forpligtelser.

### *Kontingenter:*

Ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst kan fradrages kontingenter til arbejds giverforeningen og faglige sammenslutninger (DAF — CAD — CBD etc.).

### *Rationaliseringsudgifter:*

Udgifter til konsulentbistand i forbindelse med rationalisering er godkendt som en driftsudgift.

### *Skattefradrag:*

Ikke blot betalte forfaldne skatter, men også forudbetalte personlige skatter til stat og kommune kan fratrækkes. Men så er det et helt andet spørgsmål, om det vil være en fordel at benytte sig af adgangen til at fradrage forudbetalt skat — et spørgsmål, som blandt andet afhænger af de kommende års indtægter.

Det har ikke været formålet med denne omtale af nogle skattespørgsmål at give en udtømmende redegørelse for hele lovjunglen omkring opgørelsen af den skattepligtige indkomst.

Der er i ovenstående medtaget nogle regler og bestemmelser, som enhver virksomhed inden for motorbranchen må være opmærksom på og tage hensyn til, når virksomhedens skatteregnskab skal udarbejdes.

Til slut skal tilføjes, at det er en god gammel regel, at en erhvervs virksomhed eller måske dennes revisor altid må være forberedt på at få prøvet gældende skattepraksis, hvis man finder denne uhensigtsmæssig. Også uanset de eventuelle anstrengelsers endelige resultat.

## UDDANNELSE OG UNDERVISNING

Af driftsleder *Ole Hønningen* og konsulent, civiløkonom *P. E. Nedergaard*.

I den danske motorbranche har man to meget store personalegrupper. I den ene gruppe møder vi det *tekniske personale* (håndværk og industri) og i den anden gruppe det mere *kommercielt prægede personale* (handel).

Det tekniske personale udgør langt det største antal beskæftigede i branchen, og vi skal derfor først se lidt på udviklingen inden for autoreparationsbranchen.

Det tekniske personale i autoreparationsbranchen omfatter lærlinge, svende og mestre. Gruppen »mestre« omfatter dels selvstændige mestre og dels værkførere.

I bilismens barndom, som her i Danmark begyndte i årene før den første verdenskrig, rekrutterede faget sine udøvere fra det gamle smede- og maskinarbejderfag, idet bilerne var så få i antal, at man næppe kunne tale om et selvstændigt mekanikerfag.

De maskinarbejdere, der efterhånden gik over til bilreparationer, måtte lære sig selv det nødvendige, og da biler i disse år var noget nyt og spændende, kunne det ikke undgås, at den mand, der kunne finde ud af mysterierne, også blev omgivet af en vis nimbus.

Når man selv må finde ud af en ting, er det menneskeligt at bevare sin kunnen med en passende hemmelighedsfuldhed, og det gjorde også datidens mekaniker. Han kunne mere end sit »fadervor«, vidste man, og »fiduserne« gav han ikke godvilligt fra sig.

Denne tingenes tilstand kunne — i betragtning af den gradvise forøgelse af bilparken — naturligvis ikke vedblivende bestå, men nogen virkelig mærkbar ændring af forholdene fandt først sted umiddelbart efter afslutningen af første verdenskrig.

Efter denne krigs afslutning strømmede bilerne til Danmark (i modsætning til årene efter anden verdenskrig), og der skulle skaffes folk til at pleje og vedligeholde dem.

De eksisterende fagmekanikere slog hverken helt eller halvt til, og efterhånden dukkede der et stort antal fingernemme folk op, der var begyndt med at skifte tændrør og lamper og endte med at gå ind i branchen som »uddannede« mekanikere.

Landet blev i årene umiddelbart efter første verdenskrig praktisk talt oversvømmet af Henry Fords strålende produkt, og hans bilers lette tilgængelighed besværliggjorde naturligvis ikke »mekaniker«uddannelsen.

Denne situation var uholdbar og må fra et fagteknisk synspunkt nærmest betegnes som kaos.

Det var jo ikke alene et økonomisk spørgsmål, at bilerne blev repareret på fagligt rigtig måde, men et dybt alvorligt spørgsmål set fra et færdselssikkerhedssynspunkt.

Desværre havde vi ikke i disse år nogen lovgivning, der sikrede lærlinge en betryggende uddannelse i det hele taget.

Vi benytter her i landet den form for faglig uddannelse, der betegnes som mesterlære, d.v.s. en uddannelse, der foregår hos mesteren i hele læreperioden, med tilskud af den teoretiske undervisning, der foregår på de tekniske aftenskoler siden deres oprettelse.

I de seneste år er der dog oprettet tekniske dagskoler.

Kontrollen med en god alsidig uddannelse i et fag blev i gamle dage varetaget af håndværkslavene og dette var overordentlig betryggende, men da lavene med næringsloven af 1857 mistede deres indflydelse, opstod et tomrum, som først blev helt udfyldt, da lærlingeloven af maj 1937 trådte i kraft.

Ganske vist indeholdt næringsloven visse regler for forholdet imellem mester og lærling, men nogen egentlige krav til uddannelsen endelige kontrol med uddannelsen fandtes ikke.

Lærlingeloven af marts 1889 forbedrede ikke dette forhold, der stilledes ingen krav til mesterens faglige kvalifikationer, og praktisk talt enhver, der blot havde »borgerskab«, kunne antage en lærling.

Således var situationen, da automekanikerfaget lå i vuggen lige efter første verdenskrig.

Disse »frie« forhold havde vel næppe en så skadelig indflydelse på de gamle håndværk, der levede på traditioner, som de havde på et barn i vuggen, for hvilket der først skulle laves en opdragelsesordning.

I metalindustriens lærlingevalgs 25 års jubilæumsskrift omtales flere interessante forhold vedr. lærlinguddannelsen i bilbranchen. Bilmekanikeren var jo en opkomling, som skulle finde sin plads inden for de gamle håndværks rækker, og det varede mange år, før »smedene« anerkendte ham som håndværker. Dette at skrue nogle reservedele sammen i en bil var jo intet håndværk, næ, han måtte være så god selv at lære at lave delene først og dermed lære i hvert tilfælde en stor del maskinarbejde først.

At der skulle skabes ordnede og regelbundne forhold for mekanikeruddannelsen i bilbranchen, erkendtes på et meget tidligt tidspunkt af branchens egne

folk, og både Automobil og Cyklegrosserer Foreningen, forhandlerforeningerne og branchens arbejdsgiverforening tog dette arbejde op.

En forbedring af forholdene skete, da lærlingeloven af maj 1921 trådte i kraft.

Denne lov krævede, at den, der antog en lærling, enten selv måtte være udlært i faget eller i hvert tilfælde have en værkstedsleder, der var uddannet.

Naturligvis var det et skridt på vejen fremad, men enhver kan forstå, at det ofte var så som så med mesterens uddannelse i betragtning af, hvad der ovenfor er sagt om udviklingen.

Loven indeholdt stadig ingen krav, hverken om kontrol med uddannelsen eller til værkstedets udstyr, ej heller om lærlingeantal eller afsluttende svendeproeve.

Der var således rig lejlighed til at uddanne en masse »mekanikere«, og med bilparkens stadige udvidelse var lærlingene jo en billig arbejdskraft, og denne arbejdskraft blev stærkt benyttet til afrensning af reservedele, smøring og vask af biler, bykørsel efter tilbehør, pasning af benzintank m. v., således at når lærlingen havde stået 5 år i lære, var han ofte kun blevet en brugbar servicemand, men en yderst ringe mekaniker.

I de følgende år skete der en gradvis fremgang.

Da lærlingeloven af 1921 ikke havde løst problemerne tilfredsstillende, tog jern- og metalindustriens organisationer arbejdet op, og en mærkedag i udviklingen må fremhæves, nemlig den 10. december 1929, da Metalindustriens Lær-lingeudvalg blev stiftet.

Dette udvalg, som havde regeringens store bevågenhed, bestod af 3 medlemmer fra Jern- og Metalindustriens Sammenslutning og 3 fra smedeforbundet, og det udførte i tiden, der kom — og i øvrigt stadig — et stort og fortjenstfuldt arbejde til fremme af den faglige uddannelse.

Udvalget fik fra begyndelsen tillagt store beføjelser fra lovgivningsmagtens side, således at man med loven bag sig kunne skabe betingelser for en god faglig uddannelse og samtidig kontrollere, at uddannelsen fandt sted efter de fastsatte regler.

For autofagets vedkommende betød det, at udvalget kunne godkende eller kassere et værksted som lærlingeværksted på grundlag af værkstedets udstyr og indretning, arbejdets art samt antallet af faglærte svende.

Da autofaget hørte ind under jern- og metalbranchen, og da dennes fagforening skulle optage den udlærte mekaniker, krævede man, at mekanikeren skulle have lært så meget maskinarbejde, at han kunne anvendes også på et maskinværksted, når han ikke kunne få arbejde i autobranchen.

Autobranchens mestre erkendte samtidig, at en sådan uddannelse var nødvendig for at give lærlingen et grundlæggende kendskab til værktøjs- og materialebehandling, og det blev da bestemt, at lærlingen i et år af sin læretid skulle

deltage i de arbejder, der i almindelighed forekom på et maskinværksted, nemlig skruestiksarbejde, smedning, lodning og drejning.

Udvalget kunne derfor også tage bestemmelse om, hvorvidt et værksted var i stand til at give denne undervisning, og i benægtende fald kræve en supplerende undervisning.

Tilgangen af automekanikerlærlinge er steget meget stærkt i de senere år. I 1960 blev der eksempelvis oprettet 1323 lærekontrakter i hele landet mod 965 i 1958. Det kan tilføjes, at både mænd og kvinder kan uddannes som automekanikere, men endnu er uddannelsen kun gennemgået af mænd. Selve oplæringen kan kun ske efter de ovenfor skitserede retningslinier (værkstedet skal være godkendt af Metalindustriens Lærling udvalg etc.).

Læretiden er 4 år, hvortil kommer 4 måneder, der medgår til dagskoleundervisningen.

Inden for gruppen »teknisk personale« i autobranchen skal foruden *automekaniker* nævnes *autoelektromekaniker*, *traktormekaniker* og *motorcykelmekaniker*. Det er fire *selvstændige* læreområder, som alle hører til smede- og maskinarbejderfaget. Men en vis del af den obligatoriske grunduddannelse er dog fælles for alle lærlinge inden for smede- og maskinarbejderfagene.

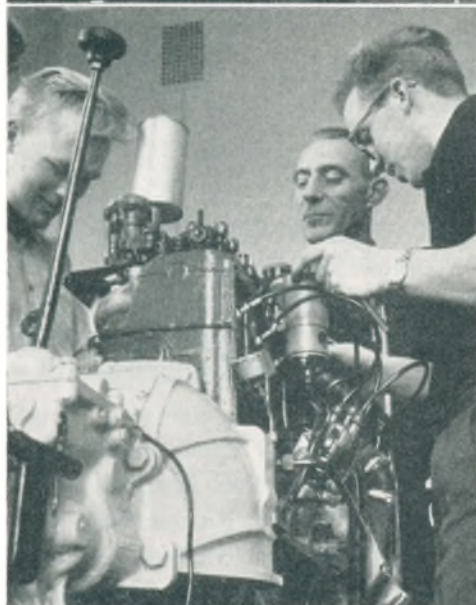
I uddannelsesreglerne for smede- og maskinarbejderlærlinge står der bl. a.: »Inden for det første læreår (dog fortrinsvis inden for de første 6 måneder) skal lærlingen i ca. 3 måneder ved udførelse af de i nedennævnte vejledning anførte opgaver eller ved udførelse af tilsvarende opgaver oplæres i følgende: Måling, opmærkning, filing, mejsling, savning, boring, gevindudskæring med snittap og skærebakke, bukning, retning, nitning, klipning samt slibning af håndværktøj.«

Den obligatoriske grunduddannelse kan gennemføres enten på virksomheden eller på en forskole, hvor et kursus varer 11 uger. Læretiden afsluttes med en svendep prøve. Lærlingen skal have bestået denne prøve for at kunne erklæres for udlært og få udleveret et svendebrev.

Som en af landets største lærlingskoler kan nævnes Industri- og Håndværker-skolen i Nykøbing F., hvor også findes såvel *forskole* for smede- og maskinarbejderlærlinge som *dagskole* for automekanikerlærlinge. Endvidere har denne skole fra 1. oktober 1961 påbegyndt undervisning af alle autoelektromekanikere fra hele landet.

En automekaniker kan fortsætte sin teoretiske uddannelse ved at frekventere de teknologiske institutter i henholdsvis København og Århus. Her afholdes hvert år både dag- og aftenkursus for smede- og maskinarbejdere, automekanikere og lignende i motorlære, dieselmotorer m. v.

Endvidere kan en automekaniker, der har været svend i mindst 3 år, uddannes som *værkstedsfunktionær* på værkstedsfunktionærskolen (*VF-skolen*). Uddannelsen kan foreløbig kun gives på VF-skolen ved Teknologisk Institut i Kø-



Øverst: Interiør fra forskolen for smede- og maskinarbejderlærlinge i Nykøbing F.  
 Nederst tv.: Kommende automekanikere undervises i motorjustering på dagskolen i Nykøbing F.  
 Nederst th.: Der arbejdes i autoelektromekanikernes laboratorium på skolen i Nykøbing F., som  
 har anskaffet apparatur for kr. 25.000 til dette undervisningsbrug.

benhavn, men vil blive forsøgt gennemført i såvel Odense som Århus. Undervisningen foregår om aftenen og varer i almindelighed  $3\frac{1}{2}$  år. Af andre videreuddannelsesmuligheder for en automekaniker skal nævnes flere tekniske skolars uddannelse til *maskintekniker*, samt muligheden for at læse til teknikumingeniør.

Blandt branchens håndværksvirksomheder findes også vulkanisørmestrene med deres uddannelsesregler. Her skal nævnes Dansk Vulkanisør-Mester-Forening, som i sine formålsparagraffer har ganske bestemte betingelser for opnåelse af foreningens autorisation. Endvidere har denne forening udarbejdet uddannelsesregler, som dens medlemmer anvender ved uddannelse af unge mennesker. Har de unge været beskæftiget ved vulkaniseringsarbejde i 4 år, kan de aflægge en duelighedsprøve, og består man denne prøve, får man et bevis for, at man er vulkanisør. Det kan faktisk sidestilles med en svendep prøve.

Der findes næppe mange brancher, der beskæftiger så mange forskellige håndværksfag som motorbranchen.

Udenforstående er tilbøjelige til at anse mekanikeren for at dække hele branchens håndværksmæssige behov. Det er i nogen grad rigtigt, når det gælder mekanikeren i rene landdistrikter, her gælder det gamle ord »er du Guds søn, så hjælp dig selv«, og han hjælper sig ved at småfuske i de andre håndværk som maler, karetmager, pladesmed og sadelmager. Når det drejer sig om større arbejder på nyere kostbare biler, kræves der 1. kl. udlærte håndværkere i disse fag, og selve uddannelsestiden og skoleundervisning ligger nogenlunde inden for samme rammer, som gælder for mekanikerne.

Maleruddannelsen er specielt tilrettelagt for bilmalere, og malerfaget har i mange år haft dagskoleundervisning. Karetmagerne er inden for bilbranchen efterhånden ved at uddø, fordi der i mange år ikke har været at finde så meget træ, som indeholdes i en tændstik, i et almindeligt personbilkarosseri.

Karetmagerens opgave er jo at tildanne og sammenbygge selve træskelettet til et køretøj, og den sidste rest, der var tilbage, var faktisk kun førerhusene til lastbilerne. Disse førerhuse bliver i dag fremstillet fabriksmæssigt, af metal helt igennem, på fabrikkerne, og dermed er karetmageren, for så vidt angår træarbejde, ude af billedet, idet ladet, som endnu består af træ, er almindeligt maskinsnedkerarbejde.

Et mindre antal karetmagere kan dog stadig beskæftiges i reparationsbranchen, idet man her bruger deres store erfaring til arbejde med døre, låse, ruder m. v.

Pladesmedefaget er for så vidt et mærkeligt fag, som det i gamle dage udgik fra karetmagerfaget. En karetmager lærte at beslå, d.v.s. at beklæde et karrosseri-skelet med plade. Den pladesmed, der er brug for i reparationsbranchen, er en mand, der kan rette det mest »krøllede« karrosseri op efter en kollision, og mærkelig nok har man først i de seneste år tænkt på at gøre dette til et fag.

Sadelmagerfaget er ældgammelt i forhold til bilens alder, og derfor voldte det

ikke særlige vanskeligheder at tilrette dette fag til bilsadelmageri. Også den gamle ægte sadelmager er ved at uddø i bilbranchen. Man udfører ikke mere de gamle fine sadelmagerarbejder. Nu om dage leveres næsten alle biler fra de større fabrikker med kunststoffer, der næsten som et overtræk trækkes ud over en let stålbund, og nedenunder er anbragt et lag skumgummi. Det er derfor, mekanikeren har lettere ved at fuske i faget.

Skal man have nyt betræk i sin bil, bliver det konfektioneret på fabrik lige som et sæt herretøj, det er for dyrt at lade det »skræddersy«, men alligevel er der endnu brug for den faglærte sadelmagers erfaring på de mere vanskelige områder.

Uddannelsen af det mere *kommercielt prægede personale* (handelen) er ikke så omfattende og så vel gennemført, som vi har set det for det tekniske personale. Adskillige af branchens udøvere inden for gruppen handelsvirksomheder har ikke »lært« branchen. Simpelt hen fordi der ikke hidtil har været fastlagt nogen egentlig uddannelse for at kunne blive automobilforhandler, benzinformidler, eller hvad der nu måtte være tale om. Hermed være ikke sagt, at samtlige branchens udøvere ikke har nogen uddannelse. Mange har den tekniske uddannelse, og adskillige har en handelslæringleuddannelse bag sig.

For sidstnævnte gruppes vedkommende er det reservedelslageret, som har en læringleuddannelse. Reglerne for denne uddannelse følger de af Læringerådet fastsatte bestemmelser for oplæring i handelsfaget. Læringerne er handelslærlinge og skal i læretiden have en uddannelse, som følger de i gruppe 29-II fastsatte uddannelsesregler.

På grund af den store udvikling i den danske motorpark — og en heraf følgende stigning i branchens medarbejderantal — har der i den seneste tid været arbejdet stærkt på at få Læringerådet til at godkende en læringleuddannelse, som tager sigte på en egentlig automobilforhandleruddannelse. Et arbejde som Danmarks Automobil-Forhandler-Forening allerede har ofret megen tid på, og som også ser ud til at give et resultat.

Når den danske motorbranches personale er sammensat som foran skitseret, og der samtidig finder en kolossal ekspansion sted, må der naturligt være et meget stort undervisningsbehov. Et behov, som fra flere sider bliver søgt tilfredsstillet. Og på visse områder af denne *brancheundervisning* er man faktisk også nået langt.

Hvis vi ser på det *tekniske personale*, finder der en konstant undervisning sted. Der tænkes her på undervisningen fra automobilfabrik (importør) med henblik på reparation af de nye modeller. Mekanikerne må faktisk til stadighed følge med i denne undervisning, som ofte er af 8-dages varighed. På samme måde sørger olieselskaberne for træning af personalet på servicestationerne. Her er der især tale om undervisning i kundebetjening og salgpsykologi.

Med hensyn til det kommercielle personale er der også til stadighed en bran-



cheundervisning i gang. Det skal tilføjes, at personalet i branchen i meget stor udstrækning følger den generelle undervisning, som på så udmærket måde ordnes af eksempelvis Dansk Arbejdsgiverforening, Industrirådet, handelshøjskolerne og erhvervsorganisationerne. Af automobilfabrikkerne (importørerne) arrangeres med passende mellemrum kurser for de respektive forhandlernes reservedelsekspedienter og sælgere. En undervisning, som naturligvis i meget stor udstrækning tager sigte på en intensivering af salget af det pågældende mærkes produkter.

Siden 1959 har endvidere Danmarks Automobil-Forhandler-Forening haft en løbende kursusvirksomhed i medlemskredsen. Formålet har været og er stadig at give personalet i forhandlervirksomhederne mulighed for brancheundervisning, som man ikke kan få andre steder.

De arrangerede kurser har hidtil omfattet det administrative personale og salgspersonalet samt cheferne. Der har været afholdt såkaldte chefkonferencer — af 3-dages varighed — hvor ledere gennem foredrag og diskussion har haft aktuelle branchespørgsmål til debat.

Der har været sælgerkurser — i weekender — hvor automobilsælgere er blevet undervist i automobilsalgets juridiske og kommercielle problemer. Endelig har der — ligeledes over hele landet — været afholdt medarbejderkonferencer. Det var 1-dages kurser, hvor deltagerne fik et indblik i en automobilforhandlings administrative spørgsmål.

I løbet af de tre år har D.A.F. haft ca. 1.100 deltagere på de arrangerede kurser. Et antal, som giver udtryk for den store interesse for yderligere undervisning i branchen, som ganske afgjort findes. Denne interesse har også blandt andet været medvirkende til, at D.A.F. i sommeren 1961 lod Institut for Organisation og Arbejdssociologi (Handelshøjskolen i København) foretage en undersøgelse af »behov for videreuddannelse inden for automobilbranchen«. Denne undersøgelse konkluderede, at der i branchen er et behov for branchebetonet undervisning, som naturligt skal løses af brancheforeningen.

Når man nu i den danske motorbranche på den ene eller anden måde har konstateret et stort behov for yderligere undervisning inden for snart sagt alle funktioner, melder sig vel naturligt spørgsmålet om en *centralisering af undervisningen i den danske motorbranche*.

Her er antagelig en opgave, som branchens industri-, handels- og håndværksvirksomheder skulle have mulighed for at finde sammen om og løse i fællesskab. Man skulle simpelt hen samle enhver form for brancheundervisning i »*Den danske Motorbranches skole*«. Personalet i branchen er så stort, og behovet er så påtrængende, at denne skole meget hurtigt vil få for lille kapacitet selv ved en fornuftig projektering.

Må denne artikel være med til at sætte fart i de ovenfor skitserede tanker, som allerede for to år siden blev ventileret første gang.

# DEN OFFENTLIGE ADMINISTRATION MED SÆRLIG RELATION TIL MOTORBRANCHEN

Af kontorchef, cand. jur. *S. A. Koustrup.*

I samtaler, foredrag og taler dukker ofte et bestemt begreb frem, som mangler en efterfølgende konkretisering. Dette begreb indeholdes i ordet »myndighederne«, og ordet optræder gerne i forbindelser som »Det må vi forelægge myndighederne«, »Myndighederne vil ikke gå med til det« o. lign.

I det følgende er der meget kort gjort forsøg på at sprede den tågebanke, som dette udtryk som regel er skjult i, idet vi straks kan slå fast, at der ved »myndigheder« med speciel relation til motorbranchen i denne artikel er tænkt på følgende:

Justitsministeriet,  
Finansministeriet,  
Handelsministeriet,  
samt de under disse  
hørende nævn og udvalg.

## JUSTITSMINISTERIET

Sager vedrørende motorkøretøjer og færdselsforhold behandles af Justitsministeriets 3. ekspeditionskontor, Holmens Kanal 20, København K., hvis chef er kontorchef, cand. jur. Robert Dam. Det er dog kun spørgsmål, der angår sikkerheden for dem, der færdes på vejene, d.v.s. færdselens forsvarlige afvikling, der sorterer under Justitsministeriet, idet afgiftsspørgsmål henhører under Finansministeriet.

Færdselsloven fra 1955 er udarbejdet på foranledning af Justitsministeriet, og foruden de almindelige regler om færdsel indeholder denne lov en række forskrifter om køretøjers indretning og indregistrering. Den nøjagtige udformning heraf og tilrettelæggelsen af det administrative apparat, der skal sørge for, at færdselslovens bestemmelser føres ud i livet, er det overladt til Justitsministeriet af fastsætte, og ministeriets virksomhed på dette område går derfor ud på at udfærdige de mere detaljerede regler om køretøjers indretning og udstyr samt at sørge for tilstedeværelse af de fornødne kontorer og personale m. v. til at varetage opgaverne ved indregistrering.

Desuden virker Justitsministeriet som overordnet instans (appellinstans) for de

underordnede organer, såsom politi og Statens Biltilsyn (de motorsagkyndige). Ministeriets personale er juridisk uddannet, og det bistås derfor af forskellige udvalg, hvis medlemmer har teknisk indsigt.

#### *Justitsministeriets automobilekniske Udvalg:*

Udvalget, der er nedsat i 1926, består af højesteretsdommer Carstens som formand og civilingeniør Helge Larsen samt oberst R. Andersen som medlemmer.

Alle sager indeholdende tekniske spørgsmål, hvis løsning ikke direkte fremgår af lovgivningen, bliver forelagt dette udvalg til udtalelse, og på grundlag heraf træffer ministeriet sin afgørelse.

#### *Statens Kontor for Typegodkendelse af motordrevne Køretøjer.*

De tidligere under dette kontor henhørende funktioner er fra den 1/12 1960 henlagt under Statens Biltilsyn.

#### *De motorsagkyndige.*

Før et motorkøretøj indregistreres, skal det synes og godkendes af Justitsministeriets motorsagkyndige, idet dog de fleste fabriksnye motorkøretøjer, for hvilke der foreligger typeattest, og brugte køretøjer, der tidligere er synet eller registreret første gang inden for et kortere åremål, kan registreres (på ny) uden (fornyet) syn.

I de tilfælde, hvor et køretøj skal synes, skal dette ifølge loven ske ved den motorsagkyndige i den kreds, hvor køretøjets ejer bor. De motorsagkyndige, hvoraf der findes én eller flere i hver politikreds, udnævnes af Justitsministeriet og sorterer direkte under det af ministeriet pr. 1/12 1960 oprettede biltilsyn og er således ikke underlagt politimesteren i den politikreds, hvor de er ansat.

De motorsagkyndige skal træffe deres afgørelse af, om køretøjet kan godkendes, på grundlag af færdselsloven og de i medfør heraf udstedte bekendtgørelser, cirkulærer m. v. Da bestemmelserne heri ikke kan være udtømmende, må beslutningerne i et vist omfang træffes på grundlag af et skøn, og det kan derfor ske, at den ene sagkyndige forkaster, hvad den anden godtager. For at begrænse uoverensstemmelser i de forskellige sagkyndiges afgørelser, bliver udfaldet af de sager, der har givet anledning til tvivl, eller som vedrører nye typer, indretninger og lign., bragt til samtlige sagkyndiges kendskab ved de såkaldte meddelelser fra chefen for Statens Biltilsyn. Desuden er der altid mulighed for at få omgjort den sagkyndiges afgørelse ved at indbringe spørgsmålet for biltilsynet eller i sidste instans for Justitsministeriet.

Foruden at arbejde med indregistrering afholder de motorsagkyndige nogle steder førerprøver og bistår i øvrigt politiet i tilfælde af færdselsuheld og lign.

### *Statens Biltilsyn.*

Som overordnet instans for Justitsministeriets motorsagkyndige er der fra 1/12 1960 oprettet en institution, der benævnes Statens Biltilsyn. Lederen af biltilsynet er civilingeniør J. Voltelen.

Biltilsynet fører bl. a. tilsyn med de motorsagkyndiges arbejde med syn af motorkøretøjer; klager over de motorsagkyndiges afgørelser og forhold i øvrigt under arbejdet med eftersyn af motordrevne køretøjer kan indbringes for biltilsynet, der kan omgøre de trufne afgørelser. Biltilsynet kan påtale de sagkyndiges forhold under udøvelse af hvervet og meddele dem pålæg med hensyn til arbejdets tilrettelæggelse og udførelse. Såfremt spørgsmålet vedrører fastsættelse af træffetid og stedet for afholdelse af syn, skal biltilsynet dog forud have samtykke fra vedkommende politimester, i hvis kreds den sagkyndige er ansat.

Statens Biltilsyn har til opgave at søge at tilvejebringe størst mulig ensartethed i de af de sagkyndige trufne afgørelser og udsender bl. a. med henblik herpå regelmæssige meddelelser til samtlige motorsagkyndige om almindelige retningslinier for de sagkyndiges arbejde, om de af tilsynet eller Justitsministeriet trufne principielle afgørelser vedrørende motorkøretøjer, om fremkomne nye konstruktioner med beskrivelse af disse m. v. Standard-typegodkendelser af motorkøretøjer/chassis foretages nu af Statens Biltilsyn.

### *Politiet (motorkontorerne).*

Når et motorkøretøj er godkendt af den motorsagkyndige, og det over for motorkontoret er godtgjort, at den fornødne forsikring er tegnet, udleveres der på motorkontoret nummerplader til køretøjet, ligesom en attest om indregistreringen senere tilsendes ejeren.

I tilfælde af ændringer ved eller ændret anvendelse af et registreret køretøj er det motorkontorerne, der afgør, om køretøjet skal henvises til nyt syn hos den motorsagkyndige, idet der dog i visse tilfælde på forhånd er påbudt nyt syn.

De afgørelser, som et motorkontor træffer vedrørende spørgsmål i forbindelse med registrering af motorkøretøjer, kan indbringes for Justitsministeriet.

## FINANSMINISTERIET

Spørgsmål vedrørende afgifter på motorkøretøjer sorterer under Finansministeriet, Christiansborg Slotsplads 1, København K.

Ministeriet er inddelt i en række departementer, hvoraf især departementet for told- og forbrugsafgifter beskæftiger sig med forhold, der har interesse for motorbranchen.

Sagsfordelingen mellem de enkelte kontorer i departementet er fastlagt således:

### *1. Toldafgiftskontoret. Chef: K. O. Damgaard Hansen.*

Sager vedrørende toldtarifspørgsmål.

2. *Andet forbrugsafgiftskontor. Chef: S. V. V. Nalbandian.*

Sager vedrørende omsætningsafgift af motorkøretøjer, benzinafgift og vægtafgift.

3. *Første toldforvaltningskontor. Chef: N. P. Jacobsen.*

Sager vedrørende toldfrihedsbestemmelser bl. a. vedr. flyttegodsbiler.

4. *Andet toldforvaltningskontor. Chef: H. E. Lund.*

Sager vedrørende udenlandske motorkøretøjers ind- og udkørsel.

Omsætningsafgiftsloven fra 1957 samt de forskellige love og bestemmelser om benzinafgift er udarbejdet på foranledning af departementet for told- og forbrugsafgifter.

Vægtafgiftslovgivningen hørte oprindeligt ind under Ministeriet for offentlige Arbejder, men nu er også denne lovgivning henlagt under Finansministeriet, departementet for told- og forbrugsafgifter.

Udformningen af administrative bestemmelser vedrørende afgiftslovgivningen samt tilrettelæggelsen af det administrative apparat, der skal sørge for, at lovenes regler føres ud i livet, er det overladt til Finansministeriet at fastsætte.

*Toldvæsenet.*

Indbetaling af omsætningsafgift på motorkøretøjer sker til det lokale toldvæsen, der i alle tvivlsspørgsmål kan søge vejledning i tolddepartementet, der ligeledes kan omgøre en af et lokalt toldsted truffen afgørelse.

For betaling af benzinafgiften har benzinimportørerne ansvaret, og afgiften erlægges gennem løbende månedlige indbetalinger til toldvæsenet på det sted, hvor benzinen er oplagt i depot.

I København finder betalingen sted til kreditoplagskontoret på Toldboden.

*Inspektoratet for tobaksbeskatningen.*

Inspektoratet virker for så vidt angår motorafgiften som et lokalt toldkammer og er således i denne forbindelse i realiteten Københavns toldkammer. Ligesom toldkammerne rundt om i landet beskæftiger inspektoratet sig i relation til motorbranchen i det væsentlige med omsætningsafgiftsberigtigelser.

*Amtstuerne.*

Indbetaling af vægtafgift sker til amtstuerne, der ligeledes i deres funktion som vægtafgiftsopkrævende myndighed er underlagt Finansministeriet.

*Vurderingsnavnene.* I de tilfælde, hvor der skal ske vurderinger forud for fastsættelse af et motorkøretøjs omsætningsafgiftspligtige værdi, foretages denne af

dertil af Finansministeriet beskikkede vurderingsnævn, der består af en formand og to andre medlemmer, hvoraf det ene udpeges efter forhandling med hovedorganisationerne af automobilejerne, medens det andet medlem skal være teknisk sagkyndig.

I øjeblikket (1962) er der oprettet følgende vurderingsnævn:

*Vurderingsnævnene i København* (adr. Frederiksholms Kanal 25, København K.):

Tolddistrikterne øst for Storebælt.

Nævnenes medlemmer er følgende:

Afdelingsingeniør K. N. Andersen, Afdelingsingeniør G. Bach-Sørensen,  
Overtoldinspektør R. Bertram (fmd.), Politiingeniør Ejler M. Hansen,  
Politiassistent Svend Paulsen, Overtoldinspektør J. A. Kroman (fmd.).

*Vurderingsnævnet i Odense* (adr. Odense toldkammer):

Tolddistrikterne på Fyn, Ærø og Langeland. Endvidere tolddistrikterne i Sydjylland til og med Esbjerg, Kolding og Fredericia tolddistrikter.

Nævnets medlemmer er følgende:

Ingeniør Daldorph-Hansen,  
Ingeniør H. C. Ellekilde,  
Toldinspektør P. S. Jørsboe (formand).

*Vurderingsnævnet i Århus* (adr. Århus toldkammer):

Århus, Randers, Grenå, Ebeltoft, Samsø, Horsens, Vejle, Varde, Ringkøbing, Herning, Skanderborg og Silkeborg tolddistrikter.

Nævnets medlemmer er følgende:

Toldinspektør C. E. Buch (formand),  
Afdelingsingeniør M. W. Mathiesen,  
Civilingeniør G. I. Pedersen.

*Vurderingsnævnet i Ålborg* (adr. Ålborg toldkammer):

Ålborg, Skagen, Frederikshavn, Hjørring, Sæby, Thisted, Nykøbing M., Lemvig, Struer, Holstebro, Viborg, Skive, Løgstør og Hobro tolddistrikter.

Nævnets medlemmer er følgende:

Civilingeniør Chemnitz,  
Ingeniør Heiler Jensen,  
Toldinspektør S. Nedermark (formand).

*Nævnet til afgørelse af spørgsmål om afgiftsmæssig identitet.*

I henhold til omsætningsafgiftslovens § 15 har Finansministeriet oprettet et nævn, bestående af 5 medlemmer.

To af medlemmerne skal være branchekyndige og udpeges henholdsvis af Den Danske Handelsstands Fællesrepræsentation og af Håndværkets Fællesrepræsen-

tation og Industriforbundet i forening. De øvrige medlemmer, hvoraf 1 skal være dommer og 1 skal være teknisk kyndig, udpeges af finansministeren, der endvidere udmelder formanden.

Nævnet skal afgøre, om et motorkøretøj kan betragtes som identisk med et tidligere afgiftsberigtiget køretøj, og om der kan gives afgiftsfritagelse eller nedsættelse i de tilfælde, hvor loven åbner mulighed herfor. Endvidere afgør nævnet spørgsmålet om, hvorvidt der for et køretøj findes standardpris.

Nævnets afgørelser er endelige og kan således ikke omgøres af nogen anden instans. Nævnet kan selvfølgelig f. eks. på grund af nye oplysninger omgøre sine egne afgørelser.

Nævnets medlemmer er følgende:

Landsdommer J. Harpøth.

Kontorchef i departementet for told- og forbrugsafgifter S. V. V. Nalbandian (formand).

Civilingeniør H. Kjølens.

Civilingeniør E. Rafn.

Civilingeniør, direktør A. Semler.

#### *Nævnet vedrørende afgift af benzin.*

Af benzin, der indføres her til landet, svares til statskassen en vis afgift. En blanding af benzin og andre stoffer er afgiftspligtig som benzin, såfremt blandingen er anvendelig til drift af motorkøretøjer. Spørgsmålet om, hvorvidt en vare er afgiftspligtig som benzin, forelægges af Finansministeriet for et af dette ministerium nedsat nævn, bestående af 3 medlemmer, hvoraf én skal være dommer og én teknisk kyndig. Nævnets afgørelser er endelige. Ved behandling af sager, der efter nævnets eget skøn kræver branchemæssig indsigt, tilforordnes der nævnet to branchekyndige.

Nævnets medlemmer er følgende:

Landsdommer O. Lund Andersen (formand),

Professor V. A. Kjær,

Kontorchef i departementet for told- og forbrugsafgifter S. V. V. Nalbandian.

De branchekyndige medlemmer er:

Overingeniør Ancher Meldgaard, Dansk Esso A/S,

Direktør Albert Larsen, Dansk Shell A/S.

## HANDELSMINISTERIET

Ministeriet er inddelt i 3 afdelinger, hvoraf dog kun de to afdelinger har berøring med motorbranchen. Den 3. afdeling beskæftiger sig med søfartsforhold.

Som eksempel på sager, hvor branchen har kontakt med Handelsministeriet,

kan nævnes branchens lukkelovsproblemer, konkurrencelovsspørgsmål, spørgsmål vedrørende uddannelse af mekanikerlærlinge, uddannelse af reservedelslærlinge, sager vedrørende patent, varemærke og mønster, finansieringsproblemer, oprettelse af værksteder inden for branchen, importspørgsmål, herunder foranstaltninger imod import af brugte traktorer, spørgsmål vedrørende avancer og kontraktforholdet mellem forhandler og importør.

De to afdelinger og de herunder hørende kontorers forretningsområde er bl. a. følgende:

### 1. afdeling

Chef: P. Villadsen.

1. kontor. Chef: G. F. H. Backhaus.

Sager af almen erhvervmæssig karakter. Handels-, håndværks- og industri-næring. Aktieselskaber. Andelsselskaber, der driver næring. Handelsregistre, firma og prokura. Foreningsregisteret. Banker. Sparekasser. Forsikring. Sager om vekslers og checks.

2. kontor. Chef: K. Stage.

Håndværkerundervisningen. Handelsskoleundervisningen. Handelsskolerne. Håndværksteknika. Lærlingesager. Svendepøver. Patenter. Varemærker. Mønstre. Justervæsenet. Statsprøveanstalten. Materialprøverådet. Købestævnet. Handelens, håndværkets og industriens organisationer og stadfæstelse af vedtægter for sådanne.

3. kontor. Chef: Alf Jensen.

Vejere og målere. Vejeres og måleres regnskaber. Vejnings- og målingsfonden. Mål og vægt. Justervæsenet. Sager angående tantieme- og udbyttebe-grænsning.

4. kontor. Chef: E. Tuxen.

Patentvæsenet. Varemærker, fællesmærker og mønstre. Forholdsregler mod illoyal konkurrence. Butikslukning m. v. Bogføringsloven.

### 2. afdeling.

Chef: H. O. Christiansen.

1. kontor. Chef: Karen Hollesen.

Sager vedrørende tosidede handels- og betalingsoverenskomster med andre lande, vedrørende eksportfremmende og produktivitetsfremmende foranstaltninger og vedrørende priser, monopoler m. v. og licitation. Valutaloven med tilhørende bekendtgørelser, monopolloven, loven om indseende med priser og loven om Danmarks erhvervsfond.

2. kontor. Chef: Georg Jensen.

Forsynings-, produktions- og fordelingsspørgsmål. Internationalt samarbejde vedrørende fast brændsel, mineralske olier. Internationale vareordninger.



- Udenlandske investeringer her i landet.
3. kontor. Chef: Erik Nielsen.  
Almindelige økonomiske forhold og samordningsspørgsmål. Importbudgettet. Internationalt økonomisk samarbejde, herunder OEEC, ECE, GATT. Markedsplanerne og andre former for flersidigt internationalt samarbejde.
  4. kontor. Chef: K. Rønn.  
Kontoret varetager Eksportkreditrådets sekretariatsforretninger.  
Adresse: Gl. Kongevej 60, København V.
  5. kontor. Chef: K. Agbo.  
Sager om lån og garantier til industrivirksomheder, håndværkere, handlende og hoteller.  
Adr. Hausergade 3, 5., København K.

*Nogle under Handelsministeriet hørende institutioner m. v.:*

*Handelsministeriets licenskontor.*

Udstedelse af import- og eksportbevillinger. Dollarpræmieringsordningen.

Adr.: Gothersgade 49, København K.

*Tilsynet med handelsskoleundervisningen:* Admiralgade 31, København K.

Chef: Direktør E. Langsted.

*Tilsynet med håndværkerundervisningen:* Kgs. Nytorv 28, København K.

Chef: Direktør Werner Rasmussen.

*Monopolrådet:* Nørregade 49, København K.

Formand for monopolrådet: Professor, dr. jur. W. E. von Eyben.

Rådets opgave er at behandle alle sager af principiel betydning vedrørende monopoler og konkurrencebegrænsninger. Rådets afgørelser kan forlanges forelagt monopolankenævnet og kan derefter indbringes for domstolene.

*Monopoldirektoratet:* Nørregade 49, København K.

Chef: Direktør E. Seligmann.

Direktoratet varetager Monopoltilsynets forretninger.

*Monopolankenævnet:* Slotsholmsgade 10, København K.

*Sekretariatet for Danmarks erhvervsfond.*

Chef: Direktør J. Egholm.

Sagsområde:

1) Eksportkreditrådets sekretariatsforretninger, der varetages af Handelsministeriets 2. afdeling, 4. kontor.

Rådets opgaver er at yde eksportkreditgarantier. Rådet består af repræsentanter for erhvervsorganisationerne, bankerne og de interesserede ministerier.

2) Sager vedrørende almindelige eksportfremmende foranstaltninger.

3) Sager vedrørende produktivitetsfremmende foranstaltninger.

Adr.: Gl. Kongevej 60, København V.

## PRÆNUMERANTLISTE

- 1 ORDENSKAPITLET'S SEKRETARIAT
  - 2 KABINET'SSEKRETARIATET
  - 3 DANMARKS AUTOMOBIL- FORHANDLER-FORENING
  - 4 MOTORBRANCHENS FÆLLESRÅD
  - 5 LANDSFORENINGEN DANSKE VOGNMÆND
  - 6 CENTRALFORENINGEN AF AUTOREPARATØRER I DANMARK
  - 7 KGL. DANSK AUTOMOBIL KLUB
  - 8 FORENEDE DANSKE MOTOREJERE
- 
- |   |  |
|---|--|
| 9 AABO AUTOHANDEL, Alekistevej 182, Vanløse.  | 26 ALBRECHTSEN, ANDERS, mekanikermester, Trustrup Autoværksted, Trustrup.                |
| 10 AALBORG AUTO-ELEKTRO, v. Hans Petersen & Søn, Østerbro 66, Ålborg.               | 27 ALBRECHTSEN, CLAUS OLAF, automobilhandler, Bovrup.                                    |
| 11 AALBORG KAROSSEFABRIK, Godthåbsvej 16, Ålborg.                                   | 28 ALBRECHTSEN, ERLAND, automobilforhandler, Torvegade 26, Fakse.                        |
| 12 AALBORG KØLERFABRIK, v. Jul. Jørgensen, Fyensgade 34, Ålborg.                    | 29 ALLINGØR AUTOVÆRKSTED, v. mekanikermestrene Juul & Kofoed Hansen, Storegade, Allinge. |
| 13 AALBORG SLIDBANEFABRIK, Gugvej 61, Ålborg.                                       | 30 ALMIND, FRODE, mekanikermester, Kjellerup Auto-Service, Søndergade 16, Kjellerup.     |
| 14 AALESTRUP AUTOHANDEL, v. Egon Østergaard Hansen, Østergade, Ålestrup.            | 31 AMERIKANER VULKANISERINGSFABRIK, Halmtorvet 11, Kbhvn. V.                             |
| 15 AALUND, VAON AUGUST, mekanikermester, Vibevej 6, Kbhvn. NV.                      | 32 ANDERSEN, BERTHEL WANNER, automobilforhandler, Korsgade 13, Svendborg.                |
| 16 AARHUS AUTO-LAGER A/S, V. Ringgade 21-33, Århus.                                 | 33 ANDERSEN, BØRGE ELMGAARD, mekanikermester, Hasselager Autoværksted, Hasselager.       |
| 17 AARHUS AUTO-SERVICE, v. mekanikermestrene Friis & Hansen, Nørregade 41, Århus.   | 34 ANDERSEN, EDVIN, mekanikermester, Morud Autoværksted, Morud.                          |
| 18 AARHUS LADESTATION, A/S, Fredensgade 30-32, Århus.                               | 35 ANDERSEN, EGON HANØGAARD, mekanikermester, Vils.                                      |
| 19 AARHUS MOTOR COMPAGNI A/S, Havnen, Århus.  | 36 ANDERSEN, EJNER, automobilforhandler, Chr. Pedersens efft., Vesterbrogade 29, Maribo. |
| 20 AARIS, JENS IB, Aalborg Automobilhandel, Vesterbro 25, Ålborg.                   | 37 ANDERSEN, ERIK, mekanikermester, fa. H. C. Andersen, Skamby.                          |
| 21 ADAMSEN, PETER, mekanikermester, Autocentralen, v. Thomsen & Adamsen, Kjellerup. | 38 ANDERSEN, FREDE, mekanikermester, Viborgvej 77, Skive.                                |
| 22 AODAL, TAGE, direktør, cand. jur., Gustav Webersvej 6, Farum.                    | 39 ANDERSEN, FRODE, automobilhandler, V. Såby pr. Kirke Såby.                            |
| 23 AØERHOLM, KRISTIAN, mekanikermester, Brodal Autoværksted, Brodal.                | 40 ANDERSEN, GUNNAR, automobilforhandler, fa. A. J. Andersen, Skjernvej 7—9, Tarm.       |

- 41 ANDERSEN, HANS, karosserifabrikant, Viby Karosserifabrik, Engvej 5, Viby J.
- 42 ANDERSEN, HARALD HARRIS, automobilforhandler, Usserød Kongevej 113, Hørsholm.
- 43 ANDERSEN, HARRY, vulkanisørmeister, Kalkværksvej 12, Frederikshavn.
- 44 ANDERSEN, HARRY POUL CHRISTIAN, mekanikermester, Fredericiagade 1, Vejle.
- 45 ANDERSEN, HENNING KARL VILHELM, mekanikermester, Ørting Autoværksted, Ørting.
- 46 ANDERSEN, HERLUF BECK, mekanikermester, Storegade 38, Nordborg.
- 47 ANDERSEN, JOHANNES, automobilfirma, Algade 11 A, Brønderslev.
- 48 ANDERSEN, K. E., autoreparation, Gl. Køgevej 686, Brøndbystrand.
- 49 ANDERSEN, KAI JOHANNES, Auto-Centralen, Østergade 1-3, Hadsund.
- 50 ANDERSEN, KARL KVIST, mekanikermester, Snebjerg Autoværksted, Hovedgaden 59, Snebjerg pr. Herning.
- 51 ANDERSEN, KNUD SKIFTER, Aabenraa Automobilhandel A/S, Langrode, Åbenrå.
- 52 ANDERSEN, LONSMANN, automobil- og motorcykelforhandler, Søndergade 158, Frederikshavn.
- 53 ANDERSEN, MIKKEL, automobilfirma, Vesterbro 40-44, Ålborg.
- 54 ANDERSEN, MOGENS E. B., forretningsfører, Blykobbvej 2, Knudsker pr. Rønne.
- 55 ANDERSEN, NIELS, automobilforhandler, Automobilhuset A/S, Kystvej 27-29, Århus.
- 56 ANDERSEN, OTTE FREDERIK, automobilforhandler, Automobilhuset, Østergade 52 B, Hjørring.
- 57 ANDERSEN, OVE NYGAARD, mekanikermester, Bonnet.
- 58 ANDERSEN, PEDER, mekanikermester, Thise Autoværksted, Thise pr. Jebjerg.
- 59 ANDERSEN, POULIN, vulkanisørmeister, Skive ny Vulkaniseringsanstalt, Østertorv 12, Skive.
- 60 ANDERSEN, R. C., Karosserifabrik, Skibsbyggerivej 8, Ålborg.
- 61 ANDERSEN, ROBERT ARTHUR, motorcykelforhandler, Norgesgade 32, Esbjerg.
- 62 ANDERSEN, SIOVALD, Spjald Autocentral, Stadionvej 4-6, Spjald.
- 63 ANDERSEN, SVEND AAGE EDLUND, mekanikermester, Grenaaevens Autoværksted, Grenåvej 124, Risskov.
- 64 ANDERSEN, SVEND GUNNAR, mekanikermester, Ulfborg.
- 65 ANDERSEN, SØREN LUND, mekanikermester, Vegger.
- 66 ANDERSEN, VERNER, automobilhandler, Klakholm Automobilforretning, Klakholm pr. Årup.
- 67 ANDERSEN A/S, HANS MØLLER, Tømmergade, Nakskov og Radsted pr. Sakskøbing.
- 68 ANDERSEN A/S, P. A., Bredgade 47 A-49, Hurup Thy.
- 69 ANDERSEN & Co. A/S, A. P., Vestergade 24, Thisted.
- 70 ANDERSEN & SØN, A/S POUL, Gyldenløvesgade 17, Kbhvn. V.
- 71 ANDERSSON & ROLF WINTHNER JØRGENSEN, ARNE, mekanikermestre, Borgergade 12, Silkeborg.
- 72 ANDRESEN, HANS HENRIK, mekanikermester, Autogården, Storegade 39, Augustenborg.
- 73 ANKER, LEO, mekanikermester, Brogade 26, Nekse.
- 74 ANNEBERGS AUTOREPARATION, Vesterbrogade 95, Kbhvn. V.
- 75 ANTONSEN, SVEND AAGE, mekanikermester, Vestbyens Autoværksted, Schleppegrellsgade 52, Ålborg.
- 76 AUSTIN-HUBET, A/S, De forenede Automobilfabrikker, Kystvejen 4, Århus.
- 77 AUSTIN-HUBET, A/S, De forenede Automobilfabrikker, Østergade 105, Kbhvn. Ø.
- 78 ASNÆS KAROSSEFABRIK, BRDR. OLSEN A/S, ASNÆS AUTOMOBILFORRETNING, BRDR. OLSEN A/S, Storegade 44-50, ASNÆS og Ø. Havnevej 8, Holbæk, og BRDR. OLSEN Volvo i Holbæk.
- 79 ASSENS AUTOMOBILHANDEL, A/S, HENRIK PETERSEN, Møllevej 1, Assens.
- 80 ASTRA AUTO A/S, Falen 18-20, Odense.
- 81 AUTO A/S, specialfabrik, Gl. Køge landevej 49-53, Kbhvn. Valby.
- 82 AUTO CENTRALEN, Kongevej 80, Hørsholm.
- 83 AUTO SHOP, Københavnsvej 2, Roskilde.
- 84 AUTOCENTRALEN, Søndergade 15, Fjerritslev.
- 85 AUTOCENTRALEN, Kirkegade 10, Frederikssund.
- 86 AUTO-CENTRALEN, v. Poul Christian Barchmann Pedersen, Brogade, Hobro.
- 87 AUTO-CENTRALEN AALBORG A/S, Danmarksgade 25, Ålborg.
- 88 AUTOCENTRET, v. mekanikermestrene Jørgen Andersen & Niels Nielsen, Vallekildevej, Hørve.
- 89 AUTO-CENTRET, Ørstedsgade 12-14, Rudkøbing.
- 90 AUTOCENTRUM, Dr. Tværgade 19, Kbhvn. K.
- 91 AUTOCO, Aktieselskabet, Gl. Kongevej 5, Kbhvn. V.
- 92 AUTO-COMPAIGNET, Elmegade 7, Middelfart.
- 93 AUTO-COMPAIGNET, v. K. Bruun Rasmussen, Stengade 5, Helsingør.
- 94 AUTO-COMPAIGNET A/S, Frisegade 31, Nykøbing F.
- 95 AUTO-COMPAIGNET, A/S, Vestergade 83, Århus.
- 96 AUTO-ELEKTRIC, Sdr. Fasanvej 92, Kbhvn. Valby.
- 97 AUTO-ELEKTRO, v. mekanikermestrene Orla Ernst & Th. Sloth, V. Engvej, Vejle.
- 98 AUTOPORUM, Rosenørnsallé 18, Kbhvn. V.
- 99 AUTOGAARDEN, Øverødvej 124, Holte.
- 100 AUTOGAARDEN, Kalundborgvej 8, Svinninge.
- 101 AUTOGAARDEN, Silkeborgvej 49/Karupvej 6, Århus.
- 102 AUTOGAARDEN A/S, Egeskovvej 104, Fredericia.
- 103 AUTOGAARDEN A/S, Ringstedgade 58, Roskilde.
- 104 AUTO-GAARDEN, A/S, Adelgade 72, Skanderborg.
- 105 AUTO-GLOSTRUP A/S, Hovedvejen 196, Glostrup.

- 106 AUTO-HALLEN, Åbyhøj.
- 107 AUTO-HALLEN A/S, Vestergade 18, Skive.
- 108 AUTO-HANSEN, Sønderbro, Bindsløv.
- 109 AUTO-JYDEN, v. automobilforhandler Richard Jensen, Hovedvejen 67-71, Glostrup.
- 110 AUTOKAN I/S, Hejrevej 35, Kbhvn. NV.
- 111 AUTOMAGNETO, A/S, BOSCH-Depot, Halmtorvet 19, Kbhvn. V.
- 112 AUTO-MESSEN, A/S, Frederiksberg allé 68, Kbhvn. V.
- 113 AUTOMOBILFIRMAET NIELS HANSEN, Tietgensgade 73, Kbhvn. V.
- 114 AUTOMOBILFIRMAET MAX M. JENSEN, Nørregade 2, Haale.
- 115 AUTOMOBILFORRETNINGEN ICI A/S, Industrivej 7, Glostrup.
- 116 AUTOMOBILFORRETNINGEN UNION A/S, Sjøleboderne 2, Kbhvn. K.
- 117 AUTOMOBILFORRETNINGEN VULKAN, aut. General Motors Forhandler, Nørregade 13, Skive.
- 118 AUTOMOBILHUSET L. H. HOFFMANN, v. Brdr. Hoffmann, Østergade 7, Nalskov.
- 119 AUTO-NISSEN & PETERSEN, Løngang 17, Sønderborg.
- 120 AUTO-PULTZ, Skovvejen 5, Århus.
- 121 AUTOROPA A/S, Kr. Bernikowgade 2, Kbhvn. K.
- 122 AUTO-SERVICE, v. automobilforhandler Georg Andersen, Rosenkildevej 4, Helsingør.
- 123 AUTO-SERVICE, v. mekanikermester Andreas Andresen, Stavensbølgade 10, Augustenborg.
- 124 AUTO-SHOP, Marienlyst allé 3, Helsingør.
- 125 AUTOVÆRKSTEDET F. H. M., Holbækvej 33, Mørkøv.
- 126 AVON INDIA RUBBER CO. LTD., THE, V. Fælledvej 6-8, Kbhvn. V.
- 127 B. H. AUTO (A/S BEROMANN & HÜTTEMEIER), H. C. Andersens Boulevard 31, Kbhvn. V.
- 128 B. T. R. INDUSTRIES A/S, Toldbodgade 30-32, Kbhvn. K.
- 129 BACH, ARNE, mekanikermester, Grauballe.
- 130 BACH SØRENSEN, ANKER, automobilforhandler, Ny Grenåvej, Randers.
- 131 BALKE & WEDEL-JØRGENSEN, A/S, Sydhavns Plads 4, Kbhvn. SV.
- 132 BALLERUP AUTO SERVICE, v. mekanikermester Kai Gørtz Nielsen, Industriparken 10, Ballerup.
- 133 BANG, SIGVALD, mekanikermester, Vesterbros Autoværksted, v. Bang & Kloster, Sennelsgade 20, Randers.
- 134 BARRITKOV AUTOVÆRKSTED, Barritskov pr. Barrit.
- 135 BARSØE A/S, CHRISTIAN PETER OG NORDISK AUTOIMPORT A/S, Tøndervej 74, Åbenrå.
- 136 BECH-LAURSEN, KAI OVE, salgschef, Jens Lillelund & Co. A/S, Rosenørnsallé 57, Kbhvn. V.
- 137 BEHRENDT, BENGT, automobilforhandler, Hillerødvej 1, Frederiksværk.
- 138 BENDTSEN, EDVARD SØNDERGAARD, automobilforhandler, Viborgvej 107, Herning.
- 139 BENDTZ, AUGUST, automobilforhandler, Helsing Autoværksted, Frederiksborgvej 25, Helsingør.
- 140 BENTZEN & BRUNØ, karosserifabrik, Lerhøj 18, Bagsværd.
- 141 BENTZEN, ORLA CHRISTIAN, fabrikant, J. C. Bentzen, Karosserifabrik, Frederiksborgvej 13, Kbhvn. NV.
- 142 BERTHELSEN, BØRGE, automobilforhandler, Østergade, Hjørring.
- 143 BESSEL-KOK L. P. G., A/S, Vangehusvej 14, Kbhvn. Ø.
- 144 BILCENTRET, Kalundborgvej 102, Holbæk.
- 145 BIRCH & SØN, NIELS, Auto- og Maskinværksted, Væthvej 9, Langå.
- 146 BIRKELUNDS AUTO-SERVICE, LEO, Usserød Kongevej 47, Hørsholm.
- 147 BIRKERØD AUTO, Kongevejen 122, Birkerød.
- 148 BIRKERØD AUTO COMPAGNI, Kongevejen 59, Birkerød.
- 149 BIRKERØD AUTO SERVICE, Kongevejen 59, Birkerød.
- 150 BIRKERØD AUTOKØLER CENTRAL, Kongevejen 82, Birkerød.
- 151 BIRKMANN, AUGUST WILHELM, vulkanisørmeister, Jomfrustien 24, Haderslev.
- 152 BISCHOFF ANDERSEN A/S, Bosch depot, Grenåvej/V. Strandvej, Århus.
- 153 BISGAARD, ALFRED, mekanikermester, Suldrup.
- 154 BJERREGAARD, A/S, NOE & Co., Randers.
- 155 BJERREGAARD, A/S, NOE & Co., Hobro.
- 156 BJERRINGBRO MOTOR COMPAGNI A/S, autoriseret Ford Forhandling, Grønnegade 24, Bjerringbro.
- 157 BJØDSTRUP, SØREN, automobilforhandler, Vesterbro 44, Odense.
- 158 BLANDS, AAGE, automobilforhandler, Horslunde.
- 159 BLANKHOLM-MORTENSEN, CARL OTTO, automobilforhandler, Grønbacken 8-10, Vanløse.
- 160 BLOGAARD, JENS, traktorforhandler, Lyby Auto-Service, Lyby.
- 161 BLUMENSAADT, NIELS, automobilforhandler, Vestergade 51-53, Silkeborg.
- 162 BOESEN-NIELSEN, AXEL ERIK, automobilforhandler, Frederiksværkvej 16, Frederikssund.
- 163 BOHNSTEDT-PETERSEN A/S, Københavnsvej 16, Hillerød.
- 164 BOHNSTEDT-PETERSEN A/S, Københavnsvej 16, Hillerød.
- 165 BOLL, EJNAR NYBY, mekanikermester, Østergade 26, Ålestrup.
- 166 BONDE, CHRISTIAN NISSEN, automobilforhandler, Allégade, Haderslev.
- 167 BONDE, KARL, automobilforhandler, Kindhestegade 2, Næstved.
- 168 BONDRUP, HARALD, redaktionssekretær, Søndergade 1, Sæby.
- 169 BORCH-CHRISTENSEN, ALF, automobilforhandler, Esplanaden 5, Kbhvn. K.
- 170 BORG, JENS PETER, mekanikermester, Hjerting Autoværksted, Guldagervej 32, Hjerting.

- 171 BORK, CHRISTIAN, automobilhandler, Åbenråvej 16, Haderslev.
- 172 BORNE, POUL, automobilforhandler, Aalgade 29-31, Sønderborg.
- 173 BOSCH A/S, ROBERT, Jagtvej 155, Kbhvn. N.
- 174 BOSCH DEPOTET I RINGSTED, Nørregade 34, Ringsted.
- 175 BRANDE MOTOR COMPAGNI A/S, Storegade 18-20, Brande.
- 176 BRANDT'S AUTOHAL, Industrihuset, Vejle.
- 177 BREINBJERG, SVEND, mekanikermester, Østergade 22, Ejstrupholm.
- 178 BREINHOLDT'S GUMMI SHOP, Grækenlandsvej 57, Kbhvn. S.
- 179 BREITENSTEIN, BRDR., Brogade 1, Nykøbing F.
- 180 BRINKS, HARRY, automobilforhandler, Omegade 5, Kbhvn. Ø.
- 181 BRO, SVEND, automobilforhandler, Nørregade 3, Øster-Marie.
- 182 BRØDERSEN, HENNING HOPP, mekanikermester, Næsbjerg Auto-Service, Næsbjerg.
- 183 BROF, AROON, mekanikermester, Rynkeby Autoværksted, Rynkeby.
- 184 BRUHN & KNUDSEN, automobilforhandlere, Ribe Landevej 55, Tønder.
- 185 BRUUN, AAGE, mekanikermester, Storegade 29, Esbjerg.
- 186 BRZOSKI, ADOLF, vulkanisørmester, Vestre Gummi Service, Tøndergade 20, Kbhvn. V.
- 187 BRØDBÆK, THORKILD, mekanikermester, Resenbro.
- 188 BRØDHOLT, FRIDLEV, mekanikermester, Jerslev Auto Værksted, Jerslev J.
- 189 BRØNNEHJØJ AUTOGAARD, Frederikssundsvej 263 A, Brønshøj.
- 190 BUDTZ & Co., A/S P. M., Åbenrå 29, Kbhvn. K.
- 191 BUKKEHAVE & SØN, CHR., automobilfirma, Lerchesvej 11, Svendborg.
- 192 BUSCH, HANS, automobilforhandler, Alhambravej 14, Kbhvn. V.
- 193 BUSCH-MØLLER A/S, E., Nørre Voldgade 106, Kbhvn. K.
- 194 BUSK, OVE, automobilforhandler, Præstøvej 1, Fakse.
- 195 BUSK JEPSEN, EINAR, automobilforhandler, Automobilhuset, H. P. Hanssensgade 6, Åbenrå.
- 196 BÜLOW & Co., F., Kongelig Hofleverandør, Esplanaden 6, Kbhvn. K.
- 197 BÜLOW & Co. A/S, F., Rugårdsvej 20, Odense.
- 198 BØGH, FOLMER FRIIS, mekanikermester, V. Engvej 1, Vejle.
- 199 BØJE & BRØCHNER A/S, Horsensvej 30, Vejle.
- 200 BØYTLER, RENÉ, SALLY MEYER & Co., Edisonsvej 3, Kbhvn. V.
- 201 CALLESEN, ANDREAS SCHACK, mekanikermester, Skovlund Autoværksted, Skovlund pr. Mølby Midtj.
- 202 CARLSEN, CARL ALFRED, automobilforhandler, Nørreballe.
- 203 CARLSEN, SVEND AAGE, mekanikermester, Kalvehave Autoværksted, Kalvehave.
- 204 CARLEKOV, FRANK, mekanikermester, Ulstrup.
- 205 CASSE, HOLOER, automobilforhandler, Ålborgvej 78, Brønderslev.
- 206 CENTRALFORENINGEN AF AUTOREPARATØRER I DANMARK, Chr. IX.s gade 7<sup>a</sup>, Kbhvn. K.
- 207 CENTRALFORENINGEN AF BENZINFORMIDLERE I DANMARK, Bianco Lunosallé 1, Kbhvn. V.
- 208 CENTRAL-VÆRKSTEDET, Havdegade 11-13, Frederikssund.
- 209 CHRISTENSEN, AAGE, automobilforhandler, Tinglev.
- 210 CHRISTENSEN, BERNHARD, grosserer, Vodroffsvej 15, Kbhvn. V.
- 211 CHRISTENSEN, BERNHARD, mekanikermester, Borbjerg pr. Holstebro.
- 212 CHRISTENSEN, CARL, vulkanisørmester, Vulkaniseringsanstalten, Jomfru Anegade 22, Ålborg.
- 213 CHRISTENSEN, CARL ERIK HERBERT, mekanikermester, Korsvej pr. Daugård.
- 214 CHRISTENSEN, CHRISTIAN HANSEN, automobilforhandler, Østergade 1, Gram.
- 215 CHRISTENSEN, CHRISTIAN JENSEN, automobilforhandler, Holmberg & Christensen, Vesterbrogade 2 A, Nørresundby.
- 216 CHRISTENSEN, EGOON, automobilforhandler, Østergade 17, Bjerringbro.
- 217 CHRISTENSEN, EJNER ØSTERGAARD, mekanikermester, Østergade 16, Bording.
- 218 CHRISTENSEN, ERLAND, automobilforhandler, Møns Auto Depot, Storegade 88, Stege.
- 219 CHRISTENSEN, FRODE, automobilforhandler, Aars Motor Compagni, Himmerlandsgade 114-118, Aars.
- 220 CHRISTENSEN, JENS CHRISTIAN, automobilforhandler, Auto-Centralen, Herredsgade 28, Ulfborg.
- 221 CHRISTENSEN, JOHANNES KYED, mekanikermester, Lindved pr. Vejle.
- 222 CHRISTENSEN, JØRGEN HANS, BP Service, H. P. Hanssensgade 3, Åbenrå.
- 223 CHRISTENSEN, LEIF CHRISTEN, mekanikermester, Traktor- og ESSO Service, Strandvejen, Nørre Nebel.
- 224 CHRISTENSEN, MAD S ØLLOGAARD, motorcykelforhandler, Strellev pr. Ølgod.
- 225 CHRISTENSEN, MARINUS, mekanikermester, Hellevad.
- 226 CHRISTENSEN, OLUF AONER, mekanikermester, Pårup pr. Engesvang.
- 227 CHRISTENSEN, POUL LYSTBÆK, mekanikermester, Hjortsvang.
- 228 CHRISTENSEN, REONAR, mekanikermester, Jyllandsgade 18, Ålborg.
- 229 CHRISTENSEN, SØREN PETER ENESGAARD, mekanikermester, Roskildevej 56, Kbhvn. Valby.
- 230 CHRISTENSEN, WERNER, mekanikermester, Guldborg.
- 231 CHRISTENSEN BRO & Co., I/S, Østergade 18, Lemvig.
- 232 CHRISTENSEN A/S, CARL MARTIN, Nørregade 46, Ringsted.

- 233 CHRISTENSEN OG SIGURD JENSEN, Automobilfirmaet Børge, Roskildevej 7, Ringsted.
- 234 CHRISTENSEN & LARSEN, specialværksted f. karosseri-, skærm- og kølerreparationer, Sønderbro 4, Ålborg.
- 235 CHRISTIANSEN, EINAR, automobilhandler, Marievej 10, Holte.
- 236 CHRISTIANSEN, ERIK, mekanikermester, V. Fælledvej 58, Kbhvn. V.
- 237 CHRISTIANSEN, FRITZ, Sønderborg Vulkaniseringsanstalt og Slidbanefabrik, Åbenråvej 19, Sønderborg.
- 238 CHRISTIANSEN, JØRGEN, mekanikermester, Dagmarsgade 18, Kbhvn. N.
- 239 CHRISTIANSEN, JØRGEN, mekanikermester, Drivsåtvej 33, Jyderup.
- 240 CHRISTIANSEN, NIMAND, mekanikermester, Sundevedsgade 23, Kbhvn. V.
- 241 CHRISTIANSEN, SVEN ERIK, mekanikermester, Jernvedlund pr. Gredstedbro.
- 242 CHRISTIANSEN, SVEND ERIK, automobilforhandler, Høvet pr. Galten.
- 243 CHRISTIANSEN, Aktieselskabet MAONUS, Havnegade, Hobro.
- 244 CHRISTIANSEN A/S, BRDR. H., Exnersgade 16-18, Esbjerg.
- 245 CHRISTIANSEN I/S, C. H., Markmandsgade 17, Kbhvn. S.
- 246 CHRISTIANSHAVNS AUTOMOBILVÆRKSTED, Sofiegade 1, Kbhvn. K.
- 247 CHRISTOFFERSEN, ANKER, mekanikermester, Hejrevej 10, Kbhvn. N.
- 248 CITROËN Automobiles A/S, Sydhavnsgade 16, Kbhvn. SV.
- 249 CLAUSEN, ADOLF, automobilhandler, Grønnegade 47, Århus.
- 250 CLAUSEN, HANS ERIK, automobilforhandler, Sydlangelands Auto- og Traktorværksted, Humble.
- 251 CLAUSEN, HENNING VIKTOR, automobilforhandler, Herringvej 48-52, Holstebro.
- 252 D. T. AUTO, Gl. Køgevej 220 A, Hvidovre.
- 253 DAOMARHU SERVICE, H. C. Andersens Boulevard 12, Kbhvn. V.
- 254 DAHLGAARD, CHRESTEN AUGUST, mekanikermester, Ødsted pr. Vejle.
- 255 DALENS AUTOVÆRKSTED, Dalen pr. Viby Sj.
- 256 DALSOGAARD A/S, BRDR., Slotsgade 32, Nykøbing F.
- 257 DAMSGAARD, POUL CHRESTEN, automobilforhandler, Ribevej 1-5, Varde.
- 258 DANA FORD FORHANDLING A/S, Nygårdsvej 32-40, Kbhvn. Ø.
- 259 DANADKO AUTOMOBIL, Jagtvej 145, Kbhvn. N.
- 260 DANIELSEN, EJNAR, mekanikermester, Byrsted pr. Nibe.
- 261 DANIELSEN, NIELS, mekanikermester, Randers Auto Co., Mariagervej 113, Randers.
- 262 DANMARKS TEKNISKE BIBLIOTEK, Øster Voldgade 10, Kbhvn. K.
- 263 DANSK AUTOMOBIL BYGGERI A/S, Silkeborg.
- 264 DANSK AUTOMOBIL COMPAGNI, Rugårdsvej 9, Odense.
- 265 DANSK AUTOTEKNIK, Brofogedvej 1 A, Kbhvn. NV.
- 266 DANSK CYLINDER SERVICE A/S, Skovmøllen, Kolding.
- 267 DANSK ESO A/S, Sankt Annæ Plads 13, Kbhvn. K.
- 268 DANSK KAROSSERI-FABRIK A/S, Drejegade 12-14, Kbhvn. Ø.
- 269 DANSK SHELL A/S, Shell-Huset, Kampmannsgade 2, Kbhvn. V.
- 270 DAUGLÅRD, HOLOER, mekanikermester, Roskildevej 26, Ringsted.
- 271 DAWALLS AUTOVÆRKSTED, J., Virumvej 122, Virum.
- 272 DEON, RAMMUS, mekanikermester, Løve.
- 273 DELA A/S, C. F., automobilforhandler, Ribe Landevej 54, Tønder.
- 274 DIANALUND AUTO SERVICE, Karsholtevej 7, Dianalund.
- 275 DIANALUND AUTO- & MÅSKINVÆRKSTED, Dianalund.
- 276 DICAS VÆRKSTEDER A/S, Rådmandsgade 10-12, Kbhvn. N.
- 277 DICHMANN, JENS CHRISTIAN, mekanikermester, Shell Service-Glarbjerg, Hadsundvej 101, Randers.
- 278 DIDERIKSEN, AXEL JOHANNES, automobilforhandler, Vindegade 104-106, Odense.
- 279 DITLEV, ANDERS, forretningsfører, Austinhuset, Vedelsgade 115, Vejle.
- 280 DREJAGER, HARRY, motorcykelhandler, Lollandsvej 43, Kbhvn. F.
- 281 DREYER, TORBEN, automobilforhandler, Ringstedgade 33, Næstved.
- 282 DRONNINGMØLLE AUTOVÆRKSTED, Dronningmølle.
- 283 DUNLOP RUBBER CO. AKTIESELSKAB, Vennemindevej 30, Kbhvn. Ø.
- 284 DYBVAD AUTOMOBILFORRETNING, v. mekanikermestrene J. C. & E. Andersen, Ålborgvej 2, Dybvad.
- 285 DYNAMOTOR, Rosenhavestræde 1, Roskilde.
- 286 DYRSBY, KNUD, forretningsfører, Aarhus Motor Service, Sdr. allé 31, Århus.
- 287 EBDRUP, HENRY, vulkanisørmester, Vendsyssel Vulkaniseringsanstalt, Bassingegade, Hjørring.
- 288 EDELHOLT, CARL, fabrikant, Gl. Jernbanegade, Horsens.
- 289 EIVIL, VALDEMAR, automobilforhandler, Borgegiget 21, Roskilde.
- 290 EJLERT'S MOTOR, Vesterbrogade 182, Kbhvn. V.
- 291 EJSTRUP, NIELS EDMUND, kontorassistent i Ordenskapitlet, Amalienborg Slot, Kbhvn. K.
- 292 ELFELT, Kgl. hoffotograf, Østergade 24, Kbhvn. K.
- 293 ELRUM, CARLO CHRISTEN, automobilforhandler, Vesterstergade 69, Grindsted.
- 294 ELSING, HUGO, automobilforhandler, Sønderlandsgade 11, Holstebro.
- 295 ENEMARK, GREIS, grosserer, Gåskergade 24 A, Haderslev.
- 296 ENGLEBERT GUMMI A/S, Struenseegade 7, Kbhvn. N.
- 297 ENGVÆJENS AUTOHANDEL, V. Engvej 1-5, Vejle.

- 298 ERIKSEN, AXEL, mekanikermester, Roskildevej 3, Ringsted.
- 299 ERIKSEN, EDMUND, mekanikermester, Anderup Autoværksted, Anderup pr. Søhus.
- 300 ERIKSEN, FLEMMING LUNDSKOV, automobilforhandler, Frederiksborgvej 28, Frederikssund.
- 301 ERIKSEN, JENS ERIK, vulkanisørmester, Vestjysk Slidbane- og Vulkaniseringsanstalt, Storegade 2, Varde.
- 302 ERIKSEN, ROBERT, automobilforhandler, Øster allé 28, Slagelse.
- 303 ERTMANN, TAGE, mekanikermester, Stenmagle pr. Stenlille.
- 304 ESBJERG AUTO-SERVICE A/S, Strandbykirkevej 274, Esbjerg.
- 305 ESBJERG CYLINDER SERVICE I/S, Exnersgade 47, Esbjerg.
- 306 EZRA PETERSEN A/S, Vesterbrogade 1-7, Fredericia.
- 307 FAABORG AUTOMOBILHANDEL A/S, HENRIK PETERSEN, Engvej 1, Fåborg.
- 308 FAABORG MOTOR COMPAGNI, v. M. OLESEN, Vestergade 42, Fåborg.
- 309 FAEBITUS, ALBERT, De kgl. Ordeners Historiograf, administrator, dr. phil., Amalienborg, Kbhvn. K.
- 310 FALKE AUTO, Sci. Nikolajvej 8, Kbhvn. V.
- 311 FALKENBERG, A/S A., Lærkevej 13, Kbhvn. NV.
- 312 FARUM VULKANISERING, Hovedgaden 14, Farum.
- 313 FASTRUP, SVEND, mekanikermester, Bjødstrupvej 13, Hammerum.
- 314 FEHR & Co., A/S, Slotsgade 20-22, Odense.
- 315 FEHR & Co., A/S, Algade 62-64, Ringe.
- 316 FEJERSKOV, KRISTIAN, vulkanisørmester, Torvegade 11, Skive.
- 317 FINSING, ANDERS, redaktør, Diget 4A, Holbæk.
- 318 FISKER, ERHARDT, mekanikermester, Svanevej 7, Kbhvn. NV.
- 319 FISKER-JENSEN A/S, K., Jernbaneplassen 19, Lyngby.
- 320 FJERRITSLV MOTOR Co. A/S, Østergade, Fjerritslev.
- 321 FLEMMING AUTOVÆRKSTED, v. mekanikermestrene Balle & Nielsen, Flemming.
- 322 FOLDAL, JØRGEN, autotilbehør engros, Viborggade 14, Kbhvn. Ø.
- 323 FOLMANN, VAON ERIK, direktør, V. C. Folmann & Co. A/S, aut. Volvo forhandler, Silkeborgvej 45-47, Århus.
- 324 FORD MOTOR COMPANY A/S, Sluseholmen 1, Kbhvn. SV.
- 325 FRAHM, HANS IVERSEN, automobilforhandler, Vardevej 38, Skjern.
- 326 FRANDSEN, BENT, mekanikermester, Korning pr. Hatting.
- 327 FRANDSEN, JOHANNES, automobilforhandler, Holbækvej 1-3, Sorø.
- 328 FREDENSBORG KAROSSERI- OG PLADEVÆRKSTED, Asminderødgade 47, Fredensborg.
- 329 FREDERICIA AUTOMOBILHANDEL, Købmagergade 62, Fredericia.
- 330 FREDERIKSBERG AUTO- OG MEKANIK VÆRKSTED, Smallegade 52, Kbhvn. F.
- 331 FREDERIKSBERG AUTO-SERVICE, Ågade 88, Kbhvn. N.
- 332 FREDERIKSBERG MOTOR Co., v. grosserer F. Bjerregaard, Vodroffvej 2, Kbhvn. V.
- 333 FREDERIKSBERG SCOOTER-SERVICE, Smallegade 20, Kbhvn. F.
- 334 FREDERIKSEN, CARL SONNE, mekanikermester, Vesterbrogade 29, Haslev.
- 335 FREDERIKSEN, CARLO, Automobilhuset, Østerbrogade 1, Grenå.
- 336 FREDERIKSEN, ERIK, vulkanisørmester, Brønderslev Vulkaniseringsanstalt, Torvet 6, Brønderslev.
- 337 FREDERIKSEN, FRODE, mekanikermester, Svendborg Auto-Service, Vestergade 90, Svendborg.
- 338 FREDERIKSEN, HARRY, mekanikermester, Sorøvej 32, Skælskør.
- 339 FREDERIKSEN, MOGENS, mekanikermester, Nørrebro Autoværksted, Havnegade 1, Odense.
- 340 FREDERIKSEN, VALDEMAR, automobilforhandler, Vesterbro 29-31, Odense.
- 341 FREDERIKSEN A/S, F. O., aut. General Motors forhandler, Trekanten, Holbæk.
- 342 FREDERIKSHAVN MOTOR COMPAGNI, A/S, Søndergade 49, Frederikshavn.
- 343 FREDERIKSSUND'S VULKANISERING, Frederiksværkvej 4, Frederikssund.
- 344 FREDERIKSVÆRK KARROSSERIFABRIK, Åsebro 7, Frederiksværk.
- 345 FREDERIKSVÆRK MOTOR Co. A/S, Nørregade 59, Frederiksværk.
- 346 FREDERIKSVÆRK VULKANISERINGSANSTALT, Torvet, Frederiksværk.
- 347 FRIIS, LAVE HANSEN, mekanikermester, Søndergade, Gedsted.
- 348 FRIIS-HANSEN JUN., CHRISTIAN, automobilforhandler, Godthåbsvej 85A, Kbhvn. F.
- 349 FRIKKE, ERIK, kaffosserifabrikant, Vestjysk Autoopretning, Storegade 8A, Esbjerg.
- 350 FRØSIG, HUGO WISSING, mekanikermester, Thorsø.
- 351 FUNDER KARROSSERIFABRIK, Funder.
- 352 FUNDERHOLME FABRIKKER A/S, Funderholme pr. Silkeborg.
- 353 FYENS AUTOMOBIL-IMPORT, Nyborgvej 26, Odense.
- 354 FYENS BIL- OG TRAKTORKOMPAGNI A/S, Jernbanegade 26, Ringe.
- 355 FYNS LUFTRINGEFABRIK, v. Th. Nissen, V. Stationsvej 23, Odense.
- 356 G-C. SLIDBANER I/S, Kastanieallé 19-21, Sønderborg.
- 357 GABEL, OTTO, mekanikermester, Nørre allé 70, Århus.
- 358 GADGAARD, HANS CHRISTIAN, mekanikermester, Vesterbro Autoværksted, V. Allé 25, Århus.
- 359 GAMMELGAARD, PETER CHRISTIAN, stationsleder, Vesterbrogade, Nr. Snede.
- 360 GARABIL A/S, Nørre Voldgade 106, Kbhvn. K.
- 361 GARAGEKOMPAGNIET A/S, Løvenørns-gade 12, Horsens.

- 362 GEIL, ANDREAS, maskinfabrikant, Vadstrupvej 23 og 71, Bagsværd.
- 363 GILLELEJE MOTOR CO., Hovedgaden 24-26, Gilleleje.
- 364 GIBLINGE AUTOVÆRKSTED, Gislinge.
- 365 GLOBUS, Slidbanefabrik, Skelmoesevej 7-9, Kbhvn., Valby.
- 366 GLOSTRUP IMPORT COMPANY A/S, Hovedvejen 183, Glostrup.
- 367 GOTTHARSEN, JOHANNES, mekanikermester, Østergade 13, Vojens.
- 368 GRAAKJÆR, JENS BERNHARD, mekanikermester, Ringgade 52, Struer.
- 369 GRAVESEN, E., DRONNINGLUND A/S, Jernbanegade, Dronninglund.
- 370 GREGERSEN, EOGN WINTHER, mekanikermester, Viborgvej 1, Støvring.
- 371 GREJS AUTOVÆRKSTED, Grejs Mølle pr. Grejsdal.
- 372 GREULICH A/S, WALTER, Sølvgade 21-23, Kbhvn. K.
- 373 GRINDSTED MOTOR COMPAGNI, A/S, Østerbrogade 1, Grindsted.
- 374 GRODT, ERIK, automobilforhandler, Sønderbro 10, Haderslev.
- 375 GRUB & Co., Tuborgvej 50-52, Hellerup.
- 376 GRØNDAHL, A/S S. K., Kongevej 33, Helsingør.
- 377 GRØNLUND, VERNER ANDERSEN, auto-elektromekanikermester, Godthåbsvej 225, Kbhvn. F.
- 378 GRØNNEGAARD, NIELS, automobilforhandler, Midtøfyns Motor Service, Vestergade 4-6, Ringe.
- 379 GØRLØSE MOTOR CO., Gørløse.
- 380 H. K. SERVICE, Hermodsgade 3, Kbhvn. N.
- 381 HAARBY TRAKTOR- OG MOTORCOMPAGNI, Algade 44, Hårby.
- 382 HAARLEV MOTOR, Faxevej 10, Hårlev.
- 383 HADSUND MOTOR COMPAGNI, Brogade 7, Hadsund.
- 384 HÅPNIA, automobilforretning, Markedspladsen 3, Holbæk.
- 385 HÅLD, VAON AAGE, mekanikermester, Ryomgaard Auto-Service, Nørregade 1, Ryomgård.
- 386 HAMMER, SØREN, mekanikermester, Jebjerg.
- 387 HAMMERICH, POUL HOLGER, Auto-Huset, Nørre allé 15-17, Thisted.
- 388 HANSEN, ALFRED SIGVALD, mekanikermester, Storegade, Tistrup.
- 389 HANSEN, ASGAR, mekanikermester, Kragelund pr. Silkeborg.
- 390 HANSEN, AXEL WANG, grosserer, Ndr. Fasanvej 133, Kbhvn. F.
- 391 HANSEN, BENT, mekanikermester, Ravnstrup.
- 392 HANSEN, CARL EMIL, mekanikermester, Snøde-Stoense Autoværksted, Stoense pr. Store-Snøde.
- 393 HANSEN, CHRISTEN, automobilforhandler, Sønderbrogade 48, Horsens.
- 394 HANSEN, EOGN, automobilforhandler, Odensevej 98, Hjøllense.
- 395 HANSEN, EOGN, automobilforhandler, Frederikssundsvej, Stenløse.
- 396 HANSEN, EJNAR, mekanikermester, Borkvej, Nørre Nebel.
- 397 HANSEN, ERIK MÅRKYVARD, mekanikermester, Venne-lyst Auto-Service, Sølystgade 1, Århus.
- 398 HANSEN, EVALD JOHANNES, automobilforhandler, Banegårdspladsen, Næstved.
- 399 HANSEN, FREDE, mekanikermester, Assensvej, Fåborg.
- 400 HANSEN, FRIJO SCHOU, karrosserifabrik, Virumgårdsvej 7-9, Virum.
- 401 HANSEN, GUNNAR, mekanikermester, Haslevvej 9, Ringsted.
- 402 HANSEN, GUSTAV, automobilforhandler, Auto-Gaarden, Søndergade 35, Kjellerup.
- 403 HANSEN, HARRY, mekanikermester, Strande.
- 404 HANSEN, HARRY DALGAARD, mekanikermester, Jernbanegade 2, Ølgod.
- 405 HANSEN, HENNING, automobilforhandler, Ribevej 1-5, Åbenrå.
- 406 HANSEN, HENRY, mekanikermester, Sdr. Boulevard 139, Kbhvn. V.
- 407 HANSEN, HJALMAR MØLLER, mekanikermester, Storegade 25, Esbjerg.
- 408 HANSEN, IB SCHREINER, automobilforhandler, Ørkildsgade 52, Svendborg.
- 409 HANSEN, JOHANNES, mekanikermester, Kildemosevej 8, Odense.
- 410 HANSEN, JOHANNES FRIDOLIN, mekanikermester, Albanigade 15, Odense.
- 411 HANSEN, JØRGEN, automobilforhandler, Havnegade 10, Nykøbing Sj.
- 412 HANSEN, JØRGEN, mekanikermester, Østergade, Holsted.
- 413 HANSEN, KAI, automobilforhandler, Neergaardsvej 7, Nykøbing F.
- 414 HANSEN, KNUD, automobilforhandler, Odensevej, Langeskov.
- 415 HANSEN, KNUD LYNØGAARD, mekanikermester, Auto- gaarden, Ringstedvej 8 A, Glumø.
- 416 HANSEN, LAURIDS THORKILD, automobilforhandler, Stormgade 109, Esbjerg.
- 417 HANSEN, MARTIN, FA., Østergade 2, Tørring.
- 418 HANSEN, ORLA TEONER, auto-elektromekanikermester, Rantzaugade 57, Kbhvn. N.
- 419 HANSEN, ROBERT VEDSTED, mekanikermester, Sct. Jørgensvej 2, Svendborg.
- 420 HANSEN, RUDOLF, vulkanisør, Auto-Gummi- centralen og Vulkaniseringsanstalten, Vejlegade 48, Nakskov.
- 421 HANSEN, SVEND, automobilforhandler, Autocentralen, Bogense.
- 422 HANSEN, SVEND AAGE, mekanikermester, Sdr. Boulevard 106, Odense.
- 423 HANSEN, SVEND AAGE, mekanikermester, H. Hansen, Automobilforretning, Hans Jørgensens allé 2, Høleby.
- 424 HANSEN, SVEND OVE, mekanikermester, Errindlev.



- 425 HANSEN, SØREN VIGGO, mekanikermester, Rutebiler-  
nes Servicestation, Vejle.
- 426 HANSEN, TOM KROHN, automobilhandler, Søborg Hov-  
edgade 35, Søborg.
- 427 HANSEN, WILHELM, vulkanisørmeister og tankindeh-  
aver, Lyngbyvej 36, Kbhvn. Ø.
- 428 HANSEN A/S, AAOE, Slotsgade 20, Nykøbing F.
- 429 HANSEN A/S, C. V., Solbjergvej 5, Kbhvn. F.
- 430 HANSEN A/S, H. P., Goldschmidtsvej 10, Vordingborg.
- 431 HANSEN A/S, H. P., Kostervej 19, Stege.
- 432 HANSEN MOTORS & CYCLES A/S, H. V., Gl. Kongevej  
127-131, Kbhvn. V.
- 433 HANSEN A/S, TH., Søndergade 15, Frederikshavn.
- 434 HANSEN & CO., POUL RICHARD, H. C. Ørstedsvvej 47,  
Kbhvn. V.
- 435 HANSEN'S AUTOMOBILFORRETNING, A/S H. S., Svingels-  
vej 17, Nakskov.
- 436 HANSENS AUTOVÆRKSTED, KNUD, Lyngby Hovedgade  
10, Lyngby.
- 437 HANSENS EFTF., ANTON, v. automobilforhandler Peter  
Tamstorf, Ahlgade 47, Nykøbing Sj.
- 438 HANSENS MOTORKOMPAGNI, A/S NIELS, Enghavevej 11,  
Ringkøbing.
- 439 HAPPEL, EGON, automobilforhandler, Sorøvej 59, Sla-  
gelse.
- 440 HARBO, OTTO, automobilforhandler, Kastetvej 91,  
Ålborg.
- 441 HARTMANN, ERNST, automobilforhandler, Auto-Huset,  
Bispebroen, Haderslev.
- 442 HASLE AUTOSERVICE, Viborgvej 203, Hasle pr. Århus.
- 443 HASSERIS AUTO I/S, v. mekanikermestrene Christensen  
& Hjerrild, Hasserisvej 102, Ålborg.
- 444 HEDE, ANDERS JOHANNES, mekanikermester, Lysbro  
ESSO Service, V. Ringvej 24, Silkeborg.
- 445 HEDEGAARD, L. P., automobilforhandler, Østerport,  
Holstebro.
- 446 HEDEGAARD, STEFAN, mekanikermester, Tange Mo-  
torcentral, Tange.
- 447 HEDETOFT, BRUNO, driftsleder, Tvedvej 68, Kolding.
- 448 HEGGOV, HERMANN, automobilforhandler, Sct. Bendts-  
gade 10, Ringsted.
- 449 HELLERUP & OMEGNS BANK A/S, Strandvejen 159,  
Hellerup.
- 450 HEMPEL, AAGE, Import-Eksport, Løngangstræde 16,  
Kbhvn. K.
- 451 HENIUS, ERIK SCHOU, grosserer, Palægade 4, Kbhvn. K.
- 452 HENLEY AUTOGUMMI A/S, Ny Carlsbergvej 5, Kbhvn.  
V.
- 453 HENNING, HELGE, mekanikermester, Vesterbro Auto-  
værksted, V. Allé 25, Århus.
- 454 HENRICHSEN, HENRY, mekanikermester, Brøndum pr.  
Løgstør.
- 455 HENRIKSEN, PETER, automobilforhandler, Dumpen  
12-14, Viborg.
- 456 HENRIKSEN, A/S PETER, Østergade, Toflund.
- 457 HERLEV AUTOVÆRKSTED, v. mekanikermester Charles  
Pedersen, Hovedgaden 98, Herlev.
- 458 HERNINGO MOTOR COMPAGNI, A/S, Jyllandsgade 10,  
Herning.
- 459 HESSELBERG A/S, Rasmus From, Gravene, Haderslev.
- 460 HILLERØD AUTOLAGER, Københavnsvej 19, Hillerød.
- 461 HILLERØD MOTOR CO. A/S, Østergade, Hillerød.
- 462 HIMMER & MADSEN, A/S, Århusvej, Randers.
- 463 HINRICHSEN & SCHRØDER, VALD., automobilforhand-  
lere, Gåskergade 42, Haderslev.
- 464 HJORTH, HENNING TANDRUP, mekanikermester, Kri-  
strup Auto- og Traktorværksted, Clausholmvej 3, Kri-  
strup pr. Randers.
- 465 HJØRRING AUTOHANDEL, A/S, Springvandspladsen 1,  
Hjørring.
- 466 HJØRRINGO MOTOR COMPAGNI, A/S, Svinget 7-9, Hjør-  
ring.
- 467 HOLM, AAOE, mekanikermester, Vestergade, Rødekro.
- 468 HOLM, BØRGE, mekanikermester, Storegade, Østbirk.
- 469 HOLM, KNUD, mekanikermester, Nørregade, Rønne.
- 470 HOLM, OLE, automobilforhandler, Havdegade 5,  
Rønne.
- 471 HOLMBERG, SVEND AAOE, automobilforhandler, Holm-  
berg & Christensen, Vesterbrogade 2A, Nørresundby.
- 472 HOLMBOE, SVEND ERIK BAARUP, mekanikermester,  
Ringgade 42, Struer.
- 473 HOLSTEBRO AUTOKØLER SERVICE, Istedgade 7, Hol-  
stebro.
- 474 HONORÉ, ROBERT, autoelektrikermester, Nr. Torv 13,  
Horsens.
- 475 HORSSENS KARROSSERIFABRIK, Emil Møllergade 69,  
Horsens.
- 476 HOTHERS AUTO SERVICE, Farum Korsvej, Farum.
- 477 HOUGAARD, ALWYN, automobilforhandler, Strømmen  
10, Randers.
- 478 HURUP MOTOR COMPAGNI A/S, Bredgade 37, Hurup  
Thy.
- 479 HUSTED, PEDER, mekanikermester, Spjald Motor Com-  
pagni, Spjald.
- 480 HUSUM MOTOR CENTRAL, Frederikssundsvej 223,  
Brønshøj.
- 481 HVID, JENS NIELSEN, mekanikermester, Slyngborggade  
4, Randers.
- 482 HVIDOVRE MOTORCENTRUM, Baunebakkevej 8-16,  
Hvidovre.
- 483 HYLANDER, GUSTAV ADOLF, mekanikermester, B. P.  
Service, Skråvej 6, Skagen.
- 484 HØGILD, RASMUS, mekanikermester, Barde pr. Her-  
ning.
- 485 HØRSHOLM VULKANISERINGAANSTALT, fa. Martin Niel-  
sen, Usserød Kongevej 72, Hørsholm.
- 486 HØY A/S, KJELD, Sofevej 14 og Havnen, Thisted.
- 487 HÅNDVÆRKSRADET, H. C. Andersens Boulevard 20,  
Kbhvn. K.
- 488 IBERN, EVEN, direktør, Egernevej 8, Kbhvn. F.

- 489 INGEMANN, automobilfirma, Jernbanegade 11, Haslev.
- 490 INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY, AKTIESELSKABET, Snorregade 18-20, Kbhvn. S.
- 491 INTERNATIONAL TRADING & MOTOR CO. A/S, Knudshundsvej 25-27, Glostrup.
- 492 IPSEN, NIELS OTTO, automobilforhandler, Svaneke Autoværksted, Postgade 4, Svaneke.
- 493 IVERSEN, HENRY, automobilforhandler, Bredgade 31 A, Brønderslev.
- 494 IVERSEN, HOLOER & AAGE, automobilforhandlere, Alsgade 26, Sønderborg.
- 495 JACOBSEN, EGON, motorcykelforhandler, St. Torvegade 49, Rønne.
- 496 JACOBSEN, POUL, automobilforhandler, Midtfyns Motor Service, Vestergade 4-6, Ringe.
- 497 JACOBSEN, PREBEN, mekanikermester, Storegade 148, Stege.
- 498 JACOBSEN, VAAG, automobilforhandler, Vejlevej 114-128, Kolding.
- 499 JACOBSEN A/S, BRDR. H. & K., Valdemarsgade 57, Vordingborg.
- 500 JANTZEN, EYVIND, direktør, civilingeniør, Rungsted Kyst.
- 501 JENA MOTOR, Frederikssundsvej 82, Kbhvn. NV.
- 502 JENSEN, AAGE RØDBRO, mekanikermester, Sønder Borup pr. Randers.
- 503 JENSEN, AKSEL, mekanikermester, Øster-Marie Autoværksted, Øster-Marie.
- 504 JENSEN, ARNE RØRMAND, mekanikermester, Brendstrupvej 21, Århus.
- 505 JENSEN, AXEL, mekanikermester, Avnslev Autoværksted, Avnslev.
- 506 JENSEN, BØRGE, automobilforhandler, Mads Holmsvej 4-6, Helsingør.
- 507 JENSEN, BØRGE, fa. Dyna Auto-Elektro, Vesterbro 99, Ålborg.
- 508 JENSEN, BØRGE, mekanikermester, Oure Autoværksted, Oure.
- 509 JENSEN, BØRGE, mekanikermester, Vester-Hornum.
- 510 JENSEN, BØRGE HARRY, mekanikermester, Bording Auto Service, Herningvej 26, Bording.
- 511 JENSEN, CARL ERIK, mekanikermester, Galten.
- 512 JENSEN, CARL HENRY, automobilforhandler, Ora service, Skælakørvej 29, Slagelse.
- 513 JENSEN, CHRISTIAN, mekanikermester, Hørby Automobilværksted, Hørby.
- 514 JENSEN, CHRISTIAN AXELGAARD, mekanikermester, Hals.
- 515 JENSEN, ERBE HOLM, cand. merc., Christiansmindevej 1 A, Odense.
- 516 JENSEN, EJNER RUDOLF, automobilforhandler, Autogaarden, Brovej 31-33, Middelfart.
- 517 JENSEN, ELMER, automobilforhandler, Søborg Hovedgade 146-148, Søborg.
- 518 JENSEN, ERIK, mekanikermester, Karlslunde pr. Tåstrup.
- 519 JENSEN, ERIK MARIUS, kaffosserifabrikant, Hjørtिंगvej 2, Varde.
- 520 JENSEN, FINE ERVIND, mekanikermester, Dollerupvej 9, Århus.
- 521 JENSEN, FINN, mekanikermester, Gadbjerg Autoværksted, Gadbjerg.
- 522 JENSEN, FREDERIK, automobilforhandler, Denckersgade, Ålborg.
- 523 JENSEN, GERHARDT VILLY, mekanikermester, Mogenstrup pr. Rønbjerg.
- 524 JENSEN, GUNNAR, automobilforhandler, Ringstedvej 7-9, Sorø.
- 525 JENSEN, HANS HOLM, salgsdirektør, Asylgade 19, Odense.
- 526 JENSEN, HARRY, automobilforhandler, Langmarksvej 29, Horsens.
- 527 JENSEN, HARRY, automobilforhandler, Vestergade 115, Svendborg.
- 528 JENSEN, HELGE, automobilforhandler, Præstøvej 106-108, Næstved.
- 529 JENSEN, HENRY NYGAARD, mekanikermester, Ringvejens Autoværksted, Vindevej 13, Skive.
- 530 JENSEN, HOLOER, automobilforhandler, Hovedgaden 1, Skibby.
- 531 JENSEN, IVAR BRASK, automobilforhandler, vulkanisørmester, Søndergade 13, Grenå.
- 532 JENSEN, JENS ELOGAARD ØRSTED, mekanikermester, Skejby pr. Århus.
- 533 JENSEN, JENS NYEGÅRD, Schioldannsvej 28, Charlottelund.
- 534 JENSEN, JENS NØRGAARD, mekanikermester, GULF Service Station, Ndr. Strandvej, Ebeltoft.
- 535 JENSEN, JENS PETER, benzinformidler, Horsensvej 2, Vejle.
- 536 JENSEN, JOHAN, mekanikermester, Auto-Stationen, Nimtofte.
- 537 JENSEN, JOHN, mekanikermester, Voldum pr. Randers.
- 538 JENSEN, KARL, mekanikermester, Århusvej 34, Viborg.
- 539 JENSEN, KLITSKOV, mekanikermester, Lunde J.
- 540 JENSEN, KNUD, automobilforhandler, Autogaarden, Tømmergade 5, Nakskov.
- 541 JENSEN, KNUD, mekanikermester, Kvanløse pr. Holbæk.
- 542 JENSEN, KRISTIAN, mekanikermester, Gørding Auto-Forretning, Nørregade, Gørding.
- 543 JENSEN, LAURITZ PETER, mekanikermester, Lysabild pr. Skovby Åls.
- 544 JENSEN, LEIF, mekanikermester, Leif's Autoværksted, Jebjerg.
- 545 JENSEN, LEO, mekanikermester, Mariager Motor Comp., Mariager.
- 546 JENSEN, LORRY VALLENSVED, maskin- og autoværksted, Howitzvej 46, Kbhvn. F.
- 547 JENSEN, MARTIN, automobilforhandler, Torvet, Sæby.
- 548 JENSEN, METTE NYEGÅRD, Schioldannsvej 28, Charlottelund.
- 549 JENSEN, NIELS, mekanikermester, Vonge.

- 550 JENSEN, NINA NYEØÅRD, forlagsdirektør, Schioldannsvej 28, Charlottenlund.
- 551 JENSEN, OLAF LUND, Gram Autocentral, Gram.
- 552 JENSEN, OVE, mekanikermester, Rude Autoværksted, Rude.
- 553 JENSEN, PALMAR KØLKJÆR, mekanikermester, Motorcentralen, Ansvej 79, Silkeborg.
- 554 JENSEN, PEDER NYEØÅRD, Schioldannsvej 28, Charlottenlund.
- 555 JENSEN, PER ØRSTED, mekanikermester, Lystrup st.
- 556 JENSEN, POUL, mekanikermester, Egaa-Bro autoværksted, Egå-Bro pr. Risskov.
- 557 JENSEN, POUL, mekanikermester, Sdr. Fasanvej 92, Kbhvn. Valby.
- 558 JENSEN, RICHARD, automobilforhandler, Køgevej 1, Hårlev.
- 559 JENSEN, RICHARDT, mekanikermester, Grejsdals Landevej 114, Vejle.
- 560 JENSEN, SVEND HULTHIN, auto-elektromekanikermester, Lucas Auto Elektro, Jernbanegade 1, Esbjerg.
- 561 JENSEN, THERKILD MARINUS, vulkanisørmester, grosserer, FINDERUPVEJ 10, ÅRHUS.
- 562 JENSEN, VALDEMAR HOLM, automobilforhandler, Vesterbro 39-45, Odense.
- 563 JENSEN, VIIGO, mekanikermester, Nykøbingvej 7, Nr. Alslev.
- 564 JENSEN, BRDR., mekanikermestre, Ilbro Autoværksted, Ilbro.
- 565 JENSEN, BRDR., mekanikermestre, Taars Auto, Bredgade 6-8, Tårs.
- 566 JENSEN AABENRAA A/S, I. M., automobilfirma, Flensborgvej 2, Åbenrå.
- 567 JENSEN & KARLBORG A/S, Skagansvej 81-87, Frederikshavn.
- 568 JENSEN & SØN A/S, ADAM, Jyllingevej 166, Vanløse.
- 569 JENSEN & SØN, CARL MARIUS, automobilfirma, V. Ringgade 76-78, Slagelse.
- 570 JENSEN & SØN, LAURITS, mekanikermestre, Bispensgade 39, Hjørring.
- 571 JEPPESEN, BENT, mekanikermester, Vissenbjerg Autocentral, Vissenbjerg.
- 572 JEPPESEN, GUNNAR JOHANNES STILLING, mekanikermester, Gjedved pr. Horsens.
- 573 JEPPESEN, VIIGO MILNA, mekanikermester, Store Sankt Peders Stræde 4, Viborg.
- 574 JESPERSEN, NIELS CHRISTIAN, mekanikermester, Ørstedsvvej 3, Viby S.
- 575 JESPERSEN, TAGE, vulkanisørmester, Hadsund Vulkaniseringsanstalt, Hadsund.
- 576 JESSEN, HANS, mekanikermester, Klipleve.
- 577 JESSEN, HANS GOTTHILF, mekanikermester, Ndr. Strandvej 8, Risskov.
- 578 JOCHUMSEN, CARL MAX BERGØREN, smedemester, Haderslevvej 151, Kolding.
- 579 JOHANNESSEN A/S, N., Jernbanegade 59, Haslev.
- 580 JOHANNSEN, EDUARD, motorcykelforhandler, Reverdils-gade 4, Kbhvn. V.
- 581 JOHANSEN, CHR. MØLLER, slagtermester, Lunde J.
- 582 JOHANSEN, CONRAD, automobilforhandler, Conrad's Motor-Service, Vejlegade 44, Nakskov.
- 583 JOHANSEN, EIGIL, Specialværkstedet, Torvegade 34, Fakse.
- 584 JOHANSEN, JENS MEIER, forlagsdirektør, kroejer, Rågeleje Kro- og Strandhotel, Rågeleje pr. Vejby.
- 585 JOHANSEN, JØRGEN V., automobilforhandler, Parallelvej 15-23, Frederikshavn.
- 586 JOHANSEN, OLE MEIER, kokkeelev, Emdruphuse 12, Kbhvn. Ø.
- 587 JOHANSEN, PALLE, automobilforhandler, Østrigsgade 46, Kbhvn. S. og Korsager allé 56, Brønshøj.
- 588 JOHANSEN, WALTHER, mekanikermester, Birket Auto Værksted, Birket pr. Torrig L.
- 589 JOHANSEN, WERNER, automobilforhandler, Vestergade 22, Sakskøbing.
- 590 JOHANSEN & SØN, ERNST, mekanikermestre, Køgevej 31, Ringsted.
- 591 JOSEPHSEN & SØN, OLAF, Automobilforretning, Christiansgade 15, Skive.
- 592 JUSTESEN, BENT, mekanikermester, Daugård.
- 593 JUSTESEN, INGEMANN THORDAHL, mekanikermester, Sevel Autoværksted, Sevel pr. Vinderup.
- 594 JYDE & LARSEN, autohandel, Tomsgårdsvej 32, Kbhvn. NV.
- 595 JYDE & LARSEN, autohandel, Tomsgårdsvej 32, Kbhvn. NV.
- 596 JYDSK AUTOMOBIL CENTRUM, Ny Grenåvej, Randers.
- 597 JYDSK KARROSSERIVÆRK A/S, Søren Møllersgade 21, Randers.
- 598 JØRBY, AXEL, grosserer, Godsbanegade 8, Kbhvn. V.
- 599 JØRGENSEN, AAGE, fabrikant, I/S Midtjysk Cylinder Service, Viborg.
- 600 JØRGENSEN, ALFRED, mekanikermester, Odensevej 2, Langeskov.
- 601 JØRGENSEN, ANDERS, mekanikermester, Kongevej 27 A, Ringkøbing.
- 602 JØRGENSEN, CHRISTIAN, automobilforhandler, »Auto-Centralen«, Jernbanegade 40, Buen 3-7, Kolding.
- 603 JØRGENSEN, EJVIND, mekanikermester, ESSO Autoværksted, Avnslev.
- 604 JØRGENSEN, FERDINAND, automobilfirma, Østergade 42-46, Rønne.
- 605 JØRGENSEN, HELOE, automobilforhandler, Sønderø.
- 606 JØRGENSEN, HENNING, automobilforhandler, Frederiksberggade 30, Silkeborg.
- 607 JØRGENSEN, HUGO, vulkanisørmester, Vesterbrogade 35, Viborg.
- 608 JØRGENSEN, JES, mekanikermester, Kirkebakken 25, Børkop.
- 609 JØRGENSEN, JØRGEN, mekanikermester, Hjallesvej 122, Odense.
- 610 JØRGENSEN, JØRGEN, automobilforhandler, Hundborgvej, Torp pr. Thisted.
- 611 JØRGENSEN, JØRGEN HAUGE, automobilforhandler, Bredsten.

- 612 JØRGENSEN, KARLO, Toka Auto Service, Skanderborgvej 11, Hadsten.
- 613 JØRGENSEN, OVE, Københavns Cylinder Service, Nørrebrogade 209-211, Kbhvn. N.
- 614 JØRGENSEN, PETER ØLHOLM, mekanikermester, Hejse pr. Fredericia.
- 615 JØRGENSEN, POUL FRODE TRIPSEN, mekanikermester, Nørre Voldgade 12, Odense.
- 616 JØRGENSEN, SVEND, mekanikermester, Lykkegaardens Autoværksted, Markedsgade 11, Randers.
- 617 JØRGENSEN, SVEND, Thisted Auto Hjælp, Ålborgvej 15-17, Thisted.
- 618 JØRGENSEN, SVEND AAGE, mekanikermester, Skivum pr. Vegger.
- 619 JØRGENSEN, SVEND AAGE, Motorgaarden, Østergade 3, Hobro.
- 620 JØRGENSEN, SØREN AARUP, mekanikermester, Haubro Autoværksted, Havbro.
- 621 JØRGENSEN, A/S LEON, Østerbrogade 13, Kbhvn. Ø.
- 622 KABEL, KAJ, mekanikermester, Nørregade 12, Vinderup.
- 623 KALTOFT, NICOLAJ FREDERIK, mekanikermester, Søndergade 26, Vejle.
- 624 KAMPH, VIKTOR, automobilforhandler, Storegade 91, Stege.
- 625 KARLLUNDE AUTOVÆRKSTED, Karlslunde pr. Tåstrup.
- 626 KELLER & CHRISTENSEN, automobilforhandlere, Nørregade 69, Brørup.
- 627 KENVIO A/S, O. K., Vibeholms allé 16-18, Glostrup.
- 628 KETNER, AXEL, FA., Vordingborggade 6-8, Kbhvn. Ø.
- 629 KIELSTRUP, ERLING ANDREAS CHRISTENSEN, mekanikermester, Rønshovedvej 19, Mølholm, Vejle.
- 630 KIRCHHOFF, EINAR, Reventlowsgade 24, Kbhvn. V.
- 631 KIRKEGAARD, HOLGER, mekanikermester, Skave Autoværksted, Skave pr. Holstebro.
- 632 KIRKEGAARD, JOHANNES, automobilforhandler, Morsø Autohandel, Fruevej 30-34, Nykøbing M.
- 633 KIRKEGAARD A/S, K. E., Hasserisvej 102, Ålborg.
- 634 KJÆR, HANS PANDURO, mekanikermester, Bethaniavej 12, Jelling.
- 635 KJÆR, NIKOLAJ, automobilforhandler, Autogaarden, Korsgade 17, Svendborg.
- 636 KJÆR A/S, MARTIN, automobilfirma, Vedelsgade 57, Vejle.
- 637 KJÆR-PEDERSEN, BRDR., autoværksted, Hovedgaden 30, St. Magleby.
- 638 KJØLBY, POUL, mekanikermester, Lejbølle.
- 639 KLAVEN, KARL-EMIL, mekanikermester, Nørrebro Auto-Service, Mimergade 51, Kbhvn. N.
- 640 KLEIN, SVEND BUCHWALD, karrosseribygger, Havnegade 14, Frederikssund.
- 641 KLINGE, PAUL, Auto-Teknik, Rosenvængets allé 33, Kbhvn. Ø.
- 642 KLINT, OVE, mekanikermester, O. K. Service, Fiskebrogade, Esbjerg.
- 643 KLOCKMANN & SØNNER, HEINRICH AUGUST, Vulkanisering og SHELL service, Søndergade 1, Vejen.
- 644 KLOSTER, KAI HENRY, mekanikermester, Vesterbros Autoværksted, v. Bang & Kloster, Sennelsgade 20, Randers.
- 645 KNUDSEN, BJARNE, mekanikermester, Smedegade 31, Horsens.
- 646 KNUDSEN, FRITZ, mekanikermester, CALTEX Service, Langå.
- 647 KNUDSEN, HANS NIELSEN, automobilforhandler, Tøndervej 16, Kolding.
- 648 KNUDSEN, ORLA, automobilforhandler, Jyllingevej 24, Vanløse.
- 649 KNUDSEN, SVEND AAGE KJÆR, automobilforhandler, Strandvejen 12-14, Nyborg.
- 650 KNUDSEN, SVEND AAGE, mekanikermester, Randers Auto Co., Mariagervej 113, Randers.
- 651 KOBLINGDEPOTET, v. Carl Ebbesen, Haderslevvej 105, Kolding.
- 652 KOCHS LADESTATION & AKKUMULATORFABRIK, V. Engvej 16, Vejle.
- 653 KOCK, BRUNO PETER, automobilforhandler, Alsgade 33, Sønderborg.
- 654 KOFOED, POUL EDVARD, automobilforhandler, Østergade 3, Klemensker.
- 655 KOLLUND AUTOVÆRKSTED, Kollund Sønderj.
- 656 KORSOAARD, JENS PEDER, mekanikermester, Breum Autoservice, Breum pr. Jebjerg.
- 657 KORSØR AUTODEPOT, Mathiesensvej 13, Korsør.
- 658 KORØR AUTO-SERVICE, Skovvej 30, Korsør.
- 659 KOUSTED, TAGE VILHELM PEDERSEN, automobilhandler, Bolbro Autohandel, Stadionsvej 45, Bolbro.
- 660 KOUSTRUP, TAGE, automobilforhandler, Silkeborgvej 500, Brabrand.
- 661 KRAGELUND, JENS, automobilforhandler, Rold pr. Arden og Aalborg Auto-Depot A/S, Hobrovej, Ålborg.
- 662 KRAUGH, AKSEL KRISTIAN DAHL, vulkanisør, Østergade 26, Odder.
- 663 KRESTENSEN, BJARNE, automobilforhandler, Motor-Depotet, Nørregade 12, Århus.
- 664 KRESTENSEN, KNUD POUL, Rindom Autoværksted, Rindom pr. Ringkøbing.
- 665 KRESTENSEN, KRESTEN, automobilforhandler, Motor-Depotet, Nørregade 12, Århus.
- 666 KRISTENSEN, AHLMANN LAUGAARD, vulkanisør, Vestjydak Slidbanefabrik, Estrupvej, Esbjerg.
- 667 KRISTENSEN, ANDREAS, mekanikermester, Neder-Tandslet pr. Over-Tandslet.
- 668 KRISTENSEN, ANKER KILDEGAARD, vulkanisør, Vester allé 25, Århus.
- 669 KRISTENSEN, BERNHARD, mekanikermester, Hovedgaden 10, Assnæs.
- 670 KRISTENSEN, HARLY, mekanikermester, Sandvad pr. Jelling.
- 671 KRISTENSEN, JENS CHRISTIAN, automobilforhandler, Herning.
- 672 KRISTENSEN, MARTIN, automobilforhandler, Skibhusvej 53, Odense.

- 673 KRISTENSEN & KROGH, SØREN, automobilforhandlere, Godthåbsvej 177, Kbhvn. F.
- 674 KRISTIANSEN, ARNE, mekanikermester, Fæsterholt.
- 675 KRISTIANSEN, AXEL GUNNER, automobilforhandler, Bag Havetne 20, Køge.
- 676 KRISTIANSEN, EVALD, automobilforhandler, Vils Autohandel, Vils.
- 677 KROG, THORVALD, automobilforhandler, Vesterbro 62, Odense.
- 678 KROG JENSEN A/S, Bredgade 30, Brønderslev.
- 679 KRONBERG & SØN'S AUTOHANDEL, Rugårdsvej 148, Odense.
- 680 KRUSE, ARNE, mekanikermester, Kongevejen 60, Birkerød.
- 681 KRUSE, CARL, automobilfirma, Nyborgvej 100, Odense.
- 682 KRUSE, HANS SKOVGAARD, vulkanisørmester, Vulkan, Østerbro 4, Skive.
- 683 KRUSE, I/S ELITZ W., Boulevarden 28-30, Ålborg.
- 684 KRÆMMER, PREBEN JØRGEN, automobilforhandler, Vestergade, Sindal.
- 685 KURANT, vulkaniseringsanstalt og slidbanefabrik, Bregnerødgade 6, Kbhvn. N.
- 686 KÄHLER, WILLIAM, automobilforhandler, Mariendals allé 29, Slagelse.
- 687 KØBENHAVNS AUTOMEKANIKER LAUG, Rosenborggade 9, Kbhvn. K.
- 688 KØBENHAVNS AUTOMOBIL-CENTRAL A/S, Gl. Kongevej 13, Kbhvn. V.
- 689 KØLER & TANK, v. Edvard Berg, Åmosevej 22, Hillerød.
- 690 LARSEN, AKSEL, mekanikermester, Taars ny Autoværksted, Tårs.
- 691 LARSEN, ALEX SKAT, automobilforhandler, Tværgade 27, Ringe.
- 692 LARSEN, ALFRED, gendagog, Ericavej 8, Gentofte.
- 693 LARSEN, ARVID, automobilforhandler, Odense Motor Compagni, V. Stationsvej 6, Odense.
- 694 LARSEN, BENT, motorcykelforhandler, Theklavej 41, Kbhvn. NV.
- 695 LARSEN, CHRISTIAN, automobilforhandler, Fakse Autolager, Torvet, Fakse.
- 696 LARSEN, EGOON ØSTERGAARD, mekanikermester, Sig.
- 697 LARSEN, FINN, vulkanisørmester, Kraghave Vulkanisering, Kraghave pr. Nykøbing F.
- 698 LARSEN, GUNNAR, automobilfirma, Stålegade 7-13, Rønne.
- 699 LARSEN, HANS HENNINGSEN, mekanikermester, Glejbjerg Autoværksted, Hovedgaden, Glejbjerg.
- 700 LARSEN, HELOE, automobilforhandler, Jyllandsgade 7, Ringsted.
- 701 LARSEN, HELOE SCHØNEMANN, vulkanisørmester, Farimagvej 3, Næstved.
- 702 LARSEN, MIE, sekretær, Sønderlundvej 1, Herlev.
- 703 LARSEN, NIELS CHRISTIAN, automobilforhandler, Auto Larsen, Gravene 31-33, Viborg.
- 704 LARSEN, OTTO, automobilforhandler, Lykkesholmsallé 11, Kbhvn. V.
- 705 LARSEN, SVEND JOSEF, Frederiksberg Vulkaniseringsanstalt og Slidbanefabrik, Henrik Steffensvej 8, Kbhvn. V.
- 706 LARSEN, SØREN, auto-elektromekanikermester, Nordjysk Diesel-Elektro, Göteborgvej, Ålborg.
- 707 LARSEN, VILHELM, auto-elektromester, Sdr. Ringvej 5, Roskilde.
- 708 LARSEN, BRDR., automobilforhandlere, Tomsgårdsvej 32, Kbhvn. NV.
- 709 LARSEN & E. HANSEN I/S, EINER, Finsensvej 35, Kbhvn. F.
- 710 LARSEN & LAURSEN, Auto-Service, Hadsundvej 7, Ålborg.
- 711 LARSEN, HANS, mag. art., Solskrænten 15, Kbhvn. Valby.
- 712 LARSEN, PETER GEORG, mekanikermester, Howitzvej 50, Kbhvn. F.
- 713 LAURITSEN, HANS, automobilforhandler, Nørretorv, Vejle.
- 714 LAURITSEN AUTOMOBILER A/S, BRDR., Glentevej 10, Kbhvn. NV.
- 715 LAURITZEN, CARL, mekanikermester, Toksværd pr. Holme-Olstrup.
- 716 LAURSEN, BENT BORRESKOV, »Vestjysk Vulkanisering«, Herningvej 40, Holstebro.
- 717 LAURSEN, HELOE BORRESKOV, vulkanisørmester, Silkeborg Slidbanefabrik, Østergade 32, Silkeborg.
- 718 LAUSEN, PETER CHRISTIAN, automobilforhandler, Kliplev.
- 719 LAUSEN, SVEND DÜRING, Taastrup Autogummi Co., Mobil Service, Roskildevej 5, Tåstrup.
- 720 LAUSTEN, TAGE, mekanikermester, Ranum.
- 721 LEHRMANN, ALF, automobilforhandler, Akkerupvej 1, Hårby.
- 722 LEHRMANN, ALF, automobilforhandler, Havnegade, Fåborg.
- 723 LEISNER, POUL ERIK, automobilforhandler, Nyrådsvej 6, Vordingborg.
- 724 LEMMING, JØRGEN, reklamechef, Rungsted Kyst.
- 725 LEMVIG MOTOR-COMPAGNI, A/S, Østergade 15, Lemvig.
- 726 LENS, REINHOLT, karosseribygger, Rønne Autoopretning, Vimmelskaflet 32, Rønne.
- 727 LETH, NIELS, mekanikermester, Framlev pr. Hårlev J.
- 728 LILLEBILSAMMENSLUTNINGEN AP 1926, Puggårdsgade 4, Kbhvn. V.
- 729 LILLELUND, JENS OLUF, prokurist, Jens Lillelund & Co. A/S, Rosenørnsallé 57, Kbhvn. V.
- 730 LILLELUND & Co. A/S, JENS, Rosenørnsalle 57, Kbhvn. V.
- 731 LILLERØD AUTO SERVICE, Lyngvej 16, Allerød.
- 732 LINDBERG, RUBEN, mekanikermester, Darumvej 111, Esbjerg.
- 733 LINDBERG, WILLIAM TÆE, automobilforhandler, Strandbygade 94, Esbjerg.

- 734 LINNERÆK, NIELS, automobilforhandler, Rebildvej 1-3, Kbhvn. F.
- 735 LIPPERT & JENSEN, slidbanefabrik, Stege.
- 736 LIFT, AAGE, mekanikermester, Hjordker.
- 737 LORENZEN, HANS CHRISTIAN, Bredebro Autoservice, Bredgade, Bredebro.
- 738 LOU'S MEKANISKE VÆRKSTED, Søndergade 87-89, Frederikshavn.
- 739 LYNBY AUTO ELEKTRO, Buddingevej 82, Lyngby.
- 740 LYNØE AUTO SERVICE, v. mekanikermester H. Koføed Pedersen, Lyngø.
- 741 LYSTRUP AKTIESELSKAB, HANS, Pileallé 5-7, Kbhvn. F.
- 742 MADSEN, ALFRED, automobilforhandler, Stationsvej, Rødby.
- 743 MADSEN, ERLING JUUL, mekanikermester, Spørring pr. Århus.
- 744 MADSEN, HANS MØLLER, traktorforhandler, Særslev Autoværksted, Særslev pr. Jullerup.
- 745 MADSEN, HARRY VINCENT, Aabo-Motor, Gl. Munkegade 4, Århus og Dyssehøj-Auto, Hovedgaden 94, Brabrand.
- 746 MADSEN, HERLUF OLE WERNER, automobilforhandler, Madsen & Kaltoft, Søndergade 26, Vejle.
- 747 MADSEN, JØRGEN HØG, direktør, Roskildevej 65, Tåstrup.
- 748 MADSEN, K. KJELDSEN, mekanikermester, Ydby Autoværksted, Ydby.
- 749 MADSEN, LORENZ, mekanikermester, Autogaarden, Sønderport 39, Åbenrå.
- 750 MADSEN, LYKKE, Automobilhuset, Vesterbro 95-97, Ålborg.
- 751 MADSEN, SVEND AAGE, automobilforhandler, V. Stationsvej 8, Odense.
- 752 MADSEN, THOMAS BODO, automobilforhandler, Bagerstræde 5-7, Kbhvn. V.
- 753 MADSEN, VAGN NØRGAARD, mekanikermester, Nord-sallings Autoværksted, Selde pr. Roslev.
- 754 MADSEN & OLSEN, automobilforhandlere, Heimdalsgade 25-27, Kbhvn. N.
- 755 MADVIG, GUNNAR, mekanikermester, Rø Autoværksted, Rø.
- 756 MAGNETO, A/S, Æbeløsgade 18-22, Kbhvn. Ø.
- 757 MAGNUSSEN & CO., ALB. I., autoreparation, Ndr. Fasanvej 25, Kbhvn. V.
- 758 MARCUSSEN, BRDR., mekanikermestre, Vedelsgade 32, Vejle.
- 759 MARVIN KARROSSERI, Symfonivej 25, Herlev.
- 760 MATHIESEN, JØRGEN CHRISTIAN, mekanikermester, Lindknud Autoværksted, Lindknud pr. Brørup.
- 761 MATHIESEN, NIELS, automobilforhandler, Østergade 61, Nørre-Åby.
- 762 MEHLÉN, SVEND AAGE, automobilforhandler, Fåborgvej 2, Nørre-Broby.
- 763 MENSTRUP AUTOVÆRKSTED, Menstrup pr. Hyllinge.
- 764 METZELER AUTOGUMMI A/S, Veras allé 19, Vanløse.
- 765 MEYER I/S, ISDOR, St. Kongensgade 67, Kbhvn. K.
- 766 MIDTJYDEK AUTOMOBILLAGER & MIDTJYDEK TRAKTOR- OG MASKINFORRETNING, A/S, Ringkøbingvej 99, Herning.
- 767 MIDTJYDEK RESERVEDELSLAGER, Toldbodgade, Viborg.
- 768 MØKKELSEN, FINN, mekanikermester, Solbjerg pr. Århus.
- 769 MØKKELSEN, LAURITS, mekanikermester, Ny Grenåvejs Autoservice, Ny Grenåvej 7A, Randers.
- 770 MØKKELSEN, REONAR, mekanikermester, Løgstrup Auto, Løgstrup.
- 771 MØKKELSEN A/S, DITLEV EMIL, Jernbanegade 5-7, Skælskør.
- 772 MOGENSEN, ELIS JENSEN, mekanikermester, Auto-Centrum, Tøndesgade 2, Vejle.
- 773 MORBØL, HENNING, mekanikermester, Autogaarden, Tanderupvej 3, Snebjerg pr. Herning.
- 774 MORTENSEN, OSCAR ELEF WILHELM, Auto-Karrosseriopretning, Vesterbo 14, Ålborg.
- 775 MOSES, JENS, automobilforhandler, Dronningemaen 34, Svendborg.
- 776 MOTORCENTRALEN, v. automobilhandler Svend Damgaard Olsen, Aarsleffigade 4-6, Vordingborg.
- 777 MOTORCENTRUM, Blågårds Plads 20, Kbhvn. N.
- 778 »MOTORGAARDEN«, Grejsdalsvej 4, Vejle.
- 779 »MOTORGAARDEN«, Grejsdalsvej 4, Vejle.
- 780 »MOTORGAARDEN«, Holmbladsgade 32, Kbhvn. S.
- 781 MOTORGAARDENS AUTOVÆRKSTED, Holmbladsgade 32, Kbhvn. S.
- 782 MUNDBJERG, FREDE MØLLER, mekanikermester, Viborgvej 31, Holstebro.
- 783 MÜLLERTZ, MOGENS, landsretssagfører, Dr. Tværgade 30, Kbhvn. K.
- 784 MYLLERUP, NIELS DANIEL, mekanikermester, Eli Christensensvej 4, Ikast.
- 785 MYRUP'S AUTOMOBILLAKERERI, Krogabækvej 1-3, Brønshøj.
- 786 MØLL A/S, BRDR., Frederikshavnsvej 27-29, Hjørring.
- 787 MØLLER, CHARLES JØRGENSEN, fabrikant, I/S Midtjyde Cylinderværksted, Viborg.
- 788 MØLLER, HANS ANDERS, automobilforhandler, Damsbolte pr. Stege.
- 789 MØLLER, OTTO BORRING, mekanikermester, Fåskevej 12, Fåske Ladeplads.
- 790 MØLLER, POUL VIOGO, mekanikermester, Bredgade 10, Vibbjerg.
- 791 MØLLER RICHARD, automobilforhandler, Havnegade 2, Svendborg.
- 792 MØLLER, STOFRED, automobilforhandler, Gravensgade 1, Brønderslev.
- 793 MØLLER, SVEND, automobilforhandler, Vesterbro 80, Ålborg.
- 794 MØLLER, VERNER, mekanikermester, Aaker Autoværksted, Åkirkeby.
- 795 MØLLERS AUTOMOBILFORRETNING OG N. N. MØLLER & SØN A/S, I. P. Nielsensvej 5, Ringkøbing.

- 796 MØNS KARROSSERIFABRIK, Hjeltn pr. Stege.
- 797 MØRCH, CARL EMIL, mekanikermester, Godthåbsvej 22, Kbhvn. F.
- 798 MØRCK, NIS JESSEN, automobilforhandler, Sønderport 50, Åbenrå.
- 799 NAKSKOV AUTO SERVICE, A/S, Løjtoftevej 2, Nakskov.
- 800 NAKSKOV KARROSSERIFABRIK, Heesvej 2-4, Nakskov.
- 801 NAKSKOV KARROSSERI SERVICE, Tømmergade 5, Nakskov.
- 802 NAUERBY, SVEND, automobilforhandler, Valdemarsgade 15-17, Svendborg.
- 803 NEJSUM, ALFRED, automobilforhandler, Østergade 40, Østervrå.
- 804 NELLEMANN A/S, VILH., Vodroffsvej 55-57, Kbhvn. V.
- 805 NELLEMANN A/S, VILH., Automobilforretning i Randers, Hospitalsgade, Randers.
- 806 NELLEMANN A/S, VILH. Vestergade 55-67, Århus.
- 807 NELLEMANN'S EFTF., SOFUS, v. Robert Nellemann, Strømmen 27, Randers.
- 808 NICOLAISEN, AMUS PETER, benzinførhandler, Storegade 79, Bramminge.
- 809 NIELSEN, AAGE, automobilforhandler, Gislumvej 15, Års.
- 810 NIELSEN, AAGE MARTINUS, automobilforhandler, Vordingborgvej 111, Køge.
- 811 NIELSEN, AKKEL, fabrikant, I/S Midtjydak Cylinder Service, Viborg.
- 812 NIELSEN, ALBERT, automobilforhandler, Auto-Centralen, Spodsbjergvej 83, Rudkøbing.
- 813 NIELSEN, ANDERS, mekanikermester, Sankelmarksgade 2, Ålborg.
- 814 NIELSEN, ANKER STEFFEN, mekanikermester, Åsebro 12, Frederiksberg.
- 815 NIELSEN, BENDT, automobilforhandler, Tangmosevej, Køge.
- 816 NIELSEN, BERNHARD, Vildbjerg Auto-Service, Østergade 30, Vildbjerg.
- 817 NIELSEN, BJØRN, maskinfabrikant, mekanikermester, Dollerupvej 7, Århus.
- 818 NIELSEN, CARL ØLGAARD, mekanikermester, Vestergade 33, Maribo.
- 819 NIELSEN, CHRISTIAN ALFRED, mekanikermester, Gulf Service Station, Triangeln, Haslev.
- 820 NIELSEN, EVALD KJØRGAARD, mekanikermester, Søndergade 51-53, Vinderup.
- 821 NIELSEN, FLEMMING, automobilforhandler, Himmerlandsgade 40, Års.
- 822 NIELSEN, GERNER, automobilforhandler, Sandby Auto-forretning, Sandby pr. Harpelunde.
- 823 NIELSEN, HANS GUDMUND, automobilforhandler, Vejlevej 108, Kolding.
- 824 NIELSEN, GEORG, mekanikermester, Roakildevej 194, Ringsted.
- 825 NIELSEN, HENNING, automobilforhandler, GULF Service, Borgmester Nielsensvej 126, Rønne.
- 826 NIELSEN, HENNING, automobilforhandler, Odgårdsvej 2, Skive.
- 827 NIELSEN, HENNING NØHR, automobilforhandler, Mern.
- 828 NIELSEN, HENRY, mekanikermester, Vedbysønder Autoværksted, Vedbysønder pr. Frederikslund.
- 829 NIELSEN, HOLOER, mekanikermester, N. P. Nielsen & Søn, Stege.
- 830 NIELSEN, IB, automobilforhandler, Østertorv 8, Skive.
- 831 NIELSEN, JENS, automobilforhandler, Løgumkloster Autocentral, Ved Dammen 3, Løgumkloster.
- 832 NIELSEN, JENS CHRISTIAN, mekanikermester, Sunds Autoværksted, Hovedgaden 24, Sunds.
- 833 NIELSEN, JENS EBBESEN, mekanikermester, Silkeborgvej 306, Åbyhøj.
- 834 NIELSEN, JENS HARRY, mekanikermester, Ebeltoft Auto-Service, Adelgade 29, Ebeltoft.
- 835 NIELSEN, JENS PETER, mekanikermester, Skomagergade 12, Nibe.
- 836 NIELSEN, JØRGEN KRISTIAN, mekanikermester, Karup Autoservice, Karup.
- 837 NIELSEN, LARS JØRGEN, automobilforhandler, Køgevej 41, Ringsted.
- 838 NIELSEN, LAURITS, automobilforhandler, Sorøvej 65, Slagelse.
- 839 NIELSEN, MARIUS, automobilforhandler, Albanigade 33-37, Odense.
- 840 NIELSEN, MARTIN, mekanikermester, Haarlev Autoværksted, Vognmagergade 4-6, Hårlev.
- 841 NIELSEN, NIELS, mekanikermester, Østergade 25, Århus.
- 842 NIELSEN, NIELS, automobilforhandler, Strandvejen 3, Nyborg.
- 843 NIELSEN, ORLA HELOE, auto-elektromekanikermester, O. H. Service, Færegade 47, Ålborg.
- 844 NIELSEN, OTTO DYBDAL, mekanikermester, Gedser Autoværksted, Gedser.
- 845 NIELSEN, PER, automobilforhandler, Kindbestegade 18-22, Næstved.
- 846 NIELSEN, PETER, mekanikermester, Lendum ny Auto, Lendum pr. Sindal.
- 847 NIELSEN, PETER, mekanikermester, P. N. Auto-Service, Hobrovej 109, Randers.
- 848 NIELSEN, POUL, mekanikermester, Langholt.
- 849 NIELSEN, POUL GUNNER PILMANN, mekanikermester, Harridslev Auto-Service, Harridslev pr. Randers.
- 850 NIELSEN, POUL VALLO, automobilforhandler, Søborg Hovedgade 1, Søborg.
- 851 NIELSEN, SVEND, mekanikermester, Karrebækvej 6, Næstved.
- 852 NIELSEN, SVEND AAGE, mekanikermester, Rødkærbro.
- 853 NIELSEN, SVEND AAGE, automobilforhandler, Vestergade 35, Søby.
- 854 NIELSEN, SVEND AAGE ENGBERG, mekanikermester, Idstrup pr. Sønder-Ørlev.
- 855 NIELSEN, SVEND ERIK CRAMER, automobilforhandler, Bethaniagade 34, Herning.
- 856 NIELSEN, TAGE, automobilforhandler, Havnegade 34, Århus.
- 857 NIELSEN, TAGE, automobilforhandler, Hornum.

- 858 NIELSEN, ULF EBSESEN, automobilforhandler, Nørreport, Varde.
- 859 NIELSEN, URBAN, automobilforhandler, Herfølge.
- 860 NIELSEN, VERNER PETER CHRISTIAN, mekanikermester, Vesterhavsgade 74, Esbjerg.
- 861 NIELSEN, A/S MORTEN, Nørrgade 16-20, Farsø.
- 862 NIELSEN, A/S MORTEN, Nørrgade 16-20, Farsø.
- 863 NIELSEN & CO., N. E., Autogården, Sorø A/S, Ringstedvej, Sorø.
- 864 NIELSEN & SØN, P., automobilforhandler, Hovedvejen 152, Glostrup.
- 865 NIELSEN & SØNDERGAARD, Kartosserifabrik, Mariagervej 131, Randers.
- 866 NIELSEN & SØNNER, HANS I/S, aut. G. M. forhandlere, Klippinge.
- 867 NIELSEN & SØNNER I/S, M., auto- og maskinforretning, Kolind.
- 868 NIELSEN & WITT'S AUTO-SERVICE, Slotsgade 3, Kbhvn. N.
- 869 NIELSENS AUTO-SERVICE A/S, HANS, Jagtvej 101-103, Kbhvn. N.
- 870 NIELSEN'S AUTOVÆRKSTED, HUBERT, Køgevej 34, Roskilde.
- 871 NIELSENS AUTOVÆRKSTED, JANUS, Østergade 7-9, Hammel.
- 872 NIELSEN'S VULKANISERINGSANSTALT, FRANK EGON DITLEV, Hedebygade 19, Kbhvn. V.
- 873 NILSSON, KAJ FREDERIK, automobilforhandler, Konsul Andersensgade, Lemvig.
- 874 NOER, MOGENS IVERSEN, mekanikermester, St. Darum pr. Bramminge.
- 875 NOPA, A/S VOOINFABRIKEN, Hovedvej 2 pr. Køge.
- 876 NORD-LYN A/S, Gl. Vartovvej 40, Hellerup.
- 877 NORDISK AUTOELEKTRO, Ndr. Fasanvej 125, Kbhvn. F.
- 878 NORDISK KARROSSERIFABRIK A/S, Svendborg.
- 879 NORDISK PIRELLI AKTIESELSKAB, Vodroffslund 7, Kbhvn. V.
- 880 NORDISK REDNINGSKORPS A/S, Vesterbrogade 6D, Kbhvn. V.
- 881 »NY AUTO«, v. Hansen & Klitgaard, Hans Baghsvej 6, Skagen.
- 882 NYBORO AUTOMOBILFORRETNING, Strandvejen 10, Nyborg.
- 883 NYGAARD, NIELS AXEL, mekanikermester, Strandvej 29, Oksbøl.
- 884 NÆSTVED AUTO-ELEKTRO, Præstøvej 1, Næstved.
- 885 NÆSTVED AUTOKOLERFABRIK, Jørgen Jensensvej 10, Næstved.
- 886 NÆSTVED AUTO-OPRETNING, Slagelsevej 70, Næstved.
- 887 NØRBY, JACOB, automobilforhandler, Løgumkloster Autoservice, Løgumkloster.
- 888 NØRGAARD, ARNE, mekanikermester, Nørgaards Autoværksted, Brovej 3, Middelfart.
- 889 NØRGAARD, SVEND EJLER HOUMØLLER, mekanikermester, Søvind.
- 890 NØRGAARD & SØN, OLUF, mekanikermestre, Sundholmsvej 59, Kbhvn. S.
- 891 O. E. MOTOR-A/S, Landgreven 4, Kbhvn. K.
- 892 ODDERSHEDE, THORVALD MARTIN, automobilforhandler, Autogården, Allested.
- 893 ODSHERREDS MOTOR CO., Vesterbro 10, Nykøbing Sj.
- 894 OLESEN, TAGE, mekanikermester, Neder-Hvam pr. Kjellerup.
- 895 OLSEN, ALFRED, mekanikermester, Kåstrup pr. Kalundborg.
- 896 OLSEN, BØRGE, mekanikermester, Arden Auto-Service, Arden.
- 897 OLSEN, ERIK, vulkanisørtemester, Præstø Vulkaniseringsanstalt, Strandvej 1, Præstø.
- 898 OLSEN, EUGEN, landsretssagfører, generalkonsul, K. D. M. p. p., Margrethevej 6, Hellerup.
- 899 OLSEN, GUNNAR, mekanikermester, Torpet pr. Ringsted.
- 900 OLSEN, GUNNAR, automobilforhandler, Jyllandsgade 9, Ringsted.
- 901 OLSEN, HANS JØRGEN, automobilforhandler, Lundby.
- 902 OLSEN, HERMAN-HEINRICH RÖHDE, mekanikermester, Kirke allé 4, Rødby.
- 903 OLSEN, KNUD JØRGEN, mekanikermester, Vester-Nebel.
- 904 OLSEN, P. M., automobilfirma, Løvgade 4, Slagelse.
- 905 OLSEN, MARTIN, automobilfirma, Gedserved 5, Nykøbing F.
- 906 OLSEN, POUL E., direktør, »Borgernes Hus«, Rosenborggade 1, Kbhvn. K.
- 907 OLSEN, SVEND, firma, Valhøjs allé 179, Vanløse.
- 908 OLSEN, THORVALD FREDERIK, automobilforhandler, Løvgade 70, Slagelse.
- 909 OLSEN'S CYLINDER-SERVICE, HELOE, Klingeberg 5, Slagelse.
- 910 OLUPSEN, OLE MORTEN, kammerherre, kabinetssekretær, R. M. T. Kha. p. p., Jens Kofoedsgade 1, Kbhvn. K.
- 911 ORA SERVICE, v. mekanikermester Ivan Nielsen, Endrupvej 1, Fredensborg.
- 912 ORA SERVICE, v. Mogens Eggert Larsen & Jørgen Olsen, Roskildevej 21, Frederikssund.
- 913 ORA SERVICE, Hørsholmvej 53, Rungsted Kyst.
- 914 ORDRUP AUTOHANDEL & AUTOSERVICE, Ordrup Jagtvej 60, Charlottenlund.
- 915 ORTH, ERIK, grosserer, Kongevejen 80, Birkerød.
- 916 OTTE, JAKOB JUHL, mekanikermester, Tvingstrup.
- 917 OTTESEN, KAJ, automobiler, Pilshuse pr. Nyborg.
- 918 OTTZEN, VALBORG, fa. Holger Outzen, Laur. Skausgade 21-23, Haderslev.
- 919 PACHT & TETENS, Glerupvej 22, Brønshøj.
- 920 PAHUUS, AAGE CHRISTENSEN, automobilforhandler, Ribevej 1-3, Bramminge.
- 921 PÆSBORO, CARL EMIL, grosserer, Kalvebod Brygge 20, Kbhvn. V.



- 922 PAULIN, NIELS, automobilhandler, Sydbanegade 13, Kolding.
- 923 PEDERSEN, AAGE, mekanikermester, Balling Auto Service, Balling.
- 924 PEDERSEN, ANDERS, mekanikermester, Sandager Autoværksted, Sandager.
- 925 PEDERSEN, ANDERS, Automobil- og Maskinforretning, Tirstrup Østj.
- 926 PEDERSEN, ARNE, Ringkøbing Auto-Elektro, V. Strandsbjerg 18, Ringkøbing.
- 927 PEDERSEN, BØRGE, automobilforhandler, Havnen, Præsto.
- 928 PEDERSEN, CHRESTEN AAGE, Ringkøbing Auto-Central, Enghavevej 1, Ringkøbing.
- 929 PEDERSEN, EDVARD LØNBERG, automobilforhandler, Tørringhuse Autoværksted, Tørringhuse pr. Lemvig.
- 930 PEDERSEN, EGOON, automobilforhandler, Motorcentralen, Vesterbro 20-24, Ålborg.
- 931 PEDERSEN, HELGE, automobilforhandler, Dronningemaen 11, Svendborg.
- 932 PEDERSEN, HENRY, mekanikermester, Pårup pr. Nørreballe.
- 933 PEDERSEN, HENRY NIELS ABILDSKOU, fabrikant, Åhavevej 85, Silkeborg.
- 934 PEDERSEN, JACOB WIESE, mekanikermester, Rantzausegade 5, Ålborg.
- 935 PEDERSEN, JENS, automobilforhandler, Middelfartsvvej, Bolbro.
- 936 PEDERSEN, JOHAN HARALD, mekanikermester, Lindevangs allé 2, Kbhvn. F.
- 937 PEDERSEN, KAJ, motorcykelforhandler, Sct. Jørgensgade 12, Odense.
- 938 PEDERSEN, MARINUS, mekanikermester, Kinderup pr. Uggerhalne.
- 939 PEDERSEN, MARIUS, automobilforhandler, Thistedvej 110, Nørresundby.
- 940 PEDERSEN, NIELS GRØMSBJERG, mekanikermester, Auto-gaarden, Bjerringbro.
- 941 PEDERSEN, OSVALD, mekanikermester, Stokkemarke Automobilværksted, Stokkemarke.
- 942 PEDERSEN, OVE, automobilforhandler, Morup Mølle Autoværksted, Morup Mølle, Bedsted Thy.
- 943 PEDERSEN, PETER ANKER, automobilforhandler, Pedersen & Madsen, Otto Ruds-gade 33A, Århus.
- 944 PEDERSEN, POUL, automobilforhandler, Sct. Mortens-gade 3, Rønne.
- 945 PEDERSEN, POUL KRISTIAN, automobilforhandler, Kongsgade, Christiansfeld.
- 946 PEDERSEN, AUTOMOBILER A/S, TH., Østerbrogade 167, Kbhvn. Ø.
- 947 PEDERSEN & SØN, JØRGEN, automobilforhandlere, Vesterbrogade 12, Viborg.
- 948 PEDERSEN & SØN, LUDVIG, kartsosseriværksted, Godthåbsvej 22, Kbhvn. F.
- 949 PEDERSEN & SØN, THORSTEN, automobilfirma, Frederiksgade 23, Skive.
- 950 PEDERSENS KARROSSERIFABRIK, A/S M. K., Haderslevvej 215, Kolding.
- 951 PERSSON, EINERT, v. Folmer Hansen, Omøgade 1, Kbhvn. Ø.
- 952 PETERS & MADSEN, Auto Tilbehør Service, Viktoria-gade 26, Kbhvn. V.
- 953 PETERSEN, AAGE, mekanikermester, Hatting.
- 954 PETERSEN, ANDERS MARTIN, mekanikermester, Sjølandsgade 62, Århus.
- 955 PETERSEN, ARNE BRIX, mekanikermester, Rampen 1, Næstved.
- 956 PETERSEN, BERNHARD, automobilfirma, v. Rich. Petersen, Nygade 14, Nykøbing F.
- 957 PETERSEN, CARL, automobilforhandler, Ringstedgade 42, Roskilde.
- 958 PETERSEN, CHRISTIAN ALFRED, mekanikermester, Felsted.
- 959 PETERSEN, HANS ØSTERGAARD, mekanikermester, Brobyværk Autoværksted, Brobyværk.
- 960 PETERSEN, HELGE, automobilforhandler, Nørrebro 95, Rudkøbing.
- 961 PETERSEN, HOLOER, automobilforhandler, Torvet 9, Maribo.
- 962 PETERSEN, JENS, automobilforhandler, Strandvejens Autoværksted, Strandvej 43, Kerteminde.
- 963 PETERSEN, JENS PETER, mekanikermester, Højbroens Auto- og Benzinhandel, Tværgade 2, Nykøbing F.
- 964 PETERSEN, KAJ, automobilforhandler, Strandvejen 211, Hellerup.
- 965 PETERSEN, MAD S CHRISTIAN HANSEN, direktør, Motorbyen A/S, Ny Vestergade 1, Kbhvn. K.
- 966 PETERSEN, MOGENSEN BOULT, automobilforhandler, Skattergade 54, Svendborg.
- 967 PETERSEN, NIELS, mekanikermester, Lundsbjerg pr. Åbenrå.
- 968 PETERSEN, NIELS, Chr. Bisgaards estf., Ringstedgade 100, Næstved.
- 969 PETERSEN, SKJOLD, automobilforhandler, I. L. Tvedesvej 3, Helsingør.
- 970 PETERSEN, SVEND, automobilforhandler, fa. Bernhard Petersen, Torvet 6, Stubbekøbing.
- 971 PETERSEN, SVEND EGEBJERG, mekanikermester, Vindinge Autoværksted, Vindinge pr. Lamdrup.
- 972 PETERSEN, THEODOR, automobilforhandler, Allehel-gensgade 14, Roskilde.
- 973 PETERSEN, VAON, automobilforhandler, Københavns-vej, Roskilde.
- 974 PETERSEN, VILHELM ORLA, automobilforhandler, Ny-gade 1, Frederikssund.
- 975 PETERSEN, VILLY CHRISTIAN, mekanikermester, Grejsdals Landevej 190, Grejsdal.
- 976 PETERSEN AUTOMOBILER A/S, SVEND, Jagtvej 155, Kbhvn. N.
- 977 PETERSEN A/S, BDR. N. & KR., Adelgade 73, Bogense.
- 978 PETERSEN I/S, PETER, Tøndervej 58, Åbenrå.
- 979 PHILIPSEN AKTS., A., Vesterbrogade 7-9, Viborg.
- 980 PILGAARD, CARL ANDREAS, mekanikermester, Karup Auto-Værksted, Bredgade 28, Karup.

- 981 PILGAARD, SVEND, mekanikermester, ESSO Service, Ryomgård.
- 982 POULS AUTO SERVICE, Nørregade 67, Køge.
- 983 POULSEN, ANDERS CHRISTIAN, vulkanisørmester, Vejlevej 65, Brande.
- 984 POULSEN, HELOE RØNNOW, mekanikermester, Søvangs allé 10, Kastrup.
- 985 POULSEN, JENS BERNHARDT, vulkanisørmester, fa. Vulkan, Brogade 30, Hobro.
- 986 POULSEN & Co. A/S, ALEX, St. Kongensgade 81, Kbhvn. K.
- 987 POULSEN & HANSEN, automobilforhandlere, Slangerupgade 37, Hillerød.
- 988 PRECHT-JENSEN, AUGUST, automobilforhandler, Hjørringvej 12, Frederikshavn.
- 989 PRISHOLM, OTTO, automobilforhandler, Stubbedamsvej 17, Helsingør.
- 990 PRINDS, ANDREAS PETERSEN, automobilforhandler, Brøns.
- 991 PUCK, HANS CHRISTIAN, grosserer, Reventlowsgade 10, Kbhvn. V.
- 992 QUIST JACOBSEN, Karrosserifabrik, Skibsgade 4-6, Hobro.
- 993 RANDERS KARROSSERIFABRIK, Strømmen, Randers.
- 994 RASMUSSEN, ANDREAS PETER EDVARD NEUBERG, vulkanisørmester, Boulevarden, Vejle.
- 995 RASMUSSEN, CARL, mekanikermester, Snorregade 22, Kbhvn. S.
- 996 RASMUSSEN, CHRISTIAN, mekanikermester, Verninge Autoværksted, Verninge.
- 997 RASMUSSEN, ERIK, benzinformidler, Silkeborgvej 340, Åbyhøj.
- 998 RASMUSSEN, ERIK, Karrosserifabrik & Autoopretning, Ryesgade 2, Nørresundby.
- 999 RASMUSSEN, FRED. & A/S DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKKER, Pjentedamsgade 21, Odense.
- 1000 RASMUSSEN, JENS, direktør, V. E. Folmann & Co. A/S, Silkeborgvej 45-47, Århus.
- 1001 RASMUSSEN, MARIUS KJÆR, vulkanisørmester, Aabyhøj Vulkanisering, Silkeborgvej 234, Åbyhøj.
- 1002 RASMUSSEN, POUL, mekanikermester, Væggerløse.
- 1003 RASMUSSEN, ROBERT DELEURAN, mekanikermester, V. Fælledvej 84, Kbhvn. V.
- 1004 RASMUSSEN, SVEND, automobilforhandler, Korinth.
- 1005 RASMUSSEN, SVEND, automobilforhandler, Teilmanns allé 5, Korsør.
- 1006 RASMUSSEN & NICOLAISEN'S EFTF., autoværksted, Bredegade 22, Slagelse.
- 1007 RASMUSSEN & NØHR, automobilfirma, Ahlgade 17, Holbæk.
- 1008 RASMUSSEN & SØN, A., automobilfirma, Bredgade 12-14, Nakskov.
- 1009 RASMUSSEN & WILHELMSSEN, autoværksted, Glentevej 10-12, Kbhvn. NV.
- 1010 RASMUSSENS EFTF., A/S CARL, Amaliegade 24, Kbhvn. K.
- 1011 RASMUSSENS KARROSSERIFABRIK, BRDR., Søborg Hovedgade 126, Søborg.
- 1012 RAVN, KAJ, mekanikermester, Nødergade 9-11, Odense.
- 1013 RAVNEBJERG, SVEND POUL, automobilforhandler, Pedersker Autoværksted, Pedersker.
- 1014 REIMER, CHRISTIAN JØRGEN, auto-elektromekanikermester, Skive Auto Elektro, Vestre allé 2, Skive.
- 1015 REITHS, AXEL, automobilforhandler, Nygade 23-25, Nykøbing F.
- 1016 RICHMOND MOTORCOMPAGNI, V. Farimagsgade 37, Kbhvn. V.
- 1017 RIMSTAD, J. A., direktør, dr. ing., Vældgårdsvvej 25, Gentofte.
- 1018 RINGSTED AUTOOPRETNING, Jyllandsgade 14, Ringsted.
- 1019 RINGSTEDGADES AUTOVÆRKSTED, Ringstedgade 217, Næstved.
- 1020 ROED-SØRENSEN A/S, E., Rantzhausgade 68, Kbhvn. N.
- 1021 ROLD, LARS, automobilforhandler, Himmerlandsgade 55, Års.
- 1022 ROLSTED'S SØNNER, N. P., motorcykel- og automobilforhandlere, Labæk 12, Holbæk.
- 1023 ROOST, BRDR., automobilfirma, Østergade 16, Tønder.
- 1024 ROSENQUIST, AXEL, mekanikermester, Farimagsvvej 3, Næstved.
- 1025 ROSKILDE CYLINDER SERVICE, Københavnsvej 9, Roskilde.
- 1026 ROSKILDEVEJENS KARROSSERIVÆRKSTED, v. E. Rasmussen & Søn, Roskildevej 150, Ringsted.
- 1027 ROSSEN, JACOB NICOLAJ, mekanikermester, »Folkevoget-Service«, Levisonsvej, Kolding.
- 1028 ROSTGAARD-FRØHNE, HELOE, automobilhandler, Lyngbyvej 2-4, Kbhvn. Ø.
- 1029 RUDERSDAL AUTO-SERVO, Kongevejen 120, Holte.
- 1030 RYANDER, POUL, motorcykelforhandler, Lyngbyvej 36, Kbhvn. Ø.
- 1031 RÛTZOU & OLSEN, autoværksted og maskinfabrik, Apollovej 24, Vanløse.
- 1032 RØDOVRE AUTO SERVICE, Roskildevej 370, Kbhvn. Valby.
- 1033 RØDOVRE KOMMUNEBIBLIOTEK, Rødovrevej 149, Vanløse.
- 1034 S. C., FA., SVEND CARLSEN, Årum pr. Agedrup.
- 1035 S. J. C. ELEKTRO, Usserød Kongevej 111, Kokkedal.
- 1036 SALOMONSEN, KAJ, vulkanisørmester, Fyns Gummi-Service, Svendborgvej 84, Hjallesø.
- 1037 SALBKOV, CHRESTEN, mekanikermester, Autogaarden, Nørregade 59, Vemb.
- 1038 SALTOR, HANS, mekanikermester, Ådal pr. Jelling.
- 1039 SANDAAGER, VERNER, automobilforhandler, Dronninglund Autoværksted, Rørholtvej 6, Dronninglund.
- 1040 SCANIADAM, A/S, Lyøvej 20, Kbhvn. F.
- 1041 SCHIBBYE AUTOMOBILER, Esplanaden 14, Kbhvn. K.
- 1042 SCHIBYE, ERIK, grosserer, Sønderlandsgade 15, Holstebro.

- 1043 SCHJUNK'S EFTF., Frederiksgade 6, Hillerød.
- 1044 SCHJØTT, LEONTIUS EMILIUS, automobilforhandler, Vimmelskaflet, Give.
- 1045 SCHMIDT, ARNE, automobilforhandler, Hoptrup Auto-Service, Hoptrup.
- 1046 SCHMIDT, CHRISTIAN L., karrosseribygger, Årøundvej 6, Haderslev.
- 1047 SCHRADER & SØN, reservedele engros, Roskildevej 76, Albrechtslund.
- 1048 SCHULT, HENRY, mekanikermester, Ørbæk.
- 1049 SCHULTZ, C. E., v. mekanikermester Georg Derst Schultz, Ndr. Banevej 10, Hillerød.
- 1050 SCHULTZ, JØRGEN, automobilforhandler, Kirkegade 4-6, Frederikssund.
- 1051 SEERUP, JOHAN, mekanikermester, Sydhavnsgade 7, Kbhvn. SV.
- 1052 SILBERG I/S, A., Ndr. Fasanvej 210, Kbhvn. N.
- 1053 SILKEBORG MOTOR Co. A/S, Søndergade 35, Silkeborg.
- 1054 SIMONSEN, GUNNAR, mekanikermester, ESSO Service, St. Darum pr. Bramminge.
- 1055 SIMONSEN & NIELSEN A/S, Frederiksholms Kanal 4, Kbhvn. K.
- 1056 SIWERT, WERNER, automobilforhandler, Roskildevej 6, Frederikssund.
- 1057 SKAANING, EJVIND, fa. Aarhus Scooter, Studsgade 31, Århus.
- 1058 SKAFTE A/S, HJALMAR, automobilfirmaet Trekanten, Ringstedvej 2, Roskilde.
- 1059 SKALS AUTO-VÆRKSTED, v. mekanikermestrene Jørgensen & Jensen, Skals.
- 1060 SKANDINAVISK AUTOMOBIL Udstyr, Forchhammersvej 11, Kbhvn. V.
- 1061 SKANDINAVISK CENTRAL AGENTUR A/S, Nansensgade 35, Kbhvn. K.
- 1062 SKANDINAVISK MOTOR Co. A/S, Østerbrogade 135, Kbhvn. Ø.
- 1063 SKANDINAVISK MOTOR Co. A/S, Østerbrogade 135, Kbhvn. Ø.
- 1064 SKANDINAVISK MOTOR Co. A/S, Østerbrogade 135, Kbhvn. Ø.
- 1065 SKANDINAVISK MOTOR Co. A/S, Østerbrogade 135, Kbhvn. Ø.
- 1066 SKARRING, PETER, FA., H. C. Ørstedesvej 28C, Kbhvn. V.
- 1067 SKIBBY SAAB SERVICE, Hovedgaden 77, Skibby.
- 1068 SKJØDT'S AUTO-VÆRKSTED, ARNE, Service-station, Tagensvej 61-63, Kbhvn. N.
- 1069 SKLANDER, OSVALD, automobilforhandler, Grimstrup pr. Maribo.
- 1070 SKOTTE, MARIUS, automobilforhandler, Nykøbingvej, Saksøbing.
- 1071 SKOV, CHRESTEN, Gudbjerg Autoværksted, Gudbjerg Sydly.
- 1072 SKOVOGAARD, CARL CHR. WULFF, vulkanisørmester, Islevdalsvej 198, Brønshøj.
- 1073 SKOVOGAARD-MORTENSEN, BRDR., Hj. af Ringvej B III og Islevbrovej, Brønshøj.
- 1074 SKOVVEJENS MASKIN-, AUTO- OG PLADEVÆRKSTED, Skovvejen, Ruds-Vedby.
- 1075 SLAGELSE AUTO-ELEKTRO A/S, Bosch Depot & Service, Sorøvej 63, Slagelse.
- 1076 SLANGERUP AUTO-SERVICE, Københavnsvej 1, Slangerup.
- 1077 SLANGERUP AUTOVÆRKSTED, Brobækgade 8, Slangerup.
- 1078 SLOT, EJNER OLESEN, automobilforhandler, Nørrevold 7, Varde.
- 1079 SLOTH, HARRY, mekanikermester, Højby Fyn.
- 1080 SLOTH, JENS DANIEL, mekanikermester, Lem Autoservice, Nørregade 21, Lem.
- 1081 SMED, NIELS, automobilforhandler, fa. Nilkron, Nørregade 3, Nørresundby.
- 1082 SMITH, CARL CHRISTIAN, direktør, Nørregade 64, Køge.
- 1083 SODE MOTOR Co. BORNHOLM, Storegade 20, Nekse og Volvo, St. Torvegade 4, Rønne.
- 1084 SOMMER, MOGENS, mekanikermester, Nyker Autoværksted, Nyker.
- 1085 SORØ MOTOR Co. A/S, Ringstedvej 41-49, Sorø.
- 1086 SPANOTOFT, JØRGEN, automobilhandler, Peter Bangsvej 33, Kbhvn. F.
- 1087 SPLID, PER GROEERS, mekanikermester, Svenstrup J.
- 1088 STAUGAARD, JØRGEN, automobiler og motorcykler, Kastanieallé 2, Sønderborg.
- 1089 STEVNS AUTO SERVICE, Sigerslevvej, Store-Heddinge.
- 1090 STHOLT, IMMANUEL, automobilforhandler, Sæby Automobilforretning, Ålborgvej, Sæby.
- 1091 STRANDVEJENS AUTOVÆRKSTED, v. Brdr. Lis, Flensborgvej 102, Åbenrå.
- 1092 STRANDVEJENS MOTOR Co., v. Jørgen Andersen & Co., Strandvejen 213, Hellerup.
- 1093 STRIBOLT, GUNNAR, automobilforhandler, Jernbrogade 12, Nyborg.
- 1094 STÆHR, ERIK, Lind Autoservice, Lind pr. Herning.
- 1095 STØVRING AUTOVÆRKSTED, Ålborgvej 3, Støvring.
- 1096 STØVRING KARROSSERIFABRIK, Hobrovej, Støvring.
- 1097 SUNDAHL, ADOLF, automobilhandler, Sorøvej 32, Ringsted.
- 1098 SUPER-SERVICE AUTOMOBILER A/S, St. Kongensgade 118, Kbhvn. K.
- 1099 SVEND'S AUTOSERVICE, Karlslunde pr. Tåstrup.
- 1100 SVENDSEN, NIELS, mekanikermester, Overlund Autoværksted, Randersvej 3, Overlund pr. Viborg.
- 1101 SVENDSEN, A/S OLUF, V. Farimagsgade 23, Kbhvn. V.
- 1102 SÆBY KARROSSERIFABRIK OG AUTOLAKERING, Sdr. Ringvej, Sæby.
- 1103 SÆBY MOTOR COMPAGNI, v. Carl Christoff Johan Sørensen og Lars Aage Brendborg, Frederikshavnvej 13, Sæby.
- 1104 SØBY & NIELSEN, A/S, Auto- og Traktorforretning, Grenåvej, Randers.

- 1105 SØNDER & G. NIELSEN, KAJ, mekanikermestre, Fåborgvej 127, Fruens Bøge.
- 1106 SØRENSEN, AAGE, benzinforhandler, Vestergade 91, Silkeborg.
- 1107 SØRENSEN, ANDERS, mekanikermester, Sjørup Autoværksted, Sjørup pr. Viborg.
- 1108 SØRENSEN, BØRGE, mekanikermester, Gartnerivej 6, Kbhvn. Ø.
- 1109 SØRENSEN, BØRGE, automobilforhandler, Elmevej 2, Frederikshavn.
- 1110 SØRENSEN, ELO, mekanikermester, Frederikssundsvej 76, Kbhvn. N.
- 1111 SØRENSEN, ERIK TAAGE, mekanikermester, Nørreport's Auto-Service, Nørreport 22, Århus.
- 1112 SØRENSEN, FREDERIK CHRISTIAN, mekanikermester, Videbæk Motorværksted, Bredgade 40, Videbæk.
- 1113 SØRENSEN, GUNNAR HOLM, mekanikermester, Aabyhøj Auto-Reparation, Silkeborgvej 280, Aabyhøj.
- 1114 SØRENSEN, HELGE CHRISTIAN, mekanikermester, »Folkvogn-Service«, Levisonsvej, Kolding.
- 1115 SØRENSEN, HENRY, automobilforhandler, Nyborgvej 3, Odense.
- 1116 SØRENSEN, INOVARD MARINUS, mekanikermester, Bjerringbro Autoværksted, Åboulevarden 4, Bjerringbro.
- 1117 SØRENSEN, JOHAN GOTTFRED, mekanikermester, Ortenvej 6, Varde.
- 1118 SØRENSEN, KAJ EGOON, kartsosserifabrikant, Vestjysk Autoopretning, Storegade 8A, Esbjerg.
- 1119 SØRENSEN, KNUD, Stensved Auto- og Motorcykelforretning, Stensved.
- 1120 SØRENSEN, PEDER SMED, mekanikermester, Hvam.
- 1121 SØRENSEN, PETER SKOVOGAARD, mekanikermester, Adsløvej, Hørning.
- 1122 SØRENSEN, SIGVARD, mekanikermester, Rask Mølle.
- 1123 SØRENSEN, THOMAS CHRISTIAN, mekanikermester, Fredensvang Runddel 10, Århus.
- 1124 SØRENSEN, THORKILD, mekanikermester, Kregme.
- 1125 SØRENSEN, THORKILD, automobilforhandler, Skælskør.
- 1126 SØRENSEN, VIOGO, automobilforhandler, Darumvej 11, Esbjerg.
- 1127 SØRENSEN, WILHELM RICHARDT, kartsosserifabrikant, Tommerup pr. Kastrup.
- 1128 SØRENSEN, VILLIAM HAASE, mekanikermester, Overlade.
- 1129 SØRENSEN & Co. A/S, ALFRED, Hårslev pr. Gamby.
- 1130 SØRENSEN & OTTE, automobilforhandlere, Ålborgvej 2, Hobro.
- 1131 SØRENSENS AUTOVÆRKSTED, BRDR., Ved Glyptoteket 2-4, Kbhvd. V.
- 1132 SØRENSENS AUTO-VÆRKSTED, ROBERT, Skælskørvej 84, Slagelse.
- 1133 TAARNBY KARROSSERIFABRIK, Bjørnbaksvej 14-16, Kastrup.
- 1134 TARP, HEINZ GÜNTHER, mekanikermester, Frøsløvej 45, Padborg.
- 1135 TEKNOLOGIEK INSTITUTS BIBLIOTEK, Hagemannsgade 2, Kbhvd. V.
- 1136 TERLØSE AUTO- & MASKINVÆRKSTED, Tersløse pr. Dianalund.
- 1137 GOODYEAR TIRE & RUBBER COMPANY A/S, THE, Århusgade 88, Kbhvn. Ø.
- 1138 THEM AUTO- OG TRAKTORVÆRKSTED, v. H. V. Kongstad Petersen & Niels Laursen, Them.
- 1139 THEM AUTO- OG TRAKTORVÆRKSTED, v. H. V. Kongstad Petersen & Niels Laursen, Them.
- 1140 THISTED MOTOR COMPAGNI A/S, Frederikstov, Thisted.
- 1141 THOMADSEN, THOMAS VIOGO, motorcykelforhandler, v. Hattenstræde 11-13, Randers.
- 1142 THOMASEN, EGOON, mekanikermester, Autocentralen, v. Thomsen & Adamsen, Kjellerup.
- 1143 THOMASSEN, CARL ERIK, mekanikermester, Autogaarden, Bøvlingbjerg.
- 1144 THOMSEN, CHRISTIAN, automobilforhandler, Storegade 89, Stege.
- 1145 THOMSEN, CHRISTIAN, mekanikermester, Frederiksbjerg Auto Service, Jægergårdsgade 103, Århus.
- 1146 THOMSEN, EGOON BAUNGAARD, automobilforhandler, Vedelsgade 115, Vejle.
- 1147 THOMSEN, HANS PETER AAGAARD, Østjysk Auto-Køler Service, Vestergrave 39, Randers.
- 1148 THOMSEN, OLAF BUNDDGAARD, motorcykelforhandler, Nygade 4, Frederikssund.
- 1149 THOMSEN, OSKAR, mekanikermester, Marienlyst pr. Virklund.
- 1150 THOMSEN, OVE, Auto Centralen, Bredgade 55-57, Videbæk.
- 1151 THOMSEN, OVE SKIBSTED, mekanikermester, Fjellerad Autoværksted, Fjellerad.
- 1152 THOMSEN, VERNER ANDREAS, mekanikermester, automobilforhandler, Ndr. Ringvej 131, Silkeborg.
- 1153 THOMSEN & SØNNER I/S, POUL, Svanholmsvej 4, Kbhvn. V.
- 1154 THORKILDSEN, ERNFT, vulkanisørmester, Glostrup Vulkaniseringsanstalt, Hovedvejen 149, Glostrup.
- 1155 THORKILDSEN, SIOURD ELGIN, mekanikermester, Tapperneje Auto Service, Tapperneje.
- 1156 THORSBO AUTOSERVICE, Ringstedgade 62, Roskilde.
- 1157 THORSTED, EVALD, mekanikermester, Evald's Auto-Service, Sønderallé, Sejs pr. Silkeborg.
- 1158 THOUGAARD, MAGNUS, mekanikermester, Hammershøj Autoværksted, Hammershøj.
- 1159 THUSEN, ARTHUR, Tim Auto Service, Tim.
- 1160 THUNE, KAJ, automobilforhandler, Sct. Jacobsvej 8, Ballerup.
- 1161 THYBORON AUTO- OG MASKINVÆRKSTED, v. mekanikermestrene Jensen & Christensen, Bredgade 29, Thyborøn.
- 1162 TIKØB AUTOVÆRKSTED, Tikøb.
- 1163 TILLING AUTOINDUSTRI, Gasværksvej 4-6, Kbhvd. V.
- 1164 TINGLEFF & MATHIASSEN A/S, Strandgade 44, Kbhvn. K.
- 1165 TIRSGAARD, EMIL MATHIASSEN, mekanikermester, Kappelgade 5, Vejle.

- 1166 TOFT, HARALD, automobilforhandler, Toft & Egeberg, Reservevej 60, Skive.
- 1167 TOFT & LARSEN, automobilforhandlere, Vinderød Skov 9, Frederiksværk.
- 1168 TOLSGAARD, BRDR., mekanikermestre, Frederiksalldé 81, Århus.
- 1169 TOMMERUP, H., redaktionssekretær, Åhavevej 86, Silkeborg.
- 1170 TORKILDSTRUP AUTOMOBILFORRETNING, Torkildstrup pr. Kirke-Såby.
- 1171 TOUSTRUP, ERIK TEILMANN, benzinforhandler, Stormgade 206, Esbjerg.
- 1172 »TREKANTEN«, v. mekanikermester Viggo Brøndum Andersen, Frederiksværkvej, Frederikssund.
- 1173 »TREKRONER«, Autoværkstedet, Trekronervej 4, Viborg.
- 1174 TÄSTENSEN, CARL ANDREAS CHRISTIAN, forretningsfører, G. M. Motorcompagniet, Hammel.
- 1175 TØLLØSE AUTO SERVICE, Vestergade, Tølløse.
- 1176 TØNDER AUTOMOBILHANDEL, A/S, Kongevejen 16, Tønder.
- 1177 UGGERHØJ, A/S KNUD, Sæbyvej 4, Frederikshavn.
- 1178 UHRSKOV, TAGE, kontorchef, cand. polit., Håndværksrådet, H. C. Andersens Boulevard 20, Kbhvn. V.
- 1179 ULRICH'S AUTOVÆRKSTED, Bjæverskov.
- 1180 VANLØSE AUTO-GUMMI SERVICE, Ålekistevej 174-176, Vanløse.
- 1181 VANLØSE AUTOHANDEL, Ålekistevej 184-186, Vanløse.
- 1182 WARMING'S EFTF. A/S, P., Bosch Depot, Ålborg.
- 1183 VEDBÆK AUTOVÆRKSTED, Stationsvej 12, Vedbæk.
- 1184 VEDEL-NIELSEN, A/S AAGE, Vingårdstræde 17, Kbhvd. K.
- 1185 WEINREICH, CARL, Snerthinge A/S, Snerthinge og Kalundborg.
- 1186 WEINREICH & Co., CARL, Autogaarden A/S, Smedelundsgade 33, Holbæk.
- 1187 VEJGAARD, ANDERS VIGGO, automobilforhandler, Enghavevej 7, Ringkøbing.
- 1188 VEJLE SLIDBANEFABRIK, Fiskergade 10, Vejle.
- 1189 ØSTERGAARD, VEJVAD, Automobilforhandler, Samsøgade 2, Esbjerg.
- 1190 VESTERBROS MOTOR Co. I/S, Amerikavej 12-14, Kbhvd. V.
- 1191 VESTERGAARD, ELO, karrosserifabrikant, Nykøbing F. Karrosserifabrik, Gåbensevej 102, Nykøbing F.
- 1192 VIBORO SLIDBANEFABRIK A/S, Industricentret, Viborg.
- 1193 VIG AUTO-CENTRAL, Holbækvej 6, Vig.
- 1194 VILLABYERNES AUTO-SERVICE, Hyldegårdsvej 61, Charlottenlund.
- 1195 VILLADSEN, CARL, automobil- og motorcykelforhandler, Søndergade 14, Flauenakjold.
- 1196 VILSMARK, AAGE, mekanikermester, Ebberup Autoværksted, Ebberup.
- 1197 WINTHER, JØRGEN, mekanikermester, Anbækvej, Hammel.
- 1198 WINTHER & MØLLER, Sønderborg Autoopretning, Grundtvigsallé 180, Sønderborg.
- 1199 VIRUM AUTOCENTRAL, Virumgårdsvej 7, Virum.
- 1200 VIRUM AUTOVÆRKSTED, Kollevbakken 1, Virum.
- 1201 VOIGT & RASMUSSEN A/S, Perlegade 93-95, Sønderborg.
- 1202 VOJENS AUTO SERVICE, v. Brandt & Jensen, Vestergade, Vojens.
- 1203 WOLLESEN, HOLGER, mekanikermester, ESSO Service, Hellevad.
- 1204 VORDINGBORG MOTOR Co., Næstvedvej 42, Vordingborg.
- 1205 VORDINGBORG VULKANISERINGANSTALT, v. vulkanisermester Marius Andersen, Algade 95, Vordingborg.
- 1206 WOSNY, HENRIK, motorcykelforhandler, Frederiksgade 27, Odense.
- 1207 WRÅA, PETER, automobilforhandler, Rødkærsbro.
- 1208 VULCANO, VULKANISERINGANSTALTEN, Ahlgade 65, Holbæk.
- 1209 VULCANO, VULKANISERINGANSTALTEN, Fisketorvet 4, Slagelse.
- 1210 VULKANO, Åboulevarden 45, Horsens.
- 1211 WÄRNSTRÖM, NIELS, automobilforhandler, Ny Grenåvej, Randers.
- 1212 WÆVER A/S, SVEND, Jomfrustien 6, Haderslev.
- 1213 ØRUM-PETERSEN A/S, J., automobilforretningen, Herning.
- 1214 ØRUM PETERSENS KARROSSERIFABRIK A/S, J., Herning.
- 1215 ØSTERBRO KARROSSERIFABRIK, Landskronagade 25, Kbhvd. Ø.
- 1216 ØSTERGAARD, AKSEL, mekanikermester, Skelhøj Autoværksted, Skelhøj.
- 1217 ØSTERGAARD, ANDREAS, grosserer, Wichmandsgade 5, Odense.
- 1218 ØSTERGAARD, ENGELBRECHT, mekanikermester, Hovedgaden 55, Sdr. Omme.
- 1219 ØSTERGAARD, EJVIND, automobilforhandler, Bispensgade 96, Hjørring.
- 1220 ØSTERGAARD'S AUTOVÆRKSTED, CHRISTIAN, Brogade 9, Næstved.
- 1221 ØSTERGAARD'S EFTF. A/S, TH., Jernbanegade 15-17, Nykøbing F.
- 1222 ØSTERLUND, ERNST, mekanikermester, Randersvej 8, Ry.

*DEN DANSKE MOTORBRANCHE er trykt på specielt fremstillet ekstra glittet tryk 4082 fra A/S De forenede Papirfabrikker. Det biografiske afsnit i bind I er sat med Linotype Excelsior, og bind II er sat med Intertype Baskerville, Klicheerne er udført på A/S H. Matzens Clichéanstalt, og indbindingen er foretaget i Edm. Jørgensen & Co. Bogbinderi A/S. Trykt hos J. Jørgensen & Co Bogtrykkeri i 1325 nummererede eksemplarer, hvoraf dette er nummer*

