

Essolube
SUPER
MOTOR OIL



**M
O
T
O
R**

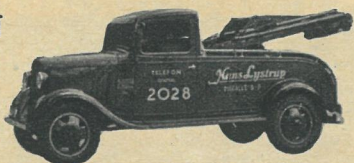
MOTOF

Nr. 43. 23. Okt.
1937. 32. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere
Ugentlig Oplag
28.300 Eksp.
ifølge Dansk
Oplagskontrol

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Største Smørelie-Importør i Skandinavien.

**AUTO-
REPARATION**



Moderne Udrykningsvogn

Hans Lystrup

PILEALLE 5-7

Tlf. C. 2028

Før Kl. 8 og efter Kl. 17³⁰ ... Tlf. C. 52093

Shell-Centralen

Kampmannsgade 2-4
ved EINAR NOE

Tlf. 2509

Shell-Huset

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

*Parkering til 100 Vogne
å 1,25 pr. Døgn
SHELL-Benzin
SHELL-Olier
Auto-Gummi
Garager
Service Eftersyn
Autovask*

**Service-Station
Garage**

Kommer De til København besøg da SHELL-HUSET

**Mercedes-Benz
Renault
Standard**

Generalrepræsentant for Danmark:

AUTOROPA A/S
Østerbrogade 20 — København

Har De

Startvanskeligheder ?

Bruger Vognen

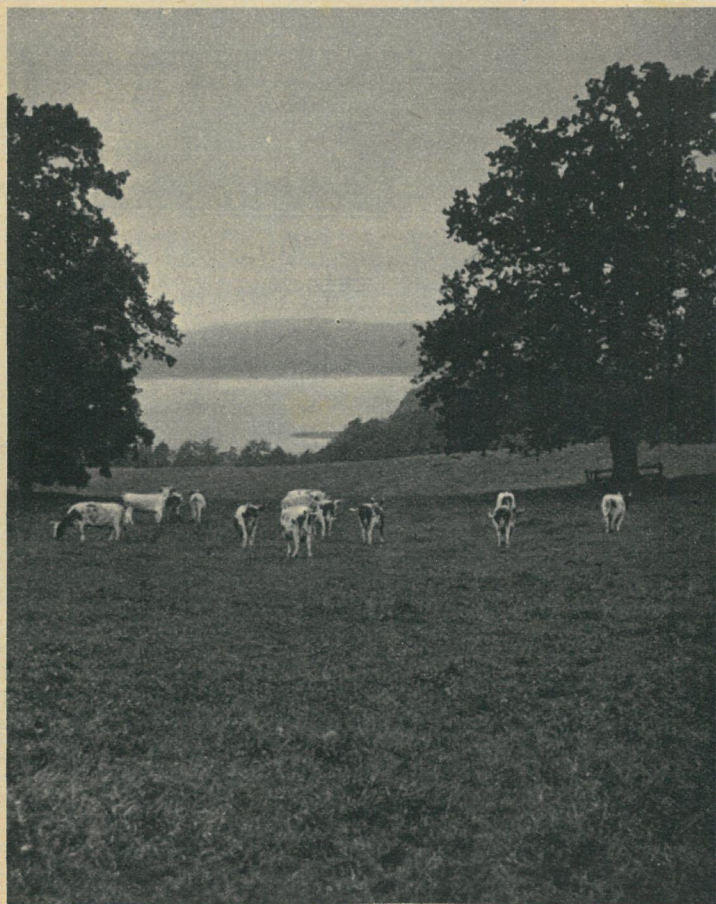
for megen Benzin ?



Vi har Nutidens bedste Apparater til Justering
af KARBURATOR- og MOTOR-ANLÆG

GØRLØV STRANDVEJ 40
TELEFON: RYVANG
3201-3202 - 4200

erlanger



Med



BENZIN

gennem Landet

til

RANGLE MØLLE

S. f. Skarridsø, hvorfra der er en af de
mest idylliske Udsigter over Søen.

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S



Efteraar — Beton-Landevejen ved Haderslev.

UGENS EMNER

Den nye Lov.

Den nye Lov om Færdsel er paa Vej, og der er mange Ting, som vi Motorkørende venter med Interesse, mangt og meget, som vi haaber maa blive bedre ordnet. Der er *Hastigheden*, som ganske vist ikke forekommer mig at være det vigtigste Punkt, men det er dog et Omraade, som interesserer stærkt. Forenede Danske Motorejere har indtaget det Standpunkt at foreslaa en forhøjet Hastighed, men endnu ikke ubegrænset Hastighed. Jeg er ikke i

Tvivl om, at der er adskillige Medlemmer, som mener, at man skulde have sagt ubegrænset Hastighed, og det falder mig let at se, at der kan siges meget for. Naar det alligevel er det rigtige Standpunkt at gaa gradvis frem, saa er det fordi, der er vigtigere Ting paa Spil end det, vi kan vinde ved at faa Hastighedsgrænsen ryddet væk. Vi maa for enhver Pris undgaa at udæske den offentlige Mening, vi maa med alle Midler gøre det klart for fornuftigt tænkende Borgere i det Land,

som vi alle lever i, at vi ikke er Folk, der søger at faa — selv nok saa behagelige — Rettigheder paa den øvrige Befolknings

Bekostning.

Skred man nu til ubegrænset Hastighed, vilde vi faa en Syndflod af Ulykker, selv om det sikkert kun vilde blive en Overgang. Men det er Sagen ikke værd. Der er ikke Tvivl om, at de daarlige Elementer indenfor Motorverdenen vilde misbruge en saadan Frihed, der er ingen Tvivl om, at mindre øvede Bilister vilde sætte Livet til eller, hvad der er væsentligt værre, sætte andre, ganske sagesløse Menneskers Liv overstyr. Tanken med en Forhøjelse af Hastighedsgrænsen er, at vi skal nærme os det ønskede Maal, men vi skal ikke tage et eneste Skridt, der kan komme til at betyde flere Ulykker. Man behøver blot at henvise til Eksemplet fra England: Den fri Hastighed blev indført, og Ulykkestallet gik i Vejret med katastrofal Hast. Saa gik man fra denne ubetingede Frihed og fik en daarlig og indviklet Lov, der er det rene Kineseri med Bestemmelser om forskellig Hastighed efter Vejbelystning etc. Hvad fik Englænderne ud af det? Døds ofre i Mængder og en daarlig, bagstræbende Lovgivning som direkte Følge deraf. Vi skal ikke gøre denne Dumhed om, og vi Motorfolk bør ubetinget erindre, at Hastighed er vigtigt, men det er ikke nær saa vigtigt som Sikkerhed.



Cyklisterne.

Jeg vil haabe, at vi kan faa nogle fornuftige Bestemmelser for Cyklisterne. Vi i F. D. M. er overordentlig villigt stemt overfor Cyklister, overfor alt, hvad der har med fornuftig Cyklisme at gøre. Men vi mener ligesom den overvejende Del af Offentligheden, at Cyklisterne maa tage deres Pligter som alle vi andre maa, hvis vi skal være med til at gøre Færdselsforholdene bedre. Vi skal have Nummerering eller andre Midler til at bekæmpe

Cyklebølle-

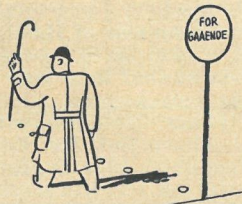
Uvæsenet, og vi her i »Motor« tør nok sige, at det kun er ganske det samme Krav, som vi altid har stillet til de Motorkørende. I Øjeblikket har Cyklister ganske vist nogle Pligter, men da ingen forlan-



ger dem overholdt (undtagen Dommer Berthelsen) er det lige saa godt som om der ingen Pligter var. Maa jeg gøre opmærksom paa, at mindst Halvdelen af Danmarks Cyklister er fuldt overbeviste om, at Afvisning til højre er overflødig, enhver Bilist ved, at dette er rigtigt. Vi maa have Disciplin blandt Cyklisterne, vi maa have gennemført, at en Lygte ikke kan bestaa af en Cigaretglød fra et Lommeelement, vi maa have strenge Paabud om, at Lygterne skal lyse klart og synligt, at de kan ses fra Siden, og vi maa have disse Krav gennemført, det maa vi kræve af Politiet i den almindelige Færdsels-sikkerheds Interesse. Hvorfor har Dansk Cyklist-Forbund ikke krævet de skandaløse smaa elektriske Lygter forbudt? Det vilde være en Indsats, der viste virkelig Interesse for Høj-nelse af Sikkerheden. Og vi maa have det paabudt, at Bagskærmene skal være hvide. Vi maa have andre Katteøjetyper, uden Hensyn til, om det koster hver Cyklist 50 Øre mere, for et Men-skeliv er dog adskilligt mere værd.

Fodgængerovergange.

Der er mange Ting, vi maa have i Orden med den nye Lov: Vi maa have klare Regler for, hvordan man skal forholde sig ved Fodgængerovergangene. Vi maa have at vide, hvad man maa gøre, og hvad man ikke maa gøre ved Overgangsstederne, og hvis man holdt sig til Dommer Jørgen Berthelsens Definition, gjorde den til Lov, vilde man have en god Rettesnor. Dommerens Opfattelse er, at det bør være praktisk talt forbudt at køre foran Fodgængere, som er kommet ud paa Fodgængerovergangen, og det er en forstandig Regel — derimod maa man køre bagom, saaledes at det ikke bestandig vil være nødvendigt at stoppe op.



De hvide Striber.

Jeg er blevet anmodet om at erindre de Motorkørende om, at de hvide Striber, som males paa Bakketoppene, betyder, at det er forbudt at overhale paa disse Steder. Ærlig talt skulde man tro, at enhver kunde forstaa det, men Politimyndighederne i flere Kredse fortæller mig, at der er skrevet adskillige Rapporter paa Folk, som ikke kan forstaa denne enkle Regel, der har det Formaal at forhindre, at vi ramler sammen paa Bakketoppen! Det er Forseelser af denne Art, Motorfolk ikke kan være bekendt, og jeg vil gaa saa vidt som til direkte at opfordre Færdselspolitiet til at skrive de Folk, som ikke kan forstaa saa klar en Regel. Vi Motorkørende har ikke nogen Interesse i, at der holdes Haand over den lille Del, der laver saa meningsløse Ulykker.

Eric Boesgaard.

**Hastighed er et Gode. - men
Sikkerhed er en Nødvendighed**

VERBOTEN

Der Polizeipräsident Hamburg

Bloß №003649 * Blatt 21

Empfangsbcheinigung

Eine Reichsmark

wegen Übertretung *P.P.P.P.P.*

von *Carl J. Jørgen*

(Vor- und Zuname und Anschrift)

Kopierkammer erhalten.

Hamburg, den *19* 193*7*

Name: *Jørgen*

Dienstgrad: *P.P.P.P.P.*

Wache: *P.P.P.P.P.*

Vi har modtaget: Om Søndagen maa man ikke køre ad Elb-Chaussée i Hamburg, hvis man ønsker at køre en lille Tur til Blankenese, selvom Hotel-Portieren anviser Dem denne Vej. Resultatet er Stop af en cyklende Betjent, der straks idømmer og afkræver en Bøde paa 1 Mark, mod Kvitte-ring (se vedl.). Det sidste virker jo helt amerikansk!

Hvad gør det danske Politi overfor en intetanende Udlænding paa Strandvejen Søndag Eftermiddag? Medlem Nr. 11322.

Vi haaber, at dansk Politi vil være mere elskværdigt overfor en Fremmed. Iøvrigt har vi selv Erfaring for, at Hamburgs Politi er langt mindre elskværdigt end f. Eks. Berlins.

Saa gør vi klar til Vinteren!

AFTAPNING AF Kølevandet

Man er nu naaet ind i den Aarstid, hvor man gør klogest i at tænke paa at paafylde Kølervædske (Antifrysevædske). — Til de Automobilister, der selv foretager denne Operation, vil vi minde om, at det langt fra er ved alle Vogntyper, at man faar alt Kølevandet aftappet ved at aabne Bundhanen eller Bundprop-pen i Køleren. — Ved mange Systemer er der foruden Aftapningen i Bunden af Køleren anbragt en Aftapningshane paa Cylinderblokken, og kun ved ogsaa at aabne denne faar man alt Vandet aftappet. — Naar man kun paafylder en forholdsvis svag Kuldeblanding, kan det jo være af ret stor Vigtighed, at al Kølevandet er aftappet, da man jo i modsat Fald »spæder« den paafyldte Blanding op med det i Blokken tiloversblevne Kølevand, hvorved Blandingen eventuelt bliver for svag.

TEKNIKER

TÆNK PAA DET GLATTE FØRE -

Mon ikke det gaar de fleste Automobilister saaledes, at De ikke ofrer Deres Dæks Slidbaner synderlig Interesse, før den Dag kommer, hvor en pludselig Opbremsning, maaske for sent, adviserer En om, at Dækkenes Adhesion til Vejbanen ikke er saa god, som den burde være.

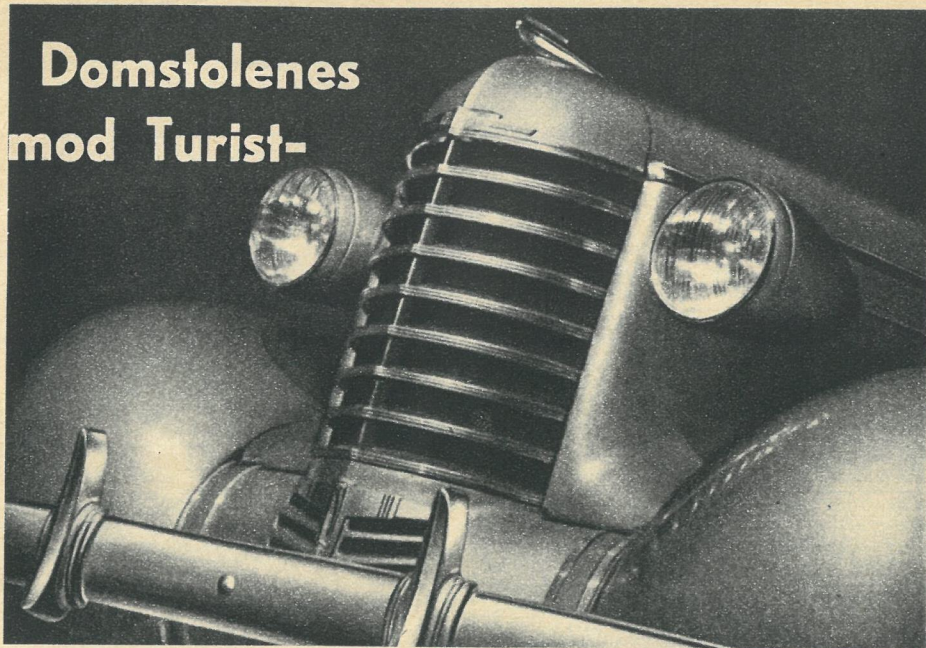
Lad være med at vente, til den kritiske Situation indtræffer og Ulykken maaske er sket. Vi gaar nu ind i en Aarstid, hvor man jævnlig maa regne med glat eller fedtet Føre; se derfor nu lidt paa Deres Dæk; er disse helt kørt ned, saa udskift dem med nye, og er det kun Mønstreet, der er afslidt, faa da Dækkene opskaaet eller eventuelt paalagt ny Slidbane.

TEKNIKER

Statsbanerne faar Domstolenes Hjælp til Forbud mod Turistkørsel i Danmark

Højesteretsdommen af 7. Oktober nødvendiggør en øjeblikkelig Ændring af Loven om Omnibus- og Fragtmandskørsel.

En opsigtsvækkende Sag, der vil drage vidtrækkende Konsekvenser efter sig.



Statsbanernes Ledelse har utvivlsomt handlet mindre velbetænkt i Forholdet til Turistforeningen i Sønderborg, da denne vilde arrangere Turisture til nogle af Landets smukkeste Egne. Lysten til et Trafikmonopol for Jernbanerne, rettere sagt for *Statsbanerne*, træder lovligt usminket frem i denne Sag. Men da det givne er, at den danske Befolkning netop ikke vil vide af noget Trafikmonopol, vil selve det Jernbane-Standpunkt, der førtes til Sejr ved Højesteret, uden Tvivl berede Statsbanerne et endeligt Nederlag i den Kamp, som nu er begyndt. Højesteret har dømt efter Lovens Bogstav, og naturligvis skal der ikke forsøges nogen Kritik mod en afsagt Højesteretsdom. Den er og bliver en uanfægtelig, autentisk Lovfortolkning, selvom den er blevet til under indre Uenighed i Retten, hvilket har været Tilfældet i den foreliggende Sag, hvor 3 Dommere af 9 afgav Dissens. Men Lovens Bogstav kan forandres. Dette har Rigsdagen jo dog i sin Magt, og naar det viser sig, at de autentiske Fortolkninger af en gældende Lov fører til ganske uønskværdige Resultater, maa Loven selvsagt revideres. Højesteretsdommen i den Sag, som Ministeriet for offentlige Arbejder havde anlagt mod Sønderborg Turistforening, vil utvivlsomt føre til en saadan Revision af Loven af 4. Juli 1927 om Omnibus- og Fragtmandskørsel, at den ved Højesteretsdommen fastslaaede Retstilstand ikke faar langvarig Bestyrdning.

* * *

Turistforeningen for Sønderborg planlagde i 1935 ugentlige Selskabs-Ture i Sommerhalvaaret med følgende Route:

Sønderborg — Svendborg — Nakskov — Stege — København — Nord-sjælland — Hundested — Grenaa — Mols — Aarhus — Silkeborg — Snoghøj — Lillebæltsbroen — Kolding — Haderslev — Aabenraa — Sønderborg.

Hele Turen inclusive Hotelophold, Forplejning og Befordring skulde koste 120 Kroner pro persona, og det var

fuldkommen klart, at Turistforeningen ikke skulde tjene noget som helst paa Arrangementet, der udelukkende havde Turistforeningens Interesse som et godt Middel til at fremme Rejse- og Turistlivet inden for Landets egne Grænser. Da en Turistforening jo ikke har til Opgave at starte selvstændige Erhvervsvirksomheder i Transportbranchen og derved paaføre Fagets egne Folk Konkurrence, traf Sønderborg Turistforening yderst korrekt Aftale med en Vognmand i Sønderborg, *Magnus Hermansen*, om, at han paa eget økonomisk Ansvar skulde besørge Transporten og arrangere Hotelophold etc. Det fulde Beløb, som hver enkelt Deltager betalte, tilkom efter denne Aftale ubeskaaret *Magnus Hermansen*, som selvfølgelig skulde have en passende Fortjeneste for sit Arbejde og sin Risiko. Dette syntes altsammen saa lige til. Men da Omnibuskørsel ikke er fri Næring i Danmark, søgte Turistforeningen som foreskrevet i Loven Ministeriet for offentlige Arbejder om den særlige Tilladelse, der er nødvendig, naar man vil benytte Automobil til »samtidig Befordring af flere af hinanden uafhængige Personer«. Ansøgningen blev indsendt den 18. April 1935, altsaa i god Tid før Sommersæsonens Begyndelse.

Ministeriet for offentlige Arbejder forhandlede, som det nu er oplyst, med Generaldirektoratet for Statsbanerne, før det besvarede Henvendelsen. Statsbanerne tilraadede at afslaa Anmodningen, hvilket ogsaa skete i Realiteten, idet Ministeriet gjorde Turistforeningen opmærksom paa, at hvis der skulde gives Tilladelse, maatte man først have Spørgsmaalet forelagt samtlige de Amts-, By- og Sognekommuner, der berørtes af Kørslen. Det vil altsaa sige, at inden en Turistudflugt som den planlagte kan finde Sted, skal maaske Hundrede kommunale Raad behandle Tilfældet og udtale sig om det. Forøvrigt søgte Statsbanerne at benytte det Kendskab til Planerne, som de havde faaet af officiel Vej ved Ministeriets Forespørgsel, til at snappe Forretningen fra Vognmand *Magnus*

Hermansen i Sønderborg. De gjorde Turistforeningens Formand, Redaktør Refslund, opmærksom paa, at de lysthavende var velkomne til at rejse med D. S. B., der kunde tilbyde en *Billetpris* for en, som de selv hævdede nogenlunde tilsvarende Rundtur for ca. 35 Kroner, naturligvis dog uden Ophold og Forplejning. Visse Ændringer i Ruten ønskede Statsbanerne dog foretaget og stillede følgende Forslag:

Sønderborg — Mommark — Faaborg — Svendborg — Nakskov — Nykøbing F. — Masned Sund — Møn — Masned Sund — København — Hillerød — Helsingør — København — Kalundborg — Aarhus — Silkeborg — Fredericia — Sønderborg.

Naar man sammenligner de to Rejseplaner, falder Tendensen i Statsbanernes Ændringsforslag straks i Øjnene: *De private Færgeruter skydes omhyggeligt ud.* Privatbanerne undgaas ligeledes saa vidt muligt. Det skal være en Statsbanerejse i Renkultur. Turistforeningens eget Ønske om at vise Deltagerne »det skønne Mols fra Grenaa til Aarhus« strander f. Eks. paa den Kendsgerning, at det er et privat Selskab og ikke Statsbanerne, som driver Hundested—Grenaa Færgen. Man har pænt at rejse med Statsbanernes egen Linie over Kalundborg—Aarhus, selvom den slet ikke fører hen til de Steder, som Turisterne ønsker at se.

* * *

Som rimeligt er, betakkede Sønderborg Turistforening sig for dette Statsbanetilbud, og efter at det negative Svar paa Foreningens Henvendelse endelig var indløbet fra Ministeriet for offentlige Arbejder den 25. Juni 1935, besluttede Turistforeningen sig til at lade det komme an paa en Prøve. Den 9. August 1935 sendtes den første Rubetil af Sted paa den oprindeligt planlagte Tur. Følgen blev den Retssag, der nu har fundet sin Afgørelse ved Højesteret. Under Retssagen har Turistforeningen paaberaabt sig Forehavendets rent idealistiske Karakter. Foreningen skulde jo, som allerede



Vejen op til Vesuv.

over denne gik Vejen til Chiasso. Et højt Jerngitter tværs over Gaden forkyndte: hertil og ikke længere, — og i Modsætning til andre Grænser, hvor der er et lille Slip imellem Grænsestationerne, foregik det hele her paa schweizisk Grund. Kommer man med den Illusion, at man nok kan klare den med tysk i Italien, lider den allerede her den første Skuffelse. Blot for at faa forklaret, at man havde at betale nogle faa Lire for at faa sine Papirer ordnet, maatte der hentes en Mand fra Kontoret ved Siden af, hvor der forhandlede Hotelbons, — og saa først kunde Gitterlaagen lukkes op til det forjættede Land.

Specielle Oplysninger for særlig interesserede.

A propos Hotelbons, vi havde valgt ikke at disponere i Hotelbons, idet vi mente at faa en mere kulant Behandling, naar vi betalte med gode Lire, selvom vi derved ogsaa gik Glip af Benzinbons, men Benzinen i Italien er ikke meget dyrere end i Schweiz og i alle Tilfælde ikke saa dyr som i Østrig, naar man har Turistlire. Jeg tror imidlertid ikke, det er rigtigt ikke at tage Hotelbons, naar man i nogen Maade kan disponere over sit Opholds Varighed, idet man praktisk talt overalt først faar Lov at betale Prisen og derefter paaføres Betjening, Skat og Bollo, som er inkluderet i Prisen, naar man betaler med Bon. Det er ikke altid, det kan gøre det, at man foreholder dem, det ikke er efter Aarbogen, men ofte kan det hjælpe. Indløsnings af Turistlire-Checks gaar udmærket, uden man behøver at bruge Munden; det er noget, de kender i enhver nogenlunde ordentlig Bank, men ellers er Motorejernes lille Parlør ikke at foragte.

Efter Como træffer man Vejviserskilt til Autostrada, der ikke behøver

nogen Oversættelse, ligesom man heller ikke er i Tvivl om, at Skiltet, der er spændt tværs over Vejen med det ene Ord »Alt«, skal betyde Holdt. Kontrollen peger paa Motoren, alt imens han siger en hel Del, man ikke forstaar, men man bliver snart klar over, det er Opel'ens Hestekræfter, han spørger til. Fiatvognenes kan han udenad. Der skal nemlig betales for at faa Lov at køre her, og man undrer sig, naar man har prøvet de pragtfulde Rigsautobaner i Tyskland, der ganske aabenbart ikke kun er lavet af turistmæssige Hensyn, men hvortil man alligevel bliver ledet ved en storstilet Vejviser-Reklame, og hvor alt gaar uden Personale ved Indkørsler, ligesom der ingen Tværveje er at bevogte, og dertil overalt gratis. Italiens Autostradaer overgaar intet Steds vore almindelige Hovedveje udover det, at man ikke behøver at regne med nogen tværgaaende Trafik. Ja, en ganske ny de sidste smaa 60 km før Genua, som gik igennem 2 store og en Del mindre Tunneller, var saa mangelfuld i Svingenes Oplægning, at den ikke tillod stærkere Fart end 40—60 km.

Milano—Genua—Rivieraen.

At vi i Milano skulde se Domkirken, turde være en overflødig Bemærkning, men selvom Kirken er stor, er Milano jo ingen Landsby, og vi blev snart klar over, at den glimrende tyske, — i Ordets bogstaveligste Forstand, — Vejledning gennem Storbyerne ikke var naaet hened. Ved et Gadehjørne kom en handlekraftig Cyklist, der saa vor Tvivlraadighed, sagde de tre Ord: Dom — Hotel — Bahnhof, og da vi gentog: — Dom — sprang han paa Cyklen og gav blot et Vink, og da hans Cyklefærdighed var paa Højde med de københavnske Cyklebudes, havde vi, det vi kunde med at følge ham særlig i Gadekryds, — og i Løbet

af 0,5 var vi ved Kirkens nærmeste Parkeringsplads, hvor vi med udelt Glæde honorerede hans Handledygtighed. — Kirken lader vi ligge, den skal De ned og se og selvfølgelig op paa Taget og tage et Billede af Deres Medrejsende.

Milano—Genua i Ro og Mag tager tre Timer. Men den amfitheaterformede By er en Smule vanskelig at hitte rundt i pr. Bil. Naar lige undtages Gaden langs Havnen og Kysten, savner man de store Gader og Pladser, der gør Orienteringen lettere, naar man farer rundt uden saa meget som en Byplan. Og det, at ens Hotel ligger paa Piazza-Annunziata, og man holder paa en lille Trekant, hvor Fortovene kun skiller sig fra Kørebanen ved en malet Streg, og en lille Marmorplade forkynder, at Trekanten hedder d.Nnunzio, skal man ikke bryde sig om, — for paa det lille, halvskumle og tilskoddede Hus derovre staar der oppe over 2. Sal »Hotel Helvetia«, og indenfor er der virkelig nydeligt med Marmortrapper, Løbere, Portierloge, Elevator m. v., saa vi er overvundne, da baade Vært og Portier er perfekt i det tyske, og vi hvisker: »Man kan ikke altid skue Hunden paa Haarene«. Senere lærer vi ogsaa, at man ikke skal rynke paa Næsen, fordi der i et Hotelværelse er bonet Terrasso- eller Flisegulv, det er behageligt i Varmen og her paa femte Sal betryggende brandfrit.

Det vilde være forkert at begive sig langs den palmeprydede, solvarme Riviera med dens mange Kæmpekaktus, uden først at minde om Genuas Kirkegaard, Camposanto, der gør Krav paa mindst 2 Timer af den mest fortravlede Turists Tid. Om han saa ikke besidder den mindste Gnist af Forstand paa Kunst, vil det være 2 Timers Nydelse, han sent vil glemme og vanskelig finde et Sidestykke til selv i det klassisk-kunstelskende Italien.

Rivieraen — langs Genua-Golfen — smaa 100 km — kun 6-7 Timer, det var altfor hurtigt, det burde være 6-7 Dage, — men hvad saa med Pisa, Rom og Neapel, — nej, vi maa rive os løs, selvom det gør ondt, — men vi haaber en anden Gang, naar vi bliver ældre og ikke saadan kan fare af Sted, — mon vi saa faar Lov at hvile ud hos dig, Rapallo, Middelhavets Perle.

En Afstikker paa ialt en halv Snes Kilometer ind til det bekendte Marmorbrud i Carrara er lønnende og interessant.

Pisa er en venlig og interessant om ikke netop smuk By, som vi dog med vort Tempo gør os færdig med paa en Aften og et Par Formiddagstimer, men

vi mindes med Venlighed dens skæve Taarn og de himmelhøje Moskitonet over vore Senge.

Paa Restaurant.

I bagende Varme, med opsmøgede Ærmer og for aabne Vinduer, gaar det saa mod den evige Stad, smaa 350 km, der ikke giver Anledning til særlig Beskrivelse ud over det for os noget mærkelige, at der her først i Juni køres Rug og Havre hjem. I Grosseto, ca. midtvejs, indtager vi Middagen, der bestaar af de obligate 5 Retter, og selv om de heller ikke her paa Byens bedste Hotel forstaar Tysk, gaar det udmærket. Da det kneb med Hovedretten, kom Tjeneren fra Køkkenet med et Par halvfærdige Kødretter, og saa behøvede vi jo blot at pege. Desserten var altid frisk Frugt i et Utal af Variationer, dog altid Kirsebær, som man først lægger i sin Skyllskaal med Isvand og nyder derfra. Næstsidste Ret, i Reglen 3-5 forskellige Slags Ost, spiser man uden hverken Brød eller Smør. Med en god Vin og Kaffe beløber det sig til 30 Lire for to, — mindre end 7,— Kr. Alt er billigt undtagen netop Benzinen, som omregnet koster ca. 50 Øre pr. Liter.

Rom og Omegn.

I Rom havde vi tænkt at tage med paa en Rundfart, men vi var langt heldigere. Allerede da vi ved Aftens-tid holdt ved Peterskirken med Roms Kort udbredt foran os for at finde det

danske Hotel Dinesen, kom en meget tiltalende Herre og spurgte os paa tysk, hvor vi skulde hen, og om han kunde være os behjælpelig. — Vi sagde Tak til hans Tilbud om Ledsagelse til Hotellet, og undervejs kom vi til at tale om Tingene, og det viste sig til vor Forundring, at han var autoriseret Rejsefører i Rom. Uden at tinge om Prisen engagerede vi ham for Morgendagen fra Kl. 9 til 12½ og 3 til 6 formedelst 60 Lire. Da en Rundfart vilde koste 90 Lire, behøvede vi jo ikke at regne længe paa det. Det var en virkelig Fornøjelse at gaa og selvfølgelig køre alene to med en saa tiltalende, pæn Mand en hel Dag igennem og tale om, hvad vi saa, i Mod-sætning til i en tætpakket Rutebil at høre en »Raaber« og ved Udstigningen at følge »Flokken« og saa kun forstaa Brøkdele af, hvad der bliver sagt.

Under hans Førerskab kørte vi 57 km rundt i Rom og saa og fik fortalt om et Utal af Mærkværdigheder fra Forum Romanum til Forum Mussolini, fra Katakomberne til Scala Santa og meget andet, som det vil føre for vidt at komme ind paa, og som en Rejsefører over Rom giver bedre Besked om. Men en Tilfredsstillelse var det, da vi købte 40 smaa Fotos af Roms Seværdigheder, at konstatere, vi havde set det hele udover Peterskirken og Vatikanet, som det var Aftale, vi kunde se paa egen Haand, og som alene kan tage en hel Dag.

En Formiddagstur til Tivoli i Alba-

nerbjergene med bl. a. Villa d'Este og dens Park med de tusinde Fontainer er saa vist ikke Tidsspilde, og saa hjem til Middagen, da det er hensigtsmæssigt at tage fuld Pension paa Hotellet, for om Eftermiddagen ad Autostrada at køre til Ostia ved Havet, — Roms Lido med det sorte Sand, som i Sollyset ikke skærer i Øjnene, — naa, derfor er det vel næppe sort, men den tidligere vulkanske Jordbund har forlenet det sit grumsede Udseende. Det er øjensynligt, at hvad man ser her, ikke er fra det gamle Roms Tid. Da laa Rom nærmere Havet. Floden Tiber har i Aarenes Løb dannet et fladt Land herude, men det fremgaar tydeligt, at alt dette er skabt i den sidste Menneskealder som saa mangen en Badestrand paa Kloden.

Peterskirken, — nej, man kommer saa let til at prale, naar man skal fortælle om den. Tag selv ned og se den, — forsøm ikke at komme op i Kuppelen og se ned i Kirken. Prøv at tale med Deres Kone tværs over den ca. 60 m brede Kuppel ved ganske almindelig Tale ind mod Muren, og hør det som i en Telefon. — Gaa helt op i Kuglen under Korset, — naar De først kommer derop, er der Plads til 11 andre, men det er varmt — (det er ikke Pral!).

Hvordan man klarer Sproget.

Vi smider Frakken og smøger Ærmerne helt op, og saa starter vi efter

Fortællers Side 699



Europas største Garage —



Vejen op til Vesuv.

over denne gik Vejen til Chiasso. Et højt Jerngitter tværs over Gaden forkyndte: hertil og ikke længere, — og i Modsætning til andre Grænsestationerne, foregik det hele her paa schweizisk Grund. Kommer man med den Illusion, at man nok kan klare den med tysk i Italien, lider den allerede her den første Skuffelse. Blot for at faa forklaret, at man havde at betale nogle faa Lire for at faa sine Papirer ordnet, maatte der hentes en Mand fra Kontoret ved Siden af, hvor der forhandlede Hotelbons, — og saa først kunde Gitterlaagen lukkes op til det forjættede Land.

Specielle Oplysninger for særlig interesserede.

A propos Hotelbons, vi havde valgt ikke at disponere i Hotelbons, idet vi mente at faa en mere kulant Behandling, naar vi betalte med gode Lire, selvom vi derved ogsaa gik Glip af Benzinbons, men Benzinen i Italien er ikke meget dyrere end i Schweiz og i alle Tilfælde ikke saa dyr som i Østrig, naar man har Turistlire. Jeg tror imidlertid ikke, det er rigtigt ikke at tage Hotelbons, naar man i nogen Maade kan disponere over sit Opholds Varighed, idet man praktisk talt overalt først faar Lov at betale Prisen og derefter paaføres Betjening, Skat og Bollo, som er inkluderet i Prisen, naar man betaler med Bon. Det er ikke altid, det kan gøre det, at man foreholder dem, det ikke er efter Aarbogen, men ofte kan det hjælpe. Indløsningen af Turistlire-Checks gaar udmærket, uden man behøver at bruge Munden; det er noget, de kender i enhver nogenlunde ordentlig Bank, men ellers er Motorejernes lille Parlør ikke at foragte.

Efter Como træffer man Vejviserskilt til Autostrada, der ikke behøver

nogen Oversættelse, ligesom man heller ikke er i Tvivl om, at Skiltet, der er spændt tværs over Vejen med det ene Ord »Alt«, skal betyde Holdt. Kontrollen peger paa Motoren, alt imens han siger en hel Del, man ikke forstaar, men man bliver snart klar over, det er Opel'ens Hestekræfter, han spørger til. Fiatvognenes kan han udenad. Der skal nemlig betales for at faa Lov at køre her, og man undrer sig, naar man har prøvet de pragtfulde Rigsautobaner i Tyskland, der ganske aabenbart ikke kun er lavet af turistmæssige Hensyn, men hvortil man alligevel bliver ledet ved en storstilet Vejviser-Reklame, og hvor alt gaar uden Personale ved Indkørsler, ligesom der ingen Tværveje er at bevogte, og dertil overalt gratis. Italiens Autostradaer overgaar intet Steds vore almindelige Hovedveje udover det, at man ikke behøver at regne med nogen tværgaaende Trafik. Ja, en ganske ny de sidste smaa 60 km før Genua, som gik igennem 2 store og en Del mindre Tunneller, var saa mangelfuld i Svingenes Oplægning, at den ikke tillod stærkere Fart end 40—60 km.

Milano—Genua—Rivieraen.

At vi i Milano skulde se Domkirken, turde være en overflødig Bemærkning, men selvom Kirken er stor, er Milano jo ingen Landsby, og vi blev snart klar over, at den glimrende tyske, — i Ordets bogstaveligste Forstand, — Vejledning gennem Storbyerne ikke var naaet herved. Ved et Gadehjørne kom en handlekraftig Cyklist, der saa vor Tvivlraadighed, sagde de tre Ord: Dom — Hotel — Bahnhof, og da vi gentog: — Dom — sprang han paa Cyklen og gav blot et Vink, og da hans Cyklefærdighed var paa Højde med de københavnske Cyklebudes, havde vi, det vi kunde med at følge ham særlig i Gadekryds, — og i Løbet

af 0,5 var vi ved Kirkens nærmeste Parkeringsplads, hvor vi med udelt Glæde honorerede hans Handedygtighed. — Kirken lader vi ligge, den skal De ned og se og selvfølgelig op paa Taget og tage et Billede af Deres Medrejsende.

Milano—Genua i Ro og Mag tager tre Timer. Men den amfiteaterformede By er en Smule vanskelig at hitte rundt i pr. Bil. Naar lige undtages Gaden langs Havnen og Kysten, savner man de store Gader og Pladser, der gør Orienteringen lettere, naar man farter rundt uden saa meget som en Byplan. Og det, at éns Hotel ligger paa Piazza-Annunziata, og man holder paa en lille Trekant, hvor Fortovene kun skiller sig fra Kørebanen ved en malet Streg, og en lille Marmorplade forkynder, at Trekanten hedder d.Nnunzio, skal man ikke bryde sig om, — for paa det lille, halvskumle og tilskoddede Hus derovre staar der oppe over 2. Sal »Hotel Helvetia«, og indenfor er der virkelig nydeligt med Marmortrapper, Løbere, Portierloge, Elevator m. v., saa vi er overvundne, da baade Vært og Portier er perfekt i det tyske, og vi hvisker: »Man kan ikke altid skue Hunden paa Haarene«. Senere lærer vi ogsaa, at man ikke skal rynke paa Næsen, fordi der i et Hotelværelse er bonet Terrasso- eller Flisegulv, det er behageligt i Varmen og her paa femte Sal betryggende brandfrit.

Det vilde være forkert at begive sig langs den palmeprydede, solvarme Riviera med dens mange Kæmpekaktus, uden først at minde om Genuas Kirkegaard, Camposanto, der gør Krav paa mindst 2 Timer af den mest fortravlede Turists Tid. Om han saa ikke besidder den mindste Gnist af Forstand paa Kunst, vil det være 2 Timers Nydelse, han sent vil glemme og vanskelig finde et Sidestykke til selv i det klassisk-kunstelskende Italien.

Rivieraen — langs Genua-Golfen — smaa 100 km — kun 6-7 Timer, det var altfor hurtigt, det burde være 6-7 Dage, — men hvad saa med Pisa, Rom og Neapel, — nej, vi maa rive os løs, selvom det gør ondt, — men vi haaber en anden Gang, naar vi bliver ældre og ikke saadan kan fare af Sted, — mon vi saa faar Lov at hvile ud hos dig, Rapallo, Middelhavets Perle.

En Afstikker paa ialt en halv Snes Kilometer ind til det bekendte Marmorbrud i Carrara er lønnende og interessant.

Pisa er en venlig og interessant om ikke netop smuk By, som vi dog med vort Tempo gør os færdig med paa en Aften og et Par Formiddagstimer, men

vi mindes med Venlighed dens skæve Taarn og de himmelhøje Moskitonet over vore Senge.

Paa Restaurant.

I bagende Varme, med opsmøgede Ærmer og for aabne Vinduer, gaar det saa mod den evige Stad, smaa 350 km, der ikke giver Anledning til særlig Beskrivelse ud over det for os noget mærkelige, at der her først i Juni køres Rug og Havre hjem. I Grosseto, ca. midtvejs, indtager vi Middagen, der bestaar af de obligate 5 Retter, og selv om de heller ikke her paa Byens bedste Hotel forstaar Tysk, gaar det udmærket. Da det kneb med Hovedretten, kom Tjeneren fra Køkkenet med et Par halvferdige Kødretter, og saa behøvede vi jo blot at pege. Desserten var altid frisk Frugt i et Utal af Variationer, dog altid Kirsebær, som man først lægger i sin Skyllskaal med Isvand og nyder derfra. Næstsidste Ret, i Reglen 3-5 forskellige Slags Ost, spiser man uden hverken Brød eller Smør. Med en god Vin og Kaffe beløber det sig til 30 Lire for to, — mindre end 7,— Kr. Alt er billigt undtagen netop Benzinen, som omregnet koster ca. 50 Øre pr. Liter.

Rom og Omegn.

I Rom havde vi tænkt at tage med paa en Rundfart, men vi var langt heldigere. Allerede da vi ved Aftens-tid holdt ved Peterskirken med Roms Kort udbredt foran os for at finde det

danske Hotel Dinesen, kom en meget tiltalende Herre og spurgte os paa tysk, hvor vi skulde hen, og om han kunde være os behjælpelig. — Vi sagde Tak til hans Tilbud om Ledsagelse til Hotellet, og undervejs kom vi til at tale om Tingene, og det viste sig til vor Forundring, at han var autoriseret Rejsefører i Rom. Uden at tinge om Prisen engagerede vi ham for Morgendagen fra Kl. 9 til 12½ og 3 til 6 formedelst 60 Lire. Da en Rundfart vilde koste 90 Lire, behøvede vi jo ikke at regne længe paa det. Det var en virkelig Fornøjelse at gaa og selvfølgelig køre alene to med en saa tiltalende, pæn Mand en hel Dag igennem og tale om, hvad vi saa, i Mod-sætning til i en tætpakket Rutebil at høre en »Raaber« og ved Udstigningen at følge »Flokken« og saa kun forstaa Brøkkele af, hvad der bliver sagt.

Under hans Førerskab kørte vi 57 km rundt i Rom og saa og fik fortalt om et Utal af Mærkværdigheder fra Forum Romanum til Forum Mussolini, fra Katakomberne til Scala Santa og meget andet, som det vil føre for vidt at komme ind paa, og som en Rejsefører over Rom giver bedre Besked om. Men en Tilfredsstillelse var det, da vi købte 40 smaa Fotos af Roms Seværdigheder, at konstatere, vi havde set det hele udover Peterskirken og Vatikanet, som det var Aftale, vi kunde se paa egen Haand, og som alene kan tage en hel Dag.

En Formiddagstur til Tivoli i Alba-

nerbjergene med bl. a. Villa d'Este og dens Park med de tusinde Fontainer er saa vist ikke Tidsspilde, og saa hjem til Middagen, da det er hensigtsmæssigt at tage fuld Pension paa Hotellet, for om Eftermiddagen ad Autostrada at køre til Ostia ved Havet, — Roms Lido med det sorte Sand, som i Sollyset ikke skærer i Øjnene, — naa, derfor er det vel næppe sort, men den tidligere vulkanske Jordbund har forlenet det sit grumsede Udseende. Det er øjensynligt, at hvad man ser her, ikke er fra det gamle Roms Tid. Da laa Rom nærmere Havet. Floden Tiber har i Aarenes Løb dannet et fladt Land herude, men det fremgaar tydeligt, at alt dette er skabt i den sidste Menneskealder som saa mangen en Badestrand paa Kloden.

Peterskirken, — nej, man kommer saa let til at prale, naar man skal fortælle om den. Tag selv ned og se den, — forsøm ikke at komme op i Kuppelen og se ned i Kirken. Prøv at tale med Deres Kone tværs over den ca. 60 m brede Kuppel ved ganske almindelig Tale ind mod Muren, og hør det som i en Telefon. — Gaa helt op i Kuglen under Korset, — naar De først kommer derop, er der Plads til 11 andre, men det er varmt — (det er ikke Pral!).

Hvordan man klarer Sproget.

Vi smider Frakken og smøger Ærmerne helt op, og saa starter vi efter

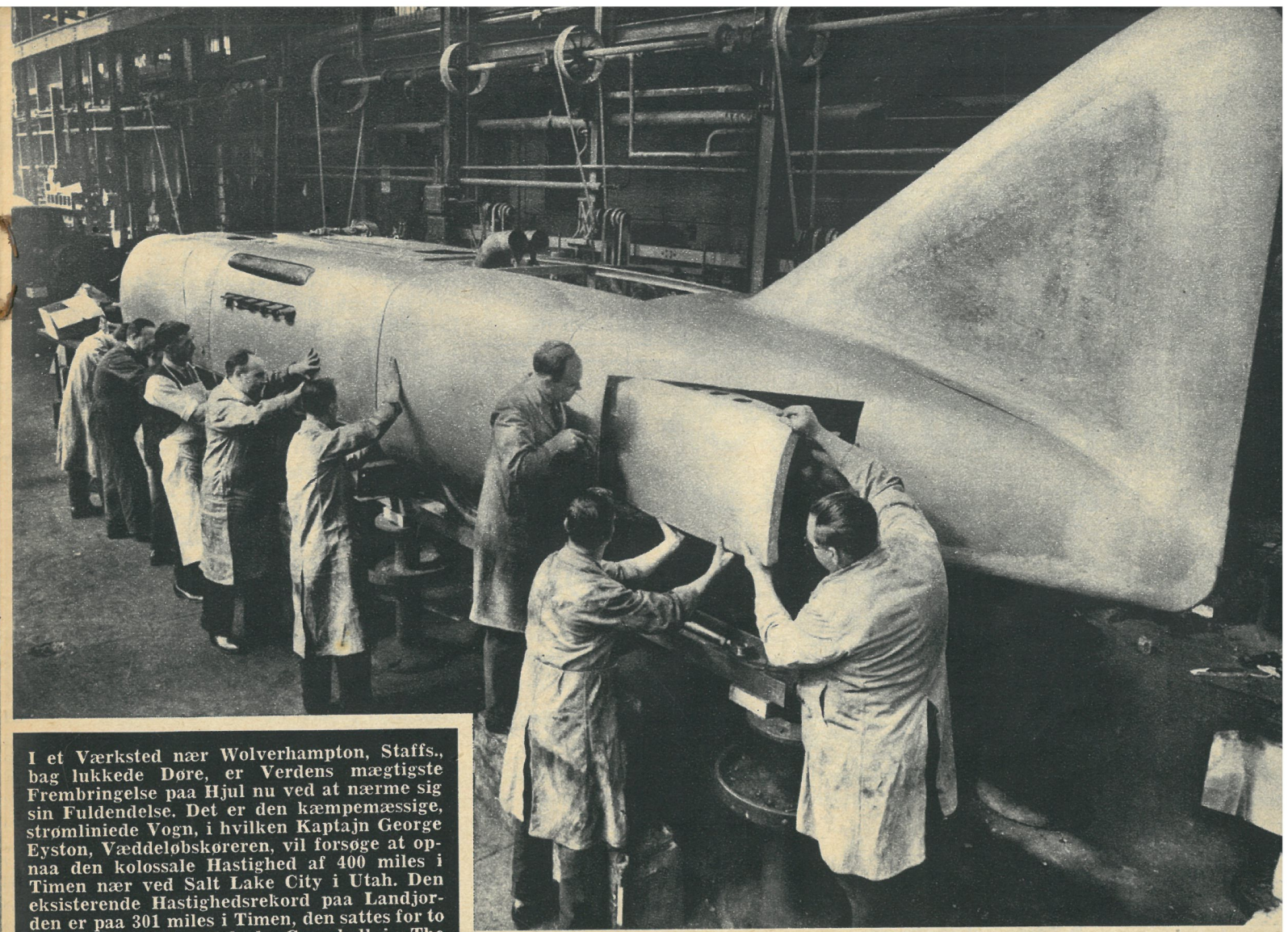
Fortættes Side 699



Europas største Garage —



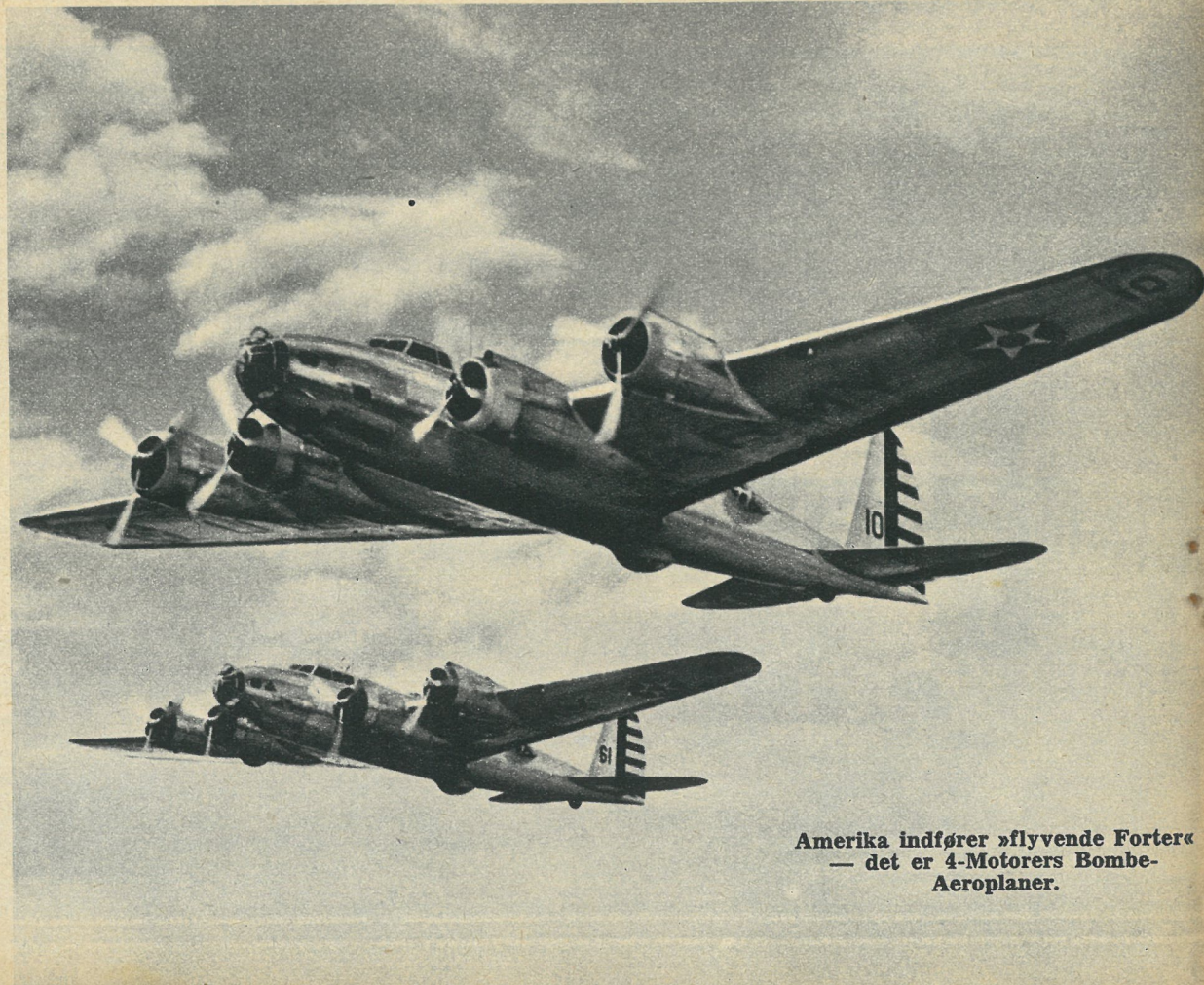
Efteraar i England — som ogsaa er de maleriske Kroers Land.



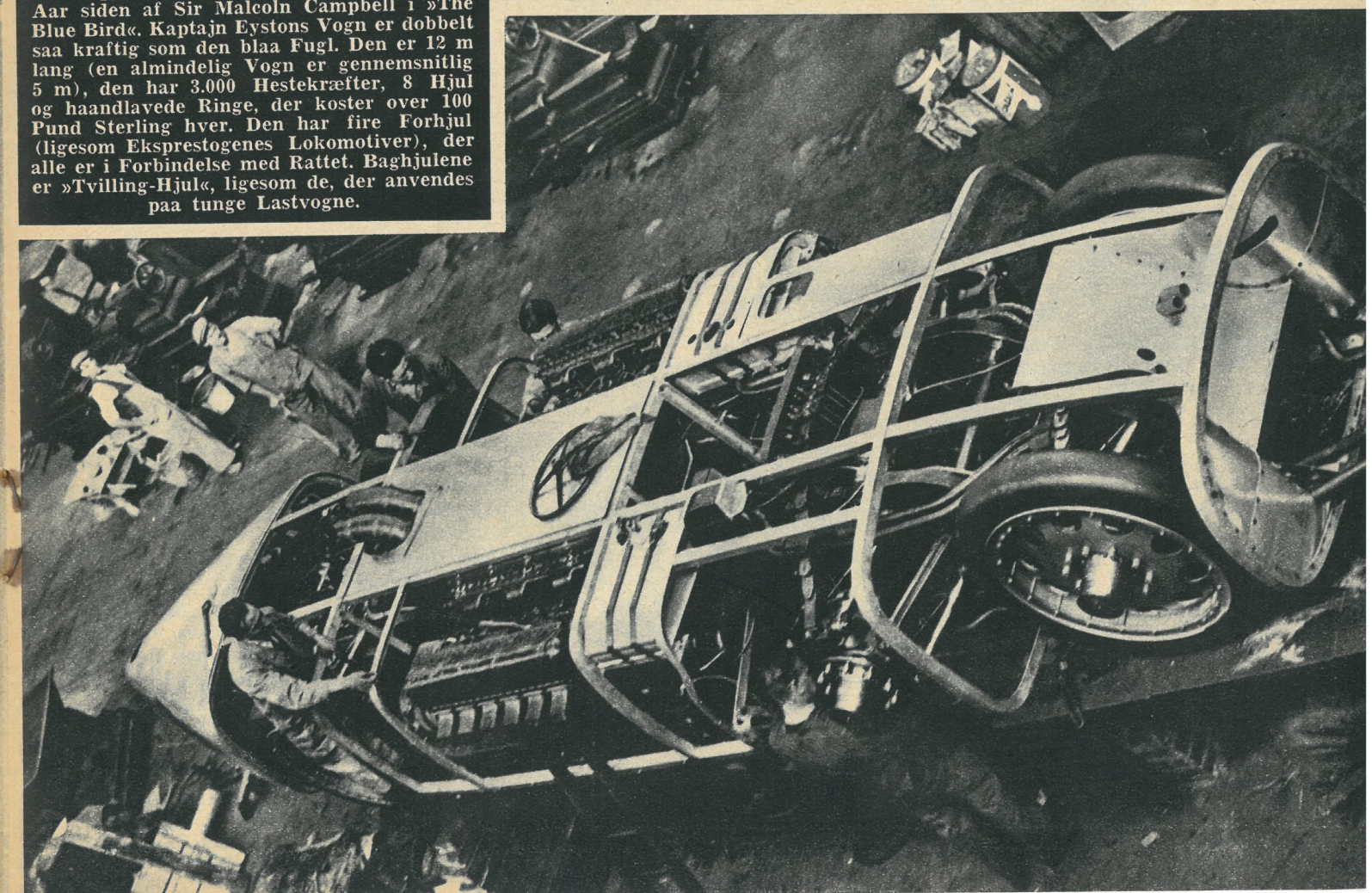
I et Værksted nær Wolverhampton, Staffs., bag lukkede Døre, er Verdens mægtigste Frembringelse paa Hjul nu ved at nærme sig sin Fuldendelse. Det er den kæmpemæssige, strømliniede Vogn, i hvilken Kaptajn George Eyston, Væddeløbskører, vil forsøge at opnå den kolossale Hastighed af 400 miles i Timen nær ved Salt Lake City i Utah. Den eksisterende Hastighedsrekord paa Landjorden er paa 301 miles i Timen, den sættes for to Aar siden af Sir Malcolm Campbell i »The Blue Bird«. Kaptajn Eystons Vogn er dobbelt saa kraftig som den blaa Fugl. Den er 12 m lang (en almindelig Vogn er gennemsnitlig 5 m), den har 3.000 Hestekræfter, 8 Hjul og haandlavede Ringe, der koster over 100 Pund Sterling hver. Den har fire Forhjul (ligesom Eksprestogenes Lokomotiver), der alle er i Forbindelse med Rattet. Baghjulene er »Tvilling-Hjul«, ligesom de, der anvendes paa tunge Lastvogne.



Sports-Pels af Persianer.



Amerika indfører »flyvende Fortere« — det er 4-Motorers Bombe-Aeroplaner.



RAAD og VINK

Overbrændte Lamper.

Vi overværede forleden Dag tilfældigt en lidt voldsom Diskussion mellem en vred Automobilist og en Mekaniker angaaende overbrændte Lamper. Bilejeren sagde, at der selvfølgelig var en Kortslutning paa Ledningsnettet,

siden Lamperne i hans Lygter blev ved med at brænde over.

Vi vil benytte Lejligheden til at oplyse andre ligestillede Automobilister om, at en Kortslutning i Ledningsnettet ikke forvolder overbrændte Lamper, men at det derimod som oftest er en daarlig Forbindelse, der er Aarsag dertil.

De fleste Automobilister vil maaske

nok tænke, ja, men der er dog en Sikring paa min Vogn, og den bør da brænde over, før Lampen ødelægges, men dette er en Misforstaelse. Sikringen har en anden Mission, nemlig at afbryde Strømmen ved en eventuel Kortslutning, og bl. a. derved ofte afværge en Bilbrand. Er der en daarlig eller løs Forbindelse i Ladekredsen, vil Ladestrømstyrken stige og ofte give Lamperne saa stor Overbelastning, at disse brænder over.

Som Regel er det en ren Bagatel, der kan være Aarsagen; man ser f. Eks. ofte, at en Vogn i Forbindelse med en Reparation har været til Maler, og lidt Maling hindrer nu tilstrækkelig intim Forbindelse ved Stelforbindelsen. Selvfølgelig kan der ogsaa være andre Aarsager, f. Eks. Fejl i Ampèremetret, knækket Ledning ell. lign.

Hjemslæbning af Vogn.

Man bør altid hjælpe sine Medmennesker, og dette gælder ikke mindst, naar man møder en havareret Bilist; men vi vil her minde om, at en saadan Hjælpsomhed undertiden kan blive til en Bjørnetjeneste.

Kommer man ud for en havareret Bilist, hvis Motor arbejder, men ikke vil tage Vognen med, saa skal man ikke i sin Hjælpsomhed tage denne paa Slæb, uden at være klar over, hvad Fejlen skyldes. Er det f. Eks. en knækket Bagaksel, der er Grunden til Standsningen, ja, saa kan der ved visse Bagakselkonstruktioner være Fare for, at Baghjulet efter kort Tids Slæbning falder af, eventuelt resulterende i en Katastrofe.

Bortset fra det her nævnte Tilfælde, hvor der ikke alene kan blive Tale om materiel Skade, men ogsaa Legemsbeskadigelse, saa kan der ogsaa opstaa Tilfælde, hvor en Driftsstandsning af mindre alvorlig Natur ved Hjemslæbning kan vokse til en større materiel Skade. Man har f. Eks. før set Tilfælde, hvor en Skade paa Differentiallet, afknækket Tand paa Kronhjulet ell. lign. ved Slæbning er kommet saadan i Bekneb, at hele Differentiallet er sprængt.

Meningen med disse Linier har selvfølgelig ikke været at afskrække Automobilisterne fra at hjælpe Deres Medmennesker, men kun at gøre opmærksom paa, at en saadan Hjælp i mange Tilfælde kan paaføre den havarerede Automobilist en Masse unødvendige Udgifter og derfor som Regel burde overlades til en Mekaniker eller Kranvogn.

Tekniker.

NYHED I SKO-

som Mandfolk kan li' dem!

WEDÉLA „Super”



er fremstillet af Verdens bedste Materiale. Saalen er behandlet efter en hel ny Metode og garanteret vandtæt; den er særlig kraftig, men dog smidig og behagelig.

Den holder Foden varm under Kørslen.

— løvrigt tiltredsstiller Skoen med sin ypperlige Pasform ethvert sundhedsmæssigt Krav.

De 4 viste Modeller findes i saavel brunt som sort.

Den anatomisk rigtig byggede Sko.

Dette Garantimærke er vedhæftet hvert Par Sko.

Pris Kr. 38,50

Faas i de førende Skotøjsforretninger



Overlæge Dr. Max Schmidt om Mennesker og Alkohol

Vi plejer ikke i »Motor« at beskæftige os med medicinske Doktor-disputatser. Naar vi nu gør en Undtagelse fra denne Regel, sker det ud fra den Betragtning, at Overlæge Max Schmidts Disputats: *Alkoholæmi, Studier over Rusen*, har Interesse ogsaa ud over de særligt Kyndiges Kreds, forsaavidt som Dr. Schmidts Arbejde, der har taget ham flere Aar, ogsaa angaar et Spørgsmaal af praktisk og samfundsmæssig Betydning, nemlig Spiritusnydelsens og Motorkørslens indbyrdes Forhold. Dr. Max Schmidt, der nu er Overlæge ved Sindssyge-hospitalet ved Augustenborg, var i sin Tid knyttet til Københavns Kommune-hospitals 6. Afdeling og begyndte allerede da sine »Studier over Rusen«, og var herhjemme den første eller i alt Fald blandt de første, der tog op til Undersøgelse Værdien af *Blodprøven*, angivet af Professor Widmark i Lund og oprindeligt bragt i Anvendelse i Sverige. I de første Aar var *Blodprøven* i Tilslutning til den almindelige Spiritusprøve for Motorførere (den lægeli-gue Undersøgelse paa Politistationen eller andet Sted) en Sjældenhed. Nu anvendes, som bekendt, *Blodprøven* regelmæssigt og er indgaaet som et ikke uvæsentligt Led i den Kæde af Iagttagelser og Slutninger, der er Ud-gangspunktet for Bedømmelsen af en Motorførers Spiritusforbrug og navnlig af hans Evne til at køre.

Det er naturligvis ugørligt paa en enkelt Side i »Motor« at gøre Rede for Detailler i Dr. Max Schmidts Disputats. Vi maa nøjes med meget spredte og tilfældige Citater af Dr. Schmidts Arbejde. Han forklarer først Begrebet *Alkoholæmi*. »Alkoholæmi,« skriver han, »er Udtryk for den Til-stand, der indtræder, naar Blodet indeholder Alkohol-Mængder, der væsentligt overstiger Blodets normale Alko-holindhold.« Alkoholæmi opstaar alt-saa kun, »naar der er tilført Organismen Alkohol«. Med andre Ord, naar man har faaet Spiritus.

Andet Sted i sin Bog gør Dr. Schmidt udførligt Rede for et i sin Tid ogsaa offentligt omtalt videnskabeligt Forsøg. Man gav en Kreds af *Chauffører* og *Studenter* et ensartet Kvantum Spiritus, en Gang paa fastende Hjerte, en anden efter eller i Tilslutning til et Maaltid og undersøgte derefter den enkeltes Tilstand og kontrollerede hans

Reaktions-Evne. Gennem dette Forsøg blev det fastslaaet, at mange Forhold har Betydning for Paavirkningens Karakter og Omfang, ogsaa den enkeltes Alder og hans Vægt.

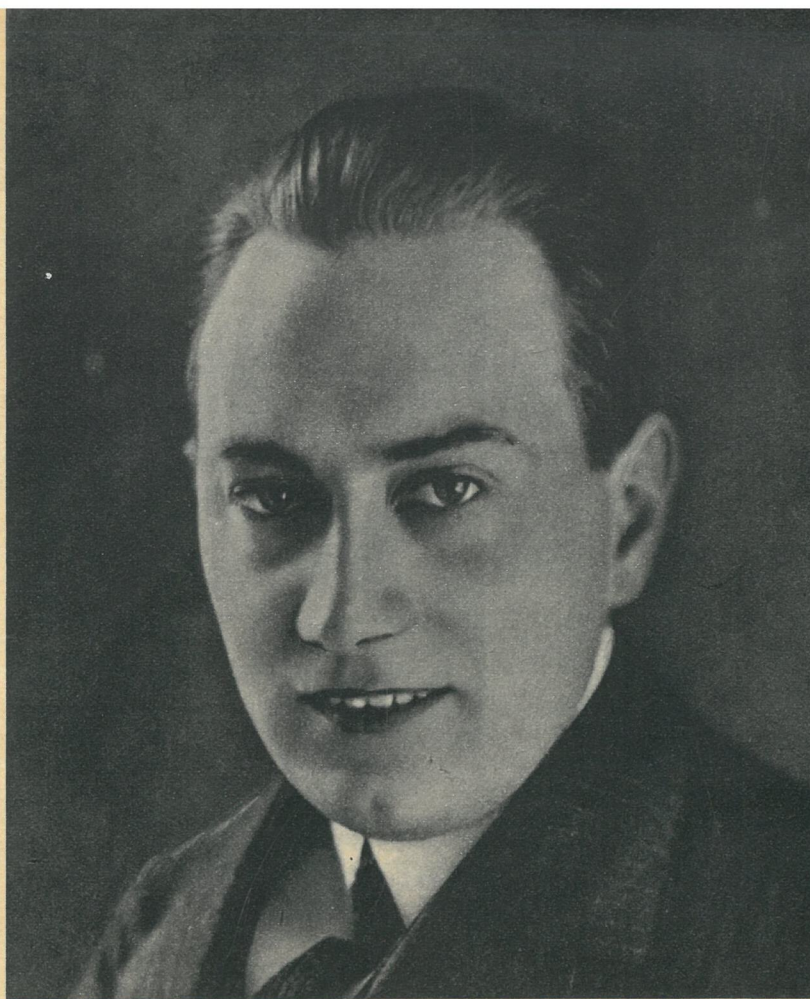
Paa samme Maade gør Dr. Schmidt Rede for talrige andre Undersøgelser over Alkoholens og Blodets indbyrdes Forhold under de forskellige Betin-gelser, altsammen i den Hensigt videnskabeligt at skaffe Bund under Antagelserne og Iagttagelserne.

Større Interesse for almindelige Læ-sere knytter sig imidlertid til Dr. Schmidts Betragtninger over »Mennesket og Alkoholen« i Bogens Indled-ning. Max Schmidt skriver:

— Saa langt tilbage som Menneske-livets Historie rækker har Alkoholen været kendt. Hvor Mennesker har le-vet i et Samfund, har de kendt Alko-holens stimulerende og skadelige Virk-ninger. At skrive Alkoholnydelsens Historie vil være det samme som at skrive den menneskelige Kulturhisto-rie. Mangfoldige er de Omraader, hvor Alkoholen har spillet en Rolle for Samfunds og Nationers Velfærd, og saa længe der eksisterer Mennesker, vil Alkohol formentlig være i Stand til overfor enkelte Individuer at gribe dybt ind i hele deres Tilværelse og Leve-maade.

Senere staar der:

— Mens den fulde Mand for en Menneskealder siden var et dagligdags Syn i Gadelivets Billede, der ikke paa-kaldte anden Opmærksomhed, end den som Gadens løse Ungdom fandt for-nøden at skænke ham, betyder en beruset Mand nu om Stunder paa Grund af den stærkt forøgede og komplicerede Trafik en Fare ikke alene for sig selv, men ogsaa for andre i Trafiken del-tagende. Tidligere var en beruset, naar blot han kunde stavre alene hjem eller



af forstaaende Mennesker støttes af Sted, uden synderlig Gene, desuden et dagligdags Syn. Hans Rus havde ingen anden Betydning end den, den havde for hans egen Person. Nutildags bety-der en fuld Mand i Gadebilledet, at hurtigt kørende Trafikmidler er nødt til at vise Hensyn til hans usikre Gang med eventuel hurtig Opbremsning ved uventede Bevægelsesudslag, og med den nuværende Trafikintensitet bety-der enhver pludselig og uventet Standsning af Trafiken et Faremoment — ikke alene for de i Standsningen fra første Færd Implicerede, men i lige saa høj Grad for andre Trafikerende.

Ganske særlig Betydning har det imidlertid, naar den Alkoholpaavir-kede selv fører et hurtigtgaaende Tra-fikmiddel. Ved sværere Rus vil Tra-fikken og selve Behandlingen af Tra-fikmidlet ofte frembyde saa store Van-skeligheder, at Kørslen bliver kort, men undertiden kan der alligevel her-ved afstedkommes betydelige Skader.

Netop paa dette Punkt vil den lettere Alkoholpaavirkning vise sig skæbnessvanger. Den Alkoholpaa-virkede er i og for sig i Stand til at haandtere Trafikmidlet og maa-ske i Stand til i nogen Tid at køre tilfredsstillende, men overvurderer let sin egen Færdighed, overser

Fortsættes Side 700



ALTID KLART OVERBLIK

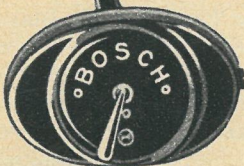
ogsaa i Regn og Slud opnaas kun med en effektiv Visker, saaledes at man altid har klart Overblik. En Visker, der arbejder uregelmæssigt eller er i Uorden, skal man udskifte med en elektrisk Bosch Visker – den arbejder paalideligt med samme rolige og regelmæssige Hastighed og renser Vindspejlet effektivt.

Gør som de fleste Taxachauffører allerede har gjort – udskift Deres Visker med

BOSCH
elektriske
VISKER

Pris: Kr. 29.-

A/S Magneto, Jagtv. 155, Kbhvn. N.
Generalrepræsentanter
for Robert Bosch A.-G., Stuttgart



Verden rundt

Motors UGE-JOURNAL

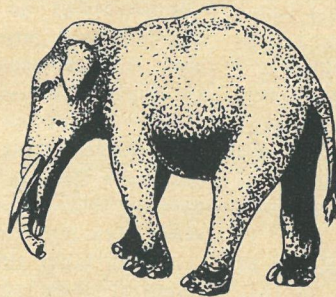
Hvad den amerikanske Automobilist maa betale i Skat.

Gennemsnitligt beregnet maa den amerikanske Automobilist aarligt betale to Ugers Løn i Ekstraskat til en ny Motorskat, der for nylig er paalagt Automobilene i Amerika! En Undersøgelse af Lønninger og Skatter, som er foretaget af Petroleum Industries Committee anslaaer godt Halvdelen af samtlige Automobilisters aarlige Indtægter til 1500 Dollars (ca. 6825 Kr.) og derunder.

Da den gennemsnitlige Ugeløn ifølge den officielle Statistik ligger mellem 25 og 30 Dollars (ca. 114—137 Kr.) og den aarlige Ekstraskat paa hver Vogn gennemsnitlig andrager ca. 56 Dollars (ca. 225 Kr.), maa følgelig hver Automobilist gennemsnitligt betale 12 Dages Arbejdsfortjeneste aarligt til Ekstraskatten, altsaa ca. 228—274 Kr.

De ældste Veje.

Det er en besynderlig Kendsgerning, at de ældste Veje i Verden ikke er anlagt af Mennesker. Uendeligt længe før Romerne byggede Verdens første virkelige farbare Veje, havde Elefantefne i Central-Afrika skabt mægtige Trafikaarer. Disse Elefantveje løber milevidt gennem uudforsket Land og er i Aarhundreder blevet benyttet af de Indfødte. Vejenes Bredde er stærkt varierende, paa nogle Steder ikke mere end 1 Meter, men andre Steder tilstrækkelig til, at



mindre Køretøjer let kan passere. At Elefantvejene maa være meget gamle, ses deraf, at de paa Steder, hvor de gaar over Klippegrund, bærer Spor af tallose Elefanter Slid gennem Tiderne.

Der findes Hovedveje, som forbinder Elefanternes Yndlingsopholdssteder med hinanden. Her og der krydses Hovedvejene af Biveje og mindre Stier, men aldrig tilfældigt, altid i en bestemt Hensigt. Vejene kan føre til en Flodovergang, aabentliggende Pladser i Urskoven eller forbinde et Distrikt i Landet med et andet. Elefanterne synes at være lige saa fortrolige med deres Vejnet, som Mennesker kender Gader og Veje i Byer og Lande.

Ikke alene ved de vældige Dyr, hvor deres Hovedveje fører hen, men forstaar ogsaa gennem Biveje og Stier at finde den korteste Vej til disse. Ofte er disse Elefantveje af udmærket god Beskaffenhed og slet ikke saa »bumpede«, som man maaske kunde tænke sig.

Engelsk Godgørenhed.

Universitets-Hospitalet i London beder alle Automobilister og Motorcyklister skænke Hospitalet deres gamle, opslidte Dæk. Indtægten ved Salget vil blive benyttet til Udvidelse af et Børnehjem.

Seks Generationer.

Det bekendte franske Industri-Dynasti Peugeot indbød for nogle Dage siden Foreningen af franske Automobilingeniører og Foreningen af Jernbaingeniører til et Besøg paa Fabrikkerne. Da Peugeot-Fabrikkerne ligger 480 Kilometer fra Paris, ved den schweiziske Grænse, foregik Rejsen for Peugeots Regning i et Særtog.

Til Ære for de Indbudte var Ekstratoget et Motortog, sammensat af lutter Pullman Vogne af sidste Strømlinie-model med airkonditionerede Salonkupéer, der naturligvis var udstyret med alle tænkelige Bekvemmeligheder. Tre forskellige Jernbaneselskaber, Staten, Østbaneselskabet og P. L. M. Selskabet havde stillet deres allernyeste Vogne til Disposition for Togets Sammensætning.

Fortsættes Side 698



Paa en Biltur i Schweiz saa et Medlem en Dag i Zürich en Lyskurv, hvorfra han tog et Par Billeder, hvoraf vi gengiver ovenstaaende; den har den Fordel, at man kan se, naar den er ved at gaa fra grønt til rødt og omvendt, saa man kan afpasse sin Fart, inden man naar Krydset.

TO SPØRGSMÅL

Hvis en Brevkasse fandtes i »Motor«, vilde jeg spørge: »Hvorledes kan det forsvares, at en af Danmarks bredeste Landeveje, Gl. Køgevej, nogle faa Hundrede Meter før den ender ved Valby, snævres ind til ca. Halvdelen af sin Bredde samtidig med, at de stærkt trafikerede Cyklestier paa begge Sider ledes ud i Kørebanen? Hvem har Ansvaret for denne »Rottefælde«s Indretning?»

Efter mit Skøn kunde Cyklestierne uden særlig stor Bekostning føres lige ud og et alt for stort Faremoment være fjernet.

Endvidere har jeg Lyst til at spørge: »Hvorfor ophører man med Lydsignaler ved Jernbaneoverskæringer, saa snart Lyssignalerne træder i Funktion?»

Thi synes det for menneskelig Forstand, at »baade og« var bedre end »enten eller«. Hvis en Motormand med stænket Vindspejl, Solen blændende langt nede, forude i Færdselsretningen »overser« Blinklyset, var der dog en Mulighed for, at hans Øre kunde opfangne Lydsignalet.

Medlem Nr. 715.

Vi er fuldstændig enig med vort Medlem om det første Punkt. Hvad Lydsignalerne angaar, skal vi vende tilbage til dette Spørgsmaal.

Red.

I »Motor« har Redaktør Boesgaard skrevet, at Færdselspolitiet ikke tager det saa højtideligt med Hastighedsoverskridelser paa fri Vej. Det faar mig til at tænke paa, at det aabenbart ikke er hele Færdselspolitiet, der har denne Opfattelse. Den 10. August foranstaltedes der nemlig Hastighedskontrol paa Kongevejen, »Hovedvej Nr. 3«, fra Brønsholm til Kvistgaard (27—36 km), og ifølge »Hørsholm Avis« noteredes der i Dagens Løb ca. 50 Biler, som kørte med en Hastighed af 70 til 90 km/T.

Er Tidspunktet forøvrigt ikke snart kommet til at søge fjernet disse 20-km Tavler ved de med Blinklys sikrede Jernbaneoverskæringer? Blink maa jo dog sidestilles med Bom, og der er jo ingen, der kræver 20 km Fart ved de med Bom forsynede Overskæringer. I denne Forbindelse kan jeg meddele, at Færdselspolitiet med Held arbejdede ved Hillerød, hvor Gribskovbanen skærer Hovedvej Nr. 6 Søndag den 8. August, og Forsøget vil jo sikkert blive gentaget!

Med Højagtelse

Torben Løve.

Vi kan ikke med vor bedste Vilje se, at en Bilist, der kører med 90 km Fart kan beklage sig over at blive noteret. Hvis Færdselspolitiet ikke noterede for saa store Overtrædelser, vilde det utvivlsomt blive betegnet som grov Pligtforsømmelse. Vi kan ikke paa nogen Maade gaa ind for, at man skal have Lov at bryde Lovene, men F. D. M. arbejder med Liv og Sjæl paa at faa dem gjort bedre.

Red.

ANONYME INDLÆG

Da vi i den sidste Tid har modtaget enkelte anonyme Indlæg, skal vi meddele vore Læsere, at vi ikke optager saadanne. Vi optager ganske vist Indlæg undertegnet Medlemsnummer, men i disse Tilfælde er Indsenderen Redaktionen bekendt.

RED.

Amtsvevinspektør Milner ved Bornholms Amts Vevinspektorat har i Anledning af vor Artikel i »Motor« Nr. 35 om Vejenes Afmærkning meddelt, at der forlængst er bestilt Vejvisere af den rød-hvide Type til Opstilling i samtlige Sognekommuner paa Bornholm. Alene den Omstændighed, at Leverancen trækker noget i Langdrag, har bevirket, at Opstillingen ikke allerede har fundet Sted. Nu sker det imidlertid i Løbet af kort Tid, og derefter vil saavel Amtsveje som Biveje paa den smukke Ø være forsynet med de nye Vejvisere.

For at naa dette Maal har Amsraadet ydet et Tilskud til Sognekommunerne paa en Fjerdedel af Udgifterne til Vejvisernes Anskaffelse og Opstilling. Det vilde være særdeles glædeligt, om dette gode Eksempel fra Bornholms Amts Side maatte medvirke til, at ogsaa andre Amter hjalp Sognekommunerne til en god Løsning af dette for Trafiken saa vigtige Spørgsmaal.

Direktør Røgind paa Rejse

Lejrpladserne er uhyre populære blandt vore Medlemmer, og det er derfor en særlig Glæde at meddele, at Direktør Røgind i denne Maaned tager til Thurø og Flensborg Fjord for at se paa nye Lejrpladser.

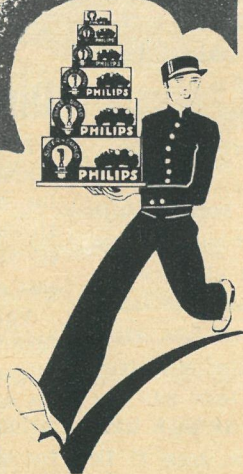
Ved samme Lejlighed vil Direktøren føre Forhandlinger i Nyborg angaaende Til- og Frakørselsforhold ved Færgerne og benytte Lejligheden til at bese en Række andre Forhold af Interesse for alle Motorkørende.

Hvad koster en Camperingsvogn?

Et af vore Medlemmer har sendt os nogle Oplysninger om Omkostningerne ved Indretning af en Camperingsvogn. Vort Medlem købte et gammelt Chassis af en Buick-Model 1923. Paa dette Chassis byggedes af Masonite udvendig og Krydsfinér indvendig et Karosseri med Køjeplads til fire Personer. I Vognen er der yderligere Plads til Spisebord og Køkkenbord. Omkostningerne ved Indretningen af Vognen blev ca. 1000 Kr.

Vort Medlem har haft dette Køretøj med paa en Tur i Tyskland, hvor han har haft megen Glæde af det, baade fordi Turen blev billig, og fordi det var muligt at slaa sig ned saa at sige, hvor man lystede. Vognens Egenvægt er 640 kg., og den aarlige Skat er saaledes 70 Kr.

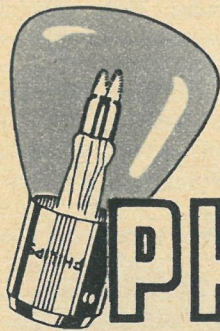
Det gule Lys



Bedre Lys – større Sikkerhed

Den gule Lyskegle fra Philips Gullys Autolamper skærer gennem Mørke, Taage og Regntykning, blænder mindre end klare Lamper, giver Tryghed ved Rattet og større Sikkerhed ogsaa for andre Vejfarende.

Kør med Philips Gullys og anbefal andre det samme.



PHILIPS AUTOLAMPER

Fortsat fra Side 696

Da Toget kørte ind paa Fabrikernes Jernbanespor, blev det modtaget af Dynastiets øverste Chef, Robert Peugeot, der som Vært præsiderede ved en elegant Frokost paa Fabrikernes eget Hotel. Dette Hotel er udelukkende bygget til Brug for Fabrikernes Gæster og er overmaade luksuriøst indrettet. I Automobile blev Gæsterne derefter kørt rundt til de forskellige Afdelinger paa det vældige Fabriksterræn. I Øjeblikket fabrikere Peugeot 3 forskellige Automobilmodeller, og Fabrikens Produktion er den andenstørste i Frankrig, kun lidt mindre end den største.

Peugeot-Fabrikerne indtager en Særstilling derved, at de har været paa samme Families Hænder i 6 Generationer. Grundlagt i 1734 af Jean Pierre Peugeot med Fabrikation af Værktøj, er de uafbrudt gaaet i Arv fra Fader til Søn. Cykler blev taget op til Fabrikation i 1885 og 1889 præsenterede Fabrikerne deres første Automobil, hvis Navn blev fastslaaet ved en Række straalende Sejre i Automobilvæddeløb.

Fabrikerne beskæftiger nu ca. 12.500 Arbejdere, for hvilke en hel Villaby er rejst med særlige Boliger for ugifte, Biblioteker, Sportspladser, Svømmebassin'er, Hospitaler etc. Inden for en Omkreds af 16 Kilometer ligger der yderligere seks andre Peugeot-Fabriker, der fremstiller Motorcykler, Cykler, Værktøj og Landbrugsredskaber.

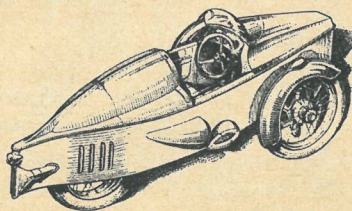
Efter Besøget paa Fabrikerne blev Gæsterne modtaget i Peugeots Hjem, hvor Fabrikens eget Orkester, sammensat af 140 Arbejdere, gav en Koncert. Mellem Orkestermedlemmerne vakte især et Medlem Opmærksomhed, idet han var den Trompeter Sellier, der den navnkundige Efteraarsdag i 1918 paa General Foch's Befaling blæste:

»Stands Ilden!«

det Signal, der gjorde Ende paa fire Aars frygtelig Verdenskrig.

Paa Tilbagereisen til Paris satte Motortoget Hastighedsrekord med en Gennemsnitsfart af 115 km i Timen.

Motorcykle eller Bil?



Billedet viser en tysk Model til et 3-hjulet Køretøj, hvis Drivkraft er en 1-cylindret 2-Taktsmotor. Karosseriet minder baade om en Motorbaad og Flyvemaskine. Hvor billigt denne »Kleinwagen« kan fremstilles og med hvilke Driftsomkostninger, den

kan køres, er endnu et Spørgsmaal, men Opfinderen regner med, at den har en stor Fremtid for sig.

Hastighed og Distance.

Den nærmeste Fiksstjerne, der kan ses fra vort Land, er saa umaadelig stor, at den Lyskraft er 26 Gange saa stærk som Solens!

Men den er saa langt borte i Verdensrummet, at dens Lys bruger 8½ Aar om at naa hertil, skønt Lyset bevæger sig med en Hastighed af mere end 300.000 km i Timen!

Stjernen hedder Sirius, og dens smukke Straaleglans ses om Foraaret og Efteraaret lavt i Horisonten.

Intet Reglement uden Undtagelser.

Fængselsinspektøren til en nyankommen Fange:

»Vi plejer her at lade vore Fanger beskæftige sig med det samme Arbejde, som de er vant til. Hvad er Deres Profession?«

Fangen: »Chauffør!«

Bussernes By.

Londons Gader befares hver Dag af 6000 Motoromnibusser. Bussene er ikke som i København kommunale, men drives af store, private Selskaber, der ofte ligger i »Krig« med hinanden til Glæde for Passagererne, der i saa Fald lukrerer af lave Takster.

Undervisningen maatte afbrydes —

Kørelæreren: »Hvad ser De nu i Vindspejlet?«

Den kvindelige Elev: »Aah, fy dog! Hvorfor har De ikke fortalt mig det før? Der sidder en stor, sort Klat paa min Næse!«

Neapel. Der gaar to Veje, der er lige lange, og da vi skal over Rom tilbage, prøver vi dem begge, men jeg anbefaler som F. D. M. den vestligste som den smukkeste, — stor Forskel er der ikke. Ovenfor Neapel gør vi Holdt et Øjeblik for at orientere os lidt over Byen fra oven og hilse paa Vesuv.

Nu frisk Mod, — Neapel er heller ikke nogen Landsby, og vi skal finde Fru Dot. Jørgensen's Pension paa Via Caracciolo. Allerede nu har vi gjort den Erfaring, at Folk, der taler tysk, af sig selv tiltaler os paa tysk, og gør de ikke det, er det omsonst at spørge, om de kan, men vi har jo ogsaa hørt saa meget italiensk, at dersom vi blot kunde huske noget af det, kunde vi en hel Del, hvorfor vi vælger at simulere, som om vi kan. Vi kører op langs Fortovet, sætter et spørgende Ansigt op og spørger en mørk, solbrændt, pæn Herre om Vej til Via Caracciola — udtaler det efter vor Erfaring, som man skriver det, — men det er ganske tydeligt, at han ikke kan italiensk, skønt han i høj Grad ligner en Indfødt, — vi prøver igen, men nej, saa prøver vi at stikke ham det ud paa Tryk. — Ah, Via Karatsia, — med en ordentlig Rivning paa Krat, — og saa løstes hans Tungen Baand, og vi konstaterede, at baade vidste han, hvor det var, og fortælle det kunde han ogsaa, men hvad han sagde, blev aldrig opklaret. Vi tog vort allervenligste Smil paa og nikkede til ham for saa

bare at køre i den Retning, han pegede. Da vi havde kørt lidt, gentog om trent det samme sig, blot med den Forskel, at nu rullede jeg Tungen sammen for at rive et Via Karatsia ud, og virkelig, Manden forstod det, og nu kom der en lige saa lang Forklaring og Pegen i samme Retning, alt imens jeg nikkede og gentog: — si, si, og med et elegant »grazie, — buon giorno, Signore« fortsatte vi, til vi gættede paa, at nu skulde vi vist snart til højre. Og saa samme Forestilling, hvor jeg dog i Ordstrømmen opfattede et: la Mare, som jeg vidste betød Havet. Jeg nikkede igen og kom med mit: Ja, ja, Tak, — Farvel, min Herre, og saa blev vi ved ned til Havet, og om til højre, men Skiltene var ikke rigtige endnu. Men henne i Svinget stod en af de mange elegante, hvidklædte Politibetjente, — hvid fra Tropehjelms Handsker og Sko undtagen Hjelmens grønne Underside, og med deres gratiøse Danserinde-Bevægelser kan Synet faa selv den mest forvildede Turist i godt Humør. Jeg nærmede mig med Fascisthilsen og rev mit: Via Karatsia af, — han smilede overbærende fra sit høje Stade og gennemskuede sikkert, at her var Ordene spildt, eller rev jeg ikke nok af, — jeg ved det ikke, men han pegede blot, og det forstod man jo det hele af. Vi kørte saa forbi en pragtfuld Plads med Palmer og blomstrende Nerier, og da Husrækken begyndte igen, stod der: Via Caracciola, og ved Nr. 15 »Pensione

Fortsættes næstsidste Sid,

Stort Udvalg af gode, brugte Automobiles

CHEVROLET — BUICK — OPEL
FORD — BEDFORD — PLYMOUTH

Garanti

Saafernt en hos os købt brugt Person- og Lastvogn ikke er helt tilfredsstillende, kan den ombyttes inden 8 Dage.

F. Bülow & Co.
Toldbodvej 6 Telf. 1720

**Willys-Overland
Whippet Willys-Knight
Reserve dele**

HOVEDDEPOT FOR DANMARK
Stort Lager af Dele til alle Modeller indenfor Willys Overlands Fabrikata

H. H. KJÆRULFF & SØN
Brogaarden — Aalborg — Telf. 3980 - 3981

Ødelæg ikke Køreturen



men lad os undersøge Deres Dæk engang imellem.

Kør ind til os en Dag og tal med os om det.

Husk! Vi opskærer Bremseriller paa tværs af Dækkene.

100 %/0 Bremseevne.

EMIL PETERSEN

Vulkaniseringsanstalt

VODROFFSVEJ 38 - Tlf. C. 12671

Indreg.

**ZEBERG's
Maatter
luner**

MANILA-VELOUR 1 cm tyk
KOKOS PLYDS 2 1/2 "

"BIL-MAATTER"
v. Aage Zeberg
Grundl. 1923 C. Plougsvej 6
København V. (nær Forum)
Telefon Eva 722

Varemærke
Alle Modeller
Forl. Prislister
LAGERBESØG ANBEFALES

Husk vor Special-Afdeling for
VOGNMANDSMAATTER
til saavel Person- som Varevogne. Provins-Vognmænd bedes inds. Papirmodel. - Omg. Levering.

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/S

Salgskontor: C. 15625

Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25

Værksteder og Reservedele

Enghavevej 76. C. 14947. Eva 3346

Gør Vognen Dem graahaaret?
Brug



FOGA
Auto Polish
JOHANNES FOG & CO.
København K.

— ANNONCEN skal staa i MOTOR. Danmarks mest læste Motorblad.

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

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

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.

Esbjerg
Brødrene Harborg
 Skolegade 79 Tlf. 2410-2411
 Aut. General Motor Forhandler

Fredericia
Petersen & Madsen
 Aut. G. M. Forhandler
 Vesterbrogade 5 — Tlf. 1028 — 1328
 1ste Kl.s Værksted — Vulkanisering — Garager

Give
Give Autoværksted. Telefon 55.
 Moderne Autoreparation af alle Mærker.
 Autovask og Højtryksmøring. Originale Re-
 servedelev. Benzin, Olie og Gummi. Havare-
 rede Vogne afhentes. Elvin Færgemann

Haderslev Telf. 649 - 955
R. F. HESSELBERG - Storeg. 14 - Gravene
 Autoriseret Forhandler af
Chevrolet - Vauxhall - Bedford - Opel
 Sprøjtelakering. 1ste Kl.s Reparationsværksted
 Stort Lager af originale Reservedele

Jylland

Herning
HERNING MOTORCOMPAGNI
 Telf. 642 - 643

Horsens
Peter Ernst
 Aut. G. M. Salg & Service
 CHEVROLET - VAUXHALL - BEDFORD -
 Set. Helenevej Telefon 2220

Horsens
Garagekompagniet
 Levysgade 8
 1ste Kl.s Automobilværksted
 Tlf. 1563 Svarer Dag og Nat Tlf. 1563

Silkeborg Tlf. 1190 - 3 Lin.
A/S Silkeborg Motor Co.
 Chevrolet - Opel - Blitz - Vauxhall - Bedford
 Byens ældste og største Reparationsværksted
Autohjælp Dag og Nat
 Stort Lager af originale Reservedele

Varde
Vestjydsk Automobil-Lager
 Sønderport Tlf. 460 - 461
 1ste Klases Reparations-Værksted
 CHEVROLET Stort Lager
 BEDFORD af orig. Reservedele

Vejle Telefon 34
MALTE VESTERGAARD & CO. A/S
 OPEL - PONTIAC - BUICK - BLITZ
 Originale Reservedele
 Tilbehør - Gummi - Benzin - Olie
1. Kl.s Reparationsværksted
 Moderne Service Station

Vejle
Jensen Aagaard Telefon 448
 Karosserifabrik
 Opretning og Svejsning af Plader i Skærme
 og Karosseri

Vejle Tlf. 559-560
Martin Kjør
 Aut. Forhandler af:
 Chevrolet - Bedford - Vauxhall
 Byens største og mest moderne Værksted
 Ducolakering - Stort Lager af orig. Reservedele

Sjælland

Holbæk Telefon 33
Snertinge Telefon 5-135

 Buick Chevrolet G. M. C.

Klippinge Tlf. 37
Hans Nielsen
 Autoriseret
 General Motors Forhandler

Næstved Tlf. 1520
Chr. Rahbek
 Forhandling og Specialværksted
 for General Motors Vogne
Stort Lager af brugte Vogne

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.

Slagelse
Slagelse Motor Compagni A/S
 Telefon 132
 (2 Linier)
 Autoriseret Forhandling 

Vordingborg Tlf. 343
H. P. Hansen
 Autoriseret Chevrolet og Opel Forhandler
 Moderne Reparationsværksted
 og Vulkaniseringsanstalt
Benzin - Olie - Gummi

Fyn

Odense
Autogaarden
 V. Holm Jensen
 Autoriseret General Motors Forhandler
 Stort moderne Værksted
 Vesterbro 45 Telefon 999

Svendborg Tlf. 786 - 808
HOLGER DAU
 Specialværksted
 for alle General Motors Vogne

Overlæge, Dr. Max Schmidt om Mennesker og Alkohol

Fortsat fra Side 695

Risikomomenter ved komplicerede Trafiksituationer eller føler sig paa Grund af den ved Alkoholnydelsen fremkaldte Eufori fristet til at sætte Farten op over det sædvanlige og forsvarlige Tempo. Erfaringen har navnlig i den sidste halve Snes Aar i høj Grad dokumenteret dette Risikomoment og i de forskellige Motorlove fastsat Straffe for at føre Motorkøretøj i spirituspaavirket Tilstand.

Herved er Retspsykiatriens Opgaver overfor Vurderingen af Alkoholpaavirkede Personer i høj Grad ændret, saaledes at det nu i langt det største Antal Tilfælde er Vurderingen af den *lette* Alkoholpaavirkning, der kræver et lægeligt Skøn. Det følger heraf, at Lægeundersøgelsen i saadanne Tilfælde maa fremdrage og lægge Hovedvægten paa andre Fænomener end dem, der tidligere var afgørende for Bestemmelsen af Rusen. Helt nye Metoder har maattet tages op, *herunder Paavisningen af Alkohol i Blodet.*

I sin Bog, praktisk talt fra Side til Side, diskuterer Dr. Max Schmidt Blodalkohol-Koncentrationens Anven-

delighed og Værdi, og fastslaar, at Metoderne til Blodalkohol-Koncentrationens Bestemmelser er tilforladelige og Resultaterne brugelige. Men føjer til, at der ikke er Enighed om, hvilken Betydning man kan tillægge en funden Alkoholkoncentration i Blodet. Navnlig er Menerne delt, hvad angaar det Spørgsmaal, om der til en *bestemt Alkohol-Koncentration* altid svarer et *bestemt klinisk Billede.*

Dr. Max Schmidt forsvarede sin Disputats forrige Torsdag. Han har iøvrigt allerede i Indledningen til Disputatsen bebudet en Fortsættelse af sine »Studier over Rusen«.

Es.

Til Italien

Fortsat fra Side 699

Scandinavia«. Vel nok herligt. Værelse med Altan paa 4. Sal, kun med Vesuv, det blaa Hav og Capri som Genboer.

Allerede Kl. 8½ til 9 er der mørkt som hos os imellem Kl. 11 og 12 Aften, og hjemme er Solen endnu ikke gaaet ned, men vi nyder Cigaren og Tilværelsen paa Altanen, medens vi ser ind over den oplyste By med Castellamare og Sorentos flimrende Lys paa den anden Side Bugten, medens Flagermusen hvirvler lydløst tæt forbi paa sin vilde Jagt, og Vesuv med korte Mellemlum sender sit lyserøde Skær mod den mørke Himmel. Fru Jørgensen, der er fra Vejle, kender Danskerens Trang til Lys og Luft og formaner os til at lukke Tremme-Skodderne, forinden vi gaar i Seng, for at Morgensolen og Varmen ikke skal vække os for tidligt.

Søndag Morgen valgte vi Pompeji og Kysten fremfor Capri, da der nok var mindre Trængsel paa Baadene en Hverdag. — Ogsaa til Pompeji er der Autostrada, men nu kendte vi jo Rumlen med de ni Fingre i Vejret for at betegne Vognens Hestekræfter, og saa bare betale det, der stod paa Billetten, — og at ritorno betød retur, kunde vi ogsaa nok klare.

Pompeji er jo ogsaa en Oplevelse, der er værd at tage med, at gaa i de to Tusinde Aar gamle Gader, uden at man behøver at drage Ægtheden i Tvivl, at se Teatre, Templer og Torvet.

Vi kørte saa over til Salerno, en By paa Sydsiden af den Halvø, der danner

Bugten ved Neapel, og herfra slyngede Vejen sig paa Bjergsiden langs Havet igennem Appelsin- og Citronhaver til den lille, henrivende By Amalfi og videre til Sorentos berømte, maleriske Idyl. Vi slukker Tørsten i en Natur-Orangeade, medens vi betragter de Gamles brogede Folkedragter, inden vi fortsætter over Castellamare tilbage til Neapel.

Opel'en har nu fra Viborg og hertil skubbet 3,020 km Vej væk under sig, og skønt aldrig træt faar den i Dag Lov at hvile, medens vi med Damper Kl. 9 tager til Capri, og havde jeg ikke før villet indrømme min Kone, at Havet her skulde være mere blaat end andre Steder, maatte jeg overgive mig. De blanke Dønninger kunde endog vise sig helt mørk marineblaa.

Baaden gik ind til Sorento uden derfor at lægge til. Hotelkarlene hentede Gæsterne i Baade, — men i Vandet boltrede Drengene sig, og smed man en Mønt, var de ikke sene til at dykke ned og indhente den, inden den naaede Bunden, viste den triumferende frem, inden den blev puttet i Munden, parat til den næste. Ved Capri lægger Baaden først til og sætter Rejsende af, men Størsteparten bliver ombord for at tage ud til den berømte blaa Grotte, og her udenfor ankrer Skibet op, og 20-30 Smaabaade lægger op paa Siden og afhenter hver kun 2 Passagerer, fordi man igennem Grotten Aabning maa lægge sig helt ned paa Bunden, medens Føreren haler den igennem.

(Fortsættes).

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 Automobile, der staa 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!

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 27. September 1937

Afgang fra Faaborg:

9³⁵ 13³⁰ 19³² 22^{35*} 21^{7**}

Afg. fra Mommarmark:

7⁵⁰ 11⁵⁰ 15¹⁰ 21⁰⁵

*) Kun Søn- og Helligd.

**) Kun Natten efter Hverdage

Plads til 25 Automobile. Overfart: 1 Time 20 Min. med dobbeltskruet Dieselmotorfærge »Mommarmark«.

A/S Mommarmark Færge

Telefon Tandslet 7824. Telefon Faaborg 11

Telegram-Adresse: »Fyensfærge«.

Hovedkontor: Mommarmark.

KALVEHAVE—KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ulfesund).

FARTPLAN Fra 27. Sept. 1937.

Afgang fra Kalvehave:

6³⁰ 7⁰⁰ 7³⁰ 8⁰⁰ 8³⁰ 8^{50**} 9⁰⁰ 9³⁰ 10⁰⁰

10¹⁵ 10⁴⁵ 11⁰⁰ 11³⁰ 12⁰⁰ 12³⁰ 13⁰⁰

13³⁰ 14⁰⁰ 14¹⁵ 14³⁰ 15⁰⁰ 15³⁰ 16⁰⁰

16⁴⁵ 17¹⁵ 17⁴⁵ 18^{00**} 18²⁵ 19⁰⁰ 19^{25*}

19^{30**} 20⁰⁰ 20²⁰ 21⁰⁰ 21^{45**} 22⁰⁰

23⁰⁰ 23³⁰ 0¹⁰ 0^{50***} 2^{00***}

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

***) Kun Natten efter Søn- og Helligdage

Alle Ture fra Kalvehave og straks tilbage

fra Koster. — Ekstratur om Natten skal

bestilles inden Kl. 23⁰⁰.

Bemærk: Paa Færgen skal Automobile

være bremsede. — Alle Ture udføres med

Færge, der tager 10-11 Automobile pr.

Tur, Plads kan ikke forudbestilles.

Haarbølle-Færgens

Taxter er betydelig nedsatte!

Motorvogne (uden Hensyn til Vægt)

2,50. Motorcykler 1,10. Cykler 0,40.

Passagerer 0,30.

Færgen sejler følgende faste Ture:

Fra Grønsund Kl. 8,45-11,15-13,00-

16,25-18,00-20,45. Fra Haarbølle 10

Min. senere, eller straks paa An-

fordring fra Kl. 7 Morgen til Kl. 23,

dog ikke mellem Kl. 12 og 13.

NAKSKOV—

SVENDBORG

ELLER OMVENDT VIA

LANGELAND

Fra 27. September

Fra Nakskov: 7²⁰ 13¹⁵ *19¹⁰ **19¹⁰

i Svendborg: 10²⁰ 16³⁰ *22¹⁵ **22³⁵.

Fra Svendborg: 8⁰⁰ 14⁰⁵ *19⁴⁰

**20⁰⁰ i Nakskov: 11¹⁰ 17¹⁵ *22⁵⁵

**23¹⁰.

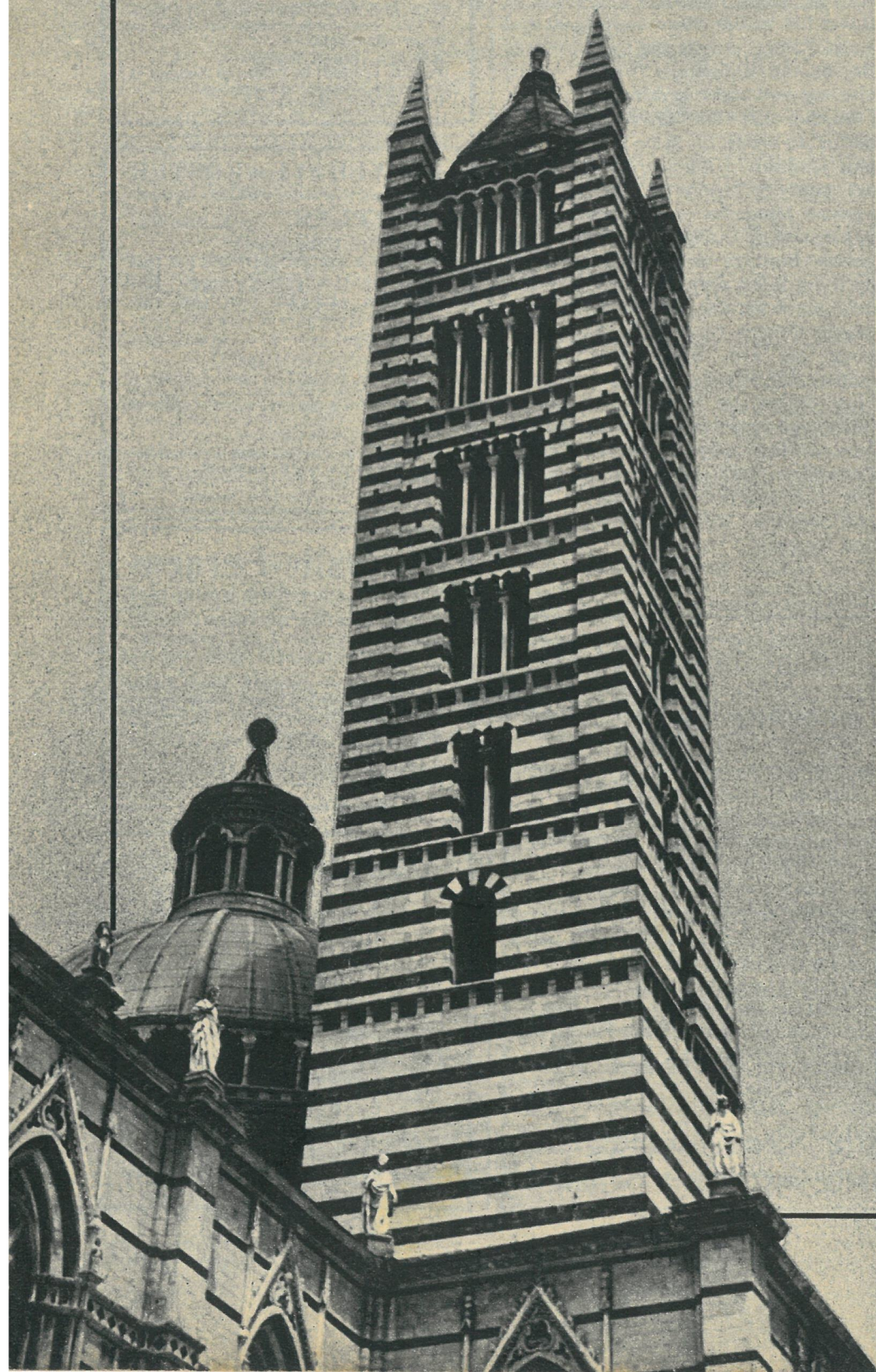
*Hverdage 12/4 - 19/4 1938

** Søn- og Helligdage 12/4 - 19/4 1938.

Hurtigt og billigt!

BESØG

ITALIEN



Gæstfrihedens Land, hvor det gamle og det ny forener sig i en vidunderlig Harmoni. I **Rom** og **Firenze**, i **Genova**, **Milano**, **Venezia** og **Napoli** beundrer man Fortidens Minder og Kunstværker ved Siden af den moderne Tids mest storslaaede Frembringelser og Elegancens mest raffinerede Udtryk.

Benyt Dem af **Turistchecks og Rejseakkreditiver i Turistlire**, som giver Dem en væsentlig Rabat i Vekselkursen.

Hotelbons, Benzinbons og Jernbanereduktioner (50 - 70 pCt.) reducerer yderligere Deres Udgifter ved Rejse og Ophold i Italien.

Oplysninger: ENIT (Den italienske Legations Presseafdeling, København), **Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero**, Via Genova 4, Roma, samt i **alle Rejse- og Turistbureauer.**