

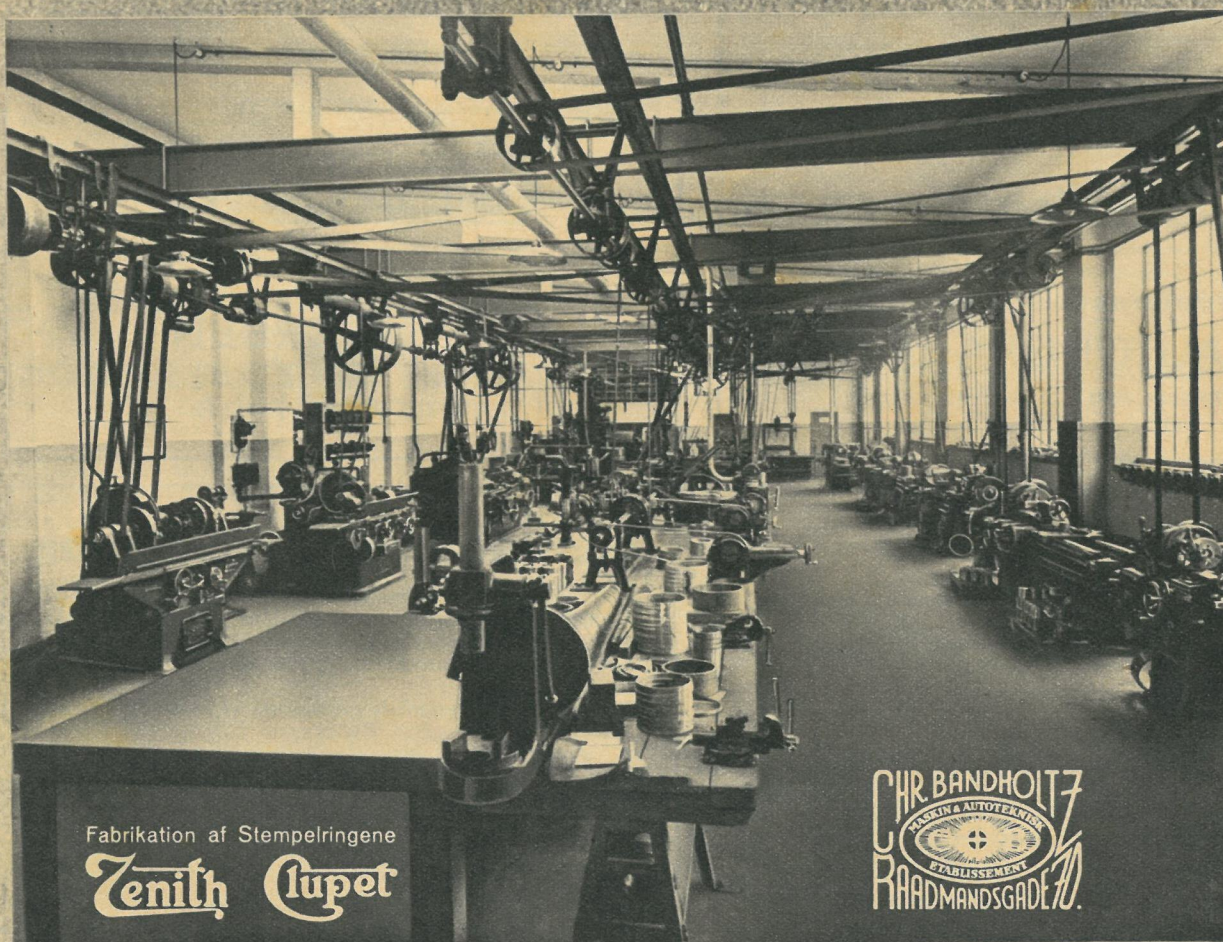
Chr. Bandholtz

SPECIALFABRIK

for:

Cylindre udslibes med honede
(polerede) Cylindervægge

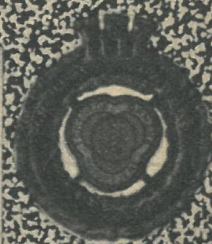
Afslibning af Krumtappe fore-
tages paa 2 specielle Krumtap-
slibemaskiner



Fabrikation af Stempelringene

Zenith **Clupet**

CHR. BANDHOLTZ
MASKIN & AUTOTEKNIK
ESTABLISSEMENT
RAADMANDSGADE 70



MOTOR

Nr. 11.12. Marts
1938. 33. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
28.300 Eksp.

Ludvig 9

„Foraaret nærmer sig umiskendeligt –“



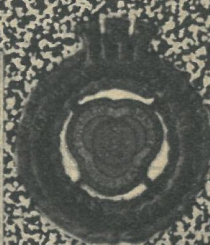
Chr. Bandholtz

SPECIALFABRIK

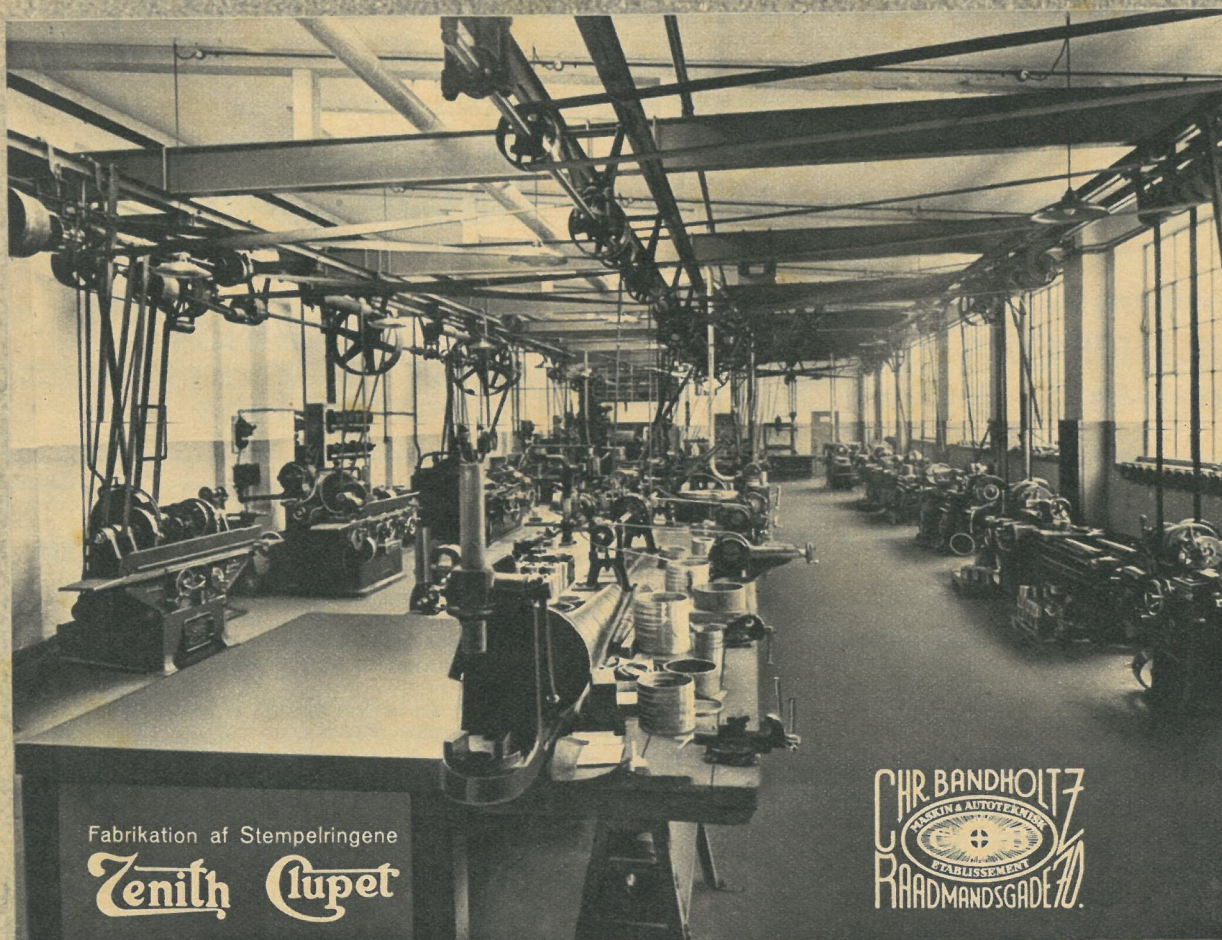
for:

Cylindre udslibes med honede
(polerede) Cylindervægge

Afslibning af Krumtappe fore-
tages paa 2 specielle Krumtap-
slibemaskiner



MOTOR



Fabrikation af Stempelringene

Zenith **Clupet**

CHR. BANDHOLTZ
MASKIN & AUTOTEKNIK
ESTABLISSEMENT
RAADMANDSGADE 70

Nr. 11.12. Marts
1938. 33. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
28.300 Ekspl.

BERLINER REJSE

med Forenede Danske Motorejere

Forenede Danske Motorejeres Fællesrejse til Automobiludstillingen i Berlin forløb paa den mest straalende Maade og vi har modtaget mange Tilkendegivelser fra Deltagerne i Turen. Vi viser her et Par Billeder fra Afrejsen fra Københavns Hovedbanegaard.

Skal vi rejse sammen?

I Erindring om en Række straalende Oplevelser paa Bilture rundt omkring i Europa — Oplevelser, som man aldrig fik Muligheder for at faa paa Rejser med Toget — vil jeg gerne paa det varmeste anbefale Udenlandsrejser pr. Bil. Jeg vil aldrig mere benytte Tog, hvis Tiden og Distancen tillader mig at benytte Vognen. Naar der derimod bliver Tale om Selskabsrejser med private Biler, saa vil jeg nære meget store Betæneligheder. Som Leder af adskillige Selskabsrejser ved jeg, at en af Lederens vanskeligste Opgaver er, at faa Selskabet rystet sammen, saa at det virkelig føler sig som et Selskab, der sammen uden Persons Anseelse kan nyde Rejsen og ikke staar fremmede overfor hverandre. Uden denne Følelse af Samhørighed falder Rejsen i nogen Grad fra hinanden og bliver i hvert Fald ikke absolut tilfredsstillende, selv om ogsaa alle andre Forhold er i Orden. Denne Sammensmeltning vil det faktisk ikke blive muligt at etablere paa en Rejse under de nævnte Forhold. Desuden vil det blive et noget enerverende Job for Lederen, idet han aldrig vil være klar over, hvorvidt han har hele Selskabet med sig eller ej, hvis der da ikke er Radiosendere og Modtagere i samtlige Vogne. Jeg har imidlertid et Forslag, som muligvis kunde være aktuelt.

Der er utvivlsomt mange, der har baade Lyst, Tid og Raad til en Udenlandsrejse i deres Vogn, men som er ukendte med Forholdene, og som muligvis mangler de fornødne Sprogkunderskaber. Kunde »Motor« ikke være Mellemmand og fremskaffe virkelig kvalificerede »Gentlemanchauffører«, der paa nærmere fastlagte Betingelser paatog sig at lede Rejsen (og køre Vognen) for hvem, der maatte ønske det? En saadan »Gentlemanchauffør« skulde naturligvis først og fremmest være rutineret Bilist, dernæst have et godt Kendskab til Veje og Byer i de forskellige Lande samt til Turistforhold i det hele taget, han maa være øvet i Kørsel i Bjerge, kendt med Pas- og Toldformaliteter ved Grænserne og saa selvfølgelig beherske Tysk, Engelsk samt muligvis flere Sprog alt efter de Lande, der bliver Tale om.

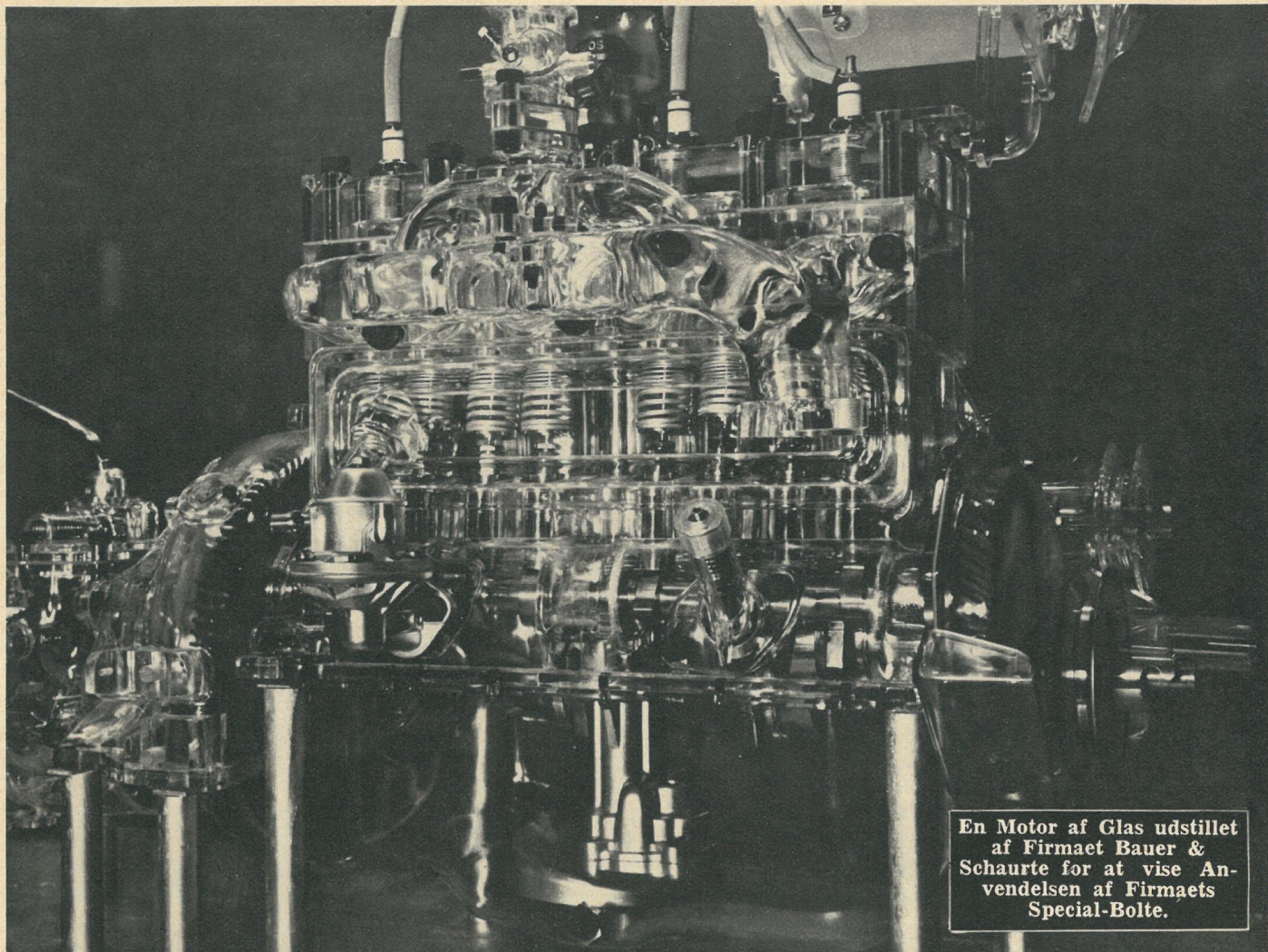
En vis Takt maa kræves, saa at vedkommende ikke nogensinde bliver et ubehageligt »Paahæng«, naar Selskabet maaske undertiden ønsker at være alene. Medlem Nr. 17,291.





VORT DANMARK II.
Hvalpsundfærgen

NY SKAT PAA MOTORKØRSLEN Læs Side 168



En Motor af Glas udstillet af Firmaet Bauer & Schaurte for at vise Anvendelsen af Firmaets Special-Bolte.

BERLIN 1938

Af Ingeniør, cand. polyt. K. J. Møller

(Sluttet).

En Nyhed er de store Lastvogne med forsænket Ramme. Det giver lavtliggende Lad og derved større Stabilitet paa Vejen.

I Hal 3 finder vi forskellige Dele til Automobiler udstillet, og i Hal 8 Paa-hængsvogne af alle Arter. Man ser her et Personvognskarrosseri, der helt er bygget af Letmetal.

Hal 9, der er den nybyggede »Masurenhalle«, er vel nok Udstillingens interessanteste Hal: I Taarnet finder man alle de tyske Væddeløbsvogne og Motorcykler udstillede. Navnlig Vognene er fantastiske at se paa.

I Hovedhallen finder vi til højre en Udstilling fra »Das Nationalsozialistische Kraftfahrers Korps«. Korpset er en frivillig Institution, der bl. a. tager sig af Færdselsundervisning overalt, og

som ogsaa paa Gader og Veje optræder belærende. Korpset har udgivet en lang Række instruktive Plakater, og dets sidste Frembringelse er en Propagandavogn, der ogsaa er udstillet. Her er alt, hvad man har Brug for ved Propaganda. Der er et kraftigt Højttaleranlæg, der er Filmsforevisningsanlæg, der er Demonstrationstavler og meget mere. Hitler blev ved Aabningen af Udstillingen saa begejstret over Vognen, at han straks forærede Korpset endnu en Vogn.

Omtrent midt i Hallen finder vi en gennemskaaret Mercedes Vogn, der staar højt paa en Montre. Det er maaske nok Udstillingens interessanteste Stand. Udenom Vognen er der nemlig — ogsaa i Montrer — vist de tidligere benyttede Materialer og nedenunder de nu benyttede Erstatningsmaterialer,

der i mange Tilfælde er endnu bedre end de tidligere benyttede. Det er navnlig fra en Teknikers Synspunkt imponerende, hvad der paa dette Omraade er opnaaet.

Længere fremme finder vi paa den ene Side Rigsbanernes Udstilling, og paa den anden Side Rigspostvæsenets Udstilling. I Rigsbanernes Udstilling er der mange morsomme Ting. Der er Modeller af Lyntog med gennemsigtigt Tag, af de store Transportvogne, der paa Landevejen kører rundt med hele Godsvogne. Der er de store Motorer fra Lyntogene og meget andet.

Ved Hallens Bagvæg udstiller Rigsværnet en Række Militærkøretøjer under et Kæmpefotografi af Hitler ved en Parade.

I denne Hal ser man ogsaa de meget omtalte Karrosseridele af Kunstharpiks.

De er gennemfarvede, saaledes at Malingen aldrig slides af. Endvidere ser man en Udstilling fra den aerodynamiske Forsøgsanstalt i Göttingen, der viser flere interessante Strømliniemodeller og en Vindkanal, hvori man undersøger Luftmodstanden.

Endelig er der Friluftsudstillingerne, hvor man dels ser Brandkøretøjer, dels de store imponerende Lastvognstog. Der findes her en hel Lejlighed, bestaaende af tre sammenhængende Vogne, dels et Propagandatog, der i Løbet af et Øjeblik kan forandres til et kæmpemæssigt Mødelokale.

*

Efter denne almindelige Rundgang kan vi maaske gaa lidt i Detailler for enkelte Tings Vedkommende. Som jeg allerede tidligere har sagt, er der, hvad nye Typer blandt Vognene angaar, ikke meget at fortælle, og dette lidet skal jeg iøvrigt komme tilbage til i de særlige Omtaler af Vognene.

Paa Maybachs Stand finder man noget interessant og som — skønt det findes paa Udstillingens dyreste Vogn — dog maaske kan blive et meget billigt Apparat. Det drejer sig om den af Maybach konstruerede Transmission, som findes paa Maybach Zeppelin som en Transmission med 7 Fremadhastigheder. Det lyder voldsomt, men er i Virkeligheden ret simpelt.

Tænk Dem en Transmission — eller Gearkasse — med to Fremadhastigheder. Den ene af disse er en direkte Overføring, og til at frembringe den anden Hastighed behøver vi kun to

Tandhjul. Sætter vi to af disse Apparater efter hinanden, faar vi en Transmission med fire Hastigheder, og sætter vi — som paa Zeppelin — tre efter hinanden, faar vi en Transmission med syv Fremadhastigheder. — Transmissionen fremstilles af den bekendte Fabrik »Zahnradfabrik Friedrichshafen« paa Licens fra Maybach, og paa »Z. F.«s Stand kan man se Detaillerne af Anordningen. Den findes der udført med et Vakuumskiftersystem kombineret med Forvælgeranordning. Virkemaaden er da den, at man simpelthen indstiller Forvælgeren paa det Gear, man vil skifte om til, hvorefter man blot træder Koblingen ud. Derved skiftes Gearet om — ganske lydløst — efter som alle Gearene er synkroniserede.

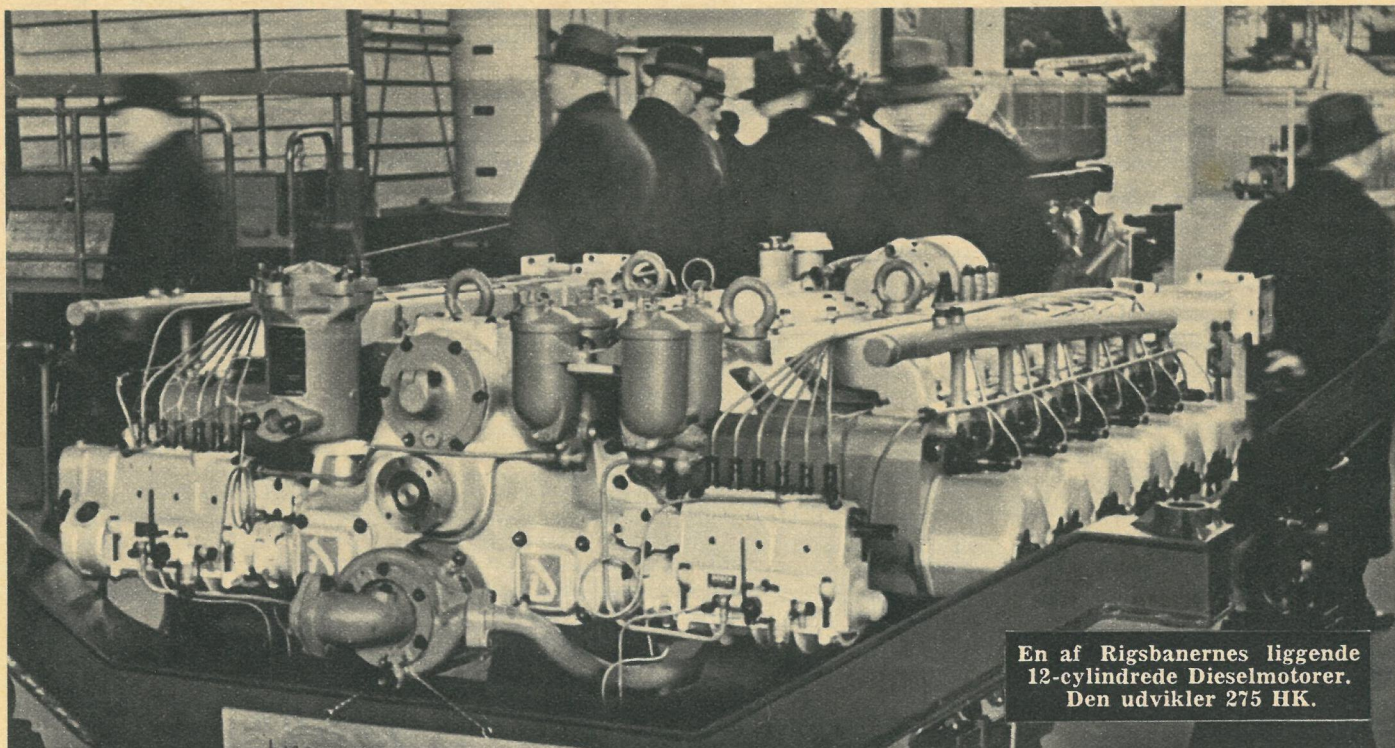
Men dette er ikke den eneste Nyhed paa Transmissionernes Omraade, som stadig lader til at være en rig Arbejdsmark for Teknikerne. Den anden nye Transmission er bygget af en — man kan vist roligt sige — Pioner paa Transmissionernes Omraade, nemlig Graf von Soden, som allerede for en Snes Aar siden syslede med den automatiske Gearkasse. Dennegang er von Soden gaaet væk fra det automatiske, men viser en ny Gearkasse med elektromagnetisk Omskiftning. Selve det elektromagnetiske Princip Anvendelse paa dette Omraade er ikke ny, idet vi allerede for to-tre Aar siden saa den af Franskmanden Cotal konstruerede Gearkasse med elektromagnetisk Skiftning. Cotal anvendte i denne Forbindelse en Gearkasse af Planetgaars-

typen, hvor Afbremsningen foregik elektromagnetisk.

Det nye i von Sodens Transmission er det, at det er paa en Gearkasse af almindelig Type, at han anvender den elektromagnetiske Omkobling. Anordningen er saa ny, at den endnu ikke er blevet adopteret af nogen Fabrik, men kun findes bygget ind i en Prøvevogn (en 2,3 Liter Mercedes). Dimensionerne af Transmissionen er de normale, og efter Konstruktørens Udsagn anvendes der smaa vaade Pladekoblinger til at besørge Omskiftningen.

Man bruger med denne Transmission kun Koblingspedalen ved Igangsætningen. Under Kørslen skifter man Gear blot ved at bevæge den lille Gearstang, der sidder under Rattet. Konstruktionen er forbavsende fri for »Stød«, selv om man ikke tager Gassen fra Motoren under Omskiftningen. Det er meget besnærende at se Føreren sidde og flytte den lille Stang op og ned, mens man kun paa Motorens Tone kan høre, at der foregaar »noget«. I Sammenligning med de pneumatiske eller de elektropneumatiske Systemer er de elektriske Systemer uhyre simple og har derigennem sikkert en større Fremtid for sig end de andre. Manglen er blot den — som jeg allerede paa-pegede ved Cotal-Transmissionen — det betydeligt større Strømforbrug, som skal tages fra en allerede i Forvejen haardt belastet Generator. Men det kan man naturligvis komme udover ved endnu en Gang at forøge dennes Kapacitet.

(Fortsættes).



En af Rigsbanernes liggende 12-cylindrede Dieselmotorer. Den udvikler 275 HK.



Fig. 1.

MOTORBAADSSEJLADS

Af Konstruktor O. BENZON

Motorbaadssejlads har ogsaa andre Grene end Lystsejlads, den har ogsaa et sportsligt Moment, hvor Farten er det vigtigste, og hvor Bekvemmelighed kommer i anden Række, selv om man nu i moderne, hurtiggaaende Baade har udviklet Typer, der giver stor Fart med gode, søgaaende Egenskaber og Bekvemmeligheder i Lighed med Kahytsbaade af normal Form. — Baade beregnet til stor Fart konstrueres og bygges lette og forsynes med kraftige Motorer for at opnaa størst mulig Fart. Sportsbaade af Cris-Craft Typen har man i mange forskellige Størrelser og Udstyr, og herhjemme findes ikke

mange af disse, men nogle findes, og Fig. 2 viser en 6 m lang, hurtiggaaende Motorbaad, bygget helt af Mahogni og forsynet med en 45 HK Marinemotor, der giver den en Fart af 4 km i Timen. Baaden styres med Rat anbragt som i et Automobil og har Instrumentbræt med Omdrejningstæller, Olietrykviser, Termometer og Ur. Motoren er for-

synet med Selvstarter og Dynamo, der leverer Strøm til Lanterneerne, Signalthornet og en Zeiss Projektør. Styrmand og Passagerer dækkes af en Vindskærm, saaledes at de sidder i Læ. Der er Plads til 6 Personer. En Baad som denne egner sig til Sejlads paa Indsø eller beskyttede Fjorde.

Fig. 1 viser en noget større Baad end Fig. 2, og som man vil se, er der i denne Baad god Plads til en 10—12 Personer anbragt dels paa polstrede Sæder, dels i løse Stole. Denne Baad er 8 m lang, bygget af Mahogni og udstyret med alle moderne Finesser, Motor paa 220 HK med Selvstarter og Dynamo, der leverer

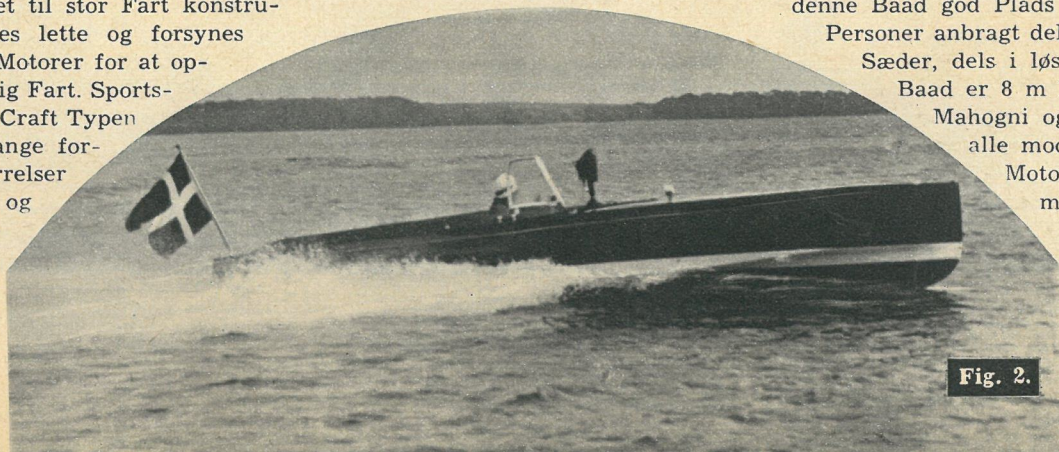


Fig. 2.

Strøm til Lanterner og Signalthorn. Baadens Fart er 70 km i Timen. Baaden egner sig til Sejlads paa beskyttede Fjorde eller til Kystsejlads i godt Vejr.

Fig. 3. viser en saakaldt Express-Cruiser med Kahytsindretning, saaledes at den kan bruges til Cruising, men tillige har en høj Fart, omkring 46 km i Timen. Baaden har Kahytter, Pantry, Dæksalon og et lille Cockpit agter. Motoren er paa 130 HK, forsynet med Selvstarter og Dynamo, saaledes at der er elektrisk Lys overalt i Baaden. Baaden kan bruges til Fart langs Kysten eller til kortere Ture overalt i mere beskyttede Farvande.

Foruden de ovenfor omtalte Typer paa hurtiggaende Motorbaade, der dog har nogen Bekvemmelighed at byde paa, har man Typerne, der kun er beregnet og konstrueret til Fart, og disse findes baade som Baade med

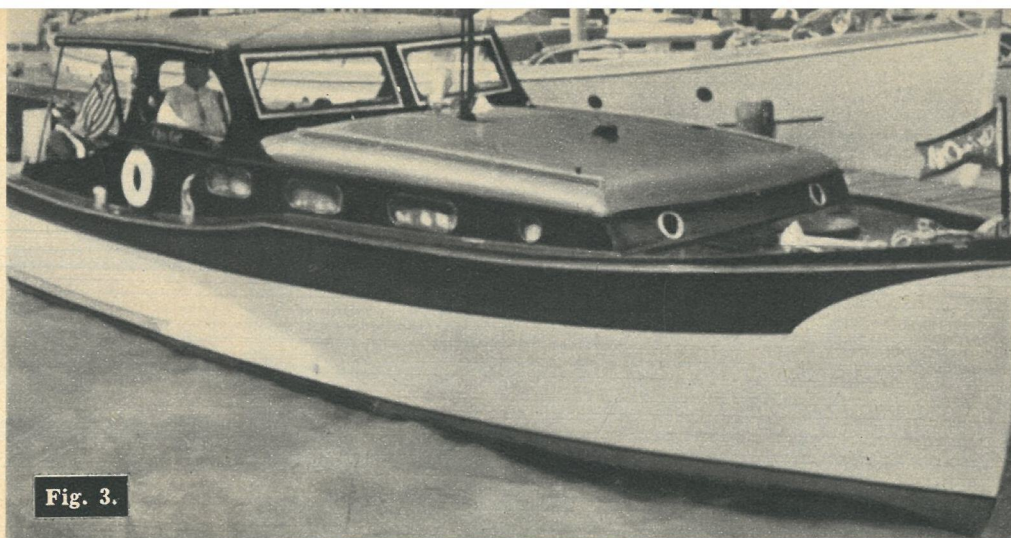


Fig. 3.

for den hurtigste Motorbaad — nemlig »Bluebird«, der har naaet en Fart af 236 km i Timen. For at vise Typer af saavel Paahængsmotorbaad og Hydroplanbaad, følger hermed Fig. 4, der viser en typisk Racerbaad med Paahængsmotor, saaledes som de an-

af Vandet og glider paa sine 2 Planer. Motoren er en 50 HK Marinemotor, og Farten er 64 km i Timen. Baade af denne Type er kun egnet til Kapløb paa kort Bane i absolut roligt Farvand, da den ikke kan bjerge sig i Sø. Angaaende Hydroplanbaade, er ovenfor nævnte

»Bluebird« 7.01 m lang og 2.89 m bred, og Motoren er en 12 Cylinder Rolls-Royce Motor, der udvikler 2000 HK; som man vil se en enorm HK at anbringe i en saa lille Baad, men Resultatet blev jo Verdensrekorden paa 236 km i Timen og Erfaringer, der senere vil komme Motorbaadssporten til Gode saavel med Hensyn til Skrogets Udvikling som Motorens Ydeevne og Skruens Nyttelvirkning ved den høje Fart.

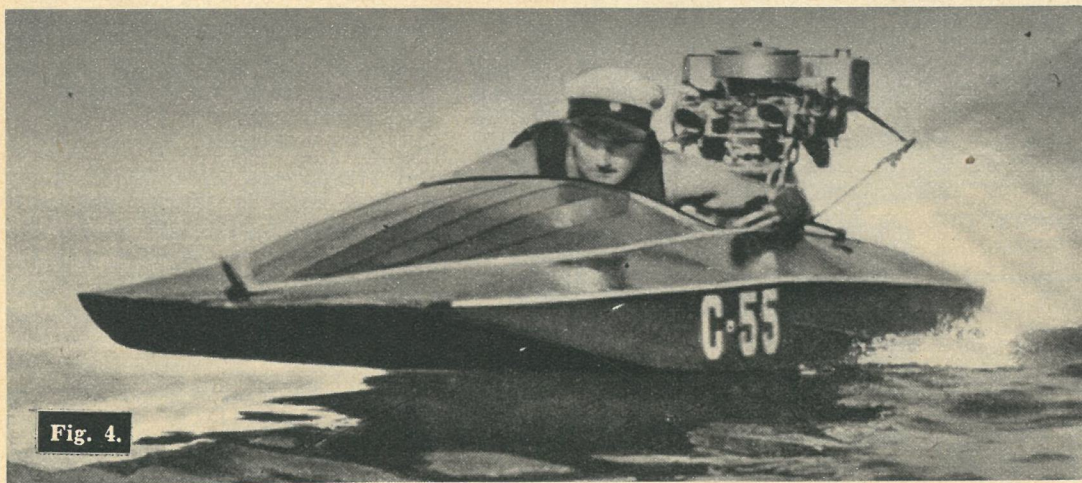


Fig. 4.

Paahængsmotor eller med indbygget Motor, og er kun beregnet til Kapløb.

Herhjemme har man ikke mange af disse Baade, men i Udlandet findes der mange, og der udskrives aarlig store Kapløb for Motorbaade, baade for Baade med Paahængsmotor og for Baade med indbygget Motor, de saakaldte Hydroplanbaade, og til disse sidste hører de hurtigste Motorbaade, man har. For Øjeblikket har England Rekorden

vendes til Kapløb i Udlandet. Baade af denne Type er fra 3.35 m til 4.1 m lange og forsynet med Motorer fra 15 HK til 60 HK, og der er opnaaet Farter paa indtil 137 km i Timen, hvilket er Rekorden, der indehaves af Frankrig.

Fig. 5 viser en Hydroplanbaad paa ca. 5 m Længde under Fart. Som man vil se af Billedet, løfter Baaden sig op

Det vilde være ønskeligt, om man herhjemme vilde interessere sig noget mere for Motorbaadssporten, der er en sund og god Sport, der ikke behøver at være kostbar; men der skal agiteres mere, end Motorbaadsklubberne gør nu. —

Men forhaabentlig kommer der flere og flere Motorbaade, da det jo er Tidens Løsen.



Fig. 5.

Ny Skat paa Motorkørslen

- - - for at hjælpe D. S. B.

Der bebudes en Øres Tillæg paa Benzinafgiften til Afbalancering af de konkurrencemæssige Følger af en Forhøjelse af Statsbanernes Takster.

ham, der bringer den. Man maa derfor gaa ud fra, at et Lovforslag om Forhøjelse af Statsbanernes Takster er umiddelbart forestaaende, og at det virkelig er Regeringens Hensigt at drage en Forhøjelse af Benzinafgiften med ind i Overvejelserne. At dømme efter »Politiken«s Oplysninger skulde Meningen være at forhøje Benzinafgiften vel at mærke af Hensyn til Statsbanerne, der ikke maa blive ugunstigere stillet i Konkurrencen med Motorkørslen som Følge af deres egen Takstforhøjelse.

Spørgsmaalet om, hvorvidt en Takstforhøjelse for Statsbanernes Vedkommende er betimelig eller ej, skal ikke undersøges her. For »Motor«s Læsere kommer det jo ikke som nogen egentlig Nyhed, naar det maa konstateres, at det økonomiske Resultat af Generaldirektør Knutzens meget omtalte Reformvirksomhed ved Statsbanerne ikke har svaret til Forventningerne, for dette har vi ofte nok paapeget med tørre Tal. Alligevel kunde der maaske tænkes andre mere formaalstjenlige Midler end Takstforhøjelsen til at dæmme op for Underskudets foruroligende Vækst, f. Eks. en mere beslutsom Likvidation af de vitterligt haabløse Led i Statsbane-Systemet. Dog — dette skal vi som sagt lade ligge i nærværende Sammenhæng. Derimod vil vi straks nedlægge den mest eftertrykkelige Protest imod Tanken om at straffe Motorkørslen, fordi Statsbanerne ikke kan klare sig. Motorkørslen svarer i Forvejen Kommunerne, hvad Kommunerne er. Den betaler her ud over til Statskassen en Kæmpeafgift, som sav-

ner virkelig Begrundelse. At paalægge den yderligere Byrder, fordi et forældet Trafikmiddel ikke kan hævde sig over for den, vilde under disse Omstændigheder være intet mindre end en udfordrende Urimelighed.

* * *

I indeværende Finansaar vil de gældende Motorafgifter indbringe omkring 90 Mill. Kr., idet de allerede i Aarets første 10 Maaneder har givet ca. 52 Mill. paa den eksisterende Benzinbeskatning samt ca. 32 Mill. Kr. paa Vægt- og Omsætningsafgiften for Motorkøretøjer, hvortil desuden kommer Indførselstolden af Motorkøretøjerne. Dette enorme Skattebeløb overstiger langt Landets samlede Udgifter til Vejvæsenet, som dog unægtelig ogsaa kommer andre til Gode end de motorkørende. Under disse Forhold er der slet ingen saglig Motivering for at forhøje Motor-skattebeløbet, der jo efter den gældende ordinære Lovgivnings Forudsætninger egentlig kun skulde bringe det offentlige økonomisk Dækning for det Vej-slid, som Motorkørslen forvolder. Som bekendt har Statskassen ved ekstraordinære Foranstaltninger sikret sig en mægtig aarlig Tribut fra Motorkørslen i Form af Femøres Tillægsafgiften paa Benzin, hvis Provenu nu i en Aarrække er gaaet direkte i Statskassen. Men endog naar man ser bort fra denne Særbeskatning, betaler Motorkørslen gennem de ordinære Afgifter større aarlige Beløb til det offentlige end dens faktiske Krav til Vejvæsenet kan retfærdiggøre. Det kan uden Overdrivelse paastaas, at Motorkørslen for det offentlige er en *straalende Overskudsforretning* ved de Skatter, som efterhaanden er blevet væltet over paa den. Statsbanerne er unægtelig en *Underskudsforretning* og vil uundgaeligt blive det i stigende Grad som Følge

De tyske Rigsbaners Motto er at tjene Riget!

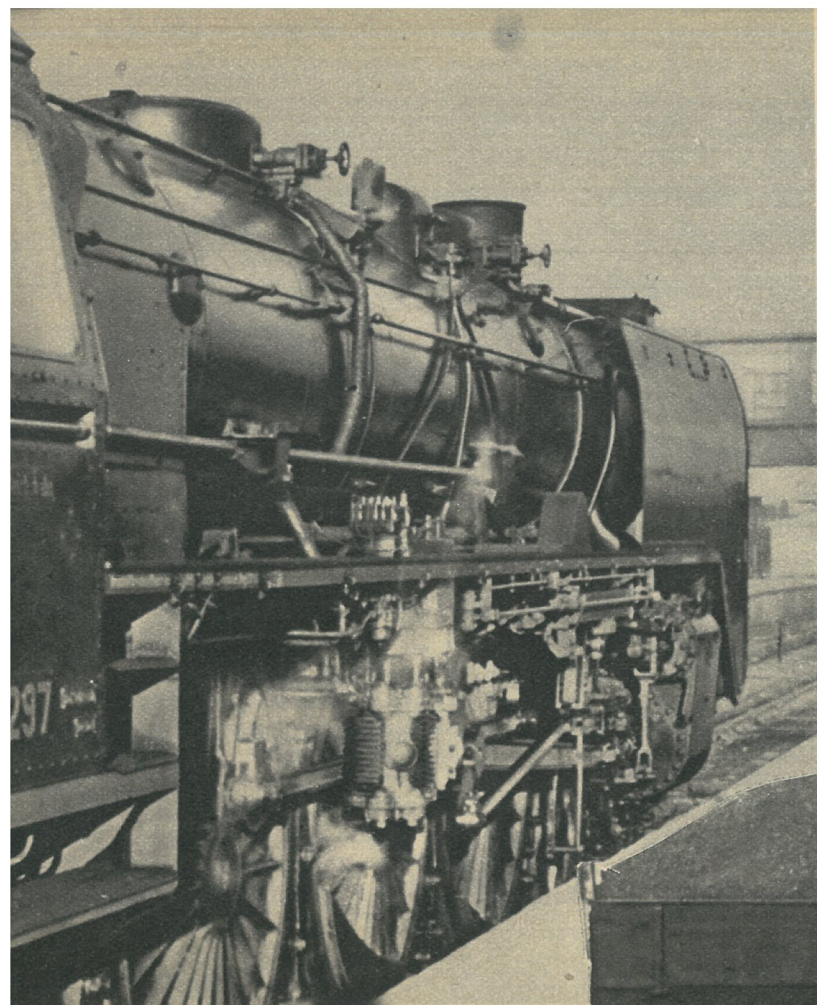
af Jernbanekørslen trafikale Underlegenhed over for den moderne Landevejskørsel. Men Statskassen maa dog allerede siges at have salveret sig, naar det faktiske Forhold er dette, at alene den Motorafgift, som den har beslaglagt til egen Fordel, nemlig Tillægsafgiften paa Benzinen, nu indbringer ca. 20 Mill. Kr. aarligt eller lige saa meget som Statsbanernes samlede Driftsunderskud.

* * *

For Sammenkædningen af en Forhøjelse af Jernbanetaksterne med et Ekstratillæg til Benzinbeskatningen kan der overhovedet ikke opstilles nogen holdbar Begrundelse. Det er rigtigt nok, at Statsbanerne har vist sig at være ude af Stand til at konkurrere med Motorkørslen om Godsbefordringen, og det i en saadan Grad, at Statsbanernes samlede Godsbefordring ligefrem er gaaet tilbage i en Periode, hvor den samlede Godsmængde, der har været at befordre her i Landet, er steget meget betydeligt. Men dette skyldes udelukkende, at Banerne trafikteknisk og trafikøkonomisk er den underlegne Part i Forhold til Vejtrafikken. Banerne har lidt deres Nederlag til Trods for, at de vitterligt er blevet begunstiget med store Subsidier fra

Benzinen — den eftertragtede Skattekilde.

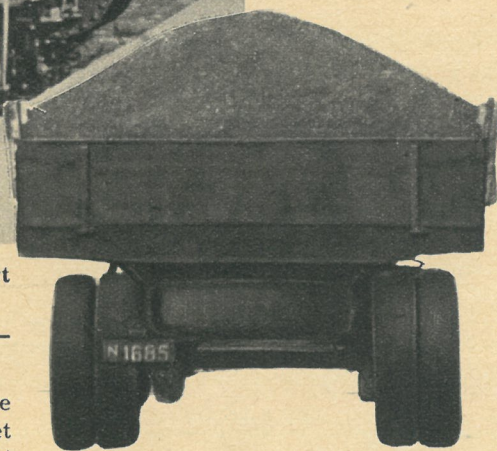
Staten, medens Motorkørslen har vundet sin Sejr, uanset at den ikke blot har maattet betale alle sine Udgifter selv, men herudover aarligt har ydet Statskassen et kæmpemæssigt Beløb, og endelig i høj Grad er blevet ramt af Handelsrestriktions-Politikken i disse Aar. Statsbanerne jamrer over Udgiftsforøgelse som Følge af Lønstigninger m. v. Javel, men tilsvarende Udgiftsforøgelse har Motorkørslen dog virkelig maattet bære. Hvad der for dens Vedkommende er det særegne er, at Importreguleringen har paaført den en



Lokomotivet — der kæmper afmægtigt mod moderne Transportformer.

Regeringsorganet »Politiken« bragte Søndag den 27. Februar i meget stort Udstyr en Meddelelse om, at vi staar foran en Forhøjelse af Statsbanernes Takster, og Bladet tilføjede, at man maatte være forberedt paa en samtidig Forhøjelse af Benzinafgiften. Herom skrev »Politiken«:

»Der gøres den Betragtning gældende, at der nu er skabt en vis Balance mellem Baner og Biler, og ved ensidigt at forhøje Banetaksterne, vilde Balancen blive forrykket til Skade for Banerne. I Forbindelse med Overvejelserne af Takstspørgsmaalet er det derfor nødvendigt, hævdes det, at komme ind paa Spørgsmaalet om en Forhøjelse af Benzinafgiften. Efterhaanden er D. S. B. ganske vist blevet Landets største Rutebilejer, og en Forhøjelse af Benzinafgiften vil derfor ogsaa komme til at ramme Statsbanerne, men det er næppe saa meget Konkurrencen fra Rutebilerne, Statsbanerne frygter, men i langt højere Grad Konkurrencen fra *Fragtbilerne* Landet over. I det hele er det jo *Godstransporten*, der er Statsbanernes svage Punkt, og der vil utvivl-



Lastbilen — Transportmidlet i Dag.

somt blive protesteret energisk fra Generaldirektør Knutzens Side over for den Betragtning, at man meget vel kan forhøje Banetaksterne uden at røre ved Benzinafgiften. Og naar Hr. Fisker skal til at tænke paa Takstforhøjelser, vil han derfor sikkert ogsaa med sin Køllega Finansministeren drøfte Spørgsmaalet om en Forhøjelse af Benzinafgiften.

Afgiften paa Benzin er i Øjeblikket 13 Øre pr. Liter. En Øres Forhøjelse giver 3—4 Mill. Kr. i Statskassen — og der er næppe Tvivl om, til hvilken Side Hr. Buhl vil trække, naar Diskussionen begynder«.

Artiklen i »Politiken« var signeret »Gun«. Under dette Mærke skriver Bladets fremragende indenrigspolitiske Medarbejder, hvis Forbindelser med Regeringen er af en saadan Art, at en Meddelelse som den nævnte næsten maa betragtes som officios, naar det er



enorm Fordyrelse paa alle Nyanskaffelser. Naar den ikke desto mindre under saa ugunstige ydre Betingelser trænger sig længere og længere frem i Konkurrencen med Statsbanerne, kan dette kun skyldes dens meget store naturlige Overlegenhed.

Under alle Omstændigheder er det et enestaaende Paradoks, at Motorkørs- lens Brændselspriser skal forhøjes kunstigt af Hensyn til Statsbanerne paa et Tidspunkt, hvor Statsbanernes egne Brændselspriser er for nedadgaaende.

* * *

Det er i den økonomiske Udvikling altid et meget daarligt Princip ved Statstvang at paalægge den naturligt *sejrende* Konkurrent at give Understøttelser til den *besejrede* Konkurrent. Metoden er umiddelbart fremskridtsfjendtlig, og dens Konsekvens er en kunstig Fordyrelse af den Foretagsomhed, som den anvendes paa. Erhvervs- livet kan med Rette beklage sig over de Vilkaar, som her bydes det. Stats- banerne kan af forskellige — tildels *selvforskyldte* — Aarsager ikke læn- gere tilbyde Erhvervslivet saa billige Transporter som hidtil og forhøjer der- for Priserne. Det kan derimod Motor- kørslen skønt den i Forvejen er belagt med urimeligt store Byrder, men den *maa* af Hensyn til Statsbanerne *ikke* have Lov til at gøre det, og derfor skal dens Funktion fordyres ved Hjælp af nye offentlige Byrder. For Erhvervs- livet er Følgen, at det ikke faar Ad- gang til at udnytte det billige Pristil- bud, som det bedst egnede Trafikmid- del kunde give det, men maa betale efter det dyrere Pristilbud, som et mindre egnet Trafikmiddel mener sig nødsaget til at stille. Desværre for de danske Erhverv bliver deres Konkur- renter i Udlandet *ikke* stillet paa sam- me Maade. I Tyskland f. Eks. er Stats- magten ivrigt optaget af til Gavn for Erhvervslivet at fremhjelpe og ikke af at forhindre Motorkørs- lens Udvikling.

* * *

Da nuværende Trafikminister *Fisker* i sin Tid nedsatte den store Trafik- kommission, udtalte han sig i en be- mærkelsesværdig Tale mod Foranstalt-

ninger, hvis Tendens vilde være at hæmme det naturlige trafiktekniske Fremskridt. Han vilde give Plads for det nye, som den tekniske Udvikling maatte bringe med sig, og det gamle, der ikke kunde hævde sig, maatte falde bort. Man maa meget beklage, hvis en Mand, der har haft et saa sundt Syn paa Tingene, nu kort Tid efter har ladet sig trænge over i en Trafikpolitik, der tør betegnes som den diametralt modsatte af den, han gav Trafikkom- missionen Direktiver om at følge, saa- ledes at han nu vil række Haand til et Stykke fremskridtsfjendtlig Jernbane- protektionisme af den mest usminkede Art. Man maa endvidere beklage, hvis Trafikkommissionens Overvejelser af det samlede Problem skal præjudiceres ved, at der nu pludselig foretages en Forhøjelse af Motorbeskatningen. Det har været almindeligt antaget, at en generel Løsning af de trafikale Opgaver vilde involvere, at endnu større Midler blev stillet til Raadighed for Vejbygningen i Danmark, hvilket man har tænkt sig skulde ske ved, at Til- lægsafgiftens Provenu helt eller delvis blev ført fra Statskassen over til Vej- væsenets Kasse. Men ingen har dog drømt om, at der midt under Trafik- kommissionens Overvejelser skulde ske Forandringer i Motorbeskatningen.

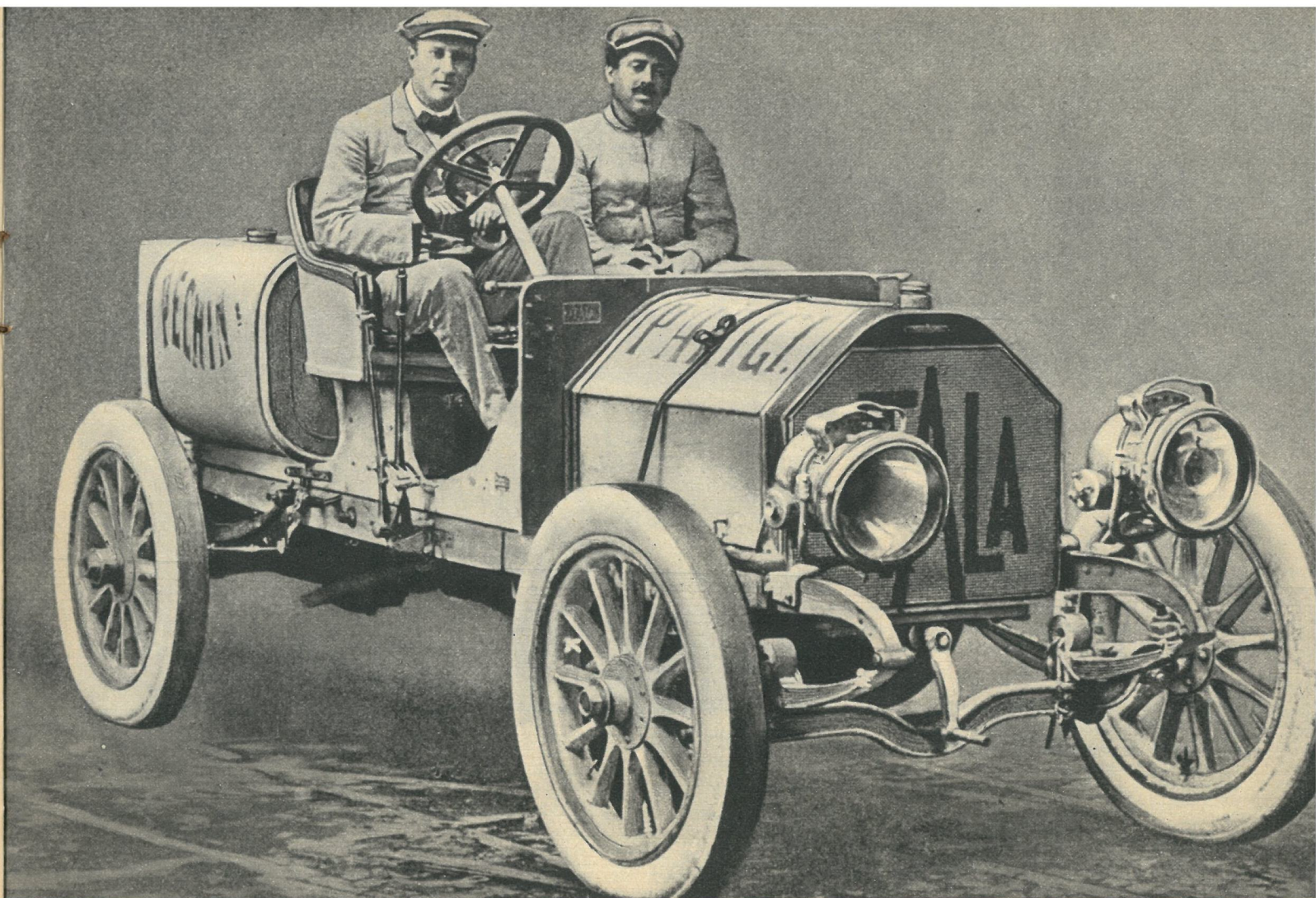
* * *

Fra det radikale Venstres Side har der flere Gange løftet sig myndige Røster mod Planerne om en Skærpelse af den i Forvejen vidtdrevne Jernbane- protektionisme i dette Land. Det maa i saa Henseende være tilstrækkeligt at minde om fhv. Trafikminister, Folke-

tingsmand, Direktør *Hassing-Jørgen- sens* Betragtninger over Emnet, som ogsaa er »Motor«s Læsere bekendt. Den socialdemokratiske Trafikminister, Hr. *Fiskers* egne principielle Udtalelser om Sagen har vi netop lige mindet om. Ikke mindst paa denne Baggrund skul- de det synes meget betænkeligt for Regeringen i den nuværende Situation at møde med et saa angribeligt Forslag som det i »Politiken« skitserede. Er- hvervenes Uvilje over for en ganske upaakrævet Fordyrelse af deres Om- kostningskonto for Transportvæsenet vil være sikker nok. Det vil ikke gøre Stemningen blidere, at Fordyrelsen kommer paa et Tidspunkt, hvor gode Konjunkturer synes i Færd med at svinge over i mindre gode Konjunk- turer, og hvor tværtimod Trangen til en *Billiggørelse* derfor er voksende. Under tidligere kritiske Forhold for Erhvervs- livet har den danske Stat søgt at lette Erhvervenes Forhold ved at yde den *kunstigt lave Fragter*, og man vil have vanskeligt ved at forsone sig med Tanken om, at Nedgangstider nu skal imødegaas ved Hjælp af *kunstigt opskruede Transportudgifter*. Hvad an- gaar selve Motorbranchens talstærke Personel, hvoriblandt der ganske givet befinder sig et overordentlig stort An- tal af Regeringspartiernes egne Til- hængere, vil dette naturligvis stille sig aldeles uforstaaende og uvilligt over for Planen om at lægge en ny Skat paa Motorkørs- len, fordi Statsbanernes Underskud er i stadig Stigning. Meto- den er naturligvis i ganske særlig Grad hensynsløs over for Fragtmænd, Rute- bilejere og andre Erhvervskørende, der i Forvejen ikke netop kan føle sig godt behandlet af Statsmagten.



»Luksuskøretøjet«, som man ikke kan blive træt af at beskatte.



Itala-Vognen med Fyrst Borghese og Ettore Guizzardi.

Peking - Paris i aaben Bil

Den Mand, der i Aar har startet til Monte Carlo Løbet, har kun haft eet Problem at tumle med for at klare Paragrafferne: Om han selv havde tilstrækkelig fysisk Kraft til at holde sig vaagen længe nok. Den Slags Landevejsløb i vore Dage er ikke et Spørgsmaal om, hvorvidt Vognen kan klare Skærene. En moderne Vogn, der er i Orden, kan selvfølgelig køre Dag og Nat i fem Døgn uden at gøre Vrøvl — navnlig da, naar man kan nøjes med at køre i civiliserede Lande med Veje, der er saadan, at man for tredive, ja blot for femten Aar siden ikke vilde have drømt om dem eller i hvert Fald vilde have betegnet selv de sletteste som særdeles gode.

Men hvordan vilde det gaa, hvis man skulde køre fra Peking til Paris? Nu ser vi rent bort fra alle de politiske Umuligheder, Forsøget vilde rumme. Men selv om Japans Kejser, samtlige

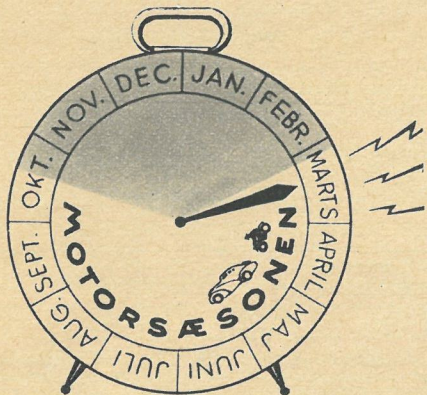
Det vilde være en Bedrift i Dag
... og det var det ikke mindre
for tredive Aar siden, da en 50
HK. Itala gjorde Turen.

kinesiske Generaler, Lillefar Stalin, der Führer personligt og hvem man ellers kunde faa Brug for, selv om de stod ved de respektive Landegrænser med Hatten i Haanden, Fingeren paa Næsen, knyttet Haand ved Skulderen eller Armen oprakt, alt sammen for at byde os hjerteligt velkommende, vilde vi saa uden videre anse det for gennemførligt at tilbagelægge Strækningen? Vi vilde jo nok i hvert Fald forberede Turen temmelig godt og endda starte med en vis Tvivl i Hjerte-regionen.

Tre Mand i en Vogn.

Og saa er Turen Peking—Paris dog blevet kørt for tredive Aar siden. Det franske Blad »Le Matin« udskev en Konkurrence, Frankrig har jo altid været Bilismens og ikke mindst Sportsbilismens Fædreland. Men det blev en Italiener, man maa vist hellere sige to, ja endda tre Italienerne, der gennemførte den. Det var en Fyrste med det let giftmorderisk klingende Navn Scipione Borghese, en Journalist ved Navn Barzini og Chauffør-Mekaniker Ettore Guizzardi.

Deres Køretøj var en Itala, ikke saadan noget egentligt Strømlinievidunder, men aabenbart en særdeles brugelig Vogn, naar man ikke stillede for store Krav til Karosseriets Trækfrihed eller Magelighed iøvrigt. Herskaberne sad paa en Jernbænk med en Hynde, og Chaufføren hang bag paa, hvor han bedst kunde finde Plads mellem den



Vaagn op og Sælg!

Alt, hvad der kan krybe og køre, rører paa sig - Vaagn op! Motorsæsonen er kommet tidligere i Aar end sædvanligt.

Der pusles ved Vognene, som skal efterses, hovedrepareres, oplakeres - trænger til nye Dæk, Reservedele, maaske ønskes byttet med andre Modeller eller helt nye Vogne skal købes. . . .

Ligemeget, - Motorfolkene er parat til at ofre Millioner paa gode Ting og ser med Forventning hen til, hvad Motorbranchen har at sælge eller tilbyde i 1938.

Derfor er Øjeblikket inde, hvor det er Deres Interesse at komme dette mægtige Købebegær i Møde og sælge, som De aldrig har solgt før!

Stærkt stigende Omsætning!

Danmarks Personautomobilbestand gik ifjor 5892 nye Vogne frem til 93.360, en Tilvækst, der sandsynligvis vil blive lige saa stor i Aar, hvilket foruden selve Salget af de nye Vogne, betyder en Meromsætning alene til Benzin, Olie, Autogummi og Reparationer paa 6½ Million Kroner.

I dette stærkt voksende Marked er det ikke nok, at De blot holder Omsætningen fra ifjor. Stilstand er Tilbagegang. Og det er dobbelt utilgiveligt ikke at følge Markedsfremgangen op, naar den Kendsgerning:

- at næsten hver tredje Automobilist i Danmark er fast ugentlig Læser af samme Blad,
- at disse 28.300 ledende Motorfolk tilsammen repræsenterer mere end 30 pCt. af Landets totale Automobilbestand,
- at 9184 af disse Motorfolk ydermere som Hovedpersoner paa Erhvervslivets Omraade disponerer over Driften af Landets 49.668 Last- og Transportbiler

fastslaar, at De her har liggende for Dem langt det største samlede Motormarked i Danmark, som under eet og med langt lavere Omkostninger end noget andet Middel sikrer Dem ubegrænsede Muligheder for at sælge mere - fortjene mere.

Lad ikke Deres Varer „varme Hylder“. Vaagn op og

Avertér i

MOTOR

Danmarks største Motorblad

Vestre Boulevard 4 - København V.

Telefon: Central 5591 - Lokal 4



Fyrst Borghese og Barzini i Berlin.

store Bagage. Engang imellem maatte han dog tage Rattet.

Det var navnlig, hvor Fyrsten blev nødt til at gaa i Forvejen og prøve, hvor langt man kunde synke i.

Hvordan organiserede man nu for tredive Aar siden en saadan Tur? Tankstationerne var jo knap saa udbredt som i vore Dage. Men Fyrsten var noget af et Organisationstalent. I Mongoliet udlagdes Depoter med 600 km's Mellemrum, og paa den russiske Strækning udlagdes Depoter med en Maksimumafstand af 500, men mange Steder kun 200 km's Mellemrum. Fra Peking til Irkutsk skulde det første Sæt Dæk plus to Reservedæk holde. Men her fra og til Paris laa der friske Pirelli-Dæk med 1000 km's Mellemrum. Forøvrigt blev der kun lidt Brug for dem. De gamle Højtryksringe kunde være meget slidstærke.

Paa selve Vognen kunde man have 300 Liter Benzin og 100 Liter Olie. Det var, hvad man regnede med at bruge paa 1000 km. Olieforbruget vil jo nok faa en og anden til at synes, at der dog er sket visse Fremskridt i de tredive Aar.

En Tur paa 60 Dage.

Hele Rejsen varede kun treds Dage, og det mest forbavsende er næsten, at det ved dette Eksperiment lykkedes at komme hurtigere hjem end om Selskabet havde taget en Baad. Det værste var næsten at komme i Gang. Der maatte utrolige diplomatiske Forhandlinger og nærmest Trusler om Krig til, før det lykkedes at komme saa vidt, at

Itala'en kunde færdes i Pekings Gader uden Muldyrforspand. Sandheden i Ære maa man dog undskylde de kinesiske Myndigheder ud fra den Betragtning, at de aldrig havde set en Bil. Nu saa de pludselig fem. Thi foruden Fyrst Scipio Itala mødte der to De dion Bouton, en Spyker og en — trehjulet — Contal. Det var altsammen meget lettere Vogne, fordi man troede, at det var bedre med en mindre kraftig Maskine, naar den til Gengæld ikke skulde slæbe en Vægt paa flere Tons over de vanskelige Strækninger. Det viste sig, at Regnestykket var forkert. Den tunge Itala med sine 50 HK., sejrede ganske over de øvrige Vogne, af hvilken Spyker'ren var den stærkeste; den havde 15 HK.

I Kina kom Vognen ikke op over 60 km pr. Dag, men selv det synes egentlig at være ganske godt præsteret, naar man tager i Betragtning, at Vejene var saadan, at Fyrst Scipio benyttede en Uge før Starten til at ride ad Vejen og se efter, om det overhovedet var muligt paa Grund af Passenes Bredde at faa Vognen igennem.

Der fulgte Kulier med gennem hele Kina, og hist og her maatte de selvfølgelig spænde baade sig selv og deres Muldyr for. Men af hele den 16,000 km lange Rejse kørte Vognen ved egen Maskinkraft de 15,800 — kun to Hundrede Kilometer maatte den bugseres af Mennesker og Dyr.

Hvor lang en Strækning kunde der være Tale om egentlige Veje? Jo, »kun«

2000 km maatte man tilbagelægge i Terræn, hvor det var Telegrafstolperne alene, der angav Kursen, og saa naturligvis Kompasset og de noget mangelfulde Kort, der var til Raadighed.

Chaufføren var en fremragende Mechaniker og en tapper Slider. Han tilbragte daglig et Par Timer med at skille Vognens Dele ad, slibe dem og smøre dem. Han laa paa Ryggen i tommetykt Skidt for at tilse og tilpasse Dele, der var udsat for særligt Slid. Men pudsigt nok var det ikke saa galt, som man skulde tro, med at faa udført egentlige Reparationer; de sibiriske og russiske Landhaandværkere viste sig at være endog meget fingernemme og forstandige, skønt de stod overfor deres Livs første Motorkøretøj.

Saa fikse paa Fingrene endda, at da et af Vognens Hjul blev knust, paatog en sibirisk Landsbytmrer sig at lave et andet, og i Løbet af en Eftermiddag havde han og en Hjælper med deres Økser hugget et nydeligt Artillerihjul med gode, solide Eger og saa nøjagtigt, at det ødelagte Hjuls Navbeslag kunde passes fuldstændigt ind. Vognen kørte de sidste 12,000 km paa det Hjul.

Overalt mødte der Ekspeditionen uhyre Gæstfrihed, og mange af de to Maaneders Dage naaede de op paa at tilbagelægge 2—300 km, ja, undertiden

væsentligt mere, hvad man jo nok kan forbløffes over i Betragtning af, at 60 km i Timen den Gang var en forrygende Fart, og 30 blev anset for særdeles smukt.

I Løbet af den første Maaned vandt Itala'en otte Dages Forspring for de øvrige Deltagere, og den øgede jævnt dette Forspring, saaledes at dens Ankomst til Paris blev en fuldstændig Solo-Optræden.

Op og ned ad Trapperne.

At det lod sig gøre skyldes en Udholdenhed, der gjorde Turen til en imponerende Sportsbedrift. Der var ikke en Dag i den første Maaned, hvor Vognen ikke een eller flere Gange maatte graves ud af Dynd, mange Steder var der Broer over Floderne, som kun var tilgængelige ad en Trappe for hver Ende. Da Trapperne skulde kunne befærdes af Heste og Kameler, var de dog ikke værre, end at Bilen



Start fra Peking.

kunde komme over, men det er ikke svært at forestille sig, hvilken Paa-virkning af Materiellet, det har betydet for 30 Aar siden. Hvor mange af os vilde bryde os om med en Vogn af Aargang 1938 at forcere en Trappe?

Et eneste meget alvorligt Uheld indtraf. En Træbro brød sammen under Vognen, der styrtede baglæns ned i det fremkomne Hul. Den hang med Bagenden ned i Floden, standset derved, at Forhjulene kom i Klemme mellem to af Broens Brædder.

Det tog et Par Dage at klare denne uhyggelige Oplevelse, ved hvilken in-

BRUG *de originale*

Duco Polish er anerkendt af Automobilister over hele Verden som Støvets og Snavsets Fjende Nr. 1.

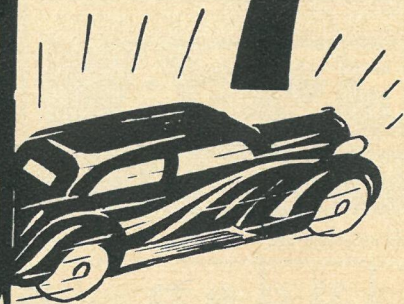
Gnid Duco paa - lad det tørre - gnid det af - og Miraklet er sket! Deres Vogn ser ud som ny.

Men pas paa at faa den ægte Duco, for kun med Duco faar De Duco-Resultater.

F. Bülow & Co.

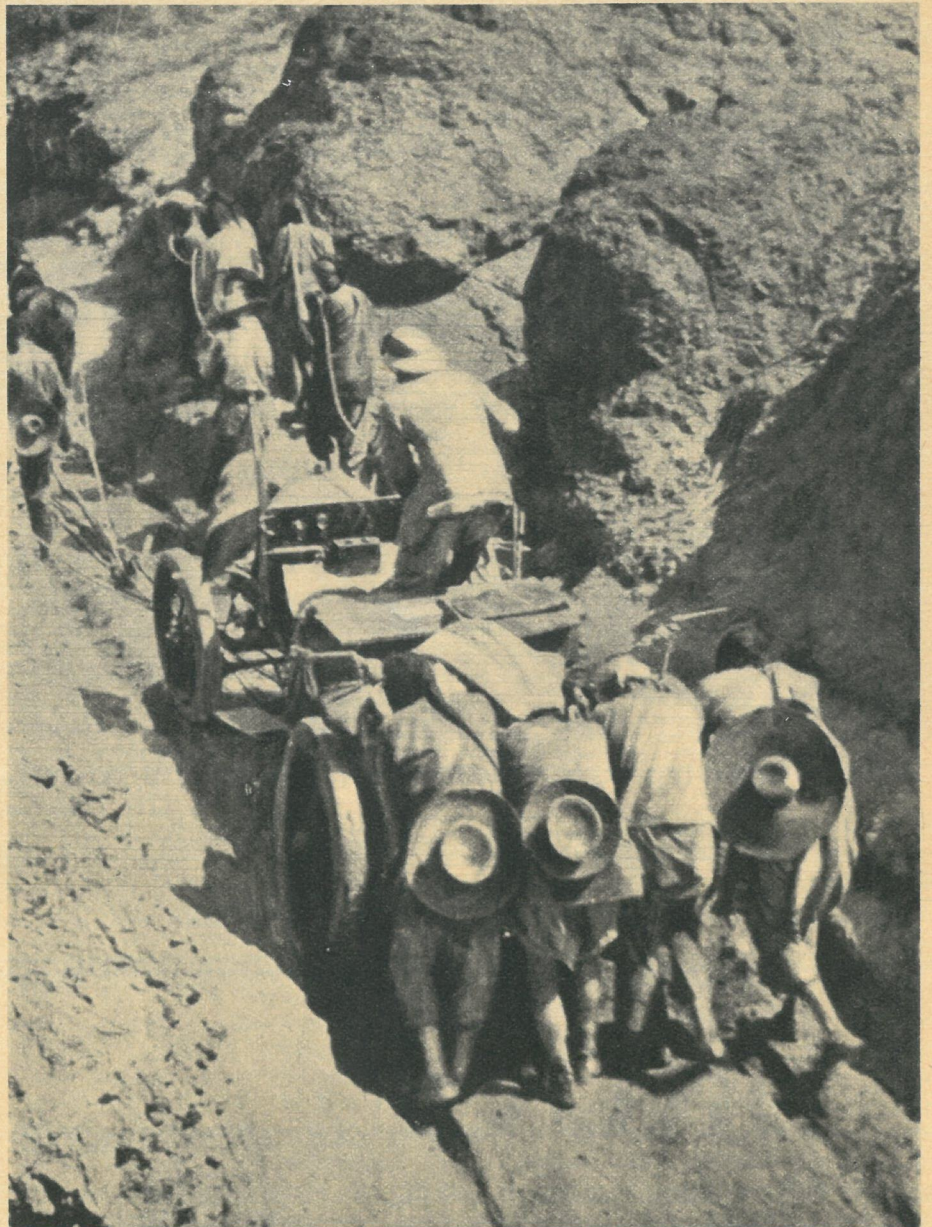


No 7
PRODUKTER



gen af Deltagerne kom noget alvorligt til. Ellers nøjedes man med den Slags Smaaskader, der absolut var at forudse.

Den Maade, hvorpaa Myndighederne i alle Lande behandlede det sære Optog, kan nok vække Ærgrelse og Beklagelse af, at denne vidunderlige fredeelige Tid mellem Aarhundredskiftet og Verdenskrigens Udbrud er forsvun-



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)

Alle Modeller Telefon Eva 722

Forl. Prislister LAGERBESØG ANBEFALES

Sendes overalt. — Omgaaende Levering.

Special-Afdel.: for VOGNMANDSMAATTER

INGEN PRISFORHØJELSE

København

Karosseri Reparation

Axel Hansen, Sdr. Boulevard 35

Telefon Central 14810

Lige ved Kødbyens store

Garage Etablissement, Halmtorvsgade

Forchromnings- & Forniklingsanstalt

Grundlagt 1908

J. A. Wallins Eftf., N. V. Hansen

Telf. V. 9712 • Bianco Lunosalle 8.

Udfører alt Automobilarbejde indenfor Branchen

A. SCHACK ERIKSEN

Studiestråde 48. — Telefon Byen 8344

SPEJLGLAS

med og uden Facet for Automobiler

NUMMERGLAS

og BUEDE GLAS leveres

Auto-Service, Engelsvej 34.

K. Østergaard. Telefon Amager 1417.

STANDARD BENZIN.

Moderne Tryksmøring, Lygtejustering, Vognvask.
Polering og Simonizbehandling.

FOGA

Auto Polish

JOHANNES FOG & CO.

København K.

det. Overalt gjorde man sig den største Umage ligefrem for at hjælpe Ekspeditionen igennem. Den eneste »Autoritet«, der stillede sig virkelig skeptisk, var en belgisk Landbetjent — og det kunde nok ske den Dag i Dag.

Han havde dog den Undskyldning, at det mærkelige Køretøj, han standsede, var bemanded med tre graagule Lerklumper af hvilke en paastod, at han var italiensk Fyrste og at han kom fra Peking! Det vilde lyde som en daarlig Vittighed naar som helst, og tænk saa, hvordan det maa have klinget i en lille belgisk Landbetjents Øre for trediva Aar siden!

»Opløbet« i Paris blev en Begivenhed

Besværligheder i Lien-ya-miao Bjergene.

i Verdensbyens Dagligliv. Regnen skyllede ned, men ikke desmindre stod der en Mur af Mennesker paa begge Sider af Boulevarden lige fra Place de la Republique til »Le Matin«s Hus, hvor »Væddeløbets« Maal var angivet, som om det havde været et almindeligt Baneløb.

Selvfølgelig var Garde Republicaine udkommanderet, og der blev i den plaskende Regn holdt straalende Taler.

Men man kan ogsaa godt forstaa, at Fyrst Scipio i den Beretning, der blev udgivet om Turen, erklærer, at de tre

Kluden „KLAR-A“ hindrer Dug

Telefon Vester 5709 anviser nærmeste Forhandler



Tværs over Floden gaar det —

Deltagere maatte bruge flere Dage til at gøre sig klart, at de virkelig var kommet igennem. Det kan jo nok være, det varer noget mere end de tredive

Aar, der nu er forløbet, inden der paany kommer en Turistbil ud paa den Tur!

Paavirket - men hvornaar?

I »Motor« Nr. 7 findes en Artikel: Paavirket — men hvornaar? med Referat af Dr. Andresens Undersøgelser i »Hospitalstidende«.

Det forekommer mig meget farligt at stille dette Spørgsmaal, fordi *man er paavirket, naar man drikker Spiritus!* Man kan ikke drikke Spiritus uden at blive paavirket, det er umuligt. Jeg henviser til Retslægeraadets Kendelse, at en Bajer under visse Omstændigheder er nok til at gøre en Person uegnet til at føre Bil paa betryggende Maade. Det hjælper ikke, at Lægen ikke finder Tegn til Paavirkning af Bilisten, der har nydt Spiritus, *for han er paavirket alligevel.*

Naar man tænker paa alle de mange Ulykker i Spiritusparagrafens Køl-

vand, ruinerede Hjem, Selvmord o. s. v. finder man det mærkeligt, at saa faa Mennesker reagerer mod Loven. Man maa gøre sig klart, at skal der lovgives om »Paavirkethed ved Rattet« maa man vælge mellem to Afgørelser: 1) Ingen Motorfører maa have nydt Spiritus de sidste 6 (f. Eks.) Timer, før han kører, eller: 2) Der lovgives overhovedet ikke om Spiritusnydelse hos Motorførere. — Den nugældende Lov er et Sammensurium af 1) og 2) i hvert Fald i Praksis. Der dømmes nemlig Gang paa Gang for ikke at sige altid, bare Motorføreren har faaet Spiritus, uanset Bestemmelsen at han for at dømmes skal være saa paavirket, at han skønnes uegnet til at føre Bil paa betryggende Maade.

Til Dato har man ikke læst om en Dommer, der reagerede mod Bonde-

Stort Udvalg af gode, brugte Automobiles

CHEVROLET — BUICK — OPEL
FORD — BEDFORD — PLYMOUTH

Garanti

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

F. Bülow & Co.

Toldbodvej 6

Telf. 1720

JOHEST PATENT
LYDDÆMPER

Forøger Kraften. Tilstoppes aldrig
Forlang Prospekt

»MARGROCO«

Amaliegade 28 Central 14264

CARL REESE
KØLERE PLADE-
SKÆRME ARBEJDE

Tlf. 10547 Solbjergvej 11. Frbg.

POUL THOMSEN

1ste Klasses Special-Værksted for

**HARLEY-
DAVIDSON**

Fineste Arbejde! Billige Priser!
Maskiner hentes gratis overalt!

DEN NY AUTOPARK

Vester Farimagsgade 21. Telf. Palæ 5076
Efter Kl. 18 Holte 1219

Gilbert Wulff
Automobilreparation

Frederiksberg Allé 76

Alleenberg-Garagerne

Telef. Vester 7505 (Privat Godth. 3483 x)

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/S

Salgskontor: C. 15625

Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25

Værksteder og Reservedele
Enghavevej 76. C. 14947. Eva 3346

**Gør Vognen Dem graahaaret?
Brug**



KØRESKOLER

Harald Petersen

Treff. 12-1. »Chrysler«-Udsalg
Kr. Bernikowsgade 2

HP Privat Gentofte 532

Central

9466

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Jylland

Aalborg
MIKKEL ANDERSEN
 Autoriseret G.M. Forhandler
 Vesterbro 40-44 — Telefoner: 1314-1334-3635
 Opel - Chevrolet - Oldsmobile - Buick
 1ste Kl. Reparationsværksted

Aalborg
Elitz W. Kruse. Aut. Fordforhandler
 Salgsafdeling: Boulevarden 28 - Servicest.:
 Frederikskildevej 6 - Plads til ca. 100 Vogne
 Tlf. 600 - 6601 - 02 - 03

Esbjerg Tlf. 2401-2402
N. Chr. Frikke
 Jerbanegade 50
 Buick, Pontiac, Opel, Vauxhall, Bedford, Blitz.
 1. Kl.s Værksted for alle Vognmærker.
 Stort Lager af Reservedele.

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

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

Give
Give Autoværksted. Telefon 55.
 Moderne Autoreparation af alle Mærker.
 Autovask og Højtryksmøring. Originale Reservedele. Benzin, Olie og Gummi. Havarede Vogne afhentes. Elvin Færgemann

Herning
HERNING MOTORCOMPAGNI
 Telf. 642 - 643

Jylland

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

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


Fyn

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

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

Sjælland


Holbæk Telefon 33-1139
Snertinge Telefon 5-135


Opel  Bedford
 Blitz Chevrolet Vauxhall

Klippinge Tlf. 37
Hans Nielsen
 Autoriseret
 General Motors Forhandler

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

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

Ringsted
Ringsted Motor Co. A/S
 Autoriseret Forhandler og Reparatør.
 Døgnvagt, ogsaa Søn- og Helligdage
 Byens førende Værksted
 Telefon 8. (2 Linier)

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

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

fanger-Paragrafen og sagde: Jeg dømmes efter Loven og ikke efter den offentlige Mening eller efter en Ministers Direktiv (jfr. Justitsminister Zahles Kundgørelse til samtlige Dommere, at der skulde tages haardere fat paa berusede Bilister! — Som om ikke Loven først og fremmest skulde overholdes). Man glemmer, rent, at det er ikke forbudt at føre Motorvogn efter Indtagelse af Spiritus.

Forenede Danske Motorejere burde sætte al Magt ind paa at faa en sund og klar Lovgivning, der ikke taaler noget Skøn. Hvem kan skønne, hvor paavirket han er? Hvilken Dommer

kan skønne, hvorvidt en Bilist er uegnet til at føre Bil paa betryggende Maade? Men de fleste paavirkede Bilister dømmes paa Indicier og Skøn til Hæfte, Ruin eller Selvmord. — Dette Anarki maa udryddes.

Læge.

Hvad „Motor“ angaar -

Vi har modtaget:

Jeg har i Dag med stor Interesse læst Redaktør Boesgaards Artikel i »Motor« om Bladets Indhold og giver det deri udtrykte min fulde Tilslutning. Navnlige tror jeg, at vi, der væsentlig kun holder Bil for vores Fornøjelse (og vi er dog vist en Del og

maa vel ogsaa have en vis Eksistensberettigelse som »Motorfolk«) er glade for Indholdets Alsidighed og navnlig glade for de mange interessante Rejseartikler. Har man blot een Gang prøvet at rejse i Udlandet i egen Bil, har man uvægerligt faaet »Bil-Rejsefeberen« i Blodet og spekulerer kun paa at komme ud igen ved første Lejlighed.

Medlem Nr. 16,285.

Moderne Auto-Service

Automobilhuset i Dr. Tværgade, København, der fornylig er undergaaet en fuldständig Reorganisation, har fremstillet en morsom Reklame-Tonefilm

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

NAKSKOV - SVENDBORG ELLER OMVENDT VIA LANGELAND

Fra 27. September

Fra Nakskov: 7²⁰ 13¹⁵ *19¹⁰ **19¹⁰
i Svendborg: 10²⁸ 16³⁰ *22¹⁵ **22³⁵.

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

*Hverdage 1²/₄ - 1³/₄ 1938

** Søn- og Helligdage 1²/₄ - 1³/₄ 1938.

Hurtigt og billigt!

KALVEHAVE - KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ulfssund).

FARTPLAN Fra 27. Sept. 1937.

Afgang fra Kalvehave:

6³⁰ 7⁰⁰ 7³⁰ 8⁰⁰ 8³⁰ 8⁵⁰** 9⁰⁰ 9³⁰ 10⁰⁰
10¹⁵ 10⁴⁵ 11⁰⁰ 11³⁰ 12⁰⁰ 12³⁰ 13⁰⁰
13³⁰ 14⁰⁰ 14¹⁵ 14³⁰ 15⁰⁰ 15³⁰ 16⁰⁰
16⁴⁵ 17¹⁵ 17⁴⁵ 18⁰⁰** 18²⁵ 19⁰⁰ 19²⁵*
19³⁰** 20⁰⁰ 20²⁰ 21⁰⁰ 21⁴⁵** 22⁰⁰
23⁰⁰ 23³⁰ 01⁰⁰ 05⁰⁰*** 20⁰⁰***

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

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

Hundested - Rørvig

Automobilfærgen „Korshage“

FARTPLAN

13. 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. Fra 1³/₄ kun Lørdage, fra 1¹/₄ alle Hverdage.
b. Kun 1³/₄ (Paaskeonsdag.)
c. Kun fra 2¹/₄.

Særlig Plan for Skærtorsdag, Langfredag,
1. og 2. Paaske dag.

Fra Hundested: 7⁴⁰ 8⁵⁵ 10⁰⁵ 11⁰⁵ 12¹⁵
13¹⁵ 14⁵⁰ 16⁰⁰ 17¹⁰ 18¹⁵ 19²⁰ 20⁴⁵.

Fra Rørvig: 8¹⁵ 9²⁵ 10³⁵ 11⁴⁰ 12⁴⁵ 14¹⁵
15²⁰ 16⁴⁰ 17⁴⁵ 18⁵⁰ 20⁰⁰ 21²⁵.

Plads for Biler kan reserveres gennem Telefoner:
Hundested 150 (Hundestedeksp.) og Isøre 33
(Rørvigeksp.).
Overfartstid 25 Min. Restauration om Bord.
(Telefon Hundested 12 og 156).

fra Virksomheden med Musik af Dan
Folke.

Virksomheden er nu blevet udvidet
betydeligt, idet der er blevet bygget
endnu et Par Etager paa, saaledes at
Automobilhuset nu rummer 400 Gara-
gepladser, der alle er opvarmede og,
hvad der ikke er mindst vigtigt, med
let Tilkørsel til hver Plads.

Automobilhuset rummer endvidere
alt, hvad man har Brug for ved Auto-
mobilservice: Vaskehal, Smørestation,
Vulkaniseringsafdeling, Bremseindstil-
ling, Vognlakereri, Benzin- og Olie-
station og en Gummi- og Tilbehørs-
afdeling. Desuden findes der et sær-
deles veludstyret Værksted med mo-
derne Apparater baade til Fejlfinding
og Reparation.

Midtjydsk Lastbilejerforening

afholder sin 12. ordinære General-
forsamling Lørdag den 26. Marts 1938
Kl. 8 Aften i Haandværkerforeningens
Lokal i Herning.

Dagsorden:

- 1) Formandens Beretning.
- 2) Regnskabet.
- 3) Valg til Bestyrelse; afgaar Peter
Hornbæk, Niels Bøgild, P. Bang
Jensen og M. Lauritsen.
- 4) Valg af Suppleant; afgaar Øster-
gaard, Hammerum.
- 5) Valg af Revisor; afgaar Købmand
Nielsen, Trælund og Produkthandl.
J. Hansen, Herning.
- 6) Valg af Repræsentanter.
- 7) Valg af Formand.
- 8) Forslag til nye Love.
- 9) Eventuelt.

Efter Generalforsamlingen indbydes
saavel Midtjydsk Motorforenings som

Midtjydsk Lastbilforenings Medlem-
mer med Damer og Husstand til gratis
Kaffebord og selskabeligt Samvær m. v.

Kaffebordet er dækket ved 9-Tiden
og vi forventer god Tilslutning.

Bestyrelsen.

Sorry er og bliver *Sorry*

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 27. September 1937

Afgang fra Faaborg:

9³⁵ 13³⁰ 19³² 22³⁵* 21⁷**

Afg. fra Mommark:

7⁵⁰ 11⁵⁰ 15¹⁰ 21⁰⁵

*) Kun Søn- og Helligd.

**) Kun Natten efter Hverdage

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

A/S Mommark Færge

Telefon Tandslet 7824. Telefon Faaborg 11
Telegram-Adresse: »Fyensfærge«.
Hovedkontor: Mommark.

Haarbølle-Færgens

Taxter er betydelig nedsatte!

Motorvogne (uden Hensyn til Vægt)
2,50. Motorcykler 1,10. Cykler 0,40.
Passagerer 0,30.

Færgen sejler følgende faste Ture:

Fra Grønsund Kl. 8⁴⁵-11¹⁵-13⁰⁰-
16²⁵-18⁰⁰-20⁴⁵. Fra Haarbølle 10
Min. senere, eller straks paa An-
fordring uden ekstra Betaling fra
Kl. 7 Morgen til Kl. 21, dog ikke
mellem kl. 12 og 13.

SPARTID • SPAR PENGE



og tag altid med Assens-Aarøsund-Færgen 7. December 1937 - 14. Maj 1938 incl.

Fra Assens: 7⁰⁰ 10²⁰ 12³⁵ 14⁵⁵ 20¹⁰ Fra Aarøsund: 8⁰⁵ 11²⁵ 13⁴⁰ 16⁰⁰ 21¹⁵

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

Nye Dæksaloner

Telf. Assens 200



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

Lindby 9

„Foraaret nærmer sig umiskendeligt –“

