

**SKIFT
NU**

**Essolube
VINTEROLIE**



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



**M
O
T
O
R**

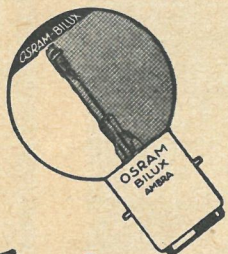
MOTOR

Nr. 45. 5. Novbr.
1938. 33. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
29.400 Eksp.

Godt Lys

focøger Sikkeheden!



Til Kørsel
i Taage



OSRAM BILUX AMBRA

Trænger Deres Vogn til

Hovedreparation?

saa lad mig afhente den.

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

1. Klasses fagudd. Mekanikere

og

1. Klasses Specialværktøjer

jeg har begge Dele – derfor

1. Klasses Reparationer

ring til:

Central 2028

Hans Lystrup

Værkstederne

PILEALLE 7



Koldt
at køre?

Nej - der er Varme i Vognen

„HEAT-ON“, det nye Centralvarmeapparat til Biler, opvarmes af Vandet fra Køleren, og Faren for Dannelse af Kulilte er derfor udelukket, samtidig med at Driftsomkostningerne er bragt ned til praktisk talt intet.

Pris Kr. 80.- (exclusive Monteringen)

Forlang

HEAT-ON

HOS DERES FORHANDLER ELLER REPARATØR

NETOP NU

Langelands Motortforening

Langelands Motorforening og Forenede Danske Motorejere afholdt den 18. Oktober Færdselsmøde paa Ørstedspavillonen. Henimod 200 Mennesker var mødt, deriblandt Dommer Karsten og den Motorsagkyndige, Ingeniør Mærsk-Møller. Formanden for Motorforeningen, Realskolebestyrer Kærtøft, Humble, bød Forsamlingen Velkommen, og Inspektionsbetjent Meibøll viste Færdselsfilmen med hele det københavnske Trafikliv og gav overordentlig interessante Kommentarer hertil. I den paafølgende Diskussion deltog adskillige Medlemmer, og bl. a. foreslog Overbetjent Rasmussen, at man snarest skulde faa indført Nummerering af Cykler, hvad der meget vel lod sig praktisk gennemføre.

Omkørselsvej ved Frederiksværk

I Frederiksværks Byraadmøde behandledes forleden Spørgsmaalet om Forlægningen af Amtsvejen Øst om Frederiksværk. Vejstrækningen, der er Tale om, er paa 1200 Meter, men Gennemførelsen vil koste 320.000 Kr., idet der skal bygges en stor ny Bro over Kanalen.

Der var almindelig Enighed om, at Projektet var teknisk og trafikmæssigt vel udført og en Løsning, som Byen kunde være tilfreds med.

Forenede Danske Motorejere's mangeaarige tekniske Konsulent, Ingeniør K. J. Møller, har efter eget Ønske fra- traadt sin Stilling som teknisk Konsulent ved Selskabet for at overgaa til en ledende Stilling inden for Automobilindustrien.

I nær Fremtid vil her i Bladet fremkomme Meddelelse om Nyordningen af Selskabets tekniske Afdeling og om, hvem der skal overtage de af Ingeniør Møller hidtil udførte Forretninger.

Morsø Motorklub

afholdt den 25. Oktober d. A. ordinær Generalforsamling, hvor Formanden, Købmand Provstgaard aflagde Beretning. Generalforsamlingen, hvor talrige Medlemmer var mødt frem, overværedes af Kontorchef, Kaptajn I. Bengt, der dels gav en Del forskellige Oplysninger om Motorafgifterne og om Revisionen af de forskellige Love vedrørende Vejvæsenet, dels deltog i Diskussionen.

Forsamlingen sluttede sig til de af Forenede Danske Motorejere rejste Krav om Overførelse af Benzin-Femøren til de almindelige Vejformaal og om ekstraordinære Tilskud til særlig de sønder- og vestjydske Sognekommuner til Fremme af disse Kommuner's Istandsættelse af Bivejene.



Forenede Danske Motorejere

meddeler:

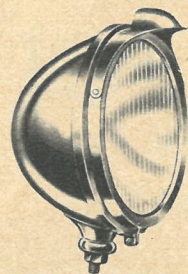
Da Alliance Internationale de Tourisme i Maj i Aar holdt sin store Kongres i Berlin, var det i første Række Der deutsche Automobil Club og dens Præsident, Hr. Baron Egloffstein, som bistod Alliancens Ledelse med Kongresprogrammets Gennemførelse. De danske Deltagere havde her Lejlighed til at se, med hvor stor Iver, Interesse og Handlekraft Baronen fulgte Arbejdets Gang, og mindes ogsaa den Gæstfrihed og Elskværdighed, som han viste Kongresdeltagerne.

Det er derfor med Sorg, at man nu erfarer, at Baron Egloffstein nu ikke mere er i de levendes Tal, og Forenede Danske Motorejere, som i mange Aar har staaet i Samarbejde med Klubben, ønsker her at give Udtryk for sin Medfølelse med Klubbens ledende Mænd, som har mistet en saa fremragende Arbejdsfælle og en saa god Ven.

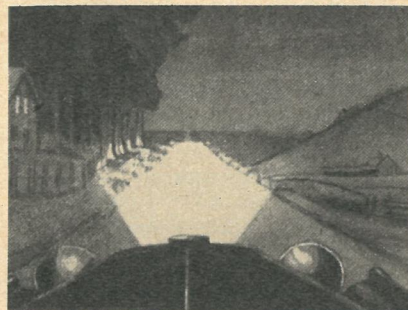
Det fremgaar af det Telegram af 22. Oktober, hvori Klubben foreløbig gav F. D. M. Meddelelse om det skete, at der foreligger et Ulykkestilfælde.

F. D. M. har draget Omsorg for, at der nedlægges en Blomsterdekoration paa hans Grav.

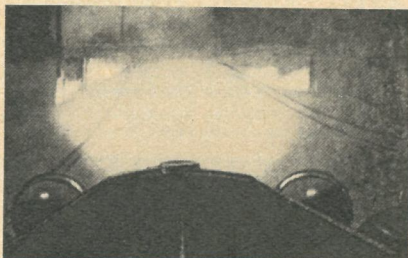
Den nye „SPEEDLIGHT“



er en kraftig og smuk Hjelpeprojektør til en populær Pris. Med saadan en Lygte monteret som tredje Forlygte kan man køre lige saa hurtigt og sikkert om Natten som om Dagen.



En 250 Meter lang, meget kraftig, men dog blændfri Lyskegle.



En meget fin Taageprojektør — den skærer under Taagen. Den nye »SPEEDLIGHT« er garanteret rustfri, højforkromet overalt, og koster med Ledning & Lampe, komplet kun: Kr. 49.00.



Da vi ikke skal føre

„SAFE-LIGHT“

mere, realiserer vi Restlageret til smaa Priser.

En helt forkromet, rustfri Lygte, der tidligere kostede

Kun Kr. 20.00

Kr. 30.—, realiseres nu for Kr. 20.— pr. Stk. Som Taagelys & Roadlight er den udmærket.

Restlageret er imidlertid ikke stort, gør derfor Deres Bestilling snarest.

Illustreret Brochure sendes paa Forlangende.

GEORG HANSEN

Vestre Boulevard 4

København V. Tlf. Cent. 2015



- det 5. Hjul

der gør

Deres Personvogn

100% *nyttig*

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

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

Forchromnings- & Forniklingsanstalt

Grundlagt 1908

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

Telf. V. 9712 • Bianco Lunosalle 8.

Udfører alt Automobilarbejde indenfor Branchen

Gilbert Wulff Automobilreparation

Frederiksberg Allé 76

Alleenberg-Garagerne

Telef. Vester 7505 (Privat Godth. 3483 x)

Gør Vognen Dem graahaaret?
Brug



FOGA
Auto Polish
JOHANNES FOG & CO.
København K.

Hold til højre!

I »Horsens Folkeblad« finder vi følgende Indlæg i Debatten om Højrekørsel:

Fodgængere — »— og hold saa til højre«!

Fornylig satte Motorfolkene Sammenslutninger en Kampagne i Gang med Mottoet: »— og hold saa til højre«. Aarsagen er naturligvis de tiltagende Ulykker, hvor Aarsagen er Kørsel i Vejens venstre Side. En af Kampagnens ivrigste Forkæmpere er Bladet »Motor«, hvor Redaktør Eric Boesgaard i hvert Nummer paa det kraftigste maner Bilisterne og Motorcyklisterne til at køre i Vejens højre Side saavel for Bilisternes egen som de andre Vejfarendes Sikkerhed. Maa ske en og anden har tænkt nærmere over, hvorfor »Venstre-Kørslen« er taget saa stærkt til. Mon Aarsagen ikke maa søges blandt Cyklisterne og Fodgængerne, der, efterhaanden som disse Trafikanter Antal i den senere Tid er taget stærkt til, tager mere og mere Plads op?

Motorfolkene Kampagne er i første Række rettet til Motorfolkene, og Kampagnen skal sikkert nok faa Resultat blandt disse, men mon Henvendelsen ikke ogsaa burde rettes til andre Trafikanter i Færdselen. Det maa i mange Tilfælde siges, at det er Fodgængerne og Cyklisterne, der har tvunget Bilisterne til at køre midt paa Vejen.

I Aftes fik Motorfolkene paa et Møde i en af de store Vandreforeninger i Horsens en skarp Salut. En af Talerne klagede stærkt over Bilisternes Hensynsløshed, det stadigt voksende Færdselstempo og endelig den tiltagende Kørsel i Vejens venstre Halvdel. Mon man ikke netop her burde tænke paa

Aarsagerne til, at Venstrekørslen er i Tiltagen? I mange Tilfælde er det Cyklisterne og Fodgængerne, der ligefrem tvinger Motortrafikken over i venstre Vejside.

Det er ikke ualmindeligt at se indtil 3—4 Cyklister ved Siden af hinanden paa vore i Forvejen ikke for brede Veje. Fodgængerne er vel nok ikke de værste, men ualmindeligt er det heller ikke at se 2—3 Fodgængere ved Siden af hinanden paa Vejen.

Motorfolkene har selv sat »— og hold saa til højre«-Kampagnen i Gang. Skylden for den tiltagende Venstrekørsel kan som sagt vel ikke lægges paa Motorfolkene alene. Mon ikke ogsaa Kampagnen burde føres ind i Cyklisternes og Fodgængernes Lejr?

De maa kunne

indse, at det er meget uklogt at risikere den største Indsats, De har og ejer, nemlig Liv og Lemmer, for til Gengæld kun at opnaa en saa ringe Gevinst som Besparselsen til Anskaffelsen af „Auto-Grusbremser“ betyder.

København - Charlottenlund
Telf. Ordrup 2814



ZEBERG's-Auto Maatter luner

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

Sendes overalt.
Handlende, alle
Brancher, Rebat
Besøg mine Udsalg
God Pasform

„BIL-MAATTER“

v. Aage Zeberg

Grdl. 1923 C. Plougsvej 6

København V. (nær Forum)

Telefon Eva 722

Alle Vogn typer føres. Prislister tilsendes gratis.

Special-Afdel.: for VOGNMANDEMAATTER

KAN STØVSUGES

Afdeling i Odense: Nørregade 45, Tlf. 8397

- undgaa
Ulykker -
hold
til højre!

Sorry

er og bliver

Sorry



ENHVER BILIST

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



F. D. M.



FORENEDE DANSKE MOTOREJERE har som Landets største Motororganisation de bedste Betingelser for med Virkning at kunne tale de motorkørendes Sag over for Myndigheder og Private.

Her er nogle af Resultaterne:

- Udviklingen og Ombygningen af vort Vejnet.
- Forbedret Vejafmærkning.
- Hovedvejs-Ordningen.
- De store Broanlæg.
- Automobilfærgerne og de nye Færgeruter.
- Færdselsregulerende Foranstaltninger.
- Forøgelse af Parkeringspladserne i Byerne.

I Deres egen som i alle motorkørendes Interesse bør De derfor støtte Organisationens Arbejde ved at indmelde Dem, hvorved De ogsaa opnaar en Række personlige Fordele:

- Haandbog med Generalstabskort i 1:200.000 over hele Landet.
- Aarshefte med stort Oplysningsstof.
- Færgehefte to Gange aarligt.
- Medlemsbladet MOTOR hver Uge.
- Teknisk og juridisk Bistand.
- Vejledning ved Udenlandsrejser.
- Passersedler og Carnets hurtigt og billigt.
- Adgang til smukt beliggende og vel indrettede Lejrpladser hele Landet over.

Selskabet har sin egen Forsikringsafdeling, som i nøje Overensstemmelse med Principperne for Selskabets Virksomhed arbejder for at skabe saa sunde og gode Forsikringsforhold som muligt.

UGENS EMNER

I sidste »Ugens Emner« skrev jeg om det urimelige Forhold, at det ikke er paabudt at have Vindskærmsrensere paa enhver Vogn — jeg er siden blevet gjort opmærksom paa, at hvis Vindskærmen paa en Vogn ikke kan aabnes, skal der være en Vindskærmsrenser, det staar i et Cirkulære fra Justitsministeriet, og Bestemmelsen lyder saadan:

»Saafremt Vindskærmen ikke er indrettet saaledes, at den foran Føreren kan aabnes tilstrækkeligt til, at han har den fornødne Udsigt gennem Aabningen, skal der paa Vindskærmen foran Føreren være anbragt en Vindskærmsrenser.«

Og se dette er jo meget godt — men naturligvis bør man kræve en *automatisk* Renser, og naturligvis bør noget saa vigtigt findes i en Lov — og ikke i et af de titusind Cirkulærer, som Motorkørslen er ved at drukne i. Men i det nye Færdselslov-Forslag staar det ogsaa — saa hvis denne allerede tre Gange syltede Lov nogensinde bliver Virkelighed, vil det altsaa hjælpe. Lad os haabe, at ikke alt for mange Ulykker rammer os inden.



De hvide Bagskærme. — Dansk Færdselspropaganda er en mærkelig Ting. Den svinger fra wild Aktivitet til fuldstændig Passivitet, og alle mulige Indflydelser synes at gøre sig gældende — blandt andet maa man nok spørge, hvorfor Dommer *Jørgen Berthelsen* ganske øjensynligt ikke mere faar Lov til at folde sig ud, som han gjorde en Tid til den allerstørste Gavn for Færdslen. Maa jeg spørge, hvad det er for Hensyn, der gør sig gældende, og om ikke Hensynet til Færdslen er det afgørende? Og lad mig med det samme paapege en typisk Ting. Efter en voldsom Aktion for hvide Bagskærme paa Cyklerne fik vi endelig denne naturlige Sikkerhedsforanstaltning udbredt ... men nu drysser det hele afsted igen, ingen kører med hvide Bagskærme, og en Dag, naar der kommer en ny Ulykkesopgørelse, faar man saa nok at vide, at der er blevet kørt flere Cyklister ned bagfra end før. Hvorfor faar vi ikke et Paabud om hvide Bagskærme. Justitsminister *Steincke* sagde, paa sin spøgende Maade, at der neppe var nogen Regering, som vilde nummerere Cyklerne lige før et Valg. Men de hvide Bagskærme kan da ikke vælte Ministeriet Staining!

Og Lygterne. — Og Lygterne, det er rent galt. Det synes efterhaanden at være Praxis, at bare en elektrisk Lommeligttes eller Cyk-



lelygtes Pære gløder, saa kan det faa Lov at passere. Jeg var saa naiv at tro, at en Cyklygte skulde lyse klart baa- de fremad og til Siderne. Jeg kan ikke forestille mig, at de Motorkørende fik Lov til at lade haant om Bestemmelserne paa den Maade som Cyklisterne faar det. Og det er, synes jeg, ikke Cyklisternes, men vore gode Myndigheders Fejl. Hvorfor i Alverden er man saa bange for Cyklisterne i dette Land, hvor ethvert forstandigt Menneske dog mener, at Cyklister skal følge Loven som vi andre skal det.

Nummerpladerne. — Paa en Tur med Færdselspolitiet oplevede jeg, at der var adskillige Motorfolk, som ikke vidste, at der i Baglygtens Underside findes en lille Rude, og at det er den, som belyser Nummerpladen. Jeg gør opmærksom paa dens Eksistens og jeg understreger, at jeg ved, at en ordentlig Belysning af Nummerpladerne er et bestemt Krav fra Færdselspolitiet. Jeg finder ogsaa dette Krav berettiget — lige saa varsom som man skal være med at hænge sig i Ting som en udbrændt Pære i Baglygten, lige saa indlysende er det, at Lygten skal holdes ren, og at Nummerpladen skal kunne læses.

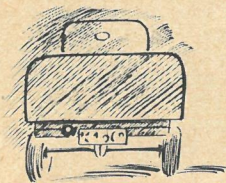
Parkeringen. — Kender De den Situation, at han, som kom forud har parkeret netop saadan, at der ikke er Plads til en til. Man bør ved Parkering tænke sig mest muligt om og navnlig have for Øje, at det ikke er nok, at man selv finder Plads, men at der kan komme andre bagefter. Og maa jeg saa efterlyse et Udryddelsesmiddel over for den Type af Parkeringsvagter, der danser Krigsdans for at dirigere min Vogn ind paa Plads og som optræder som



selvbestaltet Politi. Krigsdansen virker helt idiotisk eftersom det ofte er Folk uden Kørekort og uden al Rutine, der optræder som Vejledere, og det bør fastslaaes, at der ikke er den ringeste *Myndighed* forbundet med Parkeringsvagtens Virksomhed.

*

— og hold saa tilhøjre. — Inde i Bladet vil man finde en enkelt Modsigelse mod Kampagnen for, at vi skal køre i højre Side af Vejen, og man vil se, at et Medlem mener, at naar man kører 60—70 Kilometer i Timen, kan man



godt ligge midt paa Vejen, saa kan den, som vil overhale, bare give Signal i Hornet. Jeg nærer ingen Tvivl om, at Brevskriveren selv er en hensynsfuld

Bilist, men det Princip, han forfægter, er mildest talt forfærdende. Jeg kan ikke se andet, end at det er efter Recepten: Hver Mand sin egen Færdselslov. Og er det ikke for meget forlangt, at den, som vil overhale, skal trutte sig Plads paa det Stykke af Vejen, hvor han har Lov at vente, at han kun skal give Plads for den modgaaende Færdsel.



Rich Buesgaard

Hjulby-Viadukten

For Hovedvej Nr. 1 var det forleden en historisk Dag, idet Færdslen paa Viadukten over Jernbanen ved Hjulby blev aabnet.

Tilstede ved Aabningen var Amsraadsmedlem, Entreprenør Carl Nielsen, Fruens Bøge, der jo har bygget Broen og udført det store Jordarbejde ved de to Dæmninger eller Ramper, samt Vejassistent Larsen.

De rød-hvide Spærringer paa begge Sider af Anlægget blev fjernet, og samtidig gik Carl Niensens Folk i Gang med at brække Svellevejen op, og de elektrisk belyste Advarselstavler fjernes.

Det første Biltræk, der foer over den ny og meget imponerende Bro, var Bilerne fra Autofærgen, der er i Nyborg lidt før Kl. 11.

Selve Kørebanen paa den ny Brovej har kun faaet en foreløbig Overfladebehandling. Den endelige Belægning skal vente til Foraaret.

Hele Anlægget kommer til at koste omkring ved 300,000 Kr.

AUTOVÆRNET



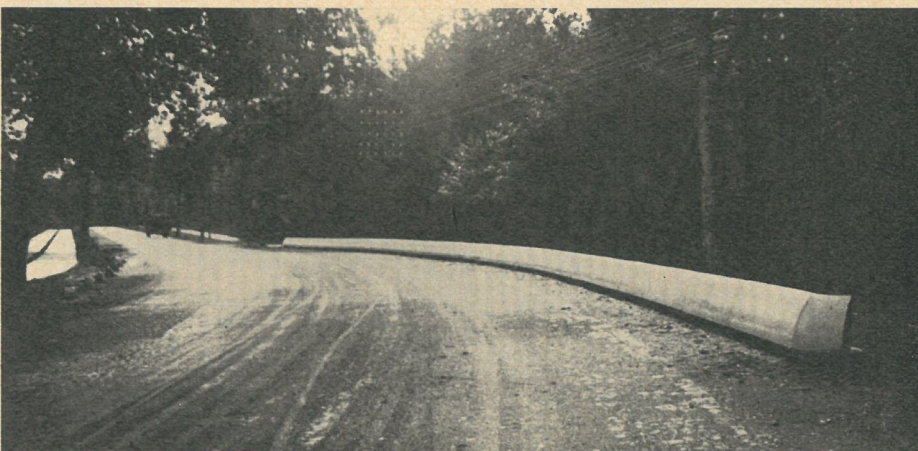
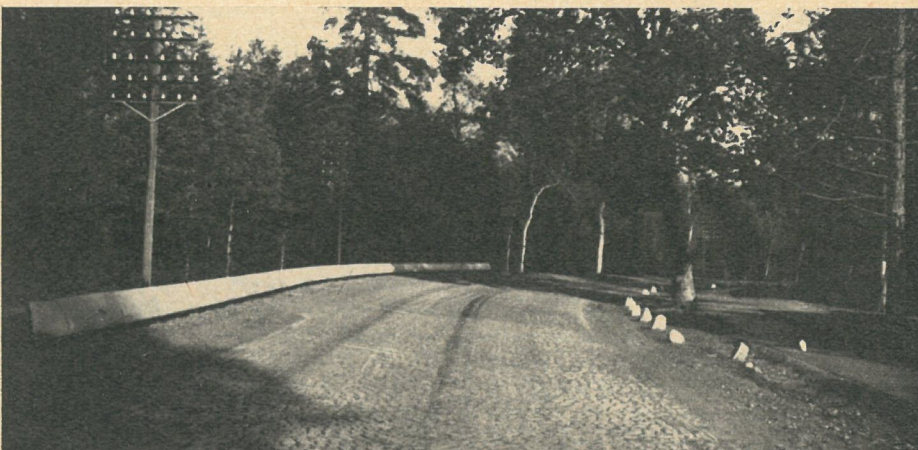
Billederne viser »Auto-Værnet« set fra forskellige Sider.

Dansk Auto-Værn har nu opsat et af sine Afviserværn paa Horsensvej, 1 km syd for Silkeborg. Værnet er ialt 45 cm højt.

Auto-Værnets Opfører, Murermester Sv. Aa. Rasmussen, har lavet selve Værnepladen 12 cm tyk i nederste Kant, og da det aldrig ved Demonstrationer eller »for Alvor« har vist sig, at en Vogn har forsøgt at løbe over og derved faaet Brug for den øverste Del af Værnet, vil dette Værn være lige saa godt som det hidtil anvendte.

Prisen for dette Værn er 11 Kr. pr. Meter plus Fragt af Værneplader til Opstillingssted.

Der er næppe Tvivl om, at denne udmærkede Sikring af Svingene vil vise sig at kunne gøre megen Nytte, og man maa haabe, at »Auto-Værnet« vinder endnu større Udbredelse.



Motormillionernes Misbrug

Der gaar en Stump Bane fra Jægersborg Holdeplads til Nærum. Den meste Trafik, som udfoldes paa denne lille Bane bestaar i, at den nu og da befares af een, højst to Motorvogne. Strækningen er saa kort, at Kjøreturen daarlig nok er begyndt, før den er forbi igen. Et Sted i Nærheden af Ørholm, hvor denne Bane passerer en Bivej — en Bivej, der iøvrigt nu paa en kort Strækning udbygges med en Flothed, som var den en Autostrada mellem to Metropoler, hvilket den saa langt fra er, at den endog i den ene Retning ender blindt — men, altsaa, hvor disse to Færdselsaarer ved Ørholm skærer hinanden, bygges nu et stort og meget bekosteligt Viadukt-Anlæg. Naar Viadukten betegnes som stor, maa der dog tages et Forbehold. Den er lang, men samtidig saa smal, at den lige netop giver Plads for Nærumbanens Enkeltspor. Viadukten bliver saaledes en snæver Passage, hvis Vægge er vældige Betonmure. Paa dette Foretagende ofres, som allerede nævnt, en forfærdelig Masse Penge, der naturligvis tænkes betalt af Motormillionerne.

*

Man tør nok sige, at det er en temmelig stor Rundhaandethed, som giver sig Udslag i at der bygges bekostelige Viadukter, fordi »Nærum-Grisen« skal passere en Lokalvej. Det lille Motortog, der en sjælden Gang befares den diminutive Jernbanestrækning fra Jægersborg til Nærum, som ikke har noget at jage efter, og som visselig heller ikke gør det, maa nok kunde stoppe op ved Vejoverskæringerne og gøre sig bemærket for de Vejfarende inden det lunter over Vejen. Hvad der kan være Tale om, er at skabe tilfredsstil-

belyst ved et Eksempel

lende Oversigtsforhold ved Krydsene, men derimod maa det anses for aldeles utilstedeligt at ofre Hundreder af Tusinder for at bygge Viadukter til en saadan Legetøjsbane. Der maa dog ogsaa her være et økonomisk Hensyn at tage. Det er jo ganske givet, at Viadukten aldrig vilde blive bygget, dersom Nærum-Banen skulde betale den. Det vilde den ej heller, dersom den skulde bestrides ved en Statsbevilling eller for de lokale Kommunekassers Regning. Men den Omstændighed, at »den glade Giver« i dette Tilfælde ligesom er af endnu mere upersonlig Natur, idet man under den ene eller den anden Form tager Pengene fra Motorbeskatningens gyldne Kilde, kan ikke undskylde et saa aabenbart økonomisk Forbrug. Var Midlerne til Raadighed i en saadan Overflod, at man ikke havde noget fornuftigt at anvende dem til, maatte Konsekvensen, hvis den skulde have nogen Mening, selvfølgelig blive en Nedsættelse af Bevilgerne. Men dette er, som bekendt, ingenlunde den virkelige Stilling i denne Sag. Der er god Brug for mange Penge til Bygning af paakrævede, ja tildels meget haardt tiltrængte Viadukter, og naar en Del af de Midler, som er til Disposition, bliver smidt væk til Unytte, gaar det ud over Gennemførelsen af Anlæg, som ikke gerne skulde udsættes. Vilde man endelig ved Nærum Banen have lavet en Viadukt — hvilket man altsaa ikke skulde have gjort — burde man sikkert i de mindste have udstyret den med en bred

og ikke med en ganske smal Passage. Dette maa ikke forstaas som en Forventning om, at det vil anbefale sig at gøre Nærum-Banen dobbelt-sporet. At Myndighederne har set bort fra denne Eventualitet er unægtelig fuldt forsvarligt. Men en anden Mulighed, der ligger meget nærmere, nemlig Nærum-Banens *Nedlæggelse*, kunde nok have været inddraget i Overvejelserne uden at Ønsket herom kan betegnes som overmenneskeligt Krav til Forudseenheden. Hvis Banen nedlægges, hvad saa? Den kunde jo nok komme til at gøre Gavn, dersom den blev omlavet til en moderne Færdselsvej i Lighed med de Eksempler, der for Tiden gøres andre Steder i Landet paa hensigtsmæssig Anvendelse af Banelegemer. Men skal Nærum-Banen laves om til Landevej, vil der ikke være andet for, end at sprænge det flotte og dyre Viadukt-Anlæg ved Ørholm i Luften, da det er saa snævert, at man slet ikke igennem dette kan faa Plads for Vejtrafik.

*

Det anførte Eksempel er et nyt Vidnesbyrd om vort nuværende Vejstyres Uforsvarlighed. Decentraliseringen medfører en bestandig og højst for dørvælgelse og Midlernes Anvendelse. En virkelig Systematik i denne uhyre betydningsfulde offentlige Anlægsvirksomhed er en uafviselig Nødvendighed for vort Samfund, og det er indlysende, at den som Hovedforudsætning maa have en tilsvarende Centralisering af det danske Vejstyre.



Politikommisær, Færdselschef Hallin i sit Kontor paa Malmø Politigaard.

Malmøs Færdselschef om moderne Trafik

Hvad Befolkningen i Københavns svenske Naboby har lært af den københavnske Trafikordning, og hvad danske Trafikanter kan have godt af at vide om Sverige

Af Christian Husum

Malmø har en Færdselschef. Det lyder maaske mærkeligt i danske Øren, at man i en By paa 150.000 Indbyggere har Raad til at have en særlig uddannet Mand paa dette Omraade, selvom vi selv har et Sidestykke i Aarhus, hvor man netop har en yderst fremragende Mand som Leder af Færdselsens politimæssige Problemer. Men det er ikke desto mindre sandt. Det er tilmed en meget interesseret Politimand, der foruden sin anstrengende Gerning som Færdselschef, ogsaa har Tid til at varetage Stillingen som Leder af Distriktpolitiet, der vel nærmest svarer til vort hjemlige Ordenspoliti, og som er ganske nøje knyttet til de malmøske Færdselsproblemer. Færdselschefen hedder Politikommisær *Hallin*, en elskværdig, høflig Mand, den typisk svenske Embedsmand, der gerne vil vise Udlandet alt det bedste, Sverige har at fremvise inden for det specielle Felt, han varetager.

Jeg traf ham fornylig under et Ophold i Malmø og benyttede Lejligheden til at anmode ham om at fortælle

vore danske Læsere lidt om, hvilke Fremskridt man i Sverige havde gjort inden for Trafikken. Jeg fortalte ham om Byretsdommer *Jørgen Berthelsens* højtprieste pædagogiske Færdselsdage i Byretten. Vi talte om den betydelige Indsats, der var gjort af Foreningen til Færdselssikkerhedens Fremme, og ganske naturligt gled Samtalen over, dels paa de mange danske Trafikanter, som søgte over Sundet, navnlig naturligvis om Sommeren, dels paa, hvad man *hinsidan* gjorde for at skabe den rigtige Færdselskultur.

— Jeg maa begynde med at fortælle Dem, siger Politikommisær Hallin, en Ting, som vist nok de færreste Danske ved, at efter Stockholm er Malmøhus det Len, det Distrikt, der i Sverige i Forhold til Folkemængden, har det største Antal Biler. Og Tallet vokser stadig. I Lenet har vi nu 23.000 indregistrerede Motorkøretøjer, og vi regner med et Befolkningstal paa ca. en halv Million.

— Hvorledes er De tilfreds med Deres Bilisters Opførsel?

— I det store og hele godt. Jeg maa dog indrømme, at Tallet paa berusede Motorførere er steget. I 1937 havde vi 47. Indtil nu er vi allerede oppe paa 32. Slutresultatet bliver altsaa sikkert flere end ifjor. I denne Forbindelse skal jeg oplyse, at vi naturligvis ogsaa her fradømmer berusede Motorførere deres Førerbevis, men maaske knap i saa lang Tid, som Tilfældet er i Danmark.

— Har De ligesom i København et særligt Cyklistproblem?

— Det kan De tro, vi har. Mærkeligt nok har vi ogsaa næst efter Stockholm, i Forhold til Indbyggerantallet, de fleste Cyklister. Det er der sikkert ikke mange Københavnerne, som tror, naar de aflægger os et Besøg herovre. Men de burde kigge ind i vore Ejendommers Gaarde. Der vil de se Cykle efter Cykle, i Stativer, op ad Murene, eller placeret, hvor der nu er Plads. Det er en utrolig Mængde Cyklister, vi har i Malmø, men de volder os maaske knap saa megen Vanskelighed, som deres Søstre og Brødre i København.

— Er der særlig strenge Regler for Cyklister?

— I Modsætning til Danmark kan en Cyklist ikke straffes særligt, fordi han kører i beruset Tilstand. Men noteres han af en eller anden Grund, faar han en Bøde herfor. Den bliver ikke større, blot fordi han er beruset. Iøvrigt har vi i Sverige den Bestemmelse, at Cyklister paa Landevejene ikke maa køre to og to ved Siden af hinanden. Det betragter man — og jeg synes med rette — som en Fare for Færdselssikkerheden. Det bliver da ogsaa straffet som en Overtrædelse af Færdselsloven. De vil derfor, saafremt De færdes meget paa de svenske Landeveje, lægge Mærke til, at vore cyklende »Vandrefugle«, og dem er der mange af, altid cykler i »Gaasegang«, selv om de er Hold baade paa 20 og 30. *Det gør de danske Cyklister desværre ikke.* De er vant til at køre flere Side om Side, selvom det heller ikke er tilladt i Danmark alle Steder, men De vil gøre en god Gerning ved at gøre opmærksom paa, at i Sverige regnes det for en grov Overtrædelse af Færdselsreglerne. Sig til Deres Cyklister, som tager paa Tur i Sverige, at de skal huske at cykle efter hinanden, naar de er ude paa Landevejene.

— Og Fodgængerne?

— Ja, de er naturligvis ogsaa et Problem. Vi har først for ganske nylig — det var engang i Sommer — faaet det første automatiske Færdselssignal i Malmø. Samtidig hermed, eller maaske var det lidt forinden, afholdt vi en Række »Trafikdagar«. Rundt i Byen var placeret Politibetjente, der uddelte et Utal af Brochurer, i hvilke det fortaltes Folk, hvorledes de skulde færdes paa Gaden. Det hjalp et Stykke Tid, og det er Hensigten at gentage disse Agitationsdage. Imidlertid maa jeg i Sandhedens Interesse oplyse, at uhyre mange af Indbyggerne, ved deres hyppige Besøg i København, allerede var vænnet til »Lyskurvene«, saaledes at det ikke var svært at forklare dem, hvad det egentlig gjaldt om.

— Har De haft mange Overtrædelser af Fodgængerbestemmelserne?

— Det kan man ikke sige. Vi har selvfølgelig uddelt en Del Advarsler, men siden Juni er kun 5—6 af de groveste Tilfælde blevet behandlet ved Retten.

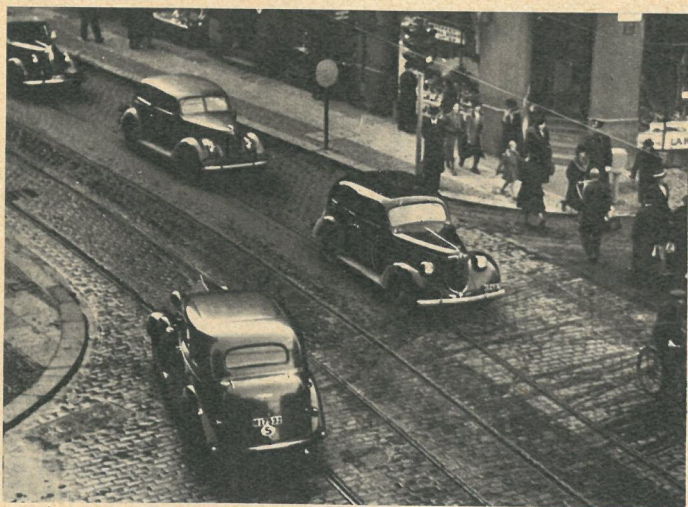
— Er Bøderne særlig høje i Sverige?

— Vi har et andet System, end det danske. De ved sikkert, at vi har Dagbodssystemet for en Række Færdselsforseelser, men for enkelte kan vi idømme Bøder fra 5 Kr. til 300 Kr.

— Har De mange Færdselsulykker med Døden til Følge?

— For 1937's Vedkommende var Tallet 7. Det er allerede naaet i Aar.

Chr. Husum.



Et Fotografi over det malmøske Gadekryds, paa Södergatan, hvor man for første Gang prøvede den automatiske Lyskurv. Læg Mærke til, at Folk passer paa.



ITALIEN

med sine talrige Byer, rige paa Historie og paa de berømte Kunstskatte, og med sit uforlignelige Klima, er Landet, der byder Turisten det behageligste Ophold.

Firenze, Museumsstaden, og de andre Toscanke Byer, som ligger i henrivende Omgivelser, hvor Renæssancen lever i hele sin Pragt.

Benyt Dem af de store Lettelser, der ydes: **Turistchecks og Rejseakkreditiver i Turistlire, Hotelbons og Benzinbons, Jernbanereduktioner (50-70 %).**

Oplysninger: ENIT (Den Italienske Legations Presseafdeling, København), samt i **alle Rejse- og Turistbureauer.**

De Motorkørende og Mørkelægningsøvelsen!

Mørkelægningsøvelse i Roskilde Politikreds fra 7. - 10. November.

Ved Indenrigsministeriets Skrivelse af 20. August 1938 er det bestemt, at der skal afholdes Mørkelægningsøvelse i Roskilde i Dagene fra den 7. November 1938 ved Mørkets Frembrud til den 10. November 1938 Kl. 7 om Morgenen. Øvelsen omfatter hele Roskilde Politikreds.

Under Øvelsen gælder følgende Bestemmelser:

§ 1. Enhver er pligtig at iagttage Ro og Orden og uførtøvet at efterkomme Politiets eller dets Hjælpemandskabs Anvisninger og Ordre.

§ 2. Enhver Uddeling eller Opklæbning af Tryksager, Plakater og lignende er forbudt, medmindre Politiets Tilladelse i hver enkelt Tilfælde er indhentet.

§ 3. Stk. 1. Al Gadehandel efter Mørkets Frembrud er forbudt.

Stk. 2. Med den i § 8 givne Undertagelse er det forbudt paa Færdselsbanen, i Porte og lignende Steder at henstille Køretøjer, derunder Cykler og Haandvogne, eller anbringe Værer, Materialer eller lignende, der kan være til Ulempe for den frie Færdsel. Motorkøretøjer maa kun parkeres paa de af Politiet godkendte Parkeringspladser.

Stk. 3. Saafremt de fornævnte Køretøjer og Genstande iøvrigt henstilles eller anbringes paa privat Grund, skal det ske paa en saadan Maade, at den frie Adgang ikke derved hindres.

Stk. 4. Under Parkering eller ved Henstilling af Køretøjer paa privat Grund skal alt Lys paa disse være slukket.

§ 4. Delvis Mørklægning iværksættes den 7. November 1938 ved Mørkets Frembrud og er gældende Tilstand indtil den 10. November 1938 Kl. 7 om Morgenen.

I det anførte Tidsrum forbydes:

al privat udendørs Belysning, saasom Gadebelysning, Gaardbelysning, Lysreklamer, Lysskilte, Façadebelysning, belyste Urskiver og al anden privat udvendig Belysning, af hvad Art nævnes kan. Afvigelser herfra kan kun ske ved Politiets dertil i hvert enkelt Tilfælde meddelte skriftlige Tilladelse,

al indendørs Belysning i Bygninger af enhver Art, hvad enten de benyttes til Beboelse, Forretning eller andet Brug, medmindre Afskærmning enten af alle Vinduer, Døre, Porte og andre Aabninger eller af selve Lyskilden har fundet Sted, saaledes at intet Lys — det være sig direkte eller indirekte — kan trænge udendørs.

§ 5. I Lygtetændingstiden gælder følgende Bestemmelser for Køretøjers Lygteføring:

Stk. 1. Forlygterne paa alle Køretøjer, derunder ogsaa Cykler, skal være

forsynet enten med en af Statens civile Luftværn godkendt Afskærmning eller med en lyststet, sort Afskærmning, i hvis nederste Halvdel er anbragt en Aabning i Størrelse af 5 cm i Bredden og 1½ cm i Højden, igennem hvilken Lysstrålerne kan trænge ud.

Stk. 2. Baglygten og Stoplygten paa Motorkøretøjer og andre Køretøjers Baglygter skal være forsynet med enten en af Statens civile Luftværn godkendt Afskærmning eller med en sort Afskærmning, saaledes at kun det røde Lys kan trænge ud gennem 4 Huller, hver med en Diameter af 5 mm og anbragt i en Firkant. Afskærmningen skal tillige hindre Belysning af Nummerplader.

Stk. 3. Særskilte Parkeringslygter paa Motorkøretøjer skal være afskærmet paa tilsvarende Maade som anført ovenfor i Stk. 1.

Stk. 4. Retningsvisere paa Motorkøretøjer skal anvendes uden nogen Afskærmning.

Stk. 5. Brug af indvendig Belysning i Motorkøretøjer, Anvendelse af særskilte Søgelygter og enhver anden Lygteføring eller Belysning af Køretøjer udover den i denne Paragraf nævnte er forbudt.

§ 6. Stk. 1. I Roskilde Købstad eller i bymæssigt bebyggede Omraader inden for Øvelsesområdet maa Kørsel med Motorkøretøjer med den i § 5 paabudte Afskærmning kun finde Sted med nedblændet Lysstyrke. Hvis denne efter Politiets Skøn maatte lyse for stærkt, maa Kørsel kun finde Sted med Parkeringslys, hvis saadan forefindes paa Køretøjet.

Stk. 2. I Landdistrikterne inden for Øvelsesområdet maa Kørsel med Motorkøretøjer med den i § 5 paabudte Afskærmning finde Sted med langtrækkende Lys, medmindre dette efter Politiets Skøn maatte lyse for stærkt, i hvilket Tilfælde Kørsel kun maa finde Sted med nedblændet Lysstyrke.

§ 7. Stk. 1. Alle kørende og gaende skal udvise ganske særlig Agtpaagivenhed og Forsigtighed.

Stk. 2. Særligt indskærpes det:

at Motorkøretøjer kun maa køres med en saa væsentlig nedsat Hastighed, at Føreren er i Stand til at standse Køretøjet paa korteste Afstand,

at Kørsel med Cykler i videst muligt Omfang bør undgaas, og at de cyklende i alle Tilfælde kun maa færdes enkeltvis og helt inde i Kørebanens højre Side,

at gaende nøje maa huske paa, at Førere af Motorkøretøjer har saa væsentlig nedsat Mulighed for Orientering, at Færdsel over og paa Gader og Veje kun bør finde Sted, naar Færdselsbanen er absolut fri for kørende Trafik.

§ 8. Ved Ordre om fuldstændig Mørklægning skal alle Køretøjer, som ikke

har offentlig — d. v. s. af Myndighederne særlig befalet — Hverv eller Tjeneste, efter Ordre fra Politiet eller dets Hjælpemandskab i videst mulig Omfang føres bort fra offentlig Gade eller Vej til nærmeste Parkeringsplads eller privat Grund, Gaard eller Mark, hvor Køretøjet parkeres og dets Lygter slukkes. Hvis saadan Parkering ikke er mulig inden for ganske kort Tid, skal Køretøjerne køres ind i nærmeste Sidegade eller Vej og parkeres, bedst muligt ind til Fortovskanten i højre Side uden at være til Ulempe for den øvrige Færdsel. Parkering er forbudt paa smalle Strækninger, hvis Blokering af Færdselen derved kan finde Sted.

Intet Køretøj maa henstilles inden for en Afstand af 20 m fra Brandhæner, Pumper og lignende.

Omnibusser skal standse saaledes, at der er en Afstand af mindst 10 m mellem hver og i en Afstand af mindst 20 m fra Gade- eller Vejkryds.

Hvis Motorkøretøjer forlades, skal Dørene være uafslåede men Tændingsnøglen fjernet eller saadanne Foranstaltninger truffet, at Motoren ikke kan startes af uvedkommende.

Hestekøretøjer skal køres ind i nærmeste Gaard, hvor Hestene bindes saaledes, at de ikke kan slaa sig løs.

Cykler kan henstilles langs Husmurene. Anbringelse maa ikke finde Sted saaledes, at Væltning kan ske til Ulempe for Færdselen.

§ 9. Stk. 1. Politiets, Brandvæsenets og Redningskorpsets Udryknings- og Ambulancevogne har Forkørselsret, naar de under Kørselen tilkendegiver sig som under almindelige Forhold.

Stk. 2. Militærets Vogne har samme Forkørselsret, naar de er kendetegnet med Lygter med blaå Afskærmning.

Stk. 3. Under fuldstændig Mørklægning har de i denne Paragraf omhandlede Køretøjer Ret til Kørsel som sædvanlig.

§ 10. Enhver, hvis Afskærmning af de af ham benyttede Belysningsmidler ikke efter Politiets Skøn opfylder Bestemmelserne i § 4, er pligtig til uførtøvet at give Adgang for Politiet eller til at taale, at Adgang skaffes for dette, saaledes at de fornødne Foranstaltninger kan træffes til Afhjælpning af Forholdet.

§ 11. Pligten til Forberedelse og Udførelse af de i denne Bekendtgørelse paabudte Foranstaltninger til Iværksætning af Mørklægning paahviler den, der som Ejer, Lejer eller Bruger har Raadighed over Lyskilderne.

§ 12. Overtrædelse af nærværende Bekendtgørelse straffes — forsaavidt Forholdet ikke efter sin Beskaffenhed medfører højere Straf efter den øvrige Lovgivning — i Medfør af Lov Nr. 180 af 29. April 1938 § 13, Stk. 2, jfr. § 7, Stk. 2, med Bøde eller Hæfte.

Læge-Attesten for Kørekortet Mænds Bøger



**Chefen for Sundhedsstyrelsen,
Dr. Frandsen, der misbilligede.**

I Sundhedsstyrelsens sidste Aarsberetning, der lige er kommet, skildres en Uoverensstemmelse mellem Københavns Politi og en Læge, der havde skrevet Kørekort-Attest for en Repræsentant. Tredie Politiinspektør spurgte Sundhedsstyrelsen, om Læge M. ved Udstedelse af Førerbevis-Attest for Repræsentant G. havde udvist en saadan Forsømmelse eller Skødesløshed, at der skulde rejses Tiltale mod ham for Overtrædelse af Lægeloven. Repræsentant G. led af insulinbehandlet Sukkersyge, hvilket Lægen ikke havde opdaget eller fastslaaet. Deraf Politiets Spørgsmaal til Sundhedsstyrelsen. Da Repræsentant G. blev afhørt af Politiet, sagde han, at Lægen havde spurgt ham, om han havde Epilepsi eller Besvimelsesanfald. Dertil svarede G. sandfærdigt Nej. Derimod havde Lægen ikke spurgt om Sukkersyge eller andre Sygdomme, men kun om Arme og Ben var i Orden. Repræsentant G. havde paa det Tidspunkt — sagde han ligeledes — intet Kendskab til Lægeattestens Ordlyd — eller til, hvilke Spørgsmaal, der skulde besvares. Først senere fik han Lejlighed til at se en Blanket til Lægeattest og blev derved bekendt med, at der ogsaa skal spørges om Sukkersyge.

Da Politiet afhørte Læge M. forklarede han, at han mod den andens Benægtelse ikke bestemt turde hævde, at han spurgte om Sukkersygen. Men, sagde han, jeg plejer altid at spørge Kørekort-Aspiranterne, om de lider af Besvimelsesanfald, Hjertesygdomme, Sukkersyge eller lignende. Selv om jeg

nu ikke har spurgt Repræsentant G. om Sukkersyge, saa har jeg dog spurgt ham, om han led af nogen Sygdom, hvilket han benægtede.

Samtidig blev der forelagt Sundhedsstyrelsen en anden Førerbevis-Sag, i hvilken Læge M. ikke havde omtalt, at en Droske-Chauffør havde Lungetuberkulose, idet han havde sagt til Chaufføren, at det var uden Betydning. Sundhedsstyrelsen skrev til Læge M., at den vilde have fundet det rigtigst, hvis der i Attesten var peget paa Chaufførens Tuberkulose.

Om Sagen om Repræsentant G. og hans Sukkersyge skrev Sundhedsstyrelsen, at den »finder Anledning til at indskærpe Læge M. altid at vise den største Omhyggelighed med at skaffe Attesternes Spørgsmaal rigtigt besvaret af den Undersøgte, og saa vidt muligt sikre Dem, at den Undersøgte har forstaaet Deres Spørgsmaal og Betydningen af Spørgsmaalenes rigtige Besvarelse.« Es.

Privatbiler i Italien

Samtidig med at der, som nævnt i et tidligere Nummer af dette Blad, er udstedt nye, simplificerede Forordninger vedrørende Reduktion af Benzinpriserne for Selskabsrejser pr. Turistbil i Italien, er der fremkommet ændrede Bestemmelser for udenlandske Privatbilers Benzinforsyning. Ligesom tidligere sker dette stadig ved Hjælp af Benzinbons, men der er nu fastsat en bestemt Pris pr. Liter, saaledes at enhver Turist paa Forhaand ved, hvor meget Benzinen vil koste ham, forudsat at han har sørget for at forskaffe sig det nødvendige Antal Hotelbons, — nemlig mindst 3, — der er Betingelsen for at kunne opnaa Benzinbons i det hele taget.

Saafermt Turisten derfor er i Besiddelse af mindst tre Hotelbons af Kategori »L«, »S«, »A« eller »B«, vil han for hver af disse kunne opnaa to Benzinbons, der atter giver Ret til at købe Benzin til en Pris af kun 1.28 Lire pr. Liter.

Hvis Turisten har mindst tre Hotelbons af Kategori »C«, »D« eller »E«, vil han for hver af disse kunne opnaa een Benzinbon, som atter giver Ret til at købe Benzin til en Pris af kun 1.28 Lire pr. Liter.

Ingen Automobilist kan faa et større Antal Benzinbons, end hvad der svarer til 90 Dages Ophold i Italien.

—B.—

I mørke Aftener, naar Vognen er kørt i Garagen, læser vi.

»Motor« bringer her, og vil ogsaa i de kommende Numre bringe nogle korte Omtaler af aktuelle Bøger. Det er intet Forsøg paa en litterær Vejledning, men blot en lille Orientering over en Del af Litteraturen, som efter vort Skøn har Betingelser for at interessere et Publikum, der som motorkørende nyder Friluftslivet, Oplevelser og Mandfolkebøger.

Den strømliniede Verden.

Schönbergs Forlag. Kr. 3,00.

Forfatteren præsenterer selv sin Bog som en Haandbog i Rejselivets ædle Kunst, og Leonhard Huizinga, som Forfatteren hedder, har dermed karakteriseret sin Bog. Det er en Oplevelse for den, som selv kender Rejselivet, men som under Huizinga's Førerskab vil opleve Verdens Mærkeligheder og Herligheder paa en helt ny Maade. Det er en meget fornøjelig og meget usædvanlig Bog.

Nordvest-Passagen.

Jespersen & Pio. Kr. 12,50.

Kenneth Roberts' historiske Roman udspilles i Nordamerika i det 18. Aarhundrede, hvor Major Rogers arbejder paa at faa Regeringen til at støtte en Ekspedition med det Formaal at finde Nordvest-Passagen, Vejen frem til Stillehavet. Bogen er en Skildring af Rogers' vældige Førerskikkelse, hvis fremragende Evner ikke forhindrer, at hans Liv ender paa tragisk Maade, og der er i Skildringen af Soldaterlivet mellem Indianerne en Farve og en Spænding, som gør, at Bogen læses med ligefrem Betagelse.

Jorden rundt.

Politikens Forlag. Kr. 15,00.

Det er en ualmindelig fornøjelig og god Idé, Politikens Forlag har haft ved at udsende dette Billedværk, som i Virkeligheden er den pragtfuldeste Geografibog, man kan ønske sig. Værket omfatter hele Verden skildret i Hundredevis af Billeder med knappe Billedtekster under, og begynder man først at blade i Bogen, kommer man nemt hen paa de sene Nattetimer, førend man bliver træt af at betragte denne Billedvrimmel. Paa samme Maade, som man ofte gaar fra Biografen med det Indtryk, at Ugerevuen var det allerbedste, saaledes hævder dette Værk sig mellem mange andre Bøger, man faar i Hænderne.

Manden, der samlede 600 Køreskoler

Dansk Kørelærer Unions Formand fortæller om et stort Arbejde i Motorsagens Tjeneste.

Dansk Kørelærer Unions altid arbejdende Formand Robert Olsen er netop kommet hjem fra en Rejse til Foreningerne i Jylland. Han var borte i fire Dage og havde otte Møder, men havde alligevel Tid til andet Arbejde og til kammeratligt Samvær. Saaledes har Robert Olsen levet og arbejdet i aarevis. Til daglig leder han en stor Køreskole, men glemmer intet Minut paa Dagen Organisation og dens Anliggender, og de, der kender ham, ved, at han regner ikke Dagens Arbejde for endt, uden at han har talt med en eller flere om Organisation og de mangfoldige Ting, store og smaa mellem hinanden, der optager Organisation og dens Mænd. Robert Olsen har lange Telefon-Samtaler med Kolleger i Provinsen. Han skriver til dem, han sender dem Aviser, hvor Køreskole-Folkenes Forhold er omtalt, han kalder dem til Møde, han tager 200 Kilometer bort en tidlig Aften, er sammen med Kolleger i flere Timer og kommer hjem hen paa Morgenen, men sidder alligevel i sin Vogn Klokken 8, naar de første Elever kommer.

Denne optagne Mand, som vel ikke er fri for Fjender, men dog overvejende har Venner, har efter sin sidste Rejse Grund til Tilfredshed med Udbytten af sit og sine Kammeraters Arbejde. Dansk Kørelærer Union bestaar nu af 20 Foreninger. For seks Aar siden var der 5 Foreninger i Unionen. En Aften tog Robert Olsen fri og fortalte »Motor« nogle Træk af Unionens Tilværelse indtil nu. Han fortalte, hvordan man bygger en Organisation op og skildrede Meningen med Organisationens Arbejde: At gøre Kørelærerne saa vel skikkede som muligt til deres Arbejde, der ikke blot bestaar i at give dem, der vil lære at køre, saa og saa mange Timer, men først og fremmest har det Maal at udruste dem til Trafikkens Vilkaar paa en saadan Maade, at de hører hjemme i Trafikken. Uden dette Maal, uden denne Bestræbelse vilde Kørelærernes Arbejde være uden Baggrund, for der kan jo ingen Tvivl være om, at — selv om Ulykker og Uheld er uundgaelige

— saa beror Færdssikkerheden først og sidst paa den Enkeltes Evne og Ansvarfølelse, hvilket vil sige hans Skoling ved Rattet, hans praktiske Opøvelse.

Robert Olsen fortalte:

— I mange Aar havde vi Kørelærere kun to Organisationer, begge her i København. Den ene hed Automobilkøreskoleforeningen og var stiftet af københavnske Kørelærere og førte en ikke særlig glansfuld Tilværelse. Den anden hed Foreningen af Lærere i Automobilkørsel. I 1932 besluttede vi at gøre et større Arbejde for Organisations-Tankens Udbredelse. Vi sammensluttede de to Foreninger og kaldte den ny Forening *Foreningen af Lærere i Automobilkørsel*. Vi kalder nu Medlemmerne til Møde, vi diskuterer sammen Automobil-Undervisningens mangeartede Forhold, vi ældre lærere de yngre, vi arbejder i det hele sammen.

Det er jo desværre saadan, at enhver kan blive Kørelærer uden andre Forudsætninger end lige bestemt den, at han har haft Kort et Aar. Der stilles intet Krav til ham. Han skal ingen Eksamen have bestaaet. Det gør ikke noget, han har været straffet. Enhver kan tage Elever i Automobilkørsel og kalde sig Kørelærer, selv om han ikke er mere Kørelærer end min Kakkelovn. Under disse Forhold er det nødvendigt, at Organisation og vi, der hver Dag arbejder med Organisationens Anliggender, hjælper og vejleder og bestandig prøver at føre Standen saa langt frem, som det i det hele er gørligt. Vi op søger de nyetablerede Kørelærere, indbyder dem til vore Møder og forestiller dem, at de, som andre Fagets Mænd — og at vi som andre Fags Mænd — maa være organiseret tættest



Robert Olsen.

muligt — og at det er deres naturlige Pligt at slutte sig til Organisation, tage Del i dens Arbejde og drage Nytte af dens Goder.

Vi Organiserede har ogsaa Pligter, vi skal overholde de Minimums-Takster for Undervisningen, der er fastsat efter nøje Prøvelse, og som ikke kan gøres mindre, hvis Kørelæreren skal have det daglige Brød og hans Materiel være i forsvarlig Orden. Det er ikke saa vanskeligt at skaffe sig en Vogn paa Kredit og at begynde at køre til Underpris. Det er heller ikke vanskeligt at skaffe sig flere Elever, end den der ikke indlader sig paa denne Sjakren. Men det er vanskeligt at holde Vognen i Stand, ja bare at betale den, hvis man ingen Indkomst har udover Penge til de daglige Udgifter, og knapt det. Det nytter ikke, at man har mange Elever til Underpris, hvis man hvert Minut sidder med økonomiske Bekymringer og ikke ved, hvorfra man skal skaffe Penge til Afdraget endsige til Skatten og Forsikringerne. For det første tynger disse Bekymringer, for det andet ødelægger de en Mands Arbejdskraft. Han tager sig mindre af Undervisningen, end hvis han har ordentlige Vilkaar og ikke andet at tænke paa end Arbejdet foran sig. Han er mindre omhyggelig og mindre grundig og derfor mindre dygtig

Fortsættes Side 781



Skift til Vinterolien Gargoyle Arctic

Den kommende Tid stiller store For-
dringer til Deres Vogn. Løb ingen
Risiko med Smøringen, men sørg for
i Tide at faa den svære Sommerolie af-
tappet og erstattet med ren Gargoyle
Vinterolie i Vognens 3 Brændpunkter:
Motor, Gearkasse og Differentiale. Lad
endnu i Dag Deres Vogn gøre vinter-
klar ved Skiltet med den røde Gargoyle.

- **Let Start**
Gargoyle Arctic giver Dem let og hurtig
Start. Den er letflydende, selv paa de
koldeste Dage – smører med det samme.
- **Fuld Beskyttelse af Motoren**
Gargoyle Arctic paavirkes ikke meget af
Varmen – smører derfor komplet, ogsaa
naar Motoren har arbejdet sig varm.
- **Bedre Økonomi**
Gargoyle Arctic bevirker mindre Olie- og
Benzinforbrug – det kan Tusinder af
Bilister fortælle Dem.
- **Let Gearskifte**
med Gargoyle Gearolie – selv paa de kol-
deste Dage.

Trafik-Sikkerheden kræver velholdte Biler,

som lysterer øjeblikkeligt. Inden
den strengere Vinterkørsel begyn-
der, vil det være klogt at iagttage
disse Forholdsregler:

1. Forvis Dem om, at Bremserne
virker rigtigt.
2. Lad Styregrej-
erne efterse og justere.
3. Se
Dækkene efter – køør ikke paa
slidt Gummi.
4. Sørg for, at
Lygterne er korrekt indstillet.

Kort sagt – lad Vognen regelmæssigt
efterse af en dygtig Automekaniker!



Gargoyle

Mobiloil Arctic

Vacuum Oil Company A/S – Smøreoliespecialister

Kr. 1.60 pr. Liter

Amtsvejene til Riget, Sognevejene til Amterne

Paa et konservativt Landsraadmøde i København fremsatte Oberstløjtnant, Kammerherre T o r b e n H a g e, Oremandsgaard, Mern, en Række Udtalelser uden for den politiske Diskussion om Danmarks Vejstyre.

Vi giver nedenfor efter Oberstløjtnantens Manuskript de interessante Betragtninger.

Saa vel Amts- som Sogneveje maa i Almindelighed siges at være i god Stand her i Landet, hvad angaar den enkelte Vejs Kørebane — endda bedre end i flere andre Lande.

Men der er Brist i Helhedsledelsen og i det økonomiske System, fordi det enkelte Amt og det enkelte Sogn arbejder for sig, og fordi et lille Sogn kan lægge sig paa Tværs af Udviklingens Gang, endda naar det gælder en Hovedvej. Jeg tænker her bl. a. paa Sogneraadet i Holsted, der paa »Englandsvejen« (Hovedvej 1) vilde have Vejen bibeholdt ind igennem Holsted Landsby med Knæk og Indsnævninger i Stedet for at føre en lige Vej uden om Landsbyen. Og jeg tænker paa Sogneraadet, der i Kellersyd for Viborg i Aarevis har hindret Opsætning af en Vejviser ved Vejkorsset i Byen (Hovedvej 13) til lige Gene for de motorkørende og Beboerne, der klager over idelige Forstyrrelser om Aftenen og Natten af Folk, der spørger om Vej.

Det enkelte Amt arbejder med sine Veje og udfører — sikkert ud fra de redeligste Hensigter — en Del Arbejder, der kunde spares til Fordel for andre mere vigtige Opgaver i et helt andet Amt i en helt anden Landsdel. Eksempel: Afgravningen af Elverdamsbakken (Holbæk Amt), som er et af de faa »Bjergsving«, vi har her i Landet, kunde være sparet til Fordel for Eksempel for mere paakrævede Viaduktarbejder ved Jernbaneoverskæringer i et helt andet Amt.

Det skal indrømmes, at der i Hovedvejssystemet gøres Forsøg paa at faa en vis Ensartethed frem, Forsøg, der imidlertid forbliver resultatløse, indtil Riget overtager dem — og de øvrige Amtsveje.

Se blot paa Afmærkningerne. I et

Amt har man Forskudstavler eller lignende praktisk System for at finde Veje om Natten, f. Eks. i Præstø Amt og Haderslev Amt, medens man i andre Amter ikke vil opsætte disse *aldeles nødvendige* Vejvisere (Tavler), for man kan nu engang ikke læse paa en Vejviser om Natten, uden at den er belyst.

Vejviserne her i Landet bærer i al Almindelighed for meget Præg af at være opstillet om Dagen af stedkendte Folk, der i Forvejen er orienterede, men ikke at være prøvede af en Fremmed om Natten. Paa de Amtsveje, der ikke er Hovedveje, er Uensartetheden fra Amt til Amt stærkt fremtrædende.

Gaar vi nu over til Sognevejene, da viser denne Uensartethed fra Sogn til Sogn sig paa næsten alle Omraader, Vejens Beskaffenhed, Oversigtsforholdene, Afmærkning o. s. v. Den moderne Biltrafik har bevirket, at et Sogns Vejnet ikke længere er et lille Domæne for sig, men med den daglige gennemgaaende Trafik udgør et Hele i Forbindelse med Nabosognene og Amtsvejene. Lastbiler, Varebiler, Forretningsbiler, Roebiler o. s. v. krydser dagligt fra Sogn til Sogn, slider paa Vejene og sluger mere og mere af Sognets Penge, saa meget, saa jeg tror ikke, der er det Sogn i Landet, der ikke sukker under dette økonomiske Tryk.

Nogen Hjælp faar Sognene af Vejmillionerne, men det hjælper kun lidt, og man faar mere og mere Følelsen af at staa over for en Opgave, der trykker Sagnet i Knæ. I det Sogneraad, hvor jeg selv har den Ære at sidde, anvender vi ca. 25.000 Kr. aarligt paa vort 34 km lange Vejnet, medens andre Sogne sikkert anvender betydeligt mere. Tag f. Eks. 10 Sogne, der ligger op ad hinanden, og hver anvender

25.000 Kr. p. a. paa Vejene, ialt 250.000 Kr. p. a. Jeg skulde mene, at de samme Vejarbejder kunde udføres billigere, om de blev udført under eet og under en fælles Ledelse, samtidig med at der blev mere System i det hele — færdselsmæssigt set. Paa samme Maade, om samtlige Amtsveje overgik til Riget; det vilde betyde mere Økonomi og mere System og bedre Indsats paa de rigtige Steder.

Der har været forskellige Forslag fremme i denne Retning; men kun Halvheder, vistnok fordi man mener ikke at kunne fratage et Sogn dets Myndighed over sit Vejnet, et Hensyn, der er meget smukt, men som jeg tror mister sin Betydning derved, at Sogneraadene efterhaanden helst er fri for Vejadministrationen; de har nok — mer end nok — i Forvejen og ser med Gru, hvor meget de Veje æder af deres Kasse. De Sogneraadmedlemmer, jeg har talt med, vil helst af med Vejene, og det kunde have sin Interesse at høre Stemningen herom inden for Landets Amts- og Sogneraad. Er der overvejende Stemning for den her foreslaaede Ordning, tror jeg sikkert, man finder Løsningen ud af det Kaos, hvori vi nu er.

Lad mig slutte med at tilføje, at vel blev mit Forslag om, at Riget overtager samtlige Amtsveje, samtidig med at Amterne frigør Sognene for en tung Byrde ved at overtage Sognevejene, fremsat paa det konservative Landsraadmøde; men dette maa ikke opfattes som en konservativ Partisag, for hvis eventuelle Løsning Æren kun maa tilkomme et enkelt Parti. Jeg fremsatte Forslaget i Almenhedens Interesse som noget, hvorom alle interesserede Parter kan samle sig.

T. Hage.

Manden, der samlede 600 Køreskoler

Fortsat fra Side 773

end den økonomisk sikrede Lærer. Der-ved bliver hans Arbejde mindre for-svarligt til Ulempe for de Mennesker, som han skal lære op, og til Skade for Færdselssikkerheden. Vi har haft Eks-empler paa, at en Kørelærer ikke har haft Raad til at sende sin Vogn til Re-paration, og han derfor har kørt med den, enten til den faldt fra hinanden, eller den blev taget fra ham. Vi har ogsaa set Kørelærere berøvet deres Nummerplade, fordi de ikke betalte de offentlige Afgifter, der hviler paa enhver Vogn. Hvordan har deres Un-dervisning været i de sidste 8 Dage, før Politiet kom og lukkede?

Som jeg sagde før, prøver vi at gen-nemføre en almindelig Dygtiggørelse og Højnelse inden for Foreningen. Men vi har yderligere — som Offentlig-heden bekendt — for allerede flere Aar siden rejst Kravet om en Eksamen og en Autorisation, saaledes at ingen kan blive Kørelærer uden at være au-toriseret og ingen kan blive autoriseret uden at have bestaaet en Prøve, ved hvilken hans Færdigheder vurderes.

For nu at skaffe Tilslutning til Kra-vet om Autorisation og i det hele faa samlet Kørelærerstanden, var det nød-vendigt at organisere Kørelærerne over hele Landet. Da vi havde faaet den københavnske Forening i Orden, begyndte vi i 1932 at arbejde ude i Landet, hvor der dengang var fire Foreninger. Vi indkaldte til et Møde i Roskilde, derefter til et Møde i Stu-denterforeningen i København, hvor Landsforeningen Dansk Kørelærer Union blev stiftet. Men hverken Nav-net eller de fem Foreninger gjorde Sagen klar. Vi maatte have Tag i Køre-lærerne selv. Det har jeg prøvet at skaffe ved stadige Rejser til alle større og mellemstore og de allerfleste min-dre Byer her i Landet. Hver Gang jeg kom til et Sted uden nogen Fore-ning, samlede jeg Lærerne i den paa-gældende By til et Møde og forklarede dem Tingene. I de Byer, hvor der ikke var Lærere nok til en selvstændig For-ening, blev de, der var, optaget i den københavnske Forening, indtil de var saa mange, at de kunde danne egen Forening.

Saadan gik vi frem Skridt for Skridt. Til Tider havde vi Mas og Byrder nok. Til andre Tider gik Tingene let. Men hvordan det nu ordner sig i de en-kelte Tilfælde, saa er vi i Dag tyve selvstændige Foreninger, der repræ-senterer 600 Skoler eller tre Fjerde-dele af alle Landets Kørelærere. I den

københavnske Forening er der 150 Medlemmer. Jeg regner, at 20 Køre-skoler staar udenfor. Det kan vi godt være tilfreds med foreløbig.

Da vi ikke har Skoler for Kørelæ-rere, indbyder vi til vore Møder ude i Landet den stedlige Motorsagkyndige og drøfter saa sammen med ham For-merne for Undervisningen og Kravene til Køreprøven, som bestandig er ble-vet strammet, og som maa være stram-me, fordi det ikke gaar an, at Folk, der ikke kan holde paa et Rat, ikke kan kende Forskel paa Rødt og Grønt, og ikke har nogen Fornemmelse af Trafik og Trafikkens Vilkaar, slippes løs paa Gader og Veje. De Motorsag-kyndige og vi Kørelærere er enige om mange Ting, ogsaa om den vigtigste: At Uddannelsen skal være saa god, som den overhovedet kan blive, og at Kørelærerne allerede af den Grund maa være saa dygtige, som de kan blive. Hvilket vil sige, at deres Elever har faaet saa god Uddannelse, at man uden Risiko for Eleverne kan give dem Ansvar under selve Køreprøven, det Ansvar, som Loven paalægger den, der er til Prøve.

Dansk Kørelærer Union, sagde Ro-bert Olsen til Slut, har ti Foreninger i Jylland: I Hjørring Amt, i Aalborg-Nørre Sundby, i Hadsund, i Aarhus, i Horsens, i Vejle, i Kolding, Haders-lev og Aabenraa (disse tre Byer er samlet i Sydvestjydsk Kreds), i Holste-bro, i Esbjerg og i Ribe. Paa Fyn har vi fire Foreninger: Foreningen for Odense og Assens Amter, Foreningen for Svendborg Amt, Foreningen i Mid-delfart og Foreningen i Bogense. Paa Sjælland og Lolland-Falster har vi seks Sammenslutninger: Københavns Kørelærer Forening, Frederiksborg Amts Kørelærer Forening, Præstø Amts Kørelærer Forening, Midtsjæl-lands Kørelærer Forening, Vestsjæl-lands Kørelærer Forening og Lolland-Falsters Kørelærer Forening.

Vi er glade for, at vi er naaet saa vidt, som vi er. Men vi er ikke stand-set. Vi vil blive ved at arbejde for Kørelærerne og holder ikke op, før hele Standen er organiseret.

Bilpriserne

Hvorfor er Bilerne efter Sigende me-get dyrere i Danmark end i Sverige?

Hvis der blev givet fri Import vilde Bilpriserne her i Landet saa falde?

Da Undskyldninger som, at Valuta-centralen fordyrer Varene, spørges der: Skal der gives mere for de impor-terede Biler, naar vedkommende Gros-serer ikke køber saa mange eller skal

han nødvendigvis tjene lige saa meget paa 50 Biler som tidligere paa 100?

Hvis der er Tendens til at Forbru-gerne skal »flaas«, var her saa ikke et Omraade for en Priskontrol at gribe ind? Efter Dagbladene de sidste Dage, meddeles der om Ekstrabevillinger til Automobiler paa 5½ Mill. Kr., men en kendt københavnsk Grosserer skynder sig at meddele, at dette ingen Betyd-ning har (for at vi Forbrugere ikke skal tro paa rimelige Priser).

Medlem Nr. 3394.

Den norske Bildom

Dagspressen beskæftigede sig forny-lig med et Tilfælde, hvor en Dansker, der i Norge var blevet dømt for at have ført Motorvogn, uagtet han var paavir-ket af Spiritus, derpaa under en her i Landet anlagt Sag efter den danske Motorlov blev frakendt Førerretten i 6 Maaneder. Nogen principiel interessant Afgørelse indeholder dette Tilfælde imidlertid ikke, idet Dommen blot er en Anvendelse — men ganske vist den første kendte Anvendelse — af en Re-gel i Motorlovens § 42, sidste Stykke, der giver Adgang til under en i dette Øjemed anlagt Sag at faa en Person med dansk Indfødsret eller med fast Bopæl i Danmark, frakendt Førerret-ten, naar han i Udlandet er straffet for et Forhold, der efter Motorlovens § 42 kunde have medført Frakendelse af Førerretten.

Ogsaa den norske Dom havde fra-kendt den paagældende Retten til at være Fører, men ganske vist i 1 Aar og 6 Maaneder, altsaa betydeligt læn-gere Tidsrum end ved den danske Dom fastsat. Men Dommen indeholder intet til Belysning af Forskellen mellem de to Landes Regler for Frakendelse af Førerretten, idet den tiltalte under Sa-gen her *erkendte*, at han havde været saaledes paavirket af Spiritus, at han ikke paa betryggende Maade kunde føre Motorkøretøj, og det var oplyst, at hans Alkoholpromille i Blodet var 1,53, saaledes at han ogsaa efter den mildere danske Lov og Retspraksis maatte fra-kendes Førerretten.

Dommen rejser imidlertid det Spørgs-maal, om der ikke var Anledning til ogsaa paa dette Omraade at skabe en fælles skandinavisk Lovgivning, saale-des at Domme afsagte i et af de skan-dinaviske Lande om Frakendelse af Førerretten uden videre havde Gyldig-hed ogsaa i de andre Lande. En saadan Regel maatte imidlertid forudsætte en ensartet Lovgivning om Betingelserne for Frakendelse af Retten, men en saa-dan ensartet Lovgivning var forment-lig ogsaa praktisk og gennemførlig.



Klart Overblik!

Klart Overblik i alt Slags Vejr opnaas kun med en effektiv Visker.

Den moderne Trafik kræver frit Udsyn i enhver Situation.

Udskift derfor Deres Visker med BOSCH elektriske Visker, der arbejder paalideligt med samme regelmæssige Hastighed uafhængig af Motorens Gang og renser Vindspejlet effektivt.

BOSCH
elektriske
VISKER

A/S MAGNETO, København N.
Generalrepræsentanter for:
ROB. BOSCH, G. m. b. H. Stuttgart.

Kommunalassistent

T

Jeg er selv Cyklist. Jeg har selv været en tosset Cyklist. Det er femogtyve Aar siden, men ikke derfor mindre sandt. Det tossedede gik af mig, da jeg begyndte at køre Automobil. Ved Rattet opdagede jeg, at *Spøg i Trafik* er en kriminel Dumhed, naar Gerningsmanden er en pæn Mand — pludselige Udbrud af medfødt Ondskab, saafremt han ikke er det. Den kriminelle Dumhed kan helbredes, som alle Skavanker der ikke har deres Oprindelse i en moralsk Defekt. Men overfor naturlig Ondskabsfuldhed duer det ikke at ordinere etisk Medicin. Her er en Opgave for Kirurgen.

Hvilket er min Livserfaring og Udgangspunktet for min Interesse for Fænomenet »Kommunalassistent T.«. Personen er kendt fra Dagspressens Referater af Dommer Berthelsens Byrets-Højskole i Færdselskultur. Han blev brugt som levende Anskuelsesundervisning og betalte 150 Kroner



for den Time, han fik. Hvilket er en artig Bøde for en Cyklist. Men er det nok? Er det *Kanel* nok til Kommunalassistent T. og Konsorter?

Ifølge samstemmende Referater har Manden optraadt som den fødte Terrorist, og han valgte Vestre Kirkegaards Omegn med en Stædighed, der røbede den vordende Leverandør. Paamindelser, Advarsler, forargede Raab fra forulempede Fodgængere var prellede af paa ham. Først da han blev fanget ind, var der Mulighed for at hale ham frem i det Dommer Berthelsenske Projektørlys.

Halvandet Hundrede Kroner — og udleveret til Offentligheden. Vist saa! Men som »Kommunalassistent T.«.

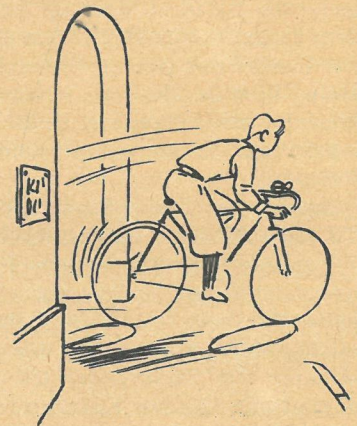
Her staar min Forstand stille. Der er forskelligt, jeg ikke forstaar. Hvorfor blev hans *Navn* ikke knaldet ud med tomme høje Bogstaver i samtlige Landets Blade? Hvorfor maatte vi ikke se hans Fotografi paa Forsiden af vor daglige Avis? Og hvorfor ... ja, hvorfor i Himlens Navn sendte Justitsministeriets Færdselsudvalg ikke Byens fineste Portrætfotograf til Kommunalassistent T. — her var da Stof til en Plakat, som kunde virke paa ny og paakrævet skrap Maade:

Denne Cyklist fik 150 Kroner i Bøde for brutal Kørsel paa Cykle.

Vil De se Deres Billede her næste Gang?

Hidser jeg til Menneskejagt? Er jeg blodtørstig? Saa er det Blodpletterne paa Asfalten, der har gjort mig det.

Bortset fra Dommer Berthelsens spredte Byrets-Timer tager Øvrigheden Montessori-Handskerne paa, naar det gælder Cyklister. Det er muligt, Loven ikke hjemler en anden og bedre Behandling, men saa er Loven forkert og maa laves om. Vi Motorfolk ved, at vi faar Navn og Adresse og Generalieblad publiceret i Pressen, blot vi overskrider Hastighedsgrænsen paa en menneskeøde Be-



tonvej, og Politiet ikke har andet at bestille end at knalde os. Dette er Ulykke for Loven, og det demoraliserer Retsbevidstheden. Jeg kører hver Dag ud og ind ad Strandvejen og Østerbrogade fra Skodsborg til Kongens Nytorv. Endnu



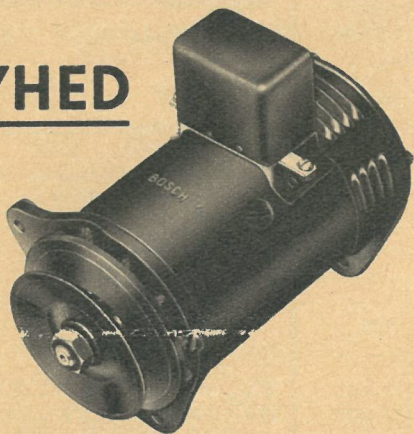
han jeg ikke oplevet en Køretur uden at blive forulæmpet af Cyklister, der svingede uden at vise af, viste af for sent uden at se sig tilbage, svingede ind foran mig fra forkert Side. Endnu har jeg ikke ramt nogen, men tre Gange er jeg om Eftermiddagen paa Trianglen blevet ramt i mine Bagskærme af Cyklister, der sad og sov og derfor kørte ind i mig, da jeg bremsede op. Det er Maleren glad for, men hverken Forsikringselskabet eller jeg.

Kan man gøre noget ved det? Man kunde for Eksempel give Politiet Lovhjemmel til at tage Cyklen fra de Cyklister, der blev grebet i oplagt ansvarsløs Kørsel — og deponere den paa nærmeste Politistation, hvor den kunde afhentes, naar Regningen var betalt.

Jeg er overbevist om, at en saadan Bestemmelse var rigtig. Jeg er ogsaa klar over, at den blev vanskelig at gennemføre, blandt andet fordi Cyklisterne repræsenterer flere Stemmer end Motorfolket.

Men det vilde virke livsaligt, hvis Cyklebud Egon Petersen maatte tage Købmand Hansens store Kurv af Cyklens Bagagebærer og slæbe den videre til utaalmodigt ventende Kunder — og bagefter stille til Forklaring hos Principalen.

NYHED



Mange nye, særligt amerikanske Vogne, kræver stadig større Strømforbrug til Lygter, Horn, Hjælpelygter, Varmeapparat, Visker, Frostrude etc. etc., men hertil er Dynamoer ikke kraftig nok. Resultatet er, at Batteriet aflades paa kort Tid.

BOSCH har nu konstrueret en speciel Dynamo, passende til alle amerikanske Vogne.

Skaan Deres Batteri og lad montere en Bosch Dynamo i den gamle Dynamos Sted.

Forlang Specialprospekt

BOSCH

Dynamo

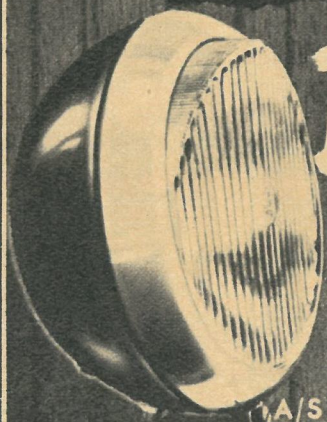


Sidespredning af Lyset!

De fleste Forlygter oplyser ikke Vejbanen i dens fulde Bredde, men giver et ret koncentreret Lys, saaledes at man ikke i Tide opdager Fodgængere og Cyklister, men kører med en ubehagelig Følelse af Usikkerhed særligt i Taage og i diset Vejr.

BOSCH SPREDELYGTE er med sit lave, stærkt spredende Lys et værdifuldt Supplement til Forlygterne og bidrager i høj Grad til at forøge Kørselssikkerheden.

Den er med sin smukke Form desuden en Pryd for enhver Vogn.



BOSCH

Spredelygte

A/S MAGNETO, København N.
Generalrepræsentanter for:
ROB. BOSCH, G. m. b. H. Stuttgart.

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Sjælland

Haslev

N. Johannesen. Telf. Haslev 24-324.

Autoriseret Forhandler
Autoriseret Reparator



Holbæk
Telefon 33-1139

Snertinge
Telefon 5-135

Opel
Blitz

Carl Weinreich
Chevrolet

Bedford
Vauxhall

Præsto

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

Ringsted

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



Slagelse

Slagelse Motor Compagni A/S
Telefon 132
(2 Linier)
Autoriseret Forhandling



Vordingborg

Tlf. 343

H. P. Hansen

Autoriseret Chevrolet og Opel Forhandler
Moderne Reparationsværksted
og Vulkaniseringsanstalt
Benzin - Olie - Gummi

Fyn

Odense

Autogaarden
V. Holm Jensen
Autoriseret General Motors Forhandler
Stort moderne Værksted
Vesterbro 45 Telefon 999

Odense

Fehc & Co. FORD SALG & SERVICE
Filialer i: Assens, Ringe, Kerteminde, Faaborg

Odense

Skandinavisk Motor Co., Telf. 3546 • SERVICE
Hudson, Terraplane, De Soto, Plymouth, Dodge, Singer, Mercedes, Wanderer, D.K.W., B. M.W.

Svendborg Tlf. 786 - 808

HOLGER DAU

Specialværksted
for alle General Motors Vogne

Om at køre i højre Side!

I Anledning af den lille Notits i sidste Nummer af Bladet under Ugens Emner om at holde til højre, vil jeg gerne fremkomme med et Par Bemærkninger.

Jeg tror, der er mange Bilister, der kører midt paa Vejen af Forsigtigheds-hensyn og ikke paa Grund af daarlig Vane, hvilket mange Chauffører, deriblandt ældre Taxachauffører, har givet mig Ret i.

Naturligvis skal man holde til højre i Vejsving, ved Bakketoppe eller alle Steder, hvor man ikke kan overse Vejen fremefter, naar man kører langsomt og paa stærkt trafikerede Veje; men jeg kan ikke indse, hvilke Faremomenter det kan medføre, at man med 60—70 km's Fart kører midt paa Vejen, naar man i god Tid viger til Side for den modgaaende Færdsel og er agtpaagivende for Vogne bagfra, der vil overhale. Det frembyder tværtimod større Sikkerhed, thi hvis man med den Fart kører helt ovre i højre Side af Vejen og passerer en Udkørsel fra en Gaard eller en Bivej, der er dækket af Bevoksning eller Bygninger, og hvorfra en anden Trafikant svinger ud paa Vejen uden at være tilstrækkelig agtpaagivende, bliver der ikke nogen Tid til at reagere, da man ikke kan se hinanden, før man er tæt sammen.

Der er ogsaa endnu en Del Veje, der er saa stærkt kuplede, at Vognen ligger bedst midt paa Vejen, og om Af-tenen, naar der er mange mørke Cyklistere og Fodgængere paa Vejen, er det ikke heldigt at køre helt ovre i højre Side af Vejen.

Med Højagtelse

Medlem Nr. 7976.

Vi kan ikke, hvor gerne vi end hører andre Meninger, forstaa, at der kan være nogen Tvivl om, at man skal køre i højre Side. Ikke alene er det ulovligt at ligge midt paa Vejen, men det er paa en nogenlunde trafikeret Vej til uafsladelig Gene for Trafikken fra begge Sider.

Hvis vi skal opnaa lavere Ulykkestal, maa vi undgaa alt for mange »individuelle« Færdselsregler, men alle rette os efter Loven og Reglerne uden nogen Tøven. Se iøvnr. under »Ugens Emner«.

Red.

Jylland

Aalborg

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

Aarhus

A/s F. Bülow & Co.

Trøjborgvej 8, Telefon 6565
Autoriseret G. M. Forhandler

Aarhus

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

Esbjerg Tlf. 2401-2402

N. Chr. Frikke
Jernbanegade 50
Buick, Pontiac, Opel, Vauxhall, Bedford, Blitz.
1. Kl.s Værksted for alle Vognmærker.
Stort Lager af Reservedele.

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

Ringsted

Jyllandsgade 11
Tlf. 167
A/s W. Heiber & Co.
OPEL - OLDSMOBILE - BLITZ
Nymod. Reparationsværkst. - Orig. General
Motors Reservedele - Stor Gaardsplads
Vaskchal - Smørestation - Shell Service

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

Er Deres Bremses i Orden?

BILER
UDEN FØRER

CENTRAL 3007

Krog's Hjørne Gyldenløves-
gade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

RADIO I BILEN

Vi har modtaget:

Undertegnede, der har haft en 6-Lampers amerikansk Radio i Vognen de sidste 5 Aar, skal i Anledning af Deres ærede Notits i »Motor« Nr. 40 af 1. ds., herved tillade sig at udtale følgende angaaende dette Spørgsmaal:

En god Radio i Vognen, indstillet paa den rigtige Lydstyrke — hvilket vil sige, at den ikke »spiller« højere, end at den kan høres inde i Vognen — kan kun være til Gavn og Glæde for den stabile Bilist og absolut ikke en Risiko for Trafiksikkerheden.

At den skulde tage Opmærksomheden fra selve Kørslen er slet ikke Tilfældet, tværtimod; man kører en lille Smule mere »paa Øjnene« og uvilkaarligt en Del langsommere, naar man »lytter«. Med den gode Udsendelse, som man selvfølgelig altid har stillet ind paa, koncentrerer man sig nemlig uvilkaarligt mere om selve Vognen og fristes ikke til i bar »Kedsomhed« at sidde og stirre sig omkring i »Landskabet« efter et eller andet eventuelt »interessant«.

Indstillingen af en Bilradio er jo som bekendt yderst enkel: kun eet Greb paa kun een Knap, og at beskæftige sig hermed er absolut ikke anderledes end at tænde Lygterne eller at slaa Retningsviserne ud eller ind; og det er mindre distraherende for Kørslen at »lytte« end f. Eks. at sidde og nedstirre Speedometret.

Dette er den rent saglige Side af

Spørgsmaalet: Radio og Kørselsikkerheden, hvilken sidstnævnte altsaa ifølge min Erfaring ikke forringes ved »Lytning«.

Saa er der jo alle de praktiske og gode Sider ved Sagen: Man er altid i Kontakt med Omverdenen, skal ikke være afhængig af faste Tidspunkter — dette sidstnævnte Punkt fremmer jo tilmed Færdselsikkerheden —: den Mand, der først skal høre Radio-Avisen hjemme, før han tager afsted til Teatret eller andet, kører uvilkaarligt hurtigere bagefter for at naa rettidigt frem end den Bilist, der i god Tid sætter sig i sin Vogn og »tager Avisen« undervejs. Forretningsmanden tager Børs- og andre Noteringer paa Vejen hjem; alle er vi interesserede i Vejruudsigterne, ikke mindst den Morgen, hvor vi starter paa en Udflugt. Saa er der Musikken, der mærkværdigvis ofte »passer« just til de Landskaber, hvorigennem man kører, og forhøjer Nydelsen af Synet af dem. Har man været uheldig at faa »Svirmor« med paa en Heldags-Udflugt og sidder og snor sine Hjernevindinger for at finde paa Underholdningsstof, da et kort »Drej« paa Knappen: og Thit Jensen eller en anden ligesaa elskværdig Dame tager sig omgaaende af Svirmama's Underholdning.

For ikke at tale om Fornøjelsen af Radioen naar man er paa Udenlandstrib. Har man i tre Uger været fjernt fra Danmark og bevæger sig omkring nede i Dolomitterne eller Appeninerne, da er selv en Transmission fra et dansk Folketingsmøde eller »Familien Hansen« af en ubeskrivelig hjemlig Hygge.

Men det er med Bilradioen som med selve Vognen: skruer man for højt op for »Gassen«, bliver begge Dele til Gæne for den øvrige Trafik, og de Privat-Vogne, som man nu hyppigere og hyppigere hører køre rundt som rene Højtaler-Vogne — sikkert blot for at gøre sig bemærkede — burde der selvfølgelig sættes en Stopper for, idet en øredøvende Bilradio selvfølgelig er et absolut distraherende Moment for Motorføreren og derfor til Fare for den almene Færdselsikkerhed.

Medlem Nr. 11617.

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 20. September 1938

Afgang fra Faaborg:

9⁴⁵ 13³⁰ 19³² 22⁴⁰

Afg. fra Mommark:

7⁵⁰ 11⁵⁰ 15¹⁰ 21¹⁰

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

A/S Mommark Færge

Telefon Tandslet 7824. Telefon Faaborg 11

Telegram-Adresse »Fyensfærge«.

Hovedkontor: Mommark.

KALVEHAVE-KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ulfesund).

FARTPLAN Fra 20. Septbr. 1938

6 ¹⁵	6 ³⁰	7 ⁰⁰	7 ³⁰	8 ⁰⁰	8 ³⁰	*8 ⁴⁵	9 ⁰⁰	9 ¹⁵	9 ³⁰
9 ⁴⁵	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				
0 ¹⁵	1 ¹⁵ ***	2 ⁰⁰ ***							

*) Kun Søn- og Helligd.

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

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

Bemærk: Paa Færgen skal Automobiles være bræmsede.

Rudkøbing-Svendborg

Fartplan, gyldig fra 20. Sept. 1938

Fra Rudkøbing: *5⁵⁵ 7⁰⁵ †9⁰⁵ 10⁵⁰ †12⁴⁵ †15¹⁰ 17³⁰ †18⁵⁰ 20¹⁰ **21⁴⁵ 22⁵⁵

Fra Vindeby: 6⁴⁰ 7⁰⁰ 7²⁰ 7⁴⁰ osv.

Fra Kl. 22: 22⁰⁰ 22²⁰ 22³⁵ 23⁰⁵ 23³⁵ 0⁰⁵

Svendborg-Rudkøbing

Fra Vindebyfærgens Færgeleje i

Svendborg: 6³⁰ 6⁵⁰ 7¹⁰ 7³⁰ 7⁵⁰ osv.

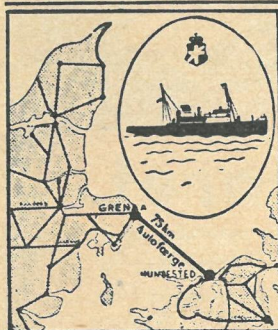
Fra Kl. 22: 22¹⁵ 22³⁰ 23⁰⁰ 23³⁰ 24⁰⁰

Fra Vemmenæs: *6³⁰ 8¹⁵ †9³⁵ 11²⁵ †13²⁰ †15⁴⁵ 18¹⁵ †19²⁵ 20⁵⁵ **22²⁰ 24⁰⁰

***) Kun Søn- og Helligdage

*) Sejler kun i September og Maj

†) Rutebilforbindelse til og fra Svendborg



Hurtigruten

Grenaa - Hundested

FARTPLAN fra 1¹⁰-31/12 38

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



Indr. Varemærke.

SØBORG VOGNFJEDER-FABRIK

AUTOFJEDRE

FORCROMNING • KOFANGER SERVICE:

Vi ombytter Deres Kofangere og paamonterer nye med det samme

BRDR. CHRISTENSEN, Vangedevej 235, Telefon Søborg 189-1160

SHELL *foreviser Motoren*
Nr 3



Lynstart

Ingen Slam

Ingen Sod

Temperatur-
sikker

Økonomisk

Under Tændrøret.

En stærkt blændende Gnist mellem Elektroderne antænder Gasblandingen og udløser en enorm Kraftudfoldelse. Betingelsen for lynsnar Antændelse og god Forbrænding er absolut paalidelig Bënzin. Verdensomspændende Forskning og Erfaringer fra alle Klodens Egne har frembragt en Kvalitet som Shell Benzin.

Fuld Kraftudnyttelse sikres af den ubrydelige Oliehinde, som opnaas ved Brug af de højtraffinerede, nye, forbedrede Shell Motor Olier. - De findes afstemt for alle Motortyper.

De



Skift nu til Vinterolie - til
Shell Motor Olier

A S Dansk-Engelsk Benzin & Petroleum's Co.