

Foraar i Danmark

**AFTAP OG  
PAAFYLD**

WAKEFIELD **PATENT**  
**Castrol**

Pris pr. Liter  
Kr. 1.50  
(XL Kr. 1.60)

*Sommerolie*

Nu er Tiden inde til at skifte til Sommerolie. Forlang PATENT CASTROL, der er Englands mest solgte Olie. Den smører ikke blot til Fuldkommenhed, men har desuden lige siden 1935 ved patenteret Fremstillingsmetode haft det ekstra, at den

**formindsker Cylinderslid**

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



**M  
O  
T  
O  
R**

**MOTOR**

Nr. 14. 2. April  
1938. 33. Aarg.  
Udgivet af For-  
enede Danske  
Motorejere

Ugentligt Oplag  
28.300 Ekspl.

# Lyac

## STARTBATTERIER

DANSK



ARBEJDE

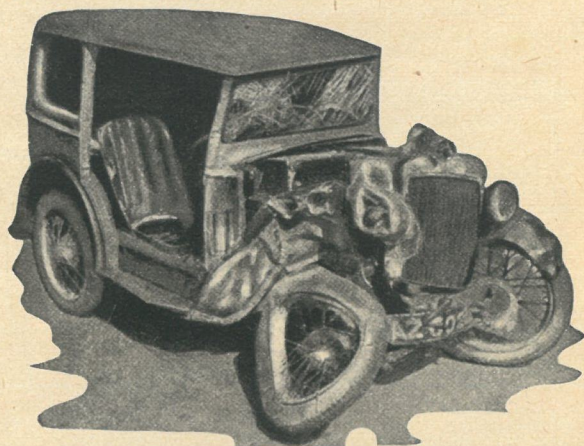
Fremstillet af:

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

Originalt  
splintfrit Sikkerhedsglas:



*Triplex*



betyder **Sikkerhed!**

**H. PENS** ST. KONGENSG. 92  
København, Telefon Cent. 8577

ALT GLAS TIL AUTOMOBILER  
GODKENDE RIFLEDE LYGTEGLAS



erlínger

*Med*



**BENZIN**

*gennem Landet*

til  
Sale Kirke med det verdensberømte  
gyldne Alter.

Kør ad Holstebro-Skive Vejen, og  
bøj af mod Øst i Vinderup ad Vejen  
til Sale via Hovgde.

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

**FRASCATI** Paris paa Raadhuspladsen  
 — Stedet, hvor man spiser  
**GRILL — ROTISERIE — CAFÉ**

## hoteller og restauranter



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

### AABENRAA

Hotel »Danmark«

1ste Klasses Køkken. Mine smaa Frokostretter anbefales. Th. Nygaard.

### AARHUS



Hotel Royal

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

### KALUNDBORG



Hotel Postgaarden

Telefon 2. 87

Godt Køkken. Rindende varmt og koldt Vand paa alle Værelserne. Moderne Garager (gratis) K.D.A.K.

### ODENSE



Grand Hotel

Ny stor Udvidelse.  
 126 Værelse., 160 Senge. 75 Badev.  
 Store Garager. Telefon 587 (10 Linier) Statstelefon Nr. 18.

### Odense —

og vi spiser i

Restaurant „Skoven“

Telefon 4300 - 9090

og

i „Bryggergaarden“

Telefon 2896 - 6724 - 6725

H. V. BANG

tidl. Hotel Alssund, Sønderborg.

Spis Madkurven i

**KLOSTERGAARDEN**

Rønnede

Telefon 33

For en Brøkdal at Prisen

naar De langt flere Automobiler i Motor end i alle andre Motorblade tilsammen. 28.300 absolut 100 % Købe-Emner for en Millimeterpris helt ned til 1/4 Øre brutto pr. 1000 Eksemplarer.

## Direktøren paa Rejse

I den sidste Tid har Direktør Sv. Røgind rundt om i Landet afholdt en Række Diskussionsmøder om aktuelle Færdsels- og Vejproblemer. Der afholdtes Møde i Lemvig Tirsdag den 22. Marts, i Skive Onsdag den 23. Marts og i Nykøbing Mors Torsdag den 24. Marts.

I førstnævnte By fandt Mødet Sted efter Opfordring af Lemvig Motorklub, i Nykøbing Mors efter Opfordring af Morsø Motorklub. I Skive var det F. D. M. selv, der afholdt Mødet, og alle Steder var der godt Fremmøde af Medlemmer og interesseret Stemning.

# MOTOR

udsender d. 30. April  
 et Foraarsnummer  
 med Præsentation af  
 de nye Automobiler  
 og iøvrigt et omfattende Stof, præget af  
 Foraar og Sommer



## ANNONCER

til dette store,  
 smukke, rigt  
 illustrerede  
 Nummer, bedes  
 bestilt snarest

**Oilskindsfrakker,**  
 spec. til Motorkørsel, som  
 Tegning med Pelskrave.  
 Flere Modeller fra 17 Kr.  
 Ridesøvler og Benklæder  
 berømt f. Snit og Pasform  
 Oliekapper og Handsker,  
 Hjelme, Huer, Brillere etc.  
 Dame-Læderpjækkerter.  
 Læder Dirt-Trackveste.  
**Motor-Dress**  
 Blaagaardsgade 24 Nora 2536  
 Specialitet: Motorcykel-  
 beklædning. Varerne  
 sendes overalt i Danmark

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. — Omgaende Levering.

Special-Afdel.: for **VOGNMANDSMAATTER**



Det skrædersyede Stovovertræk

Priser komplet fra Kr. 60.—

E. Willaume-Jantzen & Co.

Falkonerallé 88. Kbhvn. F.

Brochure tilsendes gratis

Nora 7441



Autoriseret Forhandler,  
 Service og Reservedele.

Københavns Automobil Central

Tlf. 5337-10937. Gl. Kongevej 13



Køler-Fabriken „Danmark“

SIGURD ANDERSEN

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

Eneste Spec.:

Fremstilling af Kølere samt Repr.

Provinsordrer omgaende

Kompressorer, Autoløftere  
 Vaskemaskiner, Smøre-  
 apparater. Alt for Vulkani-  
 sering. Indhent Tilbud.

LADEGAARD & CO. A/S

Telf. 34 - Odder - Telf. 215



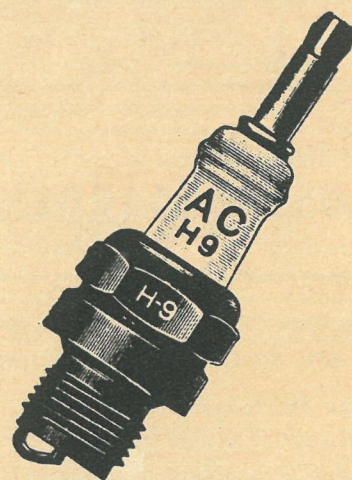
## Er Deres Hestekræfter dresserede?

De kan faa dem til at lystre Deres mindste Vink,  
naar De bruger de gnistkraftige A. C. Tændrør.

A. C. er Tændrøret over alle — og Verden over  
kendt for sine uforlignelige Egenskaber.

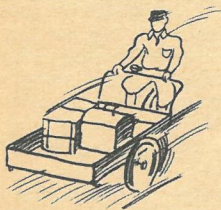
Skift til A. C. Tændrør straks og fremdeles efter hver  
15000 km . . . saa sparer De Benzin!

**AC**  
**TÆNDRØR**  
en gros *Hans Lystrup* København



## UGENS EMNER:

### De daarlige Færgeoverfarter.



Vi er stolte af vore Broer og af vore gode Færger. Men det er nu ikke lige godt alt sammen. Da jeg i Februar Maaned var i Berlin, maatte jeg vente tre Kvarter om Bord paa den tyske Færge, førend en Togstamme, som befandt sig om Bord, blev trukket i Land, saaledes at jeg — der var eneste Passager med Bil — kunde komme videre. At vore tyske Venner, der gør saa meget for Motoriseringen, og som har en saa levende Opfattelse af Motoriseringens Værdi, vil være dette bekendt, kan jeg ikke forstaa.

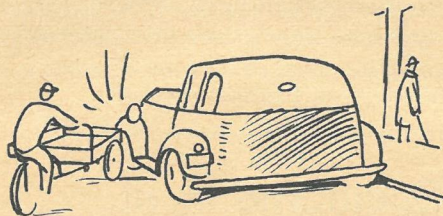
Forleden, da jeg kom hjem fra Jylland, maatte jeg vente et Kvarter om Bord paa Storebæltsfærger, inden Toget blev trukket i Land, saaledes at vi Bilister kunde fortsætte ind over Sjælland. At de danske Statsbaner vil være dette bekendt, kan jeg heller ikke forstaa — og da der var glimrende Plads til, at vi kunde være kommet i Land før Toget, er man lige ved at spørge, om det er tvingende nødvendigt at skabe den Slags Forsinkelser eller om det er enkelte Folk mellem Personalet, der ikke forstaa Tidens Tale, som sandelig ikke er Drilleri — for ikke at bruge stærkere Ord — over for de Motorkørende.

Jeg er en stor Beundrer af Statsbanernes Generaldirektør, og jeg er egentlig temmelig sikker paa, at han ikke vil være uenig med mig i, at dette er daarlige Service — et Ord, der sikkert har en lige saa grim Klang i Generaldirektørens Øren som i vore.

### Den sidste Plage.



Jeg ved, at der af Københavns Politis Færdselsafdeling gøres et fortrinligt Arbejde paa mange Omraader, men

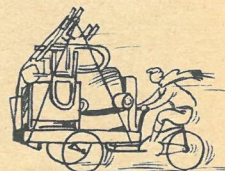


paa eet Punkt synes jeg, at Politiet var lidt for hurtigt til at give op. Det, jeg tænker paa, er den Kamp, der rejstes mod Varecyklerne. At disse Køretøjer er ved at ødelægge Hovedstadens i Forvejen tungt aandende Trafik, ved enhver af os. Ganske unge Mennesker sættes her ved Styret af Cykler, der konstruktivt er højst uheldige, hvad der bedst fremgaar af, at Cyklerne vrikkes frem, svingende i Takt efter de Hældninger af Overkroppen, der skal til for at en lille Knægt kan bugserer Læsset. Daarlige styrbare er de, mange af dem desuden daarlige bremsende.

Nu er der ganske vist kommet nye og strengere Regler for disse Cykler, men mon det er Politiet bekendt, at Hundreder af københavnske Bilister kan fortælle om, hvordan de har faaet Skærme og Karosseri paakørt, bulet, skamferet af disse vrikkende Lastcykler. Det er ikke destomindre Tilfældet, og det maa siges skarpest muligt, at denne Tilstand vil vi Motorfolk ikke finde os i. Vi er ikke tjent med, at disse, til moderne Færdsel aldeles uhensigtsmæssige Køretøjer, faar Lov til at udfolde et Rædselsherredømme paa Gaderne. Se blot til den Maade, hvorpaa man lader dem parkere. Har to Bilister anbragt deres Køretøjer i saa pas Afstand, at de begge kan manøvreres ud fra Parkeringspladsen, kiles en Varecykle ind imellem, saa Bilisterne ikke har anden Udvej end at staa ud og slæbe Fragtcyklen bort. Det kan ikke være Me-



ningen, og der maa efterlyses et Forbud mod Hensetting af disse Apparater paa Parkeringsplad-



ser. At Cyklerne, som efter deres Konstruktion som oftest har en meget ringe Fremførelses-hastighed, forsinker Trafiken ødelæggende i den indre Bys Gader, er ogsaa kendt, og selvom vi skal høre nok saa mange Veklager over, at denne »den fattige Næringsdrivendes Lastbil« ogsaa maa have Lov at være paa Gaden, saa mener vi, at det burde den aldeles ikke. Der er visse Hensyn at tage til de Vilkaar, Trafiken har i en gammel By med snævre Gader, og man har ikke Plads til disse Apparater, selvom de saa giver billig Transport.

Men i det hele taget savnes Regler for Cykler — hvad mener man f. Eks. om de Sofa- og Ratecykler, som floerer? Er det rimeligt at tillade Cykler, hvor Cyklisten omtrent ligger ned og kikker op i Himlen? Eller Cykler forsynede med Råt i Stedet for Styr, fordi det er morsomt (og farligt) eller de mange tohjulede Varetransportcykler, hvor der er anbragt Kasser saa store som Klædeskabe mellem For- og Baghjul. — Jeg kan ikke se andet, end at Politiet maa tage sig sammen og hjælpe os her. Det er en Terror, som man ikke kan have i en ordnet Trafik, der her faar Lov at gaa sin Gang ... og man maa paa en eller anden Maade begrænse disse Pedal-Lastbilers totale Ødelæggelse af den københavnske Trafik.

Alle de Unoder, der er karakteristiske for Cyklernes Færden, er her ført over til de trehjulede Cykler — de brede Varecykler følges to og to ved Siden af hinanden, der styres ind mod Fodgængere for at drille og genere, der køres i forkerter Sving, og der vises ikke af. Dette kan ikke tolereres, og de Motorkørende har Lov at fremsætte dette som et Krav. Eric Boesgaard.



# Forretningsfører H. C. Raben død —



»Motor« har haft den Sorg at miste sin ældste Medarbejder, Forretningsfører H. C. Raben, som efter ganske kort Tids Sygdom er afgaaet ved Døden paa Frederiksberg Hospital, samme Dag som han var blevet indlagt til Behandling for en pludseligt opstaaet Hjertelidelse.

Medens Forretningsfører Raben var ukendt i den store Medlemshær, er der ingen Tvivl om, at han inden for Automobilbranchen og de dermed beslægtede Brancher næsten personificerede »Motor« og Forenede Danske Motorejere. Han havde været knyttet til »Motor« lang Tid, førend Bladet i 1920 kom i Selskabets Eje, idet han fra 1906 havde varetaget Annonce-Interesserne for Hofbogtrykker Fr. Bagge, som udgav Bladet fra dette Tidspunkt.

Forretningsfører Raben's Skikkelse var velkendt og velset inden for hele Automobilhandelen, og han havde nogle af sine bedste Venner blandt de øverste Chefer for Københavns største Handelshuse inden for Automobilbranchen — han var en velset Gæst hos Hans Lystrup, hos Bülow & Co. og hos Brdr. Semler i Skandinavisk Motor Co. Hvis det er rigtigt, at Annonce-agenter ikke altid bliver vel modtaget, saa var Raben i hvert Fald en Undtagelse. Han var »Motor«s Annonce-agent, men han varetog dette Hverv paa en saadan Maade, at hans Kunder var klar over, at han ikke ønskede at vinde nogen Fordel, som ikke ogsaa var Kundens Fordel.

For »Motor« kom han gennem Aarene til at betyde en Arbejdskraft, der bestandigt var højt vurderet, og han faldt midt i sit Arbejde — det, der utvivlsomt for ham selv var blevet det meste af Tilværelsen.

Aarene — i hvert Fald den sidste halve Snes — var gaaet ret spørløst hen over hans Kæmpeskikkelse, indtil han for en Maanedes Tid siden begyndte at mærke Kræfterne svigte. Men han gav ikke op, førend vi for knapt 8 Dage siden maatte henstille til ham at tage en Ferie for at komme til Kræfter. Det var klart for os, at det gik imod Afslutningen, men Raben selv var fuldt overbevist om, at han i Løbet af en Ugestid kunde vende tilbage og fortsætte sin Gerning.

Vi vil savne denne brave gamle Mand, hvis Venskab for Forenede Danske Motorejere og hvis Loyalitet var hævet over al Tvivl — savne hans hyggelige Snaksomhed og bevare hans Minde med Taknemmelighed.

»MOTOR«.

## Spejderne m. m.

Vi har modtaget:

Hr. Redaktør!

Maa jeg have Lov til at ulejlige Dem igen med Spejderne — til Afveksling af mandlig Art og ikke Pige-spejdere som i Fjor. Scenen er Hareskovvejen i Svinget lige ud for Kolle-Kolles Staldbygninger. Her holdt i Gaar en Cyklist-Afdeling Rast eller Raadslagning, saa at Halvdelen af den snævre Vej var blokeret, Bilerne maatte standse op og kunde kun passere een ad Gangen. Faar Spejderne eller i hvert Fald Tropsførerne ikke et Kursus i Færdselslære? Herunder at de ikke rangerer med Sporvogne og Militærafdelinger.

De skrev fornylig om at holde til højre i Vejbanen — eller rettere om den usalige Mani, de fleste Kørende lider af, at holde til venstre.

Var det ikke en Idé, om alle offentlige Institutioner, Droskeselskaber o. lign. indprentede deres Chauffører og Bude »at holde til højre«. Taxa's Folk kører i de 90 pCt. midt paa Kørebanen — jeg har f. Eks. ikke kunnet komme forbi en Taxa fra Slangerupbanen til Brønshøj. Men ogsaa Politiets Patruljevogne har en Tilbøjelighed for at holde til venstre og i det hele taget at virke stoppende og ikke fremmende og belærende, som vel er Meningen.

Forleden Aften var det umuligt for en Droske at komme forbi fra Griffenfeldtsgade til højt oppe i Gothersgade, fordi Patruljen laa midt i Gaden hele Tiden, tog Farten af og stoppede op paa ganske urimelig Maade, saa den nærmest opfordrede Fodgængere og Cyklister til at begaa Uforsigtigheder. Kort sagt, den blev kørt som af en nervøs Kørelev, der er ude paa første Tur. Ved Ankomsten til Kongens Nytorv tilbød jeg Chaufføren at være Vidne, hvis han vilde anmelde Patruljen for hensynsløs Kørsel. Hvad han sagde om mange af Patruljekørslerne, egner sig ikke til Genivelse.

Kære Redaktør. De ved, hvor stor Pris jeg sætter paa Deres Arbejde og den Interesse, hvormed jeg følger det — det er meget værdifuld praktisk Pædagogik. Men idet jeg takker Dem

for Deres venlige Udtalelser om min Ringhed, vil De nok tilgive følgende: Husk paa, at en gnaven og sur Pædagog opnaar intet — og det var De ikke fri for at være i forrige Nummer af »Motor« om Indvendinger mod Forslag til den nye Færdselslov. Og specielt Forbud mod at svinge over i venstre Side af Kørebanen.

Jeg ved ikke, hvor ofte, De har Brug for det, men paa mit eget Omraade har jeg ikke saa tit Brug derfor, og har derfor undersøgt det noget nærmere.

Det lyder saa bestikkende, at man bare skal dreje om en Karré. Se, en Omkørsel er praktisk talt aldrig under 100 m — ofte 600—700 m. Gennemsnittet ligger omkring ca. 300 m. Hvis De kørte en Praksistur med mig, vil De erfare, at man let kommer op paa 3—4 km Omkørsel, selv om jeg nu har fartet rundt herude i godt 30 Aar. Paa 300 Arbejdsdage betyder det nogle Hundrede Kilometer, en ikke uvæsentlig Merudgift i Drift og Tab af Tid, der undertiden vil gøre Brugen af Vognen problematisk.

Endelig den forøgede Færdselssikkerhed.

a) Holder jeg over i venstre Side og senere kører frem i samme Retning, krydser jeg Færdslen 2 Gange.

b) Nu kører vi rundt om Karréen. Vi runder Hjørnet til højre, krydser og forandrer Færdselsretning 3 Gange — holder — derefter krydser vi Færdslen, runder Hjørne til venstre, krydser og forandrer Færdselsretning 2. Gang, runder Hjørne til højre for at komme videre til næste Besøg.

a) giver 2 Krydsninger af Færdslen.

b) giver 2 Krydsninger af Færdslen — 2 Hjørner — 5 Kryds af Færdslen og 5 Hjørner.

Er det egentlig bedre?

Saa er der en Ting til. Husenes Nummerering. Jeg kan indskrænke mig til eet Eksempel, der viser, at nogen Regelmæssighed findes der ikke.

Kør ud ad Nørrebrogade og fortsæt ad Frederikssundsvej. Paa venstre Haand har De Fasanvejen: Numrene begynder fra Frederikssbergensiden — højst mod Nørrebro.

Kør videre udad. Alle Veje er nummererede fra Frederikssundsvej baade mod Øst og Vest — undtagen Maagevej, der for et Par Aar siden skiftede om, saa Numrene er lavest i Vestsiden — højst ved Frederikssundsvej. Det er upraktisk.

Det historiske er klart nok. Men er det tidssvarende?

Det samme Roderi gælder ogsaa Gadenavne. Har De f. Eks. lagt Mærke til, at Odensegade ligger ved Trianglen — Nyborggade ved Lille Vibenshus. Imellem ligger de »jydske« Gader, trukket ud af en Lotteripose hulter til bulter f. Eks. Koldinggade Nord for Viborggade. Her har vi et tilsvarende forvirret »sjællandsk« Kvarter paa Nørrebro, et Jungle-Kvarter med paradisiske Tilstande mellem Rov- og smaa Sangfugle.

Var der ikke lidt her for Dem at pirke lidt op i? Forandre Gadenavne gør man i ret stor Stil — i et Kvarter herude opkaldt efter Chr. IX's Børn, har alle Gader faaet nye Navne — hentede fra Middelalderen.

Christens.

# Motorkøretøjer bør sættes paa Friliste og Omsætningsafgiften falde bort —

Rettergangen i de mange Sager om Kørsel med Automobilvrage kaster et uhyggeligt Lys over det fremadskridende Forfald af Motorparken i Danmark, der er Resultatet af en forfejlet Politik fra Statsmagtens Side. F. D. M. paapeger Nødvendigheden af at afværge Miséren ved Hjælp af:

1. IMPORTREGULERINGS Bortfald for Motorkørlens Fornødenheder, og
2. OMSÆTNINGSAFGIFTENS Afskaffelse.

I denne og en følgende Artikel gives en Begrundelse af disse Krav.

## I.

### Importregulerings Virkninger for Motorkørslen og Nødvendigheden af dens Bortfald.

For faa Uger siden holdtes ved en københavnsk Domstol paa opsigtvækkende Maade Rettergang i en Række Tilfælde af uforsvarlig Brug af Automobilvrage. Der faldt baade strenge Ord og haarde Bødestraffe fra Domsagtens Sæde. Adskillige af de domfældte klagede over de store Bøder og forklarede overbevisende, at de var ude af Stand til at betale dem. De var fattige Mennesker og kunde ikke afse saa mange Penge, som det her kom til at dreje sig om.

Naturligvis maa Myndighederne gribe ind overfor Benyttelsen af Køretøjer, der er i en saa mangelfuld Forfatning, at de frembyder alvorlige Fares for Færdselssikkerheden, og det skal slet ikke kritiseres, at Domstolene med fast Haand slaar ned paa konstaterede Misbrug af denne Slags. Men alligevel rejser det Spørgsmaal sig, om der ikke findes en mere tilfredsstillende Metode til at undgaa Kørsel med Bilvrage, end den, der bestaar i, at Justitsen styrter sig over Fattigfolk med exorbitante Bødepaalæg i Høbetal. Saa snart Spørgsmaalet er stillet, kan det besvares bekræftende. Det Offentlige har lige for Haanden liggende et Middel, som effektivt kan fjerne Fristelsen til at bruge gamle, havarerede Automobiler. Man behøver kun at opgive den kunstige Fordyrelse af nye Motorkøretøjer, som er gennemført her i Landet, saa skal Følgen nok blive, at Automobilvrage forsvinder fra Trafiken paa vore Veje og Gader.

Ved tre Ændringer i den bestaaende Tilstand kan Sagen bringes i Orden. Den ene Forandring, der maa til, angaar Importreguleringen, de to andre Motorbeskatningen. Tidspunktet maa nu være kommet til at tage Motorkøretøjerne og Motorkørlens øvrige Behov ud af Importreguleringen og at overføre disse Varer til Friliste. Med Henblik paa Motorbeskatningen bør der i næstkommende Rigsdagssamling gøres Alvor af den gamle Plan om at flytte den ekstraordinære Femøres-Afgift paa Benzinen fra Statskassen over til Vejevæsenet. Da der herved vil komme flere Penge til Raadighed for Vejformaal, end der er Brug for, vil der blandt andet frembyde sig en udmærket Lejlighed til at kvittere Omsætningsafgiften paa Motorkøretøjer. Hvis dette sker, hvis Indførslen af Motorkøretøjer frigives, og Omsætningsafgiften forsvinder, vil der øjeblikkelig fremkomme et Tilbud af Automobiler til saadanne Priser, at det vil blive ganske uøkonomisk at køre med forældede og havarerede Vogne, og det vil da i det store og hele hurtigt være Slut med Bilvragenes Tilværelse i den daglige Trafik.

Som bekendt har 1937 bragt en overordentlig mærkbar Lettelse i Valutasituationen for Danmark. Stigende Priser for Landbrugets Eksportvarer, faldende Priser for Industriens Importvarer — og vel ogsaa en formindsket Indførsel af dem — har i Forbindelse med de meget anselige Skibs-

fartsfortjenester medført en meget anselig Styrkelse af vor valutariske Stilling. Beholdningen af fremmed Valuta har kunnet forøges ganske væsentligt, og vittige Folk har endog paastaaet, at Nationalbanken snart vilde blive nødsaget til at købe Guld for at hindre Kursen paa danske Kroner i at stige. Under den saaledes afspændte Valutasituation er der i stigende Grad sket en Frigørelse af Indførslen, og selvom der senere er sket en mindre gunstig Vending i Udviklingen, er der dog utvivlsomt fremdeles Mulighed for at fortsætte Importregulerings delvise Afvikling.

Produktionens Interesse i fri Indførsel af Motorkøretøjer, Benzin etc. er selvfølgelig og ligetil, da det jo altid maa være magtpaaliggende for det produktive Liv at opnaa den billigst mulige Transportlejlighed. Men Befolkningen i al Almindelighed møder med samme naturlige Krav. Beskæftigelsesmæssige Hensyn vil ikke blive traadt for nær ved en Frigivelse af denne Import, som tværtimod vil give Anledning til forøget Beskæftigelse. Hverken Valutaordningens valutariske eller beskæftigelsesmæssige Formaal kan saaledes under de foreliggende Forhold motivere en Opretholdelse af Importreguleringen af Motorkørlens Fornødenheder, og hvad dens tredie Hovedformaal — det handelspolitiske — angaar, kan det utvivlsomt varetages i tilstrækkelig Grad, selvom man giver Slip paa Handelsrestriktionerne

for de Varer, som vi her beskæftiger os med.

Der blev i 1937 nyindregistreret omtrent 13.000 Automobilet i Danmark, hvilket er et Halvredietusinde — eller godt 20 pCt. — mere end i 1936 og over dobbelt saa mange som i Tilbagegangs-aaret 1932, da Krise og strenge Restriktioner i saa udpræget Grad lammede Motorkørslen her i Landet. Trods Stigningen er Nyindregistreringernes Antal dog fremdeles ganske utilstrækkelige. I Efteraaret 1936 var der ialt indregistreret 135.500 Automobilet ved danske Jurisdiktioner, og i Efteraaret 1937 var Tallet steget til 143.000. Alene en forsvarlig Fornyelse af en saadan Automobilpark kræver ca. 20.000 Nyindregistreringer aarligt. Men vi har set, at i hele Aaret 1937 skete kun ca. 13.000 Nyindregistreringer, og heraf er over Halvdelen medgaaet til Vognparkens Forøgelse og altsaa ikke til Udrangering af ældre Køretøjer.

F. D. M. har ofte i Henvendelser til Regering og Rigsdag og overfor Offentligheden igennem »Motor« paa-peget, at den kombinerede Restriktions- og Skattepolitik, der føres over-

for Nyanskaffelser af Motorkøretøjer, maa have en fremadskridende Ødelæg-gelse af den danske Automobilpark til Følge. Den overordentlige Prisfordyrelse, som disse to Faktorer i Forening fremkalder, tvinger i vid Udstrækning Smaakaarsfolk, for hvilke Motorkøretøjet er uundværligt i det daglige Erhverv, til at nøjes med anden eller tredje Klasse Materiale — eller med noget endnu ringere, fordi Anskaffelsen af nye Vogne er uoverkommelig for dem. Dette er den sande Forklaring paa, at Automobilvragene breder sig i den hjemlige Trafik til Fare for Færdselssikkerheden og til Skade for Trafikøkonomien. Benyttelsen af de forældede Vogne er jo nemlig ikke blot uforsvarlig af sikkerhedsmæssige Grunde, men den er ogsaa uøkonomisk, fordi den bl. a. fordrer et uforholdsmæssigt Benzinforbrug. Ud fra ethvert berettiget Synspunkt er det derfor nu velbegundet at fordrer Motorkøretøjerne — med hvad dertil hører — sat paa Friliste, hvilket automatisk vil fremkalde et meget stærkt Prisfald baade for nye Vogne og for gode brugte Vogne i Danmark og som

vil gøre daarlige, gamle Vogne usælgelige og simpelthen medføre, at de bliver kørt paa Lossepladsen, hvor de jo ogsaa hører hjemme.

»Berlingske Tidende«, der i Dagspressen har taget Førerskabet i Kampen for Afvikling af den overflødige Del af Importreguleringen, har allerede slaaet til Lyd for at frigive Importen af Motorkøretøjer. Kravet herom vil hurtigt vokse sig stærkere og stærkere paa Grund af dets egen indre Rimelighed. De bestaaende Restriktioner har lagt ganske urimelige Byrder paa Befolkningen, hvilket enhver kan overtøye sig om blot ved at sammenligne Automobilpriserne i Danmark og i Sverige. Samtidig afføder de en voksende Fare for Færdselssikkerheden, hvorom den københavnske Rettergang mod de uhyggelige Automobilvrag bærer tilstrækkeligt tydeligt Vidnesbyrd. Motorkøretøjerne og Motorkørslens øvrige Fornødenheder bør hurtigst muligt overføres til Friliste. Det maa nu være den Varegruppe, som staar nærmest for Tur til Frigivelse.

## DANSK AUTOVÆRN —

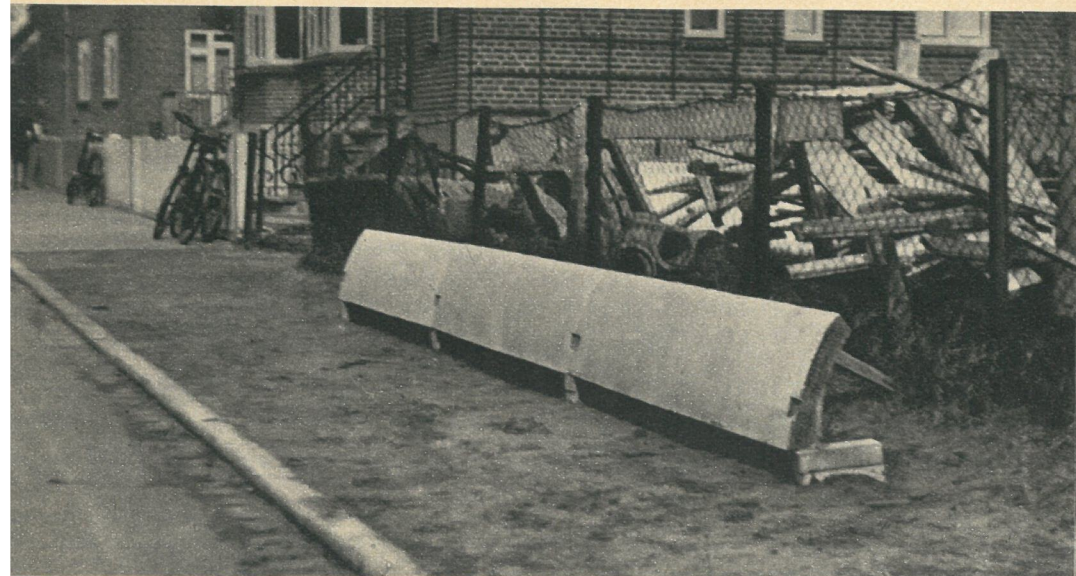
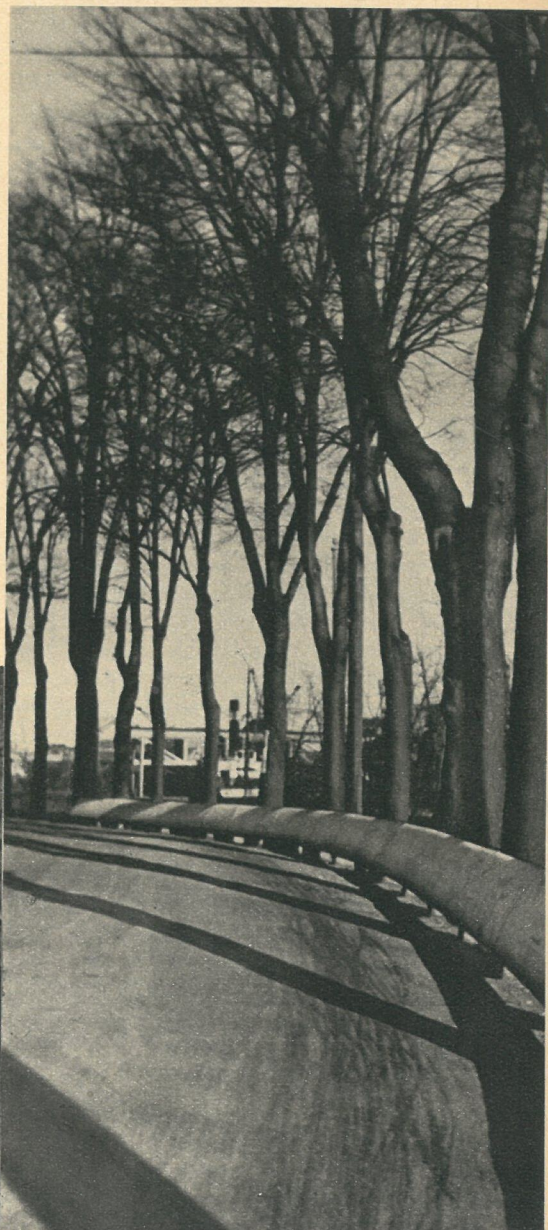
Vi har tidligere her i »Motor« omtalt det af Murermester Svend Rasmussen, Silkeborg, fremstillede Afviserværk eller Sikkerhedsrækværk — Dansk Autoværn. Det er glædeligt at se, at denne Form for Sikkerhedsrækværker nu dukker op flere Steder i Landet, for — som vi tidligere har paa-peget — er dette »Tilbehør« til Vejene meget forsømt.

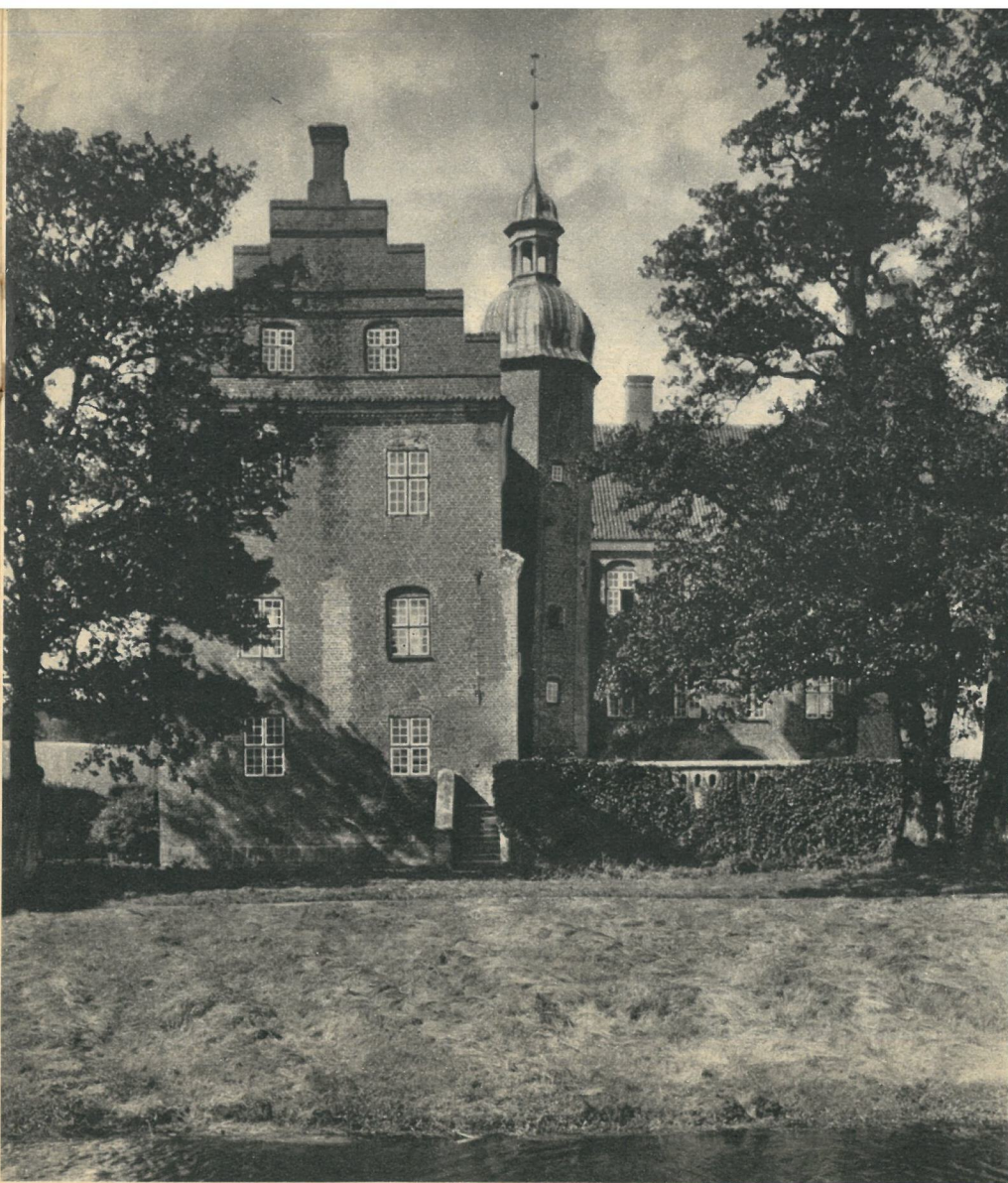
En af Grundene hertil er vel, at der ikke har været faste Retningslinier for Konstruktionerne af disse Afviserværker, og man har herhjemme savnet Erfaringerne med de forskellige Typer. For Øjeblikket arbejder man i »Den tekniske Vejkomité« med dette Spørgsmaal, og det er vel nok sandsynligt, at »Dansk Autoværn« faar en smuk Plads mellem de Konstruktioner, der kan anbefales. Autoværnet er en meget kraftig Konstruktion, og vi har indvendt, at man ikke overalt behø-

vede en saa kraftig Konstruktion, naar man ikke for enhver Pris skulde forhindre en Gennemkøring. For at imødekomme Ønsket om en lettere Konstruktion har Murermester Rasmussen derfor fremstillet en »halveret« Ud-gave af Autoværnet, saaledes at det der fremtræder som en »Glideskinne« af Beton, hvor Skinnen har den halve Højde af det tidligere Værn. Herved kan man ogsaa imødegaa Røsterne om, at Autoværnet virkede skæmmende i Naturen. Iøvrigt er de gode Egenskaber ved Værnet fuldtud bevaret i den nye Udførelse.

Paa den kommende Trafik- og Turistudstilling vil alle Typerne af Autoværnet blive fremvist, og vi maa derefter haabe, at Amtsvejinspektørerne vil vise det den Interesse, det fortjener.

Vi viser hosstaaende nogle Billeder af de forskellige Typer af Autoværnet.





Gl. Estrup.

## Grenaa - det østjydske Badested

Ser vi paa Danmarkskortet, er Djursland som en udstrakt Haand, udrakt fra Jyllands Krop mod Sverige og Sjælland, og det er morsomt at tænke paa, at havde denne Haand været udrakt blot 20—30 km endnu længere mod Øst, vilde der forlængst havde været etableret en Hovedrute mellem Sjælland og Jylland (maaske ogsaa mellem Sverige og Jylland), udgaaende fra Jyllandssiden fra et Sted paa Djurslands Kyst. Vi ved jo alle, at først i 1934 blev den ca. et Hundrede Aar gamle Plan om en Rute mellem Djursland og Nordsjælland realiseret. 14. Juli 1934 aabnedes Færgeforbindelsen mellem Hundested og Grenaa, og det er vel overflødig overfor dette Blads Læsere nærmere at

paavise, hvilken Betydning denne nye Forbindelse har haft, ikke mindst for Automobilisterne.

Hensigten med denne lille Artikel er i Tekst og Billeder at henlede Motorfolks Opmærksomhed paa, at Djursland er et saa smukt og særpræget Stykke Danmark, at det nok kan lønne sig at gøre Biludflugter i denne Landsdel. Det er nu almindelig bekendt, at Syd-Djursland (Mols) hører til Danmarks naturskønneste Egne; men det samme gælder større Dele af Øst-Djurslands Kyst. Vi skal senere give nogle Vink om, hvad man ikke maa

forsømme at se, naar man er kommet til denne Landsdel; men først vil vi standse lidt ved Halvøens »Hovedstad«: Grenaa.

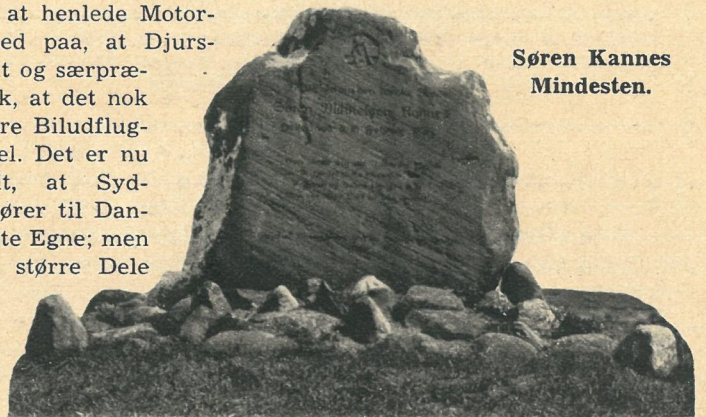
Det kan jo ikke nægtes, at Djursland og dets smaa Købstæder, Grenaa og Ebeltoft, for alle Øboere i gamle Dage stod som noget fjernt, og, som alt fjernt, havde svært ved at afvinde nogen Interesse. — Det var terra incognito. Selv i Litteraturen mærkedes dette. Skuespladsen for de ældgamle — i Virkeligheden internationale — Molbohistorier henlagdes i Danmark til det afsidesliggende Mols. I »Julestuen« henlægger Holberg Scenen til det lille fjerne Ebeltoft. Endnu 200 Aar efter, synes man, naar man har set Ebeltoft, at dette var et lykkeligt Greb. Heiberg lader Klokker Link have sit Hjem i Grenaa; Rosenkilde lader Anders Tikøb komme fra Djursland. Det er, som om Datidens Forfattere, naar de vil skildre meget landlige og, i al deres brave Naivitet, let komiske jydsk Skikkelser, synes, at de passende kan have hjemme paa Djursland.

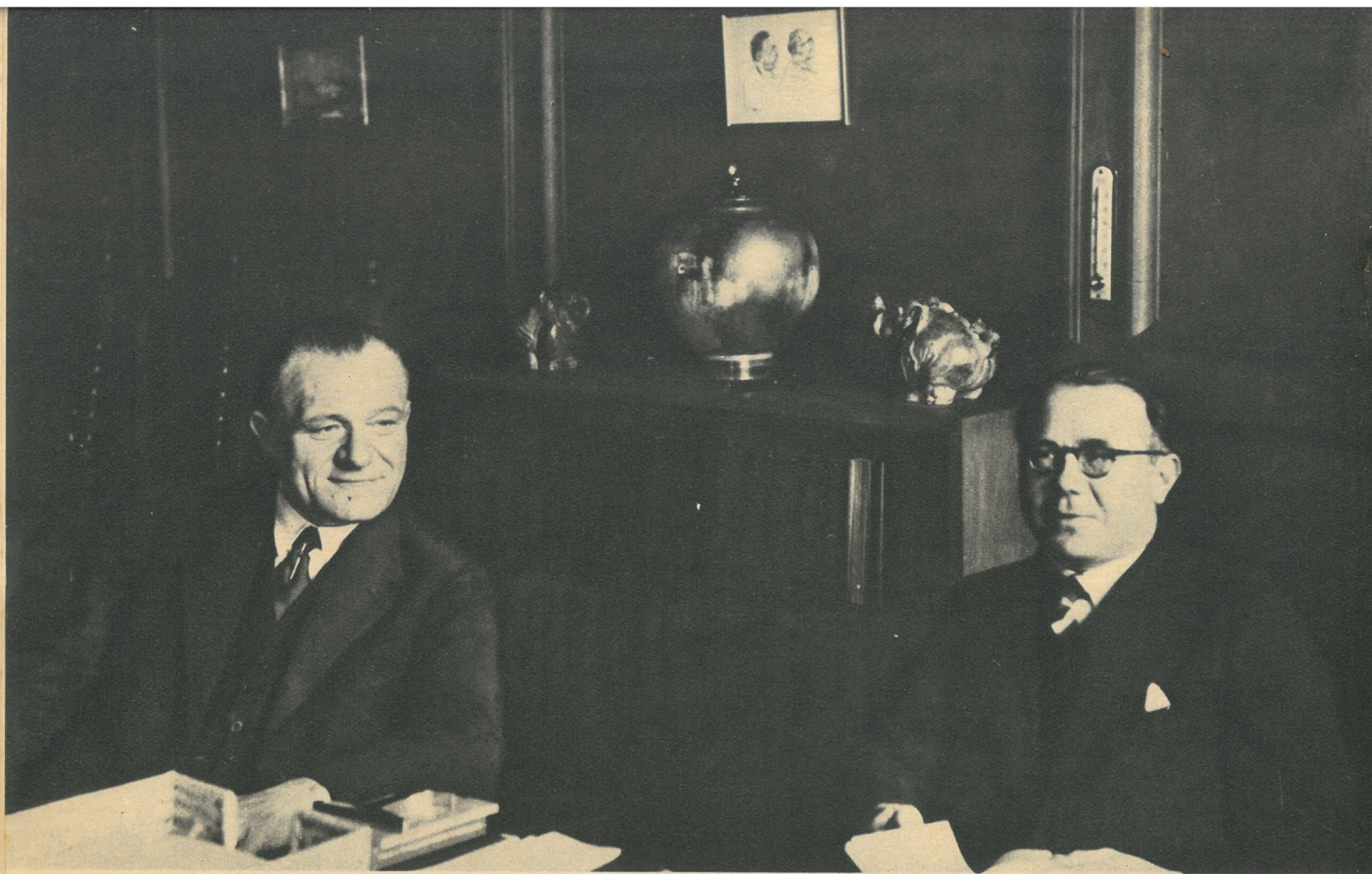
I Litteraturen er det egentlig først Steen Steensen Blicher, der rehabiliterer Djursland ved sine Noveller fra disse Egne (»Præsten i Vejlbj«, »Eremiten ved Grenaa«) og ikke mindst ved Sangen om Søren Kanne.

Søren Kanne's berømte Redningsdaad fandt Sted, hvor Badestranden, Syd for Grenaa Havn, nu hver Sommerdag, naar Vejret tillader det, er Skueplads for et Badeliv, der vel her rører sig friere og friskere end andet Steds paa Jyllands Østkyst. Thi her er de bedste Betingelser. Det er, som om Naturen, da den formede Jyllands østlige Konturer, saa forskellige fra Vestkystens som vel muligt, ved et pludseligt Lune har hentet et Stykke Vesterhavsnatur med Heder og Naaletræsskove, med Klitter og hvide Forstrands-Bræmmer, vel vidende, at den Dag vilde komme, da dette at boltre sig i Bølgerne og lade sig solbrune i

Fortælltes Side 223

Søren Kannes  
Mindesten.





## Generaldirektør P. Knutzen og Direktør Sven Røgind i Samtale om:

# Biler og Baner -

En Samtale gengivet af Ernst Schwencke

**Generaldirektør P. Knutzen, Statsbanernes Chef paa syvende Aar, hvis Navn bestandig nævnes i den offentlige Debat, talte en Eftermiddag med Forenede Danske Motorejere's Direktør, Sven Røgind, om Jernbaner og Automobiler. Generaldirektør Knutzen var indbudt til denne Diskussion af Direktør Sven Røgind. Samtalen fandt Sted her i Forenede Danske Motorejere paa Direktør Røginds Kontor.**

Direktør Røgind sagde straks: — Jeg vil gerne byde Generaldirektøren velkommen og takke Dem, fordi De har villet efterkomme vor Opfordring til en Samtale om det stadig lige aktuelle Spørgsmaal: *Jernbaner contra Automobiler.*

Generaldirektør Knutzen svarede: — Det er mig en stor Fornøjelse at komme. Det er jo altid ulige bedre at tale sammen i Stedet for bare paa Afstand at stikle til hinanden.

— Her forfægter vi den Anskuelse, at alle Trafikmidler bør samarbejde. Lad os derfor se at komme bort fra den Forestilling, at der nødvendigvis skal være et Modsætningsforhold imellem Jernbaner og Automobiler.

— Det kan jeg ganske tiltræde.

— Jeg vil gerne, nu da jeg sidder med den sidste Beretning fra Statsbanerne, den for Regnskabsaaret 1936—37, spørge Dem, om man, naar man ser paa de statistiske Oversigter, egentlig kan sige, at den voksende Automobiltransport har generet Statsbanerne saa forfærdelig meget? Jeg konstaterer dog, naar jeg sammenligner det sidste Aars Tal med Tallene for ca. femogtyve Aar siden, at der er en meget betydelig Fremgang. Der præsteres nu langt mere fra Statsbanerne, og der transporteres langt mere. Og Indtægterne, men ganske vist tillige ogsaa Udgifterne, er vokset stærkt. Paa alle Punkter er der en meget betydelig Stigning. Naar vi saaledes ser det i historisk Belysning, har Automobiltrafikken maaske alligevel ikke været Jernbanerne en saa alvorlig Konkurrent. — — —

— Jo, det maa man nu alligevel sige, at den har. Maaske ikke saa meget for Personbefordringens Vedkommende. For den sker der nemlig det, at flere og flere følger Lyst til at rejse ud med Statsbanerne. Med Hensyn til Godstransporten er det en anden Sag. Hvis De vil lægge Mærke til Jernbanernes Udvikling for Person- og Godsbefordringen bare i Løbet af de sidste 6—7 Aar, vil De se, at vi omkring 1930, da Krisen begyndte, laa med en Personbefordringsindtægt paa 51—52 Mill. Kr., der i 1932—1933 gik ned til 43,6 Mill. Kr., men i sidste Finansaar var paa 63,4 Mill. Kr.

— Det er en Kompliment til Dem, Generaldirektør Knutzen.

— Det ved jeg ikke, men det er givet, at en stærkt medvirkende Grund til denne Stigning har været ikke alene den, at Konjunkturerne er gaaet op, men ogsaa den store Modernisering af Banerne.

— Det er ogsaa mit Indtryk.

— Ser man paa *Godsbefordringen*, laa vi omkring 1930 paa 54,3 Mill. Kr. Denne Indtægt gik i 1932—1933 ned til 38,4 Mill. Kr., altsaa med 16 Mill. Kr., og er nu kun 43,8 Mill. Kr. Vi mangler altsaa stadig efter 1930 mellem 10 og 11 Mill. Kr., og for mig er det givet, at navnlig Lastbiltrafikken har virket stærkt ind paa Godsbefordringen.

Generaldirektør Knutzen fortalte derefter, at Persontrafikken, der efter almindelige økonomiske Teorier for en Jernbane bør være den mindste, her i Landet er den største, og sagde derefter, at Danmark, hvad angaar Godstrafikkens Vilkaar, jo ikke har de store Massetransporter, og samtidig er et Land med meget faa Steder, der ligger over 50 km fra en Havn, hvilket ogsaa spiller en Rolle.

— Ja, det er næppe for meget sagt, svarede Direktør Røgind. Jeg er tilbøjelig til at tro, at kan der tales om en Jernbanemiser her i Landet, saa skyldes den i nogen Grad dette Forhold. Men jeg maa have Lov at vende tilbage til Generaldirektørens Udtalelser om Personbefordringen. Jeg vil hævde, at der bestaar en særdeles gavnlige Vekselvirkning imellem Jernbanedrift og Automobilbefordring, for saa vidt som Automobilismen skaber Rejselyst, og Rutebillinierne i mange Tilfælde »opdyrker« Oplandet til Fordel ogsaa for Banerne. Og jeg vil gerne advare imod den Betragtning, at alle de Mennesker, som til Jernbanernes Ærgrelse bruger Automobil, vilde være Jernbanepassagerer, hvis der ingen Automobiler var. De vilde for en stor Del slet ikke rejse. Er De helt uenig med mig heri?

— Jeg er ganske enig med Dem, Direktør Røgind. Jeg har selv sagt det saa stærkt, som nogen kan det. Der er i Danmark ca. 80.000—90.000 Mennesker, som har Vogn til privat Kørsel. Antagelig har paa den Maade 300.000 Mennesker Adgang til at køre i Vogn. Det er vist ikke meget galt.

— Nej, det kan vist godt passe.

— Vel, disse 10 Procent af Befolkningen, der om Søndagen tager sig en Tur ud ad Landevejen til en eller anden Skovkant, Landevejsgrøft eller Kro, de vilde sikkert ikke allesammen tage ud med Jernbanerne. Og jeg kan tilføje, at Jernbanerne slet ikke vilde være tjent med, om de visse store Søndage, altsaa paa Dage med »Toptrafik«, skulde køre med yderligere en 300.000 Mennesker. Det er altid »Toptrafikken«, der kræver et særligt Apparat, og netop dette Apparat er det dyreste for en hvilken som helst Befordringsvirksomhed.

— Vi er hidtil mødtes i en vis Harmoni, og jeg skal da blót yderligere nævne, at Automobiltrafik i naturskønne Egne kan skabe forøget Jernbanetrafik, fordi det nu er muligt ved bestemte Punkter at komme videre pr. Automobil, hvor det maaske i gamle Dage var forbundet med store Vanskeligheder at naa de seværdige Steder. Jernbanerne gaar dog ikke til alle de Steder, man gerne vil besøge.

— Nej, Direktør Røgind, og jeg vil ikke benægte, at ogsaa dette kan have sin Betydning. Iøvrigt har jeg intet som helst imod at erkende, at Bilerne ganske utvivlsomt paa bedre og billigere Maade kan erstatte en Del af de Baner, som vi ellers vilde have faaet, og nogle af dem, som vi desværre allerede har faaet. Jeg kan ogsaa minde om, at der paa mit Forslag er nedlagt



6 Statsbanelinier og under min Medvirken et helt Privatbanesystem paa Als, og at der yderligere fra min Side har været stillet Forslag om Nedlægelse af tre Statsbanelinier.

— Det er rart at høre, for sker det, saa vil der utvivlsomt være naaet en vis fornuftig Balance paa Persontrafikkens Omraade mellem, hvad Jernbanelinierne skal bestride, og hvad Automobiltrafikken naturligt kan klare. For mig ligger desuden et nyt Vidnesbyrd om den Nyttvirkning, som naas ved et Sammenspil mellem Jernbaner og Automobiler.

— Maaske, Direktør Røgind, men der kan paa den anden Side ikke være Tvivl om, at man for at faa det virkeligt samfundsnyttige Samarbejde, maa bringe Ledelsen af de Personbefordrings-Virksomheder, der løber parallelt, ind under een Hat. Saa kan man naa det Punkt, hvor man kører Tog, naar det er fornødent, og Bil, hvor dette er tilstrækkeligt.

— Her strejfede Generaldirektøren et ømtaleligt Spørgsmaal, for det er Dem næppe ubekendt, at der i visse Vognmandskredse har raadet ikke saa lidt Utilfredshed med, at Statsbanerne gik aktivt ind paa Rutebilkørsels Omraade, hvilket formodentlig hænger sammen med den almindelige Ængstelse for, at Statsmagten i for høj Grad skal underlægge sig det private Erhvervsliv.

Videre talte Generaldirektør Knutzen og Direktør Røgind om »de Skridt, der maa blive taget fra Statsbanernes Side for at dæmme op for Konkurrencen«. Direktør Røgind sagde:

— Der er ingen Tvivl om, at der her virkelig er en Nedgang at spore i Statsbanernes Godstrafik, selv om de sidste Aar under Indflydelse af de



gode Konjunkturer har vist nogen Forbedring. Men er der andet at sige hertil, end at Banerne maa dele Skæbne med al økonomisk Virksomhed, som er underkastet Udviklingens Lov? Hvis det er muligt ved Automobilernes Hjælp at udføre Transporten billigere og nemmere, saa maa Jernbanerne bøje sig for denne Kendsgerning. Det staar mig ganske klart, at her ligger en meget væsentlig Del af Automobilernes Betydning for Landet. Det kan nemlig ikke bestrides, at det er nemmere, billigere og hurtigere at befordre navnlig Smaasendinger pr. Automobil, og Banerne maa imødegå stigende Vanskeligheder, efterhaanden som Automobiltransporten vokser. Men saaledes er det nu engang under den frie Konkurrences Herredømme.

— Se, fri Konkurrence paa et Omraade som dette er jo noget for euro-

pæiske Forhold ret ukendt. Jeg ved godt, at man i Amerika har haft »fri Konkurrence« og har bygget Jernbaner parallelt med hinanden. Men lige saa lidt som man i Europa har fri Konkurrence i Telefonsystemerne eller i Postbefordringen, lige saa lidt er det paa Forhaand givet, at man bør gaa til fri Konkurrence i Trafikforhold. Jeg kunde maaske endda finde mig i den frie Konkurrence, hvis den foregik paa lige Vilkaar. Men det gør den langt fra. For det første har Jernbanerne en Befordringspligt, som Bilerne ikke har og næppe kan have. Jeg ved meget vel, at Automobilvognmænd tror, at de let kan overtage hele Transporten, hvis en Bane blev nedlagt. Men de har overhovedet ikke Forstaaelse af, hvad »Toptrafikken« paa en vis Del af Aaret betyder. Hvad for Eksempel *det* betyder, at Sukker-

roetransporterne skal udføres paa kort Tid. Hvad *det* betyder, at der kommer en stor Damper ind, som ikke kan vente, og som skal have Betaling for Overliggetid, hvis den ikke bliver losset med det samme. Eller hvad *det* betyder, naar der pludseligt — som i Fjor — skal transporteres Tusinder af Tons Halm fra Øerne til Jylland. Dertil kommer — for Statsbanerne — andre Forpligtelser, bl. a. Værditariferingen, der jo er paalagt Banerne af samfundsmæssige Grunde. Den kendes der ikke noget til for Bilernes Vedkommende. Jernbanerne har ogsaa en Pen-

sionsordning. Den lader Bilerne det Offentlige udrede i Form af Aldersrente. Jerbanerne har endelig Pligt til at betale tarifmæssige Lønninger og overholde overenskomstmæssig Arbejdstid.

— Det har de andre jo ogsaa, Generaldirektør Knutzen.

— Nej, det maa De meget undskylde. Store Dele af Lastbilvognmændene har ingen overenskomstmæssig Ordning. Men forøvrigt tror jeg, at vi paa dette Omraade meget let kan blive enige med den organiserede Vognmandsstand.

— Det er *den*, jeg tænker paa.

— Ja, men det er slet ikke den, jeg sigtede til. Jeg talte om den *uorganiserede* Vognmandsstand, der ikke betaler tarifmæssige Lønninger og ikke overholder Arbejdstid, og desuden ofte, som man ser af Færdselspolitiets Rapporter, kører med daarlige Vogne eller med Overlæs.

— Altsaa en Slags Rovdrift.

— Det sagde De, Herre, og ikke jeg! Men det betyder altsaa, at vi *ikke* er paa lige Vilkaar.

— De talte før om en Befordringspligt og fremhævede Statsbanernes Befordringspligt. En tilsvarende Pligt maa vel kunne fastslås for de regelmæssigt drevne Automobilruters Vedkommende? Følger det iøvrigt ikke allerede af Koncessionen? Der køres dog efter bestemte Planer uanset det større eller mindre Behov.

— Ja, paa Automobilruterne, men vi talte om Vognmandskørslen. Og det er nu saadan, at den enkelte Vognmand anerkender ikke og kan ikke anerkende nogen Pligt til pludselig at skulle stille med det Antal Vogne, der f. Eks. skal til for at kunne losse en uventet Damper i Havn.

— Efter de hidtidige økonomiske Love, saa skulde man slet ikke behøve at gøre nogen Pligt gældende over for Vognmændene i saa Henseende. Det maa dog være i deres egen Interesse at give Møde. Hvis der kommer en Del Gods til et Sted, og der ikke er Vogne nok paa Stedet, kan der vel skaffes andre fra Oplandet?

— Der var De inde paa en vigtig Ting: Manglen paa Vogne. I Stats-

## TRAFIK-TURIST UDSTILLING



TURISTFORENINGENS  
JUBILÆUMSUDSTILLING  
**FORUM** 7-18 APRIL  
DAGLIG 10-22

### SKAAN DERES PERSONVOGN - KØR MED WYTA

A/S GYRO

SKIVE JERNSTØBERI & MASKINFABRIK

Hovedkontor og Fabrik:

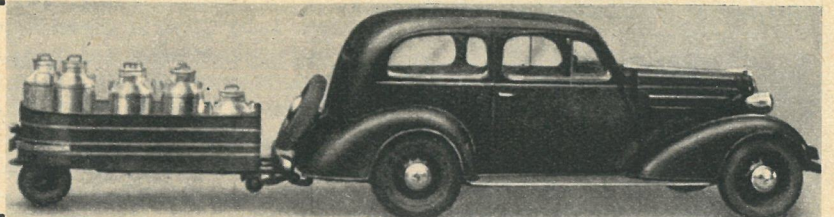
Skive

Telefon 54 og 232

Salgsafdeling og Udstilling:

Østerbrogade 2 A - Kbhvn. Ø

Telefon Palæ 5633



banerne har vi jo staaende Aaret igennem et meget betydeligt Antal Reservevogne, som maaske kun kommer ud et Par Maaneder af Aaret, maaske ikke engang det, og altsaa er overflødige den øvrige Del af Aaret. Men alligevel nødvendige, fordi vi maa holde en Reserve.

— Gælder det dog ikke til en vis Grad al Trafikvirksomhed? Har f. Eks. Drosker og Sporvogne ikke et ret stort Overskud af Materiel.

— Vognmændene har det ikke for deres Lastautomobiler, Direktør Røgind. De har ikke de Reserver, som skal til, hvis de skal have Mulighed for at kunne opfylde de Krav, der stilles, naar en stor Transport skal føres igennem.

— Det er muligt, at De har Ret heri, men rent praktisk har det dog maaske ikke saa stor Betydning, for saa vidt som det vel ikke kan tænkes, at der indtræffer et Maksimum af Godsbefordring mange Steder paa engang. Der er maaske visse Byer, hvor der pludselig bliver Brug for Massetransport, men saa er der rimeligvis ledige Vogne andre Steder. Vil det økonomiske Liv mon ikke selv regulere det?

— Jeg føler mig nu overbevist om, at det i hvert Fald vilde kræve, at al Lastbiltransport maatte samles under een stor Ledelse.

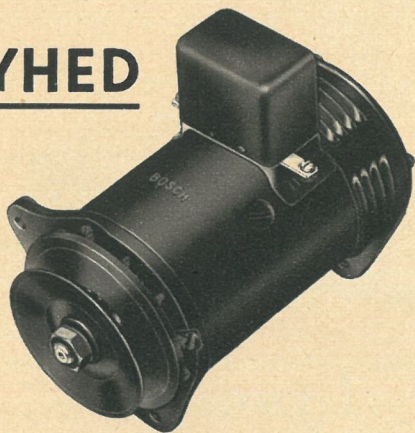
— Som De sikkert gerne vilde have?

— Som jeg aldrig har haft nogensomhelst Lyst til at faa. Men man kunde jo fra denne tænkte Virksomhed dirigere Vogne Landet over.

— Nu har jeg heller ikke sagt nogetsomhelst om, at BANNERNE skal afskaffes, og Motorkøretøjerne overtage det hele. Jeg har kun talt om Godstransporten pr. Automobil, som supplerer Jernbanernes.

— Det, De der siger, fører lige ind i Vognmændenes

## NYHED



Mange nye, særligt amerikanske Vogne, kræver stadig større Strømforbrug til Lygter, Horn, Hjælpelygter, Varmeapparat, Visker, Frostrude etc. etc., men hertil er Dynamoen ikke kraftig nok. Resultatet er, at Batteriet aflades paa kort Tid.

BOSCH har nu konstrueret en speciel Dynamo, passende til alle amerikanske Vogne.

Skaan Deres Batteri og lad montere en Bosch Dynamo i den gamle Dynamos Sted.

Forlang Specialprospekt

# BOSCH

## Dynamo



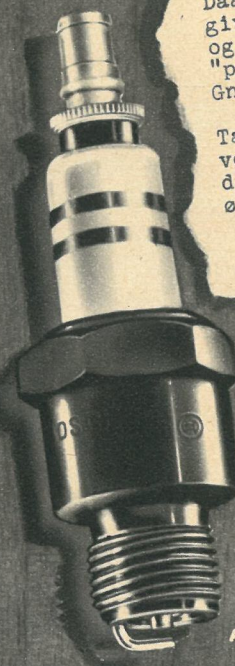
*Færre Udgifter  
til Benzin og Olie!*

Ja! usægtelig et Spørgsmaal, der har Interesse for enhver Motorejer.

Naar Tændrørene bliver gamle og udslidte, stiger Forbruget af Benzin og Olie, og det gaar ud over Motorens Acceleration og Ydeevne.

Daarlige og udslidte Tændrør giver Ærgrelser og Udgifter, og det betaler sig ikke at "pine" Tændrørene til sidste Gnist.

Tal med Deres Mekaniker, han ved, hvilket BOSCH Tændrør, der giver den bedste og mest økonomiske Kørsel!



**BOSCH**  
**Tændrør**  
*— letten Starten  
og Farten*

A/s MAGNETO, København N.

Generalrepræsentanter for:

ROB. BOSCH, G.m.b.H., STUTT GART

# De **NYE** Shell Motor Olier



I Handelen fra i Dag  
over hele Landet.

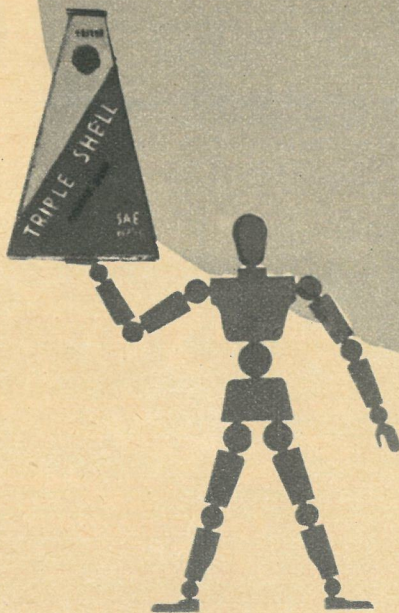
Lyn-Start

Ingen Sod

Ingen Slam

Temperatursikker

Økonomisk



## Lynstart.

Naar Motoren stoppes, siver Olien af de varme Cylindre og Lejer og gør dem tørre. Dette betyder ekstra Slid, naar der startes. De nye „solvent refined“ Shell Motor Olier, som fra i Dag faas over hele Danmark, hænger fast ved alle Overflader, aa der stadig er en Oliehinde parat, selv om Vognen staar stille i ugevis.

Faas i de fire Shell-Grader:

Single Shell S. A. E. 20  
Double Shell S. A. E. 30

Triple Shell S. A. E. 40  
Golden Shell S. A. E. 50

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.



Ræsonnement, at de skal have saa meget, at deres Vogne kan regnes at være nogenlunde optaget Aaret igennem, og at Jernbanerne saa kan ordne Resten. Naturligvis er der Baner, der kan undværes, men de Baner, man nødvendigvis maa beholde, bør man af samfundsmæssige Grunde give saadanne Vilkaar, at de kan eksistere. Gør man det ikke, saa kommer *alligevel* Samfundet til at betale Tabet.

— Det er muligt, Generaldirektør Knutzen, men Samfundet har maattet tage saa mange Tab i Aarens Løb paa det ene eller andet Omraade. Men De taler stadig om Jernbanernes Vilkaar, og kalder dem ugunstigere end Automobilernes, og fremsætter Ønsket om bedre Vilkaar for Jernbanerne. Det gør mig lidt urolig, for hvad menes der med bedre Vilkaar. Jernbanerne maa dog tage de Vilkaar, som det økonomiske Liv byder dem. Jeg kan ikke frigøre mig for det Indtryk, at De søger at skaffe Støtte under den ene eller den anden Form fra det Offentliges Side. Har vi ikke netop læst i et Regeringsblad, at man kan tænke sig for Jernbanernes Skyld at forhøje den i Forvejen meget klækkelige Benzinskat, og derved muliggøre en Takstforhøjelse. Vi staar altsaa over for det Spørgsmaal, om hvorvidt Banerne skal hjælpes paa en eller anden kunstig Maade, eller tage Kampen op med konkurrerende Foretagender?

— Om »de særlige Vilkaar«, De taler om, kan jeg kun sige, at Spørgsmaalet om Takster er rent *politisk*, og at jeg derfor ikke kan udtale mig om det. Som bekendt falder det ikke inden for Statsbanernes Ressort at stille Forslag angaaende Benzinskat.

— Jeg tør dog maaske formode, at Forslag af den Art næppe vil blive

fremsat, medmindre Statsbanernes øverste Ledelse er fortrolig med dem. Men maaske drejer det sig om forhaastede Meddelelser. Det maa vi Motorkørende virkelig haabe, for vi synes, at de Afgifter, som betales allerede nu, er mere end tilstrækkelig store, og at en kombineret Takstforhøjelse og Afgiftsforhøjelse blot vil medføre, at Motorkøretøjernes Transporttjeneste fordyres samtidig med, at Jernbanetaksterne sættes op. Det vil med andre Ord sige, at vi vil faa en *Generalforfyrelse af al Trafik her i Landet*, hvis denne besynderlige Tanke føres ud i Livet.

— Jeg maa henholde mig til, hvad jeg sagde for et Øjeblik siden om Taksterne. Maa jeg lige sige et Par Bemærkninger om en anden Ting, som vi nu forlader. Man kan jo nok sige, at Staten maa tage et Tab, hvis Virksomheder skal likvidere. Det gør den ogsaa. Men det er et helt andet Spørgsmaal, om Staten skal paatage sig Tab for Virksomheder, som Samfundet netop ikke ønsker at likvidere, for det betyder, at Skatteborgerne maa betale Tilskud til Transporten.

— Maa jeg igen understrege, at jeg ikke et Øjeblik tænker mig Muligheden af at afskaffe Jernbanerne. En Del af Jernbanernes Opgaver vil imidlertid nok kunne overføres til Automobilene. Det har De jo ogsaa selv erkendt.

Diskussionen drejede sig derefter om Statsbanernes »Forrentning«. Herunder gjorde Generaldirektør Knutzen opmærksom paa, at hvis Bilerne ved deres Fremkomst i Lighed med Banerne havde maattet gaa ud og ekspropriere jomfrueligt Land og anlægge hver Stump af deres Kørebane — Danmarks 40—50.000 km Vej — vilde de nu slæbe rundt paa en betydelig Anlægs-kapital til Forrentning. Derefter vendte han tilbage til det for Offentligheden interessante Spørgsmaal om Konkurrencen mellem Automobile og Jernbaner. Hr. Knutzen sagde:

— Automobilene har i Tidens Løb udvidet den Rayon, der i Hestekøretøjernes Tid fandtes omkring en Station, og Jernbanerne maa ganske nødvendigt for kortere Transporter være paa Tilbagetog, i hvert Fald for Godsets Vedkommende. Dermed er det jo dog ikke givet, at det er samfundsmæssigt rigtigt, at Automobilene gør deres bedste for at løbe ud over disse Omraader. Jeg er klar over, at man ikke kan sætte Omraadet som en Grænse, en Streg paa Landkortet. Men man maa betænke, at saalænge Samfundet ikke ønsker at nedlægge i hvert Fald de større Baner, bør de for

# Koncentrèr Deres Avertering, hvor De kan sælge med Fortjeneste

Danmarks  
største  
samlede Motormarked

„Motor“ er ikke alene Danmarks største Motorblad, men tillige langt større end alle andre Motorblade tilsammen — dækkende mere end 30 pCt. af Landets totale Personautomobilbestand!

## MOTOR

Danmarks største Motorblad

28.300 Ekspl.

hver Uge



Vestre Boulevard 4 - København V  
Telefon: Central 5591 - Lokal 4

Borgernes egen Skyld have rimelige Levevilkaar.

— Vi nærer fra de Motorkørendes Side, som jeg flere Gange har sagt, intet Ønske om at nedlægge de store og betydningsfulde Banelinier. Kun de urentable, og da De ikke er uvillig til at dele denne Betragtning, mødes vi i en vis Harmoni nu. Saa maa Fremtiden vise, om det ene eller det andet af de to Befordringsmidler holder bedst Stand, og herved bør det ikke være en eller anden Indsats fra Statens Side, som er afgørende, men alene Konkurrenceevnen.

Derefter sluttede Generaldirektør Knutzen Samtalen med følgende Replikker:

— Jeg kan sige, at jeg i ret langt Maal er enig med Dem. Men det er jo dog alligevel saaledes, at man kan ikke, hvis Samfundet vil behandle de to Partier lige, paa saa væsentlige Punkter som hidtil stille helt forskellige Forlangender til dem. Ved Siden heraf kan der være et andet Hensyn, og det er det, at Samfundet kan have Interesse i ikke at opnaa eller at faa en altfor hovedkulds Likvidation af det, der skal faldé. At visse Baner er i Likvidation, har jeg konstateret ikke blot i Ord, men ogsaa i Gerning.

## Lejrstævne ved Bryssel

Den kongelige Lejrklub »Royal Camping Club de Belgique« afholder i Pinsen et stort nationalt Lejrstævne ved Bryssel, og Klubben vil i nær Fremtid tilstille os nærmere Program for Stævnet.

Klubben inviterer med stor Gæstfrihed danske Lejrfolk til at deltage i Stævnet, og den haaber, at der fra Danmark vil komme et stort Antal.

Skulde nogen af vore Medlemmer være interesseret i dette Stævne, beder vi dem venligst skrive her til Hovedkontoret om nærmere Oplysning.

## Afviserne

Vi har modtaget:

Jeg tillader mig herved høfligst at forespørge, om »Motor« ikke kan slaa et Slag for at faa endnu flere Bilister til at bruge Afviserne, naar der køres ud fra Fortov eller Vejkanten, idet mange endnu ikke har lært, at dette er en absolut Nødvendighed.

Med Hensyn til Cyklisterne, da er det vel nok irriterende, at kun et Faatal rækker Haanden ud, naar der drejes til højre fra en Gade til en anden. De mener sandsynligvis ikke, der er nogen Risiko ved at lade være, men hvis de rakte Haanden ud, vilde

de spare Bilisterne, der ligeledes skal ud til højre, for mange Opbremsninger, idet disse jo regner med, naar Haanden ikke rækkes ud, vil Cyklisterne fortsætte ligeud, og af den Grund er man jo nødt til at bremse op aldeles unødvendigt. Medlem Nr. 21.178.

## Billetpriserne paa Færgerne til Udlandet

I »Motor« Nr. 36 — 1937 — udtalte Medlem Nr. 11.936 sig under Titlen »Tysklandstur i Bil« om sin første Ærgrelse — den havde han paa Gedser-Overfarten — han havde glemt at købe Sølvmark og maatte, da Turistmark ikke modtoges, følgelig købe den tyske Del af Billetten i danske Kroner, formentlig omregnet efter Kurs 1,80.

Jeg kan forstaa, at der maa være flere Fremgangsmaader m. H. t. Betalingen af den udenlandske Del af Billetten, idet jeg selv, da jeg Sommeren 1937 rejste til Tyskland og havde været saa forsynlig at anskaffe Sølvmark — dem havde jeg købt til Kurs 1,22 — ved Billethullet paa Gedser Station fik at vide, at Billetprisen var N. N., omregnet i danske Kroner. — Ja Tak, sagde jeg nok saa stolt, men jeg har Sølvmark, saa jeg kan betale den tyske Del med disse. — Til min store Forbavselse svarede Ekspeditionen, at det ikke kunde lade sig gøre. Han kunde godt modtage mine tyske Sølvpenge, men saa maatte han omregne dem til dansk Mønt efter Kursen 1,22 og derefter omregne den tyske Del af Billetten efter Kurs ca. 1,80!!!

Hvorfor behøver Billetprisen saa at være delt, naar Statsbanerne alligevel selv bestemmer Prisen?

En anden Maade at fortolke den delte Pris paa var et andet Medlem ude for ved Overfarten Helsingør—Helsingborg. Han vilde — som jeg — betale den svenske Del med svensk Mønt, men Ekspedienten ved Statsbanernes Billetkontor bad ham venligst betale hele Billetten i dansk Mønt, da han selv skulde afregne med Statsbanerne efter en anden Kurs end Dagskursen og saaledes, ved at modtage de svenske Penge, ved Afregningen med D. S. B. vilde komme til at erlægge til Statsbanerne af sin egen Lomme, i dette specielle Tilfælde 7 Øre!!!

Kan Statsbanerne byde de Motorkørende og deres Personale en saadan Ordning? Medlem Nr. 1828.

### GARANTI:

Enhver brugt Vogn, som er købt hos os og ikke er tilfredsstillende, kan inden 8 Dage ombyttes med en anden.

# Hans Lystrup

Gothersgade 49, C. 15.045

Pilealle 5-7, C. 20 28

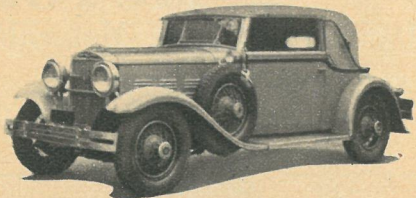
## D.K.W.

100 km paa 6 Liter Benzin. Aarlig Skat 80 Kr. Forhjulstruktet.

### SUPER SERVICE

St. Kongensgade 118 (ved Toldbodvej)  
Central 5552 — 15.914

### KAROSSERIFABRIKEN „LANDSKRONA“



Tegninger og Tilbud  
til Tjeneste

CHARLES E. JENSEN  
LANDSKRONAGADE 25  
TELF. RYVANG 1258

## Kluden „KLAR-A“

Telefon Vester 5709



## hindrer Dug!

anviser nærmeste Forhandler

## Grenaa - det østjydske Badested

Fortsat fra Side 215

Klitterne vilde blive noget af en Livsfornødenhed for den danske Befolkning. Og saa rører der sig da et muntert Badeliv under meget demokratiske Former ved Grenaa Badestrand, der sammen med den bagved liggende ca. 1100 Tdr. Land store Hessel Hede, ejes af Grenaa Kommune, der har ladet indrette Parkerings- og Camperingspladser, ført Veje og Vandlejninger ud til Stranden og har store Arealer, egnet til Sommerbebyggelse.

Men bliver De træt af at dase ved Stranden Dag ud og Dag ind, er det en herlig Afveksling at starte Bilen og køre ud til en af de store Herregaarde, Katholm, Rugaard, Benzon eller Mejlgaard.

Paa Vejen til Randers bør man naturligvis ogsaa standse og bese Herregaardsmuseet Gl. Estrup — og paa Vejen til Aarhus, der, som bekendt, er en af Danmarks smukkeste Hovedlandeveje, maa man endelig gøre Ophold ved Kalø og Møllerup. Det behøver ikke at tage megen Tid at gøre de smaa Afstikkere fra Hovedlandevejen.

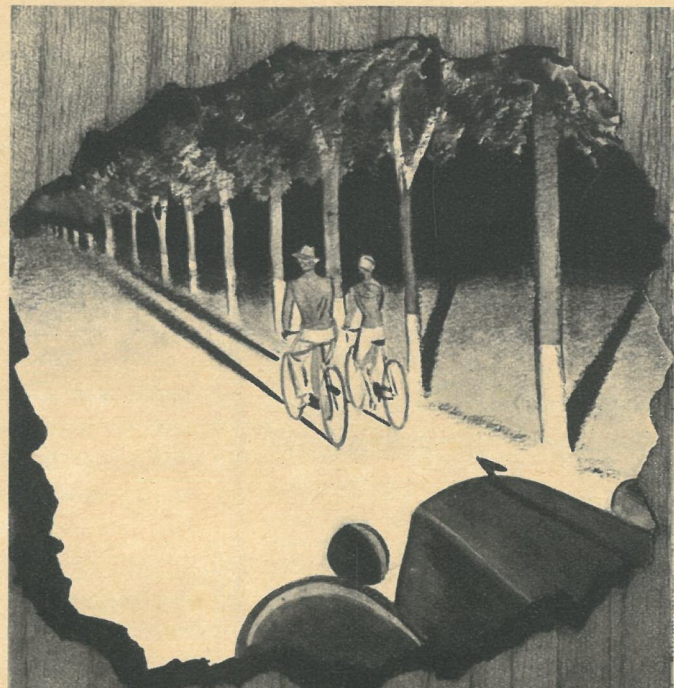
Om de førnævnte Herregaarde gælder det, at de alle ligger i naturskønne Egne. Ved Katholm veksler frodig Bøgeskov med Naaleskov og Hedestrækninger, der gaar lige ud til Klitterne og Havet. Ved Rugaard er det den typiske, meget frodigere Østkystnatur, der har Overhaand.

Forsøm ikke at aflægge et Besøg paa Jernhatten (Arnakke), hvorfra der er den prægtigste Udsigt over Land og Hav. Men ogsaa Nordøstkysten af Djursland med Benzon og Mejlgaard, de høje kratbevoksede Bakkekuder ved Stavshoved, Klitterne ved Fjellerup Strand o. s. v. er et Besøg værd.

Ja, vi kunde blive ved at prise Djurslands Natur, men nu maa denne Artikel vist ikke være længere.

Derfor: Kom selv og se!

H.-N.

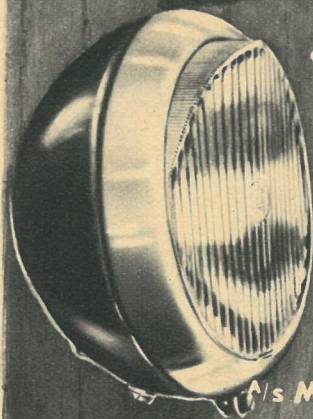


*Vejkanten  
fuldt belyst*

De fleste Lygter oplyser kun mangelfuldt Vekanten, saaledes at Fodgængere og Cyklister først opdages paa kort Afstand, hvilket særligt i Taage og diset Vejr skaber usikker Kørsel.

BOSCH SPREDELYGTE giver et lavt, stærkt spredende Lys, der oplyser Vekanten og saaledes danner et værdifuldt Supplement til Forlygterne.

Den er med sin smukke Form desuden en Pryd for enhver Vogn. Priser fra 25 Kr.



**BOSCH**  
Spredelygte

Ås MAGNETO, København N.

Generalrepræsentanter for:

ROB. BOSCH, G.m.b.H., STUTT GART

## Fællesrejser

Vi har modtaget:

Som min Opfattelse af Deres Artikel om »Skal vi rejse sammen«, vil jeg gerne give min Mening til Kende, og det er: Bliv ved med de Rejsebeskri-

velser som hidtil, det er af største Betydning for en meget stor Del af Medlemmerne. Hvor mange Rejser planlægges ikke netop efter disse Artikler, vi har nu i de sidste 7-8 Aar taget paa Langfart hvert Aar i 10-14 Dage med F. D. M.s Rutelister, men selv udbedret dem ud fra disse Beskrivelser. Vi ønsker ikke at komme i Flok med mange, da vi klarer os godt selv her i Europa. Men til dem, der ikke har været paa Udenlandsrejse: Slut op, naar der arrangeres Fællesrejse, næste Aar rejser De igen. De sidste 2 Aar har vi været i Italien, og saadan en Tur har kostet hver Deltager ca. 100 Kroner; det koster det næsten ogsaa at leve hjemme, men vi bor i Telt og laver vor Mad paa Primus. De kan gøre det samme, hvis De ikke har bedre Raad end vi, det er den herligste Rejsemaade.

Medlem Nr. 15.738.

## Fri Hastighed

I Diskussionen om fri Hastighed eller ikke har jeg nu læst saa mange Indlæg fra Medlemmer, der komplet misforstaar Meningen med fri Hastighed, at jeg synes, jeg ikke kan holde mig i Ro længere. Er det virkelig endnu ikke gaaet op for d'Herrer, at »fri Hastighed« ikke betyder fuld Fart overalt under alle Forhold, men tværtimod altid Fart eftersom Forholdene tillader; altsaa kun 100—120 km i Timen o. s. v., naar Vejen, Føret og Færdslen tillader det. En Indsender mener, at vi med vore nuværende Veje ikke kan gaa over til fri Hastighed. Hvorfor ikke, hvis man, som Forud-

sætningen er, afpasser sin Fart efter Vejens Tilstand?

En anden, ja mange Indsendere skriver, at det er meget faa Strækninger her i Landet, hvor man kan køre mere end 80 km. Jamen, hvorfor F.... skulde man køre mere end 80, naar det ikke netop var paa en saadan Strækning, hvor man uden at risikere Livet kunde gøre det?

Alle disse forkerte Opfattelser af »fri Hastighed« tyder paa, at selv Folk, der har kørt 27 Aar og derunder i Ind- og Udland, endnu ikke er modne nok til at faa »fri Hastighed«.

Medlem Nr. 17.218.

### Hundested—Rørvig

Automobilfærgen „Korshage“

#### FARTPLAN

13. Marts — 14. Maj 1938

Hverdage

Fra Hundested: 6<sup>50</sup> 8<sup>45</sup> 10<sup>50</sup> 12<sup>50</sup> 14<sup>55</sup>  
a17<sup>55</sup> b18<sup>55</sup> b20<sup>25</sup> b21<sup>50</sup>.

Fra Rørvig: 8<sup>15</sup> 9<sup>15</sup> 11<sup>20</sup> 13<sup>20</sup> 17<sup>05</sup>  
a18<sup>25</sup> b19<sup>30</sup> b21<sup>05</sup> b22<sup>20</sup>.

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

Fra Hundested: 7<sup>40</sup> 8<sup>55</sup> 10<sup>50</sup> 12<sup>55</sup> 14<sup>50</sup>  
16<sup>00</sup> c18<sup>55</sup>.

Fra Rørvig: 8<sup>15</sup> 10<sup>15</sup> 11<sup>20</sup> 14<sup>15</sup> 15<sup>20</sup>  
18<sup>10</sup> c20<sup>10</sup>.

a. Fra 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub>-2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> kun Lørdage, fra 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> alle Hverdage.  
b. Kun 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> (Paaskeonsdag.)  
c. Kun fra 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub>.

Særlig Plan for Skærtorsdag, Langfredag, 1. og 2. Paaskedag.

Fra Hundested: 7<sup>40</sup> 8<sup>55</sup> 10<sup>05</sup> 11<sup>05</sup> 12<sup>15</sup>  
13<sup>15</sup> 14<sup>50</sup> 16<sup>00</sup> 17<sup>10</sup> 18<sup>15</sup> 19<sup>20</sup> 20<sup>45</sup>.

Fra Rørvig: 8<sup>15</sup> 9<sup>25</sup> 10<sup>35</sup> 11<sup>40</sup> 12<sup>45</sup> 14<sup>15</sup>  
15<sup>20</sup> 16<sup>40</sup> 17<sup>45</sup> 18<sup>50</sup> 20<sup>00</sup> 21<sup>25</sup>.

Overfartstid 25 Min. Restauration om Bord. (Tlf. Hundested 12 og 156). Rabat rt m. 10 Kuponer for Person- og Motorvogne. Sæsonkort 150 Kr. Førene af Motorvogne og Motorcykler befordres frit. Forudbestilling af Plads til Biler Telefon Hundested 150 (Hundested Exp.) og og Isøre 33 (Rørvig-Exp.)

### Sallingsund Færgen

Telefon Nykøbing Mors 201

Til Thy, Mors og Salling

Automobilfærgen „Sallingsund“

(Motorfolkets Færge)

#### FARTPLAN

1. April—1. Oktober

Afgang fra Mors (Sallingsund)

5<sup>10</sup>\*) 6<sup>00</sup> 7<sup>00</sup> 8<sup>00</sup> 9<sup>00</sup> 10<sup>00</sup> 11<sup>00</sup> 12<sup>10</sup> 13<sup>00</sup>  
14<sup>00</sup> 15<sup>00</sup> 16<sup>00</sup> 17<sup>00</sup> 18<sup>00</sup> 19<sup>00</sup> 20<sup>00</sup> 21<sup>00</sup>  
22<sup>00</sup> 23<sup>00</sup> 23<sup>30</sup>\*)

Afgang fra Salling (Pinen) 10 Minutter senere

\*) Kun Søn- og Helligd. Overfart 5 à 6 Min.

I Pinen paa Sallingsiden findes direkte Telefonforbindelse til Færgpersonalet paa Morssiden

Bro

**Genturio**  
DANSK  
SLAAR ALT  
AUTO-POLISH

### SPARTID • SPARPENGE



og tag altid med Assens-Aarø Sund-Færgen 7. December 1937 — 14. Maj 1938 incl.  
Fra Assens: 7<sup>00</sup> 10<sup>20</sup> 12<sup>35</sup> 14<sup>55</sup> 20<sup>10</sup> Fra Aarø Sund: 8<sup>05</sup> 11<sup>25</sup> 13<sup>40</sup> 16<sup>00</sup> 21<sup>15</sup>  
Restauration ombord. ◀ Overfartstid ca. 50 Minutter. ▶ Bedste Betjening.  
Nye Dæksaloner Telf. Assens 200

Den sikreste Kørsel

**MICHELIN STOP** med Bølge-Lameller



# HELLESENS SENIOR



## HELLESENS SENIOR

er en stor, stærk, paalidelig Haandlygte.

## HELLESENS SENIOR

giver blændende Lys Aar efter Aar med verdenskendte Tørelément.

## HELLESENS SENIOR

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

**HELLESENS**

## HenningKlee

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

Udslibning af Cylindre med  
Kryds-Polerede Slidflader

Montering af

## “Centricast” Slidforinger.

„Nova“ Nelson Bohnalite  
Stempler giver **max. Økonomi.**  
Istøbning af Metal i Plejl-  
stænger og Hovedlejer.

Afslibning af Krumtapaksler  
og mask. Tilpasning af Lejer  
Præcisionsarbejde  
og omgaaende Levering


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

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

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

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

<b>motormandens juridiske raadgiver</b> 	<b>HADERSLEV</b> <b>Edgar Forum</b> <i>Landsretssagfører</i>  <b>Telefon 300</b>	<b>ODENSE</b> <b>Th. Eigenbrod</b> <i>Landsretssagfører</i> Vestergade 44  <b>Telefon 4150-7150</b>
<b>KØBENHAVN</b> <b>Preben Bornemann</b> <i>Landsretssagfører</i> Frederiksholms Kanal 18 <b>Telefon 8445 (8 Ledn.)</b> 	<b>HORSENS</b> <b>J. Carlsen</b> <b>Aage Jeppesen</b> <i>Sagførere</i> Rædersgade 5 <b>Telefon 95-96</b> 	<b>RANDERS</b> <b>C. O. Rasmussen</b> <i>Landsretssagfører</i>  <b>Telefon 609</b>
<b>AALBORG</b> <b>Viggo Kleisby</b> <i>Landsretssagfører</i> Algade 65 <b>Telefon 4070 - 4090</b> 	<b>KOLDING</b> <b>W. Lynæs</b> <i>Landsretssagfører</i>  <b>Telefon 400-1648</b>	<b>SILKEBORG</b> <b>Frede Edlund</b> <i>Landsretssagfører</i> Søndergade 1 <b>Telefon 50-70</b> 
<b>AARHUS</b> <b>C. Holst-Knudsen</b> <i>Landsretssagfører</i> L. Torv 6 <b>Telefon 15-16</b> 	<b>NÆSTVED</b> <b>Johan H. Clausen</b> <i>Sagfører</i>  <b>Telefon 713</b>	<b>SLAGELSE</b> <b>C. Lysholm-Hansen</b> <i>Landsretssagfører</i> Landbobankens Bygning, Nytorv <b>Telefon 1250 (2 Ledn.)</b> 
<b>ESBJERG</b> <b>Gunnar Alstrup</b> <i>Landsretssagfører</i> Englandsgade 7 <b>Telefon 577 - 578</b> 	F. D. M.s Emblem angiver, at Annoncøren er Sagfører for Forenede Danske Motor- ejerers Forsikringsafdeling A/S	<b>VIBORG</b> <b>Jon Johnsen</b> <i>Overretssagfører</i> <b>Chr. Ejstrup</b> <i>Overretssagfører</i> <b>G. Morville</b> <i>Landsretssagfører</i> 



# Automobilister! Besøg Italien!

Fra **Dolomiterne**, ad Veje, der snor sig yndefuldt gennem uforglemmelige Landskaber, til den **Liguri-ske Riviera**, hvis fortryllende Smaabyer ligger Side om Side langs det dybblaa **Tyrrhenske Hav**; - fra de maleriske Bredder af **Lago Maggiore, Lago di Como, Lago di Garda** o.s.v. til **Roms** smilende Omegn (**Frascati, Genzano, Albano, Velletri, Tivoli** o.s.v.); - ved den betagende **Amalfi-Kystlinie** langs Bugten ved **Napoli**, paa **Sicilien**, hvis evigt milde Klima forhøjer Nydelsen af dens henrivende Skønhed, - overalt byder **Italien** paa uforlignelig Afveksling og Kontrast, der vil danne et uudsletteligt Minde for Dem!

**Benzinen** koster Dem yderst lidt ved Anvendelsen af de særlige **Benzinbons**.

**Turistchecks og Rejseakkreditiver i „Turistlire“, Hotelbons, Jernbanereduktioner paa 50 til 70 %**

Oplysninger: ENIT (Den Italienske Legations Presseafdeling, København), samt alle **Rejse- og Turistbureauer**

