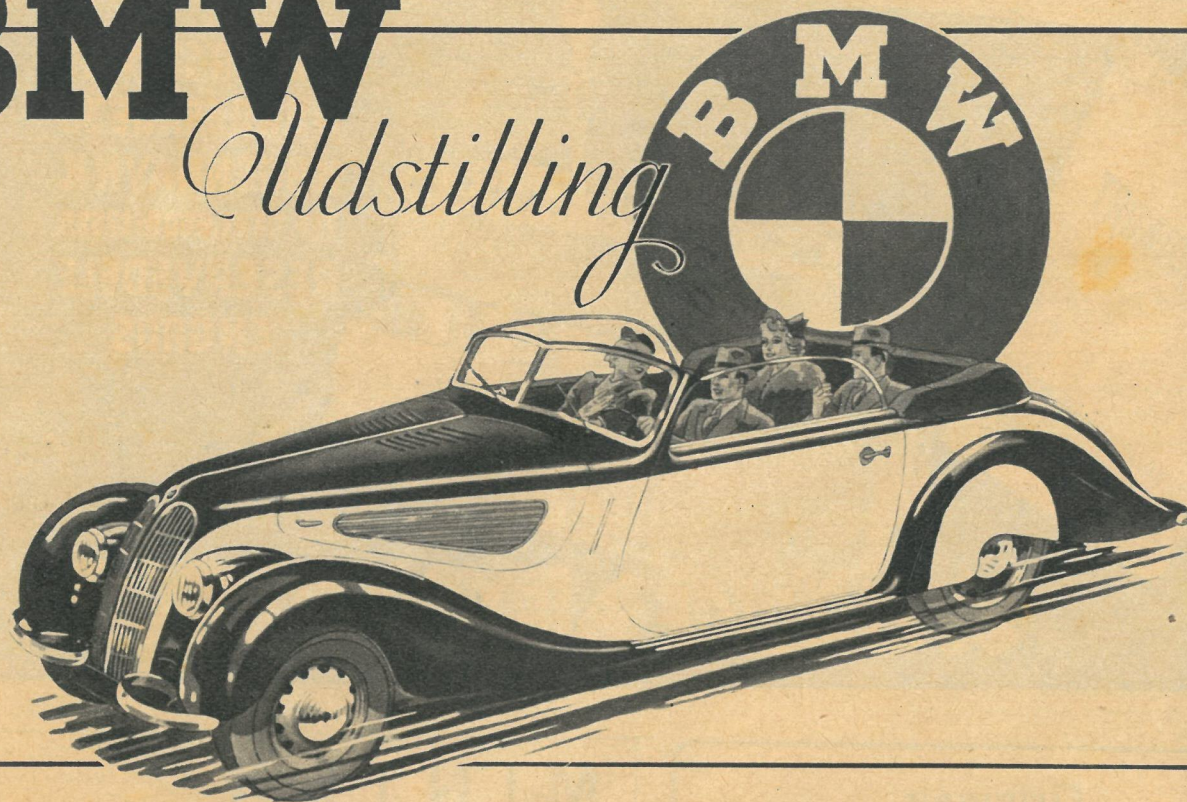


BMW

Udstilling



BMW fra Bayerische Motoren Werke har vakt en hel Verdens Begejstring.

Denne Vogn, der betegner det fuldendte i enhver Henseende, viser vi nu i alle de nyeste Modeller.

Vi indbyder Dem til at besøge Udstillingen, vi tror, det vil være en Oplevelse for Dem.

Skandinavisk Motor Co. ^{A/S}

Strandvej 25 — København

Telf. C. 8411



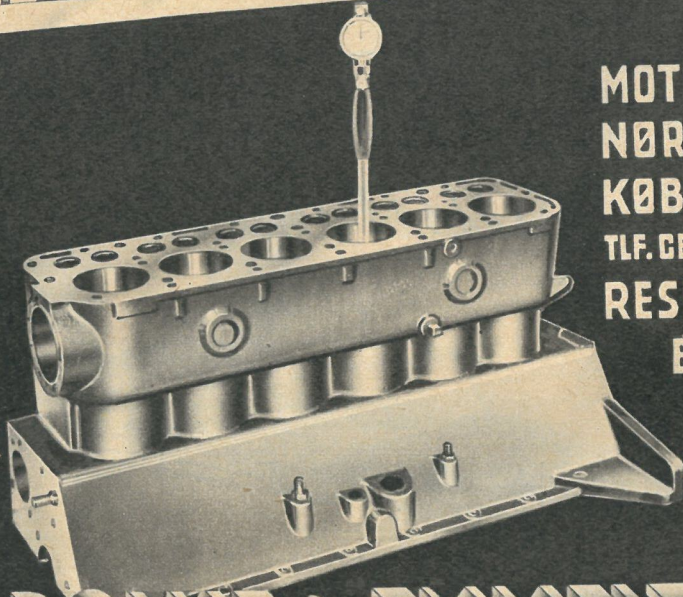
**M
O
T
O
R**

MOTOR

Nr. 40. 1. Okt.
1938. 33. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
29.400 Eksp.

CYLINDERUDSLIBNING

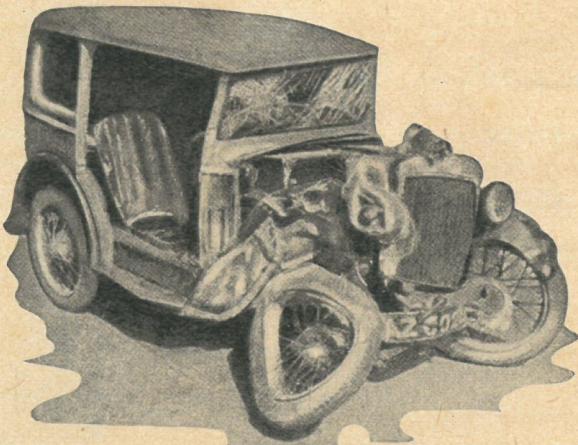


MOTOR SERVICE
NØRREGADE 35
KØBENHAVN K
TLF. CENT. 6608-12620
RESERVEDELE
EN GROS

A/S BALKE & EMMELTORP



Originalt
splintfrit Sikkerhedsglas:



betyder **Sikkerhed!**

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

ALT GLAS TIL AUTOMOBILER
GODKENDE RIFLEDE LYGTEGLAS

M I N T E X

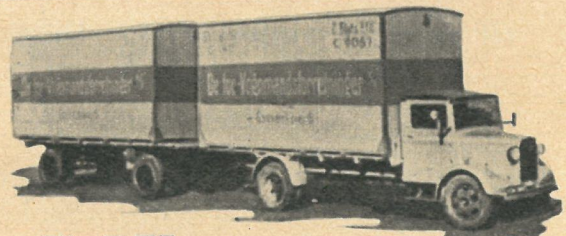
Bremsebelægning

original engelsk
svigter aldrig

Eneforhandler:

H. C. PUCK

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



„DAN“
Paahængsvogne

til al Transport

Forlang Oplysninger!

Specialfabriken Auto

G. Petersen

Gl. Køgevej 49-51 Valby

Central 11224 - 13524

NETOP NU

Sallingsund-Broen

Repræsentanter for Thisted Amt, Viborg Amt, Mors og Nykøbing afholdt forleden et Møde for at tage Stilling til Forundersøgelserne vedrørende en Bro fra Mors til Salling. Der regnes med en samlet Udgift til Bundundersøgelser paa ca. 50.000 Kr., og der foreligger fra Staten Tilsagn om at deltage i Udgifterne ved disse Forundersøgelser med Halvdelen, dog ikke over 25.000 Kr.

Den jyske Diagonalvej

Der er al mulig Grund til at tro, at den meget omtalte jyske Diagonalvej nu endelig vil blive bygget, og at den kommer til at gaa fra Esbjerg til Randers, en Strækning paa ca. 150 km, der vil kunne bygges for ca. 22 Mill. Kr. Maaske kan Sagen fremmes saa hurtigt, at Arbejdet vil kunne paa-begyndes til Foraaret.

Nu kommer Vejskiltene

De nye rød-hvide Vejskilte til de langlandske Veje er nu kommet til Rudkøbing. Der er ialt kommet 33 Skilte med Standere.

I næste Uge vil Vejvæsenets Folk gaa i Gang med at stille Vejskiltene op.

Vejudvidelser ved Hornbæk for 1 Mill. Kr.

Tikøb Sogneraad har vedtaget at anlægge 5 store Parkeringspladser i Hornbæk Plantage. Anlægget af de nye Parkeringspladser vil koste 30.000 Kr.

Sogneraadet har desuden vedtaget at søge om Tilskud fra Vejfondet til en Række omfattende Vejudvidelser, som er projekteret til henved 1 Mill. Kr.

Vejprojekter for næsten syv Millioner Kroner.

Præstø Amts Vejudvalg har sammen med Amtsvejinspektør Jensen-Løvstrand og Amtmand Toft drøftet store omfattende Vejarbejder og indsendt Andragende til Ministeriet for offentlige Arbejder med Anmodning om at komme i Betragtning ved Uddeling af Vejmillionerne for det kommende Aar.

Ønskesedlen for Præstø Amt ser saaledes ud:

Anlæg af en ny Landevej fra Pram-broen til Storehedinge, ca. 17 km, 1,700,000 Kr.

Anlæg af en ny Landevej fra Øverup ca. 4 km uden for Næstved til Rønnede, ca. 16 km, 1,600,000 Kr.

Ca. 15 større eller mindre Bivejsarbejder til en samlet Sum af 3,377,700 Kr. — Ialt Vejanlæg for 6,677,700 Kr.

Planer om en 1400 m Bro mellem Mors og Sallingsund

Danmarks næstlængste Bro er for Tiden under Forberedelse i Nordvestjylland, hvor man i Forvejen netop har fuldendt Oddesundbroen og er i Gang med Vilsundbroen mellem Mors og Thy, der skal være færdig i Løbet af Sommeren 1939, ligesom man er klar til at tage fat paa Aggersundbroen mellem Hanherred og Himmerland.

Det nyeste Projekt gælder Farvandet mellem Mors og Sallingsund, en Strækning paa 1400 m eller adskilligt længere end Lillebælts-Broen. Efter de foreløbige Planer skal Sallingsundbroen udgaa fra Glyngørespidsen til Viglen mellem Nykøbing Mors og Sallingsund.

Katastrofeposter

Den nye Inddeling af det danske Vejnet har medført, at det saakaldte »Katastrofefond« har udarbejdet en Række Planer om Udvidelsen af Antallet af Katastrofeposter, som i Øjeblikket udgør ca. 240. Katastrofeposterne er som bekendt Steder, hvor Fonden har indrettet en Art Hjælpestation, som straks kan bringes i Anvendelse, naar der i Katastrofepestens Omraade sker en mere alvorlig Trafikulykke. Paa en Del af de tidligere mest benyttede Trafikveje gennem Landet findes disse Poster allerede; men efter hvad vi erfarer, skal Nettet af disse Poster nu udvides betydeligt. Dette vil ske i Løbet af det kommende Efteraar og Vinteren, saaledes at Posterne allerede til næste Sommer kan træde i Funktion.

Blandt de Trafikveje, som nu i første Omgang skal forsynes med Katastrofeposter, er Landevejsforbindelsen mellem Aarhus og Herning. Paa Strækningen Aarhus—Silkeborg etableres der nu 8 Poster, og paa Vejen Silkeborg—Herning anlægges 7 Poster. Om kort Tid rejser en Delegation fra Katastrofefonden til Midtjylland for at udpege Stederne for Posternes Oprettelse samt for at forhandle med de Ejere, i hvis Ejendomme Posterne skal placeres.



»NOTEK« er i Konstruktion, Lysevne og Sikkerhed Aar forud for sin Tid.

Med sin exclusive, tredelte Reflektor og gyldne Linse giver »NOTEK« et meget bredt, intenst blændefrit Lys, 100 % kontrolle-ret. Det viser baade, hvad der ligger forude, og hvad der dukker op i Vejens Yderkanter, men det naar aldrig højere over Vejbanen end ca. 80 cm — og dog opnaas denne fænomenale Belysning af een eneste 35 Watt Pære, en ikke ubetydelig Fordel, naar Akkumulatorens Levetid tages i Betragtning.

Husk — der er ikke noget, der er »lige saa godt« som »NOTEK«. Hvis De vil have det sikreste Kørels, saa skal De forlange »NOTEK«.

Stor Model: Kr. 77.50 helt for-kromet og komplet.

Lille Model: Kr. 65.00 helt for-kromet og komplet.

NOTEK

i en Klasse helt for sig.

Forlang ill. Brochure gratis tilsendt.

Iøvrigt fører vi nu »Roadlights« fra Kr. 30.00 til over Kr. 100.00. Vi har noget for enhver Smag og til enhver Pris.

Hovedoplag for Fyn:
Erling Frederiksen, »Lunden«,
Aasum pr. Seden. Tlf. Marslev 72.

GEORG HANSEN
Vestre Boulevard 4
København V. Telf. 2015



Læderfrakker

Atter Lager i den berømte »Rikma« Kvalitet. Eneforh. for Skandinavien, farvægte og garanteret regntæt.

Ridestøvler og Benklæder berømt for Snit og Pasform, Oliekapper og Handsker, Hjelme, Huer, Brilller etc. **Dame-Læderpjækker** **Læder Dirt-Trackveste**

Motor-Dress

Blaagaardsgade 24. Nora 2536

Specialitet:

Motorcykle-Beklædning



ZEBERG'S-Auto Maatter

luner

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

Sendes overalt. „**BIL-MAATTER**“
v. Aage Zeberg
Handlende, alle Grdl. 1923 C. Plougsvej 6
Brancher, Rabat København V. (nær Forum)
Besøgm. Udsalg God Pasform **Telefon Eva 722**

Alle Vogn typer føres. Prislister tilsendes gratis.

Special-Afdel.: for **VOGNMANDSMAATTER**

KANSTØVSUGES

Afdeling i Odense: Nørregade 45, Tlf. 8397

Gilbert Wulff Automobilreparation

Frederiksberg Allé 76

Alleenberg-Garagerne

Telef. Vester 7505 (Privat Godth. 3483 x)

C.M. Eriksen & Søn

Odense. Kongensgade 10. Telf. 5797

Originale Harrison Kølerblokke

isættes enhver Køler.

Reparation af Kølere. Opretning af Kasserier og Skærme. Autogevæjsning.

● **DUCOLAKERING**

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

LADEGAARD & CO. A/s

Telf. 34 - Odder - Telf. 215

Bro

Genturio

DANSK
SLAAR ALT

AUTO-POLISH

Om Trafik —

Vi har modtaget:

Da nu saa mange Sagkyndige og andre har udtalt sig om vor Motortrafik, saa tillad en, der i 15 Aar har kørt Bil i Verdens mest motortrafikerede By, New York, U.S.A., ligeledes at give sit Besyv.

Hele vor Trafikregulering er i mange Henseender yderst farlig, vi saa for nogle Dage siden den forfærdelige Ulykke paa Køge Landevej, hvor en Personbil tårnede mod en stor Isbil.

At Føreren af Personbilen kørte med en absolut uforsvarlig Hastighed, er fuldtud fastslaaet, men hvis ikke Isbilen havde forsøgt at skraa over Vejen fra højre til venstre Side i Isbilens Kørselsretning, var Ulykken sandsynligvis ikke sket, det er ikke noget Forsvar for Personbilens Vedkommende.

Men her ligger en af de store Fejl i vor Trafik; i U.S.A. og ogsaa i andre Lande er det absolut forbudt at parkere paa venstre Side af Gade eller Vej, der maa kun parkeres i Kørselsretningen, ej heller er det tilladt at vende i en Gade, Vejkryds eller benytte Indkørsler for at vende, al Trafik skal ske i lige Retning, hvis jeg vil fra højre til venstre Side af Gaden maa jeg køre rundt af nærmeste Sidegade.

I de fleste Byer gøres man ved Bygrænsen opmærksom paa den Hastighed, der er tilladt for Kørsel gennem Byen, og dette bliver strengt overholdt, her har jeg ofte set en Hastighed af 40—50 km gennem Hovedgaden i Provinsbyer, denne Hastighed i Byerne er selvsagt uforsvarlig, den burde sættes ned til 25—30 km i Timen.

Angaaende Trafiksignaler er vi jo stadig paa Udviklings Trin, de i Midten af Vejene ophængte Lanterner er fuldstændig gaaet ud af Brug i stærkt trafikerede Gader (Gader med Busser og Personvogne i 6 Rækker, 3 i hver Retning), her er opsat paa hver Side af Gaden paa Gadehjørnerne smaa dekorative Lysstandere, som Bilføreren ikke kan undgaa at se, saaledes at der absolut ikke er nogen Undskyldning for ikke at have set Signalerne, ligeledes er Højresving imod rødt Lys overalt tilladt, selvfølgelig med betydelig nedsat Fart.

Et Punkt til: i Ulandet er Ambulancer, Politibiler og Brandvæsenets Biler alle forsynet med klart og højtlydende Sirener, saaledes at det i lang Afstand kan høres hvad der kommer og saaledes advare al anden Trafik om at komme af Vejen, de her hjemme

benyttede gamle Tudehorn kan ikke blot ikke høres paa lang Afstand, men let forveksles med gamle Bilsignaler.

En anden stor Ulempe er den især af Motorcyklister ofte foretagne fri Ud-blæsning igennem Byerne. I Ulandet straffes dette med meget høje Bøder, men her synes det, at den Forseelse let overses.

Det vilde være gavnligt baade for Land og By, om nogle Folk blev sendt ud for at studere Biltrafikken i andre Lande, især i Bilens Hjemland U.S.A., hvis de der prøvede paa at køre som her hjemme, vilde de snart finde sig selv i Traffic Court, og det er ingen Spøg.

Et endnu: jeg har ofte baade hørt og læst Ordet »Autostrada«, skal det være fint at benytte et italiensk Ord, vi har jo et udmærket dansk Ord: *Motorvej*.

Forbindligst

Aage V. Hviid-Cappel,

Priorgade 5, Sorø.

Nyd

Wiedemanns Konserver

paa Udflugterne.

National Scala

Fri Entré. C. 1215

Nordens største Varieté og Restaurant

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.

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.

UGENS EMNER

Et Motorkøretøj for enhver. Et nyt Problem er dukket op i Motorsagen, og det er de saakaldte Letvægtsmotorcykler, som blandt andet er blevet debatteret interesseret i *Permanent Komiteens* Møde i Stockholm. Herhjemme ved man maaske knapt nok, hvad en Motorcykle af denne Art er — men det er altsaa et almindeligt, noget forstærket Cyklestel, hvori der er indbygget en lille Motor. De svenske Fabri-

kanter, som har solgt saadanne Maskiner i Titusinder i Løbet af de sidste Aar, ja, hele Antallet siges at beløbe sig til 100.000 Maskiner, fremstiller en Maskine, som kun vejer 50 kg og som kan præstere en Hastighed af 35 Kilometer i Timen.

Det er klart, at hvis virkelig en Maskine af denne Type er blevet mekanisk fuldkommen, saa vil før eller senere ogsaa Spørgsmaalet om dens

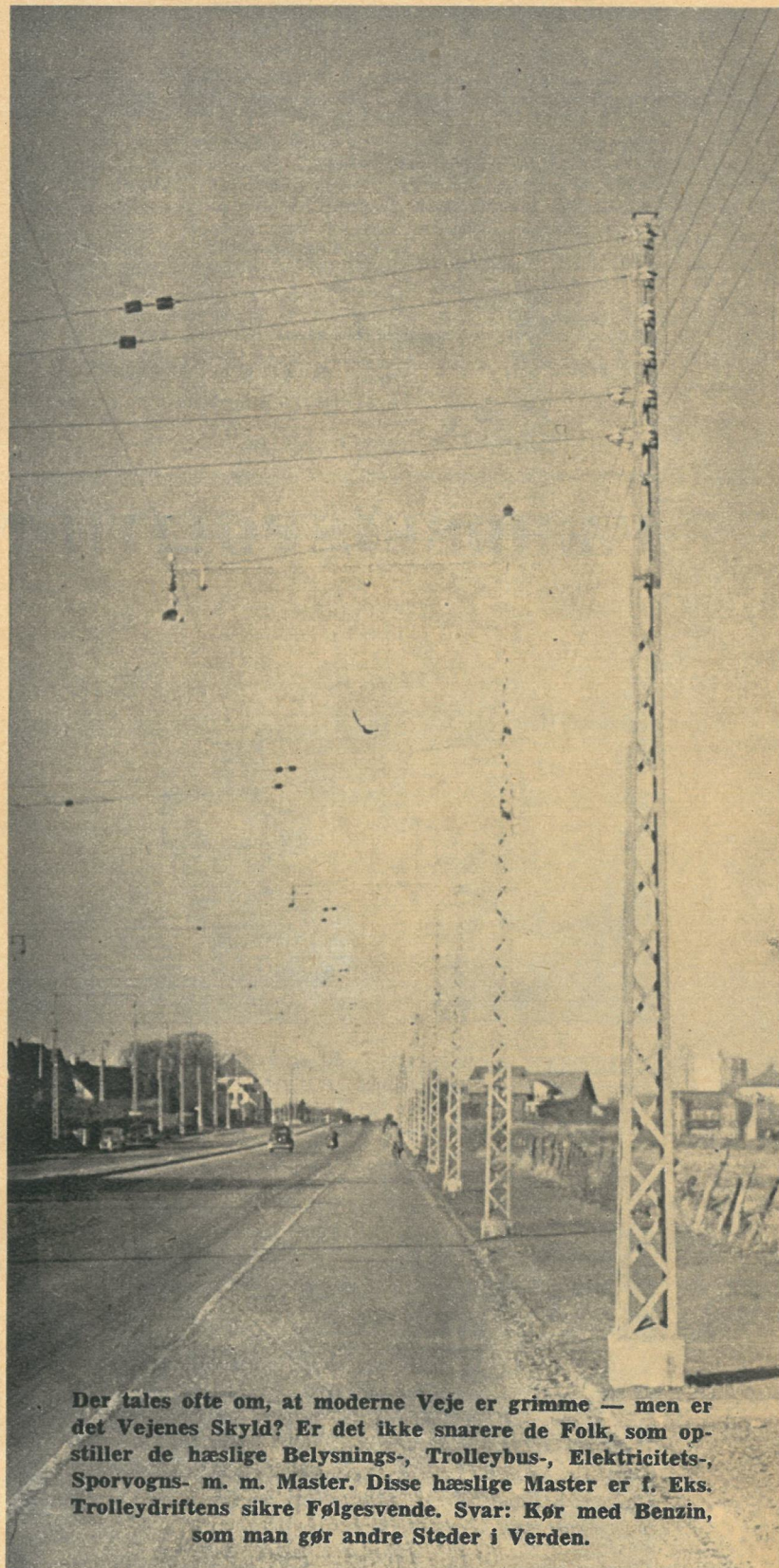
Anvendelse her i Danmark blive aktuelt, og da kan man vanskeligt forsvare ikke at møde Tanken med Velvilje. Vi er jo alle interesserede i, at saadanne Motorcykler eller Letvægtsmotorcykler kommer til at gøre den Nytte, som de virkelig kan, nemlig at skaffe den mindre bemidlede Del af Befolkningen et Motorkøretøj i Hænderne. Ja, intet kan være mere tiltalende end om det kunde lykkes netop at give for Eksempel Arbejderklassen Adgang til et Motorkøretøj med de Glæder, der knytter sig hertil, og de Fordele, som bl. a. bestaar i, at Turen til og fra Arbejdsstedet bliver saa lidt møjsom som muligt og saa billig som tænkeligt.

Men det er paa den anden Side indlysende, at man maa kræve, at en eventuel Udvikling paa dette Omraade sker under saadanne Former, at der for Eksempel ikke sker flere Ulykker. Det er altsaa en Sag, som maa grundigt overvejes baade hvad angaar Krav til Fører, til Maskine, til Forsikring etc. Det, som det her gælder om, er at lave Regler, som bliver saa lidt kinesiske som muligt og dog samtidig af en saadan Art, at de virkelig er betryggende for den almindelige Færdselssikkerhed.

Jeg kan fortælle, at vort Selskabs Ledelse er stærkt interesseret i Spørgsmaalet, og at meget synes at tyde paa, at der her er et Omraade, hvorpaa der vil ske noget nyt i den danske Trafik . . .

Politi eller Vejledning. Man debatterer for Tiden ivrigt mellem Motorfolk, om det er rigtigt, at man anbefaler Politiet at tage haardere fat paa Motor-Synderne, eller om man skal fortsætte med Vejledning som det første Middel i Kampen mod Ulykker. Jeg behøver næppe at understrege, at min Mening, som jeg har udtrykt den mange Gange her i »Motor«, er, at det er aldeles latterligt, naar man farer haardt frem mod Bagatelforseelser. Jeg skal fortælle, hvad jeg forstaar herved: I en Politikreds i Hovedstaden, jeg skal ikke sige hvilken, gaar hver Morgen Klokken 9 en Mand ud for at skrive op, paa hvilket Tidspunkt Bilerne parkerer. Dagen igennem holder han da Øje med, hvor længe hver af disse Biler holder . . . han anlægger ikke et Skøn over, om de paagældende Biler er til Gene, han gaar ikke hen til Bilisterne og siger, at her maa de kun holde saa og saa længe, han skriver først Numret op, naar Bilisten er gaaet.

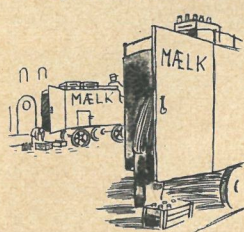
Jeg tør vædde paa, at hverken Københavns Politidirektør, som er en moderne Politimand, eller vores allesammens næsten forgudede Færdselschef synes om Metoden, men den praktiseres altsaa, hvad jeg har konstateret med egne Øjne og siden faaet bekræftet. Det er efter min Mening



Der tales ofte om, at moderne Veje er grimme — men er det Vejenes Skyld? Er det ikke snarere de Folk, som opstiller de hæslige Belysnings-, Trolleybus-, Elektricitets-, Sporvogns- m. m. Master. Disse hæslige Master er f. Eks. Trolleydriftens sikre Følgesvende. Svar: Kør med Benzin, som man gør andre Steder i Verden.

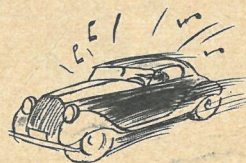
uværdigt for et stort og iøvrigt knagende dygtigt Politikorps, Rapportjagt i egentligste Forstand. Saadan noget kan man simpelthen ikke, naar jeg skal sige min Mening.

Men. Ja, der er et alvorligt men. Til Gengæld synes jeg, at der er en Mængde Forseelser, som burde paatales. Jeg vil blot bede om, at man blader længere hen i Bladet og ser paa de Billeder, som jeg selv (med et yderst beskedent fotografisk Talent) har optaget. Er der nogen, som ikke ved, at man ikke maa parkere i et skarpt og uoverskueligt Vejsving? Nej. Er det urimeligt at skrive den, som skaber den Slags meningsløse Risikomomenter for os andre? Nej. Er det urimeligt at paatale, at Mælkevognene ved de store Byer holder lige over for hinanden, fordi Kusk og Assisterter ikke gider bære Varerne over Kørebanen? Nej. Er det rimeligt, at Cyklebude med Varecykler kører et Par Stykker eller tre ved Siden af hinanden paa de snævre Gader — bør de ikke netop skrives? Jo. — Ved vi ikke alle, at vi skal køre i



højre Side af Vejen og respektere de hvide Striber baade i Sving og paa Bakker? Jo, vi ved det alle, og Forsyndelser herimod sker af en eneste Grund, nemlig fordi man end ikke skænker Muligheden for Ulykke en Tanke. Det er ikke for Politiets Skyld, at den Slags Forseelser skal paatales, det er for vor Skyld. For de Motor-kørendes Skyld.

Radio i Bilen? Bør man have Radio i Bilen? Der er nogle, som mener, at man ikke bør have det af Hensyn til Trafikken, andre, som synes, at det er saa ovenud dejligt. Selv synes jeg, at det er en hel Lise, at man er fri for at høre paa al den Daase-Musik, naar man er ude at køre, men det er bare min private Mening, og det er ikke et Spørgsmaal om, hvorvidt Radio i det hele taget er Musik, der opkastes her, men om man synes, at det at sidde og stille ind og finde Stationer og kontrollere Volumener er farligt for Opmærksomheden overfor det egentlige, nemlig Kørslen. Mine Erfaringer er saa faa, at jeg ikke rigtig tør have nogen Mening om den Side af Sagen, men jeg kunde godt lide at høre nogle Medlemmers Mening og Erfaring.



»Motor«s Læsere plejer gerne at gribe til Pennen, naar vi spørger, og vi vil være meget glade, om der er nogen, der har Lyst til det i dette lille Anliggende, og saa er jeg iøvrigt som altid

Deres hengivne



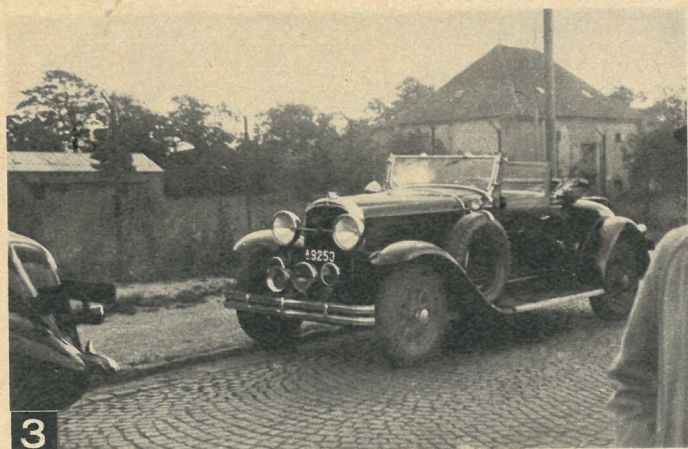
Richard Jespersen

FÆRDSSELSPOLITIET VED MIKROFONEN!



PRESSENS RADIOAVIS udsendte for kort Tid siden et Interview med Politiinspektør Dyrland og gengav nogle Hørebilleder fra Færdselspolitiets Arbejde. MOTOR fotograferede ved samme Lejlighed, og her ser man:

1. Chaufførens Protester optages af Mikrofonen. 2. »Den er gal med Styretøjet. 3. Færdselspolitiets store Buick. 4. Slør i Styrestangens Kugler.



MOTORFOLKET

og de svenske Valg

Trafikproblemerne har spillet en Rolle under Valgkampen.

Der har i September Maaned været afholdt kommunale Valg, som ogsaa har statspolitisk Betydning, fordi kommunale Forsamlinger — Lensraadene — vælger Medlemmer af det svenske Førstekammer. Forud for Valgene opfordrede de svenske Motororganisationer deres Medlemmer til at drage Omsorg for, at Motorkørsens Interesser saa vidt muligt blev varetaget i Valgkampen. Af den svenske Proces ses, at dette ogsaa har været Tilfældet. Trafikspørgsmaalene har spillet deres Rolle i Valgkampen, og Partier og Kandidater er blevet interPELLERET om deres Stilling til dem. Man ser ogsaa, at Partipressen har været ivrig efter at bejle til de Motorkørendes Stemmer ved Forsikringer om Velvilje over for deres Krav.

*

Som bekendt staar vi her i Danmark i Forbindelse med Forfatningsrevisionen over for en hel Række politiske Valg og Afslutninger. I hvert Fald det Rigsdagsvalg, der skal komme efter Vedtagelsen af en ny Forfatning maa jo komme til at dreje sig ikke om Forfatningspolitik, men om almindelige Lovgivningsspørgsmaal. Det vil være i høj Grad anbefalelsesværdigt, at Motororganisationerne og de Motorkørendes ruster sig til at lade deres Stemme høre ved dette Valg. Hvis alt skal gaa efter den foreløbig lagte Plan, der vistnok gaar ud paa, at den nye, reviderede Grundlov skal have kgl. Stadfæstelse 5. Juni 1939, saaledes at de paafølgende Valg kan ventes til næste Efteraar, er det ingenlunde for tidligt allerede nu at begynde paa Forberedelsen til at faa

Motorfolkets Indflydelse gjort gældende.

*

Det vil ganske sikkert ikke være klogt at gøre noget Forsøg paa at faa dannet et særligt Parti for de Motorkørende. Tanker af denne Art har tidligere været ventileret, men det er indtil nu ikke kommet til nogen Realisation af dem, og efter vor Opfattelse bør dette heller ikke ske. En Opdeling af det politiske Liv i et Utal af Smaapartier, som hver for sig repræsenterer Specialinteresser, er ubetinget af det Onde. Rent bortset herfra er det indlysende, at et »Motorparti« maatte blive et meget lille og ensidigt Parti, thi for de allerfleste af de Motorkørende selv er Motorkørsens Spørgsmaal dog noget, der kommer tilbage i Rækken for saa mange andre Problemer, naar deres Stillingtagen til det politiske Liv skal afgøres. Kun en bestemt Del af de Motorkørende kunde tænkes at lade deres Stemmeafgivning diktere af de Interesser, som de har netop qua Motorkørende. Partier med en saa snæver Basis er der ingen Brug for, og Oprettelse af dem kan kun tjene til at skabe Forvirring, og at trække Parlamentarismen ned i en snæversynet Egoisme, som intet har med dens Idé at gøre.

*

Efter vor Mening vilde det ogsaa være at skyde langt over Maalet at prøve paa at faa særlige Motorrepræsentanter puttet ind i de allerede eksisterende Partier. Der skal ikke gøres noget Forsøg paa at faa valgt en Rigsdagsmand f. Eks. af hvert af de fire store Partier, som faar de Motorkørendes Stemmer af den paagældende Partiafskygning, fordi han har gjort Motorkørsens Sag til sin. Endnu mere ufornuftigt vilde det selvfølgelig være at bestræbe sig paa at faa en Specialforkæmper for Motorinteresser puttet ind i en enkelt af Partiernes Rigsdagsgrupper. Skal Arbejdet paa at øve nogen Indflydelse ved et Valg være til Nytte, maa det udfoldes paa et alment Grundlag.

*

Den naturligste og mest effektive Fremgangsmaade vil sikkert bestaa i, at Rigsdagskandidaterne ved alle Vælgermøder Landet over udspørges om deres Stilling til Tidens aktuelle Trafikproblemer. Det kan langtfra paaregnes, at deres Svar paa disse Spørgsmaal for alle Motorkørende vil være afgørende for, om de vil stemme paa en bestemt Rigsdagskandidat eller ej. Paa den anden Side kan det dog øve nogen Paa-virkning for en Motormands Stemmeafgivning, om en Rigsdagskandidat stiller sig forstaaende eller uvilligt over for Motorkørsen. Med den Adgang, som vor Valglov aabner til personlig Stemmeafgivning, kan Momentet navnlig faa Betydning for Fordelingen af de personlige Stemmer. Det vil høre til Undtagelserne, at Trafikpolitikken faar en Motormand til at skifte Parti; men han kan inden for *sit eget Parti* stemme personligt for de Kandidater, der tager det fornuftigste Standpunkt til Trafikproblemerne. Da Standpunkterne til disse Spørgsmaal jo ikke er gjort til en Partisag, af noget af de eksisterende danske Partier, er der et vist Spillerum for afvigende Meninger om disse inden for hvert enkelt Parti, og i det mindste i alle de fire store Partier er der, som bekendt, faktisk noget forskellige Synspunkter repræsenteret over for disse Anliggender. De Motorkørende kan derfor meget vel uden at bringe partipolitiske Ofre gøre noget til ved deres Stemmer at faa valgt Kandidater, der er rimeligt orienterede i trafikpolitisk Henseende. Disse Spørgsmaal angaar jo praktisk talt hver eneste Vælger i hans daglige Livsførelse, og for de allerflestes Vedkommende falder Egeninteressen sammen med de Motorkørendes Interesser i Sagen. Derfor er der ved forstandige Interpellationer gode Muligheder for at faa mange flere end de Motorkørende selv til at tage Hensyn til Kandidaternes trafikpolitiske Standpunkter ved Stemmeafgivningen og derigennem at udøve en for Motorinteresserne gavnlig Indflydelse paa Rigsdagsmændenes Udvælgelse.



Politiet paa Gaden

I sidste Uge fortalte vi, med Støtte i Københavns Politidirektør *Ivan Stamms* seneste Aarsberetning, nogle Træk af Historien om *Politiets* og *Trafikens* daglige Tilværelse. Man læste ud af disse Tal og andre Kendsgerninger, at der bestaar et nøgternt Forhold mellem Politiet og Trafiken. Københavns Færdselschef og hans Folk tilstræber de bedst mulige ydre Kaar for Trafiken, og skønt i Aarets Løb Politiet adskillige Gange skrev Rapport om Begivenheder og Tilstande paa Gaden, har man alligevel det Indtryk, at Københavns Politi farer med Lempe. I alt Fald at Politiet ikke regner Trafiken for en Fjende. Men der staar meget andet i Politidirektør *Stamm*s Aarskrift, ogsaa Ting af Interesse for »Motor«s Læsere, selv om de ikke angaar Færdselens Forhold.

Københavns kommunale Politi bestod sidste Nytaar — altsaa før Enhedspolitiets Oprettelse, som iøvrigt ikke har haft nogen Indflydelse paa Politiets Størrelse — af 16 Vicepoliti-

assistenter, 6 Overbetjente, hvoraf een kvindelig, 131 Inspektionsbetjente, 892 Politibetjente, der var fastansat, samt 7 kvindelige og 116 endnu ikke ansatte Politibetjente. Desuden af højerestaaende Politimænd, udnævnt af Staten. Hele Styrken var paa 1238.

Københavns Politi er vokset med Aarene. Ikke stærkt, i alt Fald ikke væsentlig stærkere end Byens Indbyggerantal. I 1920 var der 955 Mand og 4 Kvinder til en Befolkning paa 556.944, i 1926 970 Mand og 5 Kvinder til en Befolkning paa 588.000, i 1933 1034 Mand og 6 Kvinder til 640.000 Indbyggere.

Indtil da havde Københavns Politi i otte Aar haft samme Størrelse, en ringere Størrelse end faktisk nødvendigt. I disse Aar havde Politiets Faatallighed blandt andet den ubehagelige Følge, at »det blev nødvendigt mere og mere at indskrænke Patruljegangen i Gaderne, saa at disse — ogsaa om Natten — var alt for svagt bevogtede. Desuden blev mange Love og Byens Vedtægter kun sparsomt hævdede, idet det

Politidirektør *Stamm* om Politiet i København, og de Krav, der stilles til den enkelte Politimand.

var umuligt at føre en blot nogenlunde effektiv Tilsyn, saa Publikum mange Steder kunde tage sig Reglerne let, uden synderlig Fare for Opdagelse.«

Paa disse Tilstande blev der bødet i 1933 efter mange og lange Overvejelser i Københavns Magistrat. Siden da er Københavns Politi udvidet Aar for Aar. I 1934 til 1129 Mand og 8 Kvinder, i 1935 til 1195 Mand og 8 Kvinder, i 1936 til 1223 Mand og 8 Kvinder, i 1937 til 1230 Mand og 8 Kvinder. I disse fem Aar tog Byens Befolkning til fra 640.000 til 685.000 Indbyggere, eller med lige saa mange som en stor Provinsbys samlede Indbygger-tal. Der er nu i Københavns Ordenspoliti een Politimand for hver 554 Indbygger. I 1920 var der een for hver 581 Indbygger.

Politidirektør *Stamm* forklarer, hvordan en ung Mand kommer ind i Københavns Politi. Jo. Han skal have Indfødsret, han skal være vederhæftig, hans Vandel skal være uplettet, han skal have aftjent sin Værnepligt med

en god Bedømmelse, han maa i Almindelighed ikke være mindre end 178 cm. Ingen bliver fastansat, før han er fyldt 25 Aar og ingen, naar han er over 30, medmindre ganske særlige Forhold gør sig gældende. Det er den almindelige Regel, at den, der vil være Politibetjent, skal antages paa Prøve mellem sit 23. og 28. Aar.

Københavns Politi forlanger ingen Eksamen. Almindelig Folkeskole-Uddannelse anses for tilstrækkelig, men det er ikke nok, at man har slæbt sig igennem til 7. Klasse. Den, der vil gøre sig Haab, skal kunne møde med en Skoleattest om Flid, Evner og Opførsel, og er han ikke karakteriseret »velbegavet«, kan han ikke vente Ansættelse. Videre skal han kunne skrive en Diktatstil og en Genfortælling, i alt væsentligt fejlfrit. Endelig skal han gennem en mundtlig Prøve paa Politigaarden, gennem en Prøve paa Københavns psykotekniske Institut og gennem en meget omhyggelig Lægeundersøgelse. Klarer han sig hos Magister Poul Bahnsen — men det er ikke helt saa nemt, som mange tror — og kommer han gennem Lægeundersøgelsen uden Anmærkninger, har han Chancen. Og er hans Ydre og hans private anbefalinger tilfredsstillende, kan han vente at blive ansat som Politibetjent paa Prøve.

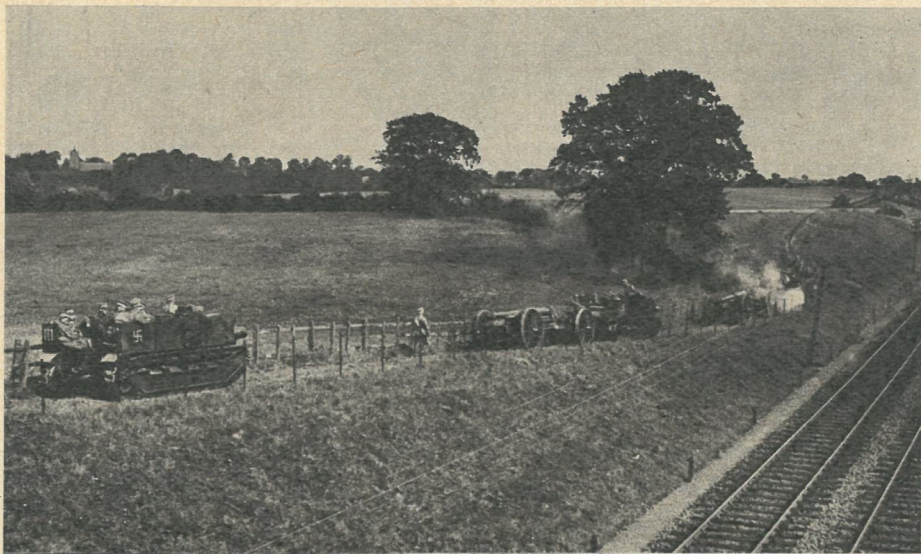
Men dermed er Sagen ikke klaret. I den første Tid sætter man ham til at lære Politivedtægten og andre nødvendige Ting. Naar paa den Maade 14 Dage er gaaet, sendes han ud paa en af Politistationerne og skal saa i de følgende fire Uger patrouillere paa Gaden sammen med en Overbetjent, en Inspektionsbetjent eller en ældre Kollega. Paa den Maade skal han gøre sig fortrolig med Distriktet. Naar han er naaet saa langt, eksaminerer Stationens Chef ham, og gaa bliver han sendt til regelmæssig Polititjeneste, i den første Tid gerne om Natten, som Regel ledsaget af en ældre Kollega.

Alt dette er dog kun Begyndelsen. Senest et halvt Aar efter sin Ansættelse skal den unge Politibetjent paa et 6 Ugers Kursus paa Statens Politiskole. Anser man ham derefter for egnet, saa skal han efter mindst et halvt Aars praktisk Tjeneste paa et nyt Kursus paa tolv Uger. Denne Undervisning sluttes med en Prøve og kun hvis han bestaar den, bliver han fast ansat.

Unge Mænd af den forskelligste Oprindelse søger Chancen ved Politiet. I Udgangen af 1937 var der i Københavns Politi: 6, der havde været Næringsdrivende i selvstændige Stillinger, 40 Officianter (Underofficerer og

Fortællers næstsidsste Side

AUTOMOBILET I KRIG



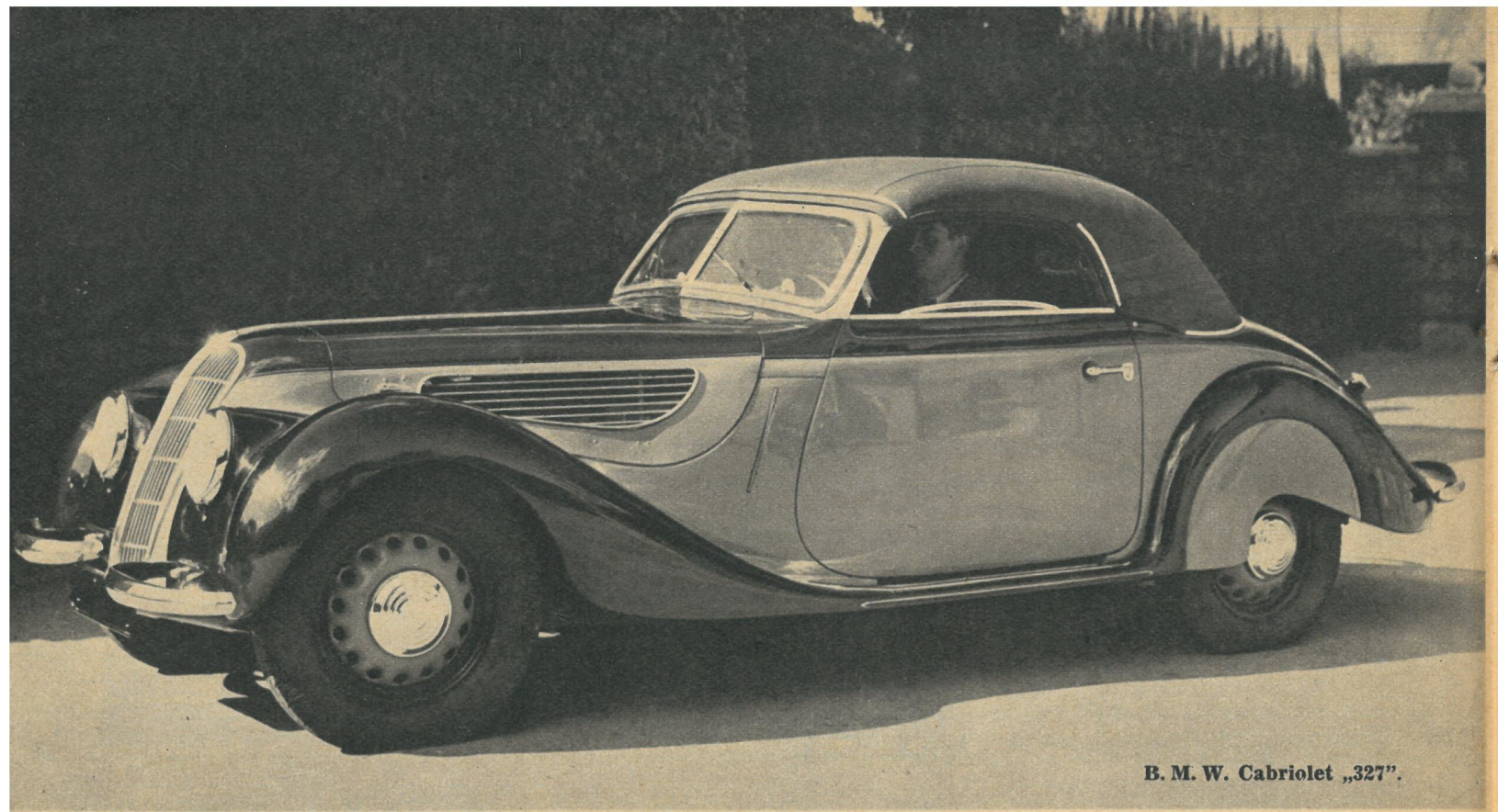
Engelske Tanks som Forspand for Artilleriet.



Panservogne, som den tyske Hær bruger dem.



Dansk Carden-Lloyd Tank under Øvelse.



B. M. W. Cabriolet „327“.

ET TYSK AUTOMOBIL I HØJ KLASSE - DE NYE B. M. W. MODELLER

Allerede da de første B. M. W. Vogne for et Par Aar siden blev indført, vakte de Begejstring, ikke fordi de var kønne, — det var de nemlig ikke, — men fordi de havde saa enestaaende Køreegenskaber. De Mennesker, som havde noget Kendskab til Automobilmarkedet i Tyskland, var paa Forhaand indtaget for Vognen, fordi de fra Tyskland kendte dens enestaaende Ry.

Paa Grund af Valutarestriktionerne har det dog kun været begrænset, hvad der kunde indføres af disse Vogne, saa B. M. W. har, til Trods for sine særegne Egenskaber og sit nu særdeles tiltalende Ydre, ikke kunnet opnaa den Udbredelse, som ellers vilde have været naturligt for dette Kvalitetsautomobil.

Nu synes det imidlertid at lysne, og den danske Importør af B. M. W., Skandinavisk Motor Co. A/S, har derfor i sine nye Lokaler, Strandvej 25, arrangeret en Udstilling, der omfatter samtlige de Typer, B. M. W. Fabrikken fremstiller.

Denne Udstilling, der er absolut værdig, vil faa enhver virkelig Automobilists Tænder til at løbe i Vand. Vi ved ikke, om man skal foretrække

de elegant udførte lukkede Modeller, saavel 2 Dørs som 4 Dørs, eller de ganske henrivende 4 Personers Cabrioletter, der findes i forskellige Farver, hvortil er valgt smukt afstemt Læderindtræk.

Er Familien ikke stor, vil man frites stærkt af en 2 Personers Sports Cabriolet med indvendige Nødsæder for 2 Personer. Farverne er graa og blaa med blaat Indtræk og blaa Kalesche. Man faar uvilkaarligt Lyst til en Tur Europa rundt i en saadan Vogn.

De to Hovedtyper, B. M. W. fremstiller, en noget mindre Type „320“ og en noget større „326“, er begge forsynet med 2 Liter Motorer, hvis Trækraft og Akcelerationsevne er forbløffende.

B. M. W.s Motorer anses da ogsaa for noget af det fineste, der overhovedet findes. Det skal blot nævnes, at f. Eks. den Condor Maskine, der fra Berlin fløj til Amerika og retur i Rekordtid, var forsynet med 4 B. M. W. Motorer. Den danske Condor Maskine er iøvrigt forsynet med ganske lignende B. M. W. Motorer.

Et Bevis — blandt mangfoldige — paa B. M. W. Automobilmotorens Hold-

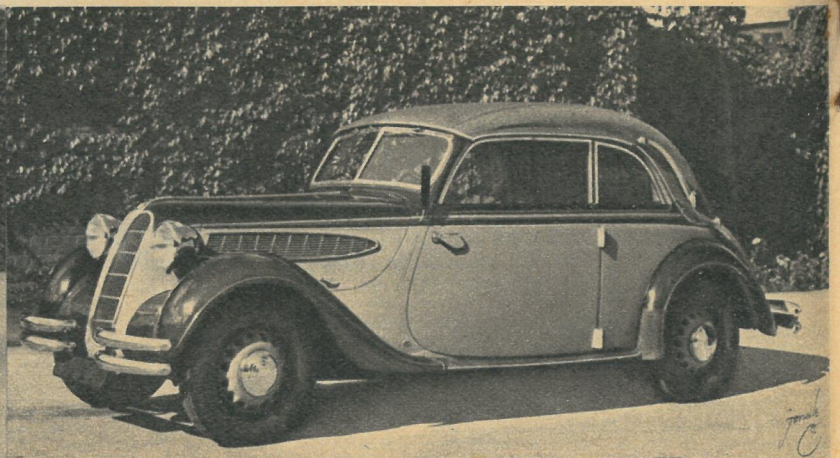
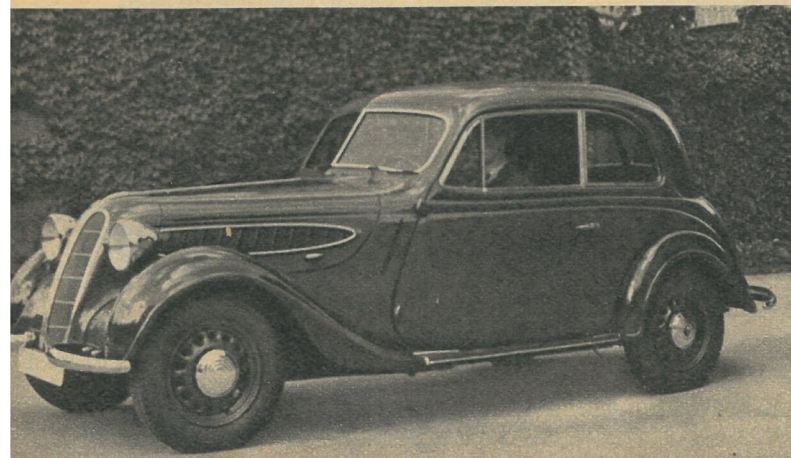
barhed, Driftssikkerhed og Hurtighed var det store belgiske 24 Timers Automobilløb »Königspreis von Belgien«, afholdt i Juni i Aar, hvor 3 B. M. W. Sportsvogne sejrede og indkom til Maalet samtidigt efter at have tilbagelagt 2665 km, hvilket vil sige, at de alle tre kørte med en Gennemsnitshastighed af 111 km i Timen, trods Styrtregn under hele Løbet.

Men det er ikke alene Motoren, der giver den, der kører en B. M. W. Vogn, en Følelse af Glæde og Sikkerhed. Hele Vognens Vejbeliggenhed er perfekt, og dertil kommer, at Styringen under alle Forhold er fuldkommen rolig, hvad enten man kører med en Hastighed af 10 km eller 120 km i Timen.

Skal man sammenfatte sine Indtryk af et B. M. W. Automobil efter at have set og prøvet det, vil man komme til følgende Resultat: B. M. W. er et smukt og udpræget Kvalitetsautomobil af Mellekstørrelse med alle det store Automobils bedste Egenskaber suppleret med et lille Automobils smaa Driftsudgifter.

Man kan roligt spaa B. M. W. Automobilet en fremtrædende Plads paa det danske Automobilmarked.

Limousine „320“.

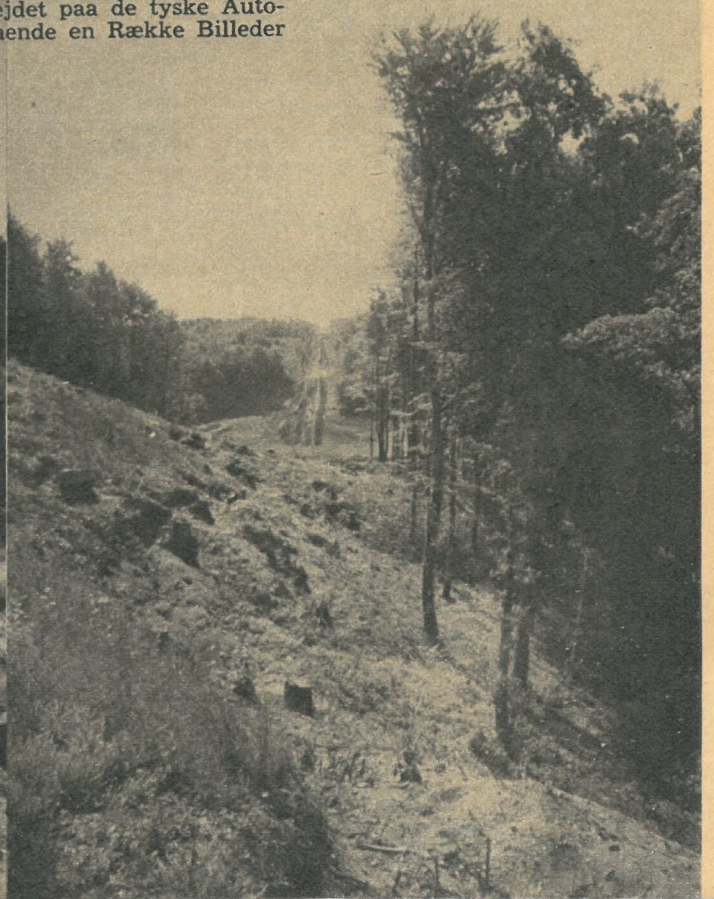


Cabriolet „326“

Et dansk Vejarbejde af „Autostrada“-Format



Vejen fra Vejle til Kolding fører lige uden for Vejle gennem en lang Række Sving og i stærkt bakket Terræn. Paa dette Sted har man nu sat et Kæmpevejarbejde i Gang, idet man laver en ny snorlige Vej tværs over det Terræn, der kaldes Højen Hule. Store Bakker graves af og mægtige Dæmninger bygges. Det er et Arbejde, der i sin Storhed minder om Arbejdet paa de tyske Auto-baner. Vi bringer hosstaaende en Række Billeder fra Stedet.





ET BESØG I SKANDINAVIENS MEST MODERNE CAMPINGLEJR

De kan bade, sejle, fiske,
bestige Bjerge, øve Idræt, alt
15 Kilometer Syd for Oslo.

Gjersjøviken, Sommeren 1938.

Helt nede ved Søen — Gjersjøvikens Bred, flammer Baalene i Aftenskumringen foran de hvide Telte. Over den flammende Ild balanceres der med Gryder og Pander. Efter en travl, begivenhedsrig og anstrengende Dag er Timen inde for Aftensmad i Camping-Lejren.

Paa en stor grøn Plæne, omgivet af tætte Granskove og høje Klipper, ligger Norges og uden Tvivl Skandinaviens smukkeste og mest moderne Camping-Lejr. Lejren ligger helt ned til Bredden af den store og mørkegrønne Sø Gjersjøviken.

Mørket er ved at falde paa. I en lille Bjælkehytte paa en Skrænt over Søen, hænger en Række kulørte Lamper og lyser festligt ud i Halvmørket, medens Tonerne fra Hyttens Højtaler lyder ud over Søen. Paa en hjemmelavet Estrade, 25 Meter over Vandoverfladen, svinger Lejr-Gæsterne sig i en stille Vals i den lune Sommeraften. Søen selv ligger blank som et Spejl. Hist og her ser man store Ringe forme sig i Vandet, det er Gedderne, der pusler. I Bjælkehytten, hvor der ogsaa er Marketenderi, fortæller de unge Mennesker, at der findes adskillige Gedder i Søen paa op til en god Meter. Jeg saa ikke saadanne Gedder, men en Kendsgerning var det, at en ganske anselig Gedde — det maa det bestemt have været — en Eftermiddag stak af baade med mit Blink og 5 Meter af min Snøre.

Da Lejr- og Teltlivet virkelig er ved at tage Fart herhjemme, ja det vil sikkert ikke være nogen Overdrivelse at sige, at der aldrig nogen Sommer har været camperet som i denne Sommer i Danmark — vil det sikkert interessere en og anden at høre lidt om, hvad der bydes paa i Skandinaviens bedste Lejr. Vi har herhjemme kun faa Lejre, der nærmer sig Gjersjøviken.

Mit Kendskab til Gjersjøviken stammer sandt at sige fra F.D.M.s Kontor. Her fik jeg udleveret en fiks lille Brochure om Gjersjøviken. Paa Forsiden er der et meget indbydende Billede af badende Ungdom og forneden paa Brochuren staar trykt »Norges flotteste Camp«. Nordmændene har ikke overdrevet. Lejren er bygget paa Initiativ af den store Landsudstilling »Vi kan« i Samarbejde med Kongelig norsk Automobilklub og Norges Automobilforbund.

Jeg kom kørende til Lejren en Solskinseftermiddag ved 4-Tiden. Ved Indgangen er der Kontrol i en lille selvstændig Pavillon, der er lagt klods op ad Lejrens fortræffelige Benzin og Servicestation.

Lejrpladsen ligger omkranset af høje Grantræer. En aaben grøn Plads, hvor de fleste foretrækker at rejse deres Telt, gaar lige ned til Søen.

Prisen for at bo der var 2,50 Kr. pr. Døgn for Teltet, Bilen, min Kone og jeg. Man kan maaske indvende, at det er lidt høj Pris for slet og ret at faa Lov til at »slaa sit Telt op«. Selvfølgelig kan man slaa sit Telt op mange Steder i Norge uden at betale en Øre, men saa er det ogsaa en Camping uden nogen som helst Form for Service. Har man først passeret de første kaade Dreng- og Ungdomsaar, kan det nu være meget rart, at man ikke skal

Hans Wolf-Jørgensen
fortæller om:

vandre 4—5 Kilometer før man kan faa Vand. Paa dette og en lang Række andre Punkter er det, at den moderne Camping-Lejr afhjælper mange og store Savn og sætter ind med en Service, som netop er tilstrækkelig til at gøre Teltlivet lidt bekvemt. Og saadanne Foranstaltninger maa der selvfølgelig betales for. Lad mig da kort nævne, hvilken Service, der hvilede paa Gjersjøvikens Teltlejr.

Foruden Benzinstationen findes der en lille Købmandsforretning, midt inde i Lejren. Her kan man købe de vigtigste Kolonialvarer, Brød, Te og Kaffe, Mælk, Konserves, Skocremer, Tandpasta og en lang Række andre vigtige Fornødenheder.

Der er eget Konditori med Servering. I Lejren er der direkte Telefon til Oslo, saaledes at travle Forretningsfolk naarsomhelst kan komme i hurtig Forbindelse med Omverdenen. Post kan sendes til Lejren. Ved Søen ligger en 10—12 Baade, som man kan leje og sejle ud og bade og fiske. Kommer man uden Telt kan man leje et Telt, fiks og færdigt stillet op.

I en selvstændig Pavillon findes særskilte Rum med varmt og koldt Vand og der er Styrtebad, varmt og koldt. Der findes selvfølgelig, men det bør nævnes, meget hygiejniske Toiletforhold. Om Aftenen tænder den Vagthavende et stort Fællesbaal nede ved Søen. Ved Pavillonen er der bygget et fikst lille Dansegulv, og til Tonerne af en stor Radiohøjtaler svinger Gæsterne sig hver Aften.

Angaaende Radioen. Det var Lejrens eneste Stridsspørgsmaal, i hvert Fald paa et bestemt Tidspunkt hver Dag — nemlig Klokken 7 om Aftenen. Jeg bad Opsynet om at lukke op for den danske Radioavis. En Nordmand og et Par Svenskere ønskede at høre deres egen lokale Radioavis paa samme Tid. Det var ikke noget nemt Spørgsmaal at løse for Opsynet, men vi delte os lidt, det vil sige, jeg overlod 7-Avisen til Nordmanden og Svenskerne mod at jeg til Gengæld fik Eneret paa 10-Avisen fra Danmark.

Jeg har ikke villet trætte Læserne med at fortælle om, hvorledes Dagen gik for os, hvor skønt der var osv., det opdager de selv ved et Besøg, jeg har blot sat som min Opgave at meddele visse faktiske Kendsgerninger angaaende den Service, der ydes i Skandinaviens bedste Camping-Lejr.

H. W. J.

Den lille røde Vogn -

Bilen var af sydeuropæisk Oprindelse. Den stod mig i syv Hundrede Kroner med Skatten betalt for et Aar.

Den var aaben. Du glade Kineser! Hvor var den aaben — foroven altsaa; forneden var den nemlig usædvanlig tæt. Efter en Tordenbyge sad man i Vandet til over Anklerne.

Der var nok en Slags Kaleche, der kunde slaas op; men det prøvede jeg kun een Gang. Bilen lignede i Forvejen noget en Baad; men naar vi hejste den blafrende Kaleche, blev Ligheden grangivelig. Og man kan da ikke være bekendt at rulle om paa Landjorden i et Skib.

Vognen var meget lille og uanselig. For at den ikke helt skulde blive overset, lod jeg den male knaldrød.

Den drak Vand som en Ko, men brød sig ikke videre om Benzin. Den løb — eller skal vi ikke hellere kun sige gik — en fantastisk Bunke Kilometer paa en kvart Liter. Naar jeg engang imellem trak den hen til en Tank, var det nærmest for et Syns Skyld. —

Faa Timer efter, at jeg havde købt Vognen, og mens jeg endnu var i Færd med at hygge om den i Garagen, stillede en ældre og mere erfaren Chauffør sig op og betragtede den med Kendermine.

»Hvad synes De om den?«

»A tøwes, te de æ nøj Fjædtværk.«

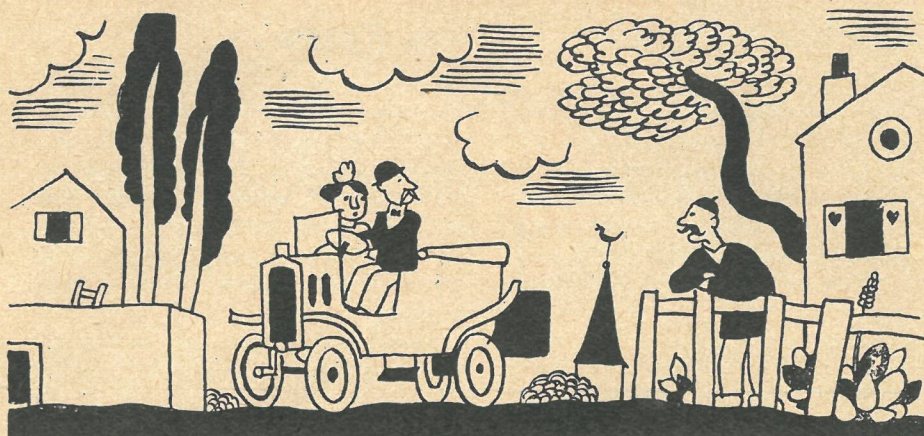
Det lød ikke videre opmuntrende, og jeg henvendte mig til Ungdommen for at finde bedre Forstaaelse;

»Gaar den ikke yndigt?« spurgte jeg en 14 Aars Dreng,

»Jeg synes, den lyder saa træt.« svarede den haabefulde.

Saa spurgte jeg ikke flere. Det manglede bare! Der er jo altid delte Meninger om en Ting. Alle kunde dog blive enige om, at Vognen var malet rød, og det var allerede noget.

Den lød Navnet Lotte. Naar hun skulde startes, traadte jeg paa Knappen til Selvstarteren, og der hørtes en hæst, rusten og arrig Lyd et eller andet Sted i Maskineriet; men ellers skete der desværre ikke noget. Det vidste jeg



godt; for Selvstarteren havde været ude af Funktion i aarevis, før jeg lærte hende at kende. Men jeg traadte nu alligevel paa Knappen hver Gang. Det var saadan et Hensyn, jeg tog — det saa bedst ud, at man begyndte der. Den virkelige Start foregik ved brutalt og vedholdende Slid med Haaandsving. Hvis man rigtigt lagde Kræfterne i, kunde det hele dog ordnes paa et Kvarters Tid.

Alt var smaat ved den Vogn med Undtagelse af Tudehornet. Det var det største Tudehorn, jeg nogen Sinde har set. Det dominerede hele Vognen. Onde Mennesker paastod, det var Strandingsgods; andre gættede paa, det var Tudeværket fra en afdanket Amerikabaad. Det er i Grunden ganske ligegyldigt. Størrelsen generede mig ikke. Derimod pinte det mig, at Hornet var saa mystisk indrettet, at jeg var ude af Stand til at føre Kontrol med det — kunde

ikke tage Initiativet til et eneste advarende Brøl.

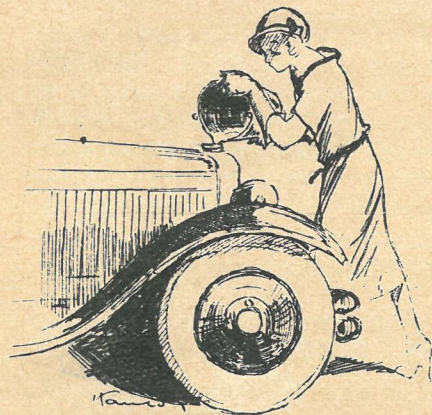
Hornet tudede, naar det passede det, ellers ikke.

Det var yderst drilagtigt. I Gadens Trængsel var man lige ved at rive Hovedet af mig, naar Hornet tav bombstille i de mest faretruende Situationer; og ude paa Landet, hvor man skulde nyde Ro og Fuglekvidder, kunde det selvsamme Horn hitte paa at huje i vilden Sky i lange Tider. Saa kikkede Folk forbavset paa Køretøjet og med Medlidenhed paa Chaufføren. Jeg ved ogsaa nok, hvad Folk tænkte om Chaufføren.

Hjemturen var ofte besværlig. Lygterne havde et stort Hvile behov og nedlagde Arbejdet paa Klokkeslæt. De lyste i en bestemt Tid; saa gik de ud, enten vi var naaet hjem eller ikke. Som Regel var vi ikke naaet hjem. Og efter at Lygterne havde nedlagt Arbejdet, sagde Tudehornet aldrig noget. Saa var Bilen baade blind og stum; og selvfølgelig kunde man ikke komme agende til Bys i en saadan Vogn. Men man kan vænne sig til alt; og snart havde vi alle vænnet os til Optoget: Forrest min Kone med et til samme Formaal indkøbt Tudehorn, som hun paa Grund af Mørket maatte bruge flittigt, i Midten den blinde og stumme Vogn og bagerst Chaufføren som den drivende Kraft i bogstavelig Forstand.

Jeg var glad for Byens flinke Drenge i den Tid. De sagde som Regel bare:

»Saa, nu skal Lotte pusles hjem og i Seng.«



... den drak Vand som en Ko.

P. Kjeldgaard.

Vi har modtaget:

Hvad Motoren angaar

Atter i Aar har »Motor Company«, Kolding, udsendt et Hefte med Titlen »Hvad Motoren angaar«, og i sin udvidede Form skulde det være blevet en meget nyttig »Haandbog« for Automobil-Reparatører, baade naar det drejer sig om Udarbejdelse af Tilbud, og naar det er et Motorindstillings-Maal, man har Brug for.

Automobiler paa Friliste

Med Interesse læser jeg i »Motor« af 3. ds. herom. Det er umiddelbart indlysende, at Bilerne, efter at være overflyttet til Frilisten, vil komme ned paa det rette Prisniveau. Naar saa Omsætningsafgiften ogsaa tages væk, og Benzinafgiften halveres, saa vilde vi komme derhen, hvortil en demokratisk Stat bør stræbe, nemlig: »Flest mulige Goder for flest mulige Mennesker«, og er denne Sætning blot en Omskrivning af: »Faa for meget og færre for lidt!«

Med billige Biler vil der blive mange flere Bilejere, derved Reparationsarbejde, meget Garagebyggeri og et saa stort Benzinförbrug, at jeg skulde tro, at Afgiften vilde stige op over den nuværende, selv om vi halverede den, som før nævnt.

Valutamæssigt set vil der sikkert aldrig ske noget, thi øget Import kan af os i den fri Handel med Støtte af vore Handelsdelegationer omsættes til øget Eksport.

Jo flere, der har Biler, jo mere øges Interessen for vort skønne Land, og det har en afgjort opløftende Værdi, idet nye og mindre »indeklemte« Interesser giver fornyet Livslyst.

Priserne paa Bilerne og Driftsomkostningerne skal og kan komme saa langt ned, at en Mand med en Indtægt paa 60—80 Kr. om Ugen kan holde en mindre Bil.

Men, der er vel uden Tvivl en saa uhyre Masse af Bilveksler i Omløb, og alle jo paa Basis af de nuværende naturligt opskruede Priser, saa Overgangen fra reguleret til fri Import maa ske paa Sigt, saa sker Prisfaldet ogsaa gradvis. Hvor lang Tid til dette »Sigt« maa undersøges nøje. F. Eks. fri Bilimport fra 1. Januar 1940.

Nykøbing F., 2. September 1938.
Ove B. Høst, Grosserer.

Auto-Regnskab

Efter min Mening skal et Automobil-regnskab vise hvad det koster at benytte dette Transportmiddel, naar alle Udgifter paaløber. Det første Aar er selvfølgelig det billigste, hvor der kun skal regnes med Benzin, Olie og Skat, men efterhaanden som Slid og Brug kræver Vedligeholdelse, kommer først de rigtige Tal frem.

Efterfølgende Regnskab er for en »Overland Whippet«, Model 1927, og for de sidste ca. 6½ Aar. Distance: 63.000 Kilometer:

Benzin	Kr. 1955
Olie	Kr. 81
Reparationer	Kr. 253
Gummi	Kr. 397
Skat	Kr. 888

Ialt Kr. 3574

Heraf vil fremgaa, at det naar alle Udgifter er paaløbet, har kostet 5,67 Øre pr. kørt Kilometer, eller i dette Tilfælde en aarlig Udgift af 535 Kr.

Det skal bemærkes, at Vognen til enhver Tid er vel vedligeholdt, og at der ikke er sparet noget paa denne Konto. O. Sølvhøj.

Et arkæologisk Kort

Som det fjerde Kort i Serien »Vore Fortidsminder«, som udgives af Nationalmuseet og Geodætisk Institut, foreligger nu *Arkæologisk Kort over Silkeborg og Omegn* i 1:40000.

Kortet er forsynet med røde og blaa Prikker og Tal, der korresponderer med Nationalmuseets kortfattede, men interessante Beskrivelse af Seværdighederne.

Bedre og mere interessante Turistkort end de arkæologiske Kort skal man lede længe efter. De giver en et Billede af en Egn og samtidig Egnens Historie i Tilknytning til det, man ser.

Kortene forefindes nu over N.Ø.-Sjælland, S.Ø.-Sjælland og Sundeved-Als, foruden ovennævnte over Silkeborg og Omegn.

Tysk Køreprøve

En af mine Bekendte fra Tyskland, der lige har faaet Kørekort, har vist mig en lille Tryksag, som han har faaet

af den Motorsagkyndige, hos hvem han aflagde Prøve. Den bestaar af Ingeniørens Visitskort, paa hvis Bagside der er trykt følgende:

»Sie schützen Ihr und Ihrer Mitmenschen Leben, wenn Sie nach dem Leitsatz handeln:

»Ras nicht wie mit wilden Pferden
Durch das Weltgetümmel!

Lieber mal zu spät auf Erden,

Als zu früh im Himmel!«

Zur Erinnerung an Ihre Führer-Prüfung!«

Rekord-Rejse gennem Frankrig

Paris - Juni 1938.

En engelsk Journalist har lige foretaget en »Rekord-Rejse« gennem Frankrig. Her er da Resultatet af hans Non plus ultra-Jagt.

Frankrig besidder Europas højeste Bjerg (Mont Blanc, 4.807 m), den højst beliggende Vej (den, der fører over Mont Iseran, 2.769 m), det største Antal Slotte (761) ligesom de fleste Kurbade (120) og Badesteder (900), de sidstnævnte liggende ved Bredderne af tre Have og et Ocean. Frankrig har ogsaa det mest udbredte Vejnet (705.000 km), Europas højstliggende By (Briançon, 1.326 m) og den højstliggende Landsby med mere end 500 Indbyggere (Saint-Véran i Danphiné-Alperne, 2.040 m).

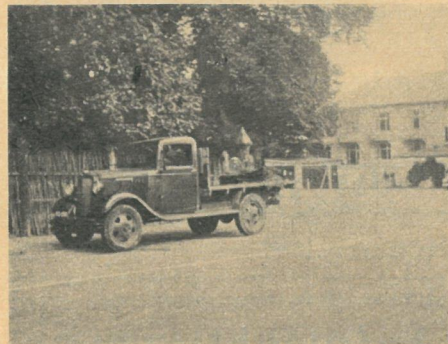
Biler uden Fører

For at mindske Ulykkernes Antal, maa der jo tages i Betragtning, at Uheld og Ulykker jo aldrig helt undgaas, og skal det særlig være Udlejningsvognene. Ja, der skal jo være ca. 2 pCt. imellem disse, men er det stort i Betragtning af det store Antal og i Forhold til de Tusinder kørte Kilometer? Pressen opskræmmer og vildleder noget, idet hele Provinsen mener at Lillebiler er Udlejningsbiler, og hver Gang en Lillebilovre i Jylland har kørt galt, ja saa skrives der stort om, at »en Udlejningsbil er kørt i Grøften saadan og saadan«. Alt saadant opskræmmer uden Grund og paa Udlejningsvognenes Bekostning.

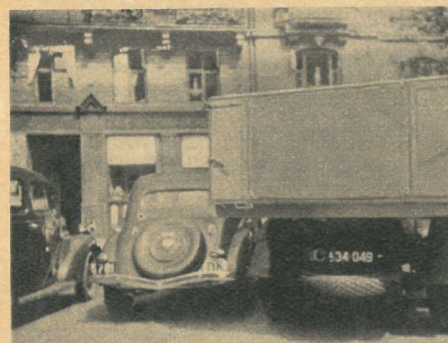
Forbud mod Udlejning vil være til stor Ulempe for Forretningsmanden, som af en eller anden Grund er nødt til at leje Vogn, og ligeledes for den dygtige, rutinerede Lastvogns-



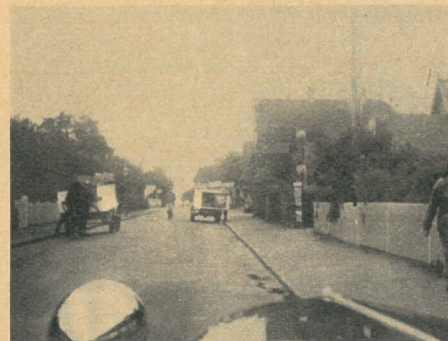
Eleverne fra Hellerup Skole kører fra Skole. Man faar ikke Tillid til Færd-selsundervisningen i den paagældende Skole.



Paa det farlige Hjørne ved Rungsted Badehotel parkeres der paa denne Maade. Naar en Bil fra Strandvejen svinger om Hjørnet kører den lige ind i Lastbilen. End ikke den hvide Stribe vækker en saadan Motormand!



Paa Vester Boulevard parkeres en Lastbil, saa Personbilen ved Siden af er helt indespærret. Personbilens Fører paatalte Parkeringen, men fik naturligtvis en Uartighed til Svar.



Paa Strandvejen ved København anbringes Mælkevognene saadan — for at gøre Passagen vanskeligst og farligst.

SAADAN KØRES DER — DERFOR SKER DER ULYKKER!

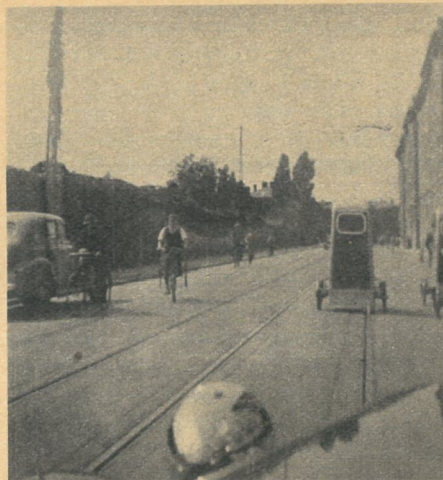
Ja, saadan færdes man, og derfor sker Ulykkerne. Der er mange andre Ulykkesaarsager, og dette er endda ikke de allerværste, men blot nogle tilfældige Billeder taget af en daarlig Fotograf, som havde et heller ikke glimrende Apparat liggende ved Siden af sig. Det er ikke saadanne Pragtfotografier, som Ingeniør K. J. Møller plejer at optage til Glæde for »Motor«s Læsere, men blot en lille Advarsel i Billeder.

»Motor« vil meget gerne have, at man sender os Fotografier af denne Art. De fremkommer ikke, for at vi kan harcellere over den Synder, som gribes paa fersk Gerning, men til Skræk og Advarsel. Om Kameraet gælder det jo, at det ikke lyver.

Nu prædiker vi jo saa meget om Forsigtighed i »Motor«, at det kan være, at en og anden Læser kommer paa den Tanke, at der er jo andre Vejfarende end de Motor-kørende, som trænger til Belæring af denne Art, men desværre, vi kan ikke faa for Eksempel alle de Cyklistere, som trænger til Vejledning, i Tale. Vi ved ogsaa saare godt, at der indenfor en Medlemshær som vor findes forholdsvis faa af de farlige Trafikanter, alene det, at man gør sig den Ulejlighed og sætter sig i den Udgift at være Medlem af en Motororganisation viser jo, at man mener det alvorligt med at være Motormand og gerne vil bidrage til, at der bliver større Sikkerhed. Men Sikkerheden er saa vigtigt et Spørgsmaal, at der maaske ikke er noget Problem, der er mere livsvigtigt heller for Motorsagen. Paa den hviler alle vore Muligheder for at opnaa Forbedringer i vore Vilkaar, Bilerne maa lave færre Ulykker, det er aldeles nødvendigt, og i vor Vejledning af de Kørende ligger først og fremmest den Opgave at understrege Fejlene — saa haaber vi meget stærkt, at Medlemmerne hver i deres Kreds vil tage Problemerne op og hjælpe os, især overfor dem, som ikke forstaar dem, og som laver de farlige Forseelser.

Men som sagt. Kan De snappe en karakteristisk Situation, som vel at mærke skal være ægte (for fingerede Situationer kan vi selv lave, hvis vi troede, at det var det, der havde Interesse). Og vi betaler gerne et smukt Honorar for de rigtige Billeder.

Motor.



Et Rensningsfirmas Varecykler kører hele Vejen gennem Sølvgade tre i Følge, den ene ude i Sporet — ellers kan Budene jo ikke snakke sammen.



Trods gentagen Signalering faldt det ikke disse haabefulde unge Mennesker ind at give Plads for en Bil paa den smalle Strandvej ved Springforbi.



I Rungsted er der vanskelige Forhold under Ombygning af en Bro — enkelte Handlende bidrager til Trafikkens Vanskeligheder ved at parkere paa Vejhjørnerne.

OVERSKÆRINGERNES SIKRING

En Oversigt over, hvor langt vi er naaet i 1938

Af Folketingsmand, Overretssagfører H. F. Ulrichsen.

Da Motortrafikken paa Landevejene tog Fart, fik Spørgsmaalet om Sikring af Krydsningerne mellem Vej og Bane en langt større Betydning end før. I Motorafgiftsloven af 1927 optoges en Bestemmelse om, at de i Henhold til Loven fordelte Motorafgifter kunde anvendes til Sikring af Færdselen ved de ubevogtede Jernbaneoverskæringer. Det viste sig imidlertid, at de kommunale Vejmyndigheder kun i forholdsvis ringe Udstrækning benyttede den givne Bemyndigelse. De foretrak som Regel i Stedet at forbedre Vejenes Kørebaner. Men Spørgsmaalet trængte sig paa, Ulykkernes Tal voksede, og Pressen krævede med større og større Styrke, at der »blev gjort noget«.

Man var paa Forhaand klar over, at der er to Veje at gaa: Den dyrere og absolut sikre at bygge Viadukter, og den for en Mængde Vejkrydsninger naturlige og langt billigere at sikre Overkørslerne ved gode Oversigtsforhold eller iøjnefaldende Signaler.

Den sidste Udvej betyder ikke meget for den Kategori af Motorfolk, der »kører løs« og regner med, at det nu en Gang kun er meget faa Tilfælde, i hvilke der kan ske Sammenstød. En Overskæring passerer vel gennemsnitlig af en halv Snes Tog i Løbet af Døgnet 24 Timer, saa Sandsynligheden for, at en Vogn passerer netop i de farlige 2—3 Minutter er forholdsvis ringe. Muligheden for et Sammenstød saa lille for den enkelte, at hans Opmærksomhed slappes.

Der er i Danmark antagelig omkring 3500 ubevogtede Overskæringer, langt de fleste mellem Bane og Mark- eller Arbejdsveje uden offentlig Færdsel af Betydning. Det er Privatbanerne, der har Størstedelen af disse Skæringer, og de har næsten alle i en Aarrække haft saa store økonomiske Vanskeligheder, at det er forstaaeligt, at de ikke kunde løse Spørgsmaalet om Sikring af Krydsningerne paa forsvarlig Maade.

For de fleste ubevogtede Overskæringer er Problemet dette at faa skabt gode Oversigtsforhold og Afmærkninger eller effektive Signaler. Viaduktbygningen er aktuell ved Jernbaners Skæring af Landeveje med gennemgaaende Færdsel, hvor der som Regel er bevogtede Bomme. For Hovedvejes Vedkommende (og for visse Biveje i Nærheden af Byerne) spiller Færdsel-

len saa stor en Rolle, at det er naturligt at afskaffe Niveau-Overskæringerne, og Ulykker ved bevogtede Overskæringer enten som Følge af Automobilisternes Mangel paa Agtpaagivenhed (Splintren af Bommene) eller paa Grund af Bommens daarlige Belysning eller Forsømmelse fra Banens Side (»Bommen var ikke nede«) er forekommet i betydeligt Omfang.

Den store Mærkepæl i Overskæringsspørgsmaalet er Loven af 1. Marts 1930, efter hvilken der af Motorafgifterne aarligt stiller 2 Millioner Kr. til Disposition til Gennemførelse af Sikringsforanstaltninger ved Jernbane-Overskæringer efter Regler, der fortsættes af Ministeren for offentlige Arbejder i Samarbejde med Justitsministeren.

Reglerne gaar for Tiden bl. a. ud paa, at der ved ubevogtede Overskæringer saa vidt gørligt skal tilvejebringes fri



En fransk Tegnernes Opfattelse af Niveauoverskæringerne

Oversigt, saa man i en Afstand af ca. 30 Meter fra nævnte Spors Midte har Udsigt ad Banelinien til begge Sider indenfor 200 Meter fra Vejens Midte og i en Afstand af 10 Meter fra Sporets Midte indenfor 300 Meter til hver Side. Hvor Vejen falder mod Banen, eller Skæringen er spids, forøges disse Maal.

(Fortsættes i næste Nummer)



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 renses med Benzin, afskrabet for Rust og malet 22 Kr.



Køler-Fabriken „Danmark“

SIGURD ANDERSEN Vesterbrogade 25, Kbhvn. V. Telefon Vester 7625

Eneste Spec.: **Fremstilling af Kølere samt Reparation.**
Provinsordrer omgaaende.

Stort Udvalg af gode, brugte Automobileer

CHEVROLET — BUICK — OPEL
FORD — BEDFORD — PLYMOUTH

Garanti Saafremt 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

Gennem Østrig for Forenede Danske Motorejere!

(Fortsat)

»Tidligt i Seng og tidligt op«, lyder Parolen, og Kl. 6½ om Morgenen starter vi for at naa saa højt op, saa man passerer Sydrampen af Gross Glockner. Første Etape ender ved Heiligenblut, som ikke kan ses paa Afstand. Man drejer om Hjørnet og kører ned til Byen, som nærmest ligner en Lilleputlandsby paa en Præsenterbakke, idet man egentlig kun ser selve den berømte Kirke. Videre snor vi os op til Glockner Haus. Herfra er Vejen desværre spærret paa Grund af Sne, og vi maa nøjes med at tænke os til, hvor pragtfuldt det vilde være, hvis vi kun-

de have kørt over Pashøjden. For at komme op paa Nordsiden af Bjergene, bliver vi kørt med Toget gennem Tauern-tunnellen og kommer til Bad Gastein. Det mærkes tydeligt, at vi nu er paa Nordsiden af Bjergene. Her er frygteligt koldt, synes vi. I Bad Gastein beser vi alle de varme Kilder og er imponerede over Byens flotte Vandfald. Herfra fortsætter vi til Gasteiner Klamm langs et Vandløb med høje Klipper paa begge Sider, en vidunderlig Tur. Vi synes nu, vi er helt hjemme igen, for vi følger atter Salzach-Floden, til vi naar Zell am See, som desværre for os alle er en stor Skuffelse efter alle de pragtfulde Bjergsøer, vi har set.

Med spændt Forventning kører vi til Slottet Mittersill, som bliver os forevist ved en særlig Elskværdighed, og det er morsomt at se dette Slot, hvor Hertugen og Hertuginde af Windsor har boet ikke 14 Dage før.

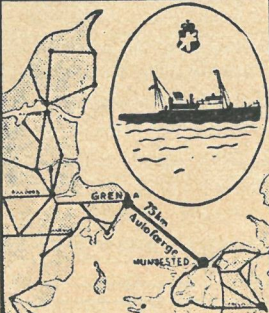
Over Pas Thurn kører vi til den lille berømte Sportsby Kitzbühel med dens henrivende, gamle Tyrolerhuse. De to gamle Kirker giver Byen et smukt Præg og gør, at man ikke ganske synes, at det er en Landsby.

Næste Formiddag naar vi Kufstein, den gamle Grænseby. Her findes det store »Heldenorgel«, som er meget imponerende, og da vor Tur var afpasset derefter, var vi Klokkeren 12 paa den lille Plads foran Orgelhuset, og her satte vi os, idet der blev spillet for os særligt den Dag. — Organisten sidder nede i Byen, hvorimod alle Orgelpiberne er oppe i den gamle Borg, som ruger over Byen. Orgelspillet høres hver Dag Kl. 12 over hele Byen. Det er et Minde om de faldne fra Verdenskrigen. Vejret var nu saa herligt, at vi nød at tage en ganske lille Afstikker op over Byen til en lille Bjergsø Hect-

see, hvor man baade kan bade og ro, en dejlig Afveksling fra at køre paa de støvede Landeveje.

Herfra følger vi Inn-Floden og kører en dejlig Tur gennem en tæt Række af Frugttræer mellem høje Bjerge. Paa de nærmeste Tinder ligger paa saa godt som hver eneste en gammel Borg og gør hele Stemningen i Inn-Dalen meget romantisk. En Del Borge er naturligvis kun Ruiner, nogle er dog i privat Eje og bruges stadig, hvorimod langt de fleste er lavet om til Hoteller. Ved Schwaz standser Busserne et Øjeblik, for at vi kan se den brede Dal, der fører ind i Zillerthal, som bøjer af herfra. Turens Maal denne Dag er Innsbruck, som desværre skulde blive en Skuffelse for os, idet Vejret her var saa daarligt, at Turen op til »Hungerburg« og »Haflekar«, som ellers er Byens Attraktioner, helt maatte udelades. Vi forsøgte at faa noget at se af Udsigten fra Berg Isel, men heller ikke dette lykkedes, desværre. Selve Byen har mange interessante Ting at byde paa, maaske mest værdifuldt er Panoramamaleriet »Slaget paa Bjerg Isel«, hvor Helten Andreas Hofer gjorde sig saa stærkt bemærket. — Ikke langt uden for Byen begynder Stigningerne igen til Zirl, den højeste Stigning, vi endnu har prøvet, 25 %. Ved andre Bjerge havde Chaufføren benyttet sig af at køre i Zig-Zag for at mindske Stigningen, men her havde han ikke en Chance for dette, idet vi mødte 25 store Busser. Det var »Kraft durch Freude«, og man maa indrømme, at Freude var det. Alle raabte Hurra til os og viste tydeligt, hvor glade de var for deres Tur.

Vi besøgte det kendte Sportssted Seefeld, som ogsaa ligger her oppe. Dette er et kendt Skisportssted, trods det at Omgivelserne er temmeligt flade, og man maa drage langt ud for at komme op til det egentlige Skiterræn.



Hurtigruten

Grenaa - Husteded

FARTPLAN
fra 1/10-31/12 38

Hverdag: 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

Tell. Valby 32 43, Valby 27 66, Valby 13 60.
Husteded 190. Grenaa 255

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	1200	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

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

Spar Tid • Spar Penge



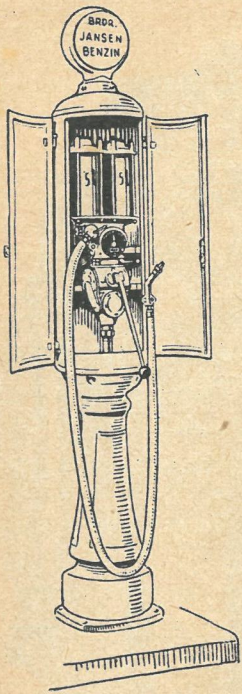
og tag altid med ASSENS-AARØSUND FÆRGEN

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.



Benzin -

saa er det

Brødrene Jansen

København: St. Kongensgade 55. Central* 4890

Stadig følgende Inn-Dalen naede vi gennem Landeck til St. Anthon i Arlberg. Atter var vi paa et kendt Sportssted. Hertugen af Kents Billede ses overalt, idet han særlig benytter Skiterrænet her.

Det sner saa stærkt, at vi maa starte en Time før beregnet, for at ikke Arlbergpasset skal være tilsneet, naar vi naar Toppen. Heroppe passerede vi 3 Biler, som for at komme uden om vore store Busser kørte saa langt ude i Sneen, at de sad fast. Under Jubel og Latter blev de 3 smaa Biler slæbt og skuffet tilbage paa Vejbanen, og vindkende fortsatte vi i hver sin Retning.

Vel over Arlberg kom vi ned til den lille By Feldkirch, hvor vi besaa det gamle Slot Schattenburg, som nu er indrettet til Vinrestaurant. Det var Søndag, og vi morede os meget over Byens lille Orkester, som i øsende Regn Kl. 12 Formiddag spillede paa Byens Torv.

Hermed var Rejsen slut og vi tog Afsked med hinanden efter 16 uforglemmelige Dage i et herligt og gæstfrit Land.

Rettelse

I Artiklen »Københavns Politi og Automobilisterne« i forrige Nummer af »Motor« havde der desværre paa Side 688 indsneget sig en meningsforstyrrende Trykfejl, idet der stod, at af 27.711 indregistrerede Motorkøretøjer var der bl. a. 67.052 Lastvogne og 64.019 Motorcykler. Det skal naturligvis være 6752 Lastvogne og 6419 Motorcykler.

Red.

Helsingør-Hälsingborg Overfarten

Vi gør opmærksom paa, at Bilfærgen »Asa-Thor« ophører med Sejladsen 2. Oktober.

Henning Klee

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

Udslibning af Cyindre 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

Politiet paa Gaden

Fortsat fra Side 695

Grænsegendarmer), 266 Haandværks-
svende, 313 Landmænd (Forvaltere og
Tjenestekarle), 17 Gartnere, 27 Meje-
rister, 20 Søfolk, 215 Kontorister og
Handelsmedhjælpere, 169 Arbejds-
mænd, Chauffører og Bude, 59 Tjene-
stemænd, 98 i forskellige andre Stil-
linger. 782 af de 1238 Mand i Køben-
havns Politi havde før de kom ind i
Politiet bestaaet en Eksamen eller
Prøve. 247 havde Præliminæreksamen,
Real- eller Mellemskoleeksamen, 89
Handelsskoleeksamen, 33 Studentereks-
amen og 8 en Embedseksamen. Des-
uden havde 19 bestaaet Prøven til Of-
ficersskolens Adgangsklasse, 21 havde
bestaaet Eksamen paa Kornetskolen,
185 havde Afgangsprøven fra Korp-
ralskolen, og 146 Afgangsprøven fra
Sergentskolen.

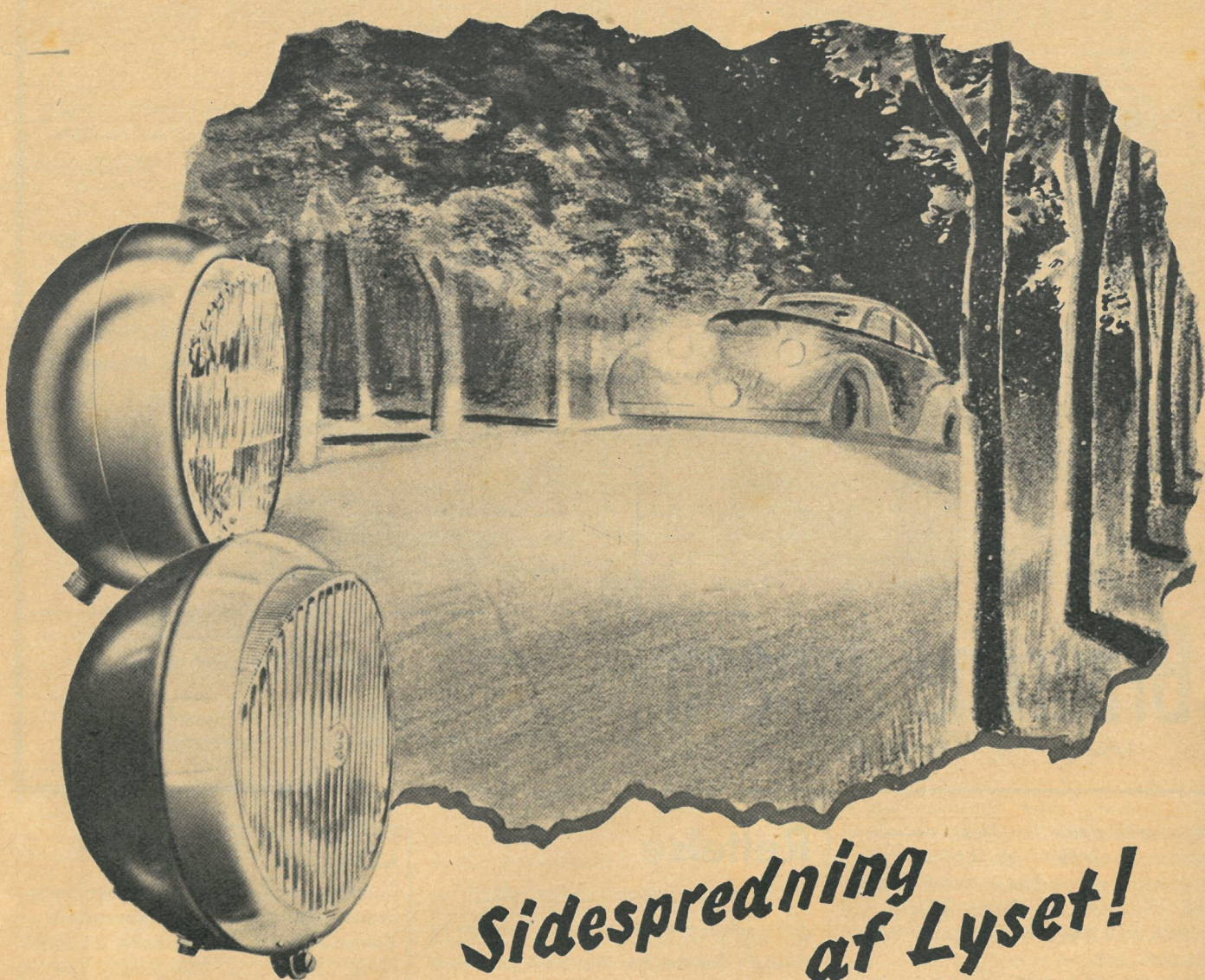
De allerfleste københavnske Politi-
betjente er gift. Nytaarsaftensdag 1936
var der kun 94 ugifte. Es.



Den sikreste Kørsel

MICHELIN STOP med Balge-Lameller





Sidespredning af Lyset!

De fleste Forlygter oplyser ikke Vejbanen i dens fulde Bredde, men giver et ret centreret Lys, saaledes at man ikke i Tide opdager Fodgængere og Cyklister, men kører med en ubehagelig Følelse af Usikkerhed særligt i Taage og diset Vejr.

★ *Bosch Spredelygte faas i forskellige Udførelser fra 25 Kr. hos Mekanikere og Forhandlere Landet over.*

BOSCH SPREDELYGTE er med sit lave, stærkt spredende Lys et værdifuldt

Supplement til Forlygterne og bidrager i høj Grad til at forøge Kørselssikkerheden. Den er med sin smukke Form desuden en Pryd for enhver Vogn.

BOSCH SPREDELYGTE

^A/_S MAGNETO · KØBENHAVN N.

Generalrepræsentanter for: Rob. Bosch G. m. b. H., Stuttgart