

Minus Lyo Hundrede og halvtreds-

5910

÷ 750

5160

incl. Omsætningsafgift

Selv bortset fra den ekstra Fordel, OPEL byder Dem gennem den store Pris-Nedsættelse, bør De alligevel vælge OPEL. — Gaa OPEL igennem fra først til sidst og sammenlign den med andre Vogne, *saa* vil ogsaa De forstaa, hvorfor der sælges saa mange OPEL-Vogne. — Kender De iøvrigt vort Financierings-System?

OPEL-HEIBER

Shell-Huset, V. Farimagsgade 25, København, Tlf. 15.625

Værksteder: Enghavevej 76, Tlf. 14.947 — Filial i RINGSTED: Tinggade 12, Tlf. 167



**M
O
T
O
R**

MOTOR

Nr. 38. 17. Sept.
1938. 33. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
29.400 Eksp.

J. L. JENSENS EFTF. MASKINFABRIK
GODTHAABSVEJ 8 - GODTHAAB 7538

Baneadresse: Frederiksberg St.

Den betryggende **CYLINDERUDSLIBNING**
ISÆTNING AF CYLINDERFORINGER
KRUMTAPSLIBNING • STØBNING AF LEJER

BENYT VOR MANGEAARIGE ERFARING

FORLANG VORT UDSLIBNINGSCERTIFIKAT

M I N T E X

Bremsebelægning

original engelsk
svigter aldrig

Eneforhandler:

H. C. PUCK

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

Tegner alle Arter Forsikringer . . .

A/S GRØN & WITZKE

Kongens Nytorv 6, Tlf. C. 9316

Lystfartøjsforsikring - Motorbaadsforsikring



„DAN“
Paahængsvogne

til al Transport

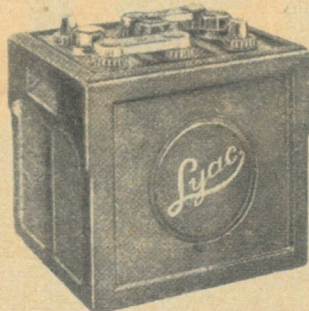
Forlang Oplysninger!

Specialfabriken Auto

G. Petersen

★ Gl. Køgevej 49-51 Valby

Central 11 224 - 13524



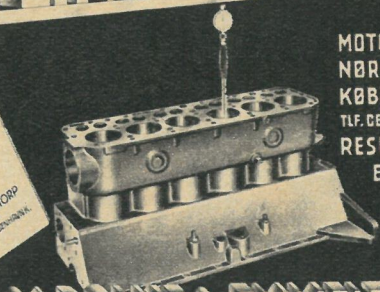
Lyac

STARTBATTERIER

Fremstillet af:

Bedste Materialer under omhyggelig
Kontrol og dertor bedst mulige Fabrikat

CYLINDERUDSLIBNING



MOTOR SERVICE
NØRREGADE 35
KØBENHAVN K
TLF. CENT. 6608-12620
RESERVEDELE
EN GROS

BALKE & EMMELTORP



Nordre Fasanvej
273

Telefon Taga 41 & 61

ved Nørrebro S-Station

Husk!

Den bedste Beskyttelse for Vognen er vore
Polstrings-Overtræk
og Hjulovertræk, Presenninger,
Stænkeskærme

Bundkarhætter - Bund-Maatter
Kølerhætter - Fjedergamasker

Aktuel Udstilling!

F. Bülow & Co.



Hos F. Bülow & Co. paa Toldbodvej averteres der paa denne aktuelle Maade for DUCO Polish.

TIL HØJRE

sa

- og kold



RESTAURANT
WIVEX

Restauranterne

WIVEX og NIMB

KØBENHAVN

Gratis Parkering



Thunderbolt kører

345 Miles i Timen —

Thunderbolt, Verdens hurtigste og største Automobil, brugte 48 Tændrør i sine to 12-cylindrede Rolls-Royce Motorer, da den for over Motorbanerne ved Bonneville med en Fart af over 345 miles i Timen.

Efter Løbet telegraferede Kaptajn Eyston til Lodge Plugs:

Lodge Tændrør har igen vist sig fuldt tilfredsstillende.

FRASCATI Paris paa Raadhuspladsen

— Stedet, hvor man spiser

GRILL — ROTISERIE — CAFÉ

Hoteller og restauranter



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

AABENRAA

Hotel »Danmark«

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

AARHUS



Hotel Royal

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

KALUNDBORG



Hotel Postgaarden

Telefon 2 - 87

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

ODENSE



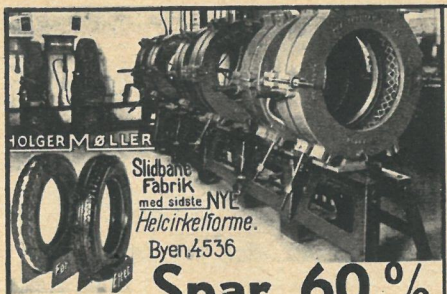
Grand Hotel

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

DEN POPULÆRE

**BLACK
&
WHITE**

WHISKY



HOLGER MØLLER
 Slidbane Fabrik med sidste NYE Helcirkelforme. Byen, 4536
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

POUL THOMSEN
 1ste Klasses Special-Værksted for
HARLEY-DAVIDSON
 Fineste Arbejde! Billige Priser!
 Maskiner hentes gratis overalt!
DEN NY AUTOPARK
 Vester Farimagsgade 21. Telf. Palæ 5076
 Efter Kl. 18 Bagværd 365

Horsens Kølerfabrik
 (tidl. Jydsk Kølerfabrik)
 v. A. F. Nielsen
Horsens Telf. 1968
 Alle Kølere leveres med Garanti

A. SCHACK ERIKSEN
 Studiestræde 48. — Telefon Byen 8344
SPEJLGLAS
 med og uden Facet for Automobileer
NUMMERGLAS
 og BUEDE GLAS leveres

Kompressorer, Autoløftere
 Vaskemaskiner, Smørep
 apparater. Alt for Vulkaniser
 ing. Indhent Tilbud.
LADEGAARD & CO. A/S
 Telf. 34 - Odder - Telf. 215

Bro
Genturio
 DANSK SLAAR ALT
AUTO-POLISH

Bort med Niveauskæringerne

Trods alle Sikringsforanstaltninger ved Skæringerne mellem Jernbaner og Veje sker der hver eneste Uge Aaret rundt Sammenstød mellem Tog og Biler, Mennesker dræbes eller lemlæstes, og meget Materiel ødelægges. Forsikringsselskaberne kan tale med herom, det er store Beløb, det drejer sig om. Og medens de nye Blinksignaler sender deres advarende røde Blink mod Trafikanterne paa Landevejen, køres der sorgløst over Skæringerne. Mange Gange gaar det godt, men saa er der een imellem, der indhentes af Skæbnen.

Saadan kan det ikke blive ved, og derfor maa vi have flere af disse Niveauskæringer afløst af Viadukter, men det er dyrt. I 1930 fik vi en Lov om Sikring af Færdselen ved Vejkrydsninger samt Krydsninger mellem Veje og Baner. Gennem denne Lov stilledes 2 Mill. Kr. aarligt til Raadighed til Formaalet. Der er altsaa nu anvendt 14 à 16 Mill. Kr., foruden et Forskudsbeløb paa 10 Mill. Kr., som ydedes i 1937. Mange Viadukter er allerede bygget, og et stort Antal er under Bygning, men der er endnu flere paa Ønskesedlen.

I Erkendelse af det ønskelige i snarest at faa yderligere et Antal Skæringer bragt ud af Niveau har *Forenede Danske Motorejere* allerede i Begyndelsen af Juli Maaned d. A. indstillet til Ministeriet for offentlige Arbejder, at det i Loven fastsatte Beløb forhøjedes fra 2 Mill. til 5 Mill. Kr., og er senere vendt tilbage til dette Spørgsmaal i Forbindelse med en Henvendelse om forøget Tilskud til Bivejsarbejder. En saadan Forhøjelse kan rummes inden for den Indtægt, som de nuværende Motorafgifter afkaster. Et Laan af passende Størrelse vil med denne aarlige Ydelse let kunne forrentes og afdrages paa et kort Aaremaal.

Vi haaber oprigtigt, at Ministeriet vil følge vor Indstilling. Lad os faa endnu mere Fart i Viadukt-Byggeriet.

— de renser
 naar De
 bremser...



Vi har den rigtige Maskine

til Opskæring af de nye Bremseriller paa tværs. Kør ind til os, det vil mere Dem at se den arbejde.

Husk: Bremserne standser kun Hjulene, men det er Dækkene, som standser Vognen.

EMIL PETERSEN
 Vulkaniseringsanstalt
 VODROFFSVEJ 38 - Tlf. C. 12671

ZEBERG's-Auto Maatter luner
 MANILA-VELOUR 1 cm tyk
 KOKOS PLYDS 2 1/2
 Sendes overalt. Handlende, alle Brancher, Rabat. Besøgm. Udsalg God Pasform
 "BIL-MAATTER" v. Aage Zeberg Grdl. 1923 C. Plougsvej 6 København V. (nær Forum) Telefon Eva 722
 Alle Vogntyper føres. Prisliste tilsendes gratis. Special-Afdel.: for VOGNMANDSMAATTER
KANSTØVSUGES
 Afdeling i Odense: Nørregade 47, Tlf. 8397

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

C.M. Eriksen & Søn
 Odense. Kongensgade 10. Telf. 5797
Originale Harrison Kølerblokke isættes enhver Køler.
 Reparation af Kølere. Opretning af Karosserier og Skærme. Autogovsøving.
 ● DUCOLAKERING

Er Deres Bremses i Orden?

UGENS EMNER

Der kom nu Meddelelse om, at Justitsministeriets Udvalg for Færdselspropaganda har meddelt Ministeren, at det stiller sine Mandater til Raadighed, idet der ikke mere skønnes at være nogen økonomisk Basis for et Propaganda-Arbejde. Det er virkelig et helt opløftende Syn at se i dette Land, hvor Medlemmer af Kommissioner og Udvalg ellers klæber saa fast til Taburetten, at her er et Udvalg, der er villigt til at begaa Harikiri. Ikke noget forstandigt Menneske kan fortænke disse Folk i, at de ønsker at fastslaa offentligt, at et Propaganda-Udvalg, som ikke har 5 røde Øre at arbejde med, er en latterlig og overflødig Ting. De Herrer, som udgør dette Udvalg, nemlig Politimester Fritsche i Roskilde, Politiinspektør Einer Møllerup, Færdselschef N. C. Bach og Fabrikant Svend Bergsøe, har maaske ved den Beslutning, de her har taget, gjort den Sag, som Udvalget skulde tjene, den allerstørste Tjeneste, idet de har understreget paa drastisk Moode, at Staten har en Forpligtelse at opfylde, og at denne Forpligtelse virkelig ikke kan siddes overhørig. De Herrer har forlangt 150.000 Kr. om Aaret til at gøre Færdselspropaganda for, og det kan næppe være for meget. I hvert Fald maa man sige, at det er en yderst beskedne Sum, naar man tager i Betragtning, at der stadig sker saa mange Ulykker, og naar man tænker paa, hvad Ulykkerne betyder, hvilken Sorg og Elendighed, der skjuler sig bag de tørre Tal, som Statistikkene kan opvise.



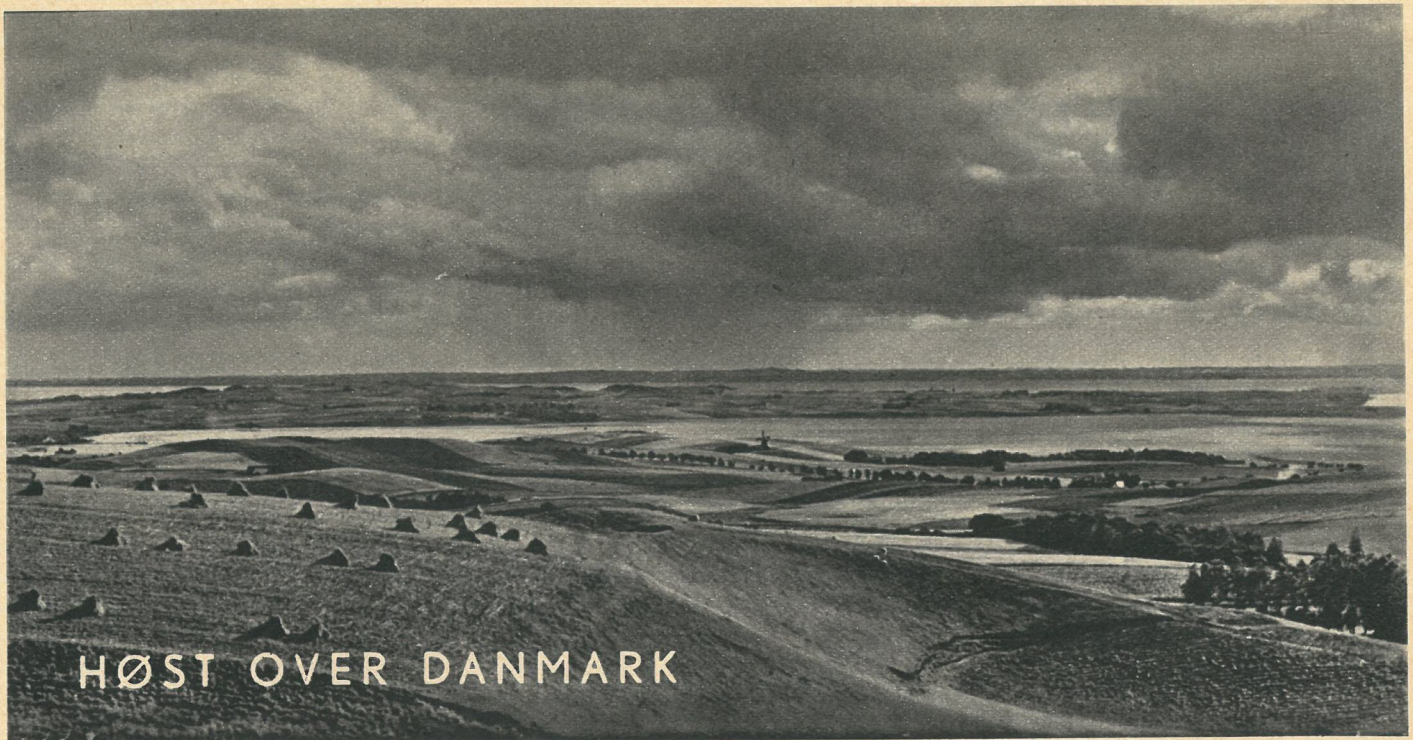
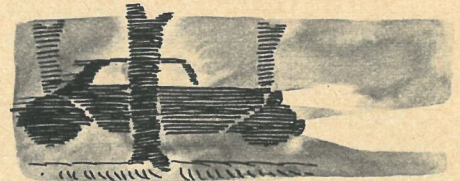
Der er mange Maader at skaffe disse Penge paa, men maa vi spørge, om det f. Eks. ikke vilde være naturligt, at de svimlende Beløb, som indgaar gennem Motorbøderne eller i det hele taget gennem Færdselsbøder, i nogen Grad kom



dette Arbejde til gode. I det hele taget maa man vel sige, at de Penge, der indkommer paa denne Vis, i højere Grad kunde anvendes til Færdselsikkerhedens Fremme, og det vilde være rart, om Justitsministeren, hvis Interesse for Færdselsproblemer ingen af os er i Tvivl om, vilde overveje ogsaa denne Side af Sagen.



Jeg har modtaget en Protest mod nogle Linier i sidste »Ugens Emner«, nemlig om den tredje Lygte, og oven i Købet fra et Medlem, der er saa venlig at invitere mig ud paa en Køretur, for at jeg kan se, hvordan Cyklisterne færdes paa Landevejen.



HØST OVER DANMARK

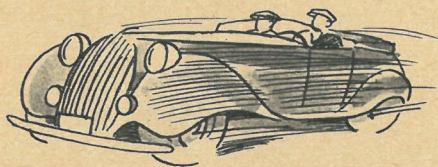
Jeg takker for den venlige Tanke, der ligger bag ved, men Køreturen mener jeg nu nok, at jeg kan forsvare at afslaa, eller rettere sagt sige Nej Tak til, eftersom jeg hvert Aar kører ca. 50.000 km paa vore Landeveje, og mine Erfaringer gør jeg nu ikke ved Skrivebordet, men ligesom andre motorkørende ude paa Vejene og Gaderne.

Det er altsaa Spørgsmaalet om den tredie Lygte, som min Læser protesterer imod, at jeg vil have afskaffet. Jeg kan af det Brev, jeg har faaet, se, at det baade er en gammel Motormand og en forstandig Motormand, der skriver, men naar jeg har noget imod den tredie Lygte, saa er det fordi, der desværre findes talrige Motorkørende, som hverken er gamle i Faget eller forstandige, og jeg kan ikke med min bedste Vilje indse, at en tredie Lygte er nødvendig for at undgaa at køre Cyklisterne ned, idet Lygterne dog til Trods for vor Lygteordnings Mangelfuldhed kan indstilles saadan, at man ved moderat Hastighed undgaa at begaa Ulykker.



Derimod er Blændingen fra den tredie Lygte aldeles uforvarlig og vil utvivlsomt medføre adskillige Ulykker. Enhver kan erfare, at disse

Lygter ikke indstilles paa samme Maade som Hovedlygterne, men altfor ofte er blændende. Kommer man imod en Vogn, der hensynsfuldt blænder ned, saa risikerer man alligevel, at der midt imellem de to Hovedlygter sidder en tredie, der gør det fuldstændigt illusorisk, at Hovedlygterne nedblændes. Men



iøvrigt er der naturligvis visse Taage-lygter eller saakaldte Roadlights, som ikke blænder, og dem har jeg saamænd ikke noget imod, ligesaa lidt som jeg har noget imod, at man har et Spotlight til at se Vejskilte med, men jeg anser det for uforvarligt, at man kører med Lygter af denne Type, naar de paa nogen Maade kan komme til at blænde, og navnlig Søgelysene misbruges paa en Maade, som er aldeles utilladelig — og det maa vi have bragt til Ophør.

Eric Boesgaard

Medlemsmøder

i Anledning af Aarets Jurisdiktionsformandsvalg paa Lolland-Falster og i Vestjylland

Som det fremgik af Meddelelsen i »Motor«s forrige Nummer, har de fleste af de Jurisdiktionsformænd, som i Medfør af Vedtægterne er paa Omvalg i Aar, meddelt paa Forespørgsel, at de er villige til at modtage Genvalg. I enkelte Jurisdiktioner, hvor dette ikke er Tilfældet, skal Medlemmerne udpege en Jurisdiktionsformand, og for at gøre det lettere for dem at stille Forslag i saa Henseende vil der i Aar blive afholdt Medlemsmøder i de paagældende Kredse, hvorved vi ogsaa faar Lejlighed til at faa de paagældende Medlemmer i Tale og give dem nogle Oplysninger om den aktuelle Situation paa vort Arbejdsomraade.

Møderne, hvortil de stemmeberetigede Medlemmer i Kredsen vil blive indkaldt direkte ved Brevkort, afholdes i Skive, Struer og Ringkøbing i Dagene den 20.—22. September, og bliver ledet af Kontorchef, Kaptajn Bengt, som inden Spørgsmaalet om, hvem der skal opstilles som Kandidat til Jurisdiktionsformandsposten, behandles, vil give Oplysninger om Forberedelserne til en Revision af en Række for de motorkørende betydningsfulde Love, som for Tiden finder Sted, og i Tilknytning dertil fortælle lidt om Hovedkontorets Virksomhed.

Paa Lolland-Falster skal der vælges en Jurisdiktionsformand for Nysted Kreds, men Mødet vil muligvis blive holdt i Maribo eller paa en anden mere central Plads, da det er Tanken her at kombinere det særlige Møde for Medlemmerne i Nysted Kreds med et almindeligt Diskussionsmøde om aktuelle Vejspørgsmaal og Færdselsproblemer. Direktør Røggind vil her komme til Stede som Leder af Forhandlingerne og som Taler, og der vil, som Tilfældet er for de ovenfor nævnte Byers Vedkommende, blive udstedt Indbydelser til en Række særlig interesserede.

Jernbanekørsel i Gaderne

Hr. Redaktør Eric Boesgaard!

Som et Supplement til Deres »Jernbanekørsel i Gaderne i »Motor« Nr. 36, kan det maaske interessere Dem (og Københavns Sporveje?) at læse, hvad der staar i »Times« desangaaende — under Overskriften: »The passing of the tram« (The Times Weekly, 1.9.38):

»Tramways are everywhere disappearing. — — — In a few years' time an electric tramcar running on rails will be as rare a sight in England as a hansom-cab is in London to-day. The spread and disappearance of electric trams within the period of little more than a generation provide a curious example of the sequence of modern engineering development.« —

Ærbødigst

Medlem Nr. 16.132.

Tagensvej

Vi har modtaget:

Omlægningen af Tagensvej paa Strækningen fra Blegdamsvej til Frederik Bajers Plads er nu nær sin Afslutning. Kørebanen, der er blevet forsynet med en ru Asfaltbelægning og udvidet til en Bredde af 16 m (tidligere ca. 11 m) har allerede i nogen Tid været aaben for Trafik. De nye Cyklestier bliver nu taget i Brug og i Stedet for den tidligere Cyklesti mellem Trærækkerne, der var fælles for begge Kørselsretninger, er der indrettet Cyklesti paa hver Side af Kørebanen, herved undgaaes den tidligere uheldige Skæring ved Blegdamsvej og ved Frederik Bajers Plads. Endelig er der indrettet Rigesti ved Siden af den østlige Cyklesti mellem de to tilbageværende Trærækker, og langs Plankeværket mod Blegdamshospitalet bliver en Strimmel paa ca. 1 m Bredde forsynet med en Beplantning, saaledes at Vejen ogsaa til den Side vil fremtræde med en grøn Indfatning.

Forchhammer, Stadsingeniør.

PETITESSER

om Politibetjente!



Paa Forhaand regner jeg med, at Læseren ved, hvad en Politibetjent er for en. Om ikke andet, har De vel set et Billede af en Betjent . . . en stor, firskaaren Mandsperson med blanke Knapper og Guld hist og her paa Ærmerne . . . ikke sandt, nu husker De?

Man siger ganske vist, at Øl er Øl og Dreng er Dreng; ligeledes kan siges, at Politibetjente er Politibetjente, enten de som de danske bærer sorte Sejlsports-Kasketter eller som de tyske gaar med omvendte Kulspande.

Men alligevel er der Forskel paa dem, naar man kigger dem efter i Kanterne. (For Resten er det de færreste af dem, der har Kanter; de fleste er i Rundbuestil.)

De danske Betjente udmærker sig ved deres Humor. Ikke saadan at forstaa, at de river Vitsen af sig, mens de spreder et Opløb, eller at de fortæller de gamle Damer sjove Historier, mens de følger dem over Gaden . . . men de har det rette Ord paa Læben paa rette Tid og paa rette Sted. Som nu den Betjent, der stod paa Nørrebros Runddel forleden Eftermiddag ved Femtiden; han var typisk.

Der kom en ung Dame jollende i en gul aaben Sportsvogn, der saa ud som et udhulet Græskar, og med Damers

sædvanlige Foragt for Smaating undlod hun at vise af. Hvad gjorde Betjenten? Raabte han op? Noterede han hende? Nej, han gik bare hen til hende og sagde:

»Kan saadan en lille Engel ikke bruge Vingerne?«

Se, der har vi Forskellen paa de danske og f. Eks. de tyske Politibetjente. Kommer man muntert kørende i den gale Retning gennem en tysk *Einbahnstrasse*, saa dukker der en brunlig Betjent op, hvor man mindst venter ham, og raaber: »Hallo!« (med Tryk paa første Stavelse), og saa gælder det om at holde Ørene stive og huske, hvor Bakgearet befinder sig, for Tyskland er et af de Steder, hvor Regler er til for at overholdes. Jeg mindes engang, da en tysk Betjent sagde: »Heil Hitler« til mig, og jeg svarede: »Grüss Gott!« . . . da saa han paa mig, saa jeg var ved at gaa gennem Gulvbrædderne i Vognen.

Tyskerne forstaa ikke Spøg. For Resten havde jeg ment det i Alvor.

Men lad os saa se paa de franske Betjente. Franske Betjente er altid værd at se paa; en eneste kan være som en hel Cirkus-forestilling.

Franske Betjente foreligger i en forbausende Mængde Udgaver. Nogle af dem er i Soldater-Uniform og er garneret med Pistoler, andre med Kasketter som Sporvognskonduktører, nogle har Pludderbukser, nogle har Ridebukser, men alle er udstyret med en Fløjte og en kolossal Hidsighed. Desuden elsker de Cigaretter.

Franske Betjente kan aldrig andet end Fransk, saa man kan sige til dem, hvad man vil, naar det bare er paa Udenlandsk og man samtidig stikker dem en Cigaret. Jeg har en Ven i Paris; han siger, at der er to Slags

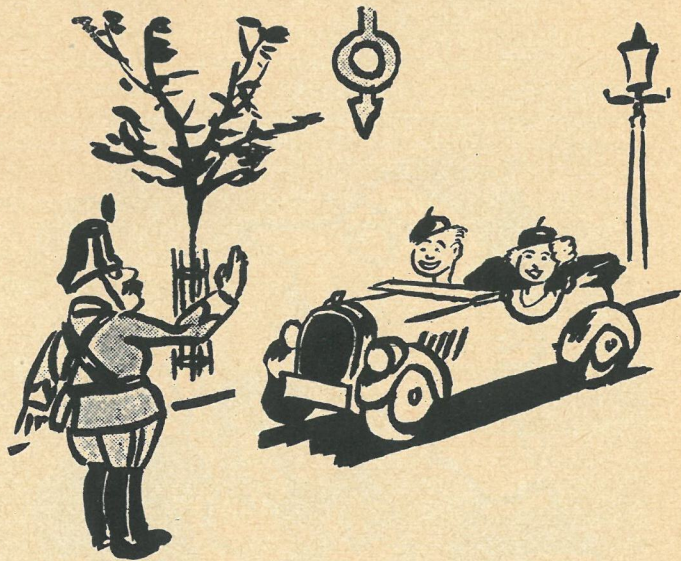
Vor Medarbejder, Hertugen af Pappenheim, fortæller her alt, hvad han ved om Politibetjente. Hvis der findes dybere Sandheder i Artiklen, maa de være kommet ind ved en Fejltagelse.

Betjente; een Slags, som man kan være uforskammet overfor og endda komme godt fra det, og en anden Slags, som smækker en i Kasjotten for et godt Ord. Jeg har nu aldrig kunnet skelne mellem de to Slags, saa jeg holder mig altid paa Maatten og langer Cigaretter ud. Kommer man kørende i Paris og begaar et eller andet, som man ikke skulde have begaaet, og der kommer en Betjent og Luften begynder at blive tyk af Pariser-Gloser, skal man bare se maabende ud og sige:

»Parlafrangse!«

(Det tilraades Pariserfarere at lære denne lille nemme Sætning udenad før Starten.)

Sætningen virker altid, og naar de franske Betjente har forklaret en alle de Afskygninger af en Idiot, man er, trækker de altid paa Skuldrene og gaar igen og lader en køre, som man selv vil. De regner med, at de ikke kan arrestere en Mand, naar de ikke engang kan forklare ham, hvad galt han har



bedrevet. — Siden vi taler om franske Betjente, kommer jeg til at tænke paa en Aften paa *Champs Elysees*; ca. 100 Kommuniste havde den Aften besluttet, at Tiden for Verdensrevolutionen var inde, og nogle af dem stod paa Bordene paa Fortovet og ophidsede de forbipasserende, og der var ved at komme Sving i Foretagendet.

Men saa blev der piftet i Fløjter alle Vegne, og luntende ud af Sidegaderne kom der en Snes Betjente med Hjelme paa og hvide Knipler roterende i Næverne.

De travede hen til Revolutionen, og Kniplerne kom i Gang, og der fløj Flasker i Luften, og Bordene væltede, og Atmosfæren fyldtes af besynderlige Eder. Jeg holdt mig — med sædvanlig Fredelighed — paa passende Afstand, og nøjedes med at se til. Kampen var temmelig lige, og nu og da maatte et Par af Betjentene trække sig ud af Skærmydslen for at finde Pusten igen, men alligevel var det afgjort — allerede da første Halvleg var forbi — at Revolutionen blev den lille.

*

Det er sjovt nok, saa forskelligt Politibetjentene virker paa os Bilister. Der er dem, der rejser Børster som et Pindsvin, saa snart en Betjent dukker op i Landskabet, og der er andre, der ryster i Bukserne og bakker snagvendt, saa snart de ser en guldtesset Kasket.

Jeg selv blev engang indhentet af en Betjent paa Motorcykle; han standsede mig og sagde, at jeg havde kørt 60 km gennem en Landsby, og maatte



han se mit Kørekort og min Daabsattest og lugte til min Aande?

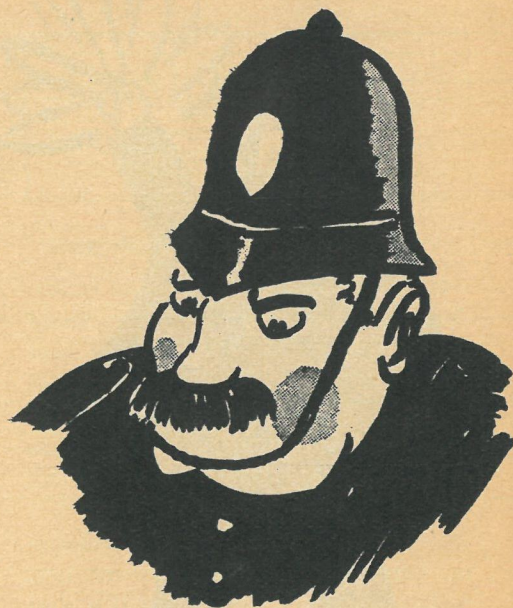
Naa, jeg havde sikkert kørt for hurtigt, for jeg havde snakket med en blond Dame ved Siden af mig og havde ærlig talt glemt at se paa Hvor hurtigt-metret. Det forklarede jeg saa Betjenten og tilføjede, hvor sønderknust jeg var over min skammelige Brøde. Og Resultatet var forbavsende. Panseren blev helt blødgjort; han sagde, at det var velgørende at træffe et dannet Menneske, og at det havde været en Fornøjelse at notere mig. Ja, han sluttede med at sige, at hvis jeg lovede, at jeg aldrig vilde være saa uartig igen, vilde han slet ikke notere mig, men lade mig køre videre med det samme. Eftersom jeg lod til at have travlt, burde jeg dog ikke spilde Tiden med at holde stille og konversere.

Jeg har for Resten truffet en Del Betjente i min noget spættede Fortid. En af de første, jeg kan huske, stod bagved en Hæk med et Stop-Ur i Haanden for at se, hvor stærkt jeg tilbagelagde en afmaalt Kilometer. Det var dengang, da Politiet ikke gerne saa, at Bilerne havde mere Fart paa, end at man kunde køre dem op paa Cykle. Jeg saa Betjenten bag Hækken i god Tid og naaede at bremse og vende og køre tilbage samme Vej, jeg var kommet. Og en Kilometer tilbage saa jeg Betjent Nummer to, som var rød i Hovedet og af en eller anden Grund lod til at være smækfornærmet . . .

*

Det var velsagtens nogle Aar senere, jeg havde den Oplevelse, som jeg vil kalde Historien med Venus. Jeg var kommet rygende ned ad en Bakke i min Sportsvogn, »Harald Blaaland«, og havde været ved at overhale en Lastbil, men opgav det igen, dels paa Grund af en Bakke, dels paa Grund af et Sving, dels paa Grund af en Politibetjent.

Betjenten vinkede ad mig, og jeg standsede saa hurtigt som mu-



ligt. (»Harald Blaaland« havde ingen Bremses, men jeg standsede ved at sige: »Prr-« og læne mig stærkt tilbage mod Rygstødet.)

Jeg forklarede Betjenten, hvor ualmindelig pænt og hensynsfuldt, ja, næsten kagekoneagtigt jeg havde kørt, men det gjorde ikke videre Indtryk paa ham. Han havde netop begyndt at lære mit Kørekort udenad, da han fik Øje paa Venus. Venus var en dejlig, velskabt, forsvøvet Nipsfigur, som jeg havde anbragt paa Køleren.

Han sagde, det var ulovligt med saadan en Figur. Jeg sagde, det var det ikke. Han sagde, et-eller-andet-ta'-ham var det. Naa, jeg var klar over, at den Samtale ingenting førte til, saa jeg sagde, udmærket, saa skulde jeg nok skrue hende af. Han sagde, at det maatte jeg ogsaa helst i en vis Fart. Jeg sagde, at jeg skulde gøre det, saa snart jeg kom hjem og fik fat i en Skruetrækker.

Og omsider fjernede han sig, efter at have beskrevet alt det, han vilde gøre ved mig, hvis han traf mig igen med Venus paa Køleren.

Naa, jeg havde altsaa lidt et større Nederlag, men jeg kunde alligevel grine saa stille ved mig selv, da jeg kørte videre. For hvis Venus ikke havde fanget hans Opmærksomhed, og hvis han bare var gaaet et Sving rundt om »Harald Blaaland«, vilde han have opdaget: a) at det fjerner Bremskabel manglede, b) at det nærmer Kabel var bundet sammen med Sejlgarn, c) at Glasset var faldet ud af den ene Lygte, og endelig d) at Nummerpladen foran paa Vognen ikke bar de samme Tal som bagpaa.

Hertugen af Pappenheim.

Københavns Amts Vejplaner og den samlede Plan

Bestræbelserne for helt at beslaglægge Motorafgifterne til lokale Vejformaal

Københavns Amtsraad drøftede forleden en Række store Vejprojekter, der ialt omfatter Anlægsudgifter paa ca. 20 Millioner Kroner. Heraf skal ca. 9 Millioner Kroner bruges til at gennemføre Ringvejene 3 og 4, ca. 1,5 Millioner Kroner tænkes anvendt til at bringe Vejkrydsene paa den ny Hørsholm-Vej ud af Niveau, og ca. 1 Million Kroner reserveres til Bekostning af fliselagte Gangstier langs Amtsvejene. Amtets Kommuner har samtidig med Amtets Sanktion søgt Ministeriet om ialt 9 Millioner Kroner til Udbygning af lokale Veje i Københavns Amt. For sit eget Vedkommende har Amtet ligeledes søgt om Finansiering af de ny Vejplaner gennem Motormillionerne.

*

Ved Forelæggelsen af Sagen i Amtsraadet udtalte Vedudvalgets Formand, Direktør Pade, at der her er Tale om Opgaver, som ikke kan finansieres af Amtets egne Midler. Københavns Amts Budget er allerede saa belastet — sagde han — at Pengene til Ringvejene og de øvrige Vejforbedringer maa komme fra Motormillionerne, hvis Anlægget skal gennemføres. Amtet vil ikke springe hovedkuls ind i de store Foretagender, men venter at kunne gennemføre Arbejderne efterhaanden, som »de til Udbygningens nødvendige Midler fremskaffes« — fra Motorafgifterne. Hr. Pade anstillede i samme Forbindelse nogle Betragtninger over Problemet: *specielle Motorveje*. Vi har — udtalte han — ikke Raad til at bygge vore Veje udelukkende til gennemgaaende Trafik. Hvis Motorfolkene ønsker at faa Autostradaer, saa kan det kun ske, dersom man vil forhøje Motorafgifterne. De Penge, der kommer ind i Øjeblikket, giver ikke engang Dækning for Udgifterne til Udbygning af de eksisterende Veje.

*

Nu er Tilfældet vistnok det, at Københavns Amt til de almindelige Vejudgifter regner med at faa dækket 60—65 pCt. fra Motorudgifterne, og for Anlægsudgifternes Vedkommende 50—80 pCt. Men en Del af Anlægsudgifterne regnes herefter med i de almindelige Vejudgifter paa Grundlag af hvilket Tilskudsprocenten beregnes, saaledes at denne faktisk ligger væsentligt højere end de officielle 60—65 pCt. Den burde i Virkeligheden ligge i umiddelbar Nærhed af den 80-pCt.s Grænse, som Lovgivningen i sin Tid fastlagde som Maksimum. Saadan er Forholdet til Trods for at en meget anselig Part af den samlede Motorbeskatnings Provenu for Tiden slet ikke kommer til Anvendelse til Vejformaal, idet en Snes Millioner Kroner aarligt gaar ind i de almindelige Statsindtægter. En Dækning paa omtrent 80 pCt. fra Motormillionerne til et Amts Vejudgifter maa anses for særdeles rimelig, idet der jo unægtelig er andre af Amtets Indbyggere — f. Eks. dets *Grundejere* — som nyder godt af Vejvæsenets Udbygning, Modernisering og Vedligeholdelse. Kommunerne faar jo iøvrigt ogsaa en Del af Anlægsudgifterne igen paa temmelig direkte Maade, nemlig gennem Grundværdistigningsskatten. Under disse Omstændigheder synes det unægtelig at være et noget flot Standpunkt, som Direktør Pade stiller sig paa, naar han siger, at de nuværende Motorafgifter *udelukkende* kan bruges til blandede Færdselsveje, og at saafremt de Motorkørende ønsker deciderede Automobilveje, saa maa dette betales med en Forhøjelse af Motorbeskatningerne. Vil man f. Eks. have en bedre Adgang til den danske Hovedfærdsels-Rute over Storebælt ved Bygning af en særlig Roskildevej, saa op med Skatterne!

*

Det havde sikkert været naturligare og rimeligere, hvis Direktør Pade i Ste-

det for at indtage dette trafikfjendske Standpunkt, der er meget ejendommeligt, fordi det er en fremtrædende Embedsmand, som fører det i Marken, havde stillet sig paa Side med Motorfolkene Krav om en Overførsel til Vejformaal af alle de Motormillioner, som nu fortaber sig i Statskassens Danaide-Kar. Dersom 5-Øres Tillægs-Afgifterne paa Benzin i Overensstemmelse med Rimelighed og Billighed, føres derhen, hvor den hører hjemme, nemlig paa Vejkontoen, vil der være rimelige Midler til Raadighed, ikke alene til, at Amterne — som hidtil — kan faa rundelig Dækning for deres ordinære og ekstraordinære Vejudgifter, men ogsaa til, at de store samlede Vejanlægs-Opgaver, der vokser ud af Tidens Nødvendighed, kan faa deres Løsning.

*

Der er et andet Moment, som bør fremhæves i Tilknytning til de sidste Vejforhandlinger i Københavns Amtsraad, og det er Vejstyre-Centraliseringens stedse mere paatrængende Uafviselighed. Amtsraadet — selv Københavns Amtsraad, der har sit Virkefelt i Millionbyens og Hovedstadens Opland — tænker i Virkeligheden rent lokalt i Trafikspørgsmaal. Dette fremgaar jo meget klart af Direktør Pades egne Ord. Efter hans Opfattelse slaar Amtets Kræfter — trods de mægtige Tilskud af Statsmidler — kun til for Løsningen af Lokaltrafikens Opgaver, medens Anlæg til Afveksling af den *gennemgaaende Trafik* maa blive andres Sag — faktisk Trafikanternes egen Sag. Men et saadant Synspunkt er selvsagt ikke paa Højde med Situationen. Naar det behersker Amtsraadet — som det altsaa gør, hvilket forresten heller ikke er uforstaaeligt — maa Statsmagten drage Omsorg for, at der findes en højere Instans, som ikke blot har et videre Overblik, men som ogsaa besidder Magt til at faa de almene Hensyn varetaget paa betryggende Maade.

En Turistsæson er ved at gaa til Ende, og vi har allerede erfaret, at den som Helhed taget har været god, forsaavidt som Fremmedbesøget har været stigende. Den kunde utvivlsomt have været bedre, og som sædvanligt skal vi nu til at drøfte, hvad der kan gøres. *Turistforeningen for Danmarks* maa herved i højere Grad end tidligere tænke paa de omliggende Landes motorokørende, forsaavidt som Rejser i stigende Udstrækning foretages pr. Motorkøretøj, og der bør ofres en hel Del Kærlighed paa de Brochurer, som skal fortælle om vort Lands tiltrækkende Sider. Det siges, at Turistforeningen forbereder Udgivelsen af en Brochure af denne Art, som ogsaa længe har været savnet, og vi skal da blot henstille til Foreningen at give Plads i Brochuren for en kort og fyndig Oversigt over vore vigtigste Færdelsesregler med en kort Karakteristik af vore Veje, vort Færgevæsen, vor Trafiks særlige Sammensætning (det store Antal Cyklister) og andet, som de fremmede motorokørende bør vide. Turistforeningen vil herved kunne paaregne al mulig Bistand fra vor Side, og vi skal ogsaa gøre vort til, at Brochuren kommer Medlemmerne af Motororganisationerne i Udlandet i Hænde.

*

Medens vi taler om Turistvæsen, vil vi gerne knytte et Par kommenterende Bemærkninger til de forøvrigt udmærkede Annoncer, som *Det danske Luftfartsselskab* i den senere Tid har benyttet. Selskabet beder her kendte Mænd, som ofte benytter Flyvemaskinen, om at udtale sig om Grunden hertil, og de fremhæver ogsaa den Tidsbesparelse, som vindes ved at flyve. En enkelt af dem taler om de nye lyd-isolerede og godt ventilerede Maskiner, i hvilke det er en ren Hvile at rejse.

Det sidste er maaske noget omtvisteligt, men iøvrigt har vi kun med Glæde set Luftfartsselskabet i de senere Aar vinde frem i Anseelse og Betydning, og vi haaber oprigtigt, at det skal blive Danmark muligt i langt højere Grad at tage Del i Luftbefordringen til og fra vort Land. For den travle Forretningsmand er det utvivlsomt ogsaa udmærket at flyve, men den almindelige Turist, som gerne vil se saa meget som muligt af sit eget Land og af fremmede Lande, maa være klar over, at han

pr. Flyvemaskine vel kommer hurtigere til sit Bestemmelsessted og tilbage igen, men at han ganske vist saa ogsaa gaar tabt af den Rejsens Charme og Morskab, som følger med Skibsfart og Jernbanekørsel og vel i endnu højere Grad Motorkørsel. Hvad kan ikke Tusinder af motorkørende, som i Sommerens Løb har bevæget sig rundt i ukendte Lande uden eller paa Grundlag af en bestemt fastlagt Plan, fortælle om deres Indtryk og Oplevelser? Her kan den flyvende ikke konkurrere, selvom ogsaa Luftrejsen rummer sin Skønhed (hvis Skyerne ikke dækker Landskabet), men dette betyder ikke, at Flyvning er noget ringere end de andre Transportmidler. Det er blot noget andet, og den udfylder sin Mission, som de andre Transportmidler gør deres lige saa nødvendige Gerning. Der bør derfor ikke tales hverken om Flyvning kontra Befordring paa Landjorden eller om Jernbanedrift kontra Skibsfart eller Motorkørsel, men søges skabt en Sammenhæng og et Samarbejde mellem disse saa højst forskelligartede Transportmidler, for derved at gøre den hele Transporttjeneste saa alsidig, rationel og økonomisk som muligt. Det er bl. a. med Henblik herpaa, at den store Trafikkommission nedsættes, og en Dag hører vi vel fra den.

*

Det hændte for en Uges Tid siden, at en større Motorbaad ved Fænnø brændte som Følge af en Eksplosion. Der kom heldigvis ingen til Skade derved. Baaden laa ved en Bro, og Ejeren, som var alene i Baaden, kunde hurtigt redde sig i Land.

Det fremgaar ikke nærmere af Dagblads-Meddelelserne, hvorledes det er gaaet til, og utvivlsomt har mange da med Ængstelse spurgt sig selv, om Motorbaadssejlad i Grunden ikke er noget ret farligt? Det vilde være Synd, om en saa herlig Sportsgren, som burde have gode Dage i vort havomfyldte Land, hvor talrige Sunde, Bælter og Fjorde indbyder til at dyrke den, skulde lide derunder, og vi har derfor taget Anledning af det passerede til at bede en sagkyndig skrive lidt til os om »Brandfare i Motorbaade«. Artiklen vil fremkomme i et af de første Numre.

Forinden vil vi imidlertid blot i Stillefærdighed gøre opmærksom paa, at der

Fortsættes Side 671

Siljansøen rundt, gennem Dalarnes og Värmlands Idyl til Gösta Berling-Egnene ved Fryken, langs Vätterns Kyst til Midtsveriges gamle Slotte og Smålands Skove, Klipper og Søer.



Den Læser, der gennem de sidste Numre har fulgt »Motor« mange Skildringer af lokkende Ture gennem Alpepasser og ad de store, vide Veje til Paris, Italien eller andre fjerne Maal, har vel følt det gibbe i sig, siddet med Længslen efter Suset henover Auto-Stradaens Betonbane, mindedes den smalle Bjergvejs pludselige Aabenbaring af en Dal-Idyl el-

S DRIVERLIV I SVERIGE



Den populæreste Stemme i dansk Radio, Radioavisens Chef, Redaktør Sven Carstensen skriver om en Sveriges-tur paa den rette Facon.

ler i Tanken genoplevet den særegne Charme, som en Biltur gennem Frankrig nu een Gang rummer. Bare Synet af en Douane-Vagt eller Glimtet af Vejstene paa en Route Nationale er nok til, at man fornemmer den sælsomme Atmosfære som er Frankrigs — i hvert Fald for Motor-Turisten.

Men hvad nytter de daarende Lokketoner, naar man kun har en

Ugestid, eller Budgettet ikke kan bære Langturens nu engang nødvendige Udgifter. Skal vi for en Gangs Skyld være fornuftige, huske ham Hjertespecialisten »Jeg-kan-høre-Græsset-gro-Petersens« vise Raad til de saadan lidt halv-gamle, heltravle Mænd: slap af en Gang imellem, lad være at jage paa, tag den en Smule med Ro.

Vi gemmer Suset og de store Di-

stancer til engang, naar Sommeren har fire UgersFerie, og tager et Svip lige over Sundet — for tro endelig ikke at Sverige ikke har pragtfulde Naturskønheder, helt forskellige fra, hvad vi kender i vort eget Land; glem ingensinde, at i vort Naboland findes Strækninger med Mil efter Mil af uberørte Vidder, Veje som slynger sig over Bjerge, gennem Dale, langs



brusende Elve og blinkende, smilende Søer . . . i Smålands Skove kan man meget let fare vild den Dag i Dag, og indenfor et Par smaa Dagsrejser fra Göteborg kan man køre paa Veje, hvor der gaar Timer mellem man møder Mennesker eller ser Bebyggelse, højst hører man Klemtet fra en Fører-Kos Klokke, man er kun sig selv, sin Vogn og den skønne uberørte Moder Natur.

Den Sverigestur, som her skal skildres, er efter mange Studier og adskillige Aars Gennemkrydsning af de nævnte Egne, den mest afvekslende og skønhedsrigeste, man kan magte paa en Ugestid med et lille Kørselsgennemsnit pr. Dag. Laveste Kilometerantal 156, højeste 330. Kortskitsen angiver hele Ruten fra Göteborg nordpaa langs Vänerns vestlige Bred til Karlstad, langs Fryken Søen gennem Gösta Berling-Egnens berømte Idyl, til lidt af Vildmarknaturen, den saakaldte Tiomileskog op rundt Sil-

jan Søen, gennem Dalarne, ned langs Vätterns berømte i Klipperne udsprængte Rivieravej, til Sveriges Industribyer, Husqvarna, Jönköping, Borås og Hjemvejen via Göteborg med den nemme »Kronprinsessan Ingrid«-Forbindelse til Frederikshavn eller ca. 4 Timers fint Vejs Smut ned til Hälsingborg. Turen rummer et Utal af Muligheder for Variationer, alt efter Vejrlig og Interesse. Fra dens østlige Punkt, den gamle Länshovedstad Örebro ved Hjälmarens er der kun en lille Dagsrejse til Stockholm — og en pragtfuld Tur er det, Hjälmarens-Mälaren rundt. Den skildres ikke her, da de svenske Motororganisationer har udgivet en detailleret Rutebeskrivelse for denne Tur med Fremhævning af alt nødvendigt.

Angaaende Udgifter.

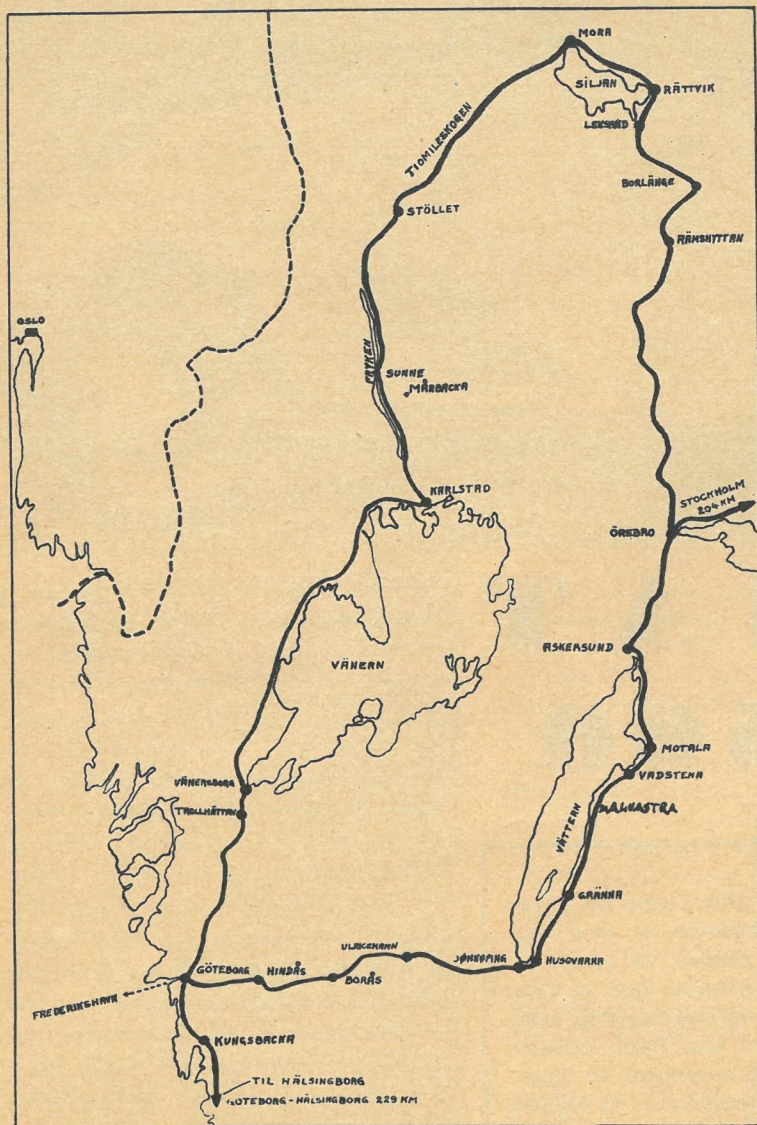
Sverige er ikke særlig billigt. Vil man være paa den rigtige Side, kunne slaa et lille Slag, spise en

rar Middag hver Dag og sove i en nogenlunde god Seng, skal man ikke regne under 15 Kr. pr. Dag pr. Deltager — og det endda med et Par Overnatninger paa Landet og Undgaaelse af direkte de luxe Hoteller i Byerne. Vognudgifterne blev (6 Cylinder, Mellemstørrelse) 94 Kr. (Sundfærge, Benzin, Smøring, Vask etc.), Papirer og Forsikringer 18 Kr.; uoverkommelig bliver Turen altsaa ikke for hverken 2 eller 4 Deltagere.

Turen Dag for Dag.

Vi begynder i Göteborg efter enten at være færget derover med »Sessan« eller have taget Kattegat-Vejen fra Hälsingborg over Halmstad-Varberg.

Og straks et Forslag: Brug Dagen grundigt i Göteborg, der er meget at se af baade Kunst og levende Liv. De nye Boligkvarterer er den skønneste Funkis, og en Aften i Lorensberg f. Eks. er ikke at foragte; men vælg et andet Sted til Overnatning. Göteborg har aldrig haft Ry for at være nogen god Hotelby, om Sommeren er den aldeles overbefolket af Turister, og det



Stadshotellet — og er dyrt, men dejligt. Paa Turen op kan gøres en skøn, lidt lang Afstikker ind gennem Dalslands særprægede, stærkt kuperede skov- og søfyldte Egne; man tager sit Udgangspunkt fra Mellerud op over Høkesäter og Ed med Søen, som naar helt op til den norske Grænse. Men det er altsaa kun, hvis man har Tid og Lyst til Ekstra-Kilometer.

Karlstad-Siljansøen.

Denne Tur er egentlig Rejsens ejendommeligste og mest afvekslende. Vi kører lige nordpaa op mod Fryken Søerne, Värmlands tit besungne blide Landskaber folder sig ud, og vi passerer alle de Egne, hvor Selma Lagerlöfs »Gösta Berlings Saga« udspilledes. Tager vi Vejen Øst langs Søen kan vi smutte 10 km ind i Landet Sydøst for Sunne og se den statelige Gaard Mårbacka, hvor den gamle Forfatterinde tilbringer hver Sommer. Østvejen er den bedste og smukkeste, men Vest om Søen er heller ikke at foragte, her passerer man den gamle Herregaard Rotteros, kendt af Alverdens Læser-Publikum som Ekeby med Kavallerernes Hof.

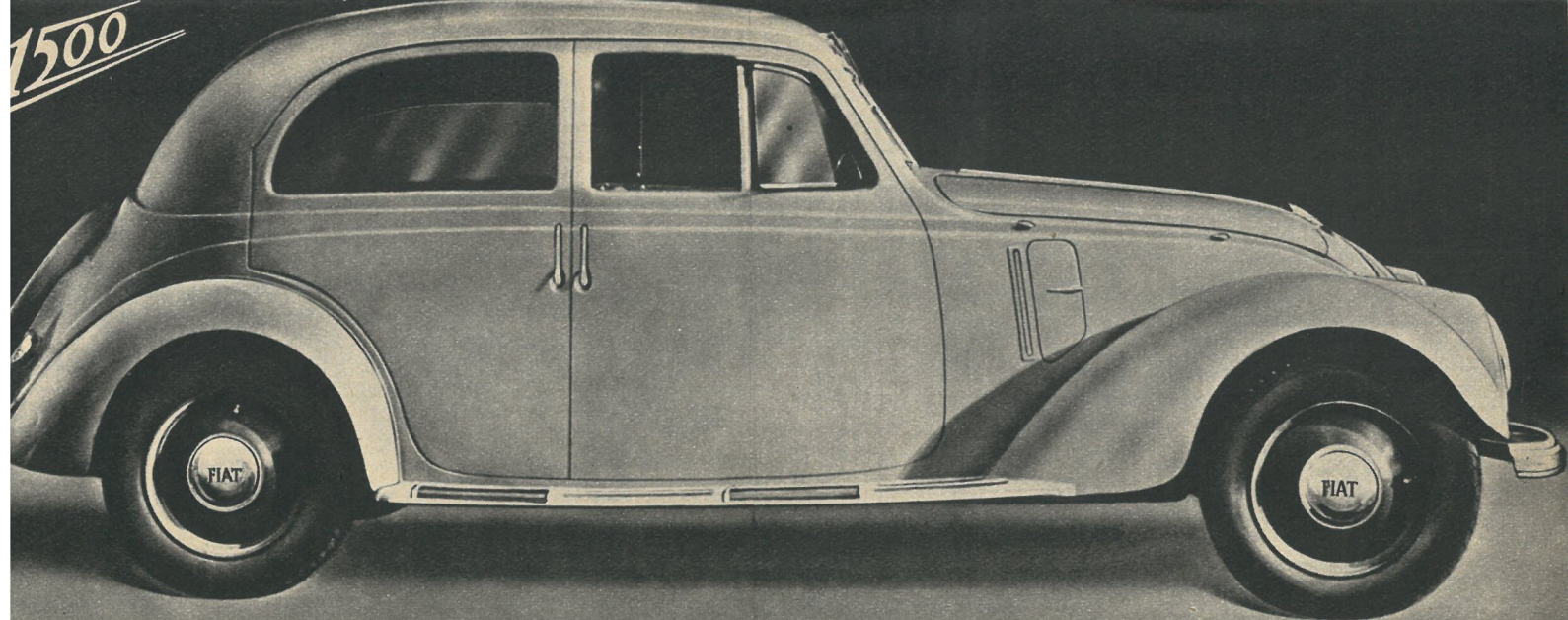
Byen Sunne ligger mellem Øvre-Fryken og Mellan-Fryken. Vi fortsætter herfra østenom op til Torsby, Stöllet (med en af de karakteristiske, primitive, men pilne og propre Gæstgivergaarde, hvor der er billigt og godt, men ingenlunde lusuøst) og videre til Värnäs. Velover Klarelven, som oftest fyldt med drivende Tømmerstokke, klatrer vi til Vejrs op gennem Fjelde og Skove. Vejen er god og Skoven stor. Tio-mileskogen kalder Svenskerne den, og næsten 100 km kører vi igennem Skov og Bjergenes vidunderlig fredfyldte Atmosfære. Landskabet ændrer først Karakter, naar Serpentinvejen snor sig ned mod Dalarnes Sør. Vi naar frem til Mora ved Siljansøens nordvestlige Hjørne, ser den gamle Trækirke og kører videre mod Hovedbyen Rättvik. Et Par Kilometer før Byen ligger det fornemme Kursted og Hotel Siljansborg — et

Fortsættes Side 671

gør hverken Hotelbetjeningen høfligere eller deres Service bedre, ej heller Priserne mindre — og de er høje nok endda. Den gamle Sandhed bekræfter sig, et godt Hotel i en mindre By er bedre end et lille i en større. Og der er baade Kungälv, Trollhättan eller Lilla Edet at vælge imellem. Jeg gjorde det ikke, men fortrød! Jyllandsrejsende har ved Hjemturen den Fordel, at kunne gaa om Bord i »Kronprinsessan« og sove der. Men altsaa bortset fra Hotellernes noget verdensfjerne Atmosfære er Göteborg en herlig By.

Første Etappe gaar nordover langs Göta Elven, den som fortsætter hele Sverige igennem som Göta Kanalen til Stockholm. Kør paa den østlige Side op til Trollhättan. Kraftstationen er interessant — men Vandfald er der ikke meget tilbage af. Videre over Vänersborg, en typisk Provinsby langs den store Väners vestlige Bred via Mellerud og Åmål til Karlstad, Värmlands største og driftigste By, med et af Sveriges allerbedste Hoteller. Det hedder





Fiat 1500 er forsynet med en 1,5 Liter Motor med 6 Cylindre. Boring og Slaglængde er 65×75 mm og Kompressionsforholdet 5,88. Alt dette betyder, at Motoren yder 43 HK ved 4200 Omdrejninger i Minuttet. Det er en Ydelse paa 29 HK pr. Liter Slagvolumen — en Ydelse, der langt overstiger de normale 22—24 HK pr. Liter. Trods Motorens store Ydelse er det lykkedes at gøre den fuldkommen lydløs ved alle Hastigheder, ligesom de 6 Cylindre i Forbindelse med en hensigtsmæssig Ophængning forhindrer alle Vibrationer i at forplante sig videre.

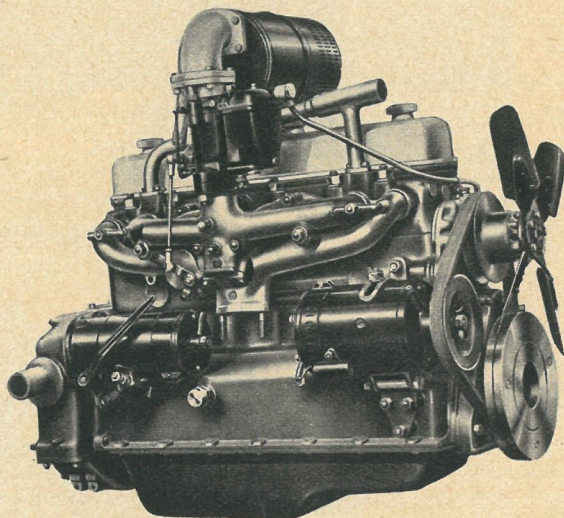
Transmissionen har fire Fremadstigheder, og paa Grund af dette Antal har man kunnet gøre Udvekslingen i Bagakslen forholdsvis høj, nemlig 1:4,45, saaledes at det højeste Gear virker som en Slags Overgear. At tredje Gear er synkroniseret og lydløst, behøver næsten ikke at tilføjes.

Akselafstanden er 2,80 m, hvilket bevirker, at man kan faa anbragt alle Sæderne mellem Hjulene, saaledes at Kørselskomforten bliver den bedst mulige. Chassisrammen er bygget som en Centralramme, hvor Hovedkonstruktionen er et Rør med gaffelformede Udbygninger for Enderne til at optage henholdsvis For- og Bagaksel.

Forchjulene er uafhængigt affjedrede, og hertil er benyttet Dubonnets System, men i en lidt anden Udformning, end vi kender den fra Chevrolet og Opel. Fiats Udformning minder mest om Opel, men der er den store Forskel og — vistnok — Fordel, at Cylinderen, der indeholder

FIAT 1500

Siden Fiat i 1935 bragte sin Type 1500 paa Markedet er den kun undergaaet ganske faa og uvæsentlige Ændringer. Den er den Dag i Dag fuldt saa moderne som den Dag, den kom frem, hvilket er en stor Kompliment til Vognens Konstruktører. — Vi bragte for nogen Tid siden en Beskrivelse af Fiat 508 C, en Vogntype, der hurtigt er blevet populær og i Dag bringer vi — efter Opfordring — en Beskrivelse af den større Type 1500 B.



Fjederen, ligger indenfor Styrebolten i Forakslens gaffelformede Endestykke. Derved kan man lettere overholde den rigtige Form af Styringens Geometri. Baghjulene er affjedrede paa sædvanlig Maade med halvelliptiske Fjedre, men har teleskopformede, direkte virkende Støddæmpere, saaledes som vi kender dem fra Terraplane.

Udenom dette Chassis er det lykkedes Fiat at bygge et interessant Karosseri, hvori mange moderne Tanker er nedlagt. Det er et af de smukkeste Strømliniekarosserier, man har set. Der er i Karosseriets Opbygning adskillige Ting, der er efterlignelsesværdige, baa- de i det ydre og i det indre. For at nævne et Par Eksempler kan vi først tage Staalstolene, der er saa selvfølgelig rigtige i et Automobil, i Stedet for de metertykke polstrede Plyds møbler. Dernæst er der saadan en lille Ting som Dørhaandtagene. De er — selv om de paa mange Vogne fremtræder i sælsomme Skikkelser — i Virkeligheden blevet overset, og kan man tale om Faremomenter ved Kølerfigurer, gælder det i endnu højere Grad for Dørhaandtagene, der tit er ret morderisk udformede. Her paa Fiat har de faaet en ret konsekvent Form, idet de næsten er helt indbyggede og lette at betjene. Fiat 1500 har en Benzintank, der rummer 45 Liter, hvilket strækker til 350 km Kørsel ved 70 km i Timen. Vognens Maksimalfart angives til 115 km, og Vognvægten ligger lige ved 100 kg. Hjulene er forsynet med 500×16 Dæk, og Bremserne er hydrauliske Lockheed-Bremsere.



En nydelig Repræsentant for de skræddersyede.

- og hold
saa
tilhøjre!

For Damerne

En Hyldest til den skræddersyede

V i præsenteres 4 Gange om Aaret for de skiftende Moder og somme Tider endda et Par ekstra Gange for de vildeste Indfald, hentet fra 80'ernes glade Dage eller fra den kinesiske Front, hvis vi da ikke tilfældigvis skal gaa med Tyroler-Hjertes og Edelweiss. Men lad Moden nok saa meget skifte fra yderliggaaende Standpunkter og lad Paavirkningen komme fra Øst eller Vest — midt i Forvirringen er der dog et fast Holdepunkt: Den skræddersyede Spadseredragt.

Den skræddersyede er ikke alene korrekt og stilfuld, den er tillige lige flatterende for alle Aldre. Den unge Pige paa 16 Aar giver den *air* som ikke er nogen Skade til og »Bedstemødrene» giver den en Ungdommelighed, der virker saare klædelig.

Der har været sagt om Spadseredragten, at den var en kedsommelig fantasiforladt Uniform. Det er helt misforstaaet. Der er netop det mærkelige ved Spadseredragten at den altid virker ny, og selvom den ene er syet gan-

ske som den anden, er den alligevel streng personlig, og den kan paa en mærkelig Maade varieres og skifte Karakter blot ved Hjælp af en ny Bluse eller en anden Hat.

Den motorkørende kan vanskeligt finde bedre Paaklædning. Den er bekvem, hænger ikke som Ulsteren fast i Vogndøren, hver Gang man gaar ud og ind, og saa fylder den saa behagelig lidt. Man sidder bekvemt og har ikke besværlige Stofmængder at slaas med, springer let og elegant ud af Vognen og anbringer sig med samme Ynde. Og naar man er blevet klar over alle disse Fordele, lover man sig selv, at Spadseredragten herefter Dags skal indgaa i Ens Paaklædning som en fast Institution. Den skræddersyede faar sin Plads i Klædeskabet. Man indretter sig med en Jakke og to Nederdele, en ensfarvet og en ternet, og man skaffer sig en Serie strikkede Jumbere og Bluser i Farver afstemt efter en lignende Serie Filthatte. Man gaar simpelthen ind i de skræddersyedes Rækker. *Mlle.*

Endnu et Automobilregnskab

I Serien: Et paalideligt Automobilregnskab kan jeg stille et Regnskab til Raadighed for en saa almindelig Type som 4 Personers lukket Morris-8 Model 1936.

Regnskabet gælder for det første Aar: 1.-10.-36 til 31.-9.-37, i hvilket Tidsrum jeg har kørt 24900 km.

Vognens Anskaffelsesværdi var Kr. 4250 + ekstra Tilbehør Kr. 95, ialt Kr. 4345. (Anskaffelse af ekstra Tilbehør er ikke nogen Driftsudgift, som nogle af de tidligere Indsendere mener).

Benzin, 1930 Liter	Kr. 606,40
Olie	- 88,70
Smøring, Kølervædske	- 46,60
Garage	- 288,25
Vask	- 64,35
Reparationer og Eftersyn ..	- 176,90
Forsikring	- 181,20
Skat	- 80,00
Parkering	- 8,75
Færger	- 92,90
Kontingent, Passerhæfte, Intern. Kørebevis	- 38,00

Afskrivning (ca. 7 Aar) og

Forrentning (ca. 3 pCt.),

ca. 16 pCt. af Kr. 4345 .. - 696,00

Henlæggelse til Fornylse

af Gummi

- 104,00

Henlæggelse til Udboring

og Hovedreparation

- 249,00

Ialt ... Kr. 2721,05

Der er fortrinsvis brugt Benzin Nr. 1, med eller uden Topolie. Olie er skiftet for hver 1500 km. Under Reparationer er en Ventilslibning efter 15000 km's Kørsel. Vognen har nu kørt ialt 50.000 km uden yderligere Ventilslibning eller Udboring og viser ingen Tegn paa, at dette snart tiltrænges. Af større Reparationer har efter 4.500 km's Kørsel været: Ny Bremsebelægning, nye Styre- og Taskebolte. Vognen bruges baade til By- og Landevejskørsel, mest dog paa gode Veje. Den har paa Autobane kørt 90 km i Timen, men kan antagelig køre noget hurtigere.

J. R. Langhorn.

Husk Passersedlen!

Da Turistsæsonen nu er ved at være sluttet, anmoder vor Turistafdeling herved høfligt de Medlemmer, der i Aarets Løb har faaet udstedt *Passersedler* eller *Passerhefter* om, saafremt disse ikke skal benyttes mere i Aar, at indsende disse til *Forenede Danske Motorejere*.

Et Resultat i Frederikssund

Efter Henstilling fra vor Jurisdiktionsformand i Frederikssund, Manufakturhandler *Axel Jensen*, var vi for kort Tid siden sammen med *Kongelig Dansk Automobil Klub* i Frederikssund for at se paa Færgevejens nye Udmunding i Havnegade, idet nogle af vore Medlemmer frygtede, at den Kurve, hvorefter den nordlige Kantsten i Udmundingen var anlagt, ikke var tilstrækkelig blød.

Efter en Forhandling med Borgmester *Retoft* og Stadsingeniøren, ved

hvilken Lejlighed vi forebragte vore Ønsker, har vi nu modtaget Meddelelse om, at Frederikssund Byraads Vejvalg har imødekommet os, og Kantstenskurven vil saaledes faa en større Radius end oprindeligt bestemt.

Brochure fra Shell

Shell-Kompagniet har i disse Dage udsendt en lille, men særdeles smukt trykt Brochure, der omhandler Shell-Koncernens Historie. Der fortælles først om hvilken Betydning Olien har for det moderne Samfund og derefter skildres Shell-Koncernens Udviklingshistorie. Tilsidst berettes der om hvorledes Shell-Koncernen arbejder paa de Omraader, som et Oliefirma af i Dag betjener: Skibsfart, Motorkørsel, Flyvning og Materialer til Vejarbejder.

Det er en i høj Grad læseværdig og interessant lille Tryksag.



Malingen, som holder! -
Prisen, der passer Dem

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

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

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

motormandens juridiske raadgiver 	HADSUND  Aage Salomonsen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 104	ODENSE  Th. Eigenbrod <i>Landsretssagfører</i> Vestergade 48 Telefon 4150 (2 Linier)
KØBENHAVN  Preben Bornemann <i>Landsretssagfører</i> Frederiksholms Kanal 18 Telefon 8445 (8 Ledn.)	HJØRRING  Helge Ugilt <i>Landsretssagfører</i> Telefon 560	RANDERS  C. O. Rasmussen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 609
AALBORG  Viggo Kleisby <i>Landsretssagfører</i> Algade 65 Telefon 4070 - 4090	HOLBÆK  C. N. Ledager <i>Landsretssagfører</i> Telefon 744 - 745	RUDKØBING  A. Trolle-Christensen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 358
AARHUS  C. Holst-Knudsen <i>Landsretssagfører</i> L. Torv 6 Telefon 15 - 16	HORSENS  J. Carlsen Aage Jeppesen <i>Sagførere</i> Rædersgade 5 Telefon 95 - 96	SILKEBORG  Frede Edlund <i>Landsretssagfører</i> Søndergade 1 Telefon 50-70
ESBJERG  Gunnar Alstrup <i>Landsretssagfører</i> Englandsgade 7 Telefon 577 - 578	KOLDING  W. Lynæs <i>Landsretssagfører</i> Telefon 400-1648	SLAGELSE  C. Lysholm-Hansen <i>Landsretssagfører</i> Landbobankens Bygning, Nytorv Telefon 1250 (2 Ledn.)
HADERSLEV  Edgar Forum <i>Landsretssagfører</i> Telefon 300	NÆSTVED  Johan H. Clausen <i>Sagfører</i> Telefon 718	VIBORG  Jon Johnsen <i>Overretssagfører</i> Chr. Ejstrup <i>Overretssagfører</i> G. Morville <i>Landsretssagfører</i>

Smaa Indlæg i Dagens Spørgsmaal —

Fortsat fra Side 664

er Forskel paa Motorbaade og deres Maskiner, som der er det paa Motor-køretøjer og deres Maskiner. Der er velbyggede og velholdte Motorbaade med velpassede Maskiner, og der er rent ud sagt mange gamle daarlige Fartøjer med gamle og højst mangelfulde Maskiner. Nu vil vi slet ikke dermed sige noget om Motorbaaden ved Fænø, som muligvis i enhver Henseende har været i den bedste Orden, men blot fastslaa, at i Motorbaade, som maa betegnes som 1. Klasses i enhver Henseende, er det heldigvis yderst sjældent, at der høres noget om Eksplosion og Brande, og endelig, at de enkelte Tilfælde, om hvilke vi har læst, retfærdigvis ligesom Automobil-Brandene maa ses i Forhold til det samlede Antal Ture, som er udført i samme Periode.

8 Dages Driverliv i Sverige —

Fortsat fra Side 667

Sted man ubetinget vil føle sig hjemme. Anbefales kan endvidere det store Hotel i Rättvik, men iøvrigt vrimler det med Pensioner og »Resanderum«, saa man kan faa Natlogi nogenlunde efter Behag.

Siljan-Örebro.

Egnen omkring Siljansøen fortjener mindst en halv Dags Tid før man kører videre gennem Leksand og sydover enten gennem Falun eller Borlänge til Ulvshyttan og Rämshyttan. Læg Mærke til Skiltene paa Vejen her — der markerer en Stikvej ind i Skiløberforeningens Vinterhytte, som ligger aldeles pragtfuldt i Skovbrynet over en Bjergsø. Et Rastplads som ikke kan vælges bedre. Videre sydover mod Örebro — den bedste Vej gaar over Lindesberg, den smukkeste over Nora.

Örebro-Vättern.

I Örebro maa man ikke glemme at se lidt paa Slottet, det er nu Länsmannens Residens, men det har sin Historie. Turen sydover er afvekslende af smuk, men ligeud ad den brede Hovedvej Stockholm-Göteborg. Og har man et Par Dage mere til sin Raadighed er Turen ind til Stockholm og tilbage Søerne rundt en virkelig Oplevelse. Vi kører over Askersund til Motala med den store Radiofonistation og videre til Vadstena, med det gamle skønne Sandstensslot. I Parken bag ved er der en Pavillon, hvor man ingenlunde stiller sig afvisende overfor Begrebet medbragt Mad. Vadstena er berømt for sine Kniplinger — Vadstena-

Spetsar. En gammel Dame, Klara Larsson, der bor i en Sidegade Vest for Hovedgaden ned mod Kirken, har ikke den største »Affär«, men Kendere finder Vej ind til hende, fordi hun fra gammel Tid har Forbindelse med Egnens dygtigste Kniplersker.

Og saa kan man vælge at bo enten i Alvastra ved den gamle Klosterruin, i Gränna, hvor Børnene prajer en med Polkagrise (en Slags Bismarcksklumper paa Pind) og hvor der findes et meget interessant Museum med André-Expeditionens Efterladenskaber. Eller man kan bo lidt sydligere i det højmoderne Hotel for Bilturister: Gyllene Uttern. Den gyldne Odder fristede, man vi valgte Alvastra Turisthotel og blev ikke skuffet, der var pænt, billigt og godt. Og en Aftentur om Bjerget rundt

med Udsigt over Bengt Bergs berømte Arbejdsplads Tåkern, de vilde Svaners Sø, er en Skønhedsoplevelse af Rang.

Gennem Industrierne tilbage til Göteborg.

Turen langs Vättern vil ingen Motor-Turist nogensinde glemme, den hører til de virkelige Oplevelser. I Husqvarna vil jeg paa det varmeste anbefale en kort Sviptur op ad Adalsvägen, et glimrende Stykke Vejteknik, udført som Nødhjælpsarbejde og sprængt op gennem Klipperne, slyngende sig paa Stenbroer over en Kløft. Tidligere fandtes en Fos, men den er naturligvis ogsaa stjaalet af en Kraftstation.

Resten af Turen er ligetil — vestud gennem Jönköping, Ulricehamn og Borås. Rast paa det efter Branden ny-

Stort Udvalg af gode, brugte Automobiles

CHEVROLET — BUICK — OPEL
FORD — BEDFORD — PLYMOUTH

Garanti

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

F. Bülow & Co.

Toldbodvej 6

Telf. 1720

A/S DANSK ALFA-LAVAL
Prøv vort Automobilværksted

Alle Reparationer udføres

Moderne Arbejdsmetoder

Spec.: Hovedreparationer

MØLLEGADE 26 TELEFON 7429

NIELSEN & LARSEN

Mekanisk Værksted

Peter Bangsvej 34

Telefon Godth. 6005

UDBORING OG SLIBNING AF CYLINDRE

Fabrikation af Stempler og Reservedele. Ventil sætter!

HANS FYHN

KØLER OG METALVAREFABRIK
BLAAGAARDSGADE 36 - TELF. 6572

Nye Kølere, Reparationer, Opretning af
Lygter, Pladehjul, Benzintanke, Foraksler.

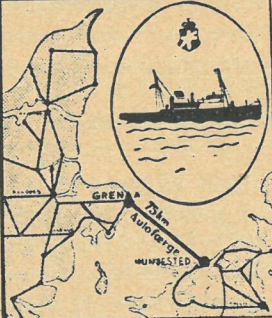
Godsforsendelse pr. Bane:
Københavns Hovedbanegaard

NIELSEN & NIELSEN

Landskronagade 56. Telefon Ryvang 1130.

Reparation af Last- og Luksusvogne
Autoriseret Chevrolet Værksted

Studebaker



Hurtigruten
Grenaa - Husteded
FARTPLAN

Hverdage: Fra Husteded Kl. 8.45 og Kl. 18.15
Fra Grenaa Kl. 13.40 og Kl. 23.15
Søn- og Helligdage: Fra Husteded Kl. 8.45
Fra Grenaa Kl. 17.45
Telf. Valby 32 43, Valby 27 66, Valby 13 60.
Husteded 190. Grenaa 255

Sallingsund Færgeren

Telefon Nykøbing Mors 201
Til Thy, Mors og Salling
Automobilfærgeren „Sallingsund“
(Motorfolkets Færge)

FARTPLAN

1. April—1. Oktober

Afgang fra Mors (Sallingsund)

5^{10*}) 600 700 800 900 1000 1100 12¹⁰ 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 Telefon-
forbindelse til Færgepersonalet paa Morssiden

Helsingør-Helsingborg

Benyt til Deres Sveriges Tur
„ASA-THOR“ sejler fra $\frac{9}{4}$ — $\frac{2}{10}$ incl.

Fra Helsingør: Hverdage Kl. 8⁰⁰
9⁰⁰ 10⁰⁰ og hver fulde Time, sidste Færge
Kl. 20⁰⁰. Søn- og Helligdage samt
Paaskelordag: Kl. 7⁰⁰ 8⁰⁰ 9⁰⁰ 10⁰⁰ og
hver fulde Time, sidste Færge Kl. 22⁰⁰

Fra Helsingborg: Hverdage Kl.
8³⁰ 9³⁰ 10³⁰ o. s. v. halvt Klokket,
sidste Færge 20³⁰. Søn- og Helligdage
samt Paaskelordag: Kl. 7³⁰ 8³⁰ 9³⁰ 10³⁰
o. s. v. halvt Klokket, sidste Færge 22³⁰

NORDISK RUTE- OG FÆRGEFART A/S
Islands Brygge 22 Havnegade 43
Central 12612 Central 556-576

BOGØ BILFÆRGE

Overfart 15 Minutter

PLADS TIL 8 BILER OG 150 PASSAGERER

FARTPLAN

Gyldig for Sommeren 1938

Fra Bogø: 625 830 930 1345 1545 1700
a. 1830 b. 1915 c. 2200.

Fra Stubbekøbing: 700 900 1110 1425
1615 1810 a. 1850 b. 2020 c. 2345.

a. Kun Mandag, Tirsdag, Torsdag og Fredag.
b. Kun Søn- og Helligdage samt Onsdag.
c. Kun Søndage.

Billetter: Automobile Tur-Retur
(incl. Fører) Kr. 4,00. Motor-Cykler
Tur-Retur (incl. Fører) Kr. 2,00. Person-
er Tur-Retur Kr. 1,00, Enkelttur
Kr. 0,75. Cykler Tur-Retur Kr. 0,50.

Stubbekøbing: Tlf. 92
Bogø: Telef. 35 og 38

byggede Hindås kan anbefales — og
saa er der kun smaa 40 km til Göte-
borg.

Distancen.

Turen bliver ialt — regnet efter den
beskrevne Rute og fra og til Køben-
havn — 1792 km. Det giver et Kør-
selsgennemsnit paa godt 200 km pr.
Dag. Rent hvilemæssigt vil det kunne
betale sig at køre lidt længere Distan-
cer hveranden Dag med et Par Timers
Pause ved Middagstid og de øvrige Dage
kun tage Halvdagsture, kombineret
med Gaagængerudflugter.

Kortmateriale.

Vacuum Oil Company har i Samar-
bejde med K.A.K. udgivet et aldeles
fortræffeligt Oversigtskort, som angiver
baade Kilometerafstande og Vej-
bonitet. Det udleveres gratis ved de
fleste Benzintanke. Mest Fornøjelse har
man dog af at køre efter de tre Kort
i lidt større Maalestok: K.A.K.s södra
og mellarste Sverige.

Et Tip for Venstrekørsel.

Mange Danske er lidt ængstelige ved
en Sveriges-Tur, det er Venstrekørslen,
som skræmmer. Erfaringen viser, at
man i Løbet af en halv Times Tid
vænder sig dertil — det er kun efter
lang Tids samlet Kørsel og ved Træt-

Andelselskabet

„Lohals-Lundeborg Færgeelskab“

Lohals

Motorfærge »Lundeborg«
Restauration ombord. Hurtigste For-
bindelse mellem Fyen og Langeland

Sejlsplan 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 Takster. Person-
biler uanset Vægt: 4 Kr. paa Hverdage. Søn- og
Helligdage: Tur-Retur 5 Kr.
Kontor: Lohals, Telefon Lohals Nr. 87
Oplysninger: Lundeborg, Telef. Hesselager Nr. 117

hed, at Fejlmulighederne melder sig,
den instinktmæssige Højre-Reaktion
ved en pludselig opstaaet Situation.
Men klæb et svensk Frimærke paa
Vindspejlet til venstre for Rattet og
anbring et lille Dannebrogflag paa
højre Forskærm. Kong Gustafs alvors-
fulde Træk er et Memento til Dem selv,
og Flaget har to Missioner: Det gør den
øvrige Trafik mere opmærksom — og
Dem selv som Dansk ganske særlig
velset i Broderlandet.

Svendborg — Nakskov

eller omvendt

Korsør-Lohals eller omvendt

Gyldig fra 1. Juni 1938

Afg. Svendborg 8.00 - 14.05 - 19.40¹⁾ - 19.50²⁾

Ank. Nakskov 11.10 - 17.15 - 22.55¹⁾ - 23.10²⁾

Afg. Nakskov 7.15 - 13.15 - 19.10¹⁾ - 19.35²⁾

Ank. Svendborg 10.26 - 16.30 - 22.15¹⁾ - 22.45²⁾

¹⁾ Hverdage. ²⁾ Søn- og Helligdage.

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

Husteded — Rørvig

Automobilfærgeren „Korshage“

FARTPLAN

$\frac{11}{10}$ — $\frac{31}{10}$ 38 og $\frac{12}{10}$ — $\frac{14}{10}$ 39

Hverdage:

Fra Husteded: 655 845 1050 1250 1455
a) 1755 b) 1855 b) 2025 c) 2055 b) 2150.

Fra Rørvig: 815 915 1120 1320 1705
a) 1825 b) 1930 c) 2020 b) 2105 b) 2230.

Søn- og Helligdage:

Fra Husteded: 740 855 1050 1255 1450
1600 d) 1855.

Fra Rørvig: 815 1015 1120 1415 1520
1810 d) 2010.

a) $\frac{20}{10}$ — $\frac{31}{10}$ og $\frac{12}{10}$ — $\frac{14}{10}$ kun Lørdage. Fra $\frac{3}{4}$
alle Hverdage. b) Kun $\frac{3}{4}$ (Paaskeonsdag).
c) Kun Lørdage fra $\frac{9}{4}$. d) Fra $\frac{23}{4}$.

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

Fra Husteded: 740 855 1005 1105 1215
1315 1450 1600 1710 1815 1920 2035.

Fra Rørvig: 815 925 1035 1140 1245 1415
1520 1640 1745 1850 2000 2120.

Overfartstid 25 Min. Restauration om Bord.
(Tlf. Husteded 12 og 156). Rabatkort m. 10
Kuponer for Person- og Motorvogne. Sæsonkort
150 Kr. Førerne af Motorvogne og Motorcykler
befordres frit. Forudbestilling af Plads til Biler
Telefon Husteded 150 (Husteded Exp.) og
Isørø 33 (Rørvig-Exp.)

Spar Tid • Spar Penge



og tag altid med ASSENS-AARØSUND FÆRGEREN

Fra Assens: 645 1020 1455 1740 2010

20. Septbr. 1938 — 14. Maj 1939:

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.

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR

er en stor, stærk, paalidelig Haandlygte.

HELLESENS SENIOR

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

HELLESENS SENIOR

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

HenningKlee

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

Udslibning af Cylindre med
Kryds-Polerede Slidflader

Montering af

**“Centricast”
Slidforinger.**

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

Afslibning af Krumpaksler
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



Dybtryk Bogtryk

Det Berlingske Bogtrykkeri A/s

Central 3371



PIRELLI