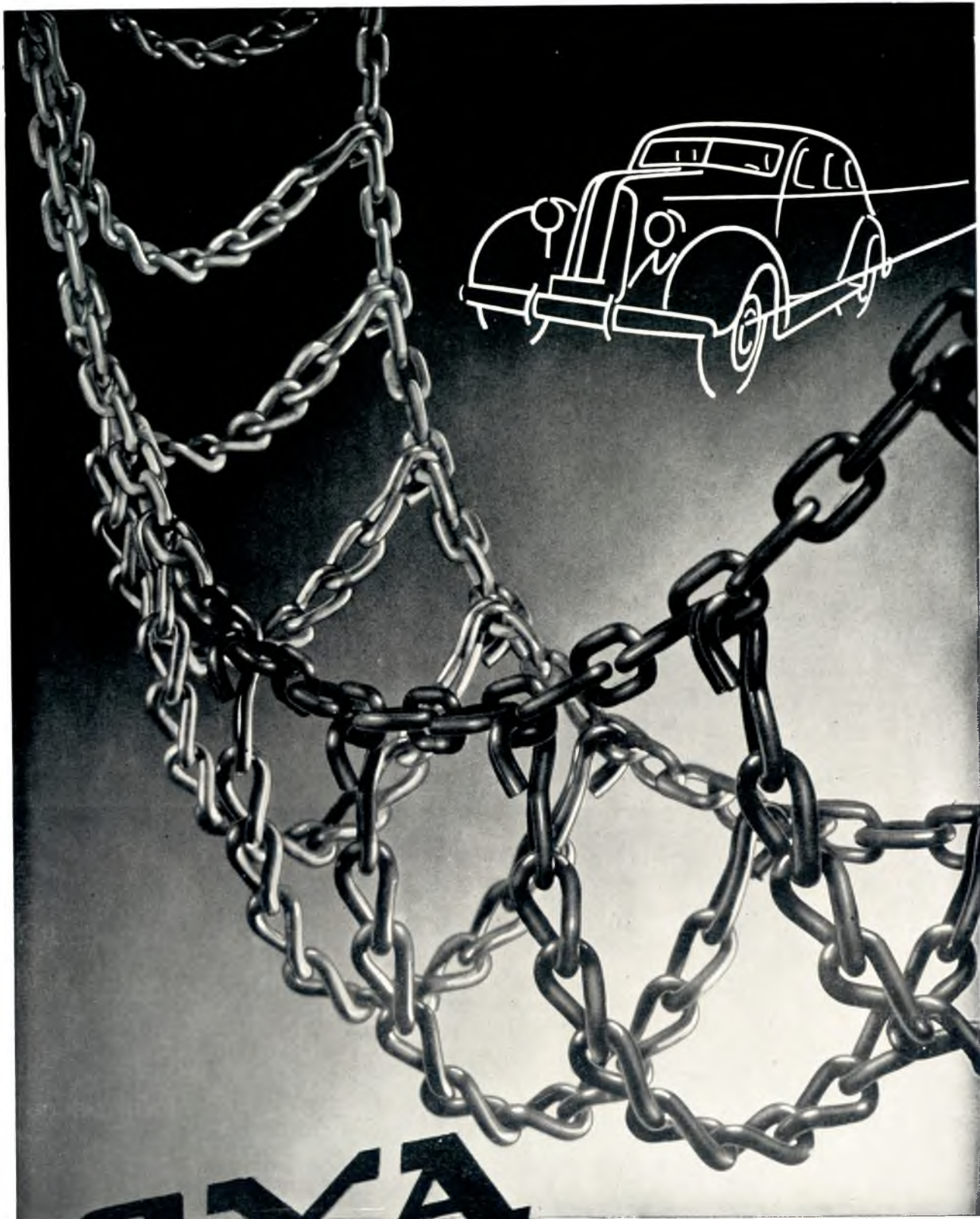


Bilekonomi



God Jul 1938!



SYA

snökedjor

— världsbekanta för sin slitstyrka

Tillverkare: ÅSBROHAMMAR — SPÅNGSHOLMS BRUK, SYA
Försäljes av: BILGARNAS INKÖPSCENTRAL — STOCKHOLM

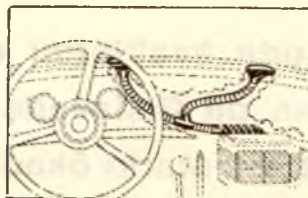
ic-nyheterna

20-

December 1938

Nedanstående varor säljas av
Bilägarnas Inköpsföreningar landet runt.

Demco bilvärmare med varmluftskompressor mod. Standard



Mod. Standard är en specialbyggd bilvärmare av stor kapacitet. Tystgående motor med centrifugalhjul och fläkt samt kontrollventil för varmluftsspolning av vindrutan och fotvärmare.

Ytterhöljet är i ljus stålgrå färg med förkromade beslag och går väl i stil med den moderna bilens interiör. Apparaten levereras med reostatskontakt för flera hastigheter och alla nödvändiga tillbehör.

Utvänd. mått: höjd 178 mm., bredd 228 mm. och djup 114 mm.

Mod. Standard 6 volt	Kr. 65:—
Mod. Standard 12 volt	» 70:—
N:r 7. Kopplingsanordning för dubbeluttag till vindrutan för mod. Standard	» 20:—

Chanson bilvärmare



Vacker, modern horisontal bilvärmare med grå färgad mantel o. förkromade, vridbara frontluckor. Denna modell är speciellt lämplig för de senaste strömlinjeformade bilmodellerna, som van-

ligtvis ha begränsade utrymmen i framvagnen.

Denna bilvärmare är försedd med Chanson patenterade vridbara fästeanordning — med vilken man riktar värmen efter önskan i bilen.

H-4. Chanson bilvärmare, 6 volt.....	Kr. 60:—
H-4. » » 12 »	» 65:—

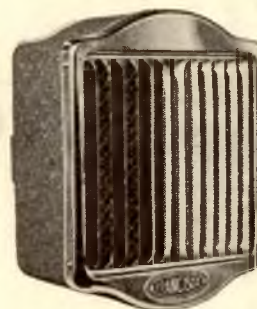
Challenger bilvärmare

En högklassig bilvärmare passande Opel m. fl. juniorvagnar samt lastbilar till ett mycket lågt pris.

Ytterhöljet är lackerat i mahognyröd vacker färg med ljuslackerat galler för fronten. Överdimensionerad koppar radiator med hög värmeeffekt, samt försedd med rostfria vattenrör av koppar. Levereras med reostatskontakt samt alla nödvändiga monteringsstillbehör.

Utvänd. mått: höjd 215 mm., bredd 178 mm., djup 95 mm.

Challenger bilvärmare, 6 volt	Kr. 45:—
Vindrutekoppling n:r 1 bestående av en extra lucka, 1,065 mm. lång slang och munstycke med sugfot. passande Challenger.....	Kr. 15:—



Gummibladsfläkt

En högeffektiv, elektrisk gummibladsfläkt som håller vindrutan fri från is och frost samt för ventilering av bilen. Lätt monterbar med 2 universal-fästen, 6 eller 12 volts tystgående motor med låg strömförbrukning samt strömbrytare för två hastigheter. Bladdiameter 5 1/2", största djup 108 mm.

N:r 551. Gummibladsfläkt, 6 volt.....	Kr. 20:—
» 551. » 12 »	» 23:—



Det märks på åtgången om puddingen är god

Den goda kvaliteten och de låga priserna på Gislaveds bilringar ha skapat en starkt ökad efterfrågan.

Gislaved Cord är en bra bilring, som icke är överträffad av något annat bilringsmärke.



GISLAVEDS OMSÄTTNING AV BILRINGAR

Är Ni med bland
dem som utnytt-
jat fördelarna
av att köra på

1928

1936

1937

10 mån. 1938

GISLAVED

Cord

— ledande i Sverige

Inför ett nytt arbetsår . . .

IC-rörelsen har under år 1938 kunnat inregistrera nya betydelsefulla framgångar. De anslutna föreningarnas totala försäljningar ha ökat med cirka 3 miljoner kronor och uppgå för 1938 till 15 miljoner kronor. Centralorganisationens försäljning till föreningarna har under 1938 ökat med 1 miljon kronor eller från 6,5 till 7,5 miljoner. Att skillnaden mellan föreningarnas och IC:s försäljning är så pass stor är beroende på, att en del föreningar på grund av sitt läge och andra praktiska skäl varit tvingade köpa brännolja produkter vid sidan om IC.

Det ekonomiska resultatet av rörelsens verksamhet är bättre än någonsin tidigare och som följd härav beräknas föreningarnas sammanlagda återbäring till sina medlemmar för 1938 överstiga 1 miljon kronor. Förutom denna återbäring har rörelsens medlemmar erhållit direkta förmåner genom föreningarnas allmänna prispolitik. Att IC-rörelsens prisreglerande verksamhet allmänt uppskattas bland bilägarna bevisas genom de stegrade försäljningssiffrorna och ökat medlemsantal.

Brännoljemarknaden inom landet har under året präglats av en ovanlig stabilitet. Den prissättning, som tillämpats, har varit förmånlig för konsumenterna. Inom de övriga nordiska länderna, där priserna tidigare legat högre än i vårt land, har under året en justering genomförts, så att man numera kan anse att prissättningen på brännolja, i första hand bensin, är tämligen likartad i hela Norden. Den låga prissättningen på den svenska marknaden hade stor betydelse för denna prisreglering.

IC-föreningarnas samlade bensinförsäljning har under året närmat sig 40 miljoner liter. Av denna kvantitet har centralorganisationen förmedlat nära 30 miljoner liter. Den totala



förbrukningen av bensin uppskattas för år 1938 till 670 miljoner liter mot 600 miljoner liter under 1937. Av den totala konsumtionen går således fortfarande ungefär 5 procent över IC-föreningarnas stationer.

IC-rörelsen kan också inregistrera betydande framgångar på andra områden inom sin varuförmedling. Sålunda har rörelsens egna motorsmörjor, Indianolja, vunnit ett ännu allmännare förtroende. Försäljningen av denna artikel har under året ökat med närmare 100.000 kg. jämfört med 1937 och uppgår för året till nära 600.000 kg.

Den svenska bilgummimarknaden har under året varit föremål för en fullständig omläggning i och med att bilringsskatten från och med 9 maj slopades. Denna åtgärd hade som bekant den omedelbara följden, att priserna rätt hastigt reducerades med nära 50 procent. Vi erinra om, att Gislavedsfabriken i detta avseende gick i spetsen genom att omedelbart då skatten slopades genomföra denna prisreducering.

Förbrukarnas uppskattning av denna åtgärd avläses bäst i IC:s försäljningssiffror. Under 1937 såldes genom IC-rörelsen 4.025 bildäck och 3.980 bilslangar. Under 1938 uppgår dessa siffror till 8.220 bildäck och 7.065 bilslangar. Det planerade väldiga utbyggandet av den svenska bilgummiproduktionen är ett resultat av gummiskattens slopande och kommer säkerligen att betyda en fortsatt fördelaktig prissättning på den svenska marknaden och ännu bättre kvalitéer.

Den goda samköpsandan och fasta tron på samverkans stora betydelse har under året ytterligare stärkts såväl inom föreningarna som i föreningarnas samarbete med centralorganisationen. Förvaltningen ute i föreningarna har också präglats av stegrat ansvar och förutseende. Detta inger goda förhoppningar på rörelsens framtida möjligheter att tillvarata medlemmarnas intressen i den fortsatta kampen mot stora kartellsammanslutningar och väldiga kapitalintressen.

Under förhoppning att dessa önsknings skola uppfyllas framföra vi härmed ett hjärtligt tack till alla våra föreningar, deras ledare och medlemmar för det goda resultatrika samarbetet under 1938 och önska vi Eder alla En Angenäm Julhelg och Ett Gott Nytt År.

BILÄGARNAS INKÖPSCENTRAL
Styrelsen.



SÅ VAR DET DÅ

SÅ ÄR DET NU...

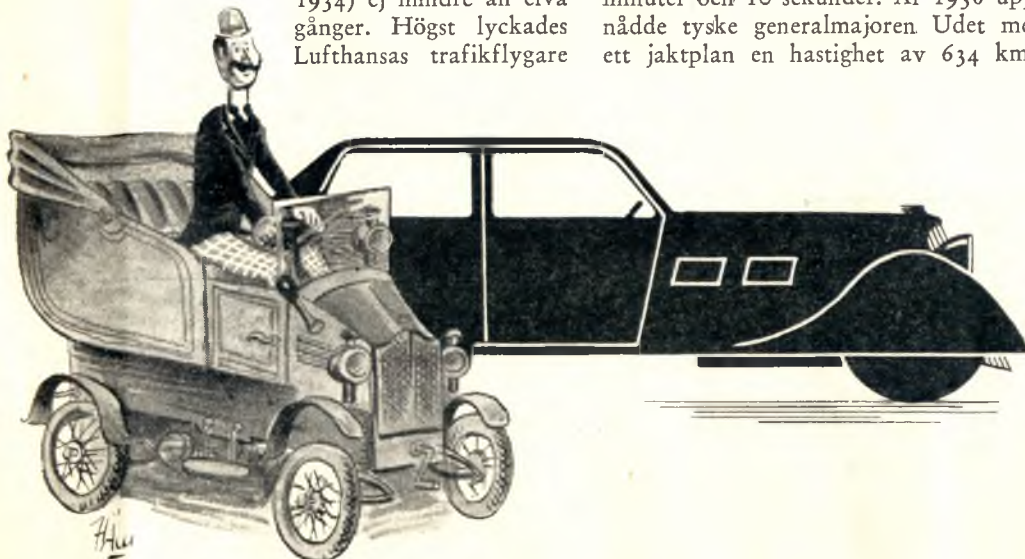
En blick i fakta och siffror på "jubileums-året 1938" och på åren anno dazumal
av MACSON

För 40 år sedan.

1898 förolyckades tysken Otto Lilienthal vid ett försök med segelflygning. Ledd av studium av fåglarnas flykt hade han lyckats konstruera ett plan, varmed han tillryggalagt sträckor upp till 400 m från en utgångshöjd av 30 meter. Han hade för sig att man med segelflyg inte kunde komma över utgångspunktens höjd, men han ville lära sig flyga genom att segla för att, när han hunnit balansera ut sitt plan, försöka anbringa motor däri och därmed behärska konsten att även stiga uppåt.

Störtningen satte emellertid punkt för vidare försök. Inte förrän 1906 var det som brasilianaren Santos Dumont i Paris lyckades lyfta 6 meter från marken och hålla sig i luften i 21 1/5 sekund. På denna tid hann han framåt en sträcka av 226 meter — d. v. s. han flög något fortare än en löpare kan springa sträckan på. 24 hkr. behövdes för denna den första verkliga motorflygningen.

1938 slogs i Rhön segelflygets höjdrekord (4,350 meter satt av Dittmar 1934) ej mindre än elva gånger. Högst lyckades Lufthansas trafikflygare



Dreschsel med en Minimoa komma, 7.070 meter över startpunkten eller 8.100 meter över havet. Dreschsel kunde ha flygit högre, men han hade ingen syrgasapparat med och måste därför uppgge försöket att komma högre.

Den längsta med segelflygplan tillryggalagda sträckan vid Rhön-tävlingarna noterade Späte med 445 km, eller ganska nära världsrekordet för segelplan, som ryssen Victor Rastorgoueff håller med 652 km. Tillsammans tillryggalade deltagarna i Rhönveckan en sträcka av 75.900 km, eller två gånger runt jordklotet.

För 30 år sedan.

1908 lyckades fransmannen Henry Farman för första gången utföra en flygning där planet återvände till utgångspunkten. Han startade med sitt biplan och flög till ett 1 km från starten uppsatt stångmärke, rundade detta och återvände till starten. Året därpå (1909) flög fransmannen Louis Blériot över engelska kanalen, 1913 flög Roland Garros över Medelhavet.

1938 flög amerikanen Howard Hughes jorden runt på 3 dagar, 19 timmar, 8 minuter och 10 sekunder. År 1938 uppnådde tyske generalmajoren Udet med ett jaktplan en hastighet av 634 km/t

och den engelske flygkaptenen M. J. Adam nådde en höjd av 16.440 m över havet. Det sistnämnda rekordet slogs kort därefter av den italienske överstelöjtnanten Pezzi, som nådde 17.074 meters höjd. Udets hastighetsrekord lär ej heller bli långlivat — i London håller Lord Nuffield på att bygga ett flygplan av racertyp som beräknas skall göra 880 km/t.



För 35 år sedan.

1903 passade Henry Ford på en vinterdag när sjön Michigan var frusen, hällde ut aska längs ytan för att få hjulen att fästa och satte iväg för fullt med sitt dåvarande »fartvidunder». 123,3 km/t blev resultatet, som var amerikanskt rekord på den tiden. Året därpå körde W. K. Wanderbilt med en Mercedes 128,7 km/t på Daytona Beach' strand. Ford ville ta igen rekordet, men hade inte råd att försöka en gång till.

1938 körde engelsmannen, kapten George Eyston vid Bonneville Flats i

U. S. A. 575,340 km/t, medan hans landsman, körsnären John Cobb nöjde sig med 563,471 km/t. Cobb kunde ha nått högre fart men hade inte tid att stanna kvar i U. S. A. för ett andra försök. Bilrekorden hade nu nått sådan höjd att 50 km/t i ökningen av farten på en mile motsvarade 0,8 sek. körning.

För 40 år sedan.

1898 satte fransmannen de Chasseloupe världsrekord för bilar genom att med en Jeantaud köra 63,157 km/t. Världsrekord fanns då ej noterat för motorbåtar och flygplanen fick sitt första rekord först 1906 med futtiga 41,3 km/t. Första bätrekordet kom 1903 med Napiers 31,1 km/t.

Båten var snabbare än bilen till 1907, ty Henry Farman körde båt med 52,7 km/t, överträffande Santos Dumonts 41,3. Först 1913 överträffade flyget 200 km/t, det var fransmannen Prévost som flög 203,8 km/t, vilket dock ej kunde överträffa bilrekordet, satt 1910 på Daytona Beach av Barney Oldfield med Benz, 211,264 km/t. Först under världskriget blev flygplanen snabbare än bilarna, men ingen har antecknad namnet på den förste flygare som passerade det jordbundna fordonet i fart.

1938 körde George Eyston bil 575,340 km/t, Sir Malcolm Campbell körde motorbåt 210,8 km/t, medan Agellos flygrekord från 1934, 709,3 km/t, fick stå orubbat. Det sistnämnda lär ha överträffats av militärmaskiner (Heinkel He-112 U) men hemlighållits av militära skäl.

För 20 år sedan.

1918 var svenska flygvapnets moder-naste plan det Thulinbyggda Morane-Parasol, försett med en roterande motor om 90 hkr. Toppfart 144 km/t.

1938 beställde samma svenska flygvapen fjärrspaningsplan av typ Bréguet-691 med tvenne 700 hkr. motorer och en toppfart av 480 km/t på 4.000 m. höjd. Medan Thulinaren som max. kom upp i 144 km/t är Bréguets laddningsfart, d. v. s. den minsta fart planet kan göra utan att »sjunka igenom» omkr. 130 km/t. Och medan Thulins bästa höjd var 3.000 m går Bréguet upp till 9.000 m. Ett Thulinplan, som sedan blev Finlands första krigsmaskin, gjorde 1918 en »bragdflygning» Umeå—Vasa. Bréguet går Stockholm—Kairo utan mellanlandning.

För 15 år sedan.

1923 infördes i Sverige den »välsig-nelse» som kallas bilskatt. Det fanns det året fordonsskatt och gummiringsskatt

(Forts å sid. 9)



Vad är en inköpsförening?

— Vad är en inköpsförening? Frågan kan synas omotiverad i denna tidning, ty alla som läsa Bilekonomi veta ju vad en inköpsförening är och vad IC-organisationen vill.

Det är missförhållandena inom bilismens varuanskaffning, som utgjort bakgrunden till IC-föreningarnas bildande. Dessa missförhållanden ha varit en följd av den dominerande maktställning, som vissa av främmande intressen kontrollerade kapitalkoncerner lyckats förvärva. Att rätta till detta, att sätta en spärr för trusternas maktmissbruk och att giva bilägarna medinflytande på prisbildningen har varit och är fortfarande meningen med inköpsföreningarnas verksamhet.

Det är således ett rent praktiskt, ekonomiskt ändamål som driver IC-rörelsen framåt. Den solidaritet, som IC-föreningarna måste bygga sitt ar-

bete på, har alltid en praktisk uppgift: att skapa fördelar för dessa föreningars medlemmar.

Är IC-organisationen en ideell rörelse? Många mena att ekonomi och idealitet äro två begrepp, som icke böra nämnas samtidigt. För detta betraktelsesätt kan IC-rörelsens anspråk på att även ha en ideell sida knappast räkna på att vinna godkännande, ty det praktiska, ekonomiska syftet bakom inköpsföreningarna är ju fullt uppenbart.

Många vilja anse — och handla även efter den principen — att det ekonomiska livet är och alltid måste vara en allas kamp mot alla, att, som ordspråket säger, »den enes bröd är den andres död». Gentemot denna ekonomiska rövarmoral står den åskådning som gör gällande, att det ekonomiska livet måste byggas på en annan grund, på samverkan och

hänsyn, på rättvist byte av tjänster och varor till ömsesidig fördel.

En sådan ekonomisk ordning kan icke identifieras med något visst ekonomiskt system, ty dess förverkligande är säkerligen mindre ett teoretiskt organisationsproblem än en fråga om sinnelag och livsinriktning hos de enskilda individerna.

Med full respekt för alla företag och företagsformer, som vilja vinna och hävda sin ställning i fri tävlan med andra, gör sig IC-organisationen till tolk för den uppfattningen, att en stark samköpsverksamhet är ett värdefullt led i strävandena att bygga upp en rättvis och effektiv ekonomisk ordning i vårt samhälle.

Varje medborgare har rätt att söka höja och stärka sin ekonomiska ställning genom en positiv insats och medverkan i det hela. På varje område, inom alla hederliga yrken och sysselsättningar, finnes plats för en sådan insats.

Medlemmarna i inköpsföreningarna vilja också vinna ekonomiska fördelar, men icke på andras bekostnad, utan sådana fördelar som kunna skapas genom att flera hjälpas åt med förenade krafter mot gemensamt mål. Vi inom IC-organisationen äro icke ensamma om att tro på det fria samarbetets stora betydelse för att skapa trygghet och säkerhet; denna idé har mer och mer satt sin prägel på det moderna Sverige, i många former, på olika områden, i skilda yrkesgrenar. I inköpsföreningarna samlas också personer från alla sysselsättningar och samhällsställningar, från trafiken, handeln, industrin, från stad och land. Detta måste vara IC-rörelsens styrka och ge goda förutsättningar för framtiden.

Tusentals bilägare från alla yrken och samhällsställningar äro representerade i inköpsföreningarna.



**Harald
Martin**

JUL och NYÅR

i luften

Här

Julen i luften! Det låter litet svalt för våra breddgrader men är en eftersträvad verklighet längre söderut. Och trafikverkens brådska inför årets största helg gäller där i hög grad också flygmaskinerna. Från Australien, Afrika och Sydamerika sändas jul- och nyårshälsningar till Europa med särskilda julpostflygplan, och från Chamonix få gästerna under jul och nyår göra turistfärder runt om och över Mont Blanc i varma och bekväma flygplan. Även i Sverige ha vi från och med julen 1932 fått dylrika fjällflygningar i Jämtland. Jultransporter pr flyg av blommor och annat lättare gods ha pågått i flera år, och många enskilda personer ha haft sina upplevelser i luften under jul- eller nyårsfirandet. Så nog kan man numera tala om jul och nyår i luften.

Det var julen 1931 som engelska generalpoststyrelsen för första gången gjorde det möjligt att sända jul- och nyårs-post samt julpaket med ett särskilt julflygplan till Sydafrika samt norra och södra Rhodesia. Samtidigt avgingo flygplan i motsatt riktning med hälsningar till London och det övriga Europa. Tack vare flygmaskinen nådde sålunda julposten mellan Kap och London fram på elva dagar mot tre veckor à en månad förr om åren. Så småningom har det ju blivit reguljär flygtrafik mellan ovan-nämnda orter.

Julen 1931 företogs också den första julpostflygningen mellan Australien och England, och den blev litet äventyrlig. Det var den 19 november 1931 som Australian National Airways' 3-motoriga maskin »Southern Sun» startade från ön Tasmanien för att i tid hinna med den första julpostflygningen mellan Australien och England och åter. Redan vid första starten var jultomten uppe i över 10.000 brev, och när flygplanet nådde Brisbane på väg till Sydney, hade julposten svällt ut till den grad, att det

endast fanns plats för en passagerare, överste Brinsmead, som var inspektör för civilflyget i Australien. Den 23 november lämnade »Southern Sun» Australien vid Port Darwin och hade då 607 kg. jul- och nyårspost ombord, vilket motsvarar ungefär 53.000 jultomter.

När flygplanet den 26 november skulle starta från Alor Star på Malackahalvön, hade det fått för många julhälsningar ombord. Detta hade till följd, att maskinen skadades fullständigt vid de upprepade startförsöken, och det såg nu hopplöst ut för den första julluftposten från Australien till England. Men då satte sig den kände världsomflygaren Kingsford-Smith, som var chef för det australiska luftfartsbolaget, själv vid spakarna på en annan maskin, »Southern Star», och flög med denna från Sydney den 30 november för att övertaga julluftposten från det havererade flygplanet i Alor Star. Men olyckan var alltså jämt framme. När Kingsford-Smith sålunda skulle landa i Port Darwin den 2 december, kolliderade landningsstället med telefontrådar och ramponerades. Reparationsarbetena sattes genast i gång

och dagen därpå kunde den världsberömda flygaren fortsätta till Kupang och Singapore och nådde Alor Star den 4 december. Så snart »Southern Sun's» julpost stuvats in i Kingsford-Smiths maskin, fortsatte han omedelbart den avbrutna färden och kom till Rangoon den 6 på kvällen. Kalkutta nåddes dagen därpå och följande natt Karachi, varifrån Kingsford-Smith följde den ordinarie England—Indienrouten. I Lyon blev han uppehållen några dagar på grund av svårt väder och anlände slutligen till Croydon den 16 december. Redan dagen därpå anträdde återfärden, och själva nyårsdagen kunde Kingsford-Smith avlämna nyårshälsningarna från Europa till det australiska postverket i Sydney. Sedan ett par år är det reguljärt flyg även mellan England och Australien, och färdtiden är mindre än en vecka.

Men även flygentusiasterna kunna numera få fira jul och nyår i luften åtminstone någon kortare tid. Londonborna kunna sålunda glädja sig åt speciella julflygplan för rundflygningar under helgen, vilka äro invändigt dekorerade i julens tecken med mistel och andra tillbehör, och julglöggen saknas inte heller. Även jultomten är med på julfärderna över London, ty stewarten uppträder i

*Henry
Farman
flyger ny-
årsafton
1909.
T. h.
Charles
Lindbergh.*



denna skepnad vid dessa tillfällen. Vad jultomten och flyget beträffar, så har det varit brukligt på Tempelhof vid Berlin sedan flera år tillbaka, att ett större flygplan tillhörigt Lufthansa på julafton svävat ned från skyarna, en jultomte stigit ut ur kabindörren och till de församlade barnen utdelat julpaket, som äro gåvor i stil med dem vi pläga skänka barnen i Stockholm. För att väcka intresse för luftfarten hos det uppväxande släktet har man därefter låtit barnen följa med upp på en rundtur över Berlin under juldagarna. Engelsmännen ha även sedan en del år tillbaka haft en särskild flygmaskin med jultomtar. Den landar på någon av Londons flygplatser, varefter tomtarna utdela julgåvor åt barnen. I Amerika förekommer något liknande, men där släpper man ned en uppstoppad jultomte med fallskärm, varefter paketen utdelas från flygplanet, när detta landat.

passagerare, ty denne placerades var som helst på undervingen bakom flygaren och fick i de mest obekväma ställningar hålla sig fast i ribbor och stag bäst han kunde.

Allas vår flygidol Charles Lindbergh var som postflygare utsatt för ett mindre angenämt flygäventyr själva julafton 1926. Han lyfte sålunda den 24 december från flygfältet vid S:t Louis kl. 4.20 em. med julpost till Chicago och gjorde ett par minuters uppehåll vid Springfield efter en timmes flygning för att där mottaga ytterligare post. Charles satte sedan kurs på Peoria. Omkring tjugufem miles norr om Springfield föll mörkret på, molnen sjönko ned till närmare 100 meter, och det började snöa helt lätt. Sikten blev allt sämre, och när han passerade Pekin voro stadens lyktor otydliga från endast 60 meters höjd.

Efter att ha kretsat i närheten av Peoria



Julposten går med flyg.

vände därför om åt sydväst mot mindre befolkade trakter för att det störtande planet ej skulle ställa till någon olycka och började klättra upp i ett försök att komma över molnen, innan han hoppade. Huvudbehållaren blev tom kl. 8 em. och reservbehållaren tjuvot minuter senare. Höjdmätaren visade då något över 4.000 meter, men ändå tycktes molnen sträcka sig åtskilliga hundra meter högre. Lindbergh stängde därför av gasen och stod just i begrepp att kliva över förarrummets högra sida, då högra vingen började sjunka. I detta läge skulle planet få fart och gå i spiral åt höger samt möjligen slå till fallskärmen efter första varvet. Lindbergh återvände därför till rodren, rätade upp maskinen och dök sedan ned över vänstra kanten av förarrummet, medan hastighetsmätaren angav

Moderna jultomtar — engelska flygare dela ut julklappar åt barn i London.



De första som firade en nyårsafton med en flygfärd, voro sålunda den kände flygpionjären Henri Farman och en fransk journalist, som Farman hade med sig som passagerare för att på årets sista dag 1909 slå världsrekord i flygtid med passagerare. Farman lyckades också med sin gamla drakmaskin kusa omkring i en och tre kvarts timme kring Chalön och vann därmed ett pris på 20.000 francs, som inte var någon föraktlig nyårsgåva. Men helt säkert hunno det svunna årets alla märkligare händelser passera revy för flygpassagerarens inre öga, såsom fallet alltid är vid någon överhängande fara. Och det var sannerligen på den tiden en spännande flygtur som

under 30 minuter utan att kunna upptäcka några orienterande ljuspunkter i dimman, beslöt Lindbergh sig för att försöka finna bättre väderleksförhållanden genom att flyga i nordöstlig riktning mot Chicago. Bensinförrådet räckte inte heller för att vända tillbaka till S:t Louis, även om han kunnat hålla direkt kurs på flygfältet. Alltså fortsatte han att under den närmaste halvtimmen flyga i nordöstlig riktning på först 700 meters höjd och därefter på 200. När ungefär 10 minuters bensin återstod i behållaren och fortfarande icke den minsta kontur av något föremål på marken kunde urskiljas, beslöt Lindbergh att lämna flygplanet hellre än att försöka landa på måfå. Han

112 km. i timmen och höjdmätaren 4.000 meter. Den djärve piloten drog i fallskärmens utlösningssring genast efter det han gått klar för flygplanet stjärt, och fallskärmen fungerade utmärkt.

Det snöade och var kallt, där Lindbergh svävade mellan himmel och jord denna julafton. Under den första minuten eller så omkring föll fallskärmen mjukt, men sedan började den svänga häftigt, vilket för Charles blev en dans helt olika den vi andra jordbundna människor äro vana vid kring julgranen denna afton. I fem minuter fortsatte fallskärmen denna dans med julpostflygaren och lät sig ej hejdas. Till slut riktade

Lindbergh sin skarpa ficklampa nedåt, men marken syntes så tvärt, att han landade rakt på ett taggtrådsstängsel, vars taggar likväl ej förmådde genomtränga den tjocka flygdräkten och ännu mer förbistra tillvaron för Charles Lindbergh julafton 1926.

När Richard Byrd låg med sin stora sydpolsexpedition i »Little America» på isbarriären i Rosshavet vid Antarktis åren 1929—30, passade han på att fira årsskiftet med en flygtur in över Axel Heibergglaciären. Tillsammans med ett halvt dussin av sina män steg han vid tiotiden på kvällen — vintermånaderna äro i dessa trakter högsommar med dager dygnet runt — den 31 december 1929 ombord på det stora, tremotoriga Fordplanet »Floyd Bennett», med vilket han en månad tidigare gjort den uppmärksammade flygfärden till Sydpolen. Vid halv tolvtiden var flygplanet framme vid den geologiska expeditionens läger vid ovannämnda glaciär, där nyårsgåvor utdelades. Strax därefter svävade emellertid den silvervita jättefågeln åter i närmare 50 graders kyla över de öde snövidderna, och när det nya året bröt in under kyrkklockors mäktiga malmklang i radion ombord, tömde flygplanets besättning ett glas champagne för dess välgång. I sanning en märklig nyårsupplevelse.

En engelsk ingenjör lyckades för några år sedan klara sig från ett till synes ofrivilligt firande av julen i Afrikas urskogar. Han befann sig i det inre av Afrika, åtskilliga mil från Broken Hill i Rhodesia, där arbetet, som fordrade hans närvaro, ej hann avslutas i tid för att ingenjören skulle kunna taga sig hem till London och fira julen där i familjens sköte. En sådan resa tar nämligen i vanliga fall fem veckor, och arbetet blev färdigt först åtta dagar före jul. Men ingenjören var inte rädlös. Det avgick ett postflygplan från Broken Hill, som skulle hinna fram till Croydon till julafton, men tyvärr befordrade det engelska luftfartsbolaget då ännu inte passagerare på denna flygroute utan endast post. I samråd med flygstationspersonalen fann ingenjören då på den lösningen att befordra sig själv som postpaket till London. Han blev noggrant vägd och försedd med frimärken till ett värde av 3.500 kronor, och om resan alltså blev litet dyr och obekvämlig bland mängden av postsäckar, så kom engelsmannen i alla fall hem till julen och helt säkert som den mest överraskande julklassen till familjen.

Så var det då ... (Forts. fr. sid. 5) men ej bensinskatt. Totalsumman av första bilskatten var 6.711.506 kr.

1938 slopades gummiringsskatten, men höjdes bensinskatten (som tillkom 1924 med 5 öre per liter) från 10 till 12 öre. Slutsumman 1938 kom att bli 117.124.378 kr. Man beräknar att nästa års bilskatt kommer att uppgå till omkr. 130 miljoner kronor och därmed kan man säga att Sveriges bilfolk bidragit till vägunderhåll med i runt tal 1 miljard kronor. Har vi fått valuta för pengarna?

För 10 år sedan.

1928 fanns det 177.263 motorfordon i Sverige.

1938 torde antalet stiga till 250.000. Starkaste ökning visar bussarna, vars antal mer än fördubblats på tio år. Minskning visar endast motorcyklarna, från 49.603 år 1928 och rekordsiffran 56.678 år 1930 till nuvarande omkring 44.000.

För 45 år sedan.

1893 byggde Charles Duryea den första bilen i Amerika. Bilens fader i U. S. A. är alltså varken Elwood Haynes (som ofta tillskrives äran) eller Henry Ford

(som folk tror mest). Duryea byggde många år ypperliga vagnar och vann många racertävlingar, t. o. m. i Europa. Han vann en förmögenhet men förlorade den på sina försök att bygga en bil som styrdes i ett handgrepp (styrning, växling, koppling, gas och tändningsreglage i samma handgrepp).

1938 dog Duryea efter amerikanska förhållanden relativt utfattig.

För 20 år sedan.

1918 slöts stilleståndet efter det stora kriget. Miljoner engelsmän vände hem till sitt land igen efter att ha varit i Frankrike för att driva tysken tillbaka över Rhen.

1938 höll det på att bli nytt världs-krig. Engelsmännen beslöt sig denna gång för att lämna London, en hel del hade f. ö. redan rest till säkrare orter innan Chamberlain flög till München. En inblick i kommunikationsmedlens utveckling fick man emellertid. 100.000 personer kunde fraktas bort i timmen. De tre miljoner, som skulle »flytta», kunde alltså föras iväg på 30 timmar. Hade vi sådana kommunikationer, skulle hela Sveriges befolkning kunna flyttas på 60 timmar.



Inköpscentralens förvaltningsråd sammanträder.

Det nya förvaltningsrådet, som framgått ur höstens distriktsmöten, samlades till konstituerande sammanträde i Stockholm den 5 december. Till rådets ordförande omvaldes hr Elis Johansson, Norrköping, med hr Ivar Svensson, Karlshamn som ersättare. Till sekreterare utsågs hr Sten Kjellberg, Stockholm; vice sekr. är hr Clas Söderquist, Västerås.

På fotot härövan, som togs vid sammanträdet, se vi fr. v. hrr Elis Johansson (2:dra distriktet), Sten Kjellberg (1:sta distr.), Otto Wahlquist (3:dje

distr.), L. F. Lundquist (10:de distr.), Clas Söderquist (4:de distr.), Gustav Svanlund (7:de distr.), Ivar Svensson (5:te distr.). Därefter (stående) hrr G. Gustavsson, IC:s oljeavd., Henning Bergström, Centrala revisionen samt hrr O. F. Rosmark, L. G. Jacobsson och Nils Pettersson, Inköpscentralens styrelse. Vidare hrr Ernst Jönsson (6:te distr.), A. S. Hector (9:de distr.), Gustav Dalström (8:de distr.) och advokat Carl v. Plomgren, Inköpscentralens juridiska ombud.

Hur sköter vi våra bilar?

av tekn. dr. NILS GUSTAFSSON

Varje år som går medför förbättringar av våra bilar, men samtidigt ställa vi allt större krav på deras livslängd och deras kländerfria konstruktion. Jämföra vi bilens livslängd med andra maskinkonstruktioner visar det sig dock att bilen har en mycket mindre brukningstid. Orsaken härtill är dels att bilen har att arbeta under så skiftande och svåra omständigheter men dels även att den ej skötes med erforderlig omsorg. Den kapitalförlust, som detta medför, åvilar till största delen ägaren eller den som har ansvaret för vagnens skötsel.

Orsakerna till förslitningen är att söka i mekaniska och i kemiska angrepp. Vad först det mekaniska angreppet beträffar skall smörjoljan hindra att de olika me-

många gånger mycket häftig förslitning. När det gäller chassiets smörjställen är det framför allt med hänsyn till i oljan eller smörjmedlet inkommande damm som en smörjning, »rundsmörjning», måste ske med rätt täta mellanrum. Detta drager visserligen en viss kostnad men utgör väl använda pengar med hänsyn till den betydande värdeminskning vagnen i annat fall kommer att undergå. Det fordras även att servicestationerna genom ett snabbt och korrekt arbete göra det möjligt för vagnägaren att rätt sköta denna detalj.

Chassismörjningen utföres lämpligen i samband med tvättning av vagnen. En försummad tvättning medför ej blott en mindre tilltalande anblick av en

linderloppet, kolvarna och kolringarna. För att hindra dammet att komma in i motorn är förgasaren numera alltid försedd med ett luftfilter, men för att fungera måste detta göras rent, i regel för var 3.000 kilometers körning. Är luften onormalt dammig som t. ex. på en grusväg vid torrt väglag bör rengöring ske oftare. Dess värre försummas alltför ofta luftfiltret och motorn blir förstörd i förtid. Luftfiltret måste därför passas och en god regel kan vara att alltid rengöra luftfiltret samtidigt som olja bytes i motorn.



Miljonvärden gå årligen till spillo på grund av för tidig förslitning av vagnmaterialet.

talldelerna komma i kontakt med varandra. Härför erfordras att smörjningen ägnas tillräcklig uppmärksamhet.

Dammet är bilens fiende nummer 1

All luft innehåller damm, ofta i rätt avsevärda mängder. Tillåtes detta damm inkomma i smörjoljan sker trots allt en

smutsig vagn utan skadar allvarligt vagnens lackering. Även i detta fall bjuder alltså ett ekonomiskt handhavande av vagnen att erforderlig kostnad nedlägges på ordentlig och tillräckligt ofta företagen rengöring.

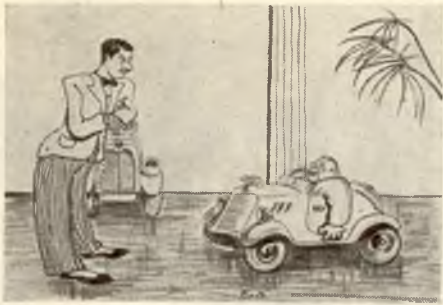
Luftfiltret skall ha en regelbunden tillsyn

När det gäller motorn spelar även här dammet en betydande roll. Detta inkommer med luften under insugningslaget och fastnar i oljeskiktet på motorns cylinderväggar och kan där på kort tid försäkra en allvarlig förslitning av cy-

Kylvattnet måste hållas tillräckligt varmt

Motorns kemiska förslitning är framför allt försäkrad av att vid förbränningsloppet bildas vatten och i detta löses den ävenledes bildade koldioxiden, kolsyra, som raskt angriper gjutjärnsväggen. Enda effektiva botemedlet är att hindra vattenkondensation på cylinderväggen genom att hålla kylvattnet tillräckligt varmt eller vid ca $+85^{\circ}$ C.

Härtill tjänar dels termostaten, en automatisk ventil i vattenledningen mellan cylinderlocket och kylaren, samt dels ett ordentligt kylareskydd använt vintertid. Ger den normala termostaten ej



Bilspekulanten:
— Jag tror att jag skulle behöva ett större nummer.



Den överkörda damen till den förskräckte bilföraren:

— Det är inte så farligt, jag är anställd på cirkus som damen med den löstagbara överkroppen, så jag är van vid sånt här!

Efter julgröten



Två pojkar vid egyptiska avdelningen på museet: —

— Den där måtte allt ha råkat ut för en riktig bilolycka.



— Är ni jägare?
— Nej, jag kör bil.



— Var inte ängslig, jag släpper inte ratten.

tillräckligt hög kylvattentemperatur bör den utbytas. Att taga bort termostaten som dessvärre ofta sker under vintern är ett osvikligt medel att förstöra motorn. Kylareskyddet måste placeras på kylarens främre del samt användas icke blott under själva vintern utan även höst och vår. Det lönar sig därför att skaffa ett ordentligt kylareskydd och ej försöka klara särskilt kalla dagar med en matta eller pappskärm.

Kylarvätska och kylarskydd komplettera varann

För att hindra motorns och kylarens sönderfrysning under kalla vinterdagar erfordras även en frostskyddsvätska av god kvalitet. Det finnes förare som, när vintern säter in på allvar, skaffar en frostskyddsvätska som enda vinteråtgärd. De får dock vara beredda att taga de konsekvenser detta medför, nämligen en synnerligen snabb förslitning av motorn. En körsträcka av 600—800 mil mellan varje omborring hör ej till sällsyntheterna.

För motorns skydd vintertid erfordras alltså:

- 1) frostskyddsvätska,
- 2) kylareskydd,
- 3) en god termostat.

En del av motorns förslitning är även försäskad av i smörjoljan befintliga föroreningar. Smörjoljan måste därför avtappas och ersättas med ny med de tidsmellanrum som motorfabrikanten angivit. Ingen olja i världen kan hava så hög kvalitet att ej dessa regelbundna oljebyten äro nödvändiga. Vid oljebyte måste även tillses att vevhuset och motorns inre blir noga rengjort från gamla föroreningar genom en ordentlig sköljning. Sker ej detta blir den nya oljan redan från början förorenad.

Viktigt att välja rätt oljetjocklek

Vintertid måste oljan bytas oftare än på sommaren enär då utspädningen med bränsle på grund av den lägre yttertem-

peraturen blir större. Använd dock ej tunnare olja vintertid än vad som omständigheterna kräva. Långa och tunga körningar fordra en tjockare olja, ofta endast obetydligt tunnare än sommartid. Glöm ej heller att ett mycket vanligt fel som leder till lagerskador är att en övergång till tjockare olja ej sker i tid på våren. Låt ej trögheten fördröja utbytet av vinteroljan.

Slitna tändstift öka bränsleförbrukningen

En ur bränsleekonomisk synpunkt viktig detalj som ofta förbises är tändstiften. Med tiden uppträda i dessa mikroskopiska sprickor som försäskas en elektrisk »läckning». Denna ger sig knappast till synes genom någon avsevärdare sänkning av motorns effekt men medför en ökad bränsleförbrukning vid delbelastning, alltså vid de vanligaste körförhållandena. Att tändstiften på detta sätt blir »slitna» kan ej konstateras med blotta ögat eller i de vanligaste tändstiftsprovningsskapparna. Man gör därför klokt i att byta tändstiften mot nya efter c:a 1500—2000 mils körning. Detta medför visserligen en viss utgift men en utgift som snart blir inbesparad i form av lägre bränsleförbrukning.

Slutligen må framhållas att bränsleförbrukningen hos en bil beror på en hel del omständigheter över vilka en kännedom kan vara nyttig. Den beror nämligen

1) på vägbanans beskaffenhet. En betongväg t. ex. ger lägre bränsleförbrukning än en grusväg. Snö på vägbanan ökar bränsleförbrukningen likaså snökedjor.

2) på vagnens totalvikt. En tyngre vagn eller en större last ökar bränsleförbrukningen.

3) på medelhastigheten. Ju högre denna är desto större blir förbrukningen. Bästa ekonomi erhålles vanligen vid en medelhastighet av c:a 40 km. per tim. Ökas medelhastigheten hos en personvagn till t. ex. 70 km. per tim. stiger

bränsleförbrukningen med c:a 1/2 lit. per mil.

4) på körsättet. Körning på växel samt hastiga accelerationer öka kraftigt bränsleförbrukningen. Snabba accelerationer samt häftiga inbromsningar öka dessutom slitningen av gummiringarna.



Att köra bil på vintern kan visserligen ha sina besvärligheter när stormen viner och yrsnön



hindrar sikt och framkomstmöjligheterna. Men när solen glittrar över nyplogade vägar har det

också sina behag att få ge sig ut på bilistisk upptäcktsfärd.

Vilken årstid är angenämast för bilkörning? Svår fråga att besvara. Men bilvintern står sig nog gott i konkurrensen.



— vackra svenska vintervägar

Bilvinter



Vintern skapar arbetstillfällen åt bilfolket, både välkomna och mindre välkomna sådana.





Jaha ja. Här satt man tryggt och bekvämt vid en ratt och kände sig återigen som välbeställd bilägare. Vederhäftig såg man ju också ut, ty man hade ju K. A. K:s bilmössa värdslost tillbakaskjuten i nacken. Skojigt, va? — med det där K. A. K. i kokarden? Det var ju ens egna initialer, för man råka ju heta Knut Angantyr Karlmansson.

Men K. A. K. — Kak? — det var ett kort och bra namn — det skulle man bestämt kalla sig för hädanefter.

Tänk va: en hel bil, välskött och fin, med alla en bra bils egenskaper och tillbehör; till och med fylld bensintank — kan man önska sej bättre? Visserligen var den inte årets modell, men den fick väl duga, tills man la sej till med en annan. Den kosta ju inte heller ett enda öre, inte ens tack.

K. A. K. flinade tyst, där han satt. Han flinade vid tanken på dens min, som ägde bilen, när han kom ut på gatan, där bilen stått parkerad, och fann den borta med K. A. K:s mössa och allt.

Men K. A. K. var inte borta när det gällde bilar — det kunde den kungliga svenska rättvisan intyga, som redan dömt honom saker till billån 4 gånger. Det vill säga: K. A. K. hade lånat många flera bilar än 4. En hittades till ex. i ett dike vid Enskedevägen — en annan lutade sej värdslost mot ett plank vid Roslagstull — en tredje vilade på resterna av sitt tak åt Älvsjöhållet och en fjärde hängde sin skamfilade nos över ett solitt järnräck på Lidingön — ja, den go-

de K. A. K. hade sållat ut skrothögar lite varstans i stockholmstrakten.

Men fyra gånger hade i alla fall bylingarnas gripskopor huggit honom i kalufsen, och ordnat några månaders enskilt rum i sina privathotell, åt honom.

Men den här gången skulle man allt passa sej; så långt söderut man kunde komma, skulle man åka — det måste gå vägen, tänkte K. A. K.

Jäkla bra kärra, va?

Tänk — man hade varit inne på Norma, på Norma vid Vasagatan, å fått sej ett skrovmål mat, å så när man kom ut igen på gatan, så stog den här läckra, ljusgråa bilen, mitt för nosen på'en.

Å som man hade ett medfött bilintresse, så att säja, så titta man på kärnan — å kände på'n gjorde man också — ja å så klev man in i'n. Där låg K. A. K-mössan på framsätet, precis som beställd — å den tog man på sej; visserligen var den något för liten för en annans utvecklade klump men om man sköt den tillbaks i nacken, så verka den ju ganska passande. Jaha — så, åkte man då, med bil å allt. Det var rätt åt drullen att han blev av med bilen sin, när han inte hade vett att låsa den så, tyckte K. A. K.

När K. A. K. lämnat stadens hank och stör, satte han upp farten.

Små villasamhällen och gårdar — enstaka hus, skogar, slätter och vattendrag, doko upp och försvunno för att åter dyka upp och försvinna. Kring städer, större samhällen och gårdar, tog han

vida omvägar eller trevade sig försiktigt förbi.

På en skogsväg passerade han en tegelbyggnad med skylt som angav: Bilreparationsverkstad och bensinstation — men som K. A. K. inte hade behov av vare sig det ena eller det andra, så pilade han förbi. Vägen var nybreddad, slät och fin som ett salsgolv; den inbjöd helt enkelt till fart.

— Hejsan! — sa K. A. K. och gasade på för fullt. — Här ska ni se en som kört bil förr!

Och bilen halkade iväg som på en såpbräde.

Fartens tjusning, tänkte K. A. K. och hans ansikte sprack i ett brett grin.

Hur det sen gick till, vet han inte än; han mindes bara att han med minst 100 kilometers fart tog ut en stor sväng i en tvär vägkurva, då en strömlinjeformad nos sköt fram i själva kurvan. Sedan hörde och kände K. A. K. hur den andra bilens stänkskärm hastigt skrapade emot hans bilsida innan en stor, grov fura vid vägkanten med en våldsamt krock stoppade upp hans vilda framfart.

När K. A. K. kvicknat till, hade han ratten hårt intryckt i maggropen och huvudet i glas och ram i vindrutan. Sedan han, något så när, lyckats klara sina blandade begrepp, krånglade han listigt sitt huvud ut ur vindrutan och sin ömma maggrop från ratten. Här gällde det att bevara sinnesnärvaron och tänka kallt. Och det var vad K. A. K. också gjorde.

K.A.K:s bilrock

av Martin Nilsson.

Han konstaterade i blinken, att hans bil lagt sig på lut i en backslutning. Närmaste dörren var fri och oskadad; den öppnade K. A. K. ljudlöst och klättrade försiktigt ut på vägen.

Den andra bilen stod strax intill, och två magra, gängliga ynglingar synade noga en buckla på dess vänstra stänkskärm. K. A. K. mätte ynglingarna från topp till tå, och var snart på det klara med sin betydligt kroppsliga överlägsenhet.

— Hallå där!! — hojtade han barskt.

— Hur kör ni egentligen?!

Ynglingarna snurrade runt och vände sina bleka, förskrämda ansikten mot honom. Den ena av dem sväljde djupt, harskade sig och sa' med grötig röst:

— De vore vel större skäl å fråga hur ni sjelv kör? Vi hållt oss på venstra sidan av vegen, men ni gira åt höger ni, så de så.

— Gira åt höger ni, härmade K. A. K. och skelade syrligt. — Ni ska inte lära mej, hur ja ska köra — ja har snurrat me bilrattar innan ni va födda, snor-



— Var har Ni fått den där bilen ifrån, sporde han med grötmyndig röst.

gärsar! De här kommer att bli en dyr historia för er. Titta bara hur min vagn ser ut.

Ynglingarna sneglade skyggt under lugg, mot K. A. K:s f. d. automobil.

— Ja men, herrn — de va vel inte bara vårt fel heller, fortsatte ynglingen.

— De va ju herrn som . . .

— Håll käft!! — röt K. A. K. — De blir polisens sak att avgöra! Hur tänker ni klara opp'et nu?

— Vi får vel fara å skaffa hjälp, mumlade ynglingen, moloket.

— Ni fara å skaffa hjälp, sa K. A. K., sötsurt. — Joho, de låter allt så vackert. Men va har ja för garanti att ni kommer tillbaka hit me den där hjälpen —?

— Jo, sa ynglingen. — Herrn åker naturligtvis me i våran bil.

— Åka me i eran bil — ? — fnös K. A. K. — å under tiden ska min fina kärra ligga här utan tillsyn — vem som helst kan ju lägga beslag på rubb å stubb i den. Nä, de låter vi allt vackert bli.

— I så fall, högg den andra ynglingen raskt in — så kan ju vi två gå å skaffa hjälp, å ni stannar här å vaktar; då har ni ju våran bil i pant tills vi kommer tebaks.

— Håll rejt, grymtade K. A. K. — De kan ja möjligen gå me på. Egentligen skulle ni ha ett varsitt kok stryk, men ja ska låta nåd gå före rätt — polisen får väl klara opp den sidan av saken också. En bit härifrån, tjuge minuters heller en halvtimmes gång, ligger en bilverkstad — ja såg den när ja passera förut. Gå dit å säg till om en bärgningsbil me rep å grunker. Sätt genast igång å rör på spelet!

Ynglingarna nickade samförstånd och halvsprungo i den riktning som K. A. K. utpekade.

Men när ynglingarna försvunnit ur sikte blev K. A. K. verksam. Han okulärbesiktigade deras bil, och kom snart underfund med, att den var betydligt modernare och elegantare såväl in- som utvändigt än hans egen kärra.

Sedan han fingrat på start- och andra möjängar, lyssnat på motorns jämna gång en hel minut, funnit allt i övrigt fungera tillfredsställande och att all skada bilen tagit av krocken var bucklan på vänstra stänkskärmen, klev han ur och gick över till sin vrakade kärra, vilken han skattade på allt som kunde vara av värde och nytta. Sedan klev han ånyo upp i ynglingarnas bil, tillslöt dörren och startade. Av en ren tillfällighet föllo hans ögon på en förnicklad namnskylt ovanför hastighetsmätaren, och han läste

Godsägare P. A. Blom
Skallringe.

Dit far vi alltså inte, för då blir det skallringe av, tänkte K. A. K. Med van

(Forts. å sid. 26)

Bilsommar

Bilen har skapat möjligheter för allt flera människor att få se sig om i världen. Svenskarna är nu ett av de flitigaste turist-folken och väldiga rader S-vagnar styra varje sommar söderut.

På denna sida ett knippe semesterbilder från södra Tyskland.



— leva upp på nytt



— äventyr



fartmöjligheter



— underbara vyer



— rekreation

350 man bygga nytt oljeraffinaderi i Nynäshamn



Vy över byggnadsplatsen med ett par av de nya cisternerna i bakgrunden.

Den som nu i dagarna avlägger ett besök i Nynäshamns samhälle och trakten däromkring måste få en mycket stark känsla av den friska framåtanda, som för närvarande utmärker svenskt näringsliv. Det nya oljeraffinaderiet är ett gott exempel på vad svensk företagsamhet kan åstadkomma. Arbetet med uppförandet av det nya raffinaderiet pågår nu under forcerat tempo. Detta byggnadsföretags väldiga omfattning önska vi klargöra genom följande uppgifter.

För den nya anläggningen tager man i anspråk en markyta på 35 hektar. Det järnstängsel, som är under uppförande runt området landsida är över 2 kilometer långt och dessutom har området en strandgräns på cirka 1,5 kilometers längd.

350 man äro för närvarande sysselsatta med bland annat sprängnings- och röjningsarbeten, uppförande av nya lagertankar, ny kontorsbyggnad och en pampig laboratoriebyggnad, som kommer att utrustas med nutidens modernaste apparater för analysering och provning av de oljor, som skola användas vid det nya raffinaderiet eller utgå därifrån i form av färdiga varor.



*Nedan:
Här skali
en 10 meter bred
»rör-gata» gå fram.*

T. v.: järnvägsvagnar användas som tillfälligt förråd.

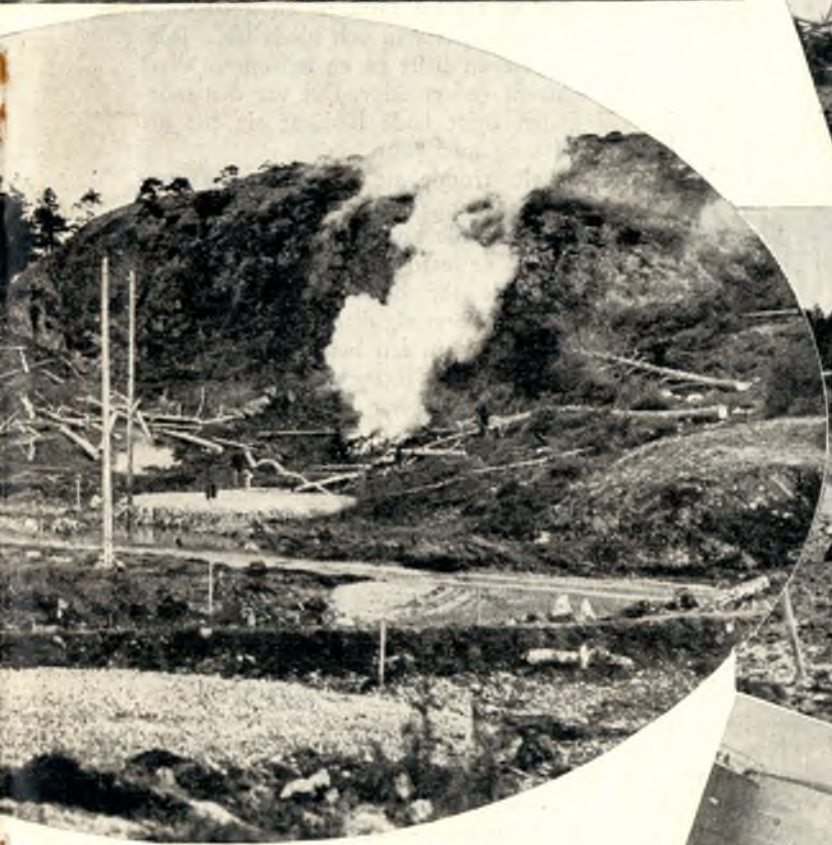




T. v.: Nya vägar byggas.



Ovan: I denna byggnad skall inrymmas kontor och laboratorium.



Ovan: Skogen fälles och berget bortspränges för att ge plats åt en svensk storindustri.



Ovan: Detalj från byggnadsplatsen.

Så gott som hela denna arbetsstyrka har måst anskaffas utanför samhället. Inkvarteringsfrågan har därför varit synnerligen svårlöst och man har tvingats att bland annat uppföra en större tillfällig logementsbyggnad samt även hyra dels f. d. glasullsfabrikens i Nynäshamn lokaler och dels idrottspaviljongen, vilka utrustats som provisoriska logement. På samma sätt har man tvingats att ordna arbetsstyrkans utspisning genom uppförande av en större provisorisk marketenterbyggnad. Ett 10-tal järnvägsvagnar, uppställda på det till området framdragna spåret, användas tillfälligt såsom förråd. (Forts. å sid. 22)



Minne från 1937: IC-medlemmar besöka raffinaderiet i Nynäshamn, Sveriges hittills enda anläggning för förädling av råolja.

En fin bil.

av Dan Byström

Historien skulle ha kunnat skrivas för ett par tusen år sedan eller för två hundra år sedan eller kanske bara för femtio år sedan. Personerna äro: Flickan, den rika pappan till flickan och den fattige men duktige unge mannen, som älskar flickan. Skulle Homerus ha skrivit historien, hade det säkert varit en grekisk galeja med i berättelsen, men eftersom det här inträffade nådens år 1938, var det istället för ett grekiskt skepp en bil, förresten en Volvo 1937, som kom att spela en viss roll.

Direktör Sven Olof Jonsson började att tjäna pengar redan när han var tjuugo år. När han var trettio var han ganska förmögen, och hade en dotter på nio år. När han var fyrtio var dottern nitton och alltjämt sin faders ögonsten. För Britt var inte bara sin ganska rike faders enda dotter, hon var en ovanligt söt liten flicka, som förstätt att ganska tidigt ta hand om sin ensamma pappa. Direktör Jonsson blev nämligen änklings när Britt bara var tolv år.

Direktör Jonsson hade ett väldigt bestyr att sköta om alla de pengar, som forsade in i hans kassalåda. Affären blev större och större, och när Britt tog studenten — hon var bara sjutton år förresten — höll hela stan riktigt andan vid den stora hippa, som direktör Jonsson anordnade på stadshotellet. Britts kamrater, lärare och andra voro inbjudna. Gummorna på fattighuset fingo en tia var, och direktör Jonsson donerade 30.000 kalla kronor till ett monument, som skulle stå nere vid hamnen och minna om X-stads förbindelser med ytvärlden. X-stad hade nämligen i många år sålt timmer till engelsmän, tyskar och annat folk, som betalat bra. Särskilt i tider, då man slogs ute i världen.

Direktör Jonsson hade givit sig något alldeles utomordentligt på, att Britt minst skulle bli borgmästarinna eller landshövding, och sedan direktör Jonsson fått Vasaorden — det var efter den där donationen på 30.000 kronor — hade han kommit överens med sig själv, att Britt skulle bli stadsrådinnas. Britt hade emellertid en annan uppfattning beträffande sitt öde. När hon var fjorton år, hade hon beslutat sig för att bli sjuksköterska, när hon var sjutton — strax före studentexamen — skulle hon bli läkare, och nu, midsommarafton



1938, viste hon bara en sak, och det var att hon skulle gifta sig med John.

John var varken borgmästare, landshövding eller statsråd, och mänskligt att döma hade han inga som helst utsikter att tillträda någon av dessa befattningar var sig i X-stad eller någon annan stans. John var bara svarvare men en ganska stilig pojke, som Britt hade träffat uppe på lasaretet en gång, när hon gick där och kände sig för hur det skulle vara

att bli sjuksköterska. Det hade varit något krångel med värmeledningen, och som det var mitt i vintern hade översköterskan snurrat runt och brummat, grälat på portvakten och på maskinisten, och hur det nu var hade John tillkallats. John var nämligen son till maskinisten. Och John hade bökat hela natten med värmepannor och kranar, och översköterskan ansåg sig kunna nedlåta sig till att sätta på en kaffepanna på morgonkvisten och bjuda både John och eleven Britt på en kaffeslunk efter nattens vedermodor. Det var den morgonen Britt hade beslutat sig för att gifta sig med John.

Britt trodde att hennes ganska ungdomliga pappa skulle få något som liknade slag, när hon en kväll efter middagen, då de sutto tillsammans vid radion, berättade för honom att hon tänkte gifta sig. Först såg direktör Jonsson glatt överraskad ut, sen betänksam, och när Britt berättat historien om John, såg han ut som om han tappat hela ansiktet och sade bara:

— Vem fan är John?

Britt hade varit med om åtskilliga små uppgörelser med sin käre fader. Ibland var det affärer, ibland var det bråk med hushållerskan, med kontoristerna eller med kassörskan. Varför Britt tog det hela lugnt i början och stillsamt förklarade, att hon inte ämnade bli borgmästarinna, inte ens statsrådinnas. Varpå pappan sa:

— Du är inte klok.

Varefter han något häftigt meddelade, att han ämnade skicka Britt till någon klosterpension — det hade han läst om i någon veckotidning — samt slå John sönder och samman även med risk att få sona sin gärning på Långholmen.

Varefter direktör Jonsson gjorde nå-

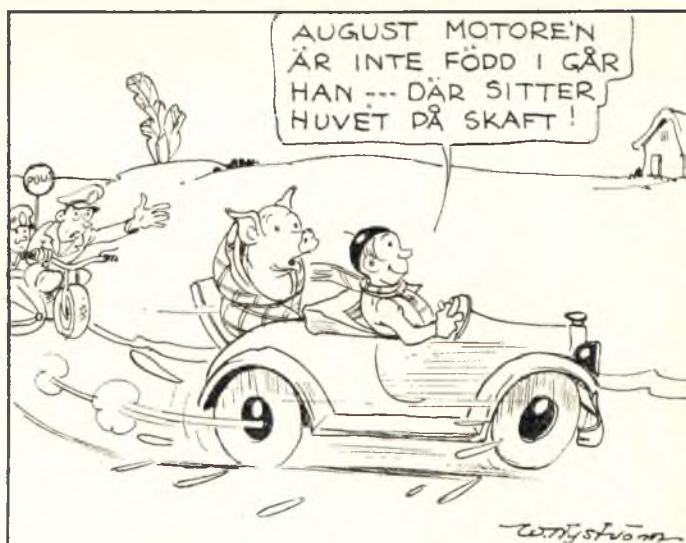
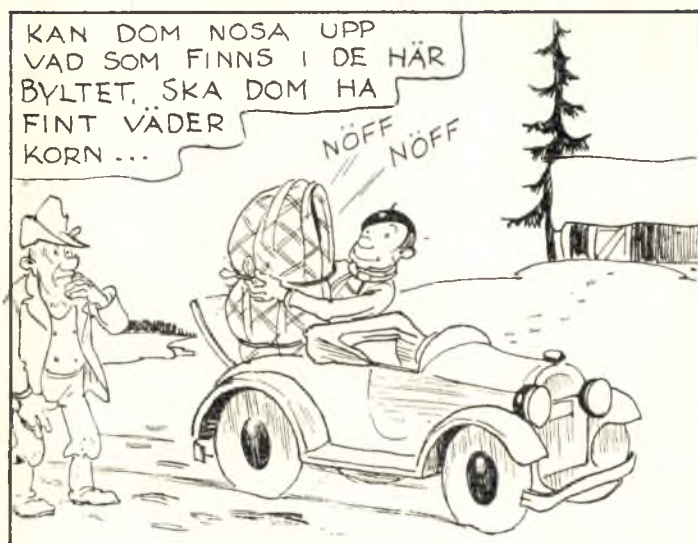
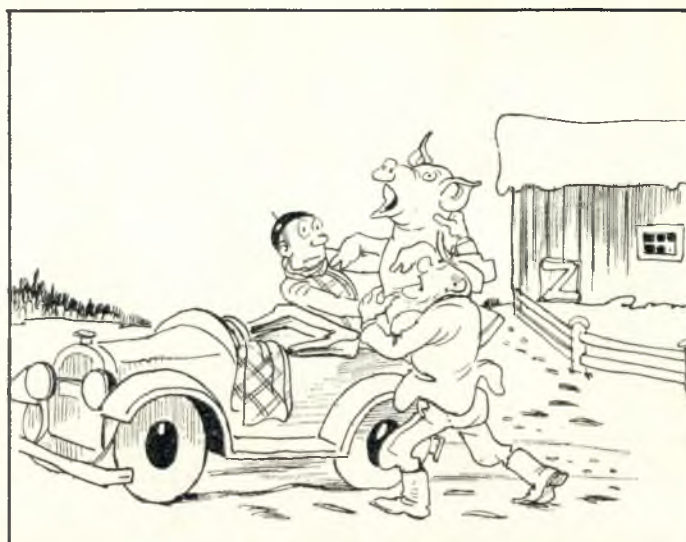
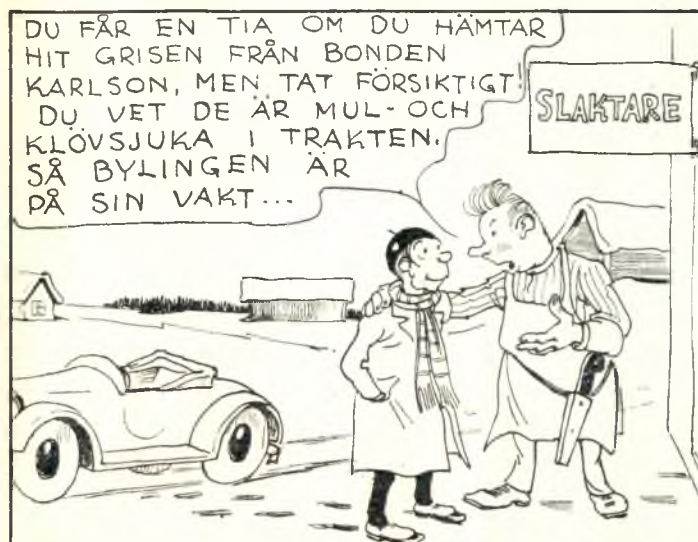


— Vem är John?



f. 8-n 38.

MOTORÉNS LIV OCH LEVERNE: Köper julgris.



gonting som han inte gjort på många år; han gick ner i källaren och hämtade upp en stor flaska konjak, läste in sig på kontoret, korkade upp flaskan och satt och puttrade för sig själv hela natten.

Det här var två dagar före midsommarafton. När dagen grydde och direktör Jonsson samlat sig någorlunda, ätit sin frukost och kommit ner på kontoret, hände det något så märkligt, att t. o. m. den gamla kassörskan kom av sig en stund.

Direktör Jonsson kom nämligen in till henne med de attesterade räkningarna en halvtimme före vanlig tid, slängde pappersbunten på hennes bord och sa:

— Vem fan är John?

Fröken Berghammar, som var jämn-gammal med sin direktör och hade varit med om både hans start, hans motgångar och hans succé, hans bröllop, barn-dop, hustruns död, Britts konfirmation, studentexamen m. m. hade aldrig sett honom sådan.

Direktör Jonsson luktade sprit.

Fröken Berghammar svarade stillsamt som alltid:

— Ja, direktörn, det finns ju så många John. Är det någon av kunderna?

— Nej, det kan fröken Berghammar ge sig fan på att det inte är, och ska inte bli heller så sant som jag heter Jonsson.

Visst hade direktör Jonsson svurit förr i världen, men numera gjorde han det aldrig, framför allt inte sen han fått Vasaorden.

Fröken Berghammar sköt in räknin-garna i facket, där de skulle ligga, och lät direktör Jonsson vandra omkring i kontoret en stund.

Hon tänkte: John. Det är förmod-ligen en karl, men det spelar väl ingen roll numera. Direktör Jonsson hade varit litet svartsjuk i sina dar, och då brukade han ju komma med ilskna funde-ringar och slänga ur sig namn på bruks-disponenter och jägmästare och andra, som han misstänkte svärma litet för mycket för Anne-Marie, frun, som nu

vilade där ute på kyrkogården i en grav värd över 8.000 kronor.

Fröken Berghammar tillämpade sitt gamla vanliga system.

— Nå, hur är det med Britt, då? Ska hon ner till Tyskland i år? Jag tyckte direktörn talade någonting om det.

Resultatet blev fruktansvärt.

— Ja, det kan fröken Berghammar ge sig fan på. Hon ska till Nord-Afrika eller Abessinien eller vart fan som helst, och det i morgon dag. Så fröken Berg-hammar måste följa med. Och ni få gå i kloster bägge två.

Fröken Berghammar tillämpade sitt system nummer två. Hon tog fram räk-ningsbunten och sa:

— Jo, den här Karlsson har naturligt-vis inte betalt som vanligt, så det är väl bäst att vi tar och talar med banken.

Det hjälpte inte alls.

— Sitt inte och babbla, gamla män-niskan, utan hör på vad jag säger. Redan i kväll packar ni edra kappsäckar,



Hur sköter vi våra bilar?

250 medlemmar i Stockholmsföreningen ha vid i november anordnade distriktsmöten hört dr Nils Gustafsson tala om bilens skötsel. Det framgår av anslutningen att medlemmarna satt värde på dessa upplysningsmöten. Bilden t. v. är från distriktsmötet på Kungsholmen den 29 nov. Under november har Stockholmsföreningens omsättning för första gången passerat 90.000 kr.

ni och Britt, och så ska ni fara till Savanarola i morgon. Bägge två.

— Savanarola, sade fröken Berghammar. Det var ju en karl.

— Nej, det är ett kloster i Italien, och jag har beställt biljetter dit. Förresten vem fan är John?

— Ja, om direktörn menar John Stenquist, han på lasarettet, så är han son till maskinisten. Och jag tror att han tänker bli ingenjör. Det vet väl Britt förresten bättre än både jag och direktörn.

— Nej, nu är djävulen lös. Håller ni ihop allesammans? Här har jag gått i årtal, lidit, arbetat och slitit. Jag har aldrig klagat. Trots att jag varit så sjuk, att jag knappast har kunnat stå på benen, har jag alltid arbetat och gjort min plikt för att ge Britt en framtid. Och så kommer den där John och ni, fröken Berghammar, som jag trott bättre om . . .

Nu hade fröken Berghammar inte något av sina gamla system utan tänkte en stund och sa:

— Har direktören druckit konjak?

Direktör Jonsson kom fullständigt av sig. Han stod bakom skrivmaskinen som en pojke, som blivit överraskad när han stulit sylt. Men det varade inte så länge.

— Ja, visst fan har jag druckit konjak. Och jag ska vrida nacken av dels den där herr John, dels av er, fröken Berghammar, och dels av Britt, och det ska bli i kväll.

Kamrer Bergman stack just då in sitt grånade huvud, då han trodde att fröken Berghammar höll på att bli överfallen av någon av direktörens många timmerflottare.

— Ja kom in, Bergman, vrålade direktör Jonsson.

Bergman kom. Han skuttade in som en rädd hare och sjönk alldeles ihop, när direktör Jonsson tog honom i armen och skrek:

— Vet Bergman om det här också?

Nu hade fröken Berghammar rest sig från bordet och sade stillsamt:

— Nej, direktörn, Bergman känner inte till saken alls, för Bergman har varit sjuk de sista veckorna, som direktörn kommer ihåg.

Direktör Jonsson gick med sina snabba steg, smällde igen dörren efter sig, och där stod fröken Berghammar och Bergman och tittade på varandra.

— Jag har sett honom så där en gång förut, sa Bergman. Det var när han hade fått för sig att man hade lurat honom på den stora timmerrännan.

— Men det här är nog värre, sa fröken Berghammar. Jag har också sett honom så där en gång förut, och det var när han trodde att frun skulle gå ifrån honom. Men det här är värre. Nu vet han att Britt kommer att gå ifrån honom.

— Äh, sade Bergman stillsamt. Ja, det var värre det. Då är det väl bäst att vi talar om något annat. Och jag som hade gjort mig till och skaffat en bil, som kommer i morgon, till fröken Britt. Direktörn hade ju sagt att det skulle bli en överraskning. Vad dom kan hitta på fina grejor numera. Den står nere på station, kostar 7.000 kalla och den är ta mig tusan som en hel ungarlsvåning. Och jag som redan har sagt åt henne att hon får hämta den i morgon bittida. Den står trimmad och fin och klar redan i kväll.

— Men det är ju ingenting att göra åt

den saken. Jonsson får klara sitt och fröken Britt klarar nog sitt. Och vi vårt, eller hur fröken Berghammar?

Och så gick livet vidare på kontoret, och det blev en ny dag och Britt kom susande med sin midsommargåvva. Det var precis som i gamla dagar. Det var midsommarafton och ingen tänkte på något annat än middagen hemma hos direktör Jonsson. Britt hämtade pappan, kamrer Bergman och fröken Berghammar och körde i egen hög person genom Storgatan över torget upp i Tvärgränd till villan, där midsommarmiddagen väntade. Gamla hushållerskan hade t. o. m. trollat fram jordgubbar, bara tre per man, för de hade kommit med flygmaskin och voro dyra. Britt var som ett enda stort burr av ungdom och glädje, och fröken Berghammar och kamrer Bergman skålade som så många år förut i gott portvin. Direktör Jonsson bjöd på prima cigarrer, gott kaffe och sade som vanligt:

— Ja, eftersom vi äro tre, så.

Det blev vira. Som så många år förut. Och man hörde Britt mer ramla än springa ned för trappan, och om en stund hörde man bilmotorn brumma.

Men direktör Jonsson var inte riktigt sig själv. Han drack. Det ena glaslet efter det andra, skålade nervöst och spelade fel ideligen.

— Och så plötsligt kom det:

— Det kan ni ge er fan på att jag har talat med pojklyngeln och sagt honom, att om han tittar på Britt en gång till, kommer jag att vrida nacken av honom, maskinisten, överläkaren och hela lasarettet. Och jag tror att han förstod att

(Forts. å sid. 26)

Den samverkan mellan allt flera av landets bilägare, som tagit sig uttryck i samköp genom inköpsföreningarna, har under år 1938 utvecklats mycket starkt. Det ökade medlemsantalet och de kraftigt stegrade omsättningssiffrorna ge klara bevis för alljämnt ökat förtroende och förtroende för inköpsföreningarnas verksamhet. Den större anslutningen och de goda ekonomiska resultaten ha gjort vår rörelse ännu bättre rustad såsom

SKYDDSVÄRN

MOT TRUSTER OCH KARTELLER

Vi tacka alla medlemmar och kunder för god samverkan under det gångna året och önska Eder alla

En Angenäm Jul och Ett framgångsrikt År 1939

Krylbo-Avesta Bilägares
Inköpsförening
AVESTA

Bodens Bilägares
Inköpsförening
BODEN

Bolidens Inköpsförening
BOLIDEN

Borlänge Bilägares
Inköpsförening
BORLÄNGE

Borås med omnejd Bilägares
Inköpsförening
BORÅS

Grängesbergs Bilägares
Inköpsförening
GRÄNGESBERG

Gävle Drosk- & Bilägares
Inköpsförening
GÄVLE

Bilägarnes Inköpsförening
för Göteborg med omnejd
GÖTEBORG

Göteborgs Åkeriägarers
Inköpsförening
GÖTEBORG

Bilägarnas Inköpsförening
HÄRNÖSAND

Kalixortens Bilägares
Inköpsförening
KALIX

Motorfolkets Inköpsförening
KARLSHAMN

Bilägarnas Inköpsförening
KARLSKOGA

Karlskronaortens Bilägares
Inköpsförening
KARLSKRONA

Bilägarnas Inköpsförening
KRISTINEHAMN

Norra Hallands Bilägares
Inköpsförening
KUNGSBACKA

Köpings Bilägares Inköpsförening
KÖPING

Leksands Bilägares
Inköpsförening
LEKSAND

Lidingö Bilägares Inköpsförening
LIDINGÖ

Bilägarnas Inköpsförening
LINKÖPING

Lycksele Bilägares
Inköpsförening
LYCKSELE

Långshyttans Bilägares
Inköpsförening
LÅNGSHYTTAN

Lövångers Bilägares
Inköpsförening
LÖVÅNGER

Malmö Bilägares
Inköpsförening
MALMÖ

Mölnadalens Bilägares
Inköpsförening
MÖLNDAL

Norrköpings Bilägares
Inköpsförening
NORRKÖPING

Nybro Bilägares
Inköpsförening
NYBRO

Nyköpings Bilägares
Inköpsförening
NYKÖPING

Bilägarnas Inköpsförening
PITEÅ

Rimboortens Bilägares
Inköpsförening
RIMBO

Infjärdens Bilägares
Inköpsförening
ROKNÄS

Ronnebyortens Bilägares
Inköpsförening
RONNEBY

Råneå Bilägares
Inköpsförening
RÅNEÅ

Simrishamnortens Bilägares
Inköpsförening
SIMRISHAMN

Bilägarnas Inköpsförening
STOCKHOLM

Bilägarnas i Sundsvall
Inköpsförening
SUNDSVALL

Södra Kinds Bilägares
Inköpsförening
SVENLJUNGA

Trelleborgsortens Bilägares
Inköpsförening
TRELLEBORG

Uddevallanejdens Bilägares
Inköpsförening
UDDEVALLA

Trafikbilägarnas Inköpsförening
VÄSTERÅS

Växjö Bilägares
Inköpsförening
VÄXJÖ

Ystadsortens Bilägares
Inköpsförening
YSTAD

Älvsby Bilägares Inköpsförening
ÄLVSBY

Bilägarnas Inköpsförening för
Örnsköldsvik med omnejd
ÖRNSKÖLDSVIK

Kampen om MEXIKOS OLJEFÄLT

I föregående nummer av Bilekonomi lämnades en redogörelse för den spännande kampen mellan mexikanska regeringen och det internationella oljekapitalet, representerat av Shell-koncernen, som även försökt att flytta över denna kamp på svensk mark. Advokat H. Övden, Malmö, redogör här nedan för denna senaste fas i striden om Mexikos olja.

I anslutning till den i Bilekonomi nr 11 innevarande år förekommande artikeln »Kampen om Mexikos oljefält» är jag i tillfälle att här nedan skildra, huru ifrågasvarande kamp vidare utvecklats sig och huru de mexikanska bolagen nu sökt föra över kampen till svensk mark.

Då det för de mexikanska bolagen icke lyckats att vinna medhåll inför de mexikanska domstolarna och andra mexikanska myndigheter, har för bolagen — som ju torde ägas av utländska undersåtar — icke återstått annat än att söka överföra ifrågasvarande strid till främmande länder och helst till sådana främmande länder, vars ekonomiska intressen kräva, att den mexikanska oljan icke disponeras av den mexikanska staten. Ett av Mexikos största oljebolag, Compania Mexicana de Petroleo El Aguila S. A. i Mexiko City, ävensom detta bolags holländska förvaltningsbolag, N. V. de Bataafsche Petroleum Maatschappij, hava under sista tiden, tydligen i förbrödrande syfte, sökt erhålla kvarstad å till främmande länder importerad olja. Det har därvid lyckats El Aguila att utverka kvarstadsbeläggningar dels i Le Havre i Frankrike och dels i Rotterdam i Holland. Detta resul-

tat torde icke vara särdeles anmärkningsvärt, enär det för erhållande av kvarstad huvudsakligen är av vikt, att betryggande säkerhet ställes för den genom kvarstaden uppkommande skadan samt kvarstadsbeläggning ju icke har definitiv karaktär utan kräver senare avgörande i rättegångsväg. De nyssnämnda kvarstadsbeläggningarna äro alltså föremål för rättslig handläggning, och det torde dröja mycket länge, måhända årtal, innan definitiva avgöranden kunna föreligga. Ungefär samtidigt har emellertid El Aguila och detta bolags medintressent, Bataafsche, sökt utverka sig kvarstad jämväl å petroleum-laster, som införts till Frankrike, ena gången inför arrondissementstolen i Middelburg och andra gången inför arrondissementstolen i Dordrecht. I båda dessa fall hava kvarstadsansökningarna blivit avslagna. Det är förklarligt att blotta medvetandet om, att ett par laster mexikansk bensin dock blivit belagda med kvarstad, skall vara ägnat att framstå såsom ett hot mot de oljeimportörer, som på andra håll önska importera mexikansk vara; och det torde också vara blott detta avskräckningsmoment, som — oberoende

av den definitiva utgången av beslagsmålen — åsyftats av El Aguila och dennes medintressent.

El Aguila har nu i november månad med hjälp av Bataafsche sökt etablera en kvarstad jämväl här i landet. Sålunda har Bataafsche den 11 november hos överexekutorn i Malmö ansökt om kvarstad å en till en malmöfirma inkommande bensinlast samt till grund för denna ansökan anför, att bensinen rätteligen tillhörde El Aguila och att Bataafsche hos El Aguila ägde en fordran å belopp, överstigande bensinens värde. Som Bataafsche ställde betydande säkerhet till grund för sin ansökan, en säkerhet på icke mindre än 1.500.000 kronor, samt Bataafsche dessutom bifogat diverse handlingar, som vid ett preliminärt bedömande syntes tala till stöd för dessa påståenden, blev ansökningen interimistiskt beviljad. Om detta beslagsmål skulle hava utspelats mellan de formellt angivna parterna, Bataafsche, å ena sidan, och El Aguila, å andra sidan, skulle målets avgörande sannolikt tagit mycket lång tid i anspråk och tydligt är, att El Aguila ingenting alls skulle hava haft däremot, att kvarstad beviljats. Då emellertid mottagaren i Malmö, om icke formellt så dock reellt, var part i målet, uppsatte och ingav jag till överexekutor för mottagarens räkning ett flertal inlagor, däri jag med stöd av korrespondens, faktura och konossement påvisade, att mottagaren köpt bensinen från en stockholmsfirma och att denna i sin tur köpt densamma från en firma i New York. På grund härav anhöll jag, att den interimistiskt beviljade kvarstaden måtte utan motpartens vidare hörande upphävas. I anledning härav blev kvarstaden omedelbart hävd, och mottagaren kunde obehindrat mottaga lasten.

De båda utländska oljebolagens försök att i sin tvist med mexikanska staten denna gång engagera även svenska myndigheter, blev sålunda förhindrat.

Herman Övden.

350 man bygga ... (Forts. fr. sid. 17)

Inom ett tillfälligt uppfört ritkontor äro ett 15-tal svenska och utländska ingenjörer och ritare i livlig verksamhet med anläggningens tekniska utformning.

På slutningen till en av de vackra kullarna reser sig nu två väldiga lagringstankar i höjden. Dessa skola bli de största i Sverige. De skola följas av ytterligare två till, alltså fyra stycken, tre av dem rymmande 12.500.000 liter och en 10.000.000 liter. De tre största ha en diameter av 34,2 meter och äro 13,65 meter höga. Inuti varje sådan tank kan man ordna utrymme för en större resande cirkus med ordinär manege och

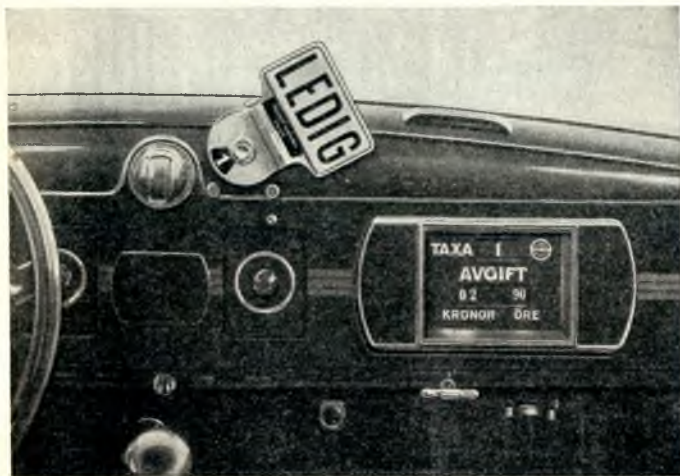
dessutom läktare med plats för mer än tusen åskådare.

Från sjöstranden och genom hela anläggningsområdet bygges en väldig »rör-gata» av sten och betong. Denna blir 10 meter bred och 1 kilometer lång. Ovanpå densamma placeras rörledningar för transport av oljorna från och till anläggningen samt till eller från de olika apparaterna eller lagringscisterna. Dessa rörledningar för transport av oljorna får en sammanlagd längd av ej mindre än 80 kilometer.

Av chefen för oljeraffinaderibyggget, ingenjör Per Ägren, känd från sin tidigare verksamhet i Boliden, ha vi erhållit dessa uppgifter och han tillägger, att

det nya raffinaderiet kommer att få en kapacitet på 3 å 400.000 ton per år. Det gamla raffinaderiet har en kapacitet på 100.000 ton. Den tekniska utrustningen kommer att bli den bästa och modernaste som överhuvud taget för närvarande kan erhållas. Ingenjör Ägren framhåller att utrustningen blir av stora dimensioner. Sålunda kommer t. ex. destillationsanläggningens fraktioneringstorn att bli 2,4 meter i diameter och 28 meter högt. Fraktioneringstornet för vacuumdestillation blir 3,6 meter i diameter och 18 meter högt. Det nya raffinaderiet beräknas vara färdigt i början av 1940 men en del av apparaturen kommer att tagas i anspråk redan under mitten av år 1939.

AKTIEBOLAGET URFABRIKEN I SVÄNGSTA



Den inbyggda Record-taxametern

önskar alla Sveriges

Droskbilägare

En Glad och Trevlig Jul

och ett verkligt

RECORD-ÅR 1939

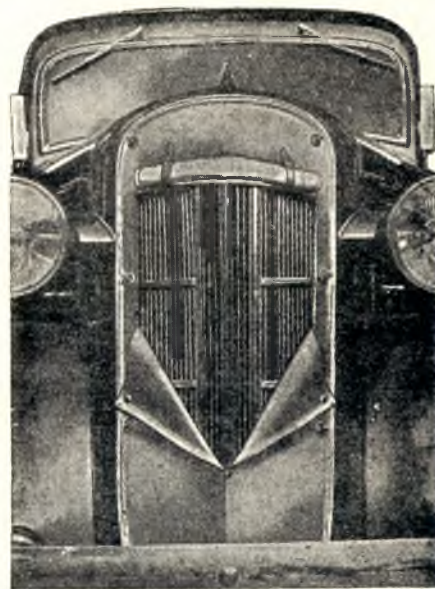
**Motorn blir kvickare och
kraftigare med VERITAS
MOTORBRÄNNOLJA.**

Erhålles genom Bilägarnas

Inköpsföreningar.



**K
Y
L
A
R
S
K
Y
D
D**



av extra tjock, dubbelbehandlad gummiduk i vacker silverfärg, dubbla luckor, lätt reglerbara genom kraftiga blyxtlås av Gusums fabrikat.

En perfekt passform tack vare en kraftig stålram i skyddets ytterkant. Garanterat krympfritt material. Snabb och lättvindig montering medelst de patenterade "GRIPPO"-fästena.

Beställ redan nu kylarskydd för Eder bil hos

BILÄGARNAS INKÖPSFÖRENINGAR



Lasse Sväng blir Chaufför

Av Helmer Grundström.

— Köpa bil? sa Jon Lars, aldrig i livet!

— Ja, men tänk på alla fördelarna, började försäljaren.

— Fördel å fördel, snäste Jon Lars, den dag ja sitter i ett sänt åbåke ska ja skänka hela min gård te socknen.

— Så så, var inte för säker, svarade den andre, en vacker dag sitter ni i en kärra.

Jon Lars slängde iväg en ilsken blick och satte iväg bortöver åkrarna. Han sjöd av helig ilska; den höll honom i verksamhet hela eftermiddan och först på kvällen, då han kom tillbaka, fick han höra att Svängens pojke köpt bil.

Först trodde han det inte. Med gapande mun satt han med kaffekoppen mellan händerna. Det var inte möjligt. Lasse Sväng hade knappt skjortan på kroppen. Ingen grovarbetare var han; det mesta han gjorde var att slå dank. Man berättade att han fått borgen. Han skulle ta körkortet; sen skulle han öppna biltrafik.

Jon Lars fnyste. Då förstod man hur det skulle gå. Vem skulle ha råd att kosta på sig bil? Det var knappt man

hade till en hästskjuts. Han hade att fordra för tre resor. Två av Svängens själv.

Nästa morgon lystes Jon Lars ansikte upp av ett elakt grin. Lasse Sväng gick just över gården.

— Jaså, du har blitt sjafför nu, sa han.

— Inte än, svarade Lasse Sväng, men länge dröjer det inte.

— Å du ska kunna sköta en bil du, tyckte Jon Lars. Du, som inte kan köra en häst en gång.

— De blir nog bra me de, svarade Lasse Sväng, säj bara till när farbror vill ha en tur.

— Vet hut, lymmel! brusade Jon Lars upp. Grinet försvann och ansiktet blev som ett stort åskmoln. Lasse Sväng fortsatte visslande. Han hade bred kåft och Jon Lars tyckte det var tid att knipsa hop den.

*

Lasse Sväng for in till kyrkbyn och stannade tre veckor hos smeden. Denne hade både bil och motorcykel och Lasse lärde sig allt som behövdes. Motormän-

niska hann han inte bli. Men han körde bra och tog körkortet efter 14 dar.

Tidigt en söndag morron surrade en bil fram mot byn. Gubbarna stannade och morrade för sig själva. Det var förstås nån provryttare som var ute igen. Såvida det inte var prästen.

Bilen svängde in hos handlarns och Lasse Sväng klev ur. Handlarn, som knutit slipsen i väldig brådska, svor till.

— Jaså, de ä du som ä ute å väsnas, sa han.

Så kom han att tänka på att Lasse var ensam.

— Har du kört själv? frågade han.

— Javisst, svarade Lasse.

— I helpytta, sa handlarn.

— Tror du mej inte, sa Lasse.

Han hoppade upp i bilen, släppte på gas, körde runt gården och stannade framför handlarn.

Handlarn sa inget. Han gick fram till bilen, tittade på den, inuti, utanpå, under, överallt.

— De var en grann kärra, sa han, ä de smens?

— Ånej, svarade Lasse, de ä min.

(Forts å sid. 28)

Vågrätt.

1. Vanlig ingrediens i julöl.
5. Kan man lätt göra av för kraftig julmat.
8. Märke efter sår.
9. Gör var och en av oss nyfiket vid julklappsutdelningen.
11. Bör man helst göra upp för sina julklappsinköp.
13. Det knallande ovädet.
15. Brukar man göra med sitt hem.
17. Får många göra hos sina släktingar under julen.
18. Ger stekningen av julskinkan.
19. Mindre bekvämt fortskaffningssätt.
21. Måste finnas för juleljusen.
23. Någoting, som har med jul-brasan att göra.
25. Skvallerprat.

★ — Julkorsordet — ★

Redaktionen utsätter två pris à resp. 10 och 5 kr. för de båda först öppnade rätta lösningarna, som skola vara insända senast den 10 januari 1939. Glöm ej att skriva namn och adress.

1	2	3		4		5	6		7
8				9	10				
11			12		13			14	
	15			16			17		
18			19				20		
21		22				23		24	
		25				26			
	27				28		29		
31					31			32	
33				34					

27. Brukar alla principer falla till inför julbordets härligheter.
28. Är något, som ger en vink om hur julappten brukar vara.
30. Fick fordom kvinnan vara i församlingen.
32. Änden och begynnelsen.
33. Ett jobb för medlare.
34. Måste man passera vid utomlandsresor.

Lodrätt.

1. Uppmaning.
2. Konstnär.
3. Julens främsta symbol.
4. Grov.
5. Blir ofta besvärlig för den som far bort till jul.
6. Är Noaks mest bekant.
7. Ärtal.
10. — gör man ej.
12. Ledsamma.
14. Broder.
16. Måste man se ut på juldagen.
18. Har man året runt, och bör ej saknas på julbordet.
20. Bör man göra med sig vid julfirandet.
22. Sinnesorgan hos visst närbesläktat djur.
24. Ej många kvar till jul.
26. Djurskötsel.
27. Hoppas vi få många sådan julklapp.
29. Underhålla.
30. Något stimulerande.
31. Pronomen.

Korsordskupong

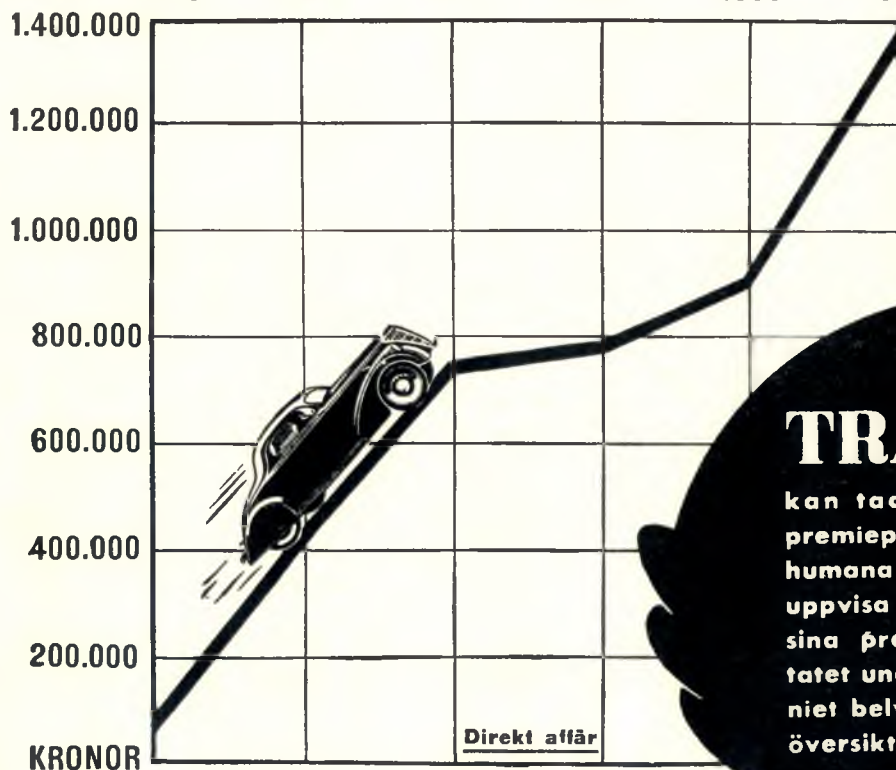
.....
(Namn)

.....
(Adress)

.....
(Postadress)

— Liberal premiepolitik — ständigt ökat

PREMIER: 1927 1929 1931 1933 1935 1937



förtroende!



TRAFIK

kan tack vare sin liberala premiepolitik och sina snabba, humana skaderegleringar uppvisa en ständig ökning i sina premieinkomster. Resultatet under det gångna decenniet belyses bäst i vidstående översikt. Siffror som talar!

Kungsgatan 9, Stockholm. Tel. 23 21 20.

Underligt beteende

I Stockholm finns ett företag, som kallar sig »Aktiebolaget Bilägarnas Oljeaffinaderier». Detta bolag har börjat med försäljning av importerade biloljor. Cirkulär och prislister ha utsänts till bl. a. en del av våra föreningar och våra kunder. Många av dessa ha fått den uppfattningen, att detta bolag skulle vara en del av IC-organisationen.

En fin bil ... (Forts. fr. sid. 20)
det var allvar det jag sa, för han svarade inte ett dugg. Skål Bergman.

Fröken Berghammar sade först hm och gick sedan upp i spader.

Klockan hade blivit över tio och i den svala sommarkvällen hörde man handklaver långt bortifrån och en radioröst någonstans i Tvärgräna.

Det var ett ganska spännande spel och kamrer Bergman höll just på att gå hem, då direktör Jonsson reste sig och sa:

— Nu ska vi ut och se på ungdomen.

Fröken Berghammar gav kamrer Bergman en av sina vanliga stillsamma blickar. Och så reste man sig från spelbordet och gick.

Alldeles i stadskanten vid Folkparken, som förresten direktör Jonsson hade skänkt arbetarna, stannade de tre en stund för att titta på en samling unga som kommo i något slags karnevalståg. Britt var inte med. Så gingo de in i parken och tittade på dansen. Fröken Berghammar nöp kamrer Bergman i armen. Mitt uppe i dansvirket svängde Britt omkring med John. Fröken Berghammar försökte tala om allt möjligt och kamrer Bergman satte i gång med en lång harang om någonting, som handlade om timmer.

Men direktör Jonsson hade sett.

— Prata inte smörja. Tror ni att ni kan slå blå dunster i en gammal karl?

Dansen var slut ett slag och de unga skingrades åt alla håll och Britt försvann liksom John. Nu var det någon som sjöng och därefter spelade en orkester och borgmästaren kom, vänlig som alltid, och pratade med de tre.

Han föreslog t. o. m. att de skulle

IC vill på det kraftigaste framhålla, att bilägarnas samköpsorganisation icke har något som helst gemensamt med detta bolag och är IC av den uppfattningen, att bolagets namnval, som måste medföra ovannämnda felaktiga uppfattning bland allmänheten, är att anse såsom synnerligen egendomligt och olämpligt.

komma över till honom och dricka ett glas för den vackra kvällen, och i bakfickan hade han säkerligen en liten fundering om en ny donation till stadsparken.

Två timmar efteråt hände det förfärliga. Man hade brutit upp från borgmästaren och direktör Jonsson och hans bägge vänner, fröken Berghammar och kamrer Bergman, skulle dra sig tillbaka, men måste därvid passera Folkparken. Där stod Britts bil precis som den stått där för fem sex timmar sedan ensam och övergiven.

Direktör Jonsson stannade. Man hörde en dov mansröst och därefter en flickstämma.

— Nej, sade direktör Jonsson. Det här går för långt.

Och innan fröken Berghammar eller kamrer Bergman hade hunnit hindra honom störtade han fram till bilen. Han hörde en fönsterruta klirra och så blev det tyst ett slag.

Fröken Berghammar och kamrer Bergman rusade efter. Och där stod direktör Jonsson med en blödande hand som en dum pojke framför den tomma bilen, i vilken man hörde högtalareutskändningen med en spröd flickstämma och en operettherrröst. Det var nere ifrån Wien och det handlade om kärlek.

Kamrer Bergman sa bara:

— Ja, så talar vi väl om något annat, då.

Direktör Jonsson fick kaffe på sängen som vanligt midsommardagen och Britt serverade honom samtidigt tidningen med sin förlovningsannons förstruken.

Det blev middag på stadshotellet. Verkligt fin middag. Direktör Jonsson kunde vara värd när han ville. Och en av hedersgästerna var John. Det hölls

KAK:s bilrock (Forts. fr. sid. 14)

hand drejade han ratten åt vänster, vän-de och susade iväg åt det håll varifrån ynglingarna kommit.

Man kan säga att veckan börjar bra, sa han som blev hängd på måndan, tänkte K. A. K. En spritt ny kärra i en handvänning. Dom där grabbarna var allt lite för gröna för såna här affärer. Jag tycker mej se dom, när dom kommer me bärgningsbilen — jösses, såna ögon dom ska göra.

Och det gjorde K. A. K. också — ty, hundra meter framåt, där vägen delade sig, dök helt plötsligt en gammal bondschäs med parhästar upp. K. A. K. kallnade till, tänkte öka farten och smita förbi, men åkdonet gjorde en gir och ställde sig tvärs över vägen; körsvennen signalerade stopp och K. A. K. bromsade in, tyst hädande sin otur. En stor rödbrusig karl, som såg ut att veta precis vad han ville, klev ur schäsen och stövlade fram till K. A. K.

— Va vell då här säga? Var har ni fått den där attemåbilen från?! — sporde han med grötmyndig röst.

— Va menar min herre — vem ä min herre? — parerade K. A. K. med sin allra säkraste röst.

— Va ja menar å vem ja ä, då ska ni snart bli varse! — röt karlen och spände ögonen i K. A. K. — Om ni inte vet då förut, så kan ja nu tala om för er, att då ä ja som äger den där bilen!

— Å jasså, sa K. A. K. sirapssött — de ä alltså godsägare Blom, jag har den stora äran att tala me. Jag var just på väg med automobilen till godsägaren.

Godsägare Blom sväljde och teg ett

tal, och vid kaffet kom borgmästaren sa där i förbigående att fråga direktör Jonsson varför han hade högra handen inlindad som i ett litet paket.

Direktör Jonsson svarade inte. Och kamrer Bergman tillade stillsamt som alltid:

— Ja, se de där nya uppfinningarna.

Och så gick livet vidare. Och så fort det är något bråk och trassel nere på kontoret, brukar kamrer Bergman säga:

— Det var en fin bil den där Volvo 1937, eller hur direktörn?



Automobilkylare

alla märken ständigt i lager.
Cellsystem insätts snabbt.

TH. HERMANSSON

STOCKHOLM

GÖTEBORG

Tel. 332808

Order genom I. C.

Tel. 61437

IC-förening bildad i ARVIDSJAUR

Vid möte den 27 november beslöto bilägarna i Arvidsjaur att ansluta sig till IC-organisationen.

Till styrelse i den nya föreningen har valts hrr. Oskar Lundin, Arvidsjaur, ordf.

ögonblick, alldeles lagom för K. A. K. att gardera sig:

— Va ni på väg te mäj mä bilen, sa ni? Var har ni fått tag i den? — undrade godsägaren. — Den stals från min gård i morse.

— Ja de va de jag kunne tro — de ana mej. — Förlåt, men mitt namn ä Kak, grosshandlare Kak, sa K. A. K. och lyfte artigt på bilmössan.

Godsägare Blom stirrade på mösskorkarden, bräkdelen av en sekund — sedan räckte han genom bilrutan sin stora röda högernäve mot hr Kak, presenterade sig och sade med sin allra förbindligaste röst:

— Ä förlåt mäj, bästa groshandlar Kak — förlåt mäj — å ja hoppas att ni förstår mäj rätt. Ja ble så till mäj, när ja feck se min stulna attemåbil, mä en främmande pärson i — men nu märker ja tydligt att ja förgått mäj.

— Ä föralldel, godsägare — de förlåter jag så gärna — jag förstår ju så innerligt väl alltihop, sa K. A. K. älskvärt.

— Snälla herr Kak, berätta hur ni feck tag i min bil, sa godsägarn. — Vän- ta ett tag, tillade han, varpå han vände sig mot hästschäsen och sa till kusken:

— Andersson kan köra hem. Jag gör herr Kak sällskap i attemåbilen.

Kusken hälsade med piskan, vände schäsen och smackade på hästarna.

K. A. K. öppnade bildörren och beredde sig att överlämna ratten till godsägarn, men godsägarn vinkade avvärjande och sa:

— Nä, varsågo, herr Kak — sitt kvar å behåll ratten. Jag sätter mäj här ve sidan å ger anvisningar om hur vi ska köra.

Sedan godsägare Blom placerat sin mäktiga stofthydda intill herr Kak, satte bilen igång och godsägarn sa:

— Si så där ja. Nu viker vi avtagsvägen till höger — sen ä dä bara en tjuge minuters tur rakt fram. Under tiden berättar herr Kak om hur ni kom på bilen min.

Herman, Jansson, Balhovare, Samue. Rehnberg, Abborträsk, E. Westin, Arvidsjaur och Algot Granberg, Arvidsjaur.

Vi önska den nya föreningen välkommen och lycka till.

Och så berättade hr Kak, i väl valda ordalag, att han i egenskap av grosshandlare var ute på en liten affärsresa i sin automobil — och hur han vid en vägkurva blivit påkörd av godsägarns vansinnigt framrusande bil, förd av två pojkslynglar — hur han Kaks, automobil krockat emot ett stort träd och blivit liggande totalt obrukbar i en backslutning vid vägen — och hur han, sedan han kvicknat till efter den chock han erhållit, sett hur pojkslynglarna springande begett sig från olycksplatsen. Ja, så hade han fått syn på den förnicklade namnskylden med godsägare Bloms namn och adress, och genast beslutat återställa bilen till dess ägare. Det var historien i sin helhet.

När hr Kak slutat, hade godsägare Blom ej nog starka ord, för hans goda rättsinne, och ej heller ord nog starka för sitt eget bryska uppträdande mot den genomhederliga hr Kak.

— Jag borde väl ha sett mäj före, å begripit att en herre mä K. A. K:s mössa inte va nån biltjuv, sa han. — Hur ska

jag nu kunna gottgöra mitt, minst sagt, oförsämnda sätt? Vill grosshandlar Kak, teminstingen bevilja mäj den stora äran, att få bjuda på en sjangtil midda hemma ve mitt?

Naturligtvis beviljade hr Kak honom det — ty hr Kak var ju älskvardheten själv och började så smätt yvas över sin hederlighet.

Och när man så äntligen var framme vid det Blomska Skallringegodset, och bilen körts in i garaget, marscherade man in i corps de logiet där medlemmen i K. A. K., grosshandlare Kak, presenterades för fru godsägarinnan och två spirande godsägarämnerna.

Det blev en brakmiddag vars make hr Kak aldrig ens drömt om. Och på godsägarens och godsägarinnans enträgna böner måste den älskvarda hr Kak tära både helan, halvan och tersen, dricka du-skål i två sorters vin, kaffe och stältrådskonjak, och svälja ett par tre whiskyroggar som sängfösare, ty naturligtvis måste den genompräktige hr Kak ligga kvar i ett av godsets komfortabla gästrum. Och innan hr Kak överlämnade sig åt nattens goda drömmar, kom man överens om, att man dagen därpå skulle ordna med hans bils bärgning och reparation; det ville godsägaren så innerligt gärna kosta på, som en ringa erkänsla för den stora tjänst broder Kak gjort honom.

Jaha! Sen gick man då nöjd och belåten till ro på ejderdun.

Men morgonen därpå, kom kusken Andersson in och omtalade, att garaget under natten blivit uppbrutet, och godsägarens bil änyo stulits. Samtidigt kom godsets husfru in och anmälde, att så gott som allt silver huset ägde försvunnit. Men när sedan en av jungfrurna rapporterade, att hr Kak även saknades, då stövlade godsägare Blom till telefonen och ringde upp landsfiskalen.

Och så talade landsfiskalen om, att den älskvarda hr Kak tidigt på morgonen sökt forcera lantbrukare Jönssons i Skrällinge ladugårdsvägg med godsägare Bloms bil. Just nu tog hr Kak sig en litet snark i ett av landsfiskalens små privatrum, ity att hr Kak var i någon mån berörd av starka drycker. Godsets silverförråd fanns där oskadat, men godsägarens bil såg ut som ett gammalt uttjänt dragspel. Dessutom påstod landsfiskalen, att hr Kak inte hette hr Kak, utan hr Knut Angantyr Karlmansson — men att han var grosshandlare, det kunde inte ens landsfiskalen förneka.

Jaha ja. Så slutade K. A. K:s billån som vanligt med en krock — men nästa gång K. A. K. kommer ut, ska det bli andra tag i taljan — påstår han.

LÖSNING

till

Bilekonomis Korsord i nr 11 1938.

Vågräta ord.	27. Arne.	7. Strå.
1. Skola.	28. Real.	10. Tamerd.
5. Bris.	30. TTTTTT	12. Element.
8. Kar.	32. N D.	14. Anna.
9. Stia.	33. Yta.	16. Omelett.
11. Ense.	34. Töande.	18. Åhå.
13. Alnar.		20. Ande.
15. Salome.	Lodräta ord:	22. Lorta.
17. Nä.	1. Ske.	24. Valde.
18. Åk.	2. Kanske.	26. Arta.
19. Emedan.	3. Orsa.	27. Att.
21. Helmer.	4. As.	29. And.
23. Nav.	5. Biled.	30. Ty.
25. Oeldad.	6. Ran.	31. Tö.

1:sta pris: Axel Berg, Medora, Skutskär.

2:dra pris: Nils Holmberg, c/o Wedin, Amiralsgat. 9, Malmö.

Lasse Sväng . . . (Forts. fr. sid. 24)

— Din?

— Ja. Den ja köpte. Nu fattas de bara ett garage.

Under tiden hade flera ungdomar strömmat till. De upprepade handlarns procedur, tittade, frågade; när de tittat färdigt gapade de i klunga. När de äntligen tröttnat och gick hem var de eniga om att det var en stilig kärra. Och de var säkra på att Lasse snart skulle köra den i diket.

*

Eftersom veckorna gick fick ungdomen smak på bilturer. Det gick sakta, men sedan Lasse trugat och lurat några och dessa kom från äventyret med livet, blev de djärvare. Det blev snart vanligt att använda Lasse, när de skulle till någon grannby och dansa. Lasse var nykter och säker; det var ingen risk när han satt vid ratten.

Även gubbarna föll för nyfikenheten. De första kom i smyg och skämdes, när saken kom på tal.

— Vi gjorde de bara för att han va så enträgen, sa de. Å så behöver han nog de lilla som blir, annars går han kull.

— Men de var inget särskilt, tyckte en annan.

Det dröjde emellertid inte länge förrän de flesta gjort en tur. Och nu slog det

om; den som inte åkt bil var en ohjälplig efterliggare. Sådana fanns det inte många i byn. Bland de få ståndaktiga var Jon Lars.

Han förtröttades aldrig att predika om bilismens fördärv. Det gick rakt åt skogen med byn, ungdomen och de gamla med. Hade de inte hästar och cyklar kanske? Var det inte säkrare än att sitta i en stinkande kärra, utan att veta om de kom fram med livet eller inte? Man lyssnade på Jon Lars, nickade ibland, så gick man bort till Lasse Sväng och tittade på bilen. Och det sved i själen när man inte hade tillräckligt med pengar att göra en rundtur kring socknen.

En dag gick Jon Lars och Lasse Sväng förbi varann:

— Nåå, farbror, ska han inte åka snart? gäckades Lasse.

— Åk åt skogen, din lymmel! fräste Jon Lars.

— Farbror får göra en tur för ingenting.

— Hut! röt Jon Lars och spretade iväg.

*

En dag på högsommarn stod Jon Lars på vedbacken och täljde på ett hackskaf. Yxan slant och träffade honom i låret, en bit ovan knäet. Pulsådern skars av och blodet sprutade i luften. En av

hans pojkar, som var i närheten, rusade till; han skrek på sin syster, som lekte vid sommarstugan.

Inom ett ögonblick var benet omlindat och någon rusade till Lasse Sväng. Alla hästar var ute i hagen och det var två mil till sjukstugan. Lasse Sväng skulle just in till kyrkbyn, han svängde upp innan Jon Lars hann blinka.

I detta ögonblick glömde Jon Lars sitt förakt för bilar. Rädslan att förblöda var starkare än allt annat. Folk bar honom skyndsamt till baksätet, en av pojkarna satte sig bredvid för att stödja honom och Lasse Sväng satte full fart.

Det dröjde inte länge förrän bilen var framme vid sjukstugan. Det var hög tid. Bilen var nerblodad och Jon Lars vit i ansiktet. Man fick honom in och doktorn lyckades hejda blodflödet.

— De har ni bilen att tacka för, sa doktorn.

— Hmm, mumlade Jon Lars.

— De ä väl eran bil? sa doktorn.

— Min — ånej.

— Då bör ni skaffa er en. Om inte den varit till hands hade ni aldrig hunnit fram i tid.

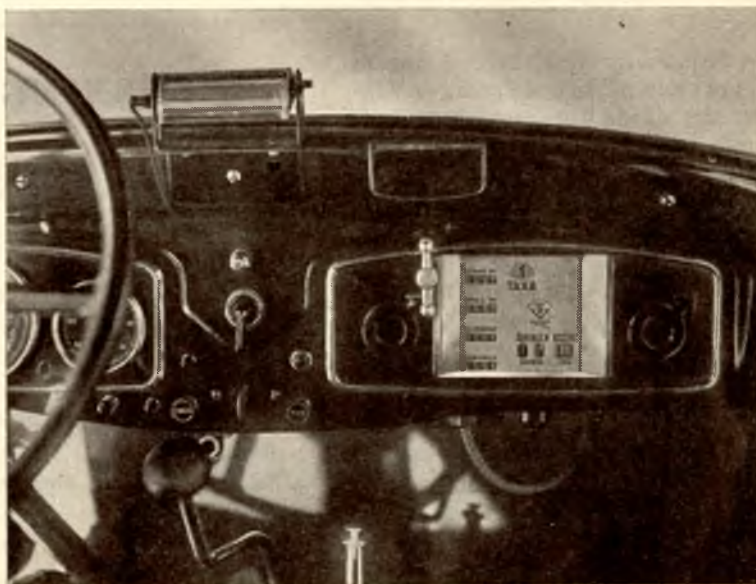
Jon Lars ville säga något, men orden nådde aldrig fram. Skinnet drogs hop

HALDA IDEALMONTERING

har vunnit droskägarnas
fulla förtroende.

Med tack för det gångna året
tillönskas alla våra vänner
bland droskägarna

*En God Jul och
Ett Gott Nytt År!*



FABRIKS-A.B. HALDATAXAMETERN • HALMSTAD

med servicerepresentanter:

Taxameterverkstaden, Stockholm • Rich. Johansson, Göteborg • Lars Ekh, Malmö
Allas Motorverkstad, Sundsvall • M. Gundell, Hälsingborg • K. J. Nilsson, Lund

och han skakades av en kallrysning. Så nära döden; och ändå räddad till livet. Om det ändå inte varit Lasse Sväng som kört. Men det var bra, att det gick som det gick.

Lasse Sväng måste köpa nya bakdynor. Det gick knaggligt med inkomsten och det var nödvändigt med ett litet lån. Men vart skulle han gå? De gamla borgnärerna sade från. Det började osa hett för dem.

Det var åtskilligt att grubbla över. Han reflekterade på att sälja bilen. Det var svårt; det tycktes dock vara enda utvägen.

Han blev förvånad när Jon Lars hejdade honom en dag.

— Du Lasse, sa han, du har väl inte tid å köra mej in te kyrkbyn?

— Jovisst, svarade Lasse. Ögonen var stilla av förvåning.

— Ja måste in å se om benet, sa Jon Lars.

Det var lite besynnerligt; han hade varit bra en månad nu.

Jon Lars satt hos Lasse. När de kommit halvvägs sa han:

— Nåå, hur går de me affäerna?

— Åjo, svarade Lasse undvikande, så värst fett ä de inte, men de går.

— Jo, jo, instämde Jon Lars.

— Men om de skulle knipa, fortsatte han efter en stund, om de skulle vara så att du behöver låna ett par tusenlappar så kan du lugnt gå till Jon Lars.

Lasse var nära att styra bilen i diket; så häpen blev han. När de pratat en stund förstod han att det inte var något dumt skämt. Jon Lars ville hjälpa honom. Han var överglad när han styrde in till sjukstugan. Nu var han räddad.

Han skulle ha varit ännu gladare om han vetat vilket ärende Jon Lars haft. Denne skulle verkligen träffa doktorn. Men det var något annat som låg honom närmare om hjärtat. Han var inne och ordnade så, att Lasse Sväng blev postkörare. Det gick fint; Jon Lars var en bonde som man rättade sig efter. Efter den dagen betydde det inte så mycket om det fattades passagerare. Men de kom, de med. Och med tiden skaffade sig även Jon Lars bil.

Alla IC-föreningarna, deras kunder och medlemmar önska vi En Angenäm Jul och Ett Gott Nytt År

samt framföra vårt varma tack för angenämt samarbete
under det gångna året.



A.-B. Ahlstéen & Holmström
MALMÖ

A.-B. Carl Andersson
Torgil Nilsson
MOTALA

A. W. Asplund, Speedoilnederlaget
STOCKHOLM

A.-B. Automatic
STOCKHOLM

Rud. Berggren
STOCKHOLM

Bergström & Co.
Klichéanstalt A.-B.
STOCKHOLM

A.-B. Axel Christiernsson
STOCKHOLM

A.-B. Dulac
STOCKHOLM

Elektro-Therma
ÖREBRO

A.-B. Etoma
STOCKHOLM

A.-B. Klaes Jansson Glassliperi
& Spegelfolieringsfabrik
STOCKHOLM

A.-B. Chr. Jensens Repslageri
och Presenningsfabrik
LUND

Knape & Co
Harry Nysröm
STOCKHOLM

A.-B. J. C. Ljungman
MALMÖ

LUMA-fabriken
STOCKHOLM 20

M. H. F:s Borlänge avd.
BORLÄNGE

O. Mårtenssons Bilverkstäder
STOCKHOLM

Nordisk Rotogravyr
STOCKHOLM

Nordiska Slangfabriken
Box 9003
STOCKHOLM 9

A.-B. Nynäs-Petroleum
STOCKHOLM

A.-B. S. P. Persson
STOCKHOLM

Philipsons Automobil A.-B.
STOCKHOLM

Ingenjörsfirma Eiler Prytz
STOCKHOLM

Svenska Gulf Oil Company A.-B.
STOCKHOLM

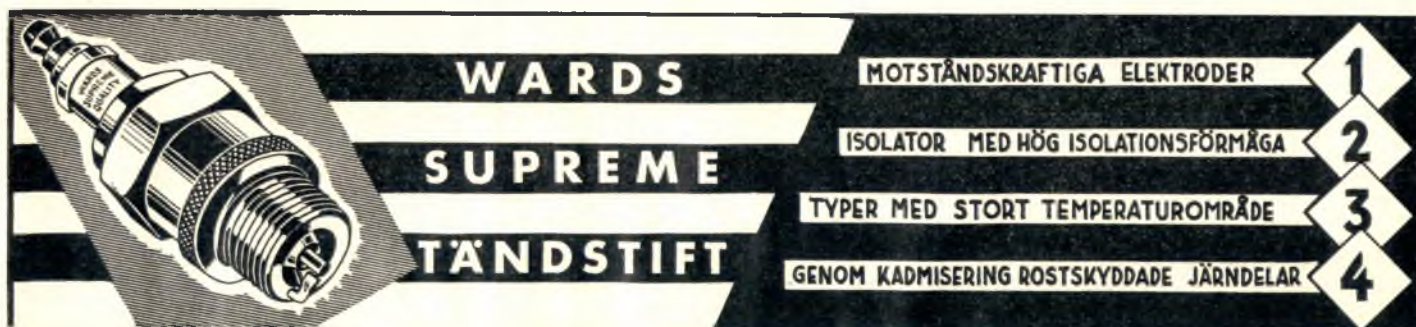
Svenska Gummifabriks A.-B.
GISLAVED

Firma Olof Thymé
Billackering
STOCKHOLM

A.-B. Urfabriken
SVÄNGSTA

A.-B. Läderfabriken Welting
RONNEBY

Örebro Bleckemballagefabrik
ÖREBRO



**WARDS
SUPREME
TÄNDSTIFT**

- 1 MOTSTÅNDSKRAFTIGA ELEKTRODER
- 2 ISOLATOR MED HÖG ISOLATIONSFÖRMÅGA
- 3 TYPER MED STORT TEMPERATUROMRÅDE
- 4 GENOM KADMISERING ROSTSKYDDADE JÄRNDELAR



"Jubileumsböter"

av Bryll

En känd advokat har i dagspressen dragit en lans för den åsikten att de svenska straffsatserna för åtminstone vissa trafikförseelser äro på tok för stränga. Det är speciellt de numera så gott som obligatoriska fängelsestraffen för aldrig så liten onykterhet vid ratten som dikterat hans åsikt. Han menar att man skulle kunna vinna precis samma effekt till trafikulturens fromma genom andra åtgärder, för övrigt redan genom indragning av rätten att köra bil, d. v. s. körkortindragning på viss tid eller för alltid.

Det är möjligt att advokatens argumentering i viss mån och beträffande vissa personer kan ha fog för sig. Rattfylleriparagrafen har nog drabbat många hårt som varit relativt oskyldiga. Men så mycket är säkert att enbart bötesstraff eller körkortindragning för många — kanske de flesta — bilsyndare icke utgör tillräckligt stark påtryckning.

Häromdagen uppenbarade sig exempelvis en man som blev dömd till trafikförseelser för femtionde gången. Det var sålunda ett slags jubileum han firade och det är möjligt, att det även var trafikförseelserekord.

Det var inte många paragrafer den mannen inte blivit dömd efter, alltifrån parkerings- till krockböter. När han dömdes för fyrtionde gången miste han körkortet men hade kört i alla fall och jubileumsåtalet gällde just den saken. Eftersom han redan på ett tidigt stadium blivit fast av en honom händelsevis observerande polis blev det bara 5 dagsböter à 1 krona, en bötessumma som ju inte precis kan kallas avskräckande.

Man kan ju för jämförelsens skull dra fram utslaget mot disponenten, som skulle skynda till en överfallen dams hjälp

och därunder tuchade emot en annan bil. Han dömdes häromdagen till 60 kronors böter, fördelade på 4 dagsböter à 15 kronor.

Det hade varit ett uppträde i närheten av Nybroplan, varvid en dam blivit misshandlad av en mansperson. Disponenten som just kom körande förbi såg uppträdet och styrde in sin bil mot trottoarkanten för att skynda damen till hjälp. I hastigheten körde han för nära en annan vid trottoaren parkerad bil och tuchade emot den.

I samma veva kom en poliskonstapel

som alarmerats till den överfallna damens hjälp förbi platsen. Då han emellertid såg bilsnuddens stannade han och gav det andra uppträdet så många som flyger och far. I stället drog han upp sin anteckningsbok och skrev noga upp bilsyndarens namn och adress samt kontrollerade skattemärken, körkort, skyltar m. m. Under tiden hann förstas våldsverkaren smita, men det gjorde konstapeln ingenting, han var helt inställd på att göra sin sak ordentligt med bilsnuddaren.

Konstapeln skall inte lastas. Felet, ty nog måste man beteckna en sådan här sak som ett fel, ligger i själva systemet som ställer obetydliga bilförseelser på samma plan som andra ur moralisk synpunkt åtminstone betydligt värre brott. Konstapeln resonerade väl som den gamla satsen »bättre en fågel i handen än tio i skogen», och därför tog han den syndare som låg närmast till att ta.

Det hör till saken att världsverkaren som bilisten skulle söka ta fast, ännu inte blivit upptäckt och infångad av polisen. Men bilsyndaren är som sagt dömd.

Sedan finns det en annan detalj där lagens teori och det sunda förståndets praktik har litet svårt att förlikas och det är vid bedömandet av något som man skulle kunna kalla »de herrelösa bilarnas problem».

Det finns nämligen mycket gott om herrelösa bilar hur märkvärdigt det än låter.

I och med de goda tiderna har försäljningen av bilar ökat men trots de goda tiderna är det inte alltid så lätt att klara avbetalningarna på en bil, som köparen från början tänkt sig. Eller också bli kostnaderna större än han beräknat. Därför står han en dag vid den punkten då plånboken säger »hitintill men inte längre».

För att i möjligaste mån ha äran i behåll kör han sin vagn till bilfirman, där han köpt den, ställer in den i dess garage, går upp på kontoret och säger med resignationens gest: »Jag har inte råd att fortsätta med avbetalningarna längre var så god och tag bilen tillbaka, det jag har inbetalt under de här månaderna får firman naturligtvis behålla som hyra». (Det går ju förresten inte att klara av en sådan uppgörelse på andra villkor.)

Därmed är emellertid inte saken utagerad. Ty det är inte alls säkert att firman har lust att omedelbart taga bilen tillbaka, i varje fall inte utan att tillräckligt noga ha undersökt om köparen verkligen har det så knackigt ställt som han påstår. I varje fall har firman

(Forts. å sid. 32)

ÖREBRO BLECKEMBALLAGE- FABRIK



tillverkar alla slags
blankt och dekorerat
bleckemballage för
bilförnödenheter.

HUVUDKONTOR:

ÖREBRO: Tel. 104 51, 12451, Telegr. "Karla"

AVDELNINGSKONTOR:

STOCKHOLM - Repr. Claes Hedin, Sibyllegatan 17 - Tel. 60 97 41, 60 97 42

GÄVLE: - Repr. Allan Forsell - Tel. 13 58

Varm mössa för vinterbruk



Chaufförmössa av persian-imiterande plysch. Mössan är varmt vadderad och försedd med prima foder.

Tillhandahålles hos

Bilägarnas inköpsföreningar



ANTIFRYS- VÄTSKA

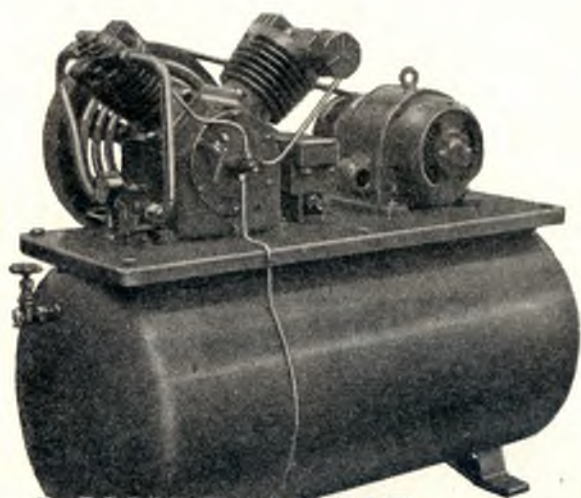
försäljes över hela världen och är bekant för sin överlägsna kvalitet. Den angriper icke metall eller gummi, förhindrar rostbildningar och verkar skyddande för kylsystemet. Blandningstabell för de flesta bilar medföljer varje gallon

GENERALAGENT:

A.-B. ETOMA

Kungsgatan 56, STOCKHOLM

FÖRSÄLJES GENOM BILÄGARNES INKÖPSCENTRAL



LJUNGMANS

luftkompressorer

tillförlitliga, ekonomiska

AKTIEBOLAGET J. C. LJUNGMAN, MALMÖ



kör bilen — ?

Skulle medåkande skadas, då Er son, dotter eller annan person kör Er bil, får föraren, om han är vållande, själv ersätta skadorna. Det kan komma att gälla ruinerande belopp.

Komplettera därför Er trafikförsäkring med särskild ansvarighetsförsäkring för föraren.

Anlita

FÖRSÄKRINGSANSTALTEN

SAMARBETE



**goda och
pålitliga
billampor**

**bidraga till ökad
trafiksäkerhet**

LUMA billampor
— enda svenska —

Studera
den nyutkomna prislistan



Vi stackars... (Forts. fr. sid. 30)
i allmänhet inte lust att omedelbart över-
taga registreringen av bilen med ty åtföljande förpliktelser. Därför får köpa-
ren kvarstå som ägare i bilregistret fast
han inte längre har ett dugg att säga

till om beträffande bilen. Betalar han
inte trafikförsäkringen blir det förelä-
gande, åtal och böter.

Det har varit en hel mängd sådana
där mål inför polisdomstolen i Stock-
holm på senaste tiden. »De här bilmani-

pulationerna med byten och överlåtelser
och tillbakatagningar och annat kuckel
börjar likna de gamla hästbytena på
marknaderna i gamla tider, och här skall
vi sitta och reda upp vilken som är äga-
re till vilken», sade polisdomaren.

Glöm ej att prenumerera å BILEKONOMI för 1939!

Bilekonomi

Ansvarig utgivare: O. F. ROSMARK
Redaktion: Rådmansg. 48, Sthlm
Telefon (växel) 230685

Nr 12 1938 Ärg. 9

ANNONS PRIS

1/2 sida kr. 250:—
1/3 » » 130:—
1/4 » » 75:—
1/8 » » 50:—
1/16 » » 25:—

Omslagets 2:a o. 3:dje sida
kr. 350:—

Omslagets 4:e sida
kr. 400:—

Prenumerationspris kr. 3:— per år

Postgirokonto n:r 53218

Thellmods KYLARCEMENT



tätar effektivt allt läckage
i bilkylare - Erkänt
överlägsen.



Helburk kr. 1:50
Halvburk „ 0:75

Begär "Thellmods Kylarceмент" från I. C.



HALDA hopfällbara biljettlådor

för 8 till 27 block eller
rullbiljetthylsor för 3 till
10 rullar.

Begär ill. katalog och pris.

HALDA AKTIEBOLAG
Svängsta Tel. Karlshamn 400

Parajett Standard biljetter

Ökad kontroll — lägre biljettpri-
ser blir resultatet, då Ni använder
våra biljetter i block eller rullar.

A-B SYDSV. BILJETTRYCKERIET
Landskrona Tel. 216 & 316





Det är ej en tillfällighet att IC-batteriet gått segrande fram i konkurrensen om bilägarnas förtroende.



Kvaliteten och driftsäkerheten ha här varit avgörande.

Sveriges största specialfabrik som står för tillverkningen garanterar en alltigenom jämn och förstklassig produkt.

BILÄGARNAS INKÖPSCENTRAL
BILÄGARNAS INKÖPSFÖRENINGAR

Flera körmil
lägre oljekostnad
minskat slitage

INDIAN
Pennsylvania

100% pennsylvanisk paraffinbasolja

1,25kr/lit

Vid köp av fatförpackning lämnas rabatt

BILÄGARNAS INKÖPSCENTRAL

