

Skift til
Vinterolie!



Hurtigere Start
med



**SINGLE
SHELL**

¹/₅ DANSK-ENGELSK BENZIN OG PETROLEUMS CO.



**M
O
T
O
R**

MOTOR

Nr. 44.30. Okt.
1937. 32. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere
Ugentlig Oplag
28.300 Eksp.
ifølge Dansk
Oplagskontrol

Lyac

STARTBATTERIER

DANSK



ARBEJDE

Fremstillet af:

*Bedste Materialer under
omhyggelig Kontrol og derfor
bedst mulige Fabrikat!*

Har De

Startvanskeligheder?

Bruger Vognen

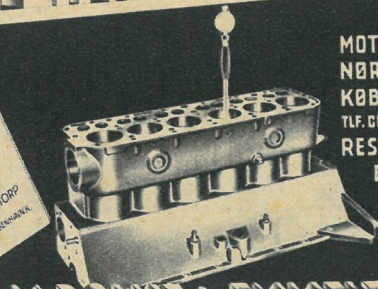
for megen Benzin?



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

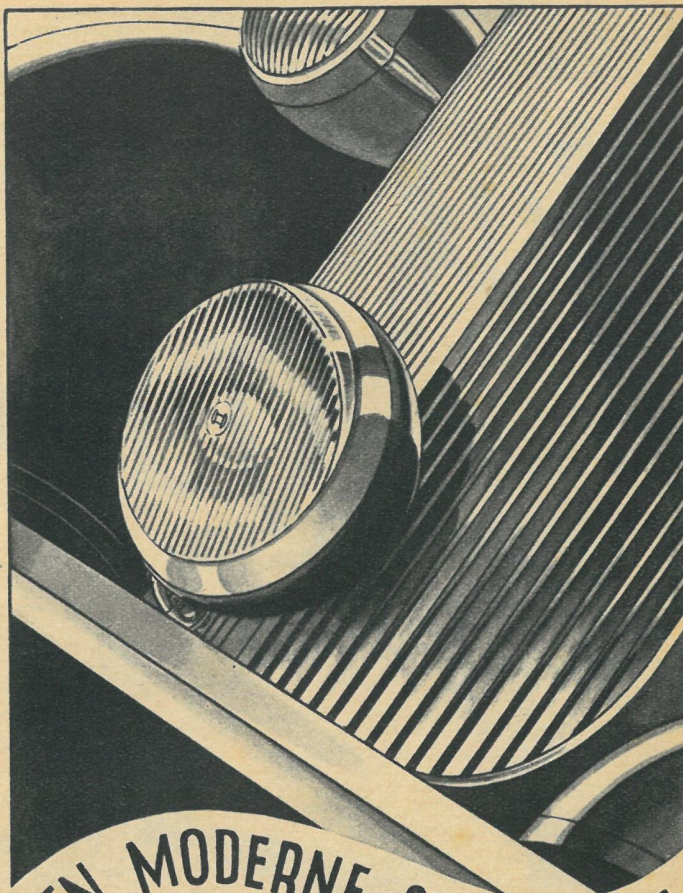
GØRLØV STRANDVEJ 40
TELEFON: RYVANG
3201-3202-4200

CYLINDERUDSLIBNING



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

BÄLKE & EMMELTORP

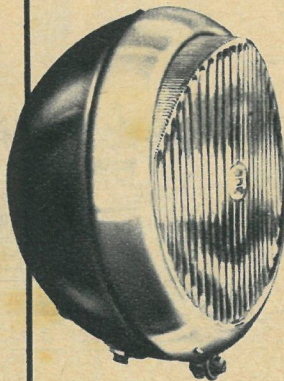


DEN MODERNE SPREDELYGTE

der paa effektiv Maade oplyser
Vejbanen i hele dens Bredde og
giver sikker Kørsel i Kurver.

BOSCH SPREDELYGTE er et
værdifuldt Supplement til Forlyg-
terne og en uundværlig Hjælp i
usigtbart Vejr og Taage.

Bed Deres Forhandler demon-
strere den smukke Projektør for
Dem.



BOSCH
SPREDELYGTE
en Pryd for Deres Vogn

A/S Magneto, Jagtvej 155,
København N.
Generalrepræsentanter
for Robert Bosch A.-G., Stuttgart

Priser fra 25 Kr.



OKTOBER

UGENS EMNER

For og imod Hastighedsgrænsen. — Der er ingen Tvivl om, at Spørgsmaalet om en Forøgelse af den tilladte Maksimalhastighed optager de Motorkørende stærkt, og der er naturligvis heller ikke Tvivl om, at mange venter, at nu vil der endelig være en Chance for at faa den ubegrænsede Hastighed, som man har ønsket saa længe. Skal vi være ærlige, maa vi bekende, at vi ikke tror, at det vil være muligt at gennemføre fri Hastig-

hed i Rigsdagen. Der sker stadig for mange Ulykker, og vi ved jo allesammen, at hvadenten det er rigtigt eller ikke, saa hedder det sig hver Gang, at det er de Motorkørende, der kører for stærkt. Sandheden er naturligvis, at det er et Faatal af Ulykkerne, der skyldes for stærk Fart, men selv disse Ulykker er jo for mange, og efter min Mening lader det sig slet ikke diskutere, at større Fart skaber større Risiko. Det er indlysende, at der lev-

nes mindre Tid til at forsøge at afværge en

Ulykke, hvis det gaar stærkt, end hvis man kører med mere moderat Hastighed. Men derfor maa vi alligevel se ogsaa at fremme Trafiken, at gøre noget for at vi kan følge med i en Verdensudvikling, men først maa vi selv være modne dertil. Det er ikke engang nok, at de Motorkørende tilpasser sig til den større Fart, hele Trafiklivet maa vænnes hertil, andre Trafikanter maa indstille sig paa, at Farten gaar i Vejret. — Naar det er sket, med andre Ord, naar vi allesammen har faaet noget mere Færdselskultur, kan vi drøfte at gaa over til ubegrænset Hastighed.

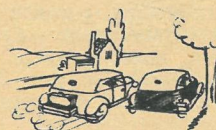


Om »Færdselskultur«

I den Periode, som kommer, og hvor vi velsagtens faar Lov til at køre lidt stærkere, maa vi for Alvor gaa i Gang med Arbejdet paa at skabe større Fordragelighed mellem Trafikanterne. Vi maa for enhver Pris komme ind paa en anden Maade at køre paa. Det kan godt være, at der er nogle, som bliver trætte af bestandigt at høre om Pligter, og Pligter foreholdes jo stadig os, der kører Bil. Men det er berettiget, og vi har Pligter overfor hverandre. Vi maa systematisk — og det vil vi iøvrigt paa anden Maade komme tilbage til — gennemføre et System med det Maal, at Færdslen bliver præget af mere gensidig Hjælpsomhed og meget mindre Rethaveri.

Hvis De kører meget paa Landevejen, saa vil De indrømme, at hveranden Bilist, man overhaler, betragter det som en personlig Fornærmelse, at man kører hurtigere, end det passer ham. De vil indrømme, at maaske ikke hveranden, men alt for mange ligefrem søger at genere den, der vil forbi, hvadenten det nu er ved at køre til, saa Overhalingen forsinkes, eller det er ved at undlade at holde ud i Vejsiden. I begge Tilfælde udvises der en utilladelig Mangel paa Færdselskultur. — Hvor velgørende er Forholdene paa dette Omraade ikke i Udlandet, — et Trut i Hornet, saa svarer den, man vil overhale, og man ved, at han ikke vil genere, men tværtimod at han hjælper med til at gøre Passagen saa lidt farlig som mulig, at han viger ind til Siden.

Paa den anden Side udvises der netop ved Overhaling en grænseløs Hen-



I næste Numer anmeldes Udstillingen i Earls Court i London

synsløshed her i dette Land. Man overhaler uden Hensyn til, om der er modgaaende Trafik, man kiler sig ind mellem Vogne paa den Maade, som Færdselspolitiet med et karakteristisk Udtryk kalder »at lave Saks«. Jeg ved, at Færdselspolitiet har et godt Øje til den Type af Trafikanter, og at der langt hellere skrives ind mod saadanne Folk end mod dem, der kører lidt for stærkt.

Vred Mand!

Jeg havde en vred Mand forleden. Han erklærede, at det var urimeligt, at Forenede Danske Motorejere officielt kunde anerkende det Standpunkt, at Færdselspolitiet havde til Opgave bl. a. at forhindre grove Hensynsløsheder. — Han var vildt opbragt paa Færdselspolitiet, fordi han var blevet skrevet for at tage en Jernbaneoverskæring med 70 km's Fart, skønt der stod 20 km paa Tavlerne. Den Mentalitet maa vi af med. For det første finder jeg det aldeles utilladeligt at køre saa stærkt et Sted, hvor der kræves nedsat Hastighed, for det andet saa vilde det være et sørgeligt Færdsels-



polititi, der brød sig saa lidt om, hvad der staar i Loven, at det tillod saadanne Forseelser. Nu skal jeg aldeles ikke forsøge at spille Uskyldighed og indtage en forarget Rolle overfor enhver, der krænker Tallene i Lovens Hastighedsbestemmelser. Det gør vi jo næsten alle. Men jeg synes ogsaa, at man maa være saa meget Mandfolk, at bliver man taget for en stor Hastighedsoverskridelse, saa

maa man ogsaa tage Konsekvenserne — og det er selvfølgelig helt ved Siden af at lade sin Vrede gaa ud over det Polititi, som er sat paa Vejene for at varetage Lovene. Jeg kan forstaa, at man irriteres over Smaalighed fra Politiets Side, men jeg kan ikke begrive, at voksne, forstandige, i andre af Livets Forhold ansvarsbevidste, dygtige og ansætte Folk gaar i Rette med Politiet for Forseelser af den Art, som jeg be-
 yndte med at fortælle om.



Og nu er vi inde i den Aarstid, hvor man maa erindre de Motor-kørende om:

— at Lygterne bør være i Orden, først og fremmest skal de give tilstrækkeligt Lys, dernæst skal de blænde mindst muligt;

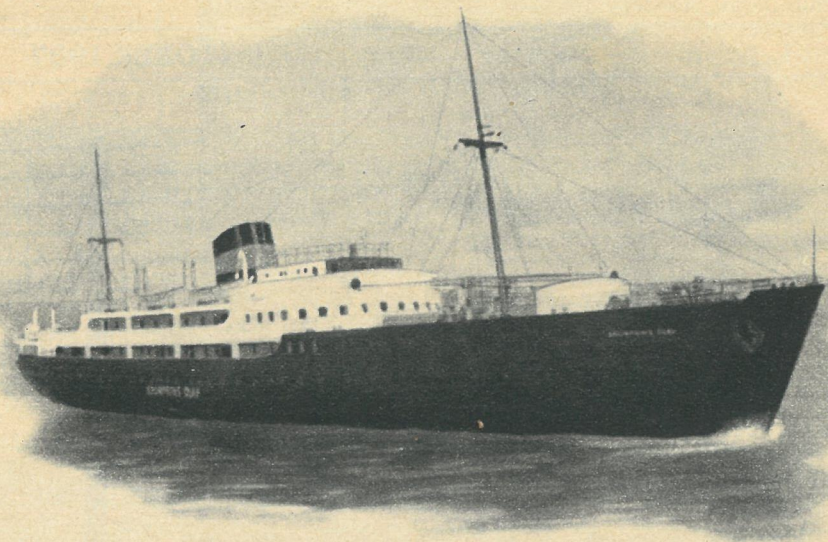
— at Vejene ofte er fedtede, at der hyppigt ligger Taage, og at man ikke kan være forsigtig nok:

Efteraarsføre gør Vejene

farlige - Sæt Farten ned!

Eric Boesgaard.

„Kronprins Olav“ i Fart paa Oslo!



Fra gammel Tid var Rejsen tilsøds den naturlige for Nordens Folk, og i udpræget Grad var dette Tilfældet mellem Norge og Danmark. Lige fra Det forenede Dampskibs-Selskab blev stiftet i Aaret 1866, har Selskabet derfor som en Selvfølge drevet Rutefart paa Norge og opretholdt regelmæssig søværts Forbindelse mellem København og Oslo.

I Tidernes Løb har Selskabet sat en Række nye Skibe ind paa denne Fart, og alle var de paa deres Tid blandt de bedste.

Om Hjulskibet »Christiania« stod der i 70erne Ry, og Opsigt vakte Skibene »M. G. Melchior« og »C. P. A. Koch«, da de gik i Fart. »Kong Haakon« og »Dronning Maud« var saa meget forud for deres Tid, at de i over 30 Aar har været anvendelige under Vilkaar, ingen forudsaa, da Skibene blev konstrueret. Da de blev bygget, var den dengang meget store tyske Turiststrøm til Norge en vigtig Faktor for Ruten, ved Verdenskrigens Udbrud faldt den bort og er ikke siden vendt tilbage. Da de vanskelige Aar, der fulgte efter Krigen, var forbi, genoptog »Kong Haakon« og »Dronning Maud« Oslo-Farten, og ved Hjælp af dem er derefter den Vinterturist-Trafik udviklet, som i en ikke ringe Grad danner Grundlaget for, at D. F. D. S. nu mener, at Tiden er inde til at anskaffe det store nye og kostbare Skib »Kronprins Olav«.

Med dette nye Skib vil ikke alene Vinterturisterne, men ogsaa de ferierejsende om Sommeren og den almindelige rejsende Aaret igennem hur-

tigere og bekvemmere end nogensinde tidligere kunne benytte den gamle Rejsevej tilsøds mellem Oslo og København.

Ad denne Vej vil de Tusinder af Turister, der fra Danmark og mange andre Lande søger mod Nord, kunne rejse og opleve Norges storslaaede Natur, og ad denne Vej vil man fra Norge paa den billigste Maade kunne drage ud og paa kort Tid samle nye Indtryk i Europas forskellige Lande.

»Kronprins Olav« byder sine Passagerer al den Komfort, som et moderne Menneske kræver for at være udhvilet, veloplagt og frisk i Sind, naar Skibet lægger til Kaj ved Ankomststedet. Prisbilligheden er forbløffende, og Hastigheden saa stor, at Sørejsen kun varer ca. 15 Timer.

Med dette Skib faar den gamle nordiske Rejsevej Tilslutning til de store internationale Trafikruter — — — Syd paa til og fra Kontinentet, Vest paa til og fra England. Skibets store Hastighed gør det muligt at komme saa tidligt til København om Morgen, at der er god Tid til at naa baade Berlin, Hamburg og Paris Ekspresen Kl. 10,30 og London-Forbindelsen — Lyn-toget Englænderen — Kl. 12,30, og den rejsende til Oslo, der ad en af disse Ruter kommer til København om Aftenen, kan være i Oslo næste Morgen.

Skal man paa Automobiltur i Norge, eller skal man fra Norge til Kontinentet, bringer »Kronprins Olav« Vogn og Passagerer Maalet 600 km nærmere, og det efter en Overnatning under Forhold, som i det bedste Hotel.

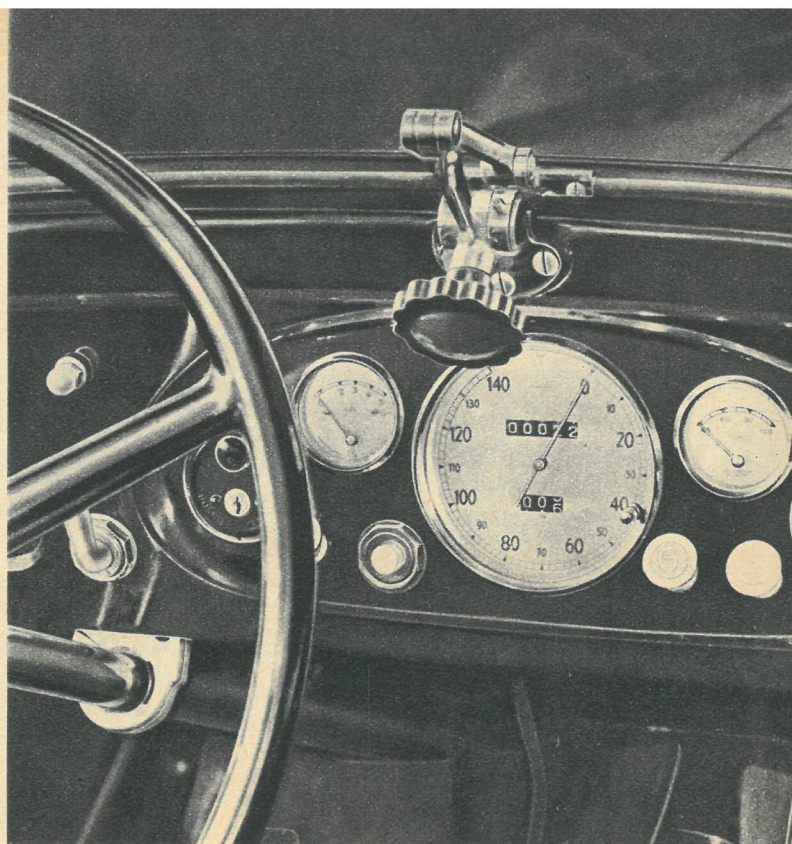
80 KM?

Endnu før Færdselsudvalgets Betænkning er blevet afleveret til Justitsministeren, er der i Pressen fremkommet visse Antydninger af, hvad det nye Forslag til en Færdselslov indeholder, og især er Paastanden om, at Hastighedsgrænsen skal sættes op til 80 km paa Landevejene blevet Genstand for ihærdig Drøftelse fra alle Sider, ligesom det heller ikke har manglet paa skarpe Udfald mod Motorfolkene i den Anledning. Sagen har i det hele været saa stærkt drøftet, at vi, selv om vi i og for sig mener at burde vente med den virkelige Drøftelse, til Forslaget foreligger, dog synes, at der allerede er blevet luftet saa mange forkerte Anskuelser, at vi maa have Lov til at retlede Diskussionen en Smule.

Vi har her i »Motor« i mange Aar været Forkæmpere for, at man skulde indføre »den ubegrænsede Hastighed« — et Udtryk, som alle Motorfjender hænger sig i, formodentlig forestillende sig, at alle vi »Motordjævle« farer af Sted hen ad Vejene med ikke mindre end 120 Kilometers Hastighed! Vi har nu foretrukket at sige, at man skulde ophæve Hastighedsgrænsen, men vi har altid pointeret kraftigt, at det skulde ske samtidigt med, at det personlige Ansvar for, at der altid blev kørt forsvarligt efter Forholdene, blev Ledemotivet i Paragraffen. Dette er faktisk stadig vor Mening, eftersom en fast Grænse rummer en Del Mangler — Mangler, som vi allerede ved vor 60 km Grænse har faaet tilstrækkeligt at føle — men paa den anden Side indrømmer vi, at det maaske endnu er en Umulighed at faa gennemført den frie Hastighed paa Grund af den Publikumsstemning, der altid kan rejses paa Udtrykket »ubegrænset Hastighed«, selvom Erfaringer fra andre Lande absolut tyder paa, at fri Hastighed virker færdselsopdragende.

Hvad enten vi nu faar indført fri Hastighed eller faar Grænsen forhøjet til 80 km, saa kan vi straks trøste Sortseerne med een Ting: *Der vil af fornuftige Motorkørere ikke blive kørt hurtigere end højst 80 km i Timen* — og det af mange Grunde. Lad os lige indskyde, at vi er klar over Indvendingen med Brushovederne, der alligevel kører hurtigere, men lad os ogsaa være enige om eet, at enten disse findes blandt Cyklister eller Bilister, vil man aldrig kunne give Love, der afholder dem fra at gøre det forkerte.

Vort Vejnet er for det første af en saadan Karakter, at det kun paa faa Strækninger egner sig til Hastigheder, der ligger meget over 80 km, og selv om vi har faaet Hovedvejenes Forkørselsret indført, maa man stadig tage et vist Hensyn til Bivejsindmundingerne og iøvrigt til anden Færdsel paa Vejene. For det andet er der Økonomien ved Kørslen, der maaske er det, der i højeste Grad vil holde tilbage paa Farten. Vi har tidligere her i »Motor« omtalt, i hvor høj Grad Benzinforsbruget stiger med Hastigheden, og vi skal lige her nævne et Taleksekempel, der taler for sig selv. Tager vi en Vogn, der ved 60 km bruger 10 Liter pr. 100 km, saa bruger den samme Vogn ved en Hastighed paa 90 km 15—16 Liter, altsaa en Stigning i Forbruget paa 50—60 pCt. At dette med Økonomiens Betydning ikke er en løs Paastand, men derimod en grundfæstet Erfaring fra Praksis, viser Forholdene i Tyskland. De tyske Autobaner er — kan man vist roligt sige — de til hurtig Kørsel bedst egnede Veje, og langt de fleste tyske Vogne er nu konstruerede til en vedvarende Hastighed paa 90—100 km, saaledes at alle Betingelserne for hurtig Kørsel er til Stede. Alligevel bliver der — som enhver kan overbevise sig om ved Selvsyn — ikke kørt hurtigt, man kan snarere sige, at der bliver egentligt kørt forbavsende langsomt. Kører man paa Autobaner med en Hastighed paa 80 km i Timen, overhaler man en Mængde Vogne og bliver kun sjældent selv overhalet. Forholdet mellem Antallet af overhalet og overhalende Vogne er som 10 til 1, om ikke endnu større. Og



hvorfor? Simpelthen Økonomien! Benzinen er ganske vist noget billigere i Danmark end i Tyskland, men der er dog næppe nogen, der for blot at køre et Par Kilometer hurtigere, ønsker at faa Udgiften til Benzin forøget med 50 pCt.

Dernæst kommer vi til et andet Forhold.

Hvilken Forandring vil en Forøgelse til 80 km gøre i vort nuværende Færdselsbillede?

Vi vover at paastaa slet ingen!

Sagen er nemlig den, at vi faktisk allerede nu kører med en gennemsnitlig Maksimalhastighed paa vore Veje mellem 70 og 80 km, saaledes at det, der sker ved Bestemmelsens Indførelse, kun er en Legalisering af et allerede bestaaende Forhold.

Under vor Kamp mod de tidligere meningsløse Hastighedsnoteringer — et Forhold, som ved stor Forstaaelse fra Færdselspolitiets Side er bragt ud af Verden — har vi hele Tiden peget paa det direkte umoralske, der laa i, at en Motormand, der var anklaget for at have overtraadt Hastighedsbestemmelserne, ofte af selve Dommeren fik at vide, *at vel havde han overtraadt Loven, men han havde ikke kørt uforsvarligt!!!* En saadan Tilstand er selvsagt umulig i et ellers velordnet Samfund og taget strengt kunde vist samtlige Motorejere i dette Land alle som een anklages for paa et eller andet Tidspunkt at have overtraadt Loven om Hastighedsgrænsen.

En Lov, der daglig overtrædes, og hvis Overtrædelser tolereres af Myndighederne, har ophørt at være Lov, og der er intet at sige til, at man afskaffer den. Eksisterer Respekten for Loven ikke, er Loven selv uden Betydning!

Grundlaget for den Udvikling, der har fundet Sted i dette Forhold, er naturligvis, at en forøget Fart er tilladelig nu paa Grund af de langt bedre Køretøjer, vi har til vor Raadighed, hvoraf igen følger, at Ens Kørsel altid bør være afhængig af Forholdene, *herunder Køretøjets Tilstand.*

Sammenfattet kan man vist sige, at vi Motorfolk i et eventuelt Forslag om en 80 km Hastighed ikke ser en Forøgelse af Hastigheden, men kun en rimelig Legalisering af bestaaende Forhold, og at vi med Glæde ser et Lovforslag, der i højere Grad, end det nu er Tilfældet, lægger Ansvaret paa Føreren i hans Bedømmelse af, at hans Hastighed altid skal være affasset efter Forholdene — *det vil sige altid være forsvarlig.*

Cyklestier eller ikke?

Vi har modtaget:

»Motor« efterlyste redaktionelt for kort Tid siden »erfarne« Automobili- sters Mening om »fine Veje« contra universelle Cycle- og Gangstier. Jeg har med stedse stigende Undren set, at overhovedet ingen har reageret — og Svarene plejer dog ellers at regne prompte ned. Skulde det være »Stor- strømsbrofestrusen« og det dermed forbundne herhjemme saa yndede Festæderi — helst paa andres Bekost- ning — der har holdt Svarene borte eller ude — eller skulde de manglen- de Svar virkelig antyde danske Mo- torkørendes Mentalitet? Der turde dog vel ellers ikke være mindste Tvivl om, at det eneste, det virkelig gælder om i Trafiken, er i 1. Instans at hindre Ulykker for sagesløse, i 2. i al Almin- delighed; og der kan dog vel heller næppe hos noget normalt Menneske være Tvivl om, at en af de vigtigste Foreteelser til den Ende maa være, at samtlige Landets Landeveje uden Undtagelse forsynes med Cycle- og Gangstier i begge Sider, og at Folk tvinges til at bruge dem.

Om de Motorkørende faar mere el- ler mindre »fine Veje« at lege Him- melspræt paa, er ganske underordnet — i alt Fald i denne Forbindelse. Det kunde i det hele være ganske velgø- rende snart at være fri for at høre om de Motorkørendes »Krav« og disse evindelige »Vejmillioner«; man kunde fristes til at anvende Redaktørens egne Ord i »Motor« for nogen Tid si- den i Anledning af Forfatter Paludans — for øvrigt fuldt berettigede Udtal- lelser —: »Hvad bilder d'Herrer sig ind!« For den uhyre Fordel at holde Automobil betaler d'Herrer (hvortil jeg selv hører) saa og saa meget og dermed Basta. Det er mig umuligt at se, at vi har nogetsomhelst »Krav« i den Anledning, saa lidt som man er- faringsmæssigt har noget som helst »Krav« begrundet i den øvrige Synd- flod af Skatter.

Hjalmar Petersen,
Læge.

Bilister og Vandrefugle —

Vi har modtaget:

I Anledning af Karen Aabyes Ar- tikel om, at vi Bilister skal tage os i Agt for Vandrefugle, følgende:

I de 30 Aar, jeg i Ind- og Udland har fartet om i Motorkøretøj, har jeg taget Masser af Landevejens Folk op, baade den hjemløse Type og dem, der nu kaldes Vandrefugle, uden nogen

Sinde at møde Utaknemmighed, — tværtimod. Paa denne Maade har jeg faaet Samtaler med Unge fra andre Lande, der har givet mig Oplysninger om meget, der ellers var mig ukendt, og i Regelen har jeg sluttet med det- te: Men hvad synes De saa om Dan- mark?

Jeg har faaet Breve udefra, der har vidnet om, at denne lille Haandsræk- ning er blevet paaskønnet, og er det ikke de store Ting, saa er det dog no- get, der i hvert Fald ikke skader det, vi meget trænger til: Venskabsbaand over Grænserne. — Og naar jeg som nævnt har sluttet med et Spørgsmaal om vort eget Land, saa er Svaret i Regelen blevet uforbeholdent dette: Skønt Land, gode Mennesker.

Ogsaa vore egne Vandrere har jeg haft Glæde af at gøre en lille Tjene- ste, og kan der nævnes Eksempler paa Utaknemmighed fra deres Side, saa kan der ogsaa fortælles noget, der ikke er til Bilisternes Ære, meget gra- verende endda, men jeg skal kun nævne et Modsætningsforhold til det, Karen Aabye mener bør virke saa afskrækkende, saa vi skal opgave Kam- meratskabet paa Landevejen.

En Bilist af den Type, der ikke kan og ikke gider røre ved en Bil, naar der er lidt i Vejen, stod paa en Lan- devej og bandede over en punkteret Bagring. Der kom en Vandrefugl. Han var straks klar over Situationen, Ba- gagen af, frem med Værktøjet, og i Løbet af kort Tid havde han skiftet med Reservehjulet, hilste med en kammeratlig Haandbevægelse og for- svandt.

I det samme kom jeg. Bilisten tør- rede sin svedige Pande, tændte sig en Cigar og sagde med et Skuldertræk: Hvad F. . . . skulde man selv ligge og rode med saadan noget Skidt, naar man kan faa andre til at gøre det!

Vi Bilister skal gaa smaat med Dø- rene, naar der er Tale om Elskvær- dighed, der er nemlig ikke noget, vi trænger mere til at komme i Besid- delse af.

Lad os ikke blive træt af det gode Eksempel, de enkelte uheldige Tilfæl- de maa ikke afskrække, der er Fjend- skab nok mellem Landevejens Folk.

Medlem Nr. 16043.

— — —
Redaktionen kan ganske tiltræde disse Betragtninger.

F. D. M.s Lejrpladser

Vi har modtaget:

Der skal her gennem Bladets Spal- ter lyde en Tak til F. D. M. for det Arbejde, Foreningen har gjort og gør

for at skaffe Medlemmerne gode og ideelle Lejrpladser, saa vi nu gennem flere Aar har kunnet faa en god, for- nøjelig og billig Sommerferie ved Vandet.

Vi er efterhaanden mange, som ny- der en Del af vor Ferie paa F. D. M.s Lejrpladser, og de sidste Aar viser, at flere og flere faar Smag for den fri- ske, fornøjelige Maade at holde Ferie paa.

Lejrlivet har jo sin egen Charme, som kun de, der har prøvet det, kan tale med om. Med al den Komfort, der nu staar til Teltboeres Raadighed — stort, vandtæt Telt med Oversejl og Veranda, vandtæt Underlag, Kuffert- bord, Teltsenge o. s. v. — er man ud- rustet saadan, at alt Slags Vejr kan tages med godt Humør, ja, en enkelt Regnvejrsmiddag kan saamænd være helt hyggelig i et saadant Telt. Bliver man ked af at være paa eet Sted, saa ryk- kes Teltplacene blot op, og man ser sig om efter andre Græsgange. Det er et Ferieliv saa frit, at Sommerhusbeboe- re maa misunde os — der pjaskes i Vandet og drives Dagen lang, de hus- lige Pligter er kun faa og smaa.

F. D. M.s Lejrplads ved Genner Strand er den smukkeste og mest be- søgte. Vi — Familien bestod af to voksne og tre Børn — har tilbragt to Somre paa denne herlige Plet i Søn- derjyllands skønneste Egn, omkranset af Skov og Strand.

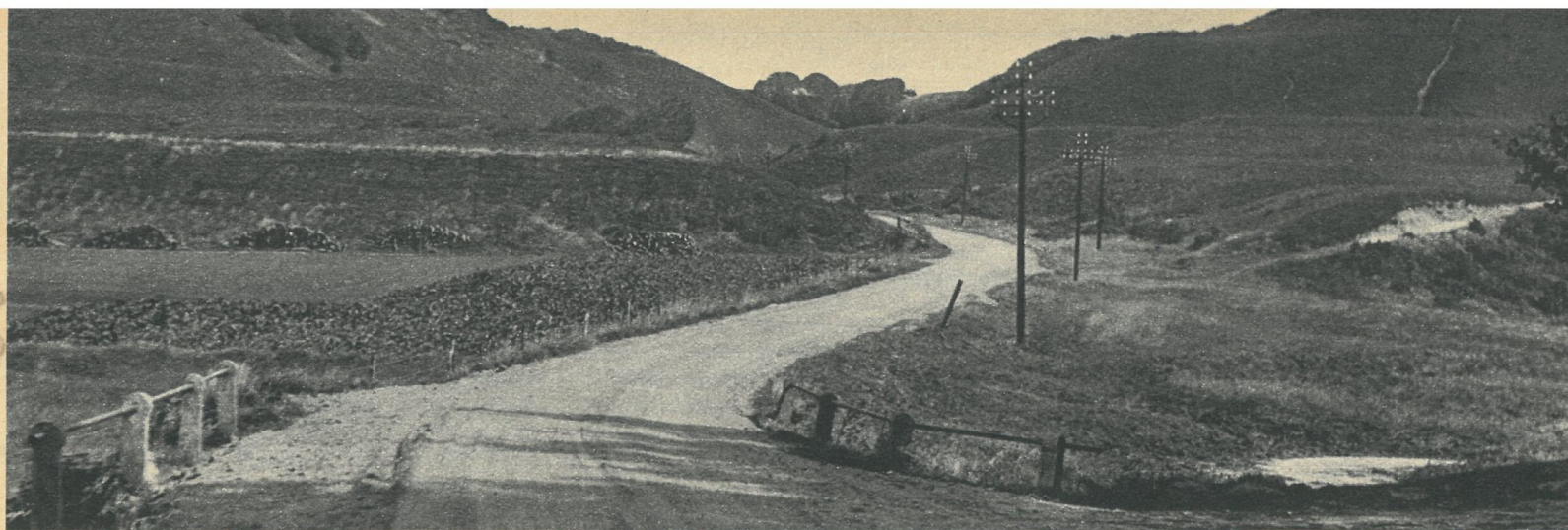
Udsigten fra Pladsen er storslaaet, og der kan tages mange vidunderlige Ture ud i Egnen. En Spadseretur ud paa den lille Ø Kalvø eller en Sejl- tur ud paa Bugten rundt om Barsø og Landgang paa Øen er meget interes- sant.

En Oplevelse er det at staa paa »Elimshøj« en Aften ved Solnedgang og se det storslaaede Panorama ligge udbredt for ens Fod — Strand, Skov, Bakker og Øer — alt i den danske Natur synes her lagt frem til almin- delig Beskuelse. Man mindes uvil- kaarligt Digteren Lembckes smukke Digt om Egnen: »Du skønne Land med Dal og Bakker fagre — —«

Ja, Egnen er vidunderlig skøn, og Stedet for Lejrpladsen er helt rigtig valgt, hvad den store »Belægning« i Sommer jo ogsaa bekræfter; men for at Pladsen kan være helt fuldkom- men, maa den meget omtalte Badebro bygges. Den kan sættes for faa Hun- drede Kr., og det maa F. D. M. ikke vige tilbage for. — Vi venter, at den staar der til Sommer.

Tak for Sommeren 1937!

S. K. Jensen,
Medlem Nr. 6002.



DANMARKS TURISTSTATISTIK

Af Folketingsmand, Overretssagfører H. F. Ulrichsen.

Paa den i Efteraaret afholdte skandinaviske Turistkongres blev der ikke alene talt Lyrik. Ogsaa ved den Lejlighed — som næsten altid naar Rejselivets Folk mødes — drøftedes Turistbevægelsens økonomiske Betydning og Midlerne til at maale den, en virkelig fyldestgørende Rejselivs-Statistik.

Der er for et Par Uger siden nedsat et Udvalg, som skal fremsætte Forslag om en forbedret dansk Turist-Statistik. I Udvalget sidder foruden Repræsentanter for Politiet ogsaa kendte Hotelfolk, og den Mand, der skal have Hovedarbejdet, Sekretær *Bollerup*, er Statistiker af Fag og har nu i nogen Tid beskæftiget sig med de i Forbindelse med Rejselivet staaende Tal-Problemer.

Overalt eller næsten overalt, hvor Rejselivet spiller en Rolle — og hvor gør det ikke det —, søger man ad statistisk Vej at maale Fremmedbesøgets Omfang og Karakter. Turiststatistikken er en ypperlig Vejleder for de store Trafikforetagender og for dem, der skal bestemme Retningslinierne for den trafikale Udvikling. I den store Trafikkommission sidder vi da ogsaa med lange Talkolonner foran os. Den er et nødvendigt Grundlag for Propagandaledernes og Rejsébureauernes Forarbejder, og det samme gælder under Forhandlinger Staterne imellem om Vare- og Turistudvekslingen. Endelig er den en fortrinlig Støtte for en Række Erhverv, ikke mindst Hotelindustrien.

Inden for Turistforeningen interesserede vi os paa et tidligt Tidspunkt for Opgørelser over Fremmedbesøgets Omfang og Sammensætning. Foregangsmænd var Overretssagfører Axel Olsen og den daværende Chef for Statsbanernes statistiske Kontor, nuværende Distriktschef W. Herschend. Vi opnaaede i 1928, at Københavns statistiske Kontor for 1929 supplerede de sædvanlige Opgørelser fra Politiet

over Antallet af ankomne Rejsende med en Beregning af det Antal Dage, i hvilke de udenlandske Rejsende opholdt sig i Hovedstaden. Nøjagtig var Opgørelsen ikke — der var adskilligt Sløseri i de til Politiet indsendte og i Kommunens statistiske Kontor bearbejdede Oplysninger — men den gav et interessant Grundlag for Beregningen af Fremmedbesøgets økonomiske Værdi. Den viste, at Udlændingene blev længere i Byen, end man paa Forhaand skulde tro. Gennemsnittet for Københavns Hoteller var over 5 Døgn, naturligvis varierende for de forskellige Nationaliteter: Svenskere 4,1, Tyskere 5,2, Nordmænd 6,2, Englændere og Hollændere 6,9.

De moderne Trafikmidler, det hurtigere Tempo har vistnok overalt forkortet Opholdenes Varighed desværre. En Opgørelse i 1937 vilde uden Tvivl vise et noget lavere Gennemsnitsophold, maaske omkring de 4 Døgn i Stedet for godt og vel de 5. Huske maa man dog, at en Del Udlændinge med meget lange Ophold bidrager til at sætte Gennemsnittet i Vejret.

Allerede i Marts 1930 blev der givet Politiet Bemyndigelse til at forlange Oplysninger ikke blot om udenlandske Gæsters Ankomst, men ogsaa om deres *Afrejse*. Der er altsaa Mulighed for hvert Aar at fremskaffe en Statistik, der viser Antallet af Udlændinges Opholdsdage. Og i Henhold til en justitsministeriel Bekendtgørelse af 28. Marts 1934 skal Oplysning nu gives ikke blot om Hotelgæster, men om alle Udlændinge, ogsaa de, der bor *privat* for Betaling eller uden Vederlag.

De af Distriktschef Herschend og mig i en Aarrække udarbejdede statistiske Oversigter gav kun Oplysning om Størrelsen af Fremmedbesøget i Hovedstaden. For *Provinsens* Vedkommende maatte vi nøjes med et Skøn. Først Turistkommissionen af 1934

fremskaffede ved Politiets Bistand Oplysninger fra Provinsen — de svarede forøvrigt forbløffende godt til de af mig i Artikler i *Fagpressen* anslaaede Tal.

Ved at summere Tallene paa Opholdsdage i de forskellige Byer og Egne vil man da kunne fastslaa det til en Værdsættelse af Fremmedbesøgets økonomiske Betydning vigtigste Moment; Total-Antallet af Udlændinges Opholdsdage i Landet. Og det vil, hvad der af mange Grunde har Interesse, kunne fordeles pr. Land og paa de forskellige Aarstider (Maaneder). Det sidste Moment indicerer saa nogenlunde Fordelingen mellem »egentlige« Turister og Forretningsrejsende. Ved Indføjelsen paa Fremmed-Anmeldelserne af endnu en Rubrik, hvori der spørges om *Opholdets Formaal*, vil Fordelingen mellem de to Kategorier kunne gøres bedre end ved det rene Skøn. Men Grænsen mellem de to Slags Rejsende er alligevel flydende. Forretningsmanden tager sin Hustru med eller vender tilbage for at besøge gode Venner, »Turisten« er tillige Kongresdeltager, og Kongresmanden benytter maaske Lejligheden til at »snakke« business«.

Vi Turistfolk er imidlertid ikke fornøjede med alene at kunne skaffe os Totaltallene paa Overnatninger. Vi vil ogsaa vide, *hvor mange Fremmede, der ialt kommer hertil — hvorlænge de bliver her, og helst ogsaa, hvor store Beløb de lægger her i Landet*. Det gaar imidlertid ikke an at summere Tallene fra de forskellige Hoteller (Byer), idet hver Rejsende i mange Tilfælde tælles flere Gange, og vil man have en saadan fuldstændig Statistik for hele Landet, er der kun to Veje at gaa — og den ene af disse er efter mit Skøn ufarbar.

Man kan indrette et Kartotek og (som i Sverige) i et Centralregister indsætte et Kort for hver Udlænding

og paa det anføre alle hans Besøg rundt om i Landet. Derved faas nøjagtige Opgørelser over Antallet af fremmede Gæster og det Antal Dage, de har tilbragt inden for Landets Grænser. Det er rationelt, men et betydeligt Arbejde og derfor ikke billigt.

Den anden Vej er at fremskaffe Oplysningerne ved de Rejsendes Ind- og Udrejse over Grænserne, som det f. Eks. sker i England, hvor der føres Kontrol, som gør det muligt at udarbejde en saadan Statistik.

I Danmark er denne Vej ufarbar, i hvert Fald for de norske og svenske Besøgendes Vedkommende. Man tænkte blot paa Forholdene ved Overfarterne København — Malmø og Helsingør — Hålsingborg. Den almindelige Sundtrafik vilde næsten blive umuliggjort. Allerede den første Dag man prøvede Systemet, vilde det bryde sammen under de Rejsendes Protester.

Forholdene henviser os derfor til at nøjes med at søge at bygge paa et Skøn over dels Antallet af udenlandske Rejsende via de forskellige Overfarter, dels Antallet af udenlandske Automobiles, som passerer Landegrænsen, hvorved vi skulde naa til en samlet Oversigt over de Fremmede, som ankommer til Danmark pr. Skib, Færge, Tog, Privatvogn eller Rutebil. En saadan Opgørelse har stor Interesse trafikalt, men vil navnlig for Sundfartens Vedkommende være ret unøjagtig. Desuden er den mangelfuld, fordi to Kategorier Rejsende falder udenfor, nemlig *en-Dags Gæster* — navnlig over Sundet og til Bornholm, men i mindre Omfang ogsaa ved Grænsen i Sønderjylland og for nogle Udflugters Vedkommende til Falster fra Nordtyskland og til Nordjylland fra Göteborg — og *Skibsturister*.

For *en-Dags* Gæsternes Vedkommende skulde man i hvert Fald kunde udlede noget af Oplysninger om Passagerantallet paa Rundruterne og andre Ruter, og for Skibsturisternes er det let at faa nogenlunde brugbar Statistik.

Jeg har i en Aarrække gennem Rederierne og deres Repræsentanter indhentet Oplysninger om Skibsturisternes Tal, deres Fordeling paa Nationalitet og Opholdenes Varighed. De viste denne Trafiks Stigning og Betydning. Man har fra Hotellernes Side set lidt skævt til denne Art Gæster, til Trods for, at de fleste kommer paa en Tid af Aaret, da Hotellerne er stærkt besat og ikke vilde kunne tage et tilsvarende Antal udenlandske Turister, og til Trods for, at mange af dem (Englændere, Amerikanere) udgiver betydelige Beløb under deres Besøg i Hovedstaden. Det er en af dansk Turistpropagandas vigtigste Opgaver at formaa Rederierne til at forlænge Turistkibenes Ophold hos os — de fleste af Gæsterne har vistnok et godt Indtryk af Danmark og foretrækker en Forlængelse af Opholdet her paa Bekostning af visse andre Havne.

Endnu en Ting maa kunne oplyses eller rettere belyses statistisk — der er gjort Forsøg i saa Henseende andetsteds. *Det er Forholdet mellem de forskellige Nationers Forbrug.* Ved Stikprøver med nogle Aars Mellemrum for forskellige Klasser Hotellers Vedkommende maa det kunne fastslås, om Forholdet her er, som det er i Bern, hvor man »klassificerede« Gæsternes Hotelforbrug. Dyrest rejste Spaniere, Portugisere og Amerikanere og dernæst Englændere, jævnt godt Skandinavere (Hollændere, Franskmænd og Belgiere lidt dyrere), billigst Tyskere, Polakker og Czekkere. Disse Forhold har Betydning ved Forsøg paa at bedømme Fremmedbesøgets økonomiske Værdi, som er den vanskeligste Del af Opgaven. — Der foreligger vel visse spredte Meddelelser om, hvad større Virksomheder lejlighedsvis har solgt til Turister, men Materialet er saa spinkelt, at der næppe er anden Vej at gaa end den at ansætte paa Basis

af almindelige Erfaringer om, hvad det koster at rejse (Hotelophold, Fortæring, Fornøjelser, ... udgifter m. m.), en vis Gennemsnitssum pr. Dag. Paa den Maade kan man dog altid faa en vis Forestilling om, hvad Fremmedbesøget betyder for os.

Lad mig tilføje, at Turistsæsonen i Hovedstaden som i Provinsen har været *tilfredsstillende*. For saa vidt angaar Besøget paa de københavnske Hoteller, viser Statistisk Kontors Opgørelser, at Tallet paa Udlændinge i Maanederne April—August har været 92.368 mod 86.973 i Fjor i samme Tidrum. Der er kommet 3.200 færre Tyskere (i Aar kun 10.427), de senere Aars Stigning i Besøget fra England synes standset (i Aar 9.494, i Fjor 9.444), men Svenskerne's Tal er steget med ca. 2.100 til 39.700, og Nordmændene har sat Rekord med 11.518, en Stigning i Forhold til 1936 paa ikke mindre end 60 Procent. Larvik-Færgen har sin væsentlige Andel heri, idet et stort Tal norske Automobiles har taget Rundturen Jylland—København —Sverige eller omvendt.

H. F. Ulrichsen.

En Samtale om Trafik

POLITIKEN bragte i forrige Uge et stort Interview — eller maaske rettere en Samtale mellem 3 Repræsentanter for Trafikarterne, nemlig Direktør Sven Røgdind, Politiassistent Max Tvermoes og Borgerrepræsentant, Materialforvalter Rich. Lillie.

Samtalen, som »Politiken« bragte paa meget iøjnefaldende Maade og fortrinlig gengivet af Redaktør Gunnar Nielsen, har utvivlsomt fundet mange Tilhørere.

De tre Herrer mødtes i fælles Erkendelse af, at den bedste Vej til at højne Færdselssikkerheden er en større Fordragelighed og en større Forstaaelse mellem de forskellige Trafikarter indbyrdes.

Paa Forenede Danske Motorejere's Vegne takker vi »Politiken« for dette interessante Bidrag til Diskussionen om Færdselsproblemerne, og fordi man ved denne Lejlighed gav Direktøren for vort Selskab Anledning til at udtrykke de Motorkørendes Synspunkter.

Vi har med Interesse læst Overretssagfører Ulrichsen's Indlæg om Turiststatistik, der rummer adskillige interessante Betragtninger og Oplysninger. Men vi ønsker dog at supplere Artiklen med en Beklagelse over, at den offentlige Turistsag synes at vise Automobilismen for ringe Interesse. Forenede Danske Motorejere har faaet tilsendt *Turistforeningens* Aarsberetning, og det er vor Opfattelse, at Foreningen har lagt for ringe Vægt paa at komme i Kontakt med de ledende Motororganisationers Turistafdelinger, som dog udfører en med Foreningens sideløbende Virksomhed.

I den store Beretning har man kun viet en Snes Linier til Omtale af Automobilismen, og Turistforeningen har ganske undladt at søge opgjort, hvad Automobilisterne tilfører Landet, og hvilken Betydning økonomisk og kulturelt denne Del af Rejselivet har.

Forenede Danske Motorejere vilde for sit Vedkommende meget gerne have bistaat Foreningen, hvis den havde søgt vor Hjælp, og det forekommer os desværre karakteristisk, at det Udvalg, som Turistforeningen har nedsat for at skabe en bedre Turiststatistik, ikke rummer nogen Repræsentant for Motororganisationerne.

Vi har ogsaa følt det som et Savn, at det gennemgaaende har været alt for vanskeligt at faa Brochurer m. v. i fornødent Omfang fra Turistforeningens Hovedkontor eller dens lokale Afdelinger, og til Oplysning for Medlemmerne kan vi fortælle, at disse Indvendinger mod det iøvrigt paa saa mange Omraader udmærkede Arbejde, der udføres af Turistforeningen, direkte er fremsat over for Ledelsen af »Turistforeningen for Danmark«.

Red.



BØRNERIM —

I EN GOD SAGS TJENESTE

Der findes allerede paa Dansk een udmærket Bog med Børnerim netop af denne Art; jeg hentyder til Harald H. Lunds udmærkede Børnebog: »Onkel Færdssignal«, som da ogsaa allerede er godt paa Vej til at blive en Klassiker.

Bernhard Christensen og Svend Møller Kristensen har gjort et andet, tilsvarende Forsøg, i et af deres Jazz-Oratorier til Skolebrug. Det er ganske indlysende, at det er et Fremskridt, naar der er Musik til Versene, for Musikken er endnu en Hjælp for Hukommelsen.

Det er morsomt at se, hvorledes netop denne Idé, som altsaa forlængst er ført ud i Livet her i Danmark, nu dukker op i andre Lande.

I Amerika har en Tekstforfatter og en Komponist for ganske nylig sluttet sig sammen om at udgive en Samling paa 21 Børnesange, af hvilke Hovedparten tager Henblik paa Færdsselsforhold, og Anmeldelserne af disse Sange og de Forsøg, der allerede er gjort med dem, lover udmærket.

De to Mænd, som har lavet Bogen »Sing a Song of Safety« (Syng en Sang om Færdssikkerheden) — hedder Irving Caesar og Gerald Marks; den første skriver Teksten, den anden Musik. Jeg tror, at der er Læsere, der vil nikke genkendende, naar jeg fortæller, at disse to unge Mennesker for et halvt Aar siden velsignede Verden med en Foxtrot, der hed »Is it true what they say about Dixie?« — Den blev i nogle Maaneder spillet paa alle Danserestauranter og ved alle de populære Transmissioner efter Klokkerne elleve i Radioen, og først nu kan den regnes for afdød.

I Overensstemmelse med deres tidligere Opus'er er Sangene i den ny Samling Foxtrot'er og Valse med Sangtekster, men det er jo kun et Faktum, som vil gøre det yderligere let at faa de nyttige Vers til at glide i den unge Generation. Og de moderne Rytmer er jo ogsaa det, der allerede har gjort Bernhard Christensens Oratorier saa populære i mange Skoler.

Irving Caesar har selv udtalt, at Fejlen ved saa mange tidligere Sange og Digte for Børn var den, at Forfatterne »Skrev ned til« Børnene. Tanken

er sikkert rigtig og Indvendingen kan udvides til at omfatte mange af de Børnebøger, der udkommer ogsaa i Danmark. Børn vil ikke tiltales i Babysprog. De foretrækker voksen Tale, hvis den overhovedet er forstaaelig.

Et amerikansk Tidsskrift citerer et enkelt Eksempel paa disse Vers, som det unge Amerika sandsynligvis i de kommende Aar vil synge i Foxtrot-takt:

Don't do tricks you think you know,
'cause you saw them at the show;
keep cool as an icicle
when you ride a bicycle.

Det forekommer mig ikke, at der ligger nogen udødelig Tanke i dette Vers, men en fornuftig Advarsel mod Forsøg som Kunst-Cyklerytter er derimod i høj Grad paa sin Plads — — — og ganske særlig da i Cyklernes Land, Danmark. Drengene, der cykler paa alfar Vej uden Hænderne paa Styret, er efter min Mening blandt Samfundets Fjender.

Saa vidt jeg ved, er der endnu ikke nogen dansk Komponist, der har sat Musik til »Onkel Færdssignal«, men det skulde glæde mig, om det skete. Hvert eneste Barn i Dannevang gaar rundt med Ordene til »Poul sine Høns i Haven lod flyve« i sin lille Hjerne foruden halvtreds andre Tekster med ligesaa komplet ligegyldigt Indhold — men hvor mange af dem kan med et Sekunds Varsel recitere Reglerne for Vigepligten? Det er maaske en rationalistisk Tankegang at ville lægge disse nyttige Sentenser ind paa de Steder, hvor før Poesien (?) var eneraadende, men Maalet er jo stadig det samme, store: At faa Tallene paa Trafikkens Dødsfald bragt ned.

Derfor henleder jeg altsaa Opmærksomheden paa Yankee Irving Caesar. Han udtalte forleden i et Interview: — »Muligvis vil mine Færdssange skaffe mig i Himlen, mens mine Ladi-da-Sange vil dirigere mig mod varmere Regioner.«

De er jo saa drastiske, disse Amerikanere. Men lad mig gentage det endnu engang: Jeg synes, det var en god Idé.

S. T.

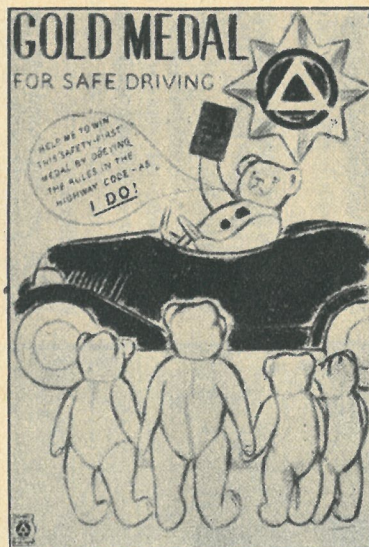
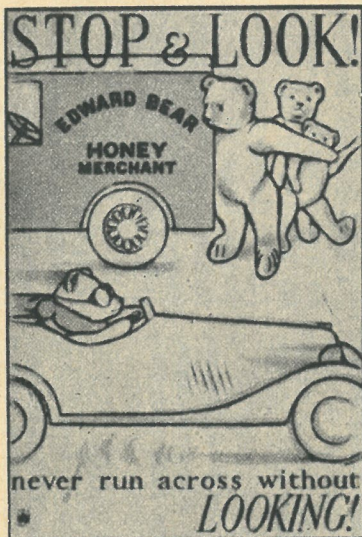
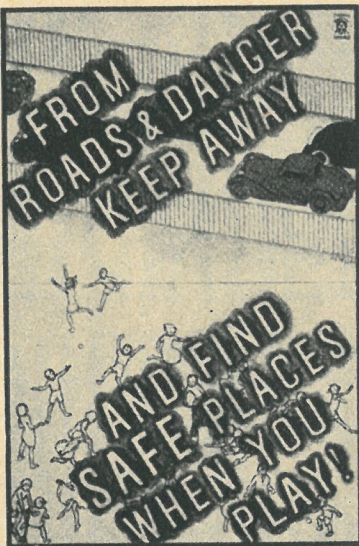
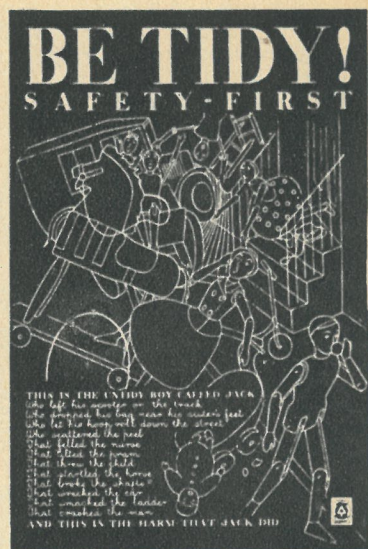
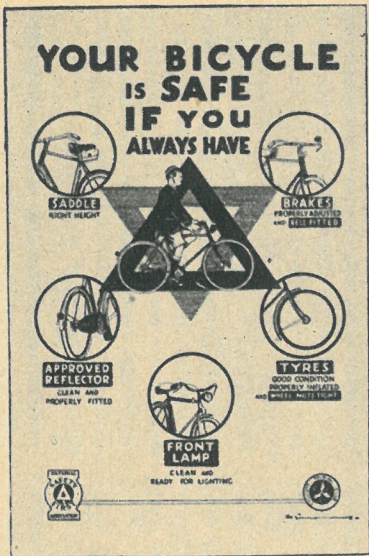
Det er ikke nogen ny Idé at skrive Børnerim »med Hensigter i«. Der er sikkert ingen Tvivl om, at »Den store Bastian« i sin Tid blev saa afholdt — i alt Fald blandt Forældre — fordi der var en Mening med Børnerimene — ikke sutte Fingrene, ikke gøre Nar ad fremmede Folk paa Gaden — o. s. v.

Men nye Tider, nye Skikke — — — og nye Børnerim. Som et Led i den store Agitation for Færdssikkerhed, der foregaar i alle Lande i vore Dage, har man lige fra første Færd haft Opmærksomheden rettet mod Børnene.

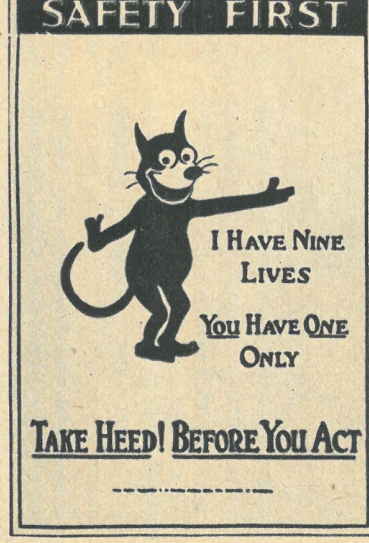
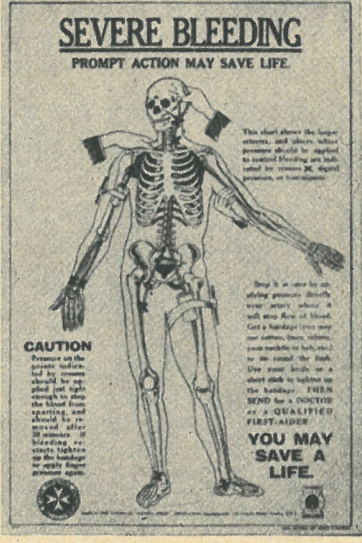
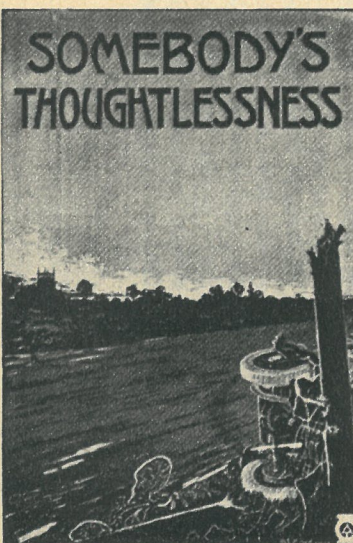
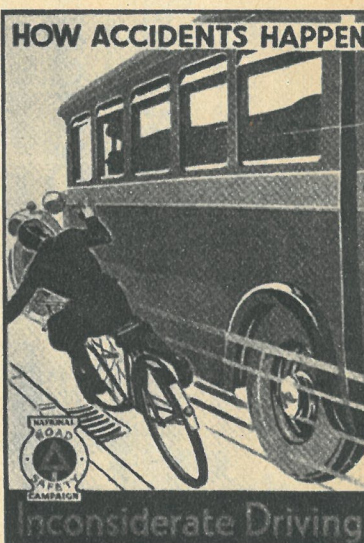
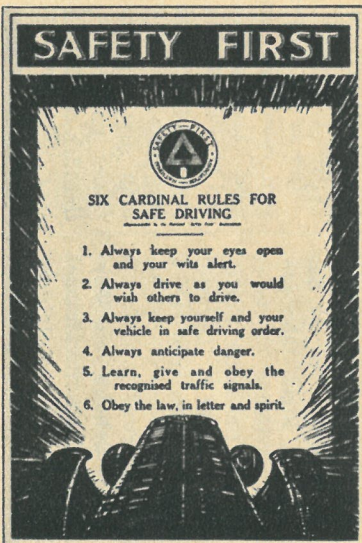
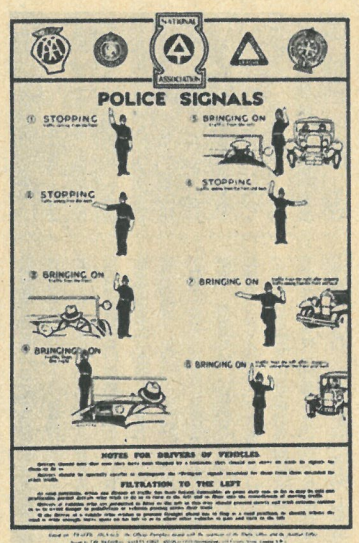
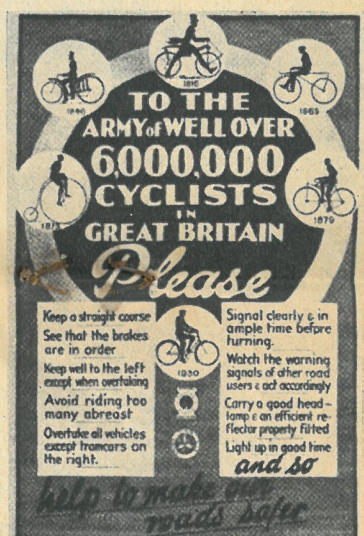
I mange Skoler underviser man Børnene i »Færdssik«, og indprenter Trafikreglerne i dem. Mange Steder har man ogsaa forsøgt at versificere disse vigtige Regler; Vers er jo saa meget lettere at lære udenad end Prosa. Men naturligvis har man ikke altid haft lige stort Held med sig. Et københavnsk Dagblad afholdt for et Aarstid eller to siden en Konkurrence, hvor det gjalt om at forfatte et kort, fyndigt Rim, der indeholdt Reglerne for det røde, grønne og gule Lys i Lyskurven ... men Resultatet af Konkurrencen er nu glemt, for det var ikke godt.

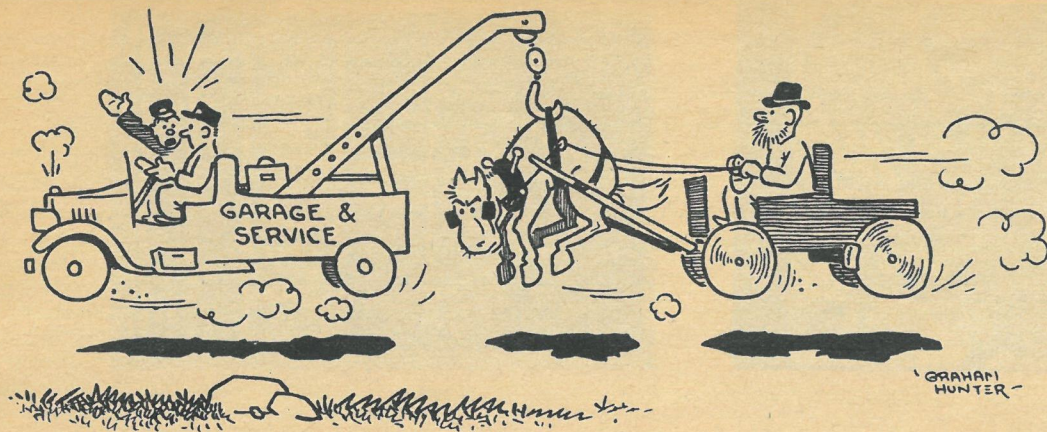
Men derfor er Ideen lige god.

Hellere end at lade Børnene lære »Hønsefødder og Gulerødder« udenad, burde man lære dem morsomme, letløbende Vers, som der var en Mening med, og som f. Eks. kunde dreje sig om Færdssregler.



Vi bringer her et Udvalg af de Plakater, som den engelske »Safety First Association« har udsendt i Tidernes Løb. Det er alle Plakater, der hører til en særlig Kampagne for Færdselssikkerheden, og som man vil se, er der ganske ypperlige Ting imellem, Ting som uden mange Ændringer vilde kunne anvendes hos os. Forenede Danske Motorejere staar i stadig Forbindelse med den engelske Organisation og har indledet en Udveksling af Ideer, der forhaabentlig vil vise sig at være til Nytte i den fælles Kamp for Færdselssikkerheden.





GRAHAM HUNTER

Efter »The Motor«.

Jeg kan godt lide, at »Motor«, som jeg altid læser med virkelig Glæde, kommer med et smukt og paalideligt Regnskab for Vognhold. Det er saadan et, jeg længe har trængt til. Men jeg kan ikke lide, at samme Regnskab ikke duer. Der mangler Tusinde Poster!

Nu har jeg ikke Forstand paa Kolonner og andet italiensk eller dobbelt, saa jeg kan ikke præstere nogen Form for overbevisende Saglighed. Men jeg kan lige forklare, hvad det er, jeg savner og tørster efter, naar jeg, lige før en Maanedsvæksel eller en Kvartalspræmie forfalder, sidder hen med et trist Udtryk og søger at skabe mig et Indtryk af, hvad den Spas egentlig beløber sig til.

Selv sidder jeg i det, muntert slidende min tredje Vogn i Løbet af tre Aar, og saa ved enhver Kender, at jeg hører til de fortabte. Jeg er inde paa Skraaplanet, og den eneste Bremse er Pengemangel ... ingenlunde Trang. Lyst eller Humør til at give Pengene ud, hvis jeg havde dem. Drømmer jeg ikke om Cotal elektrisk Gear ... eller Daimler »fluid flywheel« Transmission? Sidder jeg ikke i mangel en Skumringstime og gør mig alle og vellykkede Anstrengelser for at overbevise mig selv om, at jeg ikke har den rigtige Vogn i Øjeblikket, men bør have en anden? Vel gør jeg det. *Cosi fan tutte* ... som først er paa Skraaplanet. Jeg siger med Englænderne: Spørgsmaalet er, om man søger en Vogn med Maksimum-Holdbarhed eller en Vogn med Maksimum-Ydeevne. Ja, det er Spørgsmaalet, og hvor er det usigelig let at besvare!

Hvis man har det ene, vil man have det andet. Man vil bare ikke beholde det, man har.

Jeg kender Folk ... (NB.: alle Steder, hvor jeg taler om »Folk«, taler jeg naturligvis om mig selv, men er for flov til at indrømme det) ... kender Folk, der bærer sig ganske idiotisk ad. De har visse Udgifter, som burde

tages med ethvert Regnskabsoverslag, hvis det er Hensigten at gavne Begyndere med et saadant. Og er det ikke det, vi alle vil! Vi sidder til Halsen i det, i Sumpen, ja ... og vor eneste Trøst er at skribe Advarselsord til dem, der endnu er paa Land. Derfor bør et sandt Motorregnskab naturligvis indledes med Benzin, Olie, Værdiforringelse, Skat, Forsikring og alt det indlysende. For hvorfor ikke fortælle enhver Idiot det, som enhver Idiot selv kan regne ud? *Cosi fan tutte* — for at sige det en Gang til.

Men naar det er gjort, bør vi gaa til *Sagen*, som er det, ingen taler om. Vi bør gaa til *Dumhederne* — de er Punkt 1. Og vi bør behandle *Forlystelserne* — de er Punkt 2. Derefter kommer *Forfængeligheden* som Nr. 3.

Dumhederne.

Regnskabet bør indeholde en Margin for Dumheder. Disse foraarsages som Regel af forbigaaende Anfald af Fornuft. Man har en Vogn, som er udmærket, den skal have en Hovedreparation, saa er den fin tre Aar endnu. Man bekoster denne Hovedreparation og betaler fra 600 til 1000 Kr. for den. En ganske fortrinlig, forstandig og økonomisk Disposition. Men saa, henvend en Maaned senere, bliver man fuldkommen normal igen, køber en splinterny Vogn og giver sin hovedreparerede i Bytte. Man bør regne med, at man derved taber 60 Procent af det Beløb, Hovedreparationen har kostet. Et er at male og opfriske en Vogn, saa den kan sælges — et andet er at gøre den fint i Stand til sig selv.

Samtidig er alle de Ting, man af Kærlighed anskaffede til den kære gamle Vogn, dengang man holdt af den, fuldkommen værdiløse. Man faar intet ekstra for Centralvarmeinstallationen, Kølerhætte og Bundkarmaatte og Polstringsovertræk, Cigartænder og Luksuskuffert. Disse Tingester, som man har betalt dyrt, kan maaske foranledige, at Køberen ikke ser slet saa sur ud, som han ellers vilde gøre —

Strengt regnskabsmæssige Betragtninger!

AF JESPER EWALD

intet kan sammenlignes med det Ed-dikeminespil, hvormed den Vogn betragtes, der skal gives i Bytte! — men han betaler slet ikke mere af den Grund. Hvis man drister sig til at forklare, hvad man har givet ud paa ekstra Ting, siger han bare: »Det er den Vogn jo slet ikke værd at ofre paa!«

Forlystelser.

En løbende Udgiftspost er Forlystelserne. De er mangeartede. De er ikke Dumheder, efter som de er nyttige og kan bruges til enhver Vogn. Men de bruges ikke. Det er bare morsomt at give de Penge ud. Det er Sandheden, se den i Øjnene!

Der er de Tusind og en smaa Ting, som man glad supplerer sit Værktøj med. Lufttrykmaaleren, Haandsprøjten til Penetrating Oil, »Graven«, man lader Mureren lave i Garagen, saa man selv kan smøre, Pensler og Lak, saa man selv kan foretage smaa Reparationer paa Hjul og Karosseri — og desuden de smaa Eftersyn og Rettelser, man lader Værkstedet foretage, fordi man synes, Vognen trænger til, at der bliver gjort noget ved den.

Hvad man anskaffer til *Selvsysse* er direkte Hul i Hovedet. Man bruger det ikke. Det er en dejlig Fornemmelse at eje disse fine Stykker Værktøj, denne fortrinligt indrettede Garage, men andet og mere end en Fornemmelse bliver det ikke. Hvor mange, som lader indrette Vognvask-System med Svampe og Børster og Vandslange fra et Blandingsbatteri, saa man kan vaske med varmt Vand ... hvor mange af dem vasker nogensinde Vognen selv?

Jeg kender en Mand, der smuglede en Daase Simoniz Kleaner og en Daase Pudse-Simoniz ind fra Norge. Han var salig! Det kunde jo overhovedet ikke faas i Danmark grundet paa den idiotiske Valutaordning!

Det er et Aar siden. Han har endnu ikke aabnet de to Daaser. Men han er stadig vældig glad for dem.

Og disse hyppige smaa Værkstedspuslerier ... er de andet end hyggelige, stimuleret-saglige Samtaler med

Værkføreren? De koster 3—5 Kr. hver Gang, men er det ikke billigt for at staa og snakke Vogn og se en Mekaniker ligge paa Ryggen under den og staa paa Hovedet i den og køre en Tur med den, og rette paa et og løsne et andet og spænde et tredje? Jeg vil aldeles ikke modarbejde denne Trang hos sande Motorfolk til at hygge sig i Værkstedstemningen. Jeg vil bare fastslaa, at Trangen er ren Forlystelse og bør figurere som saadan paa Regnskabet.

Forfængelighed.

Denne Udgift forvoldes dels af Trang til at demonstrere sin Vogns fortrinlige Egenskaber, dels af Trang til at faa en anden Vogn, man kan nære sin Forfængelighed endnu bedre med.

Hvad koster det ikke danske Motorfolk at have Venner, som man nyder at køre hid og did, ikke af Godhed, men simpelthen, fordi de ingen Vogn har? Hvor megen gratis Droskekørsel har vi ikke alle rundt i Byen, og — hvis vi bor paa Landet — med Gæster til Banegaarden? Disse Gæster kunde tage Rutebilen eller gaa, udmærket! Men naar man har en Vogn, er det da meningsløst ikke at bruge den

Jeg vil antage, der hvert Aar af hver normal Motorfører køres 2000 Kilometer paa den Konto.

Forfængeligheden er ogsaa dyr paa den Maade, at i samme Nu, der kommer en Model med et nyformet Agterparti, skammer vi os over vor egen Vogns forældede Bag. Det undrer mig, at Kvinder ikke sætter stærkere ind her. For nu har vi haanet dem i Aarhundreder for deres Svaghed overfor Moden, og saa er vi selv . . . tys!

Hermed er alt det sagt, jeg har at bemærke om en Motormands Regnskab. Og hermed er forklaret, hvorfor jeg afviser de sunde, saglige Opstillinger, der af og til dukker frem i Fagpressen, nu sidst i »Motor«. De er ad Hedehusene allesammen . . . fordi de gaar ud fra, at vi er Fornuftmennesker.

Det kan vi være i alle Livets andre Forhold, — ikke naar det gælder Vognen. Vi ser i Grunden ned med den dybeste Foragt paa den Mand, for hvem Vognen kun er »Transport«. For os er den Hygge, Leg, Dumhed, Sport, Tidsfordriv — *Livsindhold* kort sagt.

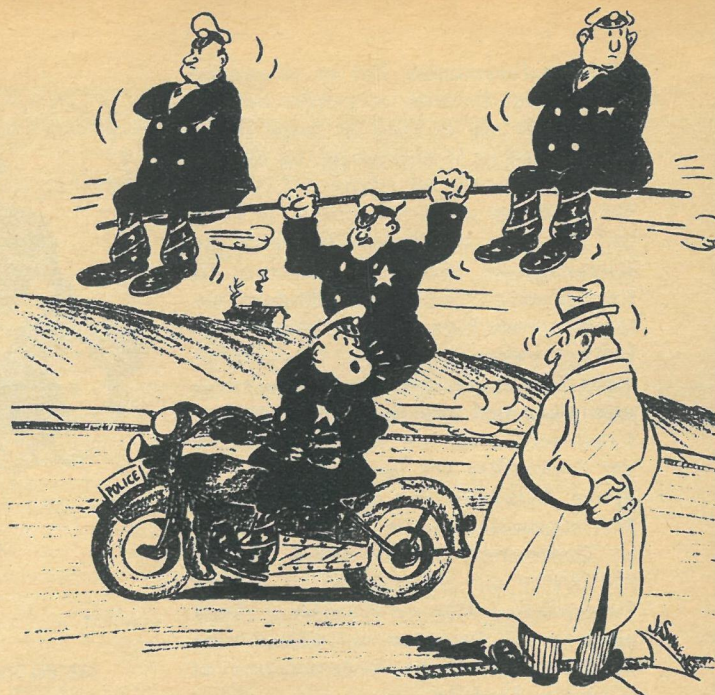
Jeg vil anslaa, at skulde man lave en virkelig sund Beregning over, hvad det koster at holde Vogn, blev Svaret:

Tre Hundrede Kroner om Maaneden Resten af Livet.

Men de Penge er skønt givet ud.

Jesper Ewald.

En Dommers Kamp for Færdsels- sikker- heden



Da Politibilen blev stjaalet —

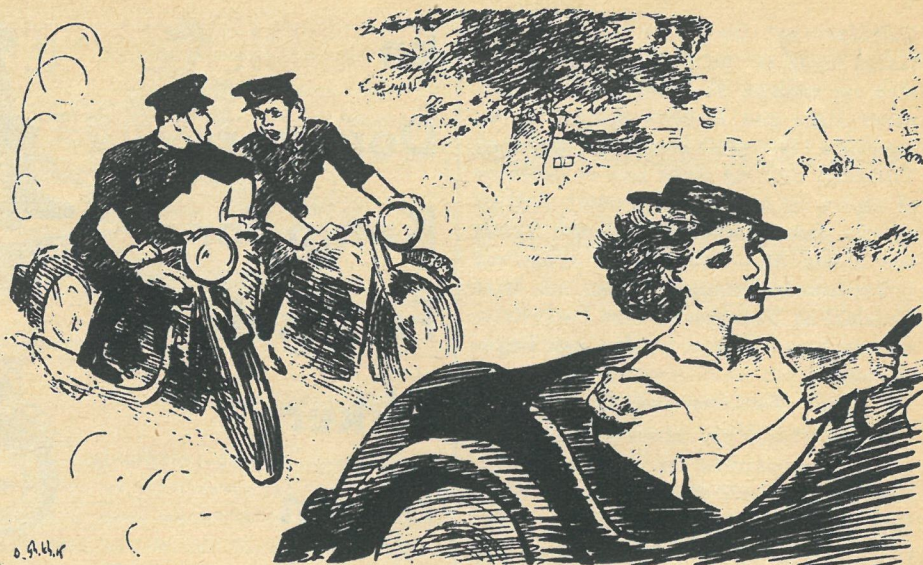
Byretsdommer Jørgen Berthelsen indleder en ny Kurs mod Folk, der kører Automobil uden Førerbevis. Hans Ønskeseddel til den ny Færdselslov.

Byretsdommer Jørgen Berthelsen Budfører virkelig en Pionergerning indenfor Retsplejen i Færdselssager. Ganske vist er der ingen Tvivl om, at Københavns Byret tidligere og grundigere end de fleste andre danske Domstole virkelig har forsøgt at tage kyndig og motiveret Stilling til de Retsproblemer, som den moderne Færdsel afføder, og der har ogsaa før Hr. Jørgen Berthelsen siddet Dommere i Københavns Byret, som har gjort et stort personligt Arbejde for nøje at sætte sig ind i Færdselsens Vilkaar, saaledes at de ikke blot dømte ud fra et selvfølgeligt Kendskab til Lovparagrafferne, men ogsaa ud fra en underbygget Viden om de faktiske Forhold i Dagligdagens Trafikvirvar i Storbyen. Alligevel er Hr. Jørgen Berthelsen som Færdselsdommer i en Klasse helt for sig selv. Han har de samme faglige Kvalifikationer, som har udmærket de bedste af hans Forælgere i Embedet, men han besidder tillige en Selvstændighed i Opfattelsen og i Udøvelsen af sin Dommergerning, som kun er de faa og udvalgte beskaaret. Da hans Vurdering sædvanligvis i høj Grad er i Overensstemmelse med common sense, har han uimodsigeligt store Betingelser for at være Foregangsmand paa det vanskelige og komplicerede Felt, hvor han udfolder sine Kræfter. Det store svenske Motorblad »Svensk Motortidning« opfordrede forleden svenske Jurister til

at drage paa Studierejse til Hr. Jørgen Berthelsens Afdeling i Københavns Byret, og skrev samtidig om Dommer Berthelsens Afhøringsmetode, at den er »en högklassig och verkligt förnämlig trafikpedagogik, en fängslende intressant upplevelse«. Vi kan tilføje, at det heller ikke vilde være nogen Skade til, om andre danske Dommere og Politimænd med for den Sags Skyld drev Studier hos Byretsdommer Jørgen Berthelsen. Man kunde gøre sig Haab om, at der i saa Fald vilde komme større virkelig Forstaaelse, mere Respekt for den sunde Fornuft, og en bedre Systematik i Myndighedernes Behandling af Færdselssager, end Tilfældet hidtil har været i dansk Praksis.

Hvis der f. Eks. Tirsdag den 19. ds. var kommet videbegærlige Jurister paa Studiebesøg i Byretsdommer Berthelsens Afdeling, vilde de ikke være gaaet forgæves. De havde faaet Stof med til Eftertanke, naar de gik derfra. For Byretsdommeren fremstillede den Dag ikke mindre end tre unge Mænd, der var blevet grebet i at køre Motorcykle paa forskellige Steder i Byen, skønt de ikke havde Førerbevis, aldrig havde haft det, ja, ingensinde havde lært at føre et Motorkøretøj. Hver af dem idømtes paa Stedet 12 Dages Hæftestraf, hvilket betyder en helt ny og meget særpræget Praksis for den strafferetslige Vurdering af den omhandlede Forseelse. Skærpelsen er dog

yderst velbegrundet. Det er et ganske utilstadeligt Uvæsen, at ganske uøvede Folk giver sig af med at farte rundt i Byen med et Motorkøretøj, og derved bringer sig selv og andre i Livsfare. Det er netop grove Forseelser af denne Art, som bør bekæmpes med de allerskarpeste Midler af Hensyn til Færdselssikkerheden. Fra Motororganisationernes Side vil Hr. Jørgen Berthelsen være sikker paa en oprigtigt ment Taknemmelighed, fordi han energisk slaar ned paa den Slags »Motorfolk«, som i de tre nævnte Tilfælde var fremstillet for ham. I Sager af denne Natur vil der absolut ikke fra Motororganisationerne blive appelleret til Dommerens Skaansomhed, da det her drejer sig om oplagte og farlige Forsyndelser. Man vil tværtimod glæde sig over, at Byretten optrækker rene og faste Linier for Bedømmelsen af saadanne Forhold.



At du ved det! — Det var mig, der først saa, at hun kørte for stærkt.

(Efter »Auto-Kampioen«.)

Byretsdommer Jørgen Berthelsen har efter disse Domme til »Berlingske Tidende« fremsat nogle principielle Udtalelser om Emnerne: Færdsel og Færdselssikkerhed. Han fremhæver, at Trafikken naturligvis er et vigtigt Stykke af Samfundets Arbejde. »Men,« fortsætter han, »ganske ligesom man kræver, at der træffes Foranstaltninger til at forhindre, at Industriens Maskiner gør Ulykker, og stiller Sikkerheden som Nummer et og Arbejdets Fremme som Nummer to, saaledes maa man kræve, at Trafikkens Regler tilrettelægges efter Princippet: Sikkerheden først, som Trafikkens Fremme.« Under den selvfølgelige Forudsætning — den netop for en Mand af Dommer Berthelsens Type selvfølgelige Forudsætning — at Sikkerhedsfordringerne ikke pedantisk overdrives, saa de lammer selve Foretagsomheden, er det det naturlige og traditionelle danske Synspunkt overfor Problemet: Menneskelig Sikkerhed og mekanisk Udfoldelse, som Dommer Jørgen Berthelsen har anlagt i de citerede Sætninger. Det moderne Danmark har forstaaet, at der maatte bringes økonomiske Ofre for at sikre Menneskers Liv under vore Dages mekaniske Kraftudfoldelse. Det præger ikke alene vor Færdselslovgivning, men f. Eks. ogsaa Gennemførel-

sen af vort Lands Elektrificering. Store Udgifter er taget med i Købet af Hensyn til Sikkerheden, i Modsætning til, hvad der andre Steder, bl. a. i U. S. A., har været Tilfældet ved saadanne Anlæg. Menneskeliv kan ikke agtes ringe i vort Samfund, thi det strider mod den folkelige Livsanskuelse i Danmark. Drejer det sig om at sikre Menneskers Liv og Førighed, kan man ikke uden videre lade sig afskrække af, at der er Udgifter og Ubekvemmeligheder forbundet med Løsningsbestræbelserne. Dette er — for at tage et aktuelt Eksempel — et af Hovedargumenterne for det Krav om tvungen Nummerering af Cyklerne, der er saa stærkt fremme i denne Tid. Man vil først og fremmest kunne lægge en Bremse paa hensynsløse Trafikanter af denne Kategori, fordi det er givet, at Hensynsløshedens Fortsættelse bringer Menneskers Liv og Velfærd i Fare.

Nu indser Dommer Berthelsen for sit Vedkommende, at der ud fra det samme Hensyn bør skabes et lovmæssigt Forbud mod *Udlejning af Automobiles uden Førere*. Han peger paa de uforholdsmæssig mange Færdselsuheld og alvorlige Trafikulykker, der forvoldes af uøvede Førere, som i Ny og Næ kører ud i et lejet Automobil, og gør gæl-

dende, at de repræsenterer et Faremoment, som man ikke vedblivende kan tolerere i Færdslen. I det mindste maa der efter Dommerens Mening forlanges en særlig Polititilladelse for at kunne leje et Automobil. Denne Tanke fortjener i det mindste at tages under meget alvorlig Overvejelse i Forbindelse med den forestaaende Revision af Færdselsloven. Motorførere, der meget sjældent kommer til Rattet, bliver let en altfor stor Fare for deres Omgivelser, naar de en sjælden Gang giver sig af med at køre Automobile. De kan have aldrig saa god Vilje til at køre hensynsfuldt og forsigtigt, og det hjælper dog ikke noget i et kritisk Øjeblik, hvis Evnerne til at realisere de gode Hensigter glipper, fordi den nødvendige Træning ikke er til Stede.

Det kan heller ikke nægtes, at de ganske unge Menneskers Brug og Misbrug af Motorcykler er et ubehageligt Moment i det samlede Færdselsbillede i vore Dage. Om der er Grund til at flytte Aldersgrænsen for Motorcyklistere helt op til 25 Aar, saaledes som Hr. Jørgen Berthelsen antyder, er dog vel tvivlsomt. Det kan i hvert Fald ikke bestrides, at en saadan Foranstaltning kunde virke uheldigt og ubilligt i mange Tilfælde.

PAAHÆNGSVOGNE
til al Slags Kørsel.

I alle Sogne...

„Dan“ Paahængsvogne

SPECIALVOGNE
bygges efter Opgave.

SPECIALFABRIKEN AUTO - G. Petersen - København - Valby.

GIGT OG AUTOMOBILKØRSEL

Interessante Udtalelser af Overlæge Dr. Aage Nyfeldt paa Gigtsanatoriet ved Skelskør.

Folk, der kører Vogn blot nogenlunde regelmæssigt, ved af smertelig Erfaring, at navnlig om Efteraaret kan det være drøjt nok at skulle køre langt eller længere i al Slags Vej, for det er ganske umiskendeligt, at adskillige Motorfolk i Tidens Løb paadrager sig mere eller mindre udtalte »Gigt-Fornemmelser« og tit Vinteren igennem slaas med deres Gigt. Det er derfor »Motor« en Tilfredsstillelse paa denne Side at kunne gøre Rede for en erfaren Læges, Dr. Aage Nyfeldts Opfattelse af Forholdet mellem Vejret, Gigten og Automobilkørslen. — Dr. Nyfeldt er, som bekendt, Overlæge ved Gigtsanatoriet ved Skelskør, det første af sin Slags her i Landet. Hans Erfaring er allerede af den Grund betydelig. Og da han yderligere er baade gammel og ivrig Automobilist, kan han tale med om disse Ting ogsaa udfra almindelige Menneskers Begreb.

Overlæge Nyfeldts Bemærkninger kan sammendrages saaledes:

— Ved Gigt forstaaer de fleste antagelig de reumatiske Sygdomme og vel navnlig Muskel-Gigten. For selve Gigten, den ægte Gigt, er nemlig kun een Ting — Podagraen. Nu spørger man mig, i hvilket Omfang de reumatiske Sygdomme har noget at gøre med det koldere og fugtige Vej, om Efteraaret og om Automobilkørsel i dette Vej. Dette Spørgsmaal er saa stort, at det daarligt nok kan besvares paa en Gang. Men nogle praktiske Ord giver jeg gerne med paa Vejen. Se, naar man fra Sommerens milde eller varme Vej og mange Timers Solskin daglig kommer hen i den kolde, fugtige Aarstid, der gerne behersker vort Klima fra omkring November, saa begynder de reumatiske Smarter at rive og slide i En. Disse Smarter kan sidde mange Steder, ja, praktisk talt i hele Kroppen. I Leddene, i Nakken, i Skuldrene i Brystet, i Armene, over Lænden, i Benene. — Hvorfor Vejret og de reumatiske Smarter synes knyttet til hinanden? Gid jeg kunde svare, men det kan jeg ikke, for der bestaar saa mange

og saa forskellige Teorier, at man tør sige, at ingen har nogen sikker Viden i saa Henseende, i alt Fald ingen fuldgod Forklaring. Men vi skal tilbage til Automobilkørslen. I alle Automobiler trækker det, som Enhver ved, fra Vinduer og Døre og gennem Pedal-Hullerne. De allerfleste har under Kørslen i venstrestyrede Vogne Vinduet ved deres venstre Arm nede. Det er en fornuftig Foranstaltning, forudsat, at man kan taale dette Sus ind i Vognen. Nogle mener, at det er for koldt at sidde lige ved det nedrullede Vindue og lukker derfor op i den anden Side. Men det gør utvivlsomt kun ondt værre for dem, der tror dermed at holde Trækken paa Afstand. For mens den kolde Luft fra venstre rammer venstre Side, saa smyger Trækken fra højre sig om En. Iøvrigt er det en Erfaring, at man taaler bedre kold Luft forfra, end fra Siden og Nakken, muligvis fordi man er mere agtpaaagivende med Blæsten forfra. Den rammer jo Ansigtet, og det skal man nok mærke.

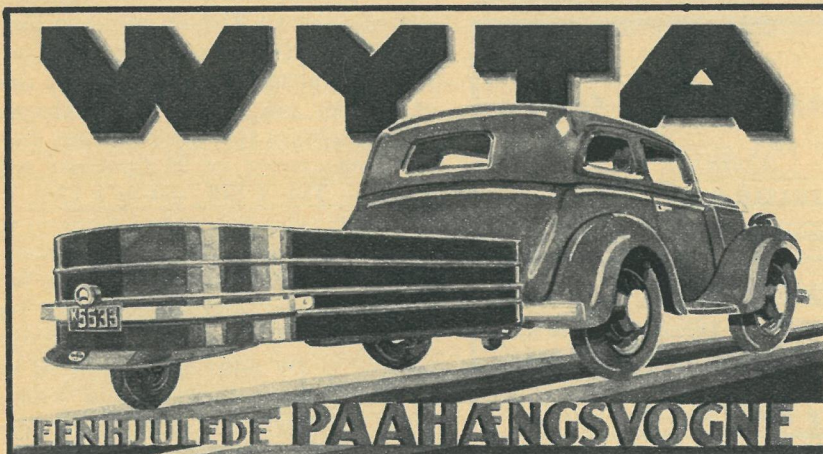
Hvad jeg har sagt indtil nu, lyder jo temmelig pessimistisk og kunde tyde paa, at det er min Mening at fraaade Folk at køre Automobil efter November. Det er det naturligvis ikke. Tværtimod. Jeg kører selv Aaret rundt og i alt Slags Vej uden at generes af Vejret. Jeg antager, at en af Grundene, og den lettest forklarlige Grund, er den, at jeg tager Tøj paa til Vejret! Man skal klæde sig ordentlig paa, naar man kører, i hvert Fald, hvis man skal køre nogenlunde langt. Man skal klæde sig saadan, som man vilde gøre det, hvis man havde tænkt sig at sætte sig paa en Bænk i fri Luft. Nu vil nogen nok sige, at »den Doktor Nyfeldt er da en værre Forsigtig-Peter« og mene, at det er ikke nødvendigt med al den Omhu for sin Paaklædning. Det er det nu alligevel. Naturligvis først og fremmest for dem, der er ud over den første Ungdom. Jeg har mange Gange talt med andre Motorfolk, og saa med Motorfolk mellem mine Patienter, om de kolde Ture om Vinteren. I disse Samtaler har nogle sagt,

at naar der er Varme i Vognen fra Motoren og desuden den Lunhed inden Døre, som findes i enhver lukket Vogn, ja, saa behøver man saamænd ikke at tage videre Hensyn til Vejret. Dertil siger jeg gerne, at man skal ikke være bange for at klæde sig paa efter Vejret, og navnlig ikke være bange for at bære sig anderledes ad, end Ens Venner gør, for selv om der er lidt Motorvarme i Vognen, saa er det dog sikkert og vist, at der ikke hele Tiden er lige varmt i Vognen, og man behøver ikke at være Doktor for at vide eller forstaa, at stadig skiftende Temperatur i et Rum er af det onde.

Hvordan man da skal klæde sig? Efter min Mening skal man tage et uldent Tørklæde om Halsen og virkelig tage det om Halsen. Ikke bare slynge det dekorativt om Frakkekraven, fordi det ser flottere ud. Desuden bør man, naar det er koldt, tage et Tæppe om Benene og oppe om Lænden. Man skal ordne Tæppet saadan, at man sidder i det og sørge for, at Trækken ikke lister ind under Kanten. Hvor naar det er koldt? Ja, det er der vel forskellige Meninger om. Jeg holder paa, at det er koldt, naar Temperaturen om Dagen er omkring 4-5 Grader, og der ingen eller ingen nævneværdig Sol er. Foruden Halstørklædet og Tæppet og naturligvis en ordentlig, men ogsaa en bekvem Frakke, bekvem, fordi man hele Tiden skal have det fulde Herredømme over baade Arme og Ben, kan det være fornuftigt i alt Fald i Vintermaanederne at tage en Automobilhue og et Par Vanter paa. En Hue, der beskytter baade Hoved og Nakke. Udstyrer man sig paa den Maade, kan man til Gengæld køre med aabent Vindue, saa galt man ønsker. En Ven, som var tilbøjelig til Gigt og som for sit Arbejdes Skyld maatte køre Aaret rundt og i alt Slags Vej, kom en Dag og sagde, at han kunde da ikke rigge sig ud, som jeg havde raadet ham til, for var han pakket ind paa den Maade, saa vilde »de andre« grine ad ham. Jeg sagde bare: — Saa maa de grine!

Jeg ved ikke, hvorfor det skal være fint eller flot eller moderne at køre undertiden en hel Dag paa Landevejen uden at være fornuftigt klædt. Personlig sætter jeg det daglige Velbefindende højere end baade Finheden og et Modelune.

Es.



Styrbar ved Bakkørsel

Til- og Frakobling paa 1/2 Minut

A/S GYRO

Skive Jernstøberi & Maskinfabrik

Hovedkontor og Fabrik:

Skive

Telefon 54 og 232

•

Salgsafdeling og Udstilling:

Østerbrogade 2 A

København Ø

Telefon Palæ 5633

TIL ITALIEN —

Fortsat

Alle 20-30 Baade i Grotten paa een Gang. Medens Førerne synger Capris og Neapels Pris, stænker de i Vandet med Aarene, saa det ser ud, som strør de Sølvperler paa Vandet, — noget skal der jo gøres for at faa en god Drikkeskilling. Det eneste, der gør Grotten blaa, er det, at den modtager sit Lys udefra gennem Vandet, der altsaa synes at være tilsat »Blaanelse«.

Selvfølgelig skal man med Traadbane op til Byen Capri, men Dr. Munthe's Villa »San Michele« ligesom Krupps og den svenske Dronnings Villaer samt alle Capris Mærkværdigheder lader vi ligge, for vi har Badetøjet med, og inden Damperen Kl. 5 returnerer, skal ikke saa meget Vippen som det krystalklare og dog blaa Vand prøves, — og i den Varme og de Omgivelser kan et almindeligt Havbad blive til en ubeskrivelig Oplevelse. 2 Timer tager Damperen tilbage til Neapel, saa vi er hjemme i god Tid til Middagen Kl. 8.

Til Tops paa Vesuv.

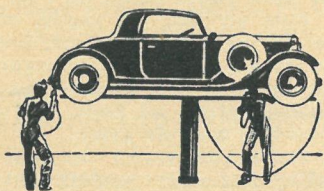
Op paa Vesuv kan man tage med Jernbane og Traadbane, men nu gaar

der ogsaa en privat Bilvej derop, og naar man har sin Vogn med, tager man selvfølgelig den. Ad Autostrada eller Landevej til Torre Annunziata, igennem Byen findes — naar man er opmærksom derpaa — Vejvisere: »A Vesuvio«. Vejen gaar gennem Vinhaveerne paa Vesuvs Skraaninger, men snart hører ogsaa disse op, og i en lille Fyrplantage begynder omtalte private Bilvej, hvorfor man haver at betale 25 Lire for at faa Lov til at passere denne ikke overfladebehandlede, men stenede og sandede Zigzagvej, og der til 13 Lire som Betaling for en Fører, man skal have med fra Vejens Ende til Krateromraadet. Vi var underrettet om, at der blandt Førerne var en norsktalende, som vi efter fremsat Ønske fik med. Vejen har før gaaet længere op, men 10 Mdr. gl. Lavastrøm havde ødelagt det sidste Stykke, saa der var nu ca. 20 Min. Gang ad ligeledes gruset Zigzagsti til Krateranden. Denne er tre Kilometer i Omkreds, men tro nu ikke, at man som livstræt kan udsøge sig et stejlt Sted og saa styrte sig ned i Jordens Indre. Nej, saa let gaar det ikke, — et ro-

FRA VIBORG TIL VESUV

mantisk Selvmord her er udelukket. Fra Krateranden sænker Terrainet sig vel ca. 50 m fra alle Sider i uensartede eventyrlige Formationer i forskellige svovlgule, grønne og sorte Farver. Det friskeste er sort, og Føreren viser os store Strækninger, der er vældet over Krateranden og er 10 Maaneder gammel, andet er 3-4 Mdr. gammel, og noget, uha, kun 14 Dage. Omtrent midt i denne Sænkning staar der en Askekegle, af hvis Midte der til Stadighed staar en dampagtig Røgsøjle, og med ca. 5 Min. Mellemrum lyder en kraftig Buldren, og op ryger Aske og Sten, der falder ned og danner denne Askekegle. Til Tider farves ogsaa Røgsøjlen af et Ildskær. Vi gaar med vor Fører ned over Krateret, — selvfølgelig i ærbødig Afstand fra den store saavel som et Par andre smaa »Blæsere«, der staar og hvæser som et Ekspreslokomotiv med Dampen oppe. Medens vi gaar nedover, kommer igen den kraftige Buldren, og nu er vi nærmere; min Kone griber mig i Armen, og vi kigger først til Keglen og derefter med Ængstelse til Føreren, om dette her gaar an, men bliver snart klar over, at saadan er Skik og Brug her. Han smiler og siger paa sit klingende norske: »Den byter Dere velkommen«. Vi nærmer os to Mænd, og Jorden begynder bogstavelig at brænde os under Fødderne, saa vi kan mærke Varmen igennem Skosaalerne, medens en væmmelig Svovldunst jævnligen slaar om os. Da vi kommer herhen, viser det sig, at Lavaen, vi gaar paa, kun er en Haandsbred tyk, og igennem 20-30 cm brede Revner kan vi se den hvidglødende, 8,000 Grader varme Lava flyde og bugte sig under den tynde Skorpe, vi staar og tripper paa. En af Mændene stikker en Jernstang ned og haler en Klat op, som han hurtigt former rundt, jager en tyk Træpind, der straks gaar Ild i, ned i den og — vær saa god — et Askebæger som Erindring; een Gang til, men denne Gang presses en 20 Centimer ned i den. — Tak, 2 Stk., det er 6 Lire; — at vi kan købe dem nede i Pompeji til 1 Lire Stk., tager ikke det interessante bort og betyder intet. Selvfølgelig benyttede vi Fotografiapparatet og tog nogle Billeder fra denne Heksegryde, medens vi gik uden om Keglen og op paa den samme Side længere omme. Nede ved Bilen nød vi en Flaske Ve-

Duacolakering - Prisen passer Dem!



Vogne opsat paa **Trykluft-Autoløfter** Undervogn og Underskærme renses med Benzin, afskrabet for Rust og malet. — Levering 1 Dag. **22 Kr.**

Hurtigste Levering for smaa Vogne 3 Dage. — Forlang Tilbud.

Nu er det Tiden for Maling af Vognen til Beskyttelse mod Vinteren.

Frederiksberg
Automobil Duco Lakereri

Lars Olsen Telf. EVa 502
BIANCO LUNOS ALLE 5

Største og billigste Lakereri for
LUKSUS- OG UDSTILLINGSVOGNE



Kør sikkert -

Kør med Peka Glas
(Splintsikkert)

M. I. MEYER A/S - Ny Toldbodgade 27-29
København K. - Telefon Central 670

STØRSTE SIKKERHED
UBEGRÆNSET GARANTI

Auto-Køler-Centralen

7b Andersen - Halmtorvet 13

Tlf. Eva 3530 - Privat: Rødovre 833

Automobilkølere nye og brugte • Alle Mærker

Rensning samt Udkogning af Kølere med Garanti

Reparationer omgaaende

suvvin med vor elskværdige Fører, som oven i Købet delte sine stenhaarde Frokostkringler, der først maatte blødgøres i Vinen, med os. Som Tak og med Glæde betalte vi Vinen lidt rigeligt, og saa trillede vi hjem til Fru Jørgensens dejlige Frokostbord. Turen tog fra Kl. 8 til 1 og var paa 80 km ialt.

Hen paa Eftermiddagen vendte vi saa Næsen Nord paa, og ved 8-Tiden naaede vi Rom, ganske vist i silende Regn, saa det var helt mørkt, da vi paa Maa og Faa kørte ind i de oplyste, blændende, næsten mennesketomme Gader. Kun de hvide Betjente stod, trods Uvejret paa deres Forhøjninger og udøvede deres plastiske Bevægelser. Hvor mon vi er nu? — Jo, der er Monumento Vittorio Emanuele. — Vi faar Kortet frem, — ligeud — ottende Gade paa højre Haand op til Piazza Barberini, og saa er vi lige derved, og Fru Dinesens Mad er parat.

Strækningen Rom-Florenz (311 km) tager vi i eet Trip, for Resten af Dagen i en selvkomponeret Rundfart at se Byens Ansigt. Ogsaa her søger vi, hvad naturligt er, det gode danske »Pensione Scandinavia«. Byen er let at orientere sig i, men i Haab om et Gensyn vier vi den kun næste Dags Formiddag, for saa at fortsætte over Bologna, videre over Slettelandet til Ferrara og Padua og igen paa Autostrada til Venedig.

En Aften i Venedig.

Ad en imponerende lang Bro, 6 km, gaar Vejen fra Mestre over til Venedig, og her faar Opel'en Lov at hvile ud et Par Dage oppe paa tredie Sal. Garagen er nemlig Europas største med Plads til 1000 Biler, 5 Etager med 200 i hver. Man kører ad en Snegle gang op med Vognen, tager med Elevator ned. Selvfølgelig er her al moderne Service-Komfort, og en Facchino tager vor Bagage og ledsager os til det danske Hotel Dinesen (en Datter af Fru Dinesen i Rom). — Dette sker nødvendigvis ad Vandvejen og pr. Motoscafo, en Baad, der har samme Mission som Sporvognen i andre Byer.

I Venedig skal man se Marcuspladsen med dens Tusinder af Duer og dens kæmpehøje Campanile, og har man sit Apparat med — og det har man — modstaar man heller ikke at tage et Billede af sin Kone med Duerne siddende paa Hatten og op af begge Armé. — Selvfølgelig skal man se Dogepaladset baade indvendig og ud-

vendig og sukke paa Sukkenes Bro, — men man har ikke været i Venedig, hvis man ikke en Aften, helst i Maaneskin, har sejlet i en Gondol ad Canale Grande under Rialtobroen og ind i de mindre Kanaler, hvor Gondolieren udstøder sine uarticulerede Lyde i Stedet for Tudehorn, naar han skal omkring et Gadehjørne, og saa under Sukkenes Bro ud i Lagunen og der lægge op sammen med en halv Snes andre Gondoler paa hver Side af en større, illumineret Gondol med Stengeorkester og høre Musik og Serenader, medens en Italienerinde med en rød Rose i det mørke Haar understreger Rytmen med et Par Castagnetter i hver Haand. Ti Sekunders Pause, vi raaber: Sole mio, og straks lyder Sole mio's smægtende Toner ud over Lagunen, medens Gondolieren vuggende staar og nynner med bag ved os. En gemytlig, syngende Herre kommer med passende Mellemrum fra Gondol til Gondol med en Tamburin; man fatter straks Meningen og griber ned i Lommen for at honorere Gemytligheden. Af og til forsvinder en Gondol af Rækken og andre lægger til udenfor. Alt faar en Ende, og da vi nu snart er inderst i Rækken, giver vi Gondolieren et Vink og glider ud i Maaneskinnet op ad Canale Grande.

I Kæmpegaragen betaler vi 12 Lire pr. Døgn for Vognen, og ved paa tredie Sal at fremvise Kvitteringen, faar vi Vognen udleveret og Ringenes Lufttryk efterset, inden vi ad Nedkørselens Sneglebane glider ned paa Jorden. De første 40 km gaar det over det flade Land, snart jævnt op, snart ned, hele Vejen gennem skønne Dale, til vi ved Middagstid naar Cortina d'Ampezzo i Dolomitterne, 1200 m over Havet, en lille, henrivende Vintersportsby, hvor omtrent hverandet Hus er et Hotel. Efter Omklædningen i tykkere Tøj tog vi med en Svævebane op til et Udsigtspunkt for at nyde Dalens Herlighed i Fugleperspektiv.

En Sommerdag i Snevejr.

Det var Tanken, vi vilde have taget et Par Ture i Dolomitternes egenartede Bjergformationer, men Vejret var regnfuldt og usigtbart, hvorfor vi startede efter den østrigske Grænse. Vi glædede os over, at Sproget igen var tysk og ikke mindst til Gensynet med Gross - Glockner - Omraadet og dens pragtfulde Kæmpe-Gletscher: »Pasterzen Kees«. Og det blev en Oplevelse, omend af en hel anden Art, end vi

JOHEST PATENT Lyddæmper

Forlang Prospekt

„MARGROCO“

AMALIEGADE 28

Telf. Central 14264

Indreg.



ZEBERG'S Maatter

luner

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

„BIL-MAATTER“

v. Aage Zeberg

Grundl. 1923 C. Plougvej 6
København V. (nær Forum)

Telefon Eva 722

Varemærke
Alle Modeller
Forl. Prisliste

LAGERBESØG ANBEFALES

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 øverst 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.

CODAN
GUMMISTØVLER

- hold paa det danske



Oilskindsfrakker,

spec. til Motorkørsel, som Tegning med Pelskrave. Flere Modeller fra 17 Kr. Ridestøvler og Benklæder berømt f. Snit og Pasform Oliekapper og Handsker, Hjelme, Huer, Brillor etc. Dame-Læderpjækkerter. Læder Dirt-Trackveste.

Motor-Dress

Blaagaardsgade 24 Nora 2536
Specialitet: Motorcyklebklædning. Varerne sendes overalt i Danmark



Autoriseret Forhandler,
Service og Reservedele.

Københavns Automobil Central

Tlf. 5337-10937. Gl. Kongevej 13

Køb hos Motor's Annoncører

Sallingsund Færgen

Telefon Nykøbing Mors 201

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

FARTPLAN

1. Oktober—1. April

Afgang fra Mors (Sallingsund)

7⁰⁰ 8⁰⁰ 9⁰⁰ 10⁰⁰ 11⁰⁰ 12¹⁰ 13⁰⁰ 14⁰⁰ 15⁰⁰

18⁰⁰ 17⁰⁰ 18⁰⁰ 19⁰⁰ 20⁰⁰ 21⁰⁰ 22⁰⁰ 23⁰⁰

Afgang fra Salling (Pinen) 10 Minutter senere

Overfart 5 à 6 Minutter

I Pinen paa Sallingsiden findes direkte Telefonforbindelse til Færgpersonalet paa Morssiden

C.M.Eriksen & Søn

Odense, Bjerggade 3-5. Telf. 5797

Originale Harrison Kølerblokke
isættes enhver Køler.

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

● DUCOLAKERING

Averter i »MOTOR«

hoteller og restauranter



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

AABENRAA

Hotel »Danmark«

Iste Klasses Køkken. Mine smaa Frokostretter anbefales. Th. Nygaard.

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 —

og vi spiser i

Restaurant „Skoven“

Telefon 4300 - 9090

og

i „Bryggergaarden“

Telefon 2896 - 6724 - 6725

H. V. BANG

tidl. Hotel Allsund, Sønderborg.

havde tænkt os. Vi gav os god Tid, da vi sad i Franz Josefs Haus og spiste til Middag, med Udsigt ud over Gletscheren og i en dejlig opvarmet Stue, i Haab om, at Skyerne dog skulde lette lidt mere, saa vi kunde se de glitrende Tinder; men nej, allerede inden vi naaede ned til Vognen, begyndte det at hagle. Vejen slynger sig noget nedad for igen at stige op til 2500 m o. Havet ved Hochtor, hvor en 300 m lang Tunnel gaar gennem Bjerget. Udgravningerne i Sneen er 5-6 m dybe, og kun den halve Port er aaben, medens der stadig arbejdes med Snekastning. Haglene var nu blevet til Sne, der lagde sig tykt paa Forruden, og saa begyndte Lynene at knitre, saa det hele blev lyslilla, og Tordenen rullede med mangedoblet Ekko imellem Klipperne, saa min Kone sagde: »Uha, lad os komme herfra«, for vi havde gjort Holdt for at nyde de noget særegne Omgivelser en Sommerdag i Juni. Men da vi rullede af Sted, blev vi standset af en op over begge Øren indpakket Arbejdsformand. Der var igennem Telefonen meddelt, at et Par Vogne var paa Vej op fra den anden Side. Var det ikke Vinter her paa Sydsiden, blev det det ovre paa Nordsiden. Ganske smalle Udgravninger adskillige Gange Bilens Højde, der blev lavet paa den Maade, at der i Snemuren gravedes Nischer ind til Siden, hvor Smeltevandet fossede, og den løse Sne kastet derind og skyllet ned. Igennem Udgravningen kører man trygt. Der kommer ingen imod, og Faren for at rutsche ud er ikke stor. Værre er det paa de frie Strækninger, nu Himmel og Jord staar i éet. Tre Gange maatte jeg ud for at rydde et Par store Skovfulde Sne væk fra Motorhjul og Vindspejl, naar Viskeren gik i Staa og ikke kunde tage det, og med 5 til 10 km's Fart gik det i første Gear, for Bremserne var det ikke raadeligt at bruge i den 5-6 Tommer høje Sne. — Hvor Vejen drejer fra op til Tinden af den pragtfulde »Edelweiszspitze« med Parkeringsplads paa Toppen, stilnede det en Smule af, kun Lynene blev ved endnu, saa at forcere de Udgravninger var allerede nu umuligt uden Kæder og Skovle, og i saadant et Vejr var der jo heller ikke noget at se, saa det faldt automatisk væk. Havde vi ikke set det sidste Aar i Sol og Støv, vilde vi have ærgret os over de 16

Schilling, vi maatte betale for at køre Vejen, og ikke se stort mere end Sne og atter Sne, ligesom ogsaa jeg var blevet uhyggelig til Mode, hvis vi ikke i nogen Maade kendte Vejstrækningen ned herfra. Dog gav vi os Tid til at tage et Par Snebilleder, inden vi trillede videre, stadig i første og senere i andet Gear, men efter 10-15 Min.s Kørsel var vi igen nede i det grønne, hvor Vejret kun bestod af Støvregn.

I Zell am See's bekendte Idyl overnattede vi, og nu var egentlig vore Ferieforventninger tilfredsstillende, saa Resten af Vejen betragter vi kun som Hjemtur, hvorfor vi saa efter den korteste Vej. Men da vi kendte Turen over München og Nürnberg, lod vi os alligevel friste af den lille Omvej over Wien og Prag. Før Salzburg skifter man Kørselsside, tænk hvor mærkeligt i samme Land. Det er dog kun de første 20-30 km, man slikker op langs venstre Grøftkant, for at huske det, — saa sidder ogsaa det i Arme og Ben, og der blev det siddende i 4 Dage igennem Østrig og Tjekoslovakiet, og ikke 5 Min. efter, at jeg kom over den tyske Grænse, var det væk og paa den rette Plads igen.

Jeg skal slutte med et Par Tal. Hele Turen blev til 6.435 km i 27 Dage, og dertil drak den 6-Cyl. Opel nøjagtig 800 Liter Benzin. Et Baghjul blev vi ked af jævnlige at maatte pumpe, saa vi kom kun hjem med dansk Luft i de fire Hjul. (En knust Dørrude første Dag i Rom fik vi først indsat i Berlin, saa Vognen kunde aldrig laases rigtig, men det skete der intet ved).

W. KORNEG'S Autoværksted

har de smaa Priser og
1ste Klasses Arbejde.
Prøv en Reparation

Sølvgade 96

Palæ 3661

Automobilværkstedet Den nye Autopark

Vester Farimagsgade 21
Telefon Byen 8278

Reparation af alle Vogntyper
M. WAGNER

BILER
UDEN FØBER

CENTRAL 3007

Krog's Hjørne Gyldenløves-
gade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

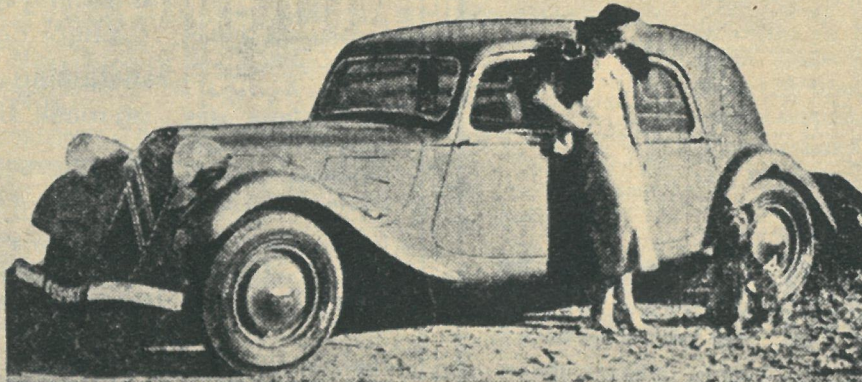
I »Berlingske Tidende«s Artikelserie »Automobiler i København i Dag« skriver Redaktør Eric Boesgaard den 24. September 1937 følgende om Citroën:

Byen faar snart et nyt Ur. Privatbanken lader i disse Dag en gylden Urskive opsætte paa sin Façade ud mod den nye Brogade til Christianshavn.

Program sker der vel ikke, og for en Lytter er det godt at vide, hvad Programmet lyder paa.

„MUSIK“.

Automobiler i København i Dag, III



Den nye Citroën

Livet er fuldt af Omskiftelser: Da André Citroën døde, var hans Virksomhed bekendt for at være en af de mest eksperimenterende, en af de mest banebrydende i Verden. Men engang imellem var den store Franskmand lidt for tidligt paa det, og hans Medarbejdere længtes efter Ro til at gøre Modellerne færdige, inden Publikum skulde køre i dem.

Saa kom — for tre Aar siden — den mest moderne Vogn, der var set, og skønt den knapt er forandret siden, er den endnu ubetinget det mest moderne konstruerede Automobil, der eksisterer.

I tre Aar har den været næsten ens, men ingen har taget Luven fra den i Henseende til moderne Konstruktion. I de tre Aar har Citroëns Teknikere endelig faaet Ro til at lave en Vogn, der samtidig med at være morsomt konstrueret er fuldt paa-lidelig, fuldt ud til at stole paa. Ja ikke

ret mange Fabrikker har givet deres Teknikere tre Aars Ro til at rette alle de Smaating, som altid findes paa Automobiler, der kommer lidt for hurtigt fra Tegnestuen til Samlebaandet — og ud til Publikum. I Dag er Citroën en fantastisk Vogn, dens Forhjulstræk, dens Styrekonstruktion, dens Affjedring, Bremser, ja, dens hele Konstruktion er et Automobil, skabt paa Tegnestuerne for tre Aar siden, men i Virkeligheden stadig flere Aar foran de fleste andre, dristigere i Liniere ogsaa, en Vogn, man enten synes er den skønneste, der bygges eller som man slet ikke synes om. Har man Forstand paa Linier, véd man, at inegn bygger Biler, som Franskmandene, der kan faa alt lige fra en Staalhjelms eller en Damehat til at faa netop Prikken over l'et. Og den Prik finder mange kræsnere Bilkøbere hos den mest typiske Franskmand af alle Biler: Citroën 1938. ERIC.

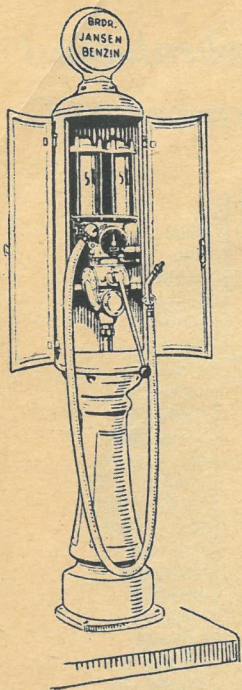
nets
sen,
Postk
mestet
bindern
Københ
ling, Ar
under L
Paokness
Tang, Vec
58. — Mas
Aarhus, 57.
cand. polyt
55. — Mur
sen, 55.
Randers,
resundb
Ringste
i Dansk
Robert A
Lytzen, H,
advokature
teren, Reda
Gulmann, J
Angellus A
sen, Spjal
P. F. J. Je
tionssekreta
jur. Hjalma
Munksgaard
Hans Borg
fører Einar
Pastor E.
Kirke, 38. —
do Svane, 3
37. — Kap
Carlsen, 37
Hjelte, 36.

Fru L
Paris.

Ved et tely
avis Annonce
i Gaar paar
dende og gav
løb om Tor
Forespørgsler
paa Berlingske
Uheldet har
for stor Ulej

I Brochuren »Hvad Ejerne skriver om CITROËN med Forhjulstræk«, kan De læse, hvorledes Citroën-Ejerne i Danmark, Norge, Sverige og Finland udtaler sig om den forhjulstrukne CITROËN

AUTOMOBILES CITROËN A/S
SYDHAVNSGADE 16, KØBENHAVN



Benzin -

saa er det

Brødrene Jansen

København: St. Kongensgade 55. Central* 4890
 Aarhus: Havnegade 8. Telefon 6261
 Esbjerg: Havnegade 7. Telefon 922

HenningKlee

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

Udslibning af Cylindre med
 Kryds-Polerede Slidflader

Montering af

**“Centricast”
 Slidforinger.**

„Nova“ Nelson Bohnalite
 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.

Husk: Fragtgods og Ilgods sendes til Frederiksberg Station.
 Expresgods til Københavns Hovedbanegaard

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

Hundested—Rørvig

Automobilfærger „Korshage“

FARTPLAN

27. Sept. — 31. Okt. 1937 og
 15. Marts — 14. Maj 1938

Hverdage

Fra Hundested: 6⁵⁰ 8⁴⁵ 10⁵⁰ 12⁵⁰ 14⁵⁵
 a17⁵⁵ b18⁵⁵ b20²⁵ b21⁵⁰.

Fra Rørvig: 8¹⁵ 9¹⁵ 11²⁰ 13²⁰ 17⁰⁵
 a18²⁵ b19³⁰ b21⁰⁵ b22²⁰.

Søn- og Helligdage. (Særlig Plan for Paa-
 skedagene, se nedenfor)

Fra Hundested: 7⁴⁰ 8⁵⁵ 10⁵⁰ 12⁵⁵ 14⁵⁰
 16⁰⁰ c18⁵⁵.

Fra Rørvig: 8¹⁵ 10¹⁵ 11²⁰ 14¹⁵ 15²⁰
 18¹⁰ c20¹⁰.

a. 27/9-31/10 og 15/3-9/4 kun Lørdage fra 11/4 alle
 Hverdage. b. Kun 13/4 (Paa-skedsdag.)
 c. Kun fra 21/4.

Overfartstid 25 Min. Restauration om
 Bord. (Tlf. Hundested 12 og 156). Ra-
 batkort m. 10 Kuponer for Pers. og
 Motorv. Sæsonkort 150 Kr. Førerne af
 Motorvogne og Motorcykler beforders
 frit. Forudbest. af Plads til Biler Tlf.
 Hundested 150 (Hundested-Exp.) og
 Isøre 33 (Rørvig-Exp.).

Rudkøbing-Svendborg

Fartplan, gyldig fra 27. Sep. 1937

Fra Rudkøbing: *6⁰⁵ 7¹⁰ 9⁰⁵ 10¹⁰ 12⁴⁵
 15¹⁰ 17³⁰ 18⁵⁰ 20¹⁰ **21⁴⁵ 22⁵⁵

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

Svendborg-Rudkøbing

Fra Vindebyfærgens Færgeløje i
 Svendborg: 6¹⁰ 7⁵⁰ 9¹⁰ 10³⁰ 12⁵⁰ 15³⁰
 17⁵⁰ 18⁵⁰ 20³⁰ 21⁵⁰ 23⁰⁰

Korresponderer ikke med Rutebilens Afgang-
 tider fra Svendborg Jernbanestation:

Fra Vemmenæs: *6³⁵ 8¹⁵ 9³⁵ 10⁵⁵ 13²⁰
 15⁵⁵ 18¹⁵ 19²⁵ 20⁵⁵ **22²⁰ 23³⁰

*) Sejler kun i Maj.

***) Sejler kun Søn- og Helligdage.

Lohals-Lundeborg

Benyt ved Rejser mellem Fyen og
 Langeland Lohals—Lundeborg Færgen.
 Hurtigste Forbindelse mellem de to Øer.
 Overfartstid 40 Minutter. — Plads til
 8—10 Biler.

Læg Deres Rejse gennem det smukke
 Nord-Langeland

Afg. Lohals:

Hverdage: 8⁰⁰ 12⁰⁰ 16⁰⁰ 18³⁰

Søn- og Helligdage: 9⁰⁰ 11¹⁵ 13⁰⁰ 19⁴⁰

Afg. Lundeborg:

Hverdage: 8⁴⁵ 12⁴⁵ 16⁴⁵ 19⁴⁵

Søn- og Helligdage: 10⁰⁰ 12⁰⁰ 13⁴⁵ 20³⁵

Kontor: Lohals — Telefon Nr. 87.

SPARTID • SPAR PENGE



og tag altid med Assens-Aarøsund-Færgen 13. Oktober — 6. December 1937 incl.

Fra Assens: 7⁴⁰ 10²⁰ 12³⁵ 14⁵⁵ 20¹⁰ Fra Aarøsund: 8⁵⁰ 11²⁵ 13⁴⁰ 16⁰⁰ 21¹⁵

Restauration ombord. — Overfartstid ca. 50 Minutter. — Bedste Betjening.

Nye Dæksaloner

Telf. Assens 200