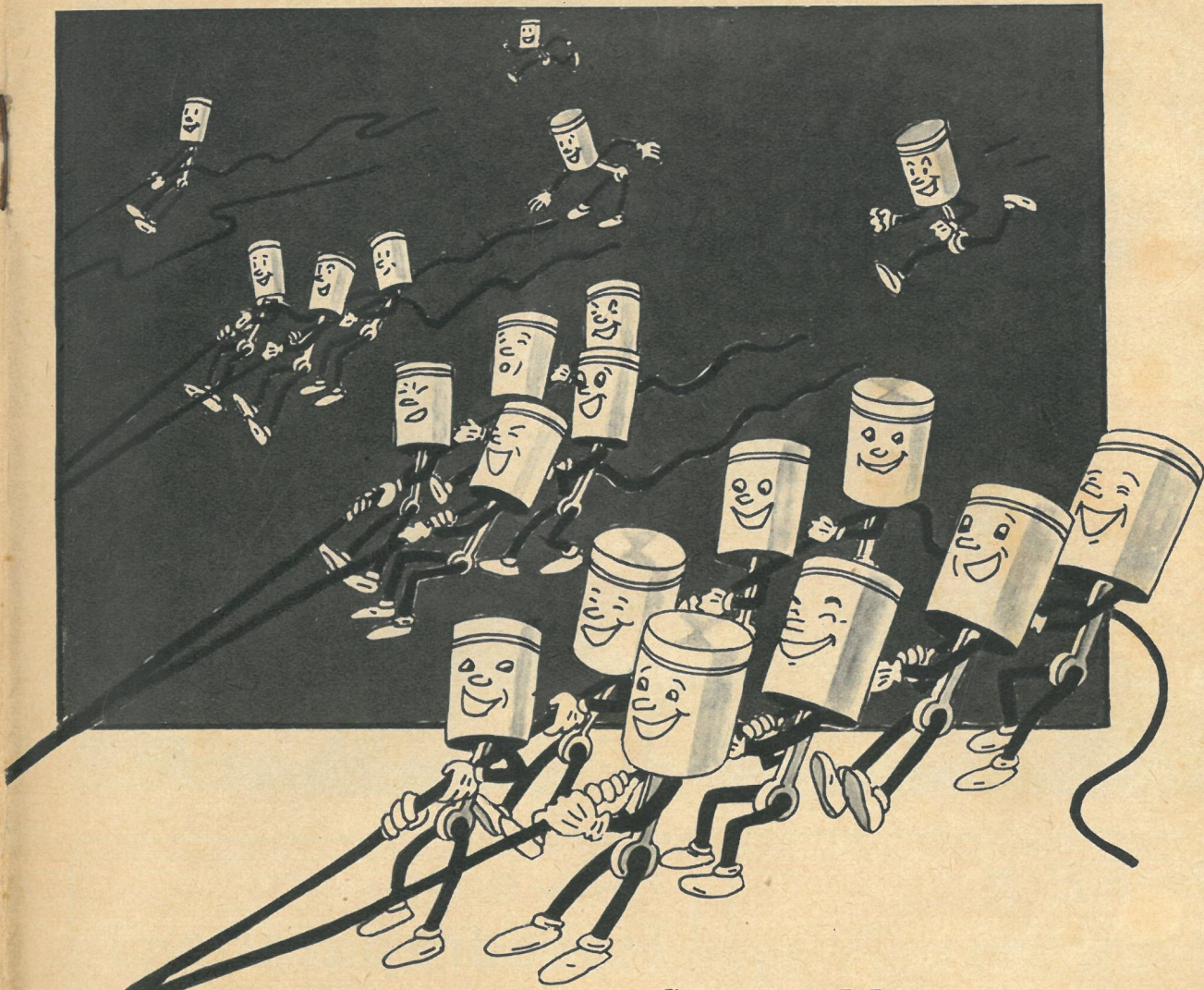
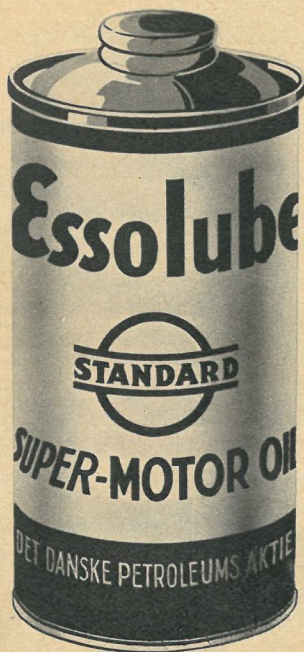


Essolube skal der til!



Saa trækker vi bedre

Cylindrene skal smøres med ESSOLUBE, saa bliver Kompressionen bedre, og Sliddet formindskes. Deres Motor trækker bedst, naar den smøres med Olien med alle de fem Stjerneegenskaber.



- ★ Upaavirkelig af Varme
- ★ Slamfri
- ★ Ingen Sodafsætning
- ★ Største Smøreevne
- ★ Mindste Forbrug

Essolube

SUPER-MOTOR OIL

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB
Benzin Petroleum Smøreolie



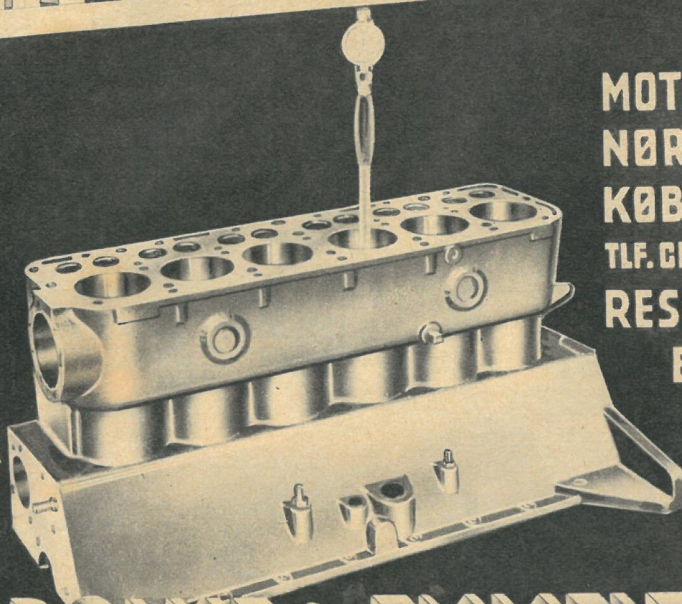
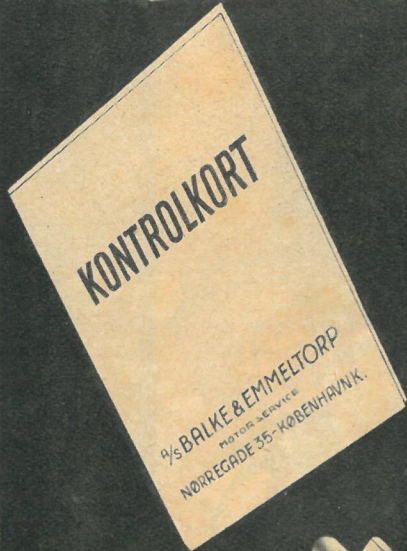
MOTOR

MOTOR

Nr. 27. 2. Juli
1938. 33. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
28.600 Ekspl.

CYLINDERUDSLIBNING



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

A/S BALKE & EMMELTORP



M I N T E X

Bremsebelægning

original engelsk
svigter aldrig

Eneforhandler:

H. C. PUCK

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

**Mercedes-Benz
Renault
Standard**

Generalrepræsentant for Danmark:

AUTOROPA A/S
Østerbrogade 20 - København

Trænger Deres Vogn til

Hovedreparation?

saa lad mig afhente den.

Naar en Reparation skal udføres godt og korrekt, er det nødvendigt at raade over

1. Klasses fagudd. Mekanikere
og

1. Klasses Specialværktøjer
jeg har begge Dele - derfor

1. Klasses Reparationer

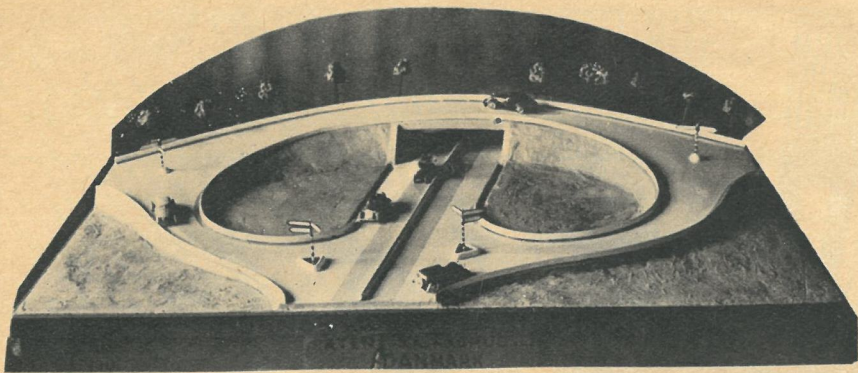
ring til:

Central 2028

Hans Lystrup

Værkstederne

PILEALLE 7



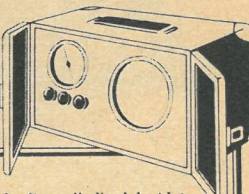
Model af Auto-Værnet udført saaledes som hosstaaende Fotografi viser. Man ser, det er et moderne Vekryds, der er sikret paa alle Leder og Kanter med Auto-Værn.

Dansk AUTO-VÆRN

Murermester Svend Aage Rasmussen, Silkeborg, der som bekendt har konstrueret det her i »Motor« ofte omtalte Sikkerhedsrækværk »Dansk Auto-Værn«, har fornylig demonstreret sin Opfindelse for Trafikminister Fisker, der synes særdeles godt om Anordningen. Ministeriet for offentlige Arbejder har efter Demonstrationen bestemt, at Opstillingen af Afviserværket paa de fornødne Steder kan ske for Vejfondens Penge.

Murermester Rasmussen har endvi-

dere forsøgt at gøre Fremstød i Udlandet, og under den internationale Vekongres i Haag var der udstillet en



AAC Radio
Transportabel
EUROPAMODTAGER
Type K. S. 1001

Denne Modtager byder Dem alle Fordele, idet De kan benytte den hvor som helst, i Deres Automobil, i Togel, i Deres Sommerhus, i Deres 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
A/S AMERICAN APPARATE CO. TEL. Gentofte 2385

Den nordslesvigske 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

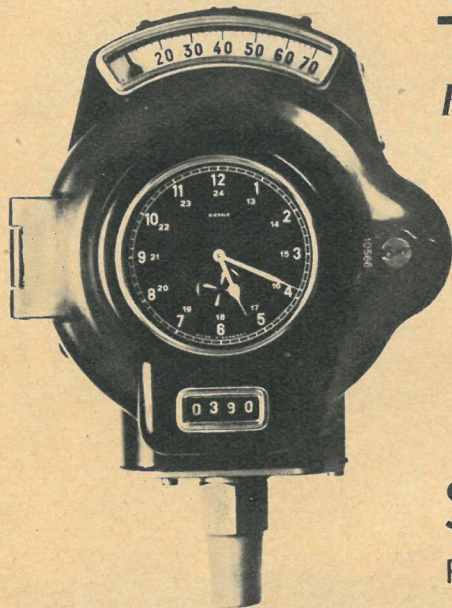
paa kulanteste Vilkaar

Moderne Kørselskontrol

Hvad foregaar med Deres Vogn under Kørslen?

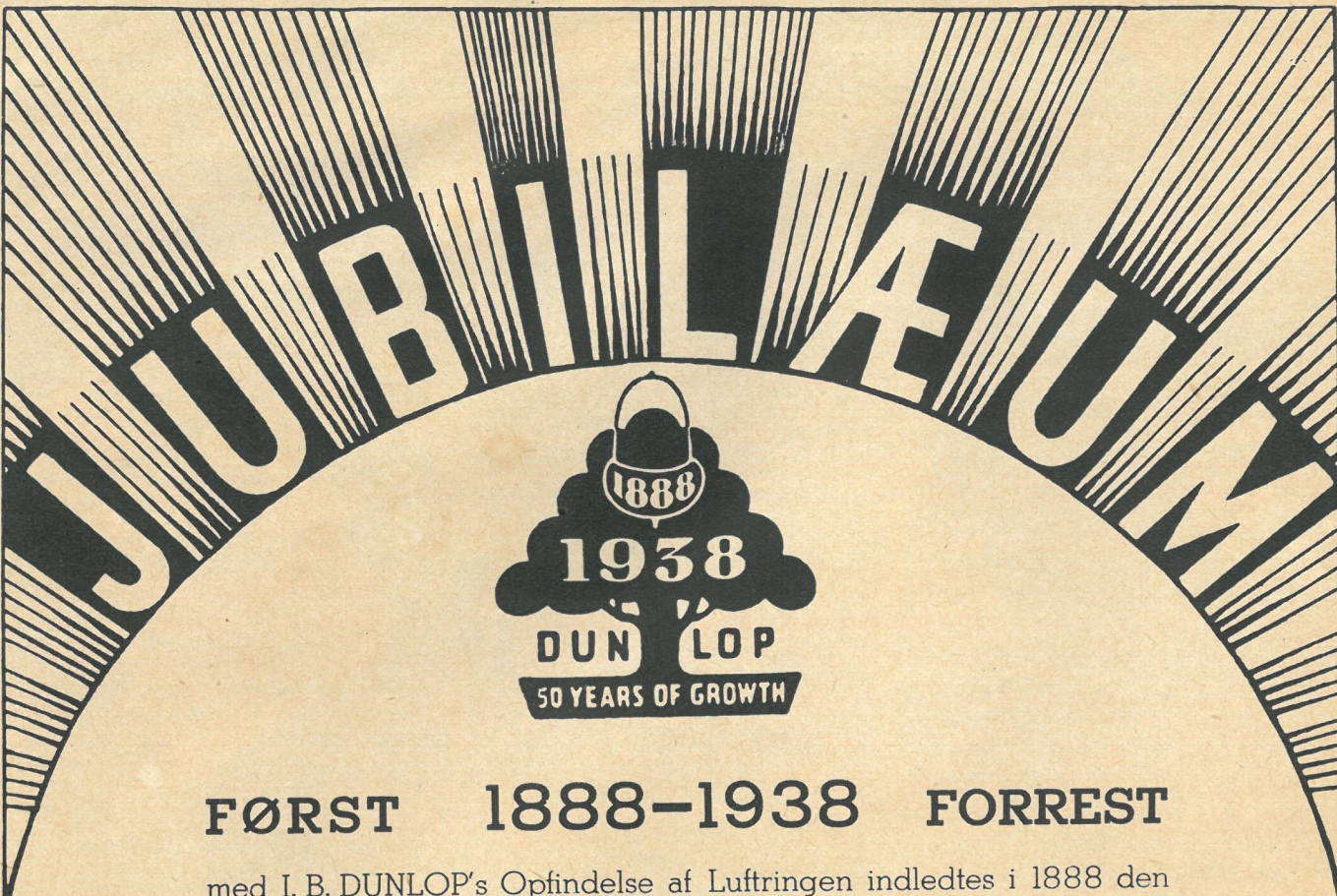
TACHOGRAFEN

fortæller Dem alt !



SIMONSEN & NIELSEN A/S
FREDERIKSHOLMS KANAL 4 · KØBENHAVN K.
TELF. CENTR. 3789

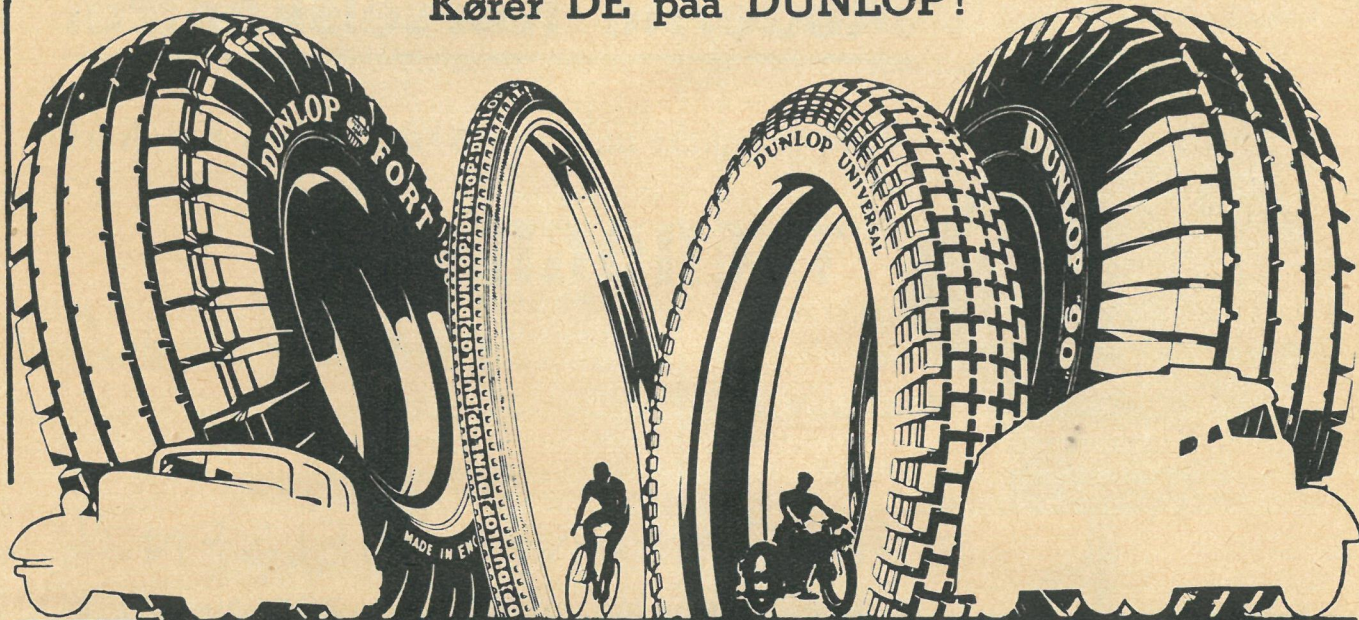
„KIENZLE“ TACHOGRAFER • RECORDER • AUTOGRAFER



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

UGENS EMNER:

Der er noget galt med Trafiken



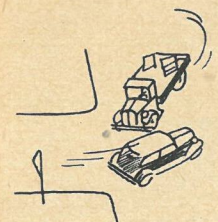
Det Brev, som »Motor«s Læsere vil finde aftrykt her paa samme Side, er værd at læse, for det griber om et Problem, som vi ikke kan komme udenom. Sagen er, at Hovedvejsreglen overholdes alt for daarligt, og jeg er meget tilbøjelig til at tro, at Professor Winge griber netop den rigtige Løsning. Det er i hvert Fald i høj Grad Overvejelse værd, og Forenede Danske Motorejere vil ikke undlade at gaa videre med denne Sag og faa den drøftet igen med alle de Myndigheder, som den angaar.

Det er beklageligt, det er nødvendigt at sige, at vi ikke kån faa den Regel, man har de fleste andre Steder i Verden, og som bliver overholdt der, respekteret af danske Motorfolk. Nogen Undskyldning kan jeg ikke se. Det er paa Forhaand indlysende, at man kan komme til at vente lidt engang imellem, men der er vel ingen, som har troet, at vi kan skabe Sikkerhed paa Vejene uden at maatte tage visse Ulemper med — som for Eksempel at maatte vente nogle Del af et Minut engang imellem. For større er Ulemperne jo, tydeligt godtgjort ved talløse Tællinger, ikke.

*

Der er i det hele taget adskillige Motorfolk, som ikke vil paalægge sig selv den Smule Disciplin, som er nødvendig for, at vi skal faa ordnede Forhold. Jeg vil gerne i denne Forbindelse

henvise til de Billedsider, vi har senere i dette Nr. af »Motor«. Man vil her ved Fotografier, som i enhver Enkelthed er loyalt optagne og uden nogen Art af Instruktion gengiver Virkeligheden, kunne



se, hvorledes pæne, ordentlige danske Motorfolk kører paa Hovedvej Nr. 3. Skønt der er to brede Kørebane i hver Retning, køres der overvejende i den Bane, som er beregnet paa Overhaling. Her er ikke Sideveje paa den Strækning, hvor Billederne er optaget, her

er ingen Parkering, her er heller ikke nogen som helst rimelig Undskyldning paa, at man ikke kører i højre Side, andet end den ene, at man ikke gider køre efter de Regler, som er lavet for at skabe Orden, Sikkerhed, ned sætte Ulykkerne og fremme Færdslen. Jeg føler mig temmelig sikker paa, at saadan kører kun faa af de organiserede Motorfolk, som virkelig søger Belæring, Oplysning,



Hovedvejsordningen

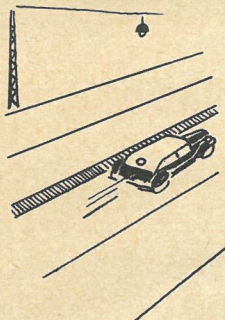
For 5—6 Aar siden dokumenterede Undertegnede i en Artikel i »Motor« til Fordel for Hovedveje med absolut Forkørselsret. Vi har nu faaet dem. Men som Hr. Redaktør Eric Boesgaard rigtigt skriver i Bladet d. 18. Juni, respekteres Ordningen for daarligt.

Tillad mig derfor at foreslaa, at Forenede Danske Motorejere gaar ind for den amerikanske Ordning, som jeg dengang omtalte, hvorefter et fra en Sidevej kommende Motorkøretøj er forpligtet til at standse helt op ved Udmundingen til en Hovedvej og at køre ud paa Hovedvejen i laveste Gear, naturligvis med Pligt til at holde tilbage for enhver Hovedvejstrafikant.

Denne klare Bestemmelse, tror jeg, er, hvad vi mangler i at skabe fuld Respekt for Hovedvejsordningen.

Deres ærbødige

Vejledning, og som giver Udtryk for deres Interesse for Motorsagen ved at staa som Medlemmer af en Organisation (vor eller en anden), men lige saa sikkert er det, at



saaledes kører mindst hveranden Motormand paa Lyngbyvejen. Jeg har observeret Forholdene i Timevis (sammen med Ingeniør K. J. Møller, hvem Optagelserne ogsaa skyldes), og vi er aldeles enige om, at man ikke noget Sted i

Verden vil kunne finde en tilsvarende Mangel paa Disciplin i Trafiken. Man skulde prøve noget af denne Art paa de tyske Rigsautobaner eller i England! Men det vilde være utænkeligt!



De Observationer, som vi har foretaget paa Hovedvej Nr. 3, taler ogsaa i høj Grad til Gunst for Rabatten i Midten af Vejen. I hundredevis af Tilfælde vil man se, at paa den Strækning, hvor der er en malet Rabat (en højst besynderlig Opfindelse), kører Motorfolk ganske roligt hen over den. Det kan de ikke, hvor der er en ophøjet Rabat.

Hvis man betragter en Skillelinje i Vejens Midte som en Sikkerhedsforanstaltning og et Paa bud om, at Kørsel aldrig maa overskride denne, er en malet Rabat altsaa illusorisk. Den kan kun gøre Nytte, naar der er sket en

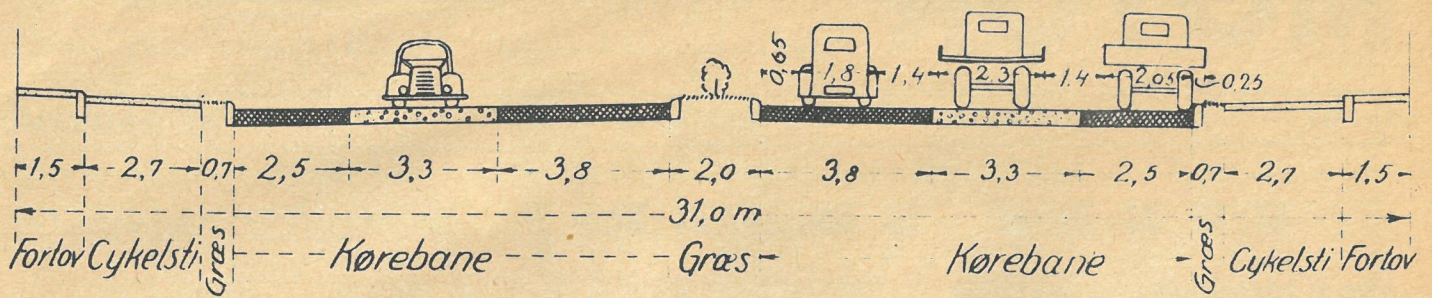


Ulykke, og man vil konstatere, om den ene Part var for langt i den gale Vejside, eller som et Middel for Politiet til at konstatere, hvem der kører for langt over i Vejens venstre Side. Paa den stor Vintapperbakke benyttes den maledede Midtstribe da ogsaa af Politiet som en markant Adskillelse, der kommer udmærket frem paa de Fotografier, hvormed man ledsager Rapporter paa Motorfolk.

*

Desværre viser begge de her omtalte Forhold en Mangel paa Disciplin i Trafiken, som er forfærdende, men de opfordrer ogsaa loyldige Motorfolk kraftigt til at være med i Arbejdet for en Forbedring.

Dette Numer: Billedreportage fra Nær og Fjern!



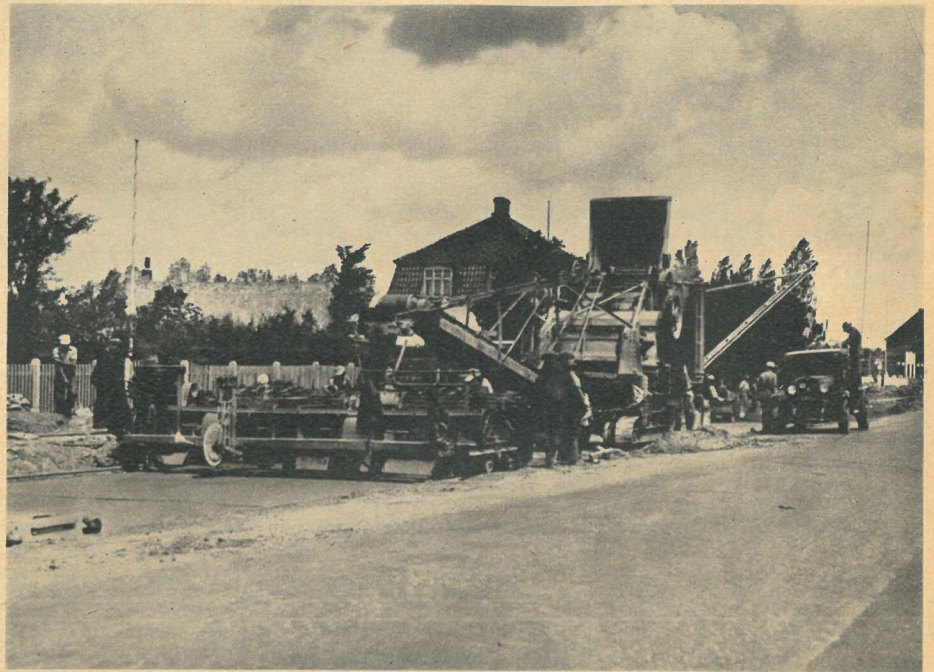
DANMARKS HOVEDRUTE

Hovedvej Nr. 1

Roskildevejen har jo længe staaet som et af de brændende Diskussionsemner i dansk Vejbygning, og man har i lang Tid vaklet mellem at ombygge den gamle Vej eller bygge en helt ny Vej. Som man vil vide, er Ombygningen af Vejen blevet vedtaget, og en saadan Ombygning har allerede for et Par Aar siden fundet Sted paa Stykket fra Hedehusene til Roskilde. Den Ombygning, som nu forestaar, sker paa det Stykke, der ligger i Københavns Amsraadskreds, og det vides ogsaa, at der har været ret stærk Diskussion om Tværprofilet for denne Del af Vejen.

Det nye Tværprofil, der er blevet Resultatet af denne Diskussion, er trafikmæssigt set et mærkeligt Kompromis, og det har derfor sin Interesse at se, at en Vejbygger nu tager Bladet fra Munden og paapeger de Fejl, som er ved at blive gjort. Det er Docent i Vejbygning ved Danmarks tekniske Højskole C. Q. Bay, der i »Ingeniøren« har fremsat en skarp, men som mange vil mene en velbegrunnet Kritik af det foreslaaede Tværprofil. Arbejdet er jo desværre allerede paabegyndt, saa det er vel derfor tvivlsomt, om man kan naa at rette de paapegede Mangler, men er der Mulighed derfor, bør man ikke lade det være uforsøgt, dels af Hensyn til vore Efterkommere og dels af Hensyn til de store Beløb, der skal anvendes til dette Arbejde.

Docent Bay har grundigt studeret Forholdene i Udlandet og navnlig i de Lande, der har en større Trafiktæthed



end Danmark, en Trafiktæthed som vi med den Udvikling, vi er inde i, sikkert er oppe paa om ganske faa Aar.

Docent beskæftiger sig først med Midderrabatten og paaviser, hvor for-

kert det er, at Vejen ikke i hele sin Længde forsynes med Midderrabat. Det er en Misforstaaelse at tro, at en saadan Rabat rummer Fare ved at være en Genstand, der hindrer den frie

Fortsættes Side 181



Det gik alligevel godt —

Historie i 2 Billeder



En Eftermiddag ved 4-Tiden forleden skete der paa Hovedvej 11 uden for Struer en Automobilkollision med usædvanlig voldsomme Virkninger.

En stor Esbjerg-Lastvogn med Paahængs-Vogn og 10.000 kg Læs kørte med voldsom Kraft bagfra ind i en Lastbil fra Struer og slyngede den tværs over Vejen ned i Grøften til venstre. Esbjerg-Vognen kørte i Grøften til højre, og dens Forparti blev totalt kløvet af en Telefonpæl, som kom til at staa midt i Vognens Førerhus.

Chaufføren og hans Ledsager slap som ved et Mirakel med ufarlige Skrammer, men den materielle Skade andrager 5000 Kr.



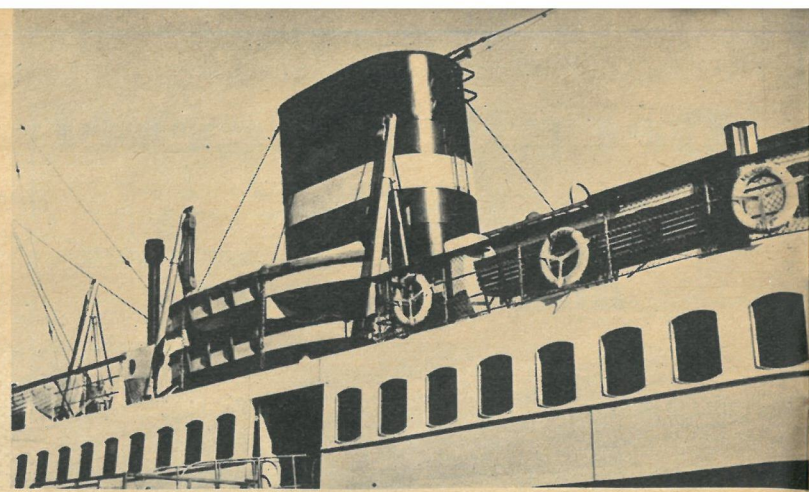
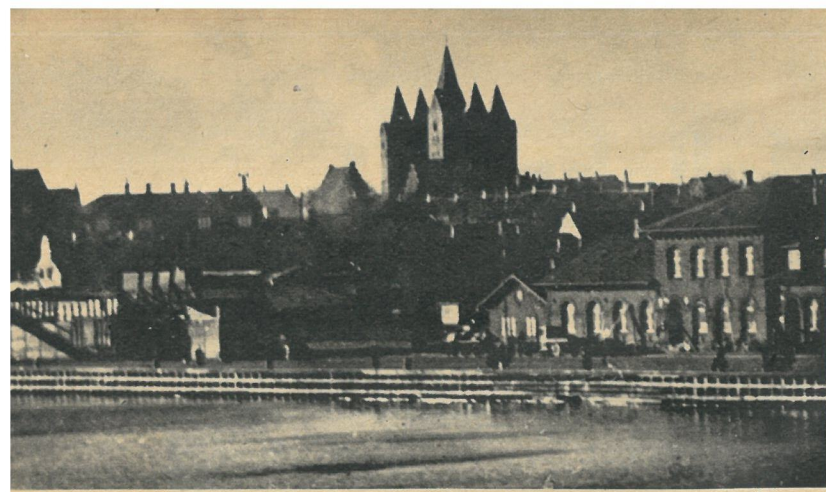
Hellebro - som kan ses



Det er sidste Nyhed
fra England

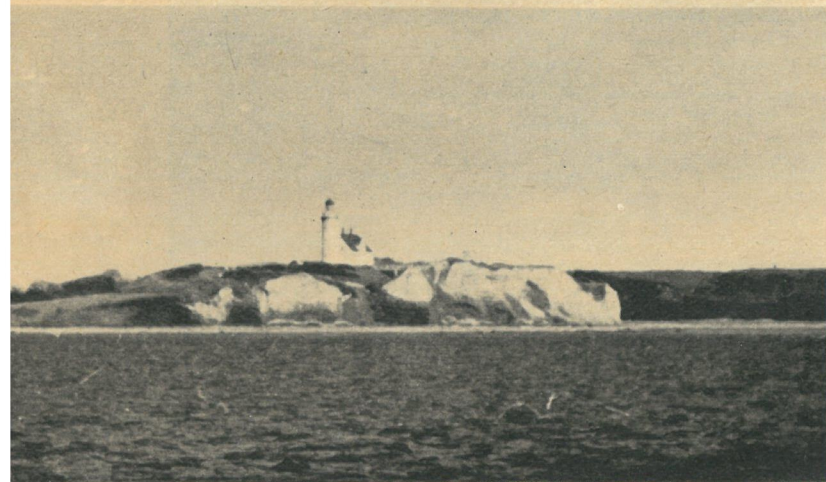


Et Medlem sender os et Billede af Indkørslen til Byen Potsdam ved Berlin med et morsomt Skilt. Skiltet er nødvendigt, fordi det angaar en Gade med mange og temmelig uoverskuelige Tværgader.

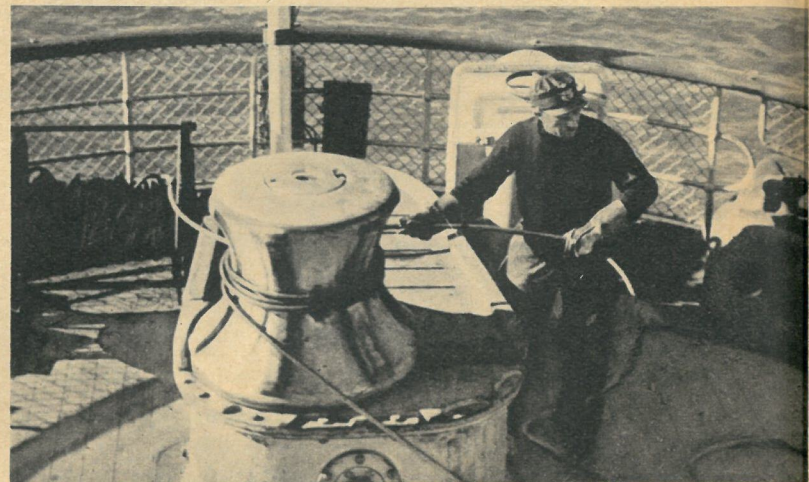


DANMARKSREJSE:

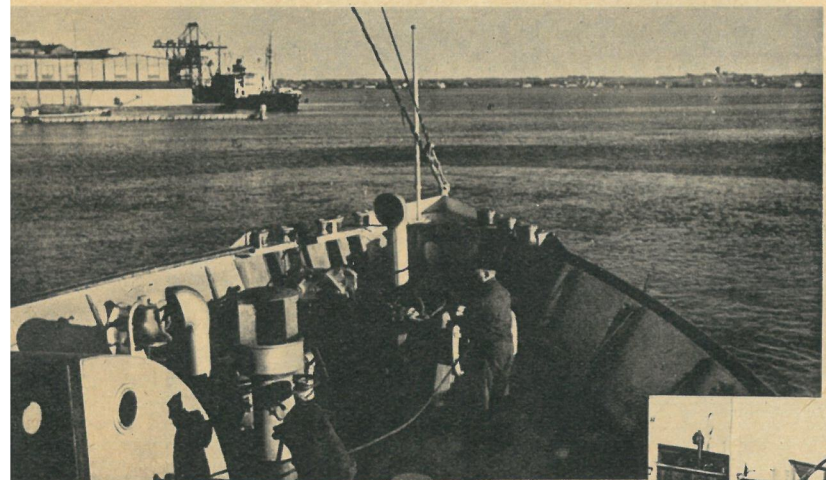
Esbern Snares Kirke glider væk — Motor-
skibet sejler —



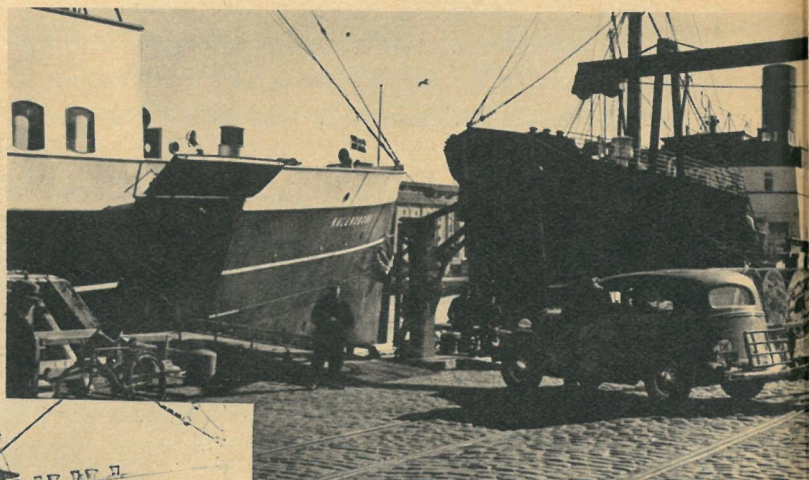
Inden man ved af det, passerer man Fyret og gaar ind
til Samsø



— saa er der ikke langt til Aarhus —

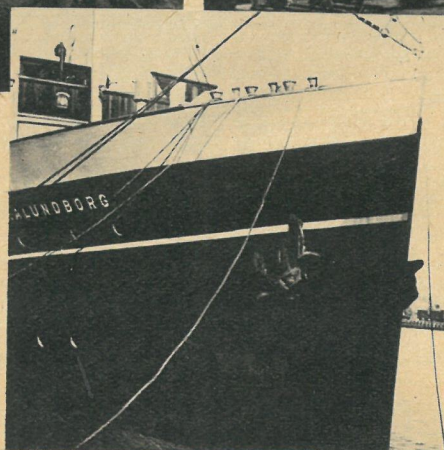


Der gøres klar ved Spillene —



Skibet er inde —

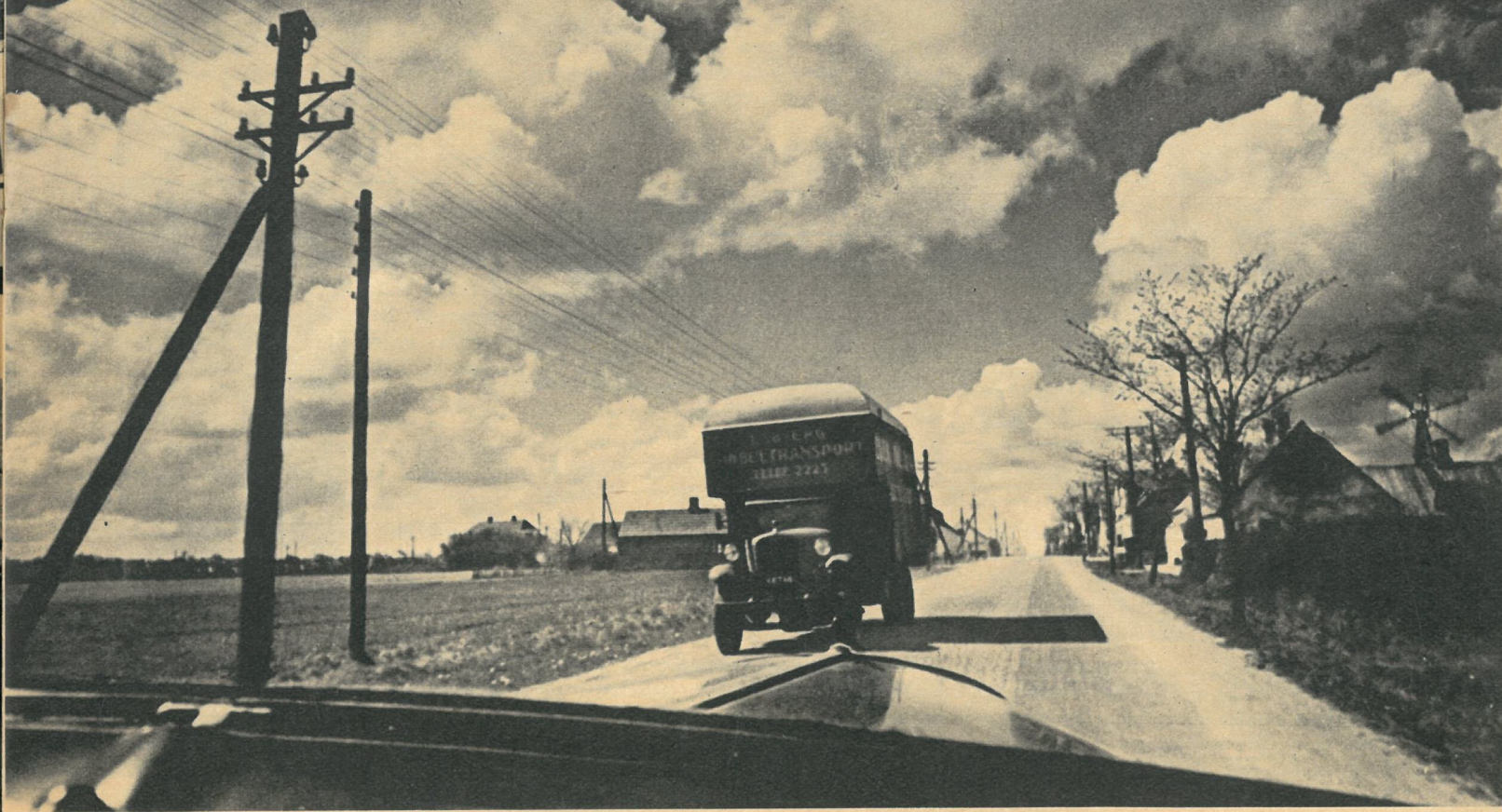
Ferietur



og hviler ud til næste Tur —

Jyllandstur

FORFUSKES TRAFIKREFORMEN?



Det er ikke nogle Brudstykker, men en samlet Planmæssighed, som maa være Opgaven.

Regeringspressen — saavel den socialistiske som den radikale Fløj af denne — har i den senere Tid bragt forskellige Meddelelser om den store Trafikkommissions Overvejelser og Arbejde. Det er jo i hvert Fald givet, at Kommissionen ikke bliver færdig med sin Virksomhed medio indeværende Sommer, hvilket en Tid lang var Meningen. Kommissionen har selv udbedt sig og faaet et halvt Aars Respit, og Regeringspressen antyder, at det halve Aar nok vil være blevet til et helt, før sidste Haand kan lægges paa Værket. Men det bebudes, at Kommissionen vil slutte og afgive sine Arbejdsresultater stykkevis, og saaledes at den maaske allerede i de nærmeste Maaneder vil tilstille Trafikminister *Fischer* Forslag til Omnibus- og Fragtmandsloven, og det stilles ligeledes i Udsigt, at en Begyndelse til det store trafikale Reformværk kan blive gjort derved, at Trafikministeren til Efteraaret paa Grundlag af Trafikkommissionens Arbejde fremsætter Lovforslag om Omnibus- og Fragtmandskørselens Nyordning.

*

Der er fremkommet en hel Del Forhaandsoplysning om, hvad Trafikkommissionens Planer med Hensyn til dette Anliggende gaar ud paa, og det skal siges med det samme, at noget af det, der saaledes er blevet fortalt, ikke lyder godt eller lovende for en harmonisk trafikale Udvikling i vort Land. Hensigten er imidlertid ikke ved denne Lejlighed at komme nærmere ind paa de skitserede Forslags særlige Indhold. Det vil der senere blive Lejlighed til, naar et mere udtømmende Materiale til deres Bedømmelse foreligger for Offentligheden. Derimod er der Grund til allerede paa Sagens nuværende Stadium at rejse Indvendinger mod en Splittelse og Udstykning af det forestaaende Reformværk. Vel maa det indrømmes, at der jo allerede er gennemført en isoleret Reform paa Trafiklovgivningens Omraade, nemlig den ny *Snekastningslov*. Man kunde — om end ikke uden Betæneligheder, navnlig med Henblik paa Nyordningens økonomiske og dermed skattemæssige Side — forsonse sig med, at netop *Snekastningsloven* bliver revet ud af den større Sammenhæng og gennemført, før

Klarhed var skabt angaaende den øvrige Trafiklovgivning. Derimod er det indlysende, at Tanken om at behandle Omnibus- og Fragtmandsloven paa samme Maade maa støde paa alvorlig Modstand.

*

Stødet til Trafikkommissionens Nedsættelse blev som bekendt givet ved en konservativ Forespørgsel, der i Folketinget er stillet til Regeringen i Efteraaret 1936. Den konservative Forespørgsel angik en Undersøgelse af *Statsbanernes* økonomiske Forhold. Det er altsaa de voksende Betæneligheder over for Udviklingen paa Jernbanelæsesnetets Omraade, der har dannet det oprindelige Udgangspunkt for Kommissionens Tilblivelse. Men da Regeringen med denne Foranledning tog Sagen i sin Haand, fastslog den straks med stor Klarhed, at Opgaven maatte være at skabe en samlet Trafikplan. Allerede den 16. Oktober 1936 — kort efter Fremkomsten af den konservative Forespørgsel — udtalte Statsminister *Stauning* i Folketinget under Finanslovdebatten, at det for de trafikale

Overvejelser ikke er »Statsbanerne alene, der trænger sig paa, men det er hele Trafikvæsenet«. Regeringschefen udviklede videre, at man »maa undersøge de forskellige Trafikmidlers Forhold til hinanden og paa Grundlag af en saadan Undersøgelse træffe Afgørelse om Opretholdelse, Standsning eller Udvikling af de forskellige Led«. Han betonedede udtrykkeligt, at dette gælder saavel Statsbaner og Privatbaner som Automobiltrafik og Flyveværn, og han tilføjede de ofte citerede Ord: »I vort lille Land maa vi kunne indrette et ideelt Trafikværn, thi vi maa være i Stand til at tilpasse de forskellige Led i hinanden og at undgaa Konkurrence og Spild.« Da Trafikminister *Fisker* i Folketinget gjorde Rede for Kommissionsplanen understregede han ligeledes stærkt, at Opgaven maatte være, »at naa frem til et Forslag om en samlet Trafikplan for hele Landet,« og endelig har dette Program punkt faaet sit tydelige Udtryk i selve Kommissoriet.

Men det er jo umiddelbart indlysende, at en samlet og rationel Trafikplan ikke laves paa den Maade, at man gennemfører nogle Restriktioner for Motorkørselens Vedkommende, men lader de særlige Jernbane-Problemer uberrørt. Ved Kommissionens Nedsættelse

var man ogsaa fuldstændig klar over dette, hvilket allerede har faaet Udtryk i de ovenfor citerede Ord af Statsministeren, og som yderligere blev tydeliggjort baade i Trafikministerens Folketingstale og i Kommissoriet. Hr. *Fisker* sagde blandt andet:

»En Trafikordning, der er rationel, maa tage de forskellige Trafikmidler i Brug i det Omfang, der er nødvendigt for at dække Trafikbehovet. Med Hensyn til deres særlige Egenskaber og Karakter vil det være en saadan Ordning Hovedopgave at fordele Trafikmængden paa de Trafikmidler, der er egnet til hurtigst, bedst og billigst at besørge Transporterne, og derfor maa der i en Ordning af denne Beskaffenhed tillige indeholdes Muligheder for Afvikling af det, der er overflødigt og forældet.«

Vi ser her Spørgsmaalet om Trafikmidlernes Coordination opstillet i sin naturlige Sammenhæng med aabent Blik, f. Eks. ogsaa for de *Likvidationer*, som Planmæssigheden kan nødvendiggøre. Nu er det jo en kendt Sag, at netop Likvidations-Problemet har stødt paa Vanskeligheder, idet der rejser sig

Modstand, saa snart Talen bliver om at nedlægge en Statsbane-Linie eller en Privatbane, hvor betydningsløse disse Baner end maatte være blevet under Udviklingens Forløb. Men det kan dog ikke nytte at ville gaa uden om disse Vanskeligheder, hvis den stillede Opgave skal løses. I hvert Fald vil der jo ikke komme den af Statsministeren ønskede *ideelle* Trafikordning ud af det, hvis Fremgangsmaaden skal være den, at man med Restriktioner og Byrder hæmmer Brugen af de Trafikmidler, som »er egnet til hurtigst, bedst og billigst at besørge Transporterne«, medens man kunstigt opretholder alt det, »der er overflødigt og forældet«. Den store Trafikreform bør forberedes og løses som en Helhed i Overensstemmelse med de Tanker, der danner Grundlaget for Trafikkommissionens Arbejde. Kan man ikke naa hertil i Aar, ja saa er der ikke andet for end at vente med Reformværket til næste Aar. Hvad der maa undgaaes er, at den store samlede Bestræbelse forkludres og maaske forspildes ved unødvendigt Hastværk med Gennemførelsen af nogle Brudstykker. Det er ikke fragmentariske Lapperier, men gennemført Planmæssighed, der blev stillet i Udsigt ved Trafikkommissionens Nedsættelse.

Danmark Hovedrute

Fortsat fra Side 480

Færdsel paa Kørebanen. Midterrabatten er simpelthen den ene Side af Vejen, idet en Vej med Midterrabat maa betragtes som en Dobbeltvej, saa i og for sig kan man sige, at højre Vejrabat frembyder samme Fare som Midterrabatten.

Desuden tager Docenten Kørebanebredden op til Diskussion og viser tydeligt, at Bredderne bør være anderledes end i det vedtagne Projekt. I det vedtagne Projekt er der som bekendt regnet med en Parkeringsstribe paa 1,80 Meters Bredder til holdende Vogne, men heri er medregnet, at Lastvogne skal køre op paa en skraa Rabat, noget man sikkert ikke faar dem til. Det er meningsløst, og det hævder Docent Bay ogsaa, at man ikke straks laver Parkeringsstriben saaledes, at den kan tage en Vogn, der har Maksimal-Bredden, nemlig 2,3 Meter.

Docent Bay fremsætter selv et For-

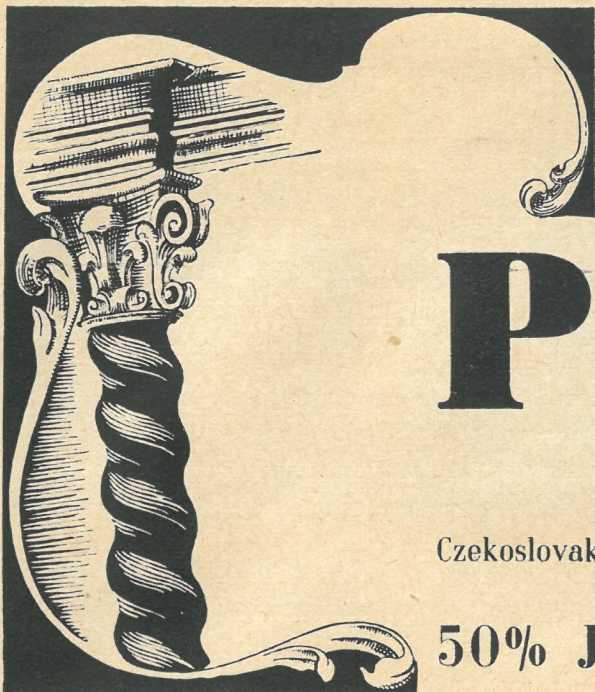
slag til et fornuftigt Tværprofil, og dette Forslag vil man finde ovenover denne Artikel.

Som bekendt er Ombygningen tænkt at skulle ske med to forskellige Profiler, og det ene af disse Tværprofiler har kun en malet Midterrabat som Adskillelse mellem Køreretningerne. Hvor meget en saadan malet Midterrabat er værd, kan man studere paa Lyngbyvejen, hvor der — man maa haabe forsøgsvis — er lavet en saadan Anordning, og vi henviser til Billedserien længere henne med Titlen: »Hvorledes der køres paa Lyngbyvejen«.

Midterrabatten er af overordentlig stor Betydning, idet den nedsætter Folks Lyst til at foretage hasarderede Overhalinger, og det er vel værd at sætte ind paa dette Punkt, da Overhalingsulykkerne optræder som den næststørste Aarsagskategori i Uheldsstatistikken.

Forenede Danske Motorejere har al-

lerede paa et tidligere Tidspunkt forsøgt at sætte igennem, at den nye Roskildevej blev forsynet med Midterrabat, men Forsøget er ikke lykkedes helt. Man maa haabe, at den af Docent Bay fremsatte Kritik maa bevirke, at Tværprofilerne ændres, selvom det som før sagt er i sidste Øjeblik, for vi kan simpelthen ikke være bekendt at lave denne Danmarks første og største Hovedaare forkert. Det er slemt nok, at der allerede er foretaget en Ombygning af Stykket fra Hedehusene til Roskilde med et Profil, der er forskelligt fra de to andre Tværprofiler, men denne Fejl kan vel rettes. Opnaar man ikke den af Docent Bay foreslaaede Ændring, vil Roskildevejen blive et ikke særligt efterfølgelsesværdigt Eksempel paa dansk Vejbygning og dansk Vejdministration. Et 30 km langt Stykke Vej — Danmarks største Hovedaare — med ikke mindre end 3 eller 4 forskellige Tværprofiler!



I Aar

til det underskønne

PRAHA

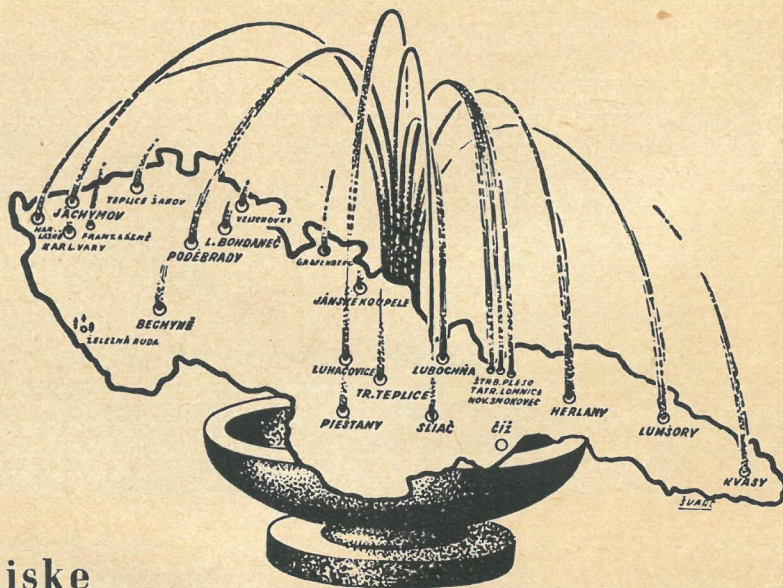
(Barokkens By)

Czekoslovakiets ældgamle og dog saa moderne Hovedstad.

50% Jernbanereduktion

Indtil 66%

Jernbanereduktion.



Hele Verden

søger de czekoslovakiske

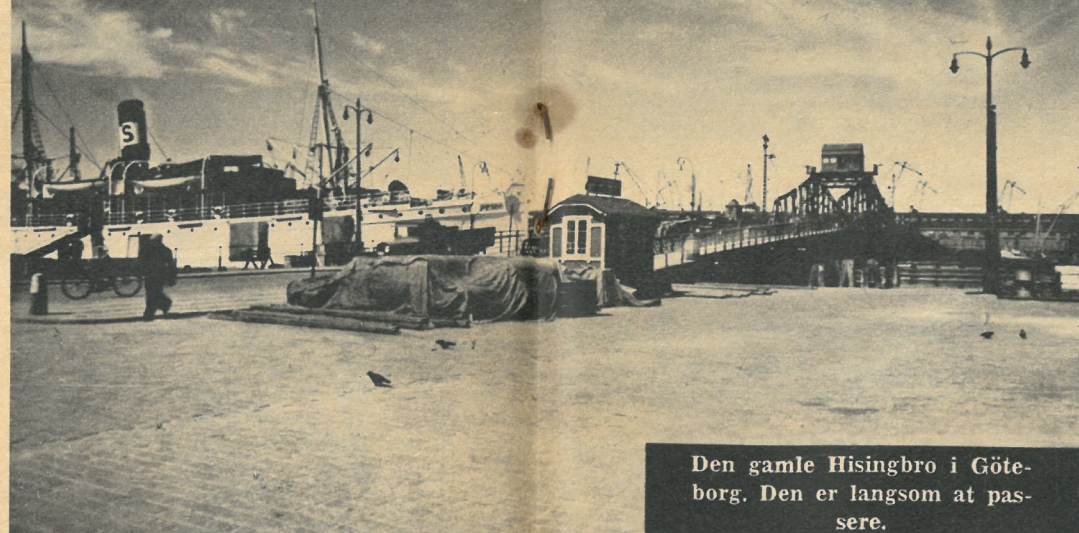
BADE- og KURSTEDER

Oplysninger, Rejseforslag og Program over billige, godt tilrettelagte Selskabsrejser til Czekoslovakiet i alle **REJSEBUREAUER** og det officielle czekoslovakiske **Turistbureau**, Holmens Kanal 15, København K. Telefon Palæ 242.

KØBENHAVN - OSLO



De store Rullestigebord ved Laholm Kraftværk.



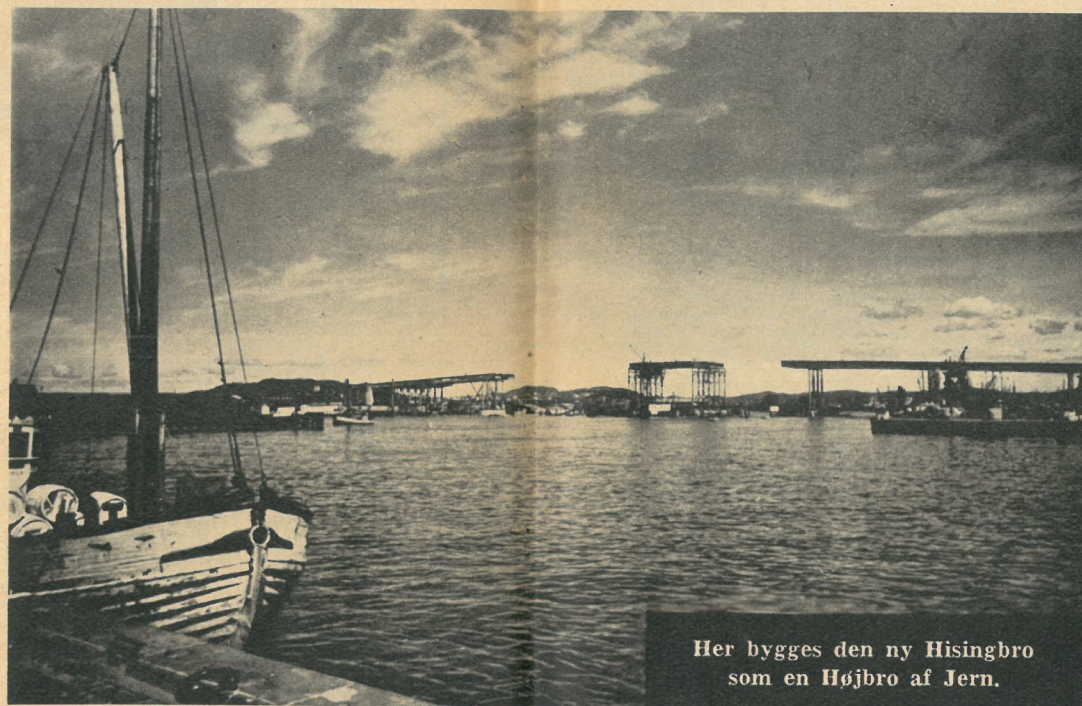
Den gamle Hisingbro i Göteborg. Den er langsom at passere.



Ved den norske Grænse for maner et Skilt over Vejen Højrekørsel.



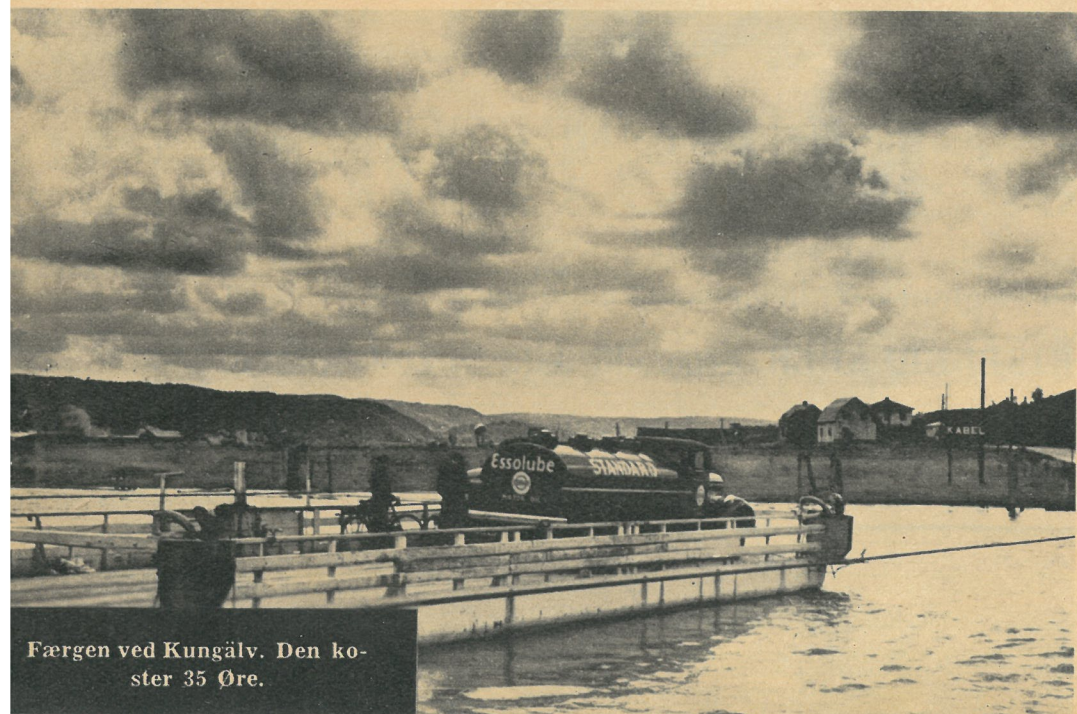
Den gamle Granitbro ved Falkenberg.



Her bygges den ny Hisingbro som en Højbro af Jern.



Den morsomme Grænsestation Svinesund, hvor man færger over fra Sverige til Norge.



Færgen ved Kungälv. Den koster 35 Øre.



Parti mellem Uddevalla og den norske Grænse.

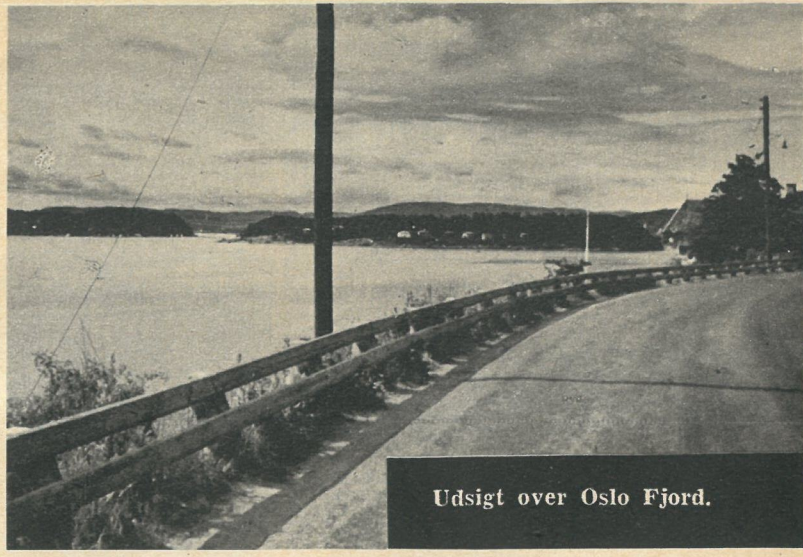
I SPECIALFOTOS TIL MOTOR



Sarpsfossen i Sarpsborg. Den er nu ved at blive udnyttet til Kraftstation.



Ved Halden ligger den berømte Fæstning Frederikssten.



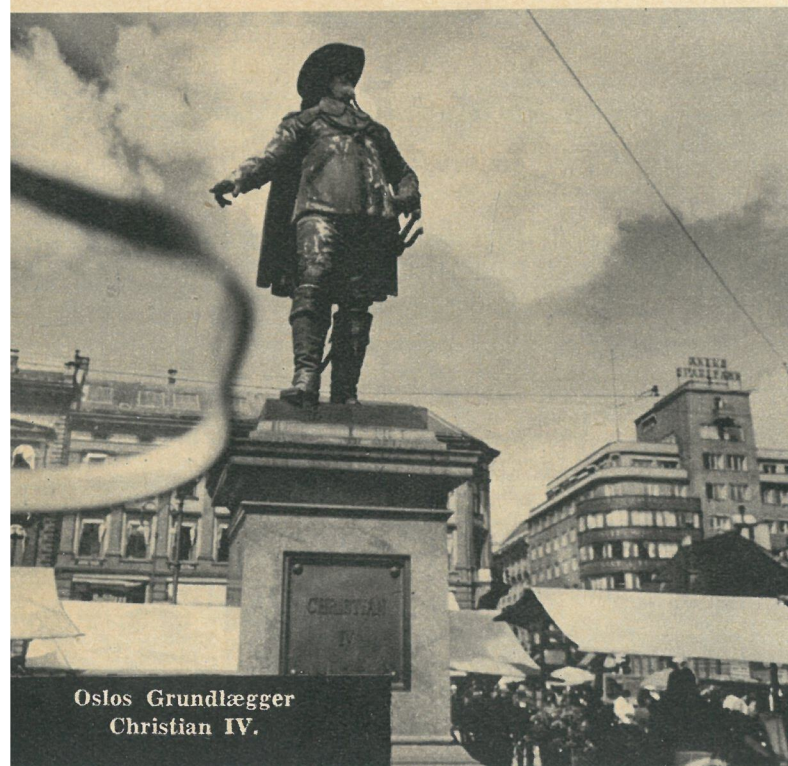
Udsigt over Oslo Fjord.



I Sarpsborg staar en Statue af Byens Grundlægger Olav den Hellige.



I Oslo er Hovedruterne nummererede.



Oslos Grundlægger Christian IV.



Begyndelsen til Oslos nye Skyskraber-Raadhus.

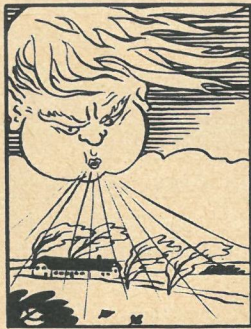
Vi Bilister 8

Kørsel i glat Føre

Is og Sne skaber altid Problemer for os Bilister — og Vanskelighederne kommer af, at der er mindre Friktion i saadant Føre... en Kendsgerning, der i sig selv er ganske interessant, fordi vi sædvanligvis gør alt, hvad vi kan, for netop at undgå Friktion. Vi sliber og polerer Maskindele for at formindske Friktionen. Vi anvender Smørelie af samme Grund. Men alligevel kan vi ikke klare os uden Friktion.

Vi kan simpelt hen hverken starte eller standse en Vogn, og vi kan ikke dreje om et Hjørne, hvis der ikke er Friktion til Stede. Det er Friktionen mellem Dæk og Vejbane, der gør det muligt for os at omdanne Motor-Kraftens Fremdrift.

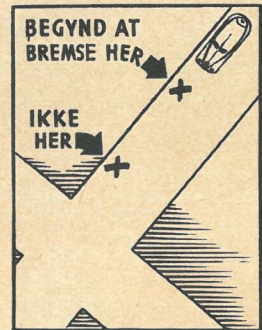
Som Regel skorter det ikke paa Træk-Evne. Men naar Vinteren sætter ind og iser vore Veje til, forrykkes vore Kørselsforhold. — Moderne Automobiler er dog sædvanligvis godt udrustet til at møde den Slags Problemer, blot vi selv er klar over, at vi maa rette os efter de ændrede Forhold.



Mange erfarne Bilister starter deres Vogn i højt Gear, naar Vejene er islagte og glatte, da det under saadanne Forhold er ganske uskadeligt og formindsker Vanskeligheden ved at komme i Gang. Har De ikke tidligere prøvet det, vil De forbavses over, hvor let Igangsætningen foregaar paa denne Maade. Men husk: Tilkoblingen maa foretages meget blødt.

Er Igangsætning paa islagte Veje et Problem, er Standsning af Vognen det ikke mindre. Dog er de erfarne Bilister enige om een Metode, som er ganske god. De »tager Gassen fra« Vognen et godt Stykke fra, hvor De ønsker at standse. De træder ganske let paa Bremspedalen — men slipper den hurtigt igen. Denne Manøvre gentages flere Gange, og ved en saadan Serie hurtige, lette Bremsetryk — i Stedet for een langvarig og kraftig Opbremsning — vil Vognen gradvis kunne bringes til Standsning uden Udskridning.

Drevne Bilister raader os til ikke at koble ud under Opbremsning, før Vognen omtrent staar stille, og da simpelt hen for ikke at standse Motoren. Derved formindskes Chancerne for Udskridning betydeligt. Det er forøvrigt en god Regel under alle Forhold, men det understreges, at det er særlig nødvendigt i glat Føre.



Bortset fra Start og Stop i glat Føre, frembyder Kurver og Sving den største Risiko for Udskridning. I Kurverne gør man klogt i at behandle Vognen som om den skulde bringes heit til Standsning, d. v. s. anvende den omtalte Serie hurtige, lette Tryk paa Bremspedalen. Resultatet bliver, at naar vi befinder os inde i Kurven, kører vi saa langsomt, at vi har Raad til at give lidt »Gas« for at faa lidt Træk paa Baghjulene. Paa denne Maade er der mindre Risiko for Udskridning.

Naar alt kommer til alt kan vi som Bilister ikke finde nogen bedre Retningslinje end vor egen Adfærd, naar vi færdes til Fods i glat Føre. Saa skal vi nemlig nok passe paa! Vi føler os for med Foden for at mærke, hvor glat Vejen er og hvor forsigtige vi bør være. —



Ogsaa de erfarne Bilister føler sig først for. De undersøger Vejbanen og passer ekstra paa. De sørger for ikke at komme for nær paa andre Vogne og bruger deres Bremses med Forsigtighed. Hvis Vognen ikke skrider, accelereres let og Opbremsningen gentages, men lidt kraftigere — og paa denne Maade kan de bedømme, hvor glat det er, og hvor forsigtige de bør være. En meget fornuftig Fremgangsmaade!

GENERAL MOTORS

P. S. Vi kommer igen i næste Nummer!

FORENEDE DANSKE MOTOREJERES



FORENEDE DANSKE MOTOREJERES LEJRPLADS
KUN FOR MEDLEMMER



LEJRPLADSER • SOMMEREN 1938

F. D. M.s

LEJRHEFTE

Vi har lige i disse Dage lagt sidste Haand paa en Fortegnelse over F.D.M.'s ikke mindre end 25 Lejrpladser, der er spredt over hele Landet. Heftet indeholder først Ordensreglerne for Lejrpladserne og viser derefter et Oversigtskort over Lejrpladsernes Beliggenhed. Saa følger 25 Detailkort, der viser hver enkelt Lejrplads nærmeste Omgivelser og Adgangsvejen dertil. Vi har haft stor Glæde af Lejrpladserne, idet de er stærkt søgt af Medlemmerne, og derfor er vi ogsaa gaaet videre med Anskaffelse af yderligere Pladser. Saaledes har vi erhvervet fire nye Pladser til i Aar, og vi er stadig lydhøre for Ønsker fra Medlemmernes Side. Det er vort Haab, at det lille, smukke Hefte, som sendes til vore Medlemmer paa Forlangende, maa bidrage til yderligere at stimulere Interessen for Lejrpladserne.

Indrejse-Formaliteterne ved den tyske Grænse lettes fra 1. Juli

Der udstedes fremtidig Passersedler ved Krusaa

Nu nærmer vi os Rejselivets Højsæson, og da Antallet af fremmede motorkørende, som over Grænsen ved Krusaa begiver sig til Danmark, glædeligvis er stigende, har *Forenede Danske Motorejere* i Forstaaelse med *Kgl. Dansk Automobil Klub* ment at burde medvirke til at gøre Besøg her i Landet lettere og bekvemere ved at aabne Adgangen til at erhverve Passerseddel ved selve Grænsen.

Hidtil har som bekendt Passersedlen maattet medbringes »hjemme fra«, idet den skulde udstedes

af en af de dertil berettigede Motororganisationer, med hvilken enten den ene eller den anden af de danske Organisationer staar i Samarbejde. Fra og med den 1. Juli vil imidlertid enhver tysk motorkørende, som faar Lyst til at tage sig en Tur over Grænsen, kunne ordne det fornødne ved de to Organisationers Grænsekontorer, hvor Passerseddel udstedes for en Betaling af 5.— da. Kr.

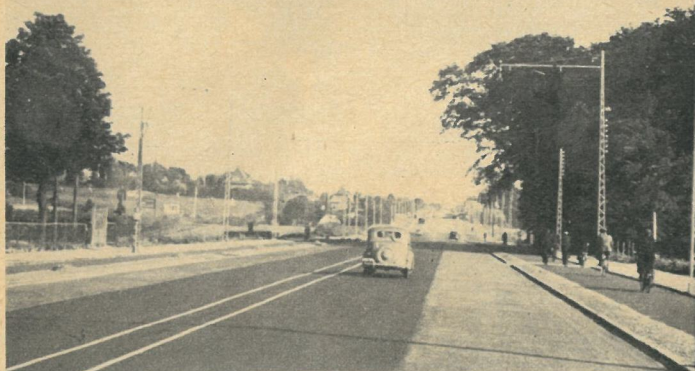
Forhaabentlig vil de tyske Mynigheder paa deres Side ved i større Omfang end hidtil at stille Va-

luta til Rejser i Udlandet til Raadighed gøre det muligt for Tyskerne at drage Nytte af Reformen, som forøvrigt ogsaa vil have Betydning for andre Landes motorkørende, naar en Rejse til Danmark ikke forud har været planlagt.

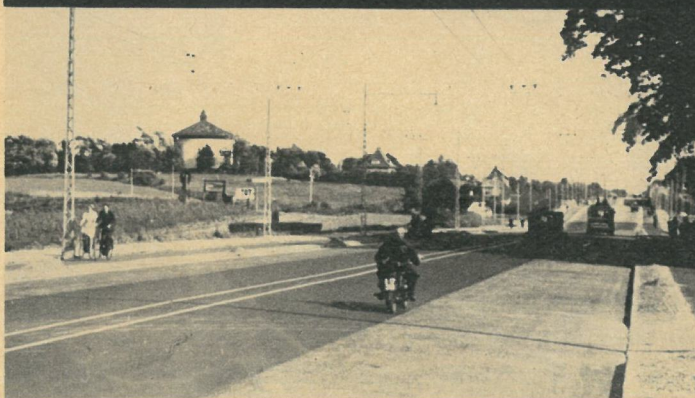
Iøvrigt maa fremmede, som pr. Motorkøretøj vil passere Grænsen ved Krusaa (eller andre Grænsesteder), naar der da ikke er Tale om Tyskere, huske at medbringe de andre Dokumenter, som kræves af det danske Toldvæsen (internationalt Førerbevis og internationalt Kørecertifikat).

HVORDAN DER KØRES PAA LYNGBYVEJEN

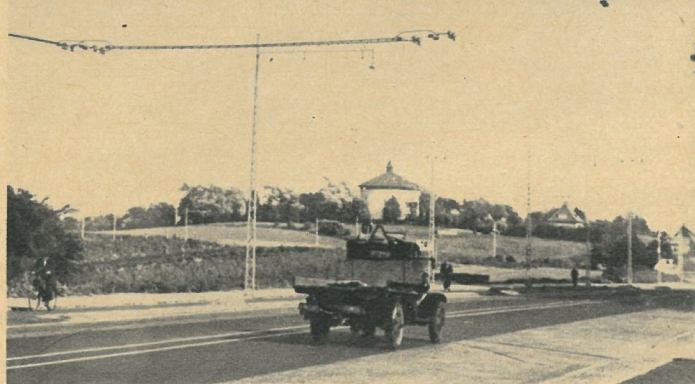
Hovedvej Nr. 3



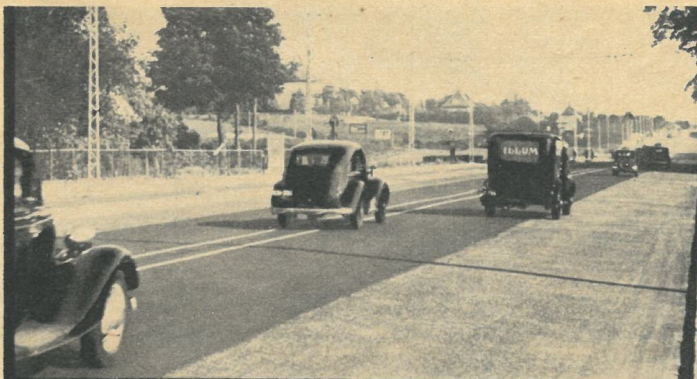
Hveranden Bil kører forkert — nemlig paa Overhalingsbanen. Hvorfor ikke køre i højre Side? Det skal man.



En Solomotorcykle maa mindst have to fulde Kørebaneer til sin Raadighed.



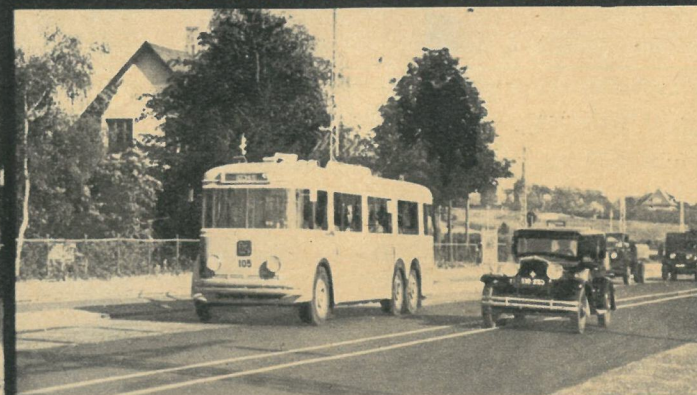
Lastbiler foretrækker ogsaa den forkerte Kørebane.



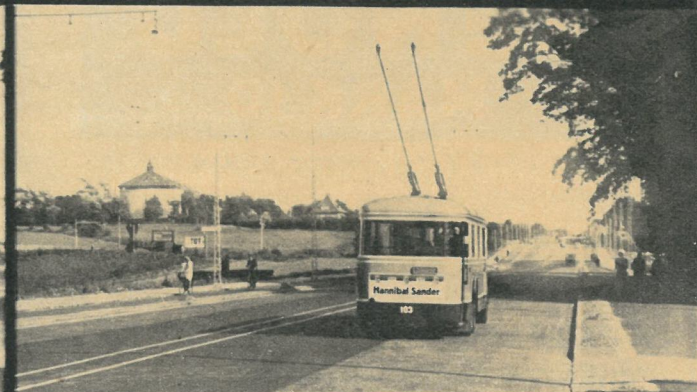
Ham, der har et »Ben« paa hver Side af den maalede Midterrabat, burde skydes.



Trolleybussen er noget vanfør som Bil betragtet og kan derfor ikke overholde Hovedvejsreglerne. Du skal holde tilbage, kære elektriske Ven, ogsaa du!



Naar Trolleybussen holder stille, overhaler man saadan — den maalede Midterrabat virker som »Klovnens Laage i Manegen«.



Trolleybussen har Ischias i højre Side — og færdes derfor helst i venstre.



**FOR- OG BAGKÆDE
MAGNET.. DYNAMO
TRÆK**

Der er almindelig Efterspørgsel paa RENOLD MARK 10 og COVENTRY MARK 8 Kæder, som er verdensberømte paa Grund af deres jævne Løb og store Holdbarhed. Udstil dem saadan, at Folk faar Øje paa dem, det vil betale sig.

**RENOLD
MARK 10**

THE RENOLD & COVENTRY CHAIN CO. LTD.
MANCHESTER ENGLAND

ENEREPRESENTANT FOR DANMARK:

E. T. GREW

RAADMANDSGADE 43 . KØBENHAVN N.

TELEFON: CENTRAL 7447 . TELEGRAM-ADR.: OUTILLAGE

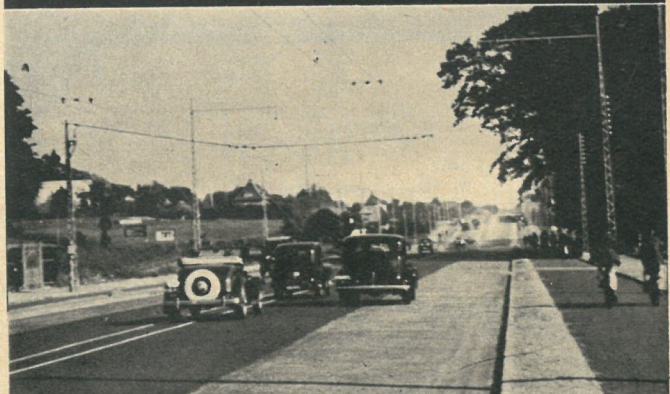
Ogsaa en
Side af
Problemet
Hovedvej
Nummer 3



— der er anlagt livsfarlige Helle i Cyklestierne.



Naar der er Plads til et Helle i Græsribatten, laver man dog ikke noget!



Det er vel nok en yndig Gang Trafik. Ikke een af dem kører rigtigt!



Og her er Trolleybussen igen. — Chaufføren har atter glemmt Hovedvejsreglen.

Ny Foto- Konkurrence

Forrige Aar afholdt vi en lille Foto-konkurrence for vore Medlemmer, en Konkurrence, som blev modtaget med stor Glæde, og som mange deltog i. Den omhandlede dengang vore Lejrpladser.

Nu lægger vi ud igen med en lille Konkurrence for vore Medlemmer, og denne Gang drejer det sig om det smukkeste Billede af en af vore danske Vindmøller eller Vandmøller. Desværre er begge Kategorier nu i stærk Tilbagegang, men endnu findes der mange smukke Motiver, og vi er sikre paa, at det er en Konkurrence, der vil tiltale de af vore Medlemmer, der har deres Apparat med i Vognen.



Vi kan samtidig meddele, at det ikke bliver den sidste Konkurrence af denne Art, og de af vore Medlemmer, der besøger vore Lejrpladser, bør gøre sig klart, at det kan lønne sig at tage et smukt Billede af den eller de Lejrpladser, de besøger.

Vi udsætter følgende Præmier:

- 1. Præmie Kr. 35.00
- 2. Præmie - 20.00
- 3. Præmie - 10.00

og tre Ekstrapræmier bestaaende af F. D. M.s nye Vimpel samt en forkromet Stang dertil:

Bedømmelsen foretages af Direktionen og Redaktionen i Forening, og vi forbeholder os som sædvanlig Reproduktionsretten til de præmierede Billeder.

Formatet paa Billederne maa ikke være under 9×12 cm, og Aftrykkene skal være udført paa blankt Papir.

Billederne skal være indsendt inden 1. August til F. D. M.s Hovedkontor, Vestre Boulevard 4, København V., og Kuverten mærkes: »Fotokonkurrence«.

RADIO

indbygget i Bilen: ny Model,
meget effektiv og støjfri ... 395 Kr.

transportabel: brugbar overalt,
Ind- og Udland u/Antenne: fra 150 Kr.



Frederiksborggade 1, første Sal
Tlf. ★ 15 701

WIPO STØVØVERTÆK

det sidder - det holder

Pris kompl. fra Kr. 60.-

Ring efter Prøver til Nora 7441

E. WILLAUME-JANTZEN & CO. - Falkonerallé 88, F.



OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/S

Salgskontor: C. 15625

Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25

Værksteder og Reservedele

Enghavevej 76. C. 14947. Eva 3346

Københavns

Karosseri Reparation

Axel Hansen, Sdr. Boulevard 35

Telefon Central 14810

Lige ved Kødbyens store

Garage Etablissement, Halmtorvsgade

Gør Vognen Dem graahaaret?
Brug

Vilixir

mod graa Haar, Skæl
og Haaraffald
Spørg Deres Frisør

BRO sidste
Nyhed -

SPARKEL

Selvpolerende
AUTO POLISH

Pudser selv Vognen paa 10Min.



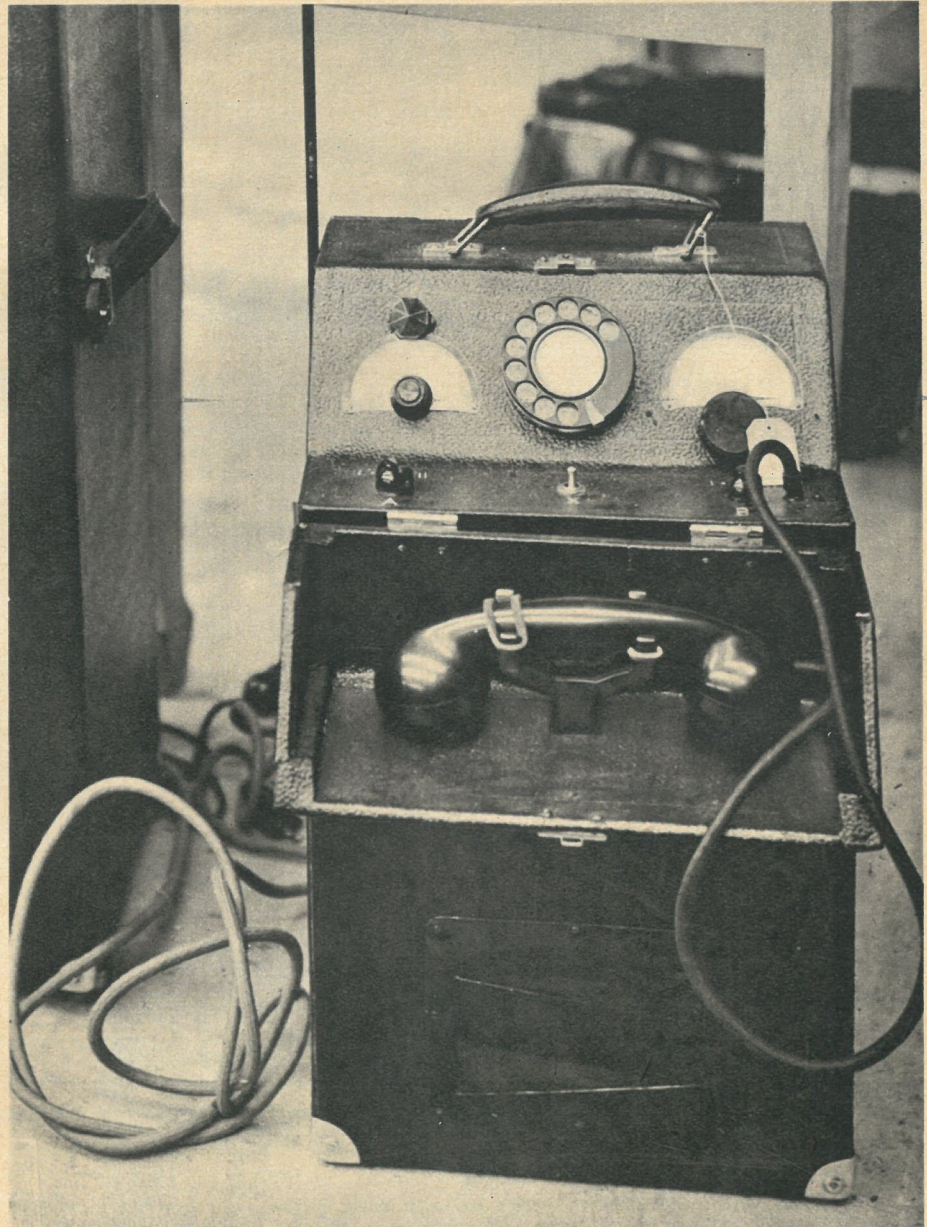
Motoren kræver bedste Smøring

giv den **GRAFINOL** Autoolie

med Achesons kolloidal Grafit

Motor Oil Company - København - Telefon 8192

ASTRAL
★
GRAFINOL



Det allernyeste — Telefon i Bilen!

Pension Pedersen

Hamburg-Altona 1

Palmaille 79

Telf. 42 62 63

Smukke solrige
Værelser med rindende Vand
Herlig Udsigt over Elben
Centralt beliggende

Dansk Pension

Solskinstag

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

Eneste Specialfabrik

Holbæk Limousettefabrik

Finsensvej 37 Godthaab 6688
København F.

Parkering

I Anledning af det stærke Besøg ved Storstrømsbroen, kommer der ogsaa en Del Bilister over til Nr. Alslev Skov. I den Anledning har Politiet forbudt Parkering ved Hjælp af nogle Plakater. En nord for Skoven, som vender mod Nord — og een syd for Skoven, som vender mod Syd.

Desuden er indrettet Parkeringsplads midt imellem inde i Skoven (35 Øre til Skovfogden). Jeg kommer sydfra for at skyde Raager og har ogsaa Lyst til at betale Skovfogden 35 Øre, men da Politiets Plakater opfattes saaledes, at Parkering er forbudt mellem de to Plakater — altsaa langs Skoven, parkerer jeg før Plakaten mod Syd. Dette paa-tales. Jeg spørger nu Politibetjenten i Dag, hvor nær jeg maa køre til Plakaten, eller om Parkering ved den Plakat er forbudt lige til Gedser? Efter nogen Overvejelse siger Betjenten, at jeg kan parkere ved Mejeriet — et Stykke syd paa. Nu spørger jeg: Fremgaar det af disse Plakater, at man maa parkere ved Mejeriet og ikke komme nærmere — jeg synes det ikke. Lad os nu faa et Par fornuftige Plakater i fornuftig Afstand fra Skoven: Herfra og dertil er Parkering forbudt. Som det er nu, afhænger det af den enkelte Betjents Humør eller Opfattelse, om en Bilist skal have Bøde eller ej, saa kan dette »paa — og langs — Landevejen« ganske roligt spares.

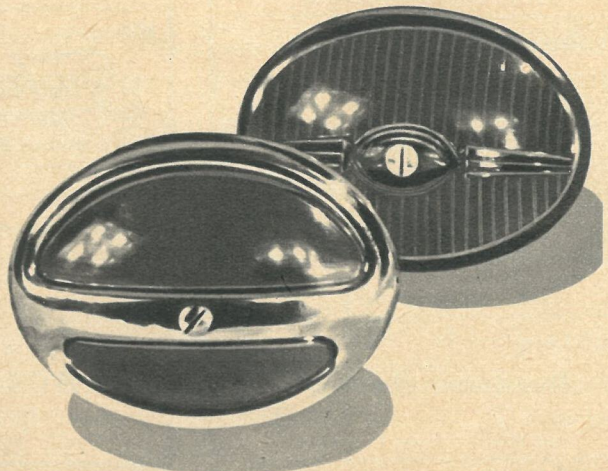
F. Bille Brahe.

Radioforedrag om Bilgummi

Paa Foranledning af Dansk Ingeniørforening har der været afholdt følgende Radioforedrag om automobiltekniske Emner. I Februar har Ingeniør Rønning talt om Automobilmøring og Ingeniør Wilde om Vinterproblemer for Automobilisten. I Marts har Ingeniør Ove Holm fortalt om økonomisk Bilkørsel, og i Maj har Ingeniør Laage-Petersen holdt Foredrag om Automobilets Vedligeholdelse, medens Overingeniør Koefoed i Juni har talt om Automobilbrændstof. Denne Foredragsrække slutter med, at Ingeniør Kjøl-sen den 7. Juli Kl. 18,15 fortæller om Bilgummi og dets Behandling. Dette Foredrag giver en Beskrivelse af Automobilgummiets Egenskaber og kommer dernæst ind paa, hvorledes man skal behandle Bilgummi for at undgaa forskellige Skader, som kan optræde ved forkert Behandling. Det synes, som om denne populære Foredragsrække har haft adskillige Lytteres Interesse.

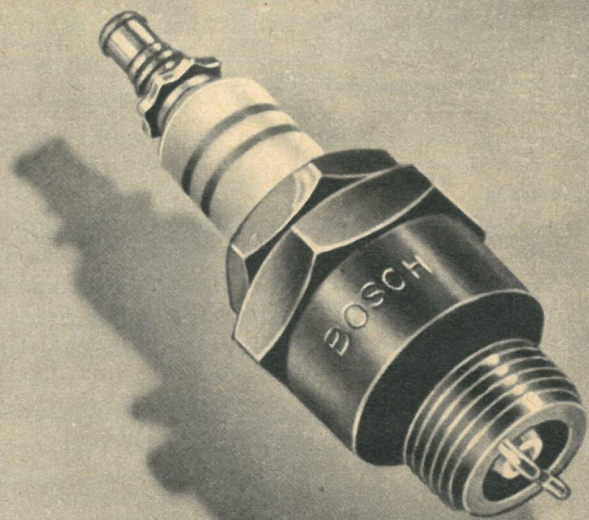
Rigtig Belysning af Nummerpladen!

BOSCH Stop- og Baglygter opfylder de strengeste Krav til Præcision og Kvalitet. De har en smuk oval Form, og belyser Nummerpladen paa den rigtige Måde.



BOSCH

Stop-og Baglygte



— letter Starten
øger Farten

BOSCH

Føudrør

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Jylland	
Aalborg MIKKEL ANDERSEN Autoriseret G.M. Forhandler Vesterbro 40-44 - Telefoner: 1314-1334-3635 Opel - Chevrolet - Oldsmobile - Buick 1ste Kl. Reparationsværksted	
Aalborg Elitz W. Kruse. Aut. Fordforhandler Salgsafdeling: Boulevarden 28 - Servicest.: Frederikskildevej 6 - Plads til ca. 100 Vogne Tlf. 600 - 6601 - 02 - 03	
Esbjerg Tlf. 2401-2402 N. Chr. Frikke Jernbanegade 50 Buick, Pontiac, Opel, Vauxhall, Bedford, Blitz. 1. Kl.s Værksted for alle Vognmærker. Stort Lager af Reservedele.	
Esbjerg Brødrene Harborg Skolegade 79 Tlf. 2410-2411 Aut. General Motor Forhandler	
Fredericia Petersen & Madsen Aut. G. M. Forhandler Vesterbrogade 5 - Tlf. 1028 - 1328 1ste Kl.s Værksted - Vulkanisering - Garager	
Herning HERNING MOTORCOMPAGNI Telf. 642 - 643	
Horsens Garagekompagniet Levysgade 8 1ste Kl.s Automobilværksted Tlf. 1563 Svarer Dag og Nat Tlf. 1563	
Sonderborg Tlf. 386 P. H. STUHR Autoriseret G. M. Forhandler Specialværksted for alle General Motors Vogne	
Vejle Tlf. 559-560 Martin Kjær Aut. Forhandler af: Chevrolet - Bedford - Vauxhall Byens største og mest moderne Værksted. Duocolakering - Stort Lager af orig. Reservedele	
Vejle Telefon 34 MALTE VESTERGAARD & CO. A/S OPEL - PONTIAC - BUICK - BLITZ Originale Reservedele Tilbehør - Gummi - Benzin - Olie 1. Kl.s Reparationsværksted Moderne Service Station	
Vejle Jensen Aagaard Telefon 448 Karosserifabrik Opretning og Svejsning af Plader i Skærme og Karosseri	

Fyn	
Odense Autogaarden V. Holm Jensen Autoriseret General Motors Forhandler Stort moderne Værksted Vesterbro 45 Telefon 999	
Odense FORD Fehre & Co. SALG & SERVICE Filialer i: Assens, Ringe, Kerteminde, Faaborg	
Odense Skandinavisk Motor Co., Telf. 3546 • SERVICE Hudson, Terraplane, De Soto, Plymouth, Dodge Singer, Mercedes, Wanderer, D.K.W., B.M.W.	
Svendborg Tlf. 786 - 808 HOLGER DAU Specialværksted for alle General Motors Vogne	

Sjælland	
Holbæk Telefon 33-1139	Snertinge Telefon 5-135
Opel Blitz	Carl Weinreich Chevrolet Bedford Vauxhall
Næstved Tlf. 1520 Chr. Rahbek Forhandling og Specialværksted for General Motors Vogne Stort Lager af brugte Vogne	
Præsto Carl Andersen, Adelsgade 20. Tlf. 280 Autoriseret Chevrolet Forhandler. 1. Kl. stort Reparationsværksted. Lager af Chevrolet og Ford Reservedele, Opladning, Elektrisk Luft pumpe, Aaben Dag og Nat.	
Ringsted Ringsted Motor Co. A/S Autoriseret Forhandler og Reparatør.  Døgnvagt, ogsaa Søn- og Helligdage Byens førende Værksted Telefon 8. (2 Linier)	
Slagelse Slagelse Motor Compagni A/S Telefon 132 (2 Linier) Autoriseret Forhandling 	
Vordingborg Tlf. 343 H. P. Hansen Autoriseret Chevrolet og Opel Forhandler Moderne Reparationsværksted og Vulkaniseringsanstalt Benzin - Olie - Gummi	

Et Sagsanlæg

Hr. Elith Jensen har anmodet os om at meddele, at han har anlagt Sag mod Redaktør Eric Boesgaard i Anledning af et Referat i »Motor« af FORENEDE DANSKE MORTOREJERE's Generalforsamling i Aarhus den 15. Juni 1929 og under Sagen agter at fremsætte et Erstatningsansvar.

Paa den paagældende Generalforsamling havde Direktør Kyhl fremsat forskellige Udtalelser om Hr. Elith Jensen og hans Kampagne mod F. D. M., og i den Anledning anlagde Hr. Elith Jensen Sag mod afdøde Direktør Kyhl og Redaktør Boesgaard som ansvarshavende Redaktør af »Motor«.

Ved en Landsretsdom af 23. Januar 1930 blev nogle af de af Direktør Kyhl anvendte Udtryk mortificeret, medens andre af Direktør Kyhl's Udtalelser vedrørende Hr. Elith Jensen ikke blev mortificeret. Iøvrigt frifandt Landsretten saavel Direktør Kyhl som Redaktør Boesgaard, og Sagens Omkostninger ophævedes.

Det i »Motor« gængivne Referat af Direktør Kyhl's Tale er i enhver Henseende godkendt af Direktør Kyhl og Rigtigheden fra ingen Side bestridt.

Week-end i TYSKLAND

Et af vore Medlemmer, der lige er vendt tilbage fra en Tur i Tyskland, har henledt vor Opmærksomhed paa, at der nu er indført Week-end i de tyske Banker, saaledes at disse er lukket fra Kl. 12 Lørdag Middag og indtil Mandag Morgen. Det er derfor ikke muligt efter det nævnte Klokkeslet at faa vekslet Turistmark.

FOGA

Auto Polish

JOHANNES FOG & CO.

København K.

BILER UDEN FØRER **CENTRAL 3007** Krog's Hjørne Gyldenløvesgade-Farimagsgade Krydset **KROG'S Køreskole**

Haarbølle-Færgens

Taxter er betydelig nedsatte!

Motorvogne (uden Hensyn til Vægt) 2,50. Motorecykler 1,10. Cykler 0,40. Passagerer 0,35.

Færgen sejler følgende Jæstle Ture:

Fra Grønsund

Kl. 8¹⁵ 8⁴⁵ 12¹⁰ 14⁰⁰ 16²⁵ 18⁰⁰ 20⁴⁵.

Fra Haarbølle 10 Min. senere eller straks paa Anfordring uden ekstra Betaling fra Kl. 7.00 Morgen til Kl. 23.00, dog ikke mellem Kl. 13.00 og 14.00.

Rejs til Bornholm

med de store »66« Baade:

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

største, hurtigste og komfortableste Passagerskibe til Bornholm.

1) Daglig fra Havnegade Kl. 23,15 direkte til Rønne. Fra 19. Juni 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 Fredag i Tiden 22. Juni til 19. August. Afgang fra Ystad Kl. 13,15. Ankomst til Rønne Kl. 16,15.

b) Over Simrishamn til Allinge (Hammerhavnen) med S/S »Østersøen« hver Søndag, Mandag, Tirsdag, Torsdag og Lørdag i Tiden 18. Juni til 21. August. Afgang fra Simrishamn Kl. 11,50. Ankomst 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.

Hundested—Rørvig

Automobilfærgen „Korshage“

FARTPLAN

fra 15. Maj 1938.

Hverdage:

Fra Hundested: f6⁵⁰ 8⁴⁵ 10⁵⁰ 12⁵⁰ 14⁵⁵ 16⁰⁵ c17¹⁰ d17⁵⁵ 18⁵⁵ c20²⁰ d20⁵⁵ h21⁵⁰.

Fra Rørvig: f5⁵⁵ 8¹⁵ 9¹⁵ 11²⁰ 13²⁰ 15³⁰ c16³⁵ d17⁰⁵ 18²⁵ c19⁴⁰ d20²⁰ h21¹⁵.

c. Kun Lørdage ¹⁰⁻¹³/_{s.}, d. Daglig, dog ikke Lørdage ¹⁰⁻¹³/_{s.}, f. Kun Mandage ²⁷/_{a-13}/_{s.}, h. Kun Pinselørdage samt Lørdage ²⁷/_{a-13}/_{s.}.

Søn- og Helligdage:

Fra Hundested: a7⁰⁵ 8³⁰ 10¹⁰ 11¹⁵ 12⁴⁵ 13⁴⁵ 15⁰⁰ 16¹⁰ 17¹⁵ 18³⁰ 19⁴⁰ 20⁵⁰ b22⁰⁰.

Fra Rørvig: a6⁵⁵ 7⁴⁵ 9³⁰ 10⁴⁰ 12⁰⁵ 13¹⁵ 14²⁰ 15³⁵ 16⁴⁵ 18⁰⁰ 19¹⁰ 20²⁰ b21²⁵.

a. Kun Juni, Juli og August. b. Kun Søndage ²³/_{a-14}/_{s.}.

Overfartstid 25 Min. Restauration om Bord. (Tlf. Hundested 12 og 156). Rabatkort m. 10 Kuponer for Person- og Motorvogne. Sæsonkort 150 Kr. Forer af Motorvogne og Motorecykler befordres frit. Forudbestilling af Plads til Biler Telefon Hundested 150 (Hundested Exp.) o. og Isore 35 (Rørvig-Exp.)

Er Deres Bremses i Orden?

A. N. W. B. aabner Grænsekiosker i Holland

Kon. Ned. Toeristenbond A. N. W. B. har sendt os en Meddelelse, hvoraf det fremgaar, at Forbundet i Slutningen af Juni Maaned aabner en Kiosk ved den hollandsk-belgiske Grænse i Byen Wernhout, som mange af vore Medlemmer vil kende fra Rejser i Holland. I Løbet af kort Tid vil der yderligere blive aabnet Kiosker i Beek, Eysden og Sluis.

Hensigten med Aabningen af disse Kiosker er, at der derfra skal ydes en vis Service til udenlandske Turister, som passerer Grænsen for at køre ind i Holland. Funktionæren i Kiosken vil hjælpe de motorkørende med at udfylde Bladene i deres carnets de passages en douanes og iøvrigt hjælpe dem med de forskellige Formaliteter, som skal iagttages ved Grænsepassagen.

Lorry

er og bliver

Lorry

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

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

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

SPAR TID • SPAR PENGE



og tag altid med Assens-Aarøsund-Færgen

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

Endvidere vil man kunne faa illustrede Brochurer, Rejseruter og alle mulige andre Oplysninger, der er af Betydning for et godt Resultat af Rejsen.

I Kioskerne er der Telefon, som kan benyttes af Turisterne, hvis de ønsker at bestille Hotelværelser eller af anden Grund har Brug for at telefonere.

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 15. Maj 1938

Afgang fra Faaborg:

9⁴⁵ 13³⁰ 19³² 03⁰* 04⁵**

Afg. fra Mommark:

7⁵⁰ 11⁵⁰ 15¹⁰ 21¹⁰

*) Natten efter Hverdage

**) Natten efter Søn- og Helligdage

1ste og 2den Pinsedags Morgen sejles Ekstra-Ture med Afgang fra

Mommark: 4⁵⁰ Faaborg: 6¹⁵

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

A/S Mommark Færges
Telefon Tandslet 7824. Telefon Faaborg 11
Telegram-Adresse: »Fvensfærges«.
Hovedkontor: Mommark.

KALVEHAVE—KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ulsund).

FARTPLAN Fra 1. Marts 1938

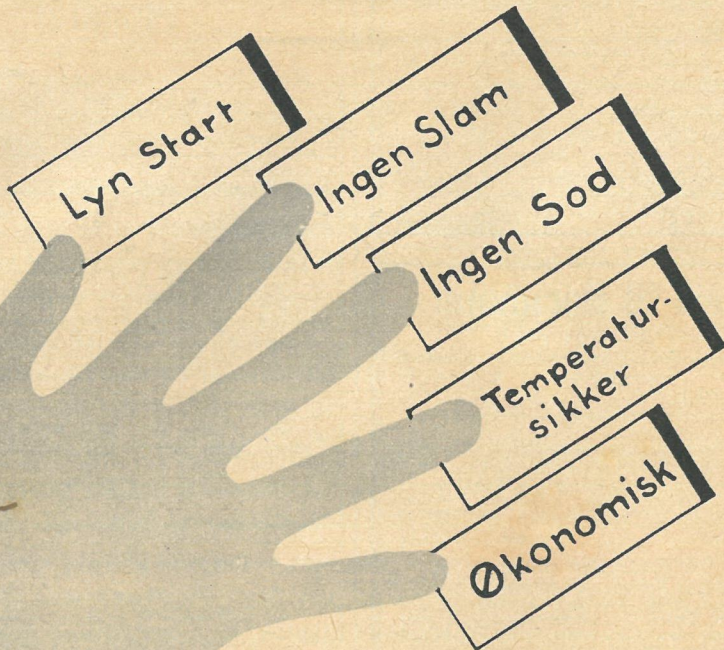
630 700 730 800 830 850* 900 915 930 945
1000 1015 1030 1045 1100 1130 1200 1230
1300 1330 1400 1415 1430 1500 1530 1545
1600 1615 1630 1645 1700 1715 1730 1745
1800* 1825 1900 1925** 1930* 2000 2020
2100 2130 2145** 2200 2230 2300 2330
010 050*** 200***

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

***) Kun Natten efter Søn- og Helligdage.

Alle Ture fra Kalvehave og straks tilbage fra Koster. — Ekstratur om Natten skal bestilles inden Kl. 23⁰⁰, dog kan mod forhøjet Betaling Ekstratur om Natten til enhver Tid bestilles ved Opringning til Færgeføreren i Kalvehave, Tlf. Kalvehave 29. Automattelefon findes i Ventesalen ved Kalvehave Færgeteleje.

Bemærk: Paa Færgen skal Automobiler være bremsede.



INGEN SOD.

Der er kommet nye Shell Motor Olier paa Markedet, fordi Shell aldrig lod sig nøje med, hvad der var godt *i Dag*. Gennem 3 Aars Eksperimenter har de nye „solvent refined“ Shell Motor Olier udviklet sig, og de er prøvet i Shells egne Automobiles, der aarligt tilbage-lægger over 300.000.000 Kilometer under alle klimatiske Forhold paa alle Slags Veje, og disse nye Olier viste sig at besidde en uovertruffen Evne til at holde til haard Kørsel uden at afsætte Sod.

Faas i de fire Shell Grader:

Single Shell S. A. E. 20
Double Shell S. A. E. 30

Triple Shell S. A. E. 40
Golden Shell S. A. E. 50

De **NYE** Shell Motor Olier

A/S Dansk-Engelsk Benzin & Petroleum Co.

Skift til de nye Shell Motor Olier