

Nummer
23.

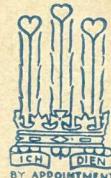
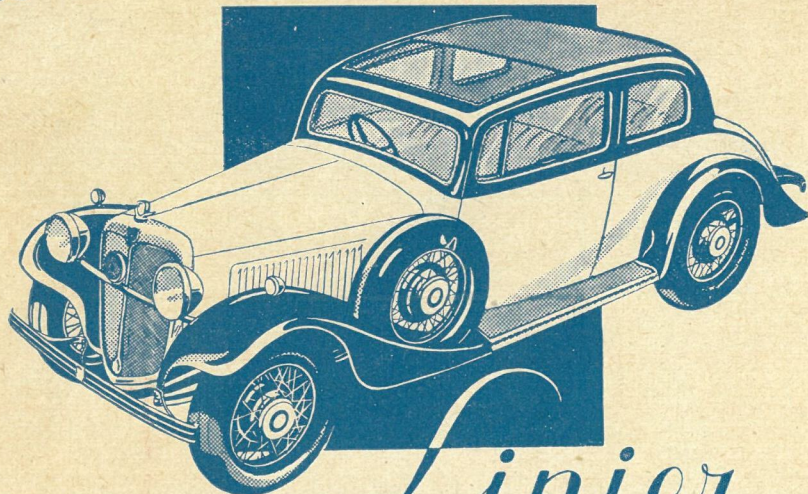
Motor

9. Juni
1934.



UDGIVET AF FORENEDE DANSKE MOTOREJERE

Oplag: 25.600 Ekspl.



Linier, som holder Deres Vogn ny

De nye MORRIS Modeller har de rigtige, hensigtsmæssige og derfor skønne Linier, som faar en Vogn til at se ny og elegant ud i flere Aar efter, den er købt.

Motoren, som nu er anbragt vibrationsfrit i en 3 Punkts Gummiophængning, er kraftigere og mere levende end nogensinde. Og de nye MORRIS er saa luksuøst udstyret, at De kun finder Magen ved de allerdyreste Vogne. Vi skal blot nævne Synchromesh-Gearet, den automa-

tiske Kobling og Friløbet, de nye blændfrie Afvisere og det splintfri Glas i alle Ruder.

MORRIS er den Vogn, De vil være stolt af at eje, og hvis Økonomi vil passe Dem.

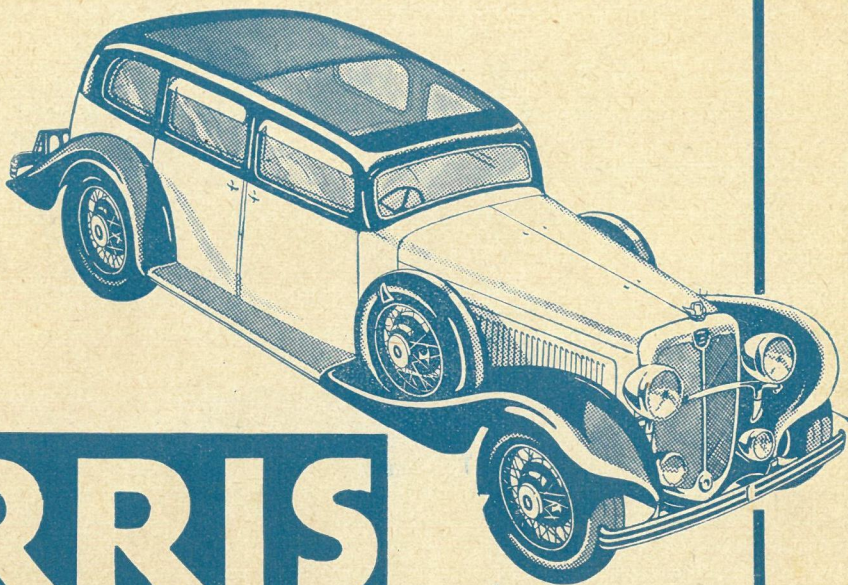
Men der er meget mere, som De selv maa se eller prøve for at kunne bedømme det — maa vi ikke køre Dem en Prøvetur i den nye MORRIS? Ring saa blot til os, og sig naar det passer Dem. Det koster Dem intet, og det medfører ingen Forpligtelser.

VILH. NELLEMANN

KØBENHAVN
Blegdamsvej 60. C. 11002-11003
Bredgade 58, C 6102

AARHUS: Nørregade 41
RANDERS: Hospitalsgade

Aalborg: Nash Motor Co.
Kolding: Nash Motor Co.
Odense: Carl Kruse, Phantéonsg.
Næstved: V. Juhl Andersen,
Karrebæksvej
Nykøbing F.: Nash Motor Depot



MORRIS

HELLESEN'S
TØR-ELEMENT

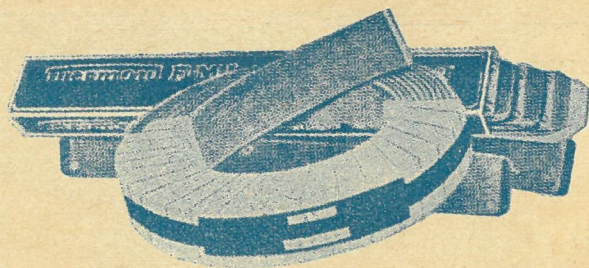
RADIO.
HAANDLYGTER.
RESERVE-
TÆNDING.

OPEL Service Station
Københavns Automobil Central
Tlf. 5337. 13, Gl. Kongevej 13. Tlf. 10937.

Henning Klee
- Cylinderudslibning



Thermoid



F. M. L. Bremsebelægning
for de nye Bendix og Lockheed Brem-
ser leveres saavel i Ruller som i af-
passede Sæt

* F. M. L. Bremsebelægning
er den rigtige for de nye Bremses

Simonsen & Nielsen A/S

Frederiksholms Kanal 4 · København K
Telefon Central 3789 · Telegram-Adresse: Enterprise

Gode brugte Automobileer i de fleste Mærker.

F. Bülow & Co.

Toldbodvej 6

Telefon 1720



MOTOR

MEDLEMSBLAD FOR OG UDGIVET AF
FORENEDE DANSKE MOTOREJERE

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR: ERIC BOESGAARD

I REDAKTIONEN: S. KYHL

REDAKTION: V. BOULEVARD 4

TELEFON 5591

ANNONCEEKSPEDITION: V. BOULEVARD 2 A

TLF. 6245 - 6246

Nr. 23 - 9. Juni 1934.

29. Aargang.

UGENS EMNER

Omtanke. Det er fortræffeligt, at man har paalagt os, at vi ikke maa parkere i Vejsving og saadanne Steder. Ja det er indlysende rigtigt. Men naar Myndighederne har haft saa megen Forstaaelse af Tingene, at de har indført disse Bestemmelser i Lovene, hvorfor kan man saa opleve den Urimelighed, at man i vid Udstrækning tillader Rutebiler at have Stoppesteder netop paa saadanne Steder. Jeg skal ikke nævne enkelte Ruter — men jeg kender een, som har Stoppested i et af de farligste Vejsving i Nordsjælland og ved et Vejkryds, der heller ikke hører til de godartede. Midt i Svinget og lige paa Hjørnet af det farlige Kryds. Jeg kan nu slet ikke forstaa, at Rutebilfolk selv, der er erfarne og rutinerede Motorfolk, laver saadan noget, men heller ikke at Myndighederne tillader det.

*

Væddeløbscyklisterne. Jeg ser, at Omtalen af den hensynsløse Kørsel af trænende Cyklisterne er ved at bære Frugt. Man vil nu fra Cyklistorganisationernes Side sætte et Arbejde ind paa at bringe Mening i de Former, hvorunder Træningen foregaar, og man vil skride haardt ind overfor alle grove Forseelser — blandt andet ved at fratage de hensynsløst kørende Licensen, altsaa nægte dem Ret til at deltage i Landevejssløb, hvis de ikke vil køre ordentligt under Træningen.

Vi hilser disse Bestræbelser med

Tilfredshed. Hverken vi Motorkørende eller de mange, mange ordentligt kørende Cykleturister er interesserede i, at Cyklismen lægges for Had, fordi nogle unge Mennesker uden Ansvarfølelse terroriserer Vejene.

*

Paa Landevejen. Jeg kørte forleden, en Nat, hjem fra Byen, og forbi mig kom en Ambulance hujende, dens gule Flag smeldede i Projektørlyset, det totonede Horn lød uhyggeligt gennem den stille Nat. Lidt længere fremme holdt Ambulancen, jeg saa, der var Opløb, og man havde standset Færdslen.

Jeg gik nærmere for at høre, hvad der var sket, og det viste sig, at det var et Sammenstød mellem en Motorcyklist og en Cyklist — man var netop i Færd med at lægge den haardt medtagne Cyklist paa Baaren og skyde den ind i Ambulancebilen, da jeg kom.

Men det, der slog mig, da jeg faldt i Snak med nogle Tilstedeværende, var den absolutte Stemning imod Motorcyklisten. Ingen af de tilstedeværende Mennesker havde overværet Ulykken, ingen vidste noget, men de havde alle en Forklaring i Motorcyklstens Disfavør parat. Han kørte højre om Cyklisten, vidste een, han kørte alt for stærkt, vidste en anden. Er det ikke mærkeligt, at de samme Mennesker, som gerne ønskede sig selv et Motorkøretøj, straks er paa Nakken af den, der har et?

Nu er Motorcyklister jo ikke altid selv uden Skyld i dette Omdømme — for selv jeg, der er en passioneret Beundrer af selve det Stykke fine Teknik, den moderne Motorcykle er, kan faa Lyst til Mord, naar jeg hører en af disse Væddeløbs-Motorcyklister komme tordnende gennem en stille Gade. Men de fleste af Motorcyklisterne kører dog alligevel skikkelig.

Det er ikke nogen Kompliment til den menneskelige Natur, at Misundelsen sætter sig sadanne Vildskud — for Misundelse er det naturligvis, der faar Menneskene til altid at tro, at det er ham ved Rattet, der har Skylden.

*

Paa en Villavej. Og saa hænder det, at en god Bekendt af een, som bor ved den samme stille Vej, en Dag standser en lokal Vognmand og siger til ham: »De maa ikke køre saa stærkt, husk paa, vi har alle Børn, som leger og som løber fra den ene Have til den anden.« Og Vognmanden svarer: »Jeg kører fanneme, som det passer mig. Er De klar paa den?«

Saa forstaaar man næsten Vreden mod de Kørende — selv om det bare er een, der kører saadan og svarer saadan og Hundredtusind, som kører ordentligt. Men den ene, sikke nogle Klø, han skulde ha'.

Eric Boesgaard.

DEN DANSKE MOTORSAGS HISTORIE

MOTOR paabegynder hermed en Serie Artikler, som vil skildre den danske Motorsags Historie. Vi gør det i Forenede Danske Motorejeres eget Jubilæumsaar, fordi vi med Føje kan sige, at selve Motorsagens Historie og Forenede Danske Motorejeres Historie er saa nøje sammenhængende, at de i Virkeligheden er uadskillelige. Fra den Dag, Forenede Danske Motorejere begyndte sin Virksomhed i Danmark, indtil den nu med sin tusindtallige Medlemshær er den egentlige Repræsentation for Danmarks Motorfolk, har vort Selskab taget Del i hver Hændelse i Motorsagens Udvikling — kæmpet, lidt sine Nederlag og vundet sine Sejre, saaledes som Livets Gang er, men altid forrest i Kampen for de Motorkørernes Interesser.

Indgaaende skildres her paa Foranledning af vort Selskabs Direktion den Sag, som vi alle er knyttet til, og i første Række de Rigsdagsforhandlinger og den Lovgivning, som har dannet Baggrunden for de Vilkaar, hvorunder vi alle kom til at leve og virke.

Vi beder vore Medlemmer, Motors Læsere om at følge med. Et helt Eventyr er det, der berettes, Eventyret om Automobilets Sejrsang, dets vældige Samfundsgerning — et Eventyr langt mere spændende for os, der selv hører til bag Rattet end noget, der kunde være digtet. Og saa er hvert Ord Historie.



MOTORKØRSLENS UDVIKLING i DANMARK

I.

Automobilismens Barneaar. —

»Biler og Heste«.

I 1909, det Aar, da vor Forening »Forenede Danske Motorejere« blev stiftet, foretog Statistisk Departement en Tælling af de indregistrerede Motorkøretøjer, den første Tælling af den Art, som har fundet Sted her i Landet. Tællingen pr. 1. September 1909 gav til Resultat, at der var 699 Automobile og 3467 Motorcykler i Danmark. Alene af disse Tal, der forekommer saa ufat-

teligt lave i Betragtning af de Størrelser, som vi nu er vant til at regne med for Motorparken i vort Land, fremgaar, at Forenede Danske Motorejere, som netop var kommet til Verden et Fjerdingaar, før Motortællingen blev iværksat, har eksisteret i hele den Periode, i hvilken den danske Motorkørsels egentlige Udvikling er foregaaet. Naar vor Organisation nu for sit eget Vedkommende staar over for en af Tilværelsens Milepæle, falder det naturligt at kaste et Blik tilbage paa den Udvikling, der er sket paa

det Omraade af Samfundslivet, som vor Virksomhed har været knyttet til, nemlig Trafikvæsenet og i Særdeleshed Motorkørslen. Jeg vil i nogle kommende Artikler gøre et Forsøg paa at opridse visse Hovedtræk i denne betydningsfulde, ja man kan til en vis Grad sige *forbavsende* Udvikling i de femogtyve Aar fra 1909 til 1934. Men forud for denne Periode, der faktisk har dannet en Epoke, ligger et Tidsafsnit, som heller ikke er uden Interesse i vor Motorkørsels Historie, ligger den danske Motorkørsels Barndoms-

aar, og inden jeg gaar over til Hovedafsnittet af min Fremstilling, vil jeg ved denne Lejlighed give nogle Skildringer fra det nye Trafikmid- dels Barndomstid.

JEG har i en Underrubrik over denne indledende Artikel sat Ordene: »Biler og Heste«. Dermed mener jeg at have karakteriseret det Problem i Forbindelse med Motor- kørselens Opkomst, som i dens Barndomstid mest interesserede Offentligheden. Den Gang havde Spørgsmaalet *Biler og Baner*, som nu beskæftiger Sindene saa stærkt baade her og i andre Lande, slet ikke faaet Form, fordi ingen tog Motor- køretøjet alvorligt som en trafik- al eller økonomisk Konkurrent til de i hine Dage overalt do- minerende og overalt triumferende Jernbaner, der var Staternes Kæle- dægge og de lokale Befolkningers hedeste Ønsker. Derimod ansaa man Motor- køretøjet for en særde- les effektiv Bussemand for Heste, og det var den Side af Sagen, som man i første Omgang fortrinsvis hæftede sig ved, hvilket ogsaa kom til at præge den indledende Motor- lovgivning i Danmark. Staten tog nemlig i Kontroversen med Motor- køretøjet Parti for Hesten med ikke mindre Ensidighed, end den senere har taget Parti for Banerne.

DET første Forslag til Lov om Motor- kørsel i Danmark blev fremsat i Folketinget den 10. Okto- ber 1902 og ophøjedes efter en grundig Udvalgsbehandling baade i Folketing og Landsting, der med- førte adskillige væsentlige Ændrin- ger, til Lov den 15. Maj 1903. Det var daværende Justitsminister Pe- ter Adler Alberti, som fremsatte Lovforslaget og senere forelagde den vedtagne Lov til kgl. Stadfæ- stelse i Statsraadet af 15. Maj 1903. I denne Lov findes mange Bestem- melser, der nu kun kan opfattes som komiske. Der staar saaledes i Lovens Paragraf 3, andet Stykke: »Motorvogne maa ikke i Størrelse eller Udseende væsentlig afvige fra de tilsvarende Brug benyttede Hestekøretøjer«. Hvorfor dog ikke? — vil man nu spørge. Ja, denne Be- stemmelse var netop en Cadeau til Hestene formodede Smag. Man gik ud fra, at Hestene nemmere vilde vænne sig til Synet af de nye Lan- devejsfænomener, naar disse blot havde tilstrækkelig ydre Lighed med de tilvante Hestekøretøjer, som jo ikke forskrækkede nogen agt-

værdig Hest. Ikke destomindre vil- de man sikre Hestens Nerver mod i Tide og Utide at komme ud for de Rystelser, som Mødet med en Motorvogn, trods al Camouflage kunde afstedkomme. Derfor gav man kun som almindelig Regel Til- ladelse til Motor- kørsel ad »alle Lan- deveje (Amtsveje) samt i Køben- havn med Frederiksberg, Købstæ- derne og Handelspladserne«. Skul- de Justitsministeriet give Tilladelse til Motor- kørsel ad en Bivej, maatte det ske med vedkommende Amts- raads Samtykke. Helt forbudt og- saa paa Landevejene var Kørsel med Automobiles fra en halv Time efter Solnedgang til en halv Time før Solopgang i Tidsrummet fra 16. Juli til 15. Maj, hvor ikke Køre- banen overalt var oplyst med kun- stigt Lys. Natkørsel paa Lande- vejene var altsaa kun tilladt i de lyse Nætters skønne, men ak saa korte Tid. Atter en Opmærksom- hed mod Hestene — man vilde ikke udsætte de ædelige Dyr for det gru- opvækkende Syn af »Ildsjøernes« fra Motorhyrernes Cyclopøjne. Som det staar i »Æ' Bindstouw«: »De wa' retten stræng faa di sølle Bæster«.

DEN limiterede Kørehastighed efter Loven af 1903 var — tør man nok sige — behersket. I Kø- benhavn, Frederiksberg, Købstæ- derne og Handelspladserne maatte Kørehastigheden ikke overstige 2 Mil og andetsteds ikke overstige 4 Mil i Timen. Den sidstnævnte Ha- stighed (altsaa ca. 30 km i Timen) skulde dog kun være tilladt, hvor Vejbanen var fri og Terrænet frem- efter til Siderne let overskueligt. I modsat Fald »saavel som paa Ste- der, hvor der er stærk Trafik af Vogne, Ryttere, Cyklister eller Fod- gængere, saavelsom hvor Køreba- nen er slibrig, saa Bremsernes Virk- ning formindskes«, skulde Maksi- mumskørehastigheden være — een Mil i Timen. Kørehastigheden for Natkørsel maatte ikke overstige 2 Mil i Timen. Motorføreren fik paa den Maade i hvert Fald Lejlighed til at nyde den lyse nordiske Som- mernats Kogleri. Hvis han f. Eks. kørte fra København til Korsør ved Nattetid, maatte det hurtigst ske paa 7 Timer. Der var endda Rigs- dagsmænd, som mente, at disse Ha- stighedsbestemmelser var for slap- pe, at de gav Automobilisterne alt for vidtgaaende Friheder til vild Kørsel, og der blev under Folke- tingsforhandlingerne ytret Ønske

om en generel Maksimumsgrænse for Kørehastigheden paa en Mil i Timen. Før jeg slutter min Omtale af Lov om Motor- kørsel af 1903, maa jeg nævne endnu en lille Venlighed til de kære Heste. Det hedder i Lo- vens Paragraf 19, andet Stykke:

»Møder Automobilet kørende el- ler ridende, skal Føreren straks standse Køretøjet og Kraftmaskinen (saa ingen Lyd fremkommer), naar Kusken eller Rytteren gør Tegn til ham, eller han selv bliver opmærk- som paa, at Hesten eller Hestene vi- ser Tegn til Ængstelse.«

NAAR man gennemlæser de Rigs- dagsforhandlinger, der i Sam- lingen 1902—03 blev ført om den første danske Motorlov, er det stær- keste og blivende Indtryk, som denne lidet opbyggelige Læsning efterlader, det Møde, som den har givet med et uforsonligt Fjendskab, en indædt Forbitrelse fra davæ- rende Landborepræsentanters Side mod det nye Trafikmiddel. Ogsaa paa dette Punkt er jo Udviklingen — som bekendt — sidenhen gaaet frem med Syvmilestøvler paa, og de danske Bønder betragter nu ik- ke længere Automobilet som et fjendsk Uhyre, men som en nyttig, ja uundværlig Tjener i Virksom- heden. Mest bekendt, eller berygtet, er den Tale blevet, som Medlem af Venstrereformpartiet J. H. Jensen (Bælum) holdt ved Lovforslagets Førstebehandling i Folketinget den 27. November 1902. J. H. Jensens Tale ved denne Lejlighed er vir- kelig ogsaa et saadant Stykke ufor- falsket for ikke at sige *stupidt* Bag- stræb og Uforstand over for den tekniske Udviklings Nydannelser, at det kan stilles op ved Siden af de berømte, klassiske Eksempler fra Underhusdebatten om Anlægget af den første engelske Jernbane, som Børnene siden har læst om i Alverdens Skolebøger. J. H. Jensen synes at have været Tilhænger af en maksimal Kørehastighed paa en Mil i Timen. Da Klarhed i Frem- stillingen egentlig ikke var hans Styrke, kan dette ganske vist ikke konstateres med fuld Sikkerhed paa Grundlag af hans Udtalelser i Folketinget, men i hvert Fald for- udsaa han med bange Anelser, at de Skarns Automobilister kunde falde paa at sætte Kørehastigheden op til 2 Mil i Timen. Han kunde indse, at det maaske var vanskeligt helt at forbyde Motor- køretøjers Færdsel paa Biveje, idet den Mu- lighed jo var til Stede, at en Auto-

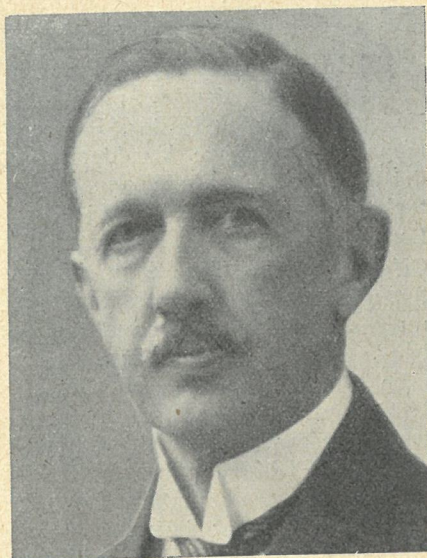
mobilejer selv havde sit Hjem i nogen Afstand fra Hovedvejen. Men i saa Tilfælde foreslog han, at en Mand skulde gaa foran Automobil et hele Vejen, et Forslag, der jo direkte leder Tanken hen paa en af de mest omtalte Taabeligheder under den nævnte Debat om den første Jernbane i England. Jensen var saa lidet fortrolig med det ny-modens Rædselsuhyre, som han talte om, at han endog gav den forkert Navn. Han sagde bl. a. (citeret efter Folketingstidende): ».... Hvis en Mand uden for Landevejen vilde afbenytte et Lokomobil om Forladelse Automobil man er mere vant til at tale om Lokomobil end om Automobil, og derfor falder det lettere i Munden saa skulde han have en Mand til at gaa foran sig, thi det vilde hjælpe meget«. Da mere moderne indstillede Medlemmer af Folketinget lo af dette Forslag, gav J. H. Jensen sig omstændeligt til at forklare, at det virkelig var en god Idé, som han havde udkastet, thi Hestene blev ikke nær saa let bange for et Køretøj, naar blot der gik en Mand foran det. Han ivrede stærkt for absolut Forbud mod Natkørsel og sagde dystert: »Det vil blive skæbnesvangert, hvis den (Natkørslen) skal tillades, for det er sikkert, at skulle vi ved Nattetide færdes ude paa Vejene med almindelige Køretøjer og saa møde et saadant Uhyre, der kommer med sine to Ildstraaler, en paa hver Side, susende imod os, saa gad jeg nok vide, hvor mange Heste her i Danmark, der have Mod til at gaa forbi saadan en Skabning«. Naturligvis havde han i det hele taget et yderst pessimistisk Syn paa Motorkøretøjet som Ulykkesanstifter. »Lad os antage« — sagde han —, »at hvert Automobil, der kører omkring i Landet, lad os sige i Aaret 1903, kører en halv Snes Køretøjer i Vejgrøften, og blot et Individ ved hvert kommer til Skade, maaske bliver lemlestet for Livet for ikke at sige brækker Halsen, saa er denne Sport købt alt for dyrt, thi Sport er og bliver det, hvordan man vender og drejer det«.

* * *

EN stor Lykke er det i det mindste, at Jensen-Bælums Formodning om Motorkøretøjets gennemsnitlige Skadeprocent ikke er blevet til Virkelighed, thi var det sket, saa havde vort Land med den senere stedfundne Udvikling af Motorparken forlængst været folke-

tomt eller en Nation af Krøblinge. Jeg har imidlertid omtalt J. H. Jensens Monstrum af en Tale saa udførligt for at give Nutidslæserne et klart Indtryk af, hvad Folkets kaarne Mænd endnu for blot 30 Aar siden kunde tillade sig at tænke og sige om Motorkørslen. Naturligvis var der dog ogsaa i Rigsdagen Folk af en fornuftigere Opfattelse, Mænd, der kæmpede for Aabning af det tekniske Fremskridts Veje, og som ikke vilde følge Fiskernes Eksempel, da de knuste Papirus Gryde, eller gentage de Lancashire Væveres Ødelæggelse af Spindemaskinen. En saadan Mand var først og fremmest *Alfred Benzon*, der den Gang havde Sæde i Folketinget. Han slog et tappert Slag for det nye Trafikmiddels Udviklingsret, og han advarede indtrængende imod at lægge unaturlige Spærringer paa Fremskridtets Vej. *Benzon*, der selv var en stor Hesteven, harscellerede udmærket over alt det Hestelusder, der dominerede Debatten. Han mindede om en anden Debat, som havde fundet Sted i Københavns Borgerrepræsentation, da man indførte Sporvognene i Bytrafikken. Den Gang rejste der sig ligeledes Indvendinger fra Landbосide mod den nye Opfindelse, og det blev gjort gældende, at Sporvognene vilde hindre Bønderne i at køre ind i København med deres Halmlæs, Haveprodukter og Smør og Mælk, fordi Hestene maatte blive skræmt af de Uhyrer, der skulde køre omkring i Gaderne. Men hertil svarede i Københavns Borgerrepræsentation *Fonnesbech* kort og godt: »Ja, Hestene maa følge med den nye Tid. Det kan ikke nytte at fortælle, at de bliver bange for Dit eller Dat«. Hestene har ikke skuffet den Tillid, som *Fonnesbech* og med ham *Benzon* nærede til deres Tilpasningsevne. De er fulgt med i den nye Tid — maaske i adskillige Tilfælde hurtigere og bedre end visse Rigsdagsmænd — og de har vænnet sig først til Cyklerne og siden til Automobilene. Nu siger Folk, at Hestene begynder at blive bange, naar de en sjælden Gang ser en Fodgænger. Men det er jo sikkert en Overdrivelse, der ikke er stort mere bevendt end Jensen-Bælums Overdrivelse til den anden Side. En Kendsgerning er det under alle Omstændigheder, at det bevægede Afsnit i Motorkørslen Historie, Kapitlet om Biler og Heste, er endt med Fred og Forsoning paa begge Sider.

Motormännens Riksförbund.



Grev Axel Mörner.

VOR Søsterorganisation i Sverige, »Motormännens Riksförbund«, der i et Par Aar har staaet i Samarbejde med »Svenska Motor Klubben«, der svarer til »Danmarks Motor Union« hos os, har for nylig opsagt dette Samarbejde, hvilket for os er af ret stor Betydning, idet »Motormännens Riksförbund« — ogsaa kaldet »M.« — leverer os Passersedler, der giver vore Medlemmer Adgang til Sverige.

Ved et for nyligt afholdt Bestyrelsesmøde valgtes Grev Axel Mörner, Landshövding i Hallands Len og Statholder paa Halmstads Slot, til Præsident for Forbundet. Til 1. Vicepræsident valgtes F. D. M.'s gamle Ven, Afdelingschef, Løjtnant K. Johansson, Gøteborg.

Vi bringer hosstaaende Billeder af de to Herrer.



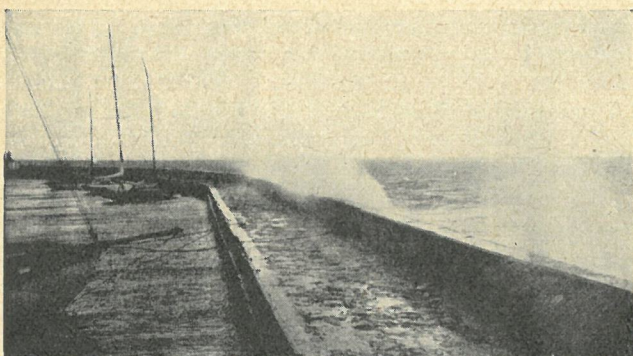
Afdelingschef, Løjtnant K. Johansson.



Udsigt fra Havnemolen.

HUNDSTED

NAVNET vil for mange fremkalde glade Minder om Ferie, Solskin og dejligt Vand, andre vil synes, at Navnet er daarligt som Reklame for et Badested, det er dem, vi gerne vil fortælle lidt om Hundested.



Sommerstorm i Havnen.

Om Navnets Oprindelse er der flere Overleveringer. En gaar ud paa, at en norsk Kongsbonde, Ejler Hund, der skulde bede den danske Konge, Knud den Store, om Hjælp, landede her med sin Flaade. En anden, at det er efter en større Sælhundekoloni, der holdt til her, da det nuværende Land var Ø ved Ø, at Byen er opkaldt.

Lynæs og Hundested er nu driftige Fiskerbyer, der har 175 hjemmehørende Fiskerbaade med Motorer op til 75 HK. Værdien af disse Fartøjer er ca. 2 Millioner Kroner og i 1932

fiskedes for ca. 1½ Million Kroner. Ca. 25 forskellige Slags Fisk indfanges, saa der er altid noget at kigge paa. Hundested Havn har i øvrigt den store Fordel at være Sjællands eneste isfrie Havn, hvorfor Fiskeriet kan drives hele Vinteren.

Mange Afskygninger af Danmarks Natur er her samlet paa en lille Plet. Mod Nord ved Spodsbjerg Fyr, ved Polarforskeren Knud Rasmussens Villa, hvor han altid søgte Hvile, naar

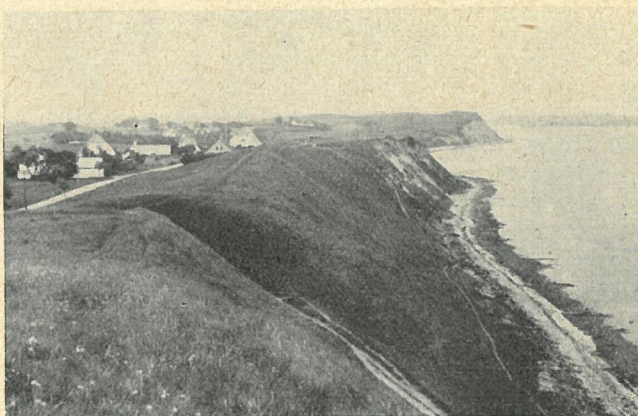
Længere mod Syd — ude ved Lynæs — langt det ældste af de nu omtrent sammenbyggede Fiskerlejer, er Naturen rolig og smilende som ved de fynske Øer.

Omegnen ligger endnu saa fri, at der næsten overalt er Adgang, saa Spadsereturen kan lægges efter enhver særlige Ønsker.

Og det er let at komme til Hundested. Toggangen til København er hyppig og god, og Landevejene er fine. Der er Færge til Rørvig, og i Løbet af Sommeren kommer den hurtige Færgeforbindelse til Grenaa.

han opholdt sig her i Landet, er der omtrent som ved Vesterhavet med vilde, forrevne Skrænter og flygende Sand.

Lidt Syd for Hundested — ved Storebjerg — har man i September det dejligste, blomstrende Lyngtæppe, kranset af Naaletræsplantninger.



Roskilde fjordens Indløb.

FAROX Roulunds Bremsebelægning **ROULO**
for lukkede Bremses (A/S Roulunds Fabriker, Odense) for aabne Bremses

ULYKKERNE

OG hvorfor DE SKER

II.

Specielle Forhold som Eneaarsager eller som medvirkende Aarsager.

VOR Gennemgang af Statistiske Meddelelser om Færdselsuheld i 1932 maa afsluttes med en Omtale af de specielle Forhold, der er angivet som Eneaarsager eller som medvirkende Aarsager til Færdselsuheld. Den officielle Statistik siger selv om dette Forsøg paa en Specifikation af de uheldsforvoldende Faktorer, at man ofte maa tillægge Aarsagsfaktorerne en meget forskellig Vægt med Hensyn til deres Betydning for Uheldene, og at disse Aarsagsforhold ikke i alle Tilfælde kan betragtes som sideordnede, bl. a. fordi det ene undertiden kan være Aarsag til det andet. (Eksempelvis Kombinationen: »Spirituspaavirket Chauffør« — »For hurtig Kørsel efter Forholdene«.) Med dette nødvendige Forhold kan der imidlertid udledes adskillige interessante Enkeltheder af den Tabelserie, som er udarbejdet vedrørende disse Problemer.

Ved 6878 Uheld eller næsten 60 Procent af Uheldenes samlede Antal er der kun anført en Aarsag, medens der for de resterende 4618 Uheld er anført tilsammen 11,041 Aarsager, altsaa gennemsnitlig 2,4 for hvert af disse Uheld. Næsten to Trediedele af de samlede Aarsagsfaktorer har været knyttet til Motorkøretøjer. Betragter man imidlertid alene de Aarsagsfaktorer, der har været Eneaarsag til Uheld, viser det sig, at kun godt Halvdelen af dem falder paa Motorkøretøjer. For Motorkørlens Vedkommende er det især tre specielle Forhold, der hyppigt er anført som Uheldsaarsager, nemlig: »Opfyldte ikke Vigepligt« (24,8 pCt.), »For hurtig Kørsel efter Forholdene« (21,4 pCt.) og »Uforsigtig Manøvre i Forbikørsel« (19,2 pCt.). Langt nede under disse Aarsagsfaktorer i procentvis Betydning for Anstiftelse af Færdselsuheld kommer alle andre specielle Forhold. Men der er iøvrigt stor Forskel paa

den Rolle, som disse tre Hovedfaktorer har spillet.

* * *

AF Tabellerne fremgaar nemlig, at Hastighedsforseelserne næsten udelukkende optræder som medvirkende Aarsag, hvorimod de to øvrige Forhold ofte er anført som de eneste Aarsager til Færdselsuheld. Begrebet »Opfyldte ikke Vigepligt« figurerer som Eneste-aarsag til 11,8 pCt. af Færdselsuheldene, medens »Uforsigtig Manøvre i Forbikørsel« er Eneaarsag til 10,2 Procent af samtlige Uheld. Derimod angives »For hurtig Kørsel efter Forholdene« kun som Eneaarsag i 1,8 Procent af de behandlede Tilfælde. Hastighedsforseelsernes relative Andel er tilmed i Nedgang, baade som medvirkende Aarsag og som Eneaarsag. I 1931 anførtes de blandt Aarsagerne til ialt 22,6 Procent af Færdselsuheldene imod i 1932 til 41,4 Procent, og som Eneaarsag til 2,2 pCt. imod i 1932 til de nævnte 1,8 Procent af Uheldene. Hastighedsforseelser spiller saaledes faktisk en ganske underordnet Rolle som Eneaarsag til Færdselsuheld, f. Eks. ikke nær saa stor som »Uforsigtig Bakning« (2,6 Procent) og kun godt halvt saa stor som Ulykkesaarsagen »Fodgænger traadt frem foran Køretøj« (3,2 Procent). Her maa det endvidere hele Tiden have i Erindring, at Begrebet jo udtrykkeligt er: For hurtig Kørsel efter Forholdene, og at Uheld forvoldt paa denne Maade i Virkeligheden ikke angaar Problemet om Kørselshastigheden i al Almindelighed. Til Belysning af dette Spørgsmaal kan der faktisk endnu ikke uddrages nævneværdig Vejledning af den danske Færdselsstatistik udover den, der ligger i, at selve Hastigheden ogsaa, naar den sættes i Forbindelse med »Forholdene«, d. v. s. med ugunstige og farlige Forhold, indtager en meget underordnet Plads som Eneaarsag til Færdselsuheld. Man har jo imidlertid paa dette Omraade Udlandets Erfaringer at holde sig til, og de tyder ikke paa, at der er nogen

større Risiko for voksende Uheldsprocent forbundet med at give Kørselshastigheden fri.

Med Hensyn til Aldersfordelingen af Førerne for de Motorkøretøjer, der har forvoldt Ulykker, er der fra 1931 til 1932 foregaaet en ikke ubetydelig Forskydning i opadgaende Retning. Dette søges forklaret ved en Formodning om, at Tilkomsten af nye, unge Motorførere efterhaanden vejer mindre til, end den gamle Førerbestands Oprykning i højere Aldersklasser. I Overensstemmelse hermed viser Fordelingen af de uheldsforvoldende Motorførere efter, hvor længe de har haft Førerbevis, en stærk Forskydning fra Grupperne med lavere til Grupperne med højere Anciennitet. Kun 13—14 Procent af de Førere af almindelige Personautomobiler, som Uheldsstatistikken omfatter, havde, da Uheldet skete, haft Førerbevis i kortere Tid end et Aar, og for Rutebil- og Droskechauffører var de tilsvarende Tal endda væsentligt lavere. Derimod var godt en Fjerdedel af de uheldsforvoldende Motorcyklister forsynet med Førerbevis, som var mindre end et Aar gamle.

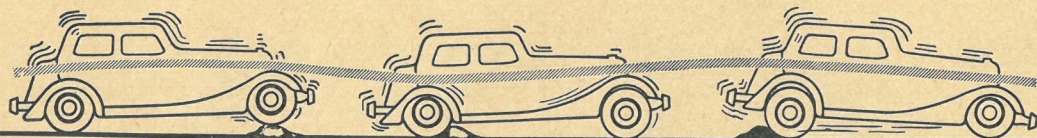
Ligesom i de foregaaende Aar er Spirituspaavirkning kun i et meget lille Procenttal af Uheldene Eneaarsag eller medvirkende Aarsag. Ialt angives »Spirituspaavirket« som Aarsag til 3,6 Procent af Uheldene, men kun til 1,3 Procent har det været Eneaarsag. Ogsaa dette Faktum er det nyttigt at understrege stærkt, fordi der fra visse Sider her i Landet bestandig udslynges usandfærdige og fantastisk overdrevne Beskyldninger mod Motorfolket for Kørsel i beruset Tilstand.

* * *

SLUTTELIG et Par Ord om en ny Opgave, som Statistisk Departement har taget op ved Udarbejdelsen af den sidst foreliggende Opgørelse af Færdselsuheldene i et Kalenderaar — altsaa i dette Tilfælde 1932. Man har til Belysning (Fortsættes Side 369.)

Hvorfor nægte Dem selv den Komfort, Sikkerhed og Økonomi som fjedrende Knæ-Leds-Hjul giver!

Hvorfor andre Automobiler „hopper“

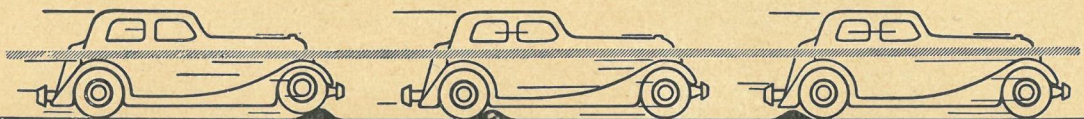


De *stive* Forfjedre giver ikke efter for Ujævnheder. Vognens Forparti løftes — og Bagfjedrene presses sammen

Naar Baghjulene træffer paa en Forhøjning, sammenpresses de *bløde* Bagfjedre yderligere, og Følgen er,

at Bagvognen „hopper“ mere eller mindre kraftigt, til Ubehag for Passagererne paa Bagsædet —

Hvorfor General Motors 1934-Modeller „glider“

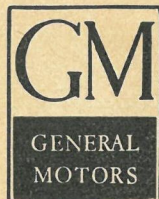


Træffer det ene Forhjul paa en Ujævnhed, løftes kun dette Hjul — mens Karosseriet forbliver ganske upaavirket

Fjedrene er saa *bløde*, at der ikke finder nogen Forhaands-Sammenpresning Sted af Bagfjedrene, og

Bagvognen *glider* blødt hen over enhver Ujævnhed uden at „hoppe“. Desuden undgaas Krængning af Karosseriet

GENERAL MOTORS Knæ-Leds Affjedring er Aarets store Nyhed. De tror maaske, at den eneste Fordel ved individuel Forhjuls-Affjedring er, at Vognen *kræn-ger* mindre. Nej, den store Fordel — som vist paa Illustrationerne — er, at alle Karosseri-Rystelser reduceres til et Minimum . . . til ubeskrivelig Kom-



fort for Passagererne paa Bagsædet. Knæ-Leds-Systemet har med andre Ord muliggjort synkroniseret Affjedring, — og hvad *det* betyder i Retning af Komfort, indser De bedst ved at køre en lille Prøvetur i Chevrolet, Opel, Pontiac, Oldsmobile, Buick eller Cadillac. Det er en virkelig sensationel Oplevelse — prøv selv! —

CHEVROLET — OPEL — PONTIAC OLDSMOBILE — BUICK — CADILLAC

ÆRØ

MON alle ved, at vi indenfor Landets Grænser ejer en Idyl, et af alle gode Magter benaadet Sted, hvor en barmhjertig og venlig Fé har standset Tidens Hjul for omtrent hundrede Aar siden. — Og den venlige Fé gjorde mere end det. Den indblæste i alle Ærøboere Veneration og Glæde over det smukke fra Fædrene overleverede.

Saaledes er det gaaet til, at den fra Naturens Haand tilsmilede, vidunderligt smukke lille Ø har formaaet at bevare Præget af den fuldkomne Provinsidyl, som vi hører om den i H. C. Andersens Eventyr.

Ærø ligger ikke mere saa afsides. Der er daglig tre Forbindelser fra Fyn og Langeland. Fra Svendborg gaar en stor og moderne Dampfærge Morgen, Middag og Aften. Den har Plads til 20 Automobiles og byder samtidig paa den skønneste Sejltur, man vel kan ønske sig.

Det første, man straks hæfter sig ved, er Byens Gadedøre, der er værdige til at flyttes paa Museum. Snedkerarbejde, der i Dag vilde koste en Formue, og dog knebent vilde faa den Selvfølgelighed i Formens ædle Enkeltheder. Men Ærøskøbings Døre kommer ikke paa Museum. De bliver siddende i Ærøskøbings Huse, der imellem sig tæller adskillige Pragtstykker af smaaborgerlig Arkitektur — og ikke eet Hus som de gode ikke kan være bekendt at være i Selskab med.

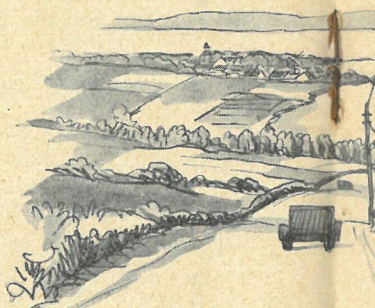
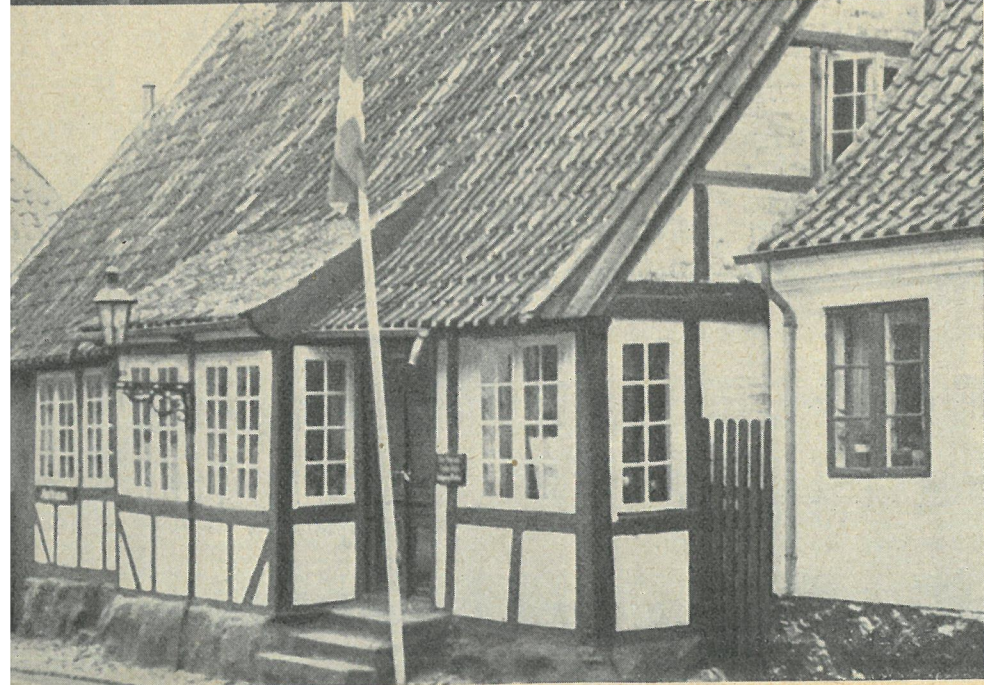
Det er Ærøskøbings forbløffende Egenart, det, der gør Byen til det

Til venstre:

Øverst: Apoteket med de to Frontespiece-Fløje.

I Midten: Fra Arkitekt Priors Stuer. — Læg Mærke til den morsomme Idé: Gæstekrusene under Loftet.

Nederst: Museet set fra Gaden — det typiske Ærø-Hus med Karnap.



»Motor«s Medarbejder
har aflagt et Besøg paa
den yndige Ærø, hvor
specielt Ærøskøbing
ganske har fortryllet
ham. — Læs disse Li-
nier, der former sig som
en begejstret Hyldest
til den idylliske By.



helt enestaaende mellem danske Byer: ikke eet Sted er der sat en snavset Finger paa Tegningen, ikke eet Hus har faaet Lov at vansire Helheden, Ærøskøbing er et fuldstændig værdigt Sidestykke til den gamle By i Aarhus. Som den repræsenterer Danmarks Byer før tre Aarhundreder siden, repræsenterer Ærøskøbing det Danmark, vi har forelsket os i i al dansk Litteratur fra H. C. Andersens Dage og til Aarhundredskiftet.

Det er jo sønderjysk Byggeskik lige saa meget som anden dansk, der giver Ærøskøbing et uimodstaaeligt Trylleri. Husenes kokette Karpapper, der med korte Mellemrum opsluger det smalle Fortove helt. Hvad skal man med Fortove i denne Idyl? Det Par Biler, der færdes i Løbet af Dagen, viger gerne for Fodgængerens tusindaarige Forret.

Betegnende for Ærø-Kulturen er Museet, Gave fra en enkelt Mand, og et af de skønneste smaa Privathuse i Landet. Det er ikke meget museumsagtigt indrettet, heldigvis! Det er nøjagtigt som det skal være, et gammelt Hus, proppet med Minder af haandgribelig Art, og lige saa intenst ladet med det uforklarlige, der ligger i Luften i et ældgammelt Hus, hvor Slægten har levet og kæmpet.

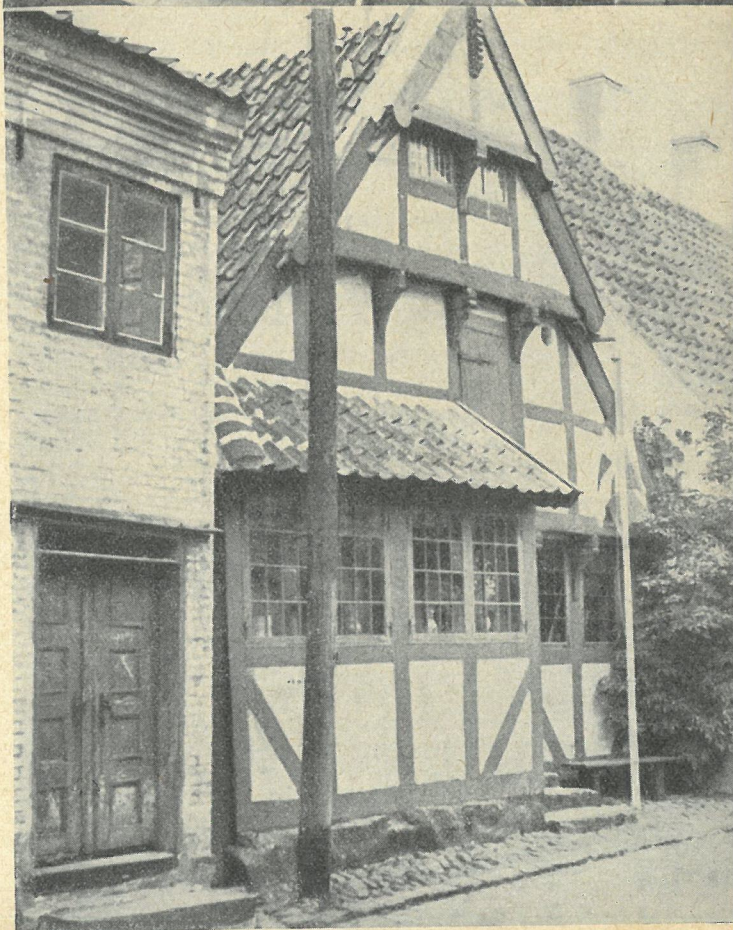
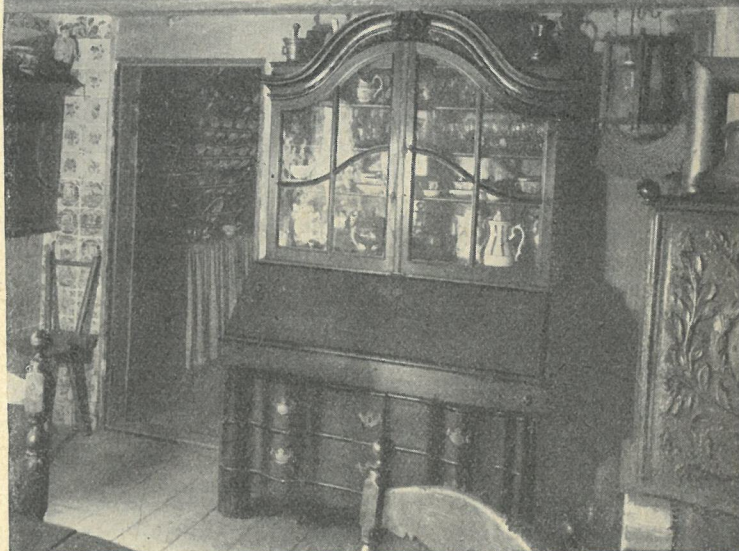
Selv om Byen maaske vil gøre det største Indtryk paa Gæsten, maa man dog ikke forsømme Omgivelserne. De staar ved deres blide, idylliske Natur saa godt til den Tid, der nu kun lever i Eventyrene — og i Ærøskøbing.

Til højre:

Øverst: Typisk Gadebillede.

I Midten: Interiør, som nok kan faa Tænderne til at løbe i Vand hos Kendere.

Nederst: Arkitekt Priors Hus.



Direktør KYHL
skriver om:

Femøres-Afgiften paa Benzin, der udredes af de motorkørende uden at komme Motorkørslen til Gode.

AF de Oplysninger om Motorbeskatningens Resultat i Finansaaet 1933/34, som vor Medarbejder »Civis« gav i sidste Nummer af »Motor«, fremgaar, at de ordinære Motorafgifter i dette Finansaar har indbragt godt og vel 45 Mill. Kr. Naar hertil lægges Udbyttet af Bro-Øren, der jo er bundet til bestemte Formaal, og som ikke bortfalder, før disse er opfyldt, naar man til en Sum paa lidt over 48 Mill. Kr. Det er et Par Millioner Kroner mindre, end de samme Afgifter gav i Finansaaet 1931/32. Men som Følge af 5-Øres Tillægsafgiften paa Benzin med sin Afkastning paa næsten 15 Mill., var Resultatet af den samlede danske Motorbeskatning ikke desto mindre 13 Mill. Kr. større i 1933/34 end i 1931/32.

*

DER kan nu næppe være nogen Tvivl om, at saafremt Staten ikke havde foretaget den nævnte Ekstraudskrivning paa Benzinen, vilde de ordinære Motorafgifter allerede i 1933/34 have givet mere, end de gav i 1931/32. Naturligvis har — som de skattemæssige Forhold udviklede sig — den haarde almindelige Krise, der beherskede den økonomiske Situation i vort Land i Aarene 1931, 1932 og 1933, maattet lægge sit mærkbare Pres ogsaa paa Motorkørslen. Dette har ikke kunnet undgaas; Trafikvirksomheden er selvsagt i allerhøjeste Grad følsom for Svingningerne i Produktion og Omsætning, og den Formindskelse af Foretagsomheden, der skete i vort Samfund, kunde i det mindste ikke blive uden Følger for Trafikmidlernes Beskæftigelse som Helhed. Dog er det jo en Kendsgerning, at en væsentlig Bedring i Tilstanden kunde spores allerede i 1933, hvilket ogsaa — som mange forskellige Oplysninger tydeligt nok viser — i no-

gen Grad er kommet Motorkørslen til Gode. Vendepunktet er i det mindste passeret. Der er nu atter Fremgang, hvor der før var en midlertidig Tilbagegang. Men Opgangsbevægelsen for Motorkørslens Vedkommende, saaledes som den blandt andet kan læses ud af Afgiftsbeløbenes Summer, af Motortællingernes Tabeller og af Nyindregistreringernes Antal, har endnu hidtil kun været svag, og hvad angaar Udbyttet af de ordinære Motorafgifter, ser vi da altsaa ogsaa, at dette fremdeles i sidste Finansaar laa et Par Millioner Kroner under Udbyttet i 1931/32. Dette Forhold skyldes ganske utvivlsomt den overordentligt haardhændede Ekstrabeskatning, som Motorkørslen er blevet Genstand for netop under sin Kamp mod de almindelige Krisevanskeligheder.

*

STILLINGEN er jo vel denne, at den økonomiske Krise fik det samlede danske Trafikbehov til at dale noget. Men dette behøvede strengt taget ikke at være ensbetydende med, at den formindskede Efterspørgsel i lige Grad, eller i næsten lige Grad, kom til at gaa ud over alle de forhaandenværende Hovedarter af Trafikmidler. Teoretisk vilde der jo intet være til Hinder for, at Krisens Virkninger kunde have fordelt sig højst forskelligt paa Trafikmidlernes forskellige Arter, ja, maaske endog kunde have ført til en særlig Udvikling for enkelte af dem. Det er i Virkeligheden ikke helt usandsynligt, at Motorkørslen i det mindste kunde have fortsat sin Udviklingslinie ubrudt, selv under Krisen, hvis ikke Ekstrabeskatningen var kommet til, idet netop de vanskelige økonomiske Forhold maatte opfordre enhver Erhvervsdrivende til omhyggeligt at udvælge sig det mest besparende og hensigtsmæssige Trafikmiddel,

baade til Varetransporter og til egen Befordring, og denne Tilskyndelse kunde nok have tilført Motorkørslen nye Kunder i anseeligt Antal. Under alle Omstændigheder tør det med Sikkerhed hævdes, at saafremt det Offentlige her i Landet helt ud havde afviklet den udprægede Forskelsbehandling, som praktiseres overfor Trafikmidlerne, saa vilde Motorkørslen med et Slag være rykket ind i en Situation, der vilde have ført til en rivende og voldsom Udvikling, alle Krisevanskeligheder til Trods.

*

JEG har fornylig paavist, at den Forskelsbehandling, som den danske Stat foretager over for de to store kokurrerende landværts Trafikmidler: Automobilerne og Jernbanerne, i Øjeblikket giver sig Udslag i, at man af Motorkørslen ikke alene forlanger, at den selv skal dække de Udgifter, som den paafører hele det Apparat, der af Samfundet stilles til Raadighed for den, nemlig Vejvæsenet, men tillige afkræver den et aarligt Kontingent til Statskassen paa 15 Mill. Kr. Statens Jernbaner faar derimod for deres Vedkommende ikke alene hele Apparatet stillet gratis til Disposition, idet de jo intet indtjener til Forrentning af Anlægskapitalen, ja, end ikke til Afskrivninger, hvilket i Praksis betyder, at de ogsaa faar Materiale og Reparationer foræret, men endog derudover modtager et direkte kontant Tilskud til Driften paa adskillige Millioner Kroner aarligt. Fra Mestbegunstigelsesteorien kender vi alle den ofte anvendte Sætning: »Hvis du ikke behandler andre anderledes, end du behandler mig, venter jeg at kunne klare mig«. Denne udmærkede Leveregel for Staternes indbyrdes Forhold til Bekæmpelse af en skadelig Forskelsbehandling burde

faktisk ogsaa finde Anvendelse paa det Offentliges Optraeden overfor naturligt ligeberettigede Faktorer inden for Statens egne Grænser. Jeg ved dog udmærket, at det for Tiden slet ikke kan lade sig gøre blot at drømme om, at den danske Stat skulde ophæve Forskelsbehandlingen i Forholdet til Biler og Baner. Staten vil fortsat kræve af Motorkørslen, at denne til sidste Hvid yder Dækning for de Udgifter, som den paafører det Offentlige og vil endda have adskillige Millioner Kroner ekstra paa Købet hvert Aar, medens den samme Stat fremdeles vil lade sine egne Jernbaner have deres Anlæg uden Modydelser og tilmed vil være villig til at give Banerne direkte Driftstilskud, hvis de ikke kan klare sig paa anden Maade, hvad de dog formodentlig nu snart kan.

*

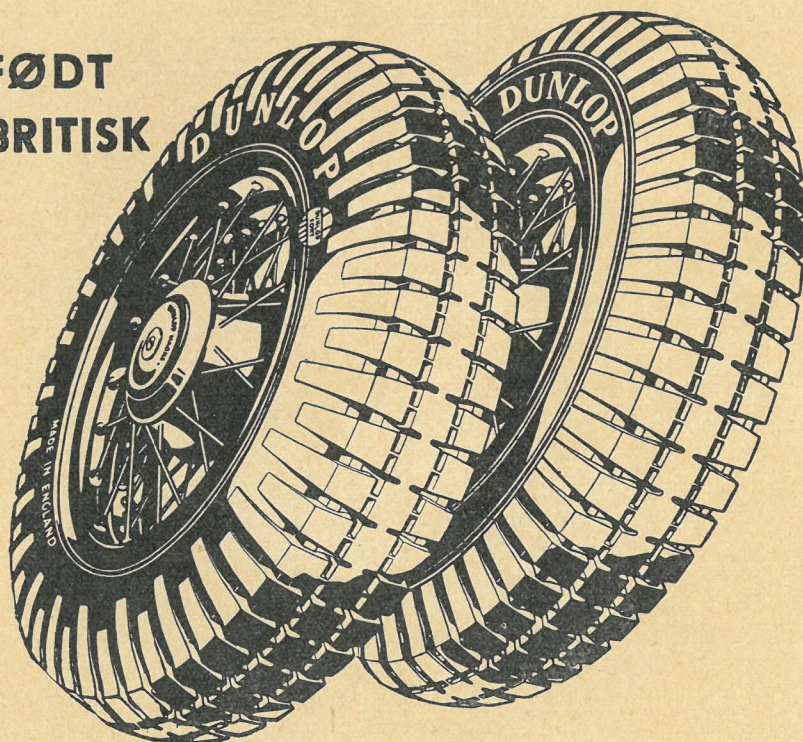
SOM hele Situationen har udviklet sig, er der dog et Krav, som de motorkørende maa kunne stille til Staten med billig Forventning om dets Opfyldelse, og det er Fordringen om, at der nu sker en Afvikling af den Urimelighed, at der aarligt afkræves Motorkørslen 15 Mill. Kr. til andre Formaal end Vejvæsenet. Den gældende Lov om Benzin-Femøren bør ubetinget have oplevet sin sidste Forlængelse. Jeg véd meget vel, at det er en overordentlig vanskelig Opgave at faa gennemført Afskaffelse af en én Gang vedtaget Afgiftslov, der skæpper godt i Statskassen. Ikke desto mindre maa Kampen mod Beskatningen af Benzinen, til Fordel for Statskassen, føres videre, indtil Sejren er vundet. Det vil være nødvendigt at gennemføre en systematisk Agitation for denne Sag i Sommerens og Efteraarets Løb. Forhaabentlig kan det lykkes at fremkalde en Stemning, som Lovgivningsmagten finder det opportunt at tage Hensyn til. Den direkte Paavirkning af vore Politikere er jo heller ikke virkningsløs og vil blive fortsat. Parolen maa være: Motorkørslen betaler selv alle Omkostningerne, som den paafører det Offentlige, men dermed maa den ogsaa have opfyldt sin Pligt fuldt ud og bør være fritaget for Udnyttelse som Objekt for indirekte Beskatning til andre Formaal.

NU ER DET TID Læg NYE DUNLOP RINGE

paa nu

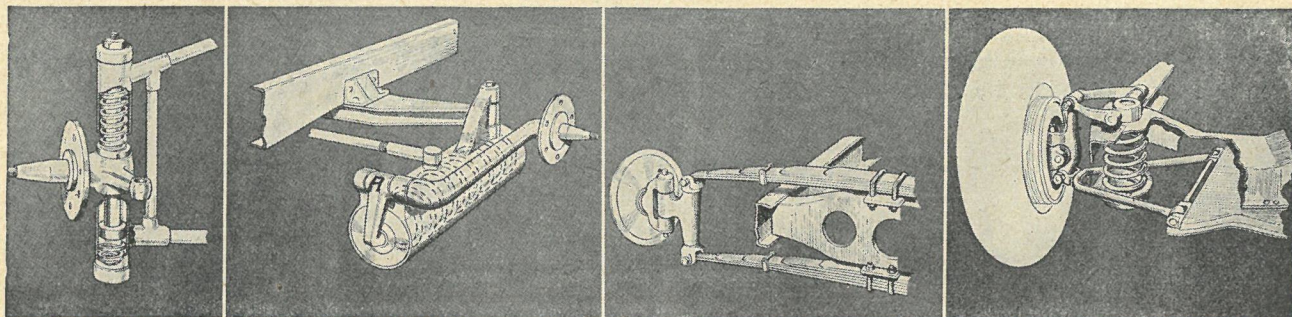
og faa det bedste
ud af Sommerens
Automobilture

FØDT
BRITISK



Styringen og de nye Affjedringssystemer.

Af Ing., cand. polyt. FR. WITTIG



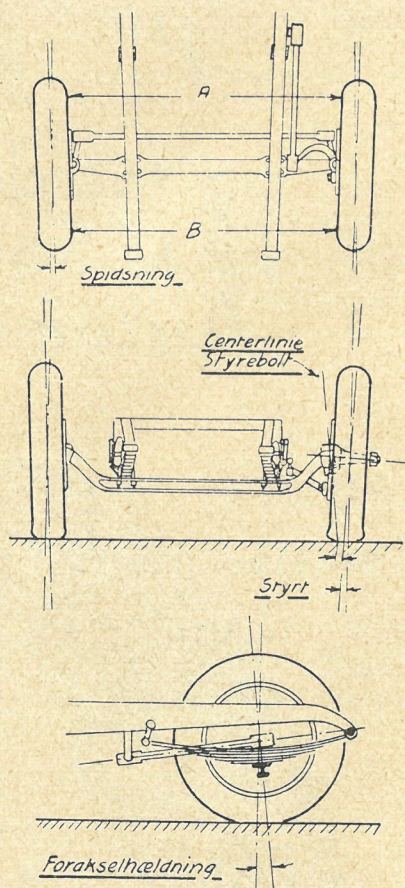
Medens Justeringen af de i de to første Afbildninger viste Styreapparater, Lancia's og Chevrolet's i Hovedsagen foregaar ganske som Justeringen af den traditionelle Styring, kræver Indstillingen af de i de to sidste Billeder viste Styringer Iagttagelse af særlige Regler, idet Styringens geometriske Forhold her varierer med Fjedrenes øjeblikkelige Stilling, d. v. s. altsaa ogsaa med Vognens Belastning.

Særlige Forhold ved Justeringen af de nye Styreanordninger.

II.

I Bladets sidste Numer omtaltes den Indflydelse, de nye Affjedringsanordninger har haft paa Styremekanismens Konstruktion. De ikke uvæsentlige Ændringer, som Udviklingen paa dette Punkt har medført, bevirker forstaaeligt nok, at Motorejeren og i mange Tilfælde vel ogsaa Reparatoren, naar Indstilling el. lign. er paa krævet, staar noget famlende overfor de nye og — rent yderligt set i hvert Fald — temmelig komplicerede Anordninger.

Det turde derfor maaske være paa sin Plads her at resumere Hovedtrækkene i Automobilstyringens geometriske Forhold og se, hvilke Afvigelser det egentlig er, de nye Styringer betinger, og hvilke særlige Regler der bør iagttages ved disses Indstilling og Kontrol. Principielt set virker imidler-



Enkelthederne ved det normale Styreapparats Justering.

tid de nye Styreapparater efter ganske de samme Love som de gamle, og de geometriske Forhold ved Styringen er derfor ogsaa stort set de samme; det er følgelig kun med Hensyn til Enkelthederne, at der gør sig visse Forskelligheder gældende.

I Figuren er illustreret de geometriske Forhold ved den traditionelle Styring.

Øverst ses, hvorledes Forhjulene ved korrekt Indstilling »spidser« en Smule fremefter i Stedet for at løbe fuldt parallelle. I Midten er illustreret Forhjulenes »Styrt«, en svag Hældning ud efter, hvorved Forhjulsløjerne aflastes for Sidetryk, og som i Forbindelse med Styreboltens Hældning er af afgørende Betydning for Styringens lette Gang og Forhjulenes større eller mindre Evne til efter fuldført Drejning atter at søge tilbage til Midterstillingen. Endelig ses paa det nederste Billede Forakselhældningen.

For at Styringen skal være stabil d. v. s. ikke have nogen Tendens til utilsigtede Ændringer i Hjulstillingen under Kørslen, har Foraksel og dermed Styrebolt som

Sommerferie-Chauffør

Studerende ved Københavns Teknikum, udlært Automobilmekaniker, kendt med alle Mærker, Kørekort i 5 Aar, kan i Juli Maaned tilbyde sig som Sommerferie-Chauffør paa dansk eller udenlandsk Langtur. Ref.: herv. større Automobilfirma. Billet mrk. 530. modt. »Motor«s Eksp. V. Boulev. 2 A., Kbhvn. V.

Studebaker

MODERNE VÆRKSTED

Stort Lager af originale Reservedele

til gammel Pris uden Valutatillæg

C. FRIIS-HANSEN & CO.

Byen 4715.

Nansengade 23.

Kbhvn.

Telefon 15328.

oftest en lille Hældning bagud, saaledes at der her fremkommer det samme Forhold, som kendes fra den almindelige Cykles For-gaffel. Denne er, som enhver ved, skraatstillet, saaledes at dens Forlængelse rammer Vejbanen i et Punkt foran Hjulets Berøringspunkt med Vejbanen. Hjulet bliver altsaa saa at sige trukket hen ad Vejbanen og vil derfor altid indstille sig selv i Midterstillingen.

For de nye Styreanordninger gælder nu nøjagtigt de samme Regler: Sporing, Styr, Styreboltens og Forakslens Hældning maa paa ganske samme Maade som før holdes justerede efter de Regler, der gælder for den paagældende Konstruktion, og Væsenforskelligheder mellem de Maal for de enkelte Størrelser som overholdtes tidligere og de Maal, de nye Konstruktioner kræver, findes ikke. Derimod vil den rent prak-

tiske Fremgangsmaade ved de nye Styreanordninger ofte være noget anderledes, først og fremmest fordi den særlige Ophængning af Forhjulene gør forskellige af de Forhold, der ved den traditionelle Styling er uforanderlige, variable.

ULYKKERNE OG HVORFOR DE SKER

(Fortsat fra Side 362.)

af den Forskel i Risiko for at blive indblandet i Færdselsuheld som helt eller delvis skyldig Part, der gør sig gældende for Motorkøretøjer indregistrerede i de forskellige Dele af Landet, foretaget en Opgørelse over den samlede Skade forvoldt ved de Uheld, hvor Aarsagen helt eller delvis er tillagt Motorkøretøjer og med Fordeling efter deres Hjemhørsforhold. Af Opgørelsen fremgaar tydeligt den ikke netop overraskende Omstændighed, at Risikoen for at forvolde Færdselsuheld er betydelig større for Motorkøretøjer hjemmehørende i Hovedstaden og i de store Byer end udenfor disse, særlig stor er Forskellen i Risiko ganske naturligt for saa vidt angaar Drosker og Lillebiler, der hører hjemme i Storbyerne og overvejende har deres Virkeomraade der. Departementet udleder følgende Konklusion af sin Undersøgelse: »Et Motorkøretøjs Uheldsrisiko synes derfor for en meget stor Del at være bestemt ved, om det fortrinsvis anvendes til By- eller til Landkørsel.«

ODSHERREDS MOTOR- KLUBS SOMMERUDFLUGT

1934

Søndag den 10. Juni.

MØDESTED. Stenstrup Museum Kl. 13 $\frac{1}{2}$, hvor Klubben giver en Forfriskning. Derfra køres til det nye Strandhotel ved Sejrobugten. Kl. 14 $\frac{1}{2}$ drikkes Kaffe (kan medbringes), derefter mange Overraskelser.

Kl. 6 pr. dejlig Middag med efterfølgende Bal. For 3 $\frac{1}{2}$ Kr. faas Suppe, Fisk, Kylling og Is (der staar Øl og Chabeso paa Bordet). Middagen slutter med en Sangerkrig og ud paa Nat-ten Bayer-ske Pøsegilde.

Indtegning hos Dyrslæge Sørensen, Tlf. Herrestrup 1, eller »Stritter«, Tlf. Nykøbing 234.

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE W. HEIBER & CO. A/S

Salgskontor: C. 14926 - C. 14939
Shell-Huset, Vester Farimagsgade
Værksteder: Enghavevej 76 (Hj. af Sdr. Boulev.) C. 14947.

Det bliver billigt
at lade

INDREGISTRERINGS-CENTRALEN

ordne det!

Lad os undersøge og give
Dem en fast Pris.

Herluf Madsen

Automobilværksted

Ladestation — Svejse og Maskinarbejde

Ordrupvej 132

Telef. Ordrup 1945

O. TRAUlsen Ryvang 3683 y

STRANDVEJ 81

Cylinderudboring med Kilometer-Garanti.
Tillidsvækkende Autoreparation

Børge Nielsens

AUTO-VÆRKSTED

Søndre Fasanvej 94.

Valby Central Garager

Telf. Valby 1926

LEJRE

Telefon Lejre 7.

Tag til det idylliske Schweitzer-Hus i det skønne Herthadal. Smukt beliggende ved Knap Sø. Stor Parkeringsplads. — God Kaffe og godt Madstede. Keglebane, gratis Dansesal.



Køler-Fabriken „Danmark“

SIGURD ANDERSEN Vesterbrogade 25. Kbhvn. V. Telf. Vester 7625

Eneste Spec.: Fremstilling af Kølere samt Reparation.

Provinsordrer omgaaende.

Heimdals-Garagerne: Tagensvej 101. Hjørnet af Heimdalsgade. — Telefon Taga 3619.

Store velindrettede Garager. — Lys og Varme. — 23 Kr. mdl.
Parkering. — Autovask. — "BP" Benzin og Olie.

E. Granberg.

Alt i Kofangere og Bagagebærere for enhver Vogntype.

KAI V. R. MARTHINSEN

Telefon Taga 1481

TITANGADE 1, KBHVN. N.
Tidl. Worsaaesvej 9

OMKØRSELSTAVLER I MOTOR

VI aftrykte i sidste Nummer en Skrivelse fra Biskop Göttsche, Viborg, angaaende Forslag til en ugentlig Tavle i »Motor« over Omkørsler.

Gilbert Wulff Automobilreparation

Frederiksberg Allé 76
Alleenberg-Garagerne
Telf. Vester 7505 (Privat Vester 7941)

Dreschers Auto-Værksted

BERNSTORFFSVEJ 154
Indkørsel: Svalevej 2.
Aaben Dag og Nat. Telf. Hellerup 5163

Moderne Cylinderudboring
Hovedreparation Ventilslibning
Autogensvejsning
Ladestation

Amager Auto-Sadelmageri ved Poul Christensen

Autokufferter
og Automobilpolstring
Brigadevej 12. Telf. Amager 2665

Østerbros Ducolakereri

Øresundsgade 20 -:- Tlf. Øbro 5315
Værksted for
moderne Vognlakering
Opretning af Skærme og Karosserier.
Chr. Hansen
Mangeaarig Ansættelse hos F. Bülow og Co.

Kina-Passagens

Benzin og Olie
Autovask og Reparation

Tullinsgade 9.
Telf. Eva 2809

Tagsvej Autoreparation

Thistrup & Hallén
tidl. fleraarige Mekanikere hos
Nielsen, »Autogaarden«, Halmtovet.
Opretning og Svejsearbejde.
Alle Reparationer udføres
samvittighedsfuldt
Tagsvej 70. Taga 4379

Bryggens Autohal

Snorresgade 10 (Ved Kirken)
Autoreparation
Amager 2640. Frits Petersen Amager 2568 x

I den Anledning skal vi meddele følgende:

Redaktionen af »Motor« slutter Mandag Eftm., og Bladet er Medlemmerne i Hænde senest Lørdag. Den i Bladet eventuelt optagne Omkørselstavle vil da allerede være en Del forældet, inden Medlemmerne faar den.

Derfor sender vi hver Lørdag gennem Pressens Radioavis en Vejmelding, som først er sluttet Lørdag Kl. 15, og vi har i denne faaet de senest indkomende Meldinger med.

At der i denne Melding ikke angives Omkørselsvejene for dem alle, skyldes et Krav fra Radioledelsen om ikke at gøre Vejmeldingen alt for detailleret. De af os kendte Omkørselsveje er med i Radiomeldingen de to første Gange, hvorefter de slettes og blot Spærringen oplæses.

Som en yderligere Oplysning kan vi anføre, at vi paa de vigtigste Færgeoverfarter har en Montre op hængt indeholdende samtlige af os kendte Vejspærringer og Omkørsler.

Husk vor nye Adresse.

VI har fra det københavnske Postvæsen modtaget Beklagelse over, at mange af de Breve, som tilsendes vort Hovedkontor i København, er forsynet med vor gamle Adresse: St. Kongensgade 132, endskønt det nu er 2 Aar siden, vi flyttede til Vestre Boulevard 4, København V.

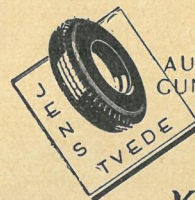
Foruden at berede Postvæsenet Ulejlighed bliver Posten ogsaa forsinket en Dag, naar Adressen ikke er den rigtige.

Husk altsaa vor rigtige Adresse: Vestre Boulevard 4, København V.

OLLERUP HØJSKOLE

Vi har fra Politimesteren i Svendborg modtaget:

AF Hensyn til overhaandtagende Parkering paa Svendborg—Faaborg Landevej ved Ollerup Gymnastikhøjskole, en Parkering, der til Tider næsten ganske udelukker den gennemgaaende Landevejstrafik og er til største Ulempe for Gymnastikhøjskolens Elever, der har deres Øvelsespladser paa begge Sider af Landevejen, er der



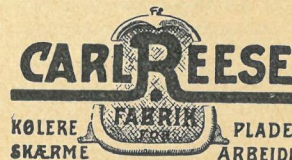
Telefon
7751

Nøjsom-
hedsvej 6

ved Østerbrogade
lige f. Svømmehall.

Københavns Vulkaniseringsanstalt

Nyt Auto-Gummi iførende Mærker
Vulkanisering udføres med Garanti
Største Lager af brugte Dæk i alle Stør.



Tlf. 10547 Stationsvej 11. Frbg.

Auto-Hallen HEIMDAL

Complet Service
Heimdalsgade 42. Tlf. Taga 999.

CHR. PRIP

DUEVEJ 120
Telf. Godth. 3260 x.
Beklædning af Automobil-Karosserier
Automobil-Skærme

Vogne modtages hele Døgnet.

AUTO-GAARDEN

NIELS NIELSEN
HALMTORVET 9 — C. 14211 - 14411
Autoreparationer af enhver Art. (Alle Mærker).

MASKINFABRIKEN »ERGO«

Fremstiller nu billigst alle Reservedele til Automobiler. — Præcisionsarbejde. — 25 Aars Erfaring. — Elmegade 28. Telf. Nora 8450. Kbhvn. N.

Holger Nielsen

Garageanlæg

Strandboulevard 30. Telefon Central 7302.
Stor lukket Hal med Lift og Tryksmøring. Benzin - Olie - Vognvask.
Reparation og Auto Service

paa Landevejen opsat Tavler, der forbyder Parkering. Ikke desto mindre parkeres der i udstrakt Grad, hvorfor Politiet har været nødsaget til til at foretage en Del Noteringer. For at søge Parkeringen hindret og for at undgaa alt for mange Noteringer, tillader jeg mig at anmode den ærede Redaktion om at ville i »Motor« henvende fremmede Automobilisters Opmærksomhed paa Forbudet og paa, at Overtrædere af det vil blive tiltalt.

SPÆRRINGER

FRA og med den 1. Juni indtil videre vil Ingerslevsgade, Strækningen fra Krusaagade til Dybbøls-gade, være spærret for Gennemkørsel.

Fra den 4. Juni indtil videre vil Næsbyholmsvej fra Haabets Allé til Brønshøjvej være spærret for Gennemkørsel.

I. S. V. Weilbach

Camperingstelte

Borde, Stole og Senge

Katalog sendes gratis og franko.

Se Udstillingen ved Geels Bakke.

Flag, Presseninger
og Haveparasoller

Niels Juelsgade 6. Telf. 1220

Automobilværkstedet

C. Rønhøj.

Classensgade 21. Øbro 8194.

AUTO-VÆRKSTED

Specialitet: Opretning af Skærme og Karosserier
J. JØRGENSEN
Frederiksberg Bredeg. 8. Godthåb 6191

„AUTOPARKEN VESTERPORT“

Trommesalen

PARKERING

Tlf. C. 2417

Elektrisk Polering Kr. 10.00

B P BENZIN

Service hele Døgn.

VASK

Automobilgummi
sælges paa Ratebetaling.

1ste Klasses Vulkanisering til billige Priser.

Nye Slidbaner paalægges.

Uden Prisforhøjelse. Alle
kendte Mærker.Alex Poulsen & Co. A/S
St. Kongensgade 81. Tlf. Palæ 2865.

Korsør-Nyborg.

I Anledning af et Afsnit
»Paa Storebælt« under Ugens
Emner i »Motor« Nr. 21 har vi
paa Foranledning af Søfarts-
chefen modtaget følgende Skri-
velse om Restauratørens Syn
paa det omklagede Tilfælde:

Korsør, den 30. 5. 34.

JEG talte med Herr Redaktør Eric Boesgaard sidste Torsdag. Han fortalte mig, at han havde været med Færgen over Pinselørdag den 19. ds. med en Ekstrafærge fra Korsør ved 3 Tiden, og da han efter at have faaet sin Bil ombord indfandt sig i Restaurationen for at spise et Stykke Smørrebrød, stod der paa Smørrebrødsfadene kun 6 Stk. med Skinke. Han spurgte derfor Tjeneren, om der ikke kom noget mere, hvortil denne havde svaret, at der kom ikke mere, før det, der stod paa Fadene, var spist op, hvilket Svar var meget uhøfligt og ukorrekt.

Saa vidt jeg kan forstaa, er det paa M/F »Korsør« eller D/F »Chr. d. 9«, Fejlen er sket. Ved Højtiderne, hvor alle 7 Færger er i Fart, fremskaffes der Reservetjenere gennem Fagforeningerne, og disse Tjenere er jo ikke altid lige heldige. Navnlig i Pinsen kniber det med at skaffe Folk nok, hvorfor vi maa tage til Takke med, hvad Foreningerne sender. Saaledes havde vi i Pinsen Tjenere fra København, Ringsted, Sorø, Slagelse og Odense, og det er en af disse Tjenere, som har tilladt sig at være uhøflig. Havde det været en af vore faste Folk, var dette ikke sket. Ved Undersøgelse af Vagtsedlerne fra den paagældende Dag fremgaar det, at det er en Tjener enten fra Odense eller Ringsted, der har gjort sig skyldig i ommeldte Forseelse. Jeg har forøvrigt tilskrevet Fagforeningerne og beklaget mig over, at der sendes mig saadanne Folk, men da jeg er bundet af Fag-

foreningerne, saaledes at jeg kun maa anvende Medlemmer af disse, maa jeg som tidligere anført tage til Takke med, hvad disse sender mig.

Med Hensyn til, at der kun var een Tjener, er Forholdet dette: I hver

“Bil-Maatter“

Aage Zeberg. Grundl. 1923

Automaatter af Kokos 2 1/2 cm

» Manila 1

Alle Modeller: Første Kl.

Stof og Forarbejdning.

Carl Plougsvej 6 · ved Forum

København V · Telefon Eva 722



Rob. D. Rasmussen

Autoværksted

Specialitet: FIAT

Vesterfælledvej 84. Tlf. Eva 958

Privat: Telf. Lyngby 1178

Autoværkstedet

Bangsborg

Howitzvej 50

E. Borgen

Telefon Godthaab 8045

C. M. Eriksen & Søn

Odense. Bjerggade 3-5. — Telefon 5797

Originale Harrison Kølerblokke
isættes enhver Køler.

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

● DUCOLAKERING

STANDARD BENZIN
VASK- OG SMØRESTATION

BÜLOWSVEJ 42

Skraat overfor Rolighedsvej

Valdemar Petersen. Telefon Nora 7144

AUTO-VÆRKSTED

Smaa Priser.

Hospitalsvej 8. Telefon Goth. 4161.

Nafta Tanken. J. Rossen.

Københavns

Karosseri Reparation

Axel Hansen. S. Boulevard 35. Tlf. C. 14810.

Schwabachs Autoophuggeri

Rolighedsvej 8 (i Gaarden), det gl. Væveri.

Privat: Vesselsgade 21. — Telf. Nora 7125.



TripleX

Sikkerhedsglas

H. PENS, St. Kongensgade 92. Kbhvn. K.

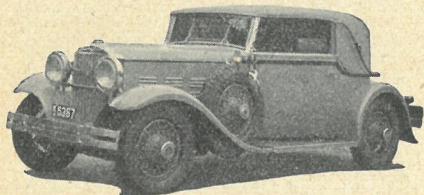
Afdeling forefindes en Tjener ved Smørrebrødsfadene. Samtidig med at han udleverer Smørrebrødet, skriver han en Følgeseddel med Pris, saaledes at den Rejsende kan betale til den Tjener, som serverer ved det Bord, hvor den Rejsende tager Plads.

Herr Redaktør Boesgaard udtalte til mig, at han rejste meget over Storebælt, og at Restaurationerne her

var fuldt paa Højde med Nimb og Wivex, og hans Broder, som ogsaa var til Stede, udtalte: »Ja, Kaffen er ogsaa blevet god«. Disse Udtalelser vil jeg antage, at Redaktøren og hans Broder vil staa ved, naar dette bliver forelagt ham. Redaktøren udtalte yderligere, da jeg havde forklaret ham Forholdene og givet ham en Undskyldning for det passerede, at det var umuligt, at noget Menneske kunde have en saa omfattende Virksomhed og beskæftige saa stort et Personale, uden at der kunde indtræffe Fejl, som vilde medføre, at der fremkom Klager.

Ærbødigst

Carl V. Jensen.



Karosserifabriken „Landskrona“
CHARLES E. JENSEN
LANDSKRONAGADE 25
TFLF. RYVANG 1258

Harley-Davidson
1ste Klasses Special-Værksted
Fineste Arbejde. Billige Priser
Maskiner hentes gratis overalt
POUL THOMSEN
DEN NY AUTOPARK
Vester Farimagsgade 21. Tlf. Palæ 5076

A. SCHACK ERIKSEN
Studiestræde 48 — Tlf. Byen 8344
tidligere Vester Voldgade 17.
SPEJLGlas
med og uden Facet for Automobiler
NUMMERGLAS
og BUEDE GLAS leveres.

XX TripleX
Sikkerhedsglas
H. PENS, St. Kongensgade 92. Kbhvn. K.

Autohjælp: Dag og Nat.

Hans Lystrup
Pilealle 5-7. C. 2028. Kun Dag
Før 9 og efter 17½, C. 51484.
Udrykningsvogn
1. Klasses Reparationsværksted.

Abonnér hos Falck!

Falcks Redningskorps yder Hjælp Dag og Nat. Abonnementet koster kun 15 Kr. aarlig pr. Vogn og Hjælp ydes da overalt i Landsdelene: Sjælland, Fyn, Lolland—Falster og Jylland med Bugsering til Hjemstedet uden Ekstrabetaling. Fri Ambulance er indbefattet.

Henvendelse til Abonnementsafdelingen:

Tietgensgade Nr. 69 • Central: 1808-6208, Lokal 5.

rer for paa en saadan Biltur, er saa stor og umiddelbar, at det er mere end Løn for Bilejeren for den Smule Benzin og Afsavnet af den Tid, der medgaar til Turen.

Indmeldelse i Foreningen, hvor det aarlige Kontingent er 2 Kr., modtages gerne af Formanden, Skotøjshandler H. C. Hansen, Vesterbrogade 80, Telef. 11,324 eller 11,388, og Grosserer C. Rølling, Nørrebrogade 51, Telef. Palæ 5568.

Bilejere vil have megen Glæde af at blive Medlem af nævnte Forening.
Ph. Wittrock.

Tekniker giver Raad.

Passing af Tagmaterialet.

Naar vi gaar ind i den fugtige Aarstid, saa husk paa, at det er billigere i Tide at give Tagmaterialet paa Vognen et lille Eftersyn, eventuelt Paasætning af nyt Stof, end det er at lade 7 og 9 være lige og køre rundt med utæt Tag. Thi ofte har man set en Bilejer i længere Tid køre med et utæt Vogntag, og først, da det begyndte at regne ned i Vognen til ham, fandt han Anledning til at faa Tagbeklædningen repareret

KØRESKOLEN
„O. K.“
JAGTVEJ 155 D
TELEFON CENTRAL 12,705
PERSONVOGNE,
LASTVOGNE
OG OMNIBUSSER

FORCHROMNING
FORNKLING
J. A. Wallins Eftf.
Telf. V. 9712. Bianco Lunosalle 8.
Udfører alt Automobilarbejde indenfor Branchen.

ACAP
Staal-Sidevogn
Den nye danske Sidevogn fra dansk Sidevognsfabrik
Reparationsværksted for Motorcykler
Aaboulevard 74-76

INDUSTRI-TRYKKERIET
Bernhard Schmidt
Stormgade 12 Kbhvn. K.
Telefon Central 10580



REPARATØRER



Aalborg Elitz W. Kruse. Boulev. 22. Tlf. 600-1700 Reparationsværksted: Frederikskildevej. Tlf. Aalborg 4610. Shell Benzintank. Vacuum Olie. Reservedele. Vulkanisering. Garager. Autogensvejsning. Autoriseret Ford Reparation.	Hillerød Arild Jensens Automobilforretning Frederiksværksgade 7. Telefon 750-570 Autoriseret Køreskole. Reservedele. Garager. Aaben Dag og Nat. Autogensvejsning. Benzin og Olie. Vognvask. Lift-Trykluftsmøring.	Randers Peder Nielsen, Sønderbro. Tlf. 1546. Moderne 1. Klasses Automobilværksted. Stort Lager af Reservedele. Benzin og Olie. Autogensvejsning. Vognvask. Opladning. Elektrisk Luftpumpe. — Aaben Dag og Nat. Garager.
Aarhus A/S F. Bülow & Co. Trøjborgvej 8. Telefon 6565. med Omstilling til samtlige Afdelinger.	Holbæk Telefon 33. Sneritinge Telefon 5-135.  Buick. Chevrolet. C. M. C.	Roskilde E. Haagerup, Ringstedgade 21. Telefon 1261. Autoriseret Chevrolet Reparator. Olie. Gummi. Benzin.
Aarhus Eli E. Jensen. Knudriisgade 10. Tlf. 6383. Automobilblikkenslager. Specialværksted for Opretning og Svejsning af Automobili-skærme og Karosserier samt Kølerreparationer. Autogensvejsning.	Horsens Garagekompagniet. Tlf. Horsens 1563. Moderne Automobilværksted. Auto-Hjælp. Reservedele. Vulkanisering. Elektrisk Luftpumpe. Opladning. Benzin og Olie. Vognvask. Garager. Aaben Dag og Nat.	Slagelse Slagelse Motor Compagni A/S. Telefon 132-1099. Autoriseret Forhandling 
Aarhus Schrøder & Rasmussen, Aktieselskab. Telefon 1261 - 4265. Automobilværksteder og Garager. Plads til 60 Vogne. Vulkaniseringsanstalt. Lager af Dæk og Slang. Døgn-Vagt. Autohjælp. — Reservedele. Benzin og Olie.	Horsens Jydsk Kølerfabrik. Allégade 24. Telefon 1968.	Vejle Jensen Aagaard. Telefon 448. Karosserifabrik. Opretning og Svejsning af Plader i Skærme og Karosseri.
Frederikshavn Chr. Meyer. Telefon 765. Moderne Automobilværksted. Falcks Autohjælp. Alt i Tilbehør. Benzin og Olie.	Horsens Horsens Glassliberi. Specialist i Auto Ruder. Frantz Høy. Nørregade 11. Alle Modeller færdig fra Lager.	Viborg Viborg Karosserifabrik v/ H. Sørensen. Slagterivej. Telefon 410. Bygning af nye Karosserier samt Opretning af Karosserier og Skærme. Moderne Værksted. Forlæng Tilbud.

Hundested - Rørvig

Automobilfærger „Korshage“

FARTPLAN

15. Maj - 30. September

Hverdage

Fra Hundested: 7⁰⁰ 9¹⁵ 11⁰⁵ 13⁰⁵ 14⁴⁵
16⁰⁰ 17¹⁵ 18⁰⁰ 19⁰⁰ 20³⁵ 21⁰⁵

Fra Rørvig: 6¹⁵ 8²⁵ 9⁴⁵ 11³⁵ 14¹⁵ 15²⁵
16³⁵ 17²⁵ 18³⁰ 20⁰⁰ 20²⁵

*) Kun Pinselørd. og Lørd. 30/8 - 18/9
§) Ikke — 30/8 - 18/9

†) Kun Mandage 2/7 - 12/8

Søn- og Helligdage

Fra Hundested: 8¹⁵ 8³⁰ 10³⁰ 11³⁵ 12³⁰
13³⁵ 15¹⁰ 16¹⁵ 17³⁰ 18⁴⁰ 19⁵⁰ 21⁰⁰ 22⁰⁵

Fra Rørvig: 6⁴⁵ 8⁰⁰ 9⁴⁰ 10⁵⁰ 11⁵⁵ 13⁰⁰
14¹⁰ 15⁴⁵ 16⁵⁰ 18¹⁰ 19²⁰ 20³⁰ 21³⁵

*) Kun 24/8 - 19/9

†) Kun Juni, Juli og August.

§) Maj og September.

Overfartstid 25 Minutter. — Restauration ombord. (Tlf. Hundested 12 ved Forudbestilling). Rabatkort med 10 Kuponer for Personer og Motorvogne. Sæsonkort 150 Kr. Plads for Vogne kan reserveres. Henvendelser. Telefon Hundested 8 og 23 (Hundested-express) og Isør 33 (Rørvig-express).

kere, og dersom det tiltrænges, er det billigere første Gang at faa paa-sat nyt Stof paa Taget, end senere at skulle have baade Stof og Træværk fornyet. *Tekniker.*

Daarlige Forbindelser i Ledningsnettet.

Mange Automobilister vil sikkert mene, at en daarlige Forbindelse i Ledningsnettet kun bevirker dalende Lysstyrke i Lygterne, svigtende Selvstarter o. s. v. Dette er imidlertid en Misforstaaelse. En løs eller uren Kontakt i Ledningsnettet kan bevirke, at Ladespændingen stiger saa stærkt, at Dynamoankeret brænder over eller i heldigste Tilfælde, at Lamperne brænder over.

I langt de fleste Tilfælde, hvor der er Tale om saadanne svigtende Forbindelser i Ledningsnettet, skyldes dette løse eller urene Polsko ved Akkumulatorbatteriet. Ofte er det Akkumulatorens Stelforbindelse til Chassisrammen, der svigter, og man bør derfor en Gang imellem, naar Lejlighed

„ASA-THOR“

Dobbeltskruet Dieselmotorfærge.

Hurtigste og bedste Automobil- og Personbefordring.

Helsingør - Helsingborg og omvendt.

Fra 9. Maj til 9. September incl.

Hverdage, Søn- og Helligdage

Afg. Helsingør:

*600	*700	800	900	1000	1100	1200
1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900
2000	2100	*2200	*2300			

Afg. Helsingborg:

*630	*730	830	930	1030	1130	1230
1330	1430	1530	1630	1730	1830	1930
2030	2130	*2230	*2330			

* sejler ikke Hverdage.

Billetsalg om Bord. 1. Kl. Restauration.

Selskabet forbeholder sig Ret til Forandringer i Fartplan og Takster og paatager sig intet Ansvar med Hensyn til Forstyrrelser i Driften.

Nordisk Rute- og Færgesart A/S
København: Tlf. C. 12612-556-576-9567
Helsingør: Tlf. 1

eller fornyet, men nu, da denne gamle Tagbeklædning blev aftaget, viste det sig, at Træværket var totalt raadent. Havde man i rette Tid passet Taget med speciel Taglak eller faaet eventuelle Utætheder repareret, kunde den dyre Reparation af Tagværket være undgaaet. Man bør en Gang eller to om Aaret lade Tagbeklædningen la-

gives, rense og efterspænde Kabelskoen ved Chassisrammen. Akkumulatorens Polsko skal altid holdes rene og fastspændte samt indsmurte i Vaseline eller Fedt. *Tekniker.*

GARAGEGAARDEN

Garager. Autovask. Smøring
Nørrebrogade 39 (Indkørsel Slotsgade 3). Central 1600.



færgetider

sommerhalvaaret 1934

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Tra 15. Maj 1934.

Afgang fra Faaborg:
750 1055 1405 1850 045

Afg. fra Mommark Færgehavn:
535 920 1230 1540 2030*) 2050 *)

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

Spar 100 km og kør i Fugleflugtslinien
København - Krusaa - Hamborg
via Mommark

Plads til 25 Automobiles. Stærkt reducerede Takster fra 15. Januar 1933. Førreren gratis Befordring.

A/S MOMMARK FÆRGE

Telf. Tandslet 7824. Telf. Faaborg 11.

Storstrømsoverfarten

Automobilfærgerne

»Masnedsund« - »Gaabense«

Afgang fra Gaabense:

Maj, Juni, Juli, August, September.
600 630 730 815 900 1000 1100 1200
1300 1400 1500 1600 1700 1800 1900
2000 2200 2300 (045*)

Fra Masnedsund:

Maj, Juni, Juli, August, September.
645 730 815 900 1000 1100 1200 1300
1400 1500 1600 1700 1800 1900 2000
2100 2200 2300 2400 130*)

*) sejles kun Søn- og Helligdage i Juni, Juli August.

Pinsemorgen: Extratur, fra Gaabense 4,30 5,00 — fra Masnedsund 5,15 5,45.

Selskabet forbeholder sig Ret til Forandringer i Fartplanen og paatager sig intet Ansvar for Forstyrrelser i Driften. Restauration ombord.

Telefon Vordingborg 239. Ore-hoved 7. Kontor i Kbhvn.: Havnegade 43. **Telef. 556 - 576 - 9567.**

Fredericia-Strib (Privat)

Motorfærgerne »Jyden« og »Strib«

FARTPLAN

Fra 1. Maj til 30. September 1934

Afgang fra Fredericia:

600 630 700 730 800 830 900 930
1000 1030 1100 1130 1200 1230 1300
1330 1400 1430 1500 1530 1600 1630
1700 1730 1800 1830 1900 1930 2000
2030 2100 2130 2200 2230 2300 2330 2400

Afgang fra Strib:

615 645 715 745 815 845 915 945 1015
1045 1115 1145 1215 1245 1315 1345
1415 1445 1515 1545 1615 1645 1715
1745 1815 1845 1915 1945 2015 2045
2115 2145 2215 2245 2315 2345 030

Overfart 9 Minutter. Medlemmer af »F. D. M.«. erholder 25 % Rabat v. Forevisn. af Medlemskort. Ekstrafærge: Ekstra Kr. 10,00. Chaufføren gratis. — Plads til 11 Automobiles.

Selskabet paatager sig intet Ansvar for Forstyrrelser i Driften.

Svendborg-Vindeby

FARTPLAN

1. April 1934—30 September 1934
Tlf. Troense 42

Fra Kl. 6 til Kl. 19:

Fra Vindeby Kl. 6⁰⁰ 6³⁰ 6⁴⁰ 7⁰⁰ 7³⁰ 7⁴⁰ o.s.v.
Fra Svendborg Kl. 6¹⁰ 6³⁰ 6⁵⁰ 7¹⁰ 7³⁰ 7⁵⁰ o.s.v.

Fra Kl. 19:

Fra Vindeby Kl. 19⁰⁰ 19³⁰ 20⁰⁰ 20³⁰ 21⁰⁰ 21³⁰
22⁰⁰ 22³⁰ 22³⁵ 23⁰⁵ 23³⁵ 00⁰⁵
Fra Svendborg Kl. 19¹⁵ 19⁴⁵ 20¹⁵ 20⁴⁵ 21¹⁵ 21⁴⁵
22¹⁵ 22³⁰ 23⁰⁰ 23³⁰ 24⁰⁰

Overfart 4 Minutter.

I Forbindelse med

Rudkøbing-Vemmenæs Færgerute

15. Maj—30. September 1934
Tlf. Rudkøbing 169

Afgang Rudkøbing:

6⁰⁵ 7¹⁰ 9⁰⁵ 10¹⁰ 12⁵⁰ 14^{10*} 15¹⁵ 17³⁰ 18⁵⁵ 20¹⁰
21³⁰ 22^{40*})

Afgang Vemmenæs:

6³⁵ 8¹⁵ 9⁴⁰ 10⁵⁵ 13³⁵ 14^{40*} 15⁵⁰ 18¹⁵ 19⁵⁵ 20⁴⁵
22¹⁰ 23^{25*})

*) Sejler kun Søn- og Helligdage.

Sallingsund Færgerne

Tlf. Nykøbing M. 201

Til Thy, Mors og Salling
Automobilfærgerne »Sallingsund«
(Motorfolkets Færge)

FARTPLAN

15. Marts—15. Okt.

Afgang fra Mors (Sallingsund)

500* 600 700 800 900 1000 1100 1210
1300 1400 1500 1600 1700 1800 1900
2000 2100 2200 2330*)

*) Kun Søn- og Helligdage.

Afgang fra Sallingsiden »Plnen« 10 Min. senere Overfarten 5 à 6 Min.

KALLEHAVE-KOSTER

Telef. Kallehave 29

FARTPLAN

Fra 15. Maj 1934

Afgang fra Kallehave:

600† 630§ 645† 700 745 815 900 915†
930§ 1000 1030 1100 1130 1145 1300
1315 1400 1430 1500 1530 1600 1630
1700 1730 1745† 1800 1830 1900 1915
2000 2030 2100 2200 2245 2300 215*)

†) Kun Søn- og Helligdage.

§) Kun Hverdage.

*) Kun Natten efter Søn- og Helligd.

Mellem Kl. 11⁴⁵ og 13⁰⁰ udføres ingen Ekstratur. — Ekstratur om Natten skal bestilles inden Kl. 23⁰⁰. Dog kan Færge rekvireres til ordinær Takst m. Overfart Kl. 23⁰⁰ Natten til hver Mandag, saafremt Bestilling afgives inden Søndag Aften Kl. 22⁰⁰. — Bemærk: Paa Færgerne skal Automobiles være bremsede.

Er Deres Bremses i Orden?

Sønderjyllands-Ruten

TIL ASSENS-AARØSUND FÆRGEN

Assens—Aarøsund—Færgerne

FARTPLAN

15. Maj 1934—30. September 1934

Afgang Assens:

645 905 1110 1350 1550 1820 2045

Afgang Aarøsund:

750 1005 1210 1450 1655 1935 2150

Overfartstid ca. 50 Minutter. Restauration om Bord.

Bedste, smukkeste og billigste Rute til og fra Sønderjylland og Syd paa.

Automobiler indtil 800 kg kun Kr. 3.50. Tur-Retur Kr. 6.00, 10 Billetter Kr. 25.00.

Medlemmer af Motorklubber Rabat paa Personvogne.

Sydlyenske Dampskibsselskab

FARTPLAN

Fra 15. Maj 1934.

Svendborg-Rudkøbing: D/F Langeland
Telefon Svendborg 19 — Rudkøbing 27

Afgang Svendborg:

045§) 800 1040 1410 1805**) 1925*)
2032**)

Afgang Rudkøbing:

630§) 925 1245 1533 1915**) 2045*)
2147**)

§) Dampskib *) Hverdage **) Helligdage. Paa Helligdage befordres Automobiles Tur og Retur til Enkeltbilletpris mellem Svendborg—Rudkøbing.

I Forbindelse med
Spodsbjerg—Nakskov: S/S »Mjølner«
Telefon Longelse 22 — Nakskov 108

Afgang Nakskov:

723 1320 1800*) 1840**)

Afgang Spodsbjerg:

935 1547 1945*) 2100**)

*) Søn- og Helligdage fra 15¹⁵—20¹⁵
**) Hverdage 15¹⁵—21¹⁵

Paa Helligdage befordres Automobiles Tur og Retur til Enkeltbilletpris mellem Spodsbjerg—Nakskov

Rudkøbing—Marstal: M/S »A. L. B.«
Telefon Rudkøbing 27 — Marstal 22

Afgang Rudkøbing:

155 930 1535 2040*) 2150**)

Afgang Marstal:

505 745 1115 1905*) 2015**)

*) Hverdage **) Helligdage

Paa Helligdage befordres Automobiles Tur og Retur til Enkeltbilletpris mellem Rudkøbing—Marstal.

Korsør—Lohals: »S/S Tranekjær«
Telefon Korsør 6 — Lohals 27

Afgang Korsør: 1015 2140*)

Afgang Lohals: 800***) 1545

*) Kun Lørdage og Søndage fra 1¹⁵—3¹⁵/₈
**) Kun Søndage og Mandag fra 1¹⁵—3¹⁵/₈

Paa samtlige Ruter befordres Automobiles Fører gratis paa II Plads. Medlemmer af Motorklubber Rabat.