

Nummer
42.

Motor

20. Oktober
1934.



UDGIVET AF FORENEDE DANSKE MOTOREJERE

Oplag: 20 300 Eksepl.

*Kør
sikkert
kør med
Standard*



Hold Dem til STANDARD-
Stationerne.

STANDARD Mærket er
Garanti for, at Smøring
og Drivkraft aldrig svigter.

STANDARD

BENZIN MOTOR OIL

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



Brug

Lyac

det **DANSKE**
 Start-
 Batteri

A/S
**ACCUMULATOR-
 FABRIKEN**
 Vesterbrogade 53
 FABRIK: Lyngby

Indig Kraft

BENZIN

Det Forenede Olie Kompagni A/S

J. Chr. 34



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. 42 - 20. Oktober 1934.

29. Aargang.

UGENS EMNER

Erfaren Mand taler.

Jeg havde forleden den Glæde, at en erfaren Automobilist, en af vort Selskabs gode Venner, Grosserer A. C. Illum, ringede til mig og gav sin Tilslutning til en Række Betragtninger om trafikale Forhold, vi har anstillet her i »Motor«.

— Men, sagde Grosserer Illum, der er eet Punkt, som jeg synes, at man burde skrive om, bogstaveligt talt *hvergang* man bragte Emnet Færdsels-sikkerhed paa Bane.

Det er Hovedfærdselsaarernes ubetingede Forkørselsret — eller rettere den uafviselige Pligt til at standse, førend man fra en Sidevej kører ud paa en Hovedvej.

Jeg har set Færdsel de fleste Steder i Verden, og hvor jeg er kommet frem, har det interesseret mig at sætte mig ind i, hvordan Trafiken forløber. Som Hovedresultat kan jeg sige, at det er min inderligste Overbevisning, at naar vi har mange Færdselsulykker herhjemme, skyldes det de stadigt tilbagevendende, urimelige Situationer i Vejkrydsene. Her er det jo saadan, at man sidder med Livet i Hænderne for hver nok saa ubetydelig Sidevej, man møder.

I Amerika staar der ved Udkørslen

fra en Sidevej til en Hovedvej uvægerligt et manende: »Standse«. Og man retter sig efter det.

Nu vil jeg gerne sige, at mine Ønsker slet ikke er dikteret af Trangen til at komme til at køre med en voldsom Hastighed. Det interesserer mig ikke Spor. Nej, det er *Ulykkerne*, vi skal af med. Saalænge der sker saa mange af dem, bliver vi ikke fri for at høre om Automobilisternes Mangel paa Færdselskultur. Og mange af *Ulykkerne* er meningsløse. Jeg er overbevist om, at en stor Del af dem kunde vi slippe for, hvis vi fik det amerikanske System med dets STANDS indført paa vore Veje. —

Jeg har med Glæde gengivet disse Ord af en meget erfaren, en klog Motormand, hvis Menneskevenlighed og saa taler gennem disse Udtalelser.

Og hvert Ord er jo rigtigt. Det maa være Maalet, at vi bliver fri for den urimelige Ordning, vi nu har, hvor Ansaret er forflygtiget ved Lovbestemmelser, som man har Lov til at kalde alt for uldne, alt for lidt klare.

Hvad vi selv kunde gøre.

Men noget kunde vi jo nok selv gøre, indtil disse Ændringer kommer. Vi kunde selv i langt højere Grad gennemføre den Regel at

regne al Færdsel paa Hovedvejene for privilegeret. Jeg gør det altid selv. Det kunde ikke i Drømme falde mig ind at svinge ud foran en Vogn, der kom i god Fart ad en Hovedvej. Uvægerligt holder jeg tilbage og lader ham passere — og kører saa selv frem, naar der bliver Plads.

Til Gengæld raser jeg inderligt og oprigtigt, naar jeg selv kommer paa Hovedvejen og en eller anden *Slambert* kommer susende ud for Næsen af mig fra en lille, ubetydelig Sidevej. Og jeg tænker ofte paa, hvorfor Færdselspolitiet ikke tager sig af disse Fyre — for, der er jo allerede Lovhjemmel nok i Færdselsloven til at man kan klappe saadanne hensynsløse Bilister af.

Jeg kunde ønske, at der i Statspolitichefens Kvartalsberetninger kom til at staa:

1000 Rapporter for hensynsløs Kørsel fra mindre befærdet til mere befærdet Trafikaare.

Saa maatte man for min Skyld gerne lade et Par af de Mennesker, som skynder sig lidt til Korsør eller Nyborg, træde lidt fastere i Speederen.

Eric Boesgaard.



D. S. B. paa Statsregnskabet og paa

II. Generaldirektør Knutzens Femaarsplan.

Generaldirektør Knutzen, der jo i alle Forhold lægger Vægt paa at være up to date, har lavet sig en Femaarsplan. Dette hører snart med til Tidens Uundgaaelighed. En Femaarsplan maa der til, hvis Moden skal følges, og det skal den altsaa under den nye Æra ved De danske Statsbaner.

*

I Anmærkningerne til Finanslovsforslaget for Finansaaret fra 1. April 1935 til 31. Marts 1936 findes Femaarsplanens Udgiftsprogram opstillet i skematisk Form paa Spalterne 595—98. Oplysende Bemærkninger gives hist og her andet Steds under Anmærkningerne til Paragraf 2, der jo omfatter Statsvirksomhederne. I det store og hele gaar Planen ud paa, at der i Finansaarene 1935—36 til 1939—40 skal anvendes godt og vel 50 Millioner Kroner til Anlægsvirksomheden for hele Perioden under et. Hovedparten drejer sig imidlertid om Fuldførelse af allerede paabegyndte Anlæg, saaledes Lillebæltsbroen og Statsbanernes Andel i Oddebroen, Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik og Videførelsen af Dobbeltsporet paa den østjydske Længdebane og paa Tværbanen Kolding—Esbjerg. Fra Finansaaret 1936—37 at regne har Statsbanerne ikke andre Nyanlæg paa Programmet end en Fortsættelse af Dobbeltsporet paa den østjydske Længdebane (og en lille Restbevilling til Dobbeltsporet Lunderskov—Esbjerg) samt den københavnske Nærtrafiks Elektrificering og Anlæg af et tredje, eventuelt et fjerde Spor Valby—Roskilde. Forøvrigt forberedes allerede nu en Ændring i Programmet for Reformeringen af Trafikken i Hovedstadens Opland. Man gaar næppe udover den rene Nærtrafik med Elektrificeringen, men paabegynder sikkert i Stedet en Motorisering af den fjernere Oplandstrafik. En Anmærkning paa Finansloven antyder denne Mulighed for Strækningen Holte—Hillerød Vedkommende. Der staar: »Motorisering eller Fortsættelse af Elektrificeringen fra Holte til Hillerød«. Det

maa være tilladt at gætte paa, at det endelige Valg vil falde paa en Motorisering. Havde man blot for nogle Aar siden været klar over den tekniske Udviklings Muligheder for Motordrift paa Jernbanerne, vilde Elektrificeringen af Hovedstadens Nærtrafik formentlig slet ikke være blevet paabegyndt. Statsbanernes Andel i Storstrømsbroen kommer til samlet Udbetaling i Finansaaret 1937—38, naar Broen er taget i Brug af Trafikken. Banerne er jo i den favorable Situation, at de motorkørendes Bidrag indtil Broens Fuldførelse skal afholde de løbende Udgifter gennem Bro-Øren paa Benzinen. En Anmærkning paa Finansloven understreger endnu en Gang, at Statsbanernes Andel i Udgiften — 15,7 Millioner Kroner — først vil »komme til Udbetaling, naar Anlægget tages i Brug«. Heldige Statsbaner!

*

Stsbanernes Anlægsvirksomhed koncentrerer, som det vil ses, nu helt og aldeles om den københavnske Nær- og Oplandstrafik og om de fjerntrafikale Hovedlinier. Alle andre Opgaver skydes resolut til Side. Dette er en Trafikpolitik, som ganske modsvarer selve den foreliggende trafikale Situation. I Hovedstadens Trafikomraade har Statsbanerne fremdeles Mulighed for at samle en tilstrækkelig, ja en stærkt stigende Trafikmængde ved Forbedring af Befordringsvilkaarene, og de har jo i saa Henseende haft iøjnefaldende Succes paa deres sidste store Fremstød. Ligeledes er det indlysende, at Skinnevejen fortsat har en betydningsfuld Mission at udføre i Fjerntrafikken. Ganske vist ser man fra udenlandsk Side nu og da den Anskuelse fremsat af højtansete Trafikautoriteter, at man nu nærmer sig det Standpunkt, da det kan betale sig at skride til en fuldstændig Likvidation af Jernbanevæsenet og helt overdrage den landværts Trafik til Automobil. Men denne Opfattelse deles sikkert ikke af mange sagkyndige her i Landet. Der er ingen Uenighed om, at Jernbanerne fremdeles har deres naturlige

Plads i det trafikale System, og det vil heller ikke blive bestridt, at den nuværende Statsbaneledelse sætter Kræfterne ind netop paa de Felter, hvor Opgaverne foreligger, naar den nu koncentrerer sig om Hovedstadens Nærtrafik og om Fjerntrafikken.

*

Generaldirektør Knutzens Femaarsplan vinder saaledes Respekt, fordi den er placeret med Tyngdepunkterne paa de rigtige Steder. Derimod imponerer den naturligvis ikke ved Anlægsprojekternes Omfang eller Anskaffelsessummernes Størrelse. Et halvt hundrede Millioner til Nyanlæg i Løbet af en Femaars-Periode syner i hvert Fald ikke meget ved Siden af Vejvæsenets Anlægsbudgetter, der kræver 50 Millioner Kroner ikke i fem Aar, men hvert Aar. Det er klart, at denne Sammenligning ikke rummer nogen som helst Kritik af Statsbaneledelsen — tværtimod. Det beskedne Omfang, som Statsbanernes Anlægsvirksomhed endelig er blevet bragt ned paa, er just et utvetydigt Bevis for, at Generaldirektør Knutzen — ligesom iøvrigt Trafikminister Friis-Skotte — har forstaaet selve den foreliggende Trafiksituations væsentligste Karakteregenskaber. Statsbanerne er — for at bruge Minister Friis-Skottes bevingede Ord — en Virksomhed i delvis Likvidation. Mange af de eksisterende Yderværker i Bedriften maa opgives, og andre Yderværker kan det ikke nytte at tænke paa at anlægge. Bevares, der er blevet tilbage en sund Kerne af den en Gang saa omfattende og vidtspændende Foretagsomhed, og de nødvendige Krav, som Bevarelsen af denne Kerne stiller, maa opfyldes, ogsaa hvis det drejer sig om Nyanlæg, f. Eks. Broerne, Dobbeltsporene og det københavnske, nærtrafikale Apparat. Men om andet og mere kan der heller ikke være Tale. Nye Jernbanelinier bygges selvfølgelig ikke; Statsbaneledelsen nærer i Stedet et fornuftigt Ønske om at faa en hel Del bestaaende Linier nedlagt. Des-

Finansloven.

værre har en mindre fornuftig Rigsdag indtil videre lagt sig paa tværs af denne velbegrundede Bestræbelse. Længe kan Modstanden dog næppe opretholdes — dertil er den altfor urimelig —, og naar den først er overvundet, vil den paa krævede Likvidation af udlevede Jernbanelinier komme til at gaa sin Gang.

*

Stillingen er da denne, at den trafikale Anlægsvirksomhed i Danmark praktisk talt helt og holdent er gaaet over til Vejvæsenet. Her flourer den til Gengæld efter en Maalestok, som fuldstændig slaar alle tidligere Tidens Rekorder af Marken. Motorkørslen, der har tvunget Jernbanevæsenet til at være en Virksomhed i delvis Likvidation, har saaledes for sit eget Vedkommende givet det Offentlige en ny og mægtig Opgave at løse. Der er for det Offentlige den store Behagelighed ved Sagen, at Motorkørslen selv betaler, hvad Anlægsvirksomheden koster. Det har Jernbanerne i Danmark aldrig formaaet at gøre.

Et mærkeligt Cirkulære.

Ministeriet for offentlige Arbejder har udsendt et Cirkulære til samtlige Amtmænd, hvorfra det er gaaet videre til alle Kommunalbestyrelserne, og hvori henstilles, at de kommunale Myndigheder skal lade Transporter til Vejarbejder, hvortil der ydes Tilskud af Vejfonden, i videst muligt Omfang foregaa ved Benyttelse af Jernbanerne.

Dette Cirkulære er mærkeligt, fordi man dog skulde tro, at Motorkøretøjerne maatte have Forret til at befordre Materialer til Arbejder, som betales af Motorafgifterne. At Forstaaelsen heraf er udbredt i store Kredse af Kommunalbestyrelserne, har vi Bevis for. Det forekommer os

derfor mærkeligt, at Ministeriet ligefrem vil paabyde, at der skal konkurreres mod Motorkøretøjerne for de Penge, som betales af samme Køretøjers Ejere, ligesom det ogsaa synes mærkeligt, at Ministeriet overhovedet vil blande sig i dette Forhold.

I et Byrådsmøde i Aakirkeby, hvor Borgmesteren oplæste Cirkulæret, gav det da ogsaa Anledning til, at et af Medlemmerne udbød: »Barnepigehenstilling«.

FRA STATSBANERNES FÆRGEFARTER

De Danske Statsbaner har nu udsendt Beretning om Virksomheden i Finansaaret 1. April 1933 til 31. Marts 1934.

Af Beretningen gengiver vi følgende interessante Tal om Antallet af overførte Motorkøretøjer ved de forskellige Overfarter i Finansaaret 1932/33 og 1933/34.

	1933/34	1932/33
Gedser—Warnemünde	2,015	1,865
Masnedø—Orehoved	29,236	20,152
København—Malmø	714	693
Helsingør—Helsingborg	14,677	12,369
Kalundborg—Aarhus	9,403	5,900
Korsør—Nyborg	98,307	87,343
Fredericia—Strib	7,305	6,730
Nykøbing M.—Glyngøre	2,342	1,332
Oddesund	13,236	12,197

Ialt.. 177,235 148,581

Det er jo ikke nogen helt ringe Stigning fra Aar til Aar, og ganske særlig vil man lægge Mærke til Storebælt, hvor Overførslerne Antal nu er oppe paa næsten 100,000.

Det er ogsaa værd at lægge Mærke til, at Statsbanerne i Automobilene har en 1. Klasses Kunde, som indbringer Banerne Millionbeløb.



A/S MAGNETO

flytter til Oktober Flyttedag til nye, store Lokaler paa Jagtvej 155 D (mellem Lyngbyvej og Tagensvej). Naar Selskabet valgte Grunden ved Tagensvej, skyldes det for en stor Del, at man her kunde byde Kunderne ideelle Til- og Frakørselsforhold.

Man kommer nu til at raade over en stor Monteringshal og et hypermoderne auto-elektrisk Værksted, der rummer et ret stort Antal Vogne ad Gangen. Desuden findes en stor og velindrettet Ladestation for Akkumulatorer, som betjenes af en Stab af veluddannede Specialmekanikere.

Ny Akkumulator

Saa køb den hos os og faa 24 Maaneders reel

GARANTI

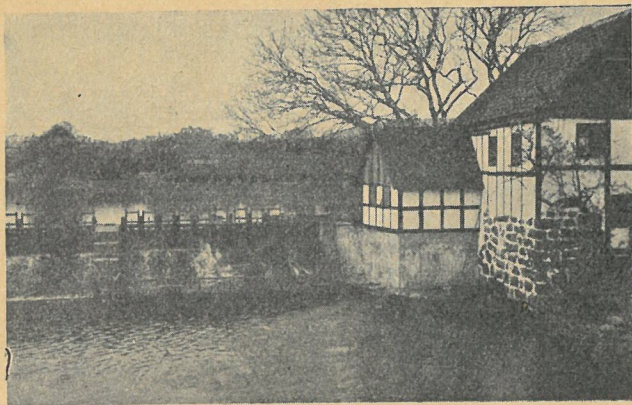
Hvis Batteriet inden 24 Maaneder bliver defekt — uden at det skyldes Misbrug — leverer vi Dem et nyt mod Betaling af $\frac{1}{24}$ af Prisen for hver Maaned Batteriet er gammelt.

De forenede Automobilfabriker

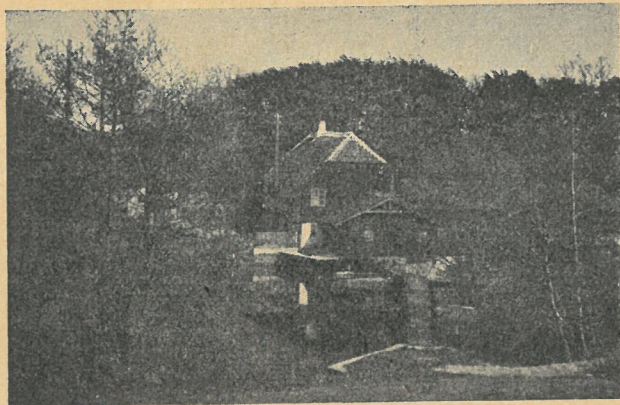
Aktieselskab

Salg & Service:
STRANDVEJ 5-7
Cfr. 10862 - 63

Værkstedsafdeling:
ROSKILDEVEJ 46
Cfr. 14301 - 02 - 03



Udsigten fra Møllebroen.



Den gamle Savmølle »Stampen«.

Den første By norden for Limfjorden, der drog en Strøm af Turister til sig, var Sæby.

Det var naturligt; thi intet Steds i Vendsyssel har Naturen strøet saa rigeligt med sine Gaver som her.

Turistforeningen har med Rette kaldt Sæby for Vendsyssels Perle. Her

vugger Kattegat sine Vover mod den hvide Strand, og mellem Stranden og en af Danmarks smukkeste Bøgeskove ligger Byen smukt gemt. — Gammel og idyllisk er den. Gennem Skoven snor Aaen sig i ejendommelige Bugtninger, og her dannes de henrivende Aa- og Skovpartier, der maa fængsle ethvert Sind, der er modtageligt for Skønhed i dansk Natur. Her er lige smukt ved Løvspring som ved Løvfald, og Sæby drager bestandig en Strøm af Turister til sig. Her er Havet med de friske Søbade; her er Bøgeskoven og Fuglesangen med Hvile

DE HJEMMLIGE EGNE

TURISTBYEN SÆBY

for Sindet og Tankerne. Efter at Aaen har gennemløbet Skoven i Retning Vest til Øst, snor den sig ind gennem Byen og danner ogsaa her smukke Partier. — Stands paa Mølle-

Sæby i livlig Forbindelse med vore Nabolande.

Bilisten kommer ikke uden om Sæby. Ganske bogstaveligt heller ikke. Amtsvejen fra Aalborg til Frederikshavn og Skagen gaar gennem Sæby. Vejen er første Klasses.

I Udkanten af Sæbygaard Skov, i den smukke Ørne-dal, ligger For- enede Danske Mo- torejeres Lejrplads. Et Par Kilometer Vest for Byen drejes der fra Aal- borgvejen.

Pladsen er hen- rivende.

Den Fremmede dvæler gerne længe i Sæby og dens herlige Omgivelser, og Erfaringen har vist, at han kommer igen Aar efter Aar.

Men ogsaa et kort Besøg lønner sig.

Stands op og se: Byen ved Havet, Byen ved Skoven og Byen ved Aaen: *Vendsyssels Perle*.



Aaen snor sig gennem Skoven.

broen! Saa man noget smukkere? Langs den smukke Fiskersti løber Aaen ud i Kattegat.

Gennem en god daglig Forbindelse med Kristianssand og Gøteborg staar

Styrbar – ogsaa ved Bakning

Med WYTA, den nye, eenhjulede Paahængsvogn, der kan af- og paamonteres paa 1/2 Minut er endelig Problemet løst:

Transportvogn i Arbejdstiden

— Privatvogn udenfor

Den manøvreres let, selv i vanskelig Trafik. Den er altid lige bag Deres Vogn, fastholdt af 2 Dobbelt-Sakse.

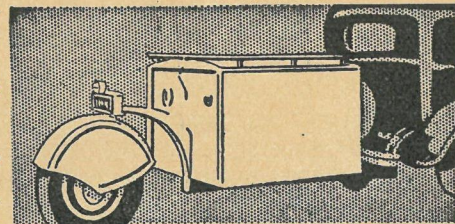
Priser fra Kr. 690.00. Chassisbelast. 425 kg. Skat Kr. 26.00 om Aaret.

Østerbrogade 2 A
(Østerport Station)

WYTA

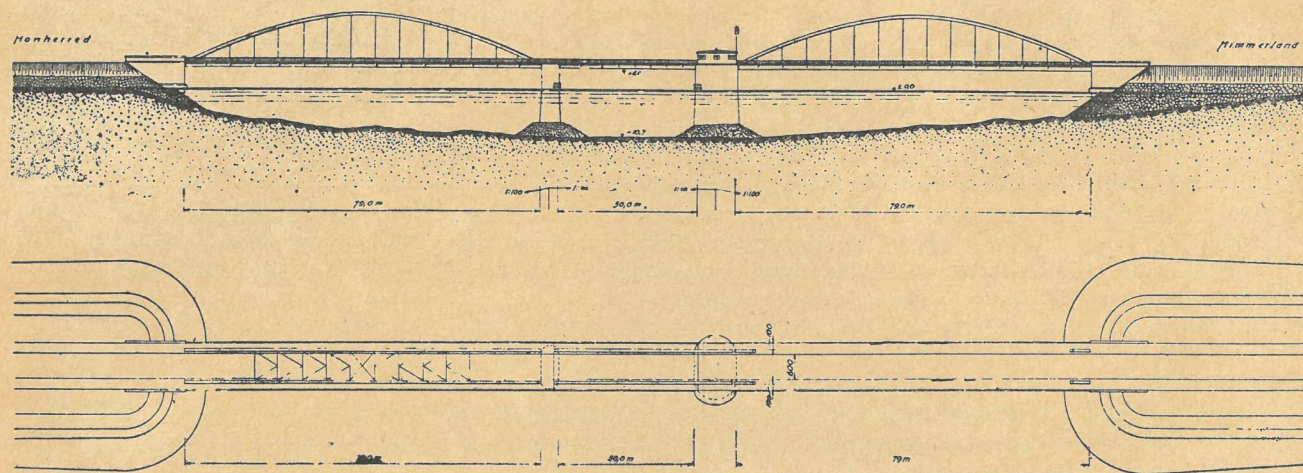
Telefon
Palæ 5633

A/s Skive Jernstøberi & Maskinfabrik. Tlf. Skive 54 & 232



Transportvognen
WYTA

BRO OVER AGGERSUND



Over Limfjorden fra Kattegat til Vesterhavet er der i Øjeblikket kun én fast Bro, nemlig ved Aalborg. Om 2 à 3 Aar vil vi faa den anden faste Bro ved Odde-sund. I hele det mellemliggende Rum, som adskiller Hjørring og Thisted Amter fra Landet Syd for Limfjorden, er der vel planlagt, men endnu ikke vedtaget Anlæg af faste Broer. Skal Folk fra Egnen omkring Fjerritslev — Han Herrederne — ned til Midt- eller Sydjylland, skal de enten køre over Aalborg eller ogsaa om nogle Aar ned over Odde-sund for at komme over en fast Bro. Ved Aggersund findes der et Færgested, der drives af Postvæsenet, men Færgeren er gammel, nærmest forhistorisk, og Færgeriet drives just ikke efter moderne Principper. Det er derfor ikke saa underligt, at der i mange Aar har været Ønske om at faa bygget en Bro over Limfjorden ved Aggersund paa Fjordens smalleste Sted omtrent midtvejs mellem Aalborg og Odde-sund. For Trafikken som Helhed vil en Bro have den allerstørste Betydning, idet den vil forbinde Landet ved den indre Del af Jammerbugten, altsaa Han Herrederne, med hele Midt- og Sydjylland.

Ad den gennemgaaende Vej fra Snoghøj over Vejle —Viborg op til Løgstør vil Midtjyllands Beboere og Turister fra det øvrige Land faa en nem og hurtig Forbindelse op til Kystlandet mellem Bulbjerg mod Vest og Blokhus mod Nordøst. I Øjeblikket er her kun to

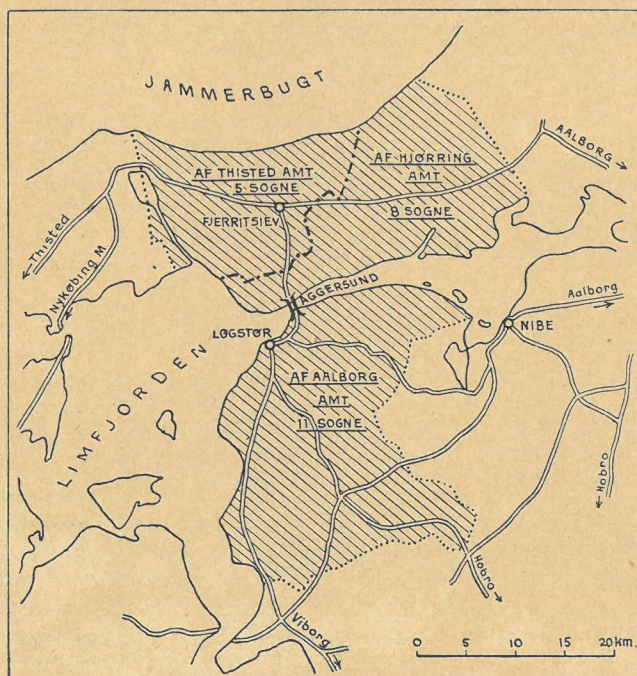
kendte Badesteder, nemlig ved Svinkløv og ved Slette Strand, men der er ikke Tvivl om, at en fast Bro ved Aggersund vil lokke Masser af Turister og Sommerferiegæster op til Kysten, og nye Badesteder vil blive aabnet til Glæde for de Sommerferie-rejsende og til Gavn for Egnen, som tilføres nye Eksistensmuligheder.

Har Broen saaledes af de nævnte Grunde stor Betydning for den gennemgaaende Trafik og for alle de Sommerferierejsende og Turister, som søger Helsebod ved Vesterhavet, saa vil en fast Bro ved Aggersund selvfølgelig faa endnu større Betydning for Befolkningen umiddelbart Nord og Syd for Broen. Dette har blandt andet vist sig ved, at ikke mindre end 11 Sognekommuner i Aalborg Amt, 8

Kommuner i Hjørring Amt og 5 Kommuner i Thisted Amt har støttet Forarbejderne i de forløbne Aar økonomisk, fordi disse 24 Sogneraad — jfr. hosstaaende Skitse — har indset Betydningen af en fast Bro ved Aggersund i Stedet for den nuværende Færge.

Naar Broen ikke forlængst er paa-begyndt, skyldes det udelukkende det uheldige Forhold, at tre Amter, som, ogsaa vist paa Tegningen, støder sammen paa dette Sted: Aalborg Amt Syd for Fjorden, Hjørring og Thisted Amter Nord for Fjorden. For Aalborg Amt er Sagen klar. En fast Bro maa have den største Interesse for Befolkningen i Himmerland. For de to nordligere Amter er Sagen vanskeligere, fordi Aggersund ligger helt uden for Thisted Amt og meget langt ude i Udkanten af Hjørring Amt. Der fordrer derfor ikke mindst for de to sidstnævnte Amters Vedkommende et vist Udsyn og Vidsyn for at kunne gaa med til Broen, og dette har hidtil manglet.

Der synes dog nu atter at komme Gang i Sagen, der første Gang blev rejst paa et Borgermøde i Løgstør i Aaret 1929. Borgerne i Løgstør ønskede — som naturligt var — en Broforbindelse fra Løgstør over Aggersund, hvilket imidlertid ikke fra alle Sider vakte Tilfredshed, og der blev umiddelbart derefter paa Initiativ af Løgstør Andels-svineslagteri indkaldt til et nyt Møde, hvor Repræsentanter for de nærmest liggende Kommuner var ind-



budd. Paa dette Møde vedtoges det at arbejde for en Forbindelse i al Almindelighed mellem Han Herrederne og Himmerland, uden at Beliggenheden blev nærmere præciseret.

Det næste Møde indkaldtes af Aggersborg Sogneraad og afholdtes den 19. Juli 1929 i Aggersund. Til dette var sendt Repræsentanter for 18 Kommuner samt Formændene for Landboforeningerne saavel Nord som Syd for Fjorden og endvidere de lokale Folketingsmænd.

Paa Mødet blev det enstemmigt vedtaget at ansøge Ministeriet om en Broforbindelse ved Aggersund, og der nedsattes et Udvalg, bestaaende af Direktør Viggo Jakobsen, Aggersund, som Formand, Sogneraadsformand Kr. Holm, Salling, Amsraadsmedlem Jespersen, Løgstedgaard, Sogneraadsformand Chr. Frost, Katstrup, og Sogneraadsformand Chr. Thomsen, Hjortdal.

Det skyldes dette Udvalg — og ikke mindst Udvalgets energiske Formand — at Spørgsmaalet stadig er blevet holdt levende og nu maaske staar foran sin Løsning. Selvfølgelig kostede Forarbejderne Penge, der foruden fra de ovennævnte 24 Kommuner tilvejebragtes ved private Bidrag og ved større Tilskud fra Løgstør Andelsvineslagteri. De indkomne Beløb anvendtes til Forundersøgelserne og omfattende Borearbejder.

Beregningen af Broen, der er vist paa omstaaende Skitse, er udført af Ingeniørerne Dr. Ostenfeld og Knudsen.

Det er nu oplyst, at Broens Bygning med de Priser, der er gældende i Øjeblikket, vil koste ca. 1,3 Mill. Kr., idet Priserne er faldet lidt i Løbet af de sidste Aar, men nu atter igen er i Opgang. Det synes alene af den Grund, som om Tidspunktet er mest belejligt til at faa Broen opført. Selv-

følgelig skal Kommunerne ikke betale hele Broen, idet der kan forventes Tilskud af Vejfonden paa de sædvanlige 50 pCt.

I den senere Tid er der sket det, at Thisted Amt, der er ret stærkt belastet med Udgifter i Anledning af Oddesundbroens Bygning, og som ogsaa har en Bro over Vildsund paa sit Program, har trukket sig noget tilbage fra Sagen, men der foreligger nu en Vedtagelse fra Aalborg og Hjørring Amter om, at disse to Amter alene vil løse Opgaven økonomisk uden Thisted Amts Medvirken. Det forekommer os, at dette ikke er ganske rigtigt, idet Thisted Amts østlige Kommuner er meget stærkt interesserede i Broens Bygning. Muligt vil man kunne finde den bedste Løsning, som fordeler de økonomiske Byrder, der iøvrigt — naar der opnaas Tilskud af Vejfonden — ikke kan siges at være overvældende — paa de tre Amter omtrent i Forhold til det Antal Sognekommuner i hvert Amt, som hidtil har vist deres Interesse ved at støtte Sagen økonomisk, saaledes altsaa at Aalborg Amt overtog $\frac{11}{24}$, Thisted Amt $\frac{5}{24}$ og Hjørring Amt $\frac{8}{24}$ af Omkostningerne. Dette maa Amterne imidlertid selv afgøre. For os er det af Betydning at konstatere, at Sagen i Øjeblikket nærmer sig det afgørende Stadium, og at Broens Skæbne nu skal afgøres.

Vi udtrykker Haabet om, at denne Afgørelse maa falde snart og maa gaa ud paa, at Broen bygges saa snart ske kan, saaledes at vi i Løbet af et Aars Tid eller halvandet kan køre over ved Aggersund — uden Bropenge — ligesom over den sidste nye Landevejsbro, som Maribo Amt har bygget, nemlig Guldborgsundbroen.

REKLAMETAVLERNE

Vi har modtaget:

I Færdselsloven af 1932 § 4, Stykke 2, staar forskellige Bestemmelser angaaende Fjernelse af Reklametavler, som ikke opfylder Paragrafens Afstandsbestemmelse fra offentlig Vej. Dette Lovbud er vel ogsaa nok i betydelig Grad efterkommet, men mere end mærkeligt ser det ud, naar man nu i Efteraaret ser den ene nye Reklametavle — i absolut Strid med Loven — blive rejst langs Nordsjællands Amtsveje, og jeg formener, at det maa være Amtsvejvæsenets eller Politiets Pligt at faa disse fjernede igen, ellers har vi snart hele Billedgalleriet igen langs Vejene, hvilket jo i høj Grad nedsetter Værdien af Politiets Advarselstavler.

Medlem Nr. 17,663.

HVAD ER SERVICE?

Austin



Service er det — som ikke staar paa Regningen — Omhu, Akkuratesse, Forstaaelse af Kundens særlige Krav.

Hvis De ønsker at møde dette paa det Værksted, hvor De kommer med Deres Vogn — saa kom hos os.

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER $\frac{A}{S}$

Salg & Service:
STRANDVEJ 5-7
C. 10862-63

Værkstedsafdeling:
ROSKILDEVEJ 46
C. 14301-02-03

Direktør Kyhl skriver om:

Motorfolket kræver Tillægsafgiftens Bortfald.

I.

Finansministeriets Ønske om Afgiftens Opretholdelse.

Finansminister H. P. Hansen har uden videre taget Tillægsafgiften paa Benzin («Benzin-Femøren») til Indtægt for hele Finansåret 1935—36, skønt Loven om denne Afgift kun gælder til 1. Juli 1935. Under Paragraf 5 — den efterhaanden meget voluminøse Paragraf, der omfatter Skatter og Afgifter paa Finanslove og Statsregnskaber — har Finansministeren paa Finansforslaget for 1935—1936 opført Indtægten af Tillægsafgiften paa Benzin med 15 Millioner Kroner, hvilket altsaa maa betyde, at han betragter den midlertidige Afgiftslovs Forlængelse som en ren Selvfølgelighed. Det behørig Lovforslag om Forlængelsen vil sikkert heller ikke lade vente altfor længe paa sig. At det kommer, er jo under alle Omstændigheder givet, saaledes som Finansloven er lavet.

*

Lad det være sagt straks: Fra de Motorkørendes Side vil dette Lovforslag blive bekæmpet med Uforsonlighed. Maaske trumfer Finansministeren til syvende og sidst sin Vilje igennem. Denne Mulighed maa man i det mindste, saaledes som Magtforholdene nu en Gang ligger i den danske Rigsdag, være forberedt paa. Men det skal fra første Færd gøres d'Herrens Lovgivere ganske klart, at Benzinafgiftens Forlængelse vil støde paa voldsom Modstand fra Motorfolket, og at den vurderes som noget i Retning af en Illoyalitet og Brud paa givne Forudsætninger fra Statsmagts Side. Jeg skal i nogle Artikler give Motiveringen for Motorfolkets kategoriske Afstandtagen fra Afgiftsforlængelsen og præcisere vort Synspunkt paa hele denne Sag. Til Indledning vil jeg imidlertid tillade mig et Par Bemærkninger om

selve den Fremgangsmaade, som Finansminister H. P. Hansen har valgt at følge ved Opstillingen af sine Statsbudgetter.

Finansminister H. P. Hansen har altsaa opført Tillægsafgiften paa Benzin paa Finanslovsforslaget for 1935—36 som en i hele Finansåret flydende Indtægtskilde til Trods for, at Loven, som denne Afgift hviler paa, kun har Gyldighed for et Par af de første Maaneder i det kommende Finansaar. Han har gjort det samme med en Række andre midlertidige Indtægtslove. Metoden er i sig selv mindre fair. Den kan kun have fornuftig Mening, hvis den er et Forsøg paa ved et Slags Kup at præjudicere Lovgivningsmagtens endelige Stilling til store Bevillingsspørgsmaal. En saadan Fremgangsmaade er dog tydelig nok temmelig ukorrekt. Finanslovsforslaget skal ikke være et Middel til mere eller mindre effektivt at stille Rigsdagen over for et fait accompli med Hensyn til Skattebevillinger. Finansministeren kan rettelig kun tillade sig at tage de faktisk gældende Skatte- og Afgiftslove til Indtægt paa Budgetforslaget, og det er et meget angribeligt Brud paa god og hævdvunden dansk Praksis, som er sket i det sidste Par Aar, naar Finansministeren uden videre paa sine Finansforslag har opført Indtægter af Love, som ikke havde Gyldighed for det kommende Finansaar, da dets Budget blev forelagt Folketinget. Hvis andet ikke kan være, maa Ministeren virkelig finde sig i, at Budgettet i sin første Skikkelse fremtræder med Underskud. Heri vilde der jo heller ikke være nogen synderlig Ulykke, da der, som bekendt, altid er en rigelig Frist til at faa Dækningsproblemet afgjort forinden Budgettets endelige Vedtagelse. En saa dristig, ja udfordrende »Vinduespyntning« som Optagelse paa Budgetforslaget af ikke-bevilgede Indtægter bør under alle Omstændigheder være bandlyst.

*

Man kan indvende: Dette er kun en formel Indvending. Nogen ren Formalisme er det dog ikke, denne Kritik drejer sig om. Det kan ikke uden videre afvises, at selve Fremgangsmaaden kan komme til at virke som et vist Pres paa Rigsdagen, og den Slags Pressioner burde Lovgivningsmagten have sig frabedt. De Skatteydere, hvis Interesser den eventuelt kommer til at skade, maa naturligvis ligeledes være berettiget til at protestere mod Metoden. Begyndelsen blev, som bekendt, gjort allerede i Fjor, og jeg for mit Vedkommende rettede straks Indvendinger imod den. Det var der ogsaa andre, der gjorde. Forhaabentlig kan Indsigelserne blive saa talrige og saa kraftige, at den forkastelige Metode ikke naar at blive knæsat som ny dansk Finanslovpraksis til Afløsning af vor gamle, korrekte Tradition paa dette Omraade.

*

Jeg kommer nu til en Indvending, ihvertfald ikke paa nogen Maade kan siges at være af formel, men som ubestridelig er af ganske reel Karakter. De paa Finansloven opførte midlertidige Afgiftslove er bevilget som Dækningslove for ekstraordinære Kriseforanstaltninger. Nufalder Kriseforanstaltninger bort — de figurerer i det mindste ikke paa Finanslovsforslagets Udgiftsside, og der er næppe heller nogen Udsigt til deres Tilsynekomst i Vinterens Løb — men ikke desto mindre forudsættes de særlige Dækningslove, der var knyttet til dem, fremdeles opretholdt. Stillingen er med andre Ord denne, at Finansministeren i indeværende Aar har skullet skaffe Udveje for ekstraordinære Udgifter til et samlet Beløb af et halvt Hundrede Millioner Kroner, og dertil har han faaet bevilget et lige saa stort Beløb gennem ekstraordinære Indkomster. I det kommende Finansaar forsvinder de særlige Udgifts-

love, men de særlige Indtægtslove søges bevaret. For Statskassen er dette naturligvis overmaade favorabelt, men for Borgerne stiller Sagen sig i et andet Lys. Man skulde ogsaa synes, at en vis Forsigtighed med slige Manøvrer maatte være paa sin Plads for Finansledelsen. Det vilde i det mindste være begrundet, hvis saadanne Oplevelser for Fremtiden gjorde Bevillingsmagten yderst mistroisk og uvillig over for Regeringsønsker om Bevilling af midlertidige Indtægtslove til særlige og tidsbegrænsede Foranstaltninger. Men Parolen, hvorefter der regeres, er maaske: Efter os Syndfloden.

ligt udtalte Forudsætninger fra Lovgivningsmagts Side. Men jeg har straks villet præcisere, at Befolkningen ikke uden Modsigelse bør finde sig i Indførelsen af en Statsskik, hvorefter en een Gang vedtaget midlertidig Statsindtægtslov i Realiteten er ensbetydende med en altid gældende permanent Byrde paa Skatteyderne. Man kan ikke have, at tidsbegrænsede Indtægtslove vedtages til Dækning af ganske bestemte, ekstraordinære Formaal, og at der straks derpaa sker dette, at Formaalene likvideres eller forsvinder, men at de særlige Indtægtslove alligevel bliver bestaaende.

LYSSIGNALERNE

Vi har modtaget:

I følgende Artikler skal jeg direkte — og forhaabentlig tydeligt — komme ind paa de vægtige Grunde, der specielt taler imod en Forlængelse af Tillægsafgiften paa Benzin. Men jeg har villet fremsætte disse almindelige Bemærkninger til Indledning, da jeg anser det Forhold, som jeg her har beskæftiget mig med, for at danne en virkningsfuld Baggrund for Overvejelserne af Tillægsafgiftens Problem. Jeg kommer i anden Forbindelse tilbage til Spørgsmålet om Værdien af Statens Ord og Troværdigheden af udtrykke-

ET Par Medlemmer har i de sidste Par Numre kritiseret Lyssignalernes Mangel paa en jævnere Skiften Farve fra grønt til gult. Maa det dertil være mig tilladt at bemærke, at jeg aldeles ikke forstaar denne Kritik. Det gule Lys er der jo netop for at jævne Overgangen fra grønt til rødt, og hvis det ikke er nok, er der jo ingen Grænser for, hvor mange Farver man kunde indsatte. Ved een Farve skulde der jo dog bremses.

Det er vel heller ikke Meningen, at der skal bremses haardt op, lige

naar der skiftes fra grønt til rødt. Meningen er jo, at de Vogne, der er ganske nær ved Sømmene eller kører ret stærkt, skal køre over.

Kort sagt, det gule Lys er der jo netop for, at man skal undgaa pludselige Opbremsninger. Saa megen »bon sens« har Politiet vel ogsaa. Ellers maa det virkelig gøres opmærksom paa det.

Netop derfor skal de Bilister (der dog er sjældne) og Cyklister, der kører frem for gult Lys, naar der skiftes fra rødt til gult, ordentlig klapses af, da det ikke er sikkert, at den tværgaaende Trafik straks kan stoppe. Men man maa selvfølgelig vise saa meget Færdselskultur, at man ikke stikker over under det gule Lys, naar man udmærket godt kunde have foretaget en blid og rolig Opbremsning. Medlem Nr. 17,474.

PS. Derimod trænger Fodgængerovergangen ved Søerne paa Østerbrogade til gult Lys. (Heri er Redaktionen i høj Grad enig med Medlem Nr. 17,474.)

BROOKLANDS 500 MILES RACE

Paa Brooklandsbanen ved London kørtes Lørdag den 22. September British Racing Drivers Club's 500 miles Race, som er Verdens hurtigste Langdistance-Automobilløb. Løbet kørtes i øsende Regnvejr, og af 40 startende gennemførte kun 7 Køre Løbet. Det blev den kendte Kører F. Dixon, »Riley«, der vandt dette Løb efter en glimrende Kørsel i en Gennemsnitsfart af 168 km i Timen. Dixon var ikke kommet sig helt efter sit Uheld fornylig, og han kørte faktisk hele Løbet med kun een Haand paa Rattet. Nr. 2 blev A. W. K. von der Beeke og E. Mc. Clure, »Riley«, og Nr. 3 blev A. T. G. Gardner og Dr. J. D. Benjafield, »M. G. Magnette«. Alle paa Castrol Olie.



MAGNETO

flytter

Glimrende Indkørselsforhold
Tip top moderne Værksted, stor Hal — — —

Oktobre Flyttedag
ny Adresse
JAGTVEJ 155 D.
(mellem Lyngbyvej og Tagensvej)
Telefon uforandret Centr. 13852

Forcromning og Fornikling af alle Automobildele.

Specialitet:

Lygter, Kofangere og Kølerkapper til billigste Priser.

Forlang Tilbud.

“GALVANO“

Studsgade 12-14. Telf. 7964.
Aarhus.

Indstilling af moderne Bremseser.

En vigtig Enkelthed, som undertiden overses.

AF INGENIØR CAND. POLYT. FR. WITTIG

Selv om moderne Bremseser ikke slides, som Bremseser gjorde det i gamle Dage, og et Sæt Bremsbelægning nu med Lethed holder til flere Aars Kørsel, er Indstillingen af Bremseser dog stadig et aktuelt Problem, ikke mindst paa Grund af de mange forskellige Bremsesystemer, Reparatøren nu tildags præsenteres for, og af hvilke saa mange kræver en, om man tør sige, »individuel« Behandling.

Den Enkelthed, der her særlig sigtes til, og som i Praksis volder mange Vanskeligheder, fordi det synes, som om ikke alle er klar over dens Betydning, er Indstillingen af Bremseskoenes Ankertappe, altsaa af de Tappe, hvorom Bremseskoene — alt efter den paagældende Bremses Konstruktion — drejer sig, eller mod hvilke Skoene gaar til Anslag, naar Bremsen kommer i Virksomhed.

Det er altsaa med andre Ord

Bremseskoenes rette Centrering i Bremseskaalen, det drejer sig om.

At selv den erfarne Fagmand —

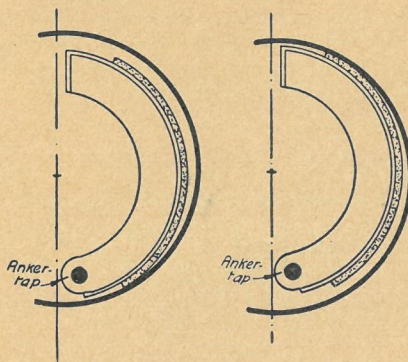


Fig. 1 og 2. Betydningen af Ankertappens korrekte Stilling. Til venstre er Ankertappen rykket for langt ud mod Bremseskaalen, saaledes at Bremseskoen kun kommer til at træde med »Hælen«, som man kalder det. Til højre er Ankertappen flyttet for langt ind mod Centrum, og nu bliver det kun Bremseskoens øverste Del, »Taaen«, der bliver virksom. Fejlen er i Figurerne for Tydelighedens Skyld stærkt overdrevet.

naar han ikke netop har sat sig ind i de særlige Konstruktioner for Indstillingen af de moderne Bremseser — kan staa lidt fremmed overfor dette Punkt, er ikke saa sært.

I gamle Dage var der nemlig intet, der for Reparatøren hed at centrere Bremseskoene. Dengang, hvor man ialtfald her i Europa anvendte den almindelige To-Sko Brems, var Skoenes Ankertappe aldrig indstillelige, og man opnaaede derfor Bremseskoenes rette Centrering ved, naar disse var forsynet med ny Belægning — til at begynde med anvendtes jo Støbejernsbelægning — omhyggeligt at montere Bremseskoene sætvis i en Drejebænk og afdreje Slidfladerne, saaledes at Bremsbelægningens Slidflader ganske automatisk, naar Skoene atter monteredes, blev koncentriske med Bremseskaalen.

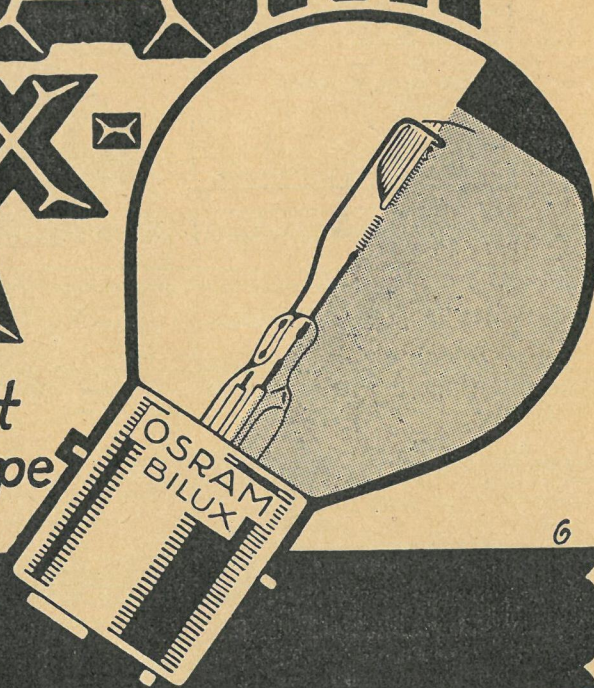
Selv da man fra Støbejernet gik over til den moderne Bremsbelægning af Asbestmateriale, vedblev

OSRAM

BILUX- AMBRA

Hvidt Fjernlys og gult
afblændet Lys i een Lampe

Bedre Udsyn i Taage
(sort Top)



mange, naar Arbejdet skulde udføres rigtigt godt, efter at Bremselægningen var monteret, at afdreje eller afslibe Belægningen.

En saadan Fremgangsmaade er imidlertid vel omstændelig for moderne Forhold, hvortil endnu kommer, at de moderne Bremseskoene er i Besiddelse af en vis Elasticitet, saaledes at de, naar Bremsen er i Funktion, er Genstand for en større eller mindre Formforandring. Det siger sig da selv, at en selv nok saa nøjagtig Afdrejning af Bremselægningen forud for Montagen ikke vil kunne garantere, at Skoene i det Øjeblik, hvor Bremsen sættes i Virksomhed, ligger an mod Bremseskaalen hele Vejen rundt.

Der er da ogsaa kun een Udvej: man maa lade Bremseskoen finde sit eget Leje, lade den centrere sig selv, vel at mærke, medens den er Genstand for de Paavirkninger, som Bremsningen foraarsager.

AUTO-LAKERERIET

(C. SCHULTZ & Co.)

ROLIGHEDSVEJ 10
TELF. NORA 6975

Farvning af

Læderbeklædning

Tasker. Handsker og Sko

Smutter eller skaller absolut ikke af

SKINDFARVERIET »AKI«

Vesterbrog. o. G. 137. Tlf. Eva 2772

MAX IVERSENS

Automobilværksted

Autoriseret Chevrolet Reparør

Fredb. Bredegade 15. Tlf. Goth. 4903.

H. P. Larsens Autoreparations Værksted

Rantzausgade 57. Telefon Nora 7965

Alle Reservedele fremstilles



TripleX

Sikkerhedsglas

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

De amerikanske Konstruktører, som altid har mestret Fabrikationstekniken som ingen andre, kom derfor allerede paa et tidligt Tids-

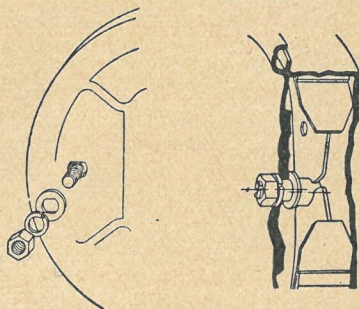


Fig. 3. Indstilling af Bremseankertappen. Til venstre ses, hvorledes Tappen kan forskydes lidt i en aflang Slids i Bremseskjoldet. Til højre ses en ekscentrisk Ankertop, hvor Indstillingen sker ved at dreje Tappen.

punkt ind paa at gøre Bremseskoenes Ankre, respektive Anslag indstillelige.

Indstillingens Betydning illustreres tydeligt af Figurerne 1 og 2, thi det er indlysende, at en Bremse under de her viste Betingelser aldrig vil kunne komme til at virke, som den skal.

En Fejl som den her nævnte, vil ofte i større eller mindre Grad forefindes, ikke mindst naar Bremsene er blevet forsynet med ny og naturligvis tykkere Belægning end den opslidte.

Bremseankertappene — eller Anslaget — kan nu indstilles enten ved, at de kan bevæge sig i aflange Huller i Bremseskjoldet (se Fig. 3) eller, idet selve Tappen er

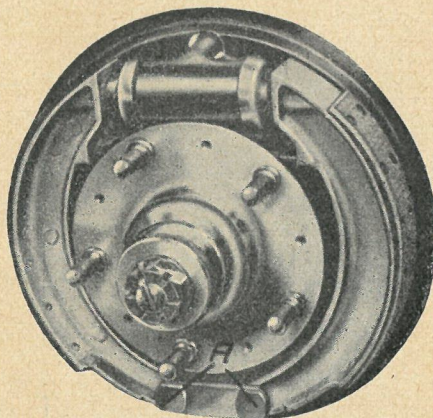


Fig. 4. Hydraulisk Bremse. De to Ankertoppe ses forned, betegnet med A.

monteret paa eller i en Ekscenteranordning, saaledes at Skoenes Ophængningspunkt, alt efter som Tilfældet kræver, flyttes længere ud imod eller bort fra Bremseskaalen.

Justeringen sker simpelthen ved at løsne de Bolte, der holder Ankertappene fast paa Bremseskjoldet. Efter at man har forvissat sig om, at de er tilstrækkelig fri til at kunne bevæge sig, hvilket bedst sker ved at give dem et Par lette Hammerslag, træder man nu Bremsepædalen nogenlunde kraftigt ned. Bremseskoene vil nu, idet de er udsat for den samme Paavirkning som under Bremsningen, af sig selv finde deres Leje, og Ankertappenes Møtriker skrues nu,

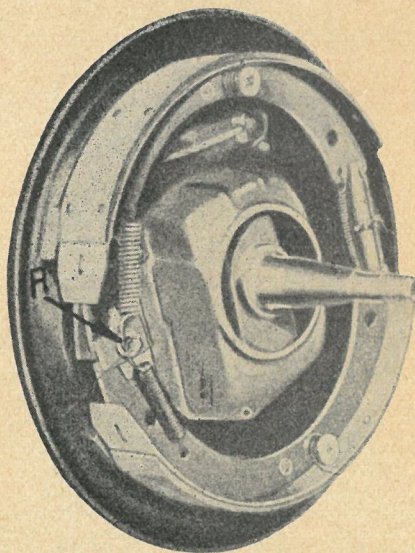


Fig. 5. Bremse med »flydende« Bremse-sko, hvor disse ikke drejer sig om faste Tappe, men derimod, naar Bremsen sættes i Virksomhed, »gaar til Anslag« mod en Tap A. Her bliver det selvfølgelig denne Tap, der skal indstilles.

medens Pædalen stadig holdes trykket ned, kraftigt fast. Herefter kontrolleres Frigangen mellem Bremsesko og Bremseskaal i Hvilestillingen som sædvanligt.

Hvor Bremseskoene er anbragt »flydende«, d. v. s. ikke drejer sig om faste Tappe, men derimod »gaar til Anslag« mod en eller flere Tappe, saaledes som det f. Eks. er Tilfældet ved alle »Bendix«-Bremses, er det selvfølgelig denne eller disse Tappe, der skal indstilles som beskrevet.

Brug ACHESON KOLLOID GRAFIT i Benzin og Olie

Compound for Tilkørsel af nye og udborede Motorer faas i 1/2 l. Kander til Ophældning i 5 l. ren Mineralolie Topolie til Benzin og penetrerende Olie til Smøring af Fjedre, etc. faas i bekvemme Pakninger FORLANG BROCHURE OG OPGIVELSE AF NÆRMESTE FORHANDLER

En gros - en detail **GØRLØVS LABORATORIUM** Strandvej 40. Hellerup. Ryvang 3201-3202

LOVLIG INKONSEKVENT

Vi har modtaget:

AT en Kølerfigur ikke maa være af en saadan Beskaffenhed, at den ved sin skarpe eller kantede Form frembyder særlig Fare ved Sammenstød, forekommer sikkert alle Motorfolk at være en fornuftig Bestemmelse; saa meget mere tankeløst synes det til Gengæld at være, at samme Lov paabyder, at alle Motorcykler foran skal være forsynet med et stumt Knivsblad med Kanten fremad.

Ja, for paa denne Maade karakteriserer man efter min Mening bedst Nummerpladen foran. I Gaar overværede jeg Resultatet af en Kollision mellem en Motoreyklist og et Kreatur. Det blev et sandt Blodbad, takket være Fornummeret. Hvad om det havde været et Menneske, der var blevet flaaet op paa denne Maade? Derfor: Væk med Fornummeret, eller lad det blive stillet paa tværs af Kørselsretningen.

Immanuel Jensen, Ribe,
Medlem Nr. 14,316.

SKODSBORG
BADESANATORIUM

ligger ualmindelig smukt med Udsigt til Strandmøllebugten, Hveen og den svenske Kyst. Bagved ligger Dyrehaven med de mange smukke Punkter, der indbyder til Udflugter.

Af de mange Sygdomme, som behandles paa Sanatoriet, skal nævnes:

"Bil-Maatter"

Lagerbesøg anbefales.

Aage Zeberg. Grundl. 1923

Automaatter af Kokos 2 1/2 cm

af Manilastof 1

Alle Modeller: Første Kl.

Stof og Forarbejdning.

Carl Plougsvej 6 - nær Forum

København V - Telefon Eva 722



ROBERT SVENDSEN (tidligere H. C. Christiansen)

Strandboulevard 30. Central 7205 — Øbro 5390

Reserve dele: „REO“ — „RENAULT“

Alle Reparationer hurtigt af 1ste Klases Mekanikere

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.

Alle Forkølelsessygdomme, Mave- og Tarmlidelser, Nyresygdomme, Aareforkalkning, Gigt, Nervesygdomme, Sukkersyge og andre Stofskiftesygdomme.

Skodsborg Badesanatorium har ikke nogen særlig Sæson, men er aaben hele Aaret. Lægestaben bestaar af Overlæge Carl Ottosen, Badesanatoriets lægevidenskabelige Grundlægger, og seks andre Læger.

Skønt man paa Skodsborg Badesanatorium først og fremmest tænker paa det bedst mulige Resultat af selve Kuren, hvorfor den ogsaa skal passes først, gøres der dog ikke saa lidt for Gæsternes Underholdning og Belæring. Hertil tjener Radio, Koncerter af forskellig Art, Opvisning af levende Billeder, Overlægens ugentlige Spørgetime m. m. For Udendørssporten er der sørget ved rummelige Automobilgarager, Cykelstalde, Motorbaad, Robaade, Kroketspil og Tennis m. m. Der er ogsaa Adgang til Golf og Ridning i Nærheden.

Stop for Blink?

Efter »Schleswig-Holsteinische Tageszeitung« for den 19. September i Aar bringer vi følgende Oversættelse:

Holdt! Der bliver skudt!

Advarsel til Smuglere fra Toldvæsenet.

Under Henvisning til Offentliggørelsen under samme Overskrift i Nr. 174, Side 2, for 28. Juli 1934, paapeger Finansministeren i Forening med Indenrigsministeren, at Grænsetjenestens Toldfunktionærer saavel indenfor som udenfor Toldomraadet er berettiget til at anholde fordægtige Køretøjer af alle Slags — altsaa ogsaa Motorkøretøjer — og i givet Tilfælde at gennemtvinge Anholdelsen af Køretøjet ved Hjælp af Vaaben. Toldfunktionærerne kendes paa deres Tje-

nestedragt eller — hvis de bærer civil Tøj — paa et grønt Armbind med Messingskilt. Førere af Motor-køretøjer gøres opmærksom paa, at de med Henblik paa det truende Brug af Vaaben ubetinget maa besvare Toldfunktionærernes Tegn til Standsning ved at vinke med Haanden eller ved at vise rødt Lys. Det samme gælder for Politimyndighedernes Tegn til Standsning.

A. S. Johannes Allen

ORCROMNING

Ryesgade 51-55, Tlf. C. 3272-15272

Speciel hurtig Betjening for Chauffører

Gustavsen & Honig

Landskronagade 33
ved Benzintanken

Spec.: Opretning efter Paakørsel

Karosseri-Reparation
Staalkufferter.

Telefon Ryvang 2842.

Bryggens Autohal

Snorresgade 10 (Ved Kirken)

Autoreparation

Amager 2640. Frits Petersen Amager 2568 x

P. G. Lassen

Gl. Kongevej 167. Telf. Vester 8764.

General Motors aut. Værksted.

Spec.: Udslibning af Cylindre og Indsætning af nye Stempler.

HENRY'S
Automobil- & Motorværksted
Stor Køreskole Middelfartsg. 7.
(ved Strandboulevard 118)
Henry Sørensen. Tlf. Ryvang 3528

Auto-Værksted

Rud. Suhr. Vester Farimagsgade 37.
Telefon Palæ 5156. Lige bag Shell-Huset.

DITHMAR MADSEN

Auto-Værksted

General Service

Roskildevej 67. Tlf. Valby 3658.

Schwabachs Autoophuggeri

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

Privat: Vesselsgade 21. — Telf. Nora 7125.



TripleX

Sikkerhedsglas

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

HORNET

Vi har modtaget:

Maa det være Medlem af F. D. M. Nr. 6557 tilladt at fremkomme med enkelte Kommentarer til Hr. D. P. V. Kjærs Artikel i »Motor« af 13. Oktober Nr. 41.

Efter Artiklen at dømme tyder det ikke meget paa, at Hr. Kjær er Bilist. Mon en Bilist vilde fremkomme med en Artikel som den: »Hvorfor skal Bilisterne have Lov til med et Brøl at rense Gader og Veje for andre vejfarende?«

Hvilken Bilist har ikke paa Landevejen været udsat for, at Landboerne færdes midt ad Vejen. Sikkert de fleste. Kan man gøre andet end tude? Er Landevejen Fodgængernes eller Bilisternes, eller som jeg selv flere Gange har været ude for: Røgterens, der driver Kvæget over hele Vejen. Jeg tuder altsaa i Hornet, det gør de fleste for at komme forbi, men Hr. Kjær kører maaske bagved i 1. Gear, til Kvæget kommer til Bestemmelsesstedet? God Fornøjelse. Prøv at køre i Jylland, der græsser Kvæget meget ofte 1/2 Mils Vej fra Gaarden og drives ad Landevejen til Græsgangen. Det kunde blive rigtig hyggeligt.

Med Tak for Optagelsen.

En Landevejskører.

NAAR ER MOTORLOVEN ANVENDELIG?

EN Motorvogn, der kørte ad en sne-dækket Vej, blev siddende fast i Sneen op ad en Bakke. Under Føreren og i Passagers Forsøg paa at skubbe den løs satte Automobilen sig i Bevægelse ned ad Bakken og kørte over Passageren, der kom til Skade. Under en Erstatningssag, han derpaa

anlagde mod Føreren, statueredes det, at det ikke var godtgjort, at Motoren havde været tilkoblet i Uheldsøjeblikket, og at de særlige Ansvarsregler i Motorloven — ifølge dens § 1 — derfor ikke var anvendelige.

Da det heller ikke fandtes, at Føreren havde udvist noget Forhold, der efter den almindelige Erstatningsregel kunde paadrage ham Ansvar — hvorved bemærkes, at det var Passageren, der havde angivet, at den paagældende Vej var farbar — fik Passageren ingen Erstatning for den ham overgaaede Skade.

Dommen i denne Sag er afsagt den 23. December 1933 af Vestre Landsret.

I en andet Tilfælde skulde en Chauffør i en smal Gade i en Provinsby køre ind ad en snæver Port og maatte derfor køre flere Gange frem og tilbage. Herunder hændte det, at Vognens Lad gled ind mod og ituslog en Butiksrude paa den modsatte Side af Gaden. Under en Erstatningssag, som Glasforsikringsselskabet anlagde mod Chaufførens Principal, gjorde denne gældende, at de særlige Regler i Motorloven ikke var anvendelige, da Motoren ikke havde været i Gang i Uheldsøjeblikket. Heri gaves der ham ikke Medhold, og da Chaufføren havde udvist en, dog ikke grov Uagtsomhed, og ikke havde anvendt den yderste Agtpaagivenhed med Kørselen, blev hans Principal efter Motorlovens § 38, Stk. 6 fundet ansvarlig. Hans Erstatningspligt blev dog nedsat efter Reglen i Forsikringsaftalelovens § 25, saaledes at han kun skulde tilsvare Halvdelen af Rudens Værdi. — Sidstnævnte Dom er af-

sagt den 15. Februar 1934 af Vestre Landsret.

FOGA Auto Polish Cleaner Pudsecrém
DANSK FABRIKAT
JOHANNES FOG & Co
KØBENHAVN K.

Biler uden Fører



8 Kr. 100 km.

Gyldenløvesg. 21
Central 6021-3007

Krogs Køreskole

Hoteller og restauranter



angiver at vedkommende Hotel eller Restaurant har Overenskomst med Forenede Danske Motorejere

AALBORG

Birchs Missionshotel
Telefon 3269 - 3270



anbefales af Hr. Rejsende som bedst drevne Missionshotel i Landet. Garage 50 Øre. Lønnet Betjening.

AALBORG

Hotel »Kong Frederik«
Telefon 131

Mange Værelser med Bad og Telefon. Hygge og Komfort.

V. ggo Rasmussen.

AARHUS

Hotel Royal
Telefon 11 (9 Ledninger) Statstlf. 14
Jyllands mest fornemme Hotel. 132 elegant monterede Værelser. Alle Bekvemmeligheder. — Autogarager

HERNING

Gregersens Hotel
Telefon 600 - 617



Rindende varmt og koldt Vand paa alle Værelserne. Al moderne Komfort. Solistoptræden. Gratis Garager

KALUNDBORG

Hotel Postgaarden
Telefon 2 - 87



Godt Køkken. Rindende varmt og koldt Vand paa alle Værelserne. Moderne Garager (gratis). K. D. A. K.

KOLDING

Hotel Kolding, Torvet
Telefon 3 - 18 - 636. Statstelefon 4
Parkeringsplads. Store moderne Garager. — Rindende varmt og koldt Vand paa alle Værelserne. Telefon



ODENSE

Grand Hotel. Det ideale Hotel for Automobilister. 1. Kl. Køkken. Populære Priser. — Store Garager. Telefon Grand Hotel, Odense.

“Det forskydelige Tag,”

(Solskinslaget), paamonteres enhver lukket Vogn. Eneste Specialfabrik: Holbæk Limousettefabrik, Finsensvej 37. Tel. Godthaab 6688. København.

Maskinfabriken „ERGO“

Fremstiller nu billigst alle Reservedele til Automobiler. — Alle Plejstangsudslibninger. — Nye Ruller. — Tandsektorer paasættes Kickstartarme paa Indian Motorcykler. — Præcisionsarbejde. — 25 Aars Erfaring.

Elmegade 28 - Telefon Nora 8450 - København N.

Alt i Kofangere og Bagagebærere for enhver Vogntype.

KAI V. R. MARTHINSEN

Telefon Taga 1481

TITANGADE 1, KBHV. N.
Tidl. Worsaaesvej 9



Støbning, Udboring, **Olietæt** Tilpasning af Plejlstænger og Hovedlejer

Ingen Tilskrabning

Afslibning af Krum-
tappe.

Udslibning og Polering
af Cylinderblokke med
Leverance af Stempler,
Ringe og Pinde.

Henning Klee

Ældste Specialfabrik for Cylinderudslibning
Godthaabsvej 34. Kbhvn. F.
Telefon Central 11055 - 14408

Alt Gods sendes til Frederiksberg Station



STØRRE ØKONOMI

Tændrørene spiller en
meget stor Rolle saavel for
Motorens Økonomi som
med Hensyn til Fart, Kraft
og Acceleration.

Nye Tændrør for hver 15000
Km. sparer Benzin og for-
højer Motorens Ydeevne.

CHAMPION faas hos enhver Forhandler
og Reparatør Landet over.



færgetider

vinterhalvaaret 1934-35

Fredericia-Strib (Privat)

Motorfærgerne »Jyden« og »Strib«

FARTPLAN

Afgang fra Fredericia:

Fra 1. Oktober til 31. Oktober.

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

Afgang fra Strib:

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 2230

Overfart 9 Minutter. Medlemmer af »F. D. M.« erholder 25% Rabat ved Forevisning af Medlemskort.

Ekstrafærge: Ekstra Kr. 10.00. Chaufføren gratis. Plads til 10 Automobile. Selskabet paataaer sig intet Ansvar for Forstyrrelser i Driften.

Storstrømsoverfarten

Automobilfærgerne

»Masnedsund« - »Gaabense«

Oktr. Nov. Dec. Jan. Febr. Marts April

Afgang fra Gaabense:

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

Fra Masnedsund:

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

*) Kun Marts, April, Oktober.

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

Telefon Vordingborg 239. Orehoved 7. Kontor i København: Havnegade 43. Telefon 556-576-9567.

Sallingsund Færgerne

Tlf. Nykøbing M. 201

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

FARTPLAN

15. Okt.—15. Marts

Afgang fra Mors (Sallingsund)

700 800 900 1000 1100 1210 1300 1400
1500 1600 1700 1800 1900 2000 2100
2200 2300*)

* Kun Søn- og Helligdage.

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

**Hold
Deres Bremses
i Orden**

Fuglsangs Kilometerbog for Øerne

er nu billigere for Medlemmer

For kun

Kr. 1,25

faar De denne praktiske
og uundværlige Rejse-
bog for Automobilister,
Cyklister, Droske- og
Lillebilforretninger.

De sparer Tid og Penge

ved at raadføre Dem
med denne let over-
skuelige Bog, som faas
gennem „MOTOR“s
Forlag.

Vestre Boulevard 2A, V

Sønderjyllands-Ruten

TIL ASSENS-AARØSUND FÆRGEN

Assens-Aarøsund-Færgerne

FARTPLAN

1. Oktober 1934—14. Maj 1935.

Afgang Assens:

645 905 1110 1350 1550 1820

Afgang Aarøsund:

750 1005 1210 1450 1655 1935

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.

Hurtigruten



Hverdage:

Fra Hundested
Kl. 9,00 - 18,00

Fra Grenaa
Kl. 13,30 - 23,00

Helligdage:

Fra Hundested
Kl. 8,30

Fra Grenaa
Kl. 18,00

Telefoner:

Grenaa 255

Hundested 190

Valby 1360 & 2766

Københavns

Karosseri Reparation

Axel Hansen, Sdr. Boulevard 35

Telefon Central 14810

Benyt

F. D. M.s Turistafdeling



FØR

Nye Skridriller

opskæres paa glatte Dæk. (Mønsterbeskyttet)

Er Deres Dæk blevet halvslidte og glatte kan vi for 3—6 Kr. pr. Dæk opskære nyt Mønster igen, saaledes, at De atter kan køre sikkert, naar Vejene er fugtige og glatte.

EMIL PETERSEN

GOOD-YEAR SERVICE-STATION

VODROFFSVEJ 38 — TLF. 12671



EFTER