

# FORD

## godkender officielt

# „CASTROLITE“

En fænomenal ny Kvalitet  
til Afløsning af Castrol „Z“

*Vinterolie til de fleste Personbiler*

**Giver lynsnar Start**

**Skaaner Batteriet**

**Modstaar baade Kulde og Varme**

**Endnu bedre Smøring**

WAKEFIELD PATENT  
**Castrol**  
*den „frost-fri“*  
VINTEROLIE

*-flyder, naar alt andet fryser!*

Til de fleste Last- og Rutebiler anbefales i den kolde Tid Castrol »AA«, der er en Grad sværere end den nye »CASTROLITE«. — Se iøvrigt Castrol-Tabellen.  
»CASTROLITE« Kr. 1.60 pr. Liter      CASTROL »AA« Kr. 1.50 pr. Liter

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



# MOTOR

MOTOR

Nr. 50. 10. Dec.  
1938. 33. Aarg.  
Udgivet af For-  
enede Danske  
Motorejere

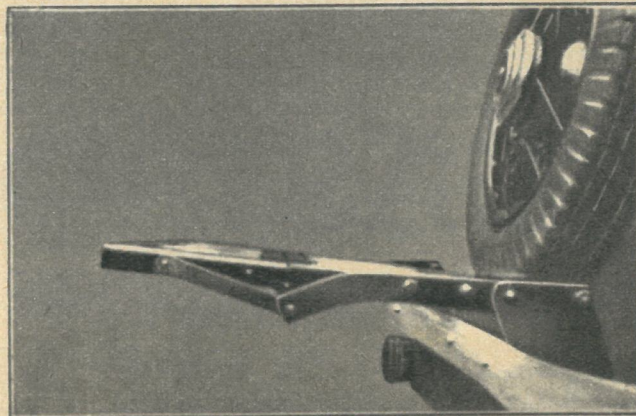
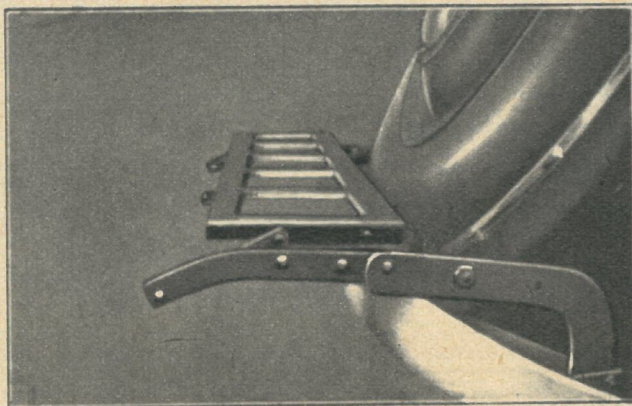
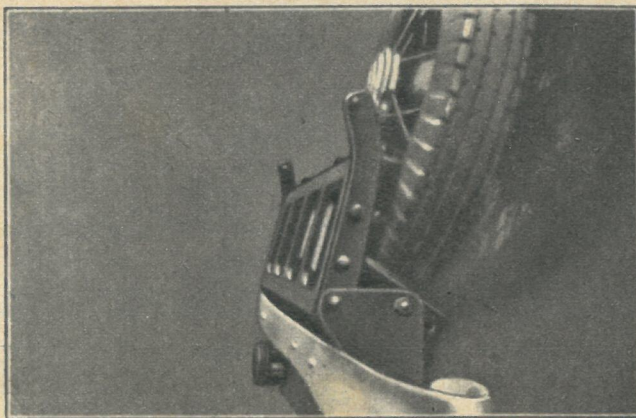
Ugentligt Oplag  
29.400 Eksp.

Husk, Julegaven skal være en

# **BOI-WO**

## *Bagagebærere*

Montage Afd.: Worsaasvej 9 - København  
Nora 6318



Nordre Fasanvej  
273  
ved Nørrebro S-Station  
Telefon Taga 41 & 61

### Husk!

at den bedste Beskyttelse  
for Motoren i den kolde  
Aarstid er og bliver mine  
anerkendte

### Kølerhætter

Bundkarhætter - Bund-Maatter  
Kølerhætter - Fjedergamasker



## Lyac

### STARTBATTERIER

*Fremstillet af:*

Bedste Materialer under omhyggelig  
Kontrol og dertor bedst mulige Fabrikat



## „DAN“ Paahængsvogne

til al Transport  
Forlang Oplysninger!

### Specialfabriken Auto

G. Petersén,

★ Gl. Køgevej 49-51 Valby  
Central 11224 - 13524

## AUTO UDSTYR

Afvisere, Armlæn, Askebægere, Autospejle, Auto-Ure, Bagagebærere, Bagageremme, Baglygter, Batterier, Blomstervaser, Cigartændere, Dunkrafter, Dørstopper, Elektriske Horn, Fiskehaler, Flagstænger, Fodpumper, Garderobekroge, Gummimaatter, Hatteskæmmer, Karosseriskinner, Loftslus, Magnetiske Haandlamper, Oliekander, Pedalgummi, Pejlestænger, Reparationslamper, Rudevarmere, Solskærme, Spredelygter, Stødfangere, Søgelys, Trafiklinser, Trykmaalere, Tændrørsprovvere, Varmeapparater, Varmelamper, Varme-Radiatorer, Varmeruder, Ventilatorer, Viskere og meget mere.

Halmtorvet 13

Central 9063

# SVEND OLSEN

# NETOP NU

## GADESPÆRRING.

Fra Mandag den 28. f. M. og indtil videre vil Islands Brygge mellem Axel Heides Gade og Sturlasgade være spærret for al Gennemkørsel.

Københavns Politikammer.

Den 26. November 1938.

## RUTEBILER

I »Politiken« har Inger Bentzon skrevet en Kronik, hvoraf vi anfører følgende karakteristiske Linier. Netop saadan ser ogsaa den store Befolkning paa dette Problem.

»Jeg naar den Gaard, hvor jeg har Ærinde, og træffer ingen hjemme uden en ung fast Pige, der tager forstandigt mod Besked og anviser en Smutvej ned over Markerne, hvor jeg nogle Kilometer længere henne kan finde en Rutebil, der gaar et Stykke ad min Vej. Den, jeg i Grunden skulde have, gaar ikke før om flere Timer. Det er jo saadan indrettet, at Amt og Kommune er interesseret i den lille Bane, der futter af Sted længere nordpaa, saa skal Bonden tvinges til at tage derud og køre de to og en halv Side af Trekanten for at komme til den By, hvor han har Skattekontor og anden nødvendig Plage. Men »det hele er vist en Overgang, som Ræven sagde, da de trak Bælgen af ham«, og Bælgen maa vist ogsaa ofres i dette Tilfælde før eller siden. Trafikken har nu engang fundet tilbage til Landevejene, og der bliver den nok.«

## Foredrag om Motortur

Den kendte Motorkører, Hr. Møller-Nielsen, holder Mandag den 12. Decbr. Kl. 20,30 et Rejseforedrag i Politiken's Foredragssal om en Tur til Norditalien. Foredraget er bygget over en 14 Dages Ferietur og ledsages af 120 Lysbilleder. Turen gaar gennem middelalderlige Byer, over Europas højeste Bjergvej, langs Gardasøen, en Køretur, der regnes for en af de skønneste i Verden, og til mange andre vidunderlige Steder. —

## Automobilmaatter

Firmaet »Bil-Maatter«, Dansk Maattefabrik, C. Plougsvej 6 (nær Forum), København V., Telefon Eva 722, anbefaler som en nyttig Julegave sine Automobilmaatter, der luner og opsuger Snavs og Væde fra Fjodderne, og som igen tørres automatisk ved Motorens Varme. — Gigt er en Plage, Zebergs Maatter luner.

Firmaet fører Maatter til alle Vogn-typer baade af Kokos-Plysch, som er 2½ cm tyk, og i Manila-Velour, som er 1 cm tyk og kan støvsuges. God Pasform og fordelagtige Priser. Firmaet lev. ogsaa Gulvmaatter i alle Størrelser.

## Aarhus og Automobilisterne.

Aarhus Turistforening er for Tiden i fuld Gang med at forberede Propagandaen for Rejselivet 1939. En af de første Publikationer til Vejledning for Automobilister, der besøger Aarhus, er et Bykort over Aarhus, paa hvilket man med Bistand af Stadsingeniørens Kontor har ladet indtegne samtlige offentlige Parkeringspladser i Byen med Angivelse af det Antal Vogne, der kan rummes paa hver Parkeringsplads. Det viser sig, at Aarhus i Øjeblikket har 43 saadanne offentlige Parkeringspladser, der tilsammen kan rumme 1500 Motorvogne. Det er Hensigten at udsprede Kortet gennem Automobilbranchen, Motorklubber, Hoteller, Tankstationer o. lign. Pladser, ligesom Kortet vil kunne faas gratis paa Turistbureauet i Aarhus, Ryesgade 1.

## ET INDLÆG.

I »Motor« Nr. 48 bragte vi et Indlæg om »Københavnske Problemer«. Ved en Fejltagelse var dette Indlæg ikke underskrevet. De interessante Betragtninger var imidlertid tilsendt »Motor« fra Professor, Dr. med. Knud Secher.

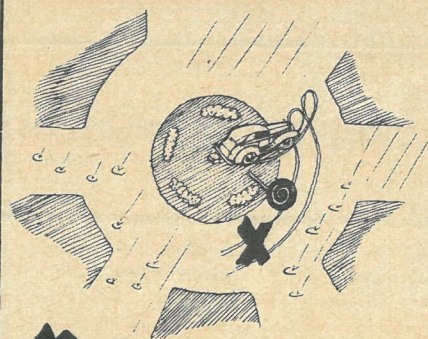
## Danske Lastbiler i Tyskland.

De danske Lastbil-Vognmænd, der kører i Tyskland, er undergivet visse Bestemmelser gældende for Trafik i det tyske Rige. Desuden forlanges det, at de skal være tilsluttede den tyske Vognmandsorganisation R. K. B.

Efter hvad Formanden for Foreningen »Udenlandsk Auto-Transport«, Vognmand Andersen, Esbjerg, udtaler, har Tyskland nu stillet nye Krav gaaende ud paa, at Vognmændene skal betale en Afgift paa 2 pCt. af den Brutto-Indtægt, de faar ved at køre i Tyskland. Da hver Vogn gennemsnitlig indkører 10.000 Kr. aarlig i Tyskland, betyder dette en ret betydelig Ekstraudgift. Dertil kommer, at Tyskland vil have et Transportforsikringskontingent paa 1½ pCt. af Brutto-Indtægten, skønt Transporterne er forsikrede i danske Selskaber.

— Vi har, siger Hr. Andersen, nægtet at gaa med til det tyske Krav og har anmodet Udenrigsministeriet om at tage Spørgsmaalet op til Behandling.

**ØJET FAAR HVILE -**  
**I BRILLEN FRA THIELE**  
Forlång Thieles Hylebriller  
Rimelige Priser - Købmagergade 3



## X Her skred de slidte Bagdæk

Naar fedtet Vejbane og slidte Bagdæk kommer sammen, aner ingen, hvad der kan ske. Hvis Deres Dæk har gaaet mere end 25.000 km, bør de forsynes med ny Slidbane. Det kan De trygt overlade til os.

**Dansk Karosserifabrik A/S**  
Drejøgade 12-14 - C. 7976

Københavns

## Karosseri Reparation

Axel Hansen, Sdr. Boulevard 35  
Telefon Central 14810  
Lige ved Købbyens store  
Garage Etablissement, Halmtorvsgade

## A. SCHACK ERIKSEN

Studivestergade 48. — Telefon Byen 8344  
**SPEJLGLAS**  
med og uden Facet for Automobiler  
**NUMMERGLAS**  
og BUEDE GLAS leveres

## C.M.Eriksen & Søn

Odense. Kongensgade 10. Telf. 5797

**Originale Harrison Kølerblokke**  
isættes enhver Køler.

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

● DUCOLAKERING

## KØRESKOLER

Harald Petersen

Træff. 12-1. »Chrysler«-Udsalg  
Kr. Bernikowsgade 2  
HP Privat Gentoft 532

Central  
**9466**



### Læderfrakker

Atter Lager i den berømte »Rikmas Kvalitet. Eneforh. for Skandinavien, farveægte og garanteret regntæt.

**Ridestøvler og Benklæder** berømt for Snit og Pasform, Oliekapper og Handsker, Hjelme, Huer, Brillor etc.

**Dame-Læderjakketter**

**Læder Dirt-Trackveste**

**Motor-Dress**

Blaagaardsgade 24. Nora 2536

Specialitet: Motorcykle-Beklædning

Nyd

**Wiedemanns  
Konserver**  
paa Udflugterne.

**National Scala**

Fri Entré . C. 1215

Nordens største Varieté og Restaurant

**Hoteller og  
restauranter**



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

### AABENRAA

Hotel »Danmark«

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

### AARHUS



Hotel Royal

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

### KALUNDBORG



Hotel Postgaarden

Telefon 2 · 87

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



### ODENSE

Grand Hotel

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

# LÆSERNE SKRIVER

## Udlejnings-Vognene

Vi har modtaget:

Den 20. November blev atter en Søndag med alvorlige Ulykker med Udlejnings-Vognene — 2 i Nærheden af København og 1 i Aalborg.

At forhindre disse Ulykker er et stort Problem, og der har ogsaa været baade talt og skrevet meget herom, men helt undgaa dem kan kun lade sig gøre ved et Total-Forbud mod Udlaan, og dette er sikkert en uheldig Løsning af Spørgsmaalet.

Derimod kan sikkert en stor Del af Ulykkerne undgaaes, hvis der blev paalagt alle Kørekort en aarlig Afgift i Lighed med Motor-Afgiften, f. Eks. 50 eller 100 Kr. om Aaret pr. Kørekort. Den Mand, der selv ejer Vogn, skulde saa have Kørekort-Afgiften fradraget i Motor-Afgiften, men da der altid — trods en saadan eventuel Kørekort-Afgift — vil være flere Kørekort end Motorvogne, kunde den Merindtægt, som Staten vilde faa, anvendes til en Nedsættelse af Benzinafgiften; Staten skulde selvfølgelig ikke have flere Penge fra de Motorkørende end hidtil, det er saamænd rigeligt endda.

Medlem Nr. 25246.

## Mere om Højrekørsel

Vi har modtaget:

Selvfølgelig skal vi holde til højre; men naar vi møder saa mange, der alligevel kører midt i Gaden, saa er det ikke altid udelukkende de Kørendes Fejl. En af Hovedfejlene ligger i Systemet. Saalænge vi har Vigepligt over for den fra højre kommende Vogn, vil man ved hvert Gadekryds uvilkaarlig være tilbøjelig til at holde sig midt i Gaden for at faa et bedre Overblik over Hjørnet til højre. Højrekørsel og Vigepligt over for den fra højre Side kommende Færdsel er uforenelige, og her var en taknemmelig, men ikke ringe Opgave for alle Motororganisationer at faa denne Systemfejl internationalt rettet. Saalænge vi kørte med 30 km's Fart, var denne Gene ikke saa aabenlys, men med en moderne Vogns større Hastighed er hver Brøkdæl af et Sekund, som vi vinder ved at holde mere

til venstre, af afgørende Betydning. Hele vort Vigepligtssystem stammer vist fra Søfarten, men her har de ovennævnte Tilfælde dog aldrig kunnet spille nogen Rolle, og Systemet burde tilpasses vor moderne Automobiltrafik.

Naar vi har Vigepligt over for den fra venstre Side kommende Vogn, skal vi nok holde til højre.

Medlem Nr. 11266.

## Pengene og Ulykkerne

Vi har modtaget:

Herr Redaktør, naar man som jeg i sit daglige Arbejde som Skadesekspert er Vidne til den utrolige Letsindighed, der meget ofte er Aarsag til Færdselsulykkerne, kan man ikke andet end sige: Er det virkelig muligt, at de Mænd, der nu over lang Tid har ofret baade Tid og Penge paa »Større Færdselssikkerhed« og utvivlsomt gavnet Trafikken i en Grad, som er meget vanskelig at angive i Kr. og Øre, ikke kan faa de fornødne Midler til at fortsætte deres gavnlige Virke med?

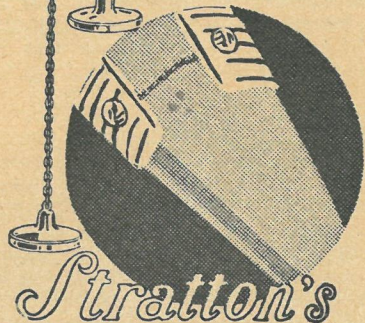
Jeg vil derfor fremsætte følgende Forslag:

Rigsdagen giver Afkald paa en nærmere fastsat Procent af Motorfolkernes indbetalte Millionbeløb, hvert Amt og hver By og Sognekommune giver ogsaa hver et aarligt Tilskud Procentvis efter Befolkningstætheden.

A. Bünger.

## Er De i Tvivl?

Saa giv ham et Par originale patenterede Expanda Manchetknapper



### EXPANDA Manchetknapper

er baade moderne - praktiske og holdbare. En fjedrende Kæde følger automatisk op — træk blot i Ærmet — det er alt. Faas overalt, hvor Manchetknapper sælges — 2 Kr. og opefter i meget stort Udvalg. Sælges med fuld Garanti.

Restauranterne

**WIVEX og NIMB**

KØBENHAVN

Gratis Parkering



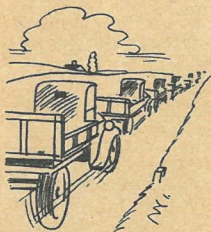


**NU ER VEJENE FARLIGE — PAS PAA!**

## UGENS EMNER

Som vi omtaler andetsteds i »Motor«, og som de fleste af vore Læsere sikkert allerede ved, blev der forleden aabnet en ny dansk Fabrik for Automotormotorer, nemlig Bur-Wains Diesel-Auto, et Aktieselskab, der er oprettet ved Samarbejde mellem Burmeister & Wain og nogle af vore store Ingeniørvirksomheder.

Det er, som man kan forstaa, Dieselmotorer, der skal bygges paa denne Fabrik, som træder i Samarbejde med et Par andre danske Virksomheder, der vil bygge Resten af Vognen, saaledes at det virkelig bliver et dansk Produkt, naar den danske Diesel-Vogn kører ud paa Landevejen eller Gaderne. Diesel er jo et af de spændende Punkter indenfor moderne Automobilproduktion, og baade i Amerika og i Tyskland har Diesel-Motorerne vundet stor Udbredelse som Drivkraft,



nemlig ved større Lastautomobiler, Ruteautomobiler etc., og vor egen Ruteautomobil-Konge, Direktør Petersen, fortalte mig forleden, at alle de mægtige Vogne, som kører tværs igennem Amerika, kører Diesel-Motorer.

Noget ukendt er det saaledes ikke at anvende Diesel-Motoren i Automobiler, men derfor er det alligevel noget af et Vovestykke at sætte en dansk Fabrikation af Automotormotorer i Gang. Vi Motorfolk har alle Grund til at hilse dette Initiativ med Tilfredshed, saa meget mere som der vel nok hos adskillige af os i mange Aar har ligget gemt Tanken om, at vi i det hele taget skulde komme til fabrikere Automobiler i Danmark. Man kan i denne Forbindelse ikke forbigaa den Indsats, der allerede er gjort af *De Forenede Automobilfabrikker* i Odense, som under højst vanskelige Vilkaar har skabt et dansk Kvalitetsprodukt paa dette Omraade. Men vore lønlige Ønsker omfatter jo mere end et Last-automobil. Det vilde være spændende, om vi en Dag fik et rigtigt dansk Personautomobil. Det er jo muligt, at man engang naar saa vidt, at Diesel-Motoren ogsaa vil finde Anvendelse i Personvognene, men indtil da



kommer man utvivlsomt til at følge de samme Retningslinier, som den store automobilproducerende Verden følger.

Hvis der er nogle af vore teknisk sagkyndige Læsere, der har nogle interessante Betragtninger at gøre over dette Spørgsmaal, saa vil jeg meget gerne høre dem.

Foreløbig konstaterer vi med Tilfredshed, at der er gjort en Indsats, som maaske kan faa stor Betydning for Udviklingen af Motorkørselen i Danmark — og det er ganske morsomt at tænke paa, at denne Pionergerning gøres af den samme Virksomhed, der i sin Tid konstruerede og byggede de danske Diesel-Motorskibe, der med saa stort Held nu pløjer alle syv Have.

\*

Hører De til dem, der tror, at Automobilet ikke har nogen Værdi som Udflugtsmiddel om Vinteren? Saa forsøg. Sæt Dem, især hvis De bor i en af de store Byer, ved Rattet og kør ud i den silende danske Efteraarsdag. Det kan være, at De faar Regn, det kan være, at Solen skinner gennem vaade Skyer og sender Straaler ned over den sorte fugtige Jord, saadan som man ser det paa Altertavler, Bjerge som Skyer, Sollys som en Glorie. Det er en vældig Oplevelse. Eller de smaa Byer, som De slet ikke tænker paa til daglig,



vaade, gennemregnede og med Veje, der sjapper af Væde, naar Gummihjulene gaar over dem. Marker, som er saa klæge, at et Bymenneske ikke kan tænke sig at træde i dem, men som er saa grønne, saa fulde af Liv og Grøde



selv her i denne Dvaletid, at man ikke kan undgaa at mærke det i Blodet selv — og rul Vinduet ned og mærk, hvordan den milde Efteraarsluft virker paa Lungerne som en Styr-

kedrik. Træk Vejret dybt og mærk, hvordan Blodet iltes. Det er mindst lige saa godt som Højjeldssol og Vinterrejse til fremmede Egne.

Jo mere man lukker sig inde i sine Stuer, des værre er Vinteren at komme igennem. Jo mere man erkender det fikse Ord, der hedder »der findes ikke daarligt Vejr, det hedder kun forkerte Klær«, des bedre er Vinteren at komme igennem.

\*

Det har været kritiseret, at en københavnsk Politibil forfulgte en stjaalen Vogn, og man har sagt, om det var bedre med denne vilde Jagt gennem Gaderne end at lade Tyven løbe. Jeg anser Politiets Handlemaade for at være rigtig, for tænk om Føreren af den stjaalne Bil havde været fuld. Men det er ynkeligt, at man udstyrer Politiet med forlængst udslidte Automo-

biler af gamle Modeller. Det er rimeligt, at Politiet er førsteklases kørende — og ikke ringere end praktisk talt alle andre.



Nu diskuteres det, hvorvidt Automobileterne skal fjernes fra Pladser og Torve — fordi de ikke pynter. Det er en pudsigt

Betragtning, og den kan ikke siges at høre særlig godt hjemme i en Tid, der dog erkender Teknikkens Betydning. Man har fundet paa, at Bilerne misklæder Kongens Nytorv og vil have dem væk, man vil ogsaa fjerne dem fra Nytorv, fordi de misklæder det gamle Domhus. Det næste bliver formentlig, at Tilhængere af moderne Bygningskunst vil have Bilerne væk fra de Pladser, hvor der ligger moderne Huse.

Man kan naturligvis mene, at Biler i sig selv er grimme, man kan mene, at det var meget kønnere med Dilligencer, men man kan næppe være af den Opfattelse, at det for Alvor skulde kunne diskuteres, at vi skulde køre i Dilligencer af dekorative Hensyn. Aktionen er, med al Respekt for den gode Hensigt, aldeles komisk. Jeg ligger ikke paa Maven for ethvert



Fortræffes Side 854

## Enkel lille Historie MOTORFOLKS VENNER!



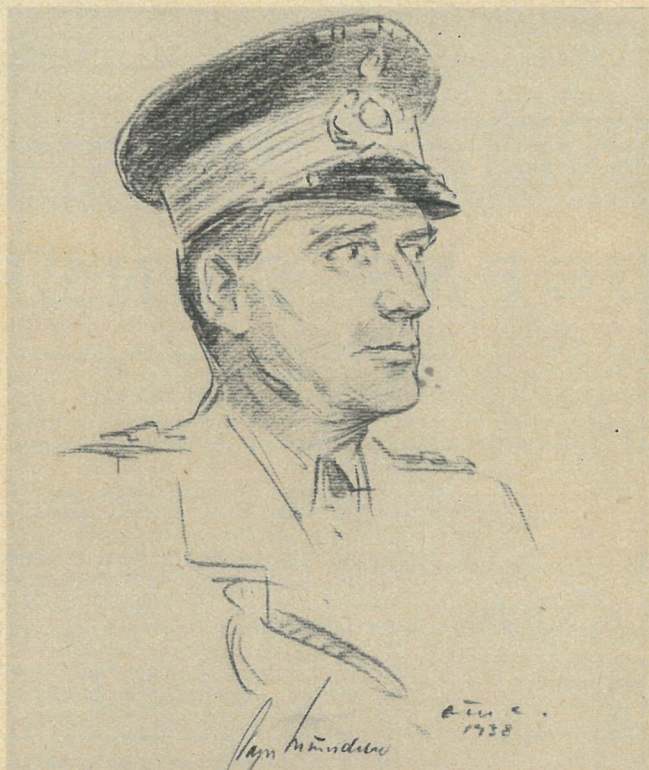
Det lille Billede, De ser her ovenfor, er taget i Aarhus lige udenfor vor Jurisdiktionsformand, Købmand Harder's Forretning. Det forestiller, som man ser, en Cykle og et Cyklestativ. Da Cyklisten kom, var Cyklestativet tomt, og Cyklisten havde netop Ærinde hos

Ejeren af Cyklestativet. Det faldt naturligvis ikke Cyklisten ind at stille Cyklen i Stativet. Fem Minutter efter væltede Cyklen, og saa længe jeg observerede Episoden, var der ingen, der fandt paa at rejse den op.

→

**Politikommisær Vagn Mouridsen, der med stor Dygtighed leder Arbejdet i et af Danmarks mest trafikerede Omraader, Lyngby-Kredsen, der er præget af at være Opland til en Millionby.**

Tegning af Otto C.



# Biler og Baner

## Engelske Synspunkter om Problemets Løsning

Paa et Tidspunkt, hvor Spørgsmaalet om en Regulering af Forholdet mellem *Biler og Baner* i høj Grad staar paa Dagsordenen herhjemme og netop nu udgør et af Hovedemnerne for Trafikkommissionens Overvejelser, er det altid af Interesse at se, hvorledes man andetsteds tumler med det samme Problem. Højaktuelt er det jo i de fleste Lande, da Jernbanernes økonomiske Misère under Konkurrencen med den fremstormende Motorisering er et meget almindeligt Fænomen i vore Dage. Fornylig fremkom Meddelelse om, at den franske Stat agtede at frigøre sig for de Forpligtelser, som den har paataget sig til at betale Jernbane-Selskabernes voksende Underskud, saaledes at det franske Jernbanevæsen paany vil blive søgt organiseret paa privatøkonomisk Basis. I England optager Jernbanernes svigtende Evne til at hævde Stillingen ogsaa den offentlige Interesse meget stærkt. Netop fra England foreligger der Bidrag til Sagens Vurdering, som nok tør siges at være af megen Betydning.

For et Par Uger siden offentliggjorde Cheferne for de fire store engelske Jernbane-Selskaber et Brev i »Times«, efter at de Dagen i Forvejen havde haft Fortræde hos Transportministeren for at forelægge ham deres Synspunkter. I Brevet i »Times« fastslaas først, at Jernbanevæsenet er nødvendigt for England i Fredstid og vitalt under Krig, og dernæst henvises til det engelske Jernbanevæsens store beskæftigelsesmæssige og økonomiske Betydning. 600.000 Mænd og Kvinder er direkte beskæftiget af Jernbanerne, og der er i Jernbane-Anlæggene investeret en Kapital paa 1,2 Milliarder Lstr. Jernbanevæsenet yder — hævder dens Ledere i Brevet — for Tiden Publikum en Betjening, som Manglerne ufortalt i sin Helhed er mere effektiv og mere nøjagtig tilpasset efter Offentlighedens Behov end paa noget tidligere Tidspunkt i Jernbanernes Historie. Ikke desto mindre foregaar der en stadig Udvikling, som vil reducere Jernbanevæsenet til et Punkt, hvor det vil blive umuligt længere at opretholde denne Effektivitet i Fredstid, og hvor det vil blive aldeles umuligt for Jernbanerne at yde den forøgede Tjeneste, som sikkert vil blive forlangt af dem i Krigstider. Hovedaarsagen til den stadige Nedgang er — understreges det — Konkurrencen fra Landevejskørlens

Side i Særdeleshed Fragtbefordringen. Jernbane-Cheferne siger nu, at Jernbanerne ikke vil besvære sig over Landevejs-Konkurrencen som saadan. De erkender tværtimod dennes styrkende Virkning. Jernbanerne beder heller ikke om Præference af nogen Art, og de indrømmer ubetinget, at Folk bør have fuld Frihed med Hensyn til Valget af de Transportmidler, som de vil benytte. Hvad Jernbanerne kræver er en Ophævelse af de særlige Forpligtelser og Restriktioner, der er dem paalagt, da de var et offentligt Monopol, og som hæmmer dem, nu da de skal tage det op med en Konkurrence. De forlanger at faa nøjagtig den samme Handlefrihed som andre og konkurrerende Transportformer. — Nævnlig sigter de herved paa en Afskaffelse af Jernbanernes *faste og offentlige Takster*.

For godt et Aars Tid siden modtog det engelske Transportministerium Betænkning fra en Kommission, som i 18 Maaneder bl.a. havde studeret og overvejet en Ordning af Forholdet mellem Biler og Baner. Kommissionens Raad til Ministeriet var baseret paa følgende to Hovedprincipper:

- 1) Enhver skal have uhindret Adgang til at vælge den Transportform, som er mest hensigtsmæssig og økonomisk for Opgaven.
- 2) Alle Transporter bør, hvor det er praktisk muligt, have kontrollerede Takster, og disse Takster skal offentliggøres.

Vi ser, at medens Jernbane-Cheferne nu vil skabe den konkurrencemæssige Ligestilling ved at afskaffe de faste og offentlige Takster for Jernbanernes Vedkommende, anbefaler Kommissionen at naa til Maalet ved at indføre saadanne Takster for enhver Transportart. Kommissionen gik ud fra, at saafremt dette skete, og vel at mærke i en saadan Udstrækning, at man sikrede sig mod, at der indenfor den enkelte Transportart skete Forskelsbehandling af Kunder, vilde herved tilvejebringes en Mulighed for, at de stabiliserede Takster indenfor de enkelte Transport-Brancher kunde føre til en Overenskomst mellem alle Transportformer. Dette maa efter Kommissionens Opfattelse anses for meget ønskværdigt, da man herved vilde faa Grundlag for en virkelig Koordination, »idet enhver Transportform vilde stræbe henimod den Trafik, hvortil

den er bedst egnet«. »Times«, der selv behandler Sagen i en stor, ledende Artikel, understreger stærkt, at hele det Takst-System, som Lovgivningsmagten har fastsat for Jernbanernes Vedkommende, i det mindste ikke kan opretholdes paa Frikonkurrencens Vilkaar. Dette System, hvis Baggrund er en *Transport-Pligt*, gennemfører en Klassifikation af Taksterne, blandt andet med det bevidste Formaal kunstigt at billiggøre visse Transporter, men en saadan Takspolitik kan ikke opretholdes over for Konkurrenter, som ikke er paalagt tilsvarende Baand, fordi Følgen simpelthen vil blive, at Jernbanerne mister den Trafik eller i hvert Fald Dele af den, som ifølge Systemet skulde kompensere dem for de kunstigt billiggjorte Transporter.

Af det anførte fremgaar, at hele denne Diskussion i England føres ud fra den Grundsætning, at der ikke skal gives nogen Transportform en privilegeret Stilling. Alene Jernbane-Funktionærerne har indtaget et andet Standpunkt, idet de kræver Statssubsidier til Jernbanevæsenet, under Frygten for at Jernbanernes økonomiske Nødstilstand i modsat Fald skal fremtvinge en Lønreduktion. Men dette Synspunkt finder ellers ingen Tilslutning, og »Times« bemærker iøvrigt til det, at selvom man vilde tænke sig en *Statsovertagelse* af Jernbanevæsenet, saa maatte den Fordring dog under alle Omstændigheder fastholdes, at Jernbanevæsenet økonomisk maatte hvile i sig selv. Man vil altsaa ikke i England hjælpe Banerne i Kampen mod Bilerne med Tilskud for Skatteydernes Regning. Naturligvis ligger Forholdene i England i mange Henseender vidt forskelligt fra Forholdene i Danmark. Medens de engelske Jernbaner er Privatbaner, er de danske — ogsaa de saakaldte Privatbaner — offentlig Ejendom, og medens man i England afviser den blotte Tanke om Statssubsidier til Jernbanevæsenet, har denne Fremgangsmaade i Danmark længe været ikke blot en Tanke, men en Praksis — tilmed en for Skatteyderne uhyre *kostbar Praksis*. Ikke desto mindre synes den engelske Menings-Udveksling os at være af stor Interesse ogsaa for vort Land. De andre engelske Grundsætninger fremtræder under alle Omstændigheder som en meget kraftig Advarsel mod at løbe amok i en kritikløs Jernbane-Protektionisme.

## Ugens Emner —

Fortsat fra Side 852

Fremskridt, men skulde man nu ikke mere kunne holde paa Gaden af dekorative Hensyn, saa er vi lidt for langt ude. En Storstad er Liv og Udvikling, og den er mindst af alt et Museum. Er det ikke netop de straalende, moderne Biler opad gamle, skønne Huses Façader, der er det allerfestligste Syn? Er det ikke det nye og det gamle, der skaber en By, som gror og lever. Hvad ellers? En skønne Dag maa man vel ikke komme i Fiolstræde uden i Holbergdragt.

*Richard Buesgaard*

## SMAAT MOTORNYT!

### Altsammen paa Grund af Søvnløshed

En Herre ved Navn Emil Kaufman blev forleden arresteret i New York. Hvad han havde gjort? Jo, han havde stjaalet 20 Automobiler i Løbet af det sidste halve Aar. Havde han solgt dem? Nej! Hvad havde han da stjaalet dem for? Jo, han havde bare kørt dem hen paa en ensom Vej og parkeret dem og sat sig til at sove i dem. Hvorfor det? Jo, den eneste Maade, det var ham muligt at sove, var i en parkeret Bil, og han havde ikke Raad til selv at holde Vogn.

— Nu har han faaet tre Maaneders Fængsel, og i al den Tid kommer han altsaa ikke til at lukke et Øje.

### Nyeste Ford-Anekdote

Mesterkøreren Kay Don var for nyelig i Amerika og aflagde ogsaa et Besøg i Ford-Fabrikkerne i Detroit.

Fords egen Sekretær, en Mand ved Navn Leibold, viste ham rundt. Kay Don lod det Spørgsmaal falde, om »Effektiviteten« stadig var Fords eneraadende Slagord.

»Om det er,« sagde Leibold, »alting her drejer sig om det ene Ord. Vi spiser, drikker og sover Effektivitet. Jeg kan fortælle Dem, at den øverste Værkfører havde en Drøm forleden Nat. Han drømte, at Ford var død og skulde begraves. Seks Mand kom slæbende med Kisten ud af Kirken, da en af dem snublede og kom til at slippe Taget. I det samme sprang Laaget af Kisten. Da satte Henry Ford sig op i den og udslyngede: »Sæt Kisten paa Hjul og giv fire Mand deres Afsked!«



December-Søle — betyder gode og rigtigt justerede Bremsler.

## FÆRDSSELSMØDERNE!

**F**oreneede Danske Motorejere har afholdt en Række Færdselsmøder bl. a. i Horsens, hvor det store Møde holdtes i Haandværkerforeningen, og hele Festsalen var fyldt. Efter at Foreneede Danske Motorejere's Jurisdiktionsformand, Læge Krøldrup, havde budt Velkommen, talte Politikommissær Simonsen, Aarhus, der samtidig viste Københavns Politis store Færdselsfilm. Politikommissæren erklærede, at man ikke skulde undre sig over, at der skete saa mange Færdselsuheld, men snarere at der ikke skete flere. Politikommissæren erklærede, at Cyklisterne og de Gaaende begik langt flere Overtrædelser af Færdselsreglerne end de Motorkørende.

Derefter talte Direktør Røgind, som hævdede, at en større Ensartethed i Vejbygningen var nødvendig, og at Vejloven burde revideres. Bivejene var mange Steder for daarligere, navnlig i Sønderjylland og Vestjylland. Iøvrigt berørte Direktøren en Række Spørgsmaal af færdselsmæssig Interesse.

Politimester Krause hylkede Fabrikant Svend Bergsøe for hans Arbejde i Bevægelsen »Større Færdselssikkerhed«. Iøvrigt gjorde Politimesteren det Standpunkt gældende, at Antallet af Motorkøretøjer i Danmark i de kommende Aar vilde stige meget stærkt, og man skulde paa ingen Maade tro, at Mætningspunktet nu var naaet.

Det meget vellykkede Møde sluttede med en interessant Diskussion.

Ogsaa i Præstø har der været afholdt et Færdselsmøde, hvor Kontorchef, Kaptein Bengt, Foreneede Danske Motorejere, gennemgik Færdselsudvalgets Betænkning. Her vistes iøvrigt ogsaa Københavns Politis Færdselsfilm, og Politikommissær Cederquist holdt et instruktivt Foredrag dertil. I den paafølgende Diskussion deltog vor Jurisdiktionsformand, Købmand H. F. Carøe, Formand for Dansk Kørelærer-Union, Hr. Robert Olsen, og Hofjægermester Wolff-Sneedorff. Megen Munterhed vakte det, da det blev foreslaaet, at man skal forlange, at de Motorsagkyndige har Kørekort. Dette er som bekendt ikke Tilfældet alle Steder i Danmark. Medens der iøvrigt var Enighed om, at vi burde have fri Hastighed her i Landet, udtalte Politimester Vagn Bro sig herimod, idet han nærede Ængstelse for, at Ulykkesantallet herved vilde stige.

# Lægeattesten for Motorførere

AF LÆGE S. CHRISTENS

I »Motor« Nr. 45 1938 Side 777 findes en Artikel, »Lægeattesten før Kørekortet«, indeholdende to Reprimander fra Sundhedsstyrelsen til en Læge for Udstedelse af Chaufførattester.

Saaledes som Sagen er fremstillet, maa Læseren faa den Opfattelse, at der foreligger en grov Skødesløshed fra Lægens Side. Som Læge kan man ikke dele denne Opfattelse, og da der baade fra lægelig som fra anden Side rejses Kritik med Ønsket om Ændring af Attesten, har jeg tænkt mig, at det kunde have Interesse, om man ogsaa indenfor F. D. M. tog Spørgsmaalet op.

Jeg skal derfor tillade mig først at aftrykke den Del af Attesten, der handler om Udspejgning af Aspirantens tidligere og nuværende Helbredstilstand, og som danner det uundværlige Grundlag for Undersøgelsen, hvad der udtrykkelig staar anført i Formularen —« besvares paa Grundlag af Anamnesen.»

Lægeattest godkendt af Sundhedsstyrelsen til Brug ved Udstedelsen af Førerbevis til Motorkøretøj. (Lægeattesten bør, saavidt muligt, udstedes af Ansøgerens faste (sædvanlige) Læge.

Denne Passus er tilføjet paa Foranledning af Lægeforeningens Attestudvalg.

## 1. Lider Ansøgeren af Sygdomme, som skønnes af Betydning for Evnen til at føre Motorkøretøj?

Besvares paa Grundlag af Anamnesen. I bekræftende Fald gives en kort Beskrivelse af *subjektive og objektive Symptomer*.

Specielt anføres, om der findes saadanne Sygdomme, der kan betinge en selv kortvarig Svingen af Evnen til at føre Motorkøretøj. Eksempelvis skal nævnes: Stenokardiske Anfald (Hjertekrampe), andre alvorlige Hjertelidelser og betydelige Hypertension (Blodtryksforhøjelse) samt organiske Lidelser i Nervesystemet.

Ved *Diabetes* (Sukkersyge) maa oplyses: (her følger en Række Spørgsmaal, som rettelig kun kan besvares af den Læge, der behandler Ansøgeren).

## 2. Angiver undersøgte at lide eller have lidt af Epilepsi, Besvimelsesanfald (ogsaa enkelte) eller Svimmelhed, eller kan Lægen iøvrigt oplyse noget herom?

(Her gælder samme Forhold som ved Sukkersyge).

Senere stilles der i Attesten særlige Spørgsmaal om Natteblindhed og tidligere alvorlige Øjensygdomme.

Resten af Attesten drejer sig om Undersøgelsen og dens Resultater — uden Konklusion fra Lægens Side, om han mener, at undersøgte opfylder de legemlige og aandelige Betingelser, der kræves for at føre Motorkøretøj, eller om der bør foretages yderligere Undersøgelser før Kørekortets Udstedelse eller Fornylse.

Dette sidste er en Mærkværdighed ikke blot for en Lægeattest, for en saadan Konklusion maatte dog antages at være Politiet, der — lidt i Retning af »klog Mand« — foretager den første Sigtning og Vurdering af Resultaterne af Lægeundersøgelsen, til Nytte og Støtte.

Vender vi tilbage til den Del af Artiklen, der angaar Udspejgningen, og som — paa nær enkelte sygelige Tilstande

— overlades til Lægen, der muligvis er ukendt med Motorførsel og med, hvad den kræver af Føreren, saa maa man erindre, at den foregaar paa To-mands Haand — uden Vidner — uden nogen Attestation om Svarenes Rigtighed fra Ansøgerens Side. Her staar Hr. G's Udsagn mod Lægens, idet Lægen — selv om han under Politiafhøringen ikke bestemt tør hævde, at han i dette Tilfælde har spurgt om Sukkersyge, hvad han ellers altid plejer (hvilket dog maa anses for et Plus i Favør af hans Forklaring) — uimodsagt fastholder at have spurgt, om Hr. G. led af nogen Sygdom, hvilket benægtedes.

At Hr. G. ikke anser Sukkersyge for at være en Sygdom, og det en Sygdom, der spiller en stor Rolle for en Motorfører, hvorom der er skrevet en Del i Pressen, kan næppe antages. Hvis der derfor ikke paa en eller anden Maade foreligger noget i Artiklen uoplyst, saa maa det forekomme at være et yderst spinkelt Grundlag til offentlig Reprimande af Lægen.

Det er — ud fra samme Forudsætning — ogsaa tvivlsomt, om der er nogen Grund til Reprimande for ikke at have oplyst, at undersøgte lider af en Lungetuberkulose. — Selv om det drejer sig om en Chauffør til Persontransport.

Spørgsmaalet, der skal besvares, lyder: Lider Ansøgeren af Sygdomme, der skønnes af Betydning for Evnen til at føre Motorkøretøj? — Og det kan ikke siges om en Lungetuberkulose, med mindre den gør Ansøgeren uarbejdsdygtig. Personlig kender jeg en Erhvervschauffør, som har haft Lungetuberkulose i en Snes Aar, og for hvem det uden dørs Arbejde har været et stort Gode.

Muligvis — det er en Tanke, der kan falde ind — foreligger der her et Forsøg paa at sidestille Chauffører med Person- og Fødemiddeltransport med Lærere, Mejerister etc.; men herom staar der intet i Attestens Tekst og er ej heller meddelt Lægerne noget.

Naar jeg tager Sagen op, er det ikke for Dr. M.'s Skyld, han er mig ukendt, selv om Muligheden ligger indenfor et halvhundredes københavnske Kolleger — et almindeligt Dr. N. N. havde vel ogsaa været tilstrækkelig, sammenlignet med Forbrydelsens Art. Men som Sagen er refereret, kan den passere for enhver atteststedende Læge — og alene af den Grund er en Ændring af Attesten paakrævet — ikke mindst for Offentlighedens og Færdssikkerhedens Skyld, og den bør ændres saaledes, at hverken Lægen eller Ansøgeren kan fragaa deres Ansvar.

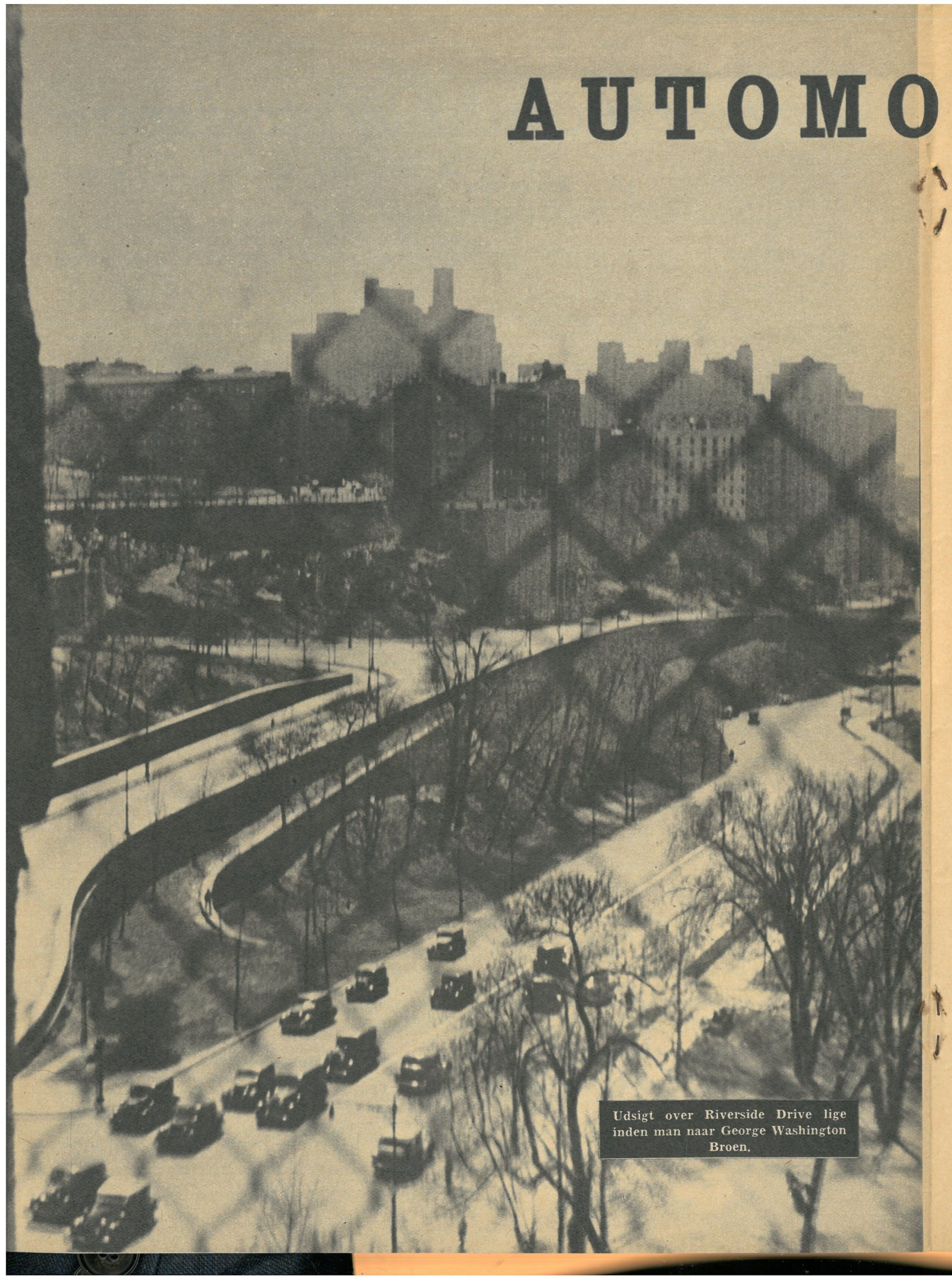
At nuværende Attest giver Anledning til uensartede Bedømmelser Landet over, fremgaar af efterfølgende Eksempel fremført paa Lægeforeningens Aarsmøde i Sommer. Det gengives efter det stenografiske Referat af Forhandlingen (Ugeskrift for Læger Nr. 44, 1938, Udhævelsen er foretaget af mig):

»Det er meget godt, at Sundhedsstyrelsen kræver, at vi skal skrive omhyggelige Attester, men saa maa den til Gengæld gardere os imod Misbrug, naar vi gør det.

Og jeg har haft et lignende Tilfælde. En Mand havde som ung haft en Læsion af det højre Øje, som intet betød, hans Synsstyrke var fuldt normal; han havde haft Kørekort før, men det var udløbet, og i tre Aar

fortsættes Side 862

# AUTOMO



Udsigt over Riverside Drive lige inden man naar George Washington Broen.

# OBIL-PARADISET

De Forenede Stater i Amerika er Verdens Automobilparadis. Med et Indbyggerantal paa 116 Millioner er der 22 Millioner Automobiler, og naar man regner 4 Personer til hvert Automobil, saa forstaar man, at det kun er en Fjerdedel af alle Amerikanere, der ikke ejer noget Automobil. Et Par nye Byer i det vestlige Amerika har overhovedet ikke ladet anlægge Fortove til Fodgængerne, og af de 9 Millioner Kilometer Landevej, der findes i hele Verden, ligger alene Halvdelen i U.S.A. — Der er Automobiler Hvermands Køretøj. Der findes Statslove, efter hvilke Kreditorerne ved en Medborgers Konkurs lige saa lidt maa forgribe sig paa hans Vogn som den Seng, han sover i. Automobilværn betyder Hjemmeværn. I Varelagrene med brugte Automobiler staar Vogne lige fra femogtyve Dollar og opefter, og jeg traf ofte Børn, der lagde Lommepenge sammen for at kunne købe et saadant Automobil. Det raslede som en gammel Sardindaase, men alligevel er det en »Svir« for Passagererne at køre det.

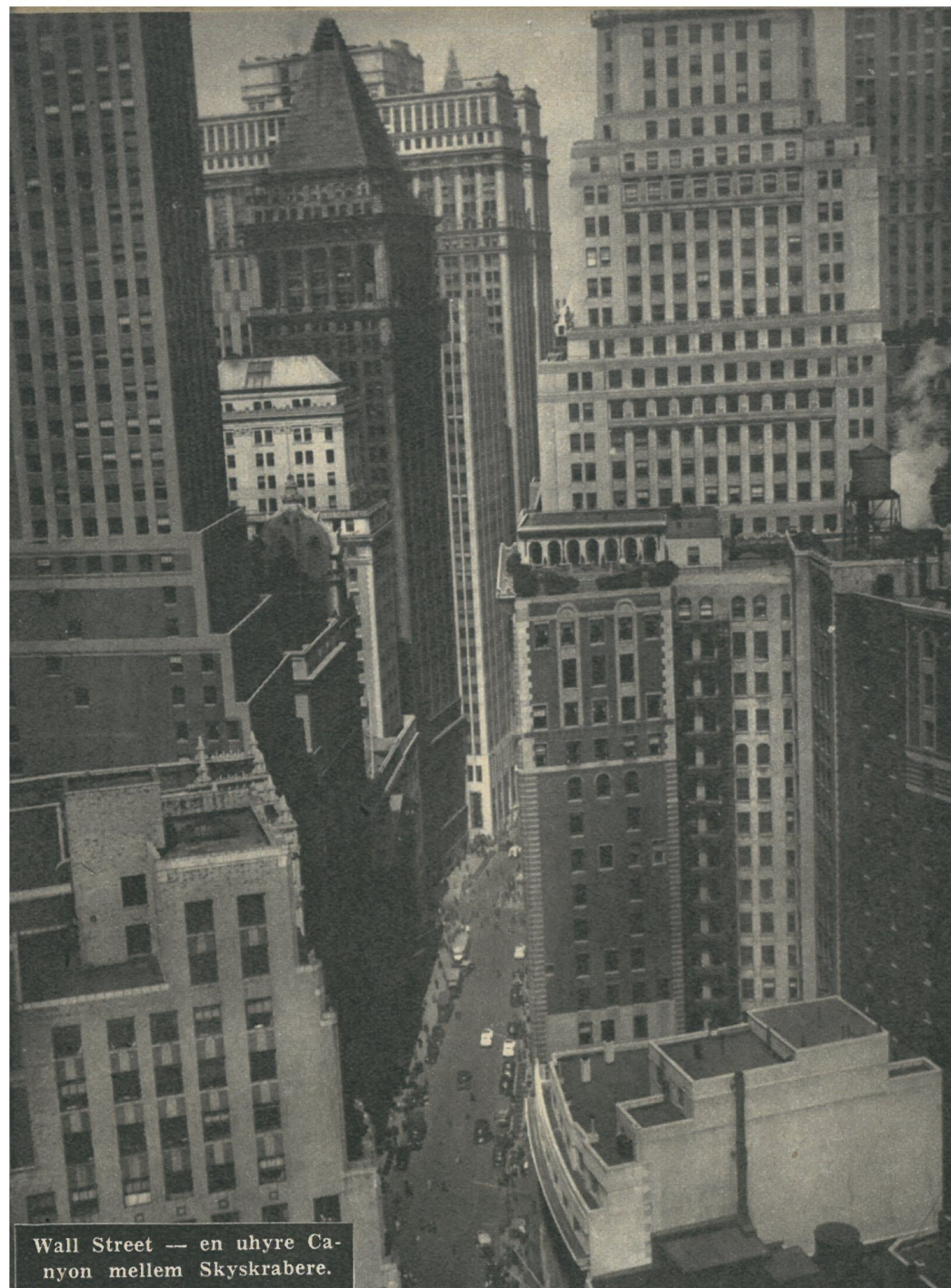
To Gange har jeg kørt gennem dette Amerika, begge Gange var min Kone og jeg skiftevis Førere. Denne Kendsgerning maa særlig omtales, for Amerika er »det smukke Køn«s Land. Det skal være meget slemt, før en Politibetjent skrider ind mod en Kvinde. Og hver Gang vi kørte ind i en By, hvis Færdselsordning var ny for mig, hver Gang vi vilde hurtigere frem til et eller andet Sted, end de vekslende røde og grønne Lys tillod det, sad min Kone ved Rattet. Hun smilede til Politibetjenten, han smilede tilbage, og af Sted var vi!

Ikke en eneste Gang paa denne Fart gennem en Verdensdel kørte vi forkert. Det er ogsaa ganske umuligt; ikke alene fordi de fleste Landeveje bliver vedligeholdte som et Parketgulv og er tre Gange saa brede som en Chaussé i Europa, men først og fremmest fordi hver Landevej har et Nummer. For hver Kvarterets Kørsel kan man læse det paa en Pæl ved Vejen; de samme Numre har vi paa vort Vejkort. Der

**New Yorks Hjerter, »Fifth Avenue«,  
Hjørnet af 57nde Gade.**

MED SPECIALBILLEDER FOR "MOTOR"  
AF KURT OG MARGOT LUBINSKI





Wall Street — en uhyre Canyon mellem Skyskrabere.

og Baby'en gynger i Reservesædets Hængenet. Alle Benzintanke har Kamperingspladser: Trækabiner, hvor Familien kan overnatte for et Par Cent. Mellem alle disse smaa Et-Værelses Huse er der Plads til Bilen. Kogeøjlighed findes ogsaa. Selv forelskede Par træffer man, men ikke som hos os paa en Bænk i Parken, men i Bil. Til denne Flirt har der efterhaanden udviklet sig en særlig Køreteknik. Den unge Mand styrer med den venstre Arm og betjener Koblingen med Fødderne. Pigen hviler i hans højre Arm og betjener samtidig med Haanden Gearskiftningen og Bremsepedalen. Ingen Week-end uden dette Billede.

Men saadan et Automobilparadis har ogsaa sine Skyggesider. Gaderne er i den Grad overfyldt, at Politiet maa give særlige Forskrifter: Automobiler maa højst blive staaende een Time, saa maa de gøre Plads for andre. Naar vi gjorde Indkøb i Byen, var der to Muligheder. Vi aftalte med hinanden: »Du kører rundt om Husblokken, indtil jeg igen kommer ud af Butikken!« — eller vi maatte parkere paa en af de Parkeringspladser, der er indrettet overalt paa ubebyggede Grunde, og som giver Masser af Penge.

For Amerikaneren er — trods sin Lidenskab for Sport — det mageligste Menneske, der findes. Han bliver siddende som vokset fast til Automobillet, hvor vi Europæere meget hellere til Fods nyder Naturen og Udsigten. Det er dog trods alt aldrig faldet os vanskeligt at forene vor egen Smag med et andet Lands Skikke. Vi foretog Fodture, og naar vi var trætte, lod vi os tage op af et eller andet fremmed Automobil. Det koster i Amerika ikke andet end et venligt Smil og Tak!

er ingen unødvendige Spørgsmaal, ingen Krydsvejsbekymringer. Selv tilsyneladende højst indviklede Anliggender bliver bragt i Orden paa en meget let Maade. Engang skete det, at en foran os kørende Vogn pludselig holdt stille paa en Vej, der gik ned ad Bakke. Vi slog alle Bremserne i, det hjalp ikke, vi fik begge en Bule. Men hvem var Skyld deri? Afgørelsen blev lagt i Fredsdommerens Haand.

For ham blev vi fremstillet; Amerikaneren, som vi var stødt sammen med, og som forlangte Skadeserstatning af os, og vi. Fredsdommeren fældede en salomonisk Dom: Amerikaneren maatte betale Skaden paa vort Automobil og vi Skaden paa hans. Vi var kvit. Man gør ikke mange Omsvøb.

Navnlig paa Vejen til den vestlige Del af Amerika tiltager Automobilismens Gemytlighed for hver Mil. Undertiden er Barnevognen og Gyngehesten bundet paa Køleren,



# Klædt paa til

## Fart og Frost

Af LIS BYRDAL

Det er ikke nok at have *Fart* paa, man maa ogsaa have varmt Tøj, hvis det ikke skal blive et uklædeligt Forretagende at flytte fra det ene Sted til det andet. Det er ganske umoderne at fryse, først fordi det er trættende for En selv og andre, og dernæst fordi det gør grim! Hellere en Centimeter mere Uld om Hofterne end en rød Næse — langt hellere!

Hvilket Valg giver da Moden Evas kuldkære Døtre i denne Vinter, der tegner mild, men som visse Spaamænd har udpeget til at blive strengere end nogen, vi har haft de sidste 5—6 Aar? Jo, Moden har for at kunne spille paa flere Streng og dermed spille forfængelige Kvinder flere Mulig-

heder i Hænde, bestemt, at hvis vi om Aftenen skal ligne vor egen Bedstemor i sine bedste, mest fejrede Aar, saa skal vi til Gengæld i Dagens korte Lys ligne vore egne unge Døtre til Forveksling. Med andre Ord: Vidde og Falbelader om Aftenen, saglig *smartness* om Dagen — og det mest af alt naar man dyrker Sport eller kører Bil.

Alle uldne Sager, det være sig Jumper, Sweaters, Cardigans eller hele Kjoler lægger an paa Enkelthed. — Omsider er man kommet til den befriende Overbevisning, at Pynt og Knapper, Smaaflæser og Rynkninger samt Broderi kun staar daarligt til strikket Chik. Selv Wienerne har indset det — og dominerer med helt enkle Ting, som vi naar som helst vilde kunne laane ud til en Broder, om det ikke var for Farverne, der spiller livligt i bourgogne, fyrregrønt, lilla, viol og blaat — hver Farve til sin Tid, naturligvis. — Det nyeste og eleganteste er en ensfarvet Jumper af det usandsynligt bløde Cashmere wool, som Englænderne er Mestre i at tvinde, og over den en tilsvarende og ganske upyntet Cardigan — d. v. s. en Trøje med meget dyb, spids Udskæring, der lukker med seks smaa Knapper i Taillen. Hvis Sættet er bourgogne- eller violfarvet, bør Tweednederdelen være i samme Farve — eller eventuelt graa. Iøvrigt er Tweed knapt saa obligatorisk mere som det een Gang var — maaske paa Grund af det uheldige Moment, at jo mere »hjemmevævet« og ægte skotsk, det virker, jo lettere er det at »sidde ud«; en Kalamitet, som ingen bilkø-

rende Damer vil undervurdere. Det betyder nemlig bestandige Besøg hos Skrædderen. Fastere vævede uldne Stoffer vinder Terræn paa Bekostning af de sildebenede eller hanefjedede Tweed — særlig det javavævede er smart. Mens man før søgte sig to — eller endog tre — Farver ud, som man med Kunst stemte sammen i sit Sportskostume, saa er det allersidste nu at holde sig udelukkende til een Farve — og det føres saa vidt som til at inkludere make-up'en! Vælger De blomme — og De kan gøre meget, der er daarligere — saa lyder Parolen: blomme Dragt, Hat, Sko, Handsker og Tørklæde — kort sagt *komplet* blomme, — det ser meget morsomt og især meget nyt ud. Og i Dage som vore er det jo efter det ny og specielle, at vi lyser med Lygte.

Naar det gælder en rummelig *top-coat*, der kan gaa overalt og bruges overalt, saa er her ogsaa Nyheder: det nye *Llama* Uld. Grunden til, at det staves med to l'er, er maaske for at hindre Forveksling med det velkendte Dyr, for med *det* har det absolut intet at gøre. Alligevel — eller maaske netop derfor — er det meget lækkert og plydset at se og føle paa — og meget varmt. Et Søsterstof hedder *Curl* og er, som Navnet antyder, krøllet, hvor det andet er glat — men hvilket der er fiksest er udelukkende en Smagsag.

Saa er der de nye og spændende Lumber-jackets, der fører en Dobbelttilværelse, idet man kan skifte mellem Ret og Vrang. De er tærnedede og støjende i Farverne, røde, blaa og skotske i lunt, uldent Stof. En hvilken som helst ensfarvet Nederdel vilde føle sig bæret ved at komme i saa oplivende Selskab. Og straks den første Regndraabe falder, vender man den muntre Side indad og den regntætte, vindtætte udad — og er saa uimodtagelig som en And overfor Regnens Kaskader.

Siger man Lumber-jacket, siger man jo samtidig Lynlaas — iøvrigt er Lynlaase paa retur. Det skal ikke lyne alle Vegne mere, i Nederdel, i Undertøj, i Sweaters — specielt ikke i Sweaters. Lynlaase er jo stadigvæk en af de mest fænomene-

Fortsættes Side 863

Knaldrød Modeldragt med smalle beige Striber og Revers; der ligner Blomsterblade i Faconen. Derunder beige Bluse.



Lys Homespun Dragt med sorte Stikninger, Persianer Revers og dobbeltraded Lukning. Model Illum.



Nutria Pels stribet af paa tværs med smalle Ruskinsstrimler i bourgogne og grønt.



Lumber-jacket, der er af regntæt Stof paa den ene Side og af skotsk-ternet Uld paa den anden. Dertil en bekvem Benklædenederdel.



## Nyt Trafiksignal!



Københavns Politi har indført et nyt Trafiksignal, der anvendes i Forbindelse med de allerede eksisterende Farver, det røde, grønne og gule.

Signalet bestaar af en grøn Pil, der er anbragt ud for det røde Lys, og naar Pilen tændes, betyder det, at man har Lov til at køre frem og dreje til højre, til Trods for at det røde Lys brænder. Man har indført dette Signal for at hjælpe den højredrejende Trafik, der ofte er vanskeligt stillet, idet den mødes med Fodgængerstrømmen, der gaar over for grønt. Det er foreløbig et Eksperiment, og man har kun opstillet et

af Signalerne, nemlig paa Hjørnet af Børsgade og Børsbroen, men det synes, som om Signalet virker udmærket, og der kan næppe være Tvivl om, at de Motorkørende med Anerkendelse vil hilse dette Forsøg paa at lette deres Vilkaar paa et farligt Krydsningssted med Tilfredshed.

Det er ogsaa glædeligt at se, at Københavns Politi nu er gaaet over til at anvende Signaler anbragt paa Hjørnerne i Stedet for Lyskurvene, der ofte er næsten umulige at faa Øje paa, baade naar de hænger i stærkt Sollys, og naar man er saa — i dette Tilfælde — uheldig at køre en moderne lav Vogn.

## Naar De parkerer

saa tænk paa,

at det gælder

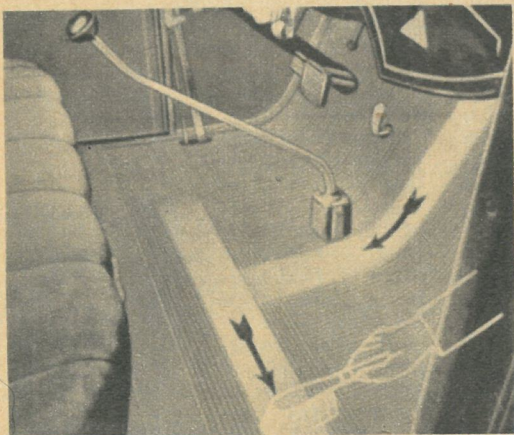
om, at der bli-

ver Plads til de

flest mulige.

## Parkér rigtigt!

## EN VARM JULEGAVE



Den ny "Let-at-rens" Maatte har faaet en ubetinget Succes grundet paa dens enestaaende Egenskaber.

Beskytter mod Træk. Egner sig glimrende som Julegave.

Rekvirer den gennem Deres Forhandler

Faas i forskellige Farver passende til Vognens Betræk

En gros ved: **E. Busch Møller**, Nr. Voldgade 23, København K. Central 9452

# KURSUS

for Filialbestyrere

i F.D.M.s Forsikringsafdeling <sup>1/5</sup>

Forenede Danske Motorejeres Forsikringsafdelings Bestyrelse har besluttet at samle alle sine Filialbestyrere til et Instruktionskursus paa Hovedkontoret. Det afholdes i Dagene Torsdag den 8. og Fredag den 9. December.

Af nedenstaaende Program vil man se, hvorledes dette første Kursus er tilrettelagt. Det byder paa en Række Foredrag med tilsluttende Spørgetid, og der vil blive Lejlighed for Deltagerne til at blive gjort bekendt med Hovedkontorets Forretningsgang og overfor Afdelingscheferne gøre Rede for Deres Erfaringer og Iagttagelser under det daglige Arbejde, ligesom der vil blive Tid til at pleje kammeratligt Samvær.

### PROGRAMMET

Der er med Forbehold af senere Ændringer foreløbig fastsat følgende Program for Kursuset Torsdag den 8. December.

Indledende Bemærkninger af Direktør Røgind:

Samarbejdet mellem Forenede Danske Motorejere og Forsikringsafdelingen. Statistiske Oplysninger om Virksomhedens Udvikling. Omtale af sidste Aarsregnskab. Meddelelser om Kursusprogrammet.

Landsretssagfører F. Gleerup:

Forsikrings - Lovgivningen, specielt Forsikringsaftaleloven og dens Forhold til det praktiske Arbejde ved Filialkontorerne.

Forevisning af Lokalerne i Forbindelse med Redegørelse for Policernes Vej gennem Hovedkontoret og dettes Forretningsgang i det hele. Hvis Tiden tillader det, vil ogsaa Forenede Danske Motorejeres Turistafdeling kunne beses, og her vil Kontorchef, Kaptajn Bengt give nogle Meddelelser om Samarbejdet mellem Afdelingen og Filialkontorerne.

Prokurist V. Moth-Poulsen:

Skadernes Behandling i Marken og paa Hovedkontoret.

Fremvisning af amerikanske Færdselsfilms ved Kontorchef K. Krogenberg.

Fredag den 9. December.

Kontorchef K. Krogenberg:

a) Nogle Synspunkter om Akkvisitionsarbejdet.

b) Forsikringsafdelingens Forhold til Filialbestyrerne i det praktiske Arbejde.

Overlæge Ove Nielsen:

Lidt om gode og daarlige Risici, specielt om de Hænsyn, der skal iagttages, naar en Forsikringsbegæring udfyldes, og en Skade anmeldes.

# Det danske Diesel-Automobil!

*Bur-Wains nye danske Automobilmotorer er nu i Fabrikation*

Forleden blev det nye danske Automobil, som Fabrikken *Bur-Wain Autodiesel* bygger, præsenteret for en indbudt Kreds. Kort efter kørte den første Karavane af danske dieseldrevne Automobiler ud i Danmark. Men forinden var ogsaa den nye Fabrik blevet præsenteret, og den var imponerende.

Tidligt paa Formiddagen rullede det ene Automobil efter det andet med indbudte Gæstergennem Strandgade og op foran Fabrikken, der har tilhuse i det gamle *Strandgadeværft*, som er moderniseret og ombygget og blevet til noget ganske nydeligt, lyst og venligt og med dejlige Maskiner.

Ingeniør Knud Højgaard bød Velkommen og holdt derefter en Tale, hvori han udtalte: »— Til Trods for, at Danmark er et af de Lande, hvor Trafikkens Motorisering er længst fremskreden, har Automobilfabrikation kun i forholdsvis ringe Omfang fundet Sted her til Lands, og navnlig har det ikke været muligt med Fordel at fabrikere en dansk Motor til Automobilbrug. Grunden hertil er navnlig den, at Benzinmotoren i de store Lande har haft en saa rivende Udvikling, at det ikke har været muligt for de smaa Lande at følge med i Konkurrencen. Vi haaber, at Forholdet vil stille sig anderledes, efter at man er kommet ind paa at anvende Dieselmotorer til Drift af Automobiler. Hovedfordelen ved Dieselmotoren er, at den kun bruger halvt saa meget Brændstof som en tilsvarende Benzinmotor, og at Dieselolien yderligere er langt billigere end Benzinen. Der spares Valuta ved at fremstille Motorerne her i Landet, idet kun en forholdsvis ringe Del af Motorens Værdi repræsenterer Indkøb af Materialer fra Udlandet.«

Ingeniør Højgaard oplyste til Slut, at Fabrikken's Produktionsprogram gaar ud paa at fremstille 1000—1200 Motorer aarlig, men Fabrikken er stor nok til, at der kan produceres 2000 Motorer om Aaret. Man regner med, at Halvdelen af Produktionen kan finde Anvendelse i Danmark, og at den anden Halvdel vil kunne afsættes paa udenlandske Markeder.

Hvad den nye Virksomheds Handelsorganisation angaar, da er der dannet et særligt Salgsselskab *A/S Nordisk Dieselauto*, som er et Søsterselskab til »Automobilhuset« og med samme Direktører, nemlig de Herrer *Andersen og Carlsen*.

Denne Virksomhed har skabt en stor Salgsorganisation over hele Landet og i det hele taget haft stor Betydning for, at man nu har hele Salgsapparatet i Orden.

Foruden den Del af Virksomheden, som overtages af *Nordisk Dieselauto* og som er baseret paa, at der indbygges danske Dieselmotorer i amerikanske, men her i Landet fuldstændig samlede Chassiser, vil *De Forenede Automobilfabrikker* i Odense indbygge Motoren i denne Fabriks meget anvendte og kendte danske Lastautomobiler.

Ude i Fabrikken's Gaard holdt Karavanen, som skal ud i Landet og præsentere den nye Dieselmotor, parat. Det var meget smukke Lastautomobiler i elegant og moderne Udførelse. Statsminister *Stauning* udtalte her, ved Siden af den første Dieselbil, nogle Ord til Lykønskning og Haabet om, at Virksomheden maatte blive til Gavn for Landet. Statsministerens Lykønskning blev optaget af Statsradiofoniens Vogn og udsendt af Pressens Radioavis.

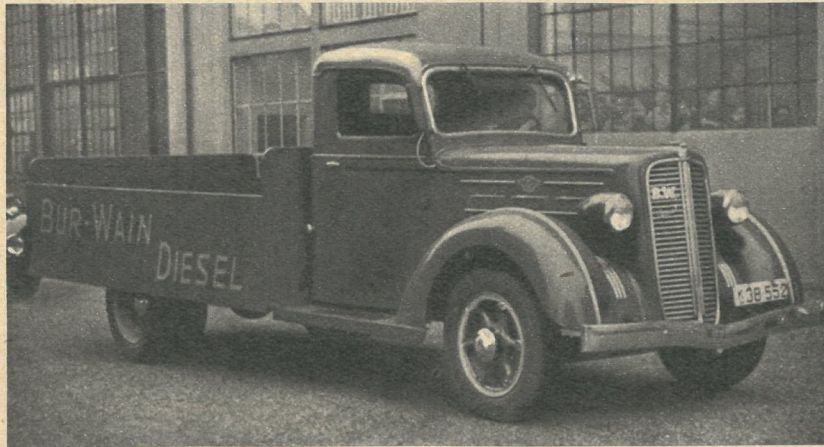
Efter at Højtideligheden paa den nye Fabrik var forbi, var der Fest paa Langeliniepavillonen. Her talte bl. a. Ingeniør *C. A. Møller*, som bl. a. oplyste, at de foretagne

Undersøgelser syntes at vise, at der var betydelige Muligheder for en dansk Eksport af Dieselmotorerne.

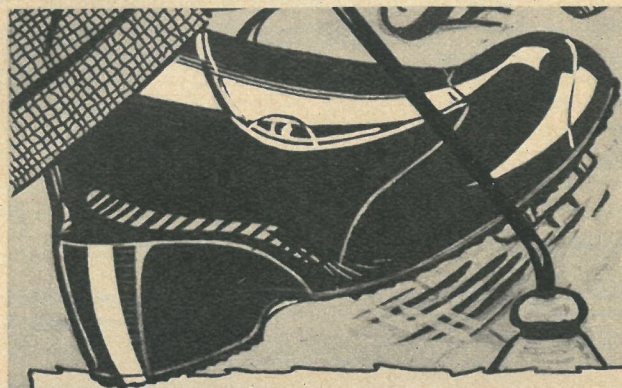
Paa Forenede Danske Motorejeres Vegne talte Apotheker *Paul Scheel*, som tilføjede den nye Virksomhed de Motorkørendes Interesse og Sympati.

Gennem de Forsøg, der er foretaget med Dieselmotoren, har det vist sig, at man ved Kørsel paa saavel Landevej som i By med den samme Brændstoffmængde kan køre 90 — 110 Procent længere med Dieselolien. Et spændende Spørgsmaal er *Beskatningen*. Efter de nu gældende Regler betaler Dieselbil dobbelt Vægtafgift, idet den jo ikke igennem sit Benzinforbrug bidrager til Benzinskatten — for

hvilken man bygger Vejene. Derved stilles Dieselmotoren overordentligt gunstigt, men det er dog sandsynligt, at Dieselolien vil blive beskattet, hvis Dieselmotoren, hvad man jo i høj Grad maa haabe, vinder større Udbredelse.



Bur-Wains Diesel-Automobil.



## Mod Fodkulde

Beskyt Dem mod Træk og Kulde i Vognen - anskaf et Par bløde, lette TRETORN Galoschestøvler. Kr. 8.85 og 12.50



# TRETORN

## Lægeattesten for Motorførere

Fortsat fra Side 855

havde han ikke haft Kort. Saa fik han en lille Grøntvarerforretning, og saa skulde han have et nyt Kørebrev. Saa skrev jeg, at han havde haft denne Læsion som ung, men det generede ham ikke, hans Syn var normalt, og han havde haft Kørekort i Mellemtiden. Hvorefter jeg blev ringet op af *Politimesteren*: Hvorfor jeg havde skrevet det, for det betød, at Manden skulde hen og have en Speciallægeerklæring til 20 Kr. — Ja, det havde jeg skrevet, for det skulde jeg skrive. — *Ja, skal og skal, men en Ting er, hvad der staar, at man skal, noget andet er, hvad man gør, naar man ved, at Manden i saa Fald bare skal hen og have en Speciallægeerklæring til 20 Kr. Naa, det resulterede ogsaa i, at jeg mistede Manden som Patient.*»

I København drejer det sig om en Tuberkulose, som efter Attesten er underkastet Lægens Skøn, i Sønderjylland om en korrekt Udfyldelse af et af Attestens Spørgsmaal. — Begge Dele indenfor samme Statspoliti.

Der faldt paa Lægernes Aarsmøde skarpe Udtalelser om

de »gode Attestskrivere«, om Alliancer mellem dem og Kørelærere etc. — man ønsker ikke at holde Haanden over Attestsløseri — der endog har medført Eksklusion.

Det er ikke alene herhjemme, men ogsaa indenfor Lægernes internationale Motorunion, at man har taget disse Spørgsmaal op — og efter Referatet gengives Dr. Martins, Udtalelse Formand for den danske Afdeling:

»Man er alle Steder inde paa den Tanke, at disse Motorattester bør specificeres, gøres mere udførlige, saaledes at man muligvis derigennem kan udelukke den helt uduelige Fører, der jo er Skyld i saa mange Ulykker paa vore Landeveje. Der er jo ingen Tvivl om, at en hel Del baade aandeligt og legemligt uduelige Førere kører rundt, Folk, som overhovedet ikke skulde have haft Køretilladelse.

Spørgsmaalet vil komme frem paa den Kongres, som den internationale Læge-Motorunion afholder i København næste Aar.»

Dette er i og for sig udmærket, men det frier jo ikke hverken Læge eller Ansøger, før der foreligger en af Ansøgeren udfyldt og i Lægens Nærværelse underskrevet Hel-



## motormandens juridiske raadgiver

<b>KØBENHAVN</b> <b>Preben Bornemann</b> <i>Landsretssagfører</i> Frederiksholms Kanal 18 Telefon 8145 (3 Ledn.)		<b>HADSUND</b> <b>Aage Salomonsen</b> <i>Landsretssagfører</i> Telefon 104		<b>ODENSE</b> <b>Th. Eigenbrod</b> <i>Landsretssagfører</i> Vestergade 48 Telefon 4150 (2 Linier)	
<b>KØBENHAVN</b> <b>Fritz Gleerup</b> <i>Landsretssagfører</i> Stormgade 12, 2. Sal Telefon 4290		<b>HJØRRING</b> <b>Helge Ugilt</b> <i>Landsretssagfører</i> Telefon 560		<b>RUDKØBING</b> <b>A. Trolle-Christensen</b> <i>Landsretssagfører</i> Telefon 358	
<b>AALBORG</b> <b>Viggo Kleisby</b> <i>Landsretssagfører</i> Algade 65 Telefon 4070 - 4090		<b>HOLBÆK</b> <b>C. N. Ledager</b> <i>Landsretssagfører</i> Telefon 744 - 745		<b>SAKSKJØBING</b> <b>Johannes Buschardt</b> <i>Landsretssagfører</i> Telefon 380	
<b>AARHUS</b> <b>C. Holst-Knudsen</b> <i>Landsretssagfører</i> L. Torv 6 Telefon 15-16		<b>HORSENS</b> <b>J. Carlsen</b> <b>Aage Jeppesen</b> <i>Sagførere</i> Rædersgade 5 Telefon 95-96		<b>SILKEBORG</b> <b>Frede Edlund</b> <i>Landsretssagfører</i> Søndergade 1 Telefon 50-70	
<b>ESBJERG</b> <b>Gunnar Alstrup</b> <i>Landsretssagfører</i> Englandsgade 7 Telefon 577 - 578		<b>KOLDING</b> <b>W. Lynæs</b> <i>Landsretssagfører</i> Telefon 400 - 1643		<b>SLAGELSE</b> <b>C. Lysholm-Hansen</b> <i>Landsretssagfører</i> Landbobankens Bygning, Nytorv Telefon 1250 (2 Ledn.)	
<b>HADERSLEV</b> <b>Edgar Forum</b> <i>Landsretssagfører</i> Telefon 300		<b>NÆSTVED</b> <b>Johan H. Clausen</b> <i>Sagfører</i> Telefon 713		<b>VIBORG</b> <b>Jon Johnsen</b> <i>Overretssagfører</i> <b>Chr. Ejstrup</b> <i>Overretssagfører</i> <b>G. Morville</b> <i>Landsretssagfører</i>	

bredsangivelse, saaledes som ved Livs-forsikring.

Men hvorfor rejse dette Spørgsmaal her i »Motor« og ikke i et Lægetids-skrift? Jo, for det angaar ikke blot Lægerne, men ligesaa meget enhver Motorførende, som enhver offentlig som privat Institution, som har med Motorkørsel at gøre.

Det er nødvendigt, at enhver, der ønsker Kørekort, virkelig opfylder Betingelserne herfor og underkaster sig de Eksaminationer og Prøver, der er nødvendige — ligesom enhver Motorfører — eventuelt hans Familie — under Straf maa være forpligtet til at meddele Myndighederne, naar hans Helbred under Varigheden af et Kørekort nedsættes, saa hans Duelighed som Motorfører lider Skade. Instruks og Vejledning burde medgives ved Udstedelse og Fornyelse af Kørekort. Selv har jeg foranlediget Inddragelse af Kørekort, hvor en psykisk Lidelse gjorde ham uskikket til at føre Bil.

Ved Indførelsen af Ansøgerens »Selv-angivelse« m. H. t. Helbred, en ændret, udvidet Lægeerklæring med Konklusion, vil Bedømmelsen blive bedre og ensartet, og for Samfundet vil det betyde større Sikkerhed. Samtidig ligger der her — ved gensidigt vejledende Samarbejde mellem Autoriteter og Læger — en Mulighed om ikke at udrydde, saa dog i væsentlig Grad at nedsætte Antallet af de stadig tilbagevendende (recidiverende) Skadevoldere, der terroriserer vore Gader og Landeveje, spredende Ulykke og Sorg, og som ikke mindst Forsikringsselskaberne (og vore Præmier) kan tale med om.

Det er derfor min Opfattelse, at man indenfor de Motorførendes egne Rækker tager Spørgsmaalet op til Drøftelse, saa meget mere som det ligger fuldt paa Linie med de Bestræbelser, F. D. M. efter sin Formalsparagraf og efter »Motor«s energiske Arbejde for Færdselssikkerheden staar inde for.

## Klædt paa til Fart og Frost —

Fortset fra Side 850

nale Opfindelser, men de er blevet lidt »forrendte«, efter at de er blevet billige — og saa maa de nødvendigvis blive mindre en vogue mellem Damer, der søger det helt elegante og eksklusive.

Buksenederdele er det psykologisk rigtige at sætte sammen med Lumberjackets — det er det typiske Nietzschevo-Kostume, der egner sig for at overskride Grænserne for Hastighed og Fornuft. Man bevæger sig dejligt frit i det — men det er kun for s'anke, selv om der nu findes Modeller, der ikke røber Benklæderne, undtagen hvor man tager meget lange Skridt

eller springer ind i sin Racervogn uden at lukke Døren op.

Pelsene er jo et helt Kapitel for sig. De nye Sportsskind er Bæver og Nutria, der slutter op bag Lam og Leopard. De skal være i 7/8 Dels Længde, løse i Ryggen og med høj Knapning foran — det er chikt, men maaske ikke saa praktisk, for det tillader Blæsten at tage i den, som var den et Telt paa Nippet til at flyve væk. Nogle Façonner er i Fingerspids-Længde — og dem sidder man i alt Fald ikke krøllede, da de ikke er lange nok til det — til Gængæld er de heller ikke saa lune, men saa kan en Fører-Plaid gøre Resten — De ved, et af disse fortrinlige Tæpper, maalt af i rigtig Vidde og Længde og med en Læderrem om Livet, der holder den paa Plads. Men mens vi snakker Pels, saa maa vi ikke glemme Sammensætningen Ru-

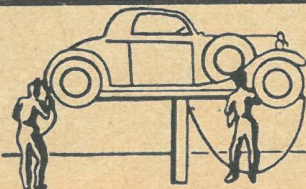
En god *Julegave.*



## ZEBERG's-Auto Maatter luner

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

Sendes overalt. „BIL-MAATTER“  
Handlende, alle v. Aage Zeberg  
Brancher, Rabat Grdl. 1923 C. Plougsvej 6  
Besømine Udsalg København V. (nær Forum)  
God Pasform Telefon Eva 722  
Alle Vogn typer føres. Prislister tilsendes gratis.  
Special-Afdel.: for VOGNMANDSMAATTER  
**KANSTØVSUGES**  
Afdeling i Odense: Nørregade 45, Tlf. 8397



## Malingen, som holder! - Prisen, der passer Dem

(Kun garanteret bedste svendudført Luksusarbejde,  
originale Farver og Stafferinger for alle Vognmærker)

**FRB. AUTO DUCO-LAKERERI**  
Eva 502 Bianco Lunos Allé 5 Eva 502

Vogne opsat paa Trykluft-Autolifter  
Undervogne og Underskærme renses med Benzin, afskrabet for Rust og malet 22 Kr.

## 2/3 DANSK ALFA-LAVAL Prøv vort Automobilværksted Alle Reparationer udføres

Moderne Arbejdsmetoder Spec.: Hovedreparationer  
MØLLEGADE 26 TELEFON 7429

## NIELSEN & NIELSEN

Landskronegade 56. Telefon Ryvang 1130.

Reparation af Last- og Luksusvogne  
Autoriseret Chevrolet Værksted

*Studebaker*

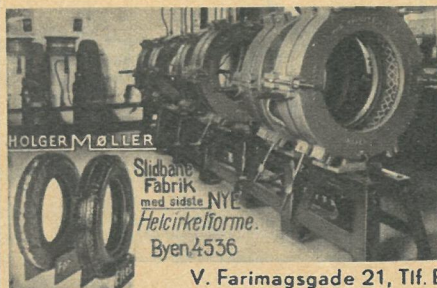
## Dansk Automobil Fabrik

(tidligere H. C. Christiansen)

Willemoesgade 78, Kbhvn. Ø. Central 7314 (3 Ledn.)

Reserve dele: „REO“

Alle Reparationer hurtigt af 1. Kl. Mekanikere



## Spar 60%

Ved Paalægning af nye Slidbaner  
med sidste nye Helcirkelforme  
Stort Lager af nyt Autogummi  
**HOLGER MØLLER**

V. Farimagsgade 21, Tlf. Byen 4536 - Filial: Danasvej 29, Tlf. Eva 4676

skind-Skind, der er saa fiks og sportsagtig. Somme Tider er det Kanterne, der er af Ruskind, andre Tider er Skindet klippet op i brede Striber paa tværs og samlet igen med Baner af kulørt Ruskind. Resultatet er meget morsomt. Endelig ses det ikke sjældent, at selve Slidkanterne og Lommekanterne er af Ruskind — og det er ikke alene chikt, men ogsaa praktisk, for saa kan de blot fornyes, naar de er blanke at se til — mens selve Skindet skaanes. Og netop Kanterne er jo saa udsatte.

Lammeskindet, det snehvide, krøllede, ses mest i smaa firkantede box-coats eller — hvad der er endnu nyere — i Anorak-Façon med nisserødt Foer. Til Tider degraderes Lammet ogsaa til slet og ret at være Foer i en løs Ulster eller vindtæt Frakke — og det er maaske det allervarmeste Klædningsstykke, man overhovedet kan vælge, hvis det virkelig gælder om at have Fart paa i Frost.

## Sallingsund Færgen

Telefon Nykøbing Mors 201

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

### FARTPLAN

1. Oktober—1. April

Afgang fra Mors (Sallingsund)

700 800 900 1000 1100 12<sup>10</sup> 1300 1400  
1500 1600 1700 1800 1900 2000 2100 2200  
2300 2400\*

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

## Andelsselskabet „Lohals-Lundeborg Færgeselskab“ Lohals

Motorfærge »Lundeborg«

Restauration ombord. Hurtigste Forbindelse mellem Fyen og Langeland

Sejlpian gældende fra 20. Sept. 1938

Afg. Lohals:

Hverdage: 815 1210 1600 1830

Søn- og Helligdage: 900 1115 1300 1940

Afg. Lundeborg:

Hverdage: 900 1300 1645 1945

Søn- og Helligdage: 1000 1200 1345 2035

Overfarts-Tid: 40 Min. Plads til 8-10 Biler. Fø-  
ren af Personbiler gratis. Billige Tak-ter. Person-  
biler uanset Vægt: 4 Kr. paa Hverdage. Søn og  
Helligdage: Tur-Retur 5 Kr.

Kontor: Lohals, Telefont Lohals Nr. 87

Oplysninger: Lundeborg, Telef. Hesselager Nr. 117

## Svendborg — Nakskov

eller omvendt

## Korsør-Lohals eller omvendt

Cyldig fra 20. Sep. 1938

Afg. Svendborg 8.00 - 16.45  
Ank. Nakskov 11.10 - 19.55

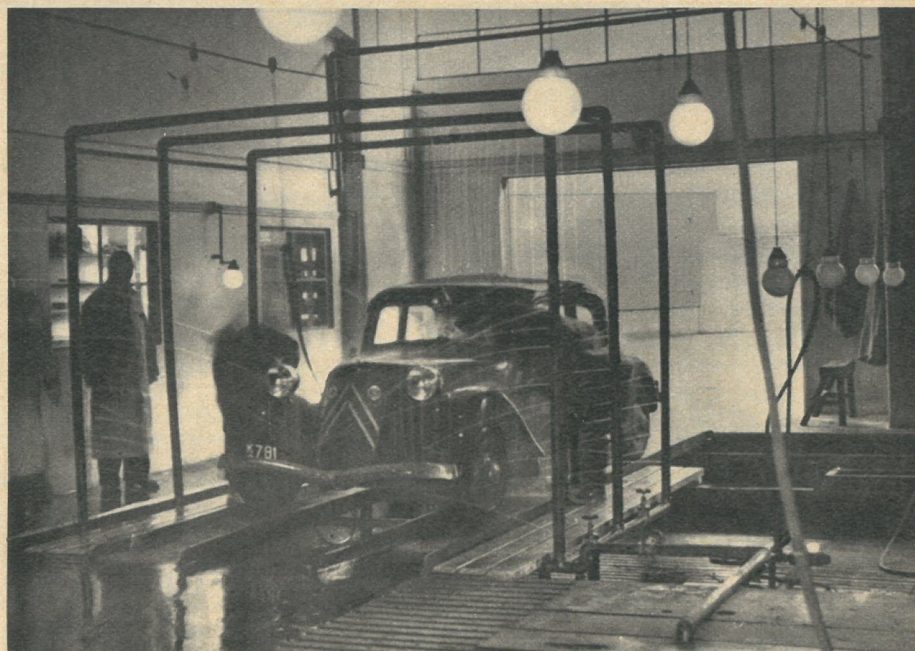
Afg. Nakskov 7.15 - 15.50  
Ank. Svendborg 10.26 - 18.55

11.00 19.15 ↓ Afg. Korsør Ank. ↑ 9.55 17.35  
12.40 20.55 ↓ Ank. Lohals Afg. ↑ 8.15 15.55

Hurtigt og billigt!

Sydfyenske Dampskibsselskab

# MODERNE AUTOMOBILVASK



Der er ikke Tvivl om, at Vognvasken for mange Motorkørende er noget af et Problem. Det er baade dyrt og vanskeligt at faa vasket sin Vogn, og det maa derfor hilses med Tilfredshed, at smarte Folk har fundet paa en helt ny Maade at vaske Automobiler paa. Vi tænker her paa Automobilhuset i Dronningens Tværgade i København, hvor man har indført Automobilvask efter samme Princip, som man efter Sigende anvender, naar man i Amerika vasker Togvogne. Man sidder selv ved

Rattet og kører ind i en Regn af Straaler fra et Sprikler-Anlæg, og 8 Minuter efter at Vasken er paabegyndt, er Bilen saa fin, at den næsten ikke er til at kende igen. Det er ikke Meningen, at man derved helt vil afskaffe den grundigere Vask, men til den daglige Kørsel og for Folk, som kører ustandselig og stadig faar Vognen griset til, er det en nem og behagelig Maade, især da Omkostningerne er meget lave. Det koster nemlig kun Kr. 1.00 at faa Vognen vasket.

## Forlæng Deres Juleferie ved at benytte Hurtigruten Grenaa-Hundested



### FARTPLAN FOR JULEN 1938

Fra Hundested:

Fredag d. 23. Decbr. 8,45 11,00 18,15  
Lørdag d. 24. Decbr. 8,45 15,30  
1. Juledag ..... 8,45  
2. Juledag ..... 8,45 19,00 22,00  
3. Juledag ..... 8,45 18,15  
Nytaarsdag ..... 11,00  
Mand. d. 2. Jan. 1939 ..... 11,00

Fra Grenaa:

Fredag d. 23. Decbr. .... 13,40 17,00 23,15  
Lørdag d. 24. Decbr. .... 13,40  
1. Juledag ..... 17,45  
2. Juledag ..... 14,30 17,45 23,45  
3. Juledag ..... 13,40 17,00 23,15  
Nytaarsdag ..... 17,45  
Mandag d. 2. Jan. 1939 ... 17,00

Bestil Plads til Bil i god Tid. — Telf: Valby 3243, 2766, 1360 — Hundested 190 — Grenaa 255.

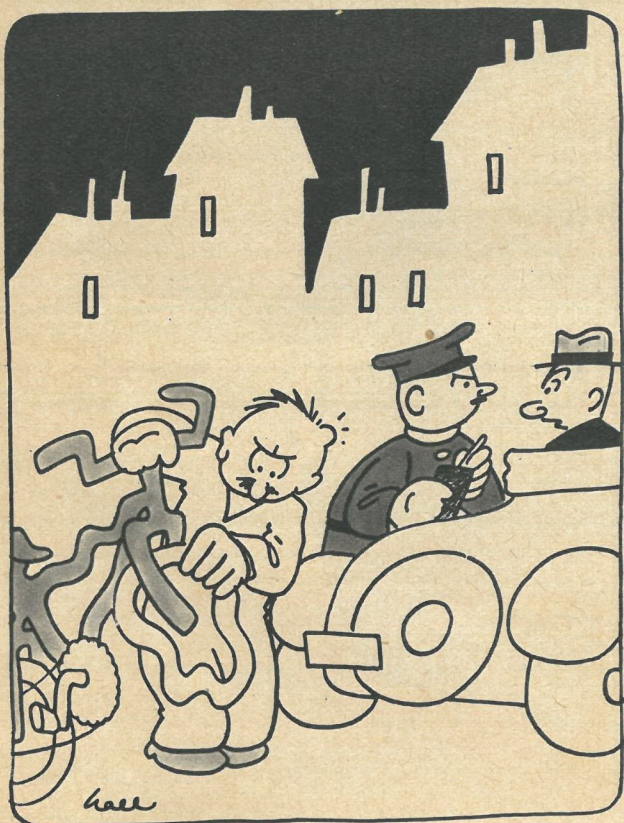
Spar Tid • Spar Penge



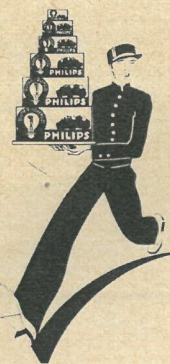
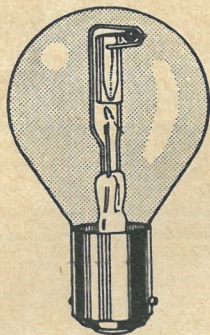
og tag altid med ASSENS-AARØSUND FÆRGEN

20. Septbr. 1938 — 14. Maj 1939: Fra Assens: 645 1020 1455 1740 2010  
Fra Aarøsund: 750 1125 1600 1845 2115

Overfartstid ca. 50 Min. • Restauration om Bord • Moderne Dæksaloner • Bedste Betjening.  
Person Autos indtil 800 kg kun 3.50, Tur-Retur 6.00, Medlemmer af Motororganisationer 10% Rabat.



Det koster en ny Cykle min gode Mand; det havde været billigere i Tide at købe et Par PHILIPS DUPLO GULLYS til Deres Vogn.



Bedre Lys -  
sikker Kørsel.

**PHILIPS**  
**AUTOLAMPER**

## Henning Klee

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

Forlang mit Udslib-  
nings-Certificat.

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

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

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

# HELLESENS SENIOR



## HELLESENS SENIOR

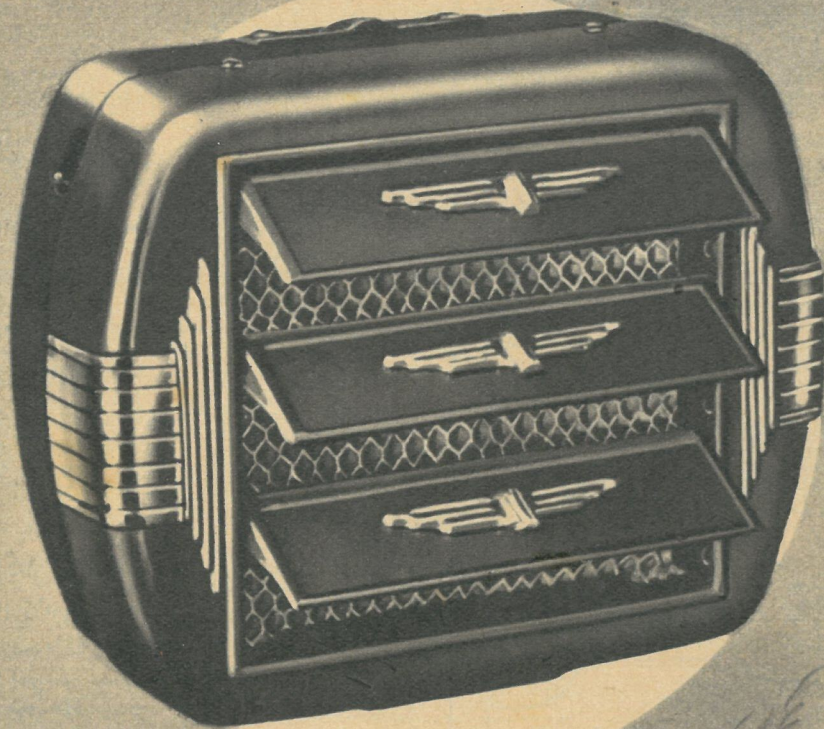
er en stor, stærk, paalidelig Haandlygte.

## HELLESENS SENIOR

giver blændende Lys Aar efter Aar med **HELLESENS**  
verdenskendte Tørelement.

## HELLESENS SENIOR

i Kejn og Blæst uden at blinke. Absolut farefri i Garaer,  
Stalde, Pakhuse og i Hjemmet.



**Koldt  
at køre?**



*Nej - der er Varme i Vognen*

„HEAT-ON“, det nye Centralvarmeapparat til Biler, opvarmes af Vandet fra Køleren, og Faren for Dannelse af Kulilte er derfor udelukket, samtidig med at Driftsomkostningerne er bragt ned til praktisk talt intet.

Pris Kr. 80.- (*exclusive* Montering)

*Forlang*

**HEAT-ON**

HOS DERES FORHANDLER ELLER REPARATØR