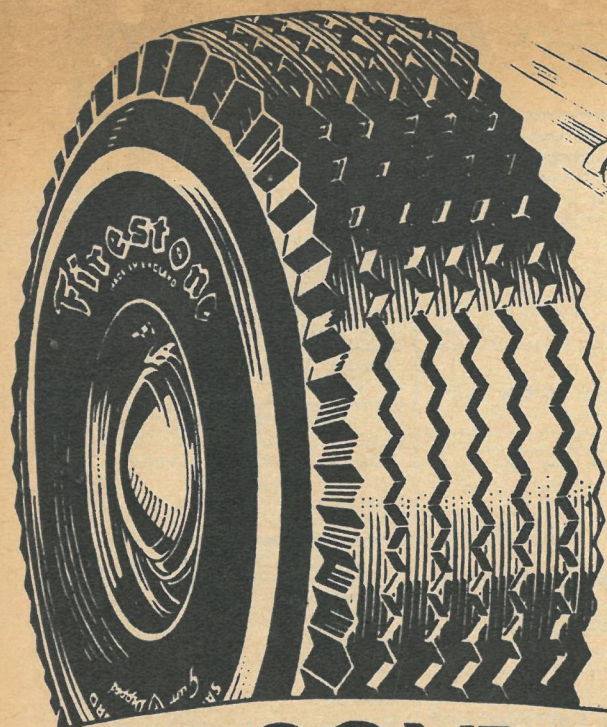
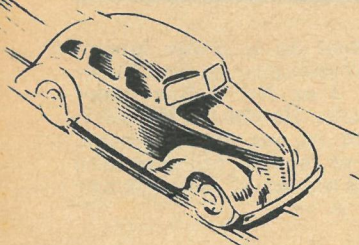




11023

**DET
NYE OG
BEDRE**

PERSONVOGNS-DÆK



**Staar bedre paa vaade Veje. - Standser
Vognen hurtigere. - Giver flere Kilometre
- og saa er det LYDLØST!**

Dækkets „Skelet“ — den saakaldte Lærredskasse — er bygget op efter FIRESTONE's patenterede „Safety-Lock“ Metode, hvorved hver eneste Traad og derefter hvert eneste Lærredslag er imprægneret med en speciel Gummiopløsning. Resultatet er et Maksimum af Styrke og et Minimum af Varmeudvikling.

Den nye, tykkere, bredere og dybere Slidbane med det berømte GEAR-GRIP Mønster har over 3000 Vinkler, der griber Vejbanen og borteliminerer praktisk talt al Udskridning.

Firestone

CHAMPION

Forlang derfor FIRESTONE CHAMPION Personvognsdæk hos Deres Leverandør.



**M
O
T
O
R**

Nr.13. 30.Marts 1940
35. Aarg. Udgiven af
Forenede Danske
Motorejere
Medlemsantal pr. 1ste
Jan. 1940: 28.898
Nettooplag 2. Halvaar
1938: 28.156 Eksp.
iflg. Dansk Opl.kontrol

Har De haft en Paakørsel paa Deres Vogn?

I saa Tilfælde bør De overlade det til os at udbedre Skaden. —

Vor *Karosseriafdeling* er udstyret med de bedste og mest moderne Maskiner og Værktøjer til Opretning af Karosserier, Skærme m. v. - og er der Skade paa Under-vogn, Styretøj e. l., er vor Stab af fineste Eksperter til Raadighed, ligesom vore Prøvemestre ved Hjælp af de mest moderne Maale-apparater er i Stand til at foretage de nødvendige Eftermaalinger af Vognen.

Hans Lystrups Værksteder

Pilealle 5-7 - Telf. Central 2028

Motor's AUTOMARKED

Automobiler sælges

Adler Junior 2 Dørs Sedan 1938

Hans Lystrup, Gothersgade 49.
C. 15045.

Austin 10 1937

Luksusmodel med Radio, Varmerude etc., kun kørt 27.000 km, kan købes meget billigt. Rubow. C. 10390.

Ford engelsk 60 HK 1939

Sælges langt under Værdien pr. Kontant eller byttes m. mindre Vogn, naar Handel kan ske om-gaaende. Billet mrk. 500 modt. »Motor's Ekspedition, V. Bou-levard 4, København V.

BRUGTE VOGNE

med skriftlig Garanti
i V. N.-Huset - VILH. NELLEMANN A/S
VODROFFSVEJ 55-57 - TELF. 1132

Ford Coach V 8 1936

F. Bülow & Co. Toldbodvej 6.
C. 1720.

Ford Junior Cabriolet 1937

elegant engelsk Model kan kø-bes fordelagtigt. Austin-Huset, Strandvej 5, C. 10862.

Ford V 8 Lastvogn 1939

Volvo LV 84 Lastvogn 1937
Volvo LV 74 Lastvogn 1935
m. fl.
T. F. Olsen, Løvegade 70, Sla-gelse. Tlf. *1850.

Velholdt aaben Nash til Salg

Smallegade 34. Tlf. Vester 493 y.

V-8 Fordor de Luxe

(kørt 50.000 km). Meget fin Stand, sælges paa Grund af Dødsfald. Jensen, Hovedvangen 5, Brønshøj, København.

Auto-Kufferter

Dansk Vognfjeder Fabrik
Gl. Køgevej 47. Telf. C. 8117.

Auto-Tilbehør

Brugte Dæk, Reservedele, Chassiser,

Køle, Lauritz Larsen, Vester-brogade 23. Vester 7049.

Auto-Lakering

Hellerup

Hellerup Automobil-Lakering
Malmester Alfred Larsen
Strandvej 70. — Hellerup 6687

Nørrebro

Malmester Georg Nielsen
Nørrebrogade 212. Mimersgade
71-73. Tlf. TAgA 6238.

Vogne udlejes

12 nye 1939 Modeller

Opel, Olympia, Kadett, Chevro-let, Wauxhall, Kaptajn. Jagt-vej 45. TAgA 777.

MOTORNYT fra alle Kanter -

Dyr.

En Ekspedition i Ny Guinea fandt Rotter en Meter lange og Kænguruer, der klatrede i Træerne. Rotterne var vilde og farlige, men Kænguruerne var saa tamme, at de blev ved at følge efter Ekspeditionen, som havde Besvær med at blive af med dem.

Vilde Elefanter gør megen Skade paa Markerne paa Ceylon. Man har forsøgt alt, lige fra svære Gærder til Besvær-gelser for at holde dem borte. Men det eneste virkningsfulde har vist sig

at være Brændnælder. De brænder den følsomme Del af Snabelen, og da Elefanter aldrig glemmer, gaar de i Fremtiden i en lang Bue udenom Mar-kerne, der saaledes er beskyttede.

I Singapore har den engelske Re-gering to Aber paa Lønningslisten. Aberne forstaa 20 Ord Malajisk og plukker Frugt og Blomster ned fra høje Træer.

Mørkets Gerning.

Det fortælles om den nuværende engelske Udenrigsminister Lord Hali-fax, at han engang i sin Ungdom rej-ste i Kupé sammen med to halvgamle Dame med et stramtandet Udtryk. Lige inden han naaede sit Bestemmelsessted, passerede Toget igennem en Tunnel. I Mørket kyssede han lydeligt sin egen Haand et Par Gange, og da han for-lod Kupeen, tog han høfligt Hatten af for Damerne og sagde: »Jeg ved ikke, hvilken af de to Damer, jeg maa takke for den fortryllende lille Episode i Tunnelen?« Hvorpaa han skyndsomst fortrak, medens Damerne stirrede ondt paa hinanden.

Verdens dyreste Byer.

Et amerikansk Firma, som sender Agenter ud til alle Verdens Storbyer, har opstillet en Liste over den forholds-vise Leveomkostning i disse Byer. Det fremgaar heraf, at New York er langt

den dyreste med de to andre ameri-kanske Byer Washington og San Fran-cisco som Nr. 2 og Nr. 3. Saa følger Ottawa i Canada, Hamburg, Philadel-phia og Berlin og saa først London. Los Angeles er endda billigere end København, og billigst af dem alle an-ses Genua for at være.

Samuel Goldwyn.

Der er udgivet Bøger med Hundred-vis af Historier om den amerikanske Filmsmagnat Samuel Goldwyn, om hans Snedighed, hans Uvidenhed og forbløffende Svar. Her er en ny Hi-storie:

Hans Førsteinstruktør hedder Wil-liam Wylie, som han lige saa lidt kan undvære som holde Fred med. Wylie har flere Gange forladt ham efter et Skænderi midt i en stor Optagelse; men hver Gang er han kommet tilbage. Da Wylie er om muligt lige saa kolerisk, har de nu indført, at inden de begyn-der paa en vigtig Konference, lægger hver af dem 100 Dollars paa Bordet. Den første af dem, der hæver Stem-men, taber Pengene. Det har hjulpet.

Fortjenstmærker

Den 1. April blev uddelt følgende Fortjenstmærker:

1. Grad: Bernh. Rasmussen, hos Ba-germester Chr. Gammelgaard, Balle-rup. P. Vilh. Rasmussen, hos Købmand J. Petersen, Vestergade, Køge.

2. Grad: Vilh. Nielsen, hos A/S I. Kvetny, Søborg. H. P. Andersen, hos Rutebiler Chr. Andersen, Vesterbro, Aalborg. Jacob Hynne Jørgensen, hos A/S Hirschsprung og Sønner, Køben-havn. Hans Larsen, hos A/S Arbejder-nes Fællesbageri, Næstved. Kai Niel-sen, hos A/S Markt og Co., Bredgade 45, København. Aage Gerring Hansen, hos Smørhandler R. N. Henriksen, Vangedevej 191, Søborg.

Foredrag

Mandag den 1. April Kl. 20,30 i Politikens Foredragssal gentages det Foredrag om en Tur til Dresden og Alperne, som var omtalt i sidste Nr. af »Motor«. Foredraget ledsages af Lysbilleder og Film og af 120 Meter Farvefilm.

UGENS EMNER —

Det forfærdelige Føre, vi har haft i den senere Tid, har været en sand Prøvesten for de Vejfarendes Velopdragenhed. Desværre maa jeg sige, at jeg synes ikke, at de alle har bestaaet Prøven med Glans. Det er forbavsende, at Automobilister kan faa sig selv til at passere de Mennesker, som er beskæftiget med det vaade og kolde Arbejde, som Gaderensning og Snækastning er, med fuld Fart og paa en saadan Maade, at de arme Mennesker er lige saa vaade, som om de havde faaet Styrtebad.

Jeg har ogsaa med nogen Indignation lagt Mærke til, hvor ringe en Taalmodighed mange Automobilister udviser over for Cyklister, der ikke kører inde i Vejens yderste højre Side. Naar man tænker paa, hvordan Føret har været, og hvor udsat en Cyklist er, saa maa jeg sige, at jeg synes nok, at de Motor-kørende kunde vise lidt større Hensynsfuldhed end den Kørsel, man ofte ser præsteret. Jeg er aldeles enig med de Mennesker, som hertil vil sige, at det ogsaa er utroligt, saa hensynsløst mange Cyklister bærer sig ad, men

desværre kan man vel ikke regne med, at ret mange Cyklister læser »Motor«, og de, som gør det, hører sikkert til den bedste Del af Cyklisterne. Saa jeg nærer ingen Forhaabninger om at kunne opdrage Cyklisterne ved at skrive her.

Derimod sidder der stadig i min Sjæl et svagt Haab om, at en eller anden Motormand skulde faa Trang til at ransage Nyre og Hjerte og maaske derunder vil opdage, at han hører til dem, der stænkede.

Nogen Tak, fordi man bærer sig hensynsfuldt ad, tror jeg ikke, man skal vente, men en smuk Gerning bærer jo efter Sigende Lønningen i sig selv.

*

Hvis nogen har været af den Opfattelse, at der for en Motororganisation ikke skulde blive Opgaver nok at tage fat paa i en Tid som denne, saa vil jeg gerne henvise til, hvordan Tilstandene har været her paa det sidste. Sjældent har Motorsagen været ude for saa alvorlige Opgaver, og sjældent

har et ubrydeligt Sammenhold været saa nødvendigt.

Det er i denne Forbindelse ogsaa værd at understrege, at de Motor-kørende bør betragte hele Benzinspørgsmaalet saa vel som Spørgsmaalet om Skattens Betaling og de andre Problemer, som kan rejse sig, under en fælles Synsvinkel. Vi skal alle leve, og vi skal helst allesammen køre. Hvis man synes, at ens Nabo faar mere Benzin, end man selv har faaet, saa bør man ikke af den Grund føle nogen Misstemning imod ham. Der er i Øjeblikket ingen Privatfolk her i Landet, der faar for meget Benzin — derimod tør man vistnok sige, at de fleste faar for lidt. Om der paa anden Maade forbruges unødvendig Benzin, skal jeg ikke udtale mig om, men det kan ikke skjules, at det har vakt en vis Opmærksomhed, at ikke alle offentlige Virksomheder indenfor Trafikken synes at arbejde under samme Vilkaar som de private Trafikerhverv. Jeg véd en Del herom, men jeg kender ikke Forholdene ganske nøjagtigt alligevel og vil derfor nøjes med at sige, at jeg synes, at det vilde være højst uheldigt, om der paa et saadant Punkt vil kunne blive nogen Tvivl. Lad mig f. Eks. sige, at jeg ikke kan se at det er nødvendigt, hvis en af Statsbanernes Rutebiler opretholder en mere effektiv Køreplan end en privat Rutebil paa en tilsvarende Strækning.

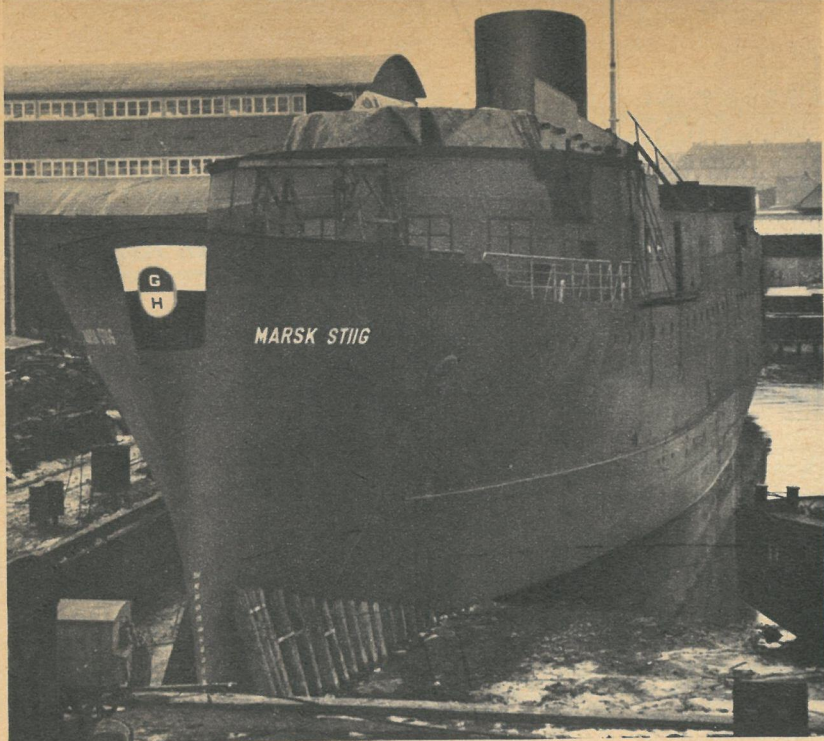
*

Trods alle Fortrædeligheder er det — i hvert Fald efter Almanakken — ved at blive Foraar. Det har været vanskeligt at konstatere, at ikke ogsaa selve Naturen var frosset ihjel i al den Kulde og Ondskab, som er over Verden, men en Dag bliver Skoven alligevel grøn. Hvordan denne Sommer skal blive for Danmarks Motorfolk, er det svært at have nogen Mening om. Det er Kanonerne, der taler, og saa er det svært at høre, at Stæren fløjter!



Automobilisterne har deres egen Skytshelgen i den katolske Kirke. Det er Santa Fransesca Romana. Her velsignes Vognene. Som altid er Ceremoniellet farverigt og smukt.

Eric Boesgaard



Den ny Hundested-Færge

løbet af Stabelen

Ved en Højtidelighed paa Aalborg Skibsværft søsattes forleden den ny Færge til Grenaa - Hundested - Færgeoverfarten. Den kom til at hedde »Marsk Stig«, et Navn, der er Resultatet af en Publikums-Konkurrence.

Det ny Skib skulde allerede have været søsat i September i Fjor, men Krigen og derefter Issituationen har bevirket, at Arbejdet er blevet forsinket. Dog har man i de sidste Maaneder, medens man ventede paa, at Isen skul-

de smelte, arbejdet energisk paa den indvendige Montering, saaledes at man er væsentlig længere fremme end normalt ved Stabelafløbning. Ogsaa Maskineriet staar parat til Installation, saaledes at man allerede skulde være færdig til at foretage den første Prøvetur i Ugen efter Paaske.

Til Pinse vil den ny Færge blive indsat i Trafiken. Og den vil i Sommer komme til at besejle Ruten sammen med den nyeste af de gamle Færger, nemlig »Isefjord«, medens den gamle Færge »Djursland« foreløbig vil blive anvendt som Reserveskib. Da Grenaa-Hundested-Færgefarten i sin Tid besluttede at bygge en ny Færge, skete det i første Række ud fra Ønsket om i Sæsonen at kunne gennemføre fire Dobbeltture daglig. Om dette Program vil blive gennemført i Aar er endnu tvivlsomt. Som Følge af Benzinrestriktionerne venter man en betydelig Nedgang i Trafiken, og man tør overhovedet ikke lægge nogen Fartplan, før man til Maj har erfaret Omfanget af den muligvis skærpede Benzinrationering.

»Marsk Stig« faar 400 H.K., og den vil kunne gøre en Fart af 18 Knob, hvilket jo efter danske Forhold er en anseelig Hastighed for et Passagerskib. Det betyder igen, at Sejlturen kan ned-sættes betydeligt. Man regner med, at selve Sejlturen vil kunne gøres paa 2½ Time, og Køreplanhastigheden vil derfor kunne reduceres til 3 Timer mod hidtil 4 Timer. Færgen er ogsaa bygget som et mere sødygtigt Skib end de nuværende, saaledes at den lettere vil kunne avancere i haardt Vejr.

Fortættles Side 154

En Henvendelse til Handelsministeriet

*Kongelig Dansk Automobil Klub, Forenede Danske Motorejere
og Danmarks Motor Union har til Handelsministeriet rettet
nedenstaaende Henvendelse*

København, i Marts 1940.

Til

Handelsministeriet,

Slotholmsgade 10, K.

Ved Bekendtgørelse om Rationering af Benzin m.v. af 7. Novbr. 1939 § 5, fastsættes det (Stk. 3), at Salg eller anden Overdragelse af Rationeringsmærker er forbudt, hvorhos i samme Paragrafs Stk. 2 er optaget Bestemmelse om, at Rationeringsmærkerne skal fraklippes Rationeringskortet i Overværelse af den, der udleverer Benzin samt, at fraklippede Rationeringsmærker ingen Gyldighed har ved Salg eller Udlevering af Benzin til Forbrugere.

Efter at Bekendtgørelsen nu har været i Kraft i nogen Tid, maa det formentlig erkendes, at det ikke har været muligt at gennemføre, at de nævnte Bestemmelser overholdes, idet det er almindelig bekendt, at Overdragelse og Salg af Benzinmærker finder Sted i be-

tydeligt Omfang. Denne Udvikling skyldes i første Række, at de motor-kørende ikke kan indse Begrundelsen for og den praktiske Nytte af, at Benzinrationeringen i Modsætning til andre Rationeringsordninger knytter Udnyttelsen af den tildelte Ration til den Person, for hvem Rationeringskortet er udstedt, idet den hermed tilsigtede Opsparing af ikke udnyttede Benzinkvanta, saaledes som Forholdene har udviklet sig, formentlig maa karakteriseres som en mere teoretisk end praktisk Mulighed. Endvidere maa i denne Henseende fremhæves, at Hensynet til Kunderne gør det umuligt for Tankpasserne at overholde den dem gennem den citerede Bestemmelse paalagte Kontrolpligt.

Det maa da formentlig ogsaa erkendes, at den omhandlede Ordning i talrige Tilfælde medfører, at Rationeringen virker uretfærdigt, fordi det selv-sagt er umuligt for Myndighederne med blot nogenlunde Sikkerhed at

bringe Tildelingene i Overensstemmelse med den enkelte Forbrugers rettelige Behov, saaledes at Rationeringen udover den forbrugsbegrænsede Virkning, der er dens egentlige Formaal, medfører en ikke tilsigtet og i større eller mindre Grad vilkaarlig Omplacering af Forbruget, hvorved Benzinordningen gives en unødvendig Stivhed.

Da Hensigten med Benzinrationeringen maa antages at være af Hensyn til valutariske Aarsager saavel som de til enhver Tid gældende Tilførselsforhold at kunne indskrænke det totale Benzinforbrug til en bestemt Brøkdel af det normale Forbrug, ses en Ophævelse af Forbudet mod Overdragelse eller Salg af Benzinmærker ikke at stride mod Ordningens Formaal og maa i saa meget højere Grad anses for ønskelig, som Forholdene, saaledes som ovenfor nævnt, har medført, at det i Realiteten kun drejer sig om at legalisere en faktisk allerede bestaaende Tilstand.

I Betragtning af det saaledes fremførte tillader undertegnede Organisationer sig derfor at henstille til det høje Ministerium, at Bekendtgørelsen af 7. Novbr. 1939 ændres derhen, at Bestemmelserne i § 5, Stk. 2 og 3 udgaar.

I Ærbødighed

KGL. DANSK AUTOMOBIL KLUB

FORENEDE DANSKE MOTOREJERE

DANMARKS MOTOR UNION

Overdragelse

af Rationeringsmærker

Motororganisationernes Henvendelse til Regeringen om Forholdets Legalisering

Fra anden Plads i »Motor« kender vore Læsere den Henvendelse, som *Forenede Danske Motorejere* sammen med Kongelig Dansk Automobil Klub og Danmarks Motor Union har rettet til Regeringen om en Ændring af Paragraf 5 i Bekendtgørelsen af 7. November 1939 om Rationering af Benzin m. v. I denne Paragrafs 3. Stykke fastslaaes, at Salg eller anden Overdragelse af Rationeringsmærker er forbudt. Stykke 2 i samme Paragraf foreskriver, at Mærkernes Fraklipning af Rationeringskortet skal ske i *Overværelse af den, der udleverer Benzinen*, og at fraklippede Rationeringsmærker ingen Gyldighed har ved Salg og Udlevering af Benzin til Forbrugere. Motororganisationernes Fælleshenvendelse foreslaar, at begge disse Bestemmelser slettes, saaledes at Overdragelse af Benzinrationeringsmærker bliver en lovlig Handling. Det anføres i Henvendelsen, at en saadan Ændring i Benzin-Bekendtgørelsen formentlig kun vil betyde en Legalisering af den allerede eksisterende faktiske Tilstand.

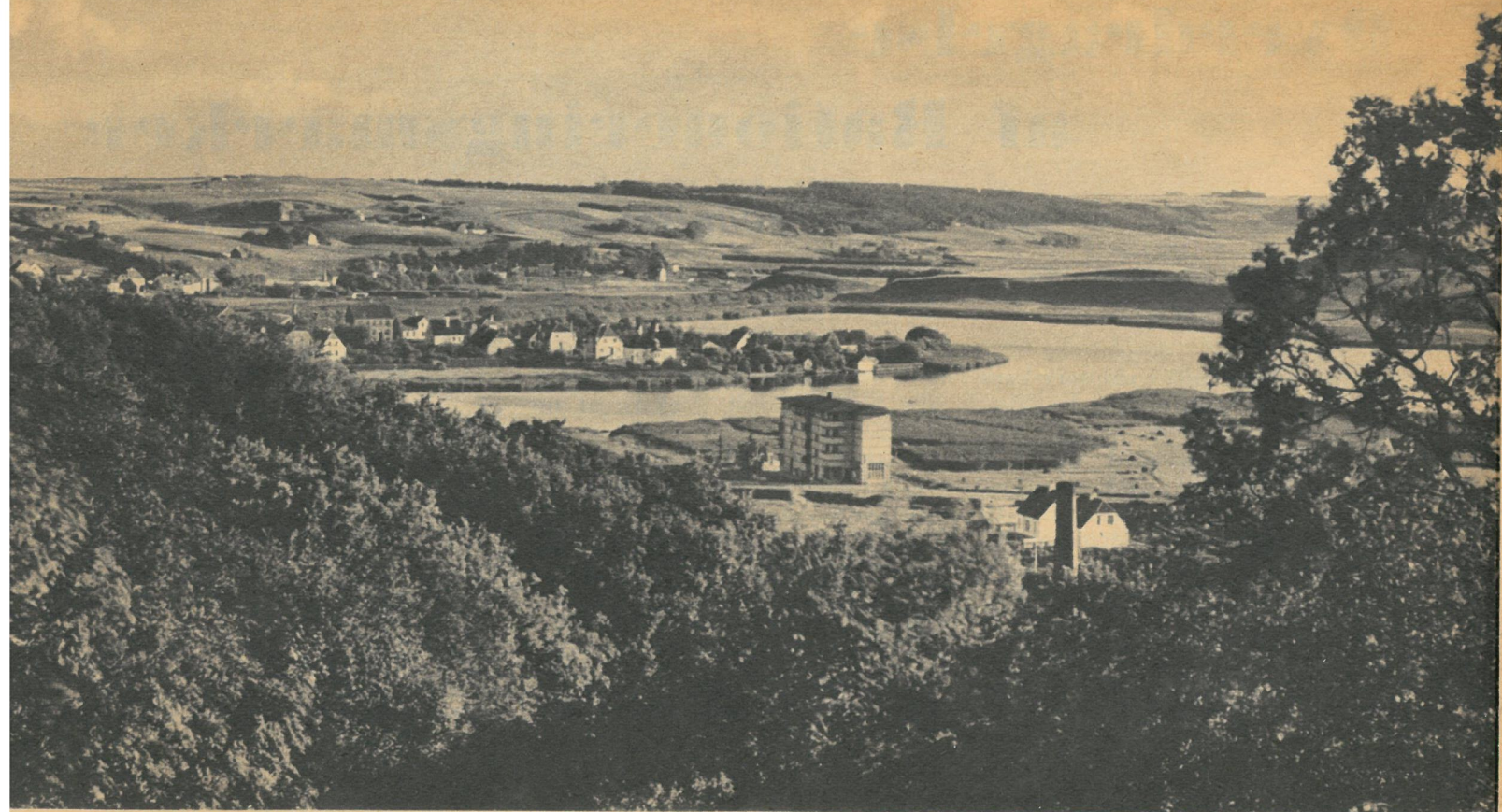
Herom kan der efter en foreliggende Mangfoldighed af Oplysninger ikke være nogen Tvivl. Det virkelige Forhold er, at Rationeringsmærker sælges og overdrages i betydeligt Omfang. Det er endvidere indlysende, at det i den nuværende Situation vil være temmelig umuligt at hindre en saadan Trafik. Folk, der ikke har Brug for deres Rationeringsmærker, vil nu en Gang hellere end at tilbagelevere dem ubenyttede gøre Venner og Forbindelser en Tjeneste med at forære dem Mærker, som de selv har tilovers, eller til egen Nytte tage en Fortjeneste til at sælge dem til Liebhave, og det lader sig ikke gøre at etablere en effektiv Kontrol af hele dette For-

hold. Iøvrigt er det jo ogsaa saa at sige blevet dansk Praxis, at de »Kort« og Mærker af forskellig Art, der i vore Dage paa ejendommeligt Maade er indgaaet i det offentlige Styre, ikke blot er anvendelige Gaveobjekter mellem Venner, men tillige plejer at være Handelsobjekter. Næppe nogen kan være ukendt med, at der f. Eks. gøres Tjenester og laves Forretninger med Kaffemærkerne i denne Tid. Hvad *Svinekortene* angaar har de jo ihvertfald i Perioder været et af Landets højst omskrevne Værdipapirer, der var Genstand for en ikke blot meget energisk, men ogsaa meget aabenlys Handel, saaledes at man tør sige, at det eneste, der egentlig stod tilbage, var, at de burde have været optaget blandt de officielt noterede Effekter paa Københavns Fonds- og Aktiebørs. Det forekommer meningsløst, at Myndighederne i denne Henseende bestræber sig for at give Benzinmærkerne en Undtagelsesstilling. Omsætningen af de forskellige Mærker strider jo ikke mod de Formaal af forskellig Art, som Staten har sat sig ved Reguleringerne, og naar den øjensynligt kan være Borgerne til Gavn, hvorfor saa dog forbyde den?

For Benzinrationeringens Vedkommende er det klart udtalte Formaal som bekendt, at nedbringe Landets Benzinforbrug til en bestemt Brøkdel af det normale Forbrug, og dette Maal naas ved selve Rationeringen, idet den samlede Forbrugsmængde, som de udstedte Mærker ialt giver Adgang til at købe, jo netop svarer til det Forbrug, som man vil tillade under Rationeringen. Den planmæssige Nedskæring anfægtes altsaa ikke af, at Benzinmærkerne sælges eller overdrages, og andet og mere end denne Sikkerhed for, at den naar sine egne Hensigter med Ord-

ningen, kan Staten dog ikke forlange. Muligvis kunde der tænkes nogle yderligere Smaabesparelser der-ved, at Folk, som ikke selv brugte deres Mærker, virkelig tilbagelevere dem. Al Erfaring viser dog, at saadanne Gevinster vilde blive højst ubetydelige; det er den ene Side af Sagen. Men den anden Side af Sagen er, at Staten ifølge sin egen Natur jo slet ikke kan være ude efter Smaafiduser. Den er og maa være tilfreds, naar dens Foranstaltninger fører til de officielt tilstræbte Resultater.

I det Rationerings-System, som vort Land efterhaanden er kommet ind i, er stedfindende Overdragelse af de forskellige Mærker sikkert ofte en saare nyttig og hensigtsmæssig Regulator. Staten opnaar den tilstræbte Forbrugsbegrænsning ved Fastsættelsen af det samlede Antal Mærkers totale Paa-lydende, og den sikrer efter visse Hovedlinier de enkelte Borgere en *Ligestilling* med Hensyn til Rettigheder overfor det nedskaarne Varekvantum, der er til Raadighed for Forbruget. Andet og mere bør Staten ikke tage sig af i denne Forbindelse og den Tilpasning indenfor Statsreguleringens uundgaaelige Stivhed, som Livets praktiske Krav nødvendiggør, sker ganske sikkert aller bedst ved rimelig Frihed til Handel med eller Ombytning af de tilstaaede Forbrugsrettigheder mellem Borgerne indbyrdes. Benzin-Rationeringens praktiske Udformning synes i Kraft af Opgavens overvældende Omfang snarere at maatte give Anledning til Vilkaarlighed end at kunne sikre den ønskværdige Tilpasning. En legaliseret Adgang til Overdragelse af Benzinmærkerne vil her repræsentere en langt mere virksom og hensigtsmæssig Regulator.



HAA DO WOT I HOBROW?

Byen ved den smukke Fjord

Mon der endnu findes noget Menne-ske i dette Land, der ikke har været ude for det berømmelige: Haa do wot i Hobrow? Intet andet Reklame-Fyndord er slaaet igennem som det, skønt næsten hver By i Danmark har sit.

Hvad kender saa i Grunden Bilisten til den lille By ved den smukke Fjord? Ja, de fleste kender vel Hobro som en Station paa Hovedvej Nr. 10, de husker den lange bugtede Hovedgade, og glæder sig over, at den nu er afløst af en moderne Omkørselsvej, kaldet Brogade, hvor man kan faa et lille Kik udover Havn og Fjord, idet man rutscher igennem.

Men, en skønne Dag faar man alligevel Lyst til at se lidt nærmere paa Staden og drejer Rattet ved Skovvejen lige Syd for Byen for at »bede« i Skovpavillonen. Naar man ser Udsigten her fra Verandaen, saa forstaar man, at Byens Borgere i sin Tid rejste deres Pavillon netop her, midt i en aarhundredgammel Egeskov og med en Udsigt over Fjord og Bakker, som man skal lede længe om. Har man en Times Tid til overs, saa lønner det sig at gaa gennem Skoven forbi Paradis og Gal-

gebakken med deres Udsigter over By og Fjord de 3—4 km ud til Blindehjemmet og Julemærkehjemmet i Østerskoven. Har man travlt, kan biles ad Mariagervej og Amerikavej forbi »Amerika« til det lille idylliske Traktørsted. Ogsaa fra Østerskoven kan tages kortere eller længere Spadsereture efter Behag, gennem smilende Bøgeskov eller op paa de barske Skovgaards Bakker med deres Vidsyn over Fjorden. Bilen kan gratis parkeres ved Traktørstedet.

Men, glem alligevel ikke at se lidt paa selve Byen, hvor adskillige Bygninger bringer Bud om svundne Tider: den gamle Garvergaard ved Aaen. Bindingsværks - Svalegangen i Gaarden, Adelgade 78, Enkesædet i Vestergade, hvor der nu er Musæum, og flere andre. Ogsaa den morsomme lille Lagkagekirke, bygget af selve Bindebøll, er værd at ofre et Besøg.

Over Havnegade ad nordre Kajgade kommer man ud til en Strandpromenade, der fører ud i de fredede Hegdals Bakker med Byens Fjordbadeanstalt, hvor der paa Sommersøndage rører sig et muntert Bade- og Folkeliv.

Man kan fortsætte til Fods langs Stranden til Forenede Danske Motorejers Kamperingsplads — en af de mest velbeliggende, vi har. Men iøvrigt er Tilkørsel fra Hadsundvejen.

Med Hobro som Udgangspunkt kan biles en Række kortere eller længere Ture. Her er nogle Forslag:

1): Ad Løgstørvej til Hørby, hvor der lige Vest for Byen drejes lidt til venstre ad Hvilsomvejen, forbi Hannerup Plantage, Hannerup Gaard og Mejeriet. Lige ved Snæbum Brugsforening drejes til højre op ad Bakken og atter til venstre. Her ligger den største af Jættestuerne ved Snæbum lige til venstre for Vejen. Adgang til Gravkamrene, Lys m.m. faas ved Henvendelse til Chr. Kræmer, der bor i Gaarden lige til venstre for Vejen.

Tilbage til Snæbum Brugsforening og videre ad Vejen til Snæbum med Snæbum Sø. Herfra køres omtrent i sydøst mod Lille Mølle. Læg Mærke til den Række Kæmpehøje, der ligger til højre for Vejen, og prøv Udsigten fra Ravnhøjen, den sidste og største, før Vejen drejer til højre ned mod Lille

Fortsettes Side 154



-en Tur paa Storebælt

Kalder I det Vinter kære Børn? — Næh — saa skulde I have oplevet 1940, da var det Vinter — — dengang havde vi noget, vi kaldte Sporvogne, de var saa kolde indeni, at Folk besvimede — og alligevel var der Slagsmaal for at komme med dem — — og saa gik vi over Storebælt — Jamen Bedstefar — ? — ja — ja Børn, jeg forstaar nok I forundres, men dengang havde vi hverken Storebæltbroen eller Luftbusserne — —

Ja — vi skulde jo gøre rent nu, men I kan komme igen Kl. 6, saa er vi færdige — og saa er Buffet'en aaben for Morgenkaffe — — det var to Rengøringskoner, som brutalt vækkede os i 3. Klasses Venteværelse for »Ikke Rygere« paa Korsør Jernbanestation — »os« var en halv Snes Mennesker, som vilde forsøge at forcere Storebælt's Is, naar det blev lyst.

Vi havde forgæves søgt at faa en Seng at sove i paa et af Korsør's Hoteller.

For mit Vedkommende var det et Held, at jeg blev vækket, — havde jeg bare sovet en halv Time til paa de to Stole, som forestillede min »Seng«, var jeg ikke kommet over Storebælt den Dag — da jeg med stort Besvær var væltet ud af Stolene, vilde Benene, (altsaa mine) ikke lyste — de sov og føltes som Gele — baade hjulbenet og kalveknæet paa een Gang, og Hovedet var som naglet fast til Kroppen — der var ikke noget med at se hverken til højre eller venstre.

Morgenkaffen gjorde Underværker;

som nye, godt indpakkede Mennesker traadte vi ud i den disede, raakolde Luft, fyldte Lungerne kraftigt et Par Gange, for at faa Venteværelsesluften ud, — og vi begyndte vor Vandring.

Fra Jernbanestationen gik vi til højre over Havnen, op paa den anden Side, — forbi Korsør's gamle Fæstning — og ud ad Sylowsvej.

Der var Travlhed paa Stranden ved Sylowsvej — fra Lastbiler blev de 10 Baade, som den Dag skulde overføres til Fyn, fyldt med Pakker, Kasser og Sække — et halvt Hundrede nysgerrige havde samlet sig og saa paa Travlheden og det usædvanlige Skuespil.

Det var stoute Fyre disse Fiskere, nogle havde Dagen i Forvejen taget Turen fra Fyn, overnattet i Korsør og skulde nu tilbage igen — andre tog Turen to Gange pr. Dag og fordoblede derved Fortjenesten og sparede ydermere Natlogi.

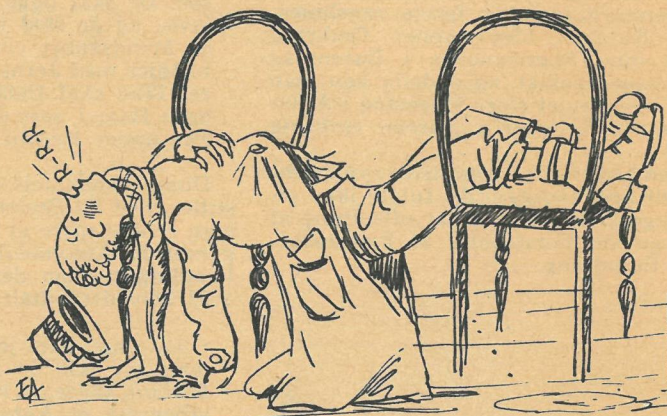
Et halvt hundrede Kroner pr. Tur, var en velkommen Fortjeneste for de raske Fiskere, nu da deres Erhverv laa helt stille — der manglede heller ikke en ekstra, ekstra Fortjeneste — den bestod i vore Kufferter og Pakker, — vi Skrog skulde jo ikke have noget at bære paa.

— — — Klar — saa hiver vi Gutter — Baadene satte sig i Bevægelse og en efter en dumpede de ud paa Isen, som naar Ænderne ved Sommertid plumper i Vandet!

Vi »modige« holdt os diskret bag ved Baadene for ikke at risikere noget — ca. 3—400 Meter ude var der, parallel med Kysten, en bred Revne i Isen, som Fiskerne skrævede — og vi andre hoppede over — men jeg fik selvfølgelig ikke det ene Ben med mig — det havnede i Vandet.

Efterhaanden som vi kom udad, vovede vi os op paa Siden af Karavanen, jeg gav mig i Snak med en Fisker, Jens Rasmussen, fra Korsør, som var Fører for en af Baadene, en Skikkelse paa en 28—30 Aar — med en Skulderbredde, der fik mig til at ligne en Chabesoflaske, i Sammenligning med ham!

En gemytlig Fyr var samme Jens Rasmussen, der tog det hele som en

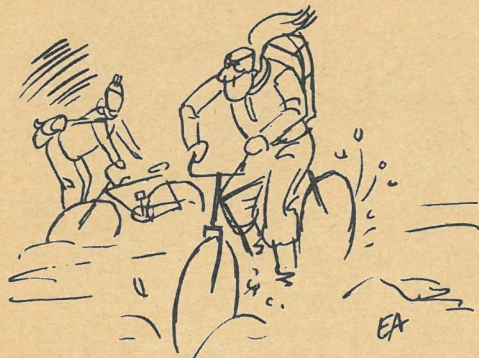


Leg — trak i Baaden, som vi andre, da vi var Børn, trak en Tændstikæske i Snor, han var glad for Jobbet, Konen og Ungerne, som han sagde, skulde jo leve, selv om Fiskene for Øjeblikket laa i »Frækadajre«!

Vi frøs og havde derfor uden at ane det gaaet lidt stærkere, og da vi vendte os om, bugtede Isbaadene sig som en lille Orm et godt Stykke bag os.

Skydækket var ved at blive slidt — blaa Klatter kom hist og her til Syne — forude laa Sprøget i svag Dis som en Eventyrborg — og naar Solen i smaa Glimt ramte Øen, virkede den som et kæmpemæssigt Blinkfyr — og hvor var her velsignet stille, vi to som gik ved Siden af hinanden sagde ingenting — bare nød det — med Tankerne i hver sin lyserøde Fantasi-Verden — — jeg fik Øje paa en ihjelfrossen Vildand, og kom hurtigt ned paa Jorden igen —

Fortælltes Side 152





Amtssvejsinspektør Valeur-Meller.

Landevejstrafik og Admi

Af Amtssvejsinspektør Valeur-Meller

Hvad Dampskibene til Eksempel angaar, maatte disse indtil 1843 ikke komme ind i den indre Havn med Ild under Kedlerne, men skulde ankre op paa Reden og slukke Fyrene, inden de kunde faa Adgang. — Først ved Forordningen af 1843 gives der Dampskibene Tilladelse til at besejle Havnen ved egen Drivkraft, dog med mange Indskrænkninger, der viser, med hvilken Skepsis man — selv efter ca. 30 Aars Forløb — betragtede de ny mekaniske Indretninger.

Flere Bestemmelser i Forordningen virker ret pudsigt for Nutidsøren, og jeg skal citere enkelte Punkter:

»Det tillades ifølge Forordningen indtil videre Skibene med Ild under Kedlen at gaa gennem Bommen ved Toldboden, dog kun i Dagtimerne. De skal mindske Fyringen, saa at der ikke er mere Ild end nødvendig til ringe Fart. De skal naturligvis vige for andre Fartøjer og maa ikke sætte Vandet i saa megen Bevægelse, at Baade og Pramme sættes i Fare. Naar de ikke straks skal videre, skal de to Timer efter Ankomsten have al Ild aldeles slukket, og de maa kun tænde Fyrene igen efter Aftale med Havnefogeden kort forinden Afrejsen. De skal ligge langt fra Sejlskibene, og de skal beholde Halvdelen af Mandskabet ombord, og de skal fortøjjes med Jernkæder, for at Uhyret ikke skal finde paa at gaa paa egen Haand, selv om det ikke havde Fyr under Kedlen.«

Disse Bestemmelser kan næsten side-stilles med de Bestemmelser, hvormed man senere søgte at modvirke den begyndende Automobilisme. Under Forhandlingerne om den ny Motorlov af 1903 blev der udtalt følgende:

»... saa kan jeg tænke mig, at man, for ikke at gaa til et bestemt Forbud, sagde, at hvis en Mand vilde afbenytte et Automobil, saa skulde han have en Mand til at gaa foran sig, thi det vilde hjælpe uhyre meget; Kendsgerningerne havde altfor tydeligt vist, at naar der blot gaar en Mand foran dette Køretøj, saa bliver Hestene ikke bange, men dersom hele Personalet sidder oppe i Køretøjet, bliver Hestene bange.«

»Det ærede Medlem fremsatte iøvrigt en sindrig Løsning i saa Henseende, idet han foreslog, at der hele Tiden skulde gaa en Mand foran Automobil, i Stedet for at hele »Besætningen«, som han udtrykte sig, skulde sidde paa Automobil. Det

var ganske utroligt, mente det ærede Medlem, hvor det vilde virke beroligende paa de mødende Heste. Ja, det tvivler jeg ikke om, og jeg tror ogsaa, det vilde virke i ganske betydelig Grad beroligende paa Folkene paa Automobil. Naar de vide, at der gaar en af Besætningen foran, vilde de ganske sikkert køre ganske mageløst forsigtigt, og de vilde være ganske rolige for, at der ikke er Fare paa Færde, thi han vil i hvert Fald først blive kørt over, før Faren kommer til dem. Naar det virkelig er praktisk, hvorfor saa ikke gennemføre det over det hele? Hvorfor ikke sige, at Automobiler maa overhovedet ikke køre, uden at der gaar en Mand med et Flag foran til at advare de vejfarende?»

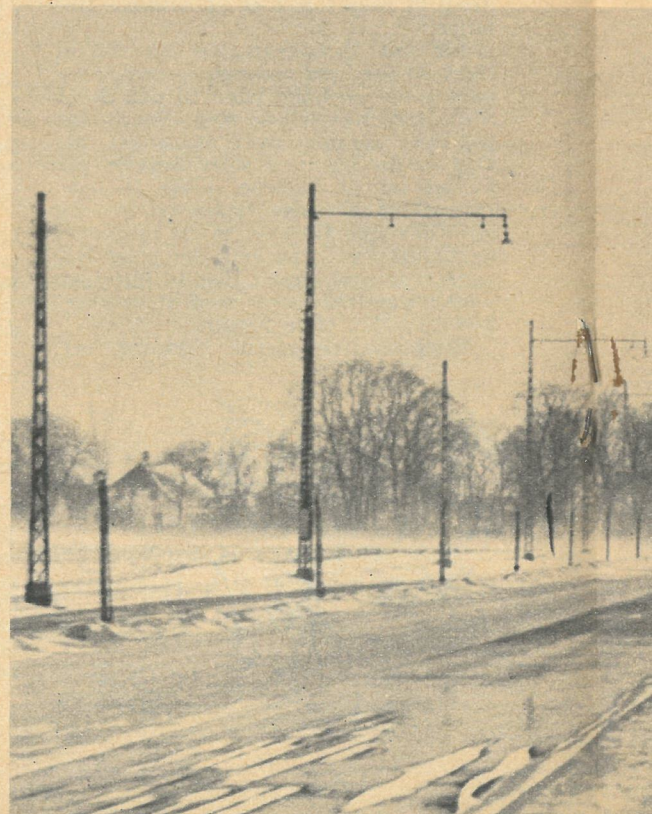
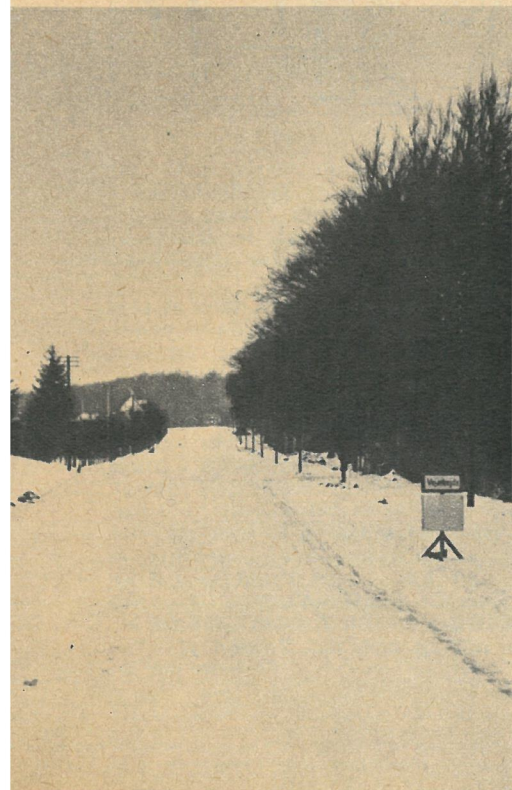
Resultatet blev ikke saa slemt, men Kørslen indskrænkedes til et ringe Tempo paa meget faa Veje og blev helt forbudt efter Mørkets Frembrud.

Hvis man nu ser paa de Opfindelser, der i den sidste Menneskealder har haft størst Betydning for Trafikken, nemlig Jernbanerne og Automobilerne, er der en afgørende Forskel paa de Vilkaar, Trafikken med disse er underkastet.

Naar man har løst sin Jernbanebillet og taget Plads i Toget, lader man Jernbanerne om Resten. Personalet sørger for, at alt er i Orden, Lokomotiver, Vogne, Skinneveje og Sikringssystemer. Togene kører indenfor et praktisk talt afspærret Omraade, hvor fremmed Indblanding er udelukket, og hvor Banerne alene bestemmer — indenfor de givne økonomiske Rammer — hvorledes Skinnevejene skal udbygges, og

← Fra den nye Strækning paa Frederiksborg Kongevej fra Rudersdal mod Hillerød.

→ Den nye Roskildevej.



ministration

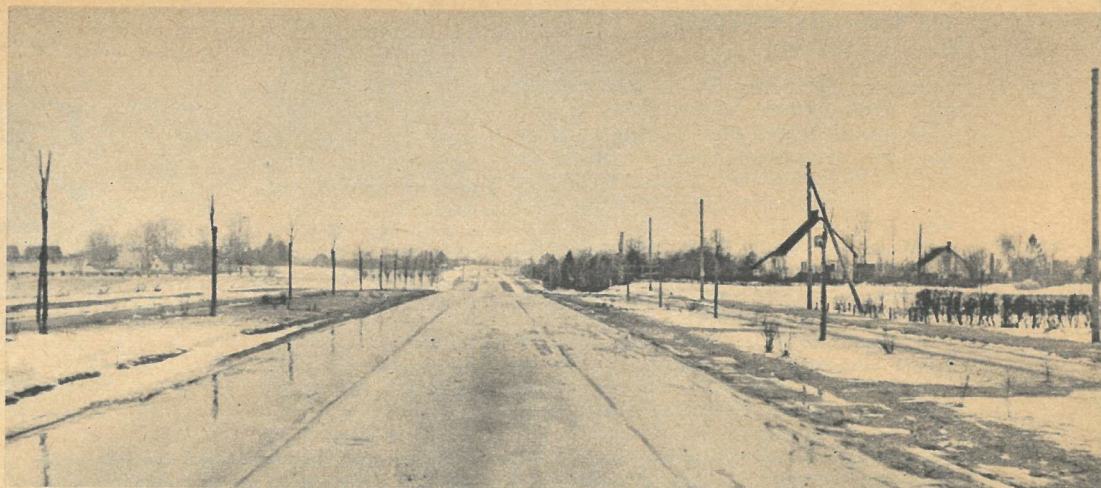
hvilke Foranstaltninger der skal træffes til Sikkerhedens Betyggelse m. v. Banerne skriver selv sine Love for alle disse tekniske Indretninger og sørger for, at Hjulene griber rigtigt ind i hinanden. — Der er paa denne Maade skabt Mulighed for den bedst tænkelige Samvirken mellem Anlæggene og Driften indenfor Banerne.

Naar man ser paa Landevejene, stiller Forholdene sig ganske anderledes. Her har Føreren — hvis Begreb om Automobilteknik som oftest er meget mangelfuld — for det første det personlige Ansvar for, at Vognen er i Orden, og for det andet Pligt til at kende og rette sig efter en Færdselslov, hvis Omfang og Indhold kan sætte selv juridisk skolede Mænd paa en haard Prøve, og for det tredje Pligt til at kunne vurdere og udnytte paa rigtig Maade Samspillet mellem Vognens Teknik, Vejforholdene og Færdselsens Art i det givne Øjeblik.

Der kan være Grund til at se lidt nærmere paa disse Forhold.

Det første — Ansvar for Vognens gode Tilstand — hviler fuldtud paa Føreren. Ved den Undervisning, han har faaet, inden Kørekortet blev erhvervet, har han nok lært en Del om disse og andre Ting, men det beror udelukkende paa hans individuelle Skøn, om Vognen kan betragtes som værende i Orden.

Selv om Vognen lige har været undersøgt paa et mekanisk Værksted, har han ingen Garanti for, at den svarer til Motorlovens Fordringer, men er afhængig af Mekanikerens Omhu og Paa-lidelighed. Da det i Virkeligheden er en meget ansvarsfuld Gerning at reparere Motorvogne, burde — som jeg har



Den nye 3-sporede Frederikssundsvej med de brede Rabatter.

set det foreslaaet andet Sted — enhver Automobilmekaniker have en af højere Myndigheder tildelt og kontrolleret Autorisation, og Værkstederne burde være underkastet regelmæssigt Tilsyn. Herved vilde Reparatørernes Ansvar skærpes, og man havde nogen Garanti for, at en Motorvogn, der udgik fra et Værksted, var i behørig Stand. Paa denne Maade vilde en Del af den Tid, som af Politiet anvendes til Kontrol paa Vejene af Bilerne Funktions-evne, kunne overføres paa Tilsynet med Værkstederne, og man havde større Garanti for, at alt var i Orden, inden Bilerne kom ud paa Vejene. Hvis der samtidig indførtes et obligatorisk Eftersyn med passende Mellemrum, der kunde gøres kortere og kortere, efterhaanden som Vognens Alder steg, vilde der opnaas endnu større Sikkerhed.

I det andet Forhold — Pligten til at kende og rette sig efter Færdselsloven — er Automobilisten ogsaa paa gængs Grund; thi ikke blot indeholder Loven almene Bestemmelser for alt, der vedrører Vejfærdslen, men en

Mængde Spørgsmaal af mere speciel Art berøres og henvises derefter til nærmere justitsministeriel Bestemmelse. At disse Bestemmelser derefter fremkommer i Form af Bekendtgørelser, Cirkulærer og lign., der — i Parantes bemærket — sjældent læses af det store Publikum, og at de som oftest er affattet, saa der er Mulighed for adskillige Fortolkninger, skal her kun nævnes til Forklaring af, at saa faa i det hele taget finder det Ulejligheden værd at ofre Tid paa Granskning af Lovbestemmelserne og at de, der gør sig Ulejligheden, som oftest — ved at sammenligne Resultatet af deres Studier med Domskendelsernes brogede Mangfoldighed — forfalder til Pessimisme.

Som Eksempel kan nævnes Bestemmelserne om Hovedvejsordningen, der paabyder absolut Vigepligt for al anden Færdsel i Forhold til Hovedvejene, men hvor Domstolene til Trods herfor foretager Partsfordeling af Ansaret, naar et Uheld er sket, ganske som paa andre Veje.

Fortsættelse Side 151



En Tur paa Storebælt

Fortsat fra Side 149

selv her i Stilheden bliver man mindet om Livets haarde Virkelighed. — —

Vi havde Føling med Sprogø — Himlen var nu næsten skyfri — og de ca. 1½ Times Gang havde gjort os varme — vi dampede som et Par Kaneheste efter en Løbetur.

Men Trætheden begyndte at melde sig, Vandringerne over Isskruningerne, gennem Sneen — og over de spejlblanke Isflader, virkede i Benene.

»Velbekomme! — Tak! Tak! to Cyklister passerede os, medens vi fik en Bid Brød — min Kone havde været saa forsynlig at give mig Kaffe med paa Termoflaske — jeg sendte hende en venlig Tanke — Kaffen var god, og hvor den smagte — det plejede jo at være under andre Forhold, naar jeg drak Kaffe paa disse Kanter.

Der var ved at blive Trængsel, efterhaanden som den modgaaende Færdsel naaede os — en Bil af ubestemmelig Aargang var det første vi mødte, det var en Personbil, hvor Bagklædningen var savet væk, og ud af Hullet stak 4—5 Kød-kroppe, bestemt til de sultne Københavnerne, en god Dag! kunde den driftige Bilejer bjerge hjem paa denne Maade, Turen over kunde vel tage ham en halv Times Tid — saa han kunde naa nogle paa en Dag.

En anden havde bundet en Slæde bagi Bilen, for at fordele Vægten — Faren for at dumpe igennem Isen var jo til Stede — det fik en Mand i 50 Aars Alderen at mærke, som vi traf — han var dumpet igennem en Vaage — og var tilisat til helt op paa Brystet, men i godt Humør — han havde gaaet sig Varmen til.

Vi var stadig ud for Sprogø — vi kunde ikke ryste den af os — enten var Øen lang eller ogsaa drillede den og fulgte med os.

Go'da — Go'da — det var Gaagengere fra Fyn, vi mødte — vi var saa høflige, naar vi passerede hinanden — men vi var jo ogsaa ude for de samme Genvendigheder. De modgaaende Isbaade — jeg talte 19 — var udelukkende lastet med Kød, mest Kalvekroppe — man skulde ikke tro, det fyldte ret meget, naar det blev hængt op i Kødbyen i København. — Et Par Mand havde sammentømret en meget primitiv Slæde og anbragt et Møblement ovenpaa — Læsset havde slem Slagside, saa jeg tror ikke, de er kommet helskindet over! —

En anden havde bundet to Kælke sammen, og med dette Transportmiddel aabnet en Fragtrute over Storebælt, der er aabenbart mange driftige Mænd i Danmark, som ikke lader nogen Chance gaa fra sig.

Omtrent midt ude, var der mellem to Stave udspejlet et Lærred paa et Par Meter, hvorpaa der stod »spis Steffensens Pølser«, dog var der ingen Pølsevogn, det havde ellers fuldstændt Reklamen.

En tysk Messerschmidt Jager var meget nysgerrig, den fløj lige hen over os, ikke 30 Meter oppe — slog et Slag mod Nord, kom tilbage igen og forsvandt derefter sydpaa. — —

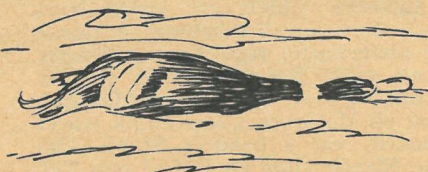
Vi skævede over til Sprogø — den var der endnu. —

Det var morsomt at se Skyggerne af

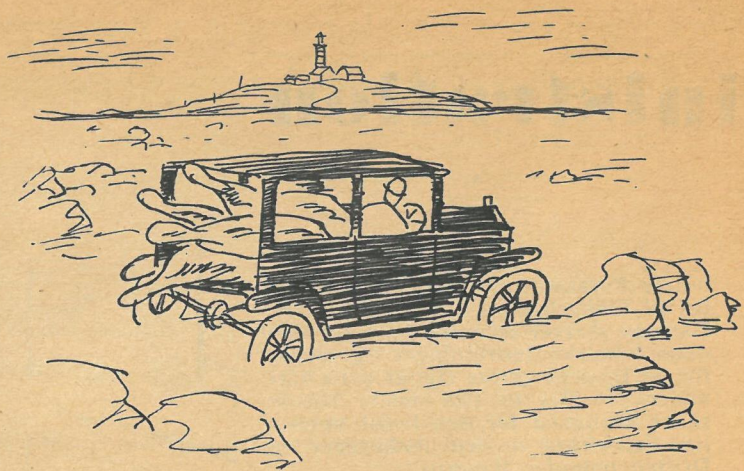
de mange danske Maskiner, der passerede os paa Turen — baade i den ene og anden Retning — bugtede sig som hurtige Slanger hen over Skruelsen.

Endelig slap vi Sprogø — den var nok blevet træt, hvad jeg godt kunde forstaa, særlig hvis den gik Tur med alle dem, der »gjorde« Storebælt.

Vejret var straalende dejligt — vi havde taget Vanterne af og gik med Hatten i Haanden, og den dejlige Varme, man faar ved legemlige Anstregelser, bølgede igennem Kroppen paa os — og der foran os traadte det forjættede Knudshoved tydeligere og tydeligere frem.



Stilheden var nu brudt, jo nærmere vi kom Knudshoved, jo større blev Trafikken — Skiløbere (som dog maatte spænde Skierne af nogle Gange) Cyklister — Biler og Fodgængere myldrede frem, de sidste ladet med Energi paa flere Hundrede Volt, men paa den



anden Side Sprogø vil jeg regne med, at Energien var sat ned til ca. 15 Volt.

Det sidste Stykke var ellers smukt med alle de fantastiske Figurer, Isskruningerne havde frembragt, men vi kunde ikke rigtigt nyde det — vi blev stadig afbrudt af et Go'da — eller, hvorlænge har I været om det? var det slemt? — men hvad skulde ogsaa alle de Mennesker her — de gik jo paa vort Omraade, det var noget, de luskede sig til, — — ja, man er og bliver Egoist.

Da vi fra en Isblok svang os op paa Molen, ¾ Time efter vi havde forladt Korsør, var vi trætte, men en behagelig Træthed, og Turen var bestemt mere værd end en vaad Sok!

— — — Hvad er det? Bedstefar sover jo — han er nok træt, han gik jo ogsaa over Storebælt!

— »Henrik vil du med ned og staa paa Propelski?!«

Benzintildelingen

Vi har modtaget:

Da Benzinkortene skulde uddeles inden 1. December, læste man i alle Bladene i Politiets Annoncer, at: Vogne, der inden 1. December havde opnaaet Brugstilladelse, fik tildelt 75 Liter pr. Maaned, naar Vognens Egenvægt var under 1000 kg osv.

Der var ikke i Annoncerne taget Forbehold af nogen Art.

Som bekendt led mange Brugsvognejere en slem Skuffelse, da de modtog Benzinkortene, idet det viste sig, at alle, der havde været tildelt mindre end 10 Liter pr. Maaned, blev betragtet, som om de ikke havde haft Brugstilladelse og altsaa fik 25 Liter.

Hvorledes vilde det mon have gaaet en Privatmand, der havde lavet det samme, hvis en utilfreds Kunde gennem Politiet havde forlangt sig udleveret Varer i Overensstemmelse med Annoncen.

Tør »Motor« afsige Dommen.

Medlem Nr. 4313.

Parkering

Vi har modtaget:

Jeg vilde gerne herved paa den kraftigste henstille til vedkommende Myndigheder, at man i den nye Færdselslov, som vel maa komme en Gang, faar indført et Paabud om, at et Motorkøretøj eller andet Køretøj, skal have sin

Baglygte tændt under Parkering, efter Mørkets Frembrud, hvad enten Køretøjet parkerer paa oplyst eller uoplyst Gade eller Vej. Det er meningsløst, at Menneskeliv skal udsættes for Fare, eller i værste Fald ofres ved Paakørsel bagfra, fordi et Køretøj holder stille uden at have tændt sin Baglygte. Dette sker jo desværre, og jeg har personlig Erfaring for, at ihvertfald Lastvogne er meget vanskelige at se, naar de holder uden at have tændt Baglygte.

Min Søn er fornylig forulykket ved et saadant Forhold, hvor en Lastvogn holdt paa en Vej, hvor der ganske vist var Gadebelysning men samtidig stærk Snefygning.

Havde Lastvognens Baglygte været tændt, havde denne Ulykke ikke sket, og derfor maa den nye Lov nødvendigvis indeholde et saadant Paabud, som nævnt ovenfor.

Medlem Nr. 16703.

Kusk!

Lad være at køre midt paa Vejen, og lad være at se Dem tilbage, naar De hører et Automobilhorn tude. Det skal nok være rigtigt, at der er et Automobil, der ikke kan komme forbi, før De faar holdt ud til højre!

Overlad kun saa kort Tid som muligt Forspandet til sig selv. Mangen Gang stiller Hestene sig paa tværs af Vejen eller Gaden til stor Ulempe for Trafikken. Bj.

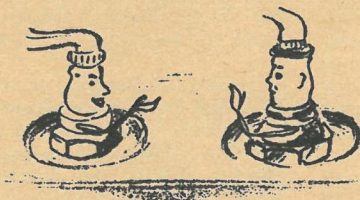
„De duede ikke“

(Frit efter H. C. Andersen)

Tekst: Jesper Brokkasse

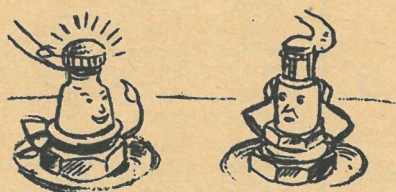
Illustr.: Olieogtvist

Fire Tændrør sad i Motor sammen. De tre var sat i samme Morgen. Deres Herre havde bandet stygt, da han fandt dem frem fra Brokkassen, der stod i en Krog af Garagen, for det var koldt, og han havde rodet længe med at faa Vognen i Gang. Alle var de af forskelligt Fabrikat og tilfældigt valgt. »Det var naturligvis noget Sjuskeri, som aldrig vilde give et godt Resultat,« tænkte det fjerde Tændrør, der havde siddet i Vognen fra den var ny, »og Motoren vilde sikkert hugge rent forskrækkeligt i det og bruge alt for meget af den dyre Benzin.«



Men deres Herre var af den Slags, der sagde, at et Tændrør var et Tændrør, og nu sad de der altsaa. »Nu er vi kommet til Ære og Værdighed igen,« sagde det ene af Tændrørene, hvis Kabelmøtrik var af Messing og straaled som en lille Sol. »Jeg tror hellere, du skulde tie stille,« sagde dets Sidemand. »Du gør ikke noget særligt tillidvækkende Indtryk, Du er vist af en ældre Aargang!«

»Ikke næsvis,« sagde det første, som vi vil kalde Nr. 1, »det er ikke første Gang, jeg skal give Tænding, jeg er fra 1916, det giver Erfaring, jeg ved, hvad jeg kan præstere.«



Denne Udtalelse gjorde ikke »Nr. 2« mindre mistroisk. »Hvad er din Isolator lavet af?« »Porcelæn,« sagde Nr. 1 troskyldigt.

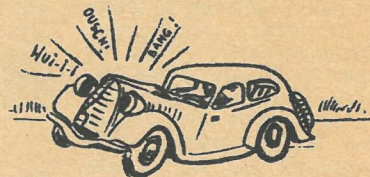
»Porcelæn!« — Det kribled i Elektroderne paa Nr. 2 af bare Skadefryd. »Stakkels dig, det gik man bort fra for mange Aar siden — Du faar et Hedeslag, hvis Du skal arbejde i en moderne Automobilmotor, hvor Du bliver udsat for Temperaturer op til 2000 Grader og for Spændinger indtil 20.000 Volt.«

Oplysningen virkede som et Chok paa Nr. 1, der altid havde regnet Porcelæn for at være det fineste, man kunde bruge til Tændrør. Han fik Kuldegysninger ned ad Midterelektroden ved Tanken om, hvad der ventede ham, og tabte fuldstændig Mælet.

»Ousch — sagde det i det samme, og alle Tændrørene fik en Straale af Benzin ind over sig. »Nu tipper vores Herre Motoren, saa skal vi til at give Gnister,« sagde Nr. 3. Og saa blev Motoren startet, Tændrørene gnistrede, og Vognen kørte.

»Nu maa vi passe paa vores Temperatur,« sagde Nr. 4. Det var ham, der havde siddet i Motoren, fra den var ny, og havde det rigtige Glødetal, hvorfor han følte sig kaldet

til at kommandere over de andre. Mellem os sagt havde han givet Gnister langt ud over 15.000 km og burde derfor forlængst have været kasseret. »Hold jer altid omkring 500 Grader, saa vi undgaar at faa Tilsodninger eller giver Glødetænding,« formanede han.



»Det kan Du, som er beregnet til denne Motor, sagtens sige,« svarede Nr. 2, »men hvad med os andre? — jeg kalder det for en Skandale, at man skal arbejde i dette kølige Klima, naar man er født Racertændrør med højt Glødetal. Kun 1500 Grader er der i denne elendige Cylinder, og saa disse Afkølinger ind imellem, naar der sprøjtes ny Benzin ind. Det er mig umuligt at faa Varme i Isolatoren, jeg fryser og kan allerede mærke Olie og Sod lægge sin klamme Haand over mig.«

Nu faldt Nr. 3, der havde lyttet, ind i Samtalen. »Han tilsoder, — han mangler Gnisten,« raabte han, og for et Tændrør, der som Nr. 3 var født med lavt Glødetal, forekommer det at tilsode lige saa beskæmmende, som hvis vi siger om et Menneske, at det mangler Pep. Nr. 3 fortsatte, »det skal ikke være nogen Hemmelighed, at jeg er godt gal i Isolatoren. Jeg laa paa Hylde hos Forhandleren og drømte om et roligt Liv i en stationær Motor eller til Nød i en ældre Vogn med en rimelig Kompression, og saa bliver jeg i min høje Alderdom anbragt i dette moderne, eksploderende Uhyre. Jeg kan ikke holde denne Varme ud, min Temperatur bliver for høj — jeg har 1000 Graders Feber — jeg giver Glødetænding — Hjælp!!«, og saa knaldede det i Karburatoren, saa Bilisten blev gal i Hovedet og maatte sætte Farten ned.

Og samtidig gik Temperaturen i Cylinderne ned, og Nr. 2 tilsodede endnu mere, saa Gnisten lavede Kortslutning til Masse, og dens Cylinder begyndte at svigte.

»Sikke Forhold« — stønnede Nr. 4, »hvordan gaar det med dig derovre i første Cylinder.« Men Nr. 1 i første Cylinder, der var fra 1916 og havde Isolator af Porcelæn, svarede ikke mere. »Bid Elektroderne sammen og gør jeres yderste,« snærrede Nr. 4, men Motoren befandt sig i sine sidste Krampetrækninger og arbejdede værre og værre. Da ramlede alt, for Nr. 4. »Jeg er rystet til min Isolators Inderste, jeg tror, jeg revner,« raabte Tændrøret — og saa revnede det, for det var nemlig ikke noget Bosch-Tændrør.



Og Bilisten maatte have Vognen slæbt paa Værksted af Falck. Der var der en fornuftig Værfører, der anbefalede ham at sætte 4 nye Bosch-Tændrør i Vognen, af den Slags, som var beregnet til den.

Det var Tændrør, som var født med samme Glødetal. De kendte hinanden, og Forholdet var det bedste mellem dem. Hertil kom naturligvis, at de var af god Familie, hvad man kunde se paa de grønne Ringe, de havde om Halsen. De gnistrede derfor upaaklageligt, og der herskede siden altid Arbejdsglæde blandt Tændrørene i den Motor.

Den nye Hundested-Færge løbet af Stabelen

Fortsat fra Side 146

Færgeren er 70 Meter lang og 11½ Meter bred. Dens Indretning er i første Række baseret paa Transport af Biler, og der er paa Bildækket, som ligger i Højde med Vandoverfladen, Plads til ikke færre end 70 Vogne. Ovenover Bildækket er Promenadedækket med stor Rygesalon samt Hall og agter en Spisesalon. Paa Baaddækket er indrettet 6 Separatkamre, som skal bruges som en Slags 1. Klasse. Endelig indrettes under Bildækket Soverum med 142 Sovepladser, en særlig Salon for Lastbilchauffører samt forskellige andre Saloner.

Ialt vil Skibet kunne medtage 800 Passagerer. Naar man i Modsætning til tidligere har lagt saa stor Vægt paa Indretning af Sovekabiner, skyldes det, at man — naar der atter bliver normale Forhold — vil sejle en Nattur, saaledes at Passagererne kan gaa til Ro, naar de kommer ombord, og blive ombord indtil næste Morgen. Det er ogsaa Hensigten at etablere særlige Udflygtsrejser med Aarhus som Udgangspunkt, Planer, som muligvis allerede realiseres i indeværende Aar.

Det flotte nye Skib, der bliver en Pryd for Ruten, blev døbt af Fru Rutebillejer Spøhr, Sorø, der udtalte: — Fra Sjællands Ø til Jydens Land din Stævn skal kløve striden Vand. Du bringer Bud fra Mand til Mand, vort Folk til Gavn, vort Land til Ære. Navnet »Marsk Stig« du stolt skal bære.

Faa Sekunder efter, at den traditio-

nelle Champagneflaske var knust mod Skibets Bov, begyndte den flotte Nybygning at glide af Stabelen, og idet Skibet berørte den endnu isfyldte Fjord udrabte Skibsværftets Direktør, Poul Hansen, et Leve for den ny Færge. Den var oprindeligt projekteret til at koste 1,6 Mill. Kr., men paa Grund af de stigende Omkostninger regner man med, at Udgiftssummen vil naa op paa 2 Mill. Kr.

Clement.

Byen ved den smukke Fjord

Fortsat fra Side 148

Mølle. Ved Lille Mølle drejes atter til venstre ind mod Øls, hvor man lige over for Øls Kirke ser det store Jordfaldshul »Øls Skæppe«. Fra Øls tilbage forbi det nødderige Øls Krat. Vejen gaar her meget højt oppe, og der er en enestaaende Udsigt til højre udover Hobro By og Mariager Fjord. Ølsvej indmunder i Løgstørvej lige ovenfor Viadukten, hvor der drejes til højre ned i Byen. Ialt en Tur paa ca. 20 km.

2): Mod Syd ad Randers Landevej (Hovedvej Nr. 10) og drej til højre ad Nørre Onsildvej og videre mod sydvest over Nørre Onsild, Hvornum til Klejtrup mod Volde og Ruiner af Niels Ebbesens Borg. Tilbage ad samme Vej og drej til højre lige udenfor Hvornum ad Vejen efter Lindum, forbi Hvornum Vasehus, over Skals Aa, igennem Lindum Skov til Lindum By. Herfra omkring Enden af Tjele Langsø forbi Birgits Hus til Hobro-Viborg Landevej. Den samlede Længde hertil er ca. 35

km, og man kan nu enten tage tilbage til Hobro eller til Viborg forbi det gamle Herresæde Tjele (Marie Grubbe, Den skotske Kvinde).

3): Ad Aalborg Landevej (Hovedvej Nr. 10) til højre lige ovenfor Byen ad Hadsundvej. Ca. 2 km ude drejes til højre ned til vor Kamperingsplads i Hegedal. Eller man fortsætter gennem Valsgaard og Oue, forbi Ouegaard. Her kommer man i Dalen over Villestrup Aa, og Vejen drejer ned til Ouegaards Vandmølle — en Chr. Winther Idyl midt i Jylland. Men, vi fortsætter ad Landevejen igennem Vive til Hadsund og over til Broen tilbage paa Fjordens Sydside. Vejen gaar her for største Delen langs Fjorden, forbi Aamølle, Cementfabrikerne, Fladbjerg og Jomfrubakken til den gamle Klosterby Mariager. Hele Turen »Fjorden rundt« tilbage til Hobro er ca. 50 km.

4): Ad Aalborgvej (Hovedvej Nr. 10) til Rold, hvor man drejer til højre efter Arden Stationsby og gennem denne til den gamle Herregaard Villestrup. Herfra videre til Astrup og gennem Byen, hvor man svinger til Gange til venstre, saaledes at man atter faar Kirken paa venstre Haand, naar man kører ud af Byen, og videre til Madum Sø. Herfra gaar Vejen over Hellum til Skørping. Fra Skørping kan man tage til Ræbild og ud til Hovedvej Nr. 10 omtrent ved Oplev Kalkværk. Herfra enten til Aalborg eller tilbage til Hobro, idet Turen til Hovedvej Nr. 10 er ca. 50 km.

En Oplevelse er et Besøg i det underjordiske Kalkbrud ved Oplev, hvor Billedhugger Bundgaard har indhugget Relieffer i Kalkstenen, og hvor Modeller af hans betydeligste Arbejder findes opstillet.

En Sejlstur paa Mariager Fjord bør ikke forsømmes, selvom man er Bilist, Motorbaade afaar fra Havnen til de vældige Bramslev Bakker, til Katbjerg og Mariager.

Naar De nu næste Gang passerer Hobro, da sørg for, at De kan svare bekræftende, naar der spørges: Haa Do wot i Hobrow? H. B.

Landevejstrafik og Administration

Fortsat fra Side 151

Det tredje Forhold — det nødvendige Sammenspil mellem Føreren, Vognens Teknik, Vejforholdene og Færdslen — er det mest komplicerede.

Vanskeligheden bestaar bl. a. deri, at dette Sammenspil for største Delen kun kan tilegnes gennem personlig Erfaring, der — med den nuværende Form for Erhvervelse af Førerbevis — altfor ofte maa indhøstes gennem Trafikuheld med mere eller mindre heldigt Udfald for de implicerede.

Naar Bilisten begiver sig ud paa sin Færd, vil han i de fleste Tilfælde møde en Del Signaler paa sin Vej, hvoraf nogle tjener til Færdselsregulering og andre til Oplysning om Vejforholdene m. v.

Færdselssignalernes Betydning vil han forholdsvis hurtigt blive klar over, bortset fra den Maade hvorpaa det gule Lys i lysregulerende Vejkryds skal forstås, og som jeg ikke skal komme

A/S DANSK ALFA-LAVAL

Prøv vort Automobilværksted

Alle Reparationer udføres

Moderne Arbejdsmetoder

Spec.: Hovedreparationer

MØLLEGADE 26 TELEFON 7429

NIELSEN & LARSEN

Mekanisk Værksted

Peter Bangsvej 34

Telefon Godth. 6005

UDBORING OG SLIBNING AF CYLINDRE

Fabrikation af Stempler og Reservedele. Ventilseeder isættes!

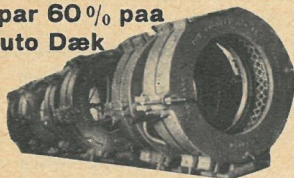
HANS FYHN

KØLER OG METALVAREFABRIK
BLAAGAARDSGADE 36 - TELF. 6572

Nye Kølere, Reparationer, Opretning af
Lygter, Pladehjul, Benzintanke, Foraksler

Godsforsendelse pr. Bane:
Københavns Hovedbanegaard

Spar 60% paa
Auto Dæk



Lad os paalægge nye Slidbaner med Garanti. Vi er saa overbevist om vore Slidbaners Styrke - Erfaringen viser, at de holder til 25-40,000 Kilometers Kørsel - at vi udsteder Garantibevis for 25,000 Kilometer. Prøv det og spar 60%

HOLGER MØLLER'S SLIDBANE-FABRIK

Vester Farimagsgade 21, BYen 4536 - Filial: Danasvej 29, EVa 4676

nærmere ind paa her. Grundelementerne i Vejsignalerne er Firkanten og Trekanten med røde Kanter paa hvid Bund. Naar Bilisten møder en Firkant paa Spidsen, betyder det, at han er paa Hovedvej. I Bekendtgørelser om Hovedfærdselsaarer hedder det, at Færdslen fra Gader og Veje, der udmunder i eller skærer Hovedveje, har ubetinget Pligt til at vige eller holde tilbage for Færdslen fra begge Sider, og det har sikkert været Meningen, at Færdslen lige ud ad Hovedvejen ikke skulde møde Hindringer fra anden ind- eller uddrejende eller krydsende Færdsel, og i Konsekvens heraf blev alle Vejkrydstavler fjernet fra Hovedvejene. Imidlertid siger Domspraksis noget helt andet. Ved Sammenstød med tværgaaende Vogne kan Ansvar forfordes til begge Sider. Men naar Loven ikke er mere juridisk uangribelig, end at dette kan ske, burde Vejkrydstavlerne aldrig være fjernet fra Hovedvejene. En Bilist, der paa de almindelige Landeveje har set, at alle farlige Vejkryds, hvor han skal passe særlig paa, er afmærkede, kan ikke vide, at det samme ikke er Tilfældet paa Hovedvejene, og naar han kan drages til Ansvar for et Sammenstød, er det i alle Tilfælde urimeligt, at en tidligere Advisering er fjernet.

Det andet Vejsignal — Trekanten — kan enten staa paa Spidsen, og adviserer i saa Tilfælde om en kommende Hovedvej, eller den kan staa paa Siden, og adviserer i dette Tilfælde næsten altid til Forhold, der angaar Vejenes Tracees eller Linieføring, herunder krydsende Veje og Jernbaner eller Vejenes øvrige Udbygning.

Disse Vejforhold maa have Bilistens allerstørste Interesse. Deraf afhænger hans Rejsehastighed og for en stor Del den Sikkerhed, hvormed han kører, og noget af hans Bekvemmelighed under Farten, og det er givet, at de bedst mulige Færdselsforhold først opnaas, naar det lovmæssige Grundlag for Udbygningen er i Orden. — Det er derfor nødvendigt at se lidt paa dette Grundlag.

De første Landeveje blev anlagt som Statsveje efter en Maalestok, saa man efter Datidens Forhold kan tale om virkelige Luksusveje.

Forordningen af 1793 sammenfattede alle Forhold vedrørende Landevejene. Der gaves nogle simple Regler vedrørende Anlæggene, Regler om Arealafstaaelser til nye Veje, om Forholdene til Naboejendommene, om Sikkerheden til Betyggelse af Færdslen og Vejanlæggene m. v.

Jeg skal ikke trætte med at opremse alle de supplerende Reglementer, Plakater og Lovbestemmelser, denne engyldige Forordning blev efterfulgt af, men kun nævne, at der, som Tiden gaar, finder en Spaltning eller Adskillelse Sted mellem alle de forskellige administrative Forhold, der havde Interesse for Landevejstrafikken.

Da Landevejene omkring 1865 havde tabt deres Betydning for den gennemgaaende Trafik, kom Vejloven af 1867, der i Hovedtrækkene kun omfattede Spørgsmaal om selve Vejadministratio-
nerne, der som øverste Myndighed havde Indenrigsministeriet. Da Ministeriet for offentlige Arbejder i 1894 blev udskilt fra Indenrigsministeriet, overgik

den højeste Myndighed med Overholdelse af nogle af de i Loven indeholdte Bestemmelser til det ny Ministerium, medens Indenrigsministeriet beholdt Indsigt med Overholdelsen af andre af Lovbestemmelserne og Reglerne om, hvorledes Færdslen skal foregaa, indeholdes efterhaanden i de lokale Politivedtægter.

Denne Spaltning eller Spredning, eller hvad man vil kalde det, faar imidlertid sin Kulmination i disse Aar med Vedtagelsen af den ny Byplanlov, der sorterer under Indenrigsministeriet, Forslaget til den ny Færdselslov og Loven om Anlæg af Cyklestier, der sorterer under Justitsministeriet, og den længselsfuld ventede ny Vejlov, der sorterer under Ministeriet for offentlige Arbejder samt — for at tage det hele med — Naturfredningsloven og Loven om Beskæftigelse af arbejdsløse, der henholdsvis sorterer under Statsministeriet og Socialministeriet.

Administrationen af Landevejene henhører — som det vist er alle bekendt — siden Loven af 1867 under Amterne, med Ministeriet for offentlige Arbejder som øverste Tilsynsmyndighed. Efter samme Lov administreres de offentlige Biveje af Sognekommunerne med Amsraadene som Tilsynsmyndighed, og endelig har Sogneraadene Tilsyn med de private Veje.

Denne Aftrapning i Forvaltningen af Danmarks Vejet efter Vejenes Betydning, virkede ganske udmærket. Trappens øverste Afsats førte i alle egentlige Vejsager kun til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Efterhaanden som Trafikken steg, og det viste sig nødvendigt at foretage en Udbygning og Supplering af det bestaaende Landevejsnet, aabenbarede Loven af 1867 dog visse Mangler. Loven gav Amterne et udstrakt Selvstyre med Hensyn til Maaden, hvorpaa Landevejene blev vedligeholdt, og nye Veje kunde ikke anlægges uden efter Beslutning af Amsraadet, men man maa gaa ud fra, at disse Mangler rettes, naar den nye Vejlov kommer, saa at den højeste Myndighed — Ministeriet — kan forlange nødvendige gennemgaaende Veje anlagt og fremtvinge en formaalstjenlig Ensartethed i Vejbygningen i de Forhold, der har Interesse for Trafikken, hvis ikke andre Kræfter forinden griber ind.

Dette er imidlertid sket ved Vedtagelsen og Forberedelsen af de andre Love, som jeg tidligere har nævnt.

I Byplanloven bestemmes, at der for hver Købstad og — hvad der har særlig Interesse for Landevejene — for enhver anden samlet Bebyggelse, der overvejende udgøres af Bygninger til andet end Landbrugsformaal og som omfatter mere end 1000 Indbyggere, skal tilvejebringes en Byplan inden 5 Aar efter Lovens Ikrafttræden.

For Omraader paa Landet, som ikke er inddraget under bymæssig Bebyggelse, og for hvilke Udfærdigelsen af Byplaner skønnes uforholdsmæssig, kan der vedtages Markplaner.

Baade i By- og Markplanerne kan der træffes Bestemmelse om Vejes Beliggenhed, Retning og Bredde, Vejes indbyrdes Tilslutning samt, om der fra de til planlagte Hovedveje (det vil i denne Forbindelse sige mere betydende Veje) grænsende Arealer skal have

Adgangs- eller anden Façaderet, eller — med andre Ord — kan der tages Bestemmelse om alle fremtidige Vejes Linieføring, om disses og eksisterende Vejes Profilbredde og Udvidelsesmuligheder og om deres Karakter m. v.

Hvis disse Bestemmelser blev truffet saaledes, at Amsraadene, med Ministeriet for offentlige Arbejder som øverste Myndighed, havde den endelige Afgørelse af, hvorledes Planerne skulde udformes — i det mindste for Vejenes Vedkommende — kunde Loven sik-



Vor Virksomhed er saa stor, at vi kan behandle baade smaa og store Ordre med samme Omhu - samme Hurtighed og samme Kulance i Prisberegningen.

Naar De ser et særligt smart, dansk Specialkarosseri, vil De kunne konstaterer, at vi har bygget det fra Grunden. Men den samme faglige Erfaring og Indsigt vil vi lægge i vort Arbejde, hvis De betror os at udbedre den lille Rift i Lakken.

Vi er store nok til at magte selv de største Opgaver, og vi er ikke for store til at paatage os selv de mindste Reparationer.

Dansk Karosseri-Fabrik A/S
Drejegade 12-14, København Ø.
Telf. *Central 7976

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/S

Salgskontor: C. 2115

Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25

Værksteder og Reservedele:

Lyngbyvej 165-167. C. 5115

Engbavevej 76. C. 14947. Eva 3346

Bliver De skaldet eller graa!

Brug



Faas

**FRISØRER, PARFUMERIER,
SCHOUS- OG TATOLS UDSALG**

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Jylland

Aalborg

Elitz W. Kruse. Aut. Fordforhandler
Salgsafdeling: Boulevarden 28, Tlf. 600-1700
Frederikskildevej 6 - Telefon 6601, 6602, 6603
Plads til ca. 100 Vogne

Aalborg

Lykke Madsen
Vesterbro 95-97
Telefon 5735

Aarhus

A/s F. Bülow & Co.
Trøjborgvej 8, Telefon 6565
Autoriseret G. M. Forhandler

Aarhus

Aage Heidemann
Tlf. 3715-3735

Autoriseret Forhandler
D.K.W. - Wanderer - Chrysler - Plymouth

Haderslev

Vald. Hinrichsen
Telefon 150 - 180
Generalrepr. for Danmark for
Hansa-Personvogne



Herning

½ HERNING MOTORCOMPAGNI
Telf. 642 - 643

Horsens

Garagekompagniet
Autoriseret Opel - Blitz Forhandler
Levysgade 8 - Telefon 2600
1ste Kl.s Automobilværksted

Kolding

Karl Jacob Jensen
SDR. HAVNEGADE
Telefon 1913 & 1914
Stort moderne Værksted

Vejle

Chr. Moos
AUTOHANDEL & SPECIALVÆRKSTED
Vejle - Tlf. 289
Direkte ved Hovedvej Nr. 1
Kolding - Eshjerg

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

Er Deres Bremses i Orden?

kert faa en gavnlige Indflydelse paa det eksisterende og fremtidige Vejnet i Danmark, men det mærkelig er, at det ene er Kommunalbestyrelserne og Sogneraadene, der med Indenrigsministeriets Samtykke foretager By- og Markplanlægning. — Det er jo desværre — eller det er maaske rigtigere at sige — ganske naturligt saadan, at Byerne og Landsbyerne som oftest ikke har nogen Interesse i at skabe de bedst mulige Vilkaar for den gennemgaaende Trafik af Hensyn til lokale Interesser. Forretningskvarteret i mindre eller mellemstore Byer ligger næsten altid gruppet omkring de gennemgaaende Hovedveje, og da det er en udbredt Mening blandt de Handlende, at Forretningen ruineres, naar Hovedfærdslen lægges uden om Byen, støder Anhæggene af Omkørselsveje næsten altid paa Vanskeligheder. For de store Byers Vedkommende gør det Forhold sig gældende, at de ganske naturligt ønsker at trække saa mange Hovedveje til sig som muligt.

Da der i Landet er ca. 100 Købstadskommuner og ca. 1300 Landkommuner med hver sine lokale Interesser, bevirker de nævnte, og mange andre Forhold — som jeg ikke skal komme ind paa her — at man næppe kan vente, at der skal komme noget godt ud af Byplanloven for den gennemgaaende Trafiks Vedkommende.

Det rigtige Forhold vilde have været, om der for hele Landet iværksættes en Vejplanlægning for primære og sekundære Hovedtrafikaarer, udarbejdet af Amsraadene i Forbindelse med Ministeriet for offentlige Arbejder, og at By- og Markplanlægningen knyttedes til det paa denne Maade projekterede Vejnet.

Som vi saa, vil efter Byplanloven — praktisk talt — Planlægningen af Landevejsnettet i Danmark overgaa fra de nuværende 25 Amtskommuner til de ca. 1400 Købstads- og Landkommuner. Hvis nu det fremsatte Forslag til en ny Færdselslov virkelig bliver ophøjet til Lov, vil det lokale Politi i Forbindelse med Justitsministeriet (dog i enkelte Tilfælde efter Forhandling med Ministeriet for offentlige Arbejder) i Realiteten kunne bestemme, hvorledes dette Vejnet skal udbygges.

En Færdselslov, der skal forstaaes og tilegnes af alle og enhver, burde efter min Mening være klar og koncise og ikke indeholde andet end de nødvendige Regler om, hvorledes Færdslen skal foregaa, hvilke Rettigheder og hvilke Forpligtelser de vejfarende har overfor hinanden.

Men det ny Lovforslag er desværre hverken klart eller tydeligt, hvad Færdselsreglerne angaar, og indeholder desuden mange andre Ting, som slet ikke hører hjemme i en Færdselslov.

Hertil kommer, at en stakkels lovyldig Færdselslov, der studerer Loven for at kunne holde sig de indviklede Paragraffer efterrettelig, hurtigt vil opdage, at Forslagets Fædre paa ikke mindre end ca. 60 Punkter af Betydning har henlagt de senere Afgørelser til Justitsministeren, hvis Afgørelse de

paagældende derfor maa holde sig à jour med.

De Bestemmelser i Færdselsloven, som angaar Vejbygning — og som iøvrigt hører hjemme i Vejloven — er meget uklart affattet og kan give Anledning til vidtgaaende og forskelligartet Fortolkning.

I § 50 bestemmes: Politiet kan træffe Bestemmelse om Regulering af Færds-

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Sjælland

Haslev

N. Johannesen. Telf. Haslev 24-324.

Autoriseret Forhandler
Autoriseret Reparatør



Præsto

Carl Andersen
Adelsgade 20 Telefon 280
Autoriseret General Motors Forhandler. 1. Kl. stort Reparationsværksted. Stort Lager af gangbare Reservedele.

Ringsted

A/s W. Heiber & Co.
OPEL - OLDSMOBILE - BLITZ
Nymod. Reparationsværkst. - Orig. General Motors Reservedele - Stor Gaardsplads
Vaskehal - Smørestation - Shell Service

Jyllandsgade 11
Tlf. 167

Ringsted

Ringsted Motor Co. A/S
Autoriseret Forhandler
og Reparatør.
Byens førende Værksted
Telefon 8. (2 Linier)

Vordingborg

H. P. Hansen A/S
Autoriseret Chevrolet og Bedford Forhandler
Moderne Reparationsværksted
og Vulkaniseringsanstalt
Benzin - Olie - Gummi

Tlf. 343

Fyn

Odense

OPEL
AUTOGAARDEN
V. Holm Jensen
Autoriseret General Motors Forhandler
Stort moderne Værksted
Vesterbro 41-45 Telefon 999

Odense

Ford
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.

BILER UDEN FØRER CENTRAL 3007 Krog's Hjerne Gyldenløvesgade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

len. Men er enhver Udvidelse eller Forbedring af en almindelig Vej, naar der f. Eks. anlægges Cykle- eller Gangstier, hvor disse ikke findes i Forvejen, ikke en Foranstaltning til Regulering af Færdslen?

I alle Tilfælde vil Bestemmelsen kunne fortolkes saaledes, at Politiet kan afgøre, hvorledes en Vej skal omprofileres.

I næste Paragraf — Nr. 51 — gentages Bestemmelsen, og der nævnes nogle særlige Anlæg til Færdselsregulering, saasom Rundkørsler, Helleanlæg m. v., men her er Ministeriet for offentlige Arbejder taget med for Landevejenes og Sognevejenes Vedkommende, hvis der er Uenighed mellem Politiet og de kommunale Myndigheder om de nævnte Anlæg. I saadanne Tilfælde afgør Justitsministeren Spørgsmaalet, dog med Samtykke af Ministeren for offentlige Arbejder, men det tilføjes, at Afgørelsen iøvrigt træffes af Ministeren for offentlige Arbejder.

Hvis der endnu skulde være nogen Tvivl om Politiets afgørende Indflydelse paa den fremtidige Vejbygning i Danmark, forsvinder denne Tvivl, naar man har læst § 55, Stk. 1, hvori det hedder:

Andre Foranstaltninger ved Gader eller Veje, Pladser eller lign., der kan indvirke varigt paa Færdselsforholdene, skal ske i Samraad med Politiet.

Da ethvert større eller mindre Vejarbejde — hvad enten det drejer sig om en Omprofilering eller en Nybelægning af en Kørebane — indvirker varigt paa Færdselsforholdene, vil det altsaa sige, at Politiet skal tages med paa Raad i al Vejadministration med Undtagelse af den Side, der vender mod Økonomien.

Da Landet er delt i 71 Politikredse, kan de Bestemmelser i Færdselsloven, jeg her har nævnt, give Anledning til meget uensartede Vejrforhold.

Loven om Anlæg af Cykkestier sorterer ogsaa under Justitsministeriet. Ifølge denne Lov kan Ministeren paalægge de kommunale Myndigheder at anlægge Cykkestier langs Veje, hvor de efter Politiets Mening maa anses for tiltrængte, samt give nærmere Forskrifter for Anlæggenes Udførelse. Loven virker paa den Maade, at Justitsministeriet skal paabyde Anlæggenes, Ministeriet for offentlige Arbejder approbere Projekterne, og Socialministeriet give Tilskud til Arbejdets Udførelse.

Endelig skal jeg nævne, at Statsministeriets Naturfredningslov giver Naturfredningsmyndighederne en udstrakt Indflydelse paa nye Vejanlægs Linieføring m. m., naar naturskønne Værdier berøres.

Alle disse administrative Forhold har den almindelige Automobilist paa Vejen næppe nogen Interesse for, men ifølge Færdselsloven skal han indrette sin Kørsel efter Vejforholdene og den øjeblikkelige Færd, det vil altsaa sige, at han — selv om han er alene paa Vejen — ikke udelukkende kan køre efter Vejsignalerne, men tillige skal køre — om man saa maa sige — paa Sigt. Han har derfor den største Interesse i, at Vejforholdene er saa gode og logiske som muligt og saa ensartede, som Forholdene kræver det, men dette kan næppe opnaas, naar Answeret aftrappes og forgrener sig saa stærkt, som den nye Lovgivning giver Anledning til.

Det har i de sidste Aar været diskuteret meget, om det vilde være nyttigt at indføre et Centralstyre for Danmarks Vejvæsen, og Ingeniørforeningen har ogsaa interesseret sig for Sagen. — Det er muligt, at et saadant Centralstyre — enten i Form af et Vejdirektorat eller et Vejdepartement — kunde have sin Betydning, men jeg tror, at Tilhængerne heraf helt har stirret sig blinde paa de faa Fordele, der kunde være forbundet hermed og helt har overset, at den øverste Lovgivnings-

magt ved de Love, som lige er vedtagne eller er under Forberedelse, har skabt en enestaaende Decentralisation, som vist ikke findes i noget andet Lands Vejadministration.

I denne Forbindelse kan jeg nævne, at Færdselsloven i næsten alle andre Lande sorterer under samme Ministerium som det, der er den øverste Myndighed for Vejvæsenet.

Intet vil være rimeligere, end at det samme fandt Sted i Danmark, og der kunde derved skabes den bedste Samvirkning mellem Vejbygningen og — om jeg saa maa sige — Driften af Vejene, saaledes at de, der havde den øverste Bestemmelsesret om, hvorledes Vejene skulde bygges, ogsaa fik den afgørende Indflydelse paa, hvorledes de skulde bruges.

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 1. Marts 1940.

Afgang fra Faaborg:

10⁰⁰ 14⁰⁰ 18³⁰ 22^{35*} 22^{10**})

Afg. fra Mommark:

8¹⁵ 12²⁰ 15³⁵ 20⁰⁵

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

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

A/S Mommark Færge

Telefon Tandslet 7824. Telefon Faaborg 11

Telegram-Adresse: »Fyensfærge«.

Hovedkontor: Mommark.

KALVEHAVE-KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ulsund).

FARTPLAN Fra 20. Septbr. 1939

6¹⁵ 7⁴⁵ 9⁰⁰ 10⁰⁰ 11¹⁰ 12⁰⁰ 13⁰⁰ 14⁰⁰
14³⁰ 16⁰⁰ 16³⁰ 17⁰⁰ 18⁰⁰ 18⁴⁵ 19⁴⁰
20³⁰ 21^{30*} 22⁰⁰ 23^{45*} 0¹⁵ 1³⁰ 2^{00**}

*) sejler kun Søn- og Helligd.

**) sejler kun Natten efter Søn- og Helligd. Amdsraadet forbeholder sig Ret til Ændringer i Fartplanen.

Alle Ture fra Kalvehave og straks tilbage. — 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 Færgerne skal Automobiles være bremsede.

Haarbølle-Færgeren

Motorvogne (uden Hensyn til Vægt) 2,50, Tur/Ret. 5,00, Motorcykler 1,10, Cykler 0,50, Tur/Ret. 0,75, Passager 0,50, Tur/Ret. 0,75.

Færgeren sejler følgende faste Ture:

Fra Grønsund

Kl. 9¹⁵ 12⁰⁰ 14⁰⁰ 16²⁵ 18⁰⁰ 20⁴⁵

Fra Haarbølle 10 Min. senere. Ekstra Færge kan faas, naar Forholdene tillader det. Stiger Brændselsolien eller der bliver mindre at sejle med, vil Taksterne blive reguleret.

Søn- og Helligdage fra Grønsund 21,40

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.

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

Chr. Bandholtz

Specialfabrik for Cylinderudslibning

Cylindre udslibes med honede
(polerede) Cylindervægge.

Afslibning af Krumtappe fore-
tages paa 2 specielle Krumtap-
slibemaskiner.



CHR. BANDHOLTZ
MASKIN & AUTOTEKNISK
Etablissement
RAADMANDSGADE 70

Slidforinger til alle Motorer