

La



Let
START
OG
øjeblikkelig
SMØRING
I DEN KOLDE TID

WAKEFIELD PATENT
PATENT
Castrol
VINTEROLIE

Kr. 1,50
pr. Liter

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S
VESTERPORT 318 - KBHVN. V.



MOTOR

MOTOR

Nr. 9. 26. Febr.
1938. 33. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
28.300 Eksp.

M I N T E X

Bremsebelægning

original engelsk
svigter aldrig

Eneforhandler:

H. C. PUCK

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

Mercedes-Benz
Renault
Standard

Generalrepræsentant for Danmark:

AUTOROPA A/S

Østerbrogade 20 - København

Trænger Deres Vogn til

Hovedreparation?

saa lad mig afhente den.

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

1. Klases fagudd. Mekanikere

og

1. Klases Specialværktøjer

jeg har begge Dele - derfor

1. Klases Reparationer

ring til:

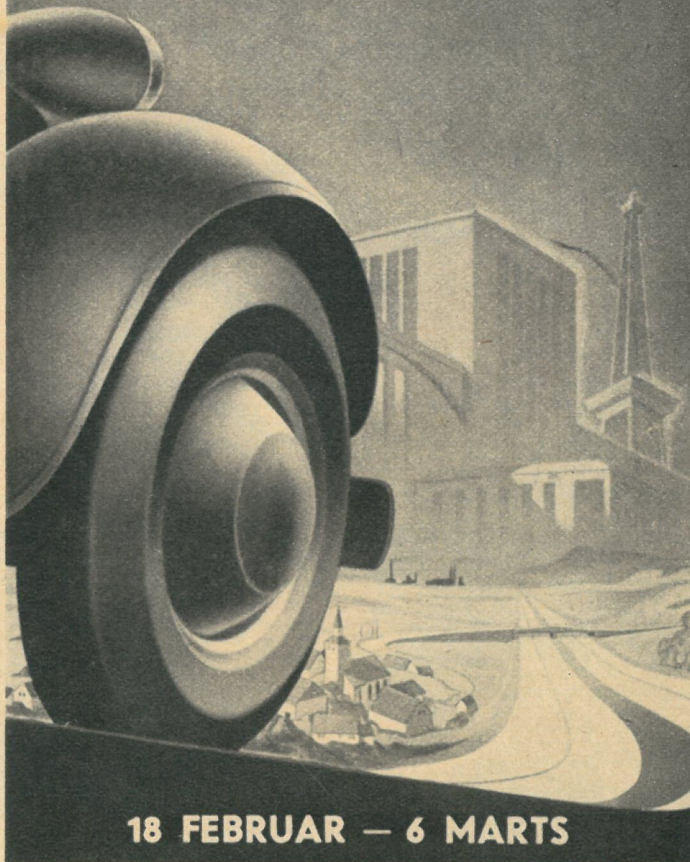
Central 2028

Hans Lystrup

Værkstederne

P I L E A L L E 7

**INTERNATIONAL
AUTOMOBIL- OG
MOTORCYKEL Udstilling
BERLIN 1938**



18 FEBRUAR - 6 MARTS

For Udlændinge og Tyskere boende i Udlandet giver Tyske Rigsbaner uafhængigt af Opholdets Varighed 60 pCt. Rabat paa Billetterne, naar disse bliver købt i Udlandet. Gyldig i 3 Maaneder. Billige Turistmark formindsker Opholdets Omkostninger.

Nærmere Oplysninger faas hos Generalrepræsentanten for »Reichbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr«, Vesterbrogade 22, København V.

UGENS EMNER

Nu skal der tales Færdsel.

Det store Færdselsmøde, som paa Forenede Danske Motorejeres Forsamling blev afholdt i Odense, blev i mange Henseender en interessant Oplevelse for alle os indenfor Selskabets Rækker. Det er klart, at det maatte være et Eksperiment, at man dristede sig til at leje et af de allerstørste Lokaler, der findes udenfor København, for at drøfte Færdsel. Men det var altsaa rigtigt at gøre det, og vi tog ikke Fejl, da vi antog, at hele Danmark interesserede sig overvældende for Trafikens Problemer. Der var 2000 Tilhørere, og vi tror, at de alle gik fra



Mødet med større Viden om Færdsel, større Kendskab til dens Problemer.

Derfor agter Forenede Danske Motorejere ogsaa at fortsætte disse Møder.

Vi vil i saa stor Udstrækning som muligt komme ud i Landet og drøfte Sagerne med de Motorkørende, fordi vi er af den bestemte Opfattelse, at der her er Tale om en Ting, som maa drøftes til Bunds. Vi maa være klar over, hvordan den danske Motorverden staar til de mange interessante Problemer, som Rigsdagen formentlig kommer til at behandle til Efteraaret.

Derfor tror vi ogsaa, at Justitsminister Steincke gjorde klogt og rigtigt i ikke at faa Færdselsloven jasket gen-

nem Rigsdagen. Vi tror, at det var en rigtig og en formaalstjenlig Holdning af Ministeren at lade Lovforslagets Indhold offentliggøre, saaledes at den Offentlighed, som skal leve under den nye Lov og bruge den, vil faa Anledning til at drøfte Problemet igennem inden og hver indenfor sit Omraade danne sig sine Tanker — og gøre dem gældende overfor Landets Repræsentanter paa Rigsdagen.

Et fortræffeligt Møde.

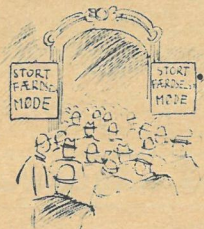
Ja, Mødet i Odense fik et fortræffeligt Forløb, og vi mindes det med den største Tilfredshed. Det var virkelig en Propaganda af et Format, som vi kan være glade for. Allerede Dagens Optakt i Odense var den allerbedste, og vi skylder Bevægel-

Stort
FÆRDELS-
MØDE
I
AFTEN



Fra det store Færdselsmøde i Odense.





sen Større Færdselsikkerhed megen Tak. Den havde ikke alene sørgt for, at en meget indtrængende Plakat med en Ambulance i flyvende Fart ligefrem prægede Byens Gader, men den havde ogsaa sat Fru Rød og Fru Sort ud paa Gaderne for at vise, hvordan man skal færdes paa Gaderne, og hvordan man ikke skal det. Odenseanerne tog med Begejstring mod de to Damer.

Vi skylder ogsaa Odenses fortrinlige Politien Tak lige fra Politimester Seldorf, som havde vist os den allerstørste Venlighed og Hjælpsomhed, til de Odense-Betjente, som tog levende interesseret Del i hele Arrangementet.

Vi skylder Odenses, ja hele Fyens Embedsmænd Tak fordi de i det snævrere Eftermiddagsmøde saa fyldigt og saa gyldigt repræsenterede hele Øens Indsigt og Autoritet paa de færdselsmæssige og trafikale Omraader.

Det var i det hele taget Succes, og vi kan love, at i Fremtiden skal man langt hyppigere end før faa Forenede Danske Motorere at se og høre ude i Danmark.

De rigtige Talere.

Vi havde glimrende Talere. Ogsaa dem maa vi i høj Grad takke. Den Indledning, som Byretsdommer *Jørgen Berthelsen* aabnede Mødet med, var en paa en Gang fornem akademisk Forelæsning om Færdselsproblemer og en lun og populær Skildring for et større, bredere Publikum. Og *Dr. Max Schmidts* Indlæg om Træthed ved Rattet var et videnskabeligt Indlæg, som vil have blivende Værdi for Diskussionen om, hvordan vi paa dette Omraade bør lave Lovreglerne i den nye Lov.

Og vi maa nævne Souschefen i Statspolitiet, der kom midt i den travleste Arbejdsdag i Lynfart eskorteret af sine brillante Gutter fra Færdselspolitiet og fremsatte saa frisindede, saa almentmenneskelige og tolerante Synspunkter, at man ikke kan ønske sig noget bedre Politistandpunkt selv fra et rent Motormandsynspunkt. Vi takker dem alle, og vi haaber ofte at faa Lejlighed til at mødes med dem igen.

Den levende By.

Vi takker ogsaa Odense By, denne levende, glade By, der har Liv og Format langt ud over sit Indbyggertal. Kender De nogen saa spillevende By at komme kørende ind i som Odense med det smalle Strøg, hvorom Landets

eleganteste Butikker er grupperede. Og her fik vi en Støtte fra en lige saa levende og velorienteret Presse. — — Ja, Odense Pressen skal have sin særlige Tak ikke alene fordi den viste Interesse, men ogsaa fordi den direkte tog Del i Propagandaen for Mødet og gav det en Omtale saa saglig og saa interessant, som vi overhovedet kunde ønske det.

Og saa til Loven.

Naar vi nu endnu flere Steder over Landet har faaet diskuteret det Færdselslovsforslag, som er blevet offentliggjort, skal Rigsdagen altsaa behandle Sagen. Der er en Mængde Detailler, men vi kan paa Forhaand sige, at fra vort Selskabs Side vil der blive forhandlet med al mulig forstandig Hensyntagen til Samfundets Interesser. Vi ønsker blot en rigtig og moderne motiveret Plads i Samfundet — derimod ikke vore Interesser sat foran Samfundets. I »Motor« vil en Mængde af disse Problemer allerede have været diskuteret. I kommende Numre vil vi

sætte en Del af Hovedproblemerne under Debat, saaledes som vi allerede har drøftet Hastighedsproblemet — med det Resultat, at et overvejende Flertal er for den frie Hastighed.

Men hertil kommer vi tilbage. Kun eet skal endnu siges: Vi haaber, at Mødet i Odense maa være blevet opfattet som det skulde, nemlig et Haandslag til Landet, til hele Danmark udenfor København. I Hovedstaden er vi saa talstærkt repræsenteret, at vi knapt behøver at forsikre om Venskabet, men vi vil gerne sige saa tydeligt som muligt, at for os findes ikke en københavnsk Motorsag og en anden for det øvrige Land. Vi kender kun een Grænse for vore Interesser i Færdselsagen, og det er Danmarks egne.

Eric Boesgaard.



ET DØDSFALD

I Begyndelsen af forrige Uge døde Generalsekretæren i Landsforeningen Danmarks Motorfolk, Oberstløjtnant *Jean Jensen*. Han havde været paa Tjenesterejse for sin Organisation, da han om Aftenen, paa Vej hjem fra et Besøg hos en Officerskammerat i Sønderborg, ved en Fejlmanøvre kørte sin Bil i Allsund og drukkede, inden Hjælpen naaede frem.

For os, der kendte *Jean Jensen*, kom dette Dødsbudskab som en smertelig Meddelelse. Skønt han i adskillige Situationer gennem de sidste Aar kom til at staa i et Modsætningsforhold til F. D. M. eller maaske snarere til Direktør *Kyhl* personligt, kunde der ingen Tvivl være om hans ærlige Overbevisning, hans begejstrede Interesse for de Motorkørendes Interesser. Han var i udpræget Grad et Mandfolk. Da han endnu var i aktiv Tjeneste havde han Ord for at være en Officer, der stillede store Krav til sit Mandskab, men han opnaaede paa en Gang at blive højt elsket af sine Soldater og højt respekteret af sine Overordnede indenfor Hærens Ledelse.

Det gik egentlig paa samme Maade i Motorsagen. Han kunde føre meget kraftig Tale i Munden, men kom man ham paa Livet, opdagede man et venligt Menneske, fuld af Lune, et Menneske glad for Livet, forstaaende og forsonlig. I kammeratligt Samvær kunde han være hyggelig som faa, og at det er hans Fortjeneste, at Landsforeningen, som blev stiftet paa Skibsbreders *Albert Jensens* Initiativ, har haft Fremgang, er utvivlsomt.

Det er paa Styrelsens og Direktørens Vegne min Pligt at udtrykke ogsaa vort Selskabs Deltagelse ved dette Dødsfald.

Eric Boesgaard.

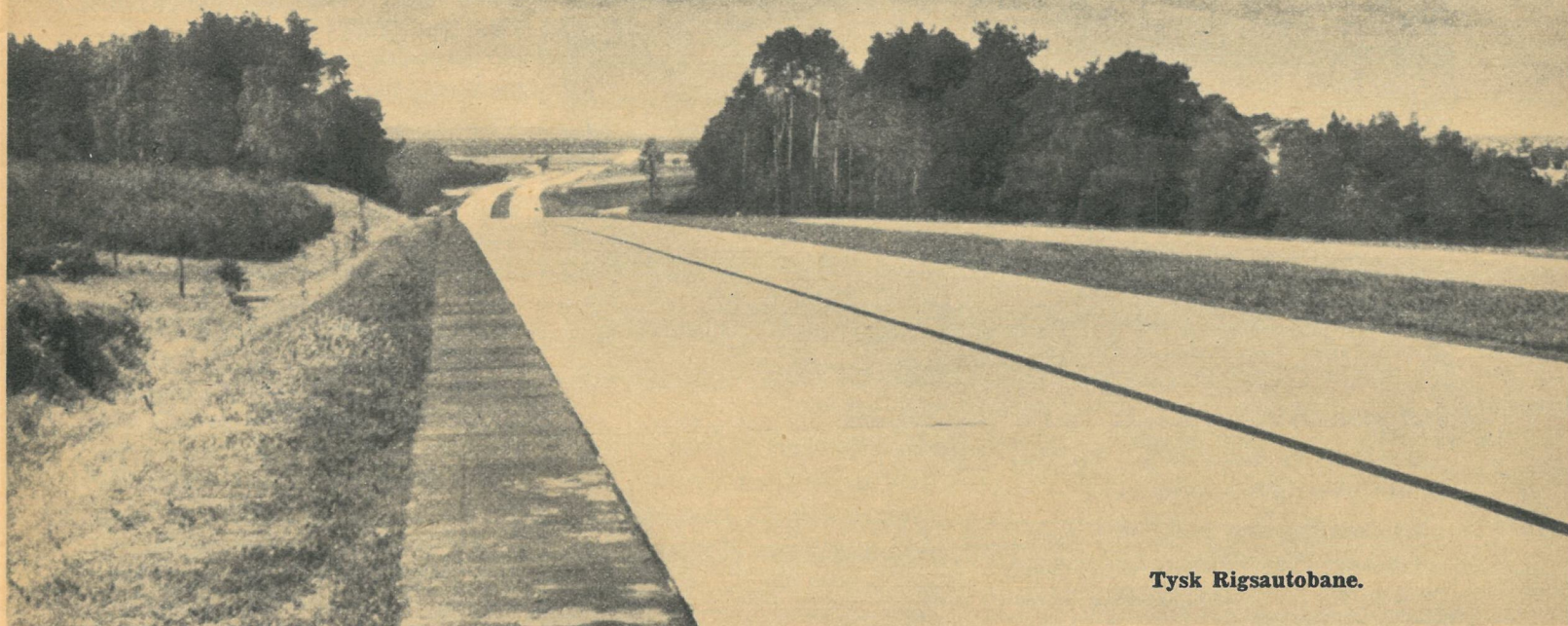
Kørsel paa Hovedveje — og Hensynsfuldhed

Af Amtsvejinspektør *Ejnar Kærn*.

Kørselen paa Hovedvejene synes at volde Besvær for mange. Mon Aarsagen ikke er en forkert Indstilling? Tales der ikke for meget om Hovedvejenes Forkørselsret og for lidt om Stoppepligten for den, der kommer fra en Sidevej. Rettigheder behøver man saavist ikke at lægge Vægt paa, dem skal Folk nok huske, men Pligten er det nødvendigt at banke ind i Bevidstheden. Jeg tænker ikke her alene paa Pligten til at standse, naar man kommer fra Sidevej, men lige saa meget paa den Hensynsfuldhed, som Bilisten paa Hovedvejen bør vise anden Trafik.

At man skal tage Hensyn til og ind-

Fortsættes Side 140



Tysk Rigsautobane.

AUTOSTRADA-PROBLEMER:

Hastighed, Benzin, Søvn

Problemet Autostradaer er endnu ikke naaet til Danmark, i hvert Fald kun rent teoretisk. Vort første Forsøg i autostradisk Henseende — Lyngby-vejen — er i hvert Fald i sin Udformning et Brud med samtlige de Principper, der ligger til Grund for Autostrada-Bygning ude i Verden (ingen Vejafbrydelser, ingen Overskæringer, ingen vinkelrette Tilkørsler, ingen Parkering, ingen Ikke-Automobiltrafik).

Men Problemet kommer vel engang, og vi har i saa Fald den Fordel, at vi kan bygge paa andres Erfaringer, ikke mindst paa de tyske.

I 1933 paabegyndte man i Tyskland med 10,000 Mand Bygningen af de første Reichsautobahnen, og andre Tusinder af Arbejdere beskæftigedes »bag

Fronten« med Cementfabrikation, i Stenhuggerier og Tegnestuer. Det foreløbige Arbejdsprogram omfatter 7000 km Autostrada, men endnu er man kun naaet op paa de første ca. 2000 km, og Strækningerne varierer fra 25-30 km til 2-300 fordelt over hele Landet. Der er altsaa et godt Stykke igen.

Naturligvis har der i Tyskland været baade glødende Forkæmpere og ligesaa glødende Modstandere af Autostrada-Systemet. Og ligesom vi har set det herhjemme, har man rettet Angreb ud fra æstetiske Grunde. Man har sagt, at Autostradaen ødelagde Landskabet ogsaa for Automobilisten selv — og i Tyskland er Synspunktet blevet gendrevet med, at det ikke er Vejen, men derimod Vejens Omgivelser, der betinger den landskabelige

Skønhed — og der er ingen Grund til at mene, at Naturskønhederne er ringere ved Siderne af en Autostrada end ved en alm. Landevej. Begge Steder kan der være lige skønt, eller lige kedeligt. Og endelig har man naturligvis ogsaa i Tyskland understreget, at Formaalet med Autostradaer til syvende og sidst ikke var at lave Turist-Udsigtspunkter, men derimod at skabe praktiske Forbindelsesaarer for den merkantile Automobiltrafik. (At man maa ske ogsaa har haft visse militære Overvejelser, maa vist anses for sandsynligt).

Naa, Kritikken har nu mere været af privat Art. Offentlig Kritik af offentlige Foreteelser hører jo ikke til Dagens Orden i det tredje Rige, og mindst naar det drejer sig om Fænomener som Autostradaerne, der har Hitlers særlige Bevaagenhed.

Til Gengæld har Forholdene medført en indirekte Kritik, idet man i den sidste Tid har sporet nogen Stigning i Ulykkestilfældene paa Autostradaerne.

Ulykkestilfældene har haft flere Aarsager. En væsentlig Aarsag har været, at Bønderne, der ofte er blevet generede af Autostradaernes Gennemskæringer af Landet, endnu ikke fuldtud respekterer disse Vejes Ukrænkelighed, men driver Kvæg eller Faar tværsover, eller lader deres Vogne krydse Autostradaen — eller Bilister respekterer ikke Forbudet mod Parkering paa de lange Stræk — eller de ældre Vogne kan ikke holde til den stadige Maksimumsfart, der kræves af dem paa Autostradaerne — eller det har vist sig, at man mange Steder kommer i farlige Situationer, fordi Vildtet i de vildtrige Egne løber ind paa Cementvejen og bliver paakørt, eller man faar Vognen ødelagt. Paa nogle Stræk har det været nødvendigt at opstille særlige Plakater, hvor der opfordres til nedsat og forsigtig Kørsel af Hensyn til Vildtet.

Men først og fremmest har der vist sig een alvorlig Fare: *Sønnen*.

Paa Autostradaen møder man ingen modgaaende Trafik, man faar næppe Chance for at overhale eller blive overhalet, man rører ikke sin Gearstang, man kobler ikke ud, man brems ikke op, man drejer ikke sit Rat, man ser ikke paa Kort, man ser ikke efter Vejskilte. Man har intet andet at gøre end at holde Foden ubevægeligt paa Speederen, der er i Bund. Lige ud — lige ud — fuld Fart — fuld Fart.

Har man blot een Gang kørt paa en Autostrada, vil man have mærket, hvordan den store Vanskelighed ligger i det ganske enkle Problem at holde sig vaagen.

Den evige, hvide Cementstreg, der virkede saa tillokkende, da man for et Kvarter siden kørte ind paa den, ætser sig nu med hypnotisk Virkning fast i Hjernen paa een som Lyspletten i en Krystalkugle eller Pupillen i Hypnotisørens Øjne. Man kommer efterhaanden til at forbande den hvide Streg, men man kan ikke holde Øjnene fra den. Man ser den, selv om man lukker Øjnene et Sekund — man ser den stadig — og saa er det, at man er borte og ganske roligt drejer Vognen længere og længere mod Siden — og

Ulykken er sket. Man er med 120 Kilometers Fart kørt ind i en Skov. Og det er ikke rart.

Foreløbig har man i Tyskland indskrænket *Omtalen* af Ulykker paa de tyske Reichsautobahnen — og man arbejder nu med effektive Systemer til at komme selve Faremomentet tillivs.

Paa Strækningen Nauheim—Bruchsal har man ladet udarbejde en Statistik, der fortæller om Forskellen paa de almindelige Landeveje og paa Autostradaen. Statistikken er baade lærerig og oplysende — og den fortæller, at det ikke er helt faa Fordele, den rigtige Autobane har fremfor den gemene Landevej, selv hvor den er god:

Landevej og Autostrada løber Side om Side.

Landevejen er 161 km — Autostradaen 147 km.

Landevejen gaar gennem 3 større Byer og 35 Landsbyer. — Autostradaen gaar fra Maal til Maal.

Landevejen tillader en Gennemsnitsfart paa 71 km — Autostradaen 119 km.

Paa Landevejen er der 150 bratte Sving, 200 Vejkryds, 11 Jernbaneoverkørsler, 750 Kurver, og man møder 350 andre Vogne. — Paa Autostradaen er der intet af dette.

Paa Landevejen skifter man Gear 105 Gange — paa Autostradaen højst 4 i Gennemsnit.

Og saa endelig Tiden og Benzinformbruget:

Paa Landevejen tager Turen 2 Timer 16 Minutter — paa Autostradaen 1 Time 14 Minutter.

Paa Landevejen bruges 27 Liter — paa Autostradaen 15,6 Liter.

Tydeligere Tal behøver man vist ikke, naar man skal gøre Regnskabet op — og det vilde være naivt paa Forhaand at frakende Autostradaen endog meget betydelige Fordele af praktisk Art, af økonomisk Art, af merkantil Art. Og tro ikke, at Udsigten fra Autostradaen Fredericia—Skagen bliver mindre smuk, end Vejen er nu.

Hastigheden

Vi har modtaget:

Det er velgørende at læse Artiklerne i »Motor«, der bliver talt fra Leveren, baade d'Hrr. Indsendere og Redaktøren sparer ikke paa Krudtet, men ak, der er langt igen, før nogenlunde Tilstande bliver indført her hos os. Hvad mener man f. Eks. om den Maade, d'Hrr. Landmænd behandler vore pæne, asfalterede Veje paa. Kør en Tur fra Maribo til Nakskov i den Tid, Sukkerkampagnen varer. Jorden, som hænger ved Vognhjulene fra Roemarken, bliver slæbt med ud paa Vejen, hvor den saa aflejrer sig i fedtede, tykke Lag. — Ligeledes naar der fra Gaardene køres Gødning og Ajle ud paa Marken, som ligger op til Vejene, vises en Hensynsløshed uden Lige, — at Vejene bliver fedtede og farlige at køre paa, er en given Sag, og ganske ubegribeligt er det, at Vejvæsenet og Færdselspolitiet ikke har grebet ind af Hensyn hertil. For os Motorfolk har det meget store Udgifter til Følge, bl. a. Vognvask, for ikke at tale om Rustangreb paa Skærme og Undervogn af al den Ammoniak, som Gødning og Ajle indeholder. Maa vi i den nye Færdselslov bede om Fritagelse for den stadige, unødvendige Tilsvining af vore *dyre*, pæne Veje. Landmændene maa lære, at naar Vejene bliver holdt vedlige for Motormændenes Penge, har de ogsaa Pligt til at behandle dem pænt og ikke unødigt paaføre os meningsløse Udgifter og sidst — men ikke mindst — et alvorligt Faremoment.

Hvis man ikke først faar ovennævnte Spørgsmaal løst paa en virkelig effektiv Maade, bør Kørehastigheden under ingen Omstændigheder tillades forhøjet her paa Lolland-Falster.

Det er ligeledes ganske forkasteligt, at Hestekøretøjer kører ud paa Hovedvej fra Gaarde og Marker, hvor ingen kan se dem, med Kusken siddende paa Midten af Vognen i dennes Længderetning, saaledes at Vognstangen i mange Tilfælde er paa Vejens Midte, før Kusken kan se til nogen af Siderne.

Kusken bør gaa ved Hestenes Hoveder og lede Køretøjet op paa Vejbanen.

Paa Forhaand Tak for Optagelsen

Medlem Nr. 13,662.

DE EKSTRA LYGTER

Vi har modtaget:

Redaktør Eric Boesgaards Betragtninger om Lygtespørgsmaalet i »Motor« frister til Modsigelse paa enkelte Punkter. Jeg tænker her paa Taagelygterne, som Redaktøren jo ogsaa synes at ville have afskaffet; en god Taagelygte er for det første en uvurderlig Hjælp ved Kørsel i Taage om Natten, hvor det ellers er nødvendigt at køre uendelig langsomt med nedblændede Projektører; for det andet løser Brugen af en god Taagelygte efter min Mening paa bedst mulige Maade Problemet: Møde med andre Automobileer i Mørke. Betingelsen er, at den er indesluttet til kun at belyse højre Halvdel af Vejen; man er da i Stand til at se medgaaende Trafikanter i højre Vejside i betydelig større Afstand end kun med den nedblændede Projektør — og kører derfor langt sikrere og behøver ikke at sætte Tempoet helt ned til 20 km.

Landlæge.

OM RIDNING

Vi har modtaget:

Hr. Landkøbmand!

Undskyld jeg blander mig i Ride-diskussionen, men der var maaske endnu en Maade, De kunde faa lidt Instruktion paa. Inviter en Rytter ud en Gang imellem og bed ham lære Dem lidt af, hvad han har høstet af Erfaringer paa sin Rideskole. Der vil sikkert være flere, som gerne vil vejlede Dem lidt, naar de samtidig kan faa Lejlighed til en rask lille Ridetur i Skov eller Mark, hvad vi Københavnerne jo ikke har saa stor Anledning til.

Jeg forstaar godt Deres brændende Lyst til at lære at ride. Jeg begyndte selv for et Par Aar siden, fordi jeg trængte til at faa lidt af Stivheden ud af Kroppen. Den og saa lidt Mave erhverver man sig jo nemt bag et Rat. Og skønt jeg begyndte omtrent i samme Alder som De, har jeg haft megen Fornøjelse af min Ridning.

Bilist og Rytter.

TRAFIK-DOMSTOL FOR BØRN



I en engelsk Skole har Børnene under Rektors Ledelse nedsat en særlig Trafik-Domstol, som paadømmer Forseelser paa Skolevejen. De Voksne er ved at komme bagefter!

Noget for Dommer Berthelsen?

Den over 70 Aar gamle engelske Forfatter Laurence Housman — som for Resten netop har faaet et Skuespil om Dronning Victoria opført i London, hvor det har været en saadan Sukces, at Housman ikke aner, hvad han skal bruge de mange Procenter til — har ogsaa udgivet sine Memoirer under den lidt mærkelige Titel: »De uventede Aar«.

I Bogen fortæller han med særligt Lune om et længere Ophold i Amerika, hvor han holdt Foredrag ved forskellige Universiteter, og i et af disse Kapitler fortæller han en lille Anekdote, som jeg synes er værd at bringe videre.

Housman boede hos en Ven i Nærheden af Chicago, og en Dag kørte han i Vennens Vogn ind til Chicago, hvor han skulde holde Foredrag.

Vognen blev kørt af Vennens Chauffør.

Nu vidste Housman, at der var en Lov om, at Biler i Chicago's Omegn og Yderdistrikter ikke maatte køre hurtigere end 35-40 Kilometer i Timen, og alligevel var han temmelig sikker paa, at Chaufføren kørte næsten det dobbelte.

»Kører De altid hurtigere, end det er tilladt?« spurgte Housman.

»Ja.« svarede Chaufføren, »det gør vi jo alle. Naar jeg har min Herre med i Vognen, kører jeg altid for hurtigt. Naar jeg derimod kører alene, gør jeg det aldrig. Jeg blev nemlig nappet engang. Der var en Betjent, der standsede mig og sagde, at jeg vilde faa en Tilsigelse. Tilsigelsen kom ogsaa; den lød paa den følgende Lørdag. Da jeg kom fra Arbejde om Fredagen, blev jeg kaldt til Telefonen.

»Hvem er det?« spurgte jeg.

»Det er Dommer Raymond,« sagde Manden i Telefonen.

»Naa, god Dag, Hr. Dommer,« sagde jeg. »Hvad vil De?«

»Jeg ser, at De er tilsagt til i Morgen,« sagde Dommeren. »De har overtraadt Hastighedsgrænsen.«

»Ja, det er rigtigt.«

»Indrømmer De, at De har kørt for hurtigt?«

»Tjaeh — hvor meget siger Betjenten, at jeg kørte?«

»50 Kilometer.«

»Det passer ikke,« sagde jeg, »jeg kørte kun 45.«

»Naa, ja, men det er ogsaa mere, end hvad der er lovligt,« sagde Dommeren, og det maatte jeg jo indrømme, var rigtigt. Saa sagde han: »Hør nu her. Jeg vil gerne ud at fiske i Morgen. Kan vi ikke ordne det nu? Hvis jeg idømmer Dem to Dollars i Bøde her i Telefonen, saa sparer det Tid baade for Dem og mig. Hvad siger De til det?«

»All-right, Hr. Dommer!« sagde jeg. »Tag De bare paa Fisketur!«

S. T.



HUND OG AUTOMOBIL

Af Kaptajn
E. Soya-Jensen

Paa Opfordring af flere Medlemmer bringer vi en Artikel om »Hund og Automobil« — og en fremragende Hundekender og Hundeven har vist os den Interesse at skrive den. — — —

Er Automobilister større Hundevenner end andre? Det kan vist ikke let afgøres; men saa meget er givet, at mange Bilister har Hund og er glad for at tage den med paa Udflugter.

Se blot paa de Biler, der suser bort fra København en Lørdag Eftermiddag, eller en Søndag ved Sommertid. I hvor mange Biler sidder der ikke en herlig, pjusket Terrier eller en fornem Grand Danois og kigger med Overlegenhed, ja Foragt, paa »Fodgænger-Hunden«.

De fleste Hunde elsker at køre i Bil, og ønsker intet hellere end at blive taget med paa Ture, og finder sig efter kort Tid en Yndlingsplads i Vognen, som de straks sætter sig til Rette i, saa snart Bildøren aabnes.

Selvfølgelig bør Hunde kun medtages paa Ture, hvis de opfører sig stille og roligt og holder sig paa deres be-

stemte Plads. En urolig Hund kan distrahere den, der er Chauffør, og betyde en Fare for alle. Kun den absolut veldresserede Hund bør faa Lov til at sidde paa Forsædet, idet Reglen bør være, at Hundens Plads er paa Bagsædet. Derimod maa man ikke forlange, at Hunden skal sidde i Bunden af Vognen — den vilde simpelthen eksplodere af Nysgerrighed, hvis man vilde tvinge den til det.

Nogle Hunde elsker at hænge med Hovedet ud af Vinduet (eller over Kanten af den aabne Bil) for at nyde Blæsten — det er imidlertid ikke godt for dens Øjne. De mange Støvparketter, som Farten hamrer ind mod Øjnene, vil i det lange Løb skade disse. Derfor ser man ogsaa af og til Hunde med Automobilbriller paa, og det synes, som om de hurtigt vænner sig til dem.

I det hele taget opnaar de fleste Hunde snart Bilkultur — de mellemstore Hunde er jo i Reglen de roligste, og det er maaske derfor, at disse Racer synes at være de mest yndede blandt Bilister. De meget store Hunde er i og for sig ogsaa rolige, men fylder lige lovlig meget i en Bil; men det er dog langt fra sjældent, at man ser en kongestolt Grand Danois trone paa Bagsædet i en Bil.

Søsygens Problem.

Ligesom der er Mennesker, der bliver søsyge blot ved at køre i Bil, er der ogsaa Hunde, der faar Kvalme og Opkastninger, naar de kommer ud at køre første Gang. I Reglen kan de dog vænnes til at taale at køre i Bil, naar man blot forlænger Distancen gradvis.

Skulde Hunden være en af de meget faa, der aldrig vænner sig til det, anbefaler vi at bruge et Søsygemiddel som f. Eks. »Vasano« — til Søsygemidler skal der ganske vist Recept, men man kan ogsaa klare sig med at give Hunden en Skefuld Wismuth Stoppemikstur $\frac{1}{2}$ —1 Time, før man starter (en stor Hund skal have 1 Spiseskefuld — en lille kun en stor Teskefuld). I England skal man ogsaa med Held have givet Hunde en Skefuld pulveriseret Druesukker, meddelte et engelsk Hundeblad fornylig.

Tilbøjeligheden til at blive søsyg synes at være arvelig, saaledes at der kan være Grund til, naar man køber Hunden som Hvalp, at spørge Opdrætteren, om dens Forældre har været tilbøjelige til at blive søsyge.

At nogle Hunde ligefrem elsker at køre i Bil, har vi allerede berørt. Et Par Eksempler:

En bekendt Airedale-Terrier var i sine unge Dage meget sky overfor fremmede, men lukkede den fremmede en Bildør op, satte den uden Betænkning i ét Spring op i Bilen. Udsigten til en Biltur bortjagede ganske dens Tilbageholdenhed.

Dens Kuldbroder, en anden lige saa bekendt Udstillingsvinder, fulgte altid sin Herre — en Læge — i Bil. For den var Bilen dens kæreste Opholdssted, og da den for et Aarstid siden laa for Døden, tiggede den en Dag om at komme ud i Bilen, og gav ikke sin Herre Fred, før han hjalp den op paa dens tilvante Plads. Her lagde den sig tilfreds til Rette og sov stille og roligt ind i Døden en Time senere.

Der er noget rørende i, at Hunden,

Fortsættes Side 142





Talerne ved det store Møde i Odense: Fra venstre til højre Apoteker Scheel, Byretsdommer Berthelsen, Overlæge Max Schmidt, Direktør Røgind, Politinspektør Dyrlund.

Det største Møde om Færdslen, Danmark har set. F. D. M.s Færdselsmøde i Odense en stor Sukces.

II.

Efter at Politinspektør *Dyrlund* som sidste Taler havde haft Ordet, aabnede Præsidenten, Apoteker *Scheel*, Diskussionen, og første Deltager var Pakmester *Olsen*, der mente, at man burde overveje stærkt at sætte Alderen til Opnaaelsen af Førerbevis højere, end den er nu, da han syntes, at de fleste Ulykker blev begaaet af de ganske unge, der ganske vist kørte godt, men maaske næppe havde saa stor Ansvarsbevidsthed som de ældre.

Næste Deltager i Diskussionen var Amtmand *Lassen*, Svendborg, der mente, at Byretsdommer *Berthelsen* var kommet lidt let hen over *Hastighedsspørgsmaalet*. Amtmanden mente, at man hurtigst muligt burde se at faa ændret Hastighedsbestemmelserne. Det var ham altid en Pine at overtræde Hastighedsbestemmelserne, men han gjorde det.

Amtmanden kom herefter ind paa Diskussionen af forskellige fynske Vejforhold og fortalte bl. a., at *Svendborg Amt* havde Landets næststørste Vejnet. Amtet vil altid gerne høre paa Motororganisationernes Forslag, men til Gengæld haabede Amtet paa Støtte fra de samme Organisationer, naar det behøvede Hjælp, navnlig i Vejvisnings-Spørgsmaal.

— Direktør *Røgind* havde efterlyst Fyns Standpunkt med Hensyn til *Storæbelsbroen*, og hertil vilde Amtmanden svare, at før man tænkte paa Bro-

en, burde man tænke paa at forøge Hyppigheden af Færgeoverfarter, og han syntes, at der her var et udmærket Spørgsmaal, som F. D. M. maatte kunne tage op. Mellem Kl. 12 og Kl. 4 Eftm. gik der jo næsten ingen Færger.

Direktør *Nørmark*, der er Formand for Odense Turistforening, hilste med Glæde F. D. M.s Initiativ til dette Møde. Hvorfor gennemfører man ikke Oden-se-Systemet med den *lydløse Trafik* i hele Landet, naar man synes, det er saa godt?

Hovedvejsordningen i Odense var Direktør *Nørmark* ikke begejstret for, men haabede paa, at Ulemperne vilde blive rettet. Det var absolut en Fejl, at kun Gennemkørselsvejene var afmærket, og at der ikke nogen Steder stod Vejvisere, der viste til Byens Centrum.

Autoveje burde man ikke bygge; de var farlige paa Grund af deres Kedelighed; og om *Vejtræerne* udtalte Direktør *Nørmark*, at man burde se sig for, før man fældede dem, og kun fælde de absolut farlige Træer.

Taleren gik ind for *fri Hastighed* under Ansvar og hævdede, at dette vilde give Ansvarsfølelse i al Almindelighed. Til Slut udtalte Direktør *Nørmark*, at han haabede stærkt, at dette Kæmpemøde vilde sætte sit Spor i den nye Lovgivning.

Derefter tog Lokomotivfører *Rasmussen* Ordet. Han begyndte først

med at dokumentere, at han virkelig kunde betegne sig selv som *Trafikant*, idet han kørte baade Cykle, Bil og Lokomotiv, og — som han under Jubel tilføjede — sommetider *gik* han ogsaa. Lokomotivføreren kom særlig ind paa Overskærings-Ulykkerne og hævdede, at Bilisterne der ofte kørte meget uforsigtigt. Han fortalte meget morsomt om en Hændelse, der var endt med et Sammenstød mellem en Bil og hans Lokomotiv. Han kom kørende i ret langsom Fart i Nærheden af en Overskæring og saa en Bil, der nærmede sig Overskæringen. Han fløjtede for at avertere Bilen, men denne tog ikke Notits deraf. Han fløjtede da atter, hvorefter det saa ud, som om Bilen sagtnede Farten, hvorfor Lokomotivføreren roligt kørte frem. Det gjorde Bilen imidlertid ogsaa, og Resultatet var et Sammenstød, hvorved Bilen væltede i Grøften, uden at der dog kom nogen til Skade. Da Lokomotivføreren bebrejdede Bilisten hans Opførsel, svarede denne krænket: »Du ku' da for Fa'en se, at jeg havde Forkørselsret«.

Lokomotivfører *Rasmussen* kom til Slut ind paa Spørgsmaalet, om man ikke ved Køreprøverne forsømte at undersøge Elevernes Evne til at køre paa Landevejen. Den meste Skolekørsel var Bykørsel, og mange af de store Ulykker skete ofte den første Gang,

Fortsættes Side 144



God Nat, New York

Da Udvandrerne midt i forrige Aarhundrede ankom til New York for derfra at søge helt over til Vestkysten, hvor Klimaet — og Guldet lokkede —, havde de mange Maaneders trælsom og farefuld Rejse tilbage, inden de naaede den forjættende Kyst. Og saa var det endda ikke dem allesammen, der naaede saa langt. Paa skumplende Oksekærrer gik Rejsen tværs over det vældige og uvejsomme Land, gennem øde og trøstesløse Egne, hvor Vand var en sjælden og kostbar Vare; over mægtige Bjergkæder, hvor Kulden bed i de trætte og udmarvede Skikkelser — og saa maatte man tilmed bestandig være paa Post over for Indianernes Angreb. Saadan var Rejsen dengang.

Nu gaar det betydelig lettere. Fra Kyst til Kyst er der spændt en Række Luftruter, hvor hurtige og komfortable Luftlinere befordrer den rejsende i Løbet af forholdsvis faa Timer. Man kan starte sent om Eftermiddagen fra New York, og næste Morgen er man fremme i San Francisco. Kun 15½ Time varer nu den Rejse, der i gamle

Øverst til venstre: Los Angeles ved Nat. Et sjældent Luftfoto-grafi, der er taget med infrarød Plade.

Øverst til højre: Man starter om Eftermiddagen fra New Yorks Skyskrabere.

I Midten: Den kvindelige Steward tager sig moderligt af de alleryngste Passagerer.

Nederst til højre: Der er god Plads i den rummelige Kabine.

Dage tog saa mange Maaneder. Takket være Flyvemaskinens Hjælp er den over 4000 Kilometer lange Distance reduceret til en Dagsrejse.

De første Arbejder paa at udnytte Flyvemaskinen i den transkontinentale Trafik begyndte kort Tid efter Verdenskrigens Slutning, da den amerikanske Stat ved Hjælp af sit militære Flyvevæsen tog fat paa at prøve Flyvemaskinens Anvendelighed til Posttrafik over lange Distancer, og i Forsøgsaarene, der varede lige til 1926, skabtes den Sikkerhedstjeneste, der er Alfa og Omega for al Lufttrafik. Og da alle de første forberedende Arbejder var foretaget, blev hele Luftposttrafikken overtaget af private Selskaber, der senere udvidede den til ogsaa at omfatte Befordring af Passagerer.

I Begyndelsen blev Passagererne borte; de var simpelthen bange for at flyve en saa lang Distance, men efterhaanden som Sikkerhedstjenesten blev mere effektiv, og det viste sig, at Ruten kunde gennemflyves uanset Vejret, saa strømede Passagererne til. Nu er det ikke mere enkelte Passagerer, der flyver fra Kyst til Kyst, det er heller ikke Tusinder, men det er hundrede Tusinder, der aarligt benytter Luftvejen mellem Atlanterhavskysten og Stillehavskysten.

Der findes i Øjeblikket tre Selskaber, der opretholder hver sin Rute fra Kyst til Kyst, og det største af dem er United Air Lines. Da Staten i 1926 ophørte med sine Postflyvninger, overtog forskellige Selskaber hver sin Del af Strækningen, men i 1927 blev alle disse mindre Selskaber sluttet sammen til eet stort: United Air Lines, og dette Selskabs Rute følger Pionerernes gam-



God Morgen, San Francisco

le Vej fra New York over Chicago—Omaha—Cheyenne—Salt Lake City til San Francisco, hvorfra man kan komme videre baade til Los Angeles og Seattle. Det første Aar af sin Bestaaen befordrede det 1697 Passagerer fra Kyst til Kyst, men i 1937 var Tallet steget til ca. 220.000.

Naar man er naaet saa vidt, saa skyldes det Sikkerhedstjenesten, den moderne Flyvemaskines høje Udvikling og den Service, der ydes Passagererne.

Langs hele den Strækning, der gennemflyves, er anlagt en Række Landingspladser — eller rettere sagt Nødlandingspladser — saaledes at ingen Rutemaskine, naar den holder sin Kurs, har mere end 9 — ni — Minutters Flyvning til nærmeste Landingsplads, hvor den kan faa al mulig Assistance. Og for at Flyveren kan holde sin rette Kurs, er der truffet alle tænkelige Foranstaltninger. Selvfølgelig er der Radio i Maskinen — det er lige saa nødvendigt som Benzin til Motorerne — og nede paa Jorden er der anbragt en Række Radiofyre, der med usvigelig Nøjagtighed automatisk Døgnet rundt udsender Signaler i den Retning, som Flyveren skal følge; ialt viser 22 Radiofyre Vej for den Rute, vi her taler om.

Yderligere fin-

des der en Række Radiostationer, som Flyveren kan korrespondere med undervejs, bl. a. af Hensyn til Vejrmeddelinger o. l., og da Ruten gennemflyves baade Dag og Nat, er der endvidere paa hele den 4000 km lange Strækning opstillet en Række Luftfyre, der saa at sige danner en lysende Landevej for Rutemaskinen.

Flyveren selv faar ikke Lov at flyve, som det passer ham. Med korte Mellemrum skal han pr. Radio rapportere, hvor han befinder sig, og med Henblik paa Flyvning i Taage og Skyer er der foreskrevet en ganske bestemt Højde, som han skal holde. Han medfører en Barograf (selvregistrerende Højdemåler), og paa hver Mellemlandingsplads kontrollerer Flyvelederen, om han har holdt sin foreskrevne Højde.

Motorerne og Maskinerne, der anvendes, er de mest moderne. Store to-motorede Metalmaskiner, der kan medføre 21 Passagerer, og som har en Gennemsnitsfart paa henvend 300 Kilo-



meter i Timen. Passagerkabinen er luksuøst udstyret, og Betjeningen af Passagererne er førsteklases. — I de Maskiner, der holder ved alle Stationer, og som nærmest svarer til »Bumletoget«, udnyttes alle 21 Pladser, men hvis Maskinen indsættes paa en Dag-Ekspresrute mellem New York og San Francisco, saa medfører den kun 14 Passagerer. Denne Reduktion af Passagerantallet er sket for at skabe større Bekvemmelighed for de rejsende under den ca. 15½ Time lange Flyvetur, der kun afbrydes med 3 kortvarige Mellemlandinger for Benzinaaafyldning. Der er Plads i Kabinen, saa Passagererne kan bevæge sig, og selvfølgelig er der Servering ombord. Passagererne kan blive forplejet lige saa godt, som om de sad bænket i Luksustogets Spisewaggon.

Den mest storslaaede af Rejserne er dog Turen om Natten. Maskinen starter fra New York sent om Eftermiddagen, og næste Morgen lander den i San Francisco. Maskinerne, der anvendes

hertil, er indrettet som »flyvende Sovevogne«. I Tomands-Kamre er der redt brede og behagelige Køjer; man gaar ombord i New York om Aftenen ved 6-Tiden; spiser sin Aftensmad i Maskinen, gaar til Køjs, staar veloplagt op næste Morgen, og inden der landes ved Stillehavskysten, har man faaet sit Morgenmaaltid i Maskinen.

Under hele Luftreisen har en kvindelig Steward forestaaet Betjeningen i Kabinen, og disse kvindelige Luft-Steward er et helt Kapitel for sig selv. Døgn efter Døgn udfører de deres Gerning, medens Luftlineren haester gennem Rummet med 300 Kilometers Fart. Upaavirket af alle Situationer er de altid parat til at vise Passagererne de mange smaa Opmærksomheder, der gør Rejsen behagelig, saa man uvilkaarligt føler Lyst til at benytte det samme Befordringsmiddel, naar man næste Gang skal paa Rejse. Omsorgen for Passagererne betyder saa uhyre meget for et Trafikselskab, og det er derfor ikke saa mærkeligt,

at Amerikanerne kalder deres kvindelige Steward for »hostess«, for de unge, fikse Damer maa i højeste Grad optræde som Værtinde ombord i Luftlineren. Bl. a. takket være denne Service bliver Luftruterne meget stærkt benyttet, og et af de Billeder, der ledsager denne Artikel, viser, at Forældre endog ikke er bange for at betro deres alleryngste Pøder til Luft-Stewardsens Omsorg. Et bedre Bevis paa den Tillid, hvormed man omfatter Lufttrafikken, kan næppe tænkes.

Fire Gange i Døgnet gennemflyver United Air Lines Strækningen fra Kyst til Kyst med store Maskiner, fuldt lastede med Passagerer, Post og Gods, og to andre Selskaber, Transcontinental & Western Air Lines og American Airlines opretholder ad andre Veje en lige saa intensiv Trafik mellem Atlanterhavskysten og Byerne ved Stillehavet. Hurtighed, Sikkerhed og Bekvemmelighed har skaffet Tilstrømningen til Luftruterne. Hvem vil

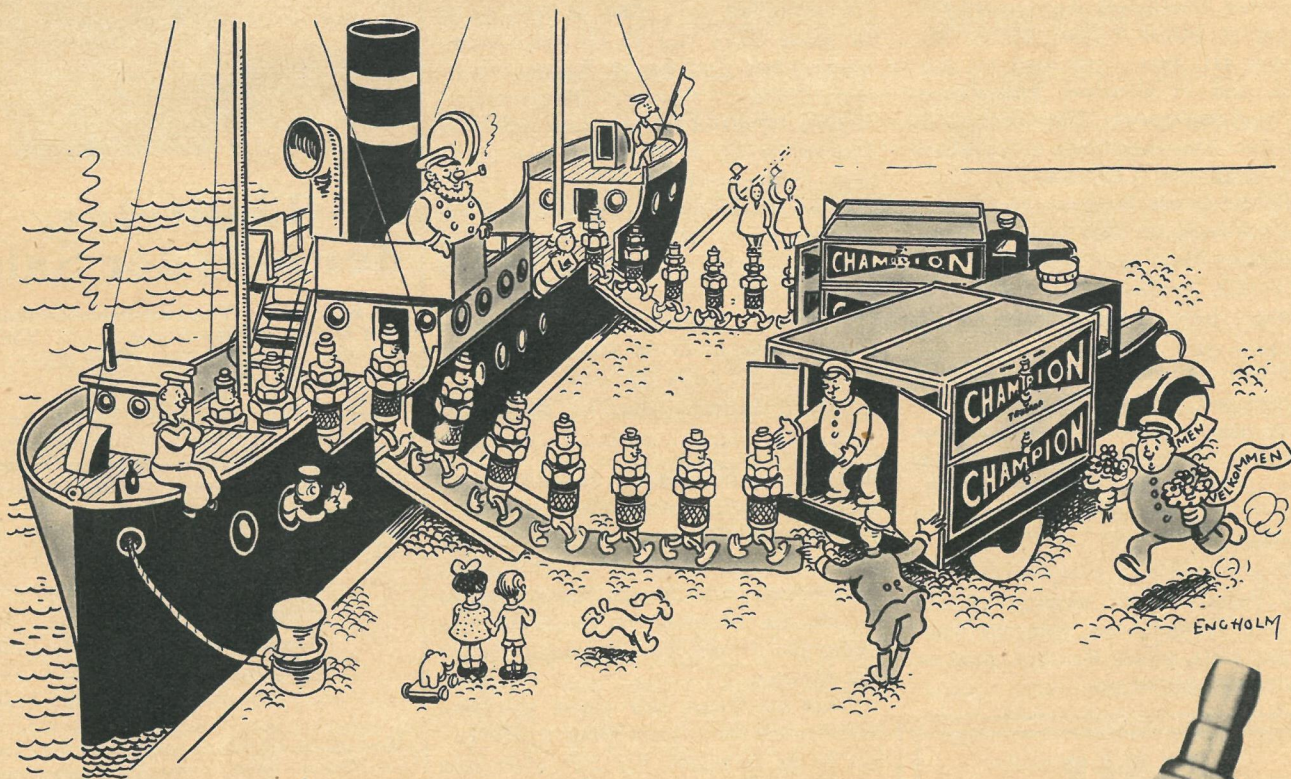
Fortsettes Side 144



Den »flyvende Sovevogn« er indrettet med Tomands-Kamre.

Skibet er ladet med:

CHAMPION-TÆNDRØR



CHAMPION-Tændrøret er atter kommet
til Danmark.

Forlang det hos Deres Forhandler.

Skift Tændrør hver 15 000 km.,
det er god Økonomi.



F. Bülow & Co.

FRI HASTIGHED FÆRDELSLOVEN

Følgende tillader jeg mig at anbefale:

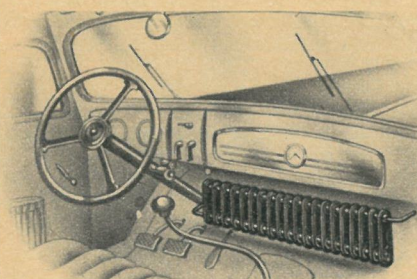
1) Fri Hastighed paa aaben Landevej. Hvor er det meningsløst, at man skal være Lovbryder for at køre mere end 60 km; sættes Hastigheden op til 80 km, resulterer det blot i, at det bliver normal Hastighed, som ogsaa bliver kørt af gamle Vogne. Bliver Hastigheden fri, køres der med en Hastighed, der er tilpasset Forholdene, ogsaa Portemonnæen. Efter mit Skøn køres der ikke hurtigere i Tyskland eller Sverige end i Danmark.

2) Cyklerne bør forsynes med Numre, derved undgaar man ogsaa, at mindre færdselssikre, som kun kører 2-3 Ture aarlig, kommer paa Gaden, da de sikkert ikke vil have denne Udgift med hvert Aar.

3) Vogne og særlig Cykler maa ikke henstilles paa Gaderne om Natten. — Man ser ofte en smuk Plads skæmmet af nævnte Befordringsmidler, fordi Ejerne vil spare Garagelejen, og Cyklisterne ikke gider sætte Cyklerne ind i Gaarden.

4) Vogne maa kun udlejes uden Fører til Personer, der aflægger Køreprøve een Gang aarlig, ligesom Vognene bør være under Kontrol, hvis de ikke allerede er det nu.

DANAR AUTO RADIATOR



Kan paamonteres enhver Vogn
Faas hos alle Auto-Mekanikere
eller fra

DANAR A/S
Randers

Forlang Brochure
Priser fra Kr. 21.— m/ Tilbehør
Lef at paamontere

F. D. M. kunde gøre en god Gerning ved at oprette Kursus i Færdselslære for Børn og unge Mennesker f. Eks. Søndag Formiddag. Nogle Medlemmer vilde sikkert stille sig til gratis Disposition og undervise de unge Mennesker, disse kunde atter undervise Børnene. Undervisningen burde være saavel teoretisk som praktisk og afslutte med en Prøve, hvor Eksaminanderne fik Lejlighed til f. Eks. at føre en af de smaa Biler fra Tivoli eller Dyrehavsbakken paa en af Byens offentlige Pladser, omkring Dragespringvandet, Grønttorvet, der blev stillet til Raadighed for F. D. M. til den praktiske Undervisning.

Efter bestaaet Prøve fik Børnene udleveret F. D. M. Emblem, der blev præget specielt hertil, eventuelt imod Betaling af 1 Krone. Saafremt Børnene overtraadte Færdselsreglerne, kunde Politiet eller F. D. M. fratage Børnene Retten til at bære Emblemet.

Med Højagtelse Medlem Nr. 21321.

Kørsel paa Hovedveje

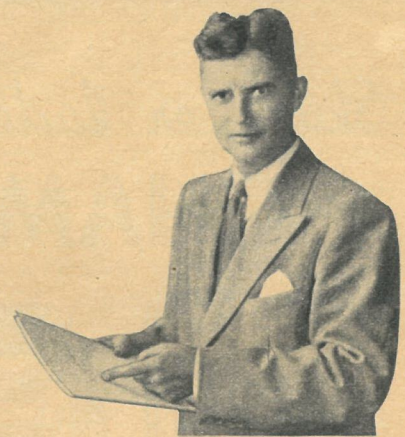
Fortsat fra Side 130
rette sin Hastighed efter den paa Væjen værende Trafik, er vi vist alle klar over, selv om det langt fra altid gøres paa hensynsfuld Maade, men overfor Trafik fra Sideveje er de fleste, der kører paa Hovedvejene, ganske blottet for Hensyn.

Naar en Bilist, der kører paa Hovedvej, ser en anden Bilist holde parat til at køre ind, har han efter min Opfattelse Valget mellem 3 Manøvrer, nemlig

- 1) at bibeholde sin Hastighed uforandret;
- 2) at køre ind paa Overhalingsstriben (forudsat denne er fri);
- 3) at sagtne Farten.

Bilisten har, som kørende paa Hovedvejen, Ret til at vælge den Manøvre, der passer bedst for Forholdene, men hvis Valget foretages med fornøden Hensynsfuldhed, og med Bevidstheden om, at han maaske næste Gang er i den holdende Bils Sted, saa vil Trafikken efterhaanden komme ind i den rigtige Gænge.

Paa Steder, hvor den tværgaaende Trafik er særlig stor, maa der saa efter Omstændighederne indføres Færdselskontrol, automatisk Færdselsregulering eller bygges Krydsning ude af Niveau.



Realiteter, der betyder Salg!

De to vigtigste Ting, en Forretningsmand maa kende, er sine Varer og det Marked, han skal sælge dem paa. Hvis ikke — gør han daarlige Forretninger.

Førinden Motorbranchens Forretningsfolk træffer deres salgsmæssige Dispositioner, vil det derfor lønne sig at tage følgende Kendsgerninger om Motormarkedet i Betragtning:

Ifølge officielle statistiske Beregninger bruger hver Automobilist gennemsnitlig aarligt

Benzin for	Kr. 600.00
Olie for	Kr. 60.00
Autogummi for	Kr. 200.00
Reparationer for	Kr. 250.00
	Kr. 1110.00

Med sit 28.300 Ekspl. store, ugentlige Oplag er „Motor“ ikke alene Danmarks største Motorblad, men tillige langt større end alle andre Motorblade tilsammen — dækkende mere end 30 pCt. af Landets totale Personautomobilbestand. Med ovenstaaende Aarsforbrug som Grundlag køber „Motor“'s Læsere følgende aarligt:

Benzin for	Kr. 16.980.000
Olie for	Kr. 1.698.000
Autogummi for	Kr. 5.666.000
Reparationer for	Kr. 7.075.000
	Kr. 31.419.000

3 1/2 Million Kroner blot til disse fire Poster!

Intet andet dansk Blad — Dag- eller Fagblad — kan tilnærmelsesvis dække Motormarkedet med saa høj Procent, følgelig heller ikke byde en Avertering saa stærkt koncentrerede Salgsmuligheder og i Forhold til Oplag og Annoncepris til saa lave Omkostninger pr. effektivt Salgsresultat.

Hvad er naturligere end at gøre Brug af disse Realiteter til at sælge mere paa Danmarks største Motormarked.

Avertér i

MOTOR

Danmarks største Motorblad

Vestre Boulevard 4 - København V.
Telefon: Central 5591 - Lokal 4

Restauranterne

WIVEX OG NIMB

København

Gratis Parkering

Vejtræer m. m.

Vi har modtaget:

I »Motor« Nr. 6 findes et Par Indlæg, som frister mig til lidt Modsigelse.

Det ene indeholder en Kærligheds-erklæring til de famøse Vejtræer og lovpriser den Nytte, man har af dem under ugunstige Væjrforhold og om Natten, men giver dog Afkald paa den tidligere saa almindelige Landevejslyrik, hvis Fortolkere ønskede Træerne bibeholdt ogsaa af æstetiske Grunde.

Jeg kørte engang sidste Aar fra Næstved til Roskilde og videre ud ad Holbækvejen. I Ringsted ved Jernbanebroen saa jeg i et Træ de tydelige Mærker af en Paakørsel, hvorved i hvert Fald eet Menneske var blevet dræbt, og ved Foden af en Bakke paa Holbækvejen saa jeg atter i et Træ Mærker af en anden Paakørsel, der ogsaa havde kostet Menneskeliv.

Stillet over for den Slags Vidner, tilmed paa samme Dag, spørger man uvilkkaarligt, om det da ikke er Vanvid, at Vejene er gaderet af den Slags »trafikregulerende« Midler. I disse to Tilfælde vil det endda være formaalsløst at trøste sig med, at det maaske var gaaet endnu værre, hvis Træerne ikke havde været der. Dette Argument anvendes nemlig ogsaa tit af Træernes Forkæmpere.

Hvorfor gaar man dog ikke en Mellemvej og erstatter Træerne med forholdsvis spinkle Buske, der kan gøre lige saa god Fyldest som Vejvisere i daarligt Væjr og om Natten, men som ved eventuelle Paakørsler ikke kan foraarsage saa katastrofale Virkninger.

Dette var det ene, jeg har ønsket at tage til Genmæle imod. Det andet, som fremføres i begge Indlæg, er Kravet om større Hastighed, men under forøget Ansvar.

Jeg er absolut ingen Modstander af noget større, dog ikke fri, Hastighed, men jeg vil meget gerne have at vide, hvad man forstaar ved forøget Ansvar. Naar jeg sætter mig til at køre, har jeg absolut ingen Fornemmelse af, at jeg ikke har det fulde Ansvar for min Kørsel. Det er ikke længere saaledes, at man altid er paa den sikre Side, hvis der alligevel sker et eller andet. Færdselslovens § 27 siger noget andet herom.

Det vil derfor interessere mig og vel ogsaa andre at faa at vide, hvori det forøgede Ansvar skal bestaa. Det forekommer mig nemlig, at Myndighederne i Forvejen ikke er bange for at give os alt det Ansvar, vi kan taale at bære, i Forhold til Færdselens andre Trafikanter.

A. Schledermann.

Hastighed

Vi har modtaget:

I Spørgsmaalet om Hastighed skal jeg tillade mig at bemærke:

Jeg er som altid, naar jeg læser Deres Artikler, fuldstændig enig med Dem i alle Deres Synspunkter, endog i Deres Usikkerhed overfor dette konkrete Spørgsmaal: Fri Hastighed.

I Virkeligheden synes det mig efter min Erfaring kun at have Interesse med fri Hastighed paa lange Dagsture, og dog er det meget faa Steder her i Danmark, at en Hastighed af for Eksempel over 80 km er forsvarlig. I alle Tilfælde synes det mig absolut ikke paakrævet, at vi faar fri Hastighed, derimod var det sikkert rigtigt, om vi fik den tilfældige Hastighed sat op til 80 km, da der derved, som tidligere omtalt i Pressen, blot vilde blive legaliseret et bestaaende Forhold, idet de fleste Automobilister paa god Landevej med fri Oversigt alligevel kører med en Hastighed der ligger i Nærheden af 80 km.

Deres ærbødige

Medlem Nr. 21694.

Hastighedens Betydning

Ja, naturligvis maa der lægges Vægt paa denne. Det er urimeligt, at der udfærdiges Kørekort og Indregistrering til Brug for Tusindvis af Personvogne med den almindeligste, internationale Ydeevne — 100 à 120 km i Timen — og samtidig at opretholde en Maksimalhastighed af 60 km for Kørsel paa de mange fuldt overskuelige Strækninger af brede og fortræffelige Veje i Danmark.

Men med vore Vejes *nuværende* hele Karakter og Benyttelse (de tallose Niveauskæringer med andre Veje og Baner, Cyklisterne, Bebyggelsen ved Vejen m. m.) at gaa til »Fri Hastighed«, selv under nok saa skærpet Ansvar: *Nej — Nej og atter Nej!*

Hvilken nøjere Maksimalhastighed, der bør ansættes, skal ikke foreslaas, maaske 80 km. Men lad Lovens Haandhævere praktisere Overskridelser af en forhøjet Maksimalhastighed, saa skarpt og ubetinget som muligt. Vides det, at

den nu ofte praktiserede demoraliserende Margin for Maksimalhastigheden fremtidig vil være udelukket, vil de fleste Motorkørende vel nok holde sig paa den sikre Side af Grænsen.

Jeg har ført Motorkøretøj i 27 Aar, baade her og i Udlandet.

Holger Winge.

NY TEKNISK ORDBOG

Paa Teknologisk Instituts Forlag er udkommet:

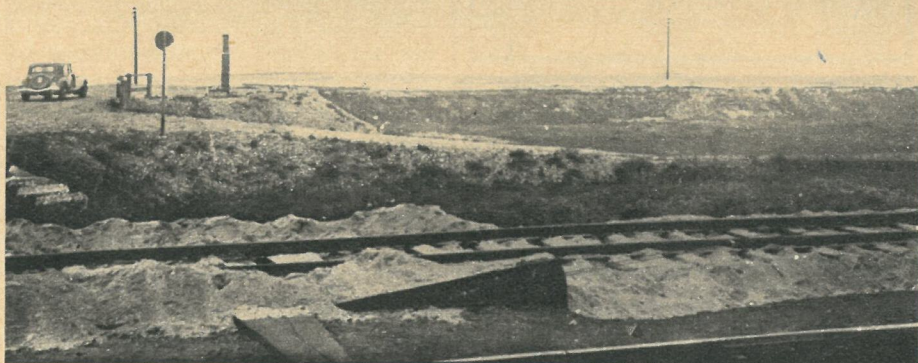
Teknisk Engelsk for Metalarbejdere udarbejdet af Værkmester J. Hauge-lund og Afdelingsingeniør for Teknologisk Instituts Smedeafdeling, cand. polyt. E. G. Bildsøe. — 92 Sider, 21 Billeder, hvoraf flere illustrerer en hel Serie Værktøjer. Helshirtingssbind. Pris 3 Kr.

Bogen er i første Række en Lærebog, der paa en nem og overskuelig Maade giver *Fagmanden* det Ordforraad, han har mest Brug for ved Læsning af engelske og amerikanske Fagtidsskrifter, Lærebøger og Kataloger. Bogen er beregnet for Begyndere i Engelsk, men den fører straks Læseren »ind paa Værkstedet« og beskriver de anvendte Maskiner og Værktøjer med *de rigtige Fagudtryk* og med mange Henvisninger til Illustrationerne. Der er saaledes Afsnit om Maskinværkstedets almindelige Værktøjsmaskiner, Haandværktøjer, Smedeværktøjer, Materiallære, Automobilet, Elektromotoren, Dieselmotoren, Dampkedler, Skibsbygning m. m.

Bogen slutter med et Glossarium, der henviser til Ordenes Anvendelse i Teksten.

PARKERINGSPLADS

Ved Oddesundbroen finder man denne Plads, som nærmest ligner en Losseplads, men som ved et Skilt proklameres at være en Parkeringsplads, for hvis Benyttelse der ovenikøbet opkræves et Gebyr paa 35 Øre.



Hund og Automobil -

Fortsat fra Side 134

da den mærkede Døden nærme sig, søgte hen til det Sted, hvor den havde tilbragt sine bedste Timer. Der hørte den hjemme, og der vilde den dø!

Er man ude at køre med en Hund, der ikke er søstærk, gælder det om at

PEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/S

Salgskontor: C. 15625

Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25

Værksteder og Reservedele
Enghavevej 76. C. 14947. Eva 3346

A. SCHACK ERIKSEN

Studiestræde 48. — Telefon Byen 8344

SPEJGLAS

med og uden Faacet for Automobiler

NUMMERGLAS

og BUEDE GLAS leveres

Forchromnings- & Forniklingsanstalt

Grundlagt 1908

J. A. Wallins Eftf., N. V. Hansen

Telf. V. 9712 • Bianco Lunosalle 8.

Udfører alt Automobilarbejde indenfor Branchen

Horsens Kølerfabrik

(tidl. Jydsk Kølerfabrik)

v. A. F. Nielsen

Horsens Telf. 1968

Alle Kølere leveres med Garanti

Auto-Service, Engelsvej 34.

K. Østergaard. Telefon Amager 1417.

STANDARD BENZIN.

Moderne Trykmøring, Lygtejustering, Vognvask.
Polering og Simonizbehandling.

Klargøring til Syn

EJERSKIFTNING OG INDREGISTRERING

bedst og billigst hos

WOLSTRUP PETERSEN

Gl. Kongevej 4

Telf. Palæ 5202

INDUSTRI-TRYKKERIET

Bernhard Schmidt

Stormgade 12 Kbhvn. K.

Telefon Central 10580

HANS FYHN

KØLER OG METALVAREFABRIK

BLAAGAARDSGADE 36 - TELEF. 6572

Nye Kølere, Reparationer, Opretning af
Lygter, Pladehjul, Benzintanke, Forakslers.

Godsforsendelse pr. Bane:

Københavns Hovedbanegaard

Neidhardts Autolager

Specialforretning i fine,
bragte Automobiler

Vester Farimagsgade 2 B, København V. Telefon Central 15646

DET HELT RIGTIGE STED AT KØBE EN GOD BRUGT VOGN

GARANTI:

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

sørge for frisk Luft, helst Gennemtræk i Bilen. Er Luften stillestaende og tung, bliver Hunden meget lettere daarlig —

Opdager man, at den begynder at savle stærkt eller foretage nogle drabelige Synkebevægelser, bør man straks standse op og lade den komme ud og faa en Løbetur, inden man fortsætter.

Desværre kommer Opkastningerne ofte uden Varsel, saaledes at man af Forsigtighedsgrunde bør tage nogle Aviser og Klude med.

Hvorledes lærer man en Hund Færdselskultur?

Dette er utvivlsomt et af de vanskeligste Problemer i al Hundeopdragelse — medens nogle Hunde har let ved at lære at tage sig i Agt for Biler og Færdsel i det hele taget, er der andre, der er ganske haabløse.

— Der er ikke Tvivl om, at det er bedst, hvis Hunden allerede som 2-3 Maaneders Hvalp tages med, hvor der er stærk Færdsel. En Hvalp i den Alder bliver ikke saa let forskrækket over, hvad der sker omkring den.

Den er saa lille, at den ikke forstaaer, at en Bil, der kommer susende, kan være en Fare for dens Liv, derfor værner den sig uden Angst til Færdselsproblemerne og lærer efterhaanden, som den vokser op, at forstaa, at op paa Fortovene kommer Køretøjer ikke, saa der er den i Sikkerhed, og lidt efter lidt begriber den ogsaa, fra hvilken Side Færdslen kommer, naar den skal over Gaden.

Tager man derimod en 4-6 Maaneders Hvalp ud paa Gaden for første Gang, vil den første Sporvogn eller Lastbil, der drøner forbi, rimeligvis give den et Nervechok, som den muligvis aldrig forvinder helt. I den Alder er Hvalpen nemlig i Stand til at forstaa Begrebet »Fare«, og den vil føle, at dens sidste Time er kommen, og havde man den ikke i Baand, vilde den rimeligvis i panisk Skræk løbe lige mod en Bil. Det er, som om Hvalpens Nerver er mere følsomme i Tandskifteperioden.

Det maa siges at være en Fordel, at der nu er kommet Bestemmelse om,



at alle Hunde i Byerne skal føres i Baand, hvis de da ikke er saa lydige og veldresserede, at de er fuldstændig under deres Herres Kommando.

Der er mange forskellige Meninger om, hvorledes man bedst bærer sig ad med at lære en Hund at tage sig i Agt for Biler. Nogle har ment, at det allerbedste var, hvis man kunde faa en Bekendt til at køre ind paa Hunden med nogenlunde ringe Fart, saaledes at den kunde faa et haardt Puf, uden dog at lide Overlast. Altsaa Opdragelse efter Princippet: »Brændt Barn skyer Ilden«. Vi tror ikke rigtig paa denne Metode, der ikke er helt farefri — at det er rigtigt, at mange Hunde, der er sluppet med Livet fra en Overkørsel, Resten af sin Levetid gaar med en gavnlige Rædsel i Blodet for Færdsel, er en anden Sag.

Andre har foreslaaet at lade en Bil »jage« en Hund paa en stor Græsmark — den Metode tror vi heller ikke paa, og kan kun anbefale en konsekvent Opdragsmetode. D. v. s. man standser op, hver Gang man vil passere en Gade, og kigger demonstrativt til venstre og derpaa til højre. Kommer der en Vogn, siger man i Kommandotone til Hunden: »Der kommer en Bil!« — er Passagen fri, siger man i Stedet for: »Fri Bane!« Selvfølgelig kan man vælge andre Ord eller Vendinger, hvis man har Lyst.

Det varer ikke længe, før Hunden, efter et Øjeblik at have set paa sin Herre, ogsaa drejer Hovedet til venstre og saa til højre for at se, om der kommer noget.

Men selv om Hunden egentlig er blevet ganske godt færdselsvant, sker det dog Gang paa Gang, at Synet af en anden Hund paa den anden Side af Gaden faar den til at glemme alle Færdselsregler og enhver Forsigtighed — derfor køres der saa mange Hunde ihjel, og derfor er de nye Bestemmelser om, at Hundene skal føres i Baand, paa sin Vis en god Lov for Hundene.

Emil Soya-Jensen.

Nye Jurisdiktionsformænd

I Jurisdiktion Nr. 66, Lunde—Skam Herreder og Roepstorffs Birk paa Fyn, er Forpagter G. A. Ove, Margaard pr. Farstrup, efter Indstilling fra Kredsformanden og Direktøren blevet konstitueret som Jurisdiktionsformand, indtil nyt Valg afholdes, hvilket sker i 1939.

I Jurisdiktion Nr. 93, Hatting Herred, er ligeledes efter Indstilling fra Kredsformanden og Direktøren konstitueret som Jurisdiktionsformand for Resten af Perioden Mejeribestyrelse Th. Roslyng, Ølstedbro Mejeri pr. Løsning. Ordinært Valg finder Sted i 1940.

De Tunghøre

Vi har modtaget:

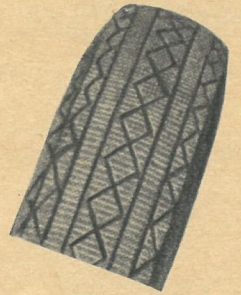
Maa det være mig tilladt allerførst at bringe F. D. M. min bedste Tak for den Imødekommenhed, Selskabets Ledelse har udvist overfor os Fynboer ved at afholde Færdselsmødet i Odense. Samtidig vilde jeg gerne have Lov til, i Betragtning af F. D. M.s Lydhørhed over for Medlemmernes specielle Interesser, at fremkomme med nogle Bemærkninger, som ganske vist kun berører en meget lille Procentdel af det motorkørende Publikum, men som ikke desto mindre har en væsentlig Interesse for de Mennesker, som dette Emne berører, nemlig de tunghøres Adgang til Førerbevis. Det er et Spørgsmaal, som har ligget mig paa Sinde i de Aar, jeg har ført

Motorkøretøj. Ang. Hørelsen tør jeg sige, at den savner vi ikke saa meget i den Tid vi kører, nej, da er det Synet, man har Brug for, og Myndighederne har jo ogsaa selv leveret Bevis for, at det ikke er Hørelsen, men derimod Synet, det kommer an paa, da der jo er enkelte Byer, deriblandt Odense, som har indført den lydløse Trafik, hvad jeg ogsaa mener er en stor Behagelighed, da man jo ikke bliver klogere af alt det Tuder, som Bilerne fylder Ørerne med.

Samtidig vilde jeg gerne bede F. D. M. om, i Bevidstheden om Selskabets store Magt og Indflydelse, at være med til at opnaa de menneskelige Rettigheder angaaende Erhvervelse af Førerbevis, som jeg mener, de tunghøre har Krav paa og Ret til, da der mig bekendt ikke i Danmarks Riges Grundlov staar noget om, at de tunghøre ikke, som andre Mennesker, har Lov til frit at færdes paa offentlig Vej og Sti, naar de ingen andre Mennesker er til Gene og ej er en Fare for offentlig Ro, Orden og Sikkerhed. Thi det, Lovgiverne har ment med at indføre særlige Indskrænkninger overfor de tunghøre, er jo sikkert dette, at de ikke mener, at et daarligt hørende Menneske har let ved at orientere sig i Trafikken; men dette er en stor Misforstaaelse, dette er at jonglere med tvivlsomme Teorier, for hvilket der ikke er ført det mindste Bevis. Men derimod er der ført praktisk Bevis for, at de tunghøre kører ikke alene lige saa godt, men tit meget bedre end de lydhøre af den Grund, at de tunghøre er sig deres Ansvar bevidst overfor andre Trafikanter, og da et praktisk Bevis er mere værd end en tvivlsom Teori, er der ingen Grund til at nægte en Mand, som er tunghør, at benyt'e Nutidens — i en ansvarsbevidst Mands Haand — sikreste Trafikmiddel. Det skulde glæde mig, om F. D. M. vilde gøre en Indsats for os tunghøre ved at indvirke paa Lovgivningsmagten, saa ogsaa vi kunde opnaa de menneskelige Rettigheder, vi har Ret til. F. D. M. vilde sikkert høste megen Anerkendelse ogsaa paa dette Omraade samt opnaa et betydeligt Antal nye Medlemmer og Forsikringstagere blandt den nye Hær af Motorførere, som utvivlsomt vilde komme ud i den danske Trafik.

Medlem Nr. 24,885.

— de renses
naar De
bremser ...



Vi har den rigtige Maskine

til Opskæring af de nye Bremseriller paa tværs. Kør ind til os, det vil mere Dem at se den arbejdsbejde.

Husk: Bremserne standser kun Hjulene, men det er Dækkene, som standser Vognen.

EMIL PETERSEN

VODROFFSVEJ 38 - Tlf. C. 12671

Indreg.

ZEBERG's Maatter luner

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

„BIL-MAATTER“
v. Aage Zeberg

Varemærke Grundl. 1923 C. Plougsvej 6
København V. (nær Forum)

Alle Modeller Telefon Eva 722

Forl. Prislister LAGERBESØG ANBEFALES
Sendes overalt. — Omgaaende Levering.

Special-Afdel.: for **VOGNMANDSMAATTER**

INGEN PRISFORHØJELSE

Gilbert Wulff Automobilreparation

Frederiksberg Allé 76

Allenberg-Garagerne

Telef. Vester 7505 (Privat Godth. 3483 x)

Gør Vognen Dem graahaaret?
Brug



mod graa Haar, Skæl
og Haaraffald
Spørg Deres Frisør

Stort Udvalg af gode, brugte Automobiles

CHEVROLET — BUICK — OPEL
FORD — BEDFORD — PLYMOUTH

Garanti

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

F. Bülow & Co.

Toldbodvej 6

Telf. 1720

FOGA
Auto Polish
JOHANNES FOG & CO.
København K.

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Sjælland

Haslev

N. Johannesen. Telf. Haslev 24-324.

Autoriseret Forhandler
Autoriseret Reparatør



Holbæk

Telefon 33-1139

Snertinge

Telefon 5-135

Opel *Carl Weinreich* Bedford
Blitz Chevrolet Vauxhall

Klippinge

Tlf. 37

Hans Nielsen

Autoriseret
General Motors Forhandler

Næstved

Tlf. 1520

Chr. Rahbek

Forhandling og Specialværksted
for General Motors Vogne
Stort Lager af brugte Vogne

Præsto

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

Ringsted

Ringsted Motor Co. A/S
Autoriseret Forhandler og Reparatør.



Døgnvagt, ogsaa Søn- og Helligdage
Byens forende 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

Assens

Assens Automobilhandel
Henrik Petersen, Telf. 450 - 475.

General Motors Forhandler. Stort Lager af
orig. Ford og Chevrolet Reservedele.

Odense

Autogaarden

V. Holm Jensen

Autoriseret General Motors Forhandler
Stort moderne Værksted
Vesterbro 45 Telefon 999

Announcen skal staa i „Motor“

Fyn

Svendborg Tlf. 786 - 808

HOLGER DAU

Specialværksted
for alle General Motors Vogne

Jylland

Aalborg

MIKKEL ANDERSEN

Autoriseret G.M. Forhandler

Vesterbro 40-44 - Telefoner: 1314 1334-3635
Opel - Chevrolet - Oldsmobile Buick
1ste Kl. Reparationsværksted

Aalborg

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

Aarhus

A/s F. Bülow & Co.

Trojborgvej 8, Telefon 6565
Autoriseret G. M. Forhandler

Aarhus

KAROSSEFABRIK

V. Frandsens Eftf.

HANSEN & PEDERSEN

Tlf. 1096 - Nørrebrogade 2 - Tlf. 6829

Færdselsmødet i Odense

Fortsat fra Side 155

en Fører med ny erhvervet Kørekort
kom ud paa aaben Landevej.

Efter at endnu en Række Talere
havde haft Ordet, afsluttede Byrets-
dommer *Berthelsen* Diskussionen,
hvorunder han erklærede sig som
Tilhænger af den fri Hastighed un-
der stærkt forøget Ansvar.

Til sidst takkede Præsidenten, Apo-
teker *Paul Scheel*, for den store Til-
slutning til den fynske Færdselsdag.

God Nat, New York . . .

Fortsat fra Side 158

mere sidde uafbrudt fire Døgn i en
Kupé og slæbes afsted i en buldrende
Jernbanevogn, naar den samme Di-
stance kan tilbagelægges paa en Brøk-
del af Tiden, og vel at mærke paa en
saadan Maade, at man slet ikke mær-
ker Rejsens Besværligheder.

God Nat, New York — God Morgen,
San Francisco er ikke mere noget
Eventyr, det er Virkelighed.

Saa kan man endda fortsætte med
Ruteflyvemaskine fra San Francisco,
flyve tværs over Stillehavet til Bag-
indien, derfra videre med den regel-
mæssige Luftrute over Forindien og

Jylland

Esbjerg Tlf. 2401-2402

N. Chr. Frikke
Jernbanegade 50

Buick, Pontiac, Opel, Vauxhall, Bedford, Blitz.
1. Kl.s Værksted for alle Vognmærker.
Stort Lager af Reservedele.

Esbjerg

Brodrene Harborg

Skolegade 79 Tlf. 2410-2411
Aut. General Motor Forhandler

Fredericia

Petersen & Madsen

Aut. G. M. Forhandler
Vesterbrogade 5 — Tlf. 1028 — 1328
1ste Kl.s Værksted — Vulcanisering — Garager

Herning

HERNING MOTORCOMPAGNI

Telf. 642 - 643

Horsens

Peter Ernst

Aut. G. M. Salg & Service
CHEVROLET - VAUXHALL - BEDFORD
Sct. Helenevej Telefon 2220

Horsens

Garagekompagniet

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

Vejle

Telefon 34

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

Vejle

Jensen Aagaard Telefon 448

Karosserifabrik
Opretning og Svejsning af Plader i Skærme
og Karosseri

Vejle

Tlf. 559-560

Martin Kjer

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

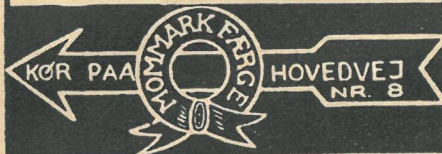
Amager Ophug

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

Lilleasien op over samtlige europæiske
Lande — og længe varer det ikke, før-
end man kan fortsætte med Rutefly-
veren fra Europa og tværs over det
nordlige Atlanterhav naa tilbage til
New York. J. Foltmann.

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

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 27. September 1937

Afgang fra Faaborg:

9³⁵ 13³⁰ 19³² 22^{35*} 21^{7**}

Afg. fra Mommark:

7⁵⁰ 11⁵⁰ 15¹⁰ 21⁰⁵

*) Kun Søn- og Helligd.

**) Kun Natten efter Hverdage

Plads til 25 Automobiles. Overfart: 1 Time 20 Min. med dobbeltkruet Dieselmotorfærge »Mommark«.

A/S Mommark Færge

Telefon Tandstet 7824. Telefon Faaborg 11

Telegram-Adresse: »Fyensfærge«.

Hovedkontor: Mommark.

KALVEHAVE-KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ulf sund).

FARTPLAN Fra 27. Sept. 1937.

Afgang fra Kalvehave:

6³⁰ 7⁰⁰ 7³⁰ 8⁰⁰ 8³⁰ 8^{50**} 9⁰⁰ 9³⁰ 10⁰⁰
10¹⁵ 10⁴⁵ 11⁰⁰ 11³⁰ 12⁰⁰ 12³⁰ 13⁰⁰
13³⁰ 14⁰⁰ 14¹⁵ 14³⁰ 15⁰⁰ 15³⁰ 16⁰⁰
16⁴⁵ 17¹⁵ 17⁴⁵ 18^{00**} 18²⁵ 19⁰⁰ 19^{25*}
19^{30**} 20⁰⁰ 20²⁰ 21⁰⁰ 21^{45***} 22⁰⁰
23⁰⁰ 23³⁰ 01⁰ 05^{00***} 20^{00***}

*) Kun Hverd. **) 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.

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

NAKSKOV - SVENDBORG

ELLER OMVENDT VIA LANGELAND

Fra 27. September

Fra Nakskov: 7²⁰ 13¹⁵ *19¹⁰ **19¹⁰

i Svendborg: 10²⁸ 16³⁰ *22¹⁵ **22³⁵.

Fra Svendborg: 8⁰⁰ 14⁰⁵ *19⁴⁰

**20⁰⁰ i Nakskov: 11¹⁰ 17¹⁵ *22⁵⁵

**23¹⁰.

*Hverdage 12¹/₄ - 19¹/₄ 1938

** Søn- og Helligdage 15¹/₄ - 19¹/₄ 1938.

Hurtigt og billigt!

Haarbølle-Færgens

Taxter er betydelig nedsatte!

Motorvogne (uden Hensyn til Vægt)

2,50. Motorcykler 1,10. Cykler 0,40.

Passagerer 0,30.

Færgen sejler følgende faste Ture:

Fra Grønsund Kl. 8⁴⁵-11¹⁵-13⁰⁰-

16²⁵-18⁰⁰-20⁴⁵. Fra Haarbølle 10

Min. senere, eller straks paa An-

fordring uden ekstra Betaling fra

Kl. 7 Morgen til Kl. 21, dog ikke

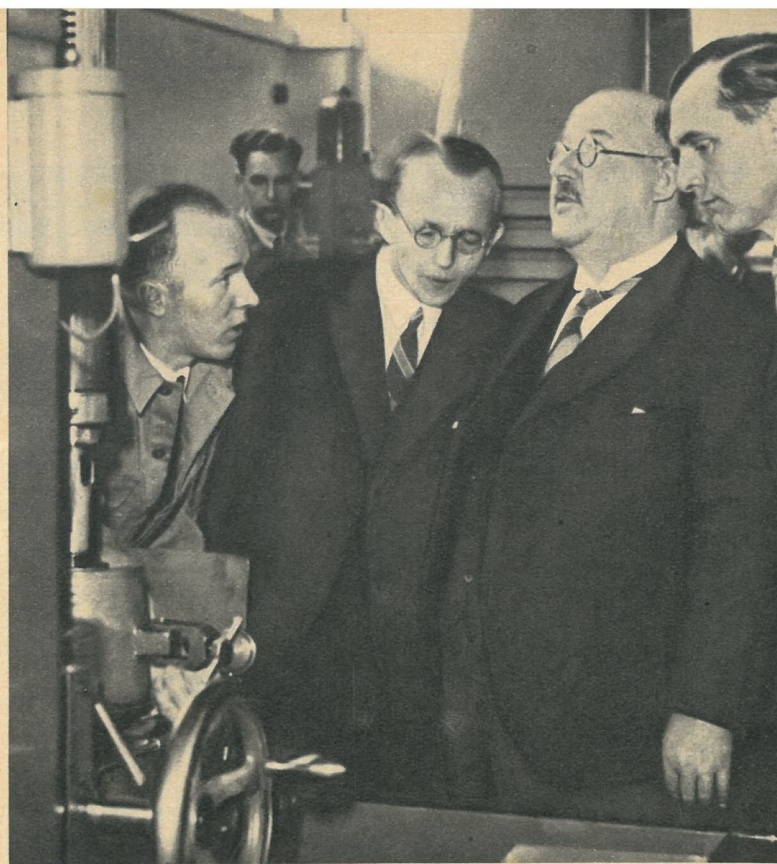
mellem kl. 12 og 13.

FABRIKS- PRÆCISION VED REPARATION

●
En

livsvigtig

Sag



Det er en vigtig Sag for Automobilmotorens gode Funktion, at den Fabriks-Præcision, som den oprindelig er udført med, ikke forringes, men gengives Motoren ved en Hovedreparation.

Den stærke Udvikling af Maskinteknikken har paa dette Felt givet sig særlig kraftige Udslag i de senere Aar, og de fleste Automobiles er nu af Automobilværkstederne blevet oplyst om, at det betaler sig ved Hovedreparation at lade Specialfabriker for Cylinder-Udboring foretage Bearbejdningen af Motorens, om man saa maa sige »ædlere« Dele, d. v. s. Udboringen af Cylinderne, Afslibningen af Krumtapen, Fremstilling af nye Lejer etc.

Firmaet Carl Christensen, Aarhus og København, har i de senere Aar fremskaffet store Specialmaskiner, og vi erfarer, at den i Forvejen righoldige Maskinpark nu yderligere er forøget med et Par store Cylinder-Finboreværker og Plejlstangs-Finboreværker — forøvrigt de første her i Landet — saaledes at Firmaet idag kan stille Skandinaviens mest komplette Maskinanlæg i sin Art til sine Kunders Disposition.

At dette overhovedet har været muligt, skyldes først og fremmest Auto-Forhandlernes og Reparøtørernes mo-

derne Indstilling og vaagne Blik for, i hvilken Retning Udviklingen gaar. Ligesom i Ulandet er man nu klar over, at Arbejder som Cylinder-Udboring, Krumtapslibning, Lejestøbning etc., der i den moderne Automobilmotor stiller uhyre Krav til Præcision, bør udføres paa store Produktionsmaskiner, som er i Stand til at gengive Delene den Nøjagtighed, de havde fra ny. At disse Maskiner betjenes af Specialister, der Dag ud og Dag ind er beskæftiget med det samme Arbejde, giver yderligere Sikkerhed for Præcision. —

Firmaet Carl Christensen har desuden Eneforhandling i Danmark af Thompson Products, Inc. i U. S. A., hvis Reserverede er Standard Udstyr i næsten alle amerikanske Vogne, og Elektronmetall G. m. b. H. i Tyskland, hvis Stempler findes som Standard Udstyr i saa at sige alle tyske Vogne. Firmaet kan saaledes med Hensyn til nye Dele, der anvendes ved en Cylinder-Udboring etc., garantere sine Kunder en virkelig Kvalitetsvare.

Sorny

er og bliver

Sorny

SPAR TID • SPAR PENGE

TIL ASSENS-AARØSUND

FÆRGEN

og tag altid med Assens-Aarøsund-Færgen 7. December 1937 — 14. Maj 1938 incl.

Fra Assens: 7⁰⁰ 10²⁰ 12³⁵ 14⁵⁵ 20¹⁰ Fra Aarøsund: 8⁰⁵ 11²⁵ 13⁴⁰ 16⁰⁰ 21¹⁵

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

Nye Dæksaloner

Telf. Assens 200

Ford
1938

