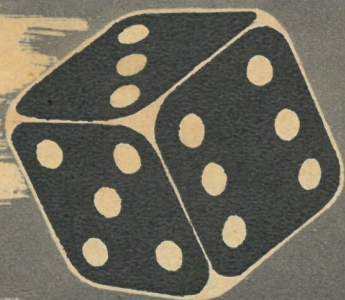


Spil ikke Hasard- *med Deres* **Motor!**



- ★ Letflydende i Kulde
- ★ Slamfri
- ★ Ingen Sodafæstning
- ★ Største Smøreevne
- ★ Mindste Forbrug

**SKIFT TIL
VINTEROLIE**

Essolube

SUPER-MOTOR OIL



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB
Benzin Petroleum Smørelie

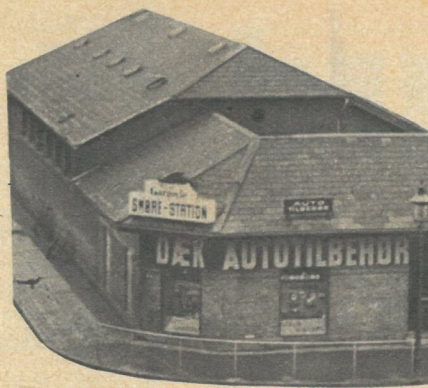


M O T O R

MOTOR

52-53. 24. Dec.
1938. 33. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
29.400 Eksp.



Automobilreparationer af enhver Art (alle Mærker)

Prima Auto-Vask og Tryksmøring . Større Reparationer . Gratis Service som ved Køb af en ny Vogn

Auto-Gaarden

Niels Nielsen :: Tlf. Centr. 14471 (3 Ledninger) Halmtorvet 9



Mercedes-Benz
Renault
Standard

Generalrepræsentant for Danmark:

AUTOROPA A/s

Østerbrogade 20 — København

M I N T E X

Bremsebelægning

original engelsk
svigter aldrig

Eneforhandler:

H. C. PUCK

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

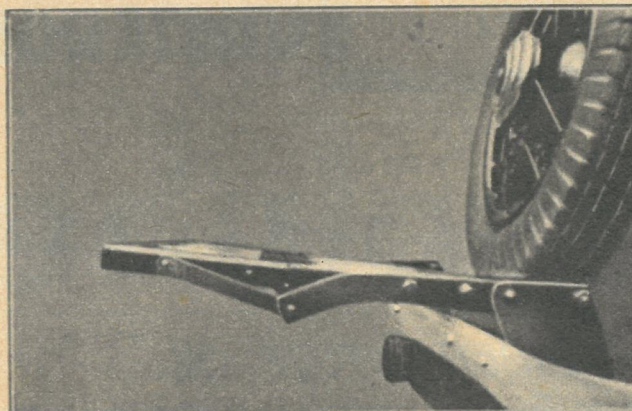
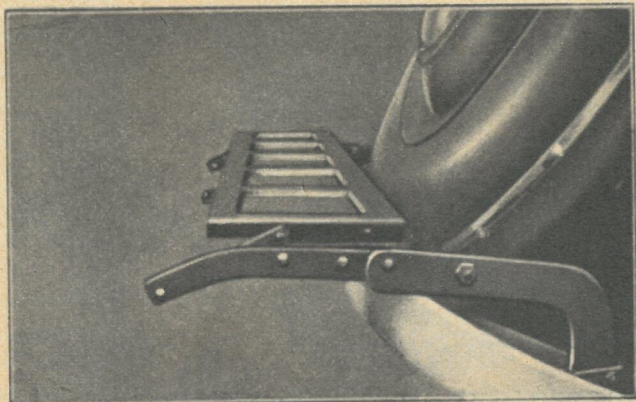
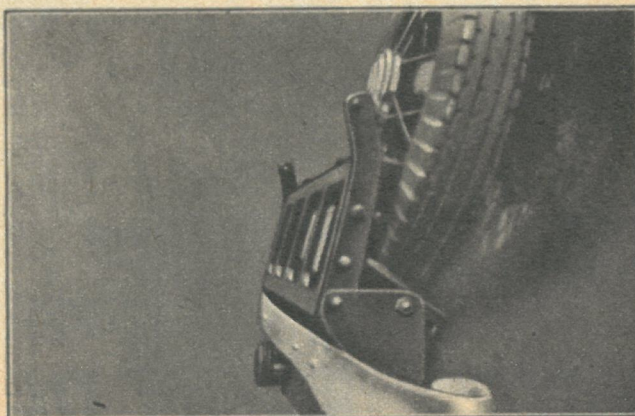
Husk, *Julegaven* skal være en

BOI-WO

Bagagebærer

Montage Afd.: Worsaaesvej 9 - København

Nora 6318

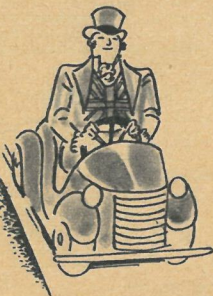




SMAAT MOTORNYT

HØJREKØRSLEN BREDER SIG!

Den første Oktober, da de tyske Tropper marcherede ind i det første af de sudetertyske Distrikter, ændredes samtidig Kørselsretningen til Højrekørsel. Det egentlige Czekoslovakia har endnu bibeholdt Venstrekørslen, men man overvejer at gaa over til Højrereglen. Paa tilsvarende Vis er der som bekendt ogsaa oprettet Højrekørsel i Østrig, efter at det er blevet tilsluttet Rigstyskland.



Det meddeles, at en svensk Kommission overvejer Muligheden for at indføre Højrefærd i Sverige. Hvis det sker, er der snart kun England tilbage som venstrekørende Land... men til Gengæld vil Traditionen sikkert her vise sig ualmindelig sejglivet.

DET GULE LYS LOVBEEFALET

Næsten det største Problem for vore Dages Bilister er Belysningen ved Nattekørsel. Den amerikanske Opfindelse, Polaroid-Glas, maa sikkert kaldes den ideelle Løsning, men der er endnu lang Vej, før den kan blive indført overalt, og Virkningen indtræder først, naar samtlige eksisterende Vogne har Polaroid-Glas saavel i Lygter som Vindspejl. Indtil vi naar saa langt, maa vi sikkert nøjes med den udmærkede Mellemting, der hedder gult Lys i Lanternerne. Gult Lys blænder ikke — eller dog næsten ikke. I Frankrig er nu vedtaget en Lov, hvorefter alle Biler fra 1. Jan. 1939 skal have gult Lys.



DEN TYSKE FOLKEVOGN

De tyske Bilisters Tal vil blive mangedoblet, naar de nye KdF-Vogne kommer paa Markedet. Allerede nu har Tusinder bestilt Vogne, ja, det fortælles, at Oplaget af Bestillingsblanketter til Folkevognen slap op allerede første Dag, man tog fat paa Indtegningen. De tyske Arbejdere betaler 5 Mark om Ugen for KdF-Vognen, som vil blive leveret i 1940.

Det tyske Vejvæsen har i samme Anledning taget fat paa en særlig Gren af en ny Autobane fra Fallersleben til den ny Kæmpe-Fabrik. Denne Autobane udspringer fra Hamborg og skal over et Par store Broer gaa over Jernbanelinierne og Midtlands-kanalen.



ALKOHOL-BILISME

En Dr. Haggard, der er ansat ved Universitetet Yale i Amerika, har foretaget nogle Undersøgelser angaaende Alkohols Indvirkning paa Chauffører.

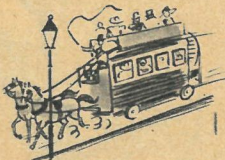
Han siger, at enhver Bilist paa tom Mave kan indtage en Sjus, en Martini-Cocktail eller tre Glas Øl, uden at det paa nogen Maade skulde forhindre ham i at køre. Efter at have spist kan Chaufføren taale det dobbelte Kvantum. En Sjus, en Martini eller tre Øller giver mindre end 0,5 Milligram Alkohol pr. Kubikcentimeter Blod, hvad der ikke giver Nedsættelse af Reaktionen. Mensaa snart man naar over 1,5 Milligram, er enhver beruset. Dr. Haggard foreslaar en Lov, hvorefter Bilister med over 0,5 Milligram straffes, hvis de sætter sig til Rattet.



LONDONS ÆLDSTE OMNIBUS-KUSK

Alfred Tilling, som nu er 76 Aar, er en af de faa overlevende, der har kørt en Heste-Omnibus gennem Londons Gader.

I en ny engelsk Farvefilm, »De fire Fjer«, der netop er indspillet, optræder Alfred Tilling i Rollen som sig selv, specielt i en Scene, der foregaar i 1898, den Nat, da Avisdrengene raabte med Nyheden: »Kitchener indtager Khartoum!« Den gamle Omnibus-Kusk husker den betydningsfulde Nat, og det paa staas, at han nu paa Film kører sine Heste med samme Sikkerhed som dengang, da han var 36.



ET VÆDDEMAAL

I en Klub i Detroit sad i September Maaned til Mænd og diskuterede Verdenssituationen.

»Jeg tør vædde paa, at der ikke bliver Krig i Europa i Aar,« sagde den ene.

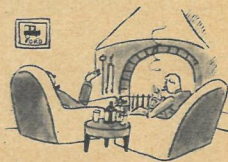
»Hvor meget tør du vædde?« spurgte den anden.

»En Dollar,« lød Svaret, »og jeg vil gaa et Skridt videre. Jeg vil hævde, at Hitler og Chamberlain vil give hinanden Haanden før den 10. Oktober.«

Væddemaalet blev indgaaet. Manden, der vandt en Dollar, var... Henry Ford.

ØJET FAAR HVILE -
I BRILLEN FRA THIELE
Forlang Thieles Hvilebriller
Rimelige Priser - Købmagergade 3

Det er ikke altid, Ford har set saa klart i internationale Spørgsmaal. Blandt hans største Fiaskoer er som bekendt det »Fredsskib«, han sendte til Europa en Gang under Verdenskrigen.



Lørdag den 24. December 1938,
Juleaftensdag, er Hovedkontoret
lukket hele Dagen.

Lørdag den 31. December 1938,
Nytårsaftensdag, lukkes Hoved-
kontoret Kl. 12.



Oilskindsfrakker,
spec. til Motorkørsel, som
Tegning med Pelskrave.
Flere Modeller fra 17 Kr.
Ridestøvler og Benklæder
berømt f. Snit og Pasform
Oliekapper og Handsker,
Hjælme, Huer, Brillere etc.
Dame-Læderpjakkerter.
Læder Dirt-Trackveste.

Motor-Dress

Blaagaardsgade 24 Nora 2536
Specialitet: Motorcykle-
beklædning. Varerne
sendes overalt i Danmark

NY OG LET

„Sporty“



Den Støvle, De skal have paa, maaske en hel Dag, maa ikke være stiv og ubehagelig; Codan's nye „Sporty“ er let og bekvem, da Skaffet er af det smidigste Gummi. Ved en Rem overst paa Skaffet kan De altid faa Støvlen til at slutte tæt om Benet, saaledes at saavel Fod som Ben faar den behageligste Beskyttelse og Hvile.

C O D A N
GUMMISTØVLER

- hold paa det danske

SKRIVEMASKINER

»Alt i Tilbehør til Kontoret
fra Pennen til Pengeskabet«

AUGUST MADSEN

Niels Ebbesensvej 17 - København V
Tlf. Central 5916

C.M.Eriksen & Søn

Odense. Kongensgade 10. Telf. 5797

Originale Harrison Kølerblokke
isættes enhver Køler.

Reparation af Kølere. Opretning af Karosserier og Skærme. Autogænsvejsning.

● DUCOLAKERING

JULEN 1938

Det er en gammel Skik, at vi i dette Nummer af MOTOR bringer Dem vor Julehilsen, at vi ønsker Dem alt godt for det nye Aar og takker for det Aar, som er gaaet.

Det har ikke været noget Fredens Aar, og der har været strenge Dage, hvor hver Time syntes Maanedere, hvor vi ventede paa, om Uvejret skulde bryde løs over vor urolige Verden, og om vi skulde styrtes ud i en Krigs



Ulykker eller faa Lov til at holde Jul i en Verden, hvor Freden endnu hersker. Lykkeligvis holdt Ufreden sig udenfor vore Døre, og skønt det vel maa siges, at det Aar, som ligger bagved, ikke blev et af de gyldne, saa kunde det dog være gaaet meget værre.

Saa har vi altsaa Jul igen, maaske en gammeldags hvid Jul, maaske bliver det kun til et mildt Regnvejr eller til en ulden Taage, som ligger over Marker eller hænger mellem høje Huse, hvor Lygterne staar og lyser med deres Glorier, og med Mennesker, som har travlt med at komme hjem til Julefest. Den Ting er der dog at sige, at hvordan det end gaar, saa gribes vi af Julens Stemning og lader os fange ind af den Tid, som er saa rig paa Minder, glade og tunge, men som dog i hvert Fald er noget helt for sig selv, og en Tid paa Aaret, som vi ikke lader passere uønsket.

Det kan maaske være, at en gammeldags Jul, hvor det var et Særsyn, naar Sneen ikke laa hvid og ren, og Kanebjælderne lød, var nok saa festlig som den, vi fejrer nu, hvor Sneen for de fleste af os betyder, at det er blevet vanskeligere at køre, og at der er glat eller maaske helt ufremkommeligt paa Vejene. Men iøvrigt saa er det nu slet ikke noget galt Billede, naar man ser Bilerne fra nær og fjern med deres Lygters Straalelys styre frem mod de gamle Kirker, hvor hele Sognet samles for at begynde Julefesten i Kirkens Hus.

Jeg kørte nu en Dag før Jul gennem den lille By Kværndrup paa Fyen, og der stod et stort Juletræ foran Kirken, som laa badet i moderne



elektrisk Belysning. En ganske dejlig Kirke! Og der kan jo nok være et eller andet i os, som siger, at denne Belysning af en gammel, skøn Bygning er noget unaturlig, men alligevel, det saa nu godt ud, og det var som en venlig Julehilsen til den, der foer forbi paa Landevejen i sit moderne Automobil.

Vi bringer Dem med dette Nummer af Motor FORENEDE DANSKE MOTOREJERE's Julehilsen, og vi takker Dem for alt det, vi har haft sammen i det forløbne Aar, hvor det lykkeligvis har været muligt at gøre endnu et Stykke Arbejde for Motorsagen, et Arbejde, som er sket i den bedste Forstaaelse med vor Broderorganisation KONGELIG DANSK AUTOMOBIL KLUB. Vi takker ogsaa de Mynigheder og Autoriteter, som vi oftest har haft det godt sammen med, og vi sender en Hilsen over Vandene og over Grænserne til Organisationer, med hvilke vi har samarbejdet paa den mest tilfredsstillende Maade. Her lægger vi foran Dem MOTOR, tykkere og mere fyldig, end vi kan gøre det hver Uge, og selvom vi heller ikke i dette Nummer har ladet de saglige Spørgsmaal ligge, saa har vi dog ogsaa drysset lidt Jule-

knas ind imellem, saa De maaske kan have lidt Glæde af Deres Blad ogsaa i de søde Juledage, som maaske nok her og der kan falde lidt lange. Og



saa ønsker vi alt godt for vore Medlemmer i det Aar, som kommer snart. Vi beder Dem om fortsat at vise os det Venskab, som vi altid har været glade for at mærke, og som for os betyder den daglige Ansporing til at gøre Arbejdet for Motorsagen med bestandig Interesse. Vi ønsker, at vor lille Verden maa faa Lov til at blive i Fred, og vi ønsker, at Julen maa blive god og hyggelig for Dem, og at det nye Aar maa bringe Dem al mulig Glæde.

Og saa Glædelig Jul og Godt Nytaar fra vort store Selskab og fra dette Blad.

Eric Boesgaard

Statsbanernes Underskud og Kapital-Anvendelse

Spørgsmaalet til Debat under Finanslov-Behandlingen i Folketinget.

Finanslovens Førstebehandling har i Aar som sædvanlig givet Anledning til Drøftelse af en Række Trafik-Problemer. Spørgsmaalet om Statsbanernes Stilling, om deres fortvivlede økonomiske Resultater, om deres Anlægsvirksomhed med fortsat Kapital-investering fra Statens Side, og om deres Forhold til andre Trafikmidler, der ikke saaledes falder Statskassen til Byrde, har herunder været meget paa Tale. Der er visse af de faldne Udtalelser, som har en saadan Interesse for den almindelige Drøftelse af Trafik-problemerne og i Særdeleshed for Overvejelsen af Forholdet mellem Biler og Baner, at vi finder Anledning til at fremdrage disse for »Motor«s Læsere.

Venstremanden, Hr. Jensen-Broby, beskæftigede sig i Særdeleshed med Statsbanernes hastigt voksende Underskud. Idet han pegede paa, at Statsbane-Underskuddet nu er budgetteret til 25,6 Mill. Kr., gjorde han opmærksom paa, at dette Underskud dermed i Løbet af de sidste Aar er steget med 11 Mill. Kr., idet det var 14—15 Mill. Kr. i Finansaaret 1936—37. Men det reelle Underskud for Staten paa Statsbanernes Virksomhed er jo langt større, faktisk paa det nærmeste dobbelt saa stort. Hr. Jensen-Broby henviste til den Overflytning af 8—9 Mill. Kr. af Statsbanernes Pensionsudgifter, som efter en Overflytning til Staten er taget ud af Banernes Udgiftsregnskab. Han nævnede endvidere, at Staten afholder omtrent en halv Snes Millioner Kroner Forretningsudgifter for Statsbanerne, som ikke er opført paa disses Budget, der kun regner med 14,7 Mill. Kr., skønt den virkelige Udgift er 24,4 Mill. Kr. Naar disse to Poster tages i Betragtning, kommer Underskuddet op paa næsten 44 Mill. Kr. Hertil kommer saa, at Statsbanerne vitterlig regner med en altfor lav Afskrivning, nemlig kun 1½ Procent af en Anlægs-sum, der vilkaarligt reduceret udgør 542 Mill. Kr. Medens Statsbanerne kalkulerer 7,3 Mill. Kr. til Afskrivninger, hævder Hr. Jensen-Broby, at man burde forøge denne Post med ca. 20 Mill. Kr., der altsaa vil være at lægge til det virkelige Under-

skud, hvorved dette beløber sig til 63—64 Mill. Kr. Trafikminister Fisker gjorde i sit Svar til Hr. Jensen-Broby gældende, at en Tilbagevenden til den tidligere Regnskabsopstilling for Pensionskontoens Vedkommende ikke nu vilde merbelaste Statsbanerne med 8—9, men kun med godt 6 Mill. Kr., og iøvrigt holdt han sig til, at saavel denne Forandring som Nedskrivningen af den Kapital, Statsbanerne skal forrente, og Nedsættelsen af Afskrivningsreglerne skyldes enstemmige Rigsdagsbeslutninger. At Ministeren har Ret i dette afsvækker imidlertid ikke den Kendsgerning, at saafremt Statsbanernes Regnskabsopstilling nu var den samme som før i Tiden, vilde det regnskabsmæssige Underskud beløbe sig til over 50 Mill. Kr. aarligt, hvilket atter vil sige, at Statsbanernes økonomiske Resultat nu, alle Forhold taget i Betragtning, maa betegnes som slettere, end det nogensinde før har været. Det betyder jo reelt ikke noget, at man har faaet selve Regnskabet stillet op paa en gunstigere Maade for Statsbanerne og til Gengæld paa en ugunstigere for Staten, naar det er de samme Skatteydere, der skal betale Underskuddet.

Fhv. Trafikminister Hassing-Jørgensen gjorde nogle Bemærkninger om Statens Formue. Han omtalte, at Stats-Formuen siden 1930 er steget med 132 Mill. Kr., »men heraf er,« sagde han, »ganske vist et Beløb paa omtrent 88 Mill. Kr. anvendt til Forøgelse af den i Statsbanerne indestaaende Kapital«.

Hr. Hassing Jørgensen fortsatte:

»Denne Kapitals Produktionsevne er ikke stor, eller rettere efter Regnskaberne at dømme er den negativ. Jeg mener nu ikke, man skal bedømme Værdien af dette Aktiv efter Regnskaberne, naar man ser paa, hvad Statens Interesse er: Jernbanernes Betydning for Erhvervslivet, deres Betydning for Borgernes Indtjeningsevne er overordentlig stor.

Imidlertid, der er andre Transportmidler, som i de senere Aar har begyndt at gøre sig gældende med meget stor Styrke, Transportmidler, i hvilke Staten ikke behøver at investere store Kapitaler, bortset fra de Tilfælde, hvor

den selv ønsker det for at skabe Harmoni mellem disse Transportmidler og Statsbanerne. Derfor forekommer det mig, at denne Udvikling næppe lader sig standse og heller ikke bør standses, at Tiden nu maa være inde til at overveje, om man ikke skulde holde en Del igen med Hensyn til Investering af Kapital i de danske Statsbaner. Det forekommer mig, at denne Investering maa begrænses, og indtil videre vil jeg nævne som en naturlig Begrænsning af Statsbanernes Investeringer, at de ikke maa foretage Anlæg ud over de Beløb, som de afsætter i Form af Afskrivning paa deres Driftsregnskab.«

Trafikminister Fisker sagde til Hr. Hassing-Jørgensen, at Afskrivningsbeløbene paa Statsbanernes Budget er beregnet saaledes, at de under Forudsætning af et stabilt Prisniveau skal give Midler til Fornyelsen som Følge af Slid og Forældelse. »Til Udvidelser,« fortsatte han, »kan der ikke paaregnes at være Beløb til Raadighed fra Afskrivningssummerne, og større Forskydninger i Prisniveauet kan bevirke, at der i en Aarrække kan blive Uligevægt mellem Afskrivningsbeløbene og Udgifterne til Fornyelse.« Med Henblik paa Hr. Hassing-Jørgensens Ønske om, at Statsbanerne ikke fremtidig maa foretage Anlæg udover de Beløb, som de afsætter i Form af Afskrivning paa Driftsregnskabet, erklærede Ministeren, at Statsbane-Ledelsen allerede i længere Tid har haft Opmærksomheden henvendt paa Spørgsmaalet, og at den for et Par Aar siden har foranlediget Anlægsbudgettet delt i en Afdeling for Fornyelser og en Afdeling for Nyanlæg »og det tilstræbes, at den førstnævnte af disse Afdelinger efterhaanden afbalanceres med Indtægterne paa Anlægsregnskabet«. Ministeren lagde ingen Skjul paa at Nyanlæggene fortsat vil kræve nye Bevillinger »under Hensyn til en Vurdering af disse Anlægs Indtjeningsevne eller Nødvendighed for den samlede Virksomhed«. Eksempelvis nævnede han, at Dobbeltspor-Anlæg ikke kan paaregnes at give nogen Merindtægt, men alligevel maa siges at være nødvendige for de egentlige Hovedstrækninger. »Jeg kan,« sluttede Ministeren dette Afsnit af sin

Fortættles Side 904



Tegning af Herluf Jensenius.

De syv smaa Dværgebiler

og Snedreven

(Bygget over et ganske ukendt og ubrugt Motiv)

Den ene hed »Rasle«, den anden hed »Fjedre«,
den tredje hed »Go'nok«, den fjerde hed »Bedre«.
Den femte bar Navnet »Hr. Berthelsens Skræk«,
den sjette hed bare »Frimodig og kæk«,
den syvende, sidste hed bare »Gaa væk«.

De boede sammen i fælles Garage,
uordentligt var der, man så en Plamage
af Olie paa Gulvet, kun sjælden kom Kosten,
Væggen var fugtig, og Pumpen var rusten,
thi naar man kom hjem fra det daglige Slid,
tog man sig altid lidt rigelig Tid
til Læsning i Bøger af Ford og Ovid.

Blandt Biler var disse smaa Vogne kun Dværge,
og dog ku' de gaa i de højeste Bjerge.
Olie drak de, og fik de Benzin
blev de saa glade, de kaldte det Vin,
da dikkede Hjertet, og Farten blev fin.

En Dag laa Garagen helt aaben og øde,
paa vid Gab stod Døren (ja, Folk er nu søde),
Sneen føg ind, og den lagde sig tæt,
Fnuggene dansed' en yndig Ballet
og dækkede Gulvet med Oliens Plet.

Hvem kan mon Bilernes Glæde beskrive?
Da de kom hjem til den dejlige Drive
af Julesne. Kære, de dansed' omkring,
»Rasle« han mased' med Hiv og med Sving,
»Fjedre« og »Bedre« slog vældige Spring.

Solen, den Heks, kan hver Snedrive smelte.
Skulde det ende med Pløre og Ælte?
Bilerne sørged', men da slog det om:
Fnuggene dryssed', et Julevejr kom.
Solen, den Heks, fik af Kulden sin Dom!

Da blev der Glæde i »Hansens Garage«.
Det kunde høres paa femte Etage,
dengang da »Go'nok« og »Berthelsens Skræk«
dansed' med »Bedre« og »Bare gaa væk«
samt den forvovne »Frimodig og kæk«.

Glemte var nu Hverdagens Sorger og Kvaler,
hvor var Betjente og Færdselssignaler?
Jul i Garagen — hej ho og hej haa!
Saadan, Bilister, kan for sig det gaa,
hvis man Garagen helt aaben la'r staa,
naar Julen ta'r Eventyrklæderne paa.

Harald H. Lund.

Klogere end et Menneske

En Julehistorie om en Hund

Af Jesper Ewald

Hold paa Hunden! skreg Hansen. Dit dumme Kvindemenneske ... ka' du høre, hvad jeg siger! Hold paa Hunden!

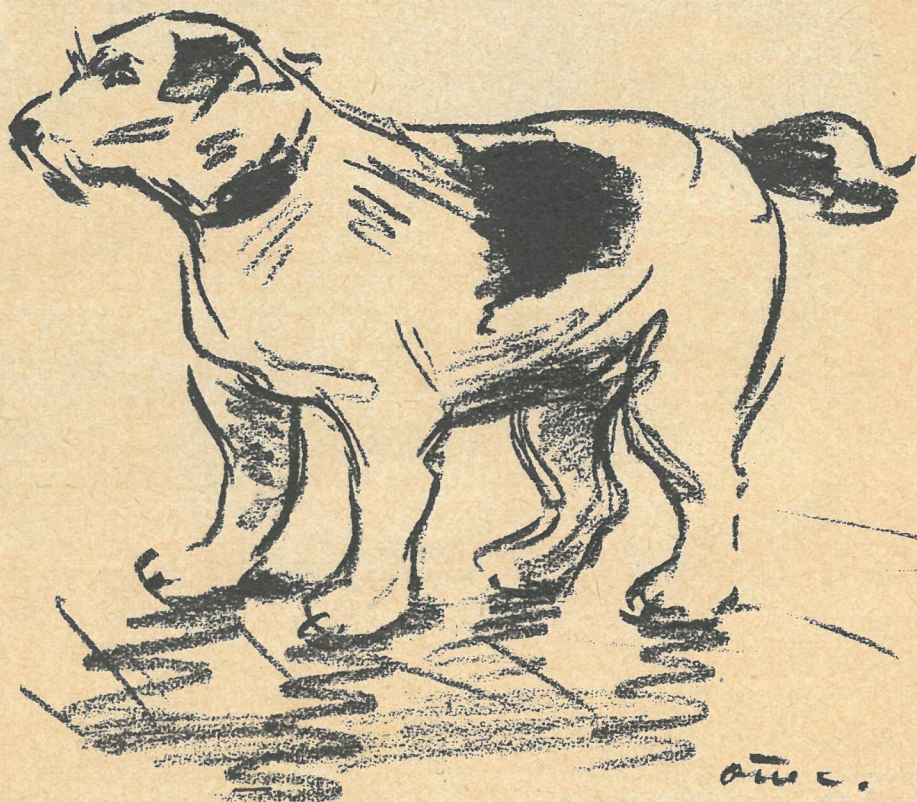
Dorothea Hansen, almindeligt kendt som Dorthé, så op. Hun havde sære Øjne, de lignede Stedmodersblomster, violblaat med gule Stænk i, og det gule var mere eller mindre fremtrædende, for det betød Arrigskab, og nu lyste det. Hun stirrede mod Døren, hvor Manden stod, og bag ham en lang, ranglet Fyr med Sixpence skævt ned over det ene Øje og en slukt Cigaret i Mundvigen. Det knækkede i Dorthé, nej, det var saa kort og ondt, at det *knak*. Hun lagde Armene over sit svære Bryst og rørte sig ikke. Trotski kom frem fra sin Krog og slikkede sig om Munden. Trotski var en Hund af blandet Race — en koncentreret Hundestilling, sagde Hansen, og den havde nøgternt vurderende, brune Øjne. Desuden bed den.

— Kvindemenneske! peb Hansen. — Der sker en Ulykke midt i Højtiden! Er du fra Forstanden ... bind den ... bind den!

Trotski gik midt ud paa Gulvet. Som den stod der, hvid og glathaaret med vældig Bringe, var det tydeligt, at der var mest Foxterrier i den, men suppleret med Sankt Bernhardshund. Den var saa grim, at man måtte se paa den flere Gange, før man troede det. Dens Øjne blev kolde og glasagtige, da den så paa Hansen. Han rystede. — Æ ... æh ... æ! sagde det et Sted nede i hans Strube. Men han rørte sig ikke.

For der var Krig i Mekanikerhjemmet mellem Husets Herre, Hansen, og Husets Hund, Trotski. Moderne Stilingskrig. Saa længe Hansen ikke rørte Trotski, saa længe han veg af Vejen, naar Hunden nærmede sig, bed den ham ikke. Og saa længe han bare skreg og skældte ud til sin Hustru Dorthé, var hans Førlighed heller ikke i Fare. Men vovede han at true med korporlig Overlast ...

Hansen gik ikke nærmere, Hansen blev i Korridorens Halvmørke, og der skar han Tænder, mens han stirrede ind i den prunkløse Spisedagligstue.



— Den skal skydes! sagde han mellem Tænderne. Hører du, Dorthé ... den skal skydes! Jeg vil sige Dem, Nielsen, der er ikke til og være i Hjemmet, siden hun har faaet det Udyr ...

Der stod et lille Juletræ paa Bordet, i Urtepotte, et Træ med Glimmerstads og Flag og en Stjerne i Toppen. Den lange, ranglede Nielsen missede med sine blege Øjne og snuste. Der var Granlugt, der var ogsaa Duft af Rødkaal og Gaasesteg.

— Jeg maa sige Dem Tak, fordi De vil se mig i Deres Hjem, Juleaften, Fru Hansen, sagde han. — Naar man er uden Familie, er man taknemlig for, at andre Mennesker tænker venligt paa En.

— Det har jeg ikke haft noget med at gøre, sagde Dorthé. Det er min Mand, der inviterer her i Huset.

— Naa? sagde Nielsen forundret. Han smilte uvilkaarligt. Han saa paa Hansen, der bare knurrede sygt og afmægtigt — for Hunden var jo løs.

— Bryd dig ikke om hende, Nielsen! mumlede han omsider. Hun har sine Ture. Vi skal bare ha' det Udyr bundet ... Dorthé! ... Kvindemenneske ... kan du faa bundet Hunden!

— Saa maa jeg vel hellere gaa igen, sagde Nielsen.

— Hvorfor det? — Dorthé stirrede stadig paa ham: Tag ikke Hensyn til mig. Jeg gaar i Seng, inden De bli'r saa fulde, at De slaar hinanden hal't for-dærrede. Og jeg tar ta'r Hunden med. Og nu er Maden lavet og skal spises. Næ, tag bare ikke Hensyn til mig. Jeg er vant til det, og enten det er den ene eller den anden Stodder, han slæber hjem ...

Hansen sank noget, og hans Øjne veg ikke fra Trotski. Han sukkede og tog sig ganske vældig sammen: — Det er Jul, Dorthé ... det er Juleaften!, smaaaklynkede han, pludselig sentimental: — La' os dog ha' Fred denne ene Aften i Aaret! Nielsen er en pæn Mand, og han har Forstand paa Vogne. Jeg vil sige dig, jeg har staaet hele Formiddagen med Grossererens gamle Buick, som han skulde til Roskilde og holde Jul med, og ikke om jeg kunde faa den til at gaa, og saa kommer Nielsen og piller lidt ved Tænding og Karburator, og saa synger Liget! Det er Naturbegavelse, det er lige, hvad det er, og du ved, hvad jeg altid siger, at den, der har Følelse for Vogne, ham er der noget ved. Nielsen er helt rigtig, Dorthé, og du skal behandle ham ordentligt ... Bind nu Hunden ...

Trotski aabnede Flaben og smække-

de den i, saa Tænderne slog Smeld. Den nærmede sig skødesløst. Dorthe sendte den et mildt og kærligt Blik. Men Mekaniker Hansen fik Kuldegysninger. *Rhhhrhhh!* sagde han.

— Sagde du noget? spurgte Dorthe.

— Nielsen — jeg har glemt Cigarer — jeg stikker lige hen om bag Købmanden ...

De hørte ham fare i Træskoene ude ved Bagdøren og klapre afsted. Der stod Nielsen tilbage med Dorthe og Trotzki.

— Han kommer ikke igen, før jeg har bundet Hunden, sagde hun tørt. Nu skal De se, Hr. Nielsen — om et Par Minutter hører vi ham pusle udenfor det lille Vindue der — saa kikker han ind, og hvis Trotzki stadig staar midt paa Gulvet, saa bliver han ude. Hansen er stor paa det, og der er ikke meget, han er bange for, og en Slagsbroder har han altid været. Men Trotzki kan klare ham!

— Det undrer mig, at han ikke har sørget for at faa den aflivet, sagde Nielsen.

— Tror De ikke, han har prøvet paa det? Første Gang den havde sat sig op imod, at han var brutal imod mig og bidt ham i Laaret, gik han og lurede paa den og smed en Jernstang efter den ude paa Værkstedet, hvor han havde gemt sig, til han saa den komme forbi. Men han ramte ikke godt nok, og Hunden gik paa ham, saa han lige naaede at slippe ind i Vognen og smække Døren i. Jeg havde fulgt det fra Køkkenvinduet. Jeg saa Trotzki sætte sig lige ved Siden af Vognen og vente. Det var ved Ottetiden om Aftenen nu i Februar, snart et Aar siden. Jeg ku' ha grædt af Bæfielse, Hr. Nielsen, for det virkede som et rent Mirakel, at der var nogen, som tog sig af mig. Det kom lige saa overraskende for mig som for ham ...

— Hvad kom overraskende?

— At Hunden havde forstaaet det hele. Det har altid været en stille, nærmest gnaven Hund, som han kom hjem med en Dag i Stedet for otte Kroner, som han havde tilgode hos en Mand for et Par Tænder. Han havde den i Nakkeskindet, ædru var han ikke, det er Hansen ikke saa ofte udenfor Ar-

bejdstiden — og der hang den knurrende, og han smed den hen til mig og sagde, at det var en Opmærksomhed til mig. Jeg var nærmest fortvivlet ved Tanken om at skulle ha' en Køter til og passe foruden Hansen, men Hunden var forsulten og vaad, og jeg kunde se, at den havde syge Øjne, saa jeg tog mig naturligvis af den, havde

— Hva? Nielsen satte sig pludselig.

— Det er ikke umuligt, at den bider Dem nu — hvis den ikke kan lide Dem.

— Naa, det gaar nok ... men hvad vil det sige ... slaar Hansen Dem, Fru Hansen?

— Det har været hans eneste sande Fornøjelse i de tredive Aar, vi har været gift.

— Jamen, hvorfor er De blevet her hos ham!

Dorthe satte sig. Hun stirrede paa Nielsen og mødte hans venlige, forundrede Øjne.

— Paa sin Vis holder man jo af ham. Han er en ... en begavet Mand, det siger Grosserereren ... hvis han havde faaet rigtig Uddannelse, saa kunde han være blevet til noget ... men Sofus er kommet fra et skidt Hjem, og han har haft en skidt Ungdom ... og naar han slaar mig ... det er slet ikke, fordi han er ond, og han holder af mig ... det er bare alt det, som han har gennemgaaet, og alt det, som det piner og nager ham, at han ikke har naaet her i Livet ... og alt det Skidt, som er i hans Karakter, som han selv føler, at det er der ... han er ikke normal, naar han faar sine Ture — og saa ... for at trøste sig selv ... saa har han regnet ud, at det er min Skyld altsammen, fordi vi blev gift saa unge, og han har skullet ernære mig og ikke haft Tid og Raad til at blive Maskinkonstruktør.

— Du gode Gud! sagde Nielsen stille.

— Og han er en begavet Mand, er han ikke?

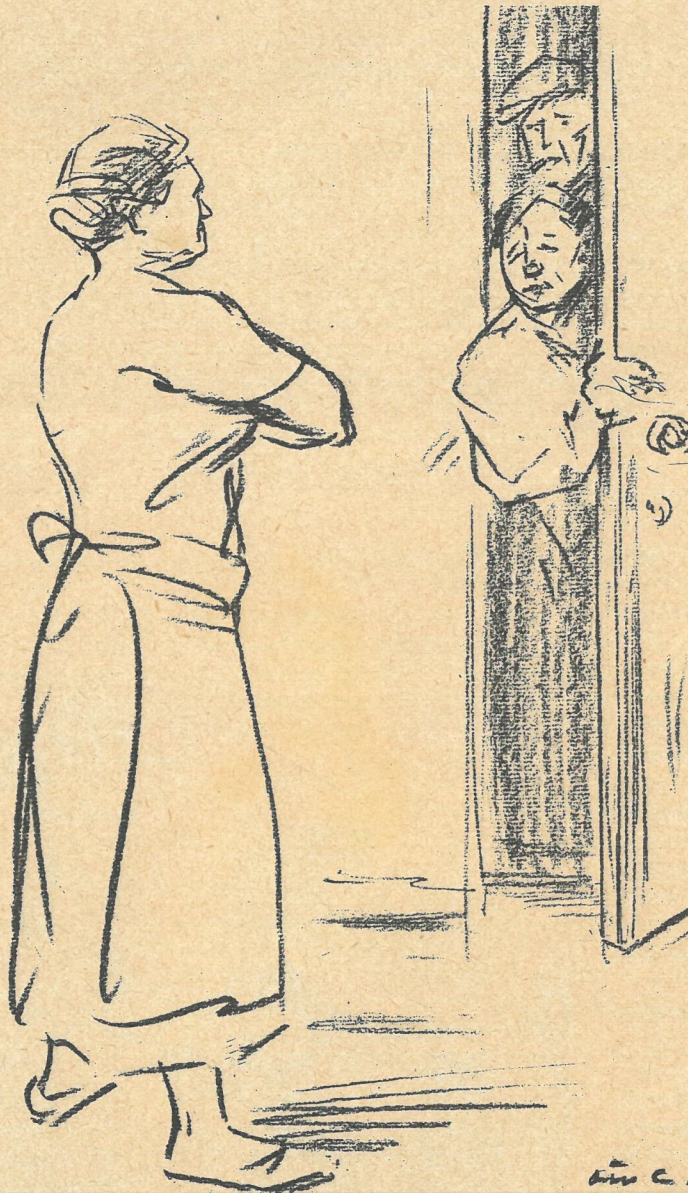
— Jeg er selv Maskinkonstruktør, sagde Nielsen. Jeg er slaaet lidt ud af ... af andre Grunde. Det er rigtigt

nok. Hvis Hansen havde faaet den teoretiske Uddannelse, som han mangler ... ja, det er svært at sige, hvad han kunde have naaet, men han har vist mig et Par Ting, han har lavet, og det er min Overbevisning, at der er gaaet en Opfinder tabt i ham.

— Og det er min Skyld!

Dorthe sad ubevægelig, mens Taaerne randt ned ad hendes Kinder.

— Det er Deres Skyld, at det ikke er gaaet ham værre, sagde Nielsen. Han bøjede sig frem og smilte til hende, et mildt og trætt Smil i et blegt, hærgt



ogsaa Dyrlæge til den. Men jeg interesserede mig ikke for den, før den bed ham.

Nielsen lo, men Dorthe lo ikke. Hun var rolig, meget alvorlig og helt henne i sine egne Tanker.

— Den havde gaaet her et Par Maaneder og var kommet til Kræfter, og imens havde den tænkt over det hele og forstaaet det. Jeg vil sige Dem, Hr. Nielsen — jeg har ikke haft saa meget som et blaat Øje siden den Dag i Februar i Aar, da den første Gang bed ham — i Laaret!

Ansigt. — Tænk paa, hvad De har givet ham — et Hjem. Det slog mig straks, jeg kom ind i Stuen her, hvor pænt og ordentligt her er. Her er ... her er hyggeligt! De maa da kunne forstaa, at hvis jeg ikke havde følt det, saa var jeg gaaet med det samme igen, saadan som De tog imod mig! Men jeg kunde ikke faa mig til det, for det er længe siden, jeg har været i et rigtigt Hjem ...

— Aa, nej, nej ...

— Hør nu, Fru Hansen! Husk paa, at jeg er kommet paa Værkstedet hos Hansen i lang Tid og har hjulpet ham lidt og tjent lidt, og han er en hyggelig Fyr, flink og reel at arbejde sammen med ... og ved De, hvad han er? Han er stolt af, at han ejer Huset her og har lidt Penge, og han har mange Gange sagt, at det er Dem, der passer Regnskaberne og holder Orden i Tingene. Han har fortalt mig en Masse Historier fra sit Liv, og selv om han ikke har sagt det rent ud, saa fremgaar det tydeligt af det altsammen, at De har hjulpet ham med at holde sammen paa Tingene og faa noget ud af det. Han var gaaet lige i Hundene uden Dem, Fru Hansen — for han er en skør, utilfreds Krabat, er han, og han er fuld af Ondskab, som han selv lider under — det har De jo selv opdaget — og jeg tør sværge paa, at det eneste, der har holdt sammen paa ham, det er det Hjem, som De har skabt for ham. Og han ved det!

— Det kan man da ikke mærke paa ham.

— Kan man ikke? Jo, det er lige, hvad man kan! Hvorfor er han bange for Hunden?

— Fordi den bider ham, naar han slaar mig.

— Fordi han har daarlig Samvittighed. Det er en klog Hund.

— Næh! sagde Dorthé.

Trotzki havde lagt sit Hovede paa Nielsens Knæ, og han sad og klappede den. Hun stirrede, som om han var et Væsen fra en fremmed Verden.

— Hunde og smaa Børn, sagde Nielsen ... de er kloge Mennesker. Han saa paa Hunden og trak den blidt i Ørene. — Man kan blive bidt af det, der er værre end Hunde, Trotzki! sagde han. — Man kan ha' Penge og Stilling og Uddannelse ... og saa desuden en flot Kone, der bruger Pengene, endnu flere end man har, saa man skaffer dem paa en forkert Maade og kommer i Spjældet, og naar man saa kommer ud, saa har hun fundet en anden ... ja, Trotzki, saa har hun fundet en anden ... og en Dag møder man hende paa Gaden, og hun lader, som

om hun ikke kender En ... det er værre end at blive bidt af Hunde, Trotzki!

— Herregud, Nielsen — har De sidet inde? sagde Dorthé.

— Det har jeg, ja, og en fin Maskinkonstruktør, som har haft en stor Stilling, han faar Kærligheden at føle, naar han kommer ud efter atten Maaneder uden borgerlige Rettigheder ... og han er glad, naar man Juleaften tager ham med ind i et hyggeligt Hjem med Juletræ og Gaasesteg med Rødkaal hos venlige Folk ...

— Ved Hansen, at De er straffet?

— Nej, det ved han ikke.

— Sig det aldrig til ham! Lov mig det, Nielsen ... en Dag før eller senere ser han sig gal paa Dem, og saa turer han paa Beværtninger og fortæller alle Mennesker det ... for det kan ikke undgaas, at han opdager, at De kan mere end han, og det tilgir han Dem aldrig! Han er et skrækkeligt Menneske.

— Men De holder af ham, ikke? Jo, det gør De. Lykkelige Hansen! Naa, nu

— Tal pænt til Konen! sagde Nielsen og ruskede muntert i Hansen.

Saa sprang Trotzki frem og dansede saligt bjæffende omkring. Hansen stivnede, hvor han stod, og tørrede Sveden af Panden.

Hva' ... hva' er den a' ... Nielsen ... er du Venner med Udyret?

— Det er en god Hund, sagde Nielsen.

— Den har bidt mig tre Gange ... nu vil jeg sige dig noget, Nielsen, at jeg finder mig i meget, men laver du Maskepi med Udyret, saa er det Nat med vores Venskab!

— Du vrøvler Hansen. Den kan ogsaa meget godt li' dig. Hvis den har bidt dig, saa har det en Forklaring. Alt har en Forklaring. For Hunde — virkelige Hunde — de kan simpelthen ikke gøre noget forkert. Kom her, Trotzki!

Trotzki kom logrende og kaad.

— Giv Hansen Pote, Trotzki.

Hunden stirrede. Dorthé lo.

— Ræk Haanden frem, Hansen, saa



pusler han derude ... ind under Bordet med dig, Trotzki, saa han ikke ser dig!

Trotzki gjorde sig flad under Bordet, og et halvt Minut efter larmede Hansen ind.

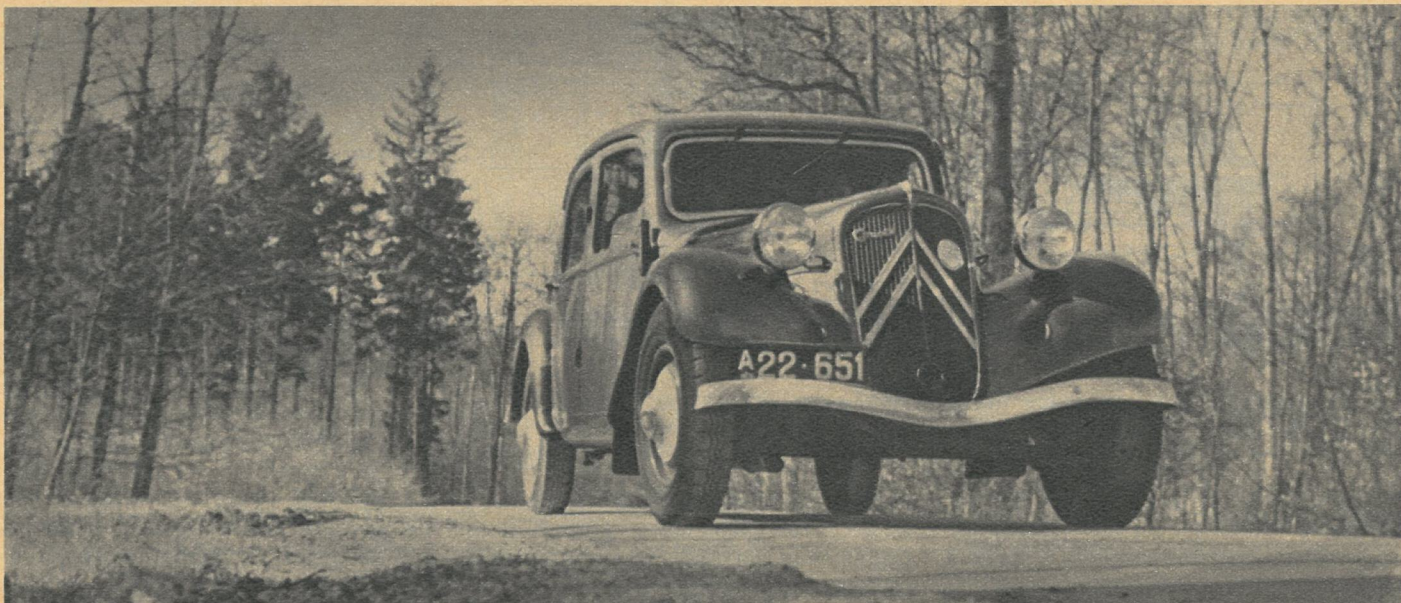
— Hva F.....! skreg han. Sidder du der endnu, Kvindemenneske! Skal vi ikke ha' Maden paa Bordet!

Hunden er klar over, at du slutter Fred med den!

— Den æder hele Labben i en Mundfuld!

— Ja, hvis du er bange for den. Men, la' vær med at være bange, Hansen. Jeg garanterer, at der ikke er noget at være ræd for.

Fortættles Side 916



HVORFOR FORHJULSTRÆK

AF ING. CAND. POLYT. FR. WITTIG

For henvend en halv Snes Aar siden skrev jeg her i Bladet nogle Artikler om det dengang i Praksis ukendte Forhjulstræk og forsøgte efter bedste Evne at stille Fordele og Ulemper ved denne nye Konstruktionsform for Automobilene op imod hinanden. Resultatet af denne Sammenligning, der gik ud paa, at Forhjulstrækket havde saa væsentlige Fordele, at man maatte regne med, at det hidtil »teoretiske« Princip snart vilde blive omsat til praktisk Automobilkonstruktion, vakte ikke ubetinget Bifald overalt, ja der var dem, der ikke var langt fra at bebrejde mig, at jeg trak for store Veksler paa Læsernes Taalmodighed ved at omtale saadanne Snurrepiberier, der maaske nok kunde interessere Automobilteknikere, men saavist ikke almindelige Motorfolk, al den Stund Forhjulstrækket, hvis det overhovedet nogensinde blev til noget, dog kun vilde komme frem ved dyre Lukusvogne og følgelig ikke have nogen Interesse for almindelige Mennesker med nogenlunde normalsporet Pengepung.

Nu, faa Aar efter, eksisterer der ikke blot en hel Række forhjulsdrevne Typer, men Antallet af forhjulsdrevne Vogne udgør — i alt Fald her i Europa — et ikke helt ubetydeligt Kontingent og, hvad mere er, disse Typer ligger gennemgaaende i det billigere Prislæg, og har siden deres Fremkomst vundet en saadan Popularitet, at man fra entusiastiske Tilhængere af Forhjulstrækket endda sommetider faar

stillet det Spørgsmaal, hvorfor der overhovedet endnu fabrikeres Vogne med Baghjulstræk!

Slet saa simpelt er Spørgsmaalet nu ikke, og naar jeg her sætter de yderligt modstridende Anskuelser op mod hinanden, er det netop for at minde

om, at det — ikke mindst i Automobilteknikken, der er en saa indviklet Videnskab og hvor saa mangesidede Hensyn gør sig gældende — altid er farligt at generalisere.

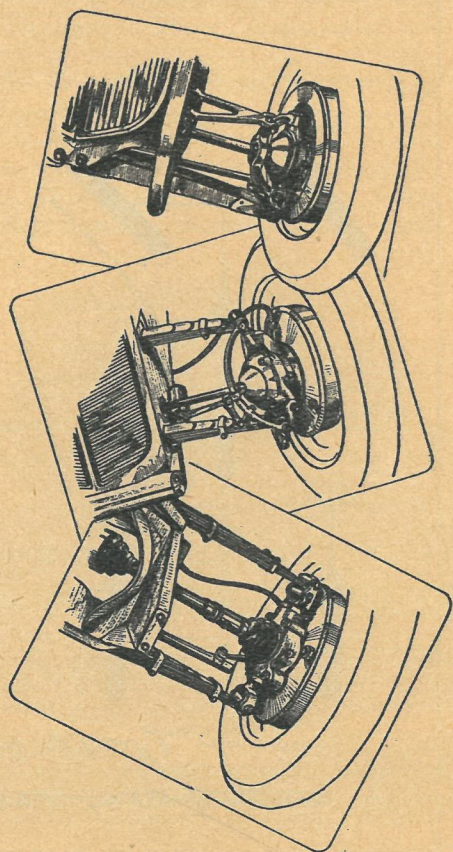
At stille Spørgsmaalet: Forhjulstræk eller ej, er omtrent det samme, som ukyndige Folks stadige Spørgsmaal om, hvilket Automobilmærke der er det bedste; et Spørgsmaal som jo heller ingen selv med den bedste Villie kan besvare.

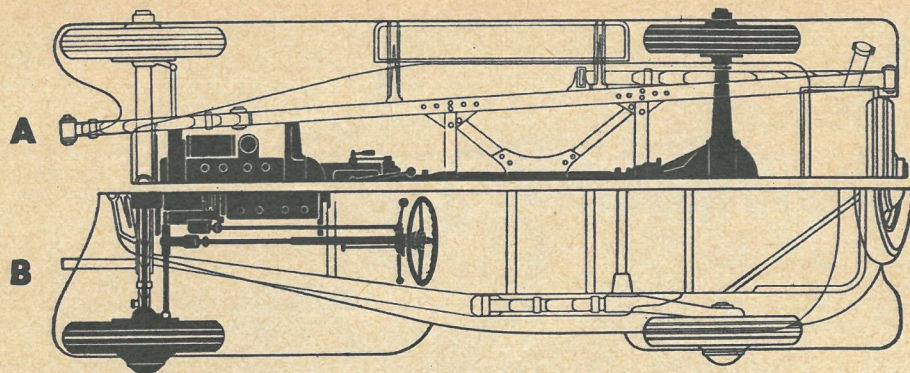
Enhver Konstruktion har Fordele og Ulemper. De sidste kan undertiden mildnes ved Udvikling og Forbedring af Konstruktionen, men til Gengæld kan ogsaa de første udlignes eller deres Betydning reduceres ved, at man gennem helt andre Konstruktioner kan opnaa andre, maaske ligesaa paaskønnede, eller endog i nogen Grad de samme Fordele.

Spørgsmaalet: Enten—eller har derfor meget ofte slet ingen Relation til Virkeligheden. Hvad man kan gøre, er at stille Fordele og Ulemper op mod hinanden. Den enkelte Automobilist maa da til syvende og sidst afgøre, hvilke Ting netop han lægger mest Vægt paa, og træffe sit Valg derefter.

Saaledes ogsaa med Forhjulstrækket.

Den mest iøjnefaldende og i kørselsteknisk Henseende væsentligste Forskel mellem den forhjulsdrevne og den baghjulsdrevne Vogn ligger i, at Fremdriftskraften ved den førstnævnte virker som et Træk i Vognens Forende i Stedet for som ellers som et »Skub« i





En Sammenligning mellem den normale Vogntype (A) og den forhjulsdrevne Vogn (B) viser, hvorledes den overvejende Del af Chassiset ved den sidstnævnte staar til Raadighed for sit egentlige Formaal: Passagerernes Anbringelse.

Vognens bageste Ende, og da det for Vognens Stabilitet er det afgørende, hvorledes Kraftangrebspunktet ligger i Forhold til Vognens Tyngdepunkt, vil man straks se, at der her er Forskel paa den forhjulsdrevne og den baghjulsdrevne Vogn, en Forskel, der aldeles afgørende er i den førstnævntes Favør.

Hosstaaende Billeder viser saaledes, hvorledes Drivkraften ved den forhjulsdrevne Vogn i Sving ligefrem lægger Vognen ind i Kurven, medens Fremdriftskraften ved den baghjulsdrevne Vogn, naar den opløses i sine Komponenter, uvægerligt vil medføre en Kraftkomposant, der virker udefter i Tyngdepunktet og følgelig vil forøge Centrifugalkraften og dermed Faren for Udskridning.

Fremdriftskraften virker altsaa ved den forhjulsdrevne Vogn altid i den Retning, i hvilken Forhjulene er drejet. Forhjulene trækker »Resten« af Vognen efter sig. Allerede heraf fremgaar den forhjulsdrevne Vogns forøgede Stabilitet: man kan »gaa ind« i Svingene med Gas og ligeledes fuldføre Svinget under fortsat Gasgivning, det vil sige holde en større Gennemsnitsfart.

Videre forhindrer Forhjulstrækket den ved saa mange Vogne ubehagelige Uro i Rattet ved større Hastigheder og udelukker praktisk taget »shimmy«, idet Reaktionen fra Forhjulenes Træk giver en saadan Dæmpning af Forhjulenes Svingninger, at disse ikke formaar at komme til Udfoldelse.

Kommer man lejlighedsvis med det ene Hjul ud i den bløde Rabat, i hvilket Tilfælde det pludselige Ryk i Rattet — hvis det træffer een uforberedt

Ved den baghjulsdrevne Vogn (til højre) søger Fremdriftskraften at trække Vognen ud af Kurven, virker altsaa stabilitetsforringende, medens Forholdet ved den forhjulsdrevne Vogn er omvendt: den trækker sig selv ind i Kurven.

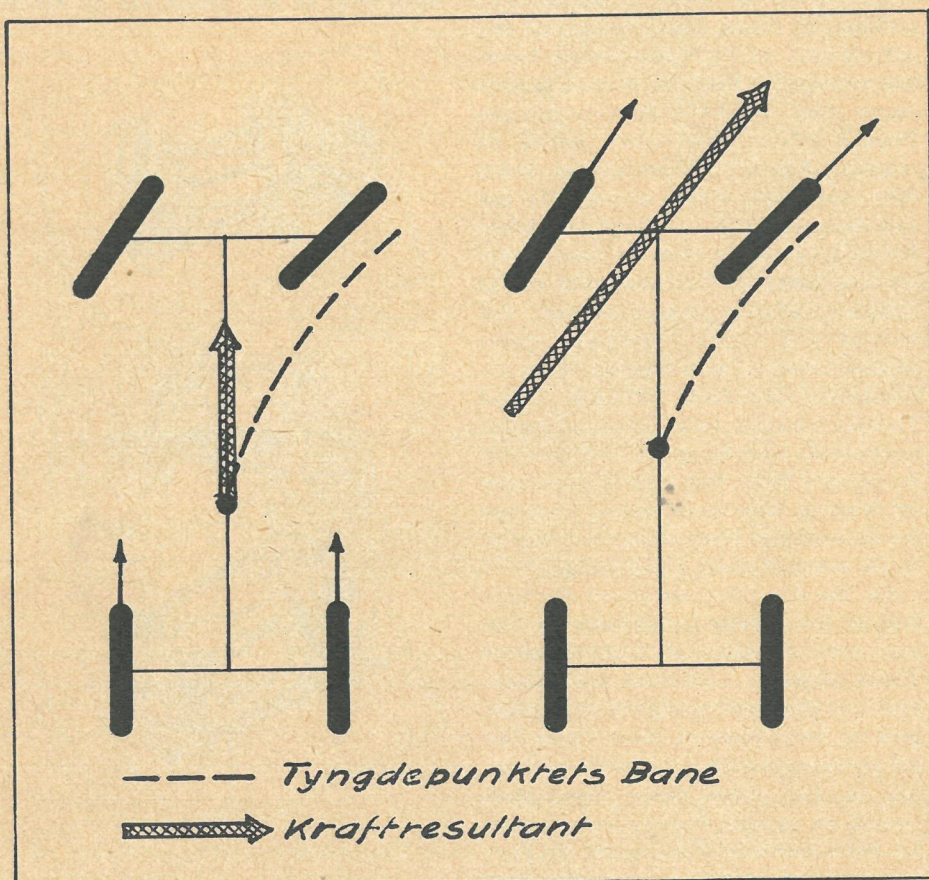
— kan virke overordentlig ubehageligt, sørger Forhjulstrækkets Differentiale for, at de to Forhjuls Drejningsmoment stadig er ens, saaledes at man praktisk taget ikke behøver at »holde imod« med Rattet.

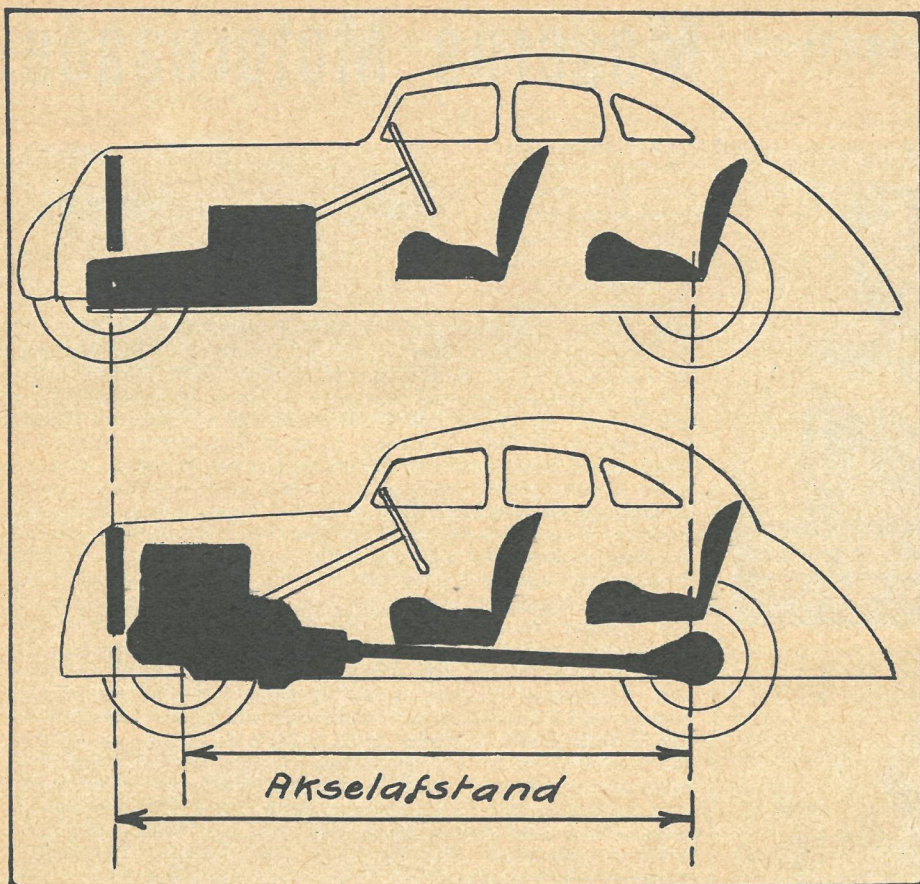
Endelig er en forhjulsdrevne Vogn langt lettere at haandtere under vanskelige Vejforhold. Er Vejbanen saa glat, at Styringen under normale Konditioner vilde begynde at blive »svømmende«, virker Forhjulstrækket jo som en Art »Servostyring«, der trækker Vognen ind i den Kørselsretning, Forhjulenes øjeblikkelige Stilling angiver. Dernæst skrider en forhjulsdrevne Vogn ikke saa let, fordi Baghjulene, undtagen naar der bremses, udfører en ren

Rulning hen over Vejbanen, saaledes at ingen Del af den stabilitetsbetingede Friktion mellem Baghjul og Vejbane er beslaglagt til andre Formaal, og sker det endelig alligevel, at en forhjulsdrevne Vogn finder paa at skride, er det saare simpelt og bekvemt at rette den op igen. Man giver blot en Smule Gas, og Vognen skal nok trække sig selv paa ret Køl igen. Man fristes ikke saa let til af gøre den af saa mange under disse Omstændigheder begaaede Fejl, at bremse, og derved gøre det af med Køretøjets sidste Rest af Stabilitet.

Alt dette lyder nu meget smukt, men man vil derimod maaske indvende, at den fornuftige Automobilist, der kører forsigtigt, overhovedet ikke bringer sig selv i de ovenfor omtalte Situationer, saaledes at Forhjulstrækket for ham ikke har større Tiltrækning. Dette Ræsonnement kan vel ikke helt afvises, men gælder dog kun til en vis Grad. I hvert Fald gad jeg se den Motorfører — han være saa dygtig og forsigtig en Kører, han vil — der ikke med Haanden paa Hjertet maa indrømme at han i sin automobilistiske Løbebane har været ude for Situationer, hvor Køretøjets Stabilitet har været »anstrengt« til det yderste!

Anbringelsen af samtlige maskinelle Dele i Køretøjets Forparti medfører herudover ved den forhjulsdrevne Vogn en Række Fordele, som vel kan





Den forhjulsdrevne Vogn kræver, naar Passagerummets Størrelse skal bibeholdes, almindeligvis en noget større Akselafstand.

betegnes som sekundære, men derfor ingenlunde er uden Interesse.

Først og fremmest gør Fraværelsen af den under Vognbunden liggende Kardanaksel og Differential i Bagbroen det muligt at sænke Køretøjets Tyngdepunkt. Det er jo her ved den almindelige Vogntype særligt Kardanakslen, der sætter en Grænse for, hvor lavt man kan bygge Vognen. Hvor meget Kardanakslen — der forøvrigt, i Parantes bemærket er et fortrinligt Medium for Transmission af Støj og alle Slags Lyde fra en Del af Vognen til en anden — i denne Henseende er i Vejen, ser man jo bedst af de mange nyere Vogntyper af sædvanlig Konstruktion, hvor man for at sænke Vognbunden, har maattet lave en særlig »Tunnel« for Kardanakslen, der rager langt op over Vognbunden og er alt andet end behagelig for Passagererne, især naar der skal sidde tre paa Bagsædet.

Den saaledes opnaaede Sænkning af Tyngdepunktet betyder naturligvis ogsaa i sig selv en

Forøgelse af Køretøjets Stabilitet; de sideværts Krængninger saavel som Duvningerne bliver mindre og er lettere at holde i Ave ved Hjælp af Støddæmpere, Krængningsstabilisationer og lignende.

Som en sidste Fordel skal endelig nævnes, at det fortil i Vognen anbragte Maskinaggregat giver en bedre Vægtfordeling, saaledes at man nær-

mer sig Idealet, hvor For- og Bagaksel er lige stærkt belastede.

Her er altsaa en hel Række Bevæggrunde, der hver for sig — og ikke mindre taget tilsammen — retfærdiggør, at adskillige bekendte Fabrikker er gaaet over til Forhjulstrækket.

Men har Forhjulstrækket da slet ingen Ulemper? Jo, utvivlsomt kan der mod Forhjulstrækket gøres visse Indvendinger, eller man kan i det mindste sige, at ogsaa Forhjulstrækket har sin Begrænsning.

Det er ikke saa meget de »traditionelle« Indvendinger, nemlig dels, at Forhjulstrækket skulde komme til kort ved Kørsel op ad Bakke, dels at det skulde bevirke et unormalt stærkt Gummislid paa Forhjulene, der har Gyldighed.

Hvad det første — af Teknikkerne for en Aarrække siden lidenskabeligt diskuterede Problem angaar — er det jo givet, at Vægten ved en Vogn, der kører op ad Bakke lægger sig mere over paa Baghjulene, saaledes at det kunde befrygtes, at der ved den forhjulsdrevne Vogn ved Kørsel op ad Bakke, især i glat Føre, ikke vilde være tilstrækkelig Adhæensionsvægt paa de trækkende Forhjul, saaledes at disse vilde snurre rundt, uden at tage Vognen med sig.

En sammenlignende Beregning af en forhjulsdrevet Vogn og en saa nær som muligt tilsvarende baghjulsdrevet Vogn giver imidlertid til Resultat, at den forhjulsdrevne Vogn paa Grund af sin særlige Vægtfordeling ogsaa paa dette Omraade vil være overlegen, det vil sige have den største procentvise Adhæensionsvægt paa Drivhjulene ved Stigninger paa indtil 22—23 pCt. Naar man betænker, at saadanne Stigninger praktisk overhovedet ikke findes her i Landet paa nogelunde befærdede Veje (den bekendte Geels Bakke har en Stigning paa 5 pCt., den gamle, nu afgravede Skodsborg Bakke, der var bekendt som

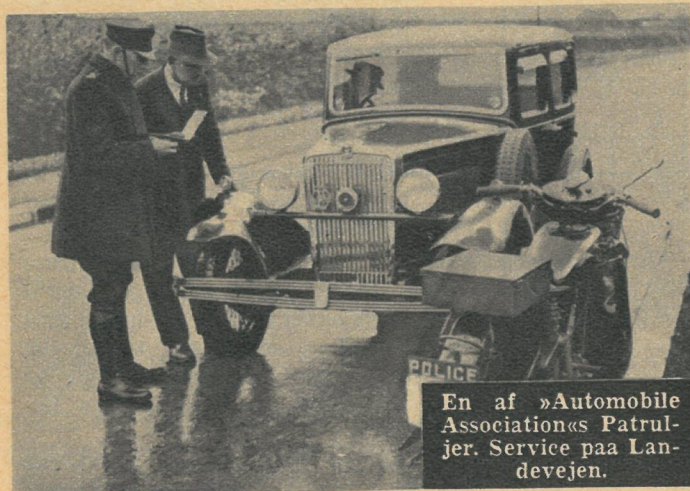
særlig slem, havde en saadan paa 10 pCt.) og i Udlandet kun findes paa egentlige Bjergstrækninger, forstaar man, at denne Indvending ikke har stort paa sig.

Jeg har da ogsaa i Udlandet, f. Eks. paa den kendte Grossglockner-Hochalpenstrasse, personlig set, hvor fremragende smaa forhjulsdrevne Vogne som Adler og D. K. W., klarede sig

Fortætt Side 915



Engelsk Motororganisation — det berømte A. A.



En af »Automobile Association«s Patruljer. Service paa Landevejen.



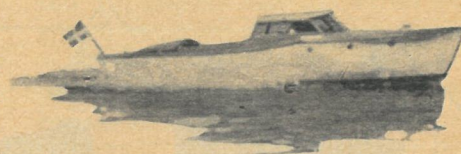
Patruljerneer i Stand til at yde den første Samariterhjælp.



Ethvert Medlem har Nøgle til Telefonskabet — Dag og Nat.

Moderne Motorbaade

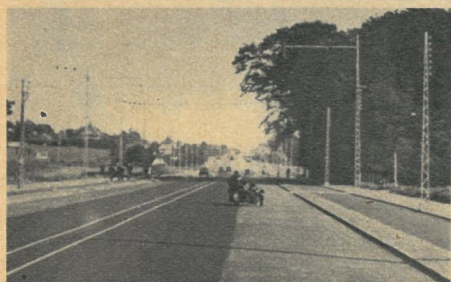
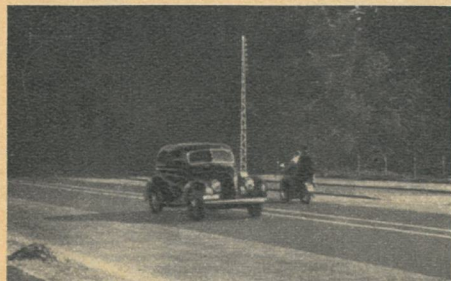
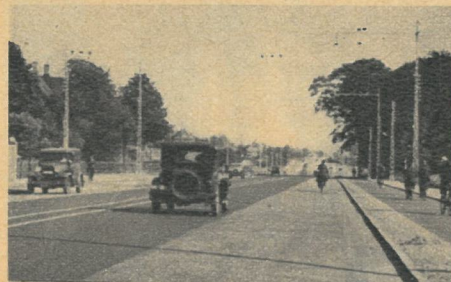
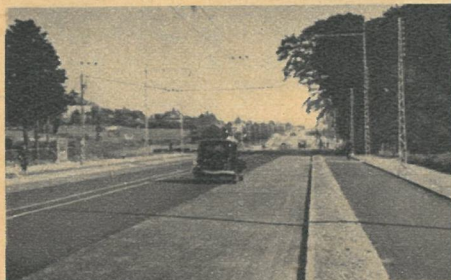
Naar man be-
tragter de ny-
este Motorbaads-
konstruktioner i
vore Nabolande,
vil man bemærke,
at Tendensen i



Konstruktionen
gaar i Retning af moderne udfaldende Stævn, god Bredde og moderat strømliniet Overbygning. Vedføjede Tegning og Billede viser en af de sidste nye svenske Motorbaade, tegnet af Ingeniør Thorild Larsson. »Vincio VI«, som Baaden hedder, er 10.00×2.25 m. Fart 15.5 Knob. Motor: Benta Hesselmann, 70 HK. Som man vil se af Tegningen, er det en smuk Baad med moderne faldende Stævn, moderat strømliniet Overbygning med godt beskyttet Styreplads, stort Cockpit og Agterkahyt. Der er ialt 4 Køjepladser, 2 for og 2 agter. Pandry anbragt agter for Styrepladsen og W. C. Baaden er helt igennem moderne og den faldende Stævn er praktisk, idet den giver et Forskib, der slaar Spøen væk og holder Forskibet tørt samt danner Reservedepacement, der hindrer Baaden i at sætte Stævnen under i Søgang. Tegningen viser en godt beskyttet Styreplads med godt skraatstillede Vindruder, idet det har vist sig, at skraatstillede Vindruder »blæser rene« og derved holder sig klare, lettere end Vindruder, der staar lige op og ned. Den viste Styreplads giver ligeledes godt Udsyn til Siden og agterover, hvilket er af Vigtighed, saa at man kan se, hvad der kommer op efter en, naar man sejler. Man kan heller ikke sige, at den rigtige Kahytsofbygning har indskrænket Cockpitspladsen, idet denne er rigelig stor og tillader Anvendelse af løse Stole. Man faar ved den moderne Rufopbygning god Kahytspads, og tillige faar man god Plads paa Dækket til f. Eks. at tage Solbad. De fleste Motorbaads-ejere vil indrømme, at det store aabne Cockpit ikke altid er den bedste Plads, idet der som Regel er koldt og Træk i Cockpit'et, men at man faktisk befinder sig bedre i den friske Luft paa Fordækket end i Trækken i Cockpit'et. Den store Bredde, man giver moderne Motorbaade, gør, at man kan anvende Dækket, om ikke til Promenade-dæk, saa dog til at tage Solbad paa og til at drive og dase. Man kan fremsætte nogle almindelige Betragtninger om, hvad man kan forlange i en moderne Motorbaad med Hensyn til Indretning og Udstyr, og disse er som følger:

- 1) Styrepladsen skal anbringes saa nær op til Vindruderne som muligt, for at give bedst mulig Udsigt fremefter, og man skal fra Styrepladsen ogsaa have fri Udsigt til Siden og agterud.
- 2) Rattet bør anbringes i Styrbord Side.
- 3) Sammenfoldeligt Kortbord til Søkort bør findes.
- 4) Der bør findes en Luge i Fordækket, bl. a. som Reserveudgang i Tilfælde af Ildebrand.
- 5) De forreste Ruder i Vindskjoldet skal man ikke lave til at aabne, idet de aldrig bliver tætte og de vil før eller senere rasle. Derimod bør Sidevinduerne være til at aabne.
- 6) W. C. bør altid installeres.
- 7) Ildslukningsapparater og Lænsepumpe skal findes ombord. Har man automatisk Lænsepumpe bør det være af en saadan Konstruktion, at der ikke kan opstaa Hævertvirkning og Baaden derigennem fyldes med Vand.
- 8) Redningskranse og Redningsbælter bør man anbringe paa to forskellige Steder i Baaden.
- 9) Haandvask bør anbringes og om muligt med koldt og varmt Saltvand.
- 10) Paahængsmotor kan det anbefales at medtage som en Sikkerhedsforanstaltning, hvis Hovedmotoren strejker. Drivanker kan det ogsaa anbefales at have ombord.

Hvordan man ikke bør
køre paa Landevejen!



- og hold saa
tilhøjre!

Et Navns Trylleri

»The Magic of a Name« af Harold
Nockolds. G. T. Foulis Forlag, Lon-
don. Bogladepris ca. 22 Kr. (15 sh).

Der er i London udkommet en Bog om Rolls-Royce, og i denne dejlige, dyre, herligt illustrerede Bog staar alt det om Verdens dejligste Vogn, som vi ikke vidste ...

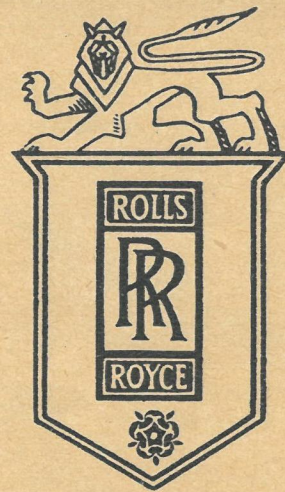
Det er Julegaven til alle de Motor-Mandfolk, der nu og da hellere vil holde Rattet i Haanden end Konen ... (og vi er jo et Par Stykker!).

Henry Royce, en Mekaniker, der officielt levede af at lave Dynamoer og Styrestænger i et lille og trangt Værksted i Derby, fik en Dag i 1904 den skøre Idé at konstruere en Vogn, der ikke alene var lige saa god som andre Vogne, ikke bare en Smule bedre, men den bedste i Verden. Hans Kompagnoner troede, han var fuldkommen sindssyg, da han videre forklarede, hvad han mente med Verdens bedste Vogn: Den skulde være driftssikker, og den skulde være lydløs. De stirrede paa ham. 1904 var et Automobil en Maskine, der gjorde et øredøvende Spektakel, indtil den gik i Staa ...

Blidt og venligt — som man nu engang behandler Sindssyge — gav Kompagnonerne Henry Royce et Hjørne af Værkstedet med Tilladelse til at lege der, saa længe han ikke generede det nyttige Arbejde.

Han legede glad. Og nu skete der det eventyrlige: Svende og Læredrenge, lavt lønnede, overanstrengte og normalt mismodige smaa Personer kunde simpelthen ikke holde sig fra det Hjørne af Værkstedet, hvor Henry Royce »legede«. De kaldte ham Far. De elskede ham, uden at ane hvorfor. De gik gratis paa Overarbejde hos ham. Naar han ikke havde Penge til Mad — han var dengang fattigere end en Tankpasser i Brønderslev — købte de Mad til ham for deres

Afdøde Sir Henry Royce overvaager Bygningen af den første 2-cylindrede Rolls-Royce i 1904.

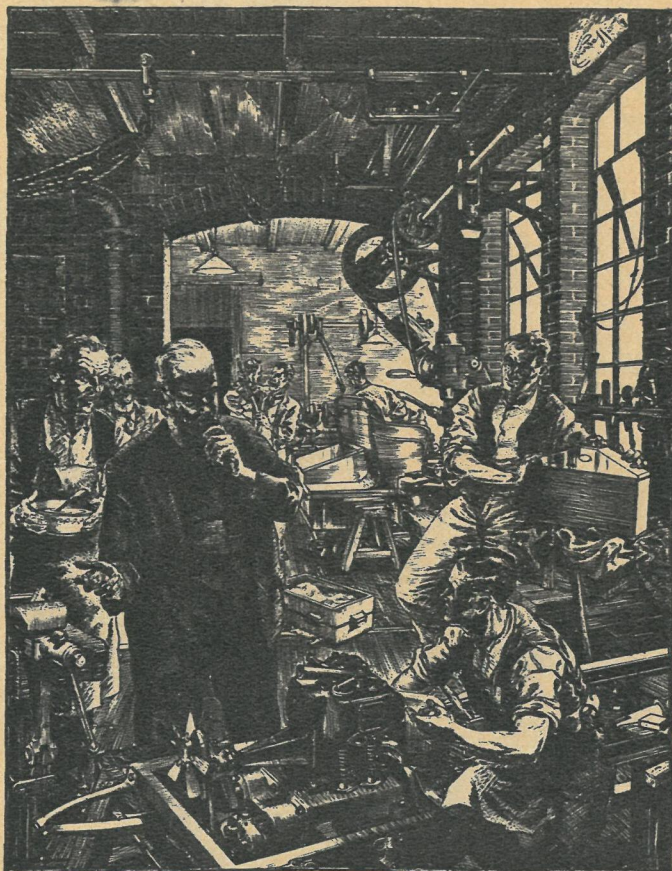


egne smaa Penge og løb rundt efter ham for at overtale ham til at spise den. De hjalp ham med at lave Kuglelejer i Haanden. De hang over ham og lyttede til hvert Ord, han mælede, mens han syslede sin første 2-cylindrede Vogn sammen.

Hans Kompagnoner sad med Regnskaberne, og de rejste sig sammenbidt og den ene tog ham ved Armen, den anden i Kraven, og de sagde: — Hør nu, Henry — de skidt Automobiler interesserer os overhovedet ikke! Tag dig sammen, Mand, og bestil noget nyttigt, for ellers gaar vi fallit i Overmorgen!

Han missede med Øjnene, han viste dem, hvad han havde lavet, og han

Fortsættes paa Side 905





Den unge Mand er Begynder — han har foreløbig nok at gøre med at køre lige ud ad Vejen i sin pedaldrevne Baby-car. Han har det dejligt — i Fantasi'en sidder han i en 120 HK. 16-cylindret Sportsvogn!

Engelske Børn

Lærer Færdsel

Den engelske Transportminister indviede fornylig i en af Londons Forstæder en splinterny og hypermoderne Autostrada . . . for Børn. Den er 3 Kilometer lang og forsynet med Sideveje, Jernbaneoverskæringer, Trafiklys og samtlige eksisterende Færdselstavler. Desuden findes der en Politistation med en regulær Telefonforbindelse samt to store, rare, muntre — men ogsaa saglige engelske bobbies, der forener politimæssig Myndighed og Uniform med en dyb Forstaaelse af Børn.

30 smaa Personautomobiler, pedaltrukne, staar til Disposition, og ethvert Barn, der er fyldt 5 Aar og kan læse, kan ogsaa formedelst en Entré paa en halv Penny komme op at køre her. Der er vildt run paa Foretagendet — naturligvis!

Og samtidig med, at Børnene morer sig kongeligt, lærer de at forstaa Færdselsreglerne, at reagere rig-



Man skal dokumentere at være fyldt fem Aar for at faa »Kørekort« i Lordship Park, Tottenham. — Naar man bare er fyldt fire, maa man nøjes med undrende at studere Storebrors road licence Mærke. I England har Vognene — ligesom Hundene i Danmark — et Tegn, der viser, at Skatten er betalt, og naturligvis skal Lordship Parks Baby-cars være rigtige i hver Detaille.

Ideen i al den dejlige Leg i Lordship Park er den helt rigtige at lære Børnene Trafikregler og indpode dem Trafikkultur. Her bliver den unge Cyklist høfligt gjort opmærksom paa Skiltet, der angiver ensrettet Kørsel. Betjenten siger sir til ham, hvilket er det samme som at sige De paa Dansk.

tigt i alle tænkelige Trafik-Situationer, følge Politiets Anvisninger og bevare Koldblodigheden i selv det mest kritiske Øjeblik.

Trafikbilledet er gennemført naturalistisk, ikke mindst derved, at de Børn, som venter paa deres Tur til at køre »rigtig« Bil, imedens løber rundt, leger, cykler paa Kryds og tværs, saa der aldrig er Mangel paa Situationer at klare for de 30 Kørende.

Før De sætter Dem til det gode Julebord

Dr. Erik Begtrup giver Motorfolkene gode Raad

Er det gamle Ord sandt, at ingen Sandhed kan siges tit nok, saa bør, nu da vi er lige ved Jul, og Julen er forbi, næste Gang »Motor« kommer, Formaningen om fornuftigt Maadehold netop i Juledagene gentages. Ikke at man skal give Afkald paa den gode danske Jul og dens mange Glæder. Det er for Mennesker i vor Tid ikke blot fornuftigt, men ogsaa nødvendigt at holde igen og tænke paa, at efter det sidste gode Bord 2. Juledag kommer maaske en lang Arbejdsdag med mange Pligter og i de fleste Tilfælde med et personligt Ansvar. Bortset fra, at ingen længer tør tilsidesætte det almindelige Krav til den personlige Hygiejne, som ogsaa bestaar deri, at den enkelte til enhver Tid holder sig i Form, saa han er i Stand til Arbejdet paa lige Fod med dem, der konkurrerer med ham. Det lyder maaske en Smule højtideligt. Men det er jo saadan, at adskillig Sygdom og anden Ulempe opstaar i Tilslutning til Umaadeholdenhed med Mad, og at faktisk flere spiser end drikker sig ihjel.

Hvad særlig Julen angaar, er det enhver Huslæges og mange Speciallægers Erfaring, at efter de søde Juledage kommer de sure mellem Jul og Nytaar, og det tør siges med Sikkerhed, at Grunden til mere end een langvarig Mavelidelse er lagt i en fed Juls umaadelige Spiseri.

Hvordan skal man da holde Maade uden at skulle resignere helt. Derom spurgte vi Dr. Erik Begtrup, en erfaren Speciallæge i Mavesygdomme — tilmed en praktisk Mand med Forstand paa Mad, fordi han ogsaa er kokkeuddannet og mangen Gang selv staar i Køkkenet. Endelig véd Dr. Begtrups Venner, at han paa Trods af sin Indsigt i Madlavningens Kunst og sin Glæde over god Mad er personlig næsten forsagende. I alt Fald en meget maadeholden Mand.

Dr. Begtrup gav nu forskellige Raad:

— Man skal aldrig spise for meget, sagde han. Hverken i Julen, før Jul eller efter Jul, saa for saa vidt er det ikke nogen til Skade i det store og

hele at efterleve fornuftige Regler om Mad og Drikke Aaret rundt. Jeg mener, at man bør indrette sin Dag paa en saadan Maade, at man spiser regelmæssigt og tillige nogenlunde ensartet. Den ene Dag ikke umaadelige Bunker, den næste Dag maaske ingenting eller ikke noget videre. Saadan bør



man indrette sig ogsaa Juleaftensdag. Har man endelig den Skik at spise Frokost med gode Venner Juleaftensdag, saa bør man gøre den Frokost ganske let, fordi man som Regel fire-fem Timer senere sætter sig til Julebordet med — mange Steder — Risengrød og Gaasesteg. En ordentlig Tallerken Risengrød og en Portion Gaasesteg, »der heldigvis er godt fed«, med Rødkaal og Kartoffler til og en dejlig Sauce, i hvilken Gaasens Huld kan spores. Altsaa: Spiser man Julefrokost ude i Stedet

for at indskrænke sig til et beskedent Maaltid hjemme, saa er det rigtigst at se bort fra »det store kolde Bord« og nøjes med en enkelt let Ret, maaske en Omelet med et eller andet. Men iøvrigt skal man ikke gaa efter denne ene Omelet. Enten har man saa megen Fantasi eller Kombinationsevne, at man selv kan

sætte et eller andet sammen, der er tilstrækkelig let og smager godt — for Mad skal smage godt. Eller man kan, hvis man ikke har synderlig Forstand paa de Dele, bede den, der ordner Frokosten, sørge for noget, der hverken kaloriemæssigt eller æstetisk byder Dem imod. For det skulde jo gerne være saadan med den Julefrokost, at De ikke gaar Resten af Dagen og synes, at De er stoppet med en Sæk Cement.

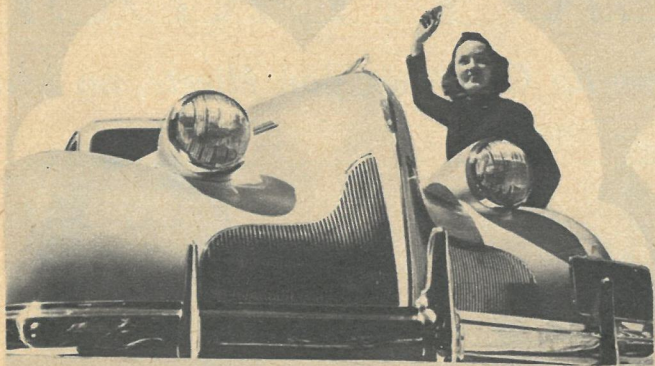
Ingen Eftermiddagskaffe eller Eftermiddagste Juleaftensdag. Heller ingen Spiritus af nogen Betydning. Det er en Uskik at sidde ude og drikke hele den 24. December, hvad vist desværre flere gør, end godt er.

Ved selve Julemiddagen skal De ikke spise en Portion Risengrød saa stor, som den De fik som Barn hjemme paa Landet, og hvor De spiste saa megen Grød, at De ikke kunde spise mere. Man kan meget vel holde Traditionen i Live og spise Risengrød paa en saadan Maade, at man ikke fortryder bagefter. Og spørger nogen mig, svarer jeg, at de skal nøjes med en enkelt Skefuld fra Gryden. Heller ikke Gaasestegen eller Andestegen eller hvilken anden Steg, man faar, bør friste nogen til Orgier. Man bør spise et pas-

sende Stykke eller maaske to mindre og — som altid — holde op, mens man kunde spise endnu et Stykke til. For saa god en Ret Mad et Stykke velstegt Gaas er, lige saa ubehagelige og uæstetiske er Besværighederne bagefter.

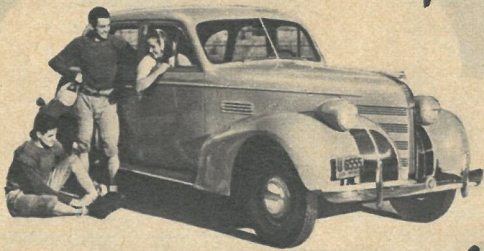
Maadehold Juleaften er ogsaa nødvendig, fordi man Juleaften spiser andre Ting, som de fleste ellers ikke rører. Nødderne, Konfekten, Chokoladen, Fignerne, Dadlerne. Det gælder ikke om at holde Kapløb ved Skaalen med

Fortættles Side 914

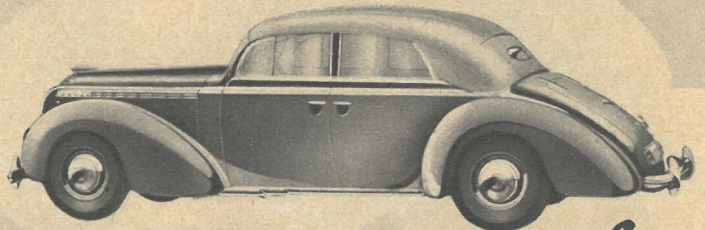


Buick

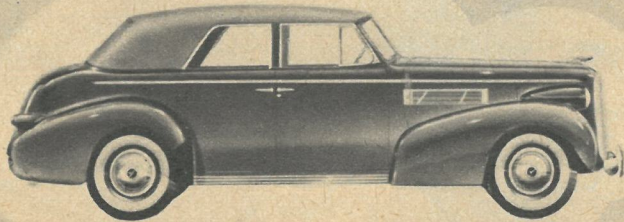
Noble Medlemmer of
GENERAL MOTORS
Store Familie



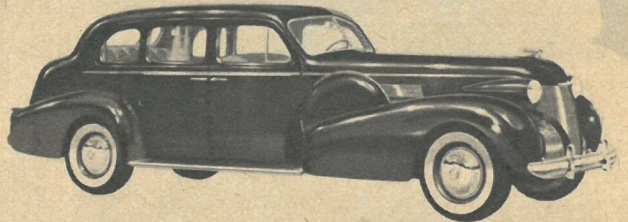
Pontiac



Admiral



La Salle



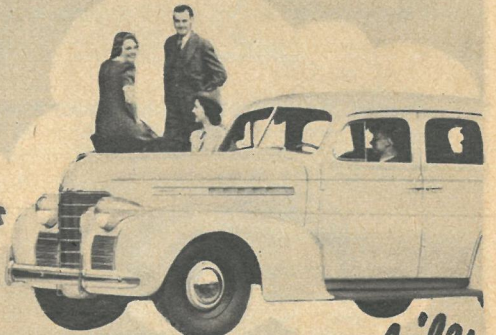
Cadillac



Chevrolet



Vauxhall 12"



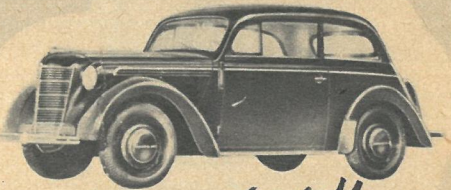
Oldsmobile



Vauxhall 10"



Olympia



Kadett

VORE VENNER FÆRDSELS

udtrykker her, hvad de — hver især — i særlig Grad har paa Hjerte, og hvad de ger



Nummerpladerne sidder i Reglen bedre fast end Styrestængerne.
STRODTMANN



— Bremselængden vokser med Hastigheden i 2. Potens.
C. WEISS



Lyddæmperens Opgave er alene at dæmpe Udblæsningen uden at hæmme Maskinen.
HESTRUP



Danske Automobilister, overhold Motorlovens Regler. Provoker ikke Udlændinge til at overtræde dem.
A. LANGE



Det er daarlig Økonomi at køre med Overlæs, selv bortset fra Bøden.
EJLER M. HANSEN



Husk Vigepligten for Hø
er lavet for Deres Skyld.
J



Ja, jeg har desværre ikke Kørekort; men jeg skulde bare lige prøve.
HAGEN NIELSEN



Tag nu lidt mindre paa næste Gang, Vognmand.
PAULSEN



Det skete afhænger af Ørerne, der lytter.
Til Vennen: 100 km hele Vejen.
Til Færdselsbetjenten: Den kan slet ikke køre 80 km.
E. BAUER

SBETJENTENE

gerne vil paalægge de Vejfarende

Færdselspolitiets raske unge Gutter tegnet til
MOTOR af Tegneren Otto C. — Om dette
dygtige Korps tør vi vel nok sige, at det er alle
lovlydige Motorfolks gode Venner. —



Det er ikke tilstrækkeligt at give
Tegn til Ændring af Færdselsret-
ning — man skal ogsaa se sig for.
SERUP



Hør, min Ven, den er gal med Deres
Styrestang, hvis jeg fjerner den Cykle-
slange, falder Stangen sikkert af.
F. ANDERSEN



Det er med Styretøjet som med Sølv-
tøjet — det skal holdes i Orden!
A. G. M. STEFANI



for Hovedvejen, den
kyld.
J. VOLTELEN



Overhaling paa Bakketoppe og i uoverskue-
lige Sving er en Forbrydelse — Straffen herfor
er undertiden Døden.
MELDGAARD-LARSEN



Før: Den kommer lige fra Mekaniker.
Efter: Sikkert rigtig, Vognmand, — men
hvad forlangte De egentlig eftersat?
S. A. ELLEKILDE



— — Ja, naar De forkøbler
Bremsstængerne paa den Maa-
de, kan Vognen jo ikke bremse.
C. J. SCHMIDT



Hvorfor bremser De ikke? Naa, Brem-
serne er maaske ikke kraftigere?
DALDORPH HANSEN



— — ja, saa bliver jeg desværre nødt
til at fjerne Nummer-Pladerne.
H. V. ANDERSEN



AMERIKA RYDDER SNE

Nye Opfindelser skaber nye Problemer, nye Vanskeligheder, der skal overvindes, og Kampen imod dem skaber nye og *menneskelige* Muligheder. Nogle betragter det moderne Trafikbillede som en Svikmølle og taler sentimentalt om gamle Dages adstadige Tempo. De glemmer, at trods alt er det Fødselsoverskudet, der præger Billedet i fem Verdensdele — at flere Munde kræver mere Mad, flere Hænder mere Arbejde, — og derfor er Tidens stadigt øgede Tempo ikke et »socialt-patologisk« Fænomen, men simpelthen en Nødvendighed.

Alene en Detaille i Trafikbilledet som *Snerydningen* sætter hvert Aar 18 Millioner Dollars i Omløb i U. S. A. Pengene gaar til Materiel og Arbejdsløn. Men ogsaa paa Materiel-Kontoen er Arbejdslønnen en nødvendig Post. Men lad os se lidt paa Tingene.

Der er først Tallene:

I 36 af Staterne i U. S. A. er Sneen en Fare for Trafikken. I disse 36 Sta-

Alting har to Sider — i Ondt som i Godt. Snestormene truer den moderne Landevejstrafik med Sammenbrud og Lammelse af Handel og Samfærdsel. Men Kampen mod Sneen paa Amerikas Landeveje koster hvert Aar 18 Mill. Dollars og giver Arbejde til et lille Hundret tusind Mand. Den moderne, motoriserede Verden sluger mange Penge, men den skaber ogsaa enorme Mængder nyt Arbejde. Benzin-Motoren faar ikke alene Hjulene paa vore Veje til at løbe rundt — den giver ogsaa Samfundsmaskineriet større speed og skaffer Mad til mange Munde.

ter er indregistreret 23.842.309 Motor-køretøjer.

I 7 af de 36 snetruede Stater ofres der hvert Aar *over 1 Million Dollars* paa Rydning og Behandling af islagte Veje.

I disse 7 Stater alene bliver der aarlig opstillet 21.582 Kilometer Snehegn, der skal opfange og bremse Fygnings-

Saa ser vi paa *Materiellet*:

De 36 amerikanske Stater, hvor Snerydningen er organiseret, lægger til dette Arbejde Beslag paa:

- 15.294 Lastbiler
- 1.361 Tractors
- 3.054 Special-Tractors til Brug paa stejle Bakker
- 14.669 alm. Sneskovle til Anbringelse foran Lastbiler
- 227 Rotor-Skovle til Lastbiler
- 1.198 alm. Sneskovle til Tractors
- 81 Rotor-Skovle til Tractors
- 72 specialbyggede, motordrevne Rotor-Snepløve til særlig haardt Arbejde.

Endelig ser vi paa *Systemet*

Snerydningen i U. S. A. er organiseret i alle Detailler. Officielt har man bevaret den decentraliserede Organisationsform, der — misbrugt — kan ødelægge hele Trafikbilledet. Men selv om Centraladministrationen tager sig af Hovedvejene, de enkelte Stater af

Amtsvejene og Kommunerne af Sognevejene — ligesom Amt, Bykommuner og Sognekommuner i Danmark har haft hver sin Kategori af Veje at sysle med i Snetiden — og med meget Kludder som Resultat) — er Systemet i Amerika saa smidigt i Praksis, at en Overledelse automatisk og »uofficielt« træder i Funktion, saa snart Seen bliver en virkelig Fare. Det kan gøres, fordi der er Penge nok i U. S. A., og man ikke er bange for at bruge dem.

Tidligt paa Efteraaret organiseres Beredskabet i hver Snerydningskreds fra Hovedkvarteret i hver Stat. Materiellet efterses og bringes paa Plads, Mandskabet engageres og instrueres. I hvert Hovedkvarter findes et Kort over Vejnettet, hvorpaa de erfaringsmæssigt mest truede Vejstrækninger er afmærkede. Paa alle udsatte Steder er indrettet Vagtstuer, der bemandes i god Tid, og der er Kortbølge-Radiotelefon mellem Hovedkvarteret og hver Vagtstue, saa den intime Rapport bevares Minut for Minut. Et motoriseret Inspektionskorps afpatruljerer Vejene, og i samtlige Motorvogne under Snerydnings-tjenesten er installeret Radio, saa de uafbrudt modtager Direktiver fra Hovedkvarteret.

Vejinspektøren leder Arbejdet fra Hovedkvarteret i hver Kreds — og selv den mindste Kreds er »snemæssigt« større end hele Danmark. Kompetencestridigheder eksisterer ikke i Praksis — for det første fordi Vejinspektøren ikke drømmer om at taale Indvendinger fra sine Assisterter, og Assisterterne med koldt Blod og haard Haand regerer over Patruljer og Mandskab — for det andet, fordi det i *Forvejen* er præciseret, hvilke Vejstrækninger der er af mest vital Betydning for Samfundet, og i kritiske Øjeblikke fordamper de lokale Autoriteters Myndighed ganske smertefrit og Hovedkvarteret bliver Diktator.

Der er intet at snakke om, fordi Chefen i Hovedkvarteret ikke drømmer om at snakke om noget.

Men Snerydnings-tjenesten arbejder ogsaa i Sommerhalvaaret.

Naar det amerikanske System klapper saa fint, skyldes det maaske især — bortset fra den sunde Ringeagt for Omkostningerne i et rigt Land — at hver Snevinters Erfaringer bliver metodisk gennemgaaede og de naturlige Konsekvenser taget omgaaende. Sommeren igennem bliver Vejbanen nogle Steder hævet et Par Meter over Terrænet, saa Blæsten og Sneen ryger over; andre Steder, i Dalene, glatter man ud, saa Snefygningen faar glat Passage. Grøfterne udvides og uddybes, saa de kan absorbere mere Sne; Rapporterne over, hvordan de forskellige Snehegn har virket, gennemgaaes, og nødvendige Ændringer ved Opstillingen udføres. Man eksperimenterer med Beplantning, der kan bremse og optage Sneen.

Risikomomentet kan naturligvis ikke elimineres helt. Temperaturen kan svinge fra Time til Time, saa uskyldig Regn Klokker 11 Formiddag bliver Isslag Klokker 14. Man søger at skabe større Sikkerhed ved at gøre gammeldags oprundede Veje flade, ved at gøre islagte Veje ru med særlige Skrabemaskiner, ved Grusning — og ved en systematisk gennemført Propaganda blandt de Motorkørende.

Gennem Radioudsendelser, Plakater, Pressemeddelelser instrueres Publikum med præcis Angivelse af de Vejstrækninger, der kræver særlig Forsigtighed: Lavere Tryk i Ringene, Snekæder, langsom Kørsel, saa Bremsning kan indskrænkes til et Minimum, og her har Radioen vist sig til uvurderlig Nytte, idet den Time for Time kan supplere de Meddelelser, Aviserne har bragt, og de aktuelle Advarsels-tavler, Vejtjenesten har opsat.

I det moderne Amerikas Aarer flyder alle Nationers Blod, men det er dog angelsaksisk Mentalitet, der har Overherredømmet. Hvordan tager en Angelsakser, en Englænder, paa en Opgave? Han nyder for det første Sporten og Spændin-

Fortælltes Side 904



Der plovryddes —



Der gruses —



Skorpedannelsen brækkes op.



Snehegn —



Saadan begynder det — hvorlænge
kan der køres endnu?



Løse Dyr paa Landevejen

Efter Færdselsloven maa Heste og Kreaturer ikke færdes paa Gader og Veje uden at være under Bevogtning. Sker det, at saadanne Dyr slipper ud paa Vejen uden Bevogtning, og der derved sker Sammenstød mellem Dyret og et Automobil, opstaar det Spørgsmaal, om der kan lægges noget Ansvar paa Dyrets Ejer, enten saaledes, at det kan paalægges ham at erstatte den Skade, Dyret maatte have voldt Automobil, eller derved, at han selv maa bære den Skade, der maatte være tilføjet Dyret, uden at kunne faa den godtgjort hos Føreren af Motorkøretøjet. Vi har fornylig faaet forelagt forskellige Tilfælde, hvor saadant Spørgsmaal var forelagt Domstolene til Afgørelse, og skal kortelig omtale disse Sager.

I de to Tilfælde drejede Sagen sig om, hvorvidt Gaardejeren, hvis Dyr var sluppet ud paa Vejen, skulde erstatte Føreren af Automobil eller rettere hans Kaskoforsikringsselskab, den Skade, der var paaført Automobil, ved at dette var stødt sammen med Kreaturet.

I det ene af disse Tilfælde var det en Hest, der havde for Vane at stryge Grimen af sig om Natten og saa paa en eller anden Maade kunde faa Stald-døren lukket op og slippe ud i det fri.

Paa en saadan natlig Ekspedition løb den fra Gaarden ud paa Landevejen og stødte her sammen med et Automobil, der led Skade for ca. 470 Kr. Det var nærmere oplyst, at Gaardejeren havde givet sin Karl Paalæg om at lukke Stalddøren udefra, men at dette undertiden blev forsømt, navnlig naar der var gaaet nogen Tid, siden Hesten sidst havde revet sig løs, og den paagældende Nat havde Døren ikke saaledes været bundet udefra. Derimod var der ikke truffet særlige Foranstaltninger til at hindre, at Hesten smøgede Grimen af sig.

Under disse Omstændigheder fandt vedkommende Underret, hvis Dom blev stadfæstet af Vestre Landsret d. 20. September 1937, at Gaardejeren havde udvist et uagtsomt Forhold ved ikke at have holdt Hesten forsvarligt tøjret om Natten, uagtet han vidste, at den gentagne Gange havde revet sig løs og var løbet ud af Stalden. Han maatte derfor efter de almindelige Erstatningsregler være ansvarlig for den Skade, Hesten havde voldt, medens den var løs. Paa den anden Side var det godtgjort, at Automobilføreren, der ikke havde kørt særlig hurtigt, ikke havde været i Stand til at afværge Sammenstødet med Hesten, der kom pludselig ud paa Vejen tæt foran Vog-

nen. Gaardejeren maatte derfor være ansvarlig for Skaden paa Automobil.

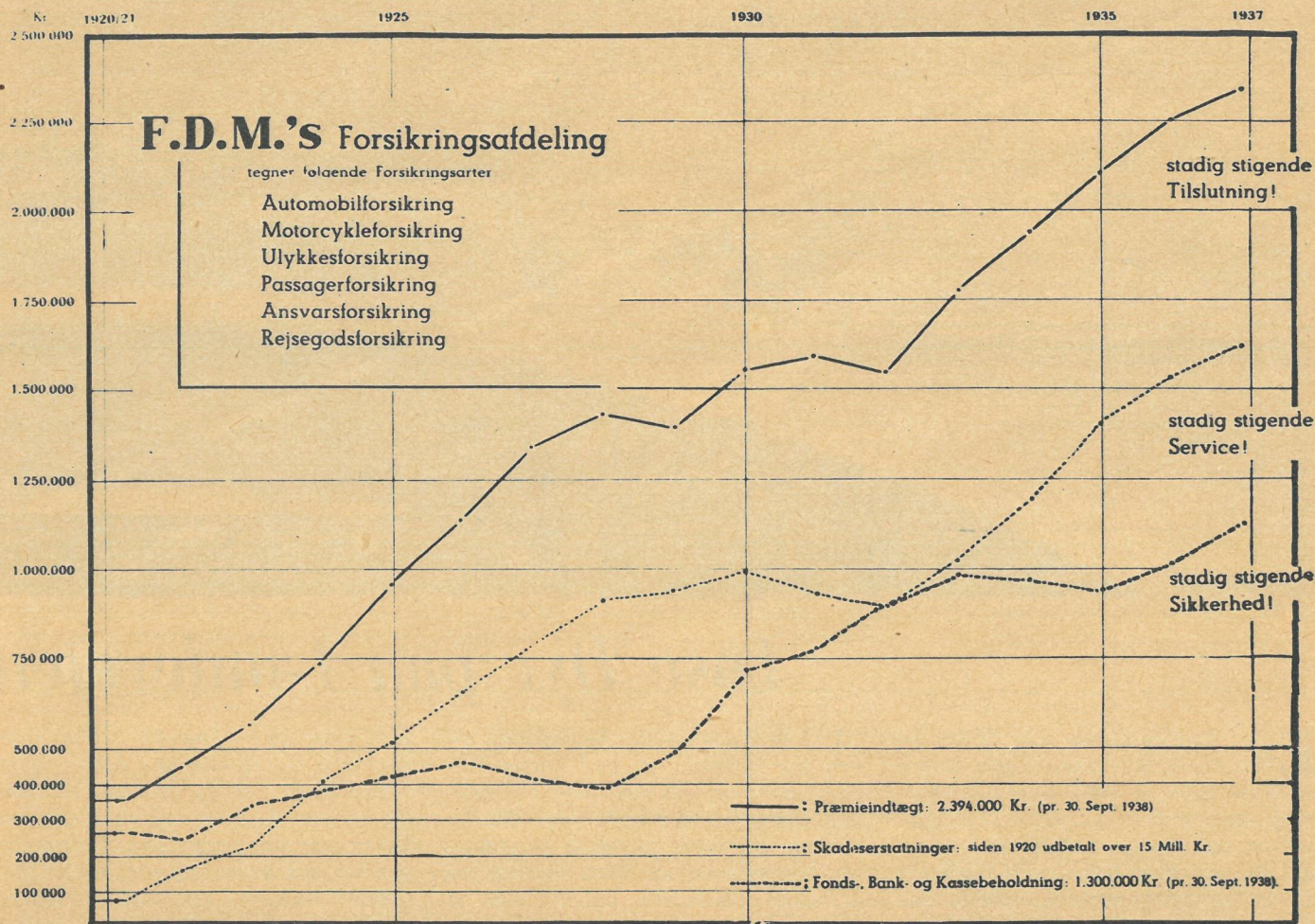
Den anden af de to Sager drejede sig om en Ko, der fra en Mark ved Vejen var sluppet gennem Indhegningen ud paa Vejen, og som, da et Automobil nærmede sig, pludselig sprang ud paa Kørebanen og ind i Bilens Køler med den Følge, at der paadrog Kaskoforsikringsselskabet en Udgift paa ca. 335 Kr. Under den deraf flydende Erstatningssag mod Koens Ejer oplystes det, at Marken havde været indhegnet med to Traade Pigtraad udsædnt paa Pæle, af hvilke nogle var knækkede, saaledes at Traadene var noget slappe. Køerne kunde saaledes med Lethed kravle ud under Traadene, og ældre Dyr kunde springe over dem. Det viste sig ogsaa, at Koen efter Sammenstødet med Automobil kravlede under Hegnet tilbage til Marken. Denne Indhegning af en Mark, paa hvilken der færdedes Kreaturer, fandtes af Retten at være uforsvarlig, og der lagdes herved navnlig Vægt paa, at Muligheden for, at Dyrene kunde slippe ud, ikke skyldtes en tilfældig Beskadigelse af Hegnet, men en mere varig Mangelfuldhed ved dets Tilstand i det hele. Ogsaa i dette Tilfælde fandtes derfor vedkommende Ejer at have ud-

Fortættelse Side 915

Forsikringsafdelingens Udvikling

Ved det Instruktionskursus for Filialbestyrerne, som Forenede Danske Motorejeres Forsikringsafdeling afholdt i Begyndelsen af December,

Forenede Danske Motorejeres Medlemmer til i egen Interesse at gøre deres til yderligere at fremme Selskabets Vækst, eftersom det dog kan siges, at det drejer



og hvis Forløb vi omtalte i MOTOR's forrige Nummer, omdeltes en lille Tryksag, som bl. a. indeholdt til Belysning af Selskabets Vækst de ovenfor gengivne Kurver.

Kurverne taler for sig selv, og vi skal da kun opfordre

sig om deres eget Selskab, hvis Betydning som regulerende Faktor paa Forsikringsmarkedet ikke maa underkendes.

Statsbanernes Underskud og Kapital-Anvendelse

Fortæl fra Side 884

Tale, »hertil føje, at man formentlig maa regne med, at Nyanlæggene i Fremtiden vil aftage noget i Omfang«.

Naar det undertiden fra Statsbanernes Side er blevet paastaet, at Statsbanerne i Modsætning til Motorkørsele selv betaler deres Anlægs-Omkostninger, saa stilles denne Paastand jo unægtelig i skarp Belysning af en saadan Debat som den, der blev ført om Jernbane-Økonomi ved Finanslovens første Behandling. Vi indledte denne Omtale af Finanslovdebatten med at understrege, at flere af de faldne Udtalelser i høj Grad har Interesse for de stedfindende Overvejelser af Forholdet

mellem Biler og Baner, og deres Betydning i denne Henseende ligger jo da ogsaa klart for Dagen. Stillingen er en saadan, at man maa forudse en Fortsættelse af den Nedlæggelse af Statsbane-Linier, som daværende Trafikminister Friis Skotte hentydede til, da han i sin Tid i Folketinget betegnede Statsbanerne som en Virksomhed i delvis Likvidation. En Oplysning, som Trafikminister Fisker under Forløbet af sin Tale forleden i Finanslovdebatten gav om en bestemt Statsbanestrækning, peger unægtelig i samme Retning. Han fortalte om en Statsbane-Strækning, hvor der paa Hverdage gaar 4 Tog i hver Retning med en saa ringe Benyttelse, at der gennemsnitlig kun er ca. 7 Rejsende i hvert Tog.

Amerika rydder Sne

Fortæl fra Side 901

gen ved at løse den. Han synes for det andet, at det er langt vigtigere at gøre det godt end at gøre det billigt. Og for det tredje har han *common sense*, hvilket er langt mere end sund Fornuft... man kan sige, at det er sund Fornuft præget af Fællesfølelse, *Samfundssind*. Derfor betyder det Alverden for ham 1) at der er Sport i det, 2) at det gøres helt rigtigt, 3) at det gøres, saa det kommer *Samfundet mest muligt til Nytte*.

Det er en Sport at skaffe Lægen frem til et sygt Barn, Mad til en udhungret Landsby, Jordemoder til en fødende Kvinde, men det er ogsaa menneskeligt dybt tilfredsstillende, naar det lykkes.

Et Navns Trylleri

Fortsat fra Side 893

forklarede dem, at nu vilde han bygge Forsøgsvogne.

Det mærkelige er ikke, at Henry Royce tilsyneladende var gal. Det mærkelige er, at hans Kompagnoner gik med til det . . .

De tre Forsøgsvogne blev solgt og kom paa Gaden. Folk skreg i Rædsel, naar de opdagede, at der kom en Vogn kørende, som man ikke kunde høre klapre med Ventilene og bande med Udblæsningen og rasle med Fjedrene. De troede det var »psykisk«. Og saa var det bare lidenskabelig, selvopofrende Kærlighed til Kvalitet!

En Mand, der hed Henry Edmunds, købte en af de tre Vogne. Han kom til at elske den og tog sin Ven, Automobilhandleren C. S. Rolls, ud paa en Køretur, og Rolls blev saa begejstret, at han fortalte sin Kompagnon Claude Johnson om Oplevelsen.

Det blev der Aktieselskabet Rolls-Royce ud af. Der var ansat en ung Fyr, Cowen, i det Selskab. Ingen lagde Mærke til ham. I Dag er han administrerende Direktør for Rolls-Royce.

Henry Royce brugte en ustyrlig Masse Penge. Han lavede ikke alene Vogne, men han kasserede ogsaa Modeller. Han lavede en 15 HK. Vogn, men bragte den ikke paa Markedet. Han var bange for, at den skulde slaa saa godt an, at den fine store 40—50 HK »Phantom« blev stillet i Skyggen. Han byggede Vogne, der kunde præstere det eventyrlige, levende, spillende, fantastiske Vogne. Men de kom heller ikke paa Markedet. For de var ikke lydløse nok.

Baade Rolls og Claude Johnson var ganske klare over, at denne skøre Henry Royce, dette Legebarn af en Idealist, Aar for Aar forhindre dem i at blive Millionærer, men de var ogsaa enige om, at det var ligegyldigt, hvad det kostede, bare han morede sig. Dels fordi han var et dejligt Menneske, men især fordi han var et Geni.

Millionerne kom alligevel, og Henry Royce kom til at opleve det. For en skønne Dag spillede hele Verden Øjnene op — fra Hobro til Valparaiso og fra Singapore til Aakirkeby inde i Landet og forstod, — at der er mange Vogne, og mange gode Vogne. Men kun een eneste, som ikke ligner andre Vogne, fordi den er Verdens bedste Vogn, saa den, der foruden Penge ogsaa har Selvagtelse, kan simpelthen ikke køre andet end Rolls-Royce.

Den Selvagtelse koster ca. 70.000 Kr. i Anskaffelse i Danmark i Øjeblikket, saa her gør den sig ikke særlig gældende. Men man tør ikke paastaa, at den, der har Pengene, spilder dem ved at købe en Rolls-Royce for dem. Nylig blev en Rolls-Royce Model 1924, i dansk Eje, moderniseret for 14.000 Kr. En kritisk Undersøgelse viste, at det kunde betale sig!

Dette er kun ca. en halv Promille af, hvad der staar i den dejlige Bog, som Harold Nockolds har skrevet om Henry Royce og hans Værk. Det er trist, at Bogen koster ca. 22 Kr. i danske Penge. Paa den anden Side vilde det vel være simpelt at skrive en billig Bog om Verdens bedste Vogn.

FOLKEVOGNEN

Den franske Automobilkonge Mathis har for nylig haft Lejlighed til at studere den tyske Folkevogn »KdF«.

Han har udtalt sig meget rosende om den her fremstillede Model, ja, mener, at den kan betragtes som Fremtidstypen paa alle Biler. Han er overbevist om, at Autoteknikken efterhaanden vil naa frem til og blive staaende ved Hæk-Motoren (Motoren anbragt over Baghjulene og med Træk paa Baghjulene). Ligeledes mener han, at den Idé, der er anvendt i »KdF«, Sving-Akserne, er et stort Fremskridt.

Politiets Uddannelse



Københavns Politi har paataget sig at vejlede alle de unge Mennesker, der paa Politiskolen uddannes til Politibetjente, ved at give dem Adgang til nogle Timer om Ugen at dirigere Færdsel. Erfarne ældre Kolleger er med og sørger for, at Trafikken ikke mærker, at Gaden er blevet Skolestue. Det er en prisværdig Idé, for moderne Politifolk, hvad enten de skal gøre Tjeneste i de smaa eller store Byer, kan de ikke vide for meget om Færdsel.

Paa Billedet: Politikommissær Cederquist lærer fra sig ude i Gadekrydset.

Færdselsulykkerne

i September i Aar og i Fjor:

	Sept. 1938	Sept. 1937
Antal Ulykkeshændelser	1153	1223
Dræbte	30	26
Tilskadekomne	750	697
(heraf alvorligt)	346	329
Motorkøretøjer beskadiget	914	929

Selvom Antallet af Ulykkeshændelser er noget mindre, end det var i September 1937, er Følgerne ikke saa lidt værre, eftersom der er en Stigning at notere baade i Antallet af dræbte og i Antallet af tilskadekomne, hvilket

igen vil sige, at Procenttallet paa begge Poster er større, end det var i September 1937.

Der er Grund til at understrege, at det ikke alene er gaaet ud over Førere af Motorkøretøjer og andre selvstændige Trafikanter, men ogsaa i højeste Grad over Passagerer. Gaar det da an at undlade at tegne en Passagerforsikring? Er der Grund til at tro, at de følgende Maaneder, for hvilke Statistik endnu ikke er offentliggjort, vil give et gunstigere Billede, og i det hele, at Vintermaanederne skulde gøre det? Tværtimod maa det vel ventes, at Risikoen ved at færdes paa Vejene er væsentlig større i de egentlige Vintermaaneder, end den var i September Maaned.

Lad Forenede Danske Motorejere's Forsikringsafdeling A/S ordne det fornødne for Dem!

Georges Bouton er død

Blandt de franske Bilmærker, der allerede fra omkring Aarhundredskiftet var med til at erobre de europæiske Landeveje, var ogsaa *Dion-Bouton*. Maaske er der blandt vore Læsere Folk, der har kørt Vogne af dette solide, om end ikke særlig elegante Mærke.

For nogle Aar siden maatte Fabrikken lukke paa Grund af finansielle Vanskeligheder, og nu er det sidste Punktum sat for denne Vogns Historie, idet Konstruktøren, *Georges Bouton*, er død i Paris, 91 Aar gammel.

SIKKERHED -



Paa de tyske Rigsautobaner adviseres de Kørende om, at der er glat paa Veibanen.

MOTORBILLEDER



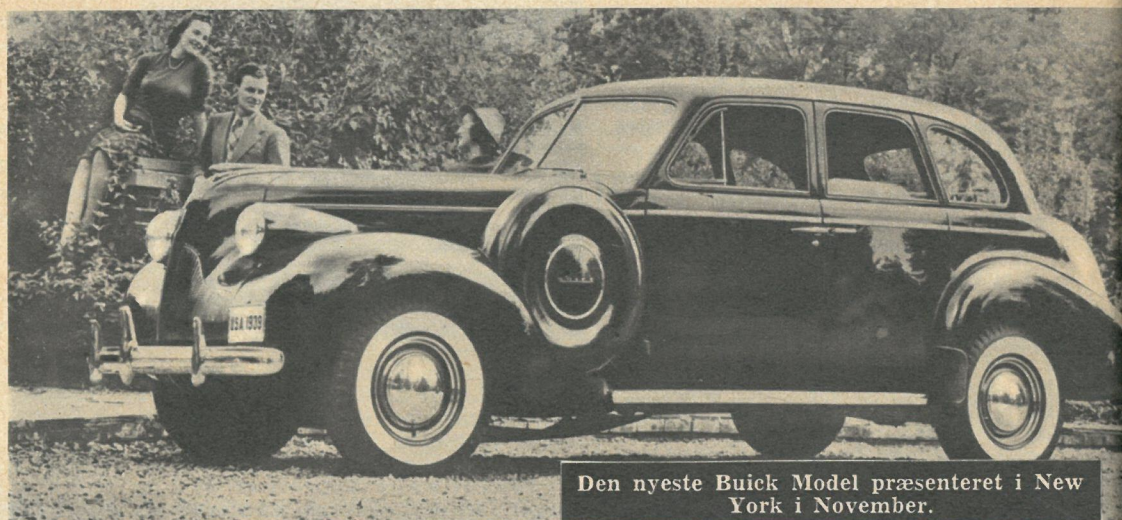
Saadan transporteres amerikanske Biler gennem Statterne.



Bil, der kører med Trækul — man køber det i sækkevis.



Hjemad med Juletræet.



Den nyeste Buick Model præsenteret i New York i November.

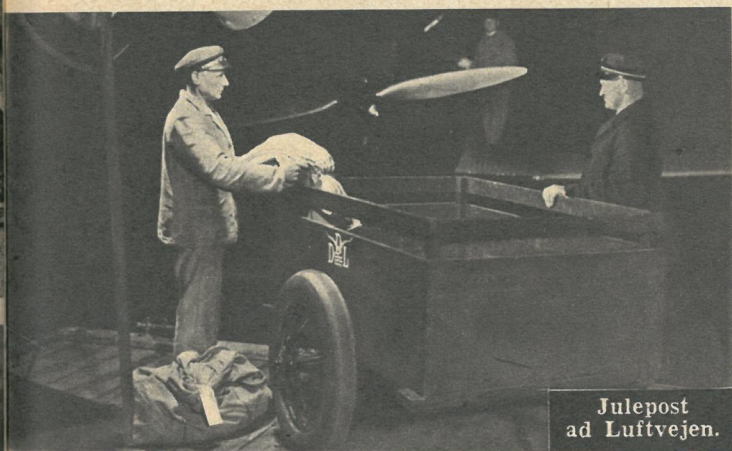


Terraenmotorløb med Biler i Tyskland.

FRA HELE VERDEN



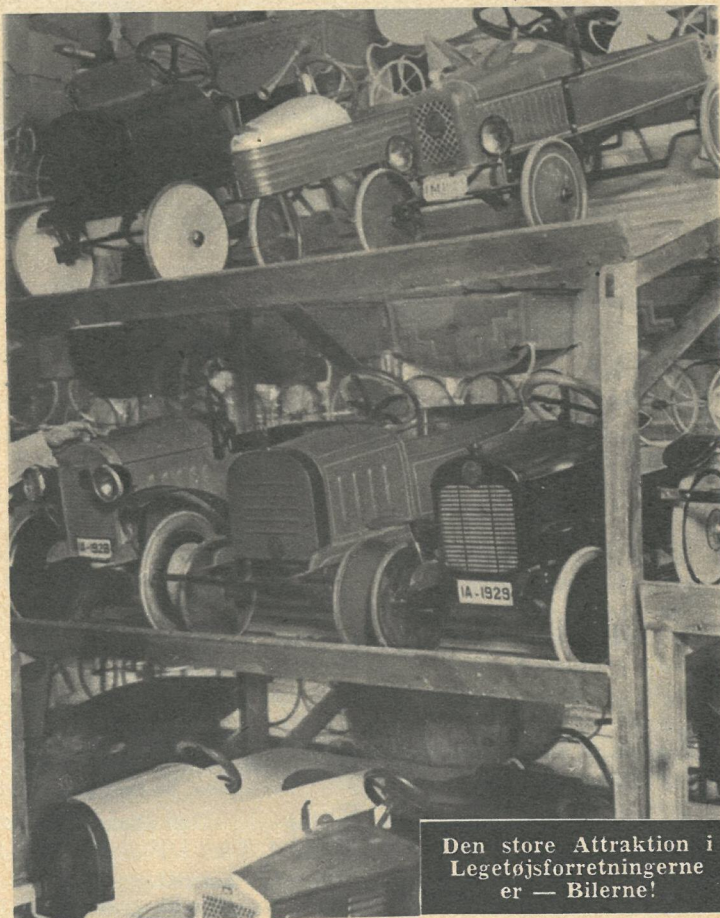
Julevejr i London.



Julepost
ad Luftvejen.



— men saa smuk en
Gyngehest har dog
endnu Beundrere.



Den store Attraktion i
Legetøjsforretningerne
er — Bilerne!



Min Hund og min Vogn

Af Fru S. Leegaard

Vi bringer nedenfor en lille Beretning om en Hund, der sluffede Venskab med et Automobil.

At selv meget store Hunde kan slutte Venskab med Bilen, er vor New-Foundländer et udmærket Eksempel paa.

»Terranova Odin«, som nu er 1½ Aar og et prægtigt, intelligent Dyr, elsker sin Mor højst i Verden, men næst efter Mor kommer Bilen, som den meget hurtigt lærte at holde af.

Dens første Køretur foregik da den var 3 Maaneder gammel, fra Kennel »Terranova« i Charlottenlund til dens nye Hjem paa Vesterbro, og var en forfærdelig Oplevelse for den. Hvert Ben i dens lille Krop rystede af Skræk for Motorens Snurren, en Lyd den aldrig havde hørt i den fredelige Villahave, hvor den var født.

Men Skrækken forvandlede sig hurtigt til Velbehag, og da den skulde med paa Biltur for tredje Gang, hoppede den glad og fornøjet ind i Bilen og

satte sig tilrette, saa den rigtig kunde nyde Udsigten.

Nu regerer den enevældigt paa Bagsædet, og ser den en uopdragen Hund, som færdes uden Baand paa Kørebane, giver den straks sit Mishag til Kende.

Søndag Morgen, naar Far og Mor begynder at tage Tasker og Kufferter frem, sætter Odin sig tilrette ved Døren, som om den vilde sige: »I skal ikke slippe ud uden at tage mig med!«

Naar det saa er kommet saa vidt, at Vognen er kørt frem for Døren, springer Odin omkring med høj Gøen, indtil den har faaet sit Halsbaand paa og saaledes er sikker paa, at det er Meningen, at den skal med.

Den skyer intet Middel for at slippe ind i Vognen, selv Mulm og Mørke afskrækker den ikke. Har man blot et Øjeblik ladet en af Dørene staa aaben,

er den straks inde og sætter sig tilrette paa sin Plads, og saa hjælper intet, hverken venlig Kalden eller vred Skænden, for saa forlader Odin ikke sin Vogn, før den har faaet en Køretur. Den er dog ganske tilfreds med en kort Tur paa en Kilometer.

Mange Mennesker viger tilbage for at anskaffe saa stor en Hund som en New Foundländer, bl. a. fordi de er bange for at faa deres Vogn ødelagt, men denne Frygt er ganske ubegrundet, da Hunden forholder sig ganske roligt under Kørselen, og faar Hunden den omhyggelige Pleje, ethvert velholdt Dyr kræver, griser den mindre til end f. Eks. en lyshaaret urolig Fox-terrier.

Desuden er den trofast og en glimrende Vagthund, der aldrig bliver glubsk og farlig, men som alene ved sin blotte Tilsynekomst indgyder uvelkomne fremmede Respekt.



Et ejendommeligt og smukt Stykke Danmark

Sallingsund og „Legind Bjerger“

Selv i meget gamle Dage kunde man blive sejlet over Limfjorden mellem »Pinen« i Salling og »Plagen« paa Mors. En lille, skrøbelig Baad fragtede Folk og Fæ fra Strand til Strand. Paa Uvejrsdage hændte det, at Baaden vendte Bunden i Vejret, saa baade Folk og Fæ druknede. —

Datidens Mennesker har ikke været uden økonomisk Sans; thi i Beretninger fra hine Tider tyder et og andet paa, at Sorgen over de druknede Stude var mindst lige saa inderlig, som Sorgen over de omkomne Kvægdrivere.

Det var dengang!

En hurtiggaaende Færge, Motorfol-

kets Færge, besørger nu Overfarten mellem Plagen og Pinen. Og den utilfredse Rejsende, der i sin Tid hittede paa de grimme Navne, vilde i Dag, hvis han levede, blive fristet slemt til et længere Ophold paa den nye, moderne Fægekro, der har rejst sig ved Foden af Legind Bjerger. — — —

Navnene Sallingsund og Legind Bjerger har faaet en god Klang og tæller ubestridelig med blandt Danmarks skønneste Egne.

Kort fortalt: En uhyre Masse Is har engang i Tidernes Morgen moret sig med at flytte en uhyre Masse Jord — og efter endt Leg glemt at lægge Sa-

gerne paa Plads. Derved skabtes Legind Bjerger.

Senere har Limfjorden slikket og blankslidt Bakkernes Yderside; og Studedrift med trampende Klove gennem Aarhundreder har slidt paa dybe Slugters Bund. — — —

Uegennyttige Mennesker har ofret Tid og Penge paa at bevare Stedets Skønhed; og det er lykkedes:

Arealer er fredede, saa den brune Lyng uhindret kan brede sig over Skrænter og brede Dale. Der er Plantning til Læ for en kulende Vestenvind, og nøgne Bakkekamme i Silhouet

Fortælltes Side 914



Fotografen observerede disse to Trafikanter paa Amager Boulevard — de kørte ved Siden af hinanden fra Langebro til Under Elmene.

Misbrug af Varecyklerne i København

Den nye Plage i moderne Bytrafik i Danmark

Den københavnske Trafik, der har vanskeligt nok ved at klare sig i de smalle Gader, den har faaet en ny Plage at slaas med. Det er Varecyklerne. Uheldigvis har man fra Myndighedernes Side tilladt, at de trehjulede Varecykler bygges i ret store Dimensioner, og Resultatet er, at der nu er i Hundredevis af disse pedaldrevne Lastvogne, der ikke fylder meget mindre end et Automobil, men kører med den samme suveræne Foragt for Færdselsreglerne, som nu engang præger den københavnske Cyklekørsel. Kommer man i en smal Gade til at ligge bag en af disse Pedal-Lastvogne, maa man pænt holde dens Tempo, og det vil altsaa sige, at hele Gadens Tempo og dens Kapacitet nedsættes til Cykletempo. Dertil kommer, at disse Cykler i stor Udstrækning henstilles i Gaderne til den største Gêne for Trafikken,

og den haarde Haand, som parkerende Automobilister nu og da endnu faar at føle, synes man ikke at lade Cyklisterne, eller rettere de Forretningsfolk, som benytter denne billige Transport, mærke meget til. Vi er ganske klar over, at det er rimeligt at imødekomme især de mindre Næringsdrivendes Ønsker om at faa Varerne billigt besørget, men man kan ikke uden videre lade hele den øvrige Hær af Trafikanter betale Prisen, for at nogle faa kan opnaa denne personlige Fordel.

Man maa i det hele taget spørge, hvorfor enhver Variation af Cykler tillades. Der er ikke Grænser for de Krav, man stiller til Motorkøretøjer, men Cykler, hvor man ligger ned eller sidder og leger med et Rat, faar glat væk Lov at passere.

Hvor kan vort forstandige Politi være saa uforstandigt? I andre Byer gaar

man saa vidt, at man, af Hensyn til Trafikken som Helhed, forbyder Hestekøretøjer; her gaar man til den anden Side og fylder Byens Gader med skattefri Køretøjer. Vi har ofte maattet høre, at de Motorkørende belemrer Gaderne med deres saakaldte gratis Parkering eller Garagering, som man kalder den langvarige Parkering. Vaas er det naturligvis, for København faar Millioner af Motorafgifterne, og det er det, man bl. a. bygger Gaderne for. Men naar det er Cykler, der tager samme Plads og generer Trafikken ti Gange saa meget, saa er det uden Beskatning. Det er ikke rationelt, hvis man vil undgaa, at Københavns Trafik brænder sammen — det bærer hen imod det, og vore store Provinsbyer bør have Opmærksomheden henvendt paa denne Fare. Lad ikke Uvæsenet brede sig.

For Damerne

Al Mlle

**Juleønsker, Pelskaabe,
nye Frisurer og meget andet**

Har man Tid, har man Raad, er det dejligt at tilbringe Julen paa Rejse. Falder det ind med Snesjap og Regntaager, er Tanken maaske mindre tiltalende, men bliver det Vejr til at befare Landevejene, er det en storartet Idé at tage Vognen Lille Juleaften og køre afsted til andre Landsdele. Det er i hvert Fald et Forslag, man kan risikere, at Hjemmets mandlige Medlemmer vil synes om. En klog Dame er saa fornuftig, at hun aldrig lader sig overrumple, og navnlig bruger hun, hvis hun altsaa er klog, ikke den daarlige Undskyldning for at slippe for Udflugten: at hun ikke har Tøj. En velklædt Dame har altid Tøj. Det er slet ikke ment i Luksus-Stil, men simpelthen at hun har de varme Handsker, den strikkede Jumper, det gode Halstørklæde, den solide Dragt, Frakke eller Ulster, der nu engang hører med til at færdes i egen Vogn.

Saa er der jo forresten en udmærket Lejlighed til at notere et Par Julegave-Ønsker. Først det mest fordringsfulde og det dyreste: en Sportspels af Baby-Sæl-skind. Baby-Sæler har et blødt og fint Haarlag, der kun har Farve-Nuancer tilfælles med vor Barndoms stridhaarede Skoletornyster. Kan man ikke lide Farven, kan man øn-



Her ser man de uldne Stofhandsker kantet med smalle Læderstrimler.

Robin Hood i Sportsdragt af svært, haandvævet Uld.

der forlanges, er friseret uden Frisur. Sidste Beretning fra Frisørverdenen er, at Haaret skal hænge blødt ned over Frakkekraven, ganske som Ginger Rogers lader Krøllerne flagre. — Til Slut skal vi tale lidt om Handsker. Det sidste Skrig er af Pelsværk, Leopard og Sælsskind, men de er ikke praktiske ved et Rat, bedre er bløde uldne Stofhandsker, som kan være meget fikse med Besætning af smalle Læderstrimler. Husk at tage et Par ekstra Handsker eller strikkede Vanter med, det er rart at skifte engang imellem paa Turen, strikkede Vanter er behagelig Hvile for Hænderne.



Strikkede Vanter med Korsstingsbroderier og Rulle-Manchet, der varmer godt om Haandleddet.

Et Juleønske: Sportspels af Baby-Seal.

Hat med Fasanfjer. Til Dragten hører der desuden en god, varm Jumper af Shetlands-Uld og et broget Halstørklæde — men for alle Tilfælde medbringes en Ulster. Har man Mod og rigelig Tøj at vælge imellem, skal Ulsteren i Aar være af rigtig skotskternet Uld, den gammeldags Plaid-Tern er højeste Mode. Det ser glimrende ud, men man løber en Risiko for hurtigt at blive træt af de opsigtsvækkende Terner, og det kan ikke forblive nogen Hemmelighed, at den skotskternede Ulster fordrer absolut Slankhed. Saa er der Bagatellerne. De mange Smaating, som tilsammen udgør den stilfulde Paaklædning. Hatten er maaske det vigtigste Problem. Undgaa enhver Form for Pynt (undtagen Fasanfjeren paa Robin Hood-Modellen). Sørg for en klædelig Farve og en god blød Filt, der slutter godt til Hovedet, saa Hatten kan sidde fast uden Elastik, der afgjort ikke passer for det sportslige. — Medens vi er ved Hovedet er det værd at lægge Mærke til Frisuren. Undgaa mange smaa indviklede Krøller, Bukler og vanskelige Frisurer. Haaret skal sidde saa enkelt som muligt. Det,



PARISERTRAFIKKENS PROBLEM

hedder PARKERING



(Efter Svensk Motortidning)

Parkeringsproblemet er ogsaa i Paris et af de store praktiske Spørgsmaal. Som Regel er Parkering tilladt en halv Time. Her er et parisisk Parkerings-Skilt.



En pyntelig parisisk Politibetjent ved det daglige Arbejde. Læg Mærke til hans hvide Stav, i Trafikken en sand Tryllestav.

Chefen for Paris' Trafikvæsen, M. Jean Francois, har været paa en Sveriges-Rejse og under et Besøg i Stockholm udtalt sig om Trafikkens Vilkaar i Paris paa en saadan Maade, at hans Ord bør kendes alle Vegne, hvor Trafikkens praktiske Problemer diskuteres. Det gør de her i Landet som de fleste andre Steder. Derfor gør »Motor« i det følgende et Uddrag af M. Francois mange kloge Bemærkninger.

Han begyndte med, at Paris' første Ønske i Trafikken er større Hastighed og øget Sikkerhed. Dette Program, sagde han, lader sig næppe helt let føre ud i Livet, men for overhovedet at faa begyndt maa vi statuere, at den tyste Trafik om Dagen ikke er gennemførlig i Paris. Selv om Tyst-Trafikken nok er ønskværdig, er den uigennemførlig, saa længe alt for mange Medborgere ikke har lært at gaa paa Gaden i vore Dages Trafik. Om Natten derimod kan nok Signalthornene afskaffes og erstattes med Lyssignaler.

Man spurgte derefter M. Francois, hvorfor Paris har afskaffet Sporvogn-

nene. Naturligvis fordi de lagde Trafikken for mange Hindringer i Vejen, sagde han. Jeg tør ikke engang tænke paa, hvordan det vilde se ud hjemme den Dag i Dag, hvis vi havde beholdt Sporvognene, naar samtidig fire Millioner Mennesker og 300.000 Automobile og Omnibusser ogsaa skal have Plads. Vi har nu fyldt Skinnerne med Asfalt og beforder Pariserne med Omnibusser, med underjordiske Jernbaner og med Drosker. Droskerne fortjener et særligt Kapitel. De parkerer nu, som de fleste, der har besøgt Paris, vist har lagt Mærke til, midt paa Kørebanen paa Byens brede Gader. Mange anser denne Parkeringsform for risikabel baade for den øvrige Trafik og for dem, der skal hyre en Droske. Jeg tror imidlertid, at man overdriver denne Fare. Vore Droske-Chauffører, siger i alt Fald nogle Turister, hjem søger Byen som hungrige Ulve. Det Udtryk holder vi Pariserne ikke af, men det er sandt, at vore Droskefolk paa Grund af den haarde Konkurrence er særlig vaagne og maa bruge deres Øjne hvert Minut paa Dagen, hvis de da vil tjene til Brødet. Deraf følger atter, at ingen forskræmt Fodgænger behøver at kaste sig ud i Trafikken for at faa fat i en Droske, det er nok hvis han staar stille et Sekund og løfter det ene Øjenbryn. I samme Øjeblik kører en Droske op til Fortovskanten og tager ham indenbords. Vi parkerer Droskerne midt i Gaden, først og fremmest fordi Forretningerne klagede over eller ligefrem protesterede imod, at deres Kunder ikke kunde parkere, da hele Kørebanen var garneret med Drosker. Desuden har de, der bor i Gaden, Krav paa Plads til deres Vogne. Af disse og andre Grunde tror jeg, at det parisiske System med Holdepladserne midt i de brede Gader, er praktisk og forenkler Parkeringsproblemet for alle andre. Det kan nok være nødvendigt, for vort største Problem er netop Parkeringen. Vi har den generelle Regel, at i Paris har en Vogn Lov til at parkere en halv Time i alle Gader, hvor der ikke er

I MAGSVEJR eller STORM

- altid en behagelig Overfart



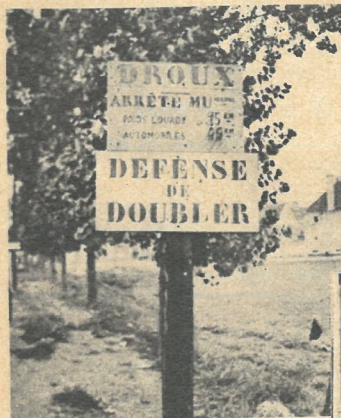
Nyd Overrejsen om Bord i et af Statsbanernes store elegante Motorskibe paa

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

Her er god Plads, overdækkede Promenadedæk og komfortable Saloner. Her er et fortrinligt 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 Automobile, der staar velbeskyttede. Der er bekvemme Til- og Frakørselsforhold og mange andre Fordele, som har gjort Statsbanernes Hurtigrute over Kattegat populær, ikke mindst blandt Automobilisterne.

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



Øverst til venstre: Skønt fri Hastighed er gennemført som Princip i Frankrigs Landevejstrafik, saa er der dog navnlig i visse mindre Byer gennemført indskrænkende Hastigheds-Bestemmelser. Her er en Tavle, der begrænser Hastigheden. Til højre: Tavle ved en Fodgænger-Overgang i en parisisk Forstadsgade. Denne Tavle har ogsaa en opdragende Mission: skynd Dem over Gaden og gaa lige over.



Vi følger to Linier, sagde han, første Gang en Motorfører tages af Politiet for Beruselse, idømmes han som Regel otte Dages Frihedsstraf. Undertiden et Par Ugers Straf. Det beror noget paa Omstændigheder og paa det personlige Skøn, om man bringer den mildere eller den strengere Straf i Anvendelse, men det er dog almindeligt første Gang at tage forholdsvist lempeligt paa Paavirkethed ved Rattet, forudsat at der ikke er sket nogen Skade. I svære Tilfælde og i Gentagelsestilfælde er Straffen adskilligt haardere og kan føre til Kørekorts-Fortabelse paa Livstid.

Andre Trafikforseelser, der ikke forudsætter strengere Straf, ordnes med Bøder, som Regel paa 110 Frs. Enhver Fodgænger, der gaar over Gaden mod rødt Lys, faar en Bøde paa 110 Frs., forudsat at Politiet griber ind. Adskillige slipper naturligvis mellem Aar og Dag, men blot den Kendsgerning, at en Spadseretur over Gaden, naar Trafiksignalet er rødt, kan koste 110 Frs., er i det store Hele tilstrækkeligt til at ave selv uregerlige Fodgængere, og det er nu saadan i Paris,

fuldstændig Parkeringsforbud. Paa de bredere Gader, f. Eks. paa Champs Elysées, har man Lov til at stille sin Vogn en Time, ovenikøbet paa særlige Parkeringspladser indrettet paa selve Kørebanen.

M. Francois svarede derefter paa et Spørgsmaal af særlig Interesse, nemlig hvordan Paris bekæmper Paavirkethed ved Rattet.

at der er ordentlige Forhold ved Byens 12.000 Fodgænger-Overgange.

Paris' Trafikchef fortalte adskilligt andet. Han fortalte blandt andet, at den ensrettede Kørsel er gennemført i vid Udstrækning. Løber to Gader parallelt i Nærheden af hinanden, er Trafikken som Regel ensrettet. Til stor Støtte for Sikkerheden og for Trafikkens hurtige Afvikling. Det er endvidere et Særkende for Paris' Trafik, at der er overordentlig mange Trafik-Signaler, deriblandt adskillige med andet Formaal end vore. Der er saaledes særlige Signaler i farlige Gaders Udløb eller i farlige Kryds. Ved disse Signaler gør man den kørende Trafik opmærksom paa, at der bestaar en Risiko, og at Farten bør sættes ned.

Paris' Trafikchefs Udtalelser er som man ser lærerige i adskillige Henseender. Navnlig burde Københavns Sporvejs-Borgmester gøre sig bekendt med hans Mening om Sporvognskør-

selen og dens Ulemper i en stor By. Vi har mange Gange her i »Motor« skrevet om disse Ulemper. Andet Sted har man gjort det samme. Tilsyneladende til ingen Nytte. Københavns Kommune bliver ved at bygge nye Sporvogne. Til Gengæld har altsaa Paris fyldt sine Sporvejsskiner med Asfalt og glæder sig hver Dag over dette trafikale Fremskridt.

En god *Julegave*



ZEBERG's-Auto Maatter luner

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

Sendes overalt. **"BIL-MAATTER"**
Handlende, alle v. Aage Zeberg
Brancher, Rabat. Grdl. 1923 C. Plougvej 6
Besøgmindesalg København V. (nær Forum)
God Pasform **Telefon Eva 722**

Alle Vogn typer føres. Prislister tilsendes gratis.
Special-Afdel.: for **VOGNMANDSMAATTER**
KAN STØVSUGES
Afdeling i Odense: Nørregade 45, Tlf. 83 97

Amager Autosadelmager

Indtræk, Kalescher, Autokuffelter.
Ratebetaling. Amg. 9565. Brigadevej 12

Amager Ophug

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

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/s

Salgskontor: C. 15625

Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25

Værksteder og Reservedele

Engbavevej 76. C. 14947. Eva 3346

Gør Vognen Dem graahaaret? Brug



FOGA
Auto Polish
JOHANNES FOG & CO.
København K.

Er Deres Bremser i Orden?

Lorry

er og bliver

Lorry

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Sjælland

Haslev

N. Johannesen. Telf. Haslev 24-324.

Autoriseret Forhandler
Autoriseret Reparatør



Holbæk

Telefon 33-1139

Snertinge

Telefon 5-125

Opel
Blitz

Carl Weinreich
Chevrolet

Bedford
Vauxhall

Præsto

Carl Andersen

Adelsgade 20 Telefon 280

Autoriseret General Motors Forhandler. 1. Kl. stort Reparationsværksted. Stort Lager af gangbare Reservedele. Aaben Dag og Nat.

Ringsted

Jyllandsgade 11
Tlf. 167

A/s W. Heiber & Co.

OPEL - OLDSMOBILE - BLITZ
Nymod. Reparationsværksted. - Orig. General Motors Reservedele - Stor Gaardsplads
Vaskehal - Smørestation - Shell Service

Ringsted

Ringsted Motor Co. A/S



Autoriseret Forhandler
og Reparatør.
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

Fyn

Odense

OPEL

AUTOGAARDEN

V. Holm Jensen

Autoriseret General Motors Forhandler
Stort moderne Værksted
Vesterbro 41 45 Telefon 999

Odense

Fehc & Co. FORD
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

drikke hverken mangt eller meget. Et Glas Rødvind skader ingen, forudsat at man har Lov til at drikke Rødvind og for Eksempel ikke er paa Diæt eller underkastet nogen anden lægelig Behandling. En Smule hed Vin laver heller ikke Ulykker. Men drikker man kun Vin i Ny og Næ, saa skal man ikke i Julen drikke megen Vin, for saa bliver man daarlig tilpas.

Hvad jeg her har sagt, er kun Ting plukket i Flæng og ikke et Kursus i »daglig Levevis«. De bad mig om et enkelt Raad og et fornuftigt Ord til dem, der fristes af den gode danske Juls sædvanlige Overdaadighed. Jeg haaber, at de faa Ord jeg nys sagde, imødekommer dette Krav, og at de, der læser disse Linier, husker det, der er det vigtigste, at man hver eneste Dag Aaret rundt holder Maade med Mad og Drikke. Ikke bare Juleaften, hvor man er mest fristet og har størst Lyst til at trodse Fornuftens Bud. Es.

Et ejendommeligt og smukt Stykke Danmark

Fortsat fra Side 909

mod Himlen fremviser Linier af en sjælden Kraft og Storhed.

En egen fredfyldt Ro hviler over de cnsomme Stier, der bugter sig gennem Landskabet. Lette Raadyr kommer i

Jylland

Aalborg

Elitz W. Kruse. Aut. Fordforhandler
Salgsafdeling: Boulevarden 28 - Servicest.:
Frederikskildevej 6 - Plads til ca. 100 Vogne
Tlf. 600 - 1700 - 6601 - 02 - 03

Aarhus

A/s F. Bülow & Co.

Trojborgvej 8. Telefon 6565
Autoriseret G. M. Forhandler

Aarhus

KAROSSERIFABRIK

V. Frandsens Eftf.

HANSEN & PEDERSEN

Tlf. 1096 - Nørrebrogade 2 - Tlf. 6829

Aarhus

Aage Heidemann

Hovedvej 10 - Tlf. 3715-3735
Autoriseret Forhandler
D.K.W. - Wanderer - Chrysler - Plymouth

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

Vejle

Chr. Moos

AUTOHANDEL & SPECIALVÆRKSTED
Vejle - Tlf. 289
Direkte ved Hovedvej Nr. 1
Kolding - Esbjerg

Vejle

Telf. 1100 (2 Lin.)

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

glidende Spring over aabne Pladser med Ene og Birk og forsvinder i Kratkovens Dyb.

Skønheden er altid at finde i Legind

Før De sætter Dem til det gode Julebord

Fortsat fra Side 896

Nødderne eller Fadet med Marcipan-Figurerne. Man skal smage paa baade det ene og det andet, men holde op mens Legen er god, og man maa ikke blive ved, blot fordi andre spiser. Eller fordi »nu skal skam den Skaal tømme«, jeg har mange flere Nødder og meget mere Chokolade og Konfekt, saa De skal ikke bryde Dem om, at den ene Skaal er tom.

Endelig skal Drikkevarerne afpasses efter ens sunde Fornuft. Drikker man ikke til daglig hverken Vin eller Spiritus, eller drikker man ikke noget af nogen Betydning, saa skal man ikke, fordi det er Juleaften eller Juledag

**BILER
UDEN FØRER**

CENTRAL 3007

Krog's Hjørne Gyldenløvesgade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

Bjerger. Kun ændrer den sin Form med de skiftende Aarstider:

I Vaarens lysfyldte Dage gløder Gyvelblomsterne paa de lyngklædte Bakker. —

Granens Snedragt gnistrer mod Vinterdagens blege Sol.

Over Bakkernes ældgamle Gravhøj toner Limfjordens evige Sang.

P. Kjeldgaard.

Hvorfor Forhjulstræk

Fortsat fra Side 891

paa stejle Stigninger, ikke mindst i de snævre Haarnaalesving, hvor Vognen skal drejes omtrent om sin egen Akse, og hvor Forhjulstrækket er afgjort overlegent, fordi de trækkende Forhjul jo i det snævre Sving beskriver en væsentlig større Bue end Baghjulene.

En helt anden Sag bliver det naturligvis ved Lastvognene med deres stærkt afvigende Vægtfordeling, hvor kun en ringe Del af den samlede Vægt hviler paa Forhjulene. Her kommer Forhjulstrækket afgjort til kort, og paa dette Omraade har Forhjulstrækket næppe større Muligheder.

Den anden af de »traditionelle« Indvendinger mod Forhjulstrækket, Frygten for et anormalt Slid paa Fordækene, er af Erfaringen henvist til Fantasiens Rige. Tværtimod er det nu saaledes, at adskillige af de forhjulsdrevne Vogne viser et stærkere Slid paa de — efter moderne Forhold — ganske normalt ophængte Baghjuls Gummiringe, saa mere effektivt vil denne Indvendning vanskeligt kunne gendrives.

En Indvending, som virkelig har Gylldighed, og som faktisk i nogen Grad begrænser Forhjulstrækkets Fordelagtighed til de relativt mindre Vogntyper er, at Forhjulstrækket normalt betinger en større Hjulafstand og derfor, bortset fra, at det i sig selv maaske er lidt dyrere, betinger en vis Fordyrelse af Vogntypen.

Hosstaaende Billede illustrerer Forholdet. Ved baghjulsdrevne Vogne er der Mulighed for — og denne Mulighed udnyttes i moderne Automobilkonstruktion til det yderste — at lægge Motoren længst muligt frem, saa den kommer til at ligge over Forakslen, hvorved der for een og samme Akselafstand reserveres det størst mulige Rum for Passagererne. Ved forhjulsdrevne Vogne er dette en Umulighed, thi her maa i hvert Fald Motoren og Koblingen, i de fleste Tilfælde (undtagen ved Citroën) ogsaa Koblingen ligge bag Forakslen (eller dennes Plads), saaledes at Passagerrummet indskrænkes tilsvarende.

Man ser derfor, at forhjulsdrevne Vogne gennemgaaende har en ikke uvæsentlig større Akselafstand end baghjulsdrevne Vogne af samme Klasse og med iøvrigt tilsvarende Pladsforhold, hvad der naturligvis betinger en vis Fordyrelse af Konstruktionen.

Her ligger utvivlsomt Forhjulstrækkets væsentligste Begrænsning og Aarsagen til at det i alt Fald hidindtil fortrinsvis har været anvendt ved mindre Typer med to- eller fire-cylindret Motor, medens det har haft Vanskelighed ved at vinde Indpas ved saadanne Typer, der anvender den ellers saa populære seks-cylindrede Motor, der ved sin store Byggelængde tager vel megen Plads op, og derfor betinger en væsentlig forøget Akselafstand.

Bortset fra en tidlig amerikansk Type, der konstruktivt som bygningsmæssigt indtager en Særstilling, og derfor ikke kan tages som Norm, og en tidligere tysk Type, som ikke har vundet større Udbredelse, er det første Forsøg paa Anvendelsen af en større seks-cylindret Motor i Forbindelse med Forhjulstræk dog nu gjort af Citroën, der som tidligere omtalt her i Bladet, paa Pariser-Salonen i Aar lancerede sin nye, store seks-cylindrede Model, og det skal blive interessant at se, om dette Eksempel vil være i Stand til at danne Skole og saaledes udvide Forhjulstrækkets Anvendelsesomraade til ogsaa at omfatte de større Vogntyper.

Løse Dyr paa Landevejen

Fortsat fra Side 903

vist en til Erstatning forpligtende Forømmelse.

For nu at afgøre, om en saadan Forømmelse fra Dyrets Ejers Side, som medfører, at Dyret slipper ud paa alfar Vej, medfører Pligt til at erstatte den Skade, Dyret volder ved Sammenstød med et Automobil, maa man imidlertid ogsaa tage i Betragtning, om der fra Motorførers Side er udvist nogen Uagtsomhed, der har medvirket til Skaden. Dette er ogsaa i begge Tilfælde overvejet af Dommerne med det Resultat, at der intet var at bebrejde de paagældende Førere. Manden, der stødte sammen med Hesten, havde overhovedet ikke haft Tid til at foretage sig noget, saa pludselig var Hesten kommet ud paa Vejen, og i Tilfældet med den løsgaaende Ko havde Føreren i Tide sat Farten betydeligt ned og givet Signal. Retten fandt derfor, at han havde iagttaget de særlige Foranstaltninger, som overhovedet med Rimelighed kunde udkræves af ham, idet det fandtes uden Betydning, at

han fejlagtig havde troet, at Koen var i Tøjr.

I det tredje Tilfælde, der er forelagt os, drejede det sig om et natligt Sammenstød mellem et Automobil og en Hest, der fra en Mark var sluppet ud paa Landevejen, idet der vel var Hegn om Marken, men dette var aabent paa et Stykke mellem to Ledstolper, saaledes at Adgangen til Vejen var fri. Ved selve Sammenstødet gik Hesten roligt midt ned ad Vejen, medens Automobil, der kom bagfra, blev fremført med en saadan Hastighed, at det, da Føreren ved at se Hesten, prøvede at bremse hurtigt, skred ud og ramte Hesten i Bringen, saa den maatte slaas ned. Under disse Omstændigheder blev der rejst Tiltale mod saavel Ejeren af den Mark, paa hvilken Hesten havde været anbragt, som mod Automobilføreren og begge fik Bøder paa henholdsvis 30 Kr. og 60 Kr. Under Sagen blev der fra begge Sider fremsat Erstatningskrav, men Skylden for Sammenstødet fandtes udelukkende at ligge hos Automobilføreren, saaledes at han maatte betale Hestens Ejer Erstatning for Hesten, medens det af ham fremsatte Krav paa Erstatning for Skade paa Automobil slet ikke blev taget under Paakendelse. Dommen, der er afsagt af Bjerre Hatting Herreders Ret, udtaler, at Hesten havde færdes roligt ad Vejen, saaledes at det maatte antages, at Paakørselen kunde have været afværget, saafremt Føreren havde kørt med forsvarlig nedsat Hastighed, saaledes at han kunde have standset Vognen indenfor den Afstand, hvori han kunde se fremefter.

I de to førstomtalte Sager var tillige rejst det Spørgsmaal, om den Omstændighed, at der for Skaden paa Automobil forelaa Kaskoforsikring, der havde erstattet Udgiften til Vognens

hoteller og restauranter



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

AARHUS



Hotel Royal

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

KALUNDBORG



Hotel Postgaarden

Telefon 2. 87

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

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 20. September 1938

Afgang fra Faaborg:

9⁴⁵ 13³⁰ 19³² 22⁴⁰

Afg. fra Mommark:

7⁵⁰ 11⁵⁰ 15¹⁰ 21¹⁰

Plads til 25 Automobiles. Overfart: 1 Time 20 Min. med dobbeltskruet Dieselmotor-færge »Mommark«.

A/S Mommark Færge

Telefon Tandslet 7824. Telefon Faaborg 11

Telegram-Adresse: »Fyensfærge«.

Hovedkontor: Mommark.

KALVEHAVE-KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgesarten over Ulsund).

FARTPLAN Fra 20. Septbr. 1938

615 630 700 730 800 830 *845 900 915 930
945 1000 1015 1030 1045 1100 1130 1200 1230
1300 1330 1400 1420 1430 1500 1530 1545
1600 1615 1630 1645 1700 1715 1730 1745
1815* 1835 1900 1925 2000 2030
2100 2130 2200 2230 2300 2330
015 115*** 200***

*) Kun Søn- og Helligd.

***) 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 Færgesøreren i Kalvehave, Tlf. Kalvehave 29. Automattelefon findes i Ventesalen ved Kalvehave Færgeleje.

Bemærk: Paa Færgen skal Automobiles være bremsede.

Svendborg — Nakskov

eller omvendt

Korsør-Lohals eller omvendt

Gyldig fra 20. Sep. 1938

Afg. Svendborg 8.00 - 16.45

Ank. Nakskov 11.10 - 19.55

Afg. Nakskov 7.15 - 15.50

Ank. Svendborg 10.26 - 18.55

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

Hurtigt og billigt!

Sydfyenske Dampskibsselskab

Haarbølle-Færge

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

Færge sejer følgende faste Ture:

Fra Grønsund

Kl. 8¹⁵ 8⁴⁵ 12¹⁰ 14⁰⁰ 16²⁵ 18⁰⁰ 20⁴⁵ 21⁰⁰

Fra Haarbølle 10 Min. senere eller straks paa Anfordring uden ekstra Betaling fra Kl. 7.00 Morgen til Kl. 21.00, dog ikke mellem Kl. 13.00 og 14.00.

Søn- og Helligd. sidste Tur fra Grøns. 21.45

Reparation, saaledes at det var Selskabet der gjorde Krav paa Erstatning overfor Kreaturets Ejer, medførte nogen Ændring i dennes Erstatningspligt i Henhold til Forsikringsaftalelovens § 25. I Henhold til denne Bestemmelse indtræder nemlig vel Forsikrings-selskabet i skadelidtes Ret overfor Skadevolderen, men dennes Erstatningspligt kan dog i saa Fald nedsættes eller efter Omstændighederne helt bortfalde, saafremt den af ham udviste Uagtsomhed ikke kan betegnes som grov. I intet af Tilfældene fandtes nu Ejerens Uagtsomhed ved Forsømmelse af Tilsyn med Staldens og Markens Afspærring at kunne betegnes som grov, men desuagtet fandtes der ikke Anledning til at lade Forsikrings-selskaberne miste deres Regresret.

tider vaagnet om Natten og har drømt om den ... tror du, at den nu kan li' mig?

— Det er du vel selv Herre over, sagde Nielsen.

Der kom et Glimt af Forstaaelse i Hansens smaa, stikkende Øjne. Han fugtede Læberne. Han bøjede sig pludselig frem og tog Hunden om Halsen. Han lo, da den fandt sig i det.

Hunden drejede Hovedet og ligefrem blinkede til Nielsen.

— Du er klogere end et Menneske, sagde Nielsen.

— Det er nu heller ikke saa svært, for de fleste Mennesker er Idioter, sagde Hansen. Men det er da godt, man nu og da møder en, som man kan holde ud og omgaas. Skaal, Nielsen, og velkommen til Julebordet!

Klogere end et Menneske

Fortsat fra Side 888

— Du garanterer?

— Selvfølgelig!

Hansen rakte en dirrende Haand frem. Han svedte. Nielsen klappede Hunden. — Gi' Hansen Pote! sagde han. Kom nu, Trotzki, god Hund ...

Trotzki rynkede Brynene og klynkede svagt.

— Gi' Hansen Pote! kommanderede Nielsen.

Trotzki gav Pote.

Hansen satte sig tungt, mens Dorthen gik ud og hentede Julemaden. Han bevægede Læberne lydløst, stirrende paa Hunden. Hans Øjne blev bedende og rare.

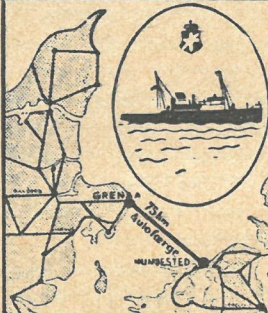
— Pote, Trotzki, sagde han.

Trotzki gav Pote igen. Hansen sukkede og vendte Øjnene mod Nielsen. Han saa pludselig ti Aar ældre ud end før, men han lignede ogsaa et bedre Menneske end før.

— Tror du ... tror du, den virkelig kan li' mig?

— Det er en klog Hund, sagde Nielsen.

— Jeg har været saa umanerlig angst for det Udyr ... jeg er somme-



Hurtigruten

Grenaa - Hundested

FARTPLAN
fra 1¹⁰ - 31¹² 38

For Juledagene, se Annoncen i Nr. 51

Hverdag: 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

Telf. Valby 32 43, Valby 27 66, Valby 13 60.
Hundested 190. Grenaa 255

Sallingsund Færge

Telefon Nykøbing Mors 201

Til Thy, Mors og Salling
Automobilfærge „Sallingsund“
(Motorfolkets Færge)

FARTPLAN

1. Oktober—1. April

Afgang fra Mors (Sallingsund)

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 Telefonforbindelse til Færgepersonalet paa Morssiden

Spar Tid • Spar Penge



og tag altid med ASSENS-AARØSUND FÆRGEN

20. Septbr. 1938 — 14. Maj 1939: Fra Assens: 645 1020 1455 1740 2010
Fra Aarøsund: 750 1125 1600 1845 2115

Overfartstid ca. 50 Min. • Restauration om Bord • Moderne Dæksaloner • Bedste Betjening.
Person Autos indtil 800 kg kun 3.50, Tur-Retur 6.00, Medlemmer af Motororganisationer 10% Rabat

Henning Klee

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

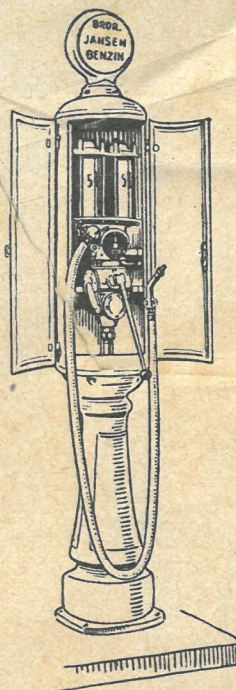
Præcisionsarbejde
og omgaaende Levering

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



Benzin -

saa er det

Brødrene Jansen

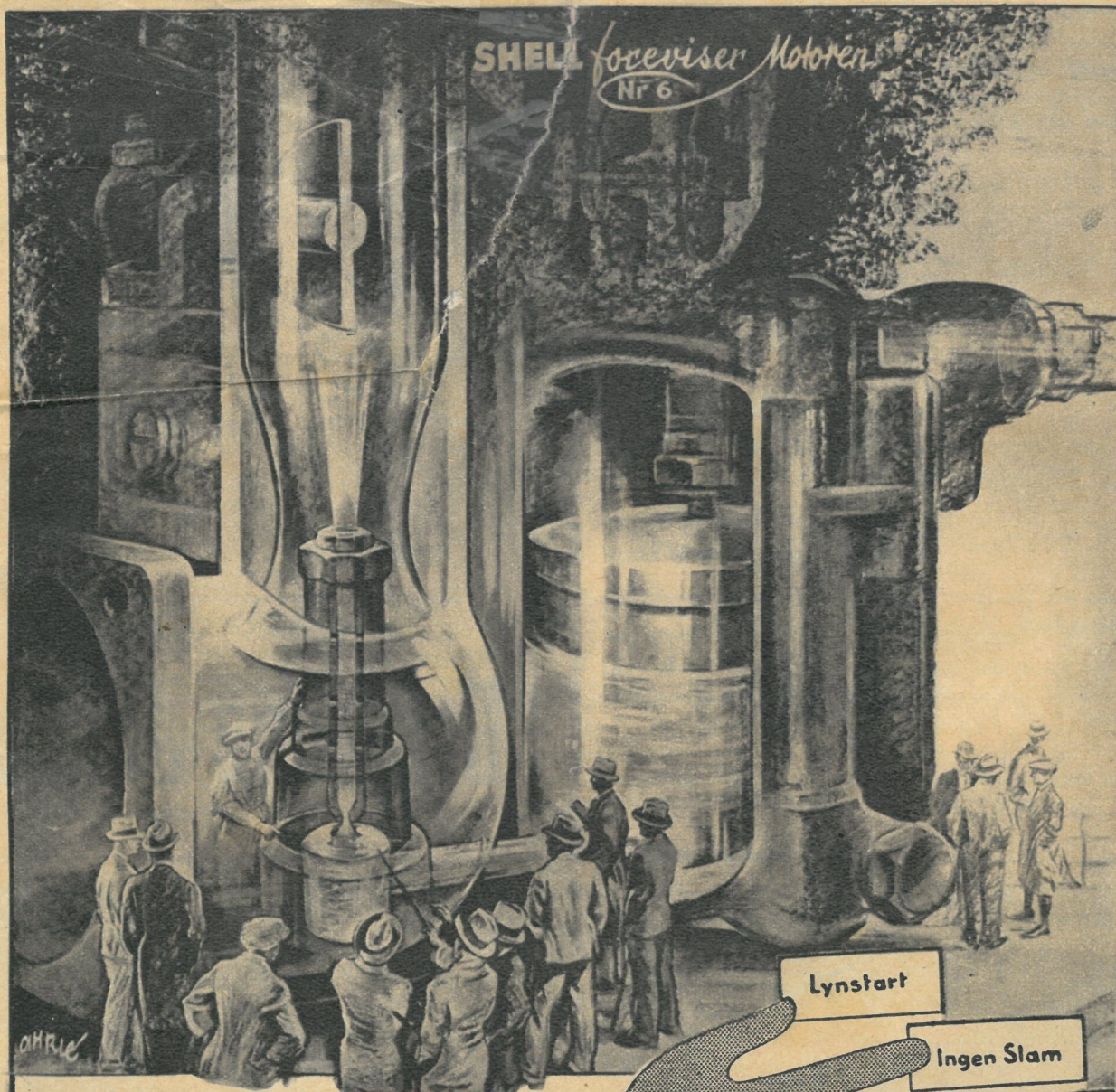
København: St. Kongensgade 55. Central* 4890



Dybtryk Bogtryk

Det Berlingske Bogtrykkeri A/s

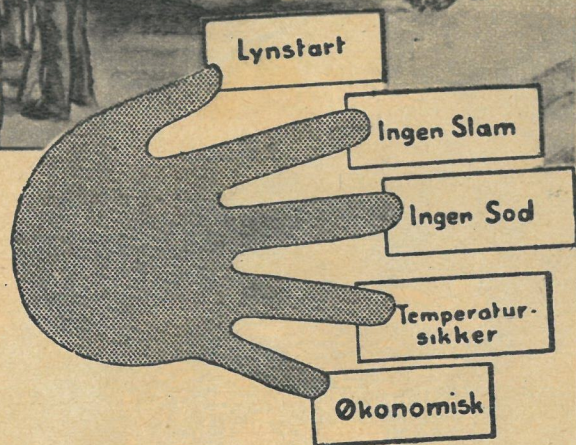
Central 3371



Kvalitet forudsætter Alsidighed.

Her i Karburatoren bliver Benzinen forstøvet. Denne Proces er medbestemmende for Deres Motors Ydeevne og Benzinformbrug. Ganske tydeligt viser det sig derigennem, at det er en Nødvendighed at anvende en Benzin, der altid er ensartet, forbrænder let og

er i Besiddelse af stor Energi mængde. Den Slags mangeartede Kvalifikationer har den anerkendte Shell Benzin. — Lad ogsaa Motoren beskyttes af de højt raffinerede, af ædle Raastoffer fremstillede nye, forbedrede Shell Motor Olier.



Skift nu til Vinterolie — til

De **NYE** Shell Motor Olier

A/S Dansk-Engelsk Benzin & Petroleum Co.