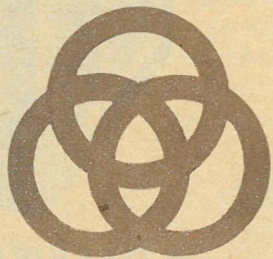


KRUPP LASTVOGNE



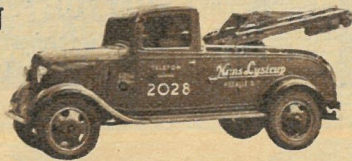
KRUPP er ikke blot et Navn med Verdensry; — det er ogsaa en *Kvalitetsbetegnelse.*

Til ethvert Formaal indenfor den tunge Transport findes en KRUPP Lastvogn, der udfører Arbejdet bedre, hurtigere og mere økonomisk.

Ingen Fabrik i Verden har i den Grad specialiseret sig som KRUPP, som derfor bedst er i Stand til at imødekomme DERES Krav.

Lad os give Dem Oplysninger om de forskellige KRUPP Lastvogne med Benzin- eller Dieseldrift.

**AUTO-
REPARATION**



Moderne Udrykningsvogn

Hans Lystrup

PILEALLE 5-7

Tlf. C. 2028

Før Kl. 8 og efter Kl. 17³⁰ ... Tlf. C. 52093

**Mercedes-Benz
Renault
Standard**

Generalrepræsentant for Danmark:

AUTOROPA A/s

Østerbrogade 20 - København

CYLINDERUDSLIBNING



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

W. BÄCKE & EMMELTORP

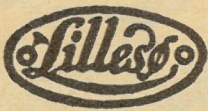
**GØRLØVS
PRØVELABORATORIUM**

STRANDVEJ 40. RYVANG 3201

anbefaler sig med alle Slags Undersøgelser vedrørende
AUTOTEKNIK, KARBURERING, TÆNDING etc.

Alle Moderne Prøvemaskiner forefindes og er til Kundernes
Disposition mod en rimelig Timebetaling.

Moderne Reparationsværksteder udfører elektriske og meka-
niske Autoreparationer efter Princippet:
FØRSTE KLASSES ARBEJDE OG MATERIALER



Husk!

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

Raadmandsgade
54

Telefon Taga 41 & 61

Kølerhætter

Bundkarhætter - Bund-Maatter

Kølerhætter - Fjedergamasker

Der er intet Bremsebaand, der holder til-
nærmelsesvis saa længe som

Det er derfor det mest økonomiske.

Hovedoplag:

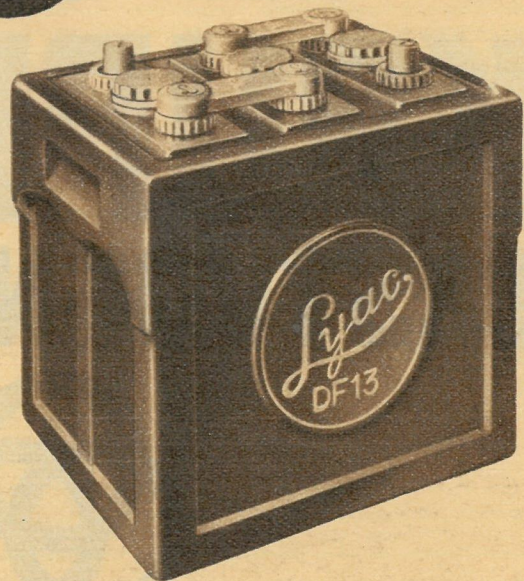
V. ANDERSEN

KULTORVET 4 - KØBENHAVN

TELEFON 7628



Brug
det D A N S K E
Start-Batteri



A/s Accumulator-Fabriken

Lyngby • Telefon Lyngby 1645

Ugens Emner

En lang Vinter, en kold og blæsende Vinter med Søle og Sne i brede Baner. Men nu er det dog forhaabentlig ved at være forbi, nu er det vel alligevel ved at blive Foraar, og det er Paaske, og det er paa denne Tid, at de nye Biler kommer paa Gaden, at Sæsonen, som det hed i gamle Dage, begynder. Ja, kan



De huske dengang, da de store Automobilfirmaer kunde fylde en hel Gade med nye Biler, indregistrerede den 1. April, og Bladene vrimlede med den Slags Billeder, som fortalte, at nu var der blevet saa mange flere Bilister, og at saa og saa mange af de ældre Bilister havde faaet nyt Køretøj.

Ja, alt det er jo blevet anderledes. Det er de fleste Steder noget af et Held at faa en ny Bil. At faa en Ford eller en Chevrolet er en ren Lotterigevinst,

og de fleste maa nøjes med at se paa de nye Biler og drømme om den Dag om et Aar eller to, hvor der ogsaa kan blive en til

ham! Om det er nogen heldig Udvikling skal være usagt. Maaske var der tidligere for mange nye Bilister, nu er der til Gengæld for faa — Fornyselsen kan ikke gennemføres. Tilgangen bremses paa uheldig Maade, fordi en Bil ikke bare koster noget, men ogsaa skaber, som ethvert Stykke Værktøj, der er rigtigt.

Men alligevel. For en Motormand er der noget særlig festligt ved, at den

rigtige Aarstid begynder. Nu bliver der rart paa Vejene igen, Trafiken stiger ganske vist, men ogsaa Glæderne. Skovene, Markerne, al Danmarks Herlighed venter paa paa os igen ... og vi glæder os til at møde Landet igen.



Der er øjensynligt ved at ske en Nyorientering indenfor Færdselsproblemet. Der er ved at ske den Ændring, at ogsaa andre Trafikanter kan komme til at bøde for deres Forseelser, og jeg kan ikke nægte mig den Fornøjelse at anføre dette lille Referat af en Episode i Byretten, hvor en Kvinde stod tiltalt for uden at se sig for at være løbet ud lige foran en Lastbil — uden Hensyn til, at der manglede Oversigt, uden Hensyn til, at der var lynende glat paa Gaden.

Og hør saa:

— Jeg kan ikke gaa mere forsigtigt end jeg gør, siger Damen paa Forhaand stærkt fornærmet.

— Saa hører De ikke hjemme paa Københavns Gader, saa bliver De nok en Dag kørt ihjel, siger Dommeren. De kunde lige saa godt gaa med Bind for Øjnene. De maa betale Skaden paa Bilen, vær De glad for, at det kun er sytten Kroner.

— Det er ikke retfærdigt. Jeg synes, at Chaufføren har megen Skyld.



— Sikke noget Snak! Sandheden er, at han har reddet De-

res Liv, De skulde hellere takke ham end staa her og forsøge at skyde Skylden paa ham.

Dommeren forsøger under Damens stadige Protest at forklare hende, hvorfor hun er den Skyldige. Alt preller af, og den unge Dame er rød i Hovedet af Vrede. Men Dommeren giver hende en Bøde paa 25 Kr. og siger, at det er kedeligt, at man ikke har en Anstalt, hvor man kan sende saadanne Trafikanter hen og lære Færdselskultur.

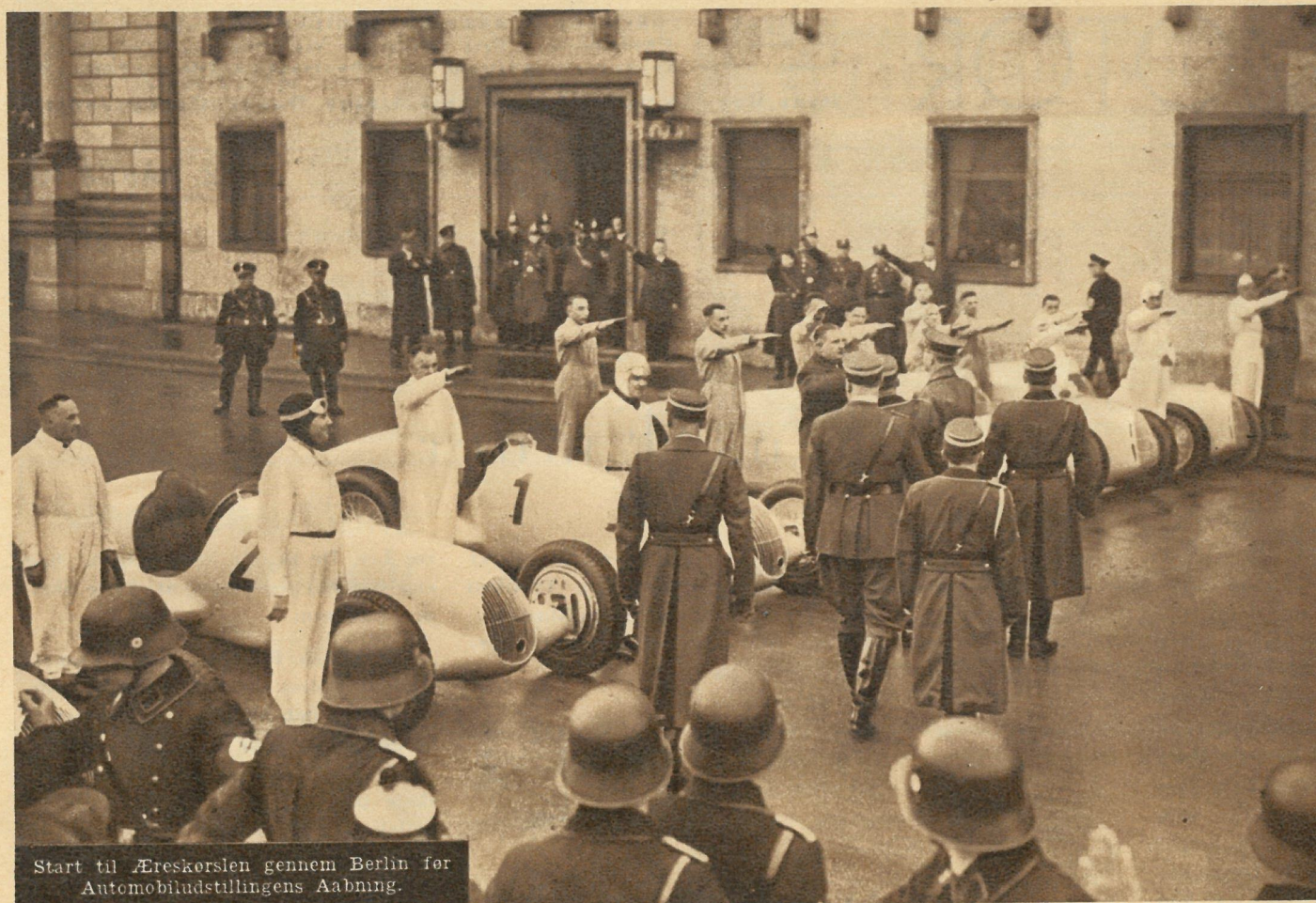
— Det er saadanne Mennesker, der er Skyld i, at vi har saa mange Færdselsulykker!

Det er Dommer Jørgen Berthelsen, der har Æren af at være Pioner paa dette Omraade, en ung Mand og en moderne Mand. En Dommer, hvis juridiske Kvalifikationer berømmes endogsaa meget højt, men som ogsaa forstaar, at Livet har sine egne Love. Jeg sad forleden i Retten ved hans Side og hørte den Republik: Det er jo Skrivebordsbetragtninger, det skal vi ikke have noget af her i Retten.

Det formelig gippede i mig, for hidtil synes unægtelig netop Skrivebordssynspunkter at have præget megen Rettergang i Motorsager i dette Land, men de nye Signaler — dem hilser vi med uskrømtet Glæde.



Eric Boesgaard.



Start til Hæskørslen gennem Berlin før Automobiludstillingens Aabning.

Statsbanernes Ekstrafærger i Paasken

Tysklandsforbindelsen over Gedser—
Warnemünde:

Onsdag d. 24. og Mandag d. 29.
Marts.

Afgang Masnedø Kl. 18.00

Afgang Gedser Kl. 20.00

Afgang Warnemünde Kl. 16.45

Afgang Orehoved ca. Kl. 20.20

Sverigesforbindelsen over Helsingør
—Helsingborg:

Automobilfærgeren «Kronborg» ind-
sættes daglig fra og med Onsdag d. 24.
til og med Mandag d. 29. Marts og vil
afgaa fra Helsingør hver Time med
første Afgang Kl. 7.30, sidste Afgang
Kl. 20.30.

Fra Helsingborg hver fulde Time,
første Tur Kl. 8.00, sidste Tur Kl. 21.00.

Dog Mandag d. 29. Marts endvidere
fra Helsingør Kl. 21.30 og fra Helsing-
borg Kl. 22.00.

Paa Kalundborg—Aarhus Overfarten
udføres følgende Ekstrature Onsdag d.
24. og Mandag d. 29. Marts:

Fra Kalundborg Kl. 17.30 (Samsø
anløbes).

Fra Aarhus Kl. 18.10 (Samsø an-
løbes).

Paa Storebæltsoverfarten udfører
Automobilfærgerne en Række Ture:

Onsdag fra Korsør: 6.00, 9.15, 10.00,
13.00, 14.00, 16.30, 18.00, 20.00.

Onsdag fra Nyborg: 8.00, 11.00, 12.00,
14.40, 16.00, 18.10, 20.00, 21.30.

Torsdag fra Korsør: 5.30, 6.00, 8.30, 9.00,
9.30, 10.00, 12.00, 12.30, 13.00, 14.00,
14.30, 15.30, 18.00.

Torsdag fra Nyborg: 7.10, 7.40, 8.00,
10.10, 10.40, 11.10, 12.00, 13.40, 14.10,
14.40, 16.00, 16.10, 17.10, 20.00.

Fredag fra Korsør: 6.00, 10.00, 13.00,
14.00, 16.30, 18.00.

Fredag fra Nyborg: 8.00, 12.00, 14.40,
16.00, 18.15, 20.00.

Lørdag fra Korsør: 10.00, 13.00, 14.00,
16.30.

Lørdag fra Nyborg: 12.00, 14.40, 16.00,
18.10.

Søndag fra Korsør: 6.00, 9.15, 10.00,
13.00, 14.00, 16.30, 18.00.

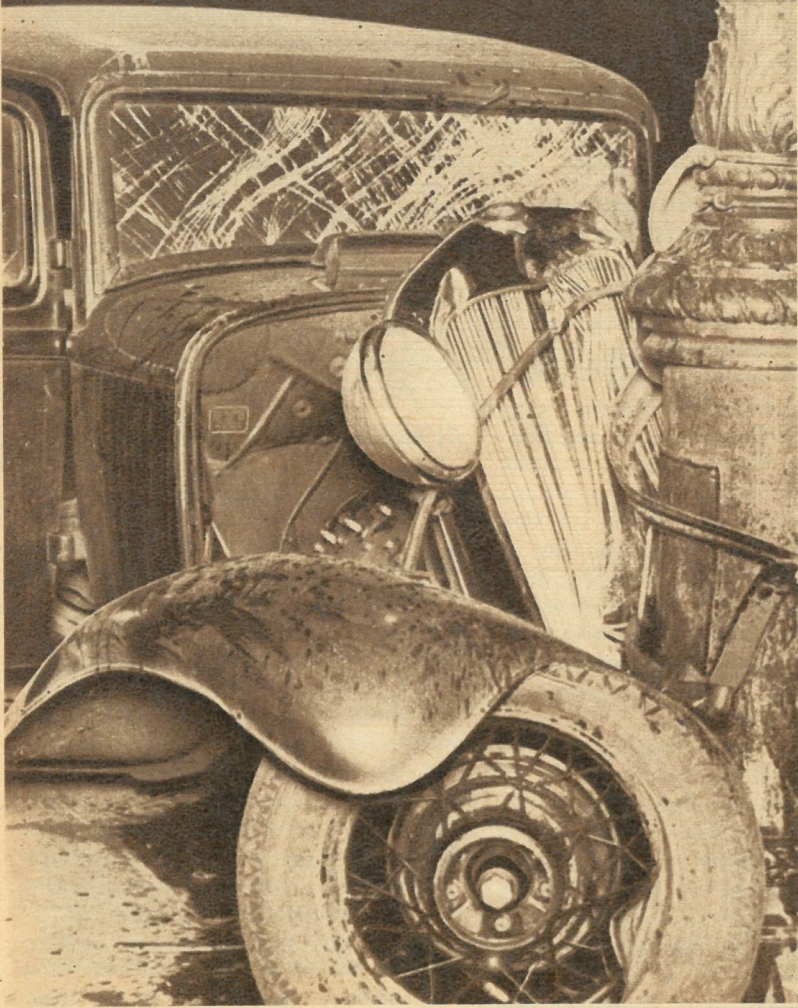
Søndag fra Nyborg: 8.00, 10.55, 12.00,
14.40, 16.00, 18.10, 20.00.

Mandag fra Korsør: 6.00, 10.00, 12.00,
13.00, 14.00, 15.20, 16.20, 17.20, 18.00,
18.40, 19.30, 20.20, 21.40.

Mandag fra Nyborg: 8.00, 12.00, 13.40,
14.40, 15.40, 16.00, 17.00, 18.00, 18.40,
20.00, 21.10, 22.00, 23.20.

Tirsdag fra Korsør: 6.00, 9.15, 10.00,
13.00, 14.00, 16.30, 18.00.

Tirsdag fra Nyborg: 8.00, 11.00, 12.00,
14.40, 16.00, 18.10, 20.00.



Den store Nedgang i Færdselsuheld forvoldt af Motorkørslen

Den foreløbige Oversigt over Færdselsuheld i 1936, som er offentliggjort i Statistiske Efterretninger Nr. 8 af 6. Marts 1937, frembyder for Motorkørslen i Danmark adskilligt, som er virkelig opmuntrende. De saakaldte »Motorkøretøjsuheld« er blevet færre. Motorkørslen bærer Skylden for en mindre Procentdel af samtlige Færdselsuheld end tidligere, og i Særdeleshed er dens Part af Uheldene med Personskade i fortsat og kraftig Nedgang. Hvad angaar Trafikkens Døds-ofre, da har Motorkørslen ikke nær saa mange Dræbte paa Samvittigheden

som Cyklisterne og Fodgængerne, og der er den store Forskel, at medens Tallet paa Dræbte, som Cyklisterne og Fodgængerne har Skylden for, er i stadig Stigning, saa falder disse uhyggelige Cifre for Motorkørslen's Vedkommende.

Efter min Opfattelse er det i høj Grad paakrævet at udsprede Kendskab til det faktiske Billede af Færdselsuhedenes Antal og Karakter og af Ansvarret for dem, som træder os i Møde i den officielle Færdselsuhelds-

Statistik, F. D. M. vil gøre sit til Fremme af et saadant Oplysningsarbejde, og jeg agter i anden Sammenhæng at behandle Emnet med større Ud-førlighed, end det her vil være muligt. Ikke desto mindre maa jeg bede ogsaa »Motor«s Læsere om at skænke mig Opmærksomhed til en Redegørelse af nogen Grundighed. De vil derved faa gode Vaaben i Hænde til Imødegaaelse af en Række ganske ubeføjede Angreb, som motorkørende og Motorkørslen hyppigt er Genstand for.



De vil endvidere blive i Stand til at give et underbygget Svar paa adskilligt Hysteri, der i Færdselssikkerheds-Problemet bringes til Torvs af Motorkørslen's saakaldte Venner i visse Lejre. Læsere vil med dette Materiale som urokkeligt Grundlag kunne afvise enhver Forestilling om, at Motorkørslen i Danmark nærmest er en Mordmaskine, der farer gennem Landet med Døden ved Rattet. Jeg mener, at dette maa være af Værdi for F. D. M.'s Medlemmer, der jo sikkert ogsaa underti-

den træffer paa offentlige Myndigheder, som er smittet af Hysteriet og grebet af kunstigt oppiskede Panikstemninger, og det vil være af stor Betydning for Motorkørslen som saadan, at de motorkørende virkelig værner sig til at pege paa de foreliggende Kendsgerninger, naar ubillige Angreb og Mistænkeliggørelse væltes ud over Motorkørslen. Vi motorkørende skal nu — som før — alvorligt og utrætteligt arbejde for forøget Færdselssikkerhed og større Færdselskultur. Men vi skal være paa Vagt over for Meningsløsheder og Overdrivelser, og vi skal værne vort eget Trafikmiddel Motorkørslen mod uretfærdige Beskyldninger.

I 1936 var det samlede Antal Færdselsuheld i Danmark, som blev gjort til Genstand for politimæssig Undersøgelse, 13.630. Det er det laveste Antal Færdselsuheld, som har været opgjort siden 1933, og sammenlignet med 1935 betegner Tallet en Nedgang paa 3 Procent. Motorkøretøjer var implicerede i 10.892 af disse Uheld, hvilket ogsaa i dette Tilfælde er det laveste Tal siden 1933. Ogsaa her andrager Nedgangen fra i Fjor 3 Procent. Men den Omstændighed, at Motorkøretøjer var impliceret i dette Antal Uheld, siger jo intet som helst om Skylden for dem. Naar jeg nu kommer til en Undersøgelse af Skyldsforholdet, vil jeg først behandle den alleralvorligste Kategori af Færdselsuheld, de egentlige Ulykker, som kræver Menneskeliv. Det er vel for Resten praktisk talt de eneste Færdselsuheld, som virkelig beskæftiger Offentligheden. Inden jeg begynder at nævne relative og absolutte Tal for de forskellige Trafikmidler, maa jeg forudskikke den Bemærkning, at jeg for Motorkørsleens Vedkommende alene holder mig til Automobilerne, eller i hvert Fald kun i Forbigaaende omtaler Motorcyklernes Forhold.

Dræbte ved Færdselsuheld.

Aar	Dræbte ialt	Automobiler eneskyldige
1933	194	35
1934	253	68
1935	294	57
1936	306	49

Vi ser, at Tallet paa Dræbte ved Færdselsulykker, hvortil Ansvaret udelukkende er knyttet til Automobiler, har været i rask Nedgang siden 1934 til Trods for, at der er nogen Opgang i det samlede Antal Dræbte ved Trafikulykker fra Aar til Aar. Hvis vi betragter Cyklisternes og Fodgængernes Forhold som eneskyldige i Færdselsuheld med Tab af Menneskeliv, støder vi paa en modsat Bevægelse.

Dræbte ved Færdselsuheld med Aarsagen knyttet til Cyklister og Fodgængere.

Aar	Cyklister eneskyldige	Fodgængere eneskyldige
1933	32	39
1934	55	49
1935	57	45
1936	73	76

Medens Automobilerne saaledes fra Aar til Aar har Eneskylden til steds færre Færdselsuheld med dødelig Udgang for Mennesker, stiger Tallet stadig og hurtigt for Cyklisternes og Fodgængernes Vedkommende. Der ligger heri et Memento om, at den Ensidighed, som hidtil har præget Færdselssikkerheds-Kampagnerne, idet Paa-virkningen og Formaningerne praktisk talt udelukkende har været møntet paa de motorkørende, ikke svarer til Virkelighedens Behov. Det er paa Tide, at man i højere Grad end hidtil begynder at tage ogsaa Cyklisternes og Fodgængernes i Skole. Under alle Omstændigheder kan man selvfølgelig ikke skælde Motorkørslen ud for Færdselsuheld, som den ikke er skyldig i.

Ifølge den officielle Statistik var Automobiler i 1936 Eneaarsag til ialt 45 Procent af samtlige indberettede Færdselsuheld. Dette er mindre end i noget foregaaende Aar siden Færdselsuhelds-Statistikens Indførelse. Men alligevel syner de 45 Procent jo af noget. Forklaringen ligger jo dog, som jeg ofte har haft Lejlighed til at paavise, lige for Haanden. Det er i Virkeligheden saaledes, at Uheld med kun materiel Skade faktisk slet ikke bliver gjort til Genstand for Politianmeldelse, med mindre et Motorkøretøj er helt eller delvis ansvarlig for Uheldet. Vi ser, at der f. Eks. i 1936 ikke er indberettet mere end ca. 700 Færdselsuheld med kun materiel Skade, hvor Cyklister havde Eneskylden. Naturligvis er der sket Tusinder og atter Tusinder af den Slags Uheld. Men man finder det blot ikke Ulejligheden værd at blande Politiet op i Affæerne. Dette sker derimod af Hensyn til Erstatnings-Udbetalingerne fra Ansvarsforsikringen uvægerligt, naar Automobiler er med i Spillet. Det er da ogsaa overmaade karakteristisk, at medens som sagt 45 Procent af samtlige Færdselsuheld i 1936 skyldtes Automobiler, var disse kun Eneaarsag til 26 Procent af de Uheld, hvorved der skete Personskader. Medens Automobilerne anføres som Eneaarsag til 4.500 Uheld med kun materiel Skade og 1.600 Uheld med Personskade, figurerer Cyklisterne som eneskyldige for kun 720 Uheld med udelukkende materiel Skade, men der-

imod som Aarsag til over 2.100 Uheld med Personskader. Den obligatoriske Ansvarsforsikring for Motorkøretøjer har derfor i Færdselsstatistiken den Virkning at bringe Motorkøretøjerne op paa relativt høje Procenttal i Opgørelsen over Aarsagerne til samtlige Færdselsuheld. Men det er da en Bero-ligelse at kende Sagens virkelige Sammenhæng og at vide, at ved de alvorligere Uheld, nemlig dem, hvorved der sker Personskader, har Motorkørslen en meget mindre Skyldsprocent og kommer langt bagefter Cyklisterne som Ulykkesvolder. O. L.

Vi har modtaget:

Lastbilernes Afviservinger.

Den 1. Marts om Aftenen skete der en af disse, som det synes meningsløse, Ulykker. Et ungt, prægtigt Menneske blev dræbt paa Vejen mellem Køge og Ringsted ved Kværkeby. Vedkommende gik ude i højre Vejside, og en fra Køge kommende Lastbil kørte saa tæt paa, at han blev ramt i Hovedet af Afviservingen og kastet i Grøften. Naar man ser paa Lastbilernes Afviserstivere, ser man en svær Jernarm, der rager et godt Stykke ud fra Førerhuset, og dette er jo nødvendigt, da Afviseren ellers ikke er til at se, naar der er Læs paa Bilen. — Kunde F. D. M. ikke arbejde for at faa disse Mord-instrumenter sat op i Højde med Taget i Førerhuset; som de sidder nu i Mandshøjde, har de været Skyld i mange Menneskers Død og megen Sorg, baade hos de efter-ladte og den uheldige Chauffør, der fører Vognen.

Lad mig komme med et Hjertesuk til, nu jeg er kommen i Gang. Vore skolesøgende Børn cykler til Stationen hver Morgen, og de taler om, at naar der kommer en Lastbil bagfra og tvinger dem ud til Siden, tror de tit, at Lastbilen er forbi og drejer saa ud paa Asfalten, og saa kommer pludselig de bageste Hjul af den lange 6-hjulede Lastbil susende forbi. Det er farligst, naar disse Vogne kører tomme.

Indtil der er Cyklesti og Spadseresti ved alle Hovedveje burde der være en mat Lygte paa de bageste Hjul og højre Side af alle Paahængsvogne.

Og lad os saa faa flyttet Afviserstiverne op.

Medlem Nr. 16195.



Engelske Tanks
rykker frem.

Hvilken Rolle faar Motoren i den næste Krig?

I Aviserne har det i den sidste Tid flere Gange været paa Tale, om Danmark burde søge en større Motorisering af sin Hær gennemført. I den Anledning fortælles her om den Rolle, som Motoren er kommet til at spille i moderne Krigsførelse.

Den Mekanisering, der nu er karakteristisk for alle civiliserede Staters Militærmateriel, blev først for alvor udviklet under Verdenskrigen.

Før Krigen havde man kun, i den tyske og franske Hær, Auto-Mittrailløser paa fire Hjul med meget let Panser, som næsten kun var i Stand til at bevæge sig paa gode Veje. Naar Hæren var i Bevægelse, kunde disse Vogne dog gøre

god Tjeneste, og nogle af dem vakte ligefrem Sensation under Verdenskrigen.

Deres Fremtid var dog ikke blevet stor, hvis ikke en genial amerikansk Opfinder forsynede dem med et Middel, der gjorde det muligt for dem at køre væk fra den slagne Vej. Saadan set skete Opfindelsen før Krigen. Da var der en Ingeniør i U. S. A., der fik den Tanke at lade tunge Køretøjer som Traktorer medføre deres egen trans-

portable Vej i Form af et uendeligt Baand, der løb omkring to Hjul. Det er det, vi kalder »Larvefødder«.

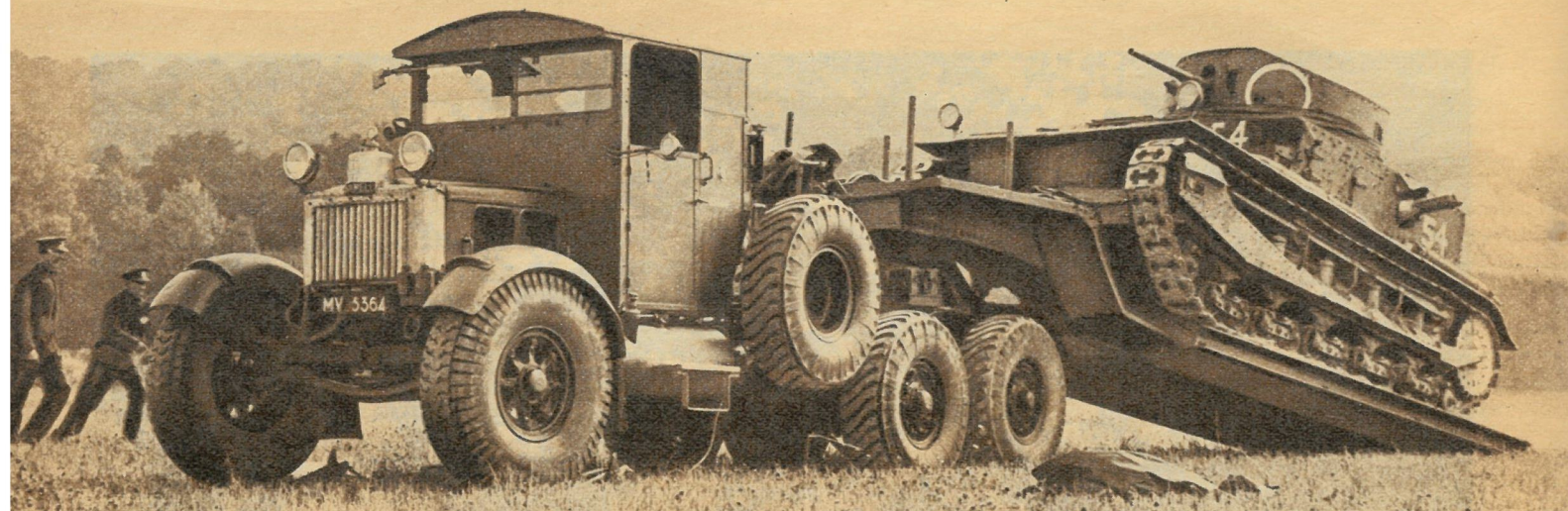
Da Opfindelsen blev almindelig kendt, indsaa Ingeniører og Officerer den Fordel, man kunde drage af den i militært Øjemed. I Frankrig havde man fat i Tanken før 1914, men den blev dog først ført ud i Livet to Aar senere.

Den franske General Etienne, der nu er død, spekulerede meget over Sagen og forklarede overfor General Joffre,

hvorledes han havde tænkt sig et saadant »krybende Panserdyr«. Joffre blev interesseret, og Vaabenfabrikkerne i Saint-Chamond fik Ordre til at bygge nogle Stykker paa Prøve. — Paa sam-

Fra en Træningsskole for engelske Artilleri-Tank-Mandskab.





me Tid fik imidlertid en engelsk Officer omtrent den samme Tanke. Efter en Mængde Vanskeligheder fik han Myndighederne interesseret i sit Forslag, og en privat Fabrik tog fat paa at bygge det nye Kampvaaben. For at lede den tyske Spionage, som var — eller ansaas for at være — allestedsnærværende, betegnede man overalt de Tingester, der nu blev bygget, som »Tanks«, Tanke til Vand eller Benzin, beregnet paa praktisk Transport. Det gjaldt jo om, at Nyheden kunde komme tilstrækkelig overraskende for Fjenden.

Siden har Navnet »Tank« stadig klæbet ved den pansrede Mitrailløse paa Larvefødder.

Første franske Ordre: 800 Tanks.

Den engelske Fabrikation begyndte ganske vist senere end den franske, men det færdige Produkt stod dog tidligst færdig i England. De blev straks sendt ud i Ildlinien, men desværre uden tilstrækkelig Forberedelse.

og for øvrigt ogsaa i for ringe Antal. Ganske vist blev de første Tanks en Overraskelse, der battede, men Hærledelsen forstod ikke at udnytte deres Muligheder.

Den franske Hærledelse begik en lignende Fejltagelse. Den ventede ikke, til de 800 Tanks, der var bestilt, blev færdige, men brugte dem efterhaanden som de kom fra Værkstederne. Først i 1917 blev de sidste af de 800 færdige.

De franske Tanks vejede 13 Tons pr. Stk.; Fabrikationen overtoges senere af det store Vaabenfirma *Schneider-Creusot*, der forbedrede dem betydeligt. De engelske var mere end dobbelt saa tunge pr. Stk.; de vejede 32 Tons og var bevæbnet med to Kanoner og fire Maskingeværer. De var uhyre flotte at se til, men utilstrækkeligt beskyttede og voldte ogsaa af den Grund Skuffelser.

General Etienne blev saa meget kløgere af de Fejltagelser, den franske Ledelse begik, at han leverede Tegninger til en ny, meget let Tankmodel.

som det blev overdraget Automobilfirmaet *Renault* at bygge. Den omtaltes i Datidens Aviser under Betegnelsen »Model F. T.« og viste sig saa udmærket, at den franske Hær endnu den Dag i Dag anvender enkelte af denne Type ved Manøvrer.

Det anses for en Kendsgerning, at Tanken F. T. var en betydningsfuld Faktor i de allieredes Sejr.

Moderne Motorisering.

Rent strategisk anvendtes Auto-Mitrailløserne i Begyndelsen som en Slags Kavalleri, men den lette Tank benyttedes som umiddelbar Ledsager af Infanteriet.

De motoriserede Krigsmaskiner, der i vore Dage bygges, er selvfølgelig baade hurtigere og bedre pansret end Verdenskrigens, og Modellerne varierer for Resten stærkt i de forskellige Lande, men de grundlæggende Principper er ens.

Franskmændene har nu særlige Auto-Mitrailløser til saa forskellige



Tank-Parade i Berlin paa Hitlers Fødselsdag.

**BILER
UDEN FØRER**

CENTRAL 3007

Krog's Hjørne Gyldenløves-
gade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

Formaal som Udspejdning, Rekognoscering og Kamp; de to sidste Modeller har Larvefødder som Tanks.

Indenfor Tank-Typen er Variationen ogsaa stor. Franskmandenes middelstore Tank vejer ca. 50 Tons og er forsynet med en Kanon og et Maskingevær. Den tungeste Tank, der bruges under Manøvrerne, er en Mastodont paa 70 Tons med en Kanon og fire Maskingeværer. Udviklingen synes ellers at gaa tilbage til de lettere Modeller.

Tyskerne har baade lette og tungere Auto-Mittrailløser paa fire Hjul, ja, nogle paa seks, og desuden en Række Hærafdelinger, hver bestaaende af 500 Tanks; der benyttes her en ualmindelig let Tank, som kun vejer fem en halv Ton. Denne Tank demonstreredes første Gang for det tyske Folk ved Kongressen i Nürnberg i 1935.

Englænderne tog i 1922 fat paa en Fornyelse af Krigsmateriellet og oprettede da en Række Hærafdelinger, udstyret med Tanks paa 12 Tons og med en Kanon og fire Maskingeværer. Desuden raader den engelske Hær over en Tanktype, som er endnu lettere end den tyske, vi omtalte før; den vejer 4 Tons og er beregnet til to Mand.

Man har dog ogsaa langt tungere Tanks, f. Eks. en paa 32 Tons. Englænderne kan desuden prale af en ganske særlig, tanklignende Kampvogn, som man har døbt med det foruroligende Navn »den mekaniske Ligkiste«.

Besøgende, der vender tilbage fra Rusland, melder om den kolossale Militarisering, der har fundet Sted derovre, en Udvikling, der er saa gennem-

gribende, at den ikke engang kan skjules for tilfældige Turister.

Den røde Hær har en Del lette, hurtige Tanks, der ikke er særlig tungt pansret, men nærmest bestemt til Rekognoscering; det er Meningen, at Infanteriet skal ledsages af disse Tanks. Andre, tungere, bedre bevæbnede Tanks skal benyttes til den saakaldte »Fjernkamp«. Det er vanskeligt at vide noget bestemt om de russiske Kampvaabens Modeller, men det paastaas, at Russerne har enkelte »Gennembrudstanks«, der vejer 80 Tons!

Lidt om Strategi.

Der synes at være nogen Uenighed om Motor-Kampvognens Anvendelse i Slag.

Verdenskrigens Erfaringer fastslog ganske vist enkelte fundamentale Regler — nemlig for det første, at Tanks bør anvendes i samlet Formation i Slag, for det andet, at deres Kommando maa forberedes i ganske ualmindelig Hemmelighedsfuldhed, da de er saa store, at ingen i Længden kan overse dem, hvor godt camoufleret de end er.

Ud over disse to Regler er Meningerne forskellige.

Franske Strategikere har optaget den Tanke at erstatte Kavalleriet med en Hærafdeling væsentlig bestaaende af Automobiler. Dette nye Krigsorgan kaldte man først »den mekaniserede Division«, senere »den lette motoriserede Division«, og endelig »den lette mekaniserede Division«. Denne Afdeling blev første Gang gennemprøvet i 1932 og deltog endvidere i de store franske Militærmanøvrer i 1934, 1935 og 1936.

Franskmandene har ikke forsøgt at skabe en særlig Hærafdeling af Tanks, men dette Skridt har Tyskerne til Gengæld foretaget.

Tyskerne synes i det hele taget at godkende den Teori, at Motorvogne bør anvendes i Ildlinien snarere end til Rekognoscering og Troppetransport. Tyske Militærskribenter taler ret aabenlyst, om, hvorledes der skal handles i Tilfælde af Krig med Frankrig: Tunge Divisioner, der først og fremmest skal bestaa af Tanks, skal støttet af Artilleri og Gas, sættes ind med kolossalt Pres mod et Punkt i den franske Forsvarslinie ved Metz.

Indenfor den engelske Hærledelse er Anvendelsen af de motoriserede Krigsvaaben Genstand for divergerende Anskuelser, men det lader dog til, at man hverken vil henføre dem under Kavalleriet eller Infanteriet.

Troppetransport.

Den franske Hær havde den 11. November 1918 lidt under 100.000 Automobiler, som for Størstedelen havde været vigtige Ordonans-Midler.

Hvad Troppetransporter angik, blev de allerfleste udført af Lastvogne.

Det er indlysende, at Tidsbesparelsen ved Troppetransport pr. Bil er af stor strategisk Betydning, men det er ogsaa klart, at det ikke er nok, at man hurtigt kan flytte rundt med Infanteriet; de øvrige Hærafdelinger maa følge med. Derfor har man nu i næsten alle Lande sørget for en gennemført Motorisering ogsaa af Artilleriet, Ingeniørkorpset etc.

Man har forsøgt mange Planer for at muliggøre hurtig Transport af de tunge

Fortsættes Side 208





Fra Egelund, det skenne Slot, hvor Hs. kgl. Højhed Prins Gustav, vort Selskabs stærkt interesserede Protektor, forleden fejrede sin 50 Aars Fødselsdag.



RUMÆNIEN

- et nyt Turistland

Der er nok ikke mange danske Automobilister, der har omgaaedes med Tanken om at gøre en Automobil-tur til Rumænien. Og der er sikkert heller ikke mange, der vil føle sig stærkt fristet til at gøre en saadan Tur, naar de hører, hvorledes Forholdene er. Og dog vil de fleste kunne have et rigt Udbytte netop af en Tur til Rumænien, saa meget mere som den

Disse morsomme Vindmøller med seks Vinger er fra Transsylvanien i Rumænien.

mindst Taalmodighed. — Naar man har den Opfattelse, at Vejvæsenet i Rumænien ikke staar paa noget særlig højt Standpunkt, saa maa dertil siges, at denne Opfattelse er fuldkommen korrekt. Rumænien har kun een eneste god Landevejstrækning, nemlig Vejen Bukarest—Ploesci—Sinaia; det er ca. 150 km god, asfalteret Vej. Ploesci — (udtales Ploeshti, med Tryk paa e'et) — er Byen med de mange store Petroleumskilder; og Sinaia er jo bekendt som Kongens Sommerresidens, den lig-

ger i en sjælden smuk Egn ved Sydranden af de transsylvanske Alper. Alle andre Veje er mer eller mindre forfærdelige, saa der maa køres med stor Forsigtighed, helst ikke over 40 km i Timen, og selv ved en saa ringe Hastighed kan man mange Steder tro sig om Bord paa et Skib, der hugger i Søen i Stedet for i en Vogn, der ruller hen ad en Vej; det er dog nok navnlig i Bessarabien, at det er saa slemt. Men Bessarabien, der før 1918 hørte til Rusland, er ikke den mindst interessante Del af Rumænien, men maaske den mindst civiliserede. Til Badestedet Burnas ved Sortehavet er Landposten 2 Dage om Vejen fra den nærmeste Jernbanestation Culevcea — (udtales Kuleftschea, med Tryk paa lef), det er smaa 50 km.

ger i en sjælden smuk Egn ved Sydranden af de transsylvanske Alper.

Alle andre Veje er mer eller mindre forfærdelige, saa der maa køres med stor Forsigtighed, helst ikke over 40 km i Timen, og selv ved en saa ringe Hastighed kan man mange Steder tro sig om Bord paa et Skib, der hugger i Søen i Stedet for i en Vogn, der ruller hen ad en Vej; det er dog nok navnlig i Bessarabien, at det er saa slemt. Men Bessarabien, der før 1918 hørte til Rusland, er ikke den mindst interessante Del af Rumænien, men maaske den mindst civiliserede. Til Badestedet Burnas ved Sortehavet er Landposten 2 Dage om Vejen fra den nærmeste Jernbanestation Culevcea — (udtales Kuleftschea, med Tryk paa lef), det er smaa 50 km.

Lægger man stor Vægt paa Civilisationens Bekvemmeligheder, Komfort og god Forplejning etc., saa skal man ikke tage til Rumænien; Fordringer i saa Henseende kan man ikke faa Tilfredsstillelse for i dette Land. Og man vil ogsaa gøre klogt i ikke at vise sig uden for Hovedstaden i alt for flot Udstyr eller bære nogen Art af Forventhed til Skue, da saadant kun kan virke udæskende paa den fattige Befolkning og udsætte En for Ulemper, ja for Fare, — i hvert Fald bliver man let Genstand for en ubehagelig Opmærksomhed. Den,





BRANDMANDEN

ved, at det kan gælde Minutter, maaske Sekunder, naar Sirenerne lyder ...

Han maa kunne stole paa, at Motoren starter øjeblikkeligt, og at den arbejder regelmæssigt, ogsaa i Tomgang. Lynsnar Start og hurtig Acceleration kræver han af sin Motor, og derfor vælger han BOSCH Tændrør.

Der findes ogsaa BOSCH Tændrør, der passer til Deres Motor. Lad Deres Mekaniker efterse Deres Vogn og skift til



BOSCH TÆNDRØR

— letter Starten
øger Farten

A S Magneto, Jagtvej 155, København N.
Generalrepræsentanter
for Robert Bosch A.G., Stuttgart

der viser Jævnhed og Nøjsomhed, har derimod absolut intet at frygte uden eet: Nysgerrigheden. Denne er i Rumænien overordentlig stor overfor Fremmede, større end i noget andet europæisk Land, selv om den ellers er ganske uskyltig og helt fri baade for det mindste Spor af den Ondskabsfuldhed, man kan møde mange andre Steder, og den Bismag af fræk Nærgaaenhed, der ellers er saa almindelig i Orienten.

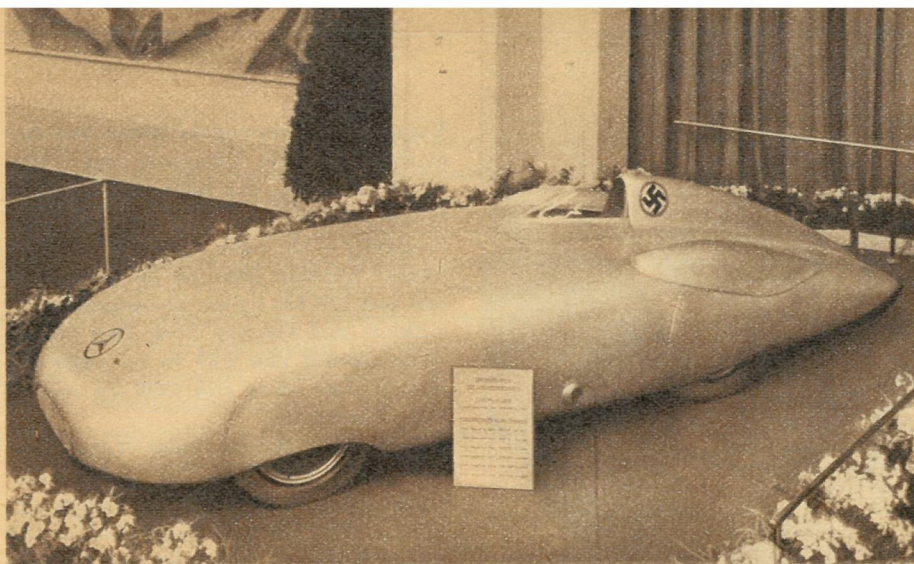
Men er Rumænien ikke et Land for den, der stiller store Fordringer til Livet i materiel Henseende. saa er det et Eldorado for dem, der holder af en vild og romantisk Natur og primitive Mennesker. Og af alle de Lande, hvor man finder det primitive og vilde i Naturen og hos Menneskene, er Rumænien det, der ligger Danmark nærmest. Og Vejen dertil gaar over Høje Tatra — Vysoko Tatra — paa Grænsen mellem Polen og Slovakiet, hvilket er det store og vilde Bjergparti, der er Danmark nærmest; — de Bjerge, der er nærmere, nemlig de mellemtyske og svenske, er jo Bjerge, der netop ikke udmærker sig ved Vildskab, men tværtimod ved blid Ynde. Det er underligt, at denne storslaaede og vilde Egn er saa lidt kendt her i Danmark, skønt dens Afstand fra Warnemünde kun er godt 600 km. en Strækning, man jo ad de gode, tyske Veje let — uden at overanstrenges sig — kan tilbagelægge i Løbet af en Dag, fra Morgen til Aften.

Til Slut skal siges, at en saadan Tur over Tatra og gennem Slovakiet — (Zigeunerlandet) — til Rumænien, frembyder den for de fleste Danske betydningsfulde Fordel, at man paa hele Strækningen kan klare sig med det tyske Sprog.

I Slovakiet kan næsten alle Tysk — (undtagen Zigeunerne) — det hørte jo før for Størstedelens Vedkommende til Østrig, for en mindre Dels Vedkommende til Ungarn. Om den nordlige Del af Rumænien, Provinsen Bukovina, gælder det samme; her taler bogstavelig alle Tysk; det var jo i sin Helhed østrigsk til 1919. Og ogsaa i Siebenbürgen (Transsylvanien) er Kendskabet til Tysk meget udbredt; det hørte jo til Ungarn, og her bor fra gammel Tid mange Tyskere. Hvad endelig det egentlige Rumænien angaar, saa kan de fleste dannede Personer Tysk, selv om en Del af dem kan bedre Fransk.

Rumænien er ikke noget fjernt Land, det er en Fejltagelse, hvis man opfatter det som saadant. Derimod er det et fra Danmark meget forskelligt Land, — fjernt i kulturel Henseende, men netop derfor er der Grund til at mærke sig den forholdsvis korte Afstand og til at glæde sig over og paaskønne, at et saa fremmedartet Land ikke er fjernere — og altsaa benytte sig af den Fordel til at gøre sig bekendt med det. Imidlertid har man Grund til at føle sig brøstholdne over de daarlige Trafikforbindelser, navnlig den yderst slette Jernbaneforbindelse, der gør, at Posten er saa længe undervejs. Portugal er dobbelt saa langt borte som Rumænien, men dertil er Posten knapt saa længe undervejs som til Rumænien.

Det virksomme Middel til Forbedring af Trafikforbindelserne turde imidlertid være en Forøgelse af Trafikken; og her kunde Automobilisterne passende gaa i Spidsen, bl. a. fordi de er uafhængige af andre Trafikmidler end Landvejen, og denne er saamænd upaaklagelig for hele Strækningens Vedkommende indtil den rumænske Grænse. Hovedlandevejen gennem Slovakiet er nylig bleven betydelig forbedret, rettet ud og cementeret — antagelig nærmest af militære Grunde; det er i hvert Fald ikke den hidtidige Automobiltrafik, der har gjort det paakrævet og næppe heller Haabet om at hidlokke en større Trafik. Andr. Møller.



Mercedes-Benz Rekord-Vogn.

BERLIN 1937 —

(Fortsat)

Vi berettede i »Motor« Nr. 11 om »Opel«s nye 2½ Liter-Vogn, der var en af Sensationerne paa Udstillingen. Det var imidlertid ikke »Opel«s sidste Sensation, idet »Opel«s 3. Nyhed, nemlig den store »Opel Admiral« sikkert er lige saa epokegørende. — Før »General Motors« i sin Tid overtog »Opel«-Fabrikerne, fremstillede »Opel« store Vogne, og nu er man gennem et systematisk Arbejde paa de smaa Vogne atter naaet op i de store Vognes Klasse.

»Opel Admiral« er en pragtfuld Vogn at se paa, og kort karakteriseret kan man sige, at den er en Blanding af de amerikanske og de tyske Vognes gode Sider. Den er elegant og komfortabel som en »Amerikaner«, og den er hensigtsmæssigt og fornuftigt konstrueret som en »Tysker«, og naar man ser Prisen paa den, kan man godt et Øjeblik komme til at fortryde, at man ikke bor i Tyskland. For 6.500 RM. kan man erhverve denne Vogn som Limousine, og den endnu mere pragtfulde Cabriolet koster kun 7.000 RM. Herhjemme bliver den jo desværre noget dyrere, ligesom den rimeligvis først vil kunne leveres hen paa Eftersommeren. — Vi maa lige nævne nogle enkelte Detaljer om denne Vogn, selv om vi selv-

følgelig senere skal komme udførligt ind paa den.

Motoren er 6-cyl. og yder med sine 3½ Liter 90 HK. Akselafstanden er 3.15 m. og Affejdringen er fortil uafhængig efter Dubonnet-Princippet, — bagtil almindelige halvelliptiske Længdefjedre, endvidere er den forsynet med Krængningsstabilisatorer. Ud fra disse faa Detailler er man allerede klar over, at det er en Vogn, der er fuldtud paa Højde med de store »Amerikanere«.

Ved Siden af »Opel« finder vi Daimler-Benz' Stand, hvor »Mercedes«-Vognene er repræsenteret ved et meget stort Antal Typer. Vi noterer først, at den lille »130« med Hækmotor er gaaet ud af Fabrikationsprogrammet, saaledes at den mindste Vogn er den lille 1,7 Liter, der i Tyskland koster 3.750 RM. Denne »170 V« er en af Tysklands smukkeste Vogne, og det er sikkert en Vogn, der vil blive en haard Konkurrent til »Opel 6« og »Opel Super 6«, der ligger i samme Prisklasse. — Selv om »130« er gaaet ud, har »Mercedes« dog stadig en Vogn med Hækmotor, nemlig den nye »170 H«, der har samme Motorstørrelse som »170 V«. Den har et

noget mere strømlinieformet Ydre og skal derfor efter Sigende kunne opnaa noget større Maksimalhastighed end »170 V«. »Mercedes 200« er gaaet ud, og i Stedet er Typen »230« blevet staaende som den eneste Repræsentant for 2 Liter-Vognene. »230« virker med sine rolige Linier og sin smukke, gennemtænkte Konstruktion som Proto-Typen for, hvorledes en moderne Vogn bør se ud. —

Allerede paa forrige Aars Udstilling var »Mercedes« fremme med Diesel-Personvogne, væsentligst beregnet til Droskebrug, men vi finder ogsaa i Aar en Diesel-Vogn »260 D«, om hvis Økonomi, der tales i høje Toner. Imidlertid er Anskaffelsesprisen jo en Del højere, idet den ligger helt oppe paa 6.800 RM.

Derefter følger en Række større Typer af »Mercedes«-Vogne, der allesammen maa betegnes som smaa Mesterværker paa Automobilbygningens Omraade, endende med den »store« »Mercedes-Benz« paa 7,7 Liter. Blandt disse større Typer er der kommet en ny til, nemlig »320«, der er forsynet med en 3,2 Liter Motor paa 78 HK.

Paa »B. M. W.«-Standen finder vi de allerede kendte Typer 329 og 326, der kun er undergaaet uvæsentlige Forandringer. Det vil ogsaa være vanskeligt at sige, paa hvilket Punkt disse Vogne skulde kunne forbedres, og »Motor«s Læsere vil sikkert fra Anmeldelserne af disse Vogne kunne erindre, i hvor høj Grad de maatte siges at tilfredsstille alle de Krav, man kan stille til et moderne Automobil, og hvorledes de paa en lang Række Punkter endog saa overgik disse Fordringer. Som Nyhed udstilles en 2 Liter-Sportsvogn, hvor Motoren er forsynet med 3 Karburatorer. Ved Forhøjelse af Kompressionsforholdet og ved iøvrigt at kæle for Motoren, faar man dette lille Stykke Mekanik til at give 80 HK. — det er 40 HK. pr. Liter Slagvolumen — en ganske fantastisk Præstation.

Naar man ser »Hauomag«s Stand, har man svært ved at erindre, at man

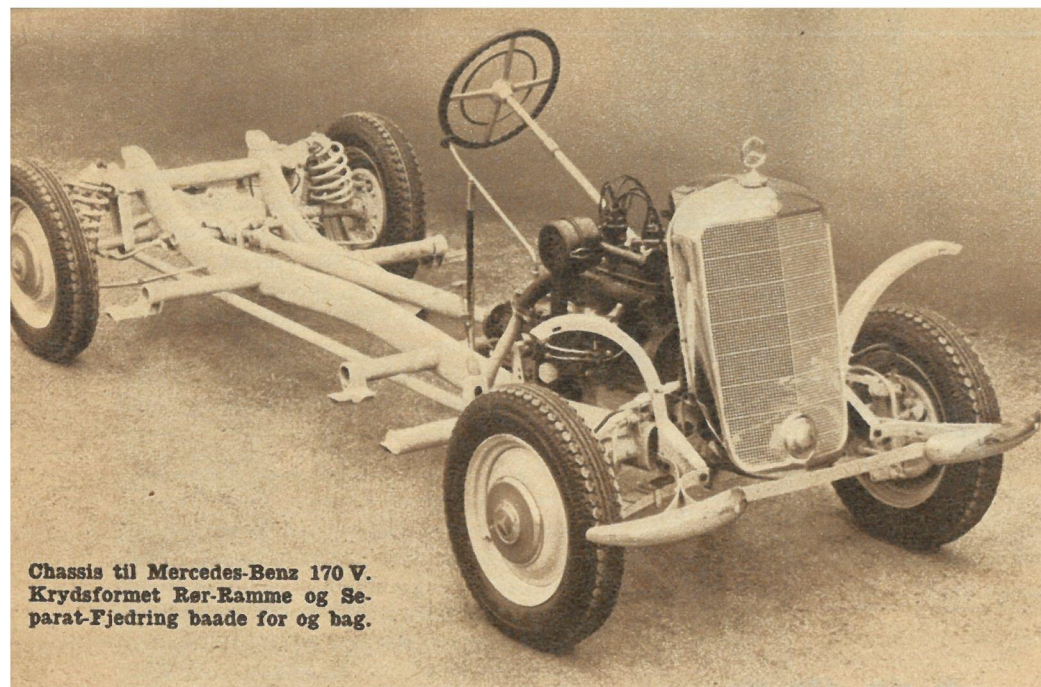
Reserveedele for

CHEVROLET — FORD
PLYMOUTH — DODGE

Tilbehør - Gummi - Olie

m. fl.

Bernhard Christensen, Vester Farimagsgade 11. Tlf. Central 5453



Chassis til Mercedes-Benz 170 V.
Krydsformet Rør-Ramme og Separat-Fjedring baade for og bag.

en Gang trak paa Smilebaandet af den pudsige, lille Vogn, som dette Firma fremstillede, for der turde ikke være Antydning af Reminiscens tilbage deraf. »Hanomag« fremstiller nu en lang Række smukke og særdeles velkonstruerede Vogne, og med en Vogn som »Hanomag Sturm« med Special-Karoseri er Firmaet fuldt paa Højde med de »store«. Det er da heller intet Under, at »Hanomag« rangerer som Nr. 5 eller 6 i Salgsstatistikken, og det pudsige Udtryk fra en af Kiepura-Filmene: »Der Hano mag nicht mehr« er nu kun en Morsomhed uden reel Betydning. »Hanomag« er endogsaa gaaet saa vidt, at de har fremstillet Diesel-Motorer til Personvogne, og baade den 32 og den 55 HK.s Motor kan leveres som Diesel.

»Hanomag« har vi jo ikke set saa meget til her i Danmark, og det samme gælder om »Hansa« Personvognene, der fremstilles af Hansa-Lloyd i Bremen. Hansa har ogsaa i de sidste Aar opnaaet Salgscifre, der beviser, at vi her har med en fortrinlig Vogn at gøre, og den kommer i denne Henseende — Salget — lige efter Hanomag.

Naar man ser paa de Typer, Hansa præsenterer paa Udstillingen, kommer man ogsaa uvilkaarligt til at ønske, at der maatte blive lukket op for Eksporten af denne Vogn, og navnlig i Aar har Hansa meget interessante Ting at vise.

Hansa's mindste Vogn er Type »1100«

— en 1.1 Liter Vogn med Topventilmotor, hydrauliske Bremses, en dejlig lang Akselafstand — 270 cm — og mange andre tiltalende Egenskaber. Den er ikke ny, men solid og gennemprøvet. Dens større Broder, som ogsaa er fra forrige Aar, er Type »1700«, som har en ligeledes topventilet Motor paa 1,7 Liter og med 6 Cylindre. Paa Standen er der udstillet nogle Motorer fra Vognen, og deres smukke, færdige Konstruktion leder uvilkaarlig Tanken hen paa Amerika — men det er kun en Lighed. Hansa er en ren tysk Fabrik. Med disse to Typer lykkedes det forrige Aar Hansa at sætte deres Salg i Vejret med 44 %, noget af en Kraftpræstation. Det har øjensynlig ogsaa animeret Fabrikken til ikke at ligge paa den lade Side — og Resultatet heraf er ikke mindre end 3 nye Typer, der er egnet til at vække Opsigt.

Den første er Type 1500 »Windspiel«, som den kaldes. Det er en ultra-strømlinieformet Vogn med en firecylindret Motor paa 1,5 Liter. Om Vognens Linier er smukke — ja, herom kan man diskutere, men at de er rigtige, er der ingen Tvivl om, og — hvad der er mere bemærkelsesværdigt — er, at denne Vogn med dens specielle Udseende, fabrikkes i Seriefabrikation og ydermere til en saa lav Pris som 3850 Mark. Vognen garanteres at kunne løbe 130 km og er »autobahnfest« paa 115 km. Forbruget ved 115 km Fart er kun 11-12 l pr. 100 km — Strømlinieformen!

Hansa's anden Nyhed er en 2 Liters-

Vogn med sekscylindret Motor. Den har et mere moderat Udseende end »1500« og er en Vogn, der med sine fortræffelige Pladsforhold og fornuftige Motorstyrke vilde egne sig fortrinligt for danske Forhold. Den har en Tophastighed paa 120 km og en »Dauergeschwindigkeit« paa 110 km/Time. Den har en Akselafstand paa 2,87 m og vejer alligevel ikke mere end 1200 kg som 4-Dørs Limousine.

Som tredie Nyhed finder vi paa Hansa's Stand en Vogn, der endog slaar Opel's Sensation »Admiral«. Det er ogsaa en sekscylindret Vogn med en 3,5 Liters Motor, der yder 90 HK. Den giver Vognen en Maksimalhastighed paa 130 km og kan paa Grund af sin robuste Konstruktion taale en konstant Hastighed paa 115 km/Time. Den vejer kun 1500 kg, trods det den maa karakteriseres som en »stor« Vogn, og derfor har den naturligvis en fortræffelig Akceleration. 1500 kg paa 90 HK, giver 16,8 kg pr. HK. — helt amerikanske Tal. Ydermere har den ualmindeligt smukke Linier — rolige og vel afbalancerede — og saa koster den kun 5950 Mark — altsaa 500 Mark mindre end Opel Admiral. Vi vil haabe, vi en Gang senere faar Lejlighed til at vende tilbage til Hansa-Vognene — som en Realitet herhjemme.

Af de tyske Vogne har vi nu ikke ret mange tilbage, idet vi her springer »Udlændingene« som Ford, Renault, Fiat og Austin over. Bagest i Hallen finder vi »Stoewer«, der med et ret lille Salg sikkert frister en kummerlig Tilværelse. Den udstiller som Nyheder to Vogne, hvori det er positivt umuligt at finde noget nyt. Rammen i dem er uden nogen speciel Afstivning, og Motorerne er meget beskedne i deres Ydelse. — Det eneste, man forbaavses over, er Priserne, der er bemærkelsesværdigt høje.

Efter dette lille, triste Mellemspil skal vi slutte Vognbeskrivelserne med et lidt mere opløftende Skue. — Paa Maybachs Stand finder vi en Vogn, der vækker en mere end almindelig Interesse — selv af en Maybach at være. Det er en pragtfuld, mørkeblaa 4-Personers Kabriolet paa et »Zeppelin«-Chassis, og en lille Anelse om Ejeren faar man, da man foran paa Lygstangen finder Emblemerne saavel fra tyske som fra hollandske Aeroklubber. Det er nemlig intet mindre end Dronning Wilhelmines Gave til Prins Bern-

Neidhardts Autolager

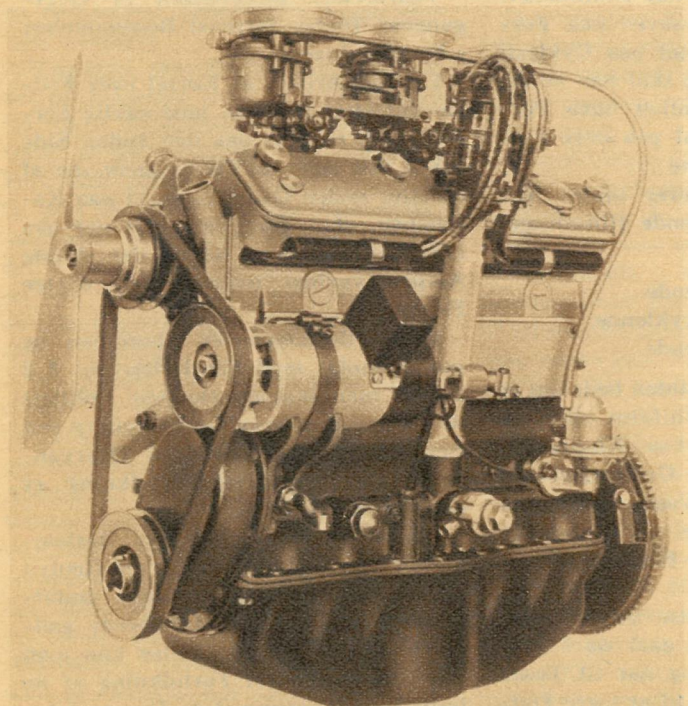
Vester Farimagsgade 2 B, København V., Central 15046

Specialforretning i prima

brugte Automobileer

af nyeste Aargang med fuld Garanti

hard — og i Sandhed en kongelig Gave. Vognen vejer 2300 kg, men har ikke desto mindre en Maksimumshastighed paa 170 km/Time. — Under Motorhjelman skjuler der sig en 12-cylindret Motor med Topventiler. Den er i V-Form og har det beskedne Volumen paa 8 Liter! Omdrejningstallet er meget lavt. Ved 60 km løber Motoren kun 1350 Omdrejninger, og ved 160 km kommer vi op paa 3600 Omdrejninger. Den er selvfølgelig forsynet med automatisk Gear med Forvælger paa Rattet, og Gearet har ikke mindre end 5 (!) Fremadkastigheder. At der ogsaa er tænkt paa Kronprinsessen, viser en pragtfuld Rejsenecessaire, der er »indbygget« i venstre Dør.



Motoren til B. M. W.-Sportsvognen. Den yder 80 HK. Man ser foroven de 3 Karburatorer samt de indkapslede Knastaksler.

Bøderegningen ved Fodgængersømmene

Vi har modtaget:

Hvad mener F. D. M. om dette Spørgsmaal?
Man spørger Mand og Mand imellem, efter hvilken Lovparagraf disse Mennesker dømmes.

Findes der i Færdselsloven noget om Sømmene?

Eller er det maaske i den nye Lov, den med Forkørselsret fra Hovedvejene, den skal jo være vedtaget som Lov — men den skal jo ikke praktiseres — endnu!

Jeg har nemlig heller ikke i »Motor« set noget om Politivedtægt desangaaende.

Lad os faa en Forklaring.

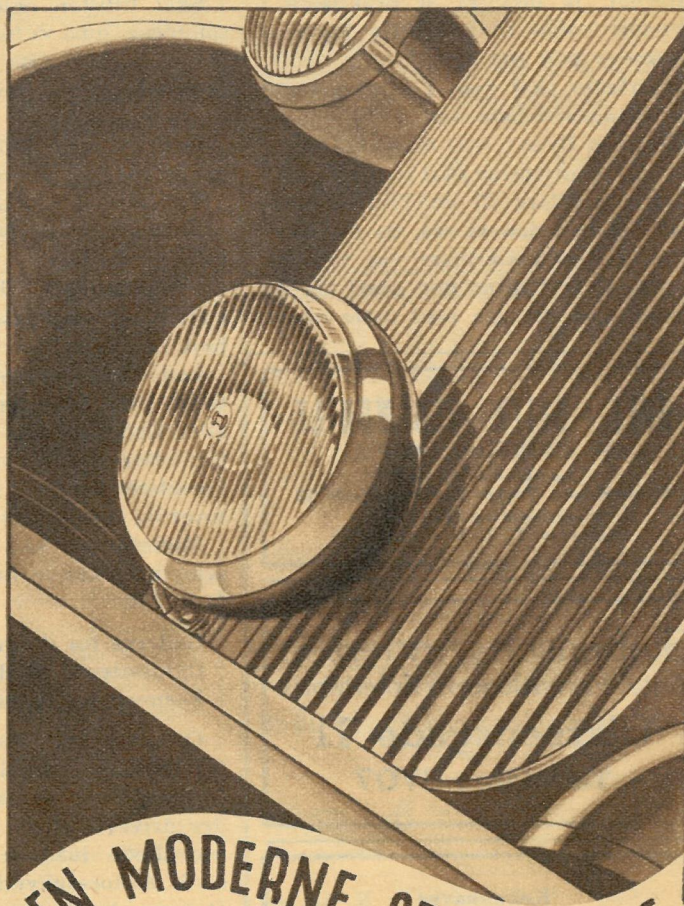
Vi maa have rene Linier ogsaa i dette Spørgsmaal.

Som Sagen ligger nu, kan Fodgængerne efterhaanden tage hele Kørebanen i Besiddelse.

Jeg har set efter i Bladene, men endnu ikke fundet nogen Fodgænger noteret, fordi de ikke benyttede Sømrækkerne — men maaske skal Fodgængerne ikke noteres?

Dette Spørgsmaal var det rart at faa besvaret.

Bilisten har meget at paase, saasom Cykler, med- og mod-gaaende Færdsel, Sporvogne baade for og bag, Afviservinger o. s. v., og nu skal han ogsaa til at kikke efter mulige Søm, der befinder sig under Gadens Snavs eller Sne. — *Dette er*

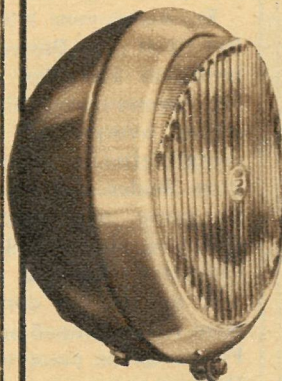


DEN MODERNE SPREDELYGTE

der paa effektiv Maade oplyser
Vejbanen i hele dens Bredde og
giver sikker Kørsel i Kurver.

BOSCH SPREDELYGTE er et
værdifuldt Supplement til Forlyg-
terne og en uundværlig Hjælp i
usigtbart Vejr og Taage.

Bed Deres Forhandler demon-
strere den smukke Projektør for
Dem.



Priser fra 25 Kr.

BOSCH
SPREDELYGTE
en Pryd for Deres Vogn

A/S Magneto, Jagtvej 155,
København N.

Generalrepræsentanter
for Robert Bosch A.-G., Stuttgart

latterligt, ja umuligt at praktisere i Længden, men til at skaffe Penge i Kassen er den god.

Hvorledes skal man f. Eks. komme fra Blaagaardsgade ind i Nørrebro-gade (mod Byen), hvis man skal vente paa, at Fodgængerne skal passere først?

Dette vil føre til en Trafikstandsning lig med den vi saa, da al Overhaling i Trafikskæringer var forbudt, men dette er Politiet dog gaaet fra, og saadan maa det gaa med dette ogsaa.

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/S

Salgskontor: C. 15625

Shell-Huset, Vester Farimagsgade 23

Værksteder og Reservedele

Enghavevej 76. C. 14947. Eva 3346

Steffensen & Andersen
Autoblikkenslageri & Kølerfabrik

Classensgade 11

Telf. Øbro 8707

Københavns

Karosseri Reparation

Axel Hansen, Sdr. Boulevard 35

Telefon Central 14810

Lige ved Kødbyens store

Garage Etablissement, Halmtorvsgade

BRØNNUM

KONDITION OG KAFE

TORDENSKJOLDGADEN 1

Hjørnet af Kongens Nytorv

TELEFON: 365 og 9688



Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. svensk Hofleverandør

C. L. SEIFERT A/S

St. Regnegade 12. København.

Telegram-Adresse: Clseifert. Telefon 297 (5 Ledn.)

Knapper, Armbind og Chaufførkasketter

INDUSTRI-TRYKKERIET

Bernhard Schmidt

Stormgade 12 Kbhvn. K.

Telefon Central 10580

Skal Bilisten noteres i Fodgænger-sømmene, maa vi forlange, at Fodgængerne noteres, naar han ikke benytter Sømmene, men gaar over i Nærheden af disse.

Dernæst maa forlanges at alle Overgange tydeligt mærkes.

Thi vi skal vel ikke til at have en lille Bog over de Overgange, der skal respekteres, og dem, der ikke skal tages saa højtidelige? Vi har jo kun een Bog i Forvejen om Parkeringen, saa der er højt til Loftet, før vi har Biblioteket!

Lad Fodgængerne »sove« paa Fortovet, men gaar han ud paa Cyklesti eller Gade, da maa og skal han se sig for, ellers vil Motorfolket have Forkørselsret, naar vi skal gaa over Fortovet og ind ad Portene ...

Motorfolket, som kører under Ansvar, maa kræve følgende Hovedregel fastholdt:

Gaderne for de kørende.

Cyklestierne for de cyklende.

Fortovet for de gaaende.

Og lad os saa i Fremtiden bede om at faa Ordenspolitiet i Uniform og blive fri for slige, usmagelige Klapjagter, der drives i Hegn og Grøfter, eller i nedrullede lukkede Vogne med den civile Motorsagkyndige ved Rattet, for at ingen skulde snappe Fidusen, før det var for sent.

Man kan ikke standse Udviklingen, siger »Motor«, og den gaar da i Retning af større Fart, og det til Trods for, at vi alle er fødte til at være Fodgængere.

Vi venter ogsaa i dette Spørgsmaal et klart Svar.

Med Højagtelse

E. G. Brasen Drøhse.

Medlem Nr. 14646.

I ovenstaaende stilles en Del Spørgsmaal vedrørende de i Øjeblikket saa aktuelle Fodgængerovergange, som adskillige af vore Medlemmer formentlig kunde ønske besvaret. Vi skal derfor i korte Træk opridse Reglerne for disse Overgange og deres Grundlag.

Færdselslovens § 3 tillægger Politiet Ret til at give Bestemmelser til Regulering af Færdslen paa Steder, hvor det skønnes nødvendigt. Dette er Hjemmelen, hvorpaa der bygges ved Fodgængerfelternes Anlæg, idet man paa visse Steder skønner, at her maa Fodgængerne, paa Grund af deres store Antal og andre særlige Trafikforhold, beskyttes, samtidig med, at man saa vidt muligt ved den særlige Beskyttelse i Overgangen søger at undgaa, at Fodgængerne passerer Gaden uden for Overgangen.

Det kræves, at saadanne Regulerin-

ger skal tilkendegives ved Opslag eller anden synlig Indretning, eventuelt ved posteret Politi, hvilket i dette Tilfælde sker fyldest ved Sømmene og de bekendte blaa Skilte med Paaskrift: »For Gaaende«.

Hele Spørgsmaalet om Indretningen er altsaa ordnet af Politiet i Henhold til Bemyndigelse i Færdselslovens § 3, og der findes derfor ikke direkte Bestemmelser desangaaende i Loven eller Politivedtægterne.

Vedrørende Benyttelsen af Overgangene findes derimod Bestemmelser i Færdselsloven.

§ 9 foreskriver, at Kørsel over Fodgængerfelter skal ske med særlig Forsigtighed, medens paa den anden Side § 5, 2. Stk. siger, at Fodgængere, der af en eller anden Grund skal ud paa Kørebanelen, skal gøre Opholdet der saa kort som muligt og udvise den største Agtpaagivenhed overfor den øvrige Færdsel.

Begge Bestemmelser tilsammen og sammenholdt med Færdselslovens § 2 om, at man skal efterkomme Politiets Anvisninger, danner Retsordningen ved Benyttelsen og Passage af Overgangene. Den nærmere Fortolkning er overladt Domstolene.

Det er saaledes ikke nye Bestemmelser, der i Øjeblikket giver Genlyd i Pressen, men blot en mere omfattende Haandhævelse af allerede gældende Regler. Næppe heller kan man tale om en ændret Fortolkning af de bestaaende Bestemmelser. Den nu fulgte Praksis er den samme, som i flere Aar er anvendt, naar Tilfældene har foreligget for Retten, men Forskellen er den, at man nu fra Politiets Side har særlig Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold, medens det tidligere var sjældent, at der optoges Rapport i disse Tilfælde, med mindre der var sket et Uheld.

Den særlige Opmærksomhed, Politiet viser Fodgængerovergangene og de regulerede Kryds gælder ikke alene kørende, men ogsaa gaaende. Der er i den sidste Tid adskillige Fodgængere, der har maattet vedtage Bøder for ikke at have benyttet Fodgængerovergangene, hvor dette i visse af de store Kryds er paabudt, og for at have passeret regulerede Kryds imod rødt Lys.

Eksemplet fra Blaagaardsgade synes at give sig selv, idet Fodgængerstrømmen i det regulerede Kryds skal standse, naar den gule Lampe tændes, hvorefter de drejende Biler kan køre uhindret. — Derimod er Eksemplet fra Baggesensgade betydeligt værre og synes at stille i Perspektiv en Regulering af alle Kryds med Fodgængerfelter i hvert Fald i de travle Timer.

HVORDAN VÆLGER MAN—?

Det lille Forbehold, som Redaktionen sætter som Indledning til den indsendte Artikel i Nr. 10, maa siges at have været et Ord i rette Tid, for vel er Papiret taalmodigt, og vel er Danskerne godmodige, men mon der dog ikke er trukket lidt for store Veksler paa deres Overbærenhed i den Artikel? Indholdet kan jo meget kort gøres op til: Hvis man køber andet end en mellemstor amerikansk Vogn, maa man beklages.

Man maa give Forfatteren Ret i, at det er lykkedes ham at give Udtryk for faste Grundsystemer, der er saa faste, at de aabenbart har overlevet Verdenskrigen og alt, hvad der senere er sket af Udvikling paa Automobilomraadet og erindrer én saa blidt om det kendte Almuesynspunkt: Ja, men en stor Bil maa da være bedre end en lille (sammenlign: en stor Ko, Hest, Gris, Tegnebog).

Tankegangen er altsaa ikke særlig sublim, og det er lidt for tydeligt, at Forfatterens nedsættende Bemærkninger om smaa Vogne har Adresse til de Afarter af Racen, som er kommet til Verden der, hvor man kun nødtvungent har givet sig til at kopiere den europæiske lille Vogn. Han har tydelig nok ikke mindste Føling med, hvad de første smaa Vogne som f. Eks. »Wanderer«, »Citroën«, »Renault«, »Austin« og »Morris« har været for Mirakler af Paalidelighed og Brugbarhed. Han er heller ikke besværet af Tanken om, at hvis han har Ret i sine Betragtninger, saa er 90 pCt. af alle Automobilister i England, Frankrig og Tyskland modne til Daarekisten, eftersom det ikke falder dem ind at bruge store Vogne, hvad dog, mellem os sagt, ikke er saa underligt, eftersom 20 Aars Erfaring viser, at de kan være tjent med de smaa.

Saadanne Tal, som Artiklen indeholder for Cylinderblokkens Holdbarhed, er ogsaa mere end dristige. Der findes blandt smaa Vogne, som kører 70—80.000 km uden Udboring, og der findes blandt store Vogne nogle, som ikke kører 20.000. Og omvendt. Men det lader sig ikke bortforklare, at Produk-

tionen af Vogne i England, Frankrig, Italien og Tyskland saa aldeles overvejende ligger paa de smaa Størrelser og har gjort det i en halv Snes Aar, og der er næppe Grund til at antage, at Indsenderens nemme Generaliseringer skulde veje tungere end den Viden, som faar disse Millioner af Købere over hele Europa til at foretrække lette, økonomiske Vogne.

Der mangler desuden i Artiklen en lille Oversigt over, hvad der kan spares i Benzinforsbrug med en let Vogn. Sætter man de lette Vognes Gennemsnitsforsbrug til 9 Liter pr. Hundrede km og de stores til 15 Liter pr. Hundrede km, hvilket endda er meget uretfærdigt mod de smaa Vogne, bliver Besparselsen ved en aarlig Kørsel paa 40.000 km $400 \times 6 \times 31 = \text{Kr. } 744,00$, foruden hvad der spares paa Færger, til Olie og til Gummi. Det sidste bliver ikke nogen lille Post. 5 Dæk i Størrelsen 4.75—16 koster Kr. 295,00, men i Størrelsen 6.00—16 Kr. 452,50. Differencen Kr. 157,50. Saa er vi paa Kr. 900,00, hvortil kommer at den lille Vogn er 20—30 pCt. billigere i Indkøb end den store, og endelig er Reparationer begribeligvis billigere paa en lille 4-cylindret Motor end paa en stor 6- eller 8-cylindret.

Den sidste Vranglære, som fremsættes i Artiklen, er, at store Vogne skulde være bekvemmere at køre i end smaa. Overfor dette behøver man kun at fremføre, at paa moderne, jævne Veje spiller Akselafstanden ikke nogen som helst Rolle. Derimod har store Vogne den kedelige Egenskab, at de duver og ruller, hvorfra de kendte Søsyegefenomener stammer. Noget saadant er ukendt i smaa Vogne.

For ikke at gøre Indsenderen alt for ked af det, kan det nu passende indrømmes ham, at store Vogne virkelig har en Fordel frem for de smaa: de er mere rummelige. Men da hans Indlæg hovedsagelig drejer sig om Vogne til Forretningskørsel, hvor der næsten altid kun er een Mand i Vognen, saa kan han vel desværre ikke have megen Fornøjelse af at faa dette Argument forærende. Til Familier med 4—5 Børn

Indreg.



**ZEBERG's
Maatter
luner**

KOKOS 2 $\frac{1}{2}$ cm - MANILA 1 cm tyk
»BIL-MAATTER«
v. Aage Zeberg
Grundl. 1923 C. Plougsvej 6
København V. (nær Forum)
Telefon Eva 722
LAGERBESØG ANBEFALES

Varemærke
Alle Modeller
Forl. Prisliste

Solskinstag

»Det forskydelige Tag« kan paa-monteres enhver lukket Vogn, ogsaa paa Vogne med Staaltag.

Eneste Specialfabrik

Holbæk Limousettefabrik
Finsensvej 37 Godthaab 6688
København F.

Skindfarveriet

Farver alt
Tasker, Handsker,
Sko, Pjækkerter, Frak-
ker og Læderbetræk
Ruskind renses



AKI VESTERBROGADE 137
TELEF. EVA 2772



Køler-Fabriken „Danmark“
SIGURD ANDERSEN

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

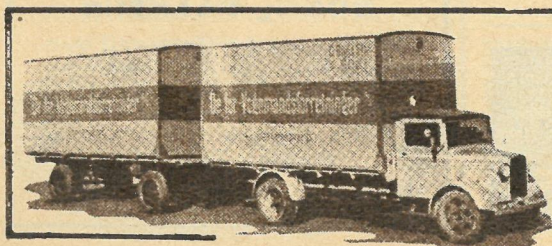
Eneste Spec. i
Fremstilling af Kolere samt Repr.
Provinsordrer omgaende

Hillerød Auto-Elektro
Lys - Start - Tændings-Service
Slangerupgade 16 Tlf. Hillerød 891

MOTOREN - GAAR - BEDRE - MED



SPINTOS TÆNDRØR
DANSK ARBEJDE - „NORDEN“ PORCELÆN



„DAN“ PAAHÆNGSVOGNE
til ethvert Formaal!

SPECIALFABRIKEN **AUTO** KBHVN.—VALBY

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Fra 5. Okt. 1936

Afgang fra Faaborg:

10⁰⁵ 13³⁵ 18⁵⁰ 030^{*} 100^{**})

Afg. fra Mommark:

8³⁰ 11⁴⁵ 15¹⁵ 20³⁵

*) Kun Hverd. **) Kun Son- og Helligd.

Plads til 25 Automobiler. Overfart: 1 Time 20 Min. med dobbeltskruet Dieselmotorfærge »Mommark«.

A S Mommark Færge

Telefon-Fondslet 7821. Telefon Faaborg 11
Telegram-Adresse: »Fyensfærge«.
Hovedkontor: Mommark.

Storstromsoverfarten

Automobilfærgerne

»Masnedssund« og »Gaabense«

Okth., Noob., Decb., Jan., Febr., Marts, April

Afgang fra Gaabense:

6⁰⁰* 7⁰⁰ 8⁰⁰ 9⁰⁰ 10⁰⁰ 11⁰⁰ 12⁰⁰
13⁰⁰ 14⁰⁰ 15⁰⁰ 16⁰⁰ 17⁰⁰ 18⁰⁰ 19⁰⁰
20⁰⁰ 21⁰⁰ 22⁰⁰*

Afgang fra Masnedssund:

7⁰⁰* 8⁰⁰ 9⁰⁰ 10⁰⁰ 11⁰⁰ 12⁰⁰ 13⁰⁰
14⁰⁰ 15⁰⁰ 16⁰⁰ 17⁰⁰ 18⁰⁰ 19⁰⁰ 20⁰⁰
21⁰⁰ 22⁰⁰ 23⁰⁰*

* Kun Marts, April-Oktober

Selskabet forbeholder sig Ret til Forandringer i Fartplanen og paalægger sig intet Ansvar for Forstyrrelser i Driften. Restauration ombord.

Telefon Vordingborg 239 - Ørehoved 7. Kontor: Kbhvn. Havnegade 43.
Telefon 556 - 570

Husteded—Rorvig

Automobilfærgerne »Korsbage«

FARTPLAN

11. Marts 1937 — 21. Maj 1937

Hverdage (Særlig Plan for Paaskeonsdag og Pinselørdag se nedenfor)

Fra Husteded: 6⁵⁰ 8⁴⁵ 10⁵⁰ 12⁵⁰ 14⁵⁵ 17⁵⁵

Fra Rorvig: 8¹⁵ 9²⁵ 11²⁰ 13²⁰ 17⁰⁵ 20²⁰

Son- og Helligdage (Særlig Plan for Paa-
ske- og Pinselørdagene se nedenfor)

Fra Husteded: 7⁴⁰ 8⁵⁵ 10⁵⁰ 12⁵⁵ 14⁵⁰
16⁰⁰ 18⁵⁵

Fra Rorvig: 8¹⁵ 10¹⁵ 11²⁰ 14¹⁵ 15²⁰
18¹⁰ 20¹⁰

a. 1 Oktober og fra 15. 10. kun Lørdage. Fra 17. alle Hverdage. b. Kun fra 18. 1.

Særlig Plan for Paa-
ske- og Pinselørdagene

Paa-
skeonsdag og Pinselørdag

Fra Husteded: 6⁵⁰ 8⁴⁵ 10⁵⁰ 12⁵⁰ 14⁵⁵
16⁰⁵ 17¹⁰ 18⁴⁵ 20²⁵ 21⁵⁵

Fra Rorvig: 8¹⁵ 9²⁵ 11²⁰ 13²⁰ 15³⁰ 16³⁵
18⁰⁵ 19⁴⁰ 21¹⁰ 22³⁰

Skaerlørdag, Langfredag, 1. og 2. Paa-
skedag, 1. og 2. Pinsedag

Fra Husteded: 7⁴⁰ 8⁵⁵ 10⁰⁵ 11¹⁰ 12¹⁵
13¹⁵ 14⁵⁰ 16⁰⁰ 17¹⁰ 18¹⁵ 19²⁰ 20⁴⁵

Fra Rorvig: 8¹⁵ 9²⁵ 10³⁵ 11⁴⁰ 12⁴⁵ 14¹⁵
15²⁰ 16⁴⁰ 17⁴⁵ 18⁵⁰ 20⁰⁰ 21²⁵

Overfartstid 25 Min. Restauration om Bord. (Tlf. Husteded 12 og 156). Ra-
batkort m. 10 Kuponer for Pers. og Motorv. Sæsonkort 150 Kr. Førene af Motorvogne og Motorcykler befordres frit. Forudbest. af Plads til Biler Tlf. Husteded 150 og 23 (Husteded-Exp.) og Isøre 33 (Rorvig-Exp.)

kan man forstaaeligt nok ikke anbefale en lille Vogn. Problemet har dog sjældent praktisk Betydning, for har man en stor Børneflokk, har man som oftest ikke Raad til at køre i Bil.

Men Spøg til Side. Uden at vide det, giver Indsenderen Udtryk for en tidligere i Danmark meget udbredt Karakteregenskab: Skrækken for at være mere beskeden end sin Nabo. Denne Skræk er Grunden til, at de smaa Vogne har vundet langsommere Terræn her hjemme end i Udlandet, hvor Distancerne er 10 Gange saa lange som i Danmark, og hvor en Vogn aarlig kører 2—3 Gange saa meget som vore. Men den er saa nær ved at være overvundet, at det øjensynlig er nødvendigt at kamouflere den med en hel lang Artikel fuld af Argumenter fra 20 Aar tilbage. Ak ja, Fremskridtets Vej er lang og trang.

Medlem.

Motoren i den næste Krig.

Fortsat fra Side 199

Kanoner. F. Eks. har man oprettet et Traktor-Artilleri, bestaaende af Kanoner, trukket af Traktorer. Paa Grund af Kanonerne Tyngde har man ikke kunnet lade dem beholde de gamle Hjul; de forsynes nu med Gummihjul, en Forandring, som synes let og ligetil, men dog har krævet mange Aars teknisk Arbejde.

En anden Løsning er ogsaa forsøgt — nemlig Lastbiltransporten. Kanonerne konstrueres, saa de, delt i to eller tre Dele, kan læsses paa Lastbiler. Inden for det lettere Artilleri har man forsøgt at løse Problemet ved Hjælp af »Bærevogne«; her hejses hele Kanonen op paa en let Vogn, som trækkes af en Traktor.

Automobiltransporten af Tropper og Materiel kræver omhyggelig Planlægning paa Forhaand, saa Præcision kan opnaas og de forhaandenværende Veje udnyttes bedst muligt. Tyskerne viste i 1932, hvor glimrende den Slags Problemer kan løses, da de i Løbet af 17 Timer koncentrerede 215,000 Mand paa Tempelhofer Flyvepladsen ved Berlin. Dette Kunststykke udførtes udelukkende ved Automobiler.

FOGA
Auto Polish
JOHANNES FOG & CO.
København K.

Rudkøbing-Svendborg

Fartplan

Gyldig fra 4. Oktober 1936

Fra Rudkøbing: †6⁰⁵ 7¹⁰ *9⁰⁵ 10¹⁰
*12⁴⁵ *15¹⁵ 17³⁰ *18⁵⁰ 20¹⁰ **21⁴⁵ †22⁵⁵

Svendborg-Rudkøbing

Gyldig fra 4. Oktober 1936

Fra Vemmenæs: †6⁵⁵ 8¹⁵ *9⁴⁰ 10⁵⁵
*13³⁵ *15⁵⁰ 18¹⁵ *19²⁵ 21¹⁰ **22²⁰ †23³⁰

† Kun fra 1. Maj 1937.

* Rutebil til Svendborg Jernbanestation.

** Sejler kun Son- og Helligdage og alle Dage i Oktober og Maj

†† Rutebil til Svendborg Jernbanestation — Sejler kun Son- og Helligdage.

NAKSKOV — SVENDBORG

ELLER OMVENDT VIA
LANGELAND

Fra Nakskov: 7¹⁵ 13²⁰ †19¹⁰ *19¹⁰
i Svendborg: 10³⁰ 16²⁸ †22¹⁸ *22³³

Fra Svendborg: 8⁰⁰ 14⁰⁵ †19⁴⁰ *20⁰⁰
i Nakskov: 11¹⁰ 17¹⁵ †22⁵⁵ *23¹⁰

† Hverdage fra 23. 3.—30. 3 og 14. 5.—21. 5 1937

* Son- og Helligdage fra 23. 3.—30. 3 og 14. 5.—21. 5 1937

Hurtigt og billigt!

KALVEHAVE—KØSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ufsund).

FARTPLAN Fra 5. Okt. 1936.

Afgang fra Kalvehave:

6⁰⁰ 6³⁰ 7⁰⁰ 7³⁰ 8⁰⁰ 8³⁰ 9⁰⁰ 9³⁰ 10⁰⁰
10³⁰ 11⁰⁰ 11³⁰ 12⁰⁰ 12³⁰ 13⁰⁰ 13³⁰
14⁰⁰ 14³⁰ 15⁰⁰ 15¹⁵ 16⁰⁰ 16³⁰ 17⁰⁰
17³⁰ 18⁰⁰ 18³⁰**18⁴⁵ 19¹⁵ 20⁰⁰ 20³⁰
21⁰⁰ 22⁰⁰ 22⁴⁵ 23³⁰ 24⁰⁰ 03⁰⁰* 20⁰⁰*

* Sejler kun Natten efter Son- og Helligd. Alle Ture fra Kalvehave og straks tilbage fra Køster. Ekstratur om Natten skal bestilles inden Kl. 23⁰⁰.

** Kun Son- og Helligdage

Bemærk: Paa Færgen skal Automobiler være bremsede. — Alle Ture udføres med Færge, der tager 10—11 Automobiler pr. Tur. Plads kan ikke forudbestilles.

Haarbølle-Færgerne

er bedste Overfart imellem
MØN og FALSTER

Motorvogne uden Hensyn til Størrelse 4 Kr. — Tur og Retur 6 Kr. Kan medtage de største Rutebiler. Ingen extra Betaling for Færgerne udenfor de faste Ture. Natture maa forudbestilles.

F. D. M.s Medlemmer 10 %.

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Sjælland

Haslev

N. Johannesen. Telf. Haslev 24-324.

Autoriseret Forhandler
Autoriseret Reparatør



Holbæk
Telefon 33

Snertinge
Telefon 5-135

Carl Weinreich

Buick Chevrolet G. M. C.

Næstved

Standard Service Station
EINAR G. CHRISTIANSEN
Farinagsvej 3 Telf. 1466
Sydsjællands mest moderne Service Station
Er åben Dag og Nat

Præsto

Carl Andersen, Adelsgade 20. Tlf. 280
Autoriseret Chevrolet Forhandler. 1. Kl. stort
Reparationsværksted. Lager af Chevrolet og
Ford Reservedele. Opladning. Elektrisk Luft
pumpe. Åben Dag og Nat.

Ringsted

Ringsted Motor Co. A/S
Autoriseret Forhandler og Reparatør.
Cognavgt, ogsaa Søn- og Helligdage
Byens forende Værksted
Telefon 8. - 588

Slagelse

Slagelse Motor Compagni A/S
Telefon 132-1099
Autoriseret Forhandling



Fyn

Assens

Assens Automobilhandel
v. Henrik Petersen, Telf. 450 - 475
General Motors Forhandler. Stort Lager af
orig. Ford og Chevrolet Reservedele.

Odense

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

Svendborg Tlf. 786 - 808

HOLGER DAU

Specialværksted
for alle General Motors Vogne

Lolland-Falster

Saxkjobing

M. Skotte
Autoriseret General Motors Forhandler
1ste Klases Værksted
Stort Lager af originale Reservedele
Telf. 4285

At ogsaa private Automobile og Lastvogne vil blive taget i Brug i en fremtidig Krig, har de fleste vist allerede en Anelse om. Det er f. Eks. en Kendsgerning, at de franske Militærmyndigheder med visse Mellemrum foretager Optælling og Inspektion af Biler, som man vil kunne »indkalde« i Tilfælde af Krig.

I Tyskland har man Motorkorps, bestaaende af private, som med ganske kort Varsel kan kaldes »under Fanerne«. Organisationen N. S. K. K. (Nationalsozialistisches Kraftwagen-Korps) tæller mindst 300.000 Medlemmer, og Halvdelen af disse er Bilejere.

Vejene forbedres med Krig for Øje.

Det er en Selvfølgelighed, at den stærkt motoriserede Hær vil kunne bevæge sig sikrere og lettere, naar gode Veje er for Haanden, og i mange Lande er dette den Spore, som gør, at man stadig forbedrer Vejnettet.

Paa dette Punkt gaar Tyskerne som bekendt i Øjeblikket i Spidsen, ikke alene ved Anlæggelsen af Autostradaer, men ved andre Vejarbejder i strategisk vigtige Distrikter. Det har saaledes vakt megen Bekymring i Frankrig, at Tyskerne paa Steder i Rhinlandet har anlagt indtil fire parallelle, moderne Landeveje tæt ved hinanden.

Længden af de tyske Autostradaer

Jylland

Aalborg

MIKKEL ANDERSEN
Autoriseret G.M. Forhandler
Vesterbro 40-44 - Telefoner: 1314-1334-3635
Opel - Chevrolet - Oldsmobile - Buick
1ste Kl. Reparationsværksted

Aalborg

Elitz W. Kruse, Aut. Fordforhandler
Salgsafdeling: Boulevarden 28 - Servicest.:
Frederikskildevej 6 - Plads til ca. 100 Vogne
Tlf. 600 - 6601 - 02 - 03

Aarhus

A. S. F. Bülow & Co.

Trojborgvej 8. Telefon 6565
Autoriseret G. M. Forhandler

Aarhus

KAROSSERIFABRIK
V. Frandsens Eff.
HANSEN & PEDERSEN
Tlf. 1096 - Nørrebrogade 2 - Tlf. 6820

Esbjerg Tlf. 2401-2402

N. Chr. Frikke
Jerbanegade 50
Buick, Pontiac, Opel, Vauxhall, Bedford, Blitz.
1. Kl. Værksted for alle Vognmærker.
Stort Lager af Reservedele.

Horsens

Garagekompagniet
Levysgade 8
1ste Kl. Automobilværksted
Tlf. 1563 - Svarer Dag og Nat - Tlf. 1563

Silkeborg Tlf. 1190 - 3 Lin.

A/S Silkeborg Motor Co.
Chevrolet - Opel - Blitz - Vauxhall - Bedford
Byens ældste og største Reparationsværksted
Autohjælp Dag og Nat
Stort Lager af originale Reservedele

Vejle Tlf. 559-560

Martin Kjer
Aut. Forhandler af:
Chevrolet - Bedford - Vauxhall
Byens største og mest moderne Værksted
Ducolakering - Stort Lager af orig. Reservedele

Vejle Telefon 34

MALTE VESTERGAARD & CO. A/S
OPEL - PONTIAC - BUICK - BLITZ
Originale Reservedele
Tilbehør - Gummi - Benzin - Olie
1. Kl. Reparationsværksted
Moderne Service Station

ligger i Øjeblikket mellem 5 og 600 km. og i Italien har Mussolini bygget tilsvarende Bilveje, der ialt maaler 438 km.

Automobile og Larvefødderne paa Verdenskrigens Slagmarker varslede om en Revolution, hvis Omfang ingen dengang drømte om. Og man tør endda hævde, at det selv nu er vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at gøre sig nogen klar Forestilling om Udviklingen i de kommende Aar.





*Shell's gode Renommé er
skabt af Shell's gode Produkter.*

Shell Motor Oil

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS Co.