

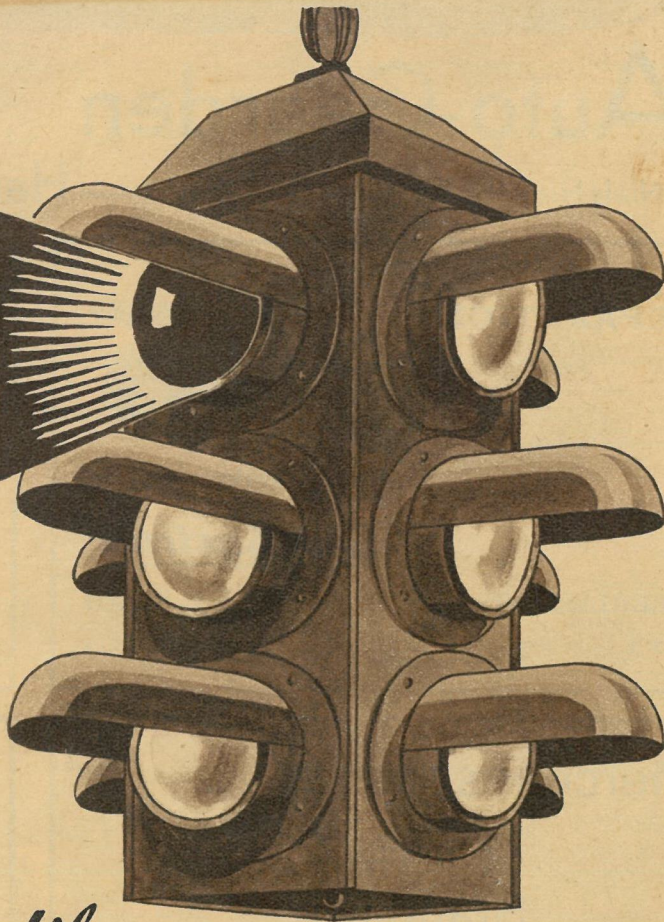


Motor



Nr. 1. 2. Januar 1937. 32. Aargang. Udgivet af Forenede Danske Motorejere

STOP



Skift til

Essolube

SUPER-MOTOR OIL

VINTEROLIE

Nu er det paa Tide at faa Sommerolien i Deres Motor skiftet ud og faa ESSOLUBE Vinterolie fyldt paa.

Essolube er Olien med de 5 Stjerneegenskaber:

- ★ Upaavirkelig af Kulde
- ★ Ingen Sodafsætning
- ★ Slamfri
- ★ Største Smørevne
- ★ Mindste Forbrug

Med Essolube har De en levende og velsmurt Maskine og undgaar Startvanskeligheder samt det unormale Slid paa Batteriet.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

HVER UGE OVER 26.000 ifølge Dansk Oplagskontrol

Automobilreparationer af enhver Art (alle Mærker)

Prima Auto-Vask og Tryksmøring . Større Reparationer . Gratis Service som ved Køb af en ny Vogn



Auto-Gaarden

Niels Nielsen :: Tlf. Centr. 14471 (3 Ledninger) Halmtorvet 9

AUTO-REPARATION



Moderne Udrykningsvogn

Hans Lystrup

PILEALLE 5-7

Tlf. C. 2028

Før Kl. 9 og efter Kl. 17³⁰ ... Tlf. C. 51484

Shell-Centralen

Kampmannsgade 2-4
ved EINAR NOE

Tlf. 2509

Shell-Huset

(lige ved F. D. M.s Hovedkontor)

Tiden er nu til

VINTEROLIE

Sommerolien omskiftes hurtigt i vor Smørestation
til „Shell Single“

Kommer De til København besøg da SHELL-HUSET

Mercedes-Benz Renault Standard

Generalrepræsentant for Danmark:

AUTOROPA A/S

Østerbrogade 20 – København

G Ø R L Ø V

Strandvej 40

Ryvang 3201

Slibning af Krumtappe

Centrifugalstøbning af Metal

i Hoved- og Plejstangsløjer

Hele Motorer modtages til Hovedreparation

*Til Tilkørsel anbefales og sælges
ACHESON KOLLOID GRAPHIT*



Husk!

at den bedste Beskyttelse
for Motoren i den kolde
Aarstid er og bliver mine
anerkendte

Raadmandsgade
54

Telefon Taga 41 & 61

Kølerhætter

Bundkarhætter - Bund-Maatter

Kølerhætter - Fjederгамasker



Kør Deres Motor til med Elektrol Grafit Olie

Det giver en blødere Gang samtidig med, at Motoren beskyttes mod at blive overopvarmet.

GRAFIT-LAGET nedsætter de arbejdende Deles Gnidningsmodstand og formindsker Sliddet.

Forlang Elektrol Grafit Olier. De indeholder den rigtige Mængde ACHESON KOLLOID GRAFIT.

ALFRED OLSEN & Co. A/S KVÆSTHUSGADE 3
KBHVN. K. • TELF. C. 5021

UDGIVET AF FORENEDE
DANSKE MOTOREJERE
Ansvarshavende Redaktør:
Eric Boesgaard
I Redaktionen: S. Kyhl

Motor

Redaktion: V. Boulevard 4
København V, Telefon: 5591
Annonceekspedition:
V. Boulevard 4
Telefoner 6245, 6246

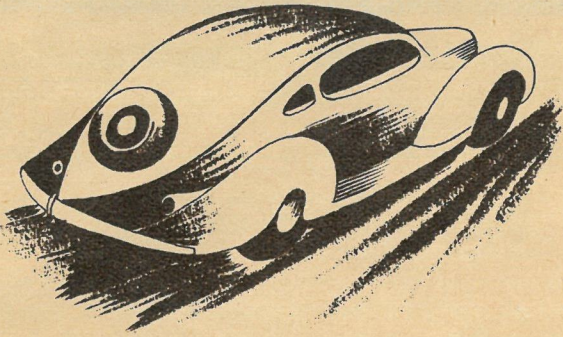
Nr. 1 • 2. Januar 1937 • Hver Uge over

26.000 Eksp. ifølge Dansk Oplagskontrol



Den gamle Immervad Bro paa Hærvejen
gennem Sønderjylland.

1937



Glædeligt Nytaar! Ja, det ønsker vi Dem alle, og vi siger Dem Tak for Aaret, som gik. Ikke som en konventionel Frase, men som et oprigtigt ment Haandtryk, der skal udtrykke vort Selskabs Fællesfølelse overfor og Samfølelse med de mange Tusinde danske Motorfolk, som har holdt sammen om vort gamle Selskab, bestandigt gjort det stærkere, og som har takket os, naar vi kunde gavne dem, baaret over med os, hvor vi kan have fejlet — og Fejl gør vi naturligtvis allesammen. — Alligevel føler vi, at vi kan være det svundne Aars Arbejde bekendt. Meget Arbejde ligger bag, mange Resultater ogsaa. Der er jo det ved det Arbejde, en Organisation gør, at det kommer alle til Gode, ikke alene Medlemmerne. Man kan kalde det uretfærdigt, men saadan er nu Vilkaarene, og at det er den bedste Del af det danske Motorfolk, som staar i Organisationerne, er jo klart. Det er dem, der frivilligt har paataget sig at hjælpe med til at gøre det bedre, retfærdigere og lettere for os allesammen. Mange Opgaver staar endnu tilbage. Megen Uro omgiver den danske Motorsag. Vanskelige Vilkaar af politisk, udenrigspolitisk og handelspolitisk Karakter spiller ind, og de har tilsammen i Aarets Løb skabt Problemer, som nok kunde sætte dem, der skal føre Motorfolket, graa Haar i Hovedet. Men nu stryger vi det gamle Aars Bekymringer af os. Vi tager fat paa et nyt, sætter Sejl til og staar ud til en ny Sejlads, hvor vi bare synes, at det er godt, der er Brug for os, og hvor vi ved, at vi endnu har Sejre at hente. Disse Sejre er det organiserede danske Motorfolks Hæder. Det er Medlemshæren, der til syvende og sidst er det Fundament, hvorpaa alt godt Arbejde hviler. Og een Ting præger vor Organisation. Medlemmerne bliver. Det er ikke saadan, at vi har en Medlemshær, der bestandigt fornyes eller veksler. Samtidig med, at vi sejt og sikkert vokser i Tal, saa bliver alle vore gamle Medlemmer Aar efter Aar, ja Aarti efter Aarti. Det er vi lidt stolte af og meget glade for. Vi synes, at det maa være Udtryk for, at Ledelsens, Styrelsens og Direktionens Arbejde bliver vurderet godt. Vi takker for denne Tillid for dette Kammeratskab.

Tak! Tak for Aaret, som nu er løbet ud, og godt Nytaar paa Farten ind i det nye.

MOTOR

ER LOVEN RETFÆRDIG?

Held i Uheld: Naar det er et Automobil, der laver Ulykker

Overretssagfører Knud Werner har i en baade instruktiv og underholdende Artikel i »Assurandøren« rejt Spørgsmaalet om den Vilkaarlighed, med hvilken den nugældende Erstatnings-Lovgivning behandler Mennesker, der kommer til Skade og har Krav paa Erstatning. Denne Vilkaarlighed, der vel efterhaanden er de fleste kendt, illustrerer Overretssagfører Werner paa særdeles rammende Vis med mange Eksempler:

Det første: En Dame gaar over Gaden og bliver paakørt af et Automobil. Hun tilkendes en god Erstatning og faar den. En anden Fodgænger bliver under ganske lignende Omstændigheder paakørt, men af en Cyklist. Fodgængerens faar ogsaa her tilkendt en Erstatning, som han ikke faar, da Cyklisten intet har at betale med.

En Chauffør stiller sit Automobil fra sig paa en skraanende Gade uden at trække Haandbremsen ordentligt til. Automobillet kommer i Bevægelse og kører ind i en Rude, som knuses. Rudeejerens faar fuld Erstatning.

Det samme — Henstillen af en Vogn paa en skraanende Gade — sker et andet Sted, men her er det en almindelig Arbejdsvogn. Den Skadelidte faar ingen Erstatning.

En Grævlingehund trisser over Vejen foran en dyrevenlig Automobilfører, der bremses op for at undgaa at køre Hunden ihjel, men som derved kører imod et Træ. Automobilisten faar fuld Erstatning hos Hundeejeren (saa streng er Hundeloven — og det bør huskes nu, da den skal revideres).

En Motorcyklist bliver under Kørslen ramt i Ansigtet af en Høne, som flyver imod ham, blændes og kører i Grøften. Han faar ingen Erstatning hos Hønseejeren.

Efter disse og flere andre Eksempler skriver Overretssagfører Werner, at Forklaringen paa denne Forskel i Behandlingen af den Skadelidte ligger ligefor: Dansk Ret om Erstatning for skadevoldende Handlinger uden for Kontrakt-Forhold tager sit Udgangspunkt i og bygger delvis videre paa blandt andet Bestemmelser i Christian V's Danske Lov af 1683, og Hovedsynspunktet dengang var, at en Skade bliver dér, hvor den nu eengang ramte. Dette er forstaaeligt, følger han til, fordi man ikke dengang ejede Midler til at gøre Byrden ved Skaden lettere for den, der forvoldte Skaden, end for den Skadelidte, og samfundsmæssigt var der derfor ikke vundet noget ved at flytte Skaden fra den ene Enkelt-Økonomi over paa den anden.

Overretssagfører Werner gør yderligere en Række — rent juridiske — Betragtninger gældende og skriver saa: Uligheden i de forskellige Skadelidtes Retsstilling retfærdiggøres ikke ved de Hensyn, som har dikteret de mange Undtagelses-Regler og virker derfor i Praxis stødende. Hvilke fulgode Argumenter kan der i Virkeligheden anføres for at give de Skadelidte ved Automobilulykker den privilegerede Stilling, som de nu har baade for saa vidt angaar Erstatningspligt og Dækning. Andre Skadelidte rammes ligesaa haardt. Folk, der kommer til Skade ved Jernbaneulykker, i Forbindelse med Stærkstrøms-Anlæg, under Jagt o. s. v., indtager erstatningsmæssigt en begunstiget Stilling fremfor dem, der kommer til Skade ved Overfald, Uheld under Færdsel, paa Trapper og alle de mange Uheld, der forvoldes ved Uagtsomhed (for ikke at

Fortælltes Side 6



DA AUTOMOBILET VAR BARN

AF SIGURD TOGEBY

Man taler altid om, at de moderne Opfindelser kommer »som Omvæltninger« — men Udtrykket er jo i Virkeligheden meget langt fra at være rigtigt. En Omvæltning er noget pludseligt, noget, der vender Tingene paa Hovedet, saa de i Dag er det modsatte af, hvad de var i Gaar.

Men saadan er det jo ikke med de Ting, der har faaet Betydning i Teknikkens Tidsalder, i vort Aarhundrede. Et Fænomen som Jazzen er opstaaet iblandt os, uden at nogen bestemt kan fastslaa, hvor det er kommet fra. Man strides om, hvem der virkelig har Æren af Opfindelsen af Radioen.

Og noget lignende er Tilfældet med Bilerne. De er ikke kommet som en Omvæltning; de har snarere listet sig saa stiltfærdigt ind paa os, at vi slet ikke opdagede, at de kom.

Den, der skriver dette, er netop født saa sent, at han altid har taget Bilerens Tilstedeværelse som noget givet.

Jeg har talt med Folk, som har fortalt om deres Undren og Forfærdelse, da de saa den første hesteløse Vogn

rulle hen ad Landevejen — men jeg tror, at de fleste er blevet udsat for denne Overraskelse saa gradvis — først ved at læse om den, saa ved at se Billeder af den — at Forundringen lige som havde tabt sin Magt, da det færdige Uhyre endelig kom rullende forbi dem.

Alligevel maa der vel ogsaa i Danmark findes mange Mennesker, som har oplevet Bilerens Barndom paa første Haand, Folk, som har kørt i de første »stønnende Maskiner«, som »Illustreret Tidende« i sin Tid skrev. Det kunde være morsomt, om disse Folk ved Lejlighed fortalte nogle af deres Oplevelser, den Slags Ting er Led i et Stykke Historie, som nødtigt skulde gaa i Glemmebogen.

Jeg kom til at tænke paa det, da jeg forleden læste en Artikel om Bilerens Barndom, som Forfatteren *Beverley Smith* skrev i et amerikansk Tidsskrift. Frem af den Tids Aviser og Blade har han gravet en Samling Oplysninger og Kuriositeter, som er meget morsom Læsning.

Dengang — det vil sige lige ved Aar-

hundredskiftet — vrimlede det med Betegnelser for disse hesteløse Vogne. I de engelsktalende Lande siger man nu næsten alle Vegne bare »car«, et Ord, der er lige saa snildt som det danske »Bil« (som vistnok blev fundet frem ved en dansk Avis-Konkurrence i sin Tid). Men dengang: Automob, Autogondol, Autofiakre, Autodrom, Gas-Vogn, Elektrik, Dampvogn, Motorcycle (om en Vogn!) og Viamote, sammensat af »Via«, latinsk for Vej og Motor.

Men da moderne Serie fremstilling ikke kendtes, var Vognene for Resten endnu mere forskellige end Betingelserne for dem.

Det var almindeligt, at man først købte et Karosseri eet Sted og saa gik hen og fik en Motor hængt paa et andet Sted. Et amerikansk Karosserifirma fra den Tid reklamerede:

»Vi leverer Vognen, De sørger for Resten. Fra 200 Dollars, glimrende Plads til ethvert Motorfabrikat. God Plads til Tank, Barnesæde foran. Lakering i ønsket Farve.«

Men Lakeringen var ikke det eneste, der rettede sig efter Kundens Ønske; alt muligt andet kunde ordnes, som han helst vilde have det. Til Tider blev mærkværdige »Forbedringer« lavet efter Fabrikantens Luner. Saaledes var der en Mand i St. Louis, der købte en Bil og stolt satte sig op i den og kørte bort — før han opdagede, at naar han drejede Rattet til højre, løb Vognen til venstre, og omvendt!

Man kunde komme ud for Biler, hvor det var umuligt at afgøre, hvad Vej det var Mening, den skulde køre; efter kortere Tids Brug blev Ejereren maaske klar over, at der var eet Gear fremad og tre baglæns — hvorefter han ændrede sin Brugsmetode.

Et meget populært Mærke havde Motoren anbragt omkring Bagakslen og maatte startes deromme ved Hjælp af en lang Strop, som man trak i, og som var ordnet saa snildt, saa den rullede sig om sin Tromle igen, parat til næste Forsøg. De fleste Biler havde Kædetransmission til Baghjulene, men enkelte erstattede Kæden med et Reb, hvad der overflødiggjorde Koblingen. Man kunde nemlig stramme eller løsne Rebet under Kørslen. De Folk, der kørte denne Slags Biler, gjorde dog den Opdagelse, at Rebet med Fordel kunde erstattes med en Læderrem; den holdt længere.

Det anbefales at forsyne Bilen med Bagstopper!

Dengang gik Bilerne ved Hjælp af mange forskellige Kraftkilder. Man regnede med, at til Bybrug var de

elektriske Biler behageligst, men til længere Landture viste Benzinvognerne sig dog bedst. Drejede det sig om vanskelige Ture med stejle Bakker, foretrak Fagmænd Dampvognen. Enkelte Bilmærker gik ved komprimeret Luft, Alkohol, Kulsyre eller Æter, ja, et enkelt Fabrikat var forsynet med en stærk Fjeder og skulde med Mellemrum trækkes op!

Alle Bilerne led af den Fejl, at de pludselig kunde give op midt paa en Bakke. Bremsesystemerne var ofte saaledes indrettet, at de virkede paa selve Motoren og derfor var værdiløse, naar Kæden sprang. Andre Biler havde Bremsesystemer, som standsede Bevægelsen frem, men intet formaade, naar Bilen kørte baglæns.

Der skete da ogsaa Gang paa Gang Ulykker med Biler, som løb løbsk baglæns, og den amerikanske Avis »New York Times« opfordrede alle Bilister til at forsyne deres Vogne med *Bagstopper*. En Bagstopper var en Stang, der var fastgjort til Bagakslen og kunde smækkes ned, saa den ramte Jorden og holdt igen paa Bilen, hvis Bremserne svigtede!

Omkring 1903 begyndte man at sætte Acetylen-Lamper paa Vognene, og der udviklede sig store Diskussioner om, hvorvidt det rette Advarselssignal for Bilerne var en Klokke, et Horn eller en Fløjte.

Den Slags Smaating hørte ikke til Standardudstyr dengang. Vilde man have et Lærredssjæl over sig til Værn mod Regn, maatte det ogsaa købes særskilt. Var man saa blodagtig, saa

man vilde have en Spejlglasrude foran sig, mens man kørte, maatte det ogsaa betales ekstra.

Fjender alle Vegne.

Den Tids Bilister førte et farefuldt Liv. Ikke alene var der stadig det spændende Moment ved Automobilspporten, at man aldrig kunde stole paa, hvor længe Motoren vilde blive ved med at virke, men der var ogsaa en almindelig Fjendtlighed hos Befolkningen og Politiet, ja, selv hos Dyrene, hvor man end kom frem.

Det hændte, at brave Farmere skød med Hagl efter Bilister, under hvis Vogne et Par Høns havde begaaet Selvmord. Det skete, at foretagsomme Landboere gravede Vandhuller i Vejen for at en intetanende Bilist kunde lide Skibbrud — hvorpaa en Mand dukkede op med et Spand Heste og forlangte en svimlende Pris for at trække Bilen ind til den nærmeste Mekaniker.

Hvoraf kom denne Fjendtlighed? Ja, for det første var Bilerne jo en Slags Legetøj for Rigmænd — saa at enhver Bilist maatte betragtes som et »Overklasseløg« — for det andet er der jo altid hos Mennesker en indgroet Uvilje mod alt nyt og mærkeligt.

At den Tids Bilister saa mærkelige ud, er et Faktum. De sad paa Bukken i deres højbenede Vogne, pakket ind i tykke Frakker, forsynet med Støvbriller og Læderhjælme og Masker. Det var meget forstaaeligt, at Hestene blev sky, naar de saa disse Fremtoninger og hørte Larmen fra Maskinen.

Fortættes Side 6



Hærens Lastautomobiler i en Gaard i Roskilde (1908).

AFVISERE PAA SPORVOGNE I KØBENHAVN

I følge Meddelelser i en vis Del af Pressen skal de københavnske Sporvogne nu forsynes med Afvisere, og Initiativet til, at dette sker, skal være taget af en af de nyopdannede Motororganisationer.

Dette er imidlertid kun delvis rigtigt; det er rigtigt, at de københavnske Sporvogne for en Bekostning paa 100.000 Kr. vil blive forsynet med elektriske røde Afvisere. Arbejdet vil blive gennemført saa hurtigt som overhovedet muligt og formentlig være afsluttet i Løbet af det kommende Aar. Men det er ikke Motororganisationerne, der skal have Æren herfor. Det er *Sporvejsdirektør Juel-Hansen*, som selv har taget Spørgsmaalet op til Undersøgelse og selv har fundet den Løsning, som vil blive gennemført. FORENEDE DANSKE MOTOREJERE og KONGELIG DANSK AUTOMOBIL KLUB har været med ved Overvejelserne, repræsenteret af Direktør Kyhl og Kaptajn Bengt fra F. D. M. og af Generalsekretær, Orlogskaptajn Jørgensen fra K. D. A. K., men Æren for Sagens Løsning er helt og holdent Sporvejsdirektør Juel-Hansens.

Opfinderen af Pedalen

M. Pierre Michaux, gjorde sig for 75 Aar siden ved denne Opfindelse fortjent af Millioner af Mennesker. Han havde 7 Børn, hvoraf M. Francisque Michaux, der nu er henved 80 Aar gammel, er den eneste tilbageværende. Han lever under meget slette Vilkaar, og dette har foranlediget Touring Club de France til at foranstalte en Indsamling til Fordel for ham i taknemlig Erindring om den store Tjeneste, som hans for mange Aar siden afdøde Fader ydede Cyklisterne.

Touring Club de France har selv tegnet sig for 2000 Frs., medens Touring Club de Belgique har givet 500 Frs., og det samme Beløb har Forenede Danske Motorejere for nogle faa Dage siden tilstillet Klubben i Paris.

Kørevejen paa Langelinie

i København er i en meget daarlig Forfatning, navnlig den nærmeste Del ind imod Byen. Dette foranledigede F. D. M. til i Sommeren 1936 sammen med K. D. A. K. at rette en Henvendelse til Stadsingeniørens Direktorat om at faa Vejen istandsat paa hele Strækningen fra Esplanaden til Lystbaadehavnen.

Stadsingeniøren har nu meddelt, at Direktoratets Opmærksomhed er henvendt paa de paaklagede Forhold, og at de mest paakrævede Reparationsarbejder allerede er bragt til Udførelse, men det tilføjes, at det er Hensigten at foretage en mere gennemgribende Istandsættelse i Foraaret 1937.

Danske Vejvisere udstilles i München

Efter Anmodning fra Der Deutsche Automobil-Club har vi sendt Eksem-

plarer af de af Ministeriet for offentlige Arbejder fastsatte Typer af Vejvisere, Bynavneskilte og Forvarsler til München, hvor Sagerne skal udstilles paa en Færdselsudstilling, der bl. a. omfatter alle de mange forskellige Tavler, der tjener til Vejledning for det kørende Publikum.

Ny Lettelse ved Indkørsel i Tyskland

Det tyske Gesandtskab har ved Skrivelse af 11. December meddelt os, at Udlændinges Indrejse med Motorkøretøjer i Tyskland fra 1. Januar 1937 er blevet yderligere lettet.

Hidtil har man krævet, at saadanne Udlændinge skulde medføre et internationalt Kørecertificat. Desuden skulde Køretøjet være forsynet med en Nationalitetsplade. Hvis Udlændingene ikke havde det internationale Kørecertificat, men kun den nationale Indregistreringsattest, saa har de hidtil maattet erhverve en tysk Kendingsplade ved det tyske Toldsted. For en saadan Kendingsplade maatte der erlægges et Gebyr, samtidig med, at der skulde stilles Sikkerhed for Tilbagelevering af Kendingspladen i brugbar Stand.

For Fremtiden skal Udlændinge ikke erhverve en tysk Kendingsplade, selv om de ikke medfører internationalt Kørecertificat, dog skal man i saadanne Tilfælde medføre en tysk Oversættelse af de nationale Papirer, altsaa for Danskes Vedkommende af Indregistreringsattesten.

Vi benytter Lejligheden til at bemærke, at Danske ogsaa kan køre i Tyskland uden internationalt Førerbevis, naar blot der medføres en tysk Oversættelse af det nationale Førerbevis.



Direktør Juel-Hansen.

Nyt Tegn i England

The Automobile Association har korresponderet med den engelske Transportminister i Anledning af, at man savnede et Tegn, som den ene kørende kunde give den anden, naar der var noget galt f. Eks. med Bagagen eller med Ladningen, eller hvis en Dør var sprunget op, eller Baglygten ikke lyste.

Som Resultat af denne Korrespondance vil A. A. og Transportministeren anbefale følgende Tegn forsøgsvis:

- 1) Naar man overhaler en Vogn og gerne vil gøre dens Fører opmærksom paa et eller andet, saa bør man strække Armen ud med Haandfladen bagud og Tommelfingeren tæt ind til de andre Fingre, og derefter bøje Haanden vandret bagud, eller hvis man kører med en indvendig oplyst Vogn, bør man slukke og tænde Lyset hurtigt 3 Gange efter hinanden.
- 2) Hvis man kører bag en Vogn, og det er nødvendigt at komme i Forbindelse med Føreren, kan man tænde det stærke Lys og slukke det hurtigt gentagne Gange efter hinanden, hvad enten det er om Dagen eller om Natten.

The Automobile Association anbefaler alle kørende at bruge disse Signaler, naar det er paakrævet. A. A. er af den Mening, at man ikke bør benytte Signalthornet for at tiltrække sig andre kørendes Omærksomhed, idet man ved at bruge Hornet paa denne Maade formindsker dets Effektivitet som Advarselssignal, hvortil kommer, at det yderligere er forbudt at bruge Hornet mellem visse Klokkeslet i Byerne.

Er Loven retfærdig?

Fortsat fra Side 2

tale om Forsæt) af usolide Skadevolderere. Herfor kan ikke anføres fuldgode Grunde.

Derefter skitserer Overretssagfører Werner Ramme,ne for en retfærdig, praktisk og gennemførlig Nyordning af Reglerne om Erstatning for skadegørende Handlinger udenfor Kontraktforhold. Han skriver, at *en Nyordning kan tænkes opbygget paa en Folkeforsikrings Grund, saaledes at en ny, ensartet Erstatnings-Regel træder i Stedet for mange af de nugældende Regler, og saaledes at Erstatningerne sikres gennem en Ansvars-Forsikring.*

Han mener, at Skadevolderens Erstatnings-Pligt, som hidtil og om fornødent, skal fastslaaes ved en Domstols-Afgørelse, og at Ansvars-Forsikringen skal have Regres-Ret for en Del af Erstatnings-Ydelsen, naar Skaden er forvoldt ved grov Uagtsomhed fra Skadevolderens Side.

Selve Ansvars-Forsikringen ordnes bedst og mest praktisk, mener Overretssagfører Werner, gennem de nu anerkendte Ansvars-Forsikrings-Selskaber med ensartede Dæknings-Betingelser og med faste Erstatnings-Ydelser . . . *Præmien for denne Ansvars-Forsikring kan udregnes paa Grundlag af de Risiko-Objekter, som Forsikrings-Tagerne ejer med Forhøjelse for tidligere Skader. Grundpræmien for mobile Personer uden Automobil, Hestekøretøj, Cykle eller Hund etc. kunde kun blive et ringe Beløb.*

Til Slut gør Overretssagfører Werner Fordeleene ved en saadan Ordning op saaledes:

En delvis Udligning af de fleste af disse Skader, hvorved de i væsentlig Grad blev løftet fra den enkelte Skadelidte over paa hele det handlende Samfund. De skadelidte blev de sikrede.

Den nugældende, noget vilkaarlige Inddeling af de skadelidte i Grupper

vilde bortfalde. De fleste skadelidte vilde blive ens stillede.

Ved at indføre faste Erstatningsydelser vilde Vilkaarlighed ved Erstatningsudmaalingen undgaas. Selve Pligten til at yde fuld Erstatning har aldrig været godt begrundet. Endvidere vilde heri ligge en naturlig Opfordring for Forsikringstagerne til at sikre sig supplerende Dækning for Skader gennem Egenforsikringer, afpasset efter deres Behov. Den lovpligtige Ansvarsforsikring vilde sikkert ikke betyde Dobbeltforsikring, da den maatte antages at give fuld Afkortning ved Beregning af Præmierne for de Forsikringer, som den vilde gribe ind over.

Domstolene vilde gennem de faste Erstatningsydelser aflastes, og de noget knappe Erstatninger vilde opfordre til Agtpaaagivenhed overfor Færer.

Hele Ordningen vilde — i Lighed med Ulykkesforsikringsloven, som ingen nu kunde tænke sig ophævet — betyde en følelig Lettelse og Forenkling paa mange Omraader.

Da Automobillet var Barn

Fortsat fra Side 4

Men Lovgivningen havde haft et venligt Øje henvendt paa Hestene.

Jeg har selv i min Tid ved Forberedelsen til Køreprøven moret mig over en Sætning i Haandbogen, som gik ud paa, at hvis en Bilist møder et Køretøj, hvis Hest bliver sky, skal han ikke alene standse op, til Hesten er forbi, men om fornødent staa ud og hjælpe til med at lede Dyret forbi Bilen.

Den Bestemmelse blev haandhævet for Alvor i Amerika i Begyndelsen af Aarhundredet, og man forstaaer de stakkels Bilisters Kvaler. Somme Tider kunde Menneskene dog være endnu mere sky, hvad følgende Anekdote viser:

En Bilist i Missouri i hine Tider mødte en Hestevogn, hvor en gammel Bonde og hans Kone sad paa Bukken. Hesten viste Tegn paa Nervøsitet, og Bilisten stod ud og tilbød at hjælpe til med at trække Hesten forbi Uhyret. Men da mælede den graaskæggede Bonde:

»Hvis De endda vil paatage Dem at trække Mutter forbi, skal jeg nok ordne Hesten!«

Skete det, at en Hest løb løbsk, blev Bilisten krævet til Ansvar for al direkte og indirekte Skade, der skete.

Politiet gjorde ikke Sagen lettere. Hastighedsgrænserne var forskellige i de forskellige amerikanske Stater; paa enkelte Steder var den sat saa lavt som til 10 km i Timen. Amerikanske

Bilister jubled, da en Lov i 1903 forbød nogen By at have Hastighedsgrænser paa under 13-14 km i Timen!

Hvorledes man fandt Vejen

Vovede en Bilist sig ud paa en Langtur, fik han endnu flere Vanskeligheder at slaas med. Vejvisere var der selvfølgelig nogen Steder, men de manglede lige saa tit, og der fandtes ikke ordentlige Lokalkort.

Automobilklubberne, som efterhaanden blev dannet, søgte at raade Bod paa Mangelen, men i Begyndelsen, før der blev Raad til at lade Kort udarbejdede og trykke, frembragte Klubberne Bøger med Forklaringer og Anvisninger. Disse Anvisninger kunde f. Eks. lyde saadan:

»Kør til venstre ved Vandtruget paa Torvet, drej derefter til højre og rundt om Metodistkirken. Bliv ved lige ud tre Kilometer, indtil Vejen deler sig ved en rød Lade. Kør til højre, med mindre det har regnet for nylig, i hvilket Tilfælde Vejen til venstre, som ganske vist er længere og ujævnere, vil være sikrest. Kør lige ud fem Kilometer, men pas paa de store Rullesten lige over Bakketoppen ved det store Egetræ. Hold Udkig efter Betjenten, naar De kører ind i Wilsontown. Benzin kan faas hos Urtekræmmeren over for Jernbanestationen, men sørg endelig for at si den gennem Chamois-Filter«.

Paa Langturen maatte man værne

sig mod Regn, Stænk og — frem for alt — Støv.

Særlig Damerne havde Besvær med at finde paa en Dragt, som kunde beskytte mod Støvet og dog se elegant ud. Et Modeblad fra den Tid giver følgende Anvisninger:

»En lang, dobbeltraded Frakke, som gaar helt ned til Fødderne, og derunder en Lædervest, foret og kantet med Skind. En Kasket, som fastgøres med to-tre Haarnaale. Et Slør, helst i graa Nuancer, gerne et Par Meter langt. Det fastgøres til Kasketten, trækkes rundt om Ørene og atter frem foran, hvor det bindes i en Sløjfe under Hagen. Desuden Støvbriller og hvide, strikkede Handsker«.

Men Bladet tilføjer vemodigt, at trods alle disse Forholdsregler maa kvindelige Bilister dog ikke gøre sig for store Forhaabninger om at bevare deres »ferskenagtige« Teint!

For Damer, som ikke syntes om Slør og Støvbriller, frembragte foretagsomme Fabrikanter Masker, og en fransk Kunstner modellerede endog en Serie livagtige Masker i Sarah Bernhards og Yvette Guilberts udtrykte Billede for at tilfredsstille de allermost forfængelige. De, der brugte Maskerne, erklærede dog, at de var slemme til at blæse af, saa snart Vinden kom fra Siden.

En Tid kunde man ogsaa købe saadanne Masker, udført i hamret Sølv!

Herrerne var jo ogsaa forsvarligt udstyret. Her var det tykke Dragter af

groft Klæde, forsynet med Remme ved Haandleddene, saa Ærmerne kunde lukkes lufttæt. Hertil Knæbenklæder og Pelsfrakker med Kraver saa store, at de omsluttede hele Hovedet, naar de blev slaaet op. Tykt Silkeundertøj for at holde Kulden ude — og naturligvis Snestøvler, Muffediser, Gamascher og Støvbriller. Forretningerne reklamerede ogsaa med Knætæpper af sort eller rødt Gummi, som kunde knappes sammen, saa de blev til et Par Bukser, som Bilisten ogsaa kunde beholde paa, naar han stod ud af Bilen.

I 1908 finder man i de amerikanske Blade de første Anvisninger for Dame-Chauffører. De raades til at iføre sig Overall og lade Ringene blive hjemme, da de gør ondt, naar man holder om Rattet. De faar endvidere det gode Raad altid at medføre et Haandspejl, ikke alene til personligt Brug, men ogsaa for at kunne se bagud under Kørslen. Det understreges, at en Haarnaal er nyttig til Rensning af Benzintilførslen — men den Slags Ting havde Damerne i 1908 vel altid hos sig ...

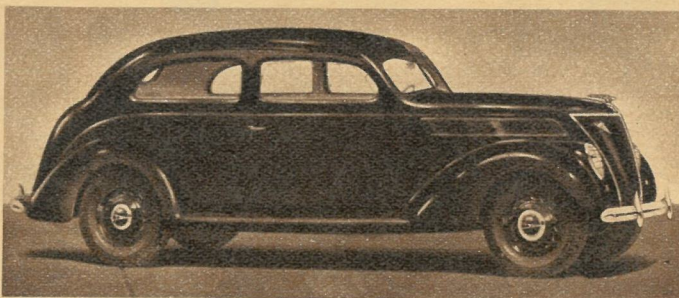
I 1908 læser man endvidere denne Bemærkning til Bilisterne:

»Et Speedometer er vel ikke nødvendigt, men dog et interessant Stykke Tilbehør!«

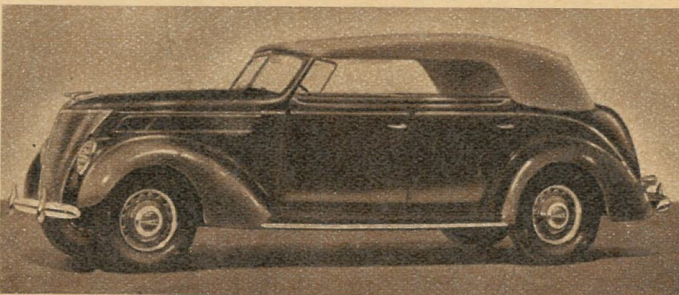
Med denne Udtalelse, som i vore Dage virker kostelig, slutter vi dette Glimt af Bilernes Barndom, som den udfoldede sig i Amerika. Lad os gentage Haabet om, at danske Bilister, som har gjort Begyndelsen med, vil se Udvej til at fortælle Nutidens Bilister et og andet om Bilernes Barndom i Danmark.

DEN NYE FORD I BILLEDER

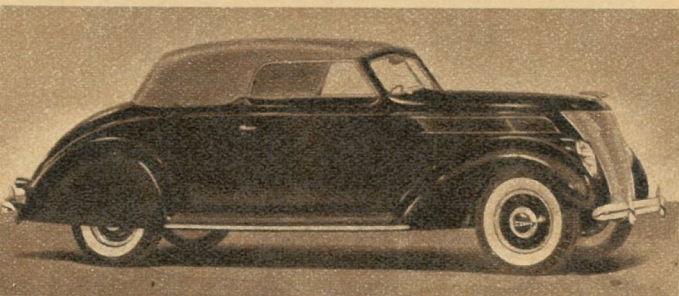
Populær Vogn præsenteret i syv Fotos



Tudor Touring Sedan
60 HK — eller
85 HK.



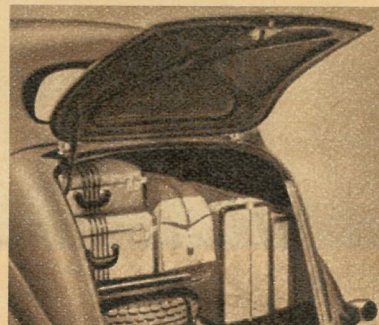
De Luxe Phaeton
85 HK.



Club Cabriolet
85 HK.



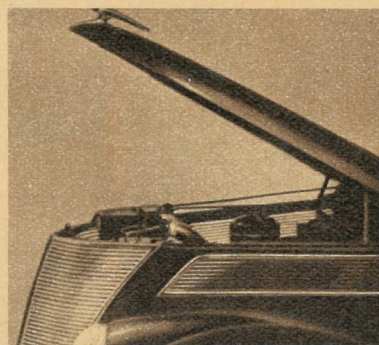
Rigelig Plads til Indstigning.



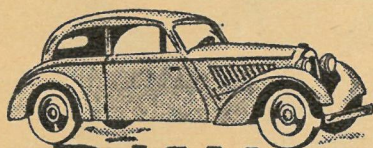
Kuffertrum bagt.



God Udsigt.



Ny Maade at lukke Hjelmen
op paa.

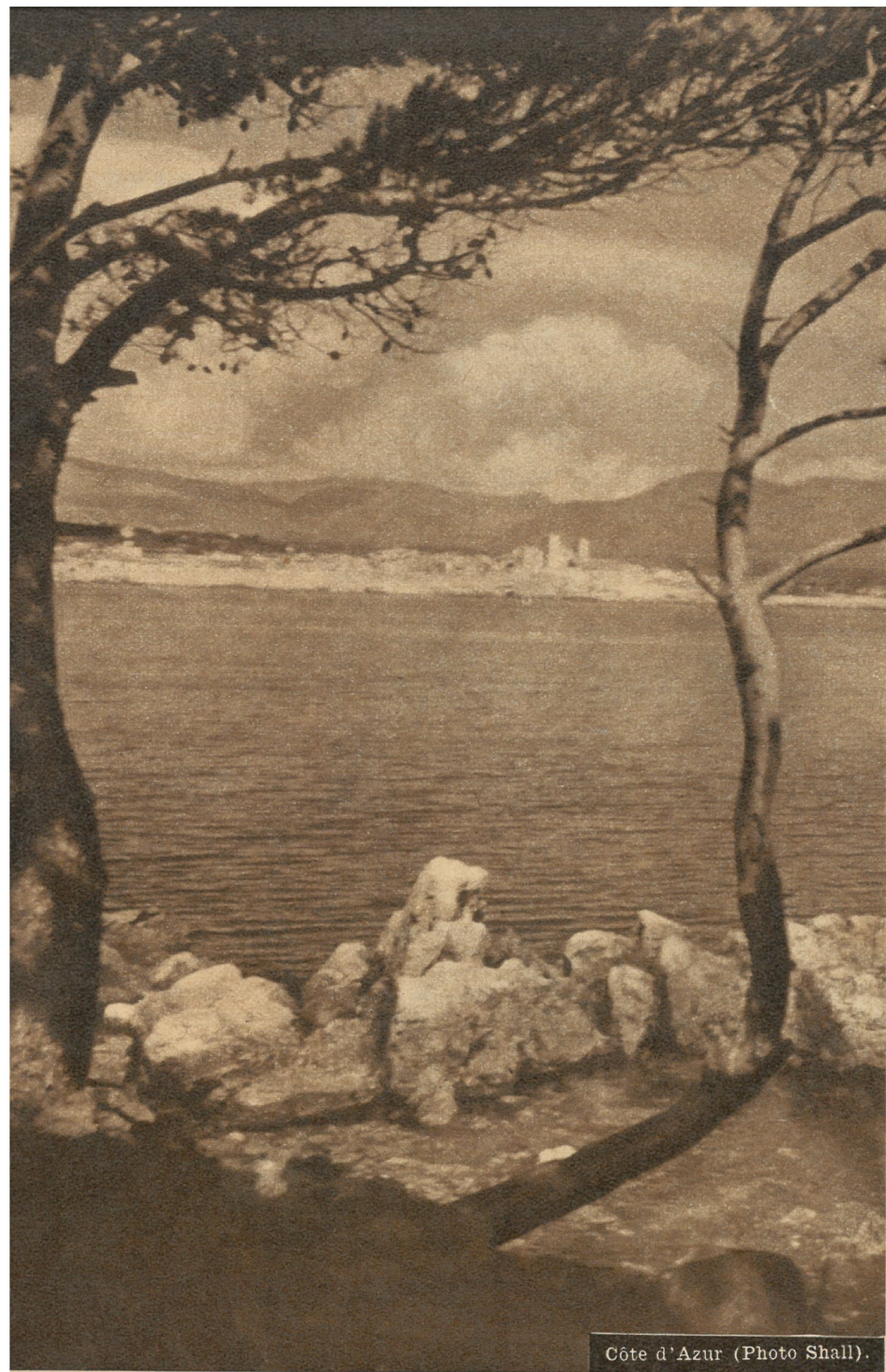


DKW

Moderne — elegant —
Forhjulstræk — ene-
staaende Stabilitet i
Sving — Skat 80 Kro-
ner — Ca. 17 Kilome-
ter pr. Liter Benzin —

SVEN CANING A/S

Kr. Bernikowsgade 2 - Centr. 9466



Côte d'Azur (Photo Shall).



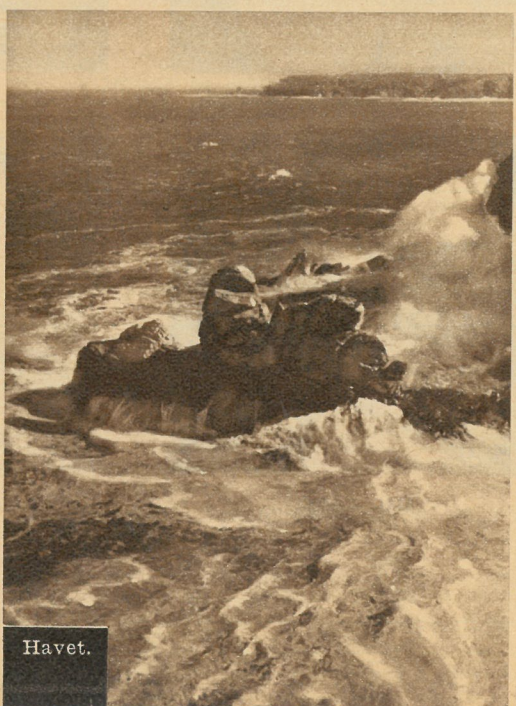
La Grave et La Meige.
(Photo Tauring Chil de France).



Chateau de fosselin, Bretagne
(Photo Rod-Rieder).



Normandie
Le Havres
Havn.



Havet.

La belle douce France -

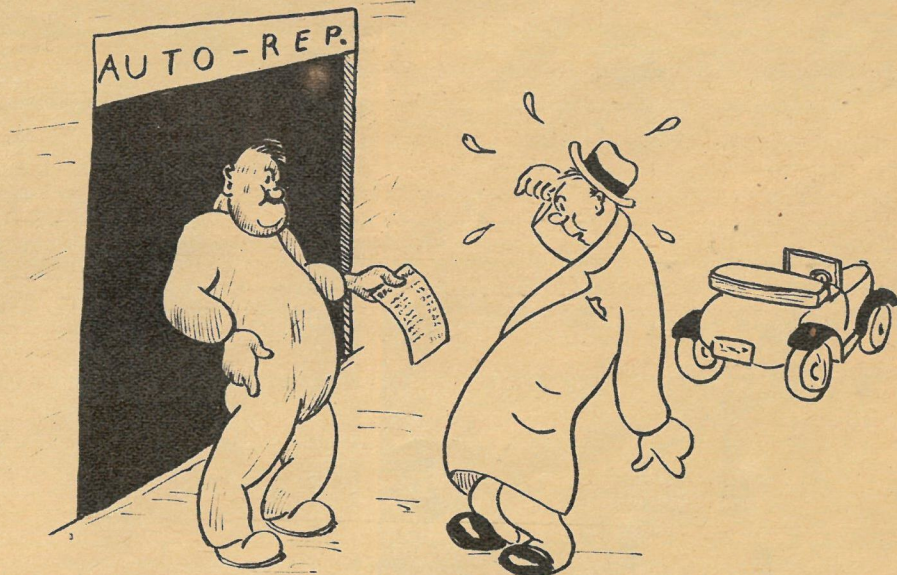
DET ER BLEVET VANSKELIGT AT KOMME OVER GRÆNSERNE, MEN AUTOMOBILISTER, SOM ER VANT TIL AT KØRE I EUROPA, LÆNGES ALTID DEREFTER. MANGE ISÆR MOD DET SKØNNE FRANKRIG, HVIS NATUR OG MENNESKELIGHED TALER TIL OS MED EN EGEN VARME. VI GENGIVER TIL DISSE BILLEDER RUDYARD KIPLING'S DIGT OM FRANKRIG

*Broke to every known mischance, lifted over all,
By the light sane joy of life, the buckler of the Gaul;
Furious in luxury, merciless in toil,
Terrible with strength renewed from a tireless soil,
Strictest judge of her own worth, gentlest of man's mind,
First to face the Truth and last to leave old Truth behind
France, beloved of every soul that loves or serves its kind!*

Uløste Problemer

Dansk Mentalitet synes at fordre, at Brønden ikke kastes til, før Barnet er druknet. Vi har fornylig set, hvor stor en Ulykke, der maa til, for at der kan komme Gang i en forsvarlig Sikring af Jernbaneoverskæringer. Men endnu findes mange uløste Problemer, der aarligt koster talrige Mennesker Livet. Med den før nævnte Ulykke in mente maa man uvilkaarlig spørge sig selv, hvor mange Mennesker der nødvendigvis skal lade Livet, før der gøres effektive Forsøg paa at løse Problemerne.

Lad mig først nævne Lygteproblemet, der diskuteres i en Uendelighed. Det er sagt saa tit, at blændet Bilist er blind, og det er ogsaa sagt, at mange Paakørselsulykker sker lige saa ofte paa Grund af for ringe Belysning som paa Grund af for stærk. Man ser derfor, hvorledes een Part, og denne har i Øjeblikket Loven paa sin Side, fordømmer og forfølger de stærktlysende og blændende Lygter, mens den anden Part foretrækker disse mod at blænde ned ved Møde med modgaaende Trafik. Saa længe den blændfri Lygte ikke er i Handelen og bruges af alle,



Den Babyvogn er et Vidunderbarn. Den kan præstere det utrolige, og den har ikke godt af det.

er det teoretisk set underordnet, om man slutter sig til den ene eller til den anden Part i begge Tilfælde passerer man nemlig den modgaaende Trafik paa en daarlige belyst Vejbane. Tilhængere af kraftigere Belysning og Blænding ved Møde bør derfor erindre, at netop i de kritiske Øjeblikke, nemlig ved Forbikørsel, tvinges de til at benytte det svage Lys, de er saa stærke Modstandere af.

Tilhængere af den almindelige, lov-befalede Belysning og meget forsigtig og langsom Forbikørsel har for ganske nylig set et Eksempel paa, at Ulykken alligevel kan ske, saaledes som den skete en Søndag Aften ved Vridsløse, hvor en Trækvogn blev kørt ned, fordi den ikke førte Lygte, og fordi der i det samme kom en modgaaende Bilist med blændende Lygter.

Denne triste Ulykke er ret beset det mest eklatante Bevis paa den Forvirring, der hersker paa vore Veje i Øjeblikket. Vi har her repræsenteret paa en Gang den blændende, den ikke blændende og den lygteløse Trafikant. Intet Under, at det gik galt. Til Overflod oplyses det, at Trækvognen egentlig var et Hestekøretøj, der havde Lygtepligt, men da det paa det paagældende Tidspunkt blev trukket af Mennesker, bortfaldt Lygtetvangen. Der skulde vel ikke være et Hul i Lovgivningen ogsaa paa dette Omraade?

I denne Forbindelse vil jeg minde om et lignende »mørkt« Køretøj, man pludselig kan komme ud for, selv hvor der er Cyklister, nemlig Budecykler, baade de tohjulede og de trehjulede, der skal køre paa Vejen ligesom Trækvogne, men som ikke behøver at føre

tændt Baglygte. Atter en Meningsløshed.

Hvad er der da at gøre for at begrænse de Ulykker, der skyldes Belysningen? Det kan siges temmelig kort: Fodgængere skal gaa i venstre Side af Vejen, saaledes at de om fornødent kan vige for modgaaende Trafik. Der skal efterhaanden anlægges Cyklestier langs Hovedvejene, og sidst, men ikke mindst, skal alle Slags Køretøjer, ogsaa Cykler, efter Mørkets Frembrud foruden de allerede paabudte Forlygter føre en kraftigt lysende rød Baglygte. Gennemføres disse Ting, vil Faren for Paakørsel være reduceret ganske betydeligt for den hensynsfulde Bilist.

Jeg haaber ikke, at nogen vil vove at paastaa, at disse Foranstaltninger vil koste for meget.

Med Hensyn til andre uløste Problemer tør jeg denne Gang, for ikke at lægge Beslag paa for megen Plads her i Bladet, kun lige nævne enkelte:

Hurtigere Modernisering af Vejene, tænk blot paa Roskilde Landevej! Hurtigere Grusning af Islag.

Til sidst vil jeg nævne et Problem, til hvis Løsning vi Motorfolk selv kan levere et vægtigt Bidrag, nemlig Oplysning (gennem Radio og direkte) især til Cyklister om den Fare, de ved deres utrolige Letsindighed udsætter sig selv og os andre for. Har man blot een Gang haft en Cyklist som Passager med ud ad Landevejen eller ind gennem Københavns Gader, saa har man den Tilfredsstillelse, at i det mindste han har faaet Forstaaelsen af, at det ikke blot er Bilisten, der skal passe paa.

A. Schleder mann.

Axel Rønning BOKEN OM BILEN

En morsom, lærerik og letfattelig ny instruksjons- og opslags-bok som i vår motoriserede tidsalder har til hensikt å arbeide for en bedre almendannelse på bilismens område og å fungere som opslagsbok når det gjelder studiet av en eller annen detalj. Den er meget leseverdilig, letfattelig skrevet og fremfor alt helt up to date. Det vrimler i boken av verdifulle opplysninger og praktiske råd ved reparaasjoner. Billedstoffet er rikelig og vel valgt.

Folke Mannerstedt
i Svensk Motortidning

Rikt illustrert.

8.50: ib. 11.00.

A S C H E H O U G



Til venstre: Dette er den gamle Vej fra Maugstrup mod Haderslev, Typen paa en sønderjysk Kommunevej fra Genforeningstiden.

I Midten: Jordarbejdet paa den nye Maugstrupvej er færdigt, men Vejen venter paa at blive asfalteret.

Til højre: Den asfalterede og næsten færdige, nye Maugstrupvej. Typen paa de nye Kommuneveje i Haderslev Amt.

SØNDERJYDSKE VEJE

Et storstilet Vejbyggeri er i disse Aar i Gang i Haderslev Amt. Næppe i nogen anden Egn af Landet foretages en saa gennemgribende Omlægning af Vejnettet, som Tilfældet er i det nordøstligste af de sønderjyske Amter.

Ved Overgangen til dansk Styre i 1920 var det sønderjyske Vejnet stærkt forsømt. Der havde ikke i Krigsaarene været Penge eller Mandskab nok til at holde de bestaaende Veje vedlige. Vejene var ikke gode før 1914, men de var under al Kritik, da Krigen sluttede. Hovedlandevejen fra Krusaa nordpaa var de fleste Steder som et Vaskebræt og de øvrige Amtsveje og Bivejene var ikke bedre. For Haderslev Amts Vedkommende kom hertil, at de tyske Myndigheder i Stedet for at ofre Penge paa Veje, havde begravet Millioner i Bygningen af et vidt forgrenet, uhyre snørklet og med en Mængde Stationer og Holdepladser forsynet, smalsporet Amts-Banenet. Skønt Haderslev Amt ikke hører til de største i Landet, var der dog i 1920

Kortet viser fuldførte Veje, Veje under Arbejde eller projekterede Veje. Banen til venstre paa Kortet er den østlige Længdebane, der i Sønderjylland er ført langt vesten om Købstæderne, ind til hvilke der er lagt Stikbaner. I det her aftegnede Omraade fandtes indtil 1933 to Smaaabaner. Den ene førte fra Haderslev til Moltrup, Bramdrup, Simmersted, Maugstrup, Kastvraa og Sommersted videre mod Nordvest; den anden udgik ligeledes fra Haderslev og førte over Aastrup, Vonsbæk og Fjelstrup til Christiansfeld. Nu anlægges der nye Veje i de Omraader, Banerne før har betjent, og den ene Rutebillinie efter den anden bliver oprettet.

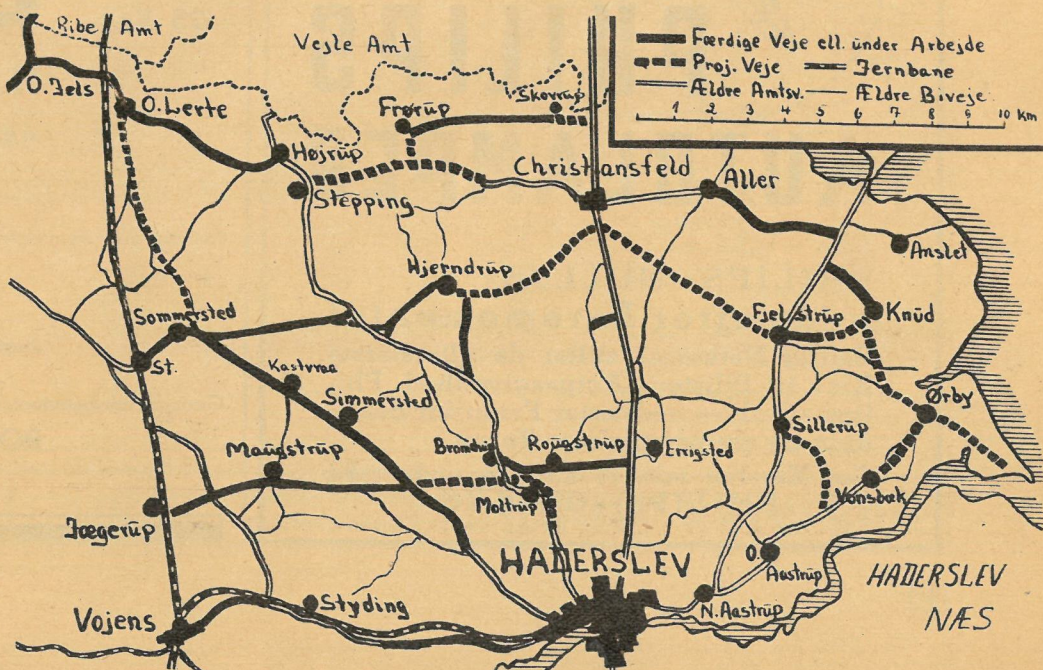
et Par Hundrede Kilometer Smaa-banelinier. For nogle Aar siden blev to af disse Baner, til Christiansfeld og Skodborg, nedlagt, men endnu er Størsteparten af Amtsbanenettet tilbage. Ifølge en fornylig truffet Overenskomst mellem Haderslev By og Amt vil Driften dog fra 1. April 1937 blive betydelig reduceret, og der er næppe Tvivl om, at Banerne i Løbet af en kortere Aarrække helt forsvinder.

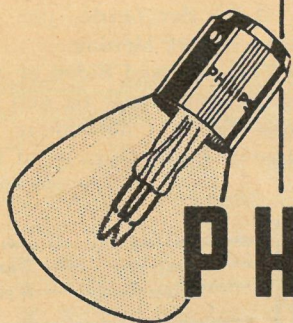
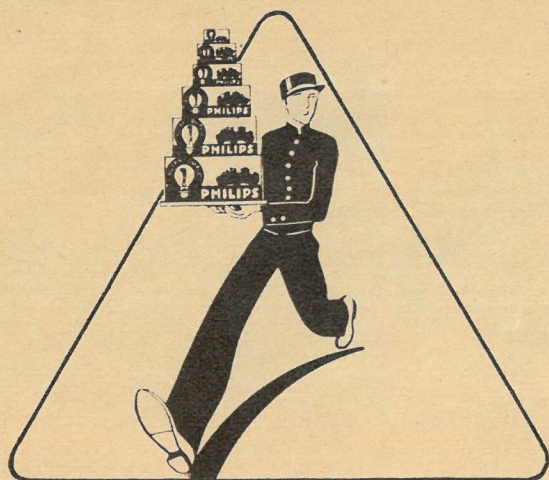
I »Motor« Nr. 34/1936 fandtes en Artikel om Vejanlægene paa Haderslev Næs. Denne Gang skal omtales de meget omfattende Vejarbejder, der er i Gang i Egnen mellem Fjorden og den gamle Grænse. Som man vil se af Kortet, er der Tale om en fuldstændig Nyordning af Vejnettet. Der bygges saavel Amts- som Kommuneveje. Af Amtsvejene er den vigtigste den 10,8

km lange Strækning fra Sommersted St. til Haderslev Bygrænse, en Vej, som har kostet 665,000 Kr. Den er anlagt, efter at Amtsbanen fra Haderslev til Sommersted i 1933 blev nedlagt. En anden fuldført Amtsvej er den 4 km lange Strækning fra Aller mod Øst til Ll. Anslet. Projekteret er Strækningerne Vonsbæk—Ørby og en 5,2 km lang Vej fra Stepping mod Vest efter Christiansfeld. Det vil føre for vidt at nævne hver enkelt af de meget omfattende Bivejsanlæg. De sønderjyske Kommuneveje har ikke noget godt Ry, men naar de her omtalte Arbejder er fuldført, vil de, der færdes paa dem, sikkert have skiftet Mening.

De nye Veje har, ved Siden af deres Betydning for den lokale og den gennemgaaende Trafik i almindelig Forstand, tillige en tredje Opgave: at tjene

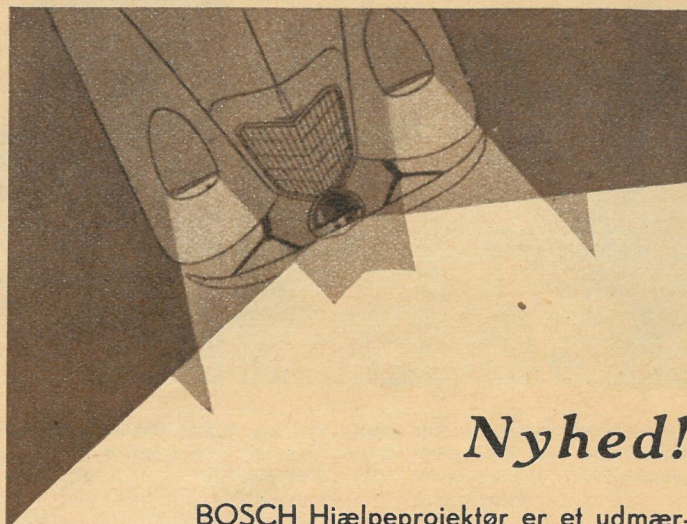
Fortsættes Side 16





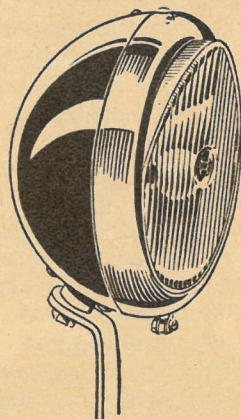
PHILIPS AUTOLAMPER

PHILIPS »GULLYS«
nedsætter Faremomentet
Særlig Natkørsel stiller de allerstørste
Krav til Bilistens Agtpaagivenhed. Phi-
lips »Gullys« nedsætter Faren for Blæn-
ding og gennemtrænger Taage.
Gør Kørslen mindre anstrengende med
PHILIPS »GULLYS«



Nyhed!

BOSCH Hjælpeprojektor er et udmærket Supplement til Forlygterne, idet den belyser Vejbanen godt til Siderne, og Mødellen med Vippespejl gør det muligt blot ved Betjening af en Kontakt ad elektromagnetisk Vej at dreje Straalebunttet saaledes, at det skærer Vejbanen 8-10 Meter foran Vognen.



Selv den tætteste Taage er nu ikke mere nogen Hindring for at holde en god Fart. — Den smukke Lygte pynter paa Deres Vogn og giver den et „interessant Ansigt“.

Priser fra
25 Kr.

BOSCH

HJÆLPEPROJEKTØR

*DEN IDEELLE
TAAGE- OG KURVEPROJEKTØR*

Forlang den demonstreret hos Deres Forhandler eller Mekaniker

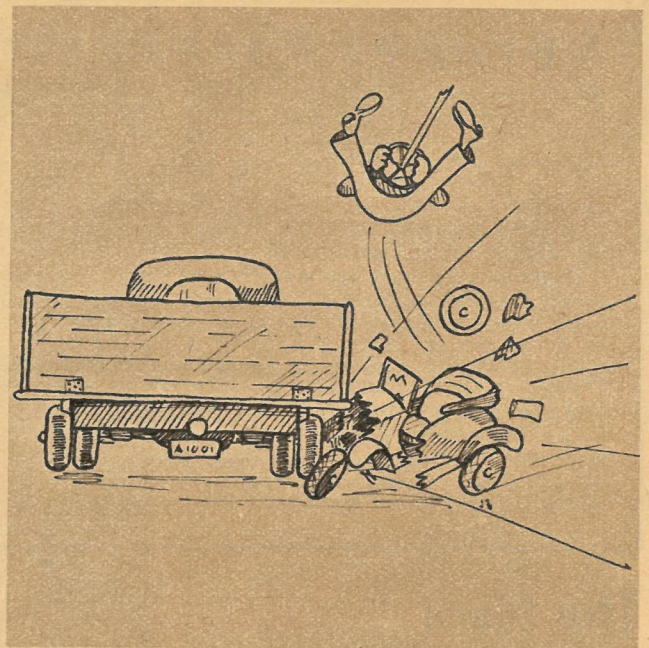
A/S MAGNETO
Jagtvej 155 - København N.

Generalrepræsentanter for

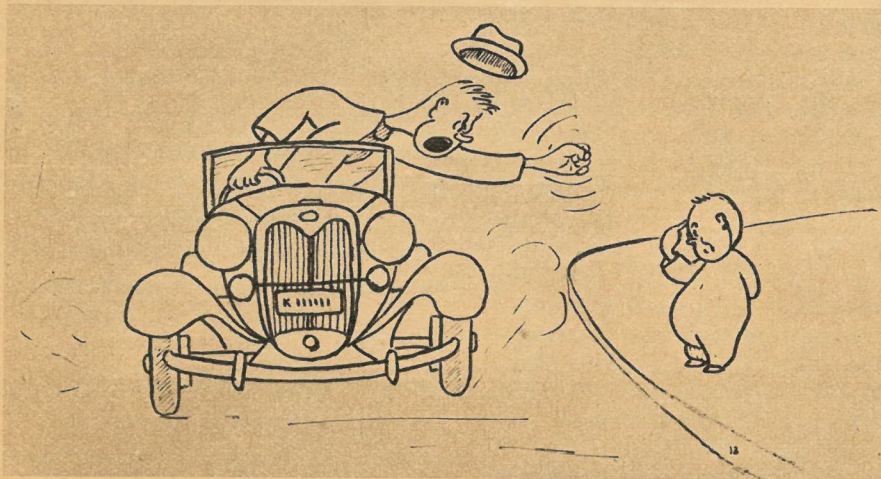
ROBERT BOSCH A.-G.
Stuttgart



Hellere for sent til Færgen end tidsnok mod et Vejtræ.



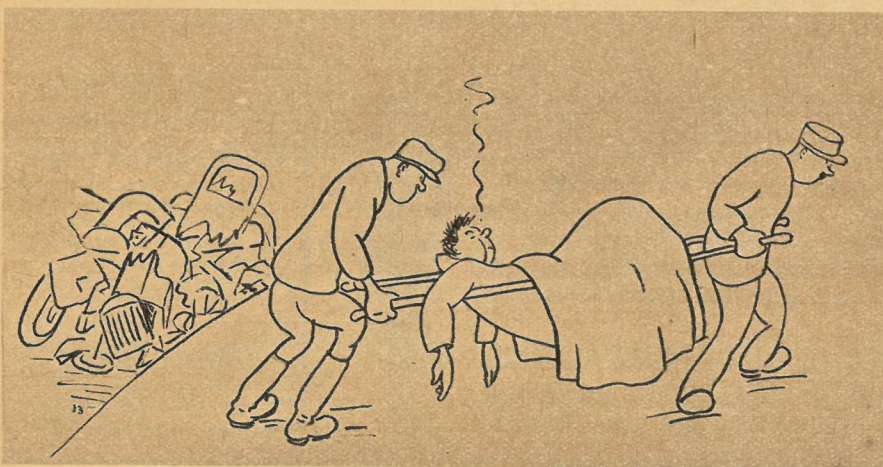
Der er Folk, som dor af at køre paa deres Ret.



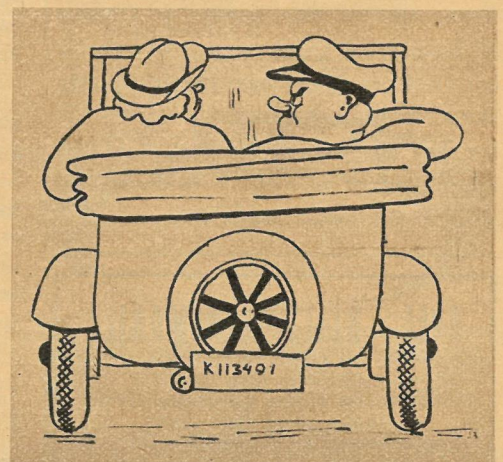
Born og Babyvogne forstaar ikke hidsige Voksne.

FÆRDSELS- VISDOM I STREG OG ORD

Tegninger af BRODERSEN



Chancekørsel gaar til Sygehuset eller til Kapellet. Der er ikke sat Vejvisere op.



Møgvogn! sagde Manden. Han huggede alt det i Gearerne, som han ikke turde sige til Konen.

BILER UDEN FØRER **CENTRAL 3007** Krog's Hjørne Gyldenløvesgade-Farimagsgade Krydset **KROG'S Køreskole**

Apropos Fjenneslev

Foranlediget af Fjenneslev-Ulykken skal jeg hermed kort give en Beretning om, hvor tæt ved en lignende, jeg var udsat for forrige Aar ganske kort Tid før Jul. Jeg havde været i København og skulde tilbage til Jylland og havde lagt Turen over Kalundborg, men da det var faldet med Islag, var Vejene spejlglatte, og jeg naaede først Kalundborg $\frac{1}{4}$ Time efter Damperens Afgang, hvorfor Kursen sattes mod Korsør.

Kommen godt over her med Færgen fulgte jeg efter den anden Vogn ud af Byen, og af Hensyn til det glatte Føre holdt jeg en Afstand fra den foran kørende paa 75—100 m. Lidt udenfor Nyborg krydser Statsbanerne Landevejen, og denne skraaner noget nedad mod Overkørslen.

Tænk Dem min Skræk da jeg, ligesom den forreste Vogn er kommet over, ser Bommene blive klappet ned — jeg forsøger at bremse svagt, men da Vognen straks begynder at svinge med Bagenden, slipper jeg Bremsen, og da jeg ser en Grusdyng i højre Side af Vejen, lykkes det at styre Vognen ind i den. Jeg holdt paa tværs af

Vejen, havde jævnet Grusdyngen ud og Forpartiet af Vognen lige mod en heldigvis stærk Tjørnehæk, samtidig med, at Ekspresen passerer faa Meter foran.

Ledvogteren kom hen og gjorde Undskyldning for det skete, men hans Fejl var vel nok kun, at han af Venlighed ikke havde lukket ned tidligt nok, saaledes at ogsaa den forreste Vogn eller vi begge i Tide havde set Bommene paa Vej nedad og inden Bakken faaet vor 45—50 km's Fart sat ned.

Som det gik nu kan Kone, Søn og jeg kun takke Grusdyngen for Livet, og jeg vil foreslaa vor ærede Forening, som Hjælp til at forebygge Bane- og Bilulykker, at forlange, at Statsbanerne ved alle Overkørsler og i Vejens højre Side anbringer et godt stort Læs Grus — indtil andre og bedre Sikkerhedsforanstaltninger kan foretages. Det er sikkert økonomisk overkommeligt og kan være udført hele Landet over i Løbet af faa Dage.

Ledvogteren skovlede mig fri og sagde, idet han rettede Dyngen op igen: »Ja, den kan maaske være en Hjælp en anden Gang!«

Ærbødigst

Medlem Nr. 1773.

The New 3½-Litre Jensen

Ovenstaaende Titel er fra et engelsk Motorblad, og det virker jo ganske pudsigt paa os danske, at der virkelig findes en Vogn, der hedder *Jensen*, i England. Imidlertid lyder det næppe pudsigt i engelske Øren, eftersom det vilde svare til, at vi her i Danmark havde en Vogn, der hed Johnson. Til nærmere Oplysning af Spørgsmaalet kan siges, at Vognen, som er en engelsk Vogn, stammer fra et Firma, der hedder: »Jensen Motors Ltd.« i Nærheden af Birmingham, som i lang Tid har bygget Karosserier paa forskellige Chassis'er. De har nu lavet deres egen Vogn, idet de selv samler et Chassis af forskellige Dele, og det drejer sig om en 8-cyl. Vogn med det for engelske Forhold store Rumfang paa 3½ Liter: Ser man nærmere efter, viser det sig, at det er en Ford V 8-Motor, der skjuler sig under Motorhjelm.

PEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/S

Salgskontor: C. 14926 - C. 14939

Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25

Værksteder og Reservedele

Enghavevej 76 C. 14947. Eva 3346

Hillerød Auto-Elektro

Lys - Start - Tændings-Service

Slangerupgade 16 Tlf. Hillerød 891

ENGELSK FORHOLDSREGLER MOD MOTORSTØJ

I England foregaar der for Tiden et større Anti-Støj-Felttog, og med Hensyn til Motorkøretøjerne er man gaaet endnu videre, end vi er herhjemme, hvor der foreløbig er kommet et højst nødvendigt Cirkulære angaaende Motorcyklernes Støj, idet man foreskriver bestemte maalelige Grænser for den Støj, et Motorkøretøj maa lave. Til Maaling af Lyd bruger man en Maaleenhet, der hedder Phon, og Maaleapparatet bestaar af en Mikrofon i Forbindelse med en Radiorørs-Forstærker. Der er lige udkommet nye Bestemmelser om Styrken af Støjen, og et almindeligt Motorkøretøj maa, naar det kører med en Hastighed af 45 km/T., ikke give større Lyd end 90 Phon i en Afstand af ca. 5 m fra Køretøjet. Af Hensyn til, at Fabrikanterne kan indstille sig paa de nye Bestemmelser, tillades en Overskridelse af denne Grænse med 5 Phon i indtil 2 Aar.

Naar Spørgsmaalet om Motorkøretøjer, d. v. s. Automobile, ogsaa behandles i England, er det, fordi Problemet der er betydelig større end herhjemme, idet Englænderne jo bygger et Utal af smaa Sportsvogne, der for at lyde saa »sporty« som muligt praktisk taget ikke har nogen Lyddæmpning.

En saadan Nedsættelse af Lyddæmpningen har ogsaa været forsøgt indført her i Landet paa smaa engelske

Vogne med det Resultat, at deres Ejere er blevet noteret for Overtrædelse af Motorlovens Bestemmelser om Støj.

»SVENSK MOTOR TIDNING«

bringer i sit Jubilæumsnummer nogle Ord om alle Nationers Kvinder — og Biler. Her er Ordene om Danmark:

Danmark galler oss bilister emellan för att vara valutaspärrrens och de omoderna bilarnas land framför allt. Men på kvinnofägring råder inga restriktioner. Danskan, vars gyllenglänsande hår Heidenstam besjungit och vars »ynde« vi alla äro medvetna om, är en av jordens vackraste kvinnor. Hon är nordisk och kontinental i behagelig samröre och hon kan köra bil som ingen annan, ty från Danmark ligger stora bilvägen öppen mot den vida världen.



Læderpjækkerter

og Dirt-Track Veste for Damer og Herrer, altid Lager i flere Modeller og Farver.

Læderfrakker, atter Lager i den bekendte Flyverfacon.

Ridebenklæder og Ridestovler for Damer og Herrer.

Handsker, Huer, Hjelme, Brillor.

Motor-Dress

Blaagaardsgade 24

Varerne sendes overalt i Danmark.

Auto-Køler-Centralen

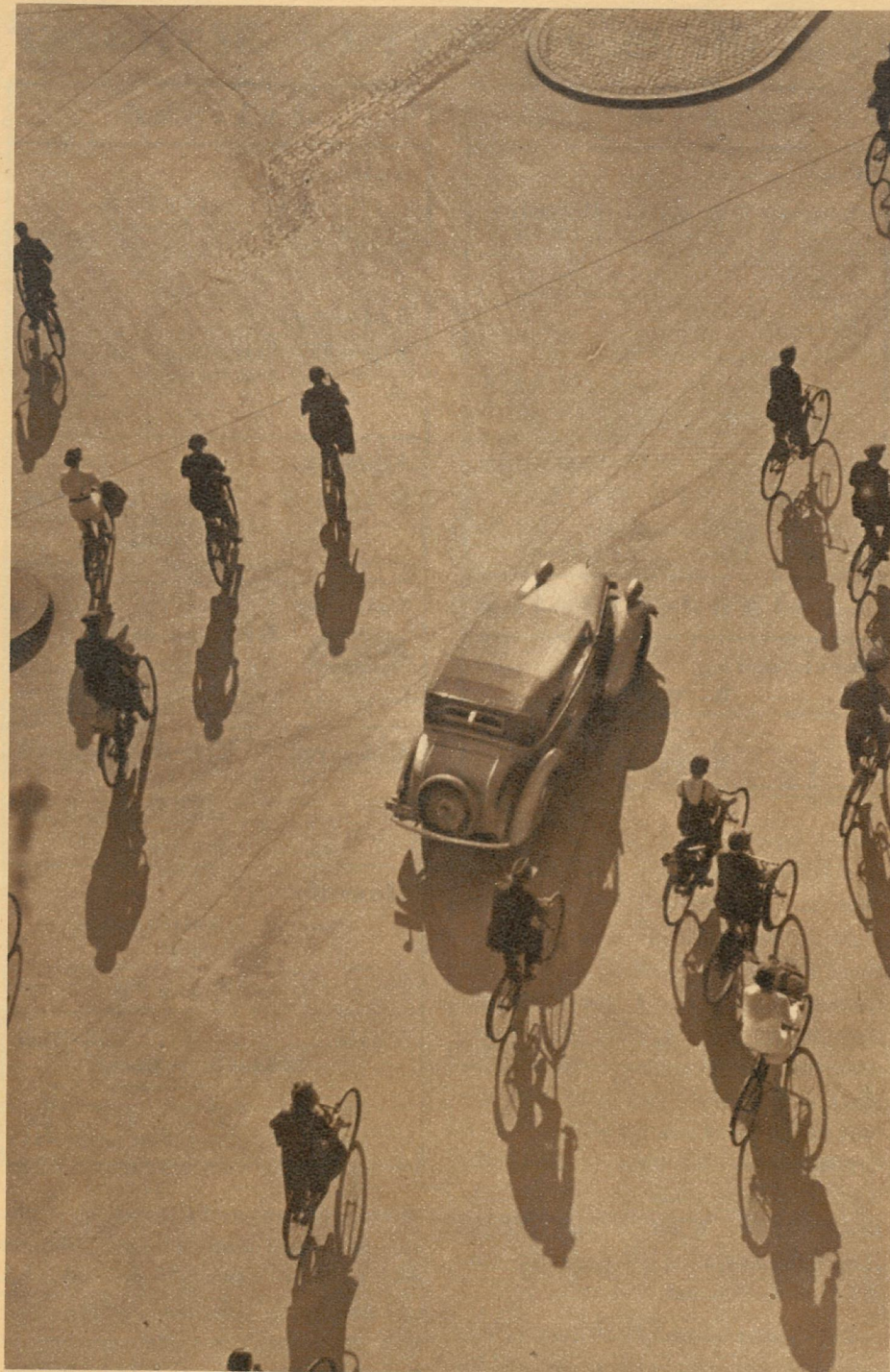
7b Andersen - Halmtorvet 13

Tlf. Eva 3530 - Privat: Eva 3514

Automobilkølere nye og brugte • Alle Mærker

Rensning samt Udkogning af Kølere med Garanti

Reparationer omgaaende



Kompressorer, Autoløftere
Vaskemaskiner, Smøre-
apparater. Alt for Vulkani-
sering. Indhent Tilbud.

LADEGAARD & CO. A/S

Telf. 34 - Odder - Telf. 215

Peter Laursen A/S

Kystvej 27 • Aarhus • Telf. 4240

**Reserve dele og Tilbehør
til Motorcykler en gros**

Forlang Katalog franco tilsendt

**Svend Christensen's
AUTO-VÆRKSTED A/S**

Sdr. Boulevard 35, Tlf. Eva 3042

Spec.: Hovedreparationer

Alle Mærker i Gummi og Reserve dele
til billigste Dagspriser

Automobilværkstedet

Classensgade 7, Tf. Øbro 1068

Automobil Service

Reparation af alle Vogn typer

E. LARSEN

A. SCHACK ERIKSEN

Studivestergade 48. — Telefon Byen 8344

SPEJLGLAS

med og uden Facet for Automobiler

NUMERGLAS

og BUEDE GLAS leveres

**Maatter luner
godt**

Indreg.



Undgå Træk og Kulde
i det nye Aar

„BIL-MAATTER“

v. Aage Zeberg
Grundl. 1923 C. Plougsvej 6
København V. (nær Forum)

Telefon Eva 722

Varemærke LAGERBESØG ANBEFALES

**Københavnsk
Trafikliv:**

*Cyklisterne kører som
det passer dem - og in-
gen siger noget til det!*





Den sikreste Kørsel

MICHELIN STOP med Bølge-Lameller



Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Sjælland	
Haslev N. Johannesen. Telf. Haslev 24-324. Autoriseret Forhandler Autoriseret Reparatør 	
Holbæk Telefon 33	Snertinge Telefon 5-135
	
Buick	Chevrolet G. M. C.
Næstved Standard Service Station EINAR G. CHRISTIANSEN Farimagvej 3 Telf. 1466 Sydsjællands mest moderne Service Station Er aaben Dag og Nat	
Præsto Carl Andersen, Adelsgade 20. Tlf. 280 Autoriseret Chevrolet Forhandler. 1. Kl. stort Reparationsværksted. Lager af Chevrolet og Ford Reservedele. Opladning. Elektrisk Luft pumpe. Aaben Dag og Nat.	
Ringsted Ringsted Motor Compagni. Telefon 8. - 588 Autoriseret Ford Forhandler og Reparatør.	
Slagelse Slagelse Motor Compagni A/S Telefon 132-1099 Autoriseret Forhandling 	
Vordingborg Tlf. 343 H. P. Hansen Autoriseret Chevrolet Forhandler Moderne Reparationsværksted og Vulkaniseringsanstalt Benzin - Olie - Gummi	

Fyn	
Assens Assens Automobilhandel v. Henrik Petersen, Telf. 450 - 475 General Motors Forhandler. — Stort Lager af orig. Ford og Chevrolet Reservedele.	
Odense Skandinavisk Motor Co., Telf. 3546 • SERVICE Hudson, Terraplane, De Soto, Plymouth, Dodge Singer, Mercedes, Wanderer, D.K.W., B.M.W.	
Svendborg Tlf. 786 - 808 HOLGER DAU Specialværksted for alle General Motors Vogne	
Lolland-Falster	
Saxkjobing M. Skotte Autoriseret General Motors Forhandler 1ste Klasses Værksted Stort Lager af originale Reservedele Telf. 4285	

mende med 11,1 pCt., medens Tilvæksten i det øvrige Land i samme Tidsrum var over 90 pCt., saa man forstaar, at det er af den største Betydning, at der anlægges Veje, som kan »aabne« Landsdelen. I denne Forbindelse er det værd at pege paa, at medens Landbefolkningen i hele Danmark i Femaaret 1930—1935 kun har haft en Tilvækst paa 0,3 pCt., er Landbefolkningens Tilvækst i Haderslev Amt i samme Tidsrum 3,3 pCt. — utvivlsomt har de senere Aars Vejbygning og Udstykning en væsentlig Andel i dette Resultat.

Der er betydelige Vejarbejder i Gang overalt i Sønderjylland, og det gælder ikke mindst Haderslev Amt, hvor der under Amtsvejinspektør K. A. Jørgensens Ledelse siden 1930 er paabegyndt en Mængde Vejanlæg og foretaget omfattende Udbedringer af bestaaende Veje. Selvom der ofres store Summer paa Hovedlandevejene — her skal blot nævnes, at af den 22 km lange Strækning fra Vejle Amtsgrænse til Aabenraa Amtsgrænse er i Haderslev Amt

Jylland	
Aalborg MIKKEL ANDERSEN Autoriseret G.M. Forhandler Vesterbro 40-44 — Telefoner: 1314-1334-3635 Opel - Chevrolet - Oldsmobile - Buick 1ste Kl. Reparationsværksted	
Aalborg Elitz W. Kruse. Aut. Fordforhandler Salgsafdeling: Boulevarden 28 - Servicest.: Frederikskildevej 6 - Plads til ca. 100 Vogne Tlf. 600 - 6601 - 02 - 03	
Aarhus KAROSSERIFABRIK V. Frandsens Eftf. HANSEN & PEDERSEN Tlf. 1096 - Nørrebrogade 2 - Tlf. 6829	
Esbjerg  Bruhns Eftf. A/s Telf. 2420, Omstilling til Døgnvagt: Service Stationen Jærtevej 24	
Esbjerg Tlf. 2401-2402 N. Chr. Frikke Jernbanegade 50 Buick, Pontiac, Opel, Vauxhall, Bedford, Blitz. 1. Kl.s Værksted for alle Vognmærker. Stort Lager af Reservedele.	
Horsens Garagekompagniet Levysgade 8 1ste Kl.s Automobilværksted Tlf. 1563 Svarer Dag og Nat Tlf. 1563	
Vejle Tlf. 559-560 Martin Kjær Aut. Forhandler af: Chevrolet - Bedford - Vauxhall Byens største og mest moderne Værksted Ducolakering - Stort Lager af orig. Reservedele	

13 km udbygget som Cementvej — bliver de andre Amtsveje og Bivejene ikke forsømt. I Samarbejde med Sognekommunerne foretager Amtsvejvæsenet Nyanlæg, der skaber et helt nyt Vejnet og betyder en Forbedring fra Bunden af. —bl.

Sønderjydske Veje Fortsat fra Side 11
Udstykningen. Der foregaar som bekendt en meget omfattende Udstykning i Sønderjylland, hvor mange Gaarde har langt mere Jord, end Ejeren kan overkomme at dyrke. Ofte er Jorden uheldigt beliggende i Forhold til Bygningerne. Vejevæsenet og Jordlovsudvalget arbejder derfor Haand i Haand med Tilvejebringelsen af gode Færdselsaarer til de ubebyggede Egne. Men regner med, at Sønderjyllands Indbyggerantal i Aarene fra 1860 til 1920 kun steg med godt en halv Snes Procent, for Haderslev Amts Vedkom-

BRO sidste Nyhed —
SPARKEL
Selypolerende
AUTO POLISH
Pudser selv Vognen paa 10 Min.

DANIELSEN & HANSEN · 1. KL. AUTOMOBILREPARATIONER
Drejøgade 26 · Telefon Ryvang 1742

færgetider

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Fra 5. Oktbr. 1936

Afgang fra Faaborg:

10⁰⁵ 13³⁵ 18⁵⁰ 03^{0*} 100^{**})

Afg. fra Mommark:

8³⁰ 11⁴⁵ 15¹⁵ 20³⁵

*) Kun Hverd. **) Kun Søn- og Helligd.

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

A/S Mommark Færge

Telefon Tandslet 7824. Telefon Faaborg 11

Telegram-Adresse: »Fyensfærge«.

Hovedkontor: Mommark.

NAKSKOV – SVENDBORG

ELLER OMVENDT VIA
LANGELAND

Fra Nakskov: 7¹⁵ 13²⁰ †19¹⁰ *19¹⁰
i Svendborg: 10³⁰ 16²⁸ †22¹⁸ *22³³

Fra Svendborg: 8⁰⁰ 14⁰⁵ †19⁴⁰ *20⁰⁰
i Nakskov: 11¹⁰ 17¹⁵ †22⁵⁵ *23¹⁰

† Hverdage fra 22³⁰–30³⁰ og 14¹⁵–21¹⁵ 1937
* Søn- og Helligdage fra 22³⁰–30³⁰ og 14¹⁵–21¹⁵ 1937

Hurtigt og billigt!

Rudkøbing-Svendborg

FARTPLAN

Gyldig fra 5. Oktober 1936

Fra Rudkøbing: 6⁰⁵ 7¹⁰ *9⁰⁵ 10¹⁰ *12⁵⁰
14¹⁰ *15¹⁵ 17³⁰ *18⁵⁰ 20¹⁰ 21⁴⁵ *22⁵⁵†

Fra Vindeby: 7⁰⁰ 8⁰⁰ 10⁰⁰ 11⁰⁰ 13⁴⁰
15⁰⁰ 16⁰⁰ 16²⁰ 18²⁰ 19⁴⁰ 21⁰⁰ 22³⁵ 00⁵

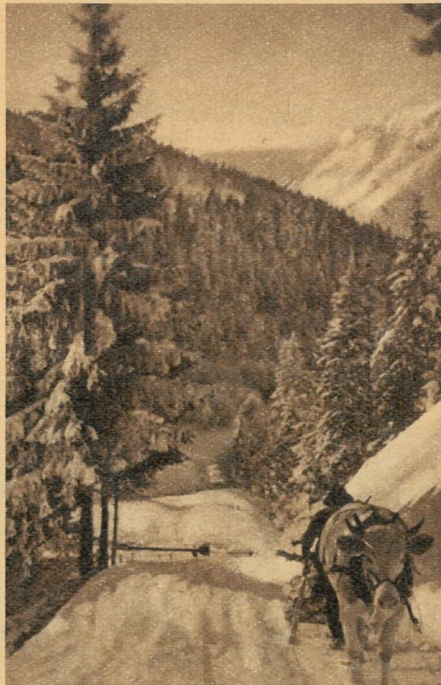
Svendborg-Rudkøbing

Gyldig fra 5. Oktober 1936

Fra Vindebyfærgens Færgeleje i
Svendborg: 6¹⁰ 7⁵⁰ 9¹⁰ 10³⁰ 13¹⁰ 14¹⁰
15¹⁰ 15³⁰ 17⁵⁰ 18⁵⁰ 20⁴⁵ 21⁴⁵ 23⁰⁰

Fra Vemmenæs: 6³⁵ 8¹⁵ *9⁴⁰ 10⁵⁵ *13³⁵
14⁴⁰ *15⁵⁰ 18¹⁵ *19²⁵ 21¹⁰ 22²⁰ *23³⁰†

De med * betegnede Færger har Tilslutning
til Rutebiler over Taasinge. † Sejler alle Dage
indtil 15. Aug. derefter kun Søn- og Helligdage.
— Sejler kun Søn- og Helligdage.



Solskinstag

»Det forskydelige Tag« kan paa-
monteres enhver lukket Vogn,
ogsaa paa Vogne med Staaltag.

Eneste Specialfabrik

Holbæk Limousettefabrik

Finsensvej 37 Godthaab 6688
København F.

Auto-Service, Engelsdvej 34.

K. Østergaard. Telefon Amager 1417.

STANDARD BENZIN.

Moderne Tryksmøring, Lygtejustering, Vognvask.
Polering og Simonizbehandling.

A. LINDGREN

AUTOMOBILVÆRKSTED

V. Farimagsgade 37 (Lige bag Shell Huset)

Tlf. Byen 4893

(Indkørsel fra V. Farimagsg. eller Kampmannsg.)

K. ELMVIG

A. Mortensens Eft.

Automobilværksted

Reparation af

Sundevedsgade 23

alle Mærker

Tlf. V. 3772 - Privat G. 5506 v.

Wolstrup-Petersens

Auto-
værksted

Palæ 5202 Gl. Kongevej 4 Amager 9058

1 Kl. Reparationer af alle Mærker.

Specialitet: CYLINDERUDBORING

I. STILLING

(Brod Jonassen)

Autoreparation og mekanisk Værksted

Vestervoldgade 125 Telefon 13802

KALVEHAVE—KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ufsund).

FARTPLAN

Fra 5. Okt. 1936.

Afgang fra Kalvehave:

6⁰⁰ 6³⁰ 7⁰⁰ 7³⁰ 8⁰⁰ 8³⁰ 9⁰⁰ 9³⁰ 10⁰⁰
10³⁰ 11⁰⁰ 11³⁰ 12⁰⁰ 12³⁰ 13⁰⁰ 13²⁰
14⁰⁰ 14³⁰ 15⁰⁰ 15¹⁵ 16⁰⁰ 16³⁰ 17⁰⁰
17³⁰ 18⁰⁰ 18³⁰* 18⁴⁵ 19¹⁵ 20⁰⁰ 20³⁰
21⁰⁰ 22⁰⁰ 22⁴⁵ 23³⁰ 24⁰⁰ 03^{0*} 20^{0*}

*) Sejler kun Natten efter Søn- og Helligd.
Alle Ture fra Kalvehave og straks tilbage
fra Koster. — Ekstratur om Natten skal
bestilles inden Kl. 23⁰⁰.

**) Kun Søn- og Helligdage

Bemærk: Paa Færgen skal Automobiler
være bremsede. — Alle Ture udføres med
Færge, der tager 10–11 Automobiler pr.
Tur. Plads kan ikke forudbestilles.

Haarbølle-Færge

er bedste Overfart imellem

MON og FALSTER

Motorvogne uden Hensyn til Stør-
relse 4 Kr. — Tur og Retur 6 Kr.
Kan medtage de største Rutebiler.
Ingen extra Betaling for Færge
udenfor de faste Ture. Naturen
maa forudbestilles.

F. D. M.s Medlemmer 10 %.

Storstrømsoverfarten

Automobilfærgerne

„Masnedund“ og „Gaabense“

Oktb., Novb., Decb., Jan., Febr., Marts, April

Afgang fra Gaabense:

6⁰⁰* 7⁰⁰ 8⁰⁰ 9⁰⁰ 10⁰⁰ 11⁰⁰ 12⁰⁰
13⁰⁰ 14⁰⁰ 15⁰⁰ 16⁰⁰ 17⁰⁰ 18⁰⁰ 19⁰⁰
20⁰⁰ 21⁰⁰ 22⁰⁰*

Afgang fra Masnedund:

7⁰⁰* 8⁰⁰ 9⁰⁰ 10⁰⁰ 11⁰⁰ 12⁰⁰ 13⁰⁰
14⁰⁰ 15⁰⁰ 16⁰⁰ 17⁰⁰ 18⁰⁰ 19⁰⁰ 20⁰⁰
21⁰⁰ 22⁰⁰ 23⁰⁰*

* Kun Marts, April–Oktober

Selskabet forbeholder sig Ret til Forandring-
er i Fartplanen og paatager sig intet An-
svar for Forstyrrelser i Driften. Restaura-
tion ombord.

Telefon Vordingborg 239 - Ore-
hoved 7. Kontor: Kbhvn. Havnegade 43.
Telefon 556 - 576

Amager Ophug

Brugte Biler købes. Reservedele sælges.
Amagerbrogade 84. Telefon Amager 927

INDUSTRI-TRYKKERIET

Bernhard Schmidt

Stormgade 12 Kbhvn. K.

Telefon Central 10580

FOGA Auto Polish Cleaner Pudsecream
DANSK FABRIKAT
JOHANNES FOG & Co
KØBENHAVN K.



Shell's gode Renommé er
skabt af Shell's gode Produkter.

Shell Motor Oil

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS Co.

H. 2. 3