

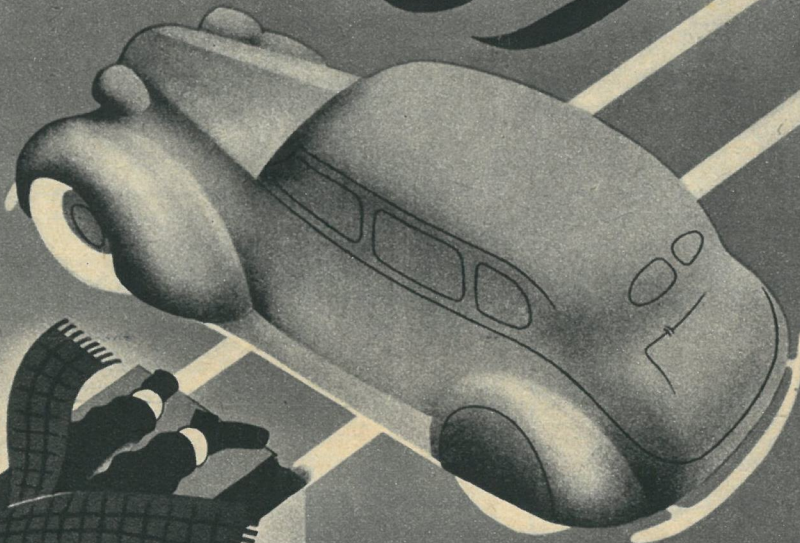
Ønsker De *let Start?*



**PAAFYLD**

**AFTAP**

**OG**



WAKEFIELD **PATENT**  
**Castrol**

**VINTEROLIE**

„Z” OG „AA”  
Kr. 1,50 pr. liter

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



**M  
O  
T  
O  
R**

**MOTOR**

Nr. 45. 6. Nov.  
1937. 32. Aarg.  
Udgivet af For-  
enede Danske  
Motorejere  
Ugentlig Oplag  
28.300 Eksp.  
ifølge Dansk  
Oplagskontrol



**Automobilreparationer** af enhver Art (alle Mærker)  
 Prima Auto-Vask og Tryksmøring . Større Reparationer . **Gratis Service** som ved Køb af en ny Vogn

# Auto-Gaarden

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

**Mercedes-Benz**  
**Renault**  
**Standard**

Generalrepræsentant for Danmark:  
**AUTOROPA A/S**  
 Østerbrogade 20 - København

**AUTO-REPARATION**



Moderne Udrykningsvogn

**Hans Lystrup**

PILEALLE 5-7

Tlf. C. 2028

Før Kl. 8 og efter Kl. 17<sup>30</sup> ... Tlf. C. 52093

*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

**M I N T E X**

Bremsebelægning

original engelsk  
 svigter aldrig

Eneforhandler:

**H. C. PUCK**

Reventlowsg. 10 - Kbhvn. V  
 Tlf. Cent. 8711 - 8734 - 8739



Raadmandsgade  
 54  
 Telefon Taga 41 & 61

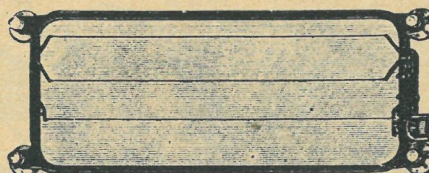
**Husk!**

Den bedste Beskyttelse  
 for Vognen er vore

**Polstrings-  
 Overtræk**

Bundkarhætter - Bund-Maatter  
 Kølerhætter - Fjedergamasker

**DUGGER FORRUDEN**

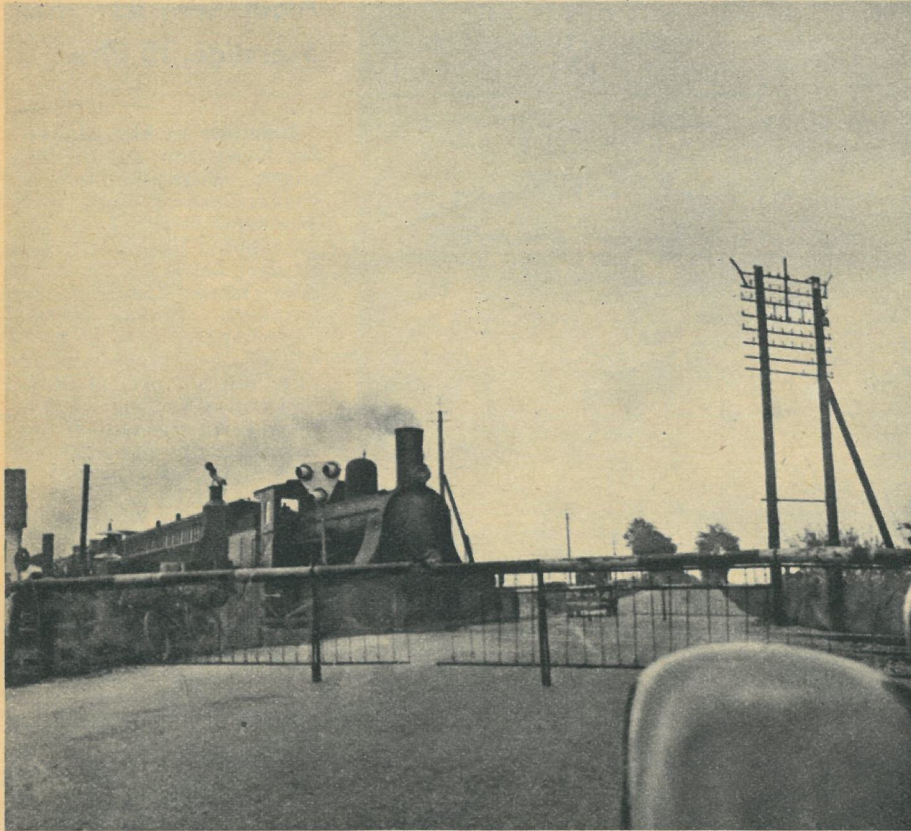


eller  
 er det galt med  
 Sigtbarheden?  
 Anvend

**MELAS KLARSYNSRUDE**

SIMONSEN & NIELSEN A/S  
 Frederiksholms Kanal 4  
 København K

En gros



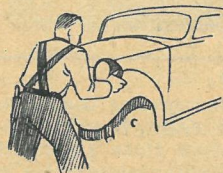
## BOMMEN ER NEDE

Det er den desværre ikke altid, naar Toget kommer!

## UGENS EMNER

Naar der mange Ting at passe paa, naar man kommer ud paa Vejene, Ting, som det lønner sig at tage Vare paa, og som man kan faa slemme Ubehageligheder af, hvis man ikke gør det. Jeg tænker her paa de Ting, som enhver Automobilist burde gøre, naar Efteraaret melder sig, naar der ligger fedtet Løv paa runde Chaussébroelægninger, naar Taagen kan ventes hvert Øjeblik, naar vi kan faa Isslag, inden vi aner det, og naar der i det hele taget stilles særlige Krav til, at Køretøjet er i Orden.

De bør lade Mekanikeren se paa Deres Vogn, eller De bør selv se paa den, hvis De hører til de faa, der er saa dygtige, at de baade kan faa Lygterne stillet helt rigtigt ind og Bremserne til at fungere aldeles præcist, for

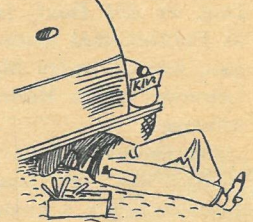


Hold Lygterne i Orden!

slet ikke at tale om Styretøjet. Lygterne er et Problem for sig. Lygterne skal være i Orden, det vil sige, at de maa ikke blænde, for ellers risikerer man at blive skrevet af Politiet, som desværre skal varetage nogle Lygtebestemmelser, som er langt fra det ideelle, og naar man først er skrevet for blændende Lygter, kan man være nogenlunde sikker paa, at der følger et Bødeforelæg eller en Dom efter.

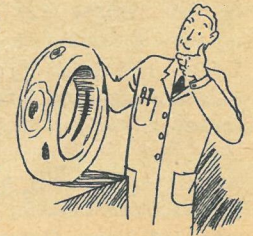
Men dermed er Sagen ikke klaret. Man kan sagtens faa en Lygte til at lade være med at blænde. Kunsten er at indstille den, saa den samtidig giver forsvarligt Lys at køre med, og vel at mærke til at køre en nogenlunde rimelig Fart med. Erfaringen viser alt for ofte, at der sker slemme Forsyndelser paa dette Om-

raade. Af lutter Skræk for at risikere en Bøde, stiller Motorkørende deres Lygter saa langt ned, at de ikke kan se at køre forsvarligt med dem. Og skønt Lov er Lov, og vi i Almindelighed i høj Grad er Tilhængere af, at selv gode Love skal holdes, saa vil jeg dog sige, at man bør foretrække, at Lygterne staa lidt for højt fremfor at indstille Lygterne saaledes, at man er sikker paa, at man ikke kan blive skrevet for dem, hvis de i saa Fald giver daarligt Lys. —



Sørg for, at Bremserne virker korrekt!

Efter tyve Aars Erfaring med Natkørsel hver eneste Nat, anser jeg en for svag Lygteføring for det farligste, der overhovedet kan tænkes. Det er den, der er Skyld i utallige Nedkørsler af Fodgængere og Cyklister. Naturligvis stiger Faren stærkt, hvis man samtidig kører hurtigt, men selv den mest paapasselige Bilist kan komme til at lave Ulykker, hvis hans Lys ikke er tilstrækkeligt godt. Man maa stille det ubetingede Krav til sine Lygter, at de rækker saa langt frem, at man kan naa at bremse indenfor den Afstand, i hvilken man opdager en Cyklende, en Gaaende eller noget andet, man skal undgaa at paakøre.



Ogsaa daarlige Dæk kan forårsage Ulykker.

Lad derfor Lygterne efterse og vær helst selv med, naar det bliver foretaget. Hvis De blot siger til Mekanikeren, at han skal garantere for, at De ikke kan blive skrevet for blændende Lygter, er det alt for fristende for ham at stille dem ned, saa De ikke bli-



Det er bedre at lade Mekanikeren kontrollere Styretøjet end Færdselspolitiet.

ver skrevet for at blænde. Men oprigtig talt: Skidt med en Bøde for, at Lygterne staar for højt, hvis det Alternativ, man er stillet overfor, er at blive Aarsag til en Ulykke, maaske til én Ulykke, som kræver Menneskeliv.

Og De maa holde Styregrejerne i Orden. Kommer Færdselspolitiet en Dag, er det flovt, ja, beskæmmende, at Politiet skal finde Fejl ved et Organ, hvoraf andre Menneskers Liv og Lemmer, andre Menneskers Sikkerhed afhænger.

Og Bremserne. — Paa ingen anden Aarstid er det saa nødvendigt, at Bremserne er i Orden. De skal ikke alene kunne standse Vognen, de skal kunne gøre det uden at forøge den Udskridningstendens, som fedtede Veje i sig selv medfører, de skal med andre Ord være nøjagtigt og rigtigt indstillet. Det giver en vidunderlig Sikkerhedsfornemmelse, og det kan blive af afgørende Betydning i det Øjeblik, der virkelig er Brug for Bremsen.

Maaske kommer De en Dag ud for glatte Veje, maaske sidder der i Dem Regler for, hvordan man skal rette Vognen op. Glem dem! Der er kun een Regel, der dur, det indestaar jeg for, og den bestaar i at sætte Farten ned og køre langsomt, naar det er glat. — Der er vist ingen Tvivl om, at de velmente Regler, man faar stukket ud, er teoretisk rigtige, men man glemmer dem, naar det kniber. Kør langsomt, naar Føret kræver det, og spørg Dem selv, om det virkelig tjener noget Formaal at være fremme fem Minutter før eller senere. Vi har faaet at vide, at det ikke engang er nogen Nytte til, at en Ambulance kører i vild Fart — hvor meget mere gælder det da ikke os andre.

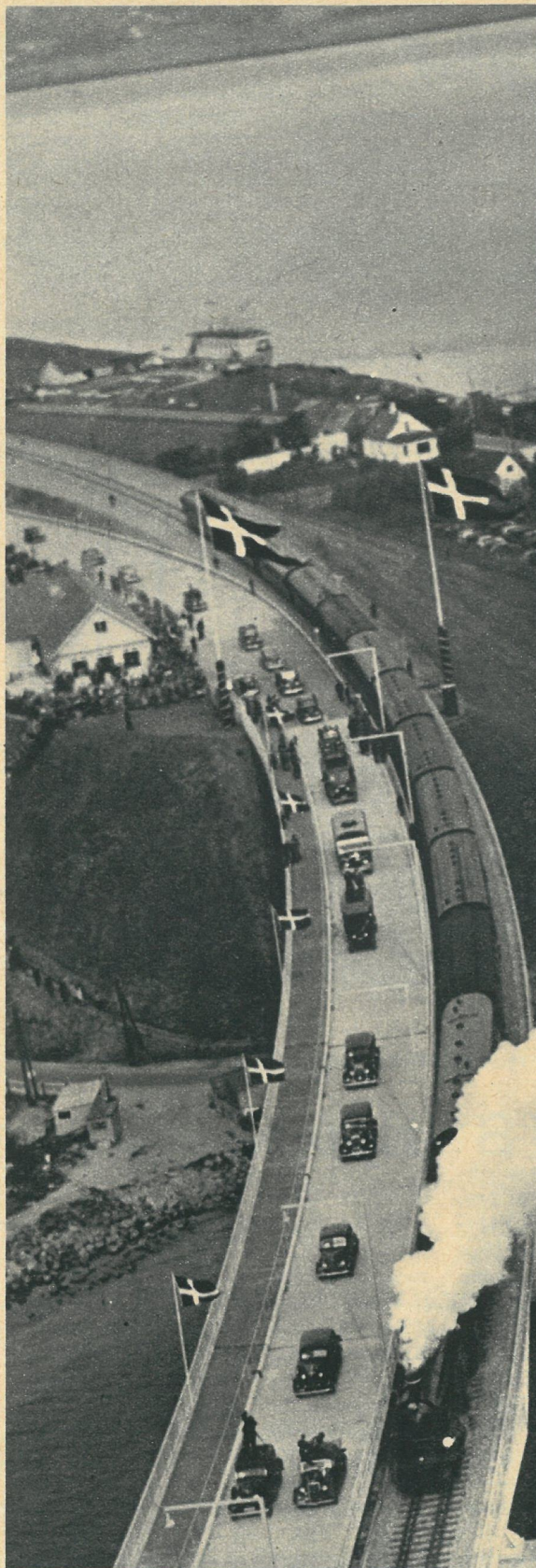
Vi skal frem, vi skal gerne hurtigt afsted, men det haster sjældent saa meget, at det er værd at sætte sit eget Liv paa Spil, og det haster aldrig saa meget, at man har Lov at udsætte andre Menneskers Liv for Fare.



**Hvis De kører med daarlige Bremsen, kalder De paa den Vogn!**

Eric Boesgaard.

**Tal med Deres Værksted i Dag:  
Lygter, Styretøj og Bremsen  
skal være 100 Procent i Orden.  
Lad hellere et Hul i Betrækket  
eller en Skramme i Lakken  
vente!**



## Parkeringsordningen ved Storstrømsbroen

Der opkræves en lille Afgift, som ikke maa overstige 35 Øre

Indenfor de Motorkørendes Kreds har der hersket nogen Ængstelse for, at Parkeringsforholdene ved Storstrømsbroen skulde blive mindre tilfredsstillende og dyr. Dette vil heldigvis ikke blive Tilfældet, og Forenede Danske Motorere har Grund til at anerkende den Forhandlingsvilje, der har præget Statsbanernes Handlinger i denne Sag, og saa vidt vi kan skønne er det en meget god og rimelig Ordning der er truffet.

Parkeringen finder Sted paa et 2000 Kvadratmeter stort Areal beliggende paa Dæmningen ved Storstrømsbroen paa Masnedø-siden. Arealet udlejes og Lejeren forpligter sig til at indrette en Benzintank og paatage sig Pladsens Renholdelse. Al Indkørsel til Parkeringspladsen skal ske i dennes søndre Ende og al Udkørsel i den nordre Ende af Pladsen. Parkeringsafgiften maa ikke overstige:

- 50 Øre for Rute- og Turistbiler,
- 35 Øre for almindelige Automobileer,
- 25 Øre for Motorcykler og
- 10 Øre for almindelige Cykler.

Afgørelsens Størrelse skal tydeligt tilkendegives ved Opslag paa Broen. Naar Parkeringsafgiften er lægges, udleveres der en Bon, der tillige tjener som Forsikring mod Tyveri af Løsoere i Vognen.

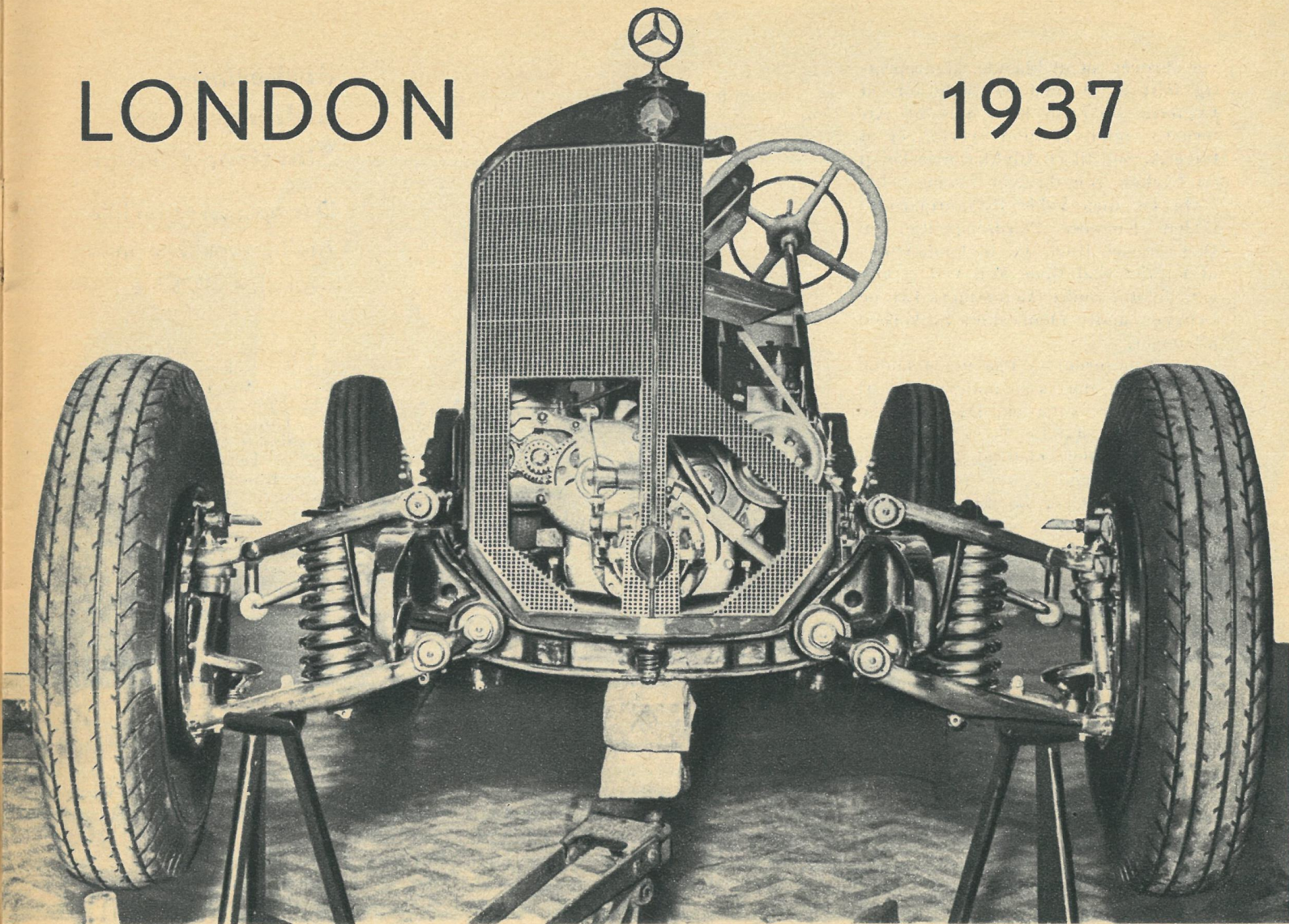
Den Vagthavende paa Parkeringspladsen skal være legitimeret i hvert Fald ved en Kasket og skal sørge for, at der er ordentlig Plads paa Parkeringspladsen. Den Vagthavende skal være behjælpelig med Køretøjernes Ind- og Udkørsel og iøvrigt sørge for god Orden paa Pladsen.

### Indsendte Artikler:

Motors Redaktion maa understrege, at indsendte korte Indlæg som Regel optages, men kun i den Rækkefølge, hvori de indkommer. Af Pladshensyn vil Ventetiden ofte kunne blive flere Uger. Ethvert Indlæg maa være sagligt og i en Form, der i Overensstemmelse med Bladets Retningslinier er urban og høflig. Angreb paa navngivne Personer, Virksomheder etc. kan under H. t. Presseloven ikke forventes optaget.

# LONDON

# 1937



En Mercedes 540 — et Mesterværk af Teknik.

## London

Dette er ikke en tør Udstillingsanmeldelse, men Forfatteren belyser en lang Række Forhold, der er af Interesse for enhver Motormand. Derfor kan De roligt give Dem i Lag med den!

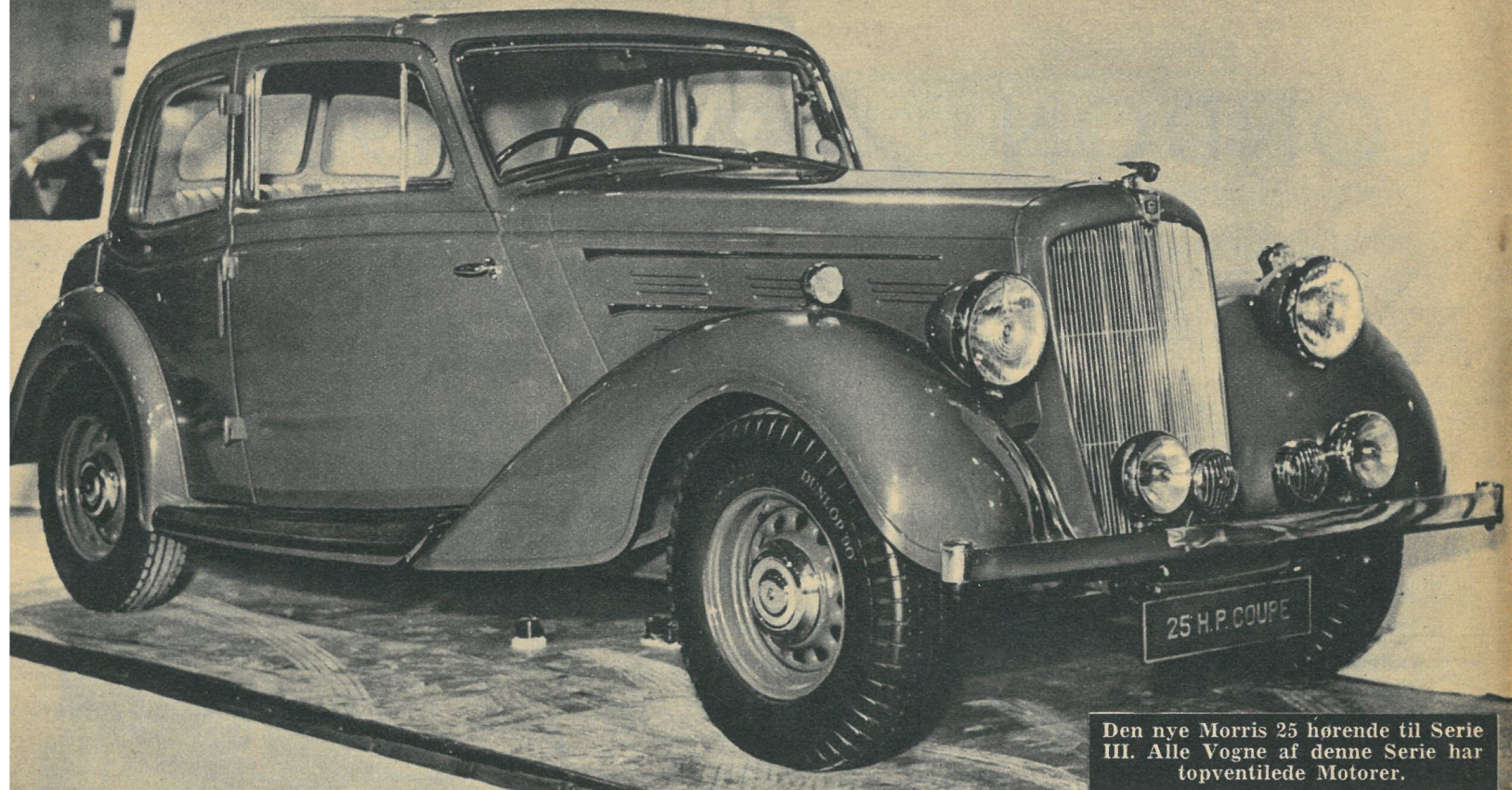
Det mest bemærkelsesværdige ved den fornylig afholdte engelske Automobiludstilling var vel, at den i Aar for første Gang blev afholdt i de nye Udstillingshaller i Earls Court og dermed havde forladt den gamle Residens gennem mange Aar i Olympia. Udstillingen var i Aar større end nogensinde og in puncto Internationalitet ved at overflyve Parisersalonen. Paris er i nogen Grad ved at tabe Interessen og Tyngdepunktet er i Øjeblikket saa absolut London og Berlin. Man saa i London mange Nationaliteter, og navnlig lægger man Mærke til den stigende Mængde tyske Vogne, der overalt i den engelske Kritik bliver rost i høje Toner, mens det i nogen Grad gaar ud over Amerikanerne, der vel ogsaa i Aar

er mere skabagtige end nogen Sinde med deres Vognes »artistiske« Udsende.

Udstillingens største Chok var vel nok, at den næsten sagnagtigt konservative Rolls-Royce Fabrik mødte med noget saa uuhørt som uafhængigt affjedrede Hjul baade for og bag og endda med Benyttelse af Torsionsfjedre! Det var en første Rangs Sensation, og dermed maa vel Diskussionen pro et contra den uafhængige Affjedring formodes at være Slut, for naar Rolls-Royce adopterer den, er den godkendt, anerkendt og sacrosanct.

I disse Aar, hvor der ikke frembringes de meget omvæltende Konstruktioner, finder der en langsom UdkrySTALLISERING Sted af det, som virkelig er

værd at bevare, og en saadan rolig Udvikling er ikke nogen Skade til, naar blot den ikke bliver truet af altfor sindssvage, unødvendige Forandringer i det Ydre — og paa dette Punkt maa man sige, at de kontinentale Fabriker er yderst maadeholdne. Dette er sikkert meget klogt, for man kan godt mærke en vis Reaktion mod den ikke-begrundede Skiften Model hos Publikum. Udstillingen var som før nævnt meget righoldig, og man saa der en Række Navne, som vi aldrig eller sjældent ser her i Danmark. Vi vil nu ikke begrænse os til kun at se paa de Vogne, der importeres her, men vil give et almindeligt Overblik. De Vogne, som vi har speciel Interesse for, skal vi hver for sig komme tilbage til



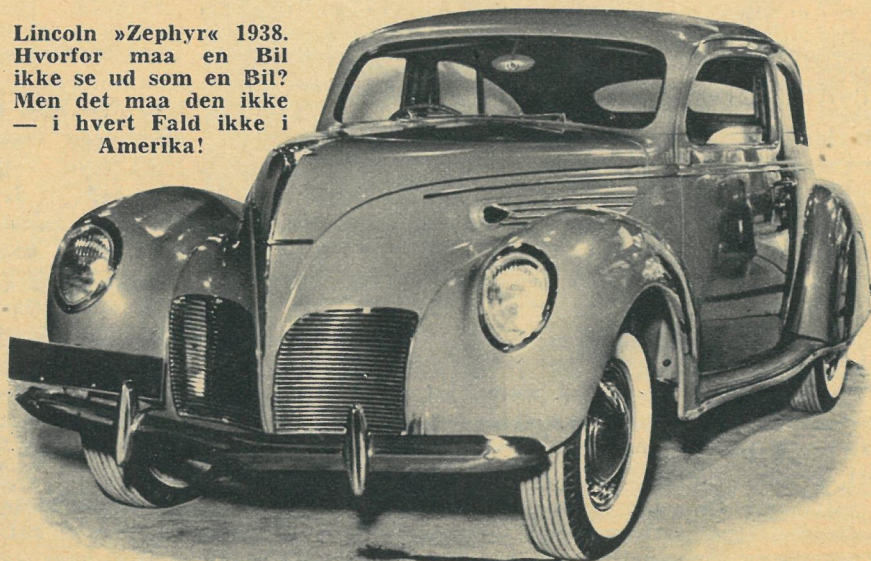
Den nye Morris 25 hørende til Serie III. Alle Vogne af denne Serie har topventilede Motorer.

i vore almindelige Vognbeskrivelser. Vi skal heller ikke fordybe os for meget i det tekniske, men forsøge at give et Indtryk af Udstillingen saaledes som den automobilinteresserede ser paa den med Erfaringerne fra sin egen Vogn in mente.

Vi har ofte fremhævet, at Automobilkonstruktørerne paa et vist Tidspunkt syntes at have glemt, at den første Betingelse for at man med Fornøjelse kan køre en Vogn er, at man 1) kan komme ind i den og 2) at Opholdet i samme under Kørslen er til at holde ud. Det lader til, at nogen har hvisket dette til de engelske Vognkonstruktører, for der er taget ikke saa lidt Hensyn til Komforten i 1938-Modellerne. For det første benyttes nu en langt større Del af den disponible Chassislængde til at huse Passagererne. Dette skyldes især, at Motorerne er rykket langt frem over Forakslen. Derved bliver der i al Almindelighed mere Plads til Passagererne. I større Vogne kan man ogsaa derigennem anbringe alle Passagerer mellem Hjulene, og man undgaar derved Indsnævringen af Bagsædet hidrørende fra Baghjulenes Hjul-

kasse. Men man har ogsaa angrebet Komforten paa et andet vigtigt Punkt. Engang for mange Aar siden begyndte Sæderne og navnlig Forsæderne at synke, og nærmede sig efterhaanden i betænkelig Grad Gulvet. I mange Vogne var det faktisk saadan, at man mere laa ned end sad, og dette gik selvsagt ud over Førerens Udsigt og virkede i mange Tilfælde vel ogsaa direkte sløvende. Det lader heldigvis til, at der nu er ved at ske en kraftig Kovending. I mange af de engelske Vogne er Sæderne nu ved at faa normal Højde, saaledes at Benet fra Knæet til Foden kan staa lodret, i hvert Fald for Førersædets Vedkommende. Dette har atter medført, at Udsigten fra Førersædet er blevet betydeligt forbedret. Man kan desværre se Vogne af forholdsvis sene Aargange, hvor en mindre Person lige akkurat har sine Øjne i Højde med Motorhjelmen. Hvad det giver af Udsigt og Oversigt for Føreren kan enhver tænke sig — og det er i Virkeligheden et Forhold, hvorimod der burde gribes ind med al mulig Strengthed. En Bil er et saa farligt Instrument, at det første og ubønhørlige Krav bør være, at Førerens Oversigt er saa god, som det overhovedet kan forlanges! Det er glædeligt at se, at de tyske Vogne er inde i den samme Udvikling, og til Trøst for eventuelle Sortseere kan det meddeles, at det heldigvis meget let lader sig gøre at konstruere et behageligt Sæde, samtidigt med at de ovenfor omtalte Krav er opfyldt.

**Lincoln »Zephyr« 1938.**  
**Hvorfor maa en Bil**  
**ikke se ud som en Bil?**  
**Men det maa den ikke**  
**— i hvert Fald ikke i**  
**Amerika!**



I mange Vogne finder man Bagsædet delt af et Midterarm-læn, og i Vogne, hvor der virkelig er Plads til tre paa Bagsædet, har man været konsekvent og indført to Armlæn. Til at udføre Polstringen har man nu en Række Materialer, der sikrer et godt Resultat. — Først er der de moderne Fjederkon-

struktioner, dernæst Hairlock (Svinebørster indvulkaniseret i Gummi) og endelig det af Dunlop konstruerede Materiale Dunlopillo. Det bestaar af Poregummi, der er støbt i Façon med Udsparinger, der giver ekstra Fjedring.

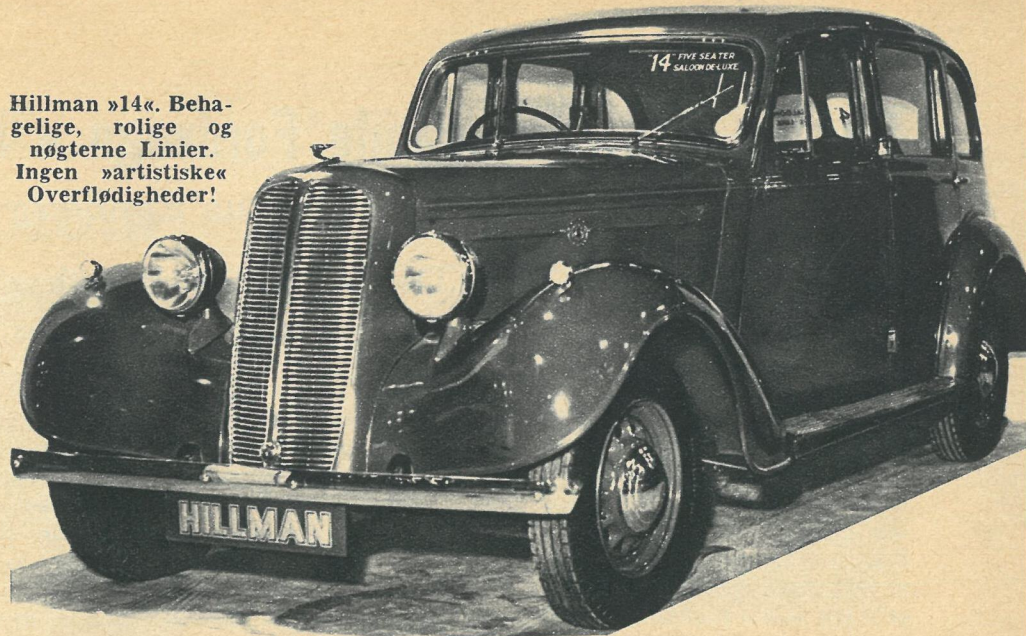
Overalt har man bestræbt sig for saa vidt muligt at faa plant Gulv og undgaa den generende Kanal til Kardanaxlen. Dette er naturligvis lettest at opnaa ved Vogne, der er uafhængigt affjedret paa Baghjulene, men det er dog ogsaa lykkedes paa en Række Vogne med almindelig Affjedring.

Pladsen til Bagage har altid været et kildent Spørgsmaal, og vore Læsere vil erindre, at vi altid har hævdet, at det var meningsløst, at man, efter at have købt en Vogn, skulde begynde at tænke paa, hvorledes man skal faa Plads til den nødvendige Bagage. Det har jo desværre ikke været noget Sær-syn at se, at 5-Personers Vogne i Reg-len havde Bagageplads til en halv. Selvom der har været en vis Udvikling i de sidste Aar i Retning af at lave Bagagerum i alle Vogne, saa er samme Rum dog ofte problematisk af Ud-strækning, og navnlig har en utidig Kælen for en mindre nødvendig Strøm-linieform tit ladet det gaa uhyggeligt ud over samme Rum, saaledes at det ofte kun har været nominelt. Derfor er det glædeligt at se en virkelig fiks Løsning af Spørgsmaalet paa en hel Række Vogne. Der findes paa disse Vogne et Bagagerum, som er ganske pænt, men ikke tilstrækkeligt til lidt større Bagage. Løsningen er da den, at Klappen til Bagagerummet, i det Til-fælde, at man skal have mere Bagage med, end det kan rumme, i nedslaaet Tilstand danner en fortræffelig Baga-gebærer, som, naar den ikke bruges, indgaaer paa harmonisk Maade i Ka-rosseriet, i Stedet for den almindelige paaklistrede Bliktingest. Bravo, Eng-land! Det er ganske vist en lille Ting, men ikke desto mindre en Ting, der har ærgret netop paa Grund af dens Lidened og den Lethed og Selvføl-gelighed, hvormed den kunde løses.

Paa Ventilationens Omraade er man ogsaa kommet langt, og man mangler egentlig kun nu at faa Publikum til at benytte samme. Det er, rent ud sagt, grusomt at se — og det ses desværre hyppigt — tæt tillukkede Vogne, stu-vende fulde af Mennesker. Hvorledes disse Mennesker aander er mig en Gaade. De maa have en Slags Gæller,

**En ny Buick — tror De? Nej, det er saamænd »kun« Chevrolet 1938. Endnu maa der være gode Tider i Amerika, for endnu maa Vognene ikke se billige ud.**

**Hillman »14«. Behagelige, rolige og nøgterne Linier. Ingen »artistiske« Overflødigheder!**



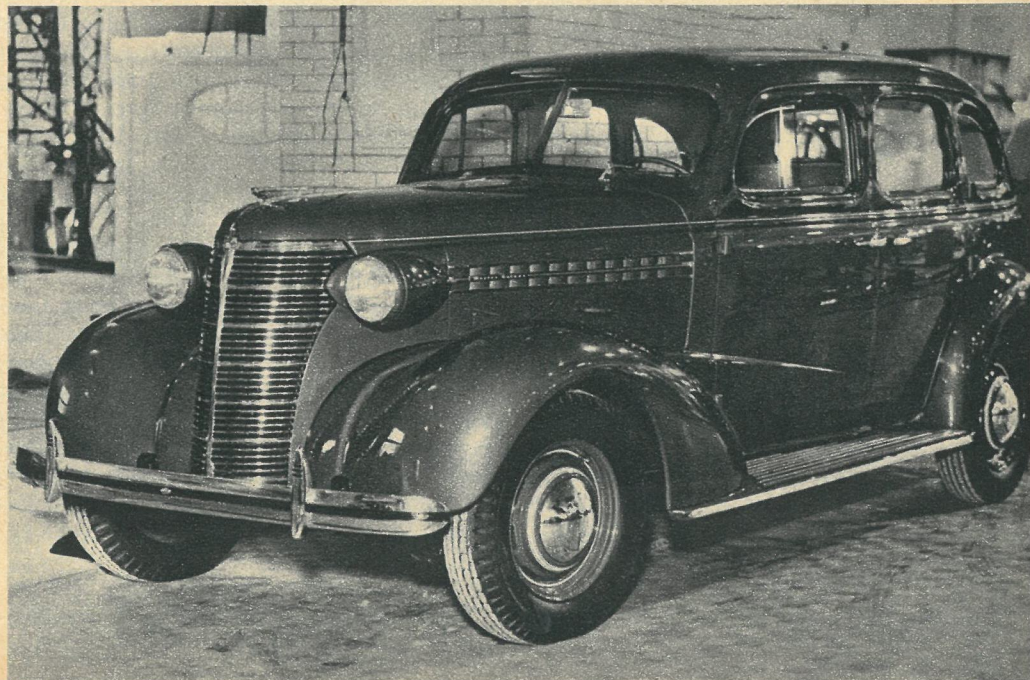
der er i Stand til at spalte Kulsyre i Ilt og Kul! Men for at komme tilbage til selve Ventilationen, saa har man ogsaa bestræbt sig for at isolere Motorrummet og dets Dunster effektivt fra Vognens Indre. En nok saa god Ven-tilation hjælper jo ikke, naar Olie- og Benzinlugt og stærk Varme trænger ind i Vognen. Man ser mange tiltalen-de Konstruktioner til Isolation af Mo-torrummet, og bl. a. har Morris en ud-mærket Konstruktion til Aflukning af de Huller, hvorigennem Koblings- og Bremsepedalen er ført og som ofte danner Passage for saavel Lugt som Varme.

Ventilationsprincippet i Vognene er forøvrigt baseret paa den af General Motors i sin Tid indførte »trækfrie Ventilation«, der bestaar i at den for-reste Del af de forreste Sideruder er til at dreje. Paa nogle Vogne opnaar man Ventilationen ved at samme for-reste Del er fast, mens den øvrige Del af Ruden kan rulles ned paa normal Maade. Denne Ventilationsmetode be-ror paa, at Luften suges ud af Vognen, hvorved der skabes et Undertryk i dens

Indre, og dette Undertryk beforder egentlig Indtrængen af Os fra Motorrummet. Det er et Spørgsmaal, om man ikke burde komme ind paa at ventilere med Overtryk, f. Eks. ved at blæse frisk Luft ind i Vognen, men en saadan Konstruktion er endnu ikke set fabrikationsmæssigt fremstillet.

Et andet Forhold, der influerer paa Kørselskomforten, er Vognens Affjed-ring, og mens man, naar man driver Sport eller Idræt, ikke har noget imod at kaste sig selv eller blive kastet om-kring med stor Voldsomhed, saa for-langer man, at Ens Vogn selv paa en hullet Vej skal præstere »Stuegulvs-kørsel«. Affjedringsspørgsmaalet er jo ikke alene et Spørgsmaal om Affjed-ringssystemer, men i høj Grad ogsaa om Anbringelse af de forskellige Mas-ser paa den mest hensigtsmæssige Maade. Man har ved nøje Studium fundet, at en Vogn, der opførte sig som en delirisk Gyngest, blot ved en lille Forskydning af Motoren frem eller tilbage præstere ganske blød Kørsel paa den samme Vej.

(Fortsættes).



# Til min Ven, den gamle Fordvogn - inden den ruller bort

Af Gudrun Egebjerg

**Kan Deres Vogn le? - Er Deres Vogn Romantiker? - Kan den gaa ved Damp, hvis den vil? - Var den stor af sin Alder, da den var lille?**

Nogle Vogne har det ligesom Vine, de bliver fyldigere med Aarene. Som nu min kære, gamle Ford, som desværre skal sælges. Da den rullede ud af sit Samlebaand i Detroit i 1929, var den en lille Vogn, den mindste Ford, de havde dengang, faktisk. Nu er den uimodsigende fyldig Vogn. Der er ingen anden Forklaring paa det, end at de var store af deres Alder, dengang den var lille, og at den heldigvis er trivedes godt. Den tager Plads op paa en Parkeringsplads, baade i Højden og Bredden. De smaa, lange, lave ved Siden af den bliver saa underligt karakterløse; de kan bare fortælle deres samme ensrettede Historie om at leve Livet liggende med 100 km i Timen, mens den i sig selv er et Minde om, at Mennesket dog oprindeligt var tænkt som en oprejst Genstand. Den staar der med sit rustsprængte Ydre, lidt indad paa Hjulene, et lille Hus, der har stillet sig til Hvile paa Kongens Nytorv, med højt Dørtrin, man kan paa lang Afstand se paa den, hvordan det vil knirke indladende i den, naar man bestiger den. Kom indenfor og sid lidt ved Gadespejlet, siger den. Og ser den nogen, den kender, saa ved dens Glæde ingen Grænser, den skinner og lyser og ter sig over det hele; i særlige Øjeblikke kipper den ogsaa med Retningsviseren.

At starte den er noget helt for sig. Fremmede mener, det er svært og bringer den i en Tilstand af ubændigt Raseri, før de faar den tæmmet; den stemmer alle fire Ben i Jorden, og Universet giver Genlyd af dens Protest; pludselig springer den saa frem med et Sæt og er straks i det Gear, den har fremfor alle andre Vogne af den Type, det særlige Stød- og Hoppegear; det er af overraskende og dramatisk Virkning og bruges kun overfor Debutanter og Gæster; der er virkelig Sus af den store Tragedie over den i saadanne Øjeblikke; jeg kommer altid til at tænke paa Betty Nansen, naar en Fremmed skal starte den.

Er det en af os, som kender den, er det ikke Spor dramatisk. I Selskab med mig ligner den meget mere en af de søde, ferme Koner, der fylder et helt Køkken, men som kan gaa en ung Pige træt med deres rappe, gungrende

Trippen. Den vil saamænd gerne i Gang, men den har sine smaa Vaner efterhaanden; den skal nødes lidt og pusles lidt om; man skal høre taalmodigt paa den lange og omstændelige Historie, den har at fortælle om alt det, der er sket siden sidst vi saas; den skal strække Lemmerne lidt. Men saa gaar den ogsaa, utrættet, og kan, hvis det skal være, rende udenom alle de andre Vogne. Den snakker med hele Tiden og er den hyggeligste og fortroligste Kammerat, nogen kan ønske sig. Den klirrer med den venstre Rude ligesom Strikkepinde, der gaar. Den højre Dør er stadig lidt utæt, siden en mindre veldresseret Chevrolet engang skubbede til den; den kom paa Hospitalet og blev synet af mange Specialister og blev helbredt paa det andet Selskabs Bekostning, men den har stadig et lille Ar efter Operationen, og Vinden suser ind med en lille dæmpet Fløjten, der kun bidrager til den indendørs Hygge. Alle Karosseriets Lyde samler sig i en glad Snakken, undertiden er den en hel Damete i sig selv.

Her paa sine gamle Dage har den lagt sig helt nye Lyde til, en koket Knirken ved Gearstangen og en munter Raslen helt indeni, naar den løber rask nedad en Bakke; det lyder som den ler, og jeg tror ogsaa, den gør det. Og nu i Sommer, da den var i England, fandt den i sin Livsglæde paa at arrangere smaa Eksplosioner, naar den løb stærkt. Første Gang forskrækkede den endogsaa mig, og den var nær aldrig kommen sig af Fryd derover; nu ved jeg, det bare er noget, den har til at underholde Gæsterne med. Et Strypeorkester med lidt Stortromme. Og bag det hele Motorens trofaste Hamren. Den Fiskemand eller Grønthandler eller Massøse, der skal køre den herefter, kommer ikke til at mangle Underholdning paa Vejen. — »Den er uopslidelig!« siger de Sagkyndige, naar de hører dens lille gode Hjertes Banker. I hvert Fald er dens Humør uopslideligt. Saa vemodigt, nu da vi skal skilles, at tænke paa alt det, vi har sammen. Uendelig mange Søndagsture, paa alle Aarstider og til alle de Kanter af Sjælland, man ellers aldrig havde fundet. Ud at gaa med Vognen i de forglemte Hjørner, den fandt næsten paa

eget Initiativ; Spændingen efter en Dags Vandring; om den er der endnu? Tilsyneladende aldrig det samme Sted, men tilsidst plejer man da at finde den, lidt køligt og hastemt, fordi det varede saa længe, men hurtigt tøet op. Nogle Vogne er saa romantiske; denne her tager f. Eks. aldrig en Hovedvej, hvis den kan finde en Bivej; og den bliver ganske ellevild, hvis den finder en blind Vej, eller hvis den kan faa os lokket ind at vende paa en Gaardsplads, — det siges kun som Oplysning for Massøsen, der skal køre videre i den, — at hun kan lægge sin Praksis derefter.

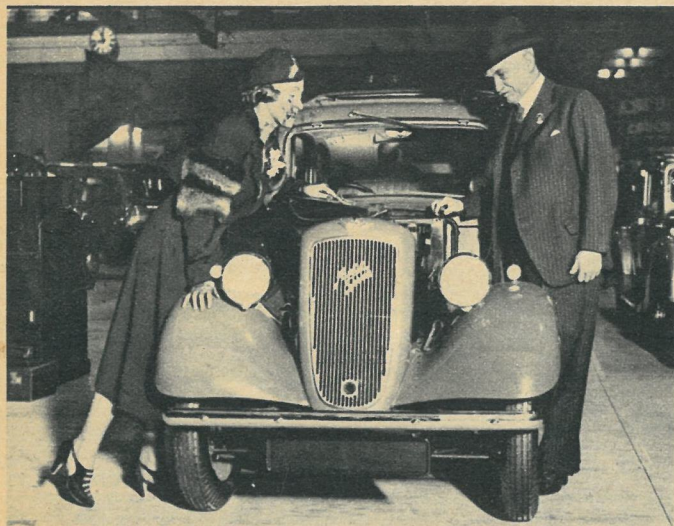
Den allerførste Tur. Vognen var ligesaa ny som Kørekortet. Den var et helt Vaarbrud af Kræfter. Maaske er Vejen ud ad Ballerup ikke det mest ophidsende, men jeg har da ikke kunnet befare den siden uden at tænke paa den allerførste Tur. Kun den Omstændighed, at Sjælland er en Ø, gjorde, at vi overhovedet kom hjem igen; for Sideveje turde vi ikke begive os ind paa, og aldrig syntes Vejen bred og ubefærdet nok til, at vi kunde vende paa den. Først da vi naaede Vand, blev vi tvunget til at prøve i Praksis, hvad vi havde lært hos Kørelæreren. Og rundt kom vi da. Ak ja, hele den første Tid. Da man gik i Staa, hver Gang man saa en Betjent, og troede, at Kloden stod stille og holdt Vejret, indtil vi var kommen i Gang igen.

— Lange Rejser ud i det blaa; og taalmodig Venten paa Parkeringspladser; standhaftig Vægren sig mod Pudsecrème fra Parkeringsvagter, da vi var unge; og ingen Fornærmelse nu, da ingen finder det Umagen værd at komme med den Slags Tilbud. (Og Tak til St. Nikolaj Plads' Polititilsyn for Langmodighed langt udover den fastsatte Parkeringstid).

Som Tak for lang og tro Tjeneste fik den Lov til at komme med ud at rejse nu paa sine gamle Dage, og tilbragte hele Sommeren i Udlandet. Den saa de første spæde, grønne Bøgegrene i Tyskland, og kom hjem, da de høstede i Jylland. Den prøvede at køre vild i Hamborg, og kom her — Bessemor eller ikke Bessemor — til at rulle med næsten 100 km paa Autostrada i Tyskland. Det ophidsede den saadan, at den

Fortsaettes Side 730

# En Løsning af et Trafikproblem!



For et halvt Aars Tid siden fik Austin-Fabrikerne i Birmingham den Meddelelse fra Trafikselskaberne, som beforder Arbejderne til Fabriken, at det ikke kunde nytte noget, at Fabriken vilde antage flere Folk, eftersom Vejen, der fører til Fabriken, og som for Resten er Hovedvejen fra Birmingham til Bristol, med to Vejbaner og Sporvogn i Midten, ikke kunde klare Trafiken paa de Tidspunkter, hvor Arbejdet begyndte om Morgenen og sluttede om Aftenen.

Da Austin netop var ved at have en ny Fløj færdig, der vilde bringe den samlede Stab af Arbejdere og Funktionærer op fra 22,000 til 25,000, var gode Raad dyre. Arbejderne blev spurgt om, hvordan de kom til og fra Fabriken, og det viste sig, at 5300 Mennesker ankom med Sporvogn, 5000 med Omnibusser, 3000 havde deres egen Vogn, 2600 kom paa Cykle og 400 paa Motorcykler, medens 1600 benyttede Jernbanen.

Det er klart, at Situationen nærmede sig Kaos, naar alle disse Mennesker paa samme Tid skulde møde paa deres Arbejdsplads, og der var derfor kun een Ting at gøre, nemlig at finde en ny Arbejdsordning, som tillod, at Arbejderne ankom i Hold med et vist Mellemrum.

Systemet blev iværksat for en Uges Tid siden, og Ankomsttiderne for de forskellige Hold blev ansat til Kl. 7,30, 7,45 og 8,00, og det kan allerede slaas fast, at dette var den rigtige Løsning, som alle har Glæde af, ikke blot Austins Folk, som hver Morgen og hver Aften blev trykket og maset i Trængslen, men ogsaa for de udenforstaende, som kom ind i det daglige Trafiksammenbrud Kl. 8 og Kl. 5, der var en Mare baade for Omnibus- og Sporvognsselskaberne og for deres Passagerer.

Selv om vi her i Landet ikke har Fabriker af saa stort et Format, er der noget at lære ved denne Historie. Trafikproblemer er tidsbestemte ligesaavel som pladsbestemte, og man maa vænne sig til at manipulere med begge Dimensioner, ogsaa uden at være Køreplansberegner ved Jernbanerne.

## Paa en Vinterdag

Englænderne har Ret, naar de vælger stærke, livlige Farver til deres Sportstøj. Den taagede, graa Efteraars- og Vinterdag er nemmere at komme igennem og det hele mere gemytligt, hvis man selv straalere som en tropisk Blomst midt i det triste graa. Kort sagt, tag Mod til Dem og bortkast de graa Uldnissefarver og de evige jordbrune, som herhjemme er uløselig forbundet med Begrebet Sportstøj, og lær af Englænderne, der bruger hele Paletten ... og somme Tider flere Slags ternet Stof til samme Dragt.

Tænk Dem en ældre, værdig Engländer iført kokusfarvet Tweedjاکke med kanariegule Terner, vinrød Pullover med blaa Stænk, ensfarvede Plus-fours, dejlige tykke Sportsstrømper afstemt efter den vinrøde Pullover og rimeligvis Fjer i Hatten ... og glem al Forsigtighed. Strik Dem en Jumper med Striber eller Terner i liflige Farver, f. Eks. magentarøde og cypresgrønne Tværstriber og smalle, hvidgule Diagonalstriber ... det vil muntre op paa den graa Tweeddragt.

Mlle.



## JUMPER TIL SPORT -



Man strikker en Jumper — og medens man strikker dvæler man i behagelige Erindringer om Sommerens Udflugter og inden man ser sig for har man indflettet Navnet paa et Badested eller en skøn Provins i det mørke Uldgarn.

Den internationale Jumper, man ser paa Billedet, har paaskrevet New York, Paris, London, Vienna, men en mindre berejst Dame kan med Held optage Ideen, og de allermindst berejste kan nøjes med Fødeland og -By ... gentaget i to Farver. Den berejste har valgt Tricolorefarvet: hvide og røde Bogstaver og blaa Bynavne paa sort Bund. Halstørklædet er blaat, Ærmerne hvide med sorte Kanter.

Nummerpladen paa egen Vogn kan benyttes paa lignende Maade ... og det kan man endda nøjes med at »strikke« cen Gang paa venstre Skulder.

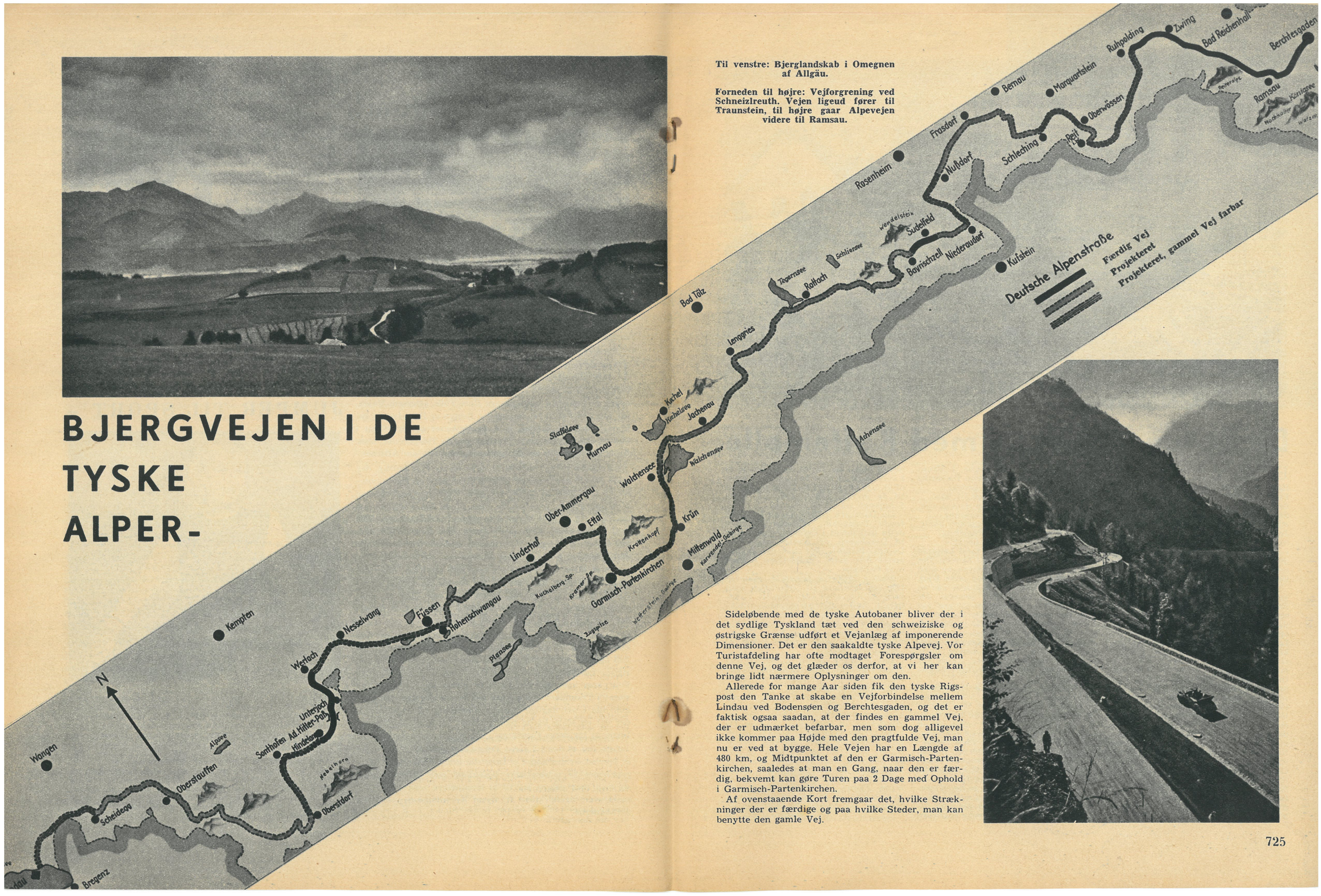
Mlle.



# BJERGVEJEN I DE TYSKE ALPER-

Til venstre: Bjerglandskab i Omegnen af Allgäu.

Forneden til højre: Vejforgrening ved Schneizleuth. Vejen ligeud fører til Traunstein, til højre gaar Alpevejen videre til Ramsau.



Sideløbende med de tyske Autobaner bliver der i det sydlige Tyskland tæt ved den schweiziske og østrigske Grænse udført et Vejanlæg af imponerende Dimensioner. Det er den saakaldte tyske Alpevej. Vor Turistafdeling har ofte modtaget Forespørgsler om denne Vej, og det glæder os derfor, at vi her kan bringe lidt nærmere Oplysninger om den.

Allerede for mange Aar siden fik den tyske Rigs-post den Tanke at skabe en Vejforbindelse mellem Lindau ved Bodensøen og Berchtesgaden, og det er faktisk ogsaa saadan, at der findes en gammel Vej, der er udmærket befarbar, men som dog alligevel ikke kommer paa Højde med den pragtfulde Vej, man nu er ved at bygge. Hele Vejen har en Længde af 480 km, og Midtpunktet af den er Garmisch-Partenkirchen, saaledes at man en Gang, naar den er færdig, bekvemt kan gøre Turen paa 2 Dage med Ophold i Garmisch-Partenkirchen.

Af ovenstaaende Kort fremgaar det, hvilke Strækninger der er færdige og paa hvilke Steder, man kan benytte den gamle Vej.





## Da vi tog i Skoven med Kaffemølle

Et samlet Arbejde over Dyrehavsbakkens Historie har ikke før foreligget i dansk Litteratur, men nu har Forfatteren Vidar Bruun søgt at løse den morsomme Opgave at samle Minderne om Dyrehavsbakken fra de ældste Tider til vore Dage. Paa Arthur Jensens Forlag er udkommet »Dyrehavsbakkens Historie«, og naar vi her i »Motor« skal fortælle en lille Smule om denne Bog, er det fordi den rummer ganske morsomme Oplysninger om Befordringsmidler i svundne Dage.

Det var i forrige Aarhundredes Begyndelse, fortæller Forfatteren, at Sansen for Skovens Trylleri, Friskhed og Skønhed vaagnede herhjemme. Men da var det ogsaa, som naar en længe opstemmet Strøm pludseligt faar frit Løb. Og han fortæller om Livet omkring Dyrehavsbakken paa Oehlen-schlägers og J. L. Heibergs Tid. Hvis man ikke tog en Vogn fra Datidens fine Vognmand Busk, kørte man i lejet holstensk Vogn, saaledes som Oehlen-schlägers Fader gjorde det, naar Aarets Hovedbegivenhed, Skovturen skulde løbe af Stabelen, eller man lejede en Hest og red Turen ad Strandvejen til de kuplede Bøge og lod sig beundre af de Skønne, man passerede paa sin Vej. Hvis man ikke kom til Skovs paa en af disse Maader, saa steg man op i en af Kildevognene, de saakaldte Kaffemøller, som holdt udenfor Øster- og Nørreport, indtil Kaperkusken var færdig med sine Skænderier, saa begyndte Turen ud imod Skoven. Kildevognene kørte om Kap, og det gik som

Regel lystigt til. Deltagerne i Skovturen stemte i paa Christian Richardts Skovturssang, hvori det hedder:

»Om du vil være stærk og fri, skal du dig dygtig sole, og aarligt tage Timer i Naturens grønne Skole.

Syng op med Skovens Fuglehær! Spring ud om Kap med Lovet!»

Kaffemøllerne var det mest berømte af Befordringsmidlerne til Skoven. Det var oprindelig stive Bøndervogne med løse, primitive Agestole og store Hjul, der med en Lyd, som mindede om en Kaffemølle, skar dybt gennem det knasende Sand. Med disse Vogne lod man sig befordre ud til Dyrehaven, og Prisen var almindeligvis 12 til 20 Skilling, men var Efterspørgslen stor, gik Priserne straks i Vejret. Kuskene hørte ikke altid til Vorherres bedste Børn, og inden man kom af Sted, havde der som Regel været adskillige Skænderier.

Vilde man køre fint og standsmæssigt, tog man formedelst 5 til 8 Rigsdaler en Hyrevogn i Byen. Men hvilket Befordringsmiddel man end benyttede, saa var Strandvejens tunge Sand svært at komme igennem, og der fremkom derfor efterhaanden flere Projekter til et offentligt Befordringsmiddel, der kunde afløse Bøndervognene, Kaffemøllerne og de dyre Enkeltmandskøretøjer. Der var Forslag fremme om at grave en Kanal og sætte Trækskøjter i Gang. Denne fantastiske Plan blev ikke til noget, hvad der i og for sig er kedeligt, for naar vore Forfædre

havde betalt for denne Spøg, kunde vi i vore Dage jo have haft megen Glæde af at føje et saadant Befordringsmiddel til de mange andre, som nu fører Strømmen ud til Dyrehaven.

Da Danmark i 1819 havde faaet sit første Dampskib, »Caledonia«, blev dette indlemmet i Befordringsmidlerne til Dyrehaven, og næsten hele den Dampskibsflaade, der skabtes i de følgende Aar, satte i Kildetiden Kursen mod Bellevue.

Midt i 1840'erne begyndte man at tale om Jernbane til Dyrehaven, men først 20 Aar efter blev den til Virkelighed. Andre Befordringsmidler dukkede nu ogsaa op i Tidens Løb, saaledes en Omnibus, der var Forløber for den hvæsende og ildsprudende Dampsporvogn, der satte Rædsel i selv de adstadigste Heste.

Der fortællendes om en Kilderejse omkring 1820'erne, hvor dette lille Stykke maaske kan give et Indtryk af, hvordan Rejsen foregik.

... Nu sidder vi paa Vognen, tre paa hvert Sæde, to Voksne og et Barn, det er noget knebent, men hvor der er Hjerterum, er der ogsaa Husrum. Og hvad bryder vi os om at blive trykkede lidt. Studenten siger, idet han betragter sin Forlovede, at det netop er meget morsomt. Men vi slipper ikke med at blive trykkede. Den tunge Kasse hviler næsten lige paa Hjulene, der er ingen Fjedre, endsiges Patentfjedre. Heller ikke er Brolægningen gennem Gaderne den bedste. Vi skumples ly-

Fortsættes Side 730

# Taxa - Chaufførens Mening om Trafiken og alle andre i Trafiken

**M**OTOR har i de sidste Maaneder ladet kendte Motorfolk komme til Orde her i Bladet, og har set dem hver især og paa mangfoldig Vis give Udtryk for deres Mening om vor Tids Trafik og dens Vilkaar. Det har ikke været nogen dyster Drøftelse, men forskellige praktiske Folks Mening om Trafikkens dagligdags Begivenheder. I denne Uge udtaler Taxachauffør Verner Svendsen sig. Han er 44 Aar, har kørt Droske i atten Aar og gør sig Haab om inden altfor længe selv at faa Droske-Kort. Før Verner Svendsen kom ind i Taxa, var han Privat-Chauffør i København. Han er altsaa en Mand med rent praktiske Forudsætninger for en Vurdering af københavnsk Trafik i Øjeblikket, selvom man ikke kan være enig med ham i alt, hvad han sagde.

— Ja, se, begyndte han, det, vi Droskefolk mest lægger Mærke til, er jo, hvordan de andre kører, og hvordan »der er paa Gaden«. Jeg mener, at vi trænger til en Revision baade af Færdselsloven og Motorloven, for som Tingene gaar paa Gaden nu, er Tilstandene forfærdelige. Og de bliver længer jo værre. Det ender vel tilsidst med Kaos. Se, særlig om Formiddagen ved Ti-Tiden er Trafikken ad Østerbrogade, Nørrebrogade og Amagerbrogade saa tæt, at man maa køre i Række. Derfor nytter det ikke, at en enkelt i Rækken overholder Hastigheds-Bestemmelserne og kører med tredive Kilometer i Timen, for de andre kører som Regel hurtigere, og saa maa de, der ligger bagved, naturligt følge med. En saadan Afvikling af Trafikken kan saamænd saadan set være fornuftig nok, men nu er der det, at af og til bryder nogle ud. Det gør navnlig en bestemt Type Motorfolk, som synes, at ikke bare Vognen, men ogsaa Gaden, er deres, og at alle Hensyn maa vige for deres Lyst til at mase sig frem og skaffe sig Fordele paa den øvrige Trafiks Bekostning. Selvfølgelig bærer andre sig ad paa den Maade. Man ser jo ogsaa Drosker, der gaar udenom. Det forandrer ikke Sagen, for denne Kørsel er en Fare for hele Trafikken, og det skal nok vise sig, at disse Overhalinger paa stærkt trafikerede Gader er Skyld i i alt Fald en Del Ulykker.

Saa er der Cyklisterne. Jeg tror, at alle Motorfolk med mig er enig i, at Cyklisterne har en Fortrop paa nogle Tusind, som Dagen lang terroriserer al anden Trafik. Disse Cyklister har aldrig i Tankerne andet end Hensynet til sig selv, og alle vi, der kommer paa Gaden daglig, ved, at de tager selv den mindste Chance og indvikler sig i den ene farlige Situation efter den anden. Der sker Ulykker ved denne Hensynsløshed, selv om de fleste afværges,

takket være de Motorkørendes Evne til at køre. — Jeg ved ikke, hvordan man skal kunne forhindre denne Afart af vor Tids Trafik, med mindre man gør Alvor af at nummerere Cyklerne. Paa den anden Side vil jeg gerne se det politiske Parti, der først foreslaar — og gennemfører — en Nummerering af og dermed en Kontrol med Cyklerne, paa samme Maade som Automobilkørslen er kontrolleret.

Ved en Nummerering af Cyklerne vil Politiet kunne skride ind overfor de mest Hensynsløse blandt Cyklisterne, og en saadan Indskriden er højst nødvendig, ogsaa for de hensynsløses egen Skyld, for det er faktisk i de allerfleste Tilfælde ikke Cyklistens egen Skyld, at han ikke bliver kørt ihjel. Mens vi er ved Cyklerne, vil jeg gerne have Lov at sige et Par Ord om de trehjulede Varecykler, der særlig huserer i Kvarteret omkring Toldbodgade. Budene med disse Varecykler spærre som Regel hele Gaden, fordi de absolut skal køre ved Siden af hinanden og holde Snakken i Gang saa længe som muligt.

Taxachauffør Svendsen klagede derefter over Lastbilene.

— De kører dobbelt saa hurtigt, som de skulde have Lov til, sagde han. Disse store, tungt lastede Vogne er altid temmelig uhaandterlige, og jo stærkere Farten er, desto større er ved den mindste Afvigelse Faren for den øvrige Trafik. Vi Droskefolk kan nu og da ogsaa forbaves over den Maade, de Folk kører paa, der tømmer Postkasserne, og det er for længe siden gaaet op for os, at Mælkevojnene skal man ligefrem være bange for. Det kan godt være, at Postfolk er nødt til at køre hurtigt, fordi de har mere at bestille, end de kan naa. Det ved jeg ikke og det skal jeg ikke blande mig i. Men jeg synes, at der paa en eller anden Maade maa kunne rettes paa den Ting.

Om Sporvognene sagde Taxachaufføren, at dem kan ingen Motorkørende klare sig overfor, fordi Sporvognene stadig har adskillige Rettigheder, som



er frataget alle andre, og han mener, at det er svært for en Automobilist at faa Ret overfor Sporvejene i en Paakørsels-Sag, med mindre Automobilisten er paakørt bagfra. I alle andre Tilfælde, sagde han, vil Vognstyreren paaberaabe sig sin Forkørselsret og holde sig til, at Sporvognen jo ikke kan flytte sig, og at de Motorkørende derfor maa tage særlig Hensyn til Sporvognstrafikken.

Taxachauffør Svendsen sluttede sine Betragtninger med et Par Ord om Fodgængere og Fodgængerovergange og sagde, at naturligvis er det enhver Kørendes Pligt at sørge for, at Børn og ældre eller svagelige Mennesker til enhver Tid kan komme over Gaden, men at der maa skrives ind overfor den Tendens til Drilleri og Rethaveri, som Fodgængerovergangene nok kan give Anledning til, for det kan ikke være Meningen, at den hurtiggaende Trafik skal sinkes eller ligefrem forulempes af særlig kontrære Fodgængere, som maaske ser en Sport i at gaa langsomt over Fodgængerovergangen, blot fordi de ved, at de har en Forrettighed. — Forresten faar vi Taxafolk vore fleste Chock over den Maade, Cyklister uden Lygte og Fodgængere midt paa en mørk Vej færdes paa. Det er ubegribeligt, at der ikke sker flere Ulykker netop med mørke Cyklister eller tankeløse Fodgængere. Forklaringen er vel den, at de Motorkørende i de fleste Tilfælde kører bedre, end de andre tror eller vil indrømme.

Es.

# OM HOVEDVEJE, CYKLESTIER ETC.

Vi har modtaget:

Jeg vil gerne udtale min Tilslutning til Hovedtanken i Indlægget fra »Bilist siden 1905« i »Motor« Nr. 36. Bortset fra, at det kan være af en turistmæssig Værdi at have en Hovedvej markeret fra Helsingør til Grænsen og Esbjerg, forekommer Resten af »Hovedveje« mig en fuldstændig Misforstaaelse i dette Lilleputland; det eneste sikre, der er kommet ud af det er, at »d'Herrer (som »Politiken« — ganske vist som en indrømmende Selvfølge! — for nogen Tid siden omtalte) synes at have sat Farten en Tak op« — og det er et mildt Udtryk; d'Herrer — hvis Hastværk som Regel gælder Kølles Kro eller har lignende ophøjede Øjemed — kører nu som besatte paa »Hovedvejene«. De, der ikke er saa heldige at kunne komme ind i den ene eller anden Ende af disse Veje kan staa med en lang Næse; brister Taalmodigheden endelig efter saa og saa lang Tid — naar der efter menneskelig Beregning er en Chance, sætter ovennævnte Herrer øjeblikkelig Farten yderligere op under frygtindgydende Tuden, uagtet de Ventende absolut ikke kan være forpligtede til at regne med større Fart end den tilladte. »Hovedvejene« er altsaa kun blevet Væddeløbsbaner for de mindre kultiverede. Deres eneste Eksistensberettigelse: Nedbringelsen af Ulykkestilfælde, er der ikke noget at se af; og for øvrigt vil man vel aldrig herhjemme kunne køre anderledes paa »Hovedvejene« end paa alle

andre Veje, da man bl. a. maa regne med det uforudsete, f. Eks. de løbske Heste for nogen Tid siden, og med alle dem ude paa Landet, der sikkert aldrig vil lære, at de ikke mere kan komme ind paa eller over deres egne Veje. Endelig er det jo for dem, der kører paa »Hovedvejene«, ofte forbundet med meget Besvær og Fare at komme ud af dem. Den fortræffelige Dommer Berthelsens Udtalelse om hensynsfuld Benyttelse af Hovedvejene lader sig selvfølgelig saa dejligt praktisere; som »Motor« svarer en Indsender, maa man selvfølgelig holde Øje med forankørende og handle i Overensstemmelse med hvad man ser og skal se.

Endelig ser jeg med uhyre Beklagelse — som aabenbart (heldigvis!) deles af Red., at Færdselsudvalget har imødekommet Motorhylene om Fart, mere Fart (helst ubegrænset Fart!). Der har Red. i Artiklen i »Berlingske Tidende« (der for den motorkørende vedrørende Del burde optrykkes i »Motor« hver Uge) vist den rigtige Vej — som er den, der følges nu; specielt forekommer det mig nærmest forbryderisk at sætte Grænsen op i Byerne; det er galt nok endda med alle de »travle« Individer, der absolut skal mase sig frem. Skulde det virkelig ske, at den sunde Fornuft bliver kneblet ved Vedtagelse af et saadant Forslag, maa nødvendigvis Aldersgrænsen for Kørkortets Erhvervelse sættes til mindst 30 Aar — og det finder vel næppe Tilhængere.

Saa er der Spørgsmaalet Cyklisterne. Red. synes i omtalte Artikel og i Artikler i »Motor« temmelig glædestraalende at stole paa, at naar vor fortræffelige Færdselschef har »udarbejdet en fuldstændig Plan« til Cyklenummerering, saa kan vi andre rolig holde Bøtte — men: *interdum dormitat bonus Homerus* — og Cyklenummereringen synes

OSRAM-BILUX

OSRAM BILUX-S

OK 123

**OSRAM**  
**BILUX-S**

Jo bedre Lys, desto bedre Udsyn!

5

mig saa bombastisk — rent bortset fra de uoverskuelige administrative Omkostninger — at man dog maa se at finde andre Metoder. Det hævdes, at Politiet med forhaandenværende Materiale ikke kan overkomme at opdrage Cyklisterne; men jeg tillader mig at mene, at det passer ikke; der staar allevegne posteret rigeligt Betjente, der blot behøvede at interessere sig lidt for den Side af Sagen for, uden større Anstrengelse end et Vink — der erfaringsmæssig altid lystres af alle — lidt efter lidt at faa Cyklistepublikken opdraget, saa man kunde naa Tilstande som f. Eks. i Sverige, hvor Cyklisterne i Reglen ved mindste Trut viger til Siden og kører paa Linie uden at vise nogensomhelst Irritation; eller maaske endda som i England, hvor de ikke alene viger ud, hvor de skal være, men — ligesom de Motorkørende — med fremviftende eller tilbageholdende Vink hjælper de bagfra kommende. Der behøves sikkert hverken Rapporter, Bøder eller andet undtagen i de særlig graverende Tilfælde. Det gælder for alle Parter at lære Fordragelighed, Hensyn og Selvbeherskelse — ikke mindst for Motorkørende. Der ved løses en overmaade stor Del af »Trafikproblemerne« let og smertefrit.

Hjalmar Petersen, Læge.

Indlæg i »MOTOR« fremkommer efterhaanden som der bliver Plads og Optagelse er i sig selv intet Udtryk for, at Selskabet eller Redaktionen deler

Indsenderens Mening

## Motorafgifterne i 1. Halvaar af Finansaaret 1937-38

I første Halvdel af Finansaaret 1937/38 har Motorafgifterne indbragt følgende Beløb:

Vægtafgift .....	18.546.000 Kr.
Omsætningsafgift .....	5.379.000 -
Benzinafgift .....	12.781.000 -
»Bro-Øren« .....	1.854.000 -

De tilsvarende Tal for det foregaaende Finansaar var henholdsvis 17.634.000, 4.066.000, 12.204.600 og 1.770.000. Der er saaledes en Fremgang paa 2.886.000 Kr.

Den saakaldte Benzin-Femøre, der er en Tillægsafgift paa Benzinen, indbragte 9.265.000 Kr. i Aar imod 8.839.000 i Fjor.

## Parkering

I Medfør af Politivedtægtens § 40 bestemmes herved:

Fra den 20. ds. at regne er Parkering i Slotsgade kun tilladt i den ene Side af Gaden.

Parkering skal i de ulige Maaneder finde Sted udfor de ulige Husnumre og i de lige Maaneder udfor de lige Husnumre, saaledes som det vil fremgaa af de opstillede Skilte.

Parkeringstiderne er højst ¼ Time og Parkeringsafstanden skal være 2½ m.

Overtrædelse af disse Bestemmelser medfører Bødeansvar. Politimesteren i Hillerød m. v., den 13. Oktober 1937.

J. C. Buch Petersen.

## Kort Historie

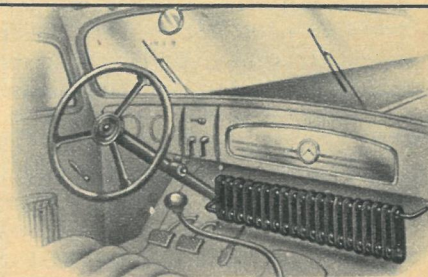
Vi har modtaget:

Det var paa Landevejen mellem Aalborg og Hobro, at en Repræsentant paa Anmodning glædede to Mandspersoner med at befordre dem til nærmeste By.

Under Kørslen opdagede Føreren i Bakspejlet, at de to »Herrer« i Bagvognen forsynede sig med Cigarer fra hans Prøvekollektion. De tyvagtige Passagerer havde ikke regnet med Førerens Konduite, han kørte dem nemlig lige til Politistationen i Terndrup, og saa er Historien ikke længere.

Medlem Nr. 7530.

### FRYSER DE?



Saa lad en Danar Auto Radiator

installere i Deres Vogn

Nem at montere

Praktisk - Billig

Forlang Brochure

A/s DANAR  
Randers

— letter Starten  
og Farten

# BOSCH

Tændrør

Indreg.



**ZEBERG's**  
**Maatter**  
luner

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

„BIL-MAATTER“  
v. Aage Zeberg

Varemærke Grundl. 1923 C. Plougsvej 6  
København V. (nær Forum)  
Telefon Eva 722

Alle Modeller Forl. Prislister LAGERBESØG ANBEFALES

**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

**Skindfarveriet**  
Farver alt

Tasker, Handsker,  
Sko, Pjækkerter, Frakker og Læderbetræk  
Ruskind renses

**AKI** VESTERBROGADE 137  
TELEF. EVA 2772

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

Sdr. Boulevard 35, Tlf. Eva 3042

**Spec.: Hovedreparationer**  
Tilbud gives paa enhver Reparation

Alle Mærker i Gummi og Reservedele  
til billigste Dagspriser

Kompressorer, Autoløftere  
Vaskemaskiner, Smøreapparater. Alt for Vulkanisering. Indhent Tilbud.

**LADEGAARD & CO.** A/S

Telf. 34 - Odder - Telf. 215

Gør Vognen Dem graahaaret?  
Brug

**Vilixir**  
mod graa Haar, Skæl  
og Haaraftald  
Spørg Deres Frisør

**FOGA**  
Auto Polish  
**JOHANNES FOG & CO.**  
København K.

## Til min Ven, den gamle Ford

Fortsat fra Side 722

kogte over. Og da den siden i en buldrende mørk Aften fik hældt Vand paa, var den endnu saa overstadig, at den sendte Dampstraaen meterhøjt op i Luften og larmede og boblede. Den var et helt Fabeldyr at se paa der paa den mørke, tyske Landevej. Ingen vilde have undret sig, hvis den pludselig havde givet sig til at gaa med Damp. Den har yndige Minder fra Holland; i Eftermiddagssolen langs med Kanalerne med en uendelig Himmel hvælvet over et fladt Land; lange lyse Nætter i Skyggen af en gammel Kirke i Utrecht. — En glørværdig Periode, da den boede i en af Hollands rigeste Garager sammen med tre Rolls Roycer, med Tjener og separat Bad, og mødte hver Morgen nypudset og med rene Negle. Et skrækeligt Øjeblik, da den i Hook blev tømt for Benzin og hejst ombord i Englandsbaaden; det er meget svært for en ældre Vogn at bevare Værdigheden, naar man hænger højt i Luften og spræller med Arme og Ben. Og kun dens humoristiske Sans frelste den, da den var sat i Land i Harwich og tre stærke Mænd spændte sig for den og trak den til den nærmeste Benzintank, mens en uniformeret Herre spadserede gravitetisk ved Siden af. Saadan havde den aldrig troet, at dens Indtog i England skulde forme sig.

England er en hel Historie for sig for en gammel Langtursvogn.

Siden, da den efter mange Venstre-kørselsglæder naede Esbjerg, var den da rejsevant og ventede stille paa Forspandet. Tilsidst spurgte den taalmodigt, om den ikke maatte blive flyttet ud, og en Jyde sagde lige saa taalmodigt: »Kan De da ikke køre den?« Vesterhavet mod Danmark kræver ikke, at Vognene skal være tomme for Benzin, lærte vi til en anden Gang. Og saa paa Hovedvej Nr. 1 igennem det høstmodne, dejlige danske Land.

Jeg vil savne dens fortrolige Snøften og Smaasnakken. Men jeg er glad ved at tænke paa, at den skal rulle videre paa de danske Veje. Jeg vil lade den gaa 100 Kr. billigere, hvis dens nye Ejer vil lade den male himmelblaa med Guldstjerner over det hele. Saadan havde jeg altid bestemt, at dens nye Sæt Tøj skulde være. Og det skulde ikke undre mig, hvis den en Dag fandt hjem til den gamle Garage. Den vil savne os.

## Da vi tog i Skoven -

Fortsat fra Side 726

stigt, hver Gang Vognen giver et Hop. Men vi er altfor glade og fornøjede til, at vi skulde bryde os om saa lidt. Hans Polisk, som Kusken kaldes, trøster de Kilderejsende med, at naar vi kommer ud paa Jordvejen, saa vil det gaa bedre.

Det skildres videre, hvorledes man i Nærheden af Lyngby møder nogle Skove og kommer til en høj, stejl Bakke, og her maa de Rejsende af, for der er lidt vel stort Læs paa Vognen.

Da Selskabet kommer hjem til Østerport Klokkeren 12 om Aftenen, er Porten lukket, og man maa køre om ad Nørreport, hvor man slipper ind mod at forsikre Konsumsbetjenten, at man kommer fra Skoven og ikke har forbudte Sager i Vognen.

Saa hyggeligt og fornøjeligt foregik en Kilderejse dengang. Nu er Bakken blevet en anden, men den drager bestandigt Københavnerne til sig, selvom de nu kommer med S-Bane, med deres egen Bil eller som mangen en lille Hjerterdame paa Bagsædet af en Motorcykle.



**Køler-Fabrikken „Danmark“**  
SIGURD ANDERSEN

Vesterbrog. 25. Tlf. C. 11625, V. 7625

Eneste Spec.:  
Fremstilling af Kølere samt Repr.  
Provinsordrer omgaaende

## Vesterbros Karosseri Værksteder

Vesterbrogade 25-23

### Nye Karosserier

Alle Reparationer, Opretninger og Svejsning af Karosserier og Skærme. Tage og Døre lættnes. Vinduer isættes o.s.v.

Karosserifabrikken  
Eva 1558  
Vesterbrogade 25

Automobil  
SADELMAGER

1. Kl. Arbejde  
1. Kl. Materiale  
Rimelige Priser  
Forlang Tilbud

Vester 2123 y  
Vald. Dahl  
Vesterbrogade 25

Aktieselskabet  
CROM NIKKEL

Forcromning af alle Autodele  
Garanteret  
Kobberunderlag

Vester 8154  
Vesterbrogade 23

VESTERBROS  
AUTO-LAKERERI

Duco- & Gummilak  
1. Kl. Arbejde  
garanteres  
til  
billige Priser

Vester 5354  
Amund Olsen  
Vesterbrogade 23

## Udlejning uden Fører — og Motorcykler paa Afbetaling!

Vi har modtaget:

Naar nu Dommer Jørgen Berthelsen som meddelt vil have forbudt at sælge Motorcykler paa Afbetaling eller have Førertilladelsen til saadanne udsat til 25 Aars Alderen samt ubetinget have forbudt Udlejning af Biler uden Fører, er der vist Grund til at protestere saa kraftigt som muligt og forlange nærmere Motivering for disse Indgreb i den personlige Frihed.

Man maatte jo efter Dommerens Udtalelser faa det Indtryk, at alle eller saa godt som alle Motorulykker hidrørte fra de unge Motorcyklister eller fra Bilisterne med lejede Vogne, men lad Offentligheden faa dette nærmere dokumenteret, før de nævnte yderligere Forslag tages alvorligt.

Dommeren har fornylig været i Tyskland, hvor der køres med Disciplin, og her overhales man aldrig af en Motorcykle. Dertil er kun at bemærke, at skal man i Tyskland undgaa Overhaling af Motorcykler eller Biler, maa man køre med en efter danske Forhold meget stærk Fart, men maaske har Dommeren forstaaet denne Kunst. Jeg var der i Sommeren 1937 og fik netop den modsatte Erfaring med Hensyn til at blive overhalet, skønt jeg mente, at jeg som Regel kørte godt til (70—80 km i Timen).

Det er aldeles urimeligt, siger Dommeren, at der Gang paa Gang dræbes fuldkommen sagesløse Mennesker af Folk, som lejer Biler og kører ud i Trafikken uden Begreb om at føre Bilen. Efter dette skulde man næsten tro, at de, der lejer Biler, ikke har lært at køre.

Hvorfor tales der forresten ikke i denne Forbindelse om Nybegynderne med egne Vogne og om dem, der aldrig lærer at køre ordentligt?

Uanset alle Vanskeligheder, naar Talen er om Trafikspørgsmaalet, er det dog de unge, der er vokset op sammen med Motoren, og der maa kunne findes paa Udveje uden saa kraftige Indgreb som de af Dommeren omtalte. Det skulde dog ikke gerne være saaledes, at kun dem med den tykke Tegnebog — dem, der kan købe kontant og kan holde Køretøj selv — skulde have Monopol paa et af Nutidens Vidundere — Motorkøretøjet.

Medlem Nr. 14953.

## Fodgængersignalet!

Vi har modtaget:

Eftersom jeg har min Virksomhed paa Østerbro færdes jeg flere Gange

daglig paa Østerbrogade forbi det saakaldte »Fodgængernes eget Færdsels-signal«, derfor kunde flere og jeg selv godt lide at faa fastslaaet den rigtige Regel ved dette Signal. Jeg spørger derfor:

Maa jeg køre frem, naar der ikke vises Lys oppe i Lyskurven, selv om en Fodgænger er traadt ned fra Fortovet ud paa Kørebanen eller skal jeg, som ved Fodgængerovergange, respektere Fodgængerens Adfærd, thi saa er jo Lyskurven ganske overflødig og skulde snarest mulig fjernes.

Medlem Nr. 1459.

Overgangen ved Fodgængersignalet paa Østerbrogade er afmærket i Kørebanen med de sædvanlige Søm for Fodgængerfelter. Der er da en Mulighed for, at man vil betragte Stedet som en almindelig Fodgængerovergang, naar det røde Lys ikke er tændt. Dette er dog ikke ganske klart, og Domstolene har, saavidt vides, ikke taget Stilling til Spørgsmaalet.

Forskellen bliver da den, at man, naar der vises rødt Lys, ubetinget skal standse, medens man, naar der ikke er tændt rødt Lys, har Lov til at køre frem med tilbørlig Hensyntagen til Fodgængerne.

## ET PROBLEM!

Et af vore Medlemmer har forelagt os nedenstaaende Spørgsmaal:

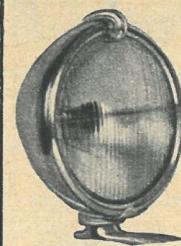
- 1) I hvilken Grad er Politiet berettiget til i Henhold til Motorlovens § 18, Stk. 3, at standse og undersøge et Motorkøretøj uden Tilstedeværelse af en Sagkyndig?
- 2) Kan man i det paagældende Tilfælde (altsaa hvor der ingen Sagkyndig er til Stede) nægte at lade en saadan Undersøgelse foretage, og hvem hæfter for en eventuel Skade, der under Undersøgelsen overgaar Køretøjet?

— og vor juridiske Konsulent besvarer dem saaledes:

Motorlovens § 18,3 taler om de Tilfælde, hvor et Motorkøretøj kan underkastes Undersøgelse blot for at konstatere, om der muligvis skulde være noget i Vejen med det, men uden at dets Kørsel iøvrigt paa Forhaand har givet Anledning til at tro, at det er defekt.

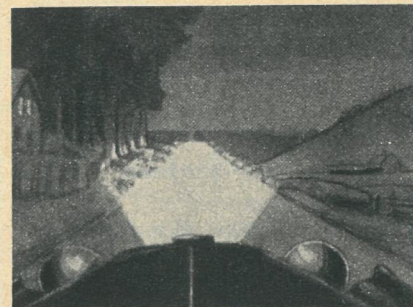
Efter § 18,3 skal der altid være en Motorsagkyndig til Stede ved Standningen.

Dersom der hos Politiet uden Tilstedeværelse af Motorsagkyndig opstaar begrundet Mistanke om, at et

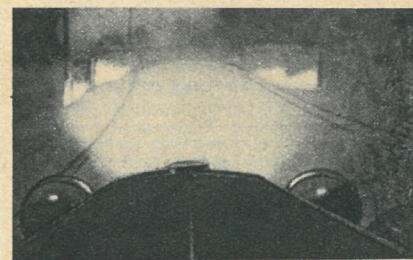


## Den nye TRIPPE

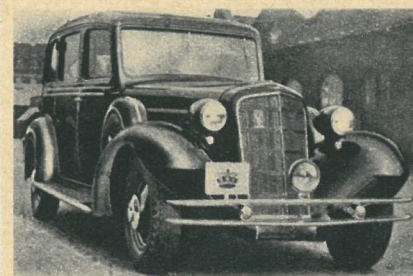
er den smukkeste og mest raffinerede Lygte, der endnu er set. Der er indbygget Nivelle-Anordning. Reflektorerne er fjedrende ophængt, og saa har den en Lysstyrke paa 42.000 Lys.



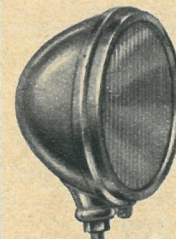
En 300 Meter lang, meget kraftig, men dog blændfri Lyskegle.



Den fineste Taageprojektor — den skærer under Taagen.



Se, hvor den pynter.



»TRIPPE«s Lillebror hedder »SPEEDLIGHT«, giver 250 m Lys og koster kun: **Kr. 43.25.** Forlang Prospekt.

## GEORG HANSEN

Vestre Boulevard 4  
København V. Telf. C. 2015

Hovedoplag for Fyn:  
ERLING FREDERIKSEN  
„Lunden“, Aasum pr. Seden - Tlf. Marslev 72

# Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

## Sjælland

### Haslev

N. Johannesen. Telf. Haslev 24-324.

Autoriseret Forhandler  
Autoriseret Reparatør



### Holbæk

Telefon 33

### Snertinge

Telefon 5-135

*Carl Weinreich*

Buick

Chevrolet

G. M. C.

### Klippinge

Tif. 37

### Hans Nielsen

Autoriseret  
General Motors Forhandler

### Næstved

Tif. 1520

### Chr. Rahbek

Forhandling og Specialværksted  
for General Motors Vogne  
Stort Lager af brugte Vogne

### Præsto

Carl Andersen, Adelsgade 20. Tif. 280  
Autoriseret Chevrolet Forhandler. 1. Kl. stort  
Reparationsværksted. Lager af Chevrolet og  
Ford Reservedele. Opladning. Elektrisk Luft  
pumpe. Aaben Dag og Nat.

### Ringsted

Ringsted Motor Co. A/S  
Autoriseret Forhandler og Reparatør.



Døgnvagt, ogsaa Søn- og Helligdage  
Byens førende Værksted  
Telefon 8. - 588

### Slagelse

Slagelse Motor Compagni A/S

Telefon 132  
(2 Linier)

Autoriseret Forhandling



### Vordingborg

Tif. 343

### H. P. Hansen

Autoriseret Chevrolet og Opel Forhandler  
Moderne Reparationsværksted  
og Vulkaniseringsanstalt  
Benzin - Olie - Gummi

## F y n

### Assens

Assens Automobilhandel  
Henrik Petersen, Telf. 450 - 475

General Motors Forhandler. - Stort Lager af  
orig. Ford og Chevrolet Reservedele.

### Odense

### Autogaarden

V. Holm Jensen

Autoriseret General Motors Forhandler  
Stort moderne Værksted

Vesterbro 45

Telefon 999

### Svendborg

Tif. 786 - 808

### HOLGER DAU

Specialværksted  
for alle General Motors Vogne

## 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  
Tif. 600 - 6601 - 02 - 03

### Aarhus

A/s F. Bülow & Co.

Trøjborgvej 8, Telefon 6565  
Autoriseret G. M. Forhandler

Motorkøretøj er defekt, vil Politiet altid kunne standse Køretøjet og dels selv undersøge det, der ikke kræver Sagkyndighed og iøvrigt straks tilkalde en Motorsagkyndig til videre Undersøgelse.

Dette følger ikke af Motorlovens § 18,3, men af Politiets almindelige Beføjelse til lovlig Retshaandhævelse.

Ansvar for Skade, der paaføres et Motorkøretøj under en Prøve, maa bedømmes efter de almindelige Erstatningsregler, saaledes at Ansvarsforsikringen hæfter over for Trediemand, medens Skade paa det prøvede Køretøj maa erstattes Ejeren af den, der ved Uagtsomhed forvolder Skaden, eventuelt Føreren.

## 15 Dages Sommerferie ved en Jernbanebom!

Vi har modtaget:

Hvis nogen vilde spørge mig, hvilken Tid af mit Liv jeg ansaa for totalt spildt, vilde jeg ubetinget svare: Den, der er hengaaet med at sidde i en Bil og se paa lukkede Jernbanebomme.

Generaldirektør Knutzen er sikkert i mange Maader D. S. B. en udmærket Mand, men han er ogsaa en Mand, der med de store Ting for Øje og optaget af visse Sparebestræbelser ofte forbi-gaar Smaating og et skyldigt Hensyn til de Mennesker, der ikke har hans særlige Interesse.

Jeg bor paa et Sted, hvor dette tydeligt mærkes.

For i Sommerhalvaaret at tilbage-lægge Vejen mellem min Virksomhed og et Sommerhus ved Stranden, maa jeg ad en Kommunevej passere en Jernbaneoverskæring paa Gedser-Ru-

## Jylland

### Aarhus

KAROSSERIFABRIK

V. Frandsens Eff.

HANSEN & PEDERSEN

Tif. 1096 - Norrebrogade 2 - Tif. 6829

### Esbjerg

Tif. 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

Tif. 2410-2411

Aut. General Motor Forhandler

### Fredericia

Petersen & Madsen

Aut. G. M. Forhandler

Vesterbrogade 5 - Tif. 1028 - 1328

1ste Kl.s Værksted - Vulkanisering - Garager

### Haderslev

Telf. 649 955

R. F. HESSELBERG - Storeg. 14 - Gravene

Autoriseret Forhandler af  
Chevrolet - Vauxhall - Bedford - Opel  
Sprojtetlakering, 1ste Kl.s Reparationsværksted  
Stort Lager af originale Reservedele

### 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

Tif. 1563 Svarer Dag og Nat Tif. 1563

### 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

Tif. 559-560

Martin Kjær

Aut. Forhandler af:

Chevrolet - Bedford - Vauxhall  
Byens største og mest moderne Værksted  
Duocolakering - Stort Lager af orig. Reservedele

## Udenlands-Ruten



### FARTPLAN

Gyldig fra 27. September 1937

Afgang fra Faaborg:

9<sup>35</sup> 13<sup>30</sup> 19<sup>32</sup> 22<sup>35\*</sup> 21<sup>7\*\*</sup>

Afg. fra Mommark:

7<sup>50</sup> 11<sup>50</sup> 15<sup>10</sup> 21<sup>05</sup>

\*) Kun Søn- og Helligd.

\*\*) Kun Natten efter Hverdage

Plads til 25 Automobiler. Overfart: 1 Time 20 Min. med dobbeltkruet Dieselmotorfærge »Mommark«.

A/S Mommark Færge

Telefon Tandslet 7824. Telefon Faaborg 11

Telegram-Adresse: »Fyensfærge«.

Hovedkontor: Mommark.

### KALVEHAVE-KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ulsund).

### FARTPLAN Fra 27. Sept. 1937.

Afgang fra Kalvehave:

6<sup>30</sup> 7<sup>00</sup> 7<sup>30</sup> 8<sup>00</sup> 8<sup>30</sup> 8<sup>50\*\*</sup> 9<sup>00</sup> 9<sup>30</sup> 10<sup>00</sup>

10<sup>15</sup> 10<sup>45</sup> 11<sup>00</sup> 11<sup>30</sup> 12<sup>00</sup> 12<sup>30</sup> 13<sup>00</sup>

13<sup>30</sup> 14<sup>00</sup> 14<sup>15</sup> 14<sup>30</sup> 15<sup>00</sup> 15<sup>30</sup> 16<sup>00</sup>

16<sup>45</sup> 17<sup>15</sup> 17<sup>45</sup> 18<sup>00\*\*</sup> 18<sup>25</sup> 19<sup>00</sup> 19<sup>25\*</sup>

19<sup>30\*\*</sup> 20<sup>00</sup> 20<sup>20</sup> 21<sup>00</sup> 21<sup>45\*\*</sup> 22<sup>00</sup>

23<sup>00</sup> 23<sup>30</sup> 0<sup>10</sup> 0<sup>50\*\*\*</sup> 2<sup>00\*\*\*</sup>

\*) 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. 23<sup>00</sup>.

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

### NAKSKOV - SVENDBORG ELLER OMVENDT VIA LANGELAND

Fra 27. September

Fra Nakskov: 7<sup>20</sup> 13<sup>15</sup> \*19<sup>10</sup> \*\*19<sup>10</sup>

i Svendborg: 10<sup>28</sup> 16<sup>30</sup> \*22<sup>15</sup> \*\*22<sup>35</sup>.

Fra Svendborg: 8<sup>00</sup> 14<sup>05</sup> \*19<sup>40</sup>

\*\*20<sup>00</sup> i Nakskov: 11<sup>10</sup> 17<sup>15</sup> \*22<sup>55</sup>

\*\*23<sup>10</sup>.

\*Hverdage 12/4 - 19/4 1938

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

**Hurtigt og billigt!**

Er Deres Bremses i Orden?



Indr.  
Varemærke.

## SØBORG VOGNFJEDER-FABRIK AUTOFJEDRE

FORCROMNING • KOFANGER SERVICE:  
Vi ombytter Deres Kofangere og  
paamonterer nye med det samme

BRDR. CHRISTENSEN, Vangedevej 235, Telefon Søborg 189-1160

ten, der tidligere har været passet af en Ledvogter, men som nu af de omtalte Sparsommelighedshensyn er betjent fra en Station, der ligger ca. 1 km fra Stedet, og man kan ikke herfra se, hvad der foregaar ved Overskæringen.

Formodentlig af Sikkerhedshensyn er Bommene lukket længe før der afgaar Tog fra Stationen, og endnu længere, naar der kommer Tog fra den anden Side, hvilket vil sige, at der bliver en Ventetid, der varierer fra 10 til 15 Minutter.

I nogle Aar har jeg paa forskellig Maade søgt at faa dette Forhold ændret til det bedre, men forgæves. I denne Sommer har jeg — for at have noget at beskæftige mig med under Ventetiden — holdt Regnskab med Tiden, der gik tabt.

I ca. 5 Maaneder passerer jeg Overskæringen 10 Gange dagligt, hvilket bliver 1500 Gange. 2 af 3 Gange er Bommene nede med en gennemsnitlig Ventetid paa 7,5 Minutter, ialt 1000 × 7,5, ialt 15 Dage à 8 Timer. Altsaa en hel Sommerferie tilbragt paa en meget ubehagelig Maade.

Hvis Bommene blev betjent af en Mand, kunde ca. to Trediedele af Tiden være sparet. Det vilde blive en Ventetid paa 5 Dage hver Sommer, hvilket

kunde være passende for et normalt Menneskes Taalmodighed.

Det skal bemærkes, at Banen paa det omhandlede Sted er stærkt trafikeret. Kommunevejen, der er Tale om, fører fra en By og til en Strand med Sommerhuse, og er ikke alene af den Grund, men ogsaa af andre Grunde meget benyttet i Sommerhalvaaret. Saafremt Hr. Generaldirektøren vilde tage det, jeg kalder et skyldigt Hensyn til »os andre« — saa kunde den omtalte Overskæring, i hvert Fald i Sommertiden, blive betjent af en Mand.

For mit Vedkommende er saa megen Tid spildt, at jeg ikke mere med min bedste Vilje kan se venligt paa D. S. B.s Sparebestræbelser paa dette Omraade.

Medlem Nr. 16043.

### Haarbølle-Færgens

Taxter er betydelig nedsatte!

Motorvogne (uden Hensyn til Vægt)

2,50. Motorcykler 1,10. Cycler 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.

## I MAGSVEJ 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 Automobiler, der staar velbeskyttede. Der er bekvemme Til- og Frakørselsforhold og mange andre Fordele, som har gjort Statsbanernes Hurtigrute over Kattegat populær, ikke mindst blandt Automobilisterne.

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



DET ER BEDST

at tegne sin

FORSIKRING

i  
FORENEDE

DANSKE MOTOREJERES

FORSIKRINGSADFDELING A/S

VESTRE BOULEVARD 4 KØBENHAVN V.

TELF. CENTRAL 5591

Ansvarsforsikring • Automobilforsikring

Motorcykleforsikring • Ulykkesforsikring

Passagerforsikring

Automobil-Transport-Forsikring