

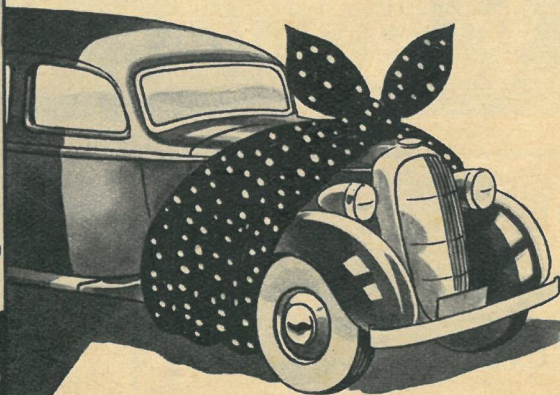
Anders Andersen

Det bedste Middel



Mod Forkølelse

af Motoren



Femstjernet

Vinterolie !

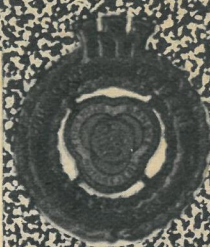
- ★ Letflydende i Kulde
- ★ Ingen Sodafsætning
- ★ Slamfri
- ★ Største Smøreevne
- ★ Mindste Forbrug

Nu er det Tiden, hvor Motoren let bliver »forkølet« med deraf følgende nedsat Ydeevne, Startvanskeligheder og Værkstedsophold == hvis De ikke i Tide skifter til ESSOBLUBE == Olien med de fem Stjerneegenskaber:

Essolube

SUPER-MOTOR OIL

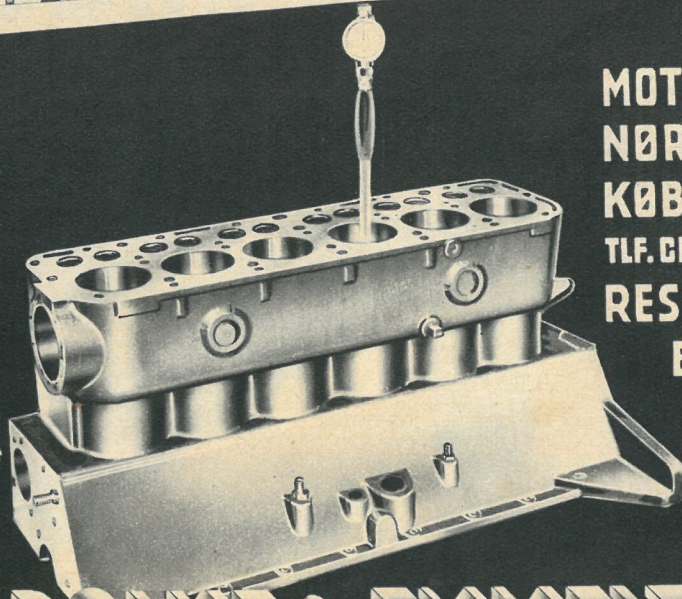
DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



MOTOR

Nr. 1. 1. Januar 1938. 33. Aarg. Udgiven af Forenede Danske Motorejere Ugentligt Oplag 28.300 Eksp. ifølge Dansk Oplagskontrol

CYLINDERUDSLIBNING



**MOTOR SERVICE
NØRREGADE 35
KØBENHAVN K
TLF. CENT. 6608-12620
RESERVEDELE
EN GROS**

A/S BALKE & EMMELTORP

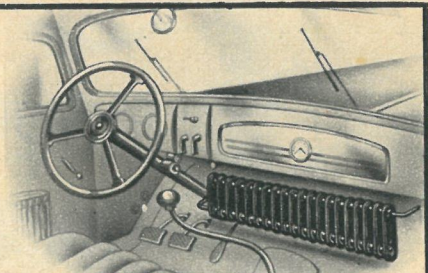


**Mercedes-Benz
Renault
Standard**

Generalrepræsentant for Danmark:

AUTOROPA A/S
Østerbrogade 20 - København

**DANAR
AUTO
RADIATOR**



Kan paamonteres - enhver Vogn.
Faas hos alle Auto-Mekanikere eller fra

Forlang Brochure
Priser fra Kr. 21.- ml/ Tilbehør
Let at paamontere

A/S DANAR
Randers



Raadmandsgade
54
Telefon Taga 41 & 61

Husk!

at den bedste Beskyttelse
for Motoren i den kolde
Aarstid er og bliver mine
anerkendte

Kølerhætter

Bundkarhætter - Bund-Maatter
Kølerhætter - Fjedergamasker

Har De

Startvanskeligheder?

Bruger Vognen

for megen Benzin?



Vi har Nutidens bedste Apparater til Justering
af KARBURATOR- og MOTOR-ANLÆG

GØRLØV

STRANDVEJ 40
TELEFON: RYVANG
3201-3202 - 4200

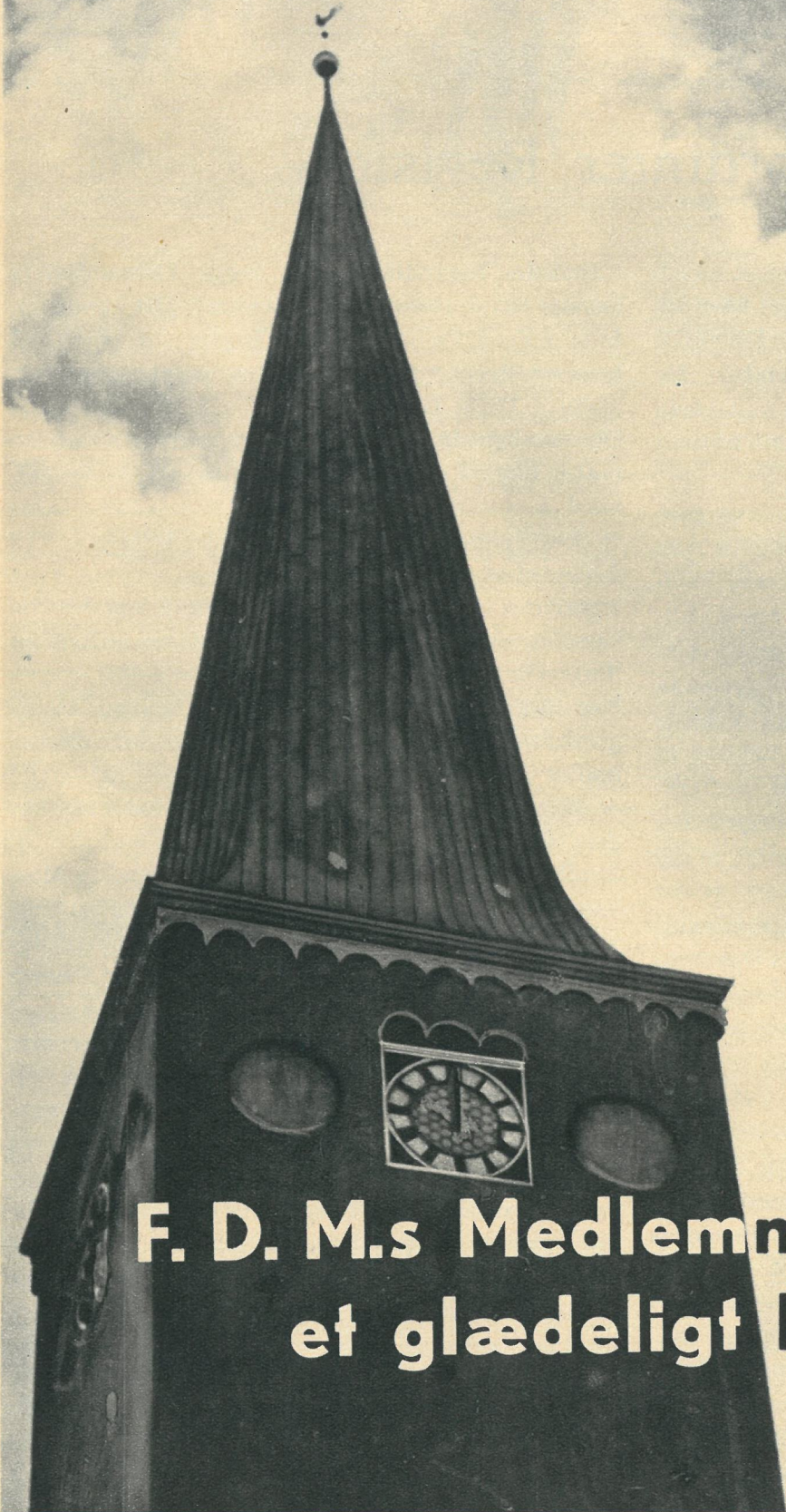
MOTOR

UDGIVET AF FORENEDE DANSKE MOTOREJERE
Ansvarhavende Redaktør: Eric Boesgaard - I Redaktionen: Sven Rørdind
Redaktion: Vestre Boulevard 4, København V - Telefon Central 5591
Annonceekspedition: - Telefon: Central 5591, Lokal 4

Nr. 1

JANUAR 1938

33. AARGANG



**F. D. M.s Medlemmer ønskes
et glædeligt Nytaar**

Ekstraordinær Revision

Naar dette Nytaarsnummer af MOTOR kommer Medlemmerne i Hænde, vil de forlængst have set i Dagbladene, at Styrelsen for FORENEDE DANSKE MOTOREJERE i Forstaaelse med Bestyrelsen for Selskabets Forsikringsafdeling har ment at burde lade iværksætte en særlig Undersøgelse af de to Virksomheders regnskabsmæssige Forhold.

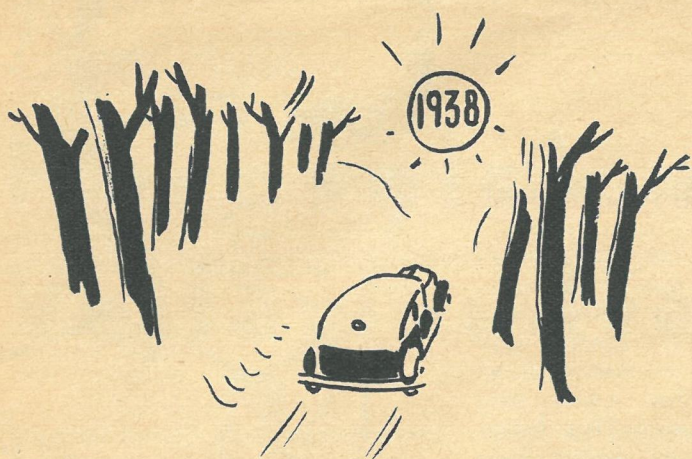
Der er i selve dette i og for sig intet, som paa kalder større Opmærksomhed. En Undersøgelse som den nævnte kan foretages, fordi den ordinære Revision maaske, som den er tilrettelagt, ikke synes vidtgaaende nok, eller fordi der konstateres Mangler eller Uklarheder, som opfordrer til en nøjere Prøvelse af Dispositioner og Posteringer. Naar det i det givne Tilfælde overdroges en statsautoriseret Revisor at gennemgaa saavel FORENEDE DANSKE MOTOREJERE's som Forsikringsafdelingens Regnskaber nærmere, havde det imidlertid sin Grund deri, at det efter det stedfundne Direktørskifte viste sig, at der gennem en Aarrække var sket visse Uregelmæssigheder, som var undgaaet den faste Revisions Opmærksomhed. Det er os bekendt, at der har verseret en Del Rygter herom, som formentlig fik ny Næring, da den paagældende Revisor tog fat paa sit Arbejde. Vi vil da gerne straks i Tilslutning til de Udtalelser, som *Direktør Røgind* i Midten af December fremsatte til Pressens Repræsentanter, fastslaa, at selve de Beløb, om hvilke der var Tale, maa karakteriseres som ret betydningsløse maalt med de to Virksomheders Aarsomsætning og Balance, men at Bestyrelserne mente at skylde Medlemmer og Aktionærer at tilvejebringe fuld Klarhed over Sammenhæng og Omfang. Naar den ekstraordinære Revision var afsluttet, skulde henholdsvis Selskabets og Forsikringsafdelingens Generalforsamling gøres bekendt med Resultatet og træffe Bestemmelse om, hvad der vilde være at foretage.

Saaledes begyndte det, og begge Virksomheders Ledelse havde ønsket, at Revisionsarbejdet kunde udføres i Fred. De omhandlede Rygter var imidlertid kommet Myndighederne for Øre og naaede ogsaa Dagbladene. Da vi fik Meddelelse om, at der under alle Omstændigheder vilde komme noget frem, ansaa Direktør Røgind det for rigtigst at besvare de Spørgsmaal, som stilledes til ham fra Pressens Side. Dette er Baggrunden for de ovennævnte Udtalelser, til hvilke vi iøvrigt skal henvise.

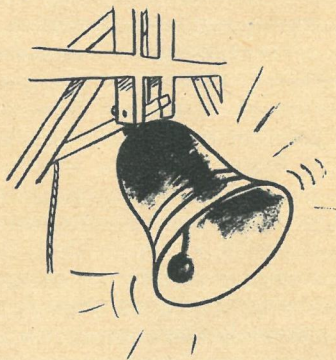
Som det ved den Lejlighed betonedes, kan det ofte være vanskeligt at afgøre, hvor Grænsen mellem en Bestyrelses og en Direktions Kompetence skal drages. Paa adskillige Punkter vilde der da maaske kunne gives fuldt tilfredsstillende Forklaringer, hvis det var muligt nu at fremskaffe saadanne, men paa andre er der utvivlsomt handlet ukorrekt. Det lader sig ikke gøre at tilsløre denne Kendsgerning, hvor stor en Skuffelse den end bereder vore Tillidsmænd og Medlemmer, som i samme Periode har set Organisationen vokse sig stor og stærk og opnaa betydningsfulde Arbejdsresultater. Det har af letforstaaelige Grunde været lidet behageligt for os at skulle arbejde med disse Forhold, men Hensynet til Organisationen maa gaa forud for Hensynet til enkelte Personer, og derfor maatte den ekstraordinære Undersøgelse iværksættes.

De fleste vil sikkert ogsaa ved nærmere Eftertanke erkende, at det i Virkeligheden er det bedste for alle interesserede Parter, at Sagen gaar sin Gang. Løse Paastande og Formodninger kan efterhaanden antage saa overdrevne Former, at en aaben Paavisning af, hvad der faktisk er hændt, er langt at foretrække. Nu maa Myndighederne, som har tilkendegivet Ønske om nøje at følge det ekstraordinære Revisionsarbejdes Forløb, afgøre, hvad der er angribeligt, og hvad der er uangribeligt for derefter at lægge Ansvaret der, hvor det bør lægges.

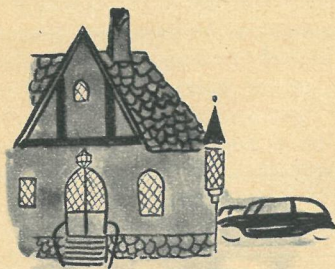
UGENS EMNER



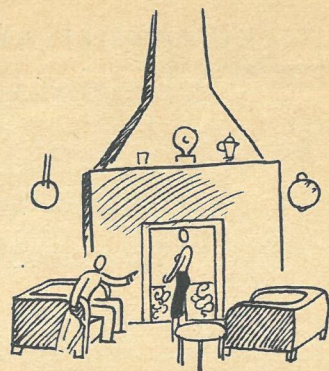
Saa er det nye Aar her, og vi maa se at faa det bedste ud af det, glemme nogle af det sidstes Fortrædeligheder og blive enige om, at det nye skal være bedre. Man kan jo nok sige, at det Aar, som gik, stod i Trafikkens Tegn, ja, bortset fra de storpolitiske Konflikter var der vel ikke ret mange Ting, Offentligheden beskæftigede sig saa meget med, som de trafikale Problemer, ligefra Storstrømsbroen til »Fru Rød og Fru Sort«! Vi er glad ved at kunne konstatere, at Bevægelsen »Større Færdselssikkerhed« og Forenede Danske Motorejere fandt hinanden, saaledes at vi ogsaa i Fremtiden kan gøre et fælles Arbejde for en Sag, som ligger os meget stærkt paa Sinde, nemlig en Højnelse af Færdselskulturen. — Det er en af de Ting, vi maa give hinanden Haandslag paa her ved Aarsskiftet, at der skal gøres et ordentligt Arbejde paa dette Omraade. Det er rigtigt nok, at de Motorkørende alene kan ikke gøre dette Arbejde, men det er uhyre vigtigt, at vi er paa det rene med, at selvom andre svigter, saa maa vi blive ved, for der er slet ingen anden Vej til den Plads i Solen, som vi attraar, end at gaa i Spidsen, vise Hensyn og ikke være bange for at paatage os den Ulejlighed for at vise andre, at fra vor Side er det Alvor, og at vi gerne vil tage et ordentligt Tag, for at det skal blive sikrere at færdes paa Gader og Veje.



Der er ingen Steder, der er mere oplagt Lejlighed til at vise de andre, at vi virkelig er saadan sindede, end ved Hellebroerne. Hold hellere stille 10 Gange for meget end 1 Gang for lidt! Dommer Berthelsen er en uhyre hyggelig Mand, — men ikke naar han sidder paa den ene Side af Skranken, og man staar paa den anden Side, overbevist om at have jaget med Fodgængere paa Hellebroerne. Men iøvrigt er det nu slet ikke først og fremmest af Hensyn til Loven eller Dommeren, man skal være særlig forsigtig her,

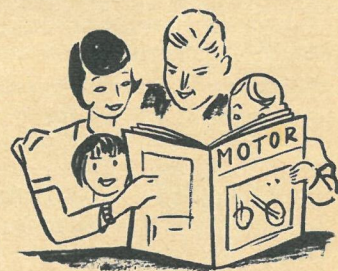


men af Hensyn til de Forpligtelser, en Gentleman maa føle overfor de svagere stillede i Trafikken ... Og saa af Hensyn til os selv. Vi kan nemlig ikke undvære Offentlighedens Sympati, og vi vil bestandig være Mindretallet. — Vi kunde ogsaa godt vise hinanden mere Hensyn paa Vejene. Vi kunde lade være med at overhale paa Bakketoppe, lade være med at ligge midt ude paa Veibanen, naar vi dog — som der staar skrevet paa mange Plakater i disse Dage — har Højrekørsel her i Landet. Vi kunde blænde ned, naar modgaaende Bilister ved selv at gøre det viser os, at vore Lygter blænder dem, og vi kunde lade være at sætte Farten op, naar andre vil forbi os. — Ja, i disse Dage bør man ransage sin færdselsmæssige Samvittighed og love Bod og Bedring i det Aar, vi lige har taget Hul paa, og som gerne skulde være et af de Aar, hvor Ulykkeskurven gaar nedad.



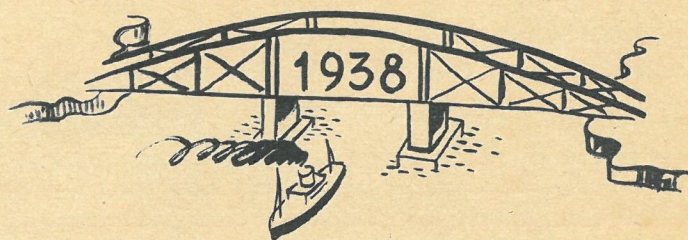
Vi skulde vinde Sejre paa mange andre Fronter, men jo tydeligere vi gør os det klart, at Sikkerheden er det vigtigste af det hele, desbedre. Det er nødvendigt for os, at Offentligheden skal vedkende sig Motorkørslen uden Uvilje. Det er en Baggrund, vi ikke kan undvære, naar helt andre Forhold, som vedrører vor daglige Færden, skal behandles — hvadenten det saa er Beskatningsforhold, Vejforhold, eller hvad nævnes kan.

Det er da mine Nytaarsønsker, at danske Motorkørende vil vise Hensyn og Forstaaelse, at det maa gaa os i Blodet, at det gælder om at hjælpe hinanden i Stedet for at fortrædige hinanden. Man har i andre Lande en langt mere udbredt Hjælpsomhed, de Motorkørende imellem, end vi har her i Landet. Man giver Plads for hinanden, man vinker hinanden frem, man parkerer med det for Øje, at der kommer andre Ting paa dette Omraade, som vi kan have godt af at lære her i Danmark, og jeg tror, at vi er mange, der er enige herom.



Paa Motors Vegne vil jeg gerne sige Tak for alt det, Medlemmerne har gjort for os og for al den Interesse, de har vist os i det Aar, som er gaaet. Det vilde være falsk Beskedenhed, om jeg sagde, at det ikke glæder os, at der saa forfærdelig ofte kommer venlige Hilsener og venlige Ord fra Medlemmerne. Jeg takker herfor. Men jeg takker ogsaa for enkelte, der skælder os ud, og er uenige med os. Hvis der slet ingen var af dem, vilde der ikke være nær saa meget Liv i Forenede Danske Motorejere, som der heldigvis er.

Eric Boesgaard.



Automobilist under Krigen - og omkring Knippelsbro Nytaar 1938

Kendte Automobilister VIII:

Borgerrepræsentant, Grosserer W. Røper-Petersen

Grosserer W. Røper-Petersen kendes af Fagfolk som en fortræffelig Forretningsmand, af Offentligheden for sit Arbejde i Københavns Borgerrepræsentation, af atter andre for sin Interesse for Fuldblods-Sporten. Men Hr. Røper-Petersen er ikke bare Forretningsmand, Kommunal-Politiker og Deltager i Væddeløbssporten. Han er ogsaa en god Automobilist, en optaget og praktisk anlagt Mand, der som hundredtusind andre Motorfolk har gjort Vognen til en Del af sin Tilværelse. Derfor ligger Trafikkens Vilkaar ham paa Sinde, og derfor indvilligede han elskværdigt, da Motor bad ham sige sin Mening til Serien »Kendte Automobilister«. Han gjorde det paa følgende Maade:

— Jeg fik min første Vogn under Krigen, sagde Hr. Røper-Petersen. Jeg tror, engang i Sommeren 1917, og selv om adskillige havde haft Vogn i en halv Snes Aar eller mere, saa var dog Automobilismen dengang noget helt andet, end den er i Dag. Jeg købte en Fire-Personers Chandler, der kostede 12.000 Kroner. Det lyder helt tosset nu, navnlig naar man tænker paa, hvordan hin Tids Vogne var eller saa ud, men en Vogn kostede faktisk for tyve Aar siden en halv Snes Tusinde Kroner og derover. Til Gengæld var de sværere at have med at gøre. Paa min allerførste Tur, hvor jeg skulde til Køge, kom jeg ikke længere end til Taastrup, for pludselig tørnede jeg sammen med en Pony-Vogn. Der skete ingenting, hverken med Kusken eller med Pony-Vognen eller med os i Chandleren, men da det naturligvis maatte opklares, hvorfor jeg kørte ind i Vognen foran, og jeg begyndte at gaa paa Jagt efter Grunden til mit Uheld, saa opdagede jeg, at jeg havde tabt den ene Bremseskaal, hvilket vil sige, at Bremserne ikke duede. Den Historie lyder fantastisk i Nutidsøren, men det var vitterlig saadan for 20 Aar siden, at den Slags eller tilsvarende Uheld var uundgaelige. Men da alting i Tilværelsen stort set er afpasset efter hinanden, saa var denne Risiko mindre, end den vilde være nu, simpelthen fordi man ikke kunde køre hurtigt med en Vogn af Aargang 1917. En Hastighed paa 25—30 Kilometer var det almindeligste. Nogle kørte endnu langsommere, og selv om 30 Kilometer er hurtigere, end man kan gaa, saa har man dog med denne Hastighed nogenlunde Herredømme over sin Vogn.

Grosserer Røper-Petersen fortalte et andet Minde fra Krigens Aar. I de vanskelige Tider, da Benzin-Handelen var stærkt begrænset, startede han paa Benzin, men kørte iøvrigt paa Petroleum. Og det gik glimrende. I alt Fald den Gang, sagde han, kunde man faktisk køre med nogle faa Liter Benzin og en Tønde Petroleum til sin Raadighed.

Om sit Syn paa den daglige Trafik, sagde Hr. Røper-Petersen endelig:

— Hvad man savner, naar man kører i København hver Dag? Forskellige Ting. Personlig synes jeg, at det er en Mangel, at i alt Fald en Del af de Politibetjente, der sættes ud i Færdselen, er *utilstrækkeligt uddannet*. Man kan næppe forlange mere af den Enkelte, end man ellers gør, for ingen kan forpligtes over sin Evne eller i denne Sammenhæng over sin Uddannelse. Og saa længe Uddannelsen ikke

er omfattende nok, kan man intet bebrejde den ene Betjent, selv om man synes, at han kunde gøre sine Ting bedre. Jeg tænker særligt paa Trafik-Ledelsen ved Knippelsbro, som jeg har for Øje hver eneste Dag, fordi jeg kører den Tur flere

Gange daglig. Efter min Mening gaar for tit Trafikken i Fisk ved Broen, navnlig Trafikken fra Bremerholm. *Jeg vilde ønske, at der, naar Enhedspolitiet den 1. April organiseres, kunde stilles flere Penge til Raadighed for Københavns Politi's Færdselsafdeling, som iøvrigt gør et godt Arbejde og fortjener den størst mulige Støtte, men først og fremmest har Brug for et tilstrækkeligt og i enhver Henseende uddannet Mandskab.*

Saa er der os — Automobilisterne selv. Naar Fodgængere eller Cyklister siger det, tror man, de taler af Nid eller Nag, eller af Misundelse. Naar Een, der selv kører, tager Ordet, kan han forlange at blive troet. Og jeg har ingen Grund til at lægge Skjul paa, at efter min Mening røber for mange Automobilister Ukendskab til eller gør sig skyldig i Hensynsløshed mod Færdselskulturens Bud. Jeg kan nøjes med at nævne en eneste Ting. Det sker jo paa en længere Tur, at man mange Gange er nødt til at overhale foranliggende Vogne. Man giver Tegn og prøver at komme forbi, men i samme Sekund lægger den nærmeste Vogn sig ud midt paa Vejen, saa Overhaling er udelukket. Langtfra altid naturligvis, det ved enhver. Men det er ogsaa nok, at bare een om Dagen bærer sig ad paa den Maade, for det er jo saadan, at der skal mange og ordentlige Automobilisters Adfærd til for at faa Folk til at glemme en enkelt hensynsløs Automobilists Kørsel. Jeg tager et Par Gange om Aaret paa længere Ture og har i de senere Aar navnlig været i Tyskland og Sverige. Det er min bestemte Opfattelse, at tilsvarende Brud paa Færdselskulturen er utænkelige i Tyskland og Sverige.

Der er i det hele taget mellem Danske en Tilbøjelighed til Rethaveri, i hvert Fald saa snart vi kommer paa Gaden og paa Landevejen. Det var dejligt, hvis mange i det nye Aar bare prøvede at dæmme op for deres Trang til altid at skulle trumfe egen Vilje igennem og altid at skulle pukke paa sin Ret, ogsaa naar det er mere praktisk, ja meget nemmere at give den anden Part Fortrinet.

Jeg er iøvrigt *Tilhænger af den fri Hastighed* og mener, at det er mindre farligt at køre ordentligt med 80 Kilometer paa en moderne Automobilvej end at køre hensynsløst eller »uordentligt« med 40 Kilometer i en stærkt trafikeret Gade!

Es.



Den nye

Færdselslov og Vejtavleudvalget

De to danske Motororganisationer, *Forenede Danske Motorejere* og *Kgl. Dansk Automobil Klub* — har, som alle interesserede ved, udført en Pionergerning paa Vejafmærkningens Omraade her i Landet. Oprindeligt anbragte de to Organisationer helt paa eget Initiativ Tavler paa vore Landeveje, men allerede i 1919 blev der sat officielt Stempel paa dette Arbejde. De samarbejdende Foreninger oprettede paa dette Tidspunkt *Det fælles Vejtavleudvalg* for *Kgl. Dansk Automobilklub* og *Forenede Danske Motorejere* i Forstaaelse med Justitsministeriet, som traadte i Samarbejde med Udvalget. Efter Aftalen med Justitsministeriet skulde Udvalget, som de to Organisationer i Forvejen havde gjort, foretage Vejafmærkninger i Overensstemmelse med Reglerne i den internationale Konvention angaaende Kørsel med Motorkøretøjer af 11. Oktober 1909.

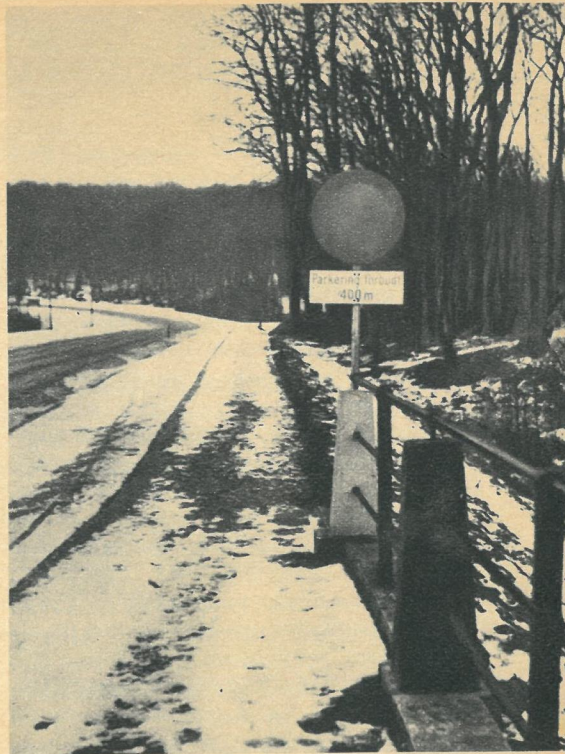
*

Justitsministeriets Samarbejde med Udvalget blev stedse mere fast og officielt. Et tydeligt Udtryk herfor fik Offentligheden i den justitsministerielle Bekendtgørelse af 30. Juni 1932 angaaende Færdselstavler og Politiets Færdselsregulering i Gade- og Vej-

kryds, der udtrykkeligt fastslaar, at de internationale Advarselstavler opstilles efter Forhandling med Vejtavleudvalget, og som henviser til, at de to Motororganisationer har erklæret sig villige til at levere og opstille Tavlerne uden Udgift, for saa vidt de opstilles ved Landeveje, medens de vil være behjælpelige med Tavlernes Opstilling paa Biveje. Dernæst bestemmes udtrykkeligt, at Tavlerne »vil ved fremtidige Opstillinger være at anskaffe gennem det nævnte Udvalg«. — Det drejer sig for disse Bestemmelser Vedkommende ikke blot om de internationale Advarselstavler, men i mange Tilfælde ogsaa om de saakaldte »Polititavler«. En stor Del af de omhandlede Tavler har Organisationerne altsaa leveret, opstillet og vedligeholdt for egen Regning, medens andre Tavler er blevet leveret mod Betaling. Selve de internationale Advarselstavler ved Landevejene er udelukkende bekostet af Organisationerne, som herved har haft en samlet Udgift paa ca. 250.000.— Kr. i den Tid, hvor *Det fælles Vejtavleudvalg* har virket.

*

Vort eksisterende Vejnet er takket være *Vejtavleudvalgets* Arbejde og de



to Organisationers økonomiske Ofre blevet forsvarligt forsynet med de forskellige nævnte Tavler; ingen vil kunne bestride, at Udvalget har vist sig paa Højde med sin Opgave. Det har paa god Maade udført en nyttig Gerning, som det offentlige uden dette private Initiativ vilde have været nødsaget til selv at tage sig af og at financiere. Selvom de fleste af vore Veje nu er afmærkede, er Udvalget dog ikke derfor blevet overflødig. Dels anlægges der jo til Stadighed nye Veje, som stiller deres Krav om Afmærkning, og dels medfører den stigende Opmærksomhed for Færdselssikkerhedens Problemer, at Tavler maa opstilles, hvor man ikke tidligere fandt det paakrævet. Endelig skal Systemet jo holdes vedlige, hvilket hvert Aar kræver, at mange gamle Tavler maa erstattes med nye. I 1936 leverede *Vejtavleudvalget* saaledes næsten 2000 Tavler og ca. 1000 Stolper til Opstilling af dem.

*

Det er blevet antydet, at den nye Færdselslov, som nu er under Forberedelse, skulde gøre en Ende paa *Vejtavleudvalgets* Tilværelse, idet Virksomheden blev overtaget af offentlige Myndigheder. I Betragtning

af hele Sagens Forhistorie maa en saadan Reform dog synes baade upaa-krævet, uheldig og utiltalende, og det maa indtil videre være berettiget at gaa ud fra, at den ikke vil blive bragt i Forslag. Som det klart fremgaar af det foregaaende, er Forholdet dog det, at Organisationerne, længe før det offentlige tænkte paa Sagen, har taget denne i deres Haand. De har først rent privat og sidenhen i et mangeaarigt udmærket Samarbejde med Myndighederne til almindelig Tilfredshed løst den foreliggende Opgave igennem det Fællesudvalg, som de har oprettet til at besørge dette Arbejde. De har endelig paataget sig ikke ubetydelige økonomiske Ofre til Arbejdets Gennemførelse. Naar det nu er bekendt, at de to Motororganisationer fremdeles er villige til at bære Omkostningerne ved at levere Advarselstavler og lignende og ved at administrere Udvalget, skulde det synes en Selvfølge, at Staten gerne tog imod dette Tilbud og derved fortsat kom til at drage Nytte af Udvalgets Sagkundskab og Erfaringer.

Hvis Staten alligevel skyder Udvalget til Side og lægger sin Haand paa dets Arbejdsfelt, kan det kun skyldes en Tendens til overalt, hvor det lader sig gøre, at fortrænge Privatinitiativet

og erstatte det med offentlig Administration. Men denne Tendens er ikke af det gode, og den er forresten temmelig uforstaaelig i en Tid, hvor Forholdene i saa stor Udstrækning som nu ligesom paatvinger den offentlige Administration særlige Opgaver. Man skulde synes, at den under disse Omstændigheder kunde have nok at gøre med uafviselige Pligter og ikke just skulde føle sig fristet af at kaste sig over Arbejdsfelter, hvor dens Tilstedeværelse er overflødig, fordi det paagældende Arbejde i Forvejen udføres godt og betryggende ved privat Foranstaltning. Man kan her henvise til, at i Tyskland, hvor alt dog maa siges at være stærkt centraliseret, er Forvaltningen, d. v. s. Opstillingen og Tilsynet med alle Færdselstavler (inkl. Vejvisere) henlagt til »Der Deutsche Automobilclub«, der saaledes er øverste Myndighed, dog naturligvis underlagt Ministerierne.

Vil Justitsministeriet endelig mere direkte have Del i *Vejtavleudvalgets* Arbejde, kan dette jo ogsaa nok lade sig arrangere, uden at man behøver helt at fortrænge Organisationerne fra en Virksomhed, som de har viet mange Kræfter og megen Interesse, og som de har varetaget til Nytte for Samfundet. —





Den nye tyske Færdselslov

Vi fortsætter i Dag Artiklen om den nye tyske Færdselslov, og bringer samtidig en Række Illustrationer, der alle er taget fra en lille og meget fornøjelig, populær Udgave af Færdselsloven. Forfatteren til dette lille Hefte, der bærer Titlen »Gib acht!«, er skrevet af en af Lovens Fædre, Dr. jur. Fritz Schifferer — en af det moderne Tysklands største Færdselseksperter. De morsomme Tegninger er tegnet af vom Endt.

I »Motor« Nr. 50 begyndte jeg en Gennemgang af de vigtigste Bestemmelser i den nye tyske Færdselslov, og jeg sluttede med de tyske Regler for Signalgivning, Regler, som i høj Grad svarer til vore Regler.

Derefter kommer Paragraf 13 med Bestemmelsen om Forkørselsret. Man kan misunde Tyskerne, at de har Lov til at benytte Udtrykket Forkørselsret, for det giver unægtelig noget klarere Regler, end vi, der stadig skal Omvejen over den negative Vigepligt, kan præstere. Før jeg citerer Reglen, skal jeg lige bemærke følgende. Ved Oversættelsen benytter jeg lidt andre Udtryk end dem, vi har i vore Bestemmelser, men det er for at gøre det klare helt klart. Desværre maa man sige, at vi har faaet rodet Begreberne lidt sammen herhjemme, idet man ikke skelner mellem det topografiske og det trafikale, nærmere forklaret mellem Hovedveje (Rigsveje) og Hovedfærdselsaarer (hvor man tænker paa de trafikale Forhold). Det kommer af, at vi har indført den rent geografiske Nummerering *samtidigt* med, at vi har indført den færdselsmæssige Regel,

mens andre Lande først har haft Nummereringen og senere har ophøjet de nummererede Veje til Hovedfærdselsaarer. Det, at en Vej eller Gade bliver Hovedfærdselsaare (Hovedvej), skyldes dens Trafikmængde, og Afgørelsen af, hvilken Hovedaare af to sammenstødende Hovedaarer, der skal have Forkørselsret, sker ud fra en rent trafikal Bedømmelse, idet den Aare, der har størst Trafik, maa være den privilegerede. Det, at en Hovedgade i en By faar Forkørselsret overfor en Hovedvej, der føres gennem Byen, er derfor ikke Brud paa noget Princip, men tværtimod en streng Haandhævelse af samme Princip. De er nemlig begge Hovedaarer, og den mest trafikerede faar Forkørselsretten.

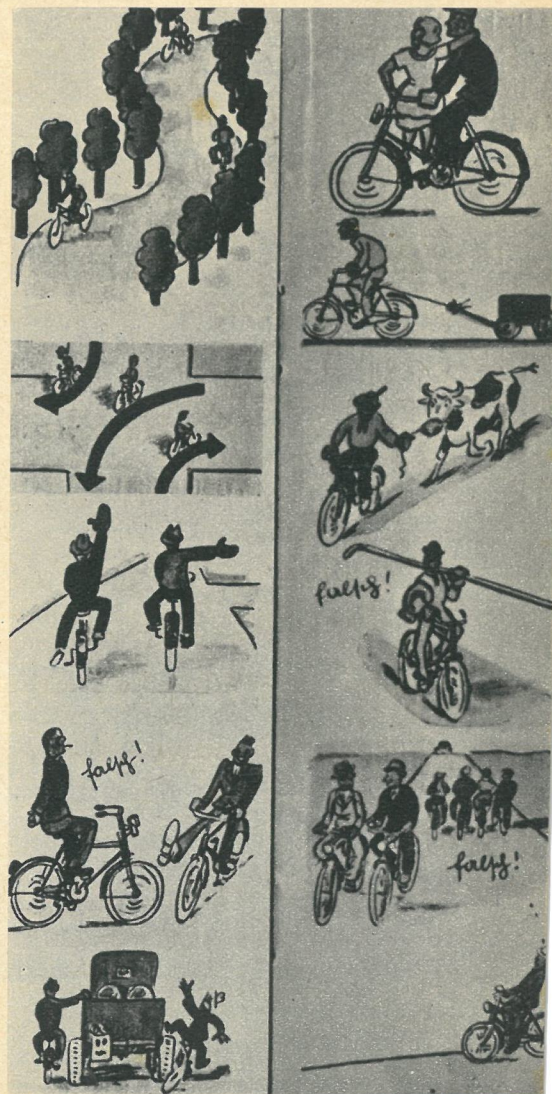
Efter dette lille Sidespring gaar vi over til selve Reglerne, der begynder med at fastslaa Hovedvejenes Forkørselsret, og det hedder: »Ved Vejskæringer og Vejudmundinger har den, der benytter Hovedvejen, Forkørselsret. Hovedveje er: 1) Rigsveje mærket med Nummer, og 2) Hovedgader mærket med Firkanten paa Spidsen; endvidere ved enkelte Skæringer og Indmundinger de Gader, ved hvilke de indmundende eller skærende Gader er forsynet med Trekanten, der staar paa Spidsen.«

Derefter følger den almindelige Regel om Højreforkørselsretten, der dog

Her behandles Cyklisternes Forseelser.

har den Undtagelse, at Køretøjer, der drives ved Maskinkraft, har Forkørselsret overfor andre Køretøjer. I denne Paragraf findes ogsaa Bestemmelsen om, at Køretøjer, der skifter Færdselsretning, har Vigepligt for alle Køretøjer, der kommer imod dem. Dette gælder ogsaa ved Kryds.

Forts. Side 10



„Kronprins Olav“ er i Fart

Tiden har ændret Tempo, men »Det Forenede Dampskibs-Selskab« er fulgt med. »KRONPRINS OLAV«, der nu er i Fart, staar som en værdig Repræsentant for sin Tid og sit Rederi, som et haandgribeligt Bevis paa, hvad moderne Teknik og frisk Initiativ kan præstere.

»KRONPRINS OLAV« er et Barn af sin Tid og fuldt ud i Stand til at tilfredsstille moderne Menneskers Krav til Komfort og Hurtighed. Dets Brutto-Tonnage er 3150 Tons, største Længde 327'8", største Bredde 45'7", Skibets Fart 19,5 Knob, Rejsetiden København—Oslo ca. 15 Timer.

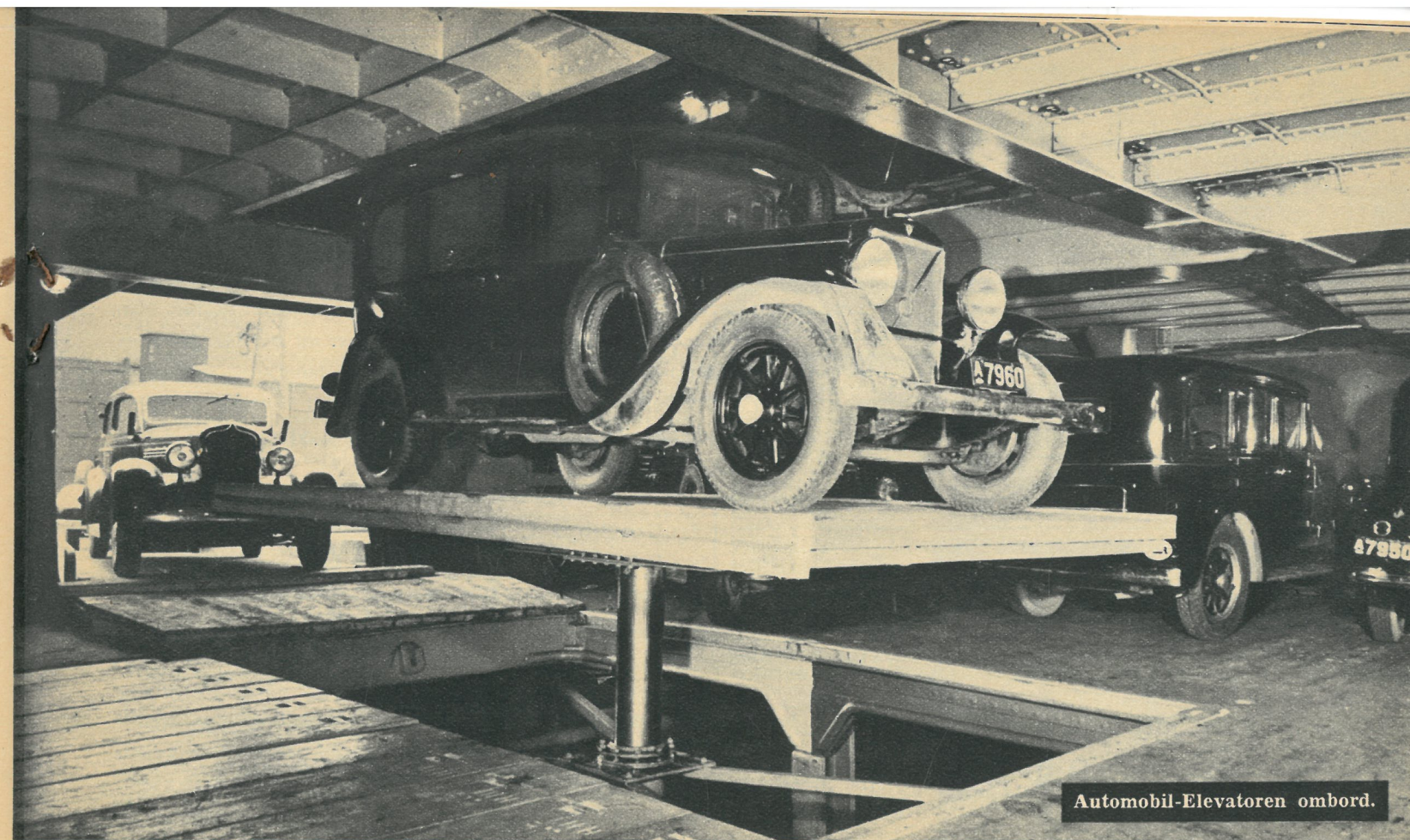
Det nedenfor viste Gennemsnit af Skibet giver tydeligere end mange Ord

et Indtryk af alle de moderne Bekvemmeligheder, »KRONPRINS OLAV« er udstyret med.

Der er to Klasser ombord, og baade I Kl. og Fællesklasse byder Passagererne udsøgt Komfort og Hygge.

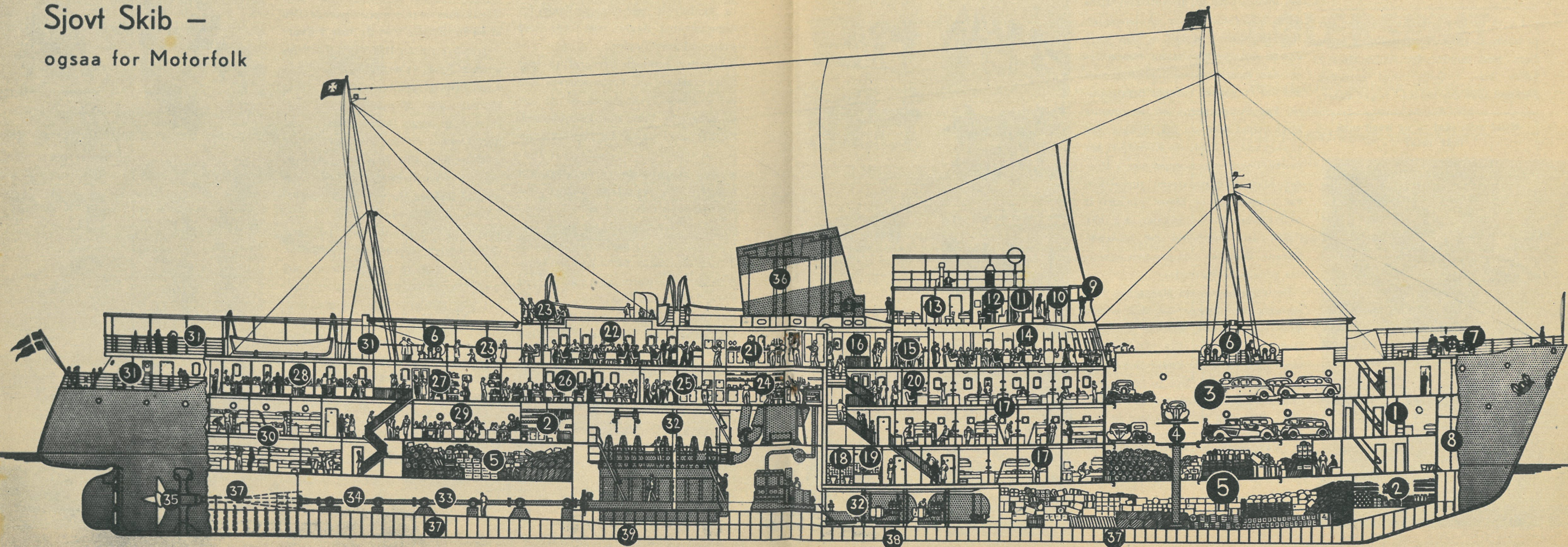
Maskinen, selve Skibets Hjerter, er et Udtryk for den moderne Tekniks Opfindsomhed og Kunnen. Næsten lydløst, uden Rystelser eller Larm, føres man fra Havn til Havn.

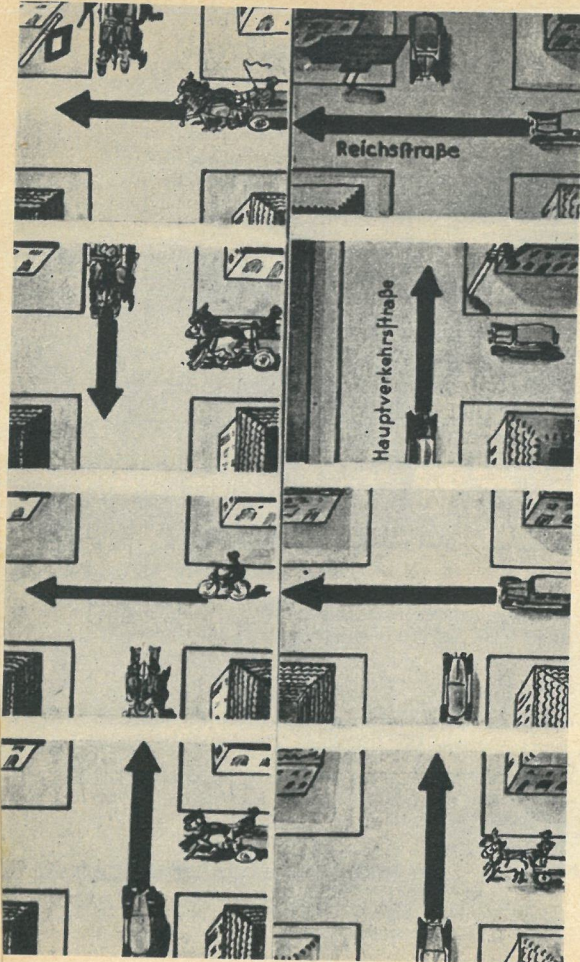
Om Aftenen gaar man ombord, indtager sit Maaltid i en af de hyggelige Saloner, og tager maaske en »drink« i Bar'en inden man kryber til Køjs. Næste Morgen gaar man fra Borde frisk og udhvilet.



1. Kamre for Mandskab
2. Proviant
3. Automobildek
4. Elevator for Automobile
5. Lastrum
6. Lossespil
7. Ankerspil
8. Ankerkæde
9. Kommandobro
10. Styrehus
11. Bestiklukaf
12. Kaptajn
13. Styrmand
14. Rygesalon. I Klasse
15. Bar
16. Entre. I Klasse
17. Kamre. I Klasse
18. Tollet. I Klasse
19. Bad. I Klasse
20. Kontor
21. Pantry. I Klasse
22. Spisesalon. I Klasse
23. Promenadedæk. I Klasse
24. Kabys
25. Pantry. Fællesklasse
26. Spisesalon. Fællesklasse
27. Entre. Fællesklasse
28. Rygesalon. Fællesklasse
29. Salon. Fællesklasse
30. Kamre. Fællesklasse
31. Promenadedæk. Fællesklasse
32. Motorrum
33. Skrueaksler
34. Tunnel for Skrueaksler
35. Skruer
36. Lyddæmpere for Motorer
37. Vandballasttanke
38. Tanke for Brændselolie
39. Tanke for Smørelie

Sjovt Skib — ogsaa for Motorfolk

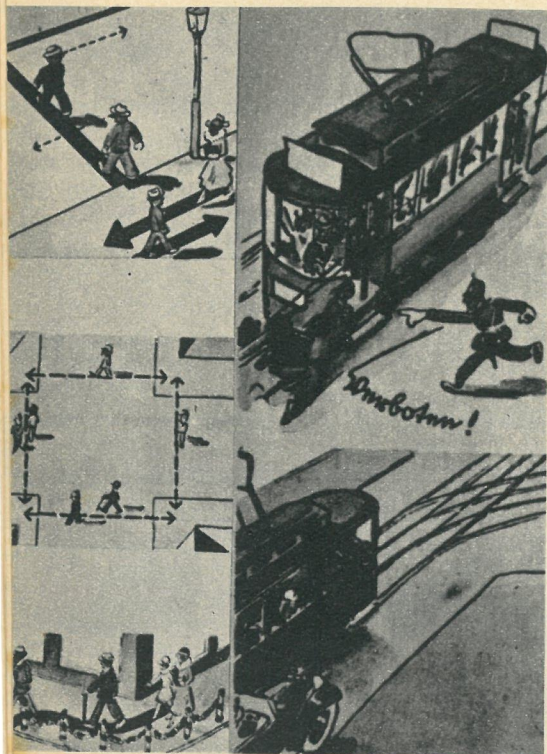




Forkørselsretten!

I § 15 finder vi Bestemmelserne om at holde. Der maa kun standses i højre Side, med mindre der findes Spor i højre Side. I Gader med ensrettet Færdsel maa der holdes i begge Sider.

Hvad man skal — og hvad man ikke maa!



Parkeringsreglerne ligner meget vore egne. Der maa ikke parkeres nærmere ved Gadekryds og Sporvognsstoppsteder end 10 m.

Ved Ind- og Udkørsel til og fra Grundstykker har man Vigepligt over for den øvrige Færdsel, og den sidste Bestemmelse i Paragraffen tyder paa, at en Ting, vi kender her hjemmefra, ogsaa grasserer i Tyskland. Det forbydes nemlig udtrykkeligt i Loven paa privat Initiativ at anbringe Skilte, der paalægger den normale Færdsel Hensyntagen til Kørslen fra Grundstykket.

Bestemmelserne for Indretning af Signalapparater findes i den særlige Bekendtgørelse, dog bestemmes det i Loven, at Signalapparater, der benyttes i Byer og bymæssig Bebyggelse, ikke maa have større Lydstyrke end 100 Phon.

Alle Køretøjer skal nu være forsynet baade med Baglygte og Katteøje. For Cykler gælder der særlige Regler, som vi kommer til senere, men det interessante er, at Katteøjet ogsaa gøres obligatorisk for Automobiler. Det skal sidde i Midten og ikke mere end 50 cm over Kørebanen. Denne Regel kan maaske synes mærkelig, men den har en ganske bestemt Begrundelse. Paa Autobanerne er der nemlig forekommet ikke saa faa Ulykker, der er sket ved, at holdende Køretøjer, paa hvilke Belysningsanlægget var i Orden eller Akkumulatoren simpelthen var brændt ud, er blevet paakørt af bagfra kommende Køretøjer, der ikke i Tide har observeret det holdende Køretøj. Som her maa der kun anvendes godkendte Katteøjne.

Bestemmelserne om Køretøjers Udrustning med Lygter, der skal angive deres Begrænsning, omfatter nu ogsaa Hestekøretøjer, der ikke længere kan nøjes med en Lygte under Bunden af Vognen, men skal føre to Sidelygter. Endvidere bestemmes det, at Forlygterne ikke maa sidde længere end 40

Færdselsloven gælder for alle Trafikanter.

cm fra Køretøjernes yderste Begrænsning.

Cykler skal ikke længere forsynes med et Katteøje paa Bagskærmen, men der skal paa begge Sider af Pedalerne anbringes Reflektorer af gult Glas. Rent umiddelbart skulde man synes, at dette er en god Idé. Pedalerne kommer ret langt ned mod Vejbanelen og samtidigt bevæges de, hvilket giver god Virkning for Refleksglassene. Man har i al Stilhed forberedt denne Reform, og Prøverne, der er gaaet forud, siges at have givet særdeles gode Løfter. Det skal blive interessant at se denne Anordning i Praksis.

Om Benyttelsen af Cyklestierne hedder det, at Cyklister altid skal benytte Cyklestierne, selvom der kun findes en Cyklesti i den ene Side af Vejen. Naar en Cyklist forlader en Cyklesti, skal han udvise særlig Agtpaagivenhed over for den øvrige Færdsel.

Forts. næste Side



Med Hensyn til Cyklisternes Placering i Trafiken bestemmes det, at de principielt skal køre een og een, dog maa de, hvor Trafiken tillader det, køre to og to. Udenfor bebyggede Omraader maa der paa Rigsvejene kun køres enkeltvis. Bestemmelserne om at have et Barn paa Cyklen ligner ganske vore, og det samme gælder Reglerne for Transport paa Cykle af større Genstande.

Bestemmelserne om Lygteføring er ganske kortfattede, idet de mere detaljerede Bestemmelser findes i Bekendtgørelsen. I Loven fastslaas det kun, at Lygterne skal blændes ned, hvis de generer andre Vejfarende. Dette gælder ogsaa overfor Cyklister, men kun for Fodgængere, hvis de marcherer i sluttede Afdelinger. Det er tilladt at køre med Parkeringslygter paa de Steder, hvor Kørebanen er tilstrækkelig belyst paa anden Maade. De saakaldte »Spotlight« maa kun anvendes kortvarigt og ikke til Belysning af Kørebanen.

Til Sikring af marcherende Afdelinger træffes der ret vidtgaende Foranstaltninger, idet saavel de to yderste Mænd i Kolonnens Front som i dens Ende skal bære Lygter, de forreste gule, de bageste røde.

Trods det, at Loven omfatter alle Arter af Færdsel, er den kun paa 50 korte Paragraffer, og den er som før nævnt skrevet i et dejligt, klart Sprog, fjernt fra tidligere tysk Lovsprog. Den er saadan, at den jævne Mand let kan læse den og fatte Meningen.

Bekendtgørelsen er til Gengæld blevet noget længere, da den skal omfatte alle Lovens tekniske Bestemmelser, men det er jo ikke til at undre sig over.

Den begynder med alle Færdselstavlerne, der er blevet forenklede og bragt nærmere til de internationale Tavler, og desuden omfatter den alle Vejvisere og Bytavler.

Af selve Bekendtgørelsen skal vi kun fremdrage enkelte Ting, da det vil blive for langt at gaa i Detailler.

Benzintankene skal kunne rumme Brændstof nok til 350 km Kørsel, mens den famøse Benzin-Si ikke længere omtales. Derimod skal Paafyldningsaabningen sidde i højre Side. —

Tyskland gaar nu over til at anvende de samme Nummerplader som vi, nemlig hvide Bogstaver og Tal paa sort Grund. Retningsviserne skal være af en saadan Art, at de tydeligt forandrer Omridset af Vognen, og de skal rage mindst 8 cm udenfor Vognens yderste Begrænsning. Der foreskrives en bestemt Højde for Baglygterne, og det forlanges, at disse sidder mindst 35 cm under Retningsviserne.

Mens der ikke tidligere er noget Lands Lovgivning har været Bestemmelser vedrørende Speedometre, finder man for første Gang en saadan i den tyske Lovgivning. Der fastsættes, at Kilometertælleren ikke maa have større Fejlvisning end 2%, og at Hastighedsmaaleren ikke maa have større Fejlvisning i det øvrige Omraade end 3%. Kender man lidt til Speedometre, vil man vide, at det er ret strenge Fordringer at stille. Dog maa det her tilføjes, at der ikke er nogen Pligt til at have Speedometer, kun hvis man har et, skal det opfylde de ovenfor angivne Fordringer.

Til Slut skal jeg nævne, at det i Bekendtgørelsen er fastsat, at Vindspejlet og alle Tværskillerum af Glas skal være splintsikkert Glas. Vi har endnu ikke nogen Bestemmelse herom, mens England som bekendt fordrer splintsikkert Glas i alle Ruder i Vognen.

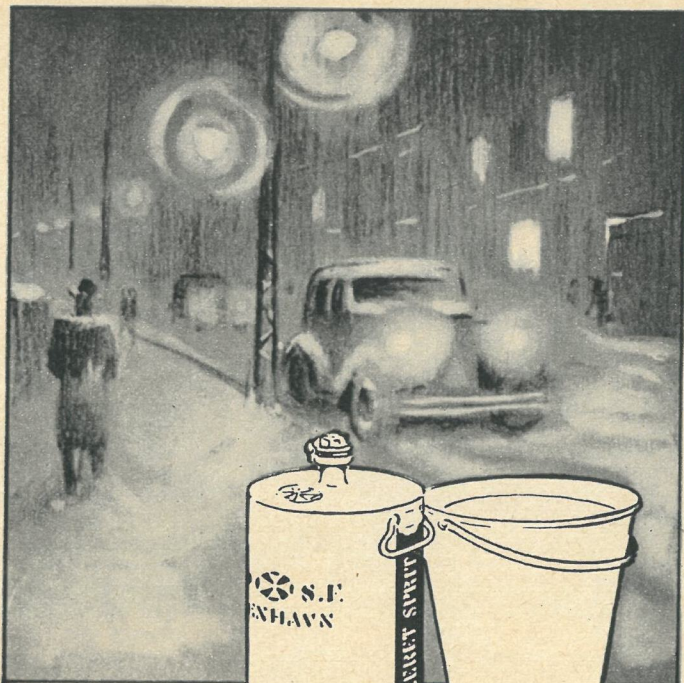
K. J. Møller.

Aarsheftet 1938

I Løbet af de første Dage i Aaret vil alle vore Medlemmer modtage det nye Aarshefte for 1938. Det udkommer ligesom forrige Aar i Lommebogsform, men vi har foretaget en Del Ændringer i Hefkets Redaktion, Ændringer, som vi haaber alle maa blive værdsat af vore Medlemmer. Vi har bestrebt os for at samle netop det Stof, der er af Interesse for en Motormand, og vi vil være glade for at høre, hvad man mener om Heftet, ligesom vi er lydhøre for eventuelle Ændringsforslag.

Motors Annoncer

Som bekendt er Ekspeditionen af »Motor«s Annoncer tidligere foregaaet gennem et Forlag, men fra 1. Januar 1938 overtager F. D. M. selv Ekspeditionen af Annoncerne. Ekspeditionen faar Lokale paa Hovedkontoret, og Telefonen bliver Hovedkontorets Telefon: Central 5591 — Lokal Nr. 4. Henvendelser vedrørende Annoncer bedes rettet dertil.



Brug KØLERSPRIT

Beskyt i Tide Motoren og Køleren med Kølersprit (denatureret Spirit blandet med Vand), saa er Køleren sikret selv i den stærkeste Kulde. Kølersprit er billig i Brug, uskadelig og let at anvende. Kølersprit er dansk og faas overalt.

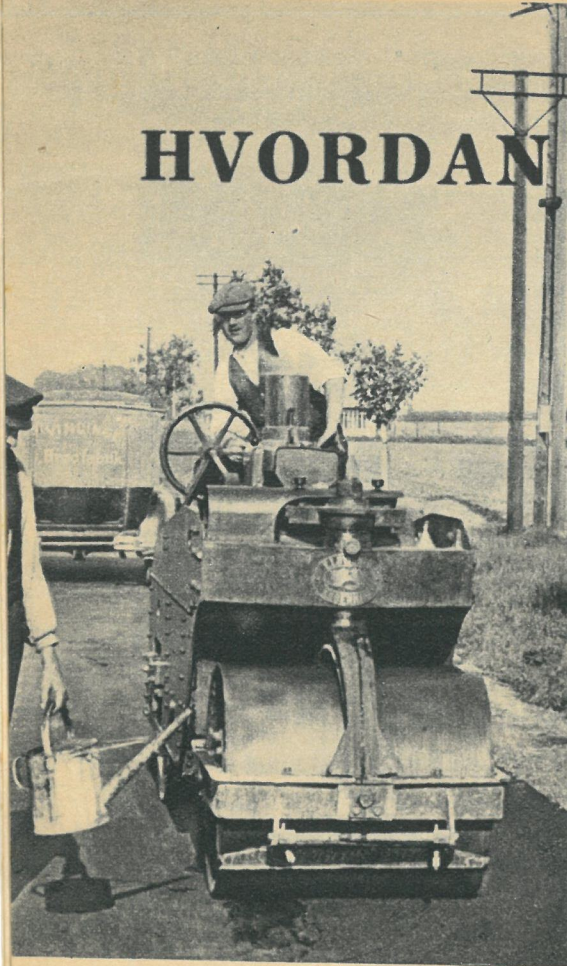


AKTIESELSKABET

DE DANSKE SPRITFABRIKKER

har udgivet en Vejledning, som giver alle Oplysninger vedrørende Brugen af Kølersprit. Faas hos alle Forhandlere af denatureret Spirit.

HVORDAN BYGGER MAN EN VEJ?



I.

Man vil maaske mene, at Vejbygningen er af forholdsvis ny Dato — at man først har bygget Veje i det sidste Aarhundrede eller saa — men mens Jernbanebygningen kun er godt 100 Aar gammel, har man i flere Tusind Aar kendt Vejbygningen. Saaledes beretter f. Eks. Herodot, at man i det tredje Aarhundrede f. Kr. i Ægypten har bygget en 18 m bred kunstigt befæstet Vej i Løbet af 10 Aar. Et virkelig Fremstød i teknisk Henseende fik Vejbygningen først under Romernes Herredømme; deres Hærveje kendetegnes især ved stor Soliditet; den samlede Tykkelse af Befæstelsen var saaledes ofte over 1 m.

Efter Romerrigets Fald gik Vejene i Forfald, og betegnende for Forholdene er det, at der i mange ældre Love findes Bestemmelser om, at Vejene ikke maa pløjes op og Materialerne bruges til andet Formaal. Senere fik man dog igen Øjnene op for, hvilken Betydning, Vejene har, og man blev klar over, at det i første Række var nødvendigt at skaffe et veluddannet Vejpersonale. Frankrig gik her i Spidsen ved i 1747 at oprette »Ecole des Ponts et chaussées»

og i 1749 »Ecole centrale des travaux public», der senere fik Navnet »Ecole polytechnique».

I Vejbygningens videre Historie er der navnlig to Data af overordentlig Betydning, nemlig 1822 i hvilket Aar Mac Adam foreslog den efter ham opkaldte Vejbygningsmetode: Macadamisering, og Aaret 1830, da Polonceau gjorde opmærksom paa Tromlernes Betydning for Vejbygningen. Herhjemme var det de velkendte Kongeveje, der dannede Forbindelsen mellem Kongernes Slotte, der var Grundlaget for en virkelig Vejbygning. Endelig skal jeg slutte denne korte historiske Oversigt med at nævne, at det var Automobilets Fremkomst omkring Aarhundredskiftet, der gav Stødet til den enorme Udvikling, Vejbygningen har gennemgaaet i de senere Aar.

Er det nu ikke ganske ligetil at bygge en virkelig moderne Vej?

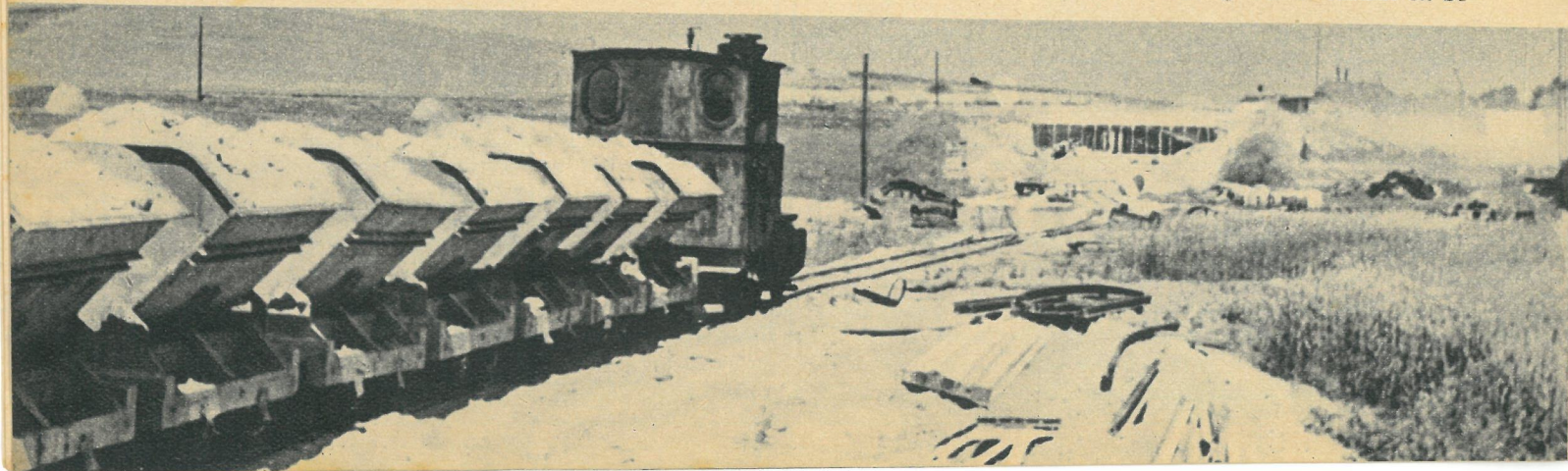
Mange vil vel mene, at det er gjort ved at antage et vist Antal Mennesker, lade dem grave lidt i Jorden og lægge nogle Sten eller noget Beton ovenpaa, og saa kan man køre. Men det er det ganske givet ikke. Se blot paa Hovedparten af Vejene her i Landet, og se om de tilfredsstiller den moderne Trafiks Krav; kun de nyeste af dem er for nogles Vedkommende tilfredsstillende. Noget andet er, at Vejbyggerne i mange Tilfælde er undskyldte, og at det ikke er deres Skyld, at Forholdene er, som de er; det kan dels skyldes, at det paa det Tidspunkt, hvor Vejene blev bygget, ikke var muligt at forudse, hvilken Udvikling Trafikken vilde faa; og det kan skyldes, at Vejbygningsingeniøren — selv om han har vidst, hvorledes det burde gøres — ikke har kunnet faa de bevilligende Myndigheder til at gaa ind paa sine Planer, hvad enten dette saa har skyldtes økonomiske eller andre Aarsager. Stort set har vi nu heller ingen Grund til at klage her i Landet, vort Vejsystem er bedre end de fleste andre Landes; men jo bedre man har det, jo mere kritisk bliver man jo.

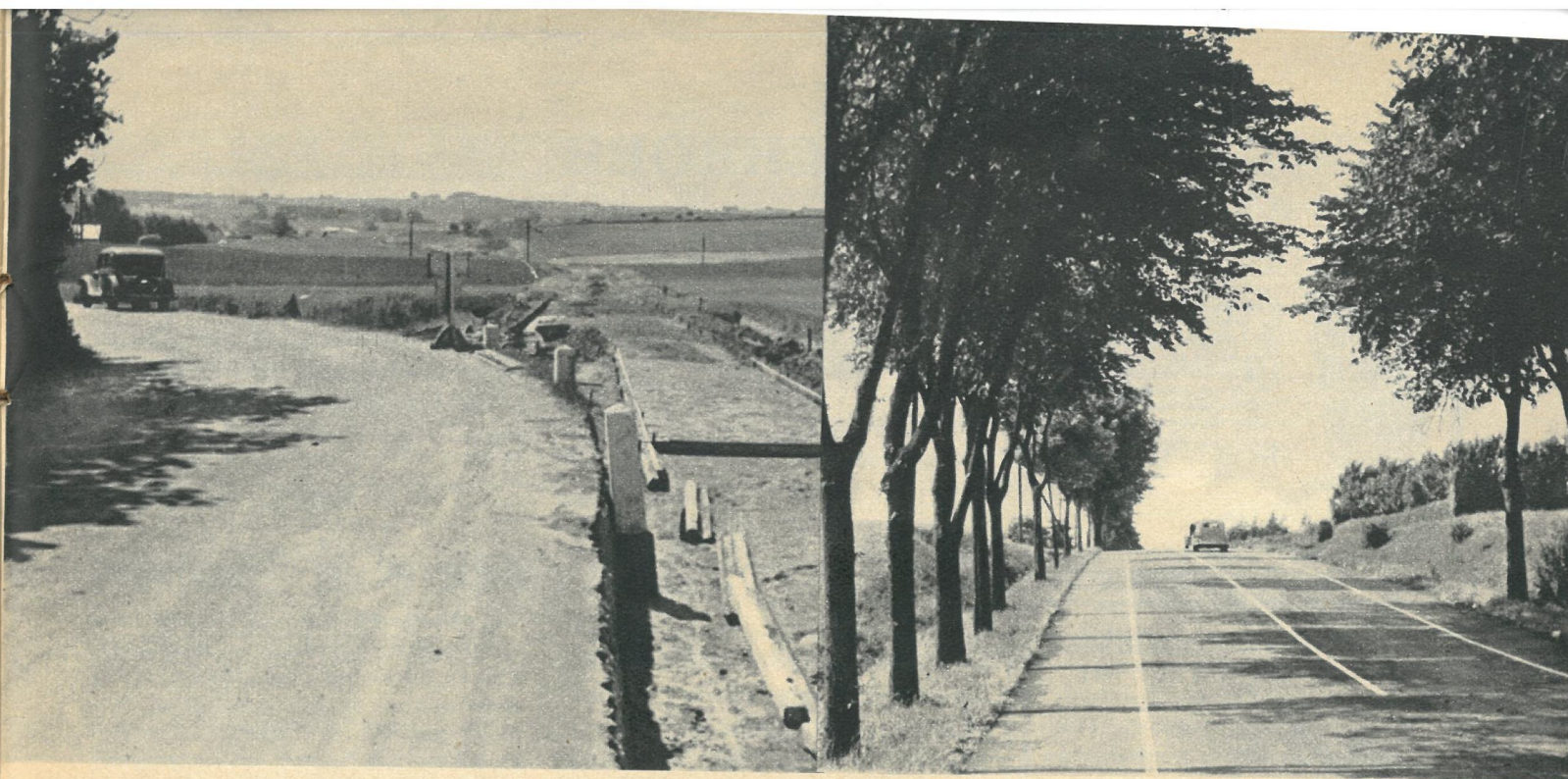
Lad os da nu se lidt paa, hvordan man bærer sig ad med at bygge en moderne Vej. Der er i Hundredevis af Ting, som man skal tage Hensyn til, og jeg skal forsøge at give Dem et Indtryk af noget af det vigtigste, der maa udføres og overvejes, inden en saadan Vej er færdig til Brug for Automobilene.

Hvor skal Vejen gaa? Skal man udbedre en gammel Vej eller bygge en helt ny? Hvor bred skal den være?

Skal den gaa udenom Byer eller gennem dem? Hvorledes kan de økonomiske Midler fremskaffes o. s. v., o. s. v.

Det første, der skal undersøges, er vel nok, hvorledes Traceringen skal være, eller som man maaske mere forstaaeligt kan sige: Hvor skal Vejen gaa? Til Hjælp ved Besvarelsen af dette Spørgsmaal har man bl. a. Færdselstællingerne. De har sikkert mange Gange set en ung Mand staa ved Vejkanten med en Notesbog i Haanden og ivrigt notere, mens han samtidig stirrer ud i Færdslen. Han optæller Antallet af Trafikanter, og Hensigten med disse Færdselstællinger er at bestemme den daglige Færdselsmængde, Færdslens Art, Variation i Færdslens Størrelse paa forskellige Tider af Dagen, Ugen, Maanedene og Aaret og meget andet. Naar Ingeniøren saa ser Resultatet af disse Tællinger, kan han se, hvor der trænges til Reguleringer eller Nyanlæg. Det er dog ikke klart med at finde ud af, mellem hvilke to Punkter Vejen skal gaa, for det er nemlig sjældent, at man uden alt for store Bekostninger kan trække en ret Linie, og saa lade Vejen gaa der. Hvis man f. Eks. paa denne Maade kommer lige gennem en Gaard eller over en høj Bakke, saa maa man lade Vejen gaa uden om Gaden eller langs Bakkens Fod, hvis man da ikke vil grave sig gennem Bakken. Og det kan blive store Jordmængder, der maa flyttes, større, end man i Almindelighed gør sig Forestilling om. Jordmængden afhænger af Terrænets Overflade. Hvis Vejen skal gaa over fladt Land, bliver Jordarbejdet kun lille, men hvis man skal passere Bakker, Dale eller Moser, kan det blive meget stort. Det hænger sammen med, at man kun kan køre op ad en vis Stigning, saa hvis Bakken er stejlere end denne Stigning, maa man føre Vejen ind i Bakken, og altsaa grave noget Jord af, og omvendt, hvis man skal nedad. For at give Dem et Indtryk af, hvilke Jordmængder, det drejer sig om, kan jeg fortælle Dem, at der til at bygge en Vejstrækning paa en halv Snes km ofte skal flyttes flere Hundrede Tusinde m³ Jord. Al denne Jord graves i de fleste Tilfælde med Grave-maskine og transporteres til det Sted, hvor den skal bruges, med »Tiptog»; ved mindre Jordarbejder benyttes dog ogsaa Haandgravning og Transport med Trillebøre. Tænk hvilken Mængde af Problemer, der allerede her melder sig for Entreprenøren, hvis der ikke i Arbejdets Betingelser er fastsat en be-





stemt Arbejdsmetode — f. Eks. af Hensyn til Arbejdsløsheden. Skal han bruge Trillebøre, Tipvogne med Hest eller Lokomotiv? Hvilken Størrelse Gravemaskine skal han benytte? Hvor mange Vogne og Lokomotiver skal han anskaffe? Der kan opstilles lange og indviklede Beregninger over det; men den erfarne Entreprenør-Ingeniør ser hurtigt, hvorledes det bedst gøres.

Inden man kan begynde paa Jordarbejderne, maa man imidlertid nøjagtigt vide, hvorledes Vejen skal bygges. Jeg skal nævne nogle af de mange Ting, man maa tage Hensyn til. Lad os f. Eks. se paa Vejens Kurver, hvor særlige Forhold gør sig gældende. Man maa for det første tage Hensyn til Centrifugalkraften; det er den Kraft, man f. Eks. mærker, naar man kører i Karussel og føler sig slynget udad — Centrifugalkraften paavirker en Vogn afhængig af dens Hastighed, og Virkningen af den kan man ophæve ved at give Vejen Sidehældning ind mod Kurvens Centrum, saaledes at Vognen kommer til at staa skraat, ligesom det mere udpræget findes paa Cykelvædeløbsbaner. Da Kraften — og dermed Sidehældningen — afhænger af Hastigheden, bliver Kørslen i Kurver kun helt behagelig for een bestemt Hastighed; men en ikke for stor Afvigelse fra denne vil dog ikke kunne mærkes. Ved Kurver maa man ogsaa tage Hensyn

til den Fare, der opstaar som Følge af utilstrækkelig Oversigt fremefter. Man maa forlange, at man paa den Afstand, inden for hvilken man kan standse Vognen, kan se, om der befinder sig nogen Hindring paa Vejen, hvad enten det saa er andre Færdselselementer eller uvedkommende Genstande.

Ligeledes maa man sørge for en god Afvanding af det Areal, hvorpaa Kørebanen og de eventuelle Stier — det saakaldte Planum er beliggende. Denne Afvanding foregaar først og fremmest ved at man graver Grøfter langs Vejen, og disse skal være saa dybe, at man er sikker paa, at Vejbefæstelsen og de lige under denne liggende Jordlag kan blive tørre. Hvor det er vanskeligt at gøre denne Afvandingsform fyldestgørende — f. Eks. i Udgravninger, hvor Jordbunden ikke er særlig vandledende — kan man lægge Dræn under Vejbanen og lede Vandet fra disse Dræn til Grøfterne. Det er uhyre vigtigt, at denne Afvanding er i Orden, da man ellers kan risikere, at Befæstelsen »fryser op« om Vinteren og derved ødelægges meget hurtigere end den burde. Og saadan er der mange — tilsyneladende — Smaating, man maa ofre megen Omhu paa ved moderne Vejbygning.

Den sikkert mest iøjnefaldende Forskel mellem Vejene er Belægningens Art. De forskellige Vejbelægninger har

højest forskellig Værdi. De ringeste er Jord-, Sand- og Grusveje; af noget større Værdi er den før omtalte Macadamisering, bygget af Paklag og Skærver, der er tromlet og bundet sammen med Sand og Grus. Det er denne Vejbygningsmaade, man hidtil har benyttet i størst Udstrækning her i Landet, og da den er relativt billig, maa man regne med, at den vedvarende vil finde Anvendelse og bestræbe sig for, at gøre den saa modstandsdygtig som mulig. Automobiltrafikken har imidlertid forarsaget, at disse Veje ikke mere kan betragtes som tilfredsstillende; dels støver de fælt, og dels bliver de hurtigt hullede og maa repareres, og en saadan repareret, macadamiseret Vej kan kun sjældent blive god, hvorfor man er gaaet over til andre Befæstelsesarter. Det første Skridt var at overtjære eller asfaltere de macadamiserede Veje, og langt den overvejende Del af vore Amtsveje er behandlet paa denne Maade. Nogle nyere Belægningsformer er Asfalt — eller Tjærebeton og Cementkørebaner. Endelig kan nævnes Chaussébrolægning, der før i Tiden blev meget anvendt til Kørebaner, der var udsat for stærkt Slid, saaledes er en Del af de før omtalte Kongeveje chaussébrolagt, og endelig Træbrolægningen, der giver en blød og behagelig Kørsel, men af forskellige Grunde ikke anvendes meget. —

Jeg skal ikke her komme nærmere ind paa Udførelsen af de forskellige Belægninger, dels vil det være alt for omfattende, dels er det vanskeligt at gøre uden mange Illustrationer, og endelig har de fleste af mine Læsere sikkert — hvis de har Interesse derfor — set de forskellige Belægninger blive til ude omkring paa vore Veje. Men een Ting kan jeg alligevel ikke lade være at omtale, og det er Cementbetonvejene. Ganske vist findes der her i Landet — pr. 1. Januar 1937 — kun 143 km Betonvej af Landets ca. 10.000 km store Landevejsnet; men det skyldes ingenlunde Cementbetonkøre-

Fortsættes Side 15

Stort Udvalg af gode, brugte Automobiles

CHEVROLET — BUICK — OPEL
FORD — BEDFORD — PLYMOUTH

Garanti

Saaframt en hos os købt brugt Person- og Lastvogn ikke er helt tilfredsstillende, kan den ombyttes inden 8 Dage.

F. Bülow & Co.
Toldbodvej 6 Telf. 1720

NY OG LET
„Sporty“



Den Støvle, De skal have paa, maaske en hel Dag, maa ikke være stiv og ubehagelig; Codan's nye „Sporty“ er let og bekvem, da Skaffet er af det smidigste Gummi. Ved en Rem øverst paa Skaffet kan De altid faa Støvlen til at slutte tæt om Benet, saaledes at saavel Fod som Ben faar den behageligste Beskyttelse og Hvile.

C O D A N
GUMMISTØVLER

- hold paa det danske

Skindfarveriet
Farver alt



Tasker, Handsker, Sko, Pjækkerter, Frakker og Læderbetræk

Ruskind renses

AKI VESTERBROGADE 137
TELF. EVA 2772

A. SCHACK ERIKSEN
Stuðestræde 48. — Telefon Byen 8344

SPEJLGLAS
med og uden Facet for Automobiler

NUMMERGLAS
og BUEDE GLAS leveres

Forchromnings- & Forniklingsanstalt

J. A. Wallins Eftf., N. V. Hansen
Telf. V. 9712 • Bianco Lunosalle 8.

Udfører alt Automobilarbejde indenfor Branchen

Gør Vognen Dem graahaaret? Brug

Vilixir

mod graa Haar, Skæl og Haaraffald

Spørg Deres Frisør

FOGA
Auto Polish
JOHANNES FOG & CO.
København K.

HELLEBROER

Maa det i Anledning af Polemikken (hvis man kan kalde det saadan) mellem Hr. Byretsdommer Jørgen Berthelsen og Hr. Sagfører Fritz Gleerup om Fodgængerovergange være mig tilladt at fremkomme med følgende Bemærkninger.

Naar man som jeg færdes i Automobil paa stærkt trafikerede Steder og ofte paa Tidspunkter, hvor Trafiktætheden er stor, opdager man snart, at man ved at udvise Hensynsfuldhed paa de rette Steder, vinder hurtigere frem, end hvis man undlader det. Har jeg en Fodgængerovergang foran mig, og der staar Fodgængere i Vildrede med, om de tør gaa eller ej, bremser jeg op i god Tid for at give dem Lejlighed til at tage Beslutningen, og standser saa, til *alle* er kommet over. Det hænder desværre meget ofte, at »Overgangstiden« forhales paa Grund af Cyklister, der ikke ænsrer, at jeg holder, eller ikke »forstaar« hvorfor: det er maaske vanskeligt fra en Cykel at se Fodgængerskiltene.

Dersom nogle Fodgængere er blokerede af Trafik midt paa Gaden, og denne er saa smal, at det er vanskeligt for dem at vige, bør man standse og lade dem passere, da de ellers let vil kunne foraarsage en kompliceret Situation.

For at sætte Fodgængereren paa Plads i Trafikken, vil jeg blot fremhæve den Sjældenhed, det er at se Automobiler som Fortovstrafikanter! Det er ikke med blide Øjne, der ses paa de Tilfælde, hvor det nødvendigvis maa finde Sted, endda paa dertil indrettede Overkørsler, det er jo ogsaa næsten »ulovligt«. — Men en Fodgænger har selvfølgelig »Lov« til at færdes paa Kørebanen, omtrent hvor og hvordan han vil!

Maa vi Automobilister kræve, at enhver Fodgænger respekterer Kørebanen, som Automobilisterne respekterer Fortovet. Da vil sikkert alle Fodgængerovergange, Sporvognsstoppesteder m. m. blive ubetinget respekterede, hvilket ikke alene vil fremme Trafikken, men ogsaa spare Nervesystemet. Altsaa Fodgænger, søg dig en Hellebro. —

Eyvind Bardram,
Ingeniør, cand. polyt.

Amterne og Grusningen

En nordjysk Automobilist har henvendt sig til »Hjørring Amtstidende« med en Besværing over, at Bivejene er saa glatte, at de er livsfarlige at køre paa. »Hjørring Amtstidende« lader Beklagelsen gaa videre til Amtsvejvesenet, hvor en Vejassistent svarer med en Redegørelse for, hvor mange Grusbiler man har, men saa tilføjer han, at Amtet aldeles ikke har nogen Pligt til at gruse, og at det hele er et Kulance-Spørgsmaal. Hele Besværet paatager Amtet sig udelukkende for at tækkes d'Herrer Bilister. Og lidt senere meddeler den samme Vejassistent, at han synes, det er udmærket Service, ikke mindst naar det tages i Betragtning, at det er frivilligt og ganske gratis for de Motorkørende.

Nogen mere eklatant Misforstaaelse af det Ord: »Service«, som denne Vejmand dér tager i sin Mund, kan man vistnok ikke tænke sig. Det er rigtigt, at der ikke *endnu* eksisterer nogen Grusningspligt for Amterne, men det er lige saa givet, at det maa betragtes som en ganske indlysende Pligt, at Amterne gør det alligevel under Hensyn til den Rolle, Motorafgifterne i det hele taget spiller paa et Amts Budget, og det Amt, som vil undlade at gruse, vil ganske sikkert ogsaa gennem de høje Instanser, som fordeler Midlerne, faa at vide, at Forpligtelse sommetider rækker videre end til lige netop det, der staar i Loven. — — Og saa interesserer det os iøvrigt at faa at vide, at Grusningen i Hjørring Amt er *gratis* for de Motorkørende. Vi ved ganske vist ikke, hvem der saa betaler det.



„DAN“
LANGVOGNE ★

6 Standard-Størrelser

Specialfabriken
AUTO

København — Valby
Centr. 11,224 — 13,524

Hvordan bygger man en Vej?

Fortsat fra Side 13.

banernes ringere Kvalitet, men at de er meget dyre at anlægge. Dog maa man ikke glemme, at Vejene i gamle Dage udelukkende befaredes af Hestekøretøjer, og Landevejens Tilstand var ikke af samme Betydning som nu til Dags; thi var Landevejen lidt blød og hullet, saa betød det blot, at Hestene maatte arbejde lidt mere, men nogen egentlig Udgift for de Vejfarende var det ikke; man behøvede blot at regne med Vejenes Anlægs- og Vedligeholdelsesudgifter. Men nu er Spørgsmaalet ikke mere saa ligetil. De Vejfarende — i hvert Fald Bilisterne — betaler mange Millioner til Vejenes Anlæg og Vedligeholdelse, og maa derfor have et vist Krav paa, at Vejene er i den bedste Stand, d. v. s. giver en saa behagelig og billig Kørsel som mulig. Endvidere maa man tage Hensyn til, at de Penge, der gaar til Benzin, Olie og Gummi, gaar til Udlandet, saa maa man indrette sig paa at bruge saa lidt af disse Ting som muligt. Paa dette Punkt har Cementbetonvejene deres Styrke, idet Benzinforsøg og Slid paa Ringe er væsentlig mindre paa Betonveje end paa andre Veje.

II.

Et af de for Trafikken vigtigste Spørgsmaal er Spørgsmaalet om Udseendet af Vejens Tværprofil; det bør, hvis Vejen har en nogenlunde stor Færdsel, have en Kørebane til hver Færdselsart, saa Overhalinger kan undgaaes, d. v. s. at Vejen skal have en eller to Kørebane, foruden Cyklesti og Gangsti. Kørebanelens Bredde afhænger af Færdselsarten, Art og Hastighed. Bredden angives i et vist Antal Vognbredder, og her i Landet plejer man at regne en Vognbredde til godt 3 m; ganske vist fastsætter Loven, at en Bil ikke maa være bredere end 2,3 m, men man maa jo regne med lidt frit Rum ved Siderne. Man regner med, at Afstanden mellem passerende Vogne for langsom Kørsel skal være en god Meter og for hurtiggaaende Kørsel 1,5 til 2 m.

— Som sagt afhænger Kørebanelens Bredde af den Færdsel, der er paa den, og hvis det er en ny Vej, der skal anlægges, kan det være meget vanskeligt at afgøre, hvor stor Færdsel der vil komme paa den. Et Fingerpeg har man i Færdselstællingerne paa omliggende Veje; men selv med dette Hjælpe middel afhænger det i mange Tilfælde af et Skøn, hvor bred Vejen bør være.

Alle Hovedveje burde være forsynede med Stier til Gaende og Cyklende, idet en af de væsentlige Ting, man har at tage Hensyn til, naar man bestemmer en Vejs Tværprofil, er Adskillelsen mellem de enkelte Færdselsarter, der bør være saa god, som det er økonomisk og praktisk muligt. Hvad specielt angaar Cyklestiens Placering

i Forhold til Kørebanelen, gælder to — hinanden modvirkende — Hensyn, idet man dels maa sørge for, at der er en vis Forbindelse mellem Cyklesti og Kørebane, og dels, at Cyklefærdslen og den kørende Færdsel generer hinanden mindst muligt. — Lægger man Cyklestien uden for Landevejsgroften, opnaas en meget effektiv Adskillelse mellem Cyklesti og Vejbane; men da Forbindelsen med Vejbanelen kun kan finde Sted udfor Sideveje, der udmunder i samme Side af Vejen som Stien, eller ved Hjælp af særlige Overkørsler, kan denne Placering kun benyttes paa Strækninger, hvor der hverken er Bebyggelse eller mange Sideveje. Lægges Cyklestien umiddelbart langs Kørebanelen, maa man paa anden Maade sørge for en passende Adskillelse, men ogsaa i dette Tilfælde bør den være saa kraftig, som Hensynet til Vandafledning, Forbindelsen mellem Kørebane og Cyklesti og Økonomien tillader.

Desværre er vi endnu meget langt tilbage m. H. t. Anlæg af Cyklestier. Ifølge en Opgørelse, der er foranlediget af Dansk Vejlaboratorium, fremgaar det, at kun 343 km (eller kun ca. 4½ %) af vore Landeveje er forsynede med Cyklestier.

Et andet meget vigtigt Punkt, som man maa have for Øje ved Projekteringen af Veje, er disses Skæring med Baner og andre Veje. Dette altid sørgeligt aktuelle Problem er opstaaet ved, at der i Tidsrummet fra 1870 til 1914 blev anlagt et stort Antal Jernbaner. Enkelte af Statens og de fleste af de private blev anlagt som uindhegnede Baner, og da vi fra gammel Tid har haft et udviklet Vejnet, fremkom der et meget stort Antal Jernbaneoverskæringer, som den Gang ikke blev sikrede, fordi Færdslen paa Vejene var ringe og langsom.

Som Følge heraf skred Rigsdagen i 1929 til en Drøftelse af, hvilke Forholdsregler der burde tages for at gennemføre Sikringen af de ubevogtede Jernbaneoverskæringer, og Resultatet blev Loven af 1. Februar 1930.

Heri hedder det, at der af Motorafgifterne stilles en Sum paa indtil 2 Millioner Kroner aarlig til Raadighed for Ministeren for offentlige Arbejder til Gennemførelse af Sikringsforanstaltninger ved de ubevogtede Jernbaneoverskæringer efter Regler, der fastsættes af Ministeren for offentlige Arbejder i Samarbejde med Justitsministeren.

Disse Regler gaar i Hovedsagen ud paa følgende:

Der skal ved ubevogtede Overkørsler tilvejebringes fri Oversigt fra Vejen, saaledes at man fra Vejen i en Afstand af 30 m fra nærmeste Spormidte har Udsigt over Banelinien til begge Sider paa en Strækning af ca. 200 m fra Vejmidten. Desuden skal man fra Vejen i en Afstand af 10 m fra Spormidte have frit Udsyn 300 m

Indreg.



ZEBERG'S Maatter luner

MANILA-VELOUR 1 cm tyk
KOKOS PLYDS 2½

„BIL-MAATTER“
v. Aage Zeberg

Varemærke Grundl. 1923 C. Plougsvej 6
København V. (nær Forum)

Alle Modeller Telefon Eva 722

Forl. Prislister LAGERBESØG ANBEFALES

Husk vor Special-Afdeling for
VOGNMANDSMAATTER
til saavel Person- som Varevogne. Provins-Vognmænd bedes inds. Papirmodel. - Omg. Levering.



Køler-Fabriken „Danmark“

SIGURD ANDERSEN

Vesterbrog. 25. Tlf. C. 11625, V. 7625

Eneste Spec.:
Fremstilling af Kølere samt Repr.
Provinsordrer omgaaende

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/S

Salgskontor: C. 15625
Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25

Værksteder og Reservedele
Enghavevej 76 C. 14947. Eva 3346

København

Karosseri Reparation

Axel Hansen, Sdr. Boulevard 35

Telefon Central 14810

Lige ved Købyens store
Garage Etablissement, Halmtorvs-gade

POUL THOMSEN

1ste Klasses Special-Værksted for

HARLEY-DAVIDSON

Fineste Arbejde! Billige Priser!
Maskiner hentes gratis overalt!

DEN NY AUTOPARK

Vester Farimagsgade 21. Telf. Palæ 5076
Efter Kl. 18 Holte 1219

Kompressorer, Autoløftere
Vaskemaskiner, Smøreapparater. Alt for Vulkanisering. Indhent Tilbud.

LADEGAARD & CO. A/S

Telf. 34 - Odder - Telf. 215



Den sikreste Kørsel
MICHELIN STOP med Bølge-Lameller



Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Sjælland

Haslev

N. Johannesen. Telf. Haslev 24-324.

Autoriseret Forhandler
Autoriseret Reparatør



Holbæk

Telefon 33-1139

Snertinge

Telefon 5-135

Opel
Blitz

Carl Weinreich

Bedford
Vauxhall
Chevrolet

Klippinge

Tif. 37

Hans Nielsen

Autoriseret
General Motors Forhandler

Næstved

Tif. 1520

Chr. Rahbek

Forhandling og Specialværksted
for General Motors Vogne
Stort Lager af brugte Vogne

Præsto

Carl Andersen, Adelsgade 20. Tif. 280
Autoriseret Chevrolet Forhandler. 1. Kl. stort
Reparationsværksted. Lager af Chevrolet og
Ford Reservedele. Opladning. Elektrisk Luft-
pumpe. Aaben Dag og Nat.

Ringsted

Ringsted Motor Co. A/S
Autoriseret Forhandler og Reparatør.



Døgnvagt, ogsaa Søn- og Helligdage
Byens førende Værksted
Telefon 8. (2 Linier)

Slagelse

Slagelse Motor Compagni A/S

Telefon 132
(2 Linier)

Autoriseret Forhandling



Vordingborg

Tif. 343

H. P. Hansen

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

Fyn

Assens

Assens Automobilhandel

Henrik Petersen, Telf. 450 - 475

General Motors Forhandler. — Stort Lager af
orig. Ford og Chevrolet Reservedele.

Odense

Autogaarden

V. Holm Jensen
Autoriseret General Motors Forhandler
Stort moderne Værksted

Vesterbro 45

Telefon 999

Fyn

Svendborg Tlf. 786 - 808

HOLGER DAU

Specialværksted
for alle General Motors Vogne

Jylland

Aalborg

MIKKEL ANDERSEN

Autoriseret G. M. Forhandler

Vesterbro 40-44 — Telefoner: 1314 - 1334 - 3635
Opel - Chevrolet - Oldsmobile - Buick
1ste Kl. Reparatørværksted

Aalborg

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

Aarhus

A/s F. Bülow & Co.

Trejborgvej 8. Telefon 6565
Autoriseret G. M. Forhandler

Aarhus

KAROSSERIFABRIK

V. Frandsens Eftf.

HANSEN & PEDERSEN

Tif. 1096 - Nørrebrogade 2 - Tif. 6829

til begge Sider. Har Vejen Fald
mod Banen, eller sker Skæringen
under en spids Vinkel, gives der
yderligere visse Tillæg til de
nævnte Maal.

Maatte Forholdene kræve det,
kan der endvidere anbringes Af-
løbsstrækninger for Vejfødslen
paa begge Sider af Banen langs
denne. Disse Afløbsstrækninger er
beregnet til, at Køretøjer og
Cyklister, der — af en eller an-
den Grund — først for sent opda-
ger Togets Nærværelse, kan faa
en Mulighed for at undgaa Paa-
kørsel, ved at vige ud paa disse
Afløbsstrækninger.

Den allerbedste Maade at undgaa de
efterhaanden alt for talrige Kryds-
ningsulykker er at lade Vej og Bane
skære hinanden ude af Niveau; men
da det er en meget bekostelig Sag, kan
man kun ofre de store Summer ved
særlig farlige og stærkt befærdede
Skæringer. Det er dog sikkert mine
Læsere bekendt, at der i den senere
Tid er kommet Fart i Bygningen af
Over- og Underføringer her i Landet.
Midlerne fremskaffes bl. a. ved for-
skudsvis at benytte de i førnævnte
Lov af 1. Februar 1930 bevilligede 2
aarlige Millioner.

Et Middel til at forøge Sikkerheden
— og maaske Gennemsnitshastigheden
samtidig — er helt at forhindre tvær-

Jylland

Esbjerg Tif. 2401-2402

N. Chr. Frikke

Jernbanegade 50

Buick, Pontiac, Opel, Vauxhall, Bedford, Blitz.
1. Kl. Værksted for alle Vognmærker.
Stort Lager af Reservedele.

Esbjerg

Brodrene Harborg

Skolegade 79

Tif. 2410-2411

Aut. General Motor Forhandler

Fredericia

Petersen & Madsen

Aut. G. M. Forhandler

Vesterbrogade 5 — Tif. 1028 — 1328

1ste Kl. Værksted — Vulcanisering — Garager

Haderslev

Telf. 649 - 955

R. F. HESSELBERG - Storeg. 14 - Gravene

Autoriseret Forhandler af

Chevrolet - Vauxhall - Bedford - Opel

Sprøjtelakering. 1ste Kl. Reparatørværksted

Stort Lager af originale Reservedele

Herning

HERNING MOTORCOMPAGNI

Telf. 642 - 643

Horsens

Peter Ernst

Aut. G. M.

Salg & Service

CHEVROLET - VAUXHALL - BEDFORD

Set. Helenevej Telefon 2220

Horsens

Garagekompagniet

Levysgade 8

1ste Kl. Automobilværksted

Tif. 1563 Svarer Dag og Nat Tif. 1563

Vejle

Telefon 34

MALTE VESTERGAARD & CO. A/S

OPEL - PONTIAC - BUICK - BLITZ

Originale Reservedele

Tilbehør - Gummi - Benzin - Olie

1. Kl. Reparatørværksted

Moderne Service Station

Vejle

Jensen Aagaard Telefon 448

Karosserifabrik

Opretning og Svejsning af Plader i Skærme
og Karosseri

Vejle

Tif. 559-560

Martin Kjør

Aut. Forhandler af:

Chevrolet - Bedford - Vauxhall
Byens største og mest moderne Værksted
Ouelakering - Stort Lager af orig. Reservedele

Er Deres Bremses i Orden?

BILER
UDEN FØRER

CENTRAL 3007

Krog's Hjørne Gyldenløves-
gade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 27. September 1937

Afgang fra Faaborg:

9³⁵ 13³⁰ 19³² 22^{35*} 21^{7**}

Afg. fra Mommark:

7⁵⁰ 11⁵⁰ 15¹⁰ 21⁰⁵

*) Kun Søn- og Helligd.

**) Kun Natten efter Hverdage

Plads til 25 Automobile. Overfart: 1 Time 20 Min. med dobbeltskruet Dieselmotor-færge »Mommark«.

A/S Mommark Færge

Telefon Tandslet 7824. Telefon Faaborg 11

Telegram-Adresse: »Fyensfærge«.

Hovedkontor: Mommark.

KALVEHAVE-KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ulsund).

FARTPLAN Fra 27. Sept. 1937.

Afgang fra Kalvehave:

6³⁰ 7⁰⁰ 7³⁰ 8⁰⁰ 8³⁰ 8^{50**} 9⁰⁰ 9³⁰ 10⁰⁰

10¹⁵ 10⁴⁵ 11⁰⁰ 11³⁰ 12⁰⁰ 12³⁰ 13⁰⁰

13³⁰ 14⁰⁰ 14¹⁵ 14³⁰ 15⁰⁰ 15³⁰ 16⁰⁰

16⁴⁵ 17¹⁵ 17⁴⁵ 18^{00**} 18²⁵ 19⁰⁰ 19^{25*}

19^{30**} 20⁰⁰ 20²⁰ 21⁰⁰ 21^{45**} 22⁰⁰

23⁰⁰ 23³⁰ 0¹⁰ 0^{50***} 2^{00***}

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

***) Kun Natten efter Søn- og Helligdage

Alle Ture fra Kalvehave og straks tilbage fra Koster. — Ekstratour om Natten skal bestilles inden Kl. 23⁰⁰.

Bemærk: Paa Færgen skal Automobile være bremsede. — Alle Ture udføres med Færge, der tager 10-11 Automobile pr. Tur. Plads kan ikke forudbestilles.

NAKSKOV - SVENDBORG ELLER OMVENDT VIA LANGELAND

Fra 27. September

Fra Nakskov: 7²⁰ 13¹⁵ *19¹⁰ **19¹⁰

i Svendborg: 10²⁸ 16³⁰ *22¹⁵ **22³⁵.

Fra Svendborg: 8⁰⁰ 14⁰⁵ *19⁴⁰

**20⁰⁰ i Nakskov: 11¹⁰ 17¹⁵ *22⁵⁵

**23¹⁰.

*Hverdage 12/4 - 19/4 1938

** Søn- og Helligdage 12/4 - 19/4 1938.

Hurtigt og billigt!

Averter i „Motor“

gaende Færdsel over Kørebanen. I sin absolutte Form betyder dette Krav: Ingen krydsende Veje, ingen Sideveje, ingen Udkørsler eller Udgange fra Ejendomme. For alle Danmarks 10,000 km Landeveje vil det selvsagt ikke være muligt at opfylde dette Krav for hurtigt og samtidig sikker Kørsel. — Krydsende Veje og Sideveje findes overalt i stort Tal som en simpel Følge af, at Hovedvejene er et nødvendigt og vigtigt Led i vort Vejnet, og af, at bestaaende Gaarde og Huse ikke har anden Adgang til Omverdenen, hvis de ligger ved en Hovedvej. Men endnu findes der Tusinder af km ubebygget Landevej, og det ligger da nær at søge disse Strækninger beskyttet ved at indskrænke Lodsejernes Udstykningsret til Vejen. Paa øde Strækninger, hvor denne Ret ikke kan ventes benyttet, kan dette Indgreb ikke være generende; men i Nærheden af Byerne maa der selvfølgelig ydes Erstatning.

Hidtil har man sjældent ladet 2 Veje skære hinanden ude af Niveau; men efterhaanden som Autostradaerne og Hovedvejsprincippet griber om sig, bliver den saakaldte »Kløverblads-skæring« mere og mere almindelig. Her skærer de to Veje hinanden ude af Niveau, mens Forbindelsen etableres af indtil 8 Tilkørselsveje — alt efter de lokale Forhold — der udfylder de 4 Vinkelrum mellem Vejene.

Ikke alene ved forøget Sikkerhed og Hastighed er façadeløse Veje at foretrække; de giver ogsaa en langt mere økonomisk Kørsel, fordi man undgaar Opbremsning og paafølgende Akceleration; saaledes har tyske Forsøg vist, at der alene i Benzinforsøg spares ca. 35% ved Kørsel paa façadeløs Vej i Stedet for almindelig Vej; naar alt andet (Gennemsnitshastighed, Belægning etc.) er ens.

Jeg haaber nu, at De har faaet et lille Indtryk af, at der er mange Problemer at løse, inden den moderne Bilvej faar sin ideelle Skikkelse; og jeg har dog kun skitseret nogle af Hovedproblemerne. Af andre Problemer kan nævnes: Vejenes Sikring mod Sne, Afmærkning, Belysning, Sikkerhedsrækværker, største Stigning og

Fald, Træbeplantning, Indhegning, Skæring med Vandløb, Rundkørsler, Reklametavler, Renholdelse og mange andre Ting, som det vil blive for omfattende her at komme ind paa; men een Ting er den vigtigste af alle, nemlig at der gøres alt for at gennemføre Ensartetheden i hele Landet. Man ser alt for ofte, at en Ting udføres paa een Maade i eet Amt, men paa en ganske anden Maade i et andet Amt; hvilken der er den rigtige, kan maa-ske være vanskeligt at afgøre, men at det er forvirrende for Trafikanterne, kan der ikke være Tvivl om. Hvorledes denne Ensartethed kan gennemføres, bliver det jo Regeringens Sag at afgøre, og at det er en vanskelig Sag at træffe Bestemmelse i, er givet, men jo før der kommer en virkelig Ordning paa Spørgsmaalet, jo bedre vil det selvfølgelig være for hele Landet. — K. Gulstad.

Solskinstag

»Det forskydelige Tag« kan paa-monteres enhver lukket Vogn, ogsaa paa Vogne med Staaltag.

Eneste Specialfabrik

Holbæk Limousettefabrik

Finsensvej 37 Godthaab 6688

København F.

Haarbølle-Færgens

Taxter er betydelig nedsatte!

Motorvogne (uden Hensyn til Vægt)

2,50. Motorcykler 1,10. Cykler 0,40.

Passagerer 0,30.

Færgen sejler følgende faste Ture:

Fra Grønsund Kl. 8,45-11,15-13,00-

16,25-18,00-20,45. Fra Haarbølle 10

Min. senere, eller straks paa An-

fordring uden ekstra Betaling fra

Kl. 7 Morgen til Kl. 21, dog ikke

mellem Kl. 12og 13.

SPARTID • SPAR PENGE



og tag altid med Assens-Aarøsund-Færgen 7. December 1937 — 14. Maj 1938 incl.

Fra Assens: 7⁰⁰ 10²⁰ 12³⁵ 14⁵⁵ 20¹⁰ Fra Aarøsund: 8⁰⁵ 11²⁵ 13⁴⁰ 16⁰⁰ 21¹⁵

Restauration ombord. — Overfartstid ca. 50 Minutter. — Bedste Betjening.

Nye Dæksaloner

Telf. Assens 200



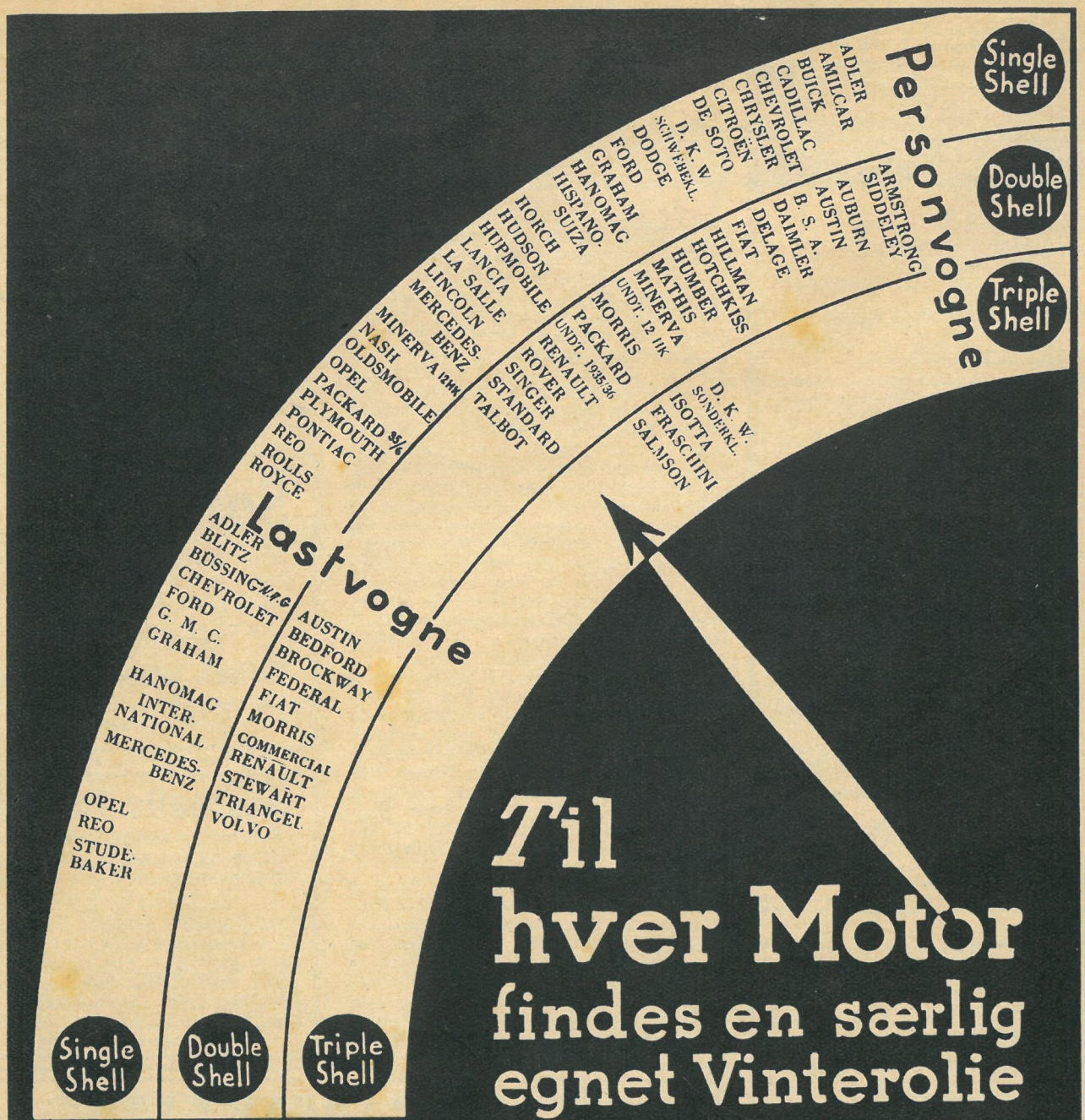
Indr. Varemærke.

SØBORG VOGNFJEDER-FABRIK AUTOFJEDRE

FORCROMNING • KOFANGER SERVICE:

Vi ombytter Deres Kofangere og paamonterer nye med det samme

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



Til
hver Motor
findes en særlig
egnet Vinterolie

SHELL
MOTOR-OIL
uovertruffen smøresikker

SHELL MOTOROLIER
danner en beskyttende
Hinde som modstaar
enhver Belastning