

Essolube skal der til!



*Den sætter
Fart i os!*

ESSOLUBE faar Stemplerne til at arbejde levende og let, ikke mindst ved hurtig Kørsel. ESSOLUBE's fem Stjerneegenskaber har allesammen Betydning for Motorens gode Gang og Holdbarhed.



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

Essolube

SUPER-MOTOR OIL

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB
Benzin Petroleum Smøreolie



MOTOR

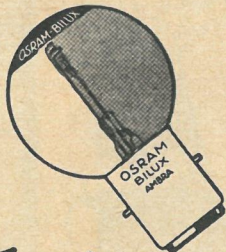
MOTOR

Nr. 43. 22. Okt.
1938. 33.Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
29.400 Eksp.

Godt Lys

føøger Sikkehedon!



Til Kørsel
i Taage



OSRAM BILUX AMBRA

Mercedes-Benz
Renault
Standard

Generalrepræsentant for Danmark:

AUTOROPA A/s
Østerbrogade 20 — København



Lyac

STARTBATTERIER

Fremstillet af:

Bedste Materialer under omhyggelig
Kontrol og dertor bedst mulige Fabrikat

Motorfabrikker anbefaler kolloidal Grafit i

Autooolien - den beskytter Lejerne, hvor

de ellers vil lide Overlast, hvis Olie-

filmen et Øjeblik skulde svigte.

Vil De have Autoolie

med **kolloidal Gra-**

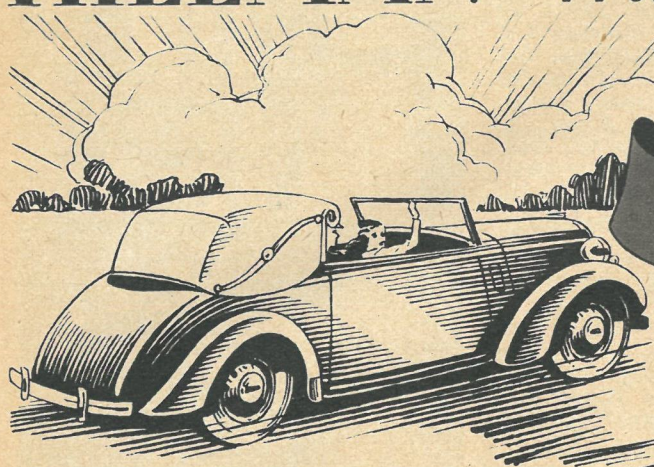
fit paa Deres

Motor saa

forlang

STRAL
★
GRAFINOL

HILLMAN Minx 1939



Det blaa Baand for
ØKONOMI
ifølge officiel Benzinprøve

Smukkere Vogn findes ikke, og Hillman 1939 er saa levende og hurtig, at dens Ydeevne staar Maal med langt dyrere Vogne.

Sensationen er det nye Karburatorsystem, der bringer Benzinforbruget ned og Fart og Acceleration op. Hillmans i Forvejen forbløffende Økonomi er herved blevet yderligere forbedret. Men ogsaa en Snes andre betydningsfulde Forbedringer har Krav paa Deres Opmærksomhed.

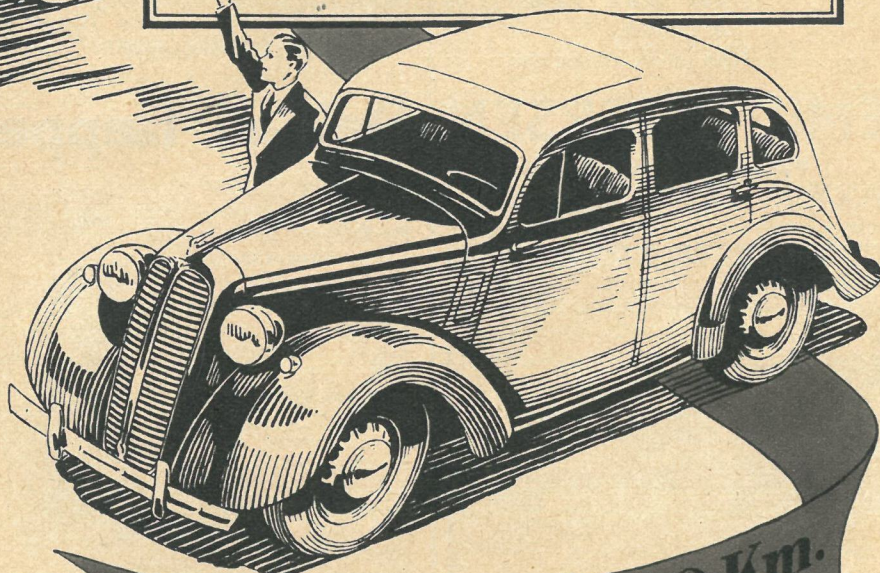
Kom derfor ind og se den nye Hillman. Ønsker De en Prøvetur, er vi naar som helst til Deres Disposition.

Ny lav Pris

Kr. 5500 incl. Omsafg.

BRITISH MOTORS A/s

Østerbrogade 2 A, København Telf. C. 11.356



6,5 Liter pr. 100 Km.
(15,4 Km. pr. Liter)

NETOP NU

Aggersund-Broen ventes paabegyndt i Foraaret.

Aalborg Amdtsraad vedtog forleden enstemmigt den af Broudvalget for Aalborg og Hjørring Amter foretagne Fællesindstilling, hvorefter de to Amter paatager sig de fremtidige Vedligeholdelsesudgifter ved en Bro over Aggersund. Indstillingen skal nu forelægges Hjørring Amdtsraad, og naar den er vedtaget her, kan det anses for givet, at Aggersundbro-Projektet bliver gennemført.

Veje, Trafik og Færdselsikkerhed.

I Thisted holdtes forleden et Trafikmøde paa Hotel »Royal«, som Thisted Amdts Motorklub havde indbudt til.

Det indledende Foredrag holdtes af Direktør *Sven Røgind*, Forenede Danske Motorejere, der kom ind paa forskellige Problemer. Direktøren udtalte, først, at vi utvivlsomt har for mange Baner, og det er et Spørgsmaal, hvor meget vi skal ofre for at opretholde Jernbanenettet, eller om man ikke skulde lade Banerne tage den lige Konkurrence med de andre Transportmidler.

Vi maa naturligvis først og fremmest have gode Veje, et Krav der rejser sideløbende med hele Motortrafikens Udvikling, og det maa her siges, at vort Vejvæsen i det store og hele har mestret Udviklingen. Det var dog

sikkert rigtigt at sørge for mere Samling, saaledes som det da ogsaa tilsigtes i den nye Vejlov, som Trafikministeren faar Magt til at paabyde Amterne baade at anlægge og omlægge Veje, saa vi faar et ensartet Hovedvejnet.

Direktøren udtalte endvidere:

Det er med Beklagelse, at man har set Bevægelsen *Større Færdselssikkerhed* indstille sin Virksomhed, og vi kan kun sende en anerkendende Tanke til de Mænd, der tog dette idealistiske Initiativ. Dette Arbejde maa fortsættes, og der maa sættes System i det, saaledes som man ogsaa i Sverige har gjort med Held gennem Oprettelse af en Række lokale Færdselssikkerhedsnævne. Samfundet maa have Raad til aarligt at ofre de 150,000 Kr., som en effektiv Færdselspropaganda vil koste. Man maa have Lovgivningen med og Politiet interesseret som Vejleder og Raadgiver.

Ødelæg ikke Køreturen



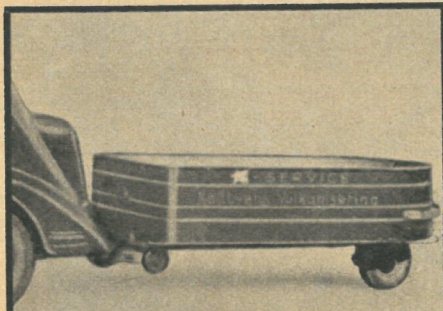
men lad os
undersøge
Deres Dæk
engang
imellem.

Kør ind til os en Dag
og tal med os om det.

Husk! Vi opskærer **Bremseriller** paa tværs af **Dækkene**.
100 % Bremseevne.

EMIL PETERSEN

Vulkaniseringsanstalt
VODROFFSVEJ 38 - Tlf. C. 12671



En
WYTA-Paahængsvogn
er uundværlig for Dem
til
Bagage- og Varetransport

A/S Gyro
Skive Jernstøberi & Maskinfabrik
Hovedkontor og Fabrik: Skive, Tlf. 54
Salgsafdeling for
Sjælland, Fyn og Lolland-Falster:
Østerbrogade 2A - København Ø
Tlf. Palæ 5633
Skriv eller ring efter Brochurer



ZEBERG'S-Auto Maatter luner

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

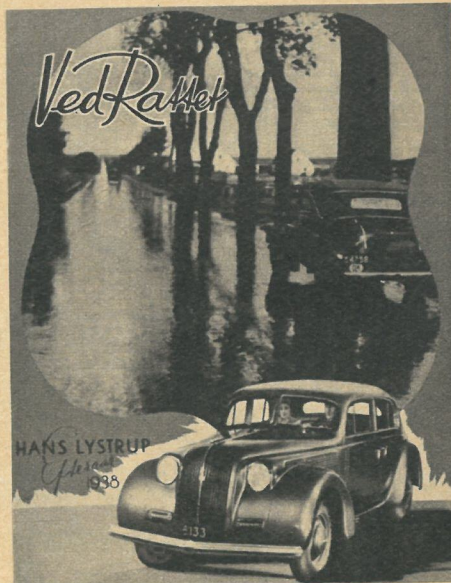
Sendes overalt.
Handlende, alle
Brancher, Rabat. Grdl. 1923 C. Plougsvej 6
Besøg mine Udsalg København V. (nær Forum)
God Pasform. Telefon Eva 722

Alle Vogn typer føres. Prislister tilsendes gratis.
Spécial-Afdel.: for **VOGNMANDSMAATTER**
KANSTØVSUGES

Afdeling i Odense: Nørregade 45, Tlf. 8397

Smukt Motorblad

Firmaet Hans Lystrup har i Aar valgt at udsende et smukt Motorblad i Stedet for et kedeligt Katalog. Det er en meget smuk Tryksag paa fint Papir og indeholdende morsomme og aktuelle Artikler. Der er baade Damestof, Artikler om engelske Kroer, om et saakaldt Sæbekasse Derby, hvor Hans Lystrup indbyder de unge Mennesker til at lave den morsomste Bil af Kasser, saadan som man allerede længe har gjort i Amerika, hvor der findes et stort aarligt Væddeløb for saakaldte Sæbekasse-Biler, der er Interview med William S. Knudsen, et fornøjeligt Digt af Ærbødigst, en rask Høst-Tur i Sverige og desuden naturligvis alle mulige Oplysninger om Firmaets mange fornemme Automobilmærker og dets højt ansete Værksted.



Dejlige Tæpper

Gennem mange Aar har Firmaet F. Bülow & Co. været Specialister i Automobil-tæpper, og navnlig Motoluxe er velkendt af Motorfolk, som sætter Pris paa indendørs Komfort i Bilen. Takket være Tildelingen af ekstra Valuta har Firmaet nu i sin fortræffelige Detail-Afdeling et stort Udvalg af disse Tæpper, der hedder Motoluxe, Wolanmo og Lamapac. Alle Kvaliteter kan faas som Tæpper, som specielt Førertæppe med Lynlaas eller som Fodposer, og naar man tager i Betænkning, hvor lækker en Udførelse disse Tæpper har, maa Priserne siges at være overordentlig beskedne. Det vil i høj Grad lønne sig for Automobilister at aflægge et Besøg hos F. Bülow & Co., hvor man jo altid bliver elskværdigt modtaget og godt behandlet, for at se paa de Herligheder, det her er lykkedes Afdelingschef Seerup at fremskaffe.



Nyt Katalog

Det kendte Firma, Smith & Co. i Odense, har fornylig udsendt et ualmindelig smukt Katalog over Reserve-dele til Automobiler og Motorcykler.

Kataloget begynder med Firmaets Speciale — Cupal Stempler, — og man følger i nogle ganske fortræffelige Fotografier den Proces, et Stempel gennemgaar, førend det er klar til at sendes ud.

Udover Stempler og Stempelpinde rummer Kataloget derefter alt, hvad der hører til Automobiler og Motorcykler saavel de indvendige Dele i Vognene som alt, hvad man nu kan faa af dejlige Ting til at sætte paa en Vogn.

Køb

Ford
paa Raadhuspladsen

Junior. Last & Varevogne
leveres omgaende

1/3 **SCANIADAM**
C. 12 123



ENHVER BILIST

bør have et Par „Sporty“ Gummistøvler, de sidder som var de støbt - og er behagelige at gaa med.

Gør Vognen Dem graahaaret?
Brug

Vilixir

mod graa Haar, Skæl
og Haaraffald
Spørg Deres Frisør

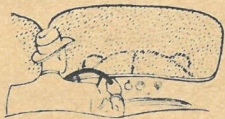
BRO sidste
Nyhed -

SPARKEL
Selvpolerende
AUTO POLISH

Pudser selv Vognen paa 10 Min.

UGENS EMNER

De fleste af vore Medlemmer har sikkert læst om den frygtelige Ulykke paa Frederikssundsvej, hvor Direktør Christing fra Frederikssund blev dræbt ved et Sammenstød med et Lastautomobil.

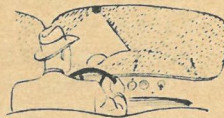


Sagen er ikke oplyst tilstrækkeligt til, at man med Sikkerhed kan fastslaa, at Ulykken skyldes, at Automobilene har befundet sig for nær ved Vejens Midte. Men der er imidlertid den anden Omstændighed, som maa virke opsigtvækkende for enhver Motormand med nogen praktisk Erfaring. Det viste sig nemlig, at Lastautomobilen, som færdedes i Mørke, Storm og øsende Regn, ikke var forsynet med Vindskærmsrensere, hverken automatiske eller til at betjene med Haanden.

Det første Spørgsmaal, man gør sig selv, er, om dette dog ikke er en grov Forsyndelse mod Lovene, men saadan hænger det ikke sammen. Der findes intet Sted nogen Bestemmelse om, at et Automobil overhovedet skal have Vindskærmsviskere, men det er ganske vist foreslaaet i det Forslag, som Færdsels-Udvalget har udarbejdet, men som det synes at være yderst vanskeligt at faa frem for Rigsdagen. Hvis man tror, at Færdselslovgivningen er i Orden, bedes man blot betragte dette lille Eksempel. Der er givet Regler for alt mellem Himmel og Jord, det nød-

vendigste og det nødvendige, og saa har man glemt en saa selvfølgelig Ting. Efter min Mening kører en Automobilist med blot et Minimum af Ansvarfølelse ikke uden Vindskærmsviskere. Men det turde være indlysende, at dette Problem ikke er en Sag, der overlades til den enkelte motorkørendes personlige Opfattelse. Der er vel ingen Tvivl om, at denne Lastbilchauffør har ment at kunne køre forsvarligt uden Vindskærmsviskere, men saa er det minsandten ogsaa paa Tide, at Loven gør det forstaaeligt for enhver, at selvfølgelig maa man ikke køre i strømmende Regn og med en Vindskærm, hvorigennem intet normalt Par Øjne er i Stand til at se med nogenlunde Sikkerhed.

Der er med fuld Føje øvet Kritik over Parkeringen paa vore Landeveje, især i Vejsving og lignende uoversigtelige Steder. Men hvis man vil være rimelig, saa maa man erkende, at et Sted skal Bilerne jo holde, og det er derfor ganske nødvendigt, at Landevejene, især de Veje, som har turistmæssig Betydning, i saa stor en Udstrækning som mulig forsynes med Parkeringspladser. Ved en Parkeringsplads forstaaer jeg slet ikke noget fornemt indrettet, men bare en Strimmel Jord ved Siden af Vejen, hvor der staar et P.-Skilt og gør den motorkørende opmærksom paa, at her er



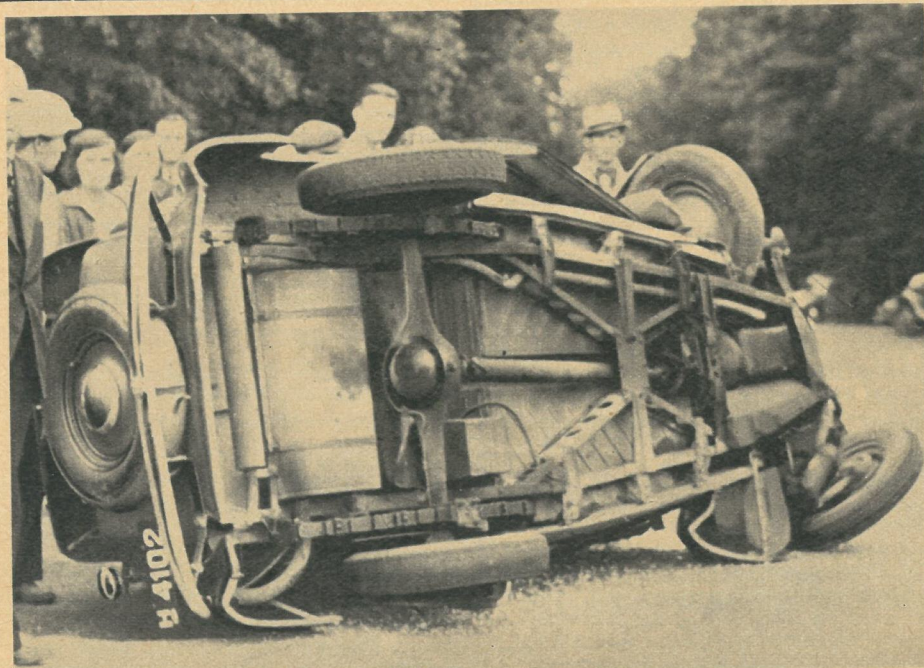
et Sted, hvor det er lovligt at holde, og hvor man ikke kan komme til at holde i Vejen end sige til at lave Ulykker.



Jeg tror, at den første, der lavede saadanne smaa Parkeringspladser langs Landevejene, var Amtsvejsinspektør Kjærgaard paa Strækningen fra Hillerød til Helsingør, men efter mit Skøn burde dette være en Sag, som alle Amterne tog op, og saa vil jeg iøvrigt gerne tilføje, at naar først Parkeringspladserne er lavet, saa bør de respekteres som Parkeringspladser og ikke anvendes til Oplag af Vejmaterialer eller til Henstilling af Arbejdsskure, Damptrømler m. v.

Respekten for de saakaldte Hellebroer er utvivlsomt betydelig større hos de motorkørende end hos Cyklisterne, men altfor mange Automobilfolk har den Uvane, at de styrer direkte imod Hellebroerne i fuld Fart for saa at knalde Bremserne i, saa Vognen lige akkurat naar at staa stille inden den første Række Søm. Resultatet er som Regel, at de gaende danser Krigsdans foran Automobilisten, og jeg skal ikke nægte, at jeg selv forleden præsterede nogle mindre dekorative Rejehop foran en Automobilist af denne Kategori. Han morede sig kongeligt, men jeg vil dog gerne understrege, at Kørsel af denne Art for det første ganske sikkert er ulovlig, for det andet er denne til allerstørste Skade for de motorkørendes Omdømme. Ja, jeg kan i Virkeligheden ikke

**Her ser De
en Vogn,
som ikke
kørte i
højre Side!**





se andet, end at det er en ren Gadedrengestreg at færdes paa denne Façon, og naar man hører til den Kategori af motorkørende, som tror, at vi kun opnaar noget ved at vise det videst gaaende Hensyn, saa kan man nok ærgre sig over, at der findes Motorfolk, som bærer sig ad paa denne Maade.

Der er ingen Tvivl om, at Dagspressen i allerhøjeste Grad er motorvenlig og skriver om Færdselsforhold med baade Interesse og Forstand. Jeg kan derfor ikke begribe, at man angriber de københavnske Byretsdommere, som har taget sig for at lære Cyklisterne, at Færdselsreglerne gælder for os allesammen. Naar man finder, at Femten Kr. er for stor en Bøde for at køre paa Kørebanelen, naar der ligger en fint asfalteret Cyklesti lige ved Siden af, saa kan jeg ikke begribe, at man ikke tager det Standpunkt, at man overhovedet ikke skal lave Cyklestier. Og naar man mener, at det samme Beløb er for stor en Bøde for at jage ind mellem Skolebørn, som gaar over en Hellebro, saa kan jeg slet ikke følge med mere. For efter min Mening saa er det en yderst beskeden Bøde for en Forseelse, der forekommer mig at være overordentlig grov. Og naar man gør gældende, at saadanne Sager burde afgøres med en Advarsel paa Stedet, er man ude i det rene Vrøvl. Der er næppe nogen af os, der for Alvor mener, at et københavnsk Cyklebud, af den Type vi allesammen kender, vil bryde sig det fjerneste om en saadan Advarsel. Jeg har set mange af disse unge Mennesker i Retten, og nogle af dem kunde efter min Mening nok saa meget fortjene en Dragt Klø, men det bruger man jo ikke i vore Dage. At betragte det som en Bagatel-Forseelse at anstille Jagt paa gamle Mennesker eller Børn, som lovlødig anvender Kørebanelens eneste



Fristed, nemlig Hellebroen, forekommer mig saa uforstaaeligt, at jeg vil sige, at hvis den Slags Synspunkter skal vinde Indpas, saa bør man opgave enhver Færdselsregulering og lade enhver hytte sig selv, som han kan bedst.

Richard Svesgaard

TRONTALEN

og de Motorkørende

Af Direktør Sven Røgind

Det vil ikke være »Motor«s Læsere ubekendt, at vi ved flere Lejligheder har gjort gældende, at Tiden maaske var inde til en Smule at lempe Bestemmelserne om Tilbagebetaling af de til særlige Vejarbejder forskudsvis ydede Beløb. I Henhold til det i Finanslov-Tekstanmærkninger anførte skal indtil videre alt, hvad Motorbeskatningens Grundbestanddele (Vægtafgift, Omsætningsafgift og ordinær Benzinafgift) indbringer ud over 50,8 Mill. Kr. om Aaret, benyttes hertil. Nu har Indtægten paa denne Konto imidlertid været i bemærkelsesværdig Stigning, og det netop udsendte Statsregnskab viser for Finansaaret 1. April 1937—31. Marts 1938 en Indtægt paa ca. 63,5 Mill. Kr. af de tre Afgifter tilsammen. I de tre nærmest foregaaende Finansaar indkom der henholdsvis 58,0 Mill. Kr. (1936—37), 53,6 Mill. Kr. (1935—36) og 51,0 Mill. Kr. (1934—35), og Forskellen imellem det førstnævnte Beløb, som danner en Art »Loft« over Statens Tilskudsbeløb til Kommunernes Vejarbejder, og den faktiske Indtægt af den ordinære Motorbeskatning, er saaledes blevet stærkt uddybet. Da Forskudsbeløbene andrager tilsammen 38 Mill. Kr. (ydet i tre Portioner paa henholdsvis 16, 12 og 10 Mill. Kr.), vil det, hvis Indtægtsstigningen fortsættes, ikke vare længe, før de er bragt ud af Verden.

Ud fra almindelige økonomiske Betragtninger kan det vel i og for sig være ganske tiltalende, at Afviklingen gaar saa rask fra Haanden, men paa den anden Side vilde det baade af beskæftigelsesmæssige og trafikmæssige Aarsager være højst ønskeligt, om Staten kunde begynde allerede nu at anvise Midler til visse paatrængende Arbejder. Derfor har vi da ment at burde spørge Ministeriet om, hvorvidt Tilbagebetalingen ikke maatte kunne udstrækkes over et noget længere Tidsrum? Det kunde formentlig ske ved at sætte en Maksimumsgrænse for de aarlige Afdragsbeløb, absolut eller procentvis, og lade det overskydende gaa til særlige Formaal.

Herved har vi i første Række haft Bivejene i Jyllands vestlige og sydlige Egne for Øje. Det vil erindres, at Diskussionen paa de Møder, som vi i Forstaaelse med stedlige Motorklubber holdt i disse Landsdele i Vinteren 1937—38, for en stor Del drejede sig netop om Bivejene, som betegnedes som gennemgaaende ganske ufyldstgørende maalt med den moderne Trafiks Krav. Det fremgik saaledes af en i Haderslev Amt udarbejdet Statistik, at kun ca. 275 km af Amtets ca. 1600 km Biveje var grundforbedrede og overfladebehandlede, medens hele Resten henlaa som simple Jord- eller Grusveje. I Ringkøbing Amt var Forholdene ikke stort bedre, og Bivejene havde ovenikøbet her langt større trafikmæssig Betydning, da de i det vidtstrakte Amt paa mange Steder tjente som Hoved-Forbindelsesveje. Skulde Befolkningen i disse Amter kunne drage den fulde Nytte af Nutidens Befordringsmidler, maatte der snarest ske en Ændring, og ikke uforstaaeligt hævdedes det af mange af Talerne, at Landets Biveje burde bringes i tilfredsstillende Stand, inden der afsattes kæmpemæssige Beløb til store Broarbejder, Fjerntrafik-Autoveje m. v.

Paa Baggrund heraf kunde det kun glæde os at erfare af Statsministerens Trontale, at det er Hensigten at betænke Sønderjylland ekstraordinært med 2 Mill. Kr. til »forskellige Vejarbejder«, og vi haaber oprigtigt, at dette Beløb i første Række vil komme de vigtigere Bivejstrækninger til Gode (og at det vil blive efterfulgt af flere Bevillinger af samme Art). Nærmere herom foreligger der endnu ikke, og det angaves heller ikke af Statsministeren, hvilke Vejanlæg han havde for Øje, da han bebudede, at der var anslaaet 15 Mill. Kr. til »forskellige planlagte Vejanlæg«. Hvis der herved er sigtet alene til saadanne Vejarbejder, som skal udføres med Vejfondstilskud i det kommende Aar, er der i og for sig her ingen Forøgelse af de til Vejarbejder beregnede Beløb at notere. Det vil der derimod være for Socialministeriets

Vedkommende, eftersom det til Ministeriet reserverede Beløb paa 40 Mill. Kr. til Iværksættelse af Arbejder for unge og langvarigt arbejdsløse skal forøges med 10 Mill. Kr., som bl. a. vil kunne benyttes til Forsyning af vore Hovedveje med Cyklestier og Gangstier, hvorved der ogsaa gøres en Indsats til Fremme af Færdssikkerheden.

Ikke mindre velkommen var Meddelelsen om, at Regeringen agter at fremskynde Opførelsen af Viadukter ved Jernbaneoverskæringerne ved at stille Forslag om, at der hertil ekstraordinært bevilges 15 Mill. Kr. Det lader sig heller ikke nægte, at det ordinære Beløb, som i Medfør af Loven af 1930 om Vejkrydsninger kan anvendes til dette Formaal, og som udgør 2 Mill. Kr. aarligt, ikke rækker langt. Derfor stillede der ogsaa for nogle Aar siden ekstraordinært 10 Mill. Kr. til Raadighed for det Udvalg, som administrerer Loven (det skete under Indtryk af Fjenneslev Ulykken), men Udvalget har dog ikke selv med dette Tilskudsbeløb kunnet naa længere end til Planlæggelsen af ialt ca. 30 Viadukter, eftersom det ofte drejer sig om ret kostbare Anlæg (i adskillige Tilfælde $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. pr. Viadukt), og der ogsaa er gaaet en Del Penge med til at forsyne Niveauskæringer med Blinklyssignaler.

Nu vil det imidlertid blive muligt at opfylde en større Del af Udvalgets lange Ønskeliste, idet Udvalget ved Hjælp af det nye ekstraordinære Tilskudsbeløb skulde kunne mindst fordoble det ovenfor nævnte Antal Viadukter, hvorved i hvert Fald vore vigtigste Hovedvejsstrækninger vil blive befriet for de allerfleste Skæringer med Statsbanelinier (det forlyder, at Privatbanerne ikke vil kunne komme i Betragtning ved Anvendelsen af det omhandlede Beløb).

En Del af de andre offentlige Arbejder, som omtales i Trontalen, har ogsaa Bud til de motorkørende, som alt i alt kan være tilfredse med det Hensyn, som er vist dem, men som dog gerne vil have Lov til at understrege, at de ogsaa selv ved i stigende Grad at give Staten Midler i Hænde til de store Arbejder (se den ovenfor viste Vækst i Indtægtstallene) har bidraget til at lette det for Regeringen at gennemføre den Trafik- og Beskæftigelsespolitik, som de nye Bevillinger er Udtryk for, og at Staten vilde kunne være naaet adskilligt videre, hvis den ikke stadig lod den ekstraordinære Benzinafgift paa 5 Øre pr. Liter gaa til de almindelige Statsformaal. Finansministeren, som har kunnet møde med

Fortsættes næstsidsste Side

Vejanlæg og Naturfredning

Strid om den nye Kalø-Vej

Omkring Nyanlæg af Veje er der i den senere Tid opstaaet nogle bemærkelsesværdige Konflikter mellem kommunale Myndigheder paa den ene Side og Fredningsnævnet paa den anden Side. Der har været den bitre Strid om Vej- og Brobygningen ved Bramsnæs Vig, som endog har foranlediget Indgriben fra en hel Række af Regeringens Medlemmer med Statsminister *Stauning* i Spidsen, og der er den skarpe Konflikt mellem Randers Amtsråd og Naturfredningsorganisationer og Institutioner vedrørende den ny Vej ved Kalø. Dette sidstnævnte Tilfælde vil vi her gøre til Udgangspunktet for nogle Bemærkninger om Spørgsmaalet i Almindelighed. Det vil være nødvendigt først med et Par Ord at omtale selve den paagældende Tvist.

Randers Amt har vedtaget et Projekt om en ny Vej fra Følle (ved Hovedvej Nr. 15) Syd om Rønde til Ndr. Molsvej. Den projekterede Vej vil gennemskære et lille Stykke af den kendte Skov Hestehave ved Kalø, og af denne og andre Aarsager har bl. a. Naturfredningsrådet, Turistforeningerne, Naturfredningsforeningen og Ejeren af Kalø Gods, Friherre von *Jenisch*, rejst en kraftig Kampagne mod den foreslaaede Vej. Randers Amts Fredningsnævn har for sit Vedkommende godkendt Amtsrådets Forslag, men denne Kendelse er indanket for Overfredningsnævnet, der har besøgt Aastedet, og som endnu har Sagen til Behandling. Der er ogsaa blevet udarbejdet et nyt Vejprojekt som et Modstykke til Amtsrådets Forslag, og Friherre von *Jenisch* har under Forudsætning af dets Vedtagelse tilbudt Fredning af nye store Arealer i den naturskønne Egn, hvoraf i Forvejen meget er fredet. Randers Amt afviser imidlertid dette Projekt som trafikslagligt uantageligt, og har i Stedet for sit Vedkommende ladet udarbejde et Forslag om en ny Linje-Føring for Vejen, hvorefter denne kun kommer til at afskære 1,7 km af Skoven. Løsningen betegnes af Amtet som saglig forsvarlig, men den koster 100.000 Kroner mere end den oprindelige Plan, der efter Amtets Opfattelse naturligvis ogsaa er forsvarlig i enhver Henseende.

I Randers Amtsråds Septemberrøde udtalte Amtmand Holck efter at have gjort rede for hele Sagen med Henblik paa Mulighederne for det af Amtet sidst udarbejdede Forslag ifølge Aarhus Amtstidende bl. a.:

»Personlig er jeg af den Opfattelse, at Amtsrådet ved at foreslaa dette Projekt ikke afgiver noget af sit saglige Standpunkt. Noget andet er, om Projektet vil kunne gennemføres. Efter de Højder, hvori Fredningsfolkene svæver med Hensyn til Underkendelse af andres Standpunkter og Forherli-

gelse af deres egne, synes dette tvivlsomt. Men Amtsrådet giver ved dette Tilbud et Bidrag til Sagens Løsning.»

Amtmand Holck havde i Forvejen oplyst, at Amtets Vejvalg efter en Overvejelse af *Naturfredningsnævnets* Forslag om en ændret Linjeføring var kommet til det Resultat, at denne Plan »absolut ikke var akceptabel.« Fra Amtsrådets Side var den næste Kommentar til Amtmandens Redegørelse en Udtalelse fra Edvard Sørensen om, at Amtmandens Synspunkter dækkede hele Amtsrådets Opfattelse. Amtsrådet vedtog derpaa at ladé Amtets ny Projekt gaa til Overfredningsnævnet.

*

Det kan ikke nægtes, at en Divergens som denne efterlader et Indtryk af, at Naturfrednings-Folkene er i Færd med at skyde over Maalet. Der er uimodsigeligt Skønhedsværdier i de umiddelbare Omgivelser af de minderrige Ruiner af det gamle Kalø Hus, som ikke tør trædes for nær. Men dette vil heller ikke ske ved noget af de Vejprojekter, som Randers Amtsråd har udarbejdet og kan vel i det hele taget vanskeligt lade sig gøre ved Vejbygning, simpelthen som Følge af Kalø temmelig isolerede Beliggenhed. Hvad de nærmere Angivelser angaar ses det ikke, at de kan forringes nævneværdigt i Skønhedsværdi ved Vejens af Amtet foreslaaede Linjeføring gennem Skoven. Derimod kan det ikke afvises, at det for Kalø Gods kan være af Interesse at opnå Gennemførelse af Naturfredningsfolkernes Plan, men lige saa sikkert er det, at den trafikalt langt fra er saa tilfredsstillende som Amtets Forslag. Under alle Omstændigheder maa det siges, at det amtskommunale Vejstyre trænges temmelig stærkt til Side, hvis et enigt Amtsråd af Frednings- og Turistforeninger m. v. skal kunne hindres i at gennemføre Vejplanen, der ikke i højere Grad end de foreliggende rummer en Krænkelse af Skønhedsværdier af almen Betydning, og man forstaar Amtmand Holcks bitre Kommentarer.

*

Spørgsmaalet har naturligvis en Førsterangs principiel Interesse for *Trafiknævnet*. Ingen vil bestride, at der er historiske Hensyn og Hensyn til Naturskønheder, som rettelig maa tages af den moderne Anlægsvirksomhed paa Vejvæsenets Omraade. Men det er lige saa uimodsigeligt, at der i disse Forhold er trafikale og økonomiske Synspunkter, som ikke kan negligeres, og at en rimelig Afbalancering af disse forskellige undertiden modstridende Momenter derfor altid maa tilstræbes. En Tendens til at give *Fredningsinteressen* det absolutte Fortrin kan føre til skæbnesvangre Fejltagelser. Vi kan jo nemlig hverken indrette vort Land paa, at det skal være et Museum eller en Naturpark, men

Fortsættes næstsidsste Side

Et Rejse- Regnskab

med

Billeder

og

Kommentarer

Af

Kommunelærer E. RUNGE

Vej i Nordfrankrig.

Har De nogensinde prøvet at vride Deres Hjerne for at fremtrylle overbevisende, rammende og — navnlig — nye Ord, som kan udtrykke alt det smukke, De saa paa Deres Rejse. Hvis De har, vil De sikkert forstaa, at jeg overlader den Side af Sagen til mine Billeder og selv holder mig til det rent praktiske.

Ruten var følgende:

København—Lübeck—Köln—
Moseldalen—Luxembourg—Metz—
Interlaken—Grimsel—Furka—
St. Gotthard—Lugano—Milano—
Venedig—Grossglockner—
Salzkammergut—München—
Nürnberg—Leipzig—Berlin—
Warnemünde—København.

Den samlede Køredistance var ca. 4000 km (3826). Kun i Gletsch (Rhonedalen) og Venedig tilbragte vi 2 Nætter, ellers sov vi et nyt Sted hver Nat. Turen varede 20 Dage, og den gennemsnitlige Kørsel pr. Dag var altsaa ca. 200 km, men i Virkeligheden kørte vi de længste Strækninger først og sidst paa Rejsen (Maksimum 343 paa een Dag).

Til Hotellerne stillede vi kun Krav om rene og behagelige Senge og gav ofte Afkald paa enhver Form for moderne Komfort. Saa vidt muligt undgik vi at overnatte i store Byer, hvilket Motorcyklen gjorde let for os. En lille Oversigt vil lettest orientere Dem om Priserne paa Værelse for to Personer:



Italienerpige.

Tyskland: 11 Nætter. Samlet Pris: 48,86 M. (Kurs 110 = 53,75 d. Kr.). Gennemsnit: Kr. 4,44.

Frankrig: 1 Nat. Samlet Pris: 44 Fr. (Kurs 12,85 = 5,65 d. Kr.). Gennemsnit: Kr. 5,65).

Schweiz: 4 Nætter. Samlet Pris: 32,40 Fr. (Kurs 104,35 = 33,81 d. Kr.). Gennemsnit: Kr. 8,45.

Italien: 4 Nætter. Samlet Pris 113 Lire (Kurs 21 = 23,79 d. Kr.). Gennemsnit: 5,95.

Ialt: 20 Nætter. 117 d. Kr. Gennemsnit: Kr. 5,85.

En hel korrekt Sammenligning kan man dog ikke drage af ovenstaaende, bl. a. maa det bemærkes, at den ene Nat i Frankrig var paa et Hotel med varmt og koldt Vand og Bad paa Værelset, og i Italien var de to Nætter i Turistcentret (ca. 40 Lire = 8,40 Kr. pr. Nat).

Angaaende Forplejningen, hvormed jeg mener alt, hvad vi spiste og drak, er der at sige, at vi i alt væsentligt holdt os selv med Kost, hvorfor vi ogsaa medbragte en lille Primus og de nødvendige Spisegrej. Denne Ord-



Vort Logi i Hallstatt. (1,20 Rm. pr. Seng.)

ning gennemførte vi dog ikke fanatisk, idet vi jævnlig gik paa Restaurant og i Venedig boede med fuld Pension. Paa en Rejse er det forfriskende at have Principper, som man jævnlig bryder, men Værdien af og Fornøjelsen ved at indtage sine Maaltider paa en Bjergskraaning eller en Grøfttekant i det Land, man berejser, kan vi sikkert alle blive enige om. Nogen større For-

skel paa Levnedsmiddelpriserne i de forskellige Lande kunde vi ikke med Sikkerhed konstatere, men ogsaa her er det vort Indtryk, at Tyskland bærer Prisen som det billigste Rejseland. Forplejningsprisen var gennemsnitlig 7,46 om Dagen for to Personer.

Det, der vel interesserer Motorfolk, er Transportudgifterne, som fremgaar af nedenstaaende:

| | | |
|-------------------------------|-----|--------|
| 150 l Benzin | Kr. | 64,62 |
| 4 l Olie, lidt Konsistensfedt | Kr. | 8,18 |
| Færge: København-Lübeck . | Kr. | 34,00 |
| Færge: Warnemünde-Gedser | Kr. | 15,80 |
| Carnet | Kr. | 12,00 |
| Grænseafgift (Italien) | Kr. | 1,26 |
| Autostrada (Como-Milano) | Kr. | 0,63 |
| Grossglockner | Kr. | 8,80 |
| Garage og Parkering | Kr. | 3,90 |
| Ialt | Kr. | 149,19 |

Maskinen var en »Nimbus« 1935, og en simpel Beregning viser, at der er kørt gennemsnitlig 25,5 km paa hver Liter Benzin. Priserne paa dette værdifulde Fluidum var i Tyskland ca. 42 Øre, i Frankrig ca. 39 Øre, i Schweiz ca. 31 Øre (Turistpris) og i Italien ca. 72 Øre. Transportudgifterne pr. løbende Kilometer (Færgerne fraregnet) bliver meget nær 3 Øre for to Personer — »Nimbus« er billig at køre med.

Udgifter til Entréer i Museer og Kirker samt Kort og Frimærker m. v. fin-

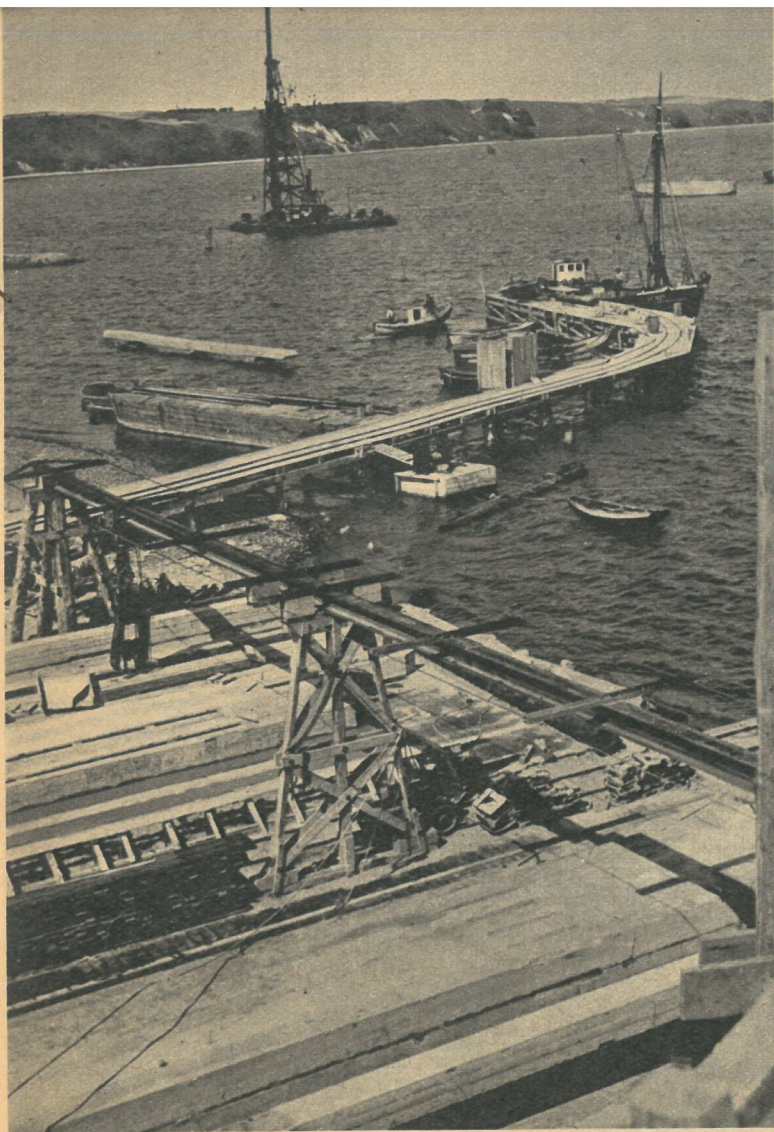
des under Diverse med 19,05 Kr. Udgifter til Fotografering og Souvenirs er ikke medregnet. Herefter kan Regnskabet sammenfattes til følgende:

| | |
|-------------------|------------|
| Overnatning | 177,00 Kr. |
| Forplejning | 147,17 Kr. |
| Transport | 149,19 Kr. |
| Diverse | 19,05 Kr. |
| Ialt | 492,41 Kr. |

Rejseudgiften for een Person bliver da ialt 10,96 Kr. om Dagen.

Selve Kørslen paa Hovedvejene byder ikke paa nogen Vanskeligheder for den nogenlunde øvede Kører — heller ikke i Alperne. Hvis man imidlertid vover sig ind paa Sidevejene, maa man være forberedt paa lidt af hvert, som f. Eks. Stigninger paa 23 pCt. og meget daarlig Vejbelægning. Vi prøvede en Del af den Slags, men »Nimbus« klarede, let alle Vanskeligheder uden et eneste Uheld.





Her har man et udmærket Vue over det smukke Vilsund, som er Midtpunktet for det gigantiske Broarbejde. Ude i Vandet skimter man to af Pillerne. I Midten er den 35 m høje Kæmpe-Rambuk i Færd med at ramme Beton Pæle ned.

Hvad man skal se paa Mors

Spadserer man paa Thisted's smukke »Strandsti« ligger Morsø lige over for næsten som et Bjerglandskab. Denne Limfjordens største Ø er endnu mere isoleret end selve Thy

PARKERING

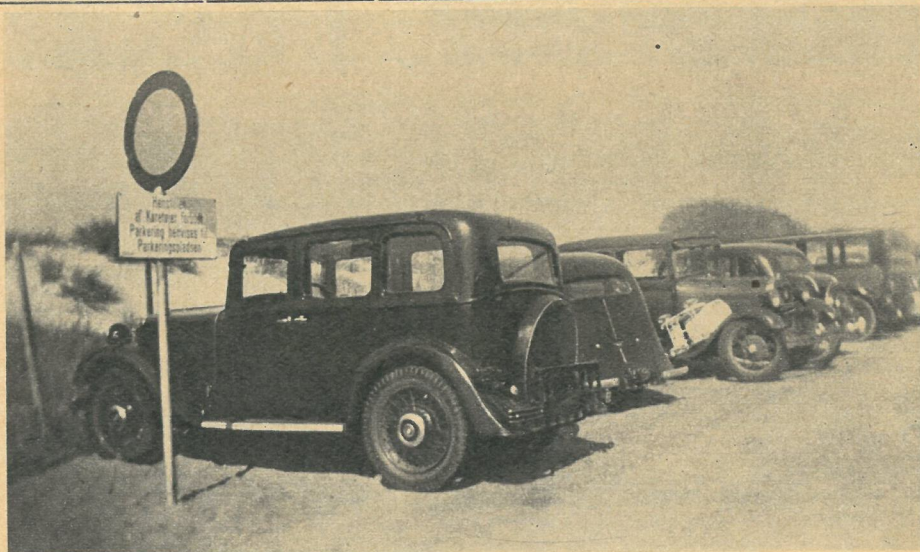
Vi har modtaget:

Trods det, der i Hornbæk findes gratis Parkeringsplads til Tusinder af Biler kun 4 Min. fra Klitterne, saa parkerede Bilisterne hele Sommeren — som Billedet viser — alligevel deres Vogne klods op af Politiets Skilte, og blev meget forbavsedede naar de fik at vide, at Parkering var forbudt. »Jeg troede, det var et Parkeringsskilt.« »Her plejer jeg altid at parkere«, eller »der holder jo saa mange andre Vogne,« var de Aandrigheder, Førerne forsvarede sig med.

Det tyske System, at Politiet straks kan afkræve saadanne Bilister en Bøde er glimrende og burde indføres, men endnu bedre var det rigtignok, om vi Bilister rettede os noget mere efter Politiets Anordninger.

Ærbødigst

Medlem Nr. 7691.



VILSUND BROEN

har været, indtil Oddesund Broen i Forsommeren lukkede op for det ny Turistland. Morsøen har ligesaa gode Betingelser for at blive et søgt Rejsemaal.

Kystlinien hæver sig lunefuldt med vældige Bakker, først og fremmest de ejendommelige Molerklinter med Molerbruddene ved Skarrehage, hvor en Verdensindustri er ved at udvikle sig. Salgjerhøj er et søgt Udflugtssted; fra den lille Pavillon, som ligger 95 m til Vejrs, er der en Udsigt, som kan sidestilles med Himmelbjergets og Skamlingsbankens. Paa Øens Nordspids ligger Feggeklit, hvortil det gamle danske Sagn om Hamlet er knyttet. Hanklit er en majestætisk Formation, der hæver sig 65 m næsten lodret op af Limfjorden. Og saaledes kunde man blive ved.

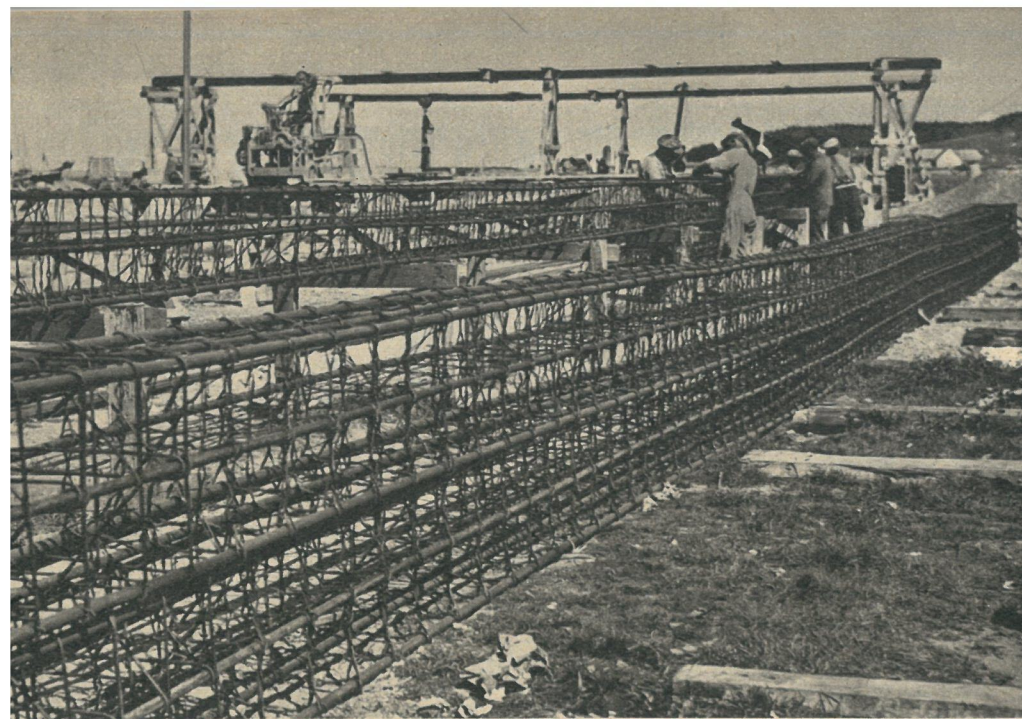
Saa er Mors — eller rettere Hovedstaden Nykøbing — berømt for Østerskompagniets store Bassin Anlæg — og Morsø Støbegods er kendt over hele Landet. Navnet Højriis vækker Minder, og det samme gælder Blidstrup, Professor Riis Knudsens og Johan Knudsens Barndomshjem; herfra stammer den store Formue, der kom københavnsk Teater til Gode.

Men hvorledes kommer man over til denne »Limfjordens Perle«, som først nu rigtig skal opdages? Fremtidig vil det ske ad to vældige Broer, den ene over Vilsund, som allerede om et Aar staar færdig, den anden spændende over Sallingsund. Vilsund Broen er det største Broanlæg, der i Øjeblikket er i Gang.

Det skal vi se.

Fra Færge til fast Vejbro.

Det gaar meget let at komme fra Thisted ned til Vilsund — man sætter sig blot ind i Nykøbing-Rutebilen, og



de 10 km gennem en henrivende bakket og frodig Egn er blot nogle Minuters Sag. Netop nu kommer den lille Motorfærge prustende ovre fra Mors og lægger til i sit Leje. Et Par Biler ruller i Land, men den svære Rutebil vilde belaste Miniaturefærgen for stærkt; Passagererne gaar ombord og ovre paa Mors tages de op af en anden Bil. Ret besværlig Rejsemaade, som man ser. Men Broen vil forene de to Landsdele.

80 Mand arbejder i Øjeblikket paa at bygge Rigets fjerde Storbros til 3 Mill. Kr., en Vejbro slet og ret og bestilt af Thisted Amt, mens de kendte Firmaer Monberg & Thorsen, Kastrup Nielsen, Brøchner Larsen & Rafn samt Nordisk Staal fordeler Arbejdet mellem sig.

Bropillerne hviler paa mægtige Pæle-Bundter.

Vilsundbroen faar en Længde af 381 m fra Landpille til Landpille, altsaa noget kortere end Oddesundbroen (472 m). Retningen er fra Øst til Vest. Af de fem Piller, der bygges ude i det stride blaa Sund, er de to midterste (den ene er Klap-Pillen) paa Plads, en flyder endnu i Vandet, en staa paa Bedding og en er først lige paabegyndt.

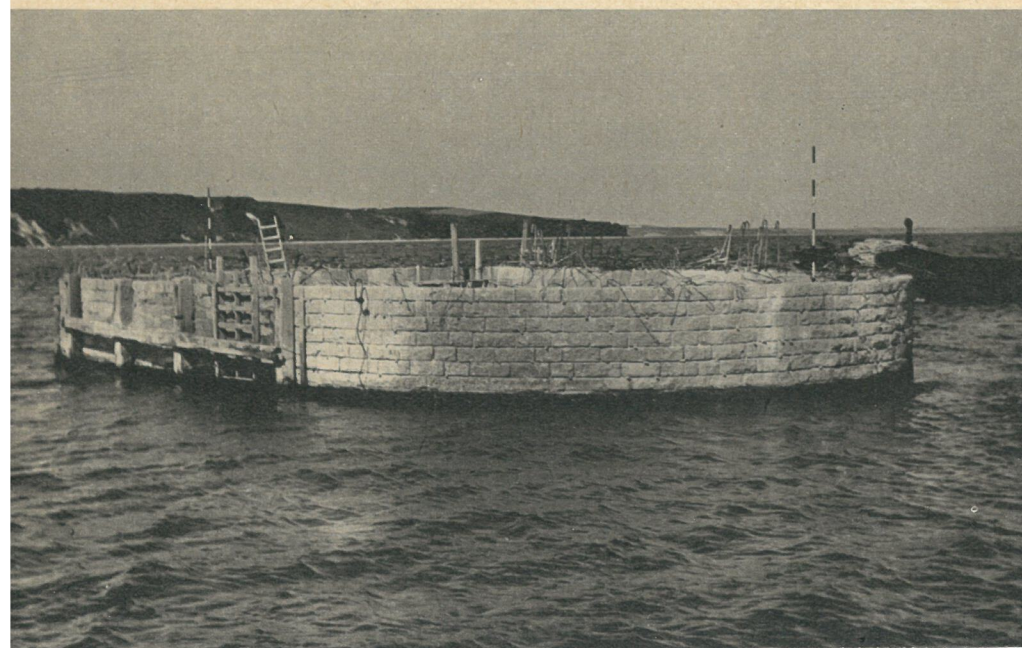
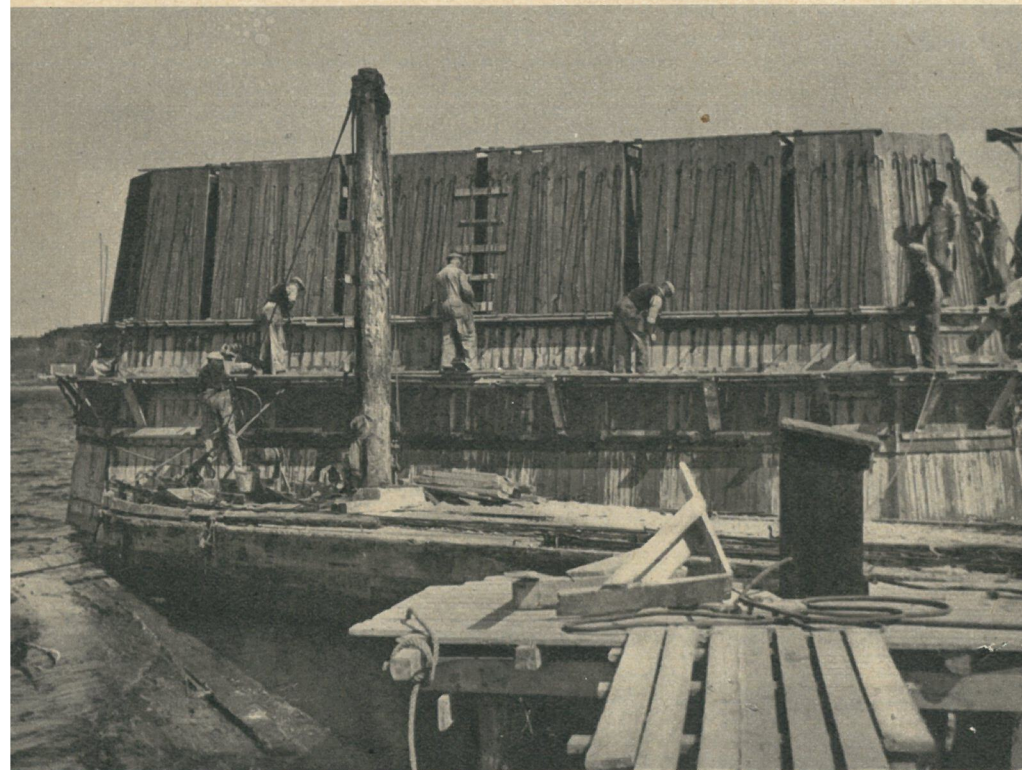
— Hvornaar er De færdig? spørger jeg den unge Ingeniør Ludv. Nielsen, der leder Arbejdet. Han var med, da Lillebælts Broen byggedes.

— Bliver Vejret naadigt, lyder Svaret, kan vi, d. v. s. Monberg & Thorsen, have afsluttet ved Nytaarstid. Nordisk Staal er saa smaat begyndt at samle en Del Materiale ovre paa Mors-Siden. Montagen er i Gang paa en rammet Bro. Midt i Sommeren 1939 skal Broen staa færdig.

— Har Pilloteringen været vanskelig?

— Havbunden er 17 m og det hele dækkes af et Dyndlag. Vi har derfor maattet nedramme 36 massive Betonpæle under hver Pille. Ved Oddesund

Fortælltes Side 752



Øverst:

Her vises, hvordan de enorme Betonpæle, som skal bære Broen, bliver til. 8 Stykker Rundjern-Stænger forbundet med tyndere Traade som et Slags »Gitterværk«, danner »Indmaden«. Pælen støbes omkring denne solide Armering.

I Midten:

Her ses en af Broens Midterpiller, som endnu ikke er kommet paa Plads. Men der arbejdes paa dens Viderebygning ude i Sundet.

Nederst:

Den store Klap-Pille rager op ude i det stride Sund. I Baggrunden Morsø Banker.



Hvad Læserne mener om:

Overhalingssignalet

Overhalingssignal endnu engang

I Anledning af Redaktør Eric Boesgaards Opfordring i »Motor« Nr. 41 til at udtale sig om det svenske Signalsystem ved Overhaling vil jeg gerne udfra rig Erfaring ved Kørsel i Sverige — og ved Møde med S-Vogne her og i Udlandet — paapege den gensidige Tryghedsfølelse, som en saadan Signalaftale afføder.

Hvor ofte hænder det ikke her i Landet, naar man overhaler, at den forankørende aabenbart bliver fornærmet og giver sig til at demonstrere et taabeligt Mindreværdskompleks ved at lade være med at holde til højre og ved at sætte Farten op akkurat, som om han vilde sige: »Tro endelig ikke, at min Vogn ikke kan køre mindst lige saa stærkt som din — og mig slipper du ikke saadan udenom, at du ved det«.

Hvor befriende er det saa ikke — i Modsætning til nævnte lavtpandede

Mentalitet — at modtage et enkelt kort Svarsignal fra en forankørende svensk Bil.

Det vidner om en suveræn Sinds- ligevægt, der giver Udtryk for følgende: »Værsgo', kør forbi, jeg holder til højre og ændrer intet i min Fart, for den passer nu altsaa mig, og jeg er ikke misundelig, hvor travlt du end har, og hvor flot du end er kørende«.

Den svenske Værdighed kan næsten ikke manifestere sig paa en smukkere Maade.

Men samtidig med, at dette Signalsystem tages op til Debat, bør ogsaa Afvisningen betragtes som en integrerende Del af en Overhaling; netop som Herr Palle Bruun i »Motor« Nr. 40 Side 701 saa rigtigt paapeger.

Altsaa; Fortæl den forankørende ved et behersket Brug af Hornet, at De vil forbi. Afvent næsten øjeblikkelig et kort Svarsignal. Brug dernæst Afviseren 1) til venstre og kør forbi — og 2) til højre, naar der drejes ind i normal Kørebane igen.

Undlader den forankørende at give

Svarsignal, saa er det det med Mindreværdskomplekset, og saa er der Grund til at være yderst paapasselig.

Men reageres der omgaaende med Svarsignal, saa er det en gentleman, der kører foran, og der skabes øjeblikkelig hos begge Parter en gensidig og ønskelig Tryghedsfølelse.

-gg

Overhalingssignalet

I Gaar efterlystes i »Motor« Erfaringer fra Medlemmerne angaaende Signalgivning i Sverige ved Overhaling. Jeg kan kun sige, at Systemet efter min Formening, og efter hvad jeg har set paa tre Ture derovre, virker fortræffeligt og burde indføres herhjemme.

Nu er det maaske saaledes, at i et Land med Venstrekørsel kan man i en venstrestyret Vogn ikke se frem, naar man vil overhale, og det er maaske derfor mere nødvendigt i Sverige end her — men vi har da her i Landet adskillige højrestyrede Vogne, og

blot hvor Vejen ikke er aldeles lige, er det selv fra en venstrestyret Vogn vanskeligt at faa et frit Overblik over Vejen foran den forankørende Vogn.

Det er en stor Betryggelse, naar man skal overhale i Sverige, efter selv at have givet Signal da at høre Signalet fra den forankørende Vogn — det betyder jo baade, at Føreren er klar over, at man vil overhale, og at Vejen foran er fri. Kører man frem, uden at den forreste Vogn har svaret, er det paa eget Ansvar. Det er vistnok saadan noget lignende, der staar i den svenske Færdselslov.

Jeg skal ikke her komme ind paa Færdselskultur i al Almindelighed, men blot sige som min Opfattelse, at den i Sverige er af en adskillig højere Standard end her i Landet — og det er Sverige jo efter mange Udenlands-køreres Udtalelser ikke ene om. Jeg vil derfor tvivle om, at en Regel om Signalgivning ved Overhaling her i Landet — efter den specielle danske Indstilling over for Færdselssignaler — vil blive en lige saa stor Sukces som i Sverige, men derfor bør den indføres alligevel.

Et Par Eksempler paa Signalgivning i Sverige er maaske de mest oplysende:

En Lastbil var punkteret omtrent paa Toppen af en Bakke. Jeg kom i samme Retning og gav Signal. Chaufføren, der laa paa Knæ ved Hjulet, rejste sig øjeblikkelig, løb helt op paa Bakken og vinkede mig frem.

En Varecykle med meget højt og bredt Læs overhales. Signal — Budet rejser sig i Pedalerne, ser frem og vinker »Klar« til mig.

Kusken paa et Hestekøretøj skal ikke — som her — først omstændelig vende sig i Sædet for at se efter, om der nu ogsaa virkelig kommer en Bil — han vinker straks frem — i eet Tilfælde vinkede han et kraftigt »hold tilbage« — der kom en modgaaende Bil.

Maa jeg have Lov til med det samme — til Trods for, at det falder uden for Spørgsmalets Rammer — at nævne, at Cyklister straks ved Signal holder helt ind i højre Side og kører een ad Gangen; jeg har set fire ved Siden af hinanden, som ikke flyttede sig, at Fodgængere — gamle Folk som smaa Børn — altid gaar mod Færdselen, altsaa i venstre Side (hvor-naar gaar det op for danske Fodgængere, at det er Selvmord at gaa i højre Side i Danmark paa en mørk Landevej?), og at det aldrig kan falde en Svensker ind at parkere i den forkerte Side af Gaden eller Vejen. Selvfølgelig er der mange Byer, hvor der er indført Regler om ensrettet Parkering — og de bliver uvægerlig overholdt. I Sorø er der ogsaa »ensrettet« Parkering paa Hovedgaden — med det Resultat, at der som Regel holder lige mange Biler i begge Sider — uden at Politiet siger noget. En dansk Bilst kan jo nu en Gang ikke tænke sig at skulle gaa over Gaden!

Medlem Nr. 11690.

Mere om Overhalingssignalet

Ved gentagne Besøg i Sverige og ofte Passager i Bil, var jeg paa Forhaand kendt med det lille Overhalingssignal, da jeg selv var paa Biltur paa

den anden Side Sundet sidst i August i Aar.

Selv benyttede jeg Signalet, da jeg mener, det er overordentlig betryggende for begge Parter.

I Kampagnen for bedre Færdselskultur har det, efter min Tro, sin store Berettigelse, ikke mindst her i Danmark.

Maa det samtidig være en »Fører«, som i 19 Aar aarlig har kørt 30—35.000 km tilladt at fremkomme med en Udtalelse om, at Svenskerne har bedre Færdselskultur end Danskerne.

Cyklisterne kører altid ind bag hinanden, naar en Bil nærmer sig, og er aldrig midt paa Vejen. Lastbiler har meget ofte paa smalle Veje holdt ind i »Vigespor« og standset, for at vi kunde komme udenom. Det sker ogsaa med Lastbiler herhjemme, men danske Cyklister — uha-uha. —

Medlem Nr. 19995.

Overhalingsspørgsmaalet

Vi har modtaget:

»Motor« kommer mig i Forkøbet, idet jeg længe har ønsket at anmode vort Blad om at interessere sig for Svenskernes Tegngivning ved Overhalinger.

At den, der ønsker at overhale, adviserer om dette, og at den, der overhales — det være sig Bil, Hestekøretøj eller Cykle — tilkendegiver, at Signalet er forstaaet, og at Kørebanen er fri til Overhalingen, byder paa saa iøjnefaldende Fordele med Hensyn til Trafiksikkerhed, at Reglen burde være saa selvfølgelig, at den nærmest burde lovfæstes.

Foruden Sikkerhed viser den en saadan Grad af Færdselskultur, der sjældent træffes herhjemme. Hvor kan det under Kørsel i Sverige glæde een at se en Cyklist række Armen op til Tegn paa, at Forbikørsel er tilladt, og hvor forbavset vilde man blive herhjemme ved at modtage et saadant Tegn. Et lille Sidespring, der dog har Forbindelse med ovenstaaende — naar man i Sverige passerer to eller flere Cyklister, der Side om Side breder sig over Kørebanen, kan man ved nærmere Eftersyn næsten være sikker paa at finde et lille Dannebrogflag paa Cyklen.

Jeg forsøger selv herhjemme at anvende den svenske Regel ved at give Signal til den overhalende, men har ikke Indtrykket af, at dette bliver paaskønnet, forstaaet eller i nogen Grad respekteret. Jeg synes som sagt, at Reglen byder paa saa store trafikmæssige Fordele og viser saa smukke Tegn paa gentlemanlike Optræden og Hensyntagen til andre Trafikanter, at det vilde glæde mig, om vi paa dette Felt vilde lære af Brødræfnet hin-sidan.

Medlem Nr. 398.

Boganmeldelse

C. A. Reitzels Forlag har udsendt en Samling Aforismer, samlet af Kai Berg Madsen under Titlen »Saadan er Kærligheden, Madame«. Ikke færre end 300 Forfatternavne forsøger her at analysere den Livsgaade, der hedder Kærlighed. Et Par har direkte Adresse til Motorfolk. Hør bare:

Naar han er forelsket i hende, lejer han tit en Bil og kører en lang Tur. Naar han er forlovet med hende, tager han af og til en Taxa, og naar de er blevet gift, nyder Sporvejsselskabet godt af det.

Eller denne, som skyldes William Powell: En Mand skulde være lige saa omhyggelig, naar han vælger en Kone, som naar han vælger en ny Vogn.

EFTERAARSTIDEN ER KOMMET -

og med den det daarlige Føre og de glatte Veje og Gader. Det giver Anledning til visse Overvejelser, som ogsaa fører ind paa Forsikringsområdet. Forenede danske Motorejeres Forsikringsafdeling A/S har derfor udarbejdet en smuk lille Brochure, som med dette Nummer af »Motor« udgaar til samtlige vore Medlemmer Landet over, og som vi gerne vil give et Par anbefalende Ord med paa Vejen.

Den handler om Førerens Ansvar overfor Passagererne og udmunder i en kraftig Appel til at sikre sig imod alle Eventualiteter ved at tegne i Tilslutning til den obligatoriske Ansvarsforsikring en Passagerforsikring, som for en ret beskeden Betaling om Aaret giver Motor-køretøjets Ejer Sikkerhed for at kunne dække de økonomiske Følger for hans Passagerer af et Ulykkestilfælde. Til denne Appel vil vi gerne slutte os.

Stjaalne Motorcykler!

Hvem kan give Oplysninger om Matchless Motorcykle,

Fabr. Aar 1929, Fabr. Nr. 4133, Politi-Nr. K. 40017, der er stjaalet den 23. Juli 1938 paa V. Fælledvej i København og

B. S. A. Motorcykle,

Fabr. Aar 1938, Fabr. Nr. I. B. 26641, Politi Nr. X. 18461, der er stjaalet Natten til den 27. Juli 1938 i Svanegade i Horsens.

Henvendelse til Politiet, Forenede Danske Motorejeres Forsikringsafdeling A/S, V. Boulevard 4, København V. Telefon C. 5591 (Skadeafdelingen) eller Forenede Danske Motorejeres Forsikringsafdelings Filialkontor, Aaboulevarden 11, Horsens, Telefon 265.

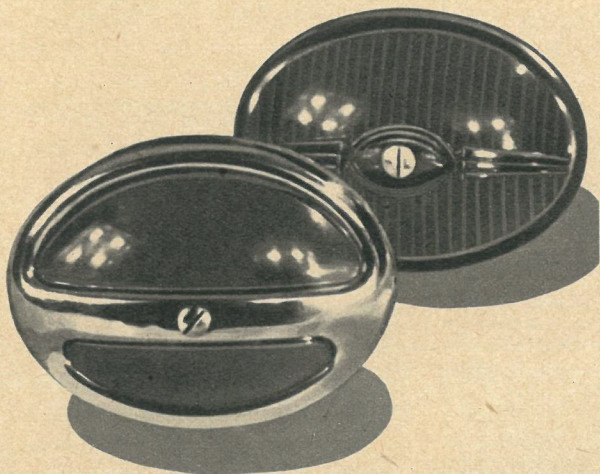
Søndagsklavn
paa Vejene?

NEJ!

- jeg holder altid til højre!

**Rigtig Belysning
af Nummerpladen!**

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



BOSCH
Stop-og Baglygte

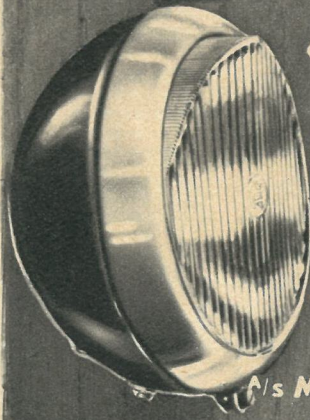


*Vejkanten
fuldt belyst*

De fleste Lygter oplyser
kun mangelfuldt Vekanten,
saaledes at Fodgængere og
Cyklister først opdages
paa kort Afstand, hvilket
særligt i Taage og diset
Vejr skaber usikker Kørsel.

BOSCH SPREDELYGTE giver
et lavt, stærkt spredende
Lys, der oplyser Vekanten
og saaledes danner et vær-
difuldt Supplement til
Forlygterne.

Den er med sin smukke Form
desuden en Pryd for enhver
Vogn. Priser fra 25 Kr.



BOSCH
Spredelygte

Ås MAGNETO, København N.
Generalrepræsentanter for:
ROB. BOSCH, G.m.b.H., STUTTART

Pengene *og* Ulykkerne

STØRRE FÆRDELSSIKKERHED, Hvis Arbejde nu er endt og hvis Farvel til Offentligheden vi omtalte i forrige Nummer, lagde først og fremmest Vægt paa at oplyse, at advare og at indprente. Derfor slog *Større Færdselssikkerhed* sine Plakater op i Øst og i Vest, i Nord og i Syd, hængte sine Skilte paa hver anden Stander og trykte sine fornuftige Ord om Trafikkens Vilkaar i hver eneste Avis. Man saa af Statistikken, at denne tredobbelte Bestræbelse satte sig Spor. Ulykkerne og Uheldene gik ned. *Større Færdselssikkerhed* offentliggjorde en Beretning om Ulykker og Uheld i København og fastslog med Tal, at Propagandaen havde hjulpet: Aar for Aar satte færre Livet til. Som Tiden gik mindskedes bestandig Trafikkens Uheld.

Denne Nedgang sporedes over hele Landet. I Sundhedsstyrelsens seneste Beretning om *Døds-Aarsagerne i Kongeriget Danmark*, der udkom for nogle Uger siden, findes en særlig Opgørelse over Dødsfald ved Ulykkestilfælde.

Det fremgaar af denne Opgørelse — som man kan vente, og hvad ikke kan overraske Nogen — at Trafik-Ulykkerne er hyppigere, end nogen anden Gruppe Ulykker. I 1937 døde 3 13 efter en Trafik-Ulykke. I 1936 døde 3 50. I 1935 3 30.

Større Færdselssikkerhed begyndte sit Arbejde i 1935. Skønt Trafikken tog til, og der i 1937 var adskillig flere baade Automobiler og Cykler, end i 1935, saa gik alligevel Trafik-Dødsfaldene tilbage. Ikke i store Spring, til Gengæld sikkert. Og hvor det gælder saa alvorlige Ting som Spørgsmaalet om Liv og Død, er selv den ringeste Ordning til det bedre af Betydning.

Det er jo den rene Sandhed, at ved Nedgangen i Ulykkerne spares paa et Aar 17 Menneskers Liv. Hvad det har betydet for det enkelte Hjem be-

Inden »Større Færdselssikkerhed« standsede sit nyttige Arbejde, gjorde Bevægelsens Leder op, hvad Ulykkerne koster.

høver ingen Ord. Enhver ved hvilken Sorg den uforudsete eller voldsomme Død kaster ind over en Familie.

Af Trafik-Dødsfaldene skyldes over Halvdelen Automobil-Kørslen. I 1937 døde 187 efter Automobil-Ulykker. I 1936 201. I 1935 188. Dette Fald i Ulykkeskurven er saa meget mere bemærkelsesværdigt, som der i Aarene forud var en stadig Stigen. Fra 1931 til 1935 var der gennemsnitlig 173 Ulykker ved Automobil-Kørsel. I 1933 150. I 1934 192. I 1935 188. Ganske vist spiller mange Forhold ind i en Statistik, men der kan vist ingen Tvivl være om, at da Opgangen i Ulykkerne og Dødsfaldene afløstes af Nedgang, havde *Større Færdselssikkerhed* sin Del af Æren. Naar der Dag ud og Dag ind staar i alle Aviser, naar man læser paa hvert Gadehjørne, naar man hører i sin Højtaler, at Forsigtighed, Omtanke, Hensynsfuldhed er nødvendig, saa bliver Forsigtigheden, Omtanken, Hensynsfuldheden større. Derfor bør det Arbejde, som *Større Færdselssikkerhed* lagde Grunden til, og som vi her i »Motor« Uge for Uge tager Del i, fortsættes, som det er taget op andet Sted med Støtte af det Offentlige.

Større Færdselssikkerheds Afskeds-Beretning har en Oversigt over Ulykkerne. Den har ogsaa en Oversigt over, hvad Ulykkerne koster Samfundet. Denne sidste Statistik er ikke mindre interessant end den første, hvilket et enkelt Tal illustrerer. *Udgiften til Trafik-Ulykkerne er lavt anslaaet til 30 Millioner Kroner om Aaret.* Det er mere end to Trediedele af den samlede Udgift til Danmarks Hær og Flaade. Det er et Par Millioner mere, end Fi-

nanslovsforslaget for 1939—40, der netop er forelagt Rigsdagen, anser for nødvendigt til Justitsministeriets Arbejde. Det er dobbelt saa meget, som Københavns Hospitalsvæsen koster. Det er fjorten Gange saa meget, som Rigsdagen bruger.

Saadan kunde man blive ved. Men disse Sammenligninger er ikke nødvendige. Ogsaa i det enkelte Tilfælde, ogsaa i det helt smaa, rammer Ulykkerne haardt. *Ugeskrift for Læger* anslaaer de direkte Udgifter ved Færdsels-Uheldene til 17 Millioner Kroner aarlig, deri iberegnet de tabte Arbejdsdage, men ikke Udgiften til den materielle Skade. I Forsikringsraadets Beretning fra 1935 er Skadeserstatningerne i Motorkøretøjs-Forsikringen opgjort til 9,7 Millioner, hvortil skal lægges Skaderne paa andre Dele af Trafikken end Motorkørslen. Blot af disse to Tal ser man, at de 30 Millioner er ansat med Nænsomhed.

Det behøver heller ingen Forklaring, hvad langvarig Sygdom efter en Ulykke koster det enkelte Menneske. Ganske vist har adskillige saadanne Vilkaar paa deres Arbejdsplads, at de bevarer deres Løn i alt Fald en Tid. Men for de fleste betyder selv et kortere Sygeleje Nedgang i den sædvanlige Indtægt og Opgang i Husets daglige Udgift.

Der kan siges meget mere om Pengene og Ulykkerne, men mere er næppe nødvendigt til endnu engang at understrege den Kendsgerning, at ikke bare de Motorkørende og alle andre Trafikanter, men ogsaa *Samfundet* er interesseret i Kampen mod Ulykkerne og Uheldene. Naar Ulykkerne koster 30 Millioner om Aaret, saa maa der nok kunde skaffes et eller andet beskedent Beløb til en vedvarende Bekæmpelse af Ulykkerne, til en fortsat Propaganda for større Færdselssikkerhed.

Es.



Direktør H. O. Keel

Det danske S. K. F. holder Jubilæum

Dansk Kugleleje Aktieselskab S. K. F. fejrede den 1. Oktober 25 Aars Jubilæum, og samtidig jublede Selskabets Direktør, cand. polyt. H. O. Keel, der blev ansat i Selskabet som Ingeniør straks ved dets Start den 1. Oktober 1913 og siden 1922 har været dets Direktør.

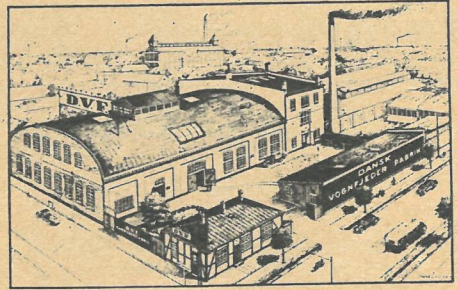
Kugleleje-Opfindelsen gaar helt tilbage til 1860'erne, men det var først Cykle- og Automobil-Industriene, som satte fart i Kugleleje-Fabrikationen. Den revolutionerende Opfindelse, paa hvilken den svenske S. K. F.-Koncern er bygget op, blev imidlertid først gjort i 1907 af Ingeniør Sven Winquist, og dens Udvikling siden da har været et stort Eventyr. S. K. F.-Koncernen fremstiller nu 70 Millioner Kuglelejer om Aaret.

Dansk Vognfjeder Fabrik flytter -

Under de vanskelige Forhold, som Valuta-Restriktionerne har skabt, hører man ofte det Spørgsmaal rejst, hvad vi kan lave herhjemme, og om vi kan lave det lige saa godt, som Ulandet kan det. Det gælder ikke mindst inden for Automobilbranchen, hvor Restriktionerne føles meget haardt.

En Virksomhed, der allerede før Restriktionerne begyndte, havde vist, at den var konkurrencedygtig og i Stand til at yde en industriel Indsats af virkelig Interesse for det motorkørende Publikum, er »Dansk Vognfjeder Fa-

brik«. Denne Virksomhed, der begyndte med Fabrikation af Vognfjedre, har i Løbet af en Aarrække foretaget saadanne Udvidelser, at Automobilisten her vil kunne blive betjent paa en hel Række særdeles vigtige Omraader. Fabrikationen af Vognfjedre er stadig en Grundpille i den omfattende Virksomhed, og at det er Kvalitetsarbejde, der leveres her, turde fremgaa af, at det er denne Virksomheds Fjedre, der anvendes i en Række af de mest ansete amerikanske Automobilfabrikkers Vogne, naar de udsendes paa det danske Marked, eller paa de Eksportmarkeder, som er knyttet til de danske Samlefabrikker. Men særdeles bekendt er ogsaa de danske Staalkufferter, der virkelig er et Stykke nydeligt dansk Arbejde. Den færdigbehandlede Kuffert af Staal er ikke alene af meget stor Styrke, men den er blevet til hos en Fagmand, der har været i Stand til at give den det »finishing touch«, som hæver et Stykke Industriarbejde ud over det almindelige. Til Fabrikens Virksomhed hører ogsaa Forchromning, Fremstilling af Kofangere til yderst konkurrencedygtige Priser af meget høj Kvalitet, men yderligere har Fabrikant Th. Hansen specialiseret sig i Modernisering af Automobiler, saaledes at ældre Modeller, i hvilke alt det indre endnu er i fin Stand, kan hævde sig i det Ydre. Den, der har set Automobiler moderniseret af denne Virksomhed, vil erkende, at her ydes der dansk Arbejde, som staar Maal med det, der skabes af de store Automobilfabrikker ude i Verden.



De senere Aar har Pladsen været for lille paa Vester Fælledvej. Fabrikant Th. Hansen har derfor købt det store Fabriks Kompleks paa Gl. Køgevej 47, hvortil hele D. V. F. nu er flyttet, og hvor enhver Automobilist har gratis Adgang til at faa Vognens Fjedre m. v. eftersat.

Ren Samvittighed

har kun den, der gør alt for at afværge Ulykker paa sig selv og andre. Opsæt derfor ikke med at paamontere Auto-Grus-Bremser. Ordrup 2814.

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/S

Salgskontor: C. 15625

Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25

Værksteder og Reservedele

Enghavevej 76. C. 14947. Eva 3346

NIELSEN & NIELSEN

Landskronegade 56. Telefon Ryvang 1130.

Reparation af Last- og Luksusvogne
Autoriseret Chevrolet Værksted

Studebaker

Dansk Automobil Fabrik

(tidligere H. C. Christiansen)

Willemoesgade 78, Kbhvn. Ø. Central 7205 - Øbro 5390

Reservedele: „REO“

Alle Reparationer hurtigt af 1. Kl.s Mekanikere



NIELSEN & LARSEN

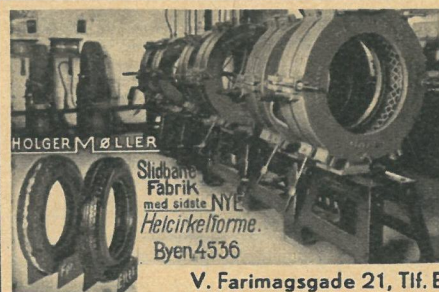
Mekanisk Værksted

Peter Bangsvej 34

Telefon Godth. 6005

UDBORING OG SLIBNING AF CYLINDRE

Fabrikation af Stempler og Reservedele. Ventil sæder isættes!



Spar 60%

Ved Paalægning af nye Slidbaner med sidste nye Helcirkelforme Stort Lager af nyt Autogummi

HOLGER MØLLER

V. Farimagsgade 21, Tlf. Byen 4536 - Filial: Danasvej 29, Tlf. Eva 4676

Sorry

er og bliver

Sorry

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

| | |
|--|--|
| Jylland | |
| Aalborg MIKKEL ANDERSEN Autoriseret G.M. Forhandler Vesterbro 40-44 - Telefoner: 1314-1334-3635 Opel - Chevrolet - Oldsmobile - Buick 1ste Kl. Reparationsværksted | |
| Aalborg Elitz W. Kruse. Aut. Fordforhandler Salgsafdeling: Boulevarden 28 - Servicest.: Frederikskildevej 6 - Plads til ca. 100 Vogne Tlf. 600 - 1700 - 6601 - 02 - 03 | |
| 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 Garagekompagniet Levygade 8 1ste Kl.s Automobilværksted Tlf. 1563 Svarer Dag og Nat Tlf. 1563 | |
| Vejle Tlf. 559-560 Martin Kjær Aut. Forhandler af: Chevrolet - Bedford - Vauxhall Byens største og mest moderne Værksted Oculakering - Stort Lager af orig. Reservedele | |
| Vejle Telf. 1100 (2 Lin.) MALTE VESTERGAARD & CO. A/S OPEL - PONTIAC - BUICK - BLITZ Originale Reservedele Tilbehør - Gummi - Benzin - Olie 1. Kl.s Reparationsværksted Moderne Service Station | |
| Vejle Jensen Aagaard Telefon 448 Karosserifabrik Opretning og Svejsning af Plader i Skærme og Karosseri | |

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

Køreveje, der standser brat, uden Fortsættelse. Det er blot en af de mange Ting, man møder paa Kortet, der giver En en Anelse om denne Del af Islands vilde og barske Karakter.

Kortet foreligger baade faset i Omslag og plant.

F. D. M.s juridiske Konsulent.

Fra 1. Oktober d. A. har Landsretssagfører Fritz Gleerup etableret sig som Landsretssagfører med Adresse: Stormgade 12, København K. Henvendelser fra Medlemmer bedes som hidtil udelukkende rettet til Forenede danske Motorejere's Hovedkontor, Vestre Boulevard 4, København V., hvor Landsretssagføreren er tilstede hver Dag fra Kl. 3—5.

Landsretssagføreren har desuden for Medlemmer Aften-Konsultation hver Fredag fra Kl. 7—9 paa sit eget Kontor, Stormgade 12.

Vilsund Broen Fortsat fra Side 746
anvendtes Træpæle. Vore Pæle er fra 14—27 m. Det normale er, at Rambukken — en af de største i Norden — præsterer 2 Pæle pr. Dag, men der

| | |
|---|-----------------------------------|
| Sjælland | |
| Holbæk Telefon 33-1139 | Snertinge Telefon 5-135 |
| Carl Weinreich | |
| Opel Blitz | Bedford Vauxhall Chevrolet |
| Præsto Carl Andersen Adelsgade 20 Telefon 280 Autoriseret General Motors Forhandler. 1. Kl. stort Reparationsværksted. Stort Lager af gangbare Reservedele. Aaben Dag og Nat. | |
| Ringsted Ringsted Motor Co. A/S Autoriseret Forhandler og Reparatør. Byens førende Værksted Telefon 8. (2 Linier) | |
| Slagelse Slagelse Motor Compagni A/S Telefon 132 (2 Linier) Autoriseret Forhandling | |
| Vordingborg Tlf. 343 H. P. Hansen Autoriseret Chevrolet og Opel Forhandler Moderne Reparationsværksted og Vulkaniseringsanstalt Benzin - Olie - Gummi | |

kan være Dage, hvor Tallet stiger til 5. Af Betydning er det, at der i Vilsund ikke er nogen Strøm af Betydning.

Trolden fra Mors.

Spadserer man rundt paa Arbejdspladsen oplever man det samme Indtryk af summende Travlhed, som kendes fra Vilsund Broens store »Forgængere« ved Lillebælt, Storstrømmen og Odde Sund. Og som altid følges Broarbejderne med største Interesse af den lokale Befolkning og de Tilreisende. Vilsund er et ret kendt Badested med et pænt Sommerhotel, fra hvis Veranda man nu ser den store Rambuk hæve sig 35 m midt ude i det blaa Sund, solidt anbragt paa en flydende Ponton, mens den med drønende Slag faar de lange Pæle til at glide ned i Fjorddyndet.

Kort over Island

Geodætisk Institut har nu udgivet Blad 7, der er det fjerde Kort i Serien »Generalkort over Island«, som skal omfatte 9 Blade ialt, alle i 1:250.000 og hver omfattende 21.120 km².

Det nye Kort omfatter den nordøstlige Del af Island og gengiver Højde- og Dybdeforhold, Veje og Bebyggelse, der er fremstillet med tydelige Signaturer i kønne velafstemte Farver. Mærkeligt er det for en Dansker at se

FOGA

Auto Polish

JOHANNES FOG & CO.

København K.

BILER UDEN FØRER

CENTRAL 3007

Krog's Hjørne Gyldenløvesgade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

I en af Villaerne ved Stranden hilser jeg paa Maleren Jens Sønnergaard, en af de rigtige Limfjords-Kendere, i en anden paa Ingeniør Brøchner Larsen, hvis Firma leder Jordarbejderne i Forbindelse med Broen.

Der er den Mærkværdighed ved Vilsund, at en undersøisk Tange strækker sig fra Mors til et Stykke ud i Strømmen. Sagnet fortæller, at der paa Mors boede en fæl Trolde. Han havde en Kæreste i Vilsund og vilde gerne lidt hurtigt derover. Han smed saa en Sten i Vandet, men en Stormnat væltede Stenen og Trolde druknede.

Næste Aar —

Det er Professor Anker Engelund, som har projiceret Vilsund Broen. Den faar 5 faste Brofag med 67 m Spændvidde og et Klappag med 30 m Bredde.

Næste Sommer vil man kunne vente, at de fleste af Danmarks Bilister vil benytte denne bekvemme Adgang til et Besøg paa Mors. Broen ligger saa smukt, at man længes efter at opdage Perlen for alle Øer, »Limfjordens Perle«.

Index.

Trontalen og de Motorkørende

Fortsat fra Side 740

et smukt Overskud paa Statsregnskab, og som ser med Fortrøstning paa det løbende Regnskabsaars Driftsresultater, bør nu give Afkald paa den ekstraordinære Afgift til Fordel for den betydningsfulde Anlægsvirksomhed, som Ministeriet for offentlige Arbejder driver, og som dette Ministeriums Chef, hvis varme Interesse for Udbygningen af vort Vejnet har givet sig saa mange Udslag, hellere end gerne vil forstærke.

Vejanlæg og Naturfredning

Fortsat fra Side 740

maa — med den størst mulige Pietet baade overfor Historiens Minder og Naturens Skønheder — udbygge det som hensigtsmæssig Boplads for Nutidens og Fremtidens levende Liv. De kommunale Selvstyreorganer, der har denne Pligt klart foran sig, maa have en Førsteret ved Spørgsmaalenes Afgørelse, som i hvert Fald ikke kan betros til Organisationer eller Institutioner, der hverken har noget økonomisk eller noget trafikalt Ansvar ved Vejproblemernes Behandling.

*

Ud fra et specielt Motorsynspunkt kan man hefte sig ved, at Randers Amts sidste Projekt er 100.000 Kroner dyrere end dets første Plan, uden at det derfor byder Trafikken paa nye Fordele. Disse 100.000 Kroner vil jo sikkert blive søgt dækket af Motor-

millionerne. Det skal ikke bestrides, at saadanne æstetisk betingede Fordyrelser af Vejanlæg kan være baade berettigede og paakrævede. Men det er dog ikke noget ubilligt Forlangende, at de, der skal betale Pengene, ogsaa faar en vis Indflydelse paa deres Anvendelse

Hele dette Spørgsmaal kan forhøjbentlig blive taget op og finde sin rimelige Løsning ved den samlede Reform af vort Vejstyre, som for Tiden er under Forberedelse. Indtil dette sker, maa det imidlertid være naturligt for Motorkørslen at advare mod, at Faktorer, som hverken har noget trafikalt eller økonomisk Ansvar, tiltager sig en saadan Forgrundsstilling, at de ansvarlige Vejmyndigheder faktisk sættes ud af Spillet.

KALVEHAVE—KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ulfssund).

FARTPLAN Fra 20. Septbr. 1938

| | | | | | | | | | |
|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----|
| 615 | 630 | 700 | 730 | 800 | 830 | *845 | 900 | 915 | 930 |
| 945 | 10 ⁰⁰ | 10 ¹⁵ | 10 ³⁰ | 10 ⁴⁵ | 11 ⁰⁰ | 11 ³⁰ | 12 ⁰⁰ | 12 ³⁰ | |
| 13 ⁰⁰ | 13 ³⁰ | 14 ⁰⁰ | 14 ²⁰ | 14 ³⁰ | 15 ⁰⁰ | 15 ³⁰ | 15 ⁴⁵ | | |
| 16 ⁰⁰ | 16 ¹⁵ | 16 ³⁰ | 16 ⁴⁵ | 17 ⁰⁰ | 17 ¹⁵ | 17 ³⁰ | 17 ⁴⁵ | | |
| 18 ¹⁵ * | 18 ³⁵ | 19 ⁰⁰ | 19 ²⁵ | 20 ⁰⁰ | 20 ³⁰ | | | | |
| 21 ⁰⁰ | 21 ³⁰ | 22 ⁰⁰ | 22 ³⁰ | 23 ⁰⁰ | 23 ³⁰ | | | | |
| 015 | 115*** | 200*** | | | | | | | |

*) Kun Son- og Helligd.

***) Kun Natten efter Son- og Helligdage. Alle Ture fra Kalvehave og straks tilbage fra Koster. — Ekstratur om Natten skal bestilles inden Kl. 23⁰⁰, dog kan mod forhøjet Betaling Ekstratur om Natten til enhver Tid bestilles ved Opingning til Færgeføreren i Kalvehave, Tlf. Kalvehave 29. Automattelefon findes i Ventesalen ved Kalvehave Færgeleje.

Bemærk: Paa Færgen skal Automobiler være bremsede.

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 20. September 1938

Afgang fra Faaborg:

945 1330 1932 2240

Afg. fra Mommark:

750 1150 1510 2110

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

A/S Mommark Færge

Telefon Taandslet 7824. Telefon Faaborg 11

Telegram-Adresse: »Fyensfærge«.

Hovedkontor: Mommark.

Haarbølle-Færgen

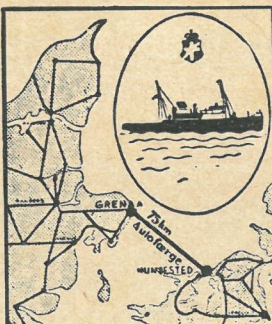
Motorvogne (uden Hensyn til Vægt) 2,50. Motorcykler 1,10. Cykler 0,40. Passagerer 0,35.

Færgen sejler følgende faste Ture:

Fra Grønsund

Kl. 8¹⁵ 8⁴⁵ 12¹⁰ 14⁰⁰ 16²⁵ 18⁰⁰ 20⁴⁵.

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



Hurtigruten

Grenaa - Hundested

FARTPLAN

fra 1¹⁰-31¹²38

Hverdage: Fra Hundested Kl. 8.45 og Kl. 18.15
Fra Grenaa Kl. 13.40 og Kl. 23.15

Søn- og Helligdage: Fra Hundested Kl. 8.45
Fra Grenaa Kl. 17.45

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

INDUSTRI-TRYKKERET

Bernhard Schmidt

Stormgade 12 Kbhvn. K.
Telefon Central 10580

Hundested—Rørvig

Automobilfærgen »Korshage«

FARTPLAN

²⁰/₃ - ³¹/₁₀ 38 og ¹²/₃ - ¹⁴/₅ 39

Hverdage:

Fra Hundested: 6⁵⁵ 8⁴⁵ 10⁵⁰ 12⁵⁰ 14⁵⁵
a) 17⁵⁵ b) 18⁵⁵ b) 20²⁵ c) 20⁵⁵ b) 21⁵⁰.

Fra Rørvig: 8¹⁵ 9¹⁵ 11²⁰ 13²⁰ 17⁰⁵
a) 18²⁵ b) 19³⁰ c) 21²⁵ b) 22³⁰.

Søn- og Helligdage:

Fra Hundested: 7⁴⁰ 8⁵⁵ 10⁵⁰ 12⁵⁵ 14⁵⁰
16⁰⁰ d) 18⁵⁵.

Fra Rørvig: 8¹⁵ 10¹⁵ 11²⁰ 14¹⁵ 15²⁰
18¹⁰ d) 20¹⁰.

a) ²⁰/₃ - ³¹/₁₀ og ¹²/₃ - ¹⁴/₅ kun Lørdage. Fra ³/₄ alle Hverdage. b) Kun ³/₄ (Paaskeonsdag).
c) Kun Lørdage fra ³/₄. d) Fra ²³/₄.

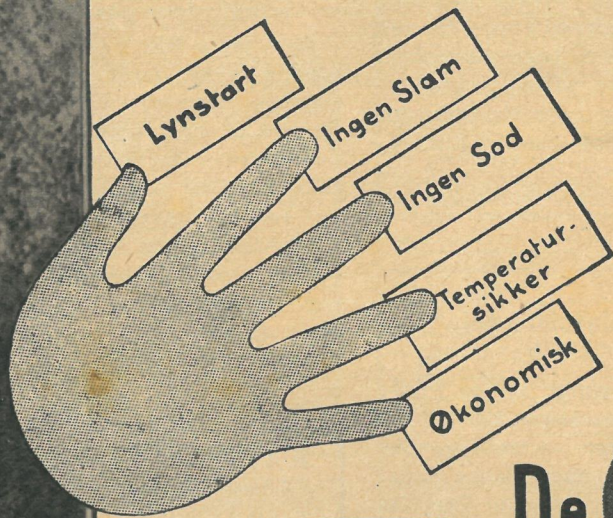
Særlig Plan for Paaskedagene,
Skærtorsdag, Langfredag, 1. og 2.
Paaskedag:

Fra Hundested: 7⁴⁰ 8⁵⁵ 10⁰⁵ 11⁰⁵ 12¹⁵
13¹⁵ 14⁵⁰ 16⁰⁰ 17¹⁰ 18¹⁵ 19²⁰ 20³⁵.

Fra Rørvig: 8¹⁵ 9²⁵ 10³⁵ 11⁴⁰ 12⁴⁵ 14¹⁵
15²⁰ 16⁴⁰ 17⁴⁵ 18⁵⁰ 20⁰⁰ 21²⁰.

Overfartstid 25 Min. Restauration om Bord. (Tlf. Hundested 12 og 156). Rabatkort m. 10 Kuponer for Person- og Motorvogne. Sæsonkort 150 Kr. Førerne af Motorvogne og Motorcykler beforders frit. Forudbestilling af Plads til Biler Telefon Hundested 150 (Hundested Exp.) og Isøre 33 (Rørvig-Exp.)

Kvalitet vækker til Liv og Daad.



Foran os ligger Motoren. Tilsyneladende død, men vækkes den – en Kæmpe. Dens Ydelser er betinget af den Næring, den faar. Den forlanger koncentreret Energi som den naturrene, kraftfulde, økonomiske Shell Benzin.

Med Shell gennemfører den kæmpemæssige Ydelser: Millioner af Gange bevæges dens Stempler, aabnes og lukkes Ventilerne, drejes Krumtapaklen. Dette vilde paa kort Tid føre til Motorens Op-slidning – hvis ikke dens enkelte Dele blev omhyggeligt beskyttet af en stabil Oliehinde.

Nu er det Tiden at skifte til Vinterolie – skift derfor til en Kvalitetsolie – til:

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

