



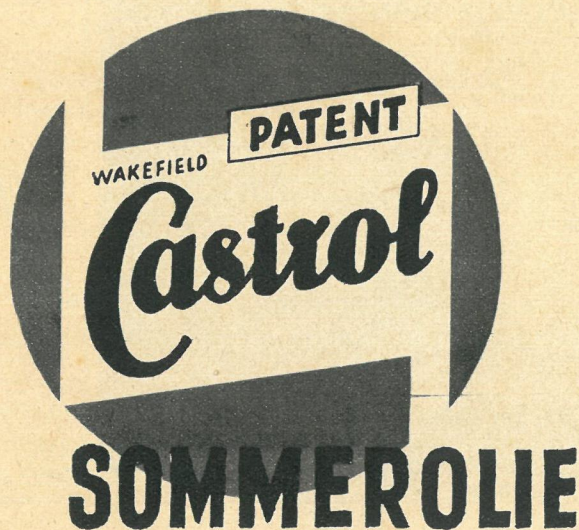
Deres Vogn fortjener den *bedste* Olie

Det har saa uendelig meget at sige for Vognens Ydeevne og Levetid, at Olien smører til Fuldkommenhed.

Det er derfor, PATENT CASTROL, Englands mest solgte Olie, er saa populær — og det er derfor, Automobilfabrikkerne anbefaler den.

Og desuden har PATENT CASTROL saa lige siden 1935 ved patenteret Fremstillingsmaade haft det ekstra, at den

formindsker Cylinderslid



Pris pr. Liter Kr. 1.50
(XL Kr. 1.60)

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

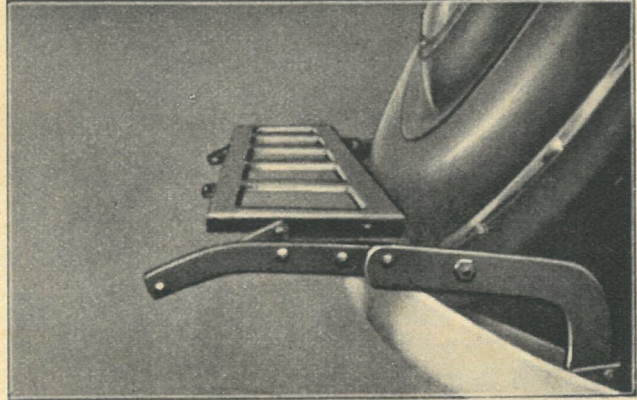
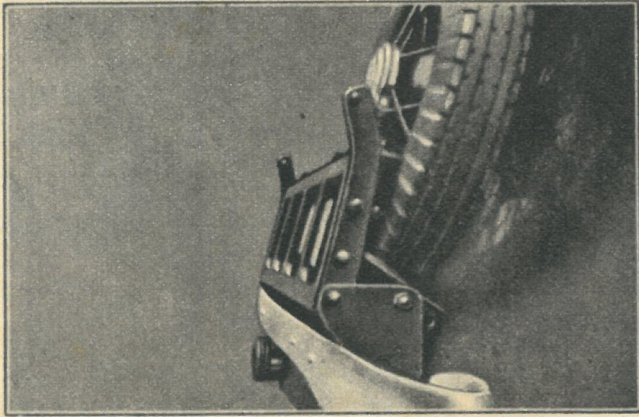


**M
O
T
O
R**

MOTOR

Nr. 22. 28. Maj
1938. 33. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
28.300 Eksp.



BOI-WO

Bagagebærer

Montage Afd.: Worsaaesvej 9 - København
Nora 6318

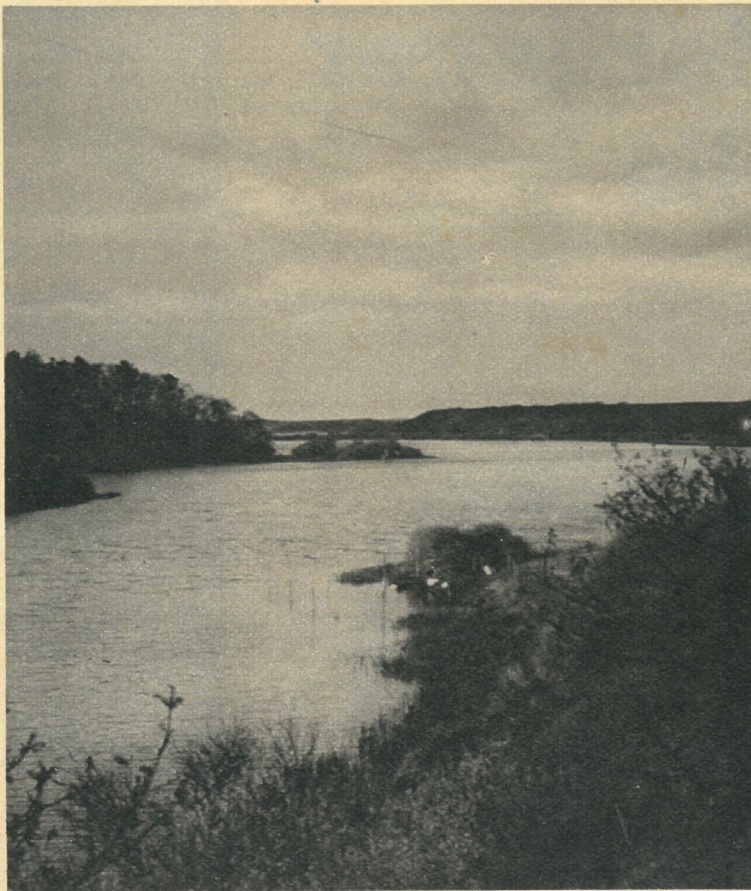
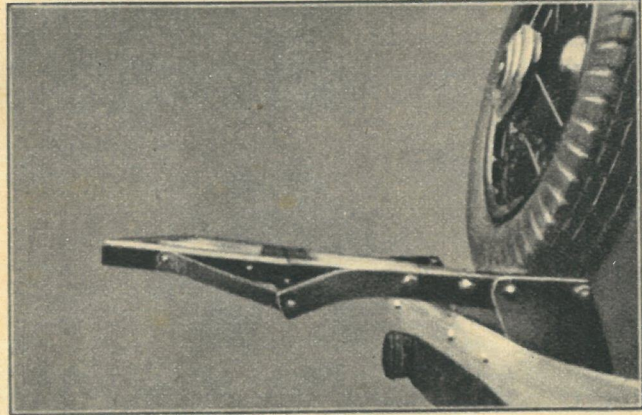


Foto: Friis, Skive

erlíngr

Med



BENZIN

gennem Landet

til

Flyndersø ved Skive
(Snævríngen)

Kør ad Vejen fra Skive til Estvad og videre
ad Vejen mod Sevel og bøj af mod Vest
ved Plantørbolígen ad Vejen til Mørkesø.

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

Landbrugsudstillingen paa Bellahøj - - -

Landbrugsudstillingen paa »Bellahøj« ved København giver et rigt og storslaaet Billede af det arbejdende danske Land, saadan som det saa ud for 150 Aar siden, og saadan som det ser ud i Dag.

— Paa selve 150 Aars Dagen for Stavnsbaandets Løsning den 20. Juni bliver Frihedsstøtten paa Vesterbro Midtpunktet i et storslaaet Folkelivs-billede, hvori Udsendinge fra hele Landet deltager. St. Hans Aften bliver der, som overalt i Danmark, Midsommerfest. Københavns Journalistforbund og Københavns Kommune er med i Arrangementet. Stafethold fra Idrætsforeningerne bærer brændende Fakler fra Raadhuspladsen til Bellahøj, hvor de antænder det store Baal. Der bliver Baaltaler, Okser bliver stegt paa Spid, og til Slut bliver der danset paa de grønne Plæner.

I et Samspil mellem Tekst, Tegninger, Billeder og Opstillinger vil Historikere og Kunstnere i Udstillingens historiske Afdeling vise Bondens kulturelle Udvikling, den, der danner Grundlaget for de økonomiske og tekniske Fremskridt, som har gjort den danske Bondestands Arbejdsresultater kendt over hele Verden.

Det landsomfattende Elitedyrskue, hvortil Dyrene er udtaget af sagkyndige Udvalg, omfatter 700 Stkr. Kvæg, 220 Heste, 700 Svin, 100 Faar og 25 Geder.

Dyrene er anbragt i 30 enkeltrækkede Stalde, hver paa 75 m. 900 unge Landmænd plejer og fodrer dem i de 10 Udstillingsdage.

I Tilknytning til Dyrskuet arrangeres i Samarbejde med Statens Fjerkræudvalg og Danmarks Fjerkræavlerforening en Fjerkræudstilling.

Udstillingen af Maskiner og Redskaber er den største, der hidtil har været i Danmark.

Mejeriernes Deltagelse i Landbrugsudstillingen falder paa to Omraader. I Forum bliver der en Landsmejeriudstilling, hvortil hvert eneste Mejeri i Landet sender en Drittel Smør, og hvor den Industri, som har Tilknytning til Mejeribrugget, udstiller Maskiner og Redskaber.

Statens Forsøgslaboratorium, Landbohøjskole's Professorer og videnskabelige Ekspertter giver paa Husdyr-

brugsudstillingen et lille Indblik i deres Arbejdsmetoder og fortæller om deres Resultater og den intime For-

Fortsættes Side 378



Op over Veje og Vaner -

Bliv ikke Slave af Deres Vogn, prøv ind imellem ogsaa et andet Befordringsmiddel - flyv!

Det er hurtigt, komfortabelt og en sand Rekreation for Nerver og Humør.

Med Flyvemaskine naar De Europas største Byer paa een Dag.



DDL

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

Den nordlesvigske Folkebank

Aktieselskab

Aabenraa - Telefon Nr. 6-7 og 53

og dens Kontorer ved Grænsen

i Krusaa: ved Speditør Peter Hansen, Tlf. Padborg Nr. 516

i Padborg: i Købmand Th. Hansens Ejendom Telefon Nr. 333

udsteder

Turistmark — Checks

køber og sælger

fremmed Valuta

udfører

alle Bankforretninger

paa kulanteste Vilkaar

FRASCATI Paris paa Raadhuspladsen
— Stedet, hvor man spiser
GRILL — ROTISERIE — CAFÉ

BRØNNUM

KONDITORI OG KAFE

TORDENSKJOLDSGADE 1

Hjørnet af Kongens Nytorv

TELEFON: 365 og 9688

hoteller og restauranter



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

AABENRAA

Hotel »Danmark«

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

AARHUS



Hotel Royal

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

KALUNDBORG



Hotel Postgaarden

Telefon 2 - 87

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

ODENSE



Grand Hotel

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

DEN POPULÆRE

BLACK & WHITE

WHISKY

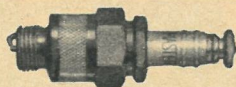


Restauranterne
WIVEX og NIMB
KØBENHAVN
Gratis Parkering



MASTER-SPINTOS

De Forenede Tændrørsfabriker A/S
København K. · Holbergsgade 20¹ · Telefon 7901



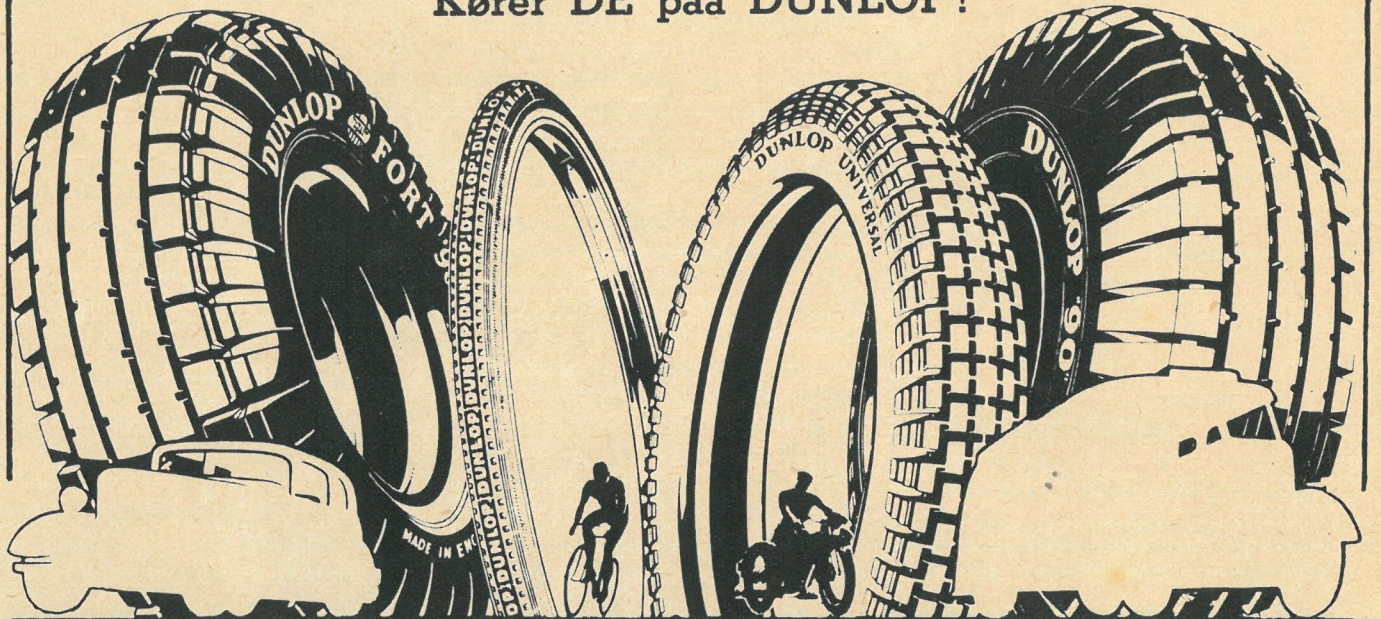
JUBILÆUM



FØRST 1888-1938 FORREST

med I. B. DUNLOP's Opfindelse af Luftringen indledtes i 1888 den Epoke, der kendetegnes af Cycler, Automobiler og Flyvemaskiner. Gennem de forløbne 50 Aar har Dunlop stadig været paa Førerpladsen

Kører DE paa DUNLOP?

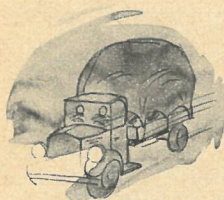


DUNLOP



Wejen er spærret! Heden brænder! En typisk Situation i den tørre Forsommer 1938.

UGENS EMNER:



I og for sig er det næppe nogen daarlig Regel at lade en Sag blive oplyst, før man kommenterer den — hvad man unægtelig maa sande, naar man ser, hvordan det gik med Sagen

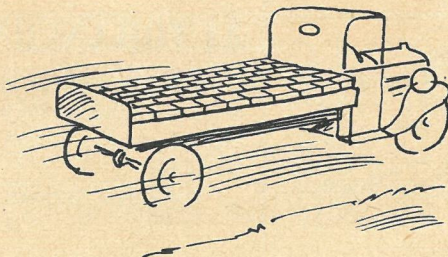
fra Køge, hvor en svensk Automobilist havde Sammenstød med en Lastbil.

Først gav Sagen Anledning til, at man bebrejdede den svenske Bilist, at han ikke havde kendt de danske Kørselsregler, dernæst vendtes Vreden mod Lastbilchaufføren, og saa fulgte der en Række meget voldsomme Angreb paa Lastbilernes Færden i Almindelighed, og disse Angreb fandt Tilslutning baa- de fra Politiet og Privatfolk, saaledes at der i Øjeblikket gaar nærmest et Raseri over Landet over Lastbilernes Kørsel.

Der er nu al mulig Grud til at slaas koldt Vand i Blodet, og der er al mulig Grund til at advare mod denne Hetz over for Lastautomobilerne. Det er ikke første Gang, man forsøger at gøre Lastbilerne til Syndebuk for de usikre Forhold i Trafikken, og det er heller ikke urigtigt, at der findes adskillige Lastbilførere, som ikke har forstaaet, hvilket Ansvar der paahviler Føreren af et Motorkøretøj. Men ganske det samme kan unægtelig siges om adskillige Motorførere inden for andre

Kategorier, ikke mindst mellem Privatautomobilister.

Jeg véd, at der er adskillige Automobilister, som lever i en kronisk Fornærmethed over for Erhvervskørende, men det er baade urimeligt og uretfærdigt, og jeg vil gerne have Lov til at lægge et Ord ind for netop de Erhvervskørende, for Mændene ved Rattet paa Lastbilerne og Fragtbilerne, og jeg føler mig aldeles overbevist om, at et overvældende Flertal af disse Mennesker kender deres Ansvar, ligesaa vel som vi andre gør det. Deres hele Arbejde ligger paa Landevejen, og deres Arbejdsdag gaar fortrinsvis ved Rattet. Om de allerfleste af dem kan det sikkert siges, at de hører til de gode Chauffører, hvilket i Almindelighed vil sige dem, der har Rutine nok til at føre et Automobil paa en saadan Maade, at Færdselssikkerheden er i gode Hænder. Der foreligger da heller ikke noget som helst om, at Statistiken skulde vise en særlig daar-



lig Placering for Lastbilførernes Vedkommende, og vi, der tror paa Motorsagen og mener, at dens Udvikling er et Samfundsproblem af Rang, bør ikke være med til at skabe uretfærdig Mistillid til en hel Kategori af de Kørende som Lastbilchaufførerne. Der er ingen Tvivl om, at hele Motorsagen i allerhøjeste Grad er interesseret i, at Anvendelsen af Motorkøretøjet til ren Nyttækørsel faar et saa stort Omfang som muligt, og der er heller ingen Tvivl om, at vi allesammen er interesseret i, at saa stor en Del af Landets Godstrafik, som naturligt hører hjemme dér, flyttes ud paa Landevejen.

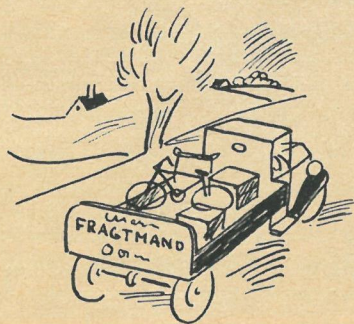
Jo flere motorkørende vi bliver, des bredere Basis er der for at faa gennemført de Krav, som man før eller senere maa bekvemme sig til at gennemføre, nemlig Anlæggelse af virkelige Motorveje, hvor Trafikken er størst og Udbygning af Vejnettet i langt større Format end det, vi hidtil har set. — Jeg er fuldstændig klar over, at et Personautomobil i mange Tilfælde i ligesaa høj Grad er et Nyttækøretøj, som et Lastautomobil er det, men i Offentlighedens Bevidsthed er det nu alligevel en Lastbil, man



forbinder med Begrebet Nyttetørsel. Og tænk paa, hvad det er for Nytte, disse Lastbiler udfører. Ja, det er ikke for meget sagt, at de fuldstændig har omformet Tilværelsen for en stor Del af Befolkningen, ikke mindst for Landbruget. Men hvorledes skulde f. Eks. *Industrien* kunne undvære Lastautomobilet i Dag? Hvilke Følger vilde det ikke have for *Handelen*, om Danmarks Lastbiler blev stillet paa Stald?



Vi har sikkert allesammen oplevet uforsvarlig Kørsel fra Lastautomobilernes Side, men mon det ikke ligesaa ofte sker for Privatbilernes Vedkommende. Og naar man f. Eks. tænker paa, hvordan der køres af en Del Mennesker paa de store Udflugtssøndage, maa man nok spørge, om ikke denne Kørsel i sig selv er farligere end en Lastbil, hvis Speedometer-Viser er vandret lidt over den tilladte for en stor Del af Lastautomobilerne urimeligt lave Maksimalhastighed.

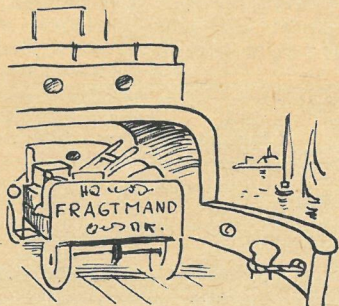


Vi motorkørende bør være de sidste til at skabe Mistillid til nogen Kategori af Motorfolk, og jeg kan ikke se, at der foreligger noget som helst rimeligt Grundlag for at paastaa, at Lastautomobilerne udgør en særlig farlig Del af Motorvognsparken.

Det er ogsaa blevet sagt, at mange af Lastautomobilerne er i meget daarlig Forfatning, f. Eks. med Hensyn til Bremse- og Styretøj, men det kan vistnok siges med ligesaa stor Ret om adskillige Privatautomobiler, ikke mindst af de ældste Aargange, og jeg synes ogsaa, at man skal henlede Opmærksomheden paa, at vi skal være paa Vagt over for den Agitation, som taler i Færdselsikkerhedens Navn, men som i Virkeligheden har helt andre Motiver, nemlig at modvirke den Flytning af Transporterne, som finder Sted fra Bane til Vej. Disse to Spørgsmaal maa holdes adskilte, og der er ingen Grund for de Motorkørende til at medvirke til, at der skabes Mistillid overfor Landevejstransporterne, hvis en stor Del af Kampagnen mod Lastautomobilerne virkelig har det Maal at beskytte Jernbaneinteresser.

Vi har inden for *Forenede Danske Motorejere*, som Læserne ved, altid haft det Standpunkt, at Fordelingen mellem Jernbane- og Landevejstransporterne skulde ske efter den Skillelinie, at Transporterne skulde udføres af det Transportmiddel, som var mest hensigtsmæssigt for Forbrugerne og for Samfundet som Helhed. Vi er heller ikke blinde for, at Konkurrencen i visse Tilfælde er usund, og at vanskelige økonomiske Forhold til Tider skaber Muligheder for Misbrug — saaledes at der baade skal køres for længe og for hurtigt, for at en Lastbilvognmand skal kunne tjene Føden. Dette er naturligvis Forhold, som maa reguleres, og som vil blive reguleret, og da man nu Landet over taler om Lastbilernes vilde Kørsel, bør man betænke sig to Gange, førend man blindt slutter sig til disse Røster. Der er hensynfulde og hensynsløse Bilister inden for alle Kategorier, men en Mistænkeliggørelse af hele Lastbilhvervet er hverken rimelig eller retfærdig.

Eric Boesgaard.



Læserne skriver:

„FORKØRSELSRET“

Vi har modtaget:

Da vi jo nu i disse Dage faar Trolleyvogne helt ind i Københavns Gader, vil jeg bede »Motor« snarest faa oplyst, om disse Køretøjer har *Forkørselsret*, eller som de almindelige »Busser« skal følge Kørselsreglerne. Hvis det fastslaas, at det er en Sporvogn med Sporene i Luften, saa maa den respekteres som saadan, men en klar Besked fra rette Vedkommende kan maaske forskaane os for en Del Ulykker og skabe Sikkerhed i Trafiken. Paa Lyngbyvej ved Vangedevej, hvor det ser ud til, at nogle af Vognene skal vende, vil de komme til at krydse Hovedvej Nr. 3, og var det ikke tildels paa Grund af N. E. S. A.s Trolleyvogne, at Rundkørslerne paa denne Vej fik almindelig Vigepligt.

Med Højagtelse

Medlem Nr. 6641, Edvard Gad.

Til det første Spørgsmaal kan vi svare, at Trolleyvogne ikke har nogen særlig Forkørselsret som Sporvognene har det. De har samme Pligter og Rettigheder som andre Motorkøretøjer.

Hvad det andet Spørgsmaal angaar, kan vi meddele, at det vistnok væsentligst var Forholdene ved Krydset Lyngbyvej—Tuborgvej, der gjorde, at man indførte almindelig Vigepligt i Rundkørsler.

Red.

„ET LILLE TRUT - ENDNU EN GANG“

Vi har modtaget:

Medlem Nr. 21295 har i »Motor« Nr. 20 for 14. Maj faaet optaget en Artikel, der

drejer sig om min ringe Person. Redaktøren har vist sig saa overbærende, at han ikke har knyttet nogen Kommentar til denne Artikel, som er saa haarrejsende, at den ikke kan staa uimodsaet.

Naar jeg griber Pennen, er det ikke alene fordi Indholdet drejer sig om mig, men nok saa meget, fordi jeg tror, jeg gør mig til Talsmand for Flertallet af Bilister her i Landet ved at nedlægge den skarpeste Protest mod Slutningen af den omtalte Artikel.

Man maa uaegtelig gribe sig til Hovedet, naar Indsenderen paastaar, at man bør modtage enhver Irettesættelse fra Politiet uden den svageste Protest, *selvom en saadan Tilrettevisning er uretfærdig og ulovlig*. Hvis Indsenderen havde læst den første redaktionelle Artikel om Sagen med blot den mindste Smule Omtanke, vilde han have set, at jeg har faaet Dom for, at jeg ikke har gjort mig skyldig i nogen Overtrædelse af Færdselsloven. Naar man ikke har overtraadt Loven, hvorfor i al Verden skulde man saa finde sig i at modtage en Advarsel fra Politiets Side. Hvis man altid gjorde det, vilde Forholdene her i Landet til sidst blive utaalelige, og det er derfor en yderst farlig Opfordring, som Indsenderen har fremsat.

Jul. Serlev.

BENZIN PAA AUTOBANERNE

Fra et Medlem, der lige er hjemkommet fra en Rejse til Tyskland, har vi modtaget Anmodning om at oplyse andre Motorfolk om, at man paa Autobanerne i Tyskland skal have sin Opmærksomhed henvendt paa Benzinbeholdningen, idet der paa mange Strækninger er meget langt mellem Benzintankene.

Med Højagtelse

Forenede Danske Motorejere, Filialkontor Aalborg,
O. Tollerup.

Jernbanernes Stilling under den kommende Trafiklovgivning!

I den Tale, som Forenede Danske Motorejeres Præsident, Apotheker *Paul Scheel*, holdt paa Selskabets aarlige Generalforsamling i Sønderborg forleden, gjorde han nogle Bemærkninger om Jernbanevæsenets Stilling under den nu tilstræbte lovordnede Trafikdeling her i Landet. — Apotheker Scheel tilraadede en Genoptagelse af Likvidationen af haabløst overflødige Jernbanelinjer, og han henviste til, at der er Grund til at formode, at den store Trafikkommission, der nu er i Færd med at lægge sidste Haand paa Værket, vil anbefale samme Middel til en Forbedring af Jernbanevæsenets Stilling.

Der er formentlig her et Felt, hvor Motorkørslens og Jernbaneledelsens Ønsker bevæger sig ad parallelle Linjer. Begge vore to sidste Trafikministre, d'Herr *Friis-Skotte* og *Fischer*, har gentagne Gange vist klog Forstaaelse af, at Jernbanelinjer, hvis Overflødighed er godtgjort derved, at Lokalbefolkning i stort Omfang har unddraget dem Trafikken, bør opgives. — Hr. *Friis-Skotte* brugte jo endog en Gang i Folketinget den opsigtvækkende Vending om *De danske Statsbaner*, at det var en Virksomhed i *delvis Likvidation*. — Generaldirektør Knutzen har været af ganske samme Mening. Han har jo talt om Jernbanelinjerne, der er saa livløse som det udtømte Fluehylster i Edderkoppens Spind, og han har indset Haabløsheden i at forsøge sig med Genoplivelsesforsøg i saadanne Tilfælde. Imidlertid er det officielle Standpunkt dette, at man ikke vil nedlægge en Jernbane, blot fordi den er en Underskudsforretning. Forudsætningen for Likvidationen maa være, at den stedlige Befolkning vitterligt i Gerning maa have vist, at den ikke længere har nogen egentlig Brug for Banen. Standpunkter, om hvis Berettigelse der i hvert Fald ikke skal føres energiske Indvendinger fra vor Side, fører til, at Jernbanerne naturligt maa inddeles i tre Kategorier:

- 1) Baner, der i sig selv er sunde Forretninger,
- 2) Baner, som ikke kan leve uden Begunstigelser, men dog opfylder en Mission, og

Den fortsatte Likvidation af Jernbanelinjer og det økonomiske Problem for den Virksomhed, der opretholdes.

- 3) Baner, der ikke alene er haabløse Underskudsforretninger, men som tillige er forladt af deres naturlige Kundekreds i et saadant Omfang, at de maa siges at have mistet deres Betydning.

Banerne af førstnævnte Kategori giver ifølge Sagens Natur ikke Anledning til mange Overvejelser og til slet ingen Bekymringer. De kan leve deres eget Liv, og bør naturligvis drives videre med al den Omhu, som et godt Aktiv fortjener. Nogen Aarsag til at overforgylde disse Banelinjer ved at skænke dem ny Privilegier af den ene eller den anden Art, er der absolut ikke. De kan ved egne Kræfter deltage i Konkurrencen om Trafikken, uden at Staten behøver at overøse dem med protektionistiske Naadegaver. Da Banerne af tredje Kategori simpelthen bør nedlægges, indsnævres Problemet om Støtte altsaa til anden Kategori, til de Baner, som ganske vist ikke kan leve uden Begunstigelser, men som dog alligevel maa siges at opfylde en trafikal Mission. — Det er dog indlysende, at man ikke kan udstyre saadanne Jernbaner f. Eks. med et Monopol paa Lokaltrafikken. I Virkeligheden er — som ogsaa Apotheker Scheel fremhævede i sin Tale — Grænserne trukket ret snævert op for de praktiske Muligheder, der frembyder sig med Hensyn til Favorisering af Banelinjerne ved en tvangsmæssig Fordeling af Trafikken. Saasomt nemlig Metoden fører til mærkbare Forringelser af Publikumsbetjeningen enten med Hensyn til Trafikhyppigheden eller Transportprisen sammenlignet med de Tilbud, som en uhammet Motorkørsel kunde give, vil naturligvis Publikum reagere over for Protektionismen. Vi har set i de senere Aar, at Befolkningen netop paa dette Omraade er meget uvillig stemt over for kunstige Skranker mod Tra-

fikmidlernes Udnyttelse, og den Forbitrelse, som overdrevne Jernbane-Privilegier uundgaaelig vil rejse, kan meget let blive saa stærk, at den slaar de Linjer af anden Kategori ihjel, som det netop var Hensigten at hjælpe, idet Publikums-Uviljen fører til en saadan Isolering af disse Banestrækninger, at det ogsaa snart om dem vil kunne siges, at de ikke længere har nogen Mission at opfylde, og derfor er komplet overflødige.

Men Stillingen kan jo allersimplest klares ved økonomisk Tilskud til Jernbanerne. Naar Staten har skaaret sit Jernbanenet ned til en passende Størrelse ved at frigøre sig for alle dets overflødige Led, kan den stille sig paa det Standpunkt: Hvad der nu er tilbage, er det en rimelig Statsopgave at holde i Drift, selvom det ikke kan undgaas, at den samlede Jernbanevirksomhed kommer til at give Underskud! Det staar jo ikke skrevet noget Sted, at Statsbanerne direkte skal være en Forretning; indirekte kan de være særdeles lønnende for Samfundet og dermed for Staten, selvom deres aarlige Regnskabsresultater lufter med Underskud. Hvis man fra Jernbaneledelsens Side vil stille sig paa dette rimelige Standpunkt, vil meget være vundet for Tilvebringelsen af et bedre Forhold mellem de forskellige Trafikmidler, der rører i Tiden. Det var en Ulykke, som førte til en Forgiftning af Atmosfæren i hele vor trafikale Verden, da Statsbanerne pludselig kom paa den Tanke, at à tout prix de skulde til at møde med Nettooverskud. Opgaven har jo i sig selv vist sig at være komplet umulig at løse, men Jagten efter Illusionen har ført til mange ubehagelige Foreteelser, først og fremmest til de urimelige Krav om ødelæggende Restriktioner paa den naturligt sejrende Konkurrence, og dernæst til en Række regnskabsmæssige Overflytninger og Vinduespyntning, som næppe kan siges at være en Statsinstitution værdig. Man bør lade alt dette falde, og i Stedet for holde sig til at gennemføre saa økonomisk en Jernbanedrift, som det er muligt paa en sund og naturlig Basis. Det Underskud, der herefter fremkommer, maa Staten betale uden større Ophævelser.

bindelse, der eksisterer mellem Landbrugsvidenskaben og det praktiske Landbrug.

Statens Jordlovsudvalg lader bygge Husmandsbruget »Bellahus«. Dets Ydre er nøgternt. Der stræbes kun efter den Skønhed, der kommer af Orden og Saglighed. Det har været Udvalgets Opgave at vise dansk Husmandsbrug Stade i Dag, og selvom Huset ikke er et Idealhus, vil det alligevel staa som et Udtryk for, hvordan et Husmandsbrug helst skal se ud. En Husmandsfamilie vil rykke ind i Bruget umiddelbart før Aabningen af Udstillingen, saaledes at Stuerne er befolkede, og der er Dyr i Staldene.

Paa Trafikudstillingen vil Statsbanerne fortælle om den grundlæggende Betydning for Udbygningen af Jernbanenettet, den stigende Landbrugs-eksport har haft.

Det Forenede Dampskibsselskab fortæller om Udviklingen inden for Selskabets Eksportflaade, siden man i 1875 satte Hjulbaaden »Riberhus« i Gang til England, og til nu, hvor ialt 22 Baade med en samlet Tonnage paa 35.000 Tons befører danske Landbrugsprodukter til det engelske Marked.

Post- og Telegrafvæsnet udstiller et Interiør af et Postkontor i Provinsen fra første Halvdel af forrige Aarhundrede.

Havebruget anlægger en blomstrende Have med Tusinder af Roser, brogede Solskinslupiner, Riddersporer, Levkøjer og Iris.

I en Frilandsdemonstration ser man i to Billeder, et fra 1788, hvordan den gamle Landsby saa ud, og et fra 1938, Nutidens Gaarde. Den gamle By, som skal symbolisere Tiden omkring 1788, kommer med sine lave, skævryggede Bindingsværksgaarde til at ligge samlet omkring Bystævnet, Gadekær og Bybrønd. Hver Gaard faar sin egen Toft, og Arealet deles op i de Hundreder af Jordstrimler, som ved Rebning var tildelt hver Gaard. Byjorden vil blive tilsaaet med sildig-modne, blødstraaede og sygdomsbefængte Havre-, Byg- og Rug-Afgrøder, som alle er mere eller mindre blandede indbyrdes, og som kæmper med Ukrudt om Pladsen.

I det andet Billede ligger Nutidens Gaarde, hvor der er højere til Loftet og videre til Væggene. Hver af dem ligger i egen Avling, omgivet af Haver og Læhegn, medens der paa Marken staaer det moderne Sædskiftes frodige Afgrøder. Alle Bygninger er opført i Modeller.

Entreen til »Bellahøj« er fastsat til 2 Kr. før Kl. 16 og 1 Kr. efter Kl. 16.

De to Søndage er Entreen hele Dagen 1 Kr.

I Samarbejde med forskellige Organisationer har Statsbanerne og D. F. D. S. ordnet billige Rejser til København i Udstillingsdagene. Der vil fra Udstillingens Sekretariat blive udsendt nøjagtige Meddelelser om Omfanget og Karakteren af disse Foranstaltninger.

Mere Færdselspoliti paa Vejene

Seks ny Mand og tre nye Vogne til Statens Færdselspoliti

Rigsdagen har endelig opfyldt et Ønske, som Statens Færdselspoliti har haft længe: Rigsdagen har paa Finansloven for 1938—39 tilvejebragt den fornødne Bevilling til en Udvidelse af Færdselspolitiet med seks Mand. Beslutningen om denne Bevilling er den største Begivenhed i Korpssets Historie. Tillige et offentligt Anliggende, fordi Færdselspolitiets Arbejde med den stadigt tiltagende Landvejs-Trafik er af almen Betydning.

Rigspolitichefen søger de seks Mand til Færdselspolitiet netop i disse Dage. Han stiller Krav til den Enkeltes Kvalifikationer, som — opfyldt — gør Statens Færdselspoliti til et Korps, til hvis Standard og Arbejde Enhver tør fæste Lid. Der forlanges først, at den, der vil ind i Færdselspolitiet, skal være Dansk, at han ikke er over tredive Aar, at han er vederhæftig og ustraffet, at han er ubetinget ædruelig, at han er af uplettet Rygte, og endelig, at han har et ordentligt Helbred. Desuden forlanges der en god Haandskrift, Evne til at skrive fejlfrit, Kørekort og stor Rutine i at »føre og behandle en Motorvogn«. Det nytter ikke Enhver at søge. Statens Færdselspoliti foretrækker Ingeniører, først og fremmest Maskiningeniører.

Færdselspolitiet blev oprettet for tolv Aar siden, nøjagtig den 21. Juni 1926. Korpsset var da paa otte Mand og blev fra Begyndelsen betragtet som et Forsøg. Hvilket vil sige, at Rigsdagen forbeholdt sig at afskaffe Færdselspolitiet, hvis dets Arbejde ikke svarede til de Forventninger, der stilledes ved Korpssets Oprettelse. Justitsministeren fra December 1926 til April 1929, nuværende Retspræsident Sv. Rytter syntes ikke særligt interesseret i Færdselspolitiet. I alt Fald blev med hans Billigelse Korpsset reduceret fra otte til fem Mand. Denne Nedgangsperiode varede nu ikke altfor længe. Korpsset fik igen otte Mand, og blev senere — den 6. April 1932 — udvidet til tolv Mand. Siden da har Færdselspolitiet bestaaet af den daglige Leder, Politinspektør L. Dyrhund, een Overbetjent og elleve Betjente. Naar de

seks nye er ansat, bliver Korpsset paa seksten Betjente og to Overbetjente, og der kan vist ingen Tvivl være om, at Færdselspolitiets Ledelse har Ret i den Betragtning, der blev gjort gældende i Motiveringen for Udvidelsen — at mindre kan Korpsset ikke være, hvis det skal løse bare de nødvendige Opgaver. Samtidig med Korpssets Udvidelse anskaffer Færdselspolitiet fem nye Vogne, alle Buick Cabriolet. Derefter har Korpsset ti Vogne. Det havde hidtil syv, af hvilke to nu var saa gamle, at de maatte udskiftes med to af de fem nye.

Statens Færdselspoliti har aldrig haft Vanskelighed ved at skaffe sig kvalificeret Arbejdskraft og faar næppe nogen Møje med Kravet om, at de seks nye Betjente helst skal være Ingeniører. I det nuværende Korps er fire Mand udgaaet fra Polyteknisk Læreanstalt, tre har anden ingeniørmæssig Uddannelse, en er Maskinmester, tre er Flyvere og en er Premierløjtnant i Rytteriet. Bedre Uddannelse kan i det store og Hele ikke forlanges.

Vi talte med Politinspektør Dyrhund om hans Korps og spurgte ham først, hvad han forstaaer ved Kravet om, at Færdselspolitiets Folk, ogsaa de nye, der nu skal ansættes, skal have »stor Rutine i at føre og behandle en Motorvogn«.

— Derved forstaaer vi, sagde Politinspektør Dyrhund, at den, der vil ind i Færdselspolitiet, skal kunne køre elegant — i bedste Forstand. Naturligvis ikke letsindigt eller »flot«, men netop elegant, hvilket vil sige paa en saadan Maade, at det falder ham naturligt at køre. Han maa ikke sidde og »fumle« ved Instrumentbrættet eller nogensinde være i Tvivl om, hvad han skal foretage sig ved Rattet. Han skal desuden kende sin Vogn for Resten, ikke bare sin egen, ogsaa andres: Færdselspolitiets Folk skal være fortrolig med hver eneste Vogntype.

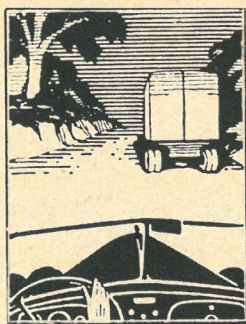
Os forekommer dette Krav saa rimeligt, at det vilde være urimeligt ikke at forlange denne Færdighed hos den, der skal skønne over Andres Kørsel og Andres Evne til at køre. Iøvrigt ansættes Betjentene i Færdselspolitiet med

Vi Bilister 3

Kørsel om Natten

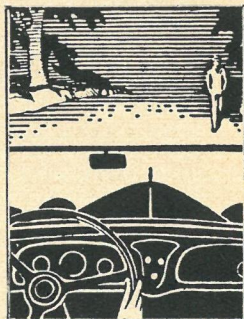
Det er ganske givet, at faar man først Rutine i et eller andet, er man tilbøjelig til at sløje lidt af med Forsigtigheden, og *det* er noget, man skal vogte sig for, naar man vil køre Automobil.

Vi hørte for nylig nogle Ingeniører, som diskuterede *Nat-Kørsel*, bruge Udtrykket »at køre fra sine Lygter«, — et Udtryk, som de ofte anvendte, men som var nyt for os. — Det, de mente, var: At køre saa stærkt, at man ikke kan standse Vognen paa en Distance, der svarer til Forlygternes Rækkevidde. — —



Det er ganske vist sandt, at vi har en naturlig Tendens til at køre *noget* langsommere, naar det er mørkt, men passer vi ikke paa, kommer vi let til gradvis at øge Hastigheden uden at tænke over det, — og Resultaterne kan blive katastrofale. Inertien — den samme Naturkraft, der søger at tvinge os lige frem, naar vi vil svinge, — og som spiller os alle mulige Puds paa fedtede Veje *den* sover aldrig! Den virker efter de samme ubrydelige Regler Nat og Dag. Mørket virker nok hæmmende paa os — men ikke paa *den*.

De fleste moderne Automobillygter giver et godt Lys — men dog langt fra saa godt som Dagslyset. En Cyklist eller en Fodgænger dukker frem med langt kortere Varsel end om Dagen. I sidste Øjeblik opdager man en Vogn, hvis Baglygte ikke virker, et uventet Vejsving eller lignende og maa omgaaende sagtne Farten.



Og her støder vi atter paa Inertien. At standse er slet ikke saa ligetil, som man tror. I Virkeligheden skal vi foretage os tre

Ting, før Vognen standser, — hvad enten det er Nat eller Dag: Først skal vi *tænke* paa at standse, — dernæst skal vi *flytte* Foden over paa Brems pedal, og saa skal vi *træde* Pedalen ned.

De to første Reaktioner tager *ogsaa* Tid. Mindre end et Sekund maaske, men selv i et saa ringe Tidsrum driver Inertien os videre. Allerede ved 30 km i Timen kører Vognen — selv for den dygtige Bilist — flere Meter, før han i det hele taget kan faa *begyndt* at bremse. Og naar saa Bremserne virker, fortsætter Vognen endnu 5—6 Meter, inden den holder helt stille, — selv med de bedste Brems i Verden, det bedste Gummi og de gunstigst mulige Vejforhold. — Det fundamentale er, at vi maa indse, at jo hurtigere vi kører, desto længere Tid tager det os at standse.

Vi maa altid huske, at naar vi kører Bil, tænker vi — saa at sige — med Foden, handler med Foden, standser Vognen med Foden ... og er vi ikke forsigtige, er det uhyre nemt at komme til at køre hurtigere end forsvarligt.

Lygte-Problemet gælder jo imidlertid ikke blot ens *egne* Lygter. Erfarne Motorfolk hævder, at vil man sikre sig mod at blive blændet af Lyset fra modgaaende Vogne, maa man ikke lade sig fange af dette, men holde Blikket hæftet paa højre Vejbane. Hvis man husker det og holder saa langt til højre som muligt, vil det modgaaende Lys i Reglen ikke genere.

Alt i alt kan Kørsel om Natten være akkurat lige saa fornøjelig og farefri som Kørsel om Dagen, — blot man er en Smule mere paapasselig og aarvaagen.

GENERAL MOTORS

P. S. Vi kommer igen i næste Nummer!



Landbrugsudstillingen paa »Bellahøj« ved København giver et rigt og storslaaet Billede af det arbejdende danske Land, saadan som det saa ud for 150 Aar siden, og saadan som det ser ud i Dag.

Hele Danmark er med. Grønlands Bopladser, Færøernes Fuglefjeld, et vestjysk Hedehjem, en sjællandsk Bondegaard og en fynsk Smedie fra Stavnsbaandstiden, arbejdende Laboratorier og Skoler, et moderne Stats-husmandsbrug i Drift, Videnskabs-mændene fortæller om deres Forsøg og giver et Indblik i Arbejdsmetoderne, Historikerne trækker Parallellerne op mellem gammelt og nyt, Tegnere og Malere har i den historiske Afdeling formet en dansk Kavalkade, Handel og Industri er med i den lukkede Hal, Landbougdommen viser, hvad den duer til i Mark og Have, Undervisningsministeriet opfører Skole- og Ungdomsgaarden, Gartnere anlægger den skønneste Rosenhave, Bytræet og Bystævnet er anbragt midt i det hele, og opover de hvide, blaa og røde Telt-duge, de Tusinder Flag og Vimpler, brogede Solparasoller og Baldakiner hæver Vartegnet, den 35 m høje Majstang, sig med sine gyldne Aks.

De bedste Skuespillere, vi har, opfører hver Aften paa Friluftsscenen bag Bellahøj Park Folkeskuespillet, som bliver foretrukket i den udskrevne Konkurrence. Niels Bukh's verdensberømte Karle viser Gymnastik, Folkedansere fra Landets forskellige Egne giver Opvisninger, Sønderhodanserne kommer fra Fanø, Menuetdanserne fra Bjerregrav, Jens Frederiksen og hans 3 Sønner spiller gammel Himmerlandsmusik, 100 sønderjydske Piger viser Gymnastik, 2300 Landsbyskolebørn fra alle Landets Amter samles til Idrætsstævne, og Grønlandere og Færinger viser deres Danse. I den store Forevisningsring bliver der daglig Fremvisning af de 2000 Elitedyr. Der bliver Rideopvisninger, Militæropvisninger, Trækvadriller og »Hestens Brug gennem Tiderne«, Opvisning af Rytteri i gamle Uniformer, historiske Optog osv.

LANDBRUGSUDSTILLINGEN
paa **BELLAHØJ i KØBENHAVN**
17.-26. JUNI

en Maanedes Opsigelsesvarsel. Det første Aar regnes yderligere for en Slags Prøvetid. Men Standarden maa have været god fra første Begyndelse, for indtil nu er ingen i Korpset afskediget. Vel er nogen gaaet i Aarenes Løb, men altid paa eget Initiativ, og som Regel for at gaa ind i andre Stillinger.

Hvad nu angaar Kravet om en særlig teknisk Uddannelse, saa stilles dette Krav baade af Hensyn til den Enkeltes daglige Arbejde og for hans Fremtids-Muligheders Skyld. Færdselspolitiets Folk skal teknisk være skolet saa godt, at de senere skal kunne gaa ind i Stillingerne som Statens Motorsagkyndige. Færdselspolitiet selv regner det for naturligt, at de Motorsagkyndige vælges mellem Korpsets Folk, i alt Fald i det Omfang, det overhovedet er gørligt.

Politiinspektør Dyrlund præciserede endelig Færdselspolitiets Opgave. Vi har, sagde han, Færdselskontrollen over hele Landet. Denne Kontrol udføres, som enhver Motor-kørende ved, ved Patrouiller paa alle Veje. Hver af Korpsets Vogne er bemanded med to Betjente, der er ude fjorten Dage eller tre Uger ad Gangen, hvorefter de tager tilbage til København, dels for at arbejde inden Døre, dels for at faa de Fridage, de har maattet give Afkald paa under Arbejdet ude i Landet. Foruden Færdselskontrollen har Færdselspolitiet den Opgave at paase, at alle Motor- og Færdselslovgivningens Bestemmelser for alle Trafikkens Kategorier overholdes og efterleves. Desuden skal vi føre Tilsyn med Næringslovens, Lukkelovens og Jagtlovens Overholdelse i det Omfang, vi kommer paa Sporet af Overtrædelser af disse Love fra Dagliglivet. Endelig har Korpset almindelig politimæssig Bemyndigelse og almindelige politimæssige Opgaver, hvorved man forstaar Pligten til at handle, hvor det øvrige Politi vilde handle.

Es.

STOREBÆLT-SOVERFARTEN

I et af de foregaaende Numre af **MOTOR** bragte vi en Omtale af de mindre tilfredsstillende Forhold ved Storebælt, hvor der efter vor Formening er for store »færgetomme« Mellemlum. Paa Foranledning af denne Kritik, som har vundet megen Tilslutning fra Medlemmernes Side, har der været ført Forhandling med Generaldirektør **Knutzen**, som har stillet sig overordentlig forstaaende over for Kritiken og lovet at foretage en grundig Undersøgelse for at bøde paa det Omfang, det er muligt, selvom en dybtgaaende Reform desværre ikke vil kunne gennemføres førend til Efteraaret, idet den nye Køreplan jo er traadt i Kraft. — Vi regner dog med, at Statsbanerne ogsaa i Sommerens Løb vil forsøge at afhjælpe de værste Mangler — under Hensyn til det forøgede Transportbehov i Sommertiden.

Paris —

Enhver stor Hovedstad indeholder en Verden, som man aldrig helt trænger ind i, men ingen anden By øser saa gavmildt sine Rigdomme ud for Turisten som Paris. Hvor findes vel en lignende Mangfoldighed af skønne Bygninger og andre skønne Ting, saa mange historiske Minder? Den, som har tilbragt blot een Dag i Byen, har ikke kunnet blive uberørt af Pariserlivets rige Omveksling. Tæt ved de store Boulevarder, der som mægtige Pulsaarer tilfører Byen Liv, og i umiddelbar Nærhed af Storbyens øredøvende Støj har han i en stille Gade eller i en skyggefuld Park kunnet finde Landlivets fredelige Stemning.

Paris er ikke nogen lukket By, som uvilligt skjuler sig for den Fremmede, men den tager gæstfrit imod alle. Man faar straks et Indtryk af uhæmmet Frihed, dels ved Trafikens pulserende Liv, dels ved den venlige Imødekomment, man overalt træffer, og dels ved det gode Humør, med hvilket alle Parisere gaar til deres daglige Gerning. Den Fremmede forbavses ofte over det Liv og den Munterhed, som udmærker det arbejdende Paris, lige fra Droskechaufføren til den store Politiker. Paris er »Hovedstad for den menneskelige Selskabelighed« — for

at tale med Paul Valéry. — Paris rummer al Verdens Modsætninger i utallige Afskygninger. Arbejdets Paris og

Fornøjelsernes Paris blandes stadig og smelter harmonisk sammen. Hvis ikke Paris paa een Gang var den By, hvor man arbejder mest, og den By, hvor man morer sig mest, vilde den ikke indtage den Særstilling, som den utvivlsomt har fremfor alle andre Byer. Med sine 5 Millioner Indbyggere og sin totusindaarige Historie er Paris den By, hvor Berømthed vindes, og hvor Moden skabes. Hele Verden læniges imod Paris som imod sit naturlige Centrum.

Paris er fuld af Glæde og fuld af Alvor, fuld af Nydelser og fuld af Pligtfølelse; den er baade Livsnydelsens og Forsagelsens By. Gaar man en Aften op ad den straalende oplyste Champs-Élysées, faar man det Indtryk, at Triumfbuens monumentale Port er Indgangen til en Verden af Lyksalighed. Men under Buen brænder den evige Flamme paa Den ukendte Soldats Grav, og man forstaar, at baade Livet og Døden har bidraget til at forme Paris' Sjæl. Hvor rig er ikke Byen paa saadanne Modsætninger — over



Madeline Kirken.

Hvad der mest slaar den Fremmede, er Byens egenartede aandelige Atmosfære. Han føler sig som en velkommen Gæst og kan dog ikke føle sig helt hjemme. Han er ikke paa Besøg i een enkelt Tidsalder; det er ikke Oldtid, Middelalder eller Nutid, som alene træder ham imøde; han befinder sig i Omgivelser, hvor forskellige Verden er og forskellige Tider er smeltet

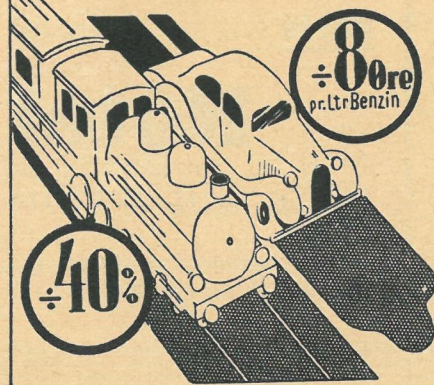
Montmartre's larmende Natrestaurant hæver sig Sacré-Coeur's lysende Kuppel imod Himlen.

Paris har sine Rødder i en tusindaarig Fortid.

Champs Elysées.



Det er blevet billigere
at rejse i Frankrig



Fra 15. Maj kan De rejse i Frankrig paa et Rejse- og Turistkort, der koster 30 Franc. Det berettiger til 40% Rabat paa Jernbane og ca 8 Øre Pris-Reduktion pr. Liter Benzin. Nærmere Oplysninger: Fransk Turist-Oplysningsbureau, Vimmelskaffet 43, Central 8128 Billetsalg i Rejsebureauerne.

Paris

HOTEL FRANKLIN

19 - RUE BUFFAULT

(Hjørnet af Rue de Chateaudun)

Skandinavisk Betjening - Garage til 200 Vogne



J. DENIS
Direktør og Indehaver

Telefon: Trudaine { 69-40
69-41
69-42

Telegramadr.:
FRANKLIOTEL - PARIS - 09

Paris

DEN DANSKE RESTAURANT PATISSERIE DANOISE

4. AVENUE DE L'OPÉRA

PALAIS ROYAL

TELEFON: OPÉRA 08-28

Dansk Frokost - Servering - Danske Specialiteter

SKANDINAVISKE AVISER - DANSK BETJENING



Paris

HOTEL D'ÉCOSSE

28, Rue d'Edimbourg

(Gare St-Lazare - Parc Monceau)

Paris-8^e

120 Værelser - 30 Vær. m. Bad

Telegramadresse:

Ecosotel-Paris

Telefon:

Laborde 09-63

Métro-Station:

Europe et Villiers

Telefon paa alle Værelser

Paris

Hôtel Brescia

16, RUE D'EDIMBOURG - PARIS - 8^e

=====
Gare Saint-Lazare
=====

Elevator

Al Komfort

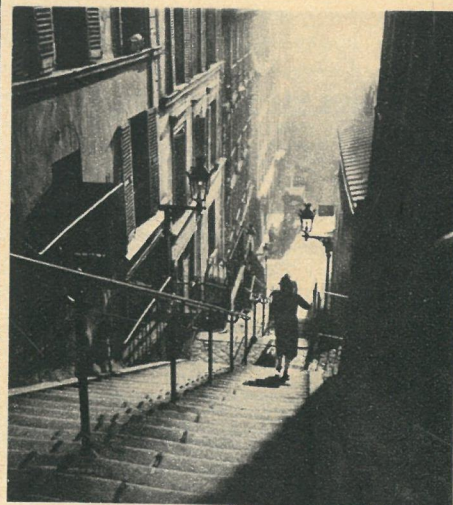
Badeværelser

Telefon:
Laborde 14-31

Métro:
Europe - St. Lazare

sammen til en sølsom Harmoni. Paris har ikke ladet sig beherske af nogen enkelt historisk Tid; den er ikke præget af nogen enkel Stil eller Kunstform. I ubunden Frihed er Byen vokset op; den har modtaget beaandede Impulser fra en fjern Fortid saavel som fra vore Dage. Den har i sig samlet alle Aarhundreder, fra Romertidens ærværdige Mindesmærker og den kristne Middelalders lysende Minder til den mest moderne »Funkis«-Arkitekturs Frembringelser. Og denne Fortid lever ikke i trange Museers kvalme Luft; den træder frit frem i Ile de France's stadig vekslende Lys. De grønne Parker, de gamle idylliske Gader, den imponerende Række af Broer, den mægtige Flod, de geometrisk opbyggede Stenmasser og de hver for sig ejendommelige Bydele — alt dette smelter sammen til den ubeskrivelig rige Helhed, som er Paris.

Paris forener den lille Provinsbys Ro med den moderne Storstads rastløse Liv. Denne Mærkelighed har sin Forklaring: Paris er mere end en By. Paris er lige saa mangfoldig, som Frankrig er. At kende Paris er ganske vist ikke at kende Frankrig, men hele



Fra det gamle Montmartre.

Landet tiltrækkes uimodstaaeligt af Hovedstaden, stolt ved Tanken om dér at have sit Hoved og sit Hjerte.

*

Paris har den store Fordel at være gennemstrømmet af en Flod, Seinen. Denne Flod udspringer paa lave Høje og flyder fra Kilde til Udløb med en jævn og langsom Strøm. Den løber i en Udstrækning af 7 Kilometer i en stor Bue midt igennem Byen, under 32 Broer, og i den spejler sig det Paris, som er skabt af de mange Aarhundreder. Floden spiller en meget stor Rolle i Byens Liv og bidrager i

høj Grad til at give den dens rige og mangesidige Fysiognomi.

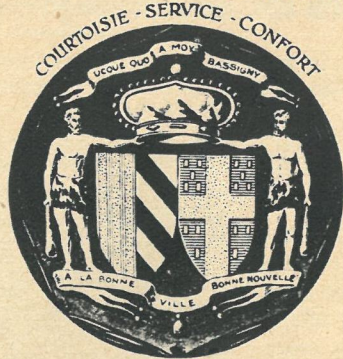
Den majestætiske Strøm har mange Ansigter. Paa dens Kajer tilbyder de Handlende under aaben Himmel Bøger og Antikviteter; snart er Bredden bevokset med Parker, snart findes der Alléer, hvis Træers hviskende Kroner genspejles af den rolige Strøm, eller Spadseregange. Kajerne er en Glæde for den, som skal fordrive nogle ledige Timer, og for enhver, der elsker Kunst og Natur. Floden strømmer de første to Kilometer imellem Godsbanegaarde og Pakhuse og gør saa sin Entré i den historiske Del af Byen ved Austerlitz-Broen. Nu følger, indtil Floden siger Farvel til Paris, det ene Bybillede skønnere end det andet. — Først Ile Saint-Louis, hvor Seinen deler sig i to Arme, som omfatter Øen med de gamle Privathuse fra det 17. Aarhundrede. Derpaa Notre-Dame Kirken, hvis høje Façade spejler sig i Floden, og hvis Omrids minder om et stort, hvilende Dyr, der vaager over Byen. Fra Tournelle-Broen ser man Kirkens smukke Apsis, støttet af de store Stræbepiller, og Façadens kraftige Taarne. Paa dette Sted forstaar man bedst Byens Sjæl: Den gamle Cité, som uforandret af Tiden er Traditionens Vogter, ligeoverfor den nye By, som med sit myldrende Liv stiger op mod Triumfbuen ved Etoile. Paa intet andet Sted i Verden har man et saa levende Indtryk af Fortid og Nutid, som mødes og smelter sammen i en mægtig Harmoni.

Det er ved Cité, at Floden begynder at faa sin store Betydning for Byens Topografi. Nedenfor dette Sted er Byen delt i to skarpt adskilte Dele, den venstre Bred og den højre Bred. For Digtere, for Intelligens-Mennesker er og bliver den venstre Seinebred »den gode Bred«. En af Frankrigs berømteste Digtere har beskrevet sin Forkærlighed for den venstre Seinebred: Han gaar derover for at drømme og digte, »Jeg gaar over Floden, og jeg bryder Broen bag mig. Her er jeg igen i Bøgernes By, de flittige Lærdes og Præsternes By, de forelskedes og de tankefuldes By — her, imellem Notre-Dame og Mont Parnasse, er der endnu en Luft, hvori de, som tænker ædle Tanker, kan aande —«. Den venstre Seinebred har bevaret sin store Tiltrækningskraft for Kunstnere. Ja, efter Krigen har en vis Snobisme gjort sit til at gøre Bydelen interessant for videre Kredse.



Paris

LE CHATEAU FRONTENAC



54, Rue Pierre-Charron
120 Værelser - 120 Badeværelser
Bad - W. C. - Telf. paa Værelserne
Værelser fra 65 Frs. Telefon
ÉLYsées 35-07.

I Hjertet af **PARIS**

TO STORE HOTELLER I KVARTERET
„CHAMPS ÉLYSÉES”

12, Rue de Marignan
(CHAMPS - ÉLYSÉES)

ÉLYSÉES PALACE HOTEL



12. RUE DE MARIGNAN

100 Værelser - 100 Badeværelser - Bad - W. C. - Telefon
paa Værelserne - Værelser fra Frs. 60.—.
Telefon ÉLYsées 58-61. - Telegr. ÉLYPALOTEL 86 - Paris.

Paris

PARIS

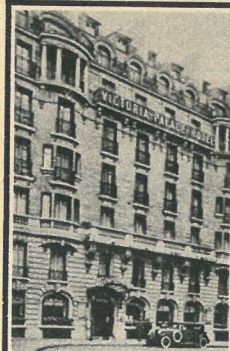
GRAND HOTEL DE MALTE

63, Rue de Richelieu
(Opéra-Louvre)

Skandinavisk Hotel i Paris

Skandinaviske Sprog tales
Skandinaviske Aviser

Telegr.-Adr.:
SWENDSENOTEL - PARIS III



Paris



VICTORIA PALACE HOTEL

6, Rue Blaise Desgoffe - Mont Parnasse - Paris
Skandinavisk Hotel - Skandinavisk Betjening

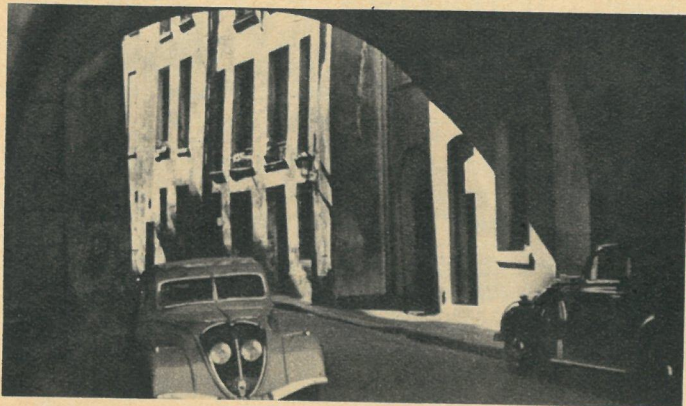
Værelser fra 40 Frs. Garage i Huset

Telefon: Littré 80-40, 80-41, 80-42 Telegram-Adresse: Victorpal - Paris

FRANSK TRAFIK og FRANSKE VOGNE

Naar man saa nogenlunde regelmæssigt hvert Aar kommer til Paris, slaar det En hver Gang, og med samme Styrke, at Trafiken er blevet tættere ... men Farten snarere sat op end læmpet efter det øgede Risiko-Moment, som stigende Trafik i de samme, snævre Gader naturligt maa skabe.

Pariserne har lært at bruge Hornet ved saa at sige alle Gadekryds; det er vist det eneste Fremskridt til Færdsels-sikkerhedens Fremme fra deres Side. Paa den anden Side er Politimændene vokset i Magt og Myndighed. Man beundrer dem for den Haardhed, hvormed de gaar frem, naar



de finder det nødvendigt ... men man beundrer dem nok saa meget for den filosofiske Ringeagt for Bagateller, der præger deres Hverdagstjeneste. Ved Pont du Carroussel saa jeg en Betjent gabe himmelhøjt lige i Ansigtet paa et Par Kværlanter, der havde tilkaldt ham — og derpaa vende dem Ryggen, mens Opløbet var ved at flække af Munterhed. Den ene havde ikke vist tydeligt af, og den anden havde konverseret sin iøvrigt kønne Dame, og det satte Præg paa en Kofanger og en Bagskærm. Men det lod Betjenten kold.

Forbløffende er det iøvrigt, at *Afviservinger* stadig ikke er obligatoriske i Paris. Mange *Chauffører*, især *Droskeførerne*, er saa særdeles luddovne, at de viser af til venstre, naar de skal til højre — vel at mærke, naar der kun er Mulighed for Højresving. De mener, at naar de viser af, saa betyder det et Sving, og Svinget maa naturligvis foregaa i den Retning, der kan svinges i. Samtidig foregaa det i susende Fart — med en stor Bue til venstre og saa Svinget til højre. Det ser helt dyrehavsbakketosset ud, naar det gaar godt. Det siger bum, naar det gaar snavs, og Vognen bagved ryger midt paa den, der svinger. Som Regel sker der kun materiel Skade, og ret ringe, for *Bremserne* er i Orden i Paris, og de bruges.

Naturligvis kan nogle korte Dages Iagttagelse af Trafikbilledet ikke give noget Indtryk af, hvordan der køres i *Seinestaden*, men jeg fandt en anden Arbejdsmetode: Jeg kiggede paa alle de Vogne, der stod

parkeret — dejlig tvangfrit! Her ser Pariserpolitiet ekstra stort paa det.

Og det skal indrømmes, at henved 90 Procent af Vognene, ogsaa de nyeste Modeller, havde bulede Skærme og Mærker af anden Molest. Vi andre, som braser paa et Par Gange om Aaret og er hundeflove, naar det sker, kan have godt af at studere Pariserens Syn paa Sagen. Jeg er i hvert Fald



vendt hjem til Bulen i min egen Forskærm et Mindreværdskompleks fattigere.

Pariserne bruger ogsaa Gear og Kobling paa anden Maade end vi. Det skal gaa hurtigt, og det skal gaa smidigt. Derfor hugges Gearerne i, mens de firer og firer og ustandseligt firer paa Koblingen. Det maa være dyrt i Længden. Det kan især høres!

*

Man kommer fra Paris Foraaret 1938 opfyldt af Beundring for de muntre *Genier*, der tegner franske Karosserier. Lad os sige det kort og tydeligt: I Berlin tog jeg Hatten af, alvorsfuldt, for Mercedes-Benz, B. M. W. og Horch, for Gudbevares, det var fejlfrit, det var imponerende, her var Skønhed. Men det gippede i mig, da jeg i Paris saa Delahaye, Delage, Panhard-Levassor, Renault *Grand Sport*, Peugeot og Citroën — som findes i et Par Modeller, vi ikke mig bekendt har set herhjemme. For disse Vogne var lyvende moderne, men de var tillige saa henrivende *naturlige*. — Selv den meget strømlinede Peugeot 302 og 402, der i sin gulmalede Taxi-Type af Pariserne kaldes »Bananen«, forekommer slet ikke søgt, kun buttet-glad, smilende og yndefuld, medens Renault virker som koncentreret Fart — selv naar den staar stille — takket være en raffineret bagudskraanende Midterlinie — og de finere Vogne, Delage og Delahaye, der iøvrigt laves af samme Concern nu, har klaret det Kunststykke ikke alene at være dyrere, men ogsaa se ud til det.

Citroën er og bliver nu den mest indtagende af dem alle. Og hvorfor er Citroën nu saa yndig? Jeg tror, det skyldes den Kendsgerning, at Vognen er og virker demokratisk, at den ligesom ler højt af Amerikanernes honette Ambition ... at den meget klart siger: Javel er jeg billig! Men du er en stor Idiot, hvis du giver mere for en Vogn, end jeg koster!

Citroën har en *usnobbet* Skønhed. Den er yndefuld som en Pariserinde af Folket, der fordunkler de

Fortsættes Side 399



KØRSEL PAA STRANDVEJEN

DE NYE REGLER KOMPLET

Forrige Aar udsendte Justitsministeriet en Bekendtgørelse, hvorved der foretoges en Ændring i Bestemmelserne om Kørsel paa Strandvejen. Vi gengiver nedenfor samtlige Bestemmelser, saaledes som de er gældende i Dag:

»Paa Strandvejen i Københavns og Frederiksborg Amter gælder følgende Indskrænkninger:

1. **Motorvogne.** I Tiden fra Kl. 14 til Kl. 24 paa Søn- og Helligdage i Tidsrummet fra den 15. Maj til den 31. August, begge Dage medregnet, samt paa Grundlovsdagen er Kørsel paa Strækningen fra Traverbanevej til Bellevuevej forbudt.

Dette Forbud gælder dog ikke for Politiet eller Amtsvejvæsenets Personale i Funktion eller for Læger, Dyrlæger og Jordemødre, der færdes i Praksis. Forbudet gælder ej heller for Personer, der bor ved Strandvejen mellem Traverbanevej og Nærumvejen i Skodsborg eller ved Sideveje til Strækningen fra Bellevue i Klampenborg til Nærumvejen; forsaavidt disse Perso-

ner agter at befare Strandvejen i Motorvogn, skal de dog hvert Kalendarjaar mindst 2 Dage, forinden Adgangen hertil første Gang agtes benyttet, gøre Anmeldelse herom til Politiet med Angivelse af den paagældende Motorvogns Kendingmærke.

Politimesteren kan endvidere tilstaa Lempelser i Forbudet med Hensyn til Kørsel i Forretningsøjemed.

2. **Motorcykler.** I Tidsrummet fra den 1. Juli til den 31. August, begge Dage medregnet, er Kørsel forbudt ad Strandvejen fra Traverbanevej til Helsingør samt fra Helsingør videre ad Bivejen mod Nordvest (Nordre Strandvej) til Hornbæk.

I Tiden fra Kl. 10 til Kl. 24 paa Søn- og Helligdage i Tidsrummet fra den 15. Maj til den 30. Juni, begge Dage medregnet, samt paa Grundlovsdagen er Kørsel paa de nævnte Strækninger ligeledes forbudt.

Disse Forbud gælder dog ikke for Politiet eller Amtsvejvæsenets Personale i Funktion eller for Læ-

ger, Dyrlæger og Jordemødre, der færdes i Praksis. Endvidere kan Politimesteren tilstaa Lempelser i Forbudene, navnlig for Personer, der bor ved de lukkede Vejstrækninger eller Nord for Bellevue i Klampenborg i kortere Afstand fra disse, og med Hensyn til Kørsel i Forretningsøjemed.

3. **Kørehastigheden** maa paa Strækningerne fra København til Rungsted Badehotel og fra Søbæksrenden ved Espergærde til Rønnebæralleé ikke overstige 40 km i Timen og paa Strækningen fra Rønnebæralleé til Flynderborgvej ikke overstige 30 km i Timen. Paa sidstnævnte Strækning er Kørsel med Motorvogne, hvis Egenvægt er større end 3.500 kg, eller hvis Vægt med fuld Last overstiger 6.500 kg, forbudt.

Det er saaledes nu muligt om Søndagen med Automobil at køre fra København ad Lyngbyvej — Bernstorffsvej gennem Christiansholmskvarteret og den nye Viadukt over Kystbanen og Nord paa gennem Taarbæk samt i modsat Retning.

En bastant Vejviser — bestaaende af en mægtig Betonblok.
En usædvanlig Konstruktion, men god at se!



DA ODDESUNDBROEN BLEV AABNET FOR TRAFIKEN



Udsigt over Broen, der forbinder Thy med det sydlige Vestjylland.

Direktør Sv. Røgind, F. D. M.s Præsident, Apotheker Paul Scheel, Orlogskaptajn Jørgensen, K. D. A. K., og Baron C. A. Blixen-Finecke.



Odde Sundbroen er nu aabnet, og Thy er blevet landfast med det øvrige Vestjylland, en Del af Landet, som ikke er forvænt med store Gaver, og hvis Befolkning kender Livets ublide Kaar, har faaet en Gave, som hele Landet af hele sit Hjerte glæder sig over at kunne være med til at give. Det gælder ikke mindst de Motorkørende, hvem ikke alene to Trediedele af hele Byggesummen, men ogsaa for al Fremtid to Trediedele af Vedligeholdelsesomkostningerne paahviler. Det er en smuk Bro, og den betyder en rimelig Videreførelse af en af Landets Hovedveje, som først nu for sin nordlige Del faar Betydning.

Indvielsen var meget festlig. Paa en meget smuk Dag med højt Solskin og klar Himmel indviende Kong Christian Danmarks tredie, store kombinerede Vej- og Jernbanebro, og Titusinder af Mennesker var Tilskuere. Paa nøjagtig samme Tid gled det første Lokomotiv og den første Bil over Broen. Fra Forenede

Danske Motorejere deltog officielt Præsidenten, Apotheker Paul Scheel, Arkitekt Paul Petersen og Direktør Sven Røgind.

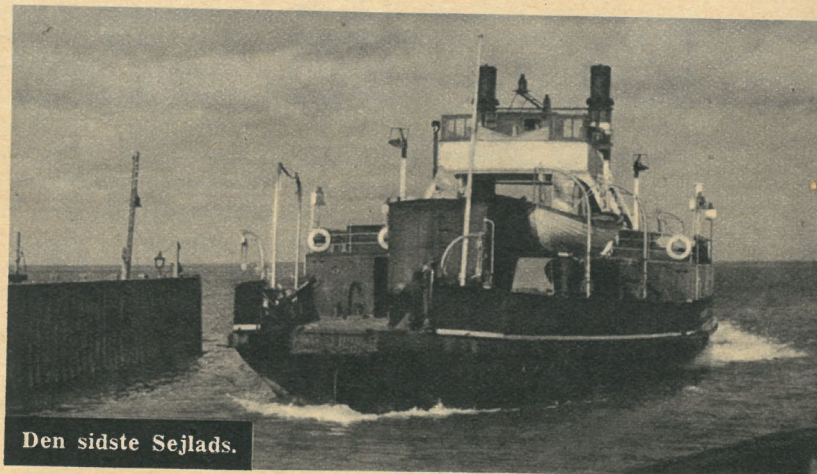
De Herrer kom fra Sønderborg, hvor der i Forbindelse med Generalforsamlingen havde været arrangeret et fornøjeligt Program, som bl. a. omfattede en Udflugt over Grænsen til Flensborg, og hvori talrige Jurisdiktionsformænd deltog.



Den kongelige Familie.



Trafikminister Fisker taler.



Den sidste Sejlads.



Kong Christian aabner Broen.

Forenede Danske Motorejeres

Generalforsamling i Sønderborg

Torsdag den 12. Maj 1938

Den 12. Maj afholdtes FORENEDE DANSKE MOTOREJERE's Generalforsamling i Sønderborg. Mødestedet var »Centralhotellet«, hvis store Sal var fyldt næsten til sidste Plads. Efter Generalforsamlingens Afslutning var der en festlig Sammenkomst paa »Sønderborghus«. — Vi bringer nedenfor et Referat af Generalforsamlingen.

Efter at Præsidenten havde budt Velkommen og meddelt, at Styrelsen i Medfør af Lovenes § 15 havde anmodet Højesteretssagfører Steglich-Petersen om at overtage Dirigenthvervet, bad Dampskibsekspektidør K. Grum-Schwensen, Stege, om Ordet for at anke over, at Styrelsen ikke havde overladt til Generalforsamlingen selv at vælge sin Dirigent blandt de tilstedeværende. Det maatte efter hans Mening tilkomme Jurisdiktionsformændene at udpege Dirigenten.

Hertil svarede Præsidenten, at Lovene udtrykkeligt lagde det i Styrelsens Hænder at vælge en Dirigent.

Efter at der var vekslet endnu nogle Bemærkninger herom, konstaterede Dirigenten, at Generalforsamlingen var indkaldt overensstemmende med Lovenes Forskrifter derom.

Præsidenten bad om Tilslutning til at afsende saalydende Telegram til Selskabets Protektor, Hs. kgl. Højhed Prins Gustav:

»Forenede Danske Motorejere's Generalforsamling, som afholdes i Sønderborg, sender Deres kgl. Højhed de venligste Hilsener.

Scheel.«

Forsamlingen gav sin Tilslutning dertil ved at rejse sig.

Efter at Præsidenten havde udtalt nogle Mindeord om de siden sidste Ge-

neralforsamling afdøde Jurisdiktionsformænd, nemlig:

Grosserer A. C. Illum, København,
Vognmand O. Larsen, Rødvig,
Godsinspektør G. Danielsen, Korinth,
Mejeribestyrer J. Hansen, Stenderup,
Arkitekt P. Gram, Haderslev,
(Forsamlingen rejste sig) og budt følgende nye Jurisdiktionsformænd Velkommen til Arbejdet:

Departementschef J. Wilcke, Kbh.,
Forpagter G. Ove, Margaard pr. Faaborg,

Skovrider E. Bistrup, Korinth,
Mejeribestyrer Th. Roslyng, Ølstedbro pr. Løsning,
Købmand Chr. Provstgaard, Nykøbing Mors.

Arkitekt Jens Madsen, Viborg,
Fiskeeksportør Vald. Larsen, Frederikshavn,
Direktør J. Petersen Skøtt, Haderslev,
indledes Forhandlingerne under Dagsordenens Punkt 1.

Præsidenten afgav først den i forrige Nummer af »Motor« aftrykte Redegørelse for det ved den ekstraordinære Revision oplyste om dels Selskabets, dels Forsikringsafdelingens regnskabsmæssige Forhold og gik derefter over til at gennemgaa og kommentere den trykte Aarsberetning for 1937 for til sidst at fremsætte nogle politiske Udtalelser i Tilknytning hertil. Saavel Aarsberetningen som de politiske Udtalelser er gengivet i sidste Nummer af »Motor«.

Diskussionen indledes af Dampskibsekspektidør K. Grum-Schwensen, som vendte tilbage til Spørgsmaalet om Dirigentvalget og gjorde gældende, at det havde været naturligere, om Styrelsen, selvom den ensidigt kunde afgøre, hvem der skulde være Dirigent, havde overladt det til Generalforsamlingen at tage en Mand af Ju-

risdiktionsformændenes Rækker til at være Dirigent. Nu havde Dirigentvalget fundet Sted, men Taleren vilde henstille til Styrelsen allerede nu at fremsætte Forslag til en Lovændring, som kunde vedtages med det samme, og ved hvilken det bestemtes, at Dirigenten for Fremtiden vælges af og blandt Jurisdiktionsformændene.

Taleren gik derefter over til det i Præsidentens Beretning fremførte. — Han havde bemærket sig, at der var fremsat Ønske om et godt Samarbejde. Ogsaa han nærede Ønske herom, men saa maatte Selskabet ganske vist ogsaa paa sin Side gøre noget for at holde sig i Kontakt med Jurisdiktionsmændene. — Ved en given Lejlighed havde Direktør Røgind undladt at lade ham vide, at der i hans Kreds skulde finde et ret vigtigt Møde Sted. Det drejede sig om den ogsaa i Aarsberetningen omtalte Sag vedrørende Automobilvejen til Møens Klint. Det forekom ham, at Direktøren burde have gjort opmærksom paa, at Mødet skulde holdes, da dog saavel Formanden for Møens Motorklub som Formanden for Møens Turistforening havde været til Stede.

Hovedgrunden til, at han havde bedt om Ordet, var imidlertid den, at han længe havde imødeset en virkelig udtømmende Redegørelse fra Styrelsens Side for de meget omtalte regnskabsmæssige Uregelmæssigheder. En saadan havde længe været savnet, da de udsendte Cirkulærebrevne ikke havde sagt tilstrækkeligt. Den nu afgivne Beretning havde i høj Grad skuffet ham. Det var dog nødvendigt, at Jurisdiktionsformændene kunde give Medlemmer og andre ordentlig Underretning om, hvorledes det egentlig var. Det havde unægteligt ogsaa forundret ham at høre Styrelsen udtale om Re-

sultatet af de foretagne Undersøgelser, at der intet af Betydning var fundet, og at det hele nærmest maatte betegnes som Bagateller. Saa burde man have undgaaet at stille den afdøde Direktør i daarligt Lys. Hvis der ikke var Grund til at opholde sig mere ved det passerede, end Præsidenten havde hævdet, hvorfor var det saa ikke for længe siden blevet sagt offentligt, navnlig naar Præsidenten samtidig havde fastslaaet, at Direktør Kyhl havde haft en saa stor Myndighed, at det var tvivlsomt, om han ikke paa mange Punkter havde følt sig berettiget til at handle, som han havde gjort. Selvom han imidlertid havde overskredet sine Beføjelser, var det dog, naar man hensaa til den lange Aarrække, som Undersøgelsen omfattede, kun smaa Summer, om hvilke der kunde rejses Diskussion, og det kunde dog ikke veje meget til over for det store Arbejde, som Direktøren havde præsteret.

Præsidenten fastslog paany, at Dirigentspørgsmaalet var ordnet paa fuldkommen korrekt Maade, og det lod sig heller ikke gøre som foreslaaet af Hr. Grum-Schwensen saaledes paa staaende Fod at ændre Lovene. Det havde oprindeligt været Tanken at bede Selskabets og Forsikringsafdelingens juridiske Konsulent, Overretssagfører Hans Madsen, om at fungere som Dirigent, men da denne var forhindret paa Grund af Sygdom, henvendte man sig til hans Kompagnon, Højesterets-sagfører Steglich-Petersen. Det vidstes, at denne havde alle Betingelser for at kunne varetage Dirigenthvervet paa udmærket Maade.

Taleren vendte sig derefter imod det fra Hr. Grum-Schwensens Side om den afdøde Direktør fremførte. — Han vilde indledningsvis fastslaa under Henvisning til sine Udtalelser, at det var ganske klart, at Direktøren havde indlagt sig meget stor Fortjeneste, og han var enig med Hr. Grum-Schwensen i, at de Forhold, om hvilke Talen nu var, maatte bedømmes paa Baggrund heraf. Paa den anden Side havde Styrelsen straks følt det som sin Skyldighed at iværksætte en ekstraordinær Regnskabsundersøgelse, da der dog maatte tilvejebringes Klarhed over, hvilken Rækkevidde og Betydning de konstaterede Fejl havde. Naar Hr. Grum-Schwensen beklagede sig over, at der ikke tidligere var afgivet en Redegørelse til Jurisdiktionsformændene til Offentlighedens Underretning, var der dertil kun at sige, at Undersøgelserarbejdet dog maatte

fuldføres, inden der fremkom en Redegørelse fra Styrelsens Side.

Direktør Røgind oplyste om det af Hr. Grum-Schwensen omtalte Møde paa Møen, at det ikke var arrangeret af Selskabet, men af *Turistforeningen for Danmark*, som havde bedt ham om at deltage i nogle Forhandlinger paa Møen om den nævnte Automobilvej. Han havde netop lagt den største Vægt paa under Hensyn bl. a. til Udtalelser, som var faldet paa Generalforsamlingen i Aalborg forrige Aar, at lære Jurisdiktionsformændene nærmere at kende, og han vilde mene, at Vintrens ret livlige Mødevirksomhed havde været et Vidnesbyrd i saa Henseende.

Købmand M. D. Harder, Aarhus, spurgte, om det var rigtigt, at Direktør Kyhls Billede, som blev malet i Anledning af Selskabets Jubilæum, var blevet fjernet.

Fabrikant A. Schollert, Fredericia, fremsatte nogle Udtalelser om Forslaget til den nye Færdselslov, som havde været behandlet paa flere af de Møder, til hvilke Direktøren havde hentydet. — Han var betænkelig ved Tanken om at afskære de motorkørende fra at svinge over i en Vejs venstre Side, og han vilde gerne have at vide, hvorledes Styrelsen stillede sig til fri Hastighed. Han følte sig lidt utryg ved de paa Møderne fremførte Udtalelser om, at Hastigheden skulde afpasses efter Forholdene i hvert enkelt Tilfælde, da det forekom ham at være meget svært at afgøre, hvad der i hvert enkelt Tilfælde var forsvarligt og rigtigt.

Efter at Dampskibsekspeditor Grum-Schwensen og Præsidenten endnu havde udvekslet nogle Bemærkninger, besvarede denne sidste Fabrikant Schollerts Spørgsmaal og udtalte derefter henvendt til Købmand Harder, at Grunden til, at Direktør Kyhls Billede var taget ned, udelukkende var den, at man havde været betænkelig ved at have det hængende, da Aviserne begyndte at skrive om Direktør Kyhls Forhold, og at det iøvrigt var Hensigten at anbringe det til sin Tid paa den Plads, hvor det skønnedes at høre hjemme. Dirigenten forespurgte, om der var flere, der havde noget at bemærke. Da dette ikke var Tilfældet, gik man over til det næste Punkt paa Dagsordenen: Fremlægning af Regnskab og Budget.

Dirigenten gav Direktør Røgind Ordet. Direktøren udtalte indledningsvis, at han kun delvis havde Ansvaret for det Regnskab, som han nu skulde have den Ære at forelægge General-

forsamlingen, idet han, som Jurisdiktionsformændene vilde vide, først var tiltraadt den 1. Juli 1937. Hvis Regnskabstallene maatte fremkalde Ros fra Jurisdiktionsformændenes Side, havde han da højst Krav paa Halvdelen deraf, og hvis de omvendt maatte udæske til Kritik, maatte han ogsaa bede om, at han maatte nøjes med Halvdelen. — Driftsregnskabet balancerede med 429.435,76 Kr., og Direktøren gennemgik nu Konto for Konto Regnskabsposterne og fremsatte paa en Række Punkter nærmere Oplysninger om, hvad Posterne indeholdt, og hvorledes Tallene burde bedømmes.

Efter at Regnskabet saaledes var gennemgaaet og kommenteret, oplæste Direktøren Hovedpunkterne af Budgettet for indeværende Aar og tilføjede ligeledes her en Del orienterende Bemærkninger.

Dirigenten forespurgte, om der var nogen, der havde noget at bemærke til Regnskab og Budget.

Kaptajn O. J. Larsen, Holbæk, vilde gerne have at vide, hvilken Betydning man skulde tillægge de Underskrifter fra Revisorernes Side, som Regnskabet bar? Var det saaledes, at Revisionen kun bandt den ene af Revisorerne, som havde revideret Regnskabet til Bunds, medens den anden blot havde gennemset det? Tidligere havde Taleren med fuld Fortrøstning været med til at give Decharge for Regnskaberne, men nu vilde han i hvert Fald gerne have nogle nærmere Oplysninger om det udførte Revisionsarbejde, inden han i Aar gik med dertil.

Købmand Kirkegaard sluttede sig til Kapt. O. J. Larsen, idet han betonenede, at et Navn under Regnskaber var ensbetydende med, at den paa-gældende, som havde underskrevet, maatte tage sit fulde Ansvar. Taleren havde helst set, at Regnskabet havde været underskrevet med to nye Navne. Han ønskede iøvrigt at faa at vide, hvad Udgifter til »Kontorhold«, som var opført væsentlig højere paa Budgettet end paa Regnskabet, var anvendt til?

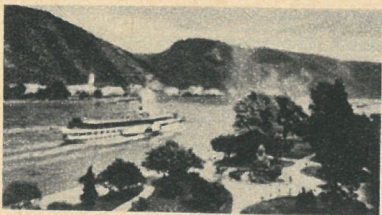
Direktør Røgind besvarede det sidst stillede Spørgsmaal først, idet han meddelte, at »Kontorhold« var Betegnelsen for en Udgiftspost, under hvilken en lang Række Udgifter til Skrivematerialer, Rengøring m. v. opførtes, og at Grunden til Stigningen fra Regnskabet til Budgettet var den, at det kontormæssige Arbejde havde været voksende, og at det derfor maatte forventes, at der vilde medgaa mere paa denne Post end tidligere.

Om Revisionen udtalte han dernæst,

Fortsættes Side 392

Bremen**HOTEL***Nordischer Hof*(ved Hovedbanegaarden)
Indehaver: PAUL FRIEDRICHS

Eneste Hotel med stor Garage og Bezintank i Huset. Moderne indrettet Familiehôtel. Hotellet for Rejsende og Ingeniører. Konference- og Kongressale. - Udstillingsværelser. Værelser med rindende Vand fra RM. 3.00 Værelser med Bad RM. 6.50.

BREMENVin- og Ørestaurant.
Telefon: Amt-Domsheide 26541-42
Telegramadresse: NORDHOTEL BREMEN**St. Goar am Rhein**

Udsigt fra Hotel Schneider over Rhinen

HOTEL SCHNEIDER**SCT. GOAR AM RHEIN**

Beliggende direkte ved Rhinen i herlige, rolige Omgivelser

Den skønneste Terrasse ved Rhinen**Al moderne Komfort - Garage i Huset**

Enkelt Værelse fra RM. 3,50, Dobbelt Værelse fra RM. 6,00

Telefon Nr. 207

Indehaver PH. SCHNEIDER

St. Goar a. Rhein

Telefon 221

Garage

Ferd. Hauser

HOTEL HAUSER

Hotellet ved Rhinen

Herlig Beliggenhed - Rhinterrasse

Fortrinligt Køkken

Værelser fra RM. 2.50 til RM. 4.50

Pension efter Overenskomst

Rüdesheim a. Rhein**HOTEL ZUR TRAUBE**

Rüdesheim am Rhein; Telefon 534

Nyopført 1936 - al Komfort - 85 Senge - Værelser

fra 3.- til 4.- RM., Dobb. Værelser fra 6.- til 12.- RM.

Smuk Rhinterrasse - **Garage** - Jos. Schroeder**Rüdesheim***Hotel* **AUMÜLLER**

Rüdesheim am Rhein

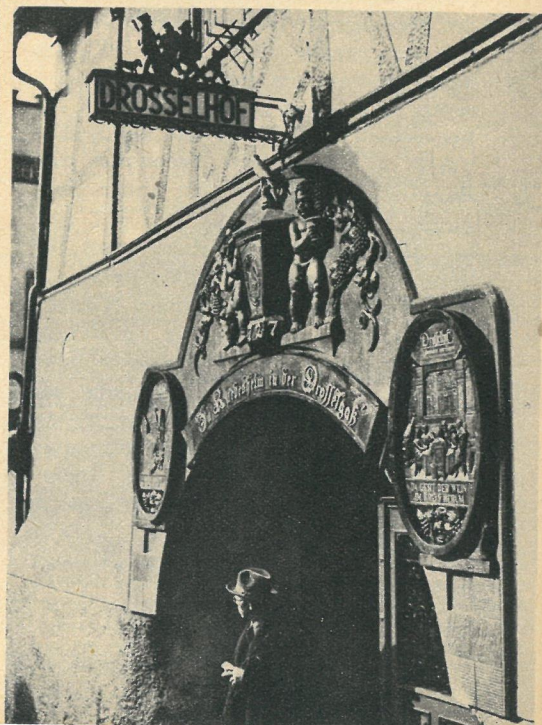
Al moderne Komfort, godt Køkken og Kælder

Moderate Priser • *Garage* • Aabent hele Aaret**VED RHINENS BREDDER —**

Gennem en bred Slette flyder Rhinen fra Syd ind i Tyskland. Langt borte skimtes Alpernes sidste Udløbere, dens gletscherdækkede Hjemland, nu modtages den, da den løber ind i Tyskland, af Vogesernes og Schwarzwalds Bjerger. Ogsaa disse bliver ladet tilbage, og paa de bløde Skraaninger, der nu begrænser den brede Dal, modnes kostelige Druer, mens verdenskendte Domkirker spejler sig i dens Vande. Domkirken i Speyer med de gamle, tyske Kejseres Grave og Domkirken i Worms og lidt senere igen en tusindaarig vældig Domkirke, om hvilken en gammel graanende Stad grupperer sig med talrige Taarne med en Mangfoldighed af Gavle og Tagrygninger: »Gyldne Mainz«. Her er utallige Sevärdigheder, Minder fra Romertiden og et Museum, hvor man kan beundre Bogtrykkerkunstens første Frembringelser.

Derovre hæver sig over Floden et herligt Bjerglandskab med vældige, susede Skove. Det er Taunus med sine Kurbade, Verdensbadet Wiesbaden, Schlangenbach og Schwalbach, de lokker ikke forgæves, men vi vender hurtigt tilbage til Rhinens Bredder, thi nu begynder den verdensberømte Dal med Borg ved Borg, hvor Lorelei kæmper sit gyldne Haar med Guldkam og daarer Skipperne med sin Sang, hvor Rhindalens kostelige Druer modnes paa de solmættede Bjergskraaninger, hvor smaa Middelalderbyer med Ringmure og brogede Bindingsværkshuse henrykker Beskueren. Fra Niederwald-

Det historiske Drosselhof i Rüdesheim.





Raadhuset i Köln.

mindesmærket ved Rüdesheim til Deutsches Eck ved Koblenz forenes landskabelig Skønhed og kostelige Værker frembragt af Menneskehaand, sydende Trafik og fredelig Stilhed, rhinsk Munterhed og Sang i vidunderlig Mosaik. Eltville, Hattenheim, Oestrich, Geisenheim og Rüdesheim — Navne, som stadig findes paa Vinkortet. Overalt kender man de uforlignelige Overalt kender man de uforlignelige Draaber, som presses paa disse Steder. Og hvem har ikke hørt om de herlige »røde« fra Assmannshausen. Hvem har ikke allerede læst Navnene Lorch og Bacharach paa Vinkortet? Og saaledes fortsættes det uden Afbrydelse til Koblenz, stadig fremad under maleriske Ruiner, faste Borge og stolte Slotte, opmarcherede paa Række og Geled som for at danne Spalier til Ære for de utalte Skarer af Turister, som fra alle Verdens Kanter strømmer ind i Rhindalen.

For Automobilisten betyder Koblenz mere end blot en smuk Rhinby, det er i langt højere Grad Stedet, hvorfra man let kan foretage Ture i det herlige Bjergland, gennem hvilket Rhinen og dens Bifloder baner sine Veje. Derovre i den stille Lahndal f. Eks. ligger det dejlige Bad Ems; Vindalen Mosel lokker, den romantiske Ahrdal og Nürburgring er ikke langt borte, heller ikke den stemningsfulde Eifelsø, hvori det gamle Kloster Maria Laach spejler sig.

Her i Eifel hæver sig ogsaa — som det nye Tysklands Symbol — Ordensborgen Vogelsang i herlige Omgivelser ved Urfsee. Borgen tjener til Uddannelsessted for den Efterslægt, der skal oplæres til at være politiske Ledere i Tyskland.

Rüdesheim a. Rhein

Hotel Deutscher Hof, Rüdesheim a. Rh.

Indehaver: Peter Kreis

Telefon Nr.: 592

Førsteklasses Hotel i skønne Omgivelser ved Rhinen vis a vis Köln-Düsseldorfer Landebrücke

Rindende koldt og varmt Vand paa alle Værelser — Centralvarme — Værelser fra Rm. 2.50

Rüdesheim

Hotel Darmstädter Hof RÜDESHEIM AM RHEIN

Indehaver: HANS WAGNER - Telefon 585 Rüdesheim
Førsteklasses Hotel - skønneste Rhinterrasse-Restaurant. Moderne Komfort - 80 Senge - Privatbad - Rindende varmt og koldt Vand i alle Værelser. - Garage til 20 Vogne - Reparatjonsværksted - Rimelige Priser.

Enkelt Værelse	RM. 2.50	-	RM. 6.00
Dobbelt Værelse	6.00	-	12.00
Dobbelt Værelse med privat Bad	14.00	-	18.00
Frokost	RM. 1.50		
Diner	2.25	-	RM. 3.00

Assmannshausen

HOTEL ALTE BAUERNSCHÄNKE ASSMANNSHAUSEN AM RHEIN

60 Senge - Værelser med rindende varmt og koldt Vand - Bad - Garage
Værelser fra RM. 2.50 til RM 3.50 — Fuld Pension RM. 6.00 incl. Bad
Danske Aviser (Berlingske og Politiken) — Fortræffelig Vin og Køkken

Verdensberømte Alte Bauernschänke - Rhin-Stemming

Assmannshausen



RHEIN-HOTEL

Assmannshausen
am Rhein

Førsteklasses Hotel i herlige Omgivelser.
95 Senge. — Rindende Vand. — Privatbad.
Garager. — Vinhandel en gros.

Værelser fra RM. 3 Deres Hotel i Assmannshausen am Rhein Pension fra RM. 7

Heidelberg

Hotel »Alt-Heidelberg«



ligger i Heidelberg i Rohrbacherstrasse 29, 2 Minutter fra Banegaarden - til højre - det er meget let at finde. Dette moderne Hus med Garager og yderst behageligt indrettede Værelser, tildels med indbygget Bad, rindende varmt og koldt Vand overalt og Centralvarme, er et Sted for Gæster, som véd at skatte vor Tids Komfort. Den nylig indrettede Alt-Heidelberg-Stue, vort gode Køkken og velplejede Drikke har vundet vore Gæsters berettigede Paaskønnelse. - Velkommen.



Rhinbroen — Düsseldorf.

Ganske vist er den fantastiske Rhin-symfonis Fortissimo forbi med Koblenz, men det, som de nu bredere Dale maa-ske mangler i Retning af Romantik, erstattes af Landskabets Ynde. Ogsaa her hilser os stolte Borgruiner fra Højderne, ogsaa her modnes Druerne paa Vinbjergenes Skraaninger, og mange henrivende Steder frister. Og nu lokker uimodstaaeligt Siebengebirges Tinder, hvorfra man sender et sidste Blik tilbage over den herlige Floddal. Thi nu, ved den fortryllende Beethoven-By Bonn, løber Floden gennem fladt Land, som man hastigt gennemiler ad prægtig Autobane, til man til Slut naar Köln, »Die Stadt mit dem ewigen Dom«.

Dette herlige, gotiske Gudshus er det ældgamle Kölns kostbareste Juvel, for hvis Skyld man dog ikke bør forsømme alle de andre vidunderlige Bygningsmonumenter. Man har ogsaa kaldt Köln: »Drejeskiven ved Rhinen«, fordi Baner og Veje herfra straalere ud i alle Retninger.

Lejligheden er altsaa gunstig til at aflægge den berømte Kejser- og Badeby et Besøg. Over Jülich naar man paa kort Tid Düsseldorf. Düsseldorf er en moderne Storby med Sans for Kunst. Med sit tidssvarende Ydre, pragtfulde Bygninger og skønne Parkanlæg er denne By et bemærkelsesværdigt Modstykke til alt det, som Rhinen hidtil havde at vise os. Thi her »am Niederrhein« faar Landskabet et

helt andet Ansigt end mellem de grønne, borgkronede Vinbjerger paa Strækningen mellem Rudesheim og Bonn. Nu bølger vældige Kornmarker paa udstrakte Sletter, tysk Sukker dyrkes her i det flade Land, som skjuler uendelig meget mere skønt, end man kan ane, naar man ser ud over de umaadelige Vidder, som fortaber sig i Horisonten. Dog, ogsaa her findes Minder om længst forsvundne Tider, ogsaa her hilses den Fremmede af Slotte og Borge, men de staar ikke paa høje Bjerger, men — i Vandet.

Forenede Danske Motorejeres Generalforsamling —

Fortsat fra Side 389

at det ikke med Billighed kunde forlanges, at den ene Revisor, som ikke var Fagrevisor, skulde have revideret Regnskabet Tal for Tal. Det havde den statsautoriserede Revisor besørget, og de to Revisorer havde saa i Forening gennemgaaet Hovedresultatet. Taleren mente at kunne i enhver Henseende berolige de to Jurisdiktionsformænd, som havde gjort Bemærkninger herom. Regnskabet var i Aar blevet saa grundigt gennemgaaet i alle Ender og Kanter, som vist ingensinde tidligere.


Landsretssagfører Sidenius, Grenaa, spurgte derefter — under Henvi-sning til Forhandlinger i tidligere Aar, da han var Medlem af Styrelsen, — om det ikke var rigtigere for at aflaste Budgettet, som nu viste en Udgiftspost paa 105.000 Kr. til Medlemsbladet MOTOR, at gaa over til at nøjes med at udsende Bladet hver 14. Dag? Præsidenten svarede herpaa, at han meget vel huskede de Forhandlinger, hvortil Landsretssagføreren sigtede, men at Landsretssagføreren saa sikkert ogsaa vidste, at de altid var endt med, at man havde anset det for at være utilraadeligt at foretage den nævnte Forandring, fordi Bladet betød saa overordentlig meget som Bindeled mellem Selskab og Medlemmer, og Stofmængden var saa overvældende, at det absolut ikke lod sig gøre at udsende Bladet mindre hyppigt end et Nummer pr. Uge. Dirigenten forespurgte, om nogen yderligere ønskede Ordet. Da dette ikke var Tilfældet, blev Regnskabet vedtaget og Decharge givet Styrelsen. Dirigenten spurgte derefter, om der var nogen, som havde noget at bemærke til Budgettet. Da dette ikke var Tilfældet, maatte det betragtes som vedtaget.

Under Dagsordenens Punkt 4 gav

Den nye

HUMBER

Snipe



BRITISH MOTORS A/S

Østerbrogade 2 A - Telefon C. 11.396

Dirigenten Ordet til *Præsidenten*, som udtalte, at de Lovændringer, som han nu vilde stille Forslag om, bl. a. omhandlede Revisionen, og at de af Kaptajn Larsen og Købmand Kirkegaard fremsatte Ønsker denne vedrørende vilde blive opfyldt. Ændringsforslagene var iøvrigt følgende:

I § 12, 4. Stk., hvor der staar: »Valg af 2 Revisorer, hvoraf den ene skal være statsautoriseret Revisor, den anden Jurisdiktionsformand«, bør sidste Sætning ændres, da fremtidig begge Revisorer skal være statsautoriserede. Herved var der Tale om en Realitetsændring, som sikkert vilde blive hilst med Tilfredshed.

De andre Ændringer var af mere formel Natur. For det første vil man gerne rette Ordet »Lov« til »Vedtægter«, og dernæst bør Bestemmelserne om Direktørens Beføjelser udgaa som unødvendige i selve Lovteksten, da de fremgaar af hans med Styrelsen sluttede Kontrakt. De Paragraffer, som berøres af Ændringerne paa dette Punkt, er §§ 10 og 18. Endelig bør Lejligheden benyttes til at foretage en anden Ændring, som ogsaa er af ren formel Karakter. I § 19 staar der, at »Styrelsen kan vælge Protektorat, Ærespræsidium og Præsidium«. Dette bør ændres til, at »Styrelsen kan vælge Protektorat og Æresmedlemmer«.

Dette Forslag til Lovændringer fremkaldte en ret langvarig Diskussion. Denne drejede sig næsten udelukkende om den Del af Ændringsforslagene, som omhandlede Direktørens Stilling, medens de øvrige Ændringsforslag vandt almindelig Tilslutning.

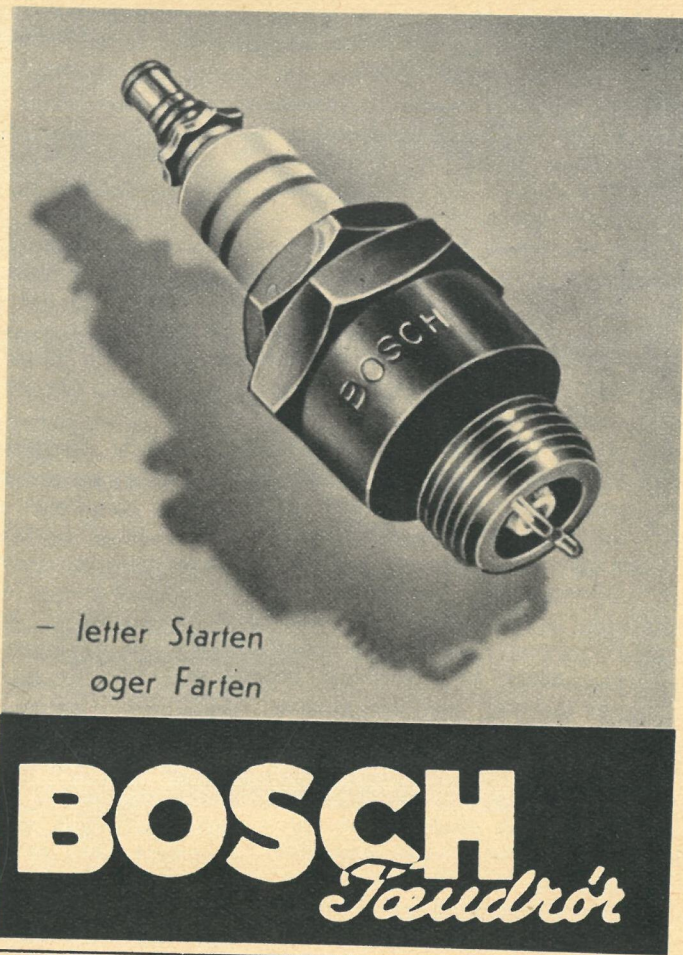
Kaptajn O. Høegh-Guldberg udtalte, at han fandt Styrelsens Forslag vedrørende Direktørens Stilling meget uheldigt. Det havde dog netop været Hensigten at give Medlemmerne Besked om, hvad der er Direktørens Arbejdsomraade, og yderligere bør denne ogsaa have en fast Stilling. Naar der henvises til Direktørens Kontrakt, maa den logiske Konsekvens heraf dog være den, at denne offentliggøres, da Medlemmerne ellers ikke kan vide noget om, hvilke Forpligtelser og Rettigheder Direktøren har.

Direktør Gunst ansaa det for ukorrekt, at de i hans Øjne ret vigtige Ændringsforslag, som her forelagdes, ikke var sendt ud i Forvejen til Jurisdiktionsformændene. Det var utvivlsomt ogsaa stridende imod Lovene, at dette ikke var sket. Som Forelæggelsen var sket fra Præsidentens Side, var det meget vanskeligt at faa et Overblik over, hvad Ændringernes Indhold og Rækkevidde egentlig var.

Dirigenten gjorde i Anledning heraf opmærksom paa, at det ikke fulgte af Vedtægterne, at Forslag til Lovændringer skulde udsendes i Forvejen. Enhver, som nærrede Ønske om at faa at se, hvad Ændringerne gik ud paa, vilde have kunnet faa Forslaget ved Henvendelse til Direktøren.

Præsidenten betonedede paany, idet han besvarede Kaptajn Høegh-Guldbergs Bemærkninger, at Ændringerne havde en ren formel Karakter, eftersom Direktøren normalt altid deltager i Styrelsens og Forretningsudvalgets Møder. Han skal blot ikke være Medlem i egentlig Forstand af disse Organer, da tidligere Aars Erfaringer har vist, at det i givet Tilfælde kan være ubehageligt, at Direktøren er Medlem. Der kunde iøvrigt efter Talerens Mening ikke være Tale om at aftrykke Direktørens Kontrakt, da dennes Ordlyd dog var et internt Anliggende.

Kaptajn Høegh-Guldberg kunde ikke erkende, at Direktørens Beføjelser kun skulde være omtalt i hans Kontrakt. I ethvert Aktieselskabs og ethvert privat Selskabs Love er det angivet, at Direktøren har Sæde i Styrelsen og varetager den daglige Administration. Det vigtigste for Taleren var, at Bestemmelsen herom betegnede en Sikkerhed for Direktøren og en Sikkerhed for Medlemmerne. Han vilde



derfor foreslaa, at den Del af Forslaget, som omhandlede Direktørens Stilling, afvistes.

Præsidenten betonedede heroverfor paany, at det hele kun havde ren formel Karakter. Styrelsen havde imidlertid ønsket, naar nu Lovene alligevel skulde revideres, at gøre dem saa klare og systematiske som muligt. I en af de Bestemmelser, som udgik, udtaltes det f. Eks., at Direktøren skulde lede den daglige Drift. Var det ikke saa selvfølgelig, at det ikke behøvede at staa i Lovene?

Kaptajn Høegh-Guldberg svarede, at han maatte fastholde, at det kunde virke uheldigt, om Ændringerne gennemførtes. Det var dog Direktøren, som var inde i hele den daglige Forretningsgang, og han burde ikke kunne udelukkes fra Møderne. Taleren ønskede derfor fastholdt sit Forslag om, at Ændringsforslaget toges tilbage.

Hertil sluttede Mejeribestyrer C. M. Christensen, Nordby, sig, idet han hævdede, at det formentlig vilde være det rigtigste helt at vente med at vedtage Lovændringer til det følgende Aar.

Landsretssagfører Sidenius var enig med Kaptajn Høegh-Guldberg i, at Ændringerne ikke blot var af formel Karakter. Det forekom ham, at det netop burde staa i Vedtægterne, at Direktøren ledede den daglige Virksomhed.

Departementschef J. Wilcke var af en anden Mening, idet han syntes, at man maatte kunne drage en Parallel med Statsstyrelsen, hvor dog selv højtstaende Embedsmænd ikke direkte havde Plads i de politisk ansvarlige Forsamlinger. Det var ikke saa længe siden, at man i Statens Jordlovsudvalg skulde drøfte Personaleforhold, og man havde da maattet bede Embedsmændene forlade Forsamlingen. Naar det siges, at Direktøren kender Sagerne bedst, saa er det ikke utænkeligt, at det er rigtigt. Det kunde maaske

ogsaa siges, at en Departementschef kender Sagerne bedst, men derfor kunde der dog ikke være Tale om, at en Departementschef mødte i Ministerraadet. Der skal de Mennesker sidde, der alene bærer det politiske Ansvar. Saaledes er det ogsaa med Styrelsen, idet det er de Herrer Tilidsmænd, hos hvem Ansvaret ligger. Derfor maa de kunne være frit stillet, saaledes at de i en given Situation kan træffe en Afgørelse inden for deres egne Vægge. Taleren vilde tilføje — uden paa nogen Maade at ville kritisere nogen — at det ikke var helt utænkeligt, at megen Sorg og Ulykke kunde have været undgaaet, hvis Direktør Kyhl ikke altid havde været til Stede i Styrelsen. Naar man nu talte om, hvad der var sket, saa var det ganske vist Bagateller. Der skydes paa Revisorerne, og Revisorerne er altid ilde farne, men vi andre bærer ogsaa et vist Medansvar. Vi vidste alle, at Kyhl havde sine Fejl, men han maatte have en vis Margin, som alle dygtige Mænd bør have. Han havde dog ført Foreningen frem til en stor Anseelse og Position, og det skyldte man ham Tak for (Hør!). Det Billede, som man har talt om, kan først hænges op igen, naar Kommissionsdomstolens Arbejde er sluttet, og man dermed er sikker paa, at der ikke er sket mere end det her omtalte. Det forekom Taleren, at Forsamlingen burde vise Styrelsen

Tillid ved at vedtage de Lovændringer, som Styrelsen havde ønsket.

Købmand *Kirkegaard* vilde hævde, at den sidste ærede Taler ikke havde været heldig med sine Sammenligninger med Hensyn til Direktøren, Styrelsen og Statens Jordlovsudvalg. Han vilde gerne spørge Departementschef Wilcke om, hvorvidt Styrelsen da ikke kunde sige sin Mening, naar Direktøren var til Stede? Han vægrede sig ved at tro, at det havde været Tilfældet?

Departementschef *Wilcke* svarede herpaa, at det maatte huskes, at Direktør *Kyhl* var en stor Personlighed, og netop derfor kunde han ogsaa gennemføre, hvad han havde gjort. Den Slags Folk er det ikke altid lige nemt at sige lige i Øjnene, hvad man ønsker at udtale, og over for saadanne maa man have Lov til i Styrelsen at træffe en Aftale om, hvad der i Fællesskab skal siges. Det kan være nødvendigt. Ellers bliver det et temmelig vanskeligt Hverv at sidde i en Styrelse. Dermed skulde ikke være sagt, at Direktøren ikke skulde deltage i alle Forhandlinger. Det skulde han nemlig ubetinget gøre, for saa vidt som Direktøren var den Mand, som Styrelsen havde Tillid til, og som skulde forestaa hele den daglige Ledelse. Der kunde imidlertid komme en Situation, hvor Styrelsens Medlemmer gerne vilde kunne tale privat sammen, og det burde da ikke ske ved et hemmeligt Møde, men ved et virkeligt Styrelsesmøde.

Kaptajn *Høegh-Guldberg* udtalte, at Departementschefens Bemærkninger løftede Styrelsen op i et Plan, hvor den ikke hørte hjemme. Her er Tale om en Forening, som væsentligst ledes af sin Direktør, og dens Styrelse bestaar af Folk, der har mange andre Ting at varetage, og som sommetider slet ikke har Tid til at komme til Møderne. Direktøren derimod deltager i de daglige Møder og Forhandlinger — der er han Rygraden, og det er ham, der i Hovedsagen kommer til at træffe Bestemmelserne. Taleren maatte stadig forlange, hvis Forslaget ikke udsattes til næste Aar, at det kom til Afstemning.

Præsidenten erklærede, at han var noget skuffet over de Bemærkninger, som Kaptajn *Høegh-Guldberg* havde fremsat. De sigtede til, at man gav sig af med Ting, som man ikke havde Tid

til at varetage. Taleren kunde hertil sige, at det Arbejde, som havde været gjort fra Styrelsens og hans Side igennem Aarene og ikke mindst under Direktørens Sygdom og Død, havde været ganske overordentlig omfattende. Han var ganske enig med Departementschefen i, at der i tidligere Tid havde foreligget Tilfælde, hvor det havde været os ubelejligt, at Direktøren skulde være til Stede. Det var beklageligt, at man nu, da denne Dag var forløbet saa godt, sagde noget, som kunde kaste et uheldigt Skær over Styrelsen. Forslaget var dikteret alene af formelle Hensyn, og det drejede sig om en saa ringe Sag, at Taleren vilde fastholde det og vove at tage den Afstemning, som Kaptajnen ønskede.

Forpagter *N. Engbæk*, Langesminde pr. Oure, syntes, at denne Sag havde været diskuteret længe nok. Jurisdiktionsformændene maa have Tillid til Ledelsen, som dog bør kunne holde et Møde, hvor Direktøren ikke er til Stede. Man behøvede ikke at være bange for, at det skulde blive ret mange. Taleren vilde anbefale, at man stemte for Styrelsens Forslag og dermed viste den den Tillid, som den fortjente.

Købmand *Kirkegaard* fandt, at Forsamlingen havde vist Styrelsen den største Tillid, og det var hans Opfattelse, at Styrelsen ikke burde være bange for at sige sin Mening, og at den vel ogsaa skulde kunne gøre det, naar Direktøren var til Stede. Taleren vilde gerne stille Forslag om, at Lovændringerne udsattes til næste Aar.

Apotheker *Fr. Kabell*, Randers, vilde meget anbefale, at man fulgte Styrelsens Forslag. Taleren havde i ca. 15 Aar siddet i Styrelsen og kunde ganske tiltræde Præsidentens Udtalelser om, at der havde været Øjeblikke, hvor man ønskede, at den omhandlede Bestemmelse ikke stod i Lovene. Det vilde derfor være klogt, at den nu slettedes.

Højskoleforstander *Frode Fogt*, Try Højskole, udtalte, at han fandt, at Styrelsen havde gjort en Fejl, og det var den, at man først havde søgt at bibringe Forsamlingen det Indtryk, at det hele var saa lidt. Det viste sig imidlertid, at det var mere, end man havde givet det Udseende af fra Begyndelsen. Derfor kom det lidt overraskende, at det nu viste sig at have

Fortsættes Side 398

Skaan Motoren mod Overhedning

Gamle

K
Ø
L
E
R
E



Nye

K
Ø
L
E
R
E

Renses og forbliver rene ved Brug af engelsk RAPID-PULVER

Bruges af Ti-Tusinder i Udlandet

Faas ved alle Tanke. Pris Kr. 3.25

SIGURD MØLLER
København V. Tlf. C. 15 245

Neidhardts Autolager

Specialforretning i fine, brugte Automobiles

Vester Farimagsgade 2 B, København V. Telefon Central 15846

DET HELT RIGTIGE STED AT KØBE EN GOD BRUGT VOGN

GARANTI:

Paa alle Vogne, der udgaar fra vort Firma, ydes Driftgaranti. Paa Vogne, der ikke er over 2 Aar gamle, ydes samme Garanti som paa nye Vogne.

Hold Ærgrelser borte
fra Feriens Fred.

Kør sikkert og trygt
paa Goodyear Dæk



Køb Goodyear — og glem
hver Tanke paa Dæk-Be-
sværligheder.



Sikkerhed
i alle Retninger

Bemærk, hvorledes de skarpe, svære, firkantede
Blokke i A W T Mønstrrets Midte tilvejebringer
samme effektive Skridsikkerhed i alle Retninger,
FORLÆNS, BAGLÆNS og SIDELÆNS



GOOD YEAR

JOHEST PATENT
LYDDÆMPER

Forøger Kraften. Tilstoppes aldrig
Forlang Prospekt

»MARGROCO«

Amaliegade 28 Central 14264



ZEBERG's-Auto Maatter

luner

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

Sendes overalt.
Handlende, alle
Brancher, Robot
Besøgmåne Udsalg
God Pasform

„BIL-MAATTER“

v. Aage Zeberg

Grdl. 1923 C. Plougsvvej 6

København V. (nær Forum)

Telefon Eva 722

Alle Vogntyper føres. Prisliste tilsendes gratis.

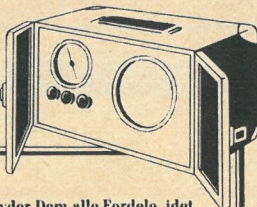
Special-Afdel.: for **VOGNMANDSMAATTER**

KAN STØVSUGES

Afdeling i Odense: Nørregade 47, Tlf. 8397



Transportabel
EUROPAMODTAGER
Type K. S. 1001



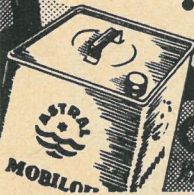
Denne Modtager byder Dem alle Fordele, idet
De kan benytte den hvor som helst, i Deres Au-
tomobil, i Toget, i Deres Sommerhus, i De-
res Baad, paa Deres Hotelværelse, i Deres
Have. Naar De parkerer, kan De tage den med
til Stranden, i Skoven, kort sagt overalt.

Kr. 265.00 Forhandlere anvises.
excl. Batterier - Batterier Kr. 31.40

AJS AMERICAN APPARATE CO. Tlf. Gentofte 2385

Husk at forlange
ASTRAL GRAFINOL
AUTOOLIE
til Deres Motor

Den giver:
• Mindre Slitage
• Større Ydeevne



Læderpjækkerter

og Dirt-Track Veste for Damer
og Herrer, altid Lager i flere
Modeller og Farver.

Læderfrakker, atter Lager i den
bekendte Flyverfacon

Ridebenklæder og Ridestøvler
for Damer og Herrer.

Handsker, Huer, Hjelme, Brillor.

Motor-Dress

Blaagaardsgade 24 Nora 2536
Varene sendes overalt i Danmark.

Europas ældste Luftfartselskab anskaf- fer Europas mest moderne Trafikflyve- maskiner ...!

Passagerernes Velvære
er en Betingelse for
Luftfartselskabernes

Trivsel. Beständig maa det
tilstræbes at yde Passa-
gererne den bedst mulige

Komfort; de nyeste og
mest raffineret udstyrede

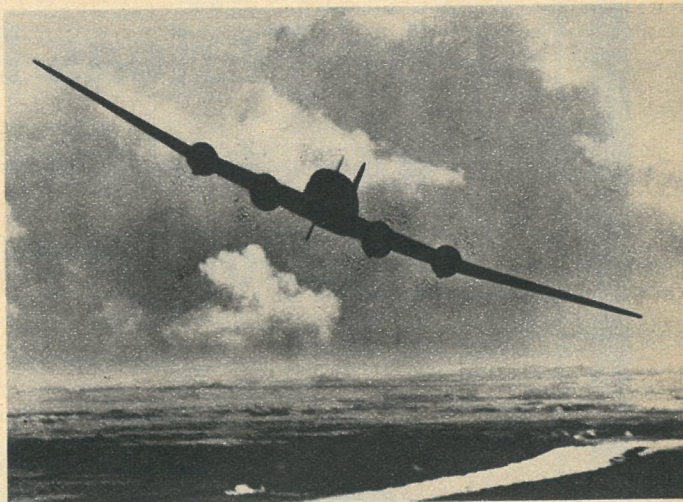
Maskiner maa sættes ind,
skønt de gamle langt fra

er slidt op, kort sagt —
Omsorgen for Passagerer-
nes Velvære er af den al-
lerstørste Betydning, og

ved Anskaffelsen af den
nye Type, Focke-Wulf »Condor«, er

Det Danske Luftfartselskab blevet i
Stand til at kunne byde sine Passa-
gerer al den Komfort, som overhove-
det tænkes kan i Øjeblikket — og det
vil ikke sige saa helt lidt.

Med 335 Kilometers Fart — d. v. s.
100 km mere end Selskabets hidtil
hurtigste Maskine — vil D. D. L.s nye
Trafikmaskine haste gennem Luften.
For nogle Aar siden vilde man maaske
have skrevet »drønet gennem Luften«
i Stedet for, men dette Udtryk passer



ikke mere i denne Forbindelse, for
selv om Motorernes Hestekræfter er
forøget betydeligt, saa mærker Passa-
gererne i de nye Maskiner kun meget

lidt til det saakaldte »Drøn« fra de
mange Motorhestekræfter. En gen-
nemført Lydisolering af Kabinerne har

gjort dem til yderst behagelige Op-
holdssteder for Passagererne, og Sam-
talen behøver ikke at være mere høj-
røstet, end hvis man sad hjemme i sin

Stue i en hyggelig Passiar. Hvis man
i »gamle Dage« vilde sige noget til en
af sine Medpassagerer, maatte man

raabe af sine Lungers fulde Kraft, for

I MAGSVEJR eller STORM

- altid en behagelig Overfart

Nyd Overrejsen om Bord i et af Statsbaner-
nes store elegante Motorskibe paa

KALUNDBORG—AARHUS RUTEN
Store sødygtige Baade, der byder de rejsende
alle tænkelige Bekvemmeligheder.

Her er god Plads, overdækkede Promenade-
dæk og komfortable Saloner. Her er et for-
trinligt Køkken — og for Kr. 1.50 kan De
reservere Dem en bekvem Køje, hvis De
ønsker at hvile undervejs.

I Skibenes store Automobilhal er der Plads
til 35 Automobiler, der staar velbeskyttede.
Der er bekvemme Til- og Frakørselsforhold
og mange andre Fordele, som har gjort Stats-
banernes Hurtigrute over Kattegat popu-
lær, ikke mindst blandt Automobilisterne.

Statsbanernes rød-hvide Skorstensmærke
garanterer Dem altid hurtig og sikker Sejlads!

dengang kendte man intet til lydisolerede Kabiner.

For at Passagererne skal føle sig veltilpasse og rigtig nyde Hvilen under Luftrejsen, er Stolene i Kabinerne indrettet saaledes, at man ikke irriteres af nogen som helst Rystelse eller Vibration. Det er allesammen mæglige og blødt polstrede Lænestole, forsynet med Armlæn og Hovedlæn, og ved hver af Stolene er der anbragt en Læselampe. Hver Passager raader ogsaa over et lille Bord, og enhver, der har rejst med Toget, ved, hvor bekvemt det er med et saadant Bord foran sig til Bøger og Blade eller som Skriveunderlag.

Men Bordet tjener ogsaa et andet Formaal — maaske det allervigtigste, nemlig som Spisebord. For den luksuøst udstyrede Maskine har selvfølgelig Restaurant ombord. Forude er indrettet et elektrisk Køkken, hvor Stewarden regerer, og herfra kan der serveres kolde og varme Retter. Ved hvert Passagersæde er anbragt en Klokke, hvormed Stewarden kan tilkaldes, og hos ham — eller maaske bliver det hos hende — kan der gøres de Bestillinger, som Menukortet omfatter.

Efter Middagen — eller Kaffen —

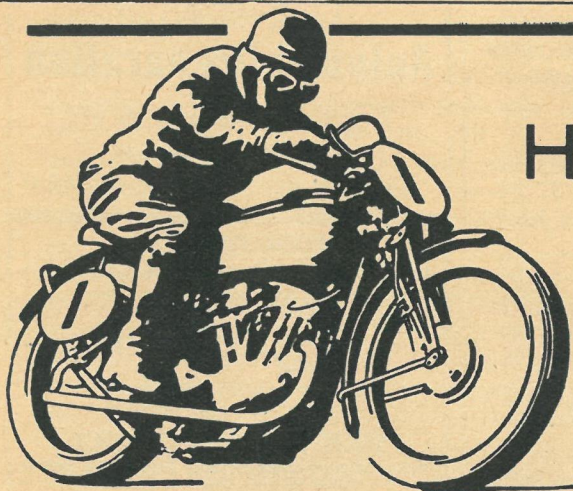
behøver man endda ikke at undvære den for mange saa kærkomne Cigar eller Cigaret. Der er hele Tiden benyttet Ordet Kabinerne, og det skal forstaas bogstaveligt, for Maskinens rummelige Krop er indrettet med to Kabiner, een for Rygere, med Plads til 9 Passagerer,

og een for Ikke-Rygere med Plads til 17 Passagerer. I Rygekabinen er der Askebægre og elektriske Cigartændere ved hver Plads, og her kan Passagererne »dampe løs« saa meget de lyster. Slipper Tobakken op, trykkes der blot paa Knappen til Stewarden, der straks er til Tjeneste med et righoldigt Udvalg.

For at Passagererne kan befinde sig vel, er det naturligvis ogsaa en Betingelse — og maaske en af de vigtigste — at der hersker en passende Temperatur i Kabinerne. Der maa hverken være for varmt eller for koldt, og Zo-



nen mellem for stærk Varme og for stærk Kulde er ikke særlig stor. Temperaturen maa helst ikke gaa under 20 eller over 22 Grader Celsius, og det absolutte Minimum og Maksimum for Velvære er henholdsvis 16 og 24 Grader Celsius. Da Passagerernes Velbefindende endvidere kræver et vist Minimum af tilført frisk Luft, er Focke-Wulf »Condor« udstyret med et Ventilationsanlæg, hvor den enkelte Passager selv kan regulere Tilførselen af frisk Luft — Varmluftanlægget muliggør, at der selv paa den koldeste Aars-tid holdes en konstant Temperatur.



Hvad kan de præstere?

Mellem Kødere, der har en Smule Erfaring, er der kun en Ting, der tages i Betragtning, — nemlig Kædernes Præstation. Derfor er RENOLD MARK 10 anerkendt som Verdens fineste Motorcyklekæde.

Bekendt overalt fordi de løber jævnt og er til at stole paa.



RENOLD MARK 10 MOTORCYKLE KÆDER

THE RENOLD AND COVENTRY CHAIN CO. LTD. : MANCHESTER : ENGLAND

Enerepræsentant: E. T. GREW . Raadmandsgade 43 . København N . Telefon: Central 7447 . Telegram-Adresse: Outillage

Fortsat fra Side 394

ret væsentlig Betydning, og Taleren syntes derfor, at Sagen burde udsættes. —

Præsidenten gentog, at det kun var

WIPO STØVOVERTÆK
det sidder - det holder
Pris kompl. fra Kr. 60.-
Ring efter Prøver til Nora 7441
E. WILLAUME - JANTZEN & CO. - Falkonerallé 88, F.



PELÉ **ELTZ**
OLSMOBILE

Autoriseret Forhandler,
Service og Reservedele.
Københavns Automobil Central
Tlf. 5337-10937. Gl. Kongevej 13

Sønderborg Kølerfabrik
Nye Kølere til alle Vognmærker. —
Rensning og Reparation udføres om-
gående. — Specialværksted for Op-
retning af Karosserier og Skærme. —
J. H. QUITZAU
Ahlmannsvej 50 — Telf. 576.

C.M. Eriksen & Søn
Odense. Kongensgade 10. Telf. 5797
Originale Harrison Kølerblokke
isættes enhver Køler.
**Reparation af Kølere. Opretning af Ka-
rosserier og Skærme. Autogensvejsning.**
● **DUCOLAKERING**

Kompressorer, Autoløfter
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

BC S
Indr. Varemærke.

SØBORG VOGNFJEDER-FABRIK
AUTOFJEDRE
BRDR. CHRISTENSEN, Vangedevej 235, Telefon Søborg 189-1160

FORCROMNING • KOFANGER SERVICE:
Vi ombytter Deres Kofangere og
paamonterer nye med det samme

formelle Ændringer, og bad om, at der maatte blive foretaget en Afstemning.

Dirigenten henviste til Vedtægternes § 15, hvori der stod, at »Dirigenten afgør alle Spørgsmaal med Hensyn til Sagernes Behandlingsmaade, Stemmeafgivningen og dennes Resultater, med mindre han maatte finde Anledning til at henvise Spørgsmaalets Afgørelse til Generalforsamlingen selv, i hvilket Tilfælde der kun tilkom enhver af de tilstedeværende stemmeberettigede een Stemme«. Han vilde indrømme, at det var noget tvivlsomt, om Spørgsmaalet om Udsættelse hørte hertil. Den eneste Maade, paa hvilken man kunde undgaa skriftlig Afstemning om dette Spørgsmaal, var imidlertid, at det faldt ind under denne Bestemmelse.

Dirigenten foreslog derefter Afstemning ved almindelig Haandsoprækning, hvorefter ca. 13 stemte imod Forslagets Gennemførelse, en Del ikke stemte, og Resten (ca. 105) stemte for Gennemførelsen.

Dirigenten gennemgik derefter de foretagne Lovændringer.

Dagsordenens Punkt 5:

Præsidenten udtalte vedrørende Valg af Revisorer, at Styrelsen gerne vilde foreslaa at vælge Revisionsfirmaet C. Jespersen's Repræsentant, Achilles og statsautoriseret Revisor O. K. Petersen. Den samme Mand, der reviderer i Forsikringsafdelingen, skulde ogsaa revidere i F. D. M., hvilket forudsætter, at man vælger en dygtig, assurancekyndig Mand.

Revisor Achilles hos Revisionsfirmaet C. Jespersen og Revisor O. K. Petersen valgtes som F. D. M.s to Revisorer.

Præsidenten: Vi kom i Fjor ind paa at foreslaa Stedet, hvor næste Aars Generalforsamling skulde holdes. Det kan ikke være helt bestemmende for Styrelsen, da der kan komme Forhold, der gør, at vi maa vælge et andet Sted. Vi skal i videst muligt Omfang imødekomme fremsatte Ønsker og udbeder os Forslag til næste Aars Mødested.

— Efter at forskellige Forslag var fremsat, foreslog Præsidenten, at man valgte Marienlyst ved Helsingør, hvor der var god Plads til Afholdelsen af baade Generalforsamling og Middag. Man kunde da faa Lejlighed til at faa en Udflugt med en Øresundsbaad den

CARL REESE
KØLERE
SKÆRME
PLADE-
ARBEJDE
Tlf. 10547 Solbjergvej 11. Frbg.

Forchromnings- & Forniklingsanstalt
Grundlagt 1908
J. A. Wallins Eftf., N. V. Hansen
Telf. V. 9712 - Bianco Lunosalle 8.
Udfører alt Automobilarbejde indenfor Branchen

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

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

Gilbert Wulff
Automobilreparation
Frederiksberg Allé 76
Alleenberg-Garagerne
Telef. Vester 7505 (Privat Godth. 3483 x)

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

KØRESKOLER
Harald Petersen
Træff. 12-1. »Chrysler«-Udsalg
Kr. Bernikowsgade 2
HP Privat Gentofte 532
Central
9466

følgende Dag og spise Frokost ombord paa denne.

Forslaget blev enstemmigt vedtaget.

Præsidenten: Vi har nu haft Lejlighed til at samles i Sønderborg og været glade for den store Tilslutning i Dag ved Generalforsamlingen. Jeg vil gerne foreslaa, at Generalforsamlingen giver Styrelsen Myndighed til at vise en lille Opmærksomhed imod Sønderjylland. Jeg har konfereret med vor stedlige Jurisdiktionsformand og er bemyndiget af Styrelsen til at bevilge 1.000,— Kr. til Uddannelse af unge, uformuende Sønderjyder til Minde om den Generalforsamling, vi holder her i Sønderborg (Applaus). Jeg takker for Tilslutningen, som sikkert vil glæde vore sønderjydske Repræsentanter.

Derefter oplæste *Præsidenten* et Telegram fra Selskabets Protektor, Hs. kgl. Højhed Prins Gustav, som var indløbet under Generalforsamlingen.

Efter at Præsidenten havde takket Dirigenten for hans fortræffelige Ledelse, sluttede Generalforsamlingen med et Leve for F. D. M.

Fransk Trafik og franske Vogne

Fortsat fra Side 384

dejlige Bourgeoisipiger, simpelthen fordi hun kan vælge de rigtige, billige Klude og kan bære dem med sin Races medfødte Elegance.

Citroën har iøvrigt en Model, som jeg gerne vilde begaa et mindre Indbrud for at faa Raad til at købe. Jeg har ikke set den i Danmark, men i Provence havde Hotelværtten et Eksemplar, som han laante mig en weekend, og det fik jeg noget ud af!

Modellen er »11 Commerciale«. Den er ikke slet saa hurtig som »11 Sport«, men vejer ogsaa en Del mere paa samme Motor. Dog løber den sorgfrit 100 Kilometer i Timen. Ideen i denne Model er imidlertid, at hele Bagstykket kan aabnes som en Lem foroven og en Lem forneden. Man tager Bagsædets Bænk ud — og *voilà!* Her er 1,83 m Gulvplads — *plant*. Jeg laante to Madrasser paa Hotellet. Vi sov to Nætter i Vognen, og vi laa ganske dejligt.

Er det ikke det, vi har savnet Aar efter Aar? Vognen, der er elegant 7-

Stort Udvalg af gode, brugte Automobileer

CHEVROLET — BUICK — OPEL
FORD — BEDFORD — PLYMOUTH

Garanti

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

F. Bülow & Co.

Toldbodvej 6

Telf. 1720



Køler-Fabriken „Danmark“

SIGURD ANDERSEN

Vesterbrogade 25. Kbhvn. V.

Telefon Vester 7625

Eneste Spec.: Fremstilling af Kølere samt Reparation.

Provinsordrer omgaaende.

NIELSEN & LARSEN

Mekanisk Værksted

Peter Bangsvej 34

Telefon Godth. 6005

UDBORING OG SLIBNING AF CYLINDRE

Fabrikation af Stemppler og Reservedele. Ventil sæder isættes!

NIELSEN & NIELSEN

Landskronagade 56. Telefon Ryvang 1130.

Reparation af Last- og Luksusvogne
Autoriseret Chevrolet Værksted

Studebaker

G A R A G E G A A R D E N

Garager.

Autovask.

Smøring.

Nørrebrogade 39. (Indkørsel: Slotsgade 3). Central 1600.



Kølerfabriken

AGAS

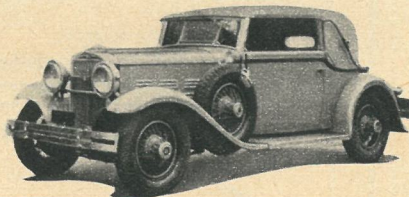
v/ ANDERSEN & STEFFENSEN

Frederikssundsvej 13 - C .1629

Specialmaskine for Fremstilling af Kølerblokke

Reparation og Udrensning af Kølere — Præcis Levering

KAROSSERIFABRIKEN „LANDSKRONA“



Tegninger og Tilbud
til Tjeneste

CHARLES E. JENSEN
LANDSKRONAGADE 25
TELF. RYVANG 1258

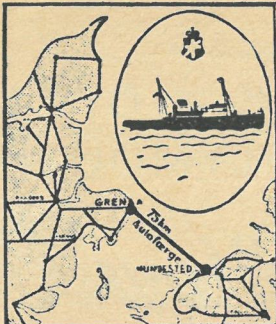
Reservedele for

**CHEVROLET — FORD
PLYMOUTH — DODGE**

Tilbehør - Gummi - Olie

m. fl.

Bernhard Christensen, Vester Farimagsgade 11. Tlf. Central 5453



Hurtigruten

Grenaa -
Hundested

Dagl. Fartplan
fra 15. April

Hverdage: Fra Hundested Kl. 8.45 og Kl. 18.15
Fra Grenaa Kl. 13.40 og Kl. 23.15.
Søn- og Helligdage:
Fra Hundested Kl. 8.45. Fra Grenaa Kl. 17.45
50 Biler og 500 Passagerer pr. Tur.
Husk at bestille Plads til Bil i god Tid.
Telf. Valby 32 43, Valby 27 66, Valby 13 60.
Hundested 190. Grenaa 255

Helsingør-Helsingborg

Benyt til Deres Sveriges Tur
„ASA-THOR“ sejler fra 9. April:

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

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

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

Rejs til Bornholm

med de store »66« Baade:

»Hammershus«, »Bornholm«, »Frem«
og »Østersøen«,

største, hurtigste og komfortableste Pas-
sagerskibe til Bornholm.

1) Daglig fra Havnegade Kl. 23.15 direkte
til Rønne. Fra 19. Juli til 14. August
tillige hver Søndag Kl. 8.40 Form. fra
Havnegade direkte til Rønne. Ankomst
Kl. 15.50. — Automobiler Kr. 1,80 pr.
100 kg.

2) Over Sverige til Bornholm:

a) Over Ystad til Rønne med M/S
»Frem« hver Søndag, Onsdag og Fre-
dag i Tiden 22. Juni til 19. August.
Afgang fra Ystad Kl. 13.15. Ankomst
til Rønne Kl. 16.15.

b) Over Simrishamn til Allinge (Ham-
merhavnen) med S/S »Østersøen« hver
Søndag, Mandag, Tirsdag, Torsdag og
Lørdag i Tiden 18. Juni til 21. August.
Afgang fra Simrishamn Kl. 11.50. An-
komst til Allinge Kl. 14.10.

Automobiler Sverige—Bornholm
Kr. 1,10 pr. 100 kg.

Nærmere ved Selskabets Ekspeditioner,
Tordenskjoldsgade 34, Tlf. 1865 og 11865
og Selskabets Ekspedition i Rønne, ved
Havnen, Tlf. 159 og 411.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet paa Bornholm
af 1866.

Amager Ophug

Brugte Biler købes. Reservedele sælges.
Amagerbrogade 84. Telefon Amager 927

INDUSTRI-TRYKKERIET

Bernhard Schmidt

Stormgade 12 Kbhvn. K.
Telefon Central 10580

Personers om Vinteren og 2-Personers
(tre kan være der) om Sommeren —
med Bagage- og Sovevogn indenfor
samme sorte, blanke Kasse? For to
rejseglade Mennesker er »11 Commer-
ciale« hundrede Gange bedre end Telt
og Paahængsvogn. Under Kørslen kan
man have Sengetøj og Bagage i Bag-
rummet — om Natten stabler man Ba-
gage op paa Forsæderne og laver So-
vevogn ud af Bagrummet. Kræver Si-
tuationen det — under Besøg, f. Eks.
hos Venner med rigtigt Sommerhus —
kan man deponere Bagagen og uden
Vanskelighed, ved Hjælp af Smaastole
fylde 6-7 Personer i Vognen til Fæl-
les-Udflugter.

»11 Commerciale« har paa en fuld-
kommen naturlig Maade løst et Pro-
blem, som mange andre Fabriker har
kludret med. (Jeg glemmer aldrig de
»Soveklap-Forsæder«, jeg havde i en
gammel Vogn! Man var radbrækket,
fra man vaagnede til 2 Eftermiddag,
naar man havde sovet paa dem!). —
Fuldt monteret til Persontransport er
det en elegant, magelig 7-Personers
Vogn. Ryddet bagi til Nyttebrug er
den efter Behag Flyttevogn, Varevogn,
Ferievogn. Det er en Vogn fuld af god
Fremtidsmusik for os i Valuta-
restriktionernes Danmark.

I Frankrig er den godt i Gang med
at erobre Landevejene. *Jesper Ewald.*

Horsens Kølerfabrik

(tidl. Jydsk Kølerfabrik)
v. A. F. Nielsen

Horsens Telf. 1968

Alle Kølere leveres med Garanti

Svendborg - Nakskov

eller omvendt

Korsør-Lohals eller omvendt

Gyldig fra 1. Juni 1938

Afg. Svendborg 8.00 - 14.05 - 19.40¹⁾ - 19.50²⁾
Ank. Nakskov 11.10 - 17.15 - 22.55¹⁾ - 23.10²⁾
Afg. Nakskov 7.15 - 13.15 - 19.10¹⁾ - 19.35²⁾
Ank. Svendborg 10.26 - 16.30 - 22.15¹⁾ - 22.45²⁾

¹⁾ Hverdage. ²⁾ Søn- og Helligdage.

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

Hurtigt og billigt!

Sydfyenske Dampskibsselskab

Rudkøbing-Svendborg

Fartplan, gyldig fra 15. Maj 1938

Fra Rudkøbing: 6⁰⁵ 7¹⁰ 9⁰⁵ 10¹⁰ 11³⁰ 12⁴⁵
14⁰⁰ 15¹⁰ 16²⁰ 17³⁰ 18⁵⁰ 20¹⁰ 21⁴⁵ 22⁵⁵ *0⁰⁵

Fra Vindeby: 6⁰⁰ 6²⁰ 6⁴⁰ 7⁰⁰ 7²⁰ 7⁴⁰ osv.
Fra Kl. 22: 22⁰⁰ 22²⁰ 22³⁵ 23⁰⁵ 23³⁵ 0⁰⁵
*0³⁵ *1⁰⁵

Svendborg-Rudkøbing

Fra Vindebyfærgens Færgeleje i
Svendborg: 6¹⁰ 6³⁰ 6⁵⁰ 7¹⁰ 7³⁰ 7⁵⁰ osv.
Fra Kl. 22: 22¹⁵ 22³⁰ 23⁰⁰ 23³⁰ 24⁰⁰ *0³⁰
*1⁰⁰

Fra Vemmenæs: 6³⁵ 8¹⁵ 9³⁵ 10⁵⁵ 12⁰⁵ 13²⁰
14³⁵ 15⁴⁵ 16⁵⁵ 18¹⁵ 19²⁵ 20⁵⁵ 22²⁰ 23³⁰ *0³⁵

*) Kun Søn- og Helligdage

Sallingsund Færger

Telefon Nykøbing Mors 201

Til Thy, Mors og Salling

Automobilfærger „Sallingsund“
(Motorfolkets Færge)

FARTPLAN

1. April—1. Oktober

Afgang fra Mors (Sallingsund)

5¹⁰*) 6⁰⁰ 7⁰⁰ 8⁰⁰ 9⁰⁰ 10⁰⁰ 11⁰⁰ 12¹⁰ 13⁰⁰
14⁰⁰ 15⁰⁰ 16⁰⁰ 17⁰⁰ 18⁰⁰ 19⁰⁰ 20⁰⁰ 21⁰⁰
22⁰⁰ 23⁰⁰ 24⁰⁰*)

Afgang fra Salling (Pinen) 10 Minutter senere

*) Kun Søn- og Helligd. Overfart 5 à 6 Min.
I Pinen paa Sallingsiden findes direkte Telefo-
nforbindelse til Færgpersonalet paa Morssiden

BOGØ BILFÆRGE

Overfart 15 Minutter

PLADS TIL 8 BILER OG 150 PASSAGERER

FARTPLAN

Gyldig for Sommeren 1938

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

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

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

Billetpriser: Automobiler Tur-Retur
(incl. Fører) Kr. 4,00. Motor-Cykler
Tur-Retur (incl. Fører) Kr. 2,00. Per-
soner Tur-Retur Kr. 1,00, Enkelttur
Kr. 0,75. Cykler Tur-Retur Kr. 0,50.

Stubbekøbing: Tlf. 92

Bogø: Telef. 35 og 38

Er Deres Bremses i Orden?

SPARTID • SPARPENGE



og tag altid med Assens-Aarøsund-Færger

Gyldig fra 14. Maj 1938

Fra Assens: 7⁰⁰ 10²⁰ 12³⁷ 14⁵⁵ 17⁴⁰ 20¹⁰ Fra Aarøsund: 8⁰⁵ 11²⁵ 13³⁷ 16⁰⁰ 18⁴⁵ 21¹⁵

Restauration ombord. — Overfartstid ca. 50 Minutter. — Bedste Betjening.

Nye Dæksaloner

Telf. Assens 200

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR

er en stor, stærk, paalidelig Haandlygte.

HELLESENS SENIOR

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

HELLESENS SENIOR

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

HenningKlee

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

Udslibning af Cylindre med
Kryds-Polerede Slidflader

Montering af

“Centricast” Slidforinger.

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

Afslibning af Krumtapaksler
og mask. Tilpasning af Lejer

Præcisionsarbejde
og omgaaende Levering

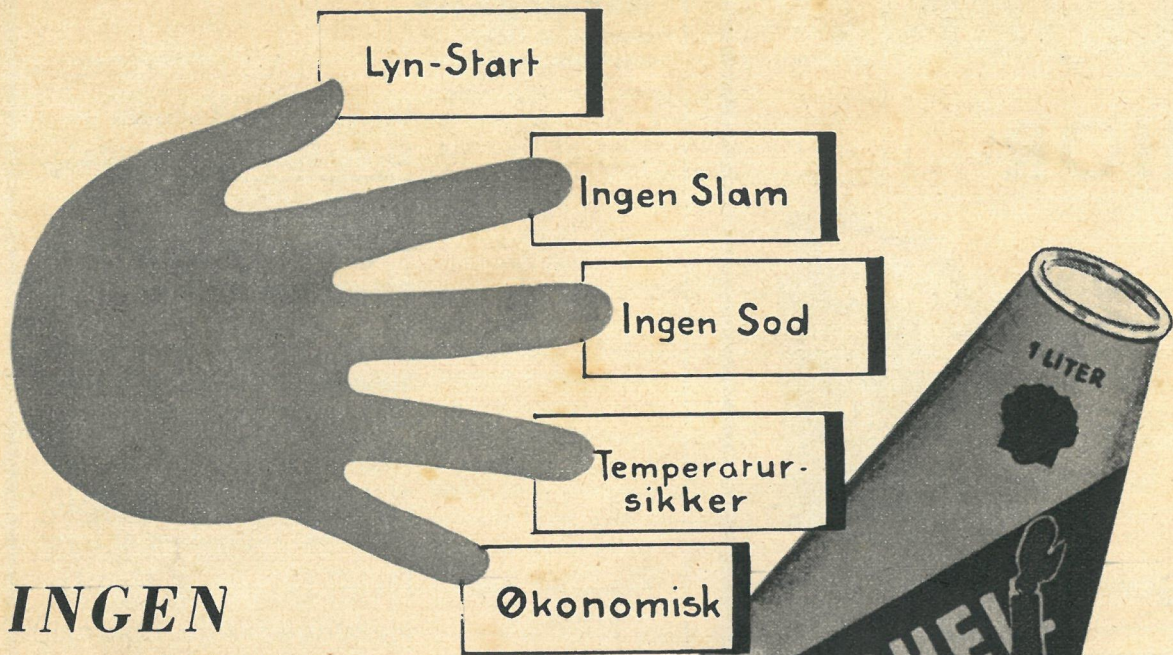
Forlang mit Udslib-
nings-Certificat.

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

motormandens juridiske raadgiver 	HADERSLEV Edgar Forum <i>Landsretssagfører</i> Telefon 800	ODENSE  Th. Eigenbrod <i>Landsretssagfører</i> Vestergade 48 Telefon 4150 (2 Linier)
KØBENHAVN  Preben Bornemann <i>Landsretssagfører</i> Frederiksholms Kanal 18 Telefon 8445 (3 Ledn.)	HORSENS  J. Carlsen Aage Jeppesen <i>Sagførere</i> Rædersgade 5 Telefon 95-96	RANDERS  C. O. Rasmussen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 609
AALBORG  Viggo Kleisby <i>Landsretssagfører</i> Algade 65 Telefon 4070 - 4090	KOLDING  W. Lynæs <i>Landsretssagfører</i> Telefon 400-1643	SILKEBORG  Frede Edlund <i>Landsretssagfører</i> Søndergade 1 Telefon 50-70
AARHUS  C. Holst-Knudsen <i>Landsretssagfører</i> L. Torv 6 Telefon 15-16	NÆSTVED  Johan H. Clausen <i>Sagfører</i> Telefon 713	SLAGELSE  C. Lysholm-Hansen <i>Landsretssagfører</i> Landbobankens Bygning, Nytorv Telefon 1250 (2 Ledn.)
ESBJERG  Gunnar Alstrup <i>Landsretssagfører</i> Englandsgade 7 Telefon 577 - 578		VIBORG  Jon Johnsen <i>Overretssagfører</i> Chr. Ejstrup <i>Overretssagfører</i> G. Morville <i>Landsretssagfører</i>



INGEN SLAM.

Den nye „solvent refined“ Metode fjerner ustabile Elementer, som tidligere bevirkede en kemisk Spaltning af Olien under Brugen. Slam kommer af denne Spaltning ved stærk Varme og højt Tryk. Stands denne Spaltning ved at bruge de nye Shell Motor Olier, og De borteliminerer Slam.

Faas i de fire Shell Grader:

Single Shell S. A. E. 20

Triple Shell S. A. E. 40

Double Shell S. A. E. 30

Golden Shell S. A. E. 50

De **NYE** Shell Motor Olier
A/S Dansk-Engelsk Benzin & Petroleums Co.

Skift til de nye Shell Motor Olier