

REPARATIONS ORDRE

NR. 5445

DATO: 14/2 40.

Hr. S. Hansen
Toldbodgade 97

MODEL G.D.A.

6421165

86418

CHASSIS NR.-MOTOR NR.:

K205610

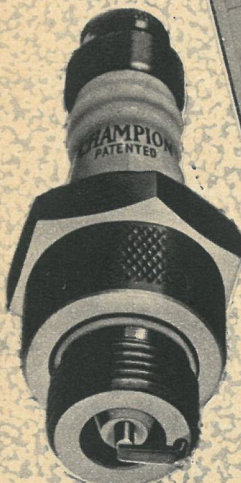
INDSKREVET DATO:

46.045

KM.

SMØRES ☒ OLIE KONTR. ☐
FORHJUL ☒ OLIE SKIFTES ☒
BREMSEVÆDSKE ☐ HYPLOID OLIE ☒
BATTERI ☐ HØJTRYKSUDSKYLDNING ☐
VASKES ☒ POLERES ☐ STØVSUGES ☐
LUFT ☒ BENZIN L. ☐

Paafyld Redex paa Motor
1 Par Gummisnekoder
Safety x monteres
Monter 6 CHAMPION-7-8
Tændrør



Koldt Vejr og vanskelig Start
skræmmer ikke Hr. Hansen.
Han har forsynet sin Vogn med

CHAMPION

TÆNDRØR



MOTOR

MOTOR

Nr. 7. 17. Feb. 1940
35. Aarg. Udgivet af
Forenede Danske
Motorejere
Medlemsantal pr. 1ste
Jan. 1940: 28.898
Nettooplag 2. Halvaar
1938: 28.156 Eksp.
iflg. Dansk Opl.kontrol



Damerne indenfor *Forenede Danske Motorejere* og *Forenede Danske Motorejeres Forsikringsselskab A/S*, ialt 47, har besluttet sig til at benytte hver Dag et Kvarter af Frokosttiden til at strikke Luffer, Muffedisser, Hals-tørklæder, Sokker, Børnetøj og meget andet godt Uldtøj til Finnerne.

Selskaberne betaler Garnet, medens Damerne lægger Arbejdet og Strikke-pindene til. Der er vældig Energi over Arbejdet, og hver enkelt er besjælet af Ønsket om paa denne Maade at være med til at støtte vort tapre Broderfolk i dets Kamp mod den vældige Overmagt.



Der strikket til Finnerne

MERCEDES-BENZ DIESEL

Person- og Lastvogne

INDBYGNINGSMOTORER

til alle Vogne leveres

Alle nærmere Oplysninger hos

GENERALREPRÆSENTANTEN FOR DANMARK

AUTOROPA ^A/_S

ØSTERBROGADE 20 . TELEF. CENTRAL 8948 . 12846

Vor Udenrigshandel i 1939

Af sidste Nummer af Handelsstatistiske Meddelelser fremgaar det, at Danmarks Handelsomsætning med Udlandet i 1939 sammenlignet med Aaret forud har haft snarest et noget større Omfang maalt i Penge (Importværdien var saaledes 1742 Mill. Kr. imod 1625 Mill. Kr. i 1938), men dette skyldes utvivlsomt alene den af Krigen fremkaldte almindelige Prisstigning. En Del Oplysninger, som er af særlig Interesse for Motorbranchen og de Motorkørende skal her anføres:

Indførselen af Petroleum, Benzin og anden Brændselsolie var i 1939: 78,1 Mill. Kr., i 1938: 74,9 Mill. Kr., altsaa 3 Mill. Kr. mere i 1939 end Aaret før. Alene i December Maaned i Fjor indførte vi for 7¼ Mill. Kr. mere end i December 1938.

Af Benzin alene indførtes i 1939 for 41,3 Mill. Kr. imod 38,1 Mill. Kr. i 1938, altsaa for 3,2 Mill. Kr. mere. I Mængde vil dette sige 341.500 Tons mod 336.000 Tons, og det lykkedes saaledes at faa endog lidt mere ind i 1939 end i 1938 trods alle ydre Vanskeligheder, hvilket er et Resultat af først Handelsministeriet og derefter Benzin-Nævnets Arbejde for at foregå vore Beholdninger.

Ser vi paa en anden for Motorkørslen vigtig Vare som Motordæk- og -ringe, var Indførslen i 1939 7 Mill. Kr. mod 6 Mill. Kr. i 1938, altsaa en Forøgelse paa smaa 20 %.

Af komplette Automobileer indførtes i 1939 for 12,6 Mill. Kr. imod for 13,5 Mill. Kr. i 1938, altsaa en lille Tilbagegang, som udelukkende falder paa Aarets sidste Maaneder. I December i Fjor indførtes saaledes 84 komplette Automobileer imod 550 i December 1938.

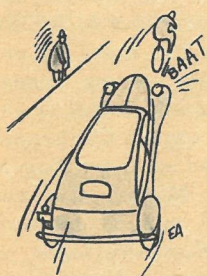
Derimod er der en Stigning for Automobildele til Samling. Heraf indførte vi i 1939 for 51,4 Mill. Kr., men i 1938 kun for 42,5 Mill. Kr., altsaa for næsten 9 Mill. Kr. mere i 1939. For Beservedele er Tallene næsten ens for de to Aar, nemlig 17,9 Mill. Kr. i 1939 imod 18,2 Mill. Kr. Aaret forud.

Det vil heller ikke være uden en vis Interesse for de Motorkørende at erfare, at Importen af Cykler og Cykledele er steget ikke uvæsentligt. Vi indførte i 1939 for 6,8 Mill. Kr. Cykler imod kun 5,7 Mill. Kr. i det foregående Aar, altsaa for godt 1 Mill. Kr. mere. Det vil formentlig sige mindst 12—15.000 Cykler mere i 1939 end i 1938. Heraf skal dels de Motorkørende, dels københavnske Sporvognspassagerer nok have aftaget en betydelig Del.

Den 1. Februar 1940.

UGENS EMNER —

Om Spøgefuldhed m. m.



Der kan ikke være Tvivl om, at Cyklisterne i en rent ud forbløffende Grad har benyttet sig af Benzin-Situationen og genindført de Måner, som de københavnske Cyklister simpelthen

er berygtede for. Som vi mange Gange før har sagt i »Motor«, det er beklageligt, at de Hundredetusinder af ordentlige Borgere, som cykler i København skal lide under, at nogle Tusinder optræder som rene Bøller. Men er det underligt? Forleden skrev *Jesper Ewald* med sin kvikke og morsomme Pen et lille Stykke om disse Cyklebøller i »Motor«, og hvem tror man, der melder sig med en Protest-Artikel? Jo saamænd, ingen andre end *Dansk Cyklist Forbunds Blad*. Det er et ældre Nummer, men først nu har jeg tilfældigt faaet det i Haanden.

Dette Blad, der forekommer mig i al for høj Grad at suge Næring af det Bilhad, som navn-

lig Forbundets Formand synes at nære, bringer en hel Artikel, der egentlig kun kan opfattes som et Forsvar for de Cyklister, der ikke gider opfylde de faa og klare Regler, der gælder for Cyklisterne. Cite-

re gider jeg ærlig talt ikke. Der er, synes det mig, ikke noget Menneske, der, uden at være angrebet af et sygeligt virkende Bilhad, vil kunne benægte, at Cyklisterne er Københavns Kælebørn og dem, man forlanger mindst af. Ikke engang en Nummerplade vil man gaa med til. Hvorfor ikke? Fordi der følger et Ansvar med, ganske ligesom Bilisterne — der ikke er Overmennesker — har deres Ansvar!



Men jeg finder det beklageligt, at en Organisation, der ganske vist ved sin Lidenhed har vist, at den ikke har noget stort Tag i Befolkningen, synes at ville løfte Haanden mod dem, der forsøger at faa bremsed Cyklebøllerne. Mig forekommer det, at man her ser Masken falde: Rør endelig ikke Cyklisterne, ikke engang de hensynsløse!



Vi Motorfolk

har det anderledes. Vi bekriger, næsten i hvert Nummer af »Motor« og paa alle mulige andre Maader, de hensynsløse Bilister. *Jesper Ewalds* Artikel var en Spøg. Hvis Dansk Cyklist Forbund endelig ønsker at snakke Alvor, kan

det henvende sig, ikke til sin Formand, der overhovedet intet synes at kende til Bilkørsel (det lærer man kun ved et Rat), men til Sagkundskaben og gaa i Lære for Eksempel hos Rigspolitichefen, Københavns Politidirektør eller Færdselschefen.

De vil her, i klare Tal, kunne faa at vide, at Snakken om Bilernes Andel i Ulykkerne simpelthen er ren Uvidenhed eller Usandhed.

Og hvor uforstandig og hvor daarligt orienteret rent sagligt den lille Cykleklub er, saa forbeholder jeg mig foreløbig at tro, at det er Uvidenhed, der dikterer saadan en dum Artikel.

Mere om Cykler

Personligt har jeg alle Dage været en overmaade passioneret



Cyklist. Jeg synes, at Cyklen er et yndigt Befordringsmiddel — undtagen i Modvind — og ofte et særdeles nyttigt.

Men det er og bliver beklageligt, at der ikke findes en Organisation, som for Alvor søger Fred og Fordragelighed mellem Trafikanterne, men kun den lille Cykleklub, hvis Ledelse aldeles aabenlyst ikke repræsenterer noget som helst. Vil man overbevise sig derom, tilraader jeg, at man melder sig ind og overværer en Generalforsamling! Det er noget for sig! Den eneste Gang, det trak op til et rimeligt Forlig, var, da en virkelig udmærket og forstandig Mand satte sig i Spidsen, nemlig Dr. Eilschou-Holm. En fortræffelig Mand, en Mand paa hvis

Program stod Samarbejde, Samvirke. Jeg ved ikke, om det var derfor, at man meget hurtigt skilte sig af med ham. Men saadan virkede det.

Beklageligt er det imidlertid, at det nationale Befordringsmiddel, det glimrende Befordringsmiddel, det storartede Middel til Motion, Glæde og ikke mindst sand Naturglæde, som Cyklen er, vedblivende kun skal repræsenteres af en Organisation, der rent tallemæssigt er aldeles uden Betydning.

I det samme Nummer af Cyklistforbundets Blad, som jeg har omtalt, findes et overmaade fornuftigt Indlæg fra fhv. Politiasistent Tvermoes og derfor maa det i endnu højere Grad undre, at Bladets øvrige Tone er som nævnt.

Mon ikke een Tunge er nok at tale med for saadan en lille Organisation — navnlig da, naar man paa Cykle ellers er nødt til at holde den lige i Munden og Balancen kan være svær nok i Forvejen?

Eric Boesgaard



Direktør Frantz Harlang, den yngste af de fire, og en Tilhænger af Nummereringen.

»Motor« bad kendte eller ivrige Cyklister i København udtale sig om Cykle-Nummereringen, som nylig et sagkyndigt Udvalg har drøftet - uden at naa til Enighed. Vi opfordrede de fire til at sige deres Mening. Det gjorde de, og her er deres Svar.

Den 84-aarige Cyklist, Professor Schmiegelow.

Lægen, Professor, Dr. E. Schmiegelow, der er 84, aldrig gaar med Frakke og cykler hver eneste Dag, sagde:

— Nej, jeg tror ikke paa en Cykle-Nummerering, der vil være aldeles uoverkommelig og, alligevel gennemført paa den ene eller den anden Maade, meget vanskelig at drage nogen Nytte af. Hvordan vil man kontrollere? Og hvad med den økonomiske Byrde? Selv om det kun drejer sig om nogle faa Kroner om Aaret, saa er de allerfleste Cyklister ikke bedre stillet, end at de kan mærke denne Udgift, og

Numre paa Cyklerne? **JA** eller **NEJ**

Kendte københavnske Cyklister udtaler sig, een for, tre imod Nummereringen.

i en Familie med for Eksempel fire Cykler, kan det spille en Rolle at skulle udrede tredive-fyrre Kroner ekstra.

Dertil kommer, at det kontormæssige Apparat maa blive umaadeligt. Vi er jo Hundredtusinder Cyklister her i Landet, og skal en Nummerering være til Nytte, saa maa hver eneste indregistreret Cykle have sit Kort i et Kartotek, men hvad koster ikke en saadan Kortlægning af Cyklismen i Danmark.

Jeg husker, at Staten engang besluttede at beskatte alle Lystfartøjer og mente at sikre sig en let Indtægtskilde. Men hvordan gik det? Da man regnede efter, viste det sig, at Administrationen vilde sluge Skattens Provenu og mere til, og saa lod man den Fugl flyve. Det bliver man ogsaa nok nødt til med Cykle-Nummereringen.

Jeg ved meget godt, at man anfører, at Cyklebøllerne maa bekæmpes, og at der maa være et forsikringsmæssigt Ansvar knyttet ogsaa til de Trafikulykker, i hvilke Cyklende er Skyld. Men

hvad nytter et System, der ikke lader sig praktisere uden store Brist? Hvad nytter det at ramme een Cyklebølle, hvis ti eller Hundrede gaar fri? Og de fleste vil gaa fri, for de vil hurtigt opdage, at bruger de bare et andet Nummer, end deres eget eller køber de Cykle, saa er de sikret. For Resten tænker jeg, at Cyklebøllerne er lige glade og kører som de vil — med og uden Nummer.

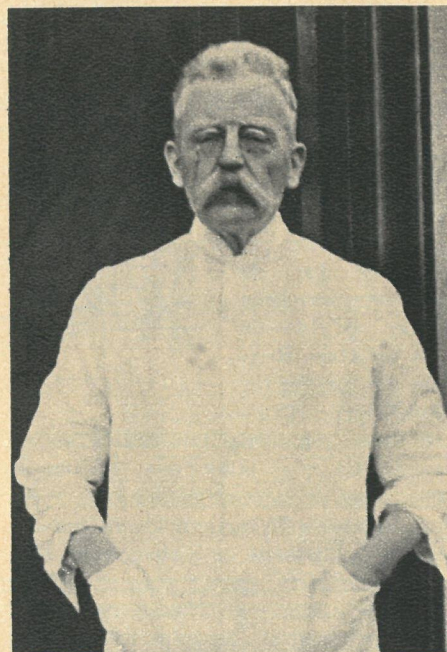
Jeg er altsaa af praktiske Grunde en Modstander af Cyklenummereringen.

Næsten uløseligt Problem.

Læge Henry Meincke, der er 66 og cyklet siden han var otte Aar, sagde:

— Jeg gaar nødtigt og aldrig, naar

jeg kan cykle. Jeg har hængt paa en Cykle fra jeg var Dreng og cykler hver eneste Dag fra og til mit Arbejde, det er 7 Kilometer, og derudover 4—5 Kilometer. Naar jeg har Tid, tager jeg paa længere Ture og tror, at jeg kender Cyklisters Kaar. Maaske derfor er jeg i den største Tvivl om en Cyklenummererings Nytte. Det er ingen Sag at bestemme, at fra i Morgen skal alle Cykler nummereres, men hvordan vil man gennemføre Nummereringen og hvordan vil man, hvis man finder Nummereringen nødvendig, gennemføre en effektiv Kontrol? Maa jeg nævne blot een eneste Vanskelighed? Nummerpladerne skal ikke oplyses og kan altsaa ikke læses i Mørke. Om de kan læses om Dagen er tvivlsomt, idet et Nummer med et Bogstav og fem—seks Tal, er temmelig utydeligt. Desuden: Cykler skifter Ejer saa tit, at det vil være meget vanskeligt at kontrollere, at den, der er indregistreret virkelig bruger den Cykle, hvis Nummer han har. Men kan man ikke være sikker paa, at Ejeren og Nummeret hører sammen, er det hele haabløst.



Professor Ernst Schmiegelow, den ældste af de fire Cyklister, og en Modstander af Nummereringen.

De hensynsløse Cyklister, siger man, ja, det er rigtigt, at der findes Bøller paa Cykle, men de skal nu nok klare sig, og undslipper de paa Grund af Systemets Brist eller Uoverkommelighed, til hvilken Nytte er saa det Hele? Jeg indrømmer, at en Ordning kan være ønskelig af forsikringsmæssige Grunde, jeg indrømmer i det Hele, at Nummereringen rummer et Problem, som kalder paa en Løsning. Men Problemet forekommer mig næsten uløseligt.

Hvordan kontrollere?

En anden meget ivrig Cyklist, Overretssagfører *Harald Rich*, sagde:

— Skal jeg være ganske ærlig, saa har jeg ikke sat mig ind i Nummereringens Problem, ikke overvejet en Registrerings gode og ikke dens daarlige Sider. Hvad jeg siger, er derfor baseret paa et umiddelbart rent personligt Skøn.

Jeg cykler meget. Jeg bor paa Thorvaldsensvej paa Frederiksberg, og cykler tidligt om Morgen til Charlottenlund-Fortet for at bade, jeg er Medlem

af Vikingernes Bestyrelse. Fra Charlottenlund cykler jeg tilbage til mit Kontor paa Gammel Strand, og begynder altsaa Dagen med en Cykletur paa mellem to og tre Mil. Det skulde give nogen Erfaring.

Hvad nu angaar Nummereringen, saa paalægger en Nummerering først og fremmest enhver, der har en Cykle, en Byrde. Vel ikke stor og nok uden Betydning for adskillige Indtægter, men dog stor nok til at genere Titusinder, der daarligt kan undvære fem eller ti Kroner, eller hvad et Nummer-skilt og det administrative Apparat, der knyttes til Nummereringen, nu skal koste.

Fremdeles tvivler jeg paa Kontrol-lens Effektivitet, og et Kontrol-System med Huller er værre, end intet System, fordi først og fremmest de Skyldige slipper gennem Hullerne.

Nej, det maa blive meget svært. Saa svært, synes jeg, at jeg indtil jeg overbevises af gode Grunde, mener, at det nuværende System er at foretrække for en Nummerering.

Tilhænger af Nummereringen.

Direktør *Frantz Harlang*, der er baa-de Automobilist og Cyklist, skrev:

— Mit Syn paa Nummerering af Cyklerne er bestemt af mit Syn paa Automobilernes Numre.

Jeg — og vel de fleste Mennesker med mig — kan slet ikke tænke den Tanke, at Bilerne ikke skulde nummereres. Det giver Mulighed for at slaa ned paa de, som misbruger Automobillet og sætter Samfundshensyn til Side for egen indbildt Fordel, og det fremmer Selvdisciplinen hos den enkelte Bilist. Jeg tror, at der kun med meget stor Vanskelighed vilde kunne findes en Bilist, som vilde stemme for en Ophævelse af Bilnummereringen.

Paa samme Maade maa Cyklenummereringen virke. Det store lovyldige Flertal af Cyklisterne vil føle sig beskyttet og betrygget af en Nummerering, og kun de hensynsløse eller uvidende vil ønske den undgaet.

Er man imod Cyklenummereringen, er man ogsaa imod Færdselssikkerheden. Es.



Dollerup Bakker i Vinterdragt



Amtsvejsinspektør A. Kjærgaard

60 Aar

Den 15. i denne Maaned fyldte Formanden for Amtsvejsinspektørforeningen, Frederiksborg Amts Vejsinspektør A. Kjærgaard 60 Aar. Det vilde være unaturligt, om der ikke ogsaa fra de Motorkørendes Side fremkom en Hilsen og en Lykønskning i denne Anledning.

Amtsvejsinspektør Kjærgaard, som har tilhørt Vejvæsenet siden 1903 og som siden 1908 har været Chef for Vejvæsenet i Frederiksborg Amt — hvor han tillige varetager Embedet som Bygningsinspektør — har gjort hele Vejbyggeriets Udvikling med og paa en udsat Post. Det Omraade, der omfattes af hans Embede, er præget af at være en Millionbys Udflugtsomraade med en Trafik saa stor som kun enkelte andre Steder i Danmark. Det er her under Amtsvejsinspektør Kjærgaards Ledelse lykkedes at bygge og vedligeholde et Vejnet som i det store og hele, indenfor de økonomiske Muligheders Grænser, har tjent baade Amtets egne og den nærliggende Storbys Interesser paa god og forsvarlig Maade. De yderliggaaende moderne Retninger indenfor Vejvæsenet kan næppe regne Amtsvejsinspektør Kjærgaard til deres Proselytter. Han er hverken Autostradaernes eller »Rigsautobanernes« Forkæmper. Han har vistnok i højere Grad været af den Opfattelse, at hele Amtets Vejnet skulde være i forsvarlig Stand end enkelte Hovedfærdelsaarer omformes i det meget store Format.

Personligt en Mand af Kultur og Viden har det været en Fornøjelse at samarbejde med ham. Man kan vistnok sige, at han i en Periode, hvor Vejmillionerne syntes at rulle alt for let og ingen Opgaver forekom for store, har betegnet en sund og rigtig Konservatisme. Med vor Organisation har Samarbejdet altid været det bedste, og det er naturligt for os baade at hilse og takke en udmærket Mand, som ogsaa har været den danske Motorsag til Nytte.

P. Scheel

Præsident
i Forenede Danske Motorejere

Forenede Danske Motorejere og Indsamlingerne til Finland



Den startklare Værkstedsvogn undersøges af et interesseret Publikum.

Som det vil være vore Medlemmer bekendt, foretages for Tiden over hele Danmark Indsamlinger eller foranstaltet Hjelpeaktioner til Fordel for Finlands heroiske Kamp. »Forenede Danske Motorejere«s Styrelse har ment, at ogsaa vor Organisation burde yde et Bidrag til den Kamp, der fra alle Sider er blevet betegnet som hele Nordens.

Lederen af Værkstedsvognen, Lønborg Nielsen (i Redningskorpsets Uniform) og Medlemmer af Mandskabet.



Fra den højtidelige Overgivelse af Værkstedsvognen. Fra venstre: K.D.A.K.s Næstformand, Højesteretssagfører Poul Jacobsen, den finske Minister og Finlands Generalkonsul.

Da vort Selskabs Styrelse erfarede, at Kongelig Dansk Automobilklub havde besluttet at tilvejebringe en Sum, stor nok til Udsendelse af en saakaldt Servicevogn, der skal gøre Tjeneste ved Udførelse af Reparationer paa Automobile, som anvendes i Finlands Forsvar, var det naturligt, at Styrelsen tilbød, at ogsaa vor Organisation skulde bidrage til dette Formaal, og det vedtoges at tegne et Bidrag paa Et Tusinde Kroner. Vi er overbevist om, at Medlemmerne vil finde, at der her er handlet rigtigt og i den Aand, som opfylder den danske Nation.

Den omtalte Ekspedition til Finland er allerede afgaaet, og ved Afrejsen var F.D.M. repræsenteret ved Apoteker Scheel og Ingeniør Wittig.

Vægtafgiftens Betalingsregler maa ændres -

Kvartalsvis Forudbetaling og Ret til Refusion i Tilfælde af Motorkørsdens Standsning.

Det erhvervsøkonomiske Raad har indstillet til Handelsministeriet at den nuværende Benzinordning forlænges for 2 Maaneder d. v. s. for Marts og April. Hvor uheldig denne Ordning end er og hele Tiden har været, er det vel ogsaa forstaaeligt, at Det erhvervsøkonomiske Raad viger tilbage for at frafalde den eller at søge den reformeret netop i Øjeblikket under den særligt mistroiske aktuelle Tilførselssituation. Hvad man nu end vil mene herom, saa er det givne ihvertfald, at Danmarks Motorkørende kommer til at arbejde med Benzinordningen med alle dens iøjnefaldende administrative Skavanker endnu i 2 Maaneder. Men inden denne Periode udløber, har et nyt og meget forcerende Spørgsmaal rejst sig for de Motorkørende, thi pr. 31. Marts udløber som bekendt den gældende Afgiftsperiode for Motorkørertøjerne.

Ifølge Afgiftslovens § 4 Stk. 1 a skal Vægtafgiften betales forud for hele Finansaaret. Til 1. April 1940 staar Motorejerne overfor det Problem, om de vil lade deres Vogne afmelde, eller om de vil betale Motorskatten indtil 31. Marts 1941, skønt de til den Tid kun har Sikkerhed for, at de kan faa Benzin til endnu en Maanedes Kørsel. Restriktionerne har tilmed paa Forhaand stærkt beskaaret Kørselsmulighederne i denne ene Maaned og den ekstraordinære Benzinafgift har voldsomt fordyret Kørslen, idet de samlede Benzin-Afgifter er steget fra 13 til 23 Øre pr. Liter. Endvidere har de Motorkørende i Erindring fra Kørselsforbudet for visse Kategorier i Maanederne September til November 1939, at de risikerer helt at miste Retten til at udnytte den »Køretilladelse«, som de pr. 1. April skal forudbetale for det kommende Aar.

Fra tidligere Rigsdagsforhandling om Sagen ved Offentligheden, at Finansminister Buhl egentlig

ikke finder det ubilligt, at Motorskatten skal erlægges paa denne Maade. Han sammenligner Vægtafgiften med de personlige Skatter og hævder, at den »Køretilladelse«, der købes ved Forudbetaling af Motorskatten, er at jævnføre med den »Opholdstilladelse«, som han mener, at Skatteyderen erhverver sig ved at betale sin personlige Skat, der jo ganske vist ikke skal erlægges forud for hele Aaret, men som vedkommende Skatteyder dog er skyldig, selvom han ikke benytter sig af »Opholdstilladelsen« f. Eks. fordi han lægger sig til at dø allerede den 1. April. Rent bortset fra, at der er mange svage Punkter i denne finansministerielle Analogi, vil Hr. Buhl dog sikkert selv indrømme, at den overhovedet kun kan bruges under nogenlunde normale Forhold, og at den f. Eks. er uanvendelig paa den Situation, som i Øjeblikket foreligger for de Motorkørende. Hvis der paa den Dag, da »Køretilladelsen« skal erhverves, maaske kun er Udsigt til, at den kan udnyttes i en Maaned, vil det være en temmelig uforstandig Handel alligevel at betale dens fulde Pris for 12 Maaneder, en Pris som jo ingenlunde er ringe, men for den enkelte beløber sig til flere Hundrede Kroner. Da det store Flertal af danske Motorkørende er Folk med meget beskedne Indtægter, maa det under alle Omstændigheder forudses, at overordentlig mange af dem vil undslaa sig for at foretage dette dyre Køb af Katte i Sækken. Hverken Finansminister Buhl eller den øvrige Statsledelse kan imidlertid ønske at fremkalde en Masseafmelding af Motorkørertøjerne. Paa et Tidspunkt, hvor Arbejdsløsheden allerede er forfærdende, vil den Forøgelse af de arbejdsledige Skarer, som socialt vilde blive Følgen, være højst ubehagelig. Under Forhold, da det — helt bortset fra den øjeblikkelige Issituation — vitterligt kniber stærkt for Jernbanerne

at afvikle Trafikken paa en blot nogenlunde tilfredsstillende Maade, vilde en yderligere voldsom Lammelse af Motortrafikken ogsaa trafikalt betyde en meget alvorlig Ulempe, højst generende for det almindelige Publikum og til Skade for et Erhvervsliv, som i Forvejen har fuldt op af Vanskeligheder at kæmpe med. Endelig maatte Resultatet blive et særdeles stort Indtægtstab baade for Staten og for Kommunerne, et Perspektiv, som netop en Finansminister sikkert ikke kan finde opmuntrende.

Som Stillingen nu ligger, bør der ubetinget foretages en Ændring i Afgiftsloven, saaledes at Motorskatten skal erlægges ikke helaarsvis, men blot kvartalsvis forud. Saa haardt ramt, som et meget stort Antal af de Motorkørende allerede er af de gennemførte Restriktioner og Fordyrelser, maa den nævnte Lempelse i Skattebetalings-Reglerne siges at være et simpelt Billighedskrav, som Staten ikke kan afvise overfor betrængte Borgere. Men det er altsaa tillige en almindelig Samfunds-Interesse og en velforstaaet Statsinteresse at opfylde det. Landets Motorkørende maa være berettiget til at vente, at Finansminister Buhl og Rigsdagen vil anerkende dette Synspunkt.

Det er dog ikke tilstrækkeligt at foretage den foreslaaede Ændring i Reglerne for Afgiftens Betaling. Der bør tillige i Loven fastsættes en ubetinget Refusions-Ret for erlagt Afgift, saafremt en Standsning af Motorkørslen forordnes indenfor en Afgiftsperiode. Kun herved kan der gives de Motorkørende en rimelig Sikkerhed for, at de bærer sig forsvarligt ad, hvis de pr. 1. April køber sig en ny »Køretilladelse« ved at betale Vægtafgiften, og kun herved faar paa sin Side det Offentlige Sandsynlighed for, at dette virkelig vil ske i et Omfang, som ogsaa svarer til det Offentliges egne velforstaaede Interesser.



Paris er Paris — nu som altid.

I PARIS, i Paris...

Nu er det Slut. Nu kan vi sende vore Carnets tilbage, lade Udlandskørekortet synke ned i Bordskuffens dybeste Hjørne. Krigens Porte er gaaet i med et uimodstaaeligt Tryk. Vi er afskaaret »til Hjul« fra alt andet Udland end Skandinavien, som ikke er Udland, og som bliver det mindre og mindre.

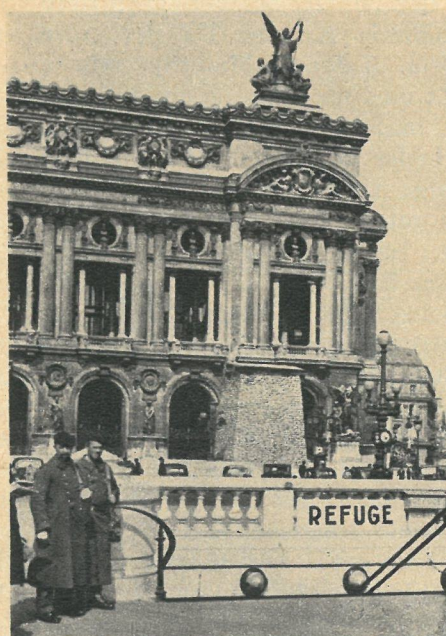
Danmarks hjulmæssige, Automobilhjulmæssige Samkvem med Udlandet er ophørt. Det er sket lidt efter lidt. I September var det meget vanskeligt at bile udenlands, i Oktober næsten umuligt. Endnu i November og December kunde man med store Kraftanstrengelser og diverse hornede Morbrødres Hjælp slaa sig Vej igennem.

Men ikke mere. I Tyskland maa den Fremmede, der overhovedet er saa lykkelig, og saa energisk tillige, at han i det hele taget opnaar Indrejsetilladelse, paa Forhaand angive sin Rejsevej, allerhelst med Flyvemaskine, ellers med Tog og, hvor det ikke kan være andet, med Rutebil.

Men Kørsel med private Biler er Udlændinge forbudt. Tyskerne er blevet grebet af den samme Spionrædsel, der har præget Frankrig og England under Krigen. Saa meget pudsiger virker det at se, at Tyskland endnu hist og her reklamerer kraftigt for at faa Folk ned til Kursteder og Vin-

Af „TRAFIC“

Paris er trods alt endnu Bilernes By. Her fortælles lidt om, hvordan der ser ud i Krigens Paris.



Sandsække skærmer Carpeux' berømte Gruppe »Dansen« foran Operaen. I Forgrunden Nedgangen til et bombesikkert Rum.

tersportspladser. Det kunde ske, at Sneen smelter, inden man kommer frem til Maalet.

Egentlig hænger Danmarks Udenrigsforbindelse rent turistmæssigt i en eneste Traad. I Luftforbindelsen til Amsterdam. København og Amsterdam er blevet Nabobyer. Der gaar tre eller fire Maskiner hver Dag i begge Retninger, og de plejer at være fulde. Der er jo Mennesker, der ikke kan lade sig indespærre. Mennesker, som nødvendigvis maa ud i Verden, og som alt-saa kan benytte dette Springbrædt bort fra det lille Time for Time mere isolerede Land, vi bor i.

Selv har jeg to Gange under Krigen faaet min Vogn gennem Tyskland, til Frankrig; da jeg tredie Gang bad Tyskerne om Lov til denne Gennemfart, saa man paa mig, som om jeg direkte havde foreslaaet et nyt München-Attentat.

Ideen var ikke velset. Det Smil, hvormed man første Gang havde erklæret, at vi, Tyskerne og jeg, indbyrdes, jo ikke var i Krig, det var siden forsvundet. Der foreligger dog ingen Krigserklæring mellem os, saa maaske er det alligevel Franskmandene og ikke mig, de i Mellemtiden har faaet noget imod.

I det mindste maatte jeg flyve denne Gang — og derfor kom jeg til Bilernes

Hovedstad, til Paris, uden Bil. Med et Tog, der tilmed var saa ondsksfuldt at indfinde sig i Paris paa et efter nugældende fransk Tidsregning højst ukristeligt Tidspunkt. Klokken halv tolv om Aftenen, hvor det dog ellers hører til god Tone i Paris at være i Seng.

Ja. Det gør det altsaa!

Klokken elleve bliver man blidt, men energisk, sat ud paa Fortovet fra ethvert Forlystelses- eller Ernæringssted. Hvilket man finder sig i med et godt nationalt Sindelag. Man styrter til den nærmeste Metro.

Eller man begynder Jagten paa en Taxi. Jagten paa en Taxi i Paris vil forekomme alle Paris-Elskere og Paris-Farere et af Krigens store eventyrlige Paradoxer. Men Jagten paa en Taxi i Paris er blevet en daglig tilbagevendende Begivenhed. Egentlig gaar den ind hver Dag ved 17—18 Tiden, og saa er det Jagttid hele Natten, hvis man er saa uheldig at være ude.

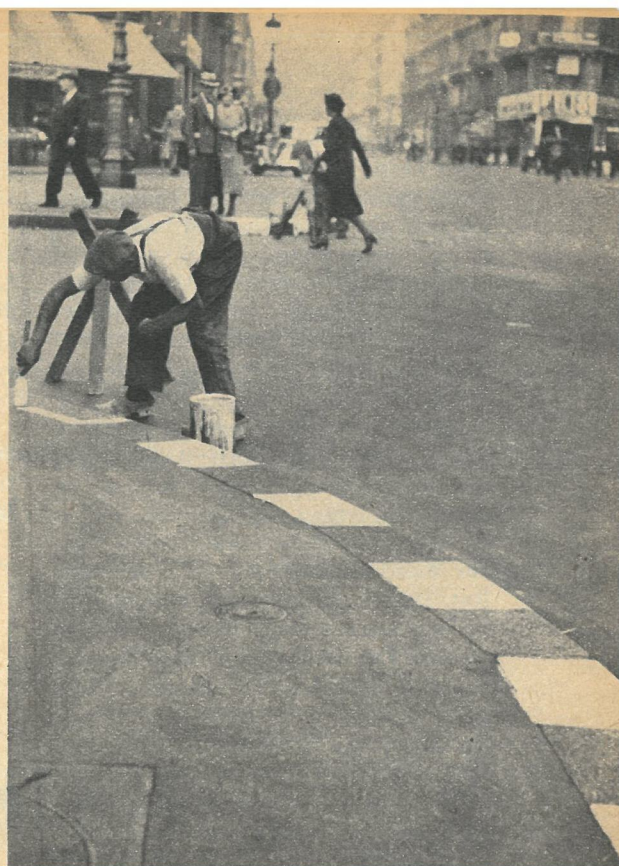
Fredstid, der her er kommet helt trekantet ind.

De Timer, Taxivognmændene helst vil udnytte, er ret faatallige, og i den Tid kører de alle. Længere end ti Timer maa de ikke være uden Vogn.

Derfor kan man nu gaa midt ned ad Boulevardernes Kørebane en halv Time og fløjte og raabe Drosker an uden at faa noget Udbytte. Min første halve Time i Paris gik akkurat paa denne Maade.

Saa sluttede jeg mig til den Del af Trafikken, der er mest karakteristisk for Paris i Øjeblikket, allermest karakteristisk, de gaaende Byldters Trafik. De gaaende Byldter er Soldaterne paa Permission. Soldaterlønninger vilde maaske ikke, selvom der fandtes Taxier, slaa til til at betale dem, saa billige de end forekommer sammenlignet med vore hjemlige, alpine Drosketakster. Men der er som sagt heller ingen Vogne.

Og Paris' Nat trafikeres derfor af



Om Dagen lægger man ikke meget Mærke til Mørklægningsforanstaltningerne —



↑ — men en Aften i Paris, og man ved, hvad Mørklægning vil sige.

Det er slet ikke saa underligt, som det kan lyde. Paris har skaaret Antallet af Taxivogne ned med godt en Trediedel. Det vilde i sig selv maaske ikke medføre nogen større Mangel. Ærlig talt har man jo i de senere Aar haft Indtryk af, at det netop var, hvad der tiltrængtes allermest. Der har man altsaa taget fejl.

Men hvad der virker langt stærkere er, at de Drosker, der kører endnu, ikke er ude mere end nogle forholdsvis faa Timer. Det er Arbejdstidsordningen, indført som en social Foranstaltning i

Champs Elysees under en Flyveralarm.



Byldterne, som vel ogsaa har vænnet sig fuldstændig til at gaa op i Byldterollen. Skistøvler har de paa allesammen, Skistøvler og Bunker af Uldtøj, Shawler af alle tænkelige Façoners viklet om Halsen, og paa Ryggen Sække, Kasser, Daaser og Gud ved hvad. En permissionerende Poilu ser ud som en Mand, der har bestemt sig til paa egen Haand at gaa over Store St. Bernhard ved Juletid.

Jeg gled ind i Byldternes Række med min egen Oppakning, og traskede ned ad Boulevard Rochechouart for at se at finde et Hotel frem i det dybe Mørke. Her, i Forstæderne er Mørket nemlig dybt.

Det er det slet ikke inde i Paris' centrale Dele. Tværtimod, den parisiske Mørklægning har antaget en virkelig parisisk Karakter. De Mennesker *kan* jo ikke lave noget, der ikke paa en eller anden overraskende Maade ender med en Skønhedsvirkning. Saadan ogsaa med det parisiske Mørke, bortset fra Forstæderne, hvor det endnu faar Lov at ruge.

Inde i Byen er det endt som et Clair-obscur af den mest fortryllende Virkning. Et blødt og blaat Halvlys af en mættet Stemning, der egentlig er ubeskrivelig. Som funkende Juveler dukker Færdselssignalerne op i den blaa Nat. De var dæmpet ned til ingenting i Krigens første Dage. Nu lyser de ugenert med al deres grønne, gule og røde Glans. En pragtfuld Virkning er der kommet ud af det. Og altsaa fransk til Hjertetoden. Den parisiske Mørklægning vil faa sine Malere.

Ved Dag er Bilernes By saa nogenlunde sig selv rent bilmæssigt. Men kun saa nogenlunde. Man vænner sig naturligvis hurtigt til at se alle Lytteglas malet blaa og til at se hver tiende eller tolvte Vogn malet i Camouflageklatter, fordi den har Ærinde i Armé-Zonen. Det har jeg i det mindste for længst vænnet mig til, selvom jeg hader at køre i Mørklægning, bortset fra den parisiske, der altsaa ikke er mørk.

Det varer alligevel ikke ret længe før man opdager, at der er noget galt. At Bilernes By trods alt fører Krig. Alle de bedste Vogne er blevet taget af Militæret ved den store Rekvisition, der fandt Sted ved Krigens Udbrud.

Selvfølgelig. Det manglede blot.

Men paa Boulevarderne betyder det, at en Bil-Dyrker maa undvære Synet af alt, hvad der hed Hyper- og Super- og den Slags ekstreme Variationer af Emnet Bil. Hyperne og Superne gør deres Pligt »quelque part en France«. Tilbage er de smaa Vogne og de, der egentlig kunde siges at have udtjent ogsaa deres civile Værnepligt.

Saadan ogsaa i Bilforretningernes Vinduer. Salget af nye Vogne dalede fra 1. September til Jul med to Trediedele. Salget af brugte Vogne med een Trediedel. Ganske interessante Tal. Brugtvognshandelen imødeser nu mod Foraarets Komme det Øjeblik, hvor den naar op paa normale Tal. Det bliver der selvsagt ikke Tale om for de nye Vognes Vedkommende.

Fabrikkerne kunde heller ikke slaa til, hvis det skulde have været Tilfældet. De store Fabrikker er med et mildt Ord »stillet om«.

Det er Lastbiler, Camionetter, Tractorer. Tanks, terrængaende Officers-

biler — eller slet og ret Flyvemaskiner, der vandrer ned ad Samlebaandenes aldrig stilnende Strøm. Og langs Samlebaandene staar Frankrigs Kvinder i hvide Buksedragter og bliver Mekanikere. Det har vist sig, at de Fingre, der ellers holdt paa Naal og Traad og forsynede Verden med *Chic*, er blevet aldeles uventet glimrende Flyvemekaniker-Fingre.

De store Bilbutikkers Udstillinger er derfor kun spredte Minder om, hvad fransk Bil-Kunst var naaet op til lige før Krigsudbrudet. Man *kan* endnu hist

og her finde en Vogn af den Slags, man drømmer om, naar man drømmer allerdejlignst. Men det meste man ser er brugte Vogne eller smaa Vogne. Biler, der herhjemme vilde koste omkring 6000 Kroner, og altsaa i Frankrig kan købes for omkring 2500, saadan er Prisforholdet stadig.

Det er tyndet ud i Bilernes Rækker, men jeg har ikke Indtryk af, at det i særlig Grad stammer fra Benzinvan-skeligheder.

Nu skal det jo nok mærkes paa Færdselens Intensitet, hvis en Tredie-

Fortælling næstsiste Side

Nye Sneskærme



De nye, halmflettede Sneskærme, der i Aar ses mange Steder i Landet.

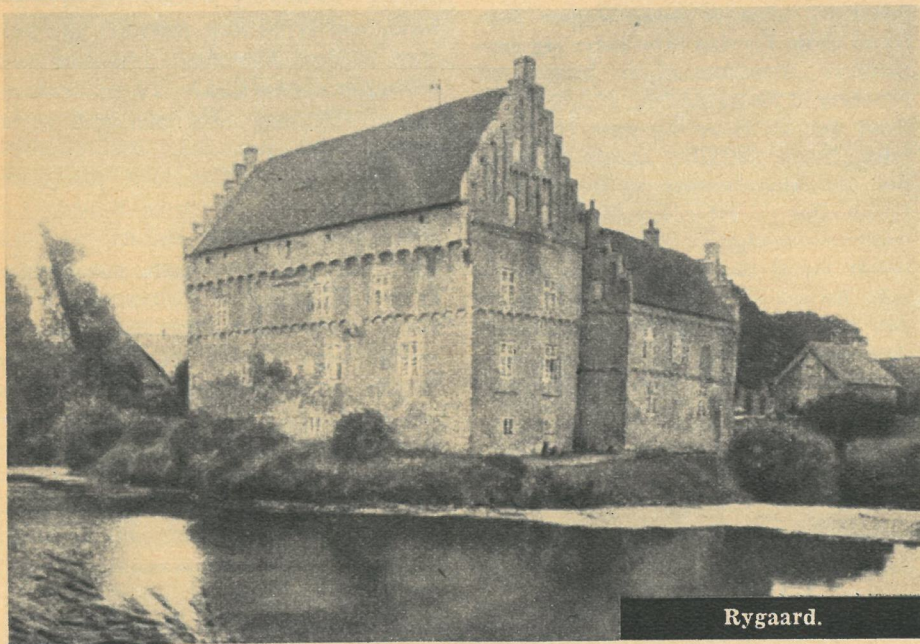


Her ses den, efter de hidtidige Erfaringer, særdeles effektive Skærm i Nærbillede.

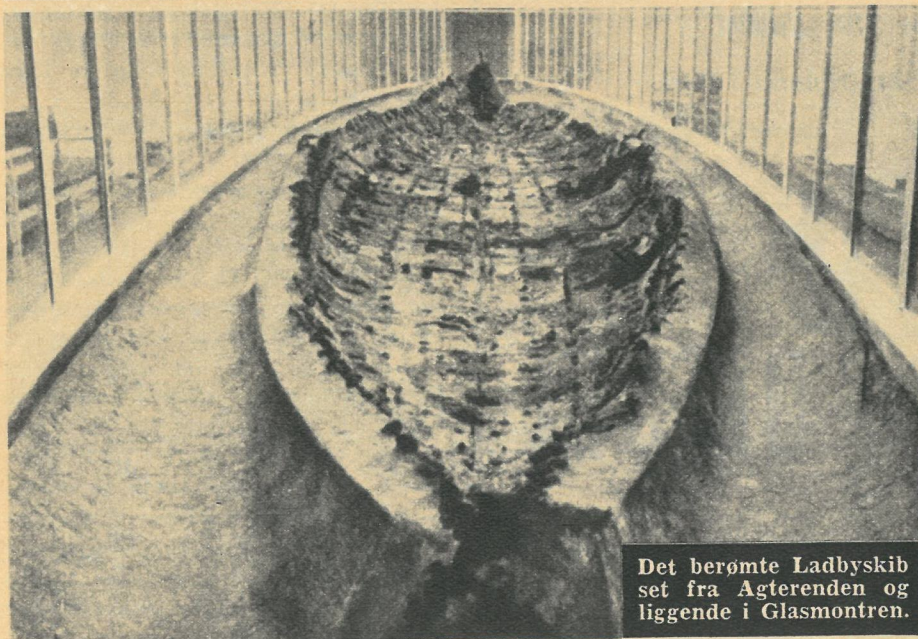
Østfyn —



Danehofslottet med
Borgtaarnet i Østfløjen.



Rygaard.



Det berømte Ladbysskib
set fra Agterenden og
liggende i Glasmontren.

Turistforeningen for Danmark har udsendt sin Aarbog for 1940 under Redaktion af Einar Boesgaard. Den omhandler denne Gang Østfyn, d. v. s. Egnen omkring Kerteminde og Nyborg. Bogen er inddelt i mange smaa Afsnit, der paa udmærket Maade anskueliggør Indholdet.

Den nylig afdøde Forfatter og Kunstmaler, Achton Friis, indleder med en begejstret Hyldest til Fyenshoved. Følgende Citat fra denne Artikel kunde godt have staaet som Forord til et Værk om Fyn som Helhed, eftersom det paa rammende Maade giver en Karakteristik af Øen:

»En Mængde Mennesker tror, de har et godt Kendskab til det fynske Landskab, blot fordi de har gjort Rejsen tværs over Øen fra Nyborg til Middelfart. Den ensartede Frodighed langs Jernbanen her eller langs Hovedvejen mener man er typisk, er Generalnævneren for alt, hvad der er fyensk. Hvilken Fejtagelse, hvilken Meningsløshed! Fyen har *alt* i Retning af Landskaber — fra det vældigt formede Kystland ved Lillebælts barske Nordkyst til »Sletten« flade Strækninger, fra Sydvestkystens aabne Lande ved den store, næsten vestjydskeprægede Helnæs-Halvø til Vissenbjergs storladne Højdedrag, fra de rige Herregaardsegne paa Syd- og Sydøstlandet til Hindsholms ørkenagtige Strækninger yderst ud i Kattegat. Hvad er mest fyensk af alt dette? Jeg ved det ikke. Men jeg ved, at dette Land ikke altsammen er H. C. Andersenske *Idyller*.«

Det mest slaaende Eksempel herpaa er vel netop Fyenshoved, den yderste Spids af den mærkelige Halvø, Hindsholm med de mange Oldtidsminder. Dette barske Stykke Land med sit Virvar af Halvøer, Øer og Vige og med sine bratte, vejrbidte Skrænter, fremmaner Sagnet om Fyenshovedmanden, den sorte Rytter, der paa sin ottefodede Ganger spreder Skræk og Ulykke omkring sig, naar han i stormfulde Nætter jager gennem de mørke Landsbyer.

Af Bogens righoldige og afvekslende Stof er der særlig Grund til at fremhæve Apoteker Helweg Mikkelsen's interessante Skildring af Ladbysskibet, der indeholder en detaljeret Redegørelse for, hvorledes det opdagedes og udgraves, og Skoledirektør Johannes Høirup's historiske Nyborg-Artikler om Nyborg i Danehofstiden, Grevefejden og Svenskekrigen, Spaniolerne i Nyborg 1808, den optiske Telegraf og Træk af Storebæltsoverfartens Historie. Den sidste har, som Vinteren har formet sig, faaet en uventet Aktualitet, og Meddelelserne om Isbaadstransportens Besværligheder i fjerne Isvintre vil blive læst med Forstaaelse og Sympati.

Museumsdirektør Otto Andrup og Adjunkt Aage Blomberg har givet en detaljeret og fængslende Skildring af Østfyns Slotte, Borge og Herresæder.

Bogen er trykt hos Egmont H. Petersen og er rigt illustreret. Den udsendes i et Antal af 26.000 Eksemplarer til Medlemmerne af Turistforeningen for Danmark.

K. S.

Benzinrationeringen og Motorafgiften

Vi har modtaget:

Vi nærmer os den 1. April, hvor vi skal betale Motorskatten, og undertegnede finder, det vilde være paa sin Plads, om F. D. M., i Samarbejde med de øvrige Motororganisationer, kunde rette en Forespørgsel til rette Vedkommende, hvorledes det vil stille sig med Benzinrationerne i det nye Skatteaar, saaledes at vi ikke, naar Skatten er betalt, staar overfor den Overraskelse, at der ikke er mere Benzin at faa. Vore Vogne har en Egenvægt af 900 kg, og følgelig betaler vi Kr. 90.— aarlig i direkte Motorskat. Med den Benzinration, der i Øjeblikket er tildelt os, nemlig 75 Liter pr. Maaned = 900 Liter aarlig, udgør ovennævnte Motorskat, Kr. 90.—, nøjagtig 10 Øre pr. tildelt Liter Benzin. Dette kan være galt nok, men lader sig dog gennemføre i en Krisetid som denne, hvor vi alle paa en eller anden Maade maa bære ekstra Byrder, men i Tilfælde af en yderligere Nedskæring i Benzintildelingerne, som i de sidste Dage har været nævnt i Dagspressen, vil dette betyde, at den i hvert Fald for os mister sin praktiske Betydning, da vi netop nu, ved at lade Vognen staa i 2 Maaneder, kan sammenspare saa

megen Benzin, at vi i den 3. Maaned kan foretage en Forretningsrejse. Vort Forslag m. H. t. Motorskatten er derfor, at denne bliver paalignet Benzinmærkerne i ovennævnte Forhold 10 Øre pr. Liter, for alle, der før 1. December 1939 havde Brugstilladelse, og 30 Øre pr. Liter for alle »Privatkørere«. Gennem denne Ordning forhindres enhver Uretfærdighed i Forbindelse med Motorskatten, idet det bliver de, der kører, der kommer til at betale, og samtidig slap man for al den Ulejlighed og Udgift det vil medføre, naar sikkert mange Motorkørere den 1. April vil afmelde deres Vogne. Saa fremt dette Forslag ikke lader sig gennemføre, foreslaar vi en kvartalsvis Betaling af Motorskatten, i Lighed med hvad der nu lader sig gøre for Lastbiler. Denne Betaling kunde passende ske ved Afhentningen af Benzinmærkerne. Det vil efter vor Mening være højst uretfærdigt at kræve Vægtafgift betalt forud for et Aar, naar Staten ikke fortsat kan garantere Benzin til den nødvendige og for mange eksistensvigtige Kørsel, men maaske tværtimod, naar Skatten var betalt, igen tilbød Kørsel med Motorvogne.

Medl. Nr. 25592. Medl. Nr. 4584.

Glimt

Som
Situationen
er...

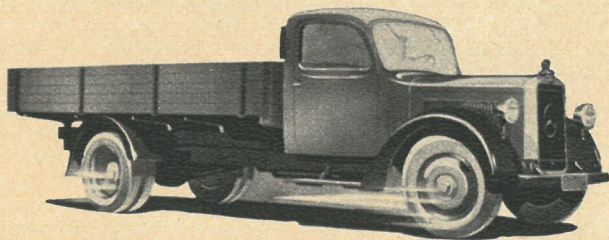
alle Vegne fra -

En københavnsk Forretningsmand Eforbavsede sine Venner ved at komme kørende til et Jagtselskab i sin flotte Privatbil. Man spurgte, hvordan det gik til, at han havde Brugstilladelse. »Det har jeg heller ikke,« svarede han, »men da Restriktionerne kom, syntes jeg, det var Synd, at min Privatchauffør skulde blive arbejdsløs. Saa skaffede jeg ham Borgerskab som Lillebilchauffør, og min Vogn er fra nu af teknisk set en Lillebil!« — Akrobat — oh! . . . Dronning Wilhelmina af Holland, som er 60 Aar, foregaar sit Folk med et godt Eksempel, idet hun har anskaffet sig en Cykle. Til en Journalist udtalte hun: »Jeg skal nok vogte mig for at komme ind i Byfærdslen!« . . . Sir Malcolm Campbell, som flere Gange har haft Verdensrekorden for Hastighed med Bil, meldte sig, saa snart Krigen var udbrudt, paa Motorcykle i Whitehall til Luftværns-Tjeneste . . . Englænderne har sat Bilisterne mange graa Haar i Hovedet ved en Række stadig skiftende Bestemmelser om Mørkelægning af Biler. De nyeste Bestemmelser gaar ud paa, at der endog skal klistres sort Papir over det meste af de røde Afviservinger . . . I Londons Gader ser man nu mange Biler, der gaar ved Gas, vel at mærke, almindelig Lysgas. Gassen medføres i en stor Sæk eller Ballon, der ligger oven paa Taget . . . Kalundborg Bryggeri har pr. Annonce dementeret et Rygte om, at Firmaets Varecykler skulde have Hjælpemotor indlagt under Ladet . . . Det tyske Filmsselskab UFA fortæller, at man planlægger en Film om den irske Frihedsbevægelse samt en anden, »Rumskib Nummer 18«, der dels skal behandle et Fremtidens Trafikproblem, dels Tysklands Stræben efter Uafhængighed af Verdens-Raastofmarkedet . . . I England har man brugt saa mange Sandsække til Beskyttelse af Bygninger, at Forraadet af Sække har været ved at slippe op. Væverier, som før har fremstillet Stoffer til Lingerivarer, væver nu kun Sækkelærred. En Garagejer uden for London har fundet en Erstatning for Sandsække — i Form af gamle Bilringe, stablet oven paa hverandre og fyldt op med Sand indvendig.

Sæt Driftsudgifterne ned til det halve -

køb Mercedes-Benz DIESEL Last- eller Rutebil —

eller monter Mercedes-Benz DIESEL-Motorer i Deres:



FRAGTBIL
RUTEBIL
LASTVOGN

MERCEDES-BENZ DIESEL

gaar som en Benzin-Motor!!

SVEN CANING

Kr. Bernikowsgeade 2
Central 9466

Afskærmning

af indbyggede Lygter under Mørklægning

Som det vil være fremgaaet af tidligere Behandling af Spørgsmaalet om Afskærmning af Automobillygter, er Sagen ikke saa vanskelig for saa vidt angaar fritsiddende Lygtehuse. Værre stiller det sig ved de moderne, indbyggede Lygter. Ved saadanne kan man jo ikke uden videre trække en Hætte over. Københavns Politi har selvfølge-

krave, som ved Hjælp af gummerede Baand fastklæbes til Skærmen. Se Billede 2. — Ved Paasætning kræves der altsaa af Værktøj kun en Skruetrækker.

Paa Billede 3 ses en Vogn, hvis ene Forlygte er afskærmet, den anden ikke.

Indbyggede Baglygter afskærmes med en lille Gummihætte, som tilklippes og klæbes over Lygteglasset med Klæbebaand, saa der kun er rødt Lys synligt gennem fire smaa Huller.

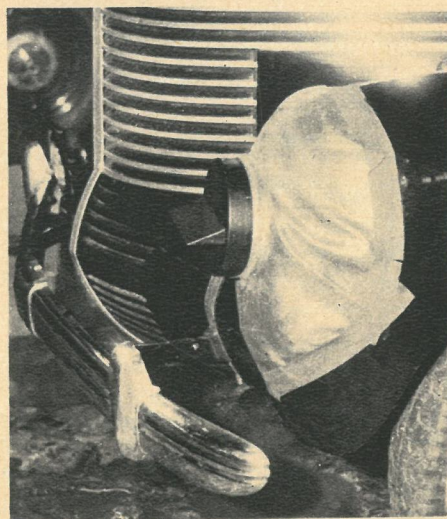
Politiet i Stockholm benytter forresten en »Snabb-Metode«, som skal være effektiv nok, samtidig med at den er rart billigt. — Almindelig Kørnøg røres op med Fernis. Et Stykke Isolérbaand af gængs Bredde, ca. 11 mm, klippes af i Længde ca. 30 mm og klæbes paa Frontglasset i Underkanten af Kærnestraalerne. Frontglasset overmales med den sorte Maling; hvis Lyg-



De fire Møtrikker med isatte Skruer skæmmer egentlig ikke Skærmen.

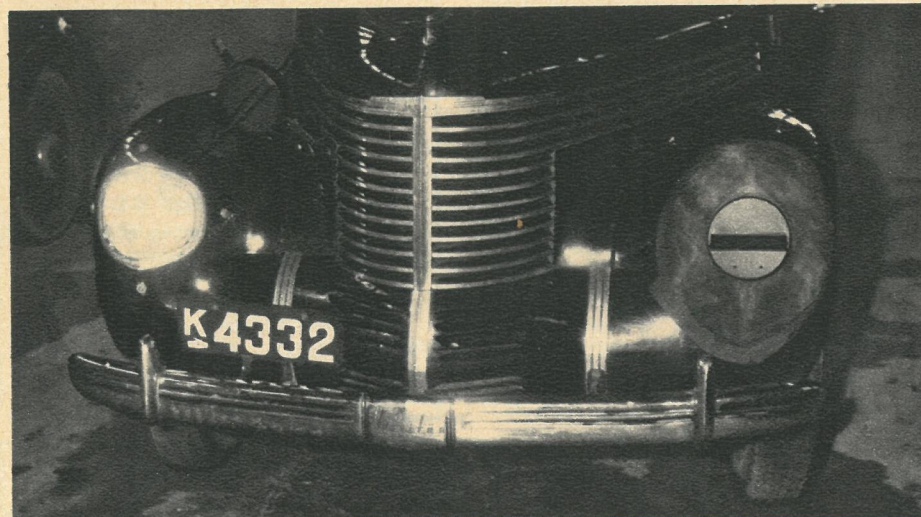
lig løst Problemet, og ved elskværdig Imødekommenhed fra Færdselsafdelingens og Luftværnskontorets Side har vi haft Lejlighed til at bese den Afskærmningsanordning, man er blevet staaende ved.

Overbetjent Hjortstrøm forklarede os, at naar Vognen har indbyggede Lygter, kan det vanskeligt undgaas at gøre nogle smaa operative Indgreb i Skærmen. Som det ses af Billede 1 skal der indfældes fire Møtrikker i Skærmen, saaledes at en Blikhætte med fire lange Ben kan fastskrues til den. Blikhætten bærer en Gummi-



Skærmen paasat. Gummikravens Paaklæbning er det eneste, der kræver nogen Omhu.

Herunder ser vi Forskellen paa en afskærmet og en ikke-afskærmet Forlygte.



ten herunder holdes tændt, tørrer Malingen hurtigt, saa man næsten med det samme kan male anden Gang. Naar man derefter fjerner Isolérbaandet, giver Lygten en tilpas Mørklægningskegle. Paa tilsvarende Maade kan Baglygten behandles. Efter endt Mørklægning skal Malingen uden Vanskelighed

Fortsettles næstsiste Side

Helcirkel Slidbaner



med
Sne-
og
Terræn-
Mønster

Fabrikeres til alle Rutebil-, Last- og Personvogne fra Stør. 450x17 til 750x208B

Hurtig Ekspedition

C. C. CHRISTENSEN

Vestre Boulevard 48, København V.
Central 10.538 BYen 3348

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/s

Salgskontor: C. 15625

Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25

Værksteder og Reservedele:

Lyngbyvej 165-167. C. 5115

Enghavevej 76. C. 14947. Eva 3346

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

Studiestræde 48. — Telefon Byen 8344

SPEJLGLAS

med og uden Facet for Automobiler

NUMERGLAS

og BUEDE GLAS leveres

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

LADEGAARD & CO. A/s

Telf. 34 - Odder - Telf. 215

Bliver De skaldet eller graa!

Brug



Faas

**FRISØRER, PARFUMERIER,
SCHOUS- OG TATOLS UDSALG**

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Sjælland

Præsto

Carl Andersen
Adelsgade 20 Telefon 280
Autoriseret General Motors Forhandler. 1. Kl.
stort Reparationsværksted. Stort Lager af
gangbare Reservedele.

Ringsted

Jyllandsgade 11
Tlf. 167

A/s W. Heiber & Co.
OPEL - OLDSMOBILE - BLITZ
Nymod. Reparationsværkst. - Orig. General
Motors Reservedele - Stor Gaardsplads
Vasketal - Smørestation - Shell Service

Ringsted

Ringsted Motor Co. A/S

 Autoriseret Forhandler
og Reparatør.
Byens førende Værksted
Telefon 8. (2 Linier)

Vordingborg Tlf. 343

H. P. Hansen A/S
Autoriseret Chevrolet og Bedford Forhandler
Moderne Reparationsværksted
og Vulkaniseringsanstalt
Benzin - Olie - Gummi

Jylland

Aarhus

V. Frandsens Eftf.
KAROSSEFABRIK
HANSEN & PEDERSEN
Tlf. 1096 - Nørreport 22 - Tlf. 6829

Herning

1/2 HERNING MOTORCOMPAGNI

Telf. 642 - 643

Horsens

Garagekompagniet

Autoriseret Opel - Blitz Forhandler
Levysgade 8 - Telefon 2600
1ste Kl.s Automobilværksted

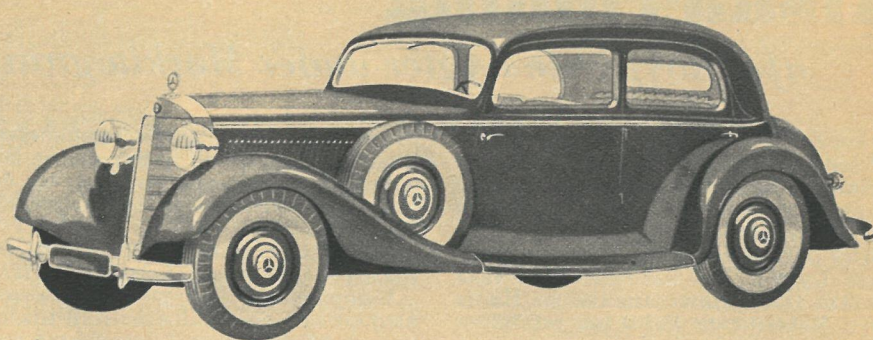
Vejle

Chr. Moos
AUTOHANDEL & SPECIALVÆRKSTED
Vejle - Tlf. 289
Direkte ved Hovedvej Nr. 1
Kolding - Eshjerg

Vejle

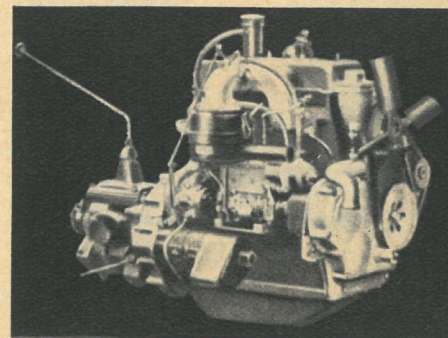
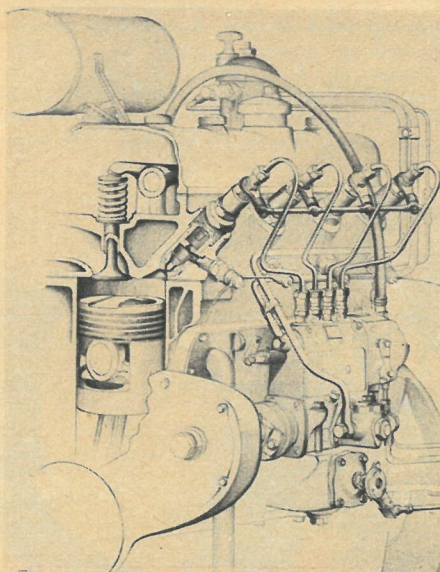
Telf. 1100 (2 Lin.)
MALTE VESTERGAARD & CO. A/S
OPEL - PONTIAC - BUICK - BLITZ
Originale Reservedele
Tilbehør - Gummi - Benzin - Olie
1. Kl.s Reparationsværksted
Moderne Service Station

Er Deres Bremses i Orden?



Diesel-Personvogne

Foroven: Mercedes-Benz, Type 260-D.



Herover: 1,9 Liters 4-cylindret Diesel-
motor i Hanomag-Limousine.

Til venstre: Mercedes-Benz Dieselmotor
til Personvogne.

Baade før og efter vor Omtale i »Mo-
tor« Nr. 5/1940 af Dieselmotorer i
Personvogne har der fra Medlemmers
Side været vist dette Spørgsmaal In-
teresse, og vi har derfor undersøgt,
hvilke Muligheder der i Øjeblikket er
her i Landet for at faa leveret Person-
vogne med Dieselmotor.

Firmaet Bohnstedt Petersen A/S, Kø-
benhavn Ø, meddeler os, at det kan
levere en 35 Hestes Hanomag-Limou-
sine med en 4-cylindret Dieselmotor,
som ses paa hosstaaende Billede. Af
de foreliggende Data for denne Vogn
nævner vi, at Brændstofforbruget an-
gives til 6,8 Liter Dieselolie pr. 100
km, at der er fire Gear fremad, udskif-
telige Cylinderforinger og 5 Hoved-
lejer paa Krumtapakslen.

Autoropa A/S, København, leverer
Mercedes-Benz, Type 260-D, med en
45 Hestes Dieselmotor, Cylindervolu-
men 2½ Liter. Ogsaa denne Vogn har
fire Cylindre og fire Fremad-Gear.
Brændstofforbruget opgives til 9,5 Li-
ter paa 100 km.

Bj.

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Fyn

Odense

OPEL

AUTOGAARDEN
V. Holm Jensen
Autoriseret General Motors Forhandler
Stort moderne Værksted
Vesterbro 41-45 Telefon 999

Odense

Fehre & Co. FORD
SALG &
SERVICE
Filialer i: Assens, Ringe, Kerteminde, Faaborg

Odense

Skandinavisk Motor Co.,
Telf. 3546 • SERVICE
Hudson, Terraplane, De Soto, Plymouth, Dodge
Singer, Mercedes, Wanderer, D.K.W., B.M.W.

**BILER
UDEN FØRER**

CENTRAL 3007 Krog's Hjørne Gyldenløves-
gade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

I Paris, i Paris ...

Fortsat fra Side 80

del af Byens Mandfolk er kaldt ud i »la Ligne«. Det er i sig selv Forklaring nok.

Benzinmangel har Frankrig ikke. Enhver kan faa tildelt Benzinkort, og egentlig ganske efter eget Ønske. Man skal meddele, hvor meget man vil have, opgive det paa Grundlag af, hvad man brugte sidste Aar.

Til at begynde med var der temmelig mange, der ikke kunde huske helt nøjagtigt, og derfor opgav for meget.

Det er de blevet kede af allerede, for der fulgte en Slags Forpligtelse med til at købe den Mængde, man havde bedt om. Ikke paa anden Maade ganske vist, end at hvis der blev for stor Forskel paa den opgivne Mængde, og den man havde købt, saa fik næste Tildeling et kraftigt Tryk nedad. Saadan er der saa mange Maader at regulere Benzinkøb paa.

Bilernes By er saaledes stadig Bilerne. Det er stadig lige vanskeligt at komme helskindet til Fods fra den ene Side af Champs Elysées til den anden. Og der bliver stadig hylende og tuden-de Knuder i Trafikken foran Madeleine. Bussernes Antal er ved at naa op paa det normale, efter at de ogsaa en kort Overgang blev rekvireret — til Transport af Ammunition, som man ganske simpelt smed ind gennem Vinduerne, da det skulde gaa allerstærkest. Det tog nogen Tid at faa sat Ruder i igen i Paris' 2—3000 Busser, men nu ser de ud som altid. Færdselsbetjentene fik en fin Julegave i Aar: Hvide Kapper. Det er jo det bedaarende ved Paris, at saadan en lille Ting virker som en Begivenhed. Paa Publikum. Pariseren er jo ikke bare Borger i Verdens Hovedstad, men sandelig ogsaa af Hertet provinsiel i al sin Menneskelighed. Der var Opløb omkring Betjentene den første Morgen, da de endnu stod der med hvide Kapper efter Nattens Arbejde.

Hvad der har bidraget svært til at sætte Trafikkens Tal op i Retning af det normale, er naturligvis ogsaa at de evakuerede er vendt tilbage — der var tomt paa Paris' Gader i Krigens første Uger. Nu, da det viste sig, at Luften ikke til daglig fyldtes med Bomber, er Folk kommet hjem igen. Kommet hjem fra Provinsen med deres Habengut i høje Læs paa Taget. Maaske maa

de en Dag forsvinde igen. Det er de godt nok klare over. Men Paris haaber. Haaber og kæmper en stille Kamp for at stille alting paa Plads og gøre Livet normalt. Paa Trods af Krigens. Det er ikke Paris alene, der kæmper denne Kamp, men Paris er et af de Steder, hvor det er ved at lykkes. Jeg skal i et Par følgende Artikler fortælle lidt om, hvordan det gaar til andre Steder, hvor denne Kamp kæmpes.

»Trafic«.

Afskærmning af indbyggede Lygter under Mørklægning

Fortsat fra Side 83

kunne fjernes ved Afvaskning i Forbindelse med Skrabning hist og her.

Hvad enten den ene eller den anden Afskærmningsmaade anvendes, maa vi imidlertid med al mulig Styrke understrege, at Faren for Trafikulykker under Mørklægning er uhyggelig stor; herom vidner mer eller mindre aabne Antydninger fra engelsk og tysk Side kun altfor tydeligt. Vi henstiller derfor indstændigt til alle Arter af Trafikanter under de kommende Mørklægningsøvelser at udvise den yderste Forsigtighed.

Bj.

Haandgas igen?

I Amerika har man lanceret en Haandgasaccelerator paa en ny Maade. Denne Anordning bestaar af en Kombination af Gearstangen med Haandgasgivning ved Hjælp af Knoppen paa Gearstangen — paa en saadan Maade, at Gasacceleratoren slet ikke paavirkes ved Gearstangens Betjening eller omvendt.

Tanken forekommer ikke umiddelbart tiltalende, men det maa indrømmes, at man genvinder de Fordele, Ford's T-Model havde: Højre Fod kan holdes parat paa Bremsepedalen til Opbremsning med korteste Frist, og Føreren faar større Bevægelsesfrihed og er ikke udsat for Træthed eller Krampe i højre Fod. Selv om Systemet ikke danner noget afgørende Brud med Standard-Gearet, maa det dog befrygtes, at Indførelse deraf vil give fornyet Anledning til Trafikulykker paa Grund af Fejlbetjening i kritiske Situationer, naar Motorførere skifter mellem de to Systemer. — Vi maa paany hævde som et Hovedsynspunkt, at man ofte maa foretrække for Ensartetheds Skyld at give Afkald paa mindre Forbedringer.

Bj.

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 15. Jan. 1940.

Afgang fra Faaborg:

945 1400 1705 2010

Afg. fra Mommark:

745 1220 1535 1840

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.

KALVEHAVE-KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ulsund).

FARTPLAN Fra 20. Septbr. 1939

615 745 900 1000 1110 1200 1300 1400
1430 1600 1630 1700 1800 1845 1940
2030 2130* 2200 2345* 015 130 200**

*) sejler kun Son- og Helligd.

**) sejler kun Natten efter Son- og Helligd.

Amtsraadet forbeholder sig Ret til Ændringer i Fartplanen.

Alle Ture fra Kalvehave og straks tilbage. — Ekstratur om Natten skal bestilles inden Kl. 23⁰⁰, dog kan mod forhøjet Betaling Ekstratur om Natten til enhver Tid bestilles ved Opringning til Færgesøren i Kalvehave, Tlf. Kalvehave 29. Automattelefon findes i Ventesalen ved Kalvehave Færgeleje.

Bemærk: Paa Færgerne skal Automobiler være bremsede.

Haarbølle-Færgen

Motorvogne (uden Hensyn til Vægt) 2.50,
Tur/Ret. 5.00, Motorcykler 1.10, Cykler 0.50,
Tur/Ret. 0.75, Passager 0.50, Tur/Ret. 0.75.

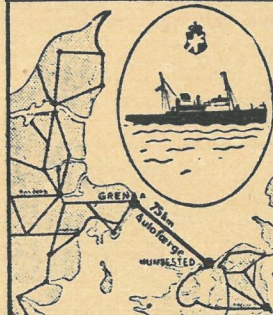
Færgen sejler følgende faste Ture:

Fra Grønsund

Kl. 915 1200 1400 1625 1800 2045

Fra Haarbølle 10 Min. senere. Ekstra Færge kan faas, naar Forholdene tillader det. Stiger Brændselsolien eller der bliver mindre at sejle med, vil Taksterne blive reguleret.

Son- og Helligdage fra Grønsund 21.40



Hurtigruten

Grenaa -
Hundested

FARTPLAN

Hverdage: Fra Hundested..... Kl. 11.00
Fra Grenaa..... Kl. 16.30

Son- og Helligdage: Fra Hundested Kl. 11.00
Fra Grenaa.... Kl. 16.30

Telf. Valby 32 43, Valby 27 66, Valby 13 60.
Hundested 190. Grenaa 255

Auto-Køler-Centralen

7b Andersen - Halmtovet 13

Tlf. Eva 3530 - Privat: Rødovre 833

Automobilkølere nye og brugte • Alle Mærker

Rensning samt Udkogning af Kølere med Garanti

Reparationer omgaaende Medlem Nr. 24.131

Vinter er nær



Hvis Motoren kunde tale, vilde den altid raabe paa Shell.
Giv den derfor nu en „rigtig“ Vinterolie - sikker i Kulden.

Rigtig Vinterolie er:

SHELL VINTER OLIE

Silver Shell S. A. E. 10-Single Shell S. A. E. 20.
Olien, der fortjener Deres Tillid.

A/S DANSK SHELL



E. J. K.