



Motor



Nr. 2. 9. Januar 1937. 32. Aargang. Udgivet af Forenede Danske Motorejere

S.O.S.



WAKEFIELD

PATENT

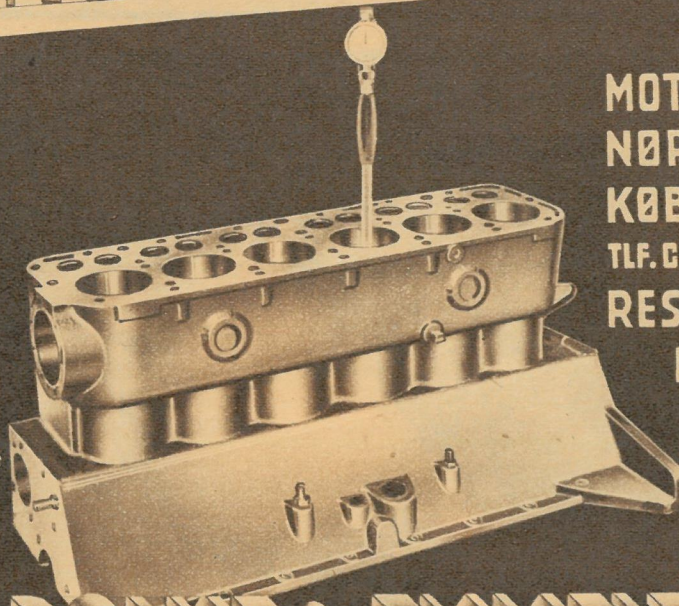
Castrol

VINTEROLIE

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S — VESTERPORT 318 — KØBENHAVN V.

HVER UGE OVER 26.000 ifølge Dansk Oplagskontrol

CYLINDERUDSLIBNING



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

A/S BALKE & EMMELTORP



GØRLØVS PRØVELABORATORIUM

STRANDVEJ 40. RYVANG 3201

anbefaler sig med alle Slags Undersøgelser vedrørende
AUTOTEKNIK, KARBURERING, TÆNDING etc.

Alle Moderne Prøvemaskiner forefindes og er til Kundernes
Disposition mod en rimelig Timebetaling.

Moderne Reparationsværksteder udfører elektriske og meka-
niske Autoreparationer efter Princippet:
FØRSTE KLASSES ARBEJDE OG MATERIALER

D.K.W.

Moderne

Hurtig

Skridsikker

Billigst i Drift

A/S **SUPER
SERVICE**

Dr. Tværgade 4
KØBENHAVN K.
Central 5552 - Lokal 5



Beskyt Deres Motor under Indkørslen

Elektrol Grafit Olie indeholder den rigtige Mængde
ACHESON KOLLOID GRAFIT, der beskytter Motoren
mod at blive „revet“ og formindsker Sliddet.

Anvend den i Deres ny - eller hoved-
reparerede - Motor. — Elektrol Gra-
fit Olie fremstilles af:

ALFRED OLSEN & Co. A/S KVÆSTHUSGADE 5
KBHVN. K. • TELEF. C. 5021

SIMONSEN & NIELSEN A/S

FREDERIKSHOLMS KANAL 4
KJØBENHAVN K.

Største Lager i Skandinavien: af

Timken Rullelejer - F & S Kuglelejer
Lyac Accumulatorer - Bremsbelægning
Trico Vindskærmsrensere

Største Udvalg i Reserveredele og Tilbehør
i Branchen

Ugens Emner

Disse ulykkelige Tilfælde. Lillejuleaften kom en ung Mand kørende med en stor Vogn ad en af de daarligt oplyste Forstadsgader i København. Om han kørte langsomt eller hurtigt ved vi ikke, men i hvert Fald saa han ikke, at der gik en Dreng paa fjorten Aar og skubbede en Trækvogn. Inden der var Tid til at bremse, var han kørt ind i Drengen, der hang død paa Køleren, da den forfærdede Automobilist standse sin Vogn og ilede til Hjælp.

Det er et af disse ulykkelige Tilfælde, hvor alt synes at vise, at der ikke er Tale om nogen Art af Hensynsløshed, men blot den Kendsgerning, at Mennesket af og til fejler. Et eller andet Sted klikker det i Hjernen paa os, vi er distraherede, uopmærksomme af en eller anden Grund, og saa vil altsaa Skæbnen, at netop i dette Sekund kommer der en Hindring — Ulykken er over os.

Hvor meget man end forsøger at forbedre Lovgivning, hvor strenge Straffe, man end opstiller som Skræmmebilleder, vil man ikke kunne gøre Mennesker fuldkomne. Hvor omhyggelige vi end er, kan det svigte for os et Øjeblik, og saa kan det gaa saa skrækkeligt som det gik her, skrækkeligt for den Dræbtes Paarørende og skrækkeligt for den, som bliver Offer for den Kendsgerning, at intet Menneske er ufejlbarligt. Hvor langt vi end kommer nedad med Ulykkesstatistikken, og forhaabentlig er der Resultater at opnaa med mange Midler og ad mange Veje, saa vil der altid blive nogle Ulykker af denne Art tilbage. Det er Livet selv, der nu engang er farligt at leve.

Den uheldige Lygteordning. Maaske spiller det ved den Ulykke, jeg har

omtalt ovenfor, en Rolle, at Belysningen i Gaden var slet, og Bilisten tvunget til at køre med nedblændet Lys. Jeg ved det ikke, men et og andet kunde tyde paa, at denne Omstændighed har spillet ind. I hvert Fald er det paa Tide at det fastslaas, at den Lygteordning, vi har, ikke er god nok. Jeg ser ogsaa, at Formanden for Justitsministeriets Færdselsudvalg, Kontorchef E. Colov er kommet til det Resultat, at vor Lygteordning maa ændres, og man maa inderligt haabe, at denne Opfattelse er hele Udvalgets. Det er ikke for meget sagt, at de nuværende Tilstande er ganske uholdbare. Som det er nu, har man Valget mellem at køre med lovligt indstillede Lygter, som giver for lidt Lys, eller ulovlige Lygter, som giver Lys nok til, at man kan undgaa at køre Folk ned. Jeg ved godt, at der indvendes herimod, at saa kan man indstille sine Lygter lovligt og køre tilstrækkeligt langsomt. Javist, man kan opnaa 100 Procents Sikkerhed ved at lade være med at køre. Men lovligt

indstillede Lygter af tysk eller engelsk Oprindelse giver ikke i Øjeblikket tilstrækkeligt Lys til at holde blot en nogenlunde antagelig Fart med fuld Sikkerhed. Vi kender allesammen den skrækkelige Fornemmelse, at der vokser en Cyklist ud af Mørket lige foran os, eller at vi i sidste Øjeblik maa smide Vognen tilside for en Fodgænger, der i mørkt Tøj bevæger sig et eller andet Sted paa Kørebanen. Det, vi maa have, er en Lygteordning efter udenlandske Forbilleder, hvor man maa køre med saa langt rækkende og stærkt Lys, som man lyster og saa en tvungen Nedblænding. Det er nemlig en Ordning, som moderne Teknik tillader. Den vi har kan teoretisk være udmærket, men den har den Fejl, at Tekniken ikke er i Stand til at lave en blændfri Lygte, der giver Lys, som rækker tilstrækkeligt langt.

Vi maa have Loven ændret saaledes — simpelthen for at undgaa at køre flere Mennesker ihjel.

Eric Boesgaard.



Som et Led i den amerikanske Kampagne for større Færdselssikkerhed har man i Chicago indført tvungen Undersøgelse af alle Motorkøretøjer.

Det er hurtigere med Jernbanen!



Efter »The Motor«.

Ligesom D. S. B. reklamerer de engelske Jernbaner voldsomt for, at det gaar hurtigere med Banen. Her ser vi en engelsk Tegnens Opfattelse af Problemet op under Jul.

Dir. Kyhl skriver om:

Trafikkommissionen

og det, der gik forud.

I det ny Aar vil den store Trafikkommission, som Ministeren for offentlige Arbejder, Hr. Fisker, nu efter omhyggelige Overvejelser og grundige Forberedelser har faaet nedsat, naturligvis blive Midtpunktet for den trafikpolitiske Interesse her i Landet. Der har været et almindeligt Ønske om, at Trafikministeren personlig skulde have paataget sig Formandshvervet i denne overordentligt vigtige Kommission, saaledes som Statsminister Stauning for sit Vedkommende har gjort det i Forfatningskommissionen. Det er jo i Virkeligheden fuldt ud berettiget at opstille denne Analogi. Forfatningskommissionen skal skrive Landet en ny Grundlov, og intet er mere rimeligt, end at selve Regeringschefen, Landets øverste Embedsmand, præsiderer under dens Møder. Trafikkommissionen paa sin Side faar stillet en Opgave, der faktisk er intet mindre end at udarbejde en Grundlov for vort Trafikvæsen. Hvad var da naturligere, end at den Fagminister, der er Trafikvæsenets øverste Embedsmand, beklædte Kommissionens Formandssæde. Dog — Hr. Fisker har anset det for umuligt at skaffe sig Tid dertil. Han er jo — i Modsætning til Hr. Stauning — netop Fagminister og har som Administrationschef for et meget stort Forvaltningsomraade en uhyre Mængde af daglige Pligter, som han ikke har villet skyde fra sig. I det mindste fra vor Side beklager vi, at Ministeren har ment at maatte resignere over for en Op-



gave, som dog sikkert i høj Grad har fristet ham. Motorkørslen havde meget gerne set Hr. Fisker i Formandsstolen. Men vi forstaar naturligvis fuldt ud de Bevæggrunde, der har dikteret hans endelige Beslutning, og vi glæder os over, at Ministeren, da han altsaa ikke selv kunde afse Tid til Opgaven, har betroet den til en saa overordentlig kyndig, erfaren og indflydelsesrig Mand som Folketingsmand N. P. Nielsen, hvis tidligere store Indsats paa det trafikpolitiske Omraade jo er velkendt

for enhver trafikinteresseret i dette Land.

*

Det ligger i Sagens Natur, at jeg ikke kan rejse offentlig Diskussion om Arbejdet i en Kommission, der netop skal til at paabegynde sin Virksomhed, og hvoraf jeg jo selv er Medlem. Saa meget kan jeg dog sige, nu ved Starten, at saafremt det kan lykkes Kommissionen at naa til positive Løsninger af de foreliggende Problemer ud fra de almene Retningslinier, som Trafikminister Fisker optrak for dens

Virksomhed, da han under Finanslovbehandlingen i Folketinget gav Meddelelse om den forestaaende Nedsættelse, da vil dens Gerning utvivlsomt blive til Gavn for vort Samfund, thi da vil Resultatet nærme sig til det Maal, som Statsminister Stauning pegede paa, da han allerførst antydede, hvad der var under Opsejling, nemlig »en ideel Trafikordning i vort lille Land«. Men der er jo gaaet et vigtigt Arbejde forud for den Generalløsning, der nu tilstræbes. I et Par Aar har det af daværende Trafikminister Friis-Skotte nedsatte Vej- og Motorudvalg arbejdet paa en Løsning af adskillige af de Problemer, som ogsaa vil komme til at foreligge under den samlede Behandling af hele vor Trafikpolitik i den ny store Kommission. Om det, der her er gaaet forud, kan jeg udtale mig med større Frihed, fordi saa meget af det jo allerede er Offentligheden bekendt.

*

Vej- og Motorudvalgets Efterladenskaber, naar det endelig slutter helt af, vil være:

- I. Forslag til en Vejlov,
- II. Forslag til en Snekastningslov,
- III. Forslag til en Lov om Motorbeskatningen og
- IV. Forslag til Lov om Fragtmands- og Omnibuskørsel.

Trafikkommissionen vil til sine Overvejelser af alle disse Emner have et udmærket Grundlag i det store og omhyggelige Arbejde, som disse fire Forslag er Resultatet af. Her behøver den altsaa ikke at begynde paa bar Bund, hvilket naturligtvis ikke forhindrer, at Ændringer i Vejudvalgets Forslag kan foretages under Sagernes videre Forløb. Visse Grundsynspunkter, der er nedlagt i disse Forslag, vil dog sikkert under alle Omstændigheder vise sig uantastelige, i den Grad er de et Udtryk for Behov og Rimelighed.

Det udarbejdede Vejlovsforslag er vel ingen Idealløsning — men det er et overordentligt stort Fremskridt fra den bestaaende Ordning, der hviler paa Vejloven af 1867. Dets Gennemførelse vil betyde en væsentlig — og højst tiltrængt — Centralisering af Vejstyret; en stærk Udvidelse af Overvejningskommissionens embedsmæssige Stilling og Kompetence, og en Nyinddeling af Vejnettet i Overensstemmelse med Forholdenes faktiske Udvikling i de sidste 15-20 Aar. Jeg skal ikke nægte, at jeg for mit Vedkommende kunde have ønsket en endnu stærkere Centralisering af Vejstyret, hvilket jeg jo ogsaa for en Aarrække siden stillede Forslag om, da jeg rejste Kampen her i Landet for hele dette Spørgsmaal. Men jeg indrømmer, at Emnet praktisk-politisk er uhyre kompliceret, og jeg finder det fuldt forsvarligt i et Tilfælde som dette — for at bruge I. C. Christensens Ord — at vælge To-Tempi-Taktikkens Vej. Der kan maaske endog blive Tale om flere end to Tempa, før vi naar til det endelige Maal. Kan vi blot i første Omgang tage et stort Skridt frem imod det, er dette ingenlunde at foragte. Ved at reformere selve vort Vejstyre i Overensstemmelse med den forandrede Situation følger vi med i en almindelig europæisk Bevægelse. Jeg har saa ofte fremhævet Betydningen heraf, at jeg ikke nu skal komme nærmere ind paa denne Side af Sagen. Kun skal jeg pege paa, at endog det i saadanne Forhold saa yderligt konservative England nu er gaaet i Gang med at gennemføre en Vejstyrereform, der medfører en væsentlig Centralisering, en Formindskelse af det lokale Selvstyres Handlefrihed og en Forøgelse af Statsmagtens Kompetence i Forbindelse med Indførelsen af Begrebet Statsveje.

*

Med Hensyn til Motorbeskatningen har den ledende Tanke for

Vejudvalgets Overvejelser været, at den fiskale Femøre paa Benzin skulde forvandles til en Vejafgift og altsaa flyttes over fra Finanshovedkassen til Ministeriet for offentlige Arbejder og Kommunerne. Herved vil kunne opnaas, at alle Kommuner faar samme procentvise Dækning for deres Vejudgifter fra Motorbeskatningen, blandt andet derved, at Sognekommunerne endelig stilles lige med Amtskommunerne. Samtidig vil Midler komme til Raadighed for en meget tiltrængt Forstærkning af Vejfonden.

*

Jeg skal sluttelig gøre nogle Bemærkninger om den ny Lov vedrørende Omnibus-, Fragtmands- og Vognmandskørsel, som Trafikudvalget har udarbejdet Forslag til. Jeg har jo særlige Grunde til at sige et Par Ord om denne Sag, fordi jeg har været og fremdeles er Genstand for en Række voldsomme personlige Angreb for min Medvirkning i dette Arbejde. Jeg kan sige, at den Vej, som har ført til Lovforslagets endelige Udformning, har været baade lang og trang. Mange Vanskeligheder har taarnet sig op, mærkelige Krav er blevet rejst, saa fra den ene og saa fra den anden Side, og Forsvaret for Motorkørselens Interesser — og for en samfundsmæssig forsvarlig Løsning, kan jeg godt tilføje — har under disse Forhold været yderst besværligt. Jeg har valgt den taktiske Metode at søge Forhandlingerne ført fra Kompromis til Kompromis, saaledes at Sprængninger og eventuel Isolering af Motorkørslen blev undgaaet, og jeg mener at kunne hævde, at overordentligt meget er blevet naaet paa denne Maade. Det Forslag, som man nu er havnet i, byder ogsaa Motorkørslen betryggende og fornuftige Arbejdsvilkaar.

*

Den nugældende Lov, Loven af 4. Juli 1927 om Omnibus- og Fragt-

mandskørsel, lider af to kapitale Fejl: 1) Dens Uklarhed og 2) dens totale Mangel paa Bestemmelser om Vognmandskørslen. — Lovens Uklarhed har, som bekendt, givet Anledning til megen Usikkerhed, et Utal af Retssager, og til mange Fortolkninger, hvis Berettigelse har kunnet drages i Tvivl. Værre endnu er det dog, hvilket efterhaanden tydeligt har vist sig, at Loven slet ikke beskæftiger sig med Vognmandskørslen med Motorkøretøjer. Det i Trafikudvalget sidst udarbejdede Lovforslag raader Bod paa begge disse Hovedskavanker i den gældende Lov. For Omnibus-, Turist-, Selskabs- og Hyrekørsleens Vedkommende ordner og fæstner Forslaget den faktiske Tilstand, der har udkrystalliseret sig af Livet i de senere Aar og skaber — i Særdeleshed for Bilruteejerne — tryggere Forhold, end de hidtil har haft.

*

Med Hensyn til Vognmandskørslen indrømmes Nødvendigheden af en vis Regulering. Det kommer man ikke uden om længere, — lige saa lidt i vort Land som andet Steds. Ogsaa her foregaar en almindelig europæisk Bevægelse, som det ikke vil være muligt at holde vort Land udenfor, mindst af alt i en Periode, hvor Planøkonomien er sat i Højsædet i Statens almindelige Politik. Den fuldstændig frie Kørsel kan altsaa ikke opretholdes — og er heller ikke ønskelig for Erhvervet selv. Der er stillet Forslag om en Regulering, der begrænses af følgende Hovedregler:

- 1) Fuldstændig fri Kørsel for Vognmændene i det Amt, han selv bor i og i alle tilgrænsende Amter,
- 2) Ret til Besørgelse af enhver Transport i hele Landet, naar den sker til fuld Betaling,
- 3) Landbrugstransporterne fritagelse for regulerende Bestemmelser.

Den Trafikdeling, der kan foretages med disse afgørende Dispensationer, kan umuligt blive en ulidelig Spændtrøje for Vognmandskørslen i Danmark. Man behøver blot at kaste et Blik paa omstaaende Amtskort for at overbevise sig om, i hvilken Udstrækning Vognmændene faktisk faar ganske uhindret Transportfrihed for alle Varer. Enhver Bestemmelse om tvungen Tomgang undgaas, hvilket paa ingen Maade har været let, og Landbrugstransporterne holdes som nævnt helt uden for

Reguleringen. Inden for disse rummelige Rammer vil det være muligt at opbygge et samfundsmæssigt forsvarligt System, men tillige et System, der i Virkeligheden sikrer selve den erhvervsmæssige Motorkørsel langt bedre, tryggere og mere ordnede Arbejdsvilkaar, end den hidtil har haft. — Jeg mener derfor alt i alt, at den store Trafikkommission i de her omtalte Lovforslag har en udmærket Basis for sit Arbejde med de særlige Emner, som disse Forslag vedrører.

S. Kyhl.



I Tyskland har Automobilklubben D. D. A. C. gjort Propaganda for Indførelsen af de hvide Bagskærme. Her er et Billede fra Klubbens Arbejde i Berlin.



FÆRDSSELSUDVALGETS REJSE

ET Par Dage før Jul kom en Repræsentation for Justitsministeriets Færdselsudvalg hjem fra en to Ugers Rejse ud i Europa. I Rejsen deltog Udvalgets Formand, Kontorchef i Justitsministeriet Ernst Colov, to andre Medlemmer af Udvalget, nemlig Politimesterforeningens Formand, Politimester Fritsche i Roskilde, Forenede Danske Motorejeres tekniske Konsulent, Ingeniør, cand. polyt. K. J. Møller. Færdselschef Bach var forhindret. Desuden Kontorchef Simoni fra Over-Vejinspektoratet og fra Statens Færdselspoliti Ingeniør, cand. polyt. Voltelen og Ingeniør Vestergaard, der bistaar Justitsministeren med Gennemførelsen af Loven om Hovedfærdselsaarerne.

Straks efter Udvalgets Hjemkomst gjorde Kontorchef Colov elskværdigt og meget indgaaende Rede for Hensigten med og Resultatet af Rejsen. Kontorchef Colovs Udtalelser, som hidsættes i det følgende, røber, dels at Færdsels-Udvalgets Udsendinge har set mangt og meget af Interesse, dels at det er Udvalgets Hensigt til sin Tid at foreslaa Justitsministeren betydningsfulde Ændringer af rent praktisk Værdi til den nugældende Færdsels-Lovgivning.

ANLEDNINGEN til vor Rejse, sagde Kontorchef Colov, var Justitsministeriets og Færdsels-Udvalgets Arbejde med Gennemførelse af Loven om Hovedfærdselsaarernes Forkørselsret og den Afmærkning af Hovedveje og Sideveje, som er nødvendiggjort af Loven. Rejsen foregik i to af Statspolitiets Automobileer og gik over Krusaa — Hamborg — Bremen — Groningen — Amsterdam — Bruxelles — Reims — Strassbourg — Stuttgart — München — Berlin — Stettin.

Paa fjorten Dage gennemkørte Udvalget 3500 Kilometer Landevej, deraf Halvdelen efter Mørkets Frembrud og under alle mulige Vejrforhold. Vi havde Snestorm, Taage, Regn og Isslag. Vi kørte paa gode som paa slette Veje, paa Auto-Stradaer, og i tæt og enerverende By-Trafik. Et enkelt Sted naaede vi først frem til den Dags Maal Klokken 1 om Natten.

Naa, derover klager jeg ikke. De vanskelige Forhold har for saa vidt været gunstige for Rejsens Resultat, som de i høj Grad skærpede Opmærksomheden over for Afmærkning og gav os et Indtryk af, hvad der er hensigtsmæssigt, og hvad der er mindre godt.

Rejsen har endelig vist os, hvor over-

Overalt i Europa finder man de glatte Veje, men heldigvis er de de fleste Steder bestrøet med Grus.

ordentligt vigtigt det er, naar man arbejder med Opgaver, som Justitsministeriets Færdsels-Udvalg gør, at man ved Selvsyn gør sig bekendt med, hvorledes disse Opgaver er løst andet Sted. Vi møder da til de fortsatte Forhandlinger i Færdsels-Udvalget med rige Indtryk og Erfaringer, ikke alene med Hensyn til det særlige Spørgsmaal om Hovedfærdselsaarernes Forkørselsret, men ogsaa af Betydning for den almindelige Revision af Færdsels-Loven.

KONTORCHEF Colov samlede der efter de vigtigste af Studie-Rejsens Resultater og Indtryk i følgende tolv Punkter:

1. Reglen om Hovedvejenes Forkørselsret virker ganske afgjort hensigtsmæssig. Hvor denne Regel er gennemført, foregaar Kørslen paa Hovedvejene med en Tryghed, som er ukendt under den sædvanlige Vigepligts-Regel.

Loven om Hovedvejenes Forkørselsret blev givet den 7. April 1936, og er vel traadt i Kraft, men ikke gennemført, idet først Justitsministeriet skal

træffe de fornødne Foranstaltninger til Vejenes Afmærkning.

2. Det er af største Vigtighed, at Afmærkningen i videst muligt Omfang gøres ens overalt. Det vil sige, at vi her hjemme gaar over til i det Hele at anvende internationale Færdsels-Tavler og Signaler. Det gør vi, som bekendt, nu kun delvis.

Til yderligere Forstaaelse af Kontorchef Colovs Udtalelser om Betydningen af Afmærkningens Ensartethed kan det nævnes, at navnlig to af vore Tavler afviger paa utvivlsomt uheldig Maade fra de internationale. Den ene er den røde Tavle med den hvide Indskrift: *Al Indkørsel forbudt*. Denne Tavle er rent dansk og minder i ingen Henseende om den internationale Tavle, der ret og slet bestaar af en rød Skive med en hvid Tværstreg. Den anden særlig danske Tavle er den blaa Skive med den røde Kant og under den Skiltet *Parkering forbudt*. Den tilsvarende internationale Tavle, som alle kan læse, bestaar af en hvid Skive med rød Kant, i den hvide Skive et sort P og over P'et en rød Tværstreg. Men ud over disse Eksempler kan der nævnes forskellige andre paa de danske Tavlers Forskellighed fra de internationale, en Forskellighed, som er uheldig baade for udenlandske Turister i Danmark og for Danske, der kører ud, og saa snart de kommer over Grænsen, finder en helt anden Afmærkning af Landevejene end den, de er vant til.

3. Ved Kørsel i Byerne i Udlandet er

det overordentlig generende, at Politiets Regulering med Haanden er vidt forskellig fra Reguleringen herhjemme. Ogsaa her burde vi maaske ændre vor Ordning, som desuden, saa vidt det kan skønnes, er mere anstrengende for Politibetjentene end Udlandets.

4. Standere til Lys-Regulering er maaske nok dyrere, men ogsaa langt bedre end Lyskurvene, som mere og mere forlades i den udenlandske Trafik.

Alle Danske, der har rejst i Udlandet, kender af Selvsyn de Standere, Kontorchef Colov taler om. De staar paa Hjørnerne i de regulerede Kryds, og det er en Erfaring, at de virker bedre end Lyskurven, der som bekendt er praktisk taget eneherkende i København.

5. Vejviser-Spørgsmaalet er gennemgaaende løst langt bedre i Udlandet end hos os, baade hvad angaar de Farver, der anvendes, og hvad angaar Skiltenes Størrelse, Udseende og Anbringelsesmaade.

Herhjemme er Vejviser-Skiltene, som man ved, for en stor Del forskellige baade af Farve og Størrelse. I Tyskland derimod, for at tage det nærmest liggende Eksempel, er allerede nu de fleste Vejviser-Skilte sort-gule, det vil sige, Tavlen er gul og Skriften sort, og det er, ved man, Hensigten at gennemføre en fuldkommen Ensartethed af tyske Vejes Afmærkning i saa Henseende. Men ogsaa Anbringelses-Maaden afviger fra vor. Adskillige Steder

er Skiltene anbragt paa Husene, og det er en Erfaring, at de ses overordentlig godt og sjældent giver Anledning til Fejltagelser.

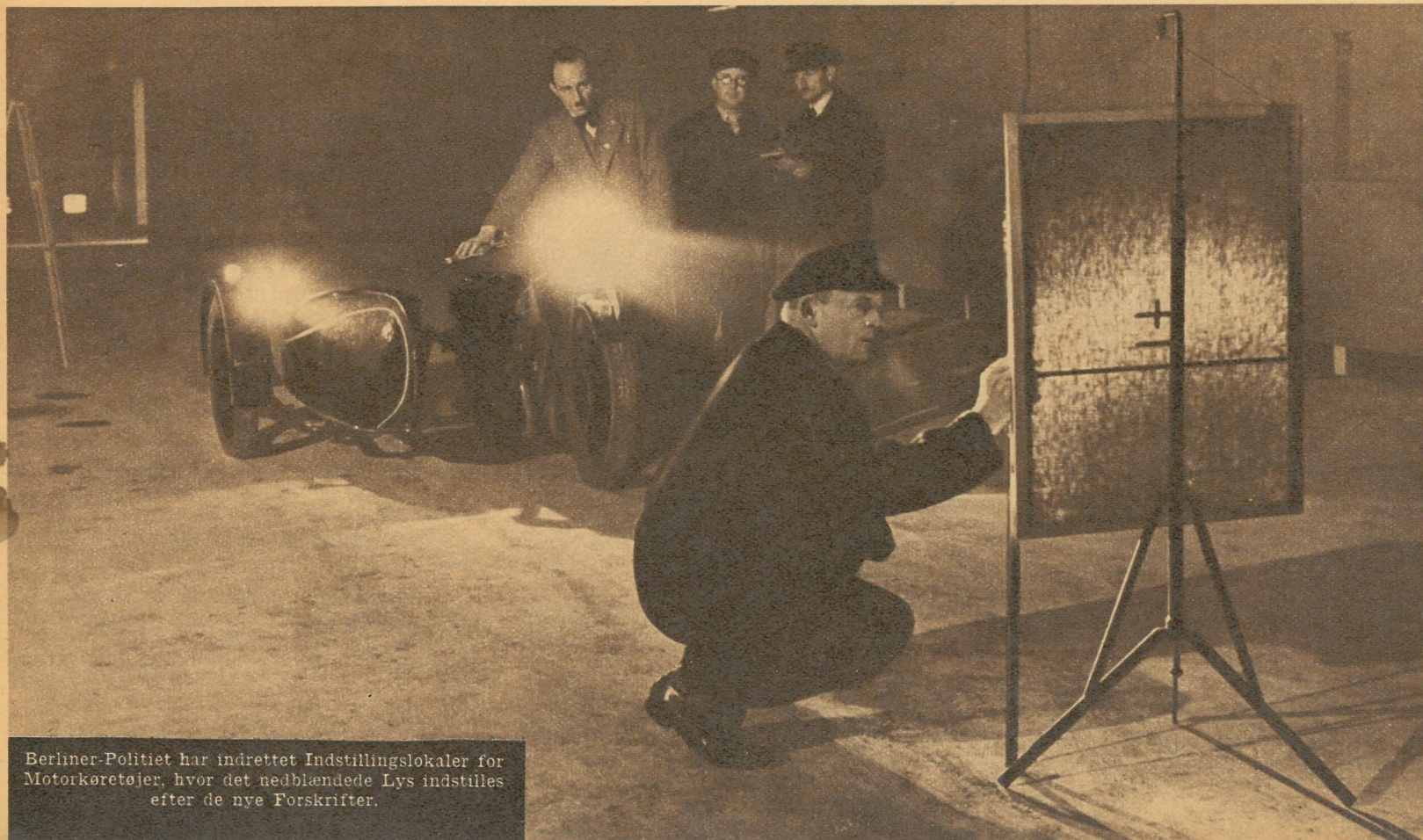
6. Fremskudte Vejviser-Skilte og andre Skilte viser sig overordentlig hensigtsmæssige.

Vi har her i Landet kun eet fremskudt Vejviser-Skilt. Det staar, hvor Roskildevej skærer Køgevej.

7. I Tyskland har man ved Jernbane-Overskæringer for ganske nylig indført fremskudte Signaler af rentud fænomenal Virkning. De er ikke helt billige, men de bør snarest prøves paa de farligste Steder herhjemme.

Disse fremskudte Signaler findes foran baade bevogtede og ubevogtede Jernbane-Overskæringer, og der er altid tre i Rækkefølge. Det første staar 250—300 Meter foran Overskæringen, det næste et Par Hundrede Meter, og det sidste 80—100 Meter foran Overskæringen. Det første bestaar af en Stander med tre røde Tværstriber i Reflekslys og øverst paa Standeren den internationale Tavle for henholdsvis bevogtet eller ubevogtet Overskæring. Det er alles Opfattelse, der har prøvet dette System, at det virker aldeles fortræffeligt. Ved de tre første røde Striber faar man faktisk tre Slag oven i Hovedet, som nok skal advisere En om Overskæringen. Ved det andet og det tredie fremskudte Signal faar man en fornyet Advarsel og et Paabud om

Forlættles Side 31



Berliner-Politiet har indrettet Indstillingslokaler for Motorkøretøjer, hvor det nedblændede Lys indstilles efter de nye Forskrifter.

Fra Bondedreng til Nobelpristager

Den svenske Opfinder. Daléns. Frembringelser bruges mange Steder i Trafiken. og vi bringer derfor her en Beretning om Daléns Liv og Opfindelser.

Paa »Skräddaregården« i Västergötland

GUSTAF DALENS Far ejede en mindre Landgaard i Västergötland, og Gustaf maatte fra sine yngste Drengear være Faderen behjælpelig med alt, hvad der foregik paa Gaarden. Han havde ikke Lyst til at studere som sine Søskende; men kunde efter sin nødtørftige Skolegang sidde i Timevis over et eller andet teknisk Problem. Og han blev oftere fundet ovre i Gaardens Snedkerværksted, end man syntes for godt. Da han var fjorten Aar gammel, fandt han ud af det første, han prøvede paa og som straks hensatte hans nærmeste Kammerater i Beundring. Hans Fader havde været paa Auktion i den nærmeste By og tog med hjem til Drengen et værkbrudt Vækkeur.

Det var Gustafs Arbejde at staa op før de andre paa Gaarden og koge Kaffe. Af det gamle Vækkeur lavede han en kombineret Lampetænder og Kaffekoger. Det bestod deri, at Maskineriet paa et bestemt Klokkeslet strøg en Fosfortændstik paa et Sandpapir, og Armen med Tændstikken overførte Flammen til Lampen, hvis Kuppel automatisk blev afløftet, og samtidig slog en Hammer heftigt paa en Plade.

Det næste han hittede paa var et Tærskværk for Spredning af Bønner. Et Arbejde han var blevet ked af at udføre pr. Haandkraft. Senere forsøgte han med mange andre Ting, bl. a. Kon-

struktionen af en Regnemaskine, som imidlertid mislykkedes. Saa blev hans Liv paa Gaarden brat afsluttet for et Stykke Tid, idet det blev bestemt, at han efter sin Fader skulde overtage



Dr. Gustaf Dalén.

Gaarden, og han blev sendt til en Landbrugsskole for videre Uddannelse. Da han var knapt tyve Aar gammel, blev han sat til at bestyre Gaarden. Han indførte straks forskellige Forbedringer. Han forsøgte sig med et Mejeri og anlagde en Bigaard.

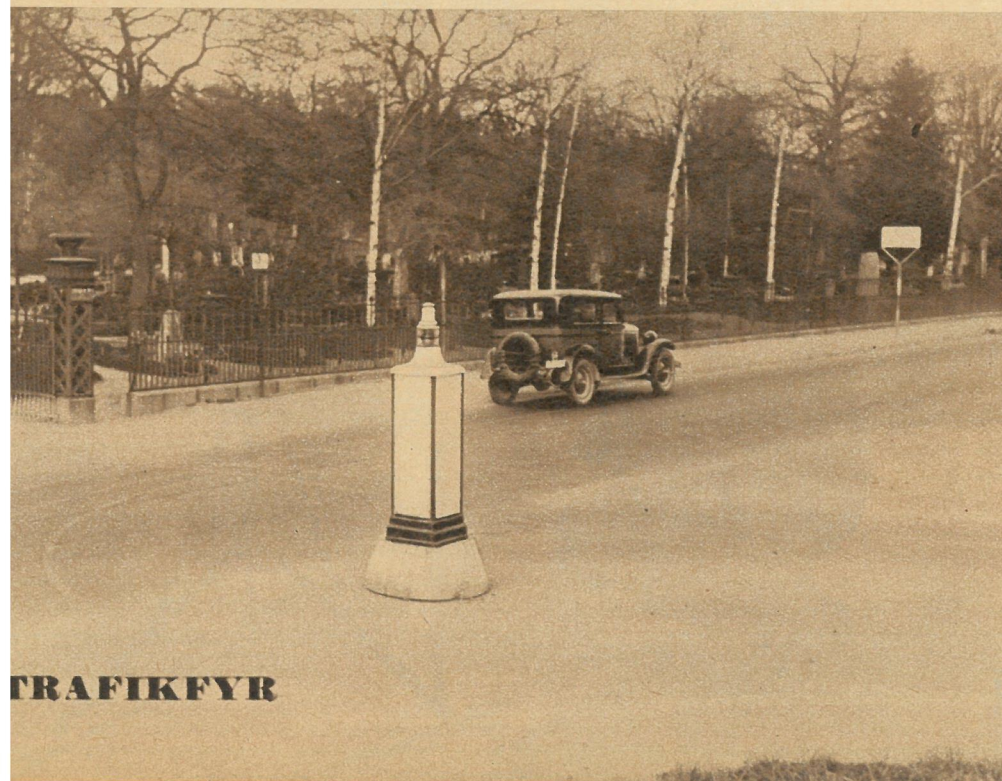
Han glemte ikke sin gamle Lidenskab, det tekniske. Og hans Undersøgelser og Overvejelser førte ham ind paa Mælkens Behandling. Han konstruerede et Apparat for Maaling af Mælkens Fedtindhold. Da var det, at han hørte om den dengang saa ofte nævnte Dr. Laval, og han besluttede at skrive til ham og meddele ham sine Undersøgelser.

REJSEN TIL STOCKHOLM

Dr. Laval havde fattet Interesse for den unge Opfinder og bad ham komme til Stockholm. Det blev Gustafs første Jernbanerejse, og man kan forstaa, at det var med bankende Hjerter, at han satte sig i Toget til Stockholm. Det blev en Rejse af afgørende Betydning for hele hans Liv. Han søgte straks den berømte Dr. og fik en lang Samtale med ham; men han blev haardt skuffet. Dr. Laval viste ham nemlig en lige opfunden Indretning han havde gjort til Brug for »Smørprøver«, det saakaldte Burytometer, som senere er blevet brugt overalt i den civiliserede Verden. Men det pudsige var, at Dr. Lavals Opfindelse var i Overensstemmelse med den unge Daléns Beregning, omend det rent matematiske var ganske anderledes. Idéen var den samme.

Laboratoriarbejde hos Dr. Laval. Dr. Laval tilbød den unge Mand en Plads paa hans Laboratorium og saaledes, at det var afgørende for ham at faa Lejlighed til at dygtiggøre sig i de rent teoretiske Kundskaber, han saa haardt manglede. Hver Time under den kommende Sommer tilbragte Gustaf med Studier. Og det blev besluttet, at han skulde rejse ned til Gøteborg for at tage Adgangsexamen til det daværende »Chalmers Institut«. Han dumpe, hvor mærkeligt det end lyder, i Matematikprøven, og han maatte gøre den om. Man blev straks klar over, at den unge Landmand var i Besiddelse af en ualmindelig hurtig Opfattelses-evne og havde et meget stærkt kritisk Anlæg imod saavel sine egne Opfindelser som imod Autoriteters gyldige Paa-stande.

Afgangseksamen fra Chalmers Institut i Gøteborg fik han, og ved velvillig Hjælp fra sin Ven i Stockholm og fra sine Lærere, blev han nu sendt til





Signal ved Jernbaneoverskæring.

Schweiz, hvor han uddannede sig videre i Ingeniørvidenskab. Da han havde tilbragt nogle Aar i det fremmede, vendte han hjem og fik Arbejde i den By, hvor han først led sit Nederlag.

Han blev Medarbejder og senere Leder af Ingeniørfirmaet Dalén & Celsing. Det første han opfandt var en Varmeluftturbine. Senere indtraadte han som Direktør ved det svenske Carbid og Acetylen Aktieselskab, hvis Virksomhed imidlertid brat fik en Ende, ved at den franske Opfindelse, som laa til Grund for Firmaets Eksistens, kom i Miskredit. Han glemte ikke sin Interesse for Landbrugets Mekanisering og opfandt Mælkemaskinen, der blev overtaget af det kendte Firma »Separator« i Stockholm.

Tændstikken og Kasseapparatet, der blev til Opfindelsen af Blinkapparatet og Luftfyrtårnet.

Dissousgaspatentet, der var en kendt Opfindelse, blev overtaget af Aktieselskabet Gasaccumulator, hvor Dalén blev raadgivende Ingeniør, førte til den Verdensopfindelse, han udførte og blev i første Omgang til »Blinkapparatet«. I Stedet for den tidligere tidsvise Af-skærmning af en stadig brændende Flamme bestod hans geniale Opfindelse deri, at Flammen nu med visse regelbare Mellemlum blev tændt og slukket. Og den førte til hans Verdenspatent »Solventilen«, der paavirket af Mørket automatisk blev tændt og ved Morgenlyset automatisk slukket. Anordningen var saa sensationel, at man nu i den mest rivende Strøm paa et farligt Sted ved Hjælp af Carbidblandingen i Agaelementet ikke behøvede at passe et Fyrtårn ved Menneskekraft; men alene ved at indsætte et

Element kunde holde Fyret brændende i et Aar.

Den store Ulykke, der gjorde ham blind. Det var ved Sammensætningen

af og ved Prøver paa denne Blanding af Carbid, at Dalén kom ulykkelig til Skade. Paa en Mark uden-

for Stockholm gjorde han nogle Prøver med Opvarmning af Agablandingen. De første gik godt. Men ved den sidste Prøve nærmede Dalén sig Elementet, idet Manometret registrerede den antagelige Tid. Der var opstaaet en Læk i Manometerledningen, den registrerede forkert. Eksplosionen indtraf netop som han med nogle

Medarbejdere nærmede sig. De blev alle haardt saarede ført til Hospitalet. Det var i 1912. For sin Opfindelse af »Solventilen« fik han Nobelprisen. Man kunde i Indstillingen til Nobelprisen kun henvise til Donators Bestemmelse om, at Opfindelsen havde gjort Menneske-

heden en uvurderlig Tjeneste. Og det kan Millioner af Søfarende bevidne, at Donators Bestemmelse med Midlerne blev fulgt.

Fra Lofoten i Nord til Ny Zeeland i Syd viser nu hans *Agafyr* de Søfarende Vej. Selv i den mest orkanagtige Storm arbejder hans Fyr, hvis Lys er omtrent saa stærkt som Solens Vej over Verdenshavens undersøiske Skær.

Det første Fyr for Eksport blev solgt til de danske Statsbaner for Farvandet ved Gedser. En Skaaning gjorde Reklame for Fyrtårnet — Agabøjen.

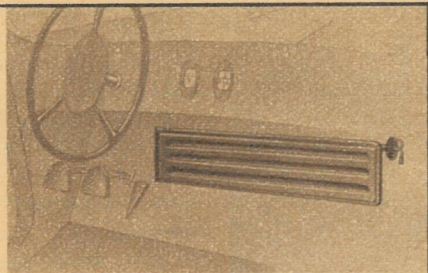
Men det blev ikke ved Fyrtårnet alene. AGA tilvirker nu alle Slags Blinksignaler til Brug for Jernbaneoverskæringer, Trafikfyr, til Straalekastere paa Lokomotiver, til Belysning og til Motorkøretøjer og Lyskastere til Militærbrug til at søge fjendtlige Flyvemaskiner op, samt til Brug ved Signalisering. Det bør heller ikke glem-

Fortættets Side 32



Jernbanesignal.

FRYSER DE?



Saa lad en Danar Auto Radiator

installere i Deres Vogn
Nem at montere
Praktisk - Billig
Forlang Brochure

A/S DANAR
Randers - Aarhus - København

FRA MEDLEMMERNE

Er den ny Lyngbyvej forkert anlagt?

»Motor« omtaler i Nummer 51-52, at den ny Lyngbyvej faar to Kørebaneer paa hver 7½ m Bredde og adskilt af 1 m bred Rabat. Denne Rabat forekommer mig meget uheldig. I Udlandet adskilles Autostradaernes Kørebaneer med en bredere Rabat, der dels skal hindre de meget hurtigkørende Vogne i at støde sammen, dels skal hindre Blænding. Men paa Lyngbyvejen bliver der ikke Tale om meget hurtig Kørsel, og den kun 1 m brede Rabat vil ikke kunne hindre Blænding. Forøvrigt bliver Vejen vel saa oplyst, at blændende Lygter ikke vil forekomme. Rabatten er derfor til ingen Nytte, men vil vise sig at blive i allerhøjeste Grad til alvorlig Gene for Færdslen. Med den tætte Bebyggelse vil parkerende og holdende Biler forefindes med korte Mellemrum, ligesom Trolleybusserne vil holde ved Stoppestederne, d. v. s., at af de 7½ m Kørebane er de 2½ m optaget af holdende Vogne, saaledes at Overhaling vil blive særdeles vanskelig, og tænk saa over, hvorledes Trafiken paa Lyngbyvejen foregaar, og hvilke Krav man maa stille til Vejen. Den skal kunne tage den store nordgaaende Kørsel paa Sommerhverdage ved 17-18 Tiden og paa Søndag Formiddage, og den skal kunne tage den enorme sydgaaende Kørsel Søndag Eftermiddag og Aften, og der er ingen Tvivl om, at det kan den slet ikke. Det vil blive Sneglekørsel som hidtil med een uendelig lang Række Vogne, der ikke kan komme forbi hinanden, medens den modgaaende Kørebane ligger ubenyttet hen. Havde Rabatten ikke været der, kunde Bilerne i flere Rækker køre af Sted og uden Risiko overhale hinanden paa en 12 m bred Kørebane, og de enkelte modgaaende Vogne vil have deres 3 m, saa Vejen paa denne Maade kunde blive udnyttet paa bedste Maade.

Vore Vejingeniører har abet efter det store Udland og ganske tankeløst brugt Millioner til en Vej, der straks, naar den bliver taget i Brug, vil vise sig at være utilfredsstillende, og hvad saa om 5 Aar blot? Hvad mener »Motor«?

Ærbødigst D. P. V. Kjær.



BOSCH elektriske Visker skaffer Dem altid frit Udsyn, idet den renser Ruden effektivt, og modsat Vacuumviskere arbejder den roligt og regelmæssigt uafhængig af Vognens Hastighed.

Enkelvisker Kr. 29.00
Dobbeltvisker - 34.00

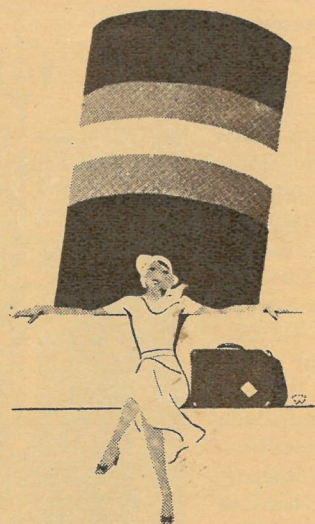
A/S MAGNETO · JAGTVEJ 155

Generalrepræsentanter for

ROBERT BOSCH A.-G.
Stuttgart

I MAGSVEJR eller STORM

- altid en behagelig Overfart



Nyd Overrejsen om Bord i et af Statsbanernes store elegante Motorskibe paa

KALUNDBORG—AARHUS RUTEN
Store sødygtige Baade, der byder de rejsende alle tænkelige Bekvemmeligheder.

Her er god Plads, overdækkede Promenadedæk og komfortable Saloner. Her er et fortrinligt Køkken — og for Kr. 1.50 kan De reservere Dem en bekvem Køje, hvis De ønsker at hvile undervejs.

I Skibenes store Automobilhal er der Plads til 35 Automobileer, der staar velbeskyttede. Der er bekvemme Til- og Frakørselsforhold og mange andre Fordele, som har gjort Statsbanernes Hurtigrute over Kattegat populær, ikke mindst blandt Automobilisterne.

Statsbanernes rød-hvide Skorstensmærke
garanterer Dem altid hurtig og sikker Sejlads!



CAPRI

Besog

ITALIEN!

Florens. Rom. Neapel med sin Bugt, **Sicilien** og alle Kunstens Byer vil efterlade hos Dem et uforglemeligt Minde om den straalende italienske Vinter. Det samme gælder de berømte **Rekreationssteder**, og ogsaa paa de lokkende **Sne-marker** vil De i Overflod kunne nyde

Lys

Sol

Dybblaa Himmel

samt Komforten ved en perfekt Hotelorganisation.

Før Afrejsen, forsyn Dem saa med **Turistchecks** eller **Rejseakkreditiver**, som giver Dem en betydelig Besparelse ved Vekslingen.

Andre Lettelser:

Hotelbons

Benzinbons

Jernbanereduktioner fra 50-70 %

Oplysninger:

ENIT (Den italienske Legation, København), Istituto Nazionale per i Cambi con L'Estero, Roma, samt **alle Rejsebureauer**.

BØRNENE I FÆRDSLEN

Om dette Emne har »Motor« Nr. 46, Side 750, en Artikel.

Maa jeg paa danske Skolebørns Vegne protestere mod den Konklusion, der staar anført i den citerede Udtalelse paa Side 752: »Af Svarene synes at fremgaa, at intelligente københavnske Skolebørn i 16 Aarsalderen savner saa godt som alle Forudsætninger for at have Ret til at færdes paa Storbyens Gader«.

Fordi den i Artiklen nævnte Stil mangler Redegørelse for en Mængde Færdselsregler, er dette ikke ensbetydende med, at Børnene ikke kender til disse Regler. De har kun ikke faaet dem med i deres Besvarelser. De har saaledes indholdsmæssigt set skrevet en daarlig Stil m. H. t. Færdselsreglerne, men det forhindrer ingenlunde, at den Elev, der har skrevet den daarligste Stil m. H. t. Færdselsreglerne, maaske er den Elev, der bevæger sig mest korrekt i den københavnske Cyklevrimmel.

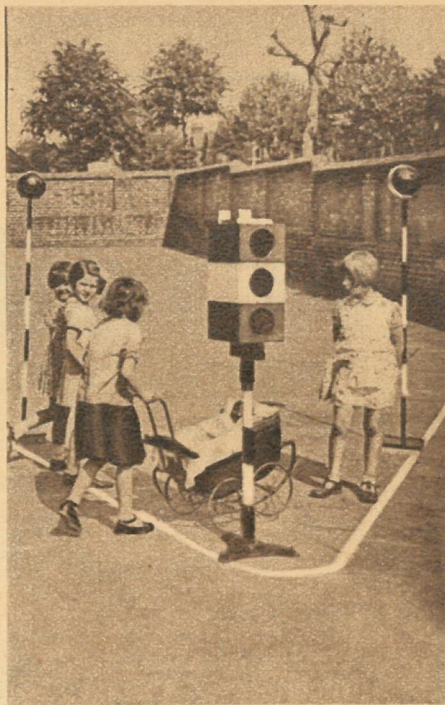
Dagen efter, jeg havde læst denne Artikel, gav jeg min 4. M. nedennævnte

te Spørgsmaal til skriftlig Besvarelse. Spørgsmaalene blev skrevet paa Vægtavlen, og Eleverne fik 1½ Time til Opgaven, saa der var god Tid til at forme Svarene og renskrive dem. — Eleverne er aldrig paa Skolen bleven undervist i Færdselslære, og det kom som en Bombe, da de midt i en Regnetime pludselig skulde til at skrive »Dansk Stil«. — Der blev ikke først »snakket« om Spørgsmaalene og Maa-den, hvorpaa de skulde besvares, da en saadan »Samtale« forud for den Slags Stile meget let vilde have 100 % rigtige Besvarelser til Følge. Den eneste Ting, jeg sikrede mig, var, at Eleverne kendte Ordet overhale, hvad de forøvrigt alle gjorde.

Besvar følgende Spørgsmaal ang. Færdselsregler:

- 1) Hvilke Forholdsregler iagttager du, naar du vil gaa over Gaden fra Fortov til Fortov?

Du har taget din Cykle frem og skal ud paa Tur. Hvilke Færdselsregler



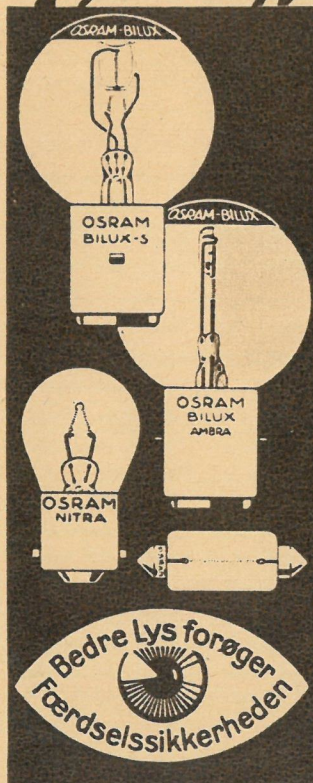
iagttager du i de nedennævnte Situationer?

- 2) Fra Porten ud paa Gaden?

- 3) Paa hvilken Side af Gaden kører du?

Belysnings-Recept for Automobilister!

Tænk paa Deres Sikkerhed og Bekvemmelighed. Anvend Osram-Auto-Lamper; i Forlygterne Osram-Bilux og i alle de andre Lampesteder de kendte Osram-Typer, der passer til Deres Vogn.



OSRAM

- Du kommer til et Gadekryds og
- 4) Svinger til højre?
 - 5) Kører lige over Krydset?
 - 6) Svinger ad Gaden til venstre?
- 7) En anden Cyklist (Bil) kommer vinkelret paa din Færdselsretning i et Kryds?
 - 8) Du stopper op for at staa af?
 - 9) Du møder en anden Cyklist paa en Cyklesti?
 - 10) Du overhaler en Cyklist?
 - 11) Du kører sammen med flere Kammerater paa en Landevej. En Bil giver Signal for Overhaling?
 - 12) Hvilke 2 Ting skal altid være i Orden paa en Cykle af Hensyn til Færdslen?
 - 13) Hvilket særligt Udstyr skal Cyklen yderligere være forsynet med efter Mørkets Frembrud?
 - 14) Hvordan med Hænder og Fødder ved Cykling paa offentlig Vej?
 - 15) Er det tilladt at hænge bag i andre Køretøjer?

Der var den Dag 26 af Klassens Elever til Skole, 9 Dreng og 17 Piger. Da hver Elev svarede paa 15 Spørgsmaal, giver det ialt 390 Besvarelser. — Svarene indeholdt 11 direkte forkerte Svar (Dr. 8 — Pi. 3), 43 mangelfulde Besvarelser (Dr. 14 — Pi. 29), 336 helt rigtige Besvarelser.

Yderligere kan fortælles, at ved Sp. 8, der var besvaret rigtigt af alle Elever, har 20 Elever tilføjet »og staa af til højre«. At Sp. 14 og 15 er besvaret rigtigt af alle, er ikke mærkeligt (ved Sp. 15 har flere Elever tilføjet: »Det er ikke blot ulovligt, men det er ogsaa meget farligt«), men ogsaa Sp. 11 er ikke blot rigtigt besvaret af alle, men ogsaa besvaret særdeles udtømmende og korrekt.

Det bemærkes, at vi i Svendborg ikke har Lyskurve, heller ikke Cyklistier, langs Gaderne.

Hvis man nu vil mene, at de her fremdragne Besvarelser giver et sikkert Billede af Elevernes Færdsels-

viden, tager man Fejl. — Da Elevernes Opgaver var samlede, kaldte jeg en Elev op, om hvem jeg vidste, at hans Evner til at udtrykke sig kunde være bedre, medens han ellers er en rask og praktisk Dreng. Jeg spurgte ham: »Hvordan har du svaret paa Sp. 1?« — »Man skal gaa over vinkelret paa Fortovet.« — »Er der da ikke andet at iagttage?« — »Man skal selvfølgelig se sig for først.« — Det selvfølgelig havde han ikke nedskrevet! Jeg spurgte samme Elev videre: »Hvordan har du besvaret Sp. 4?« — »Jeg rækker højre Arm ud og kører i en lille Bue.« Jeg spurgte igen m. H. t. Sp. 6, og igen svarede han rigtigt, men i det afleverede havde han skrevet *det modsatte* — stor Bue ved højre Sving og lille Bue ved venstre Sving.

Elevernes Færdselsviden er altsaa endnu mere fuldkommen, end ovenstaaende Billede viser.

I øvrigt falder 5 af de begaaede Fejl

Fortsættes Side 32

KLITVEJEN LANGS VESTERHAVET

Man overvejer for Tiden i Landbrugsministeriet en storstilet Plan til en moderne Turistvej langs Jyllands Vestkyst fra Blaavand i Syd til Skagen i Nord. Ideen hertil er kommet fra fhv. Folketingsmand, Klitinspektør Pinholt, som nu er gaaet i Gang med at udarbejde den i Detaljer, og den synes paa Forhaand at have langt større Chancer for at blive realiseret end den i Forvejen fremsatte Plan om en Autostrada gennem Østlandet, først og fremmest naturligvis fordi den er billigere, dernæst ogsaa fordi Vejens Udførelse direkte er tænkt som et Nødhjælpsarbejde.

Det er kun et halvt Aar siden, at vi i MOTOR netop pegede paa de meget betydelige Turist- og Kulturværdier, der aabenbarer sig for den, som under en Ferie gør en Tur »paa langs« med Vestkysten — søger at finde den Linje paa Danmarkskortet, som hedder Jyllands Ansigt mod Vest, og som paa sælsom Maade vil blive levende for en. Det kan jo imidlertid ikke nægtes, at en Biltur i Jylland i Reglen gøres i Østlandet, maaske med enkelte Afstikkere ud til de mest kendte Badesteder, medens kun meget faa kender den rigtige Vesterhavstur — udenom Fjordene og helt ude i Klitbræmmen. For saa vidt er det undskyldeligt, som de bestaaende Klitveje de fleste Steder er i en yderst slet Tilstand.

Klitinspektørens Plan gaar ud paa at bygge en lang Vej, som ialt vil bli-



Slusen ved Hvide Sande.

ve ca. 300 km. Sandsynligheden taler dog for, at Projektet, naar det skal forelægges Rigsdagen, vil være delt i Forslag, det ene omfattende Vejen Syd for Limfjorden, det andet Vejen gennem Thy og Vendsyssel til Skagen. Forholdet er jo nemlig det, at der paa den først nævnte Strækning allerede findes en Række Kommuneveje, som følger Havet, og som det maa blive Opgaven at forbinde og udbedre, medens der nordenfjords overhovedet ikke findes anden Vej langs Kysten end enkelte Steder en Redningssti, og her skal altsaa anlægges en helt ny Klitvej. Sandsynligvis vil det blive den første af disse Planer, som først realiseres.

Tager man nu Danmarkskortet og gennemgaar Kystlinien først fra Es-

bjerg til Thyborøn, vil man se, at det første Stræk — fra Blaavand til Nymindegab — findes en Række Badesteder: Vejrs, Henne etc., hvortil der er nogenlunde Vejforbindelse fra Landevejen Varde—Skjern, men som ikke indbyrdes er forbundet med nogen Klitvej. En Vesterhavstur startes derfor i Øjeblikket bedst fra Nymindegab, hvorfra en Kystvej fører udenom Ringkøbing Fjord ad den ganske smalle Tange, som bærer Navnet Holmslands Klit, indtil Badestedet Søndervig, som ligger paa Højde med Ringkøbing. Vejen her er nogenlunde, i hvert Fald befares den daglig med Rutebil i begge Retninger.

I sig selv er Nymindegab en stor Oplevelse, fordi man her har Lejlighed til at lære hele Vestkystens særegne og



motormandens juridiske raadgiver

<p>F. D. M.s Emblem angiver, at Annøveøren er Sagfører for Forenede Danske Motor-ejeres Forsikringsafdeling A/S</p>	<p>HADERSLEV Edgar Forum <i>Landsretssagfører</i> Telefon 300</p>	<p>NÆSTVED Johan H. Clausen <i>Sagfører</i> Telefon 713</p>
<p>KØBENHAVN Preben Bornemann <i>Landsretssagfører</i> Frederiksholms Kanal 18 Telefon 6011 - 8566</p>	<p>HJØRRING Sven Lytzen <i>Overretssagfører</i> Springvandspl. 1 Telefon 616</p>	<p>ODENSE Th. Eigenbrod <i>Landsretssagfører</i> Vestergade 44 Telefon 4150-7150</p>
<p>AALBORG Viggo Kleisby <i>Landsretssagfører</i> Algade 65 Telefon 4070 - 4090</p>	<p>HORSENS J. Carlsen Aage Jeppesen <i>Sagfører</i> Rædersgade 5 Telefon 95-96</p>	<p>RANDERS C. O. Rasmussen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 609</p>
<p>AARHUS C. Holst-Knudsen <i>Landsretssagfører</i> L. Torv 6 Telefon 15-16</p>	<p>HONG A. B. Munk <i>Overretssagfører</i> Hovedgade Telefon 200</p>	<p>SLAGELSE C. Lysholm-Hansen <i>Landsretssagfører</i> Landbobankens Bygning, Nytorv Telefon 1250-1551</p>
<p>ESBJERG Gunnar Alstrup <i>Landsretssagfører</i> Engelsgade 7 Telefon 577 - 578</p>	<p>KOLDING W. Lynæs <i>Landsretssagfører</i> Telefon 400-1643</p>	<p>VIBORG Jon Johnsen <i>Overretssagfører</i> Chr. Ejstrup <i>Overretssagfører</i> G. Morville <i>Landsretssagfører</i></p>

nøjsomme Natur at kende. Midtvejs paa Tangen passerer man Hvide Sande med det imponerende Sluseanlæg, som har indlemmet Ringkøbing i Vestkysthavnebyernes faatallige Række. I Læ af de vældige Molearme har rejst sig en Fiskerby, som almindeligt kaldes Danmarks Nebraska. Slusen er efter danske Forhold intet mindre end imponerende, og den vil, naar der kommer en god Vej, blive en stor Turistattraktion. Heller ikke Byen er kedelig, og den vækker Minder om de bedste Jack London-Fortællinger. Man fortsætter nordpaa i Læ af Klitbræmmen og kommer til Badestedet Søndervig, som er saa kendt, at det ikke behøver nærmere Omtale. Derefter kan man fortsætte udenom Stadil Fjord, som vel ikke har Ringkøbing Fjords

imponerende Vidde, men som ogsaa har sin Skønhed. Ud for Vedersø passerer man et usædvanlig skønt Klitparti, som i stor Udstrækning vil kalde paa Turisterne, naar Vejforholdene bedres.

Ved Husby Plantage er det nødvendigt at dreje ind i Landet, indtil Kirken, hvorefter man fra Fiskerlejet Fjand igen kan fortsætte langs Stranden udenom Nissum Fjord. Ogsaa her skæres Tangen af en Sluse, og nord for denne er Vejen, som løber snorlige indenfor Klitterne, i Øjeblikket saa daarlig, at der skal adskillige Reservehjul til, for at man tør begive sig paa Vej. Man passerer gennem Faltring, hvorefter man ad krogede Sogneveje maa en stor Bue ind i Landet, før man atter kan komme ud ved Bovbjerg. Herfra fører en Sti videre nord paa

udenom Ferring Sø, men den er farlig at passere selv for Fodgængere. Man maa indenom til Strande, hvorefter man samtidig med Banelinien passerer Søen og kan fortsætte til Harboøre ude ved Kysten. Ved Harboøre er det Meningen, at den ny Vej skal dreje af mod Lemvig, medens de Turister, som ogsaa ønsker at opleve Fiskerbyen Thyborøn ude paa Spidsen ved Indsejlingen til Fjorden, maa tilbagelægge det sidste Stræk med Toget.

Klitinspektør Pinholt gætter paa, at Motorfolkene selv vil sætte en Færges i Gang fra Thyborøn til Agger, men ellers vil den ny Forbindelsesvej blive ført ind over Odde Sundbroen, som nu nærmer sig sin Fuldførelse, derefter ad de bestaaende Veje over Hurup ud til Byen Agger, som vogter Fjordmundin-

Neidhardts Autolager

Vester Farimagsgade 2 B, København V., Central 15846

Specialforretning i prima

brugte Automobileer

af nyeste Aargang med fuld Garanti

NY OG LET
„Sporty“



Den Støvle, De skal have paa, maaske en hel Dag, maa ikke være stiv og ubehagelig; Codan's nye „Sporty“ er let og bekvem, da Skaffet er af det smidigste Gummi. Ved en Rem overst paa Skaffet kan De altid faa Støvlen til at slutte tæt om Benet, saaledes at saavel Fod som Ben faar den behageligste Beskyttelse og Hvile.

C O D A N
GUMMISTØVLER

- hold paa det danske -

Maatter luner godt

Indreg.



Undgaa 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



Autoriseret Forhandler,
 Service og Reservedele.
Københavns Automobil Central
 Tlf. 5337-10937. Gl. Kongevej 13

Ikke Vand?
 men **„VICTOR“S**
Auto-Sprøjtevædske
 til Renholdelse og Polering af Automobiler

Faas i Dunke à 1 Liter ... Kr. 2,25
 — — — — — à 5 — — — — — 10,00
 Forstøvningssprøjter — 1,50

Fabriken „VICTOR“
 Kong Georgsvej 11, Kbh. F., Tlf. Goth. 2090
FORHANDLERE ANTAGES

C.M. Eriksen & Søn
 Odense, Bjergegade 3-5. Telf. 5797

Originale Harrison Kølerblokke
 isættes enhver Køler.

Reparation af Kølere. Opretning af Karosserier og Skærme. Autogensvejsning.

● **DUCOLAKERING**

Spis Madkurven i
KLOSTERGAARDEN
 Rønnede Telefon 33

gen nord fra. Turisterne vil herved komme til at passere den skønne Vesteravig Kirke, som er Landets største Landsbykirke, og fra hvis Taarn man har en imponerende Udsigt over Konturerne i Landskabet.

Vi er derefter midt i Planens anden Afdeling, Vejen, som fra Agger skal føres gennem de mange nordjydske Badesteder ved Vesterhavet, Punkter paa Kortet, som er kendt af de fleste, men som i Øjeblikket ikke kan befares langs Kysten. Der er Nørre Vorupør, Klitmøller og Hastholm med sin Fiskerihavn, som endnu er under Bygning, Bulbjerg, Svinkløv, Blokhush (hvorfra det er Meningen at føre den ny Vej nord paa over Sandstranden, som her er den bredeste i Danmark), Løkken, Lønstrup og Hirtshals med sin nu færdigbyggede store Kontinentalhavn, Kandestederne, Højen og Skagen. Medens der paa Strækningen fra Blaa vand til Thyborøn i lige saa høj Grad kan blive Tale om en Nytevevej, vil Klitvejen gennem Thy og Vendsyssel i første Række blive en decideret Turistvej, og der er ikke Tvivl om, at den som saadan vil blive en pragtfuld Riviera og en betydelig Turistattraktion, ogsaa set med Udlandets Øjne.

I Øjeblikket kan man i Virkelighe-

den kun gøre Turen langs Kysten, hvis man vil følge den slavisk fra Syd til Nord, kun gøres til Fods, og det kan i meget høj Grad være en eventyrlig Færd, idet det paahviler En selv at finde farbar Vej frem, og man saaledes i nogen Grad faar det Indtryk, at man er paa Opdagelsesrejse og stadig finder nyt Land. Maaske vil nogle, for hvem en saadan Tur er blevet en Oplevelse, man ønsker at gentage hver Sommer, drage et lille Suk ved Tanken om, at noget af Idyllen forsvinder. Men bortset herfra kan det kun være glædeligt, om man saaledes vil aabne Adgangen til Vestkysten og dens store Rigdomme.

Klitinspektøren mener, at den økonomiske Side af Sagen ikke vil være saa vanskelig at ordne. Noget Tal nævner han ikke, men henviser til, at de Millioner, som den vil koste, næsten helt vil gaa til Arbejds løn, og han paapeger den Mulighed, at Pengene til en vis Grad kan indvindes ved den Værdstigning af Grundene, som vil følge i disse Egne. Af de 300 km vil det være nødvendigt at anlægge de 191 km som ny Vej, medens den øvrige Del er bestaaende Veje, som skal udbedres.

Clement.

Færdselsudvalgets Rejse

Fortsat fra Side 23

at huske, at foran En ligger en Jernbane-Overskæring, paa hvilken man skal være opmærksom.

8. Alt i alt kan om Afmærkningen siges, at det vilde være ønskeligt herhjemme at faa indført en fuldstændig Centralisering af alle Afmærknings-Spørgsmaal, saaledes navnlig at Bestemmelserne om Vejtaavler til Færdselsregulering og hele Vejviser-Spørgsmaalet blev administreret af en og samme Central-Myndighed.

9. Automobillygte-Problemet er næppe løst tilfredsstillende herhjemme og bør underkastes fornyede Undersøgelser.

Adskillige Steder ude i Verden gælder om Automobillygternes Anbringelse og Forbud mod Blænding helt andre Regler end herhjemme. Det er almindeligt at tillade »højt« Lys og en ube-

grænset Belysning fremad, men til Gengæld forlange Nedblænding til blændfrit Lys ved modgaaende Trafik.

10. Cykler var intet Sted nummererede. Man har enkelte Steder haft Nummerering, men har forladt det igen. Den anses i Almindelighed for uigennemførlig. I Udlandet er Cyklygterne overalt fyldestgørende, og den herhjemme anvendte ofte sletlysende Batterilygte, saa man ikke noget til. I Udlandet er man desuden i Færd med at indføre rød Baglygte paa Cyklerne.

11. Mange Steder havde Sporvognene Afvisere. Det vilde være rart snarest at faa dem indført her.

Hertil kan føjes, at der paa Københavns Kommunes Budget for 1937—38 er afsat et Beløb netop til Indførelse af Sporvogns-Afvisere.

12. Fodgænger-Problemet er i al Almindelighed endnu ikke løst i Udland-

Dansk Automobil Fabrik



ved **Robert Svendsen** tidligere H. C. Christiansen
 Willemoesgade 78. Central 7205 — Øbro 5390
 Reservedele: „REO“ — „RENAULT“

Alle Reparationer hurtigt af 1. Kls. Mekanikere

hoteller og restauranter



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

AARHUS



Hotel Royal
Telefon 11 (9 Ledninger). Statstelefon 14
Jyllands mest fornemme Hotel. 132 elegant monterede Værelser. Alle Bekvemmeligheder. — Autogarager forefindes.

KALUNDBORG



Hotel Postgaarden
Telefon 2. 87
Godt Køkken. Bindende varmt og koldt Vand paa alle Værelserne. Moderne Garager (gratis) K.D.A.K.

ODENSE



Grand Hotel
Det ideale Hotel for Automobilister. 1ste Klasses Køkken. Populære Priser. Store Garager
Telefon Grand Hotel. Odense.

det, men man kan mærke, at der arbejdes med Spørgsmaalet.

I disse Punkter er samlet de vigtigere af de Ting, som Udvalget har haft Lejlighed til at beskæftige sig med. Men som sagt har man ogsaa paa en Mængde andre Punkter gjort betydningsfulde Erfaringer, og en Mængde Detailspørgsmaal er navnlig grundigt undersøgt.

Lad mig blot tilføje, sluttede Kontorchef Colov, at Udvalget, der paa Turen har staaet i direkte Forhandling med Regeringsmyndighederne, offentlige og private Institutioner, overalt har mødt den største Imødekommenhed, Hjælpsomhed og Elskværdighed hos disse Myndigheder, der aabenbart overalt er besjælet af Ønsket om at faa gennemført den for Trafikken saavel fra Indland som fra Udland bedst mulige Ordning.

Es.

BØRNENE I FÆRDSLEN

Fortsat fra Side 29

paa Sp. 7 (4 Dr. — 1 Pi.), hvilket er alvorligt nok, selv om et Par af de 5 Fejl maaske er skrevet mod bedre Vidende.

Endelig skal jeg selv kritisere min Opstilling af Spørgsmaalene, idet Sp. 7 skulde have været stillet før Sp. 4 eller bedre: være kædet sammen med Sp. 5 og 6.

SPAR TID • SPAR PENGE



og tag altid med Assens-Aarøsund-Færgen • 14. Oktober 1936—21. Maj 1937:

Fra Assens: 6⁴⁵ 10²⁰ 12⁴⁵ 15⁴³ 20²⁵

Fra Aarøsund: 7⁵⁰ 11²⁵ 13⁵⁵ 16⁴⁸ 21³⁰

Restauration ombord. — Overfartstid ca. 50 Minutter. — Bedste Betjening.
Nye Dæksaloner Telf. Assens 200

Moral af Prøven: 1) Det er farligt at drage Konklusioner angaaende Børns Færdselskunnen paa Grundlag af Børns Stile om dette Emne, naar det er opgivet til fri Behandling. 2) Færdselspolitiet kan roligt slaa ned paa Cyklister, der synder mod Færdselsreglerne, idet Børn ved saa storartet Besked om, hvordan de skal køre.

Magnus Lund.

Fra Bondedreng til Nobelpristager

Fortsat fra Side 25

mes, at AGA bruges til Vindretningsvisere for Flyvemaskiner og til Landingspladser. R. F. C. — Royal Flying Corps — benytter hans Lys-Fyr ved alle sine Landingspladser ned gennem Afrika og overalt i de engelske Besiddelser. Og i Japan i Tokio træffer man hans Trafikfyr. Der findes i 40 Lande Lagere af AGA-Elementer.

Firmaet AGA begyndte i sin Start i 1904 med en Aktiekapital paa 150.000 Kr. I Dag er den 28.600.000 Kr.

Dalén havde ofte tænkt paa al den Brændsel, der gik til Spilde ved de svenske utidssvarende Komfurer og indskrænkede ved en Opfindelse Brændselsmaterialet til det halve ved Opfindelsen af AGA-Komfuret, som ikke mindst i Sverige har en stor Fremtid for sig.

Dalén glemte ikke sine Arbejdere. Ude ved Fabriksanlæggene paa Lidingøen udenfor Stockholm opførte han »up-to-date« Bostæder for Arbejderne, saaledes at hans Arbejdere fik billigere Boliger.

AGA-Produktet udgaar nu fra en Fabrik udenfor Stockholm og sælges i Alverdens Lande. I Spidsen for Sejrs-toget gaar en blind Mand.

Paul-Christian Olrik.

Storstrømsoverfarten

Automobilfærgerne „Masnedsund“ og „Gaabense“ Oktb., Noub., 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 Masnedsund:

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 Forandringer i Fartplanen og paalægger sig intet Ansvar for Forstyrrelser i Driften. Restauration ombord.

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

Sallingsund Færgen

Telefon Nykøbing Mors 201

Til Thy, Mors og Salling
Automobilfærgen „Sallingsund“
(Motorfolkets Færge)

FARTPLAN

1. Oktober—1. April

Afgang fra Mors (Sallingsund)

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

Afgang fra Salling (Pinen) 10 Minutter senere
Tiderne er ens saavel Søn- som Hverdage.
Overfart 5 à 6 Minutter

I Pinen paa Sallingsiden findes direkte Telefonforbindelse til Færgepersonalet paa Morsiden

Bro
Genturio
flydende
AUTO-POLISH

NYHED:

Centurio Autovox
Centurio Cleaner

bevarer Lakken

DANIELSEN & HANSEN • 1. KL. AUTOMOBILREPARATIONER

Drejogade 26 • Telefon Ryvang 1742

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR

er en stor, stærk, paalidelig Haandlygte.

HELLESENS SENIOR

giver blændende Lys Aar efter Aar med verdenskendte Tøreløselement.

HELLESENS

HELLESENS SENIOR

i Regn og Blæst uden at blinke. Absolut farefri i Garaager, Stalde, Pakhuse og i Hjemmet.

Henning Klee

Godthaabsvej 34, Kbhvn. F.
Telf. Central 11055 (2 Ledn.)

Udslibning af Cylindre med
Kryds-Polerede Slidflader

Montering af

**“Centricast”
Slidforinger.**

„Nova“ Nelson Bohmalite
Stempler giver **max. Økonomi.**

Istøbning af Metal i Plejl-
stænger og Hovedlejer.

Afslibning af Krumtapaksler
og mask. Tilpasning af Lejer

Præcisionsarbejde
og omgaaende Levering

100.000 „Nova“ Stempel- og Olieringe
samt Seeger Sikringsringe for Stem-
pelpinde leveres fra Lager.

Forlang mit Udslib-
nings-Certificat ved
Ordrens Afgivelse -
**og forlang det
udleveret** af Deres
Mekaniker, naar De
betaler Regningen.

Det har Værdi den
Dag, De vil sælge
Deres Bil.

Alt Gods sendes til Frederiksberg Station



Dybtryk Bogtryk

Det Berlingske Bogtrykkeri A/s

Central: 7133 · 3371 · 7153





DET ER BEDST
at tegne sin
FORSIKRING

i
FORENEDE
DANSKE MOTOREJERES
FORSIKRINGSAFDELING A/S
VESTRE BOULEVARD 4 KØBENHAVN V.
TELF. CENTRAL 5591

Ansvarsforsikring • Automobillforsikring
Motorcykleforsikring • Ulykkesforsikring
Passagerforsikring
Automobil-Transport-Forsikring

2-23