

Fotografiet viser en Ford Krumtap.
Ford Motor Company godkender officielt PATENT CASTROL

WAKEFIELD
PATENT CASTROL

er en lige saa

VIGTIG DEL
af Deres Motor som dens
KRUMTAP

Derfor bør De udtrykkelig forlange PATENT CASTROL, naar De skal have fyldt Olie paa. Den smører til Fuldkommenhed, anbefales af Automobilfabrikkerne og har desuden lige siden 1935 ved patenteret Fremstillingsmaade haft det ekstra, at den

formindsker Cylinderslid

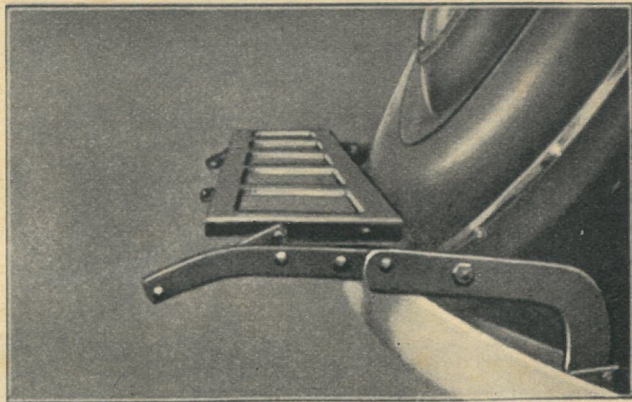
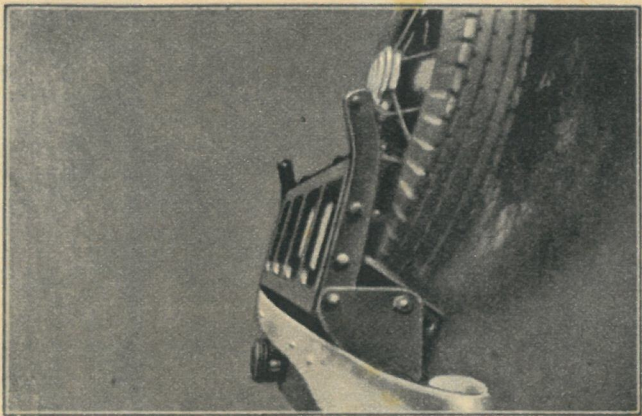


**M
O
T
O
R**

MOTOR

Nr. 26. 25. Juni
1938. 33. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
28.500 Eksp.



BOI-WO

Bagagebærere

Montage Afd.: Worsaaesvej 9 - København

Nora 6318

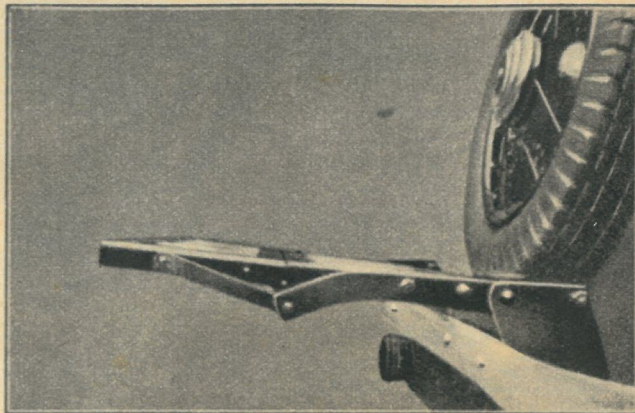


Foto: Friis, Skive

erlinger

Med



BENZIN

gennem Landet

til

LINDENBORG

Kør ad Aalborg-Hadsund Landevej

til 19 km Stenen

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

Automobilfirmaet OPEL-HEIBER

For nogle Maaneder siden udvidede Automobilfirmaet W. Heiber & Co. A/S., Shell-Huset, sine Udstillingslokaler, Vester Farimagsgade 25, og der foretages nu igen Skridt til en større Udvidelse. Denne Gang gælder det Værksteder og Service-Station. De nuværende Værkstedslokaler, Enghave-

udvider!

vej 76, er blevet for smaa til at yde Kunderne tilstrækkelig Betjening. Der er derfor nu allerede købt et større Areal, beliggende paa Lyngbyvejen Nr. 165—167, hvorpaa der i nær Fremtid bliver opført hypermoderne Værksteder, Service-Station med tilhørende Vaske- og Smørehal, Vulkaniseringsanlæg, Ladestation, Elektrikerværksted, Pladeværksted, Karetmagerværksted, Malerværksted etc. med fuldt moderne monterede Værksteder for at kunne udføre alle forekommende Reparationer paa de forskellige Modeller. —

I Forbindelse med de nye Værksteder oprettes der et større Reserveredslager, der indrettes efter nyeste Metode, saaledes at der til enhver Tid er fuldstændig Kontrol med det nødvendige Lager af Reserveredele for hurtig Betjening af Kunderne. Det nuværende Værksted paa Enghavevej 76 vil forblive, saaledes at Kunderne i den Del af Byen vil kunne betjenes uden at være tvungen til at bringe Vognen til det nye Værksted paa Lyngbyvejen. Ikke alene har Hovedfirmaet W. Heiber & Co. A/S. i København foretaget Udvidelse, men Firmaets Ringsted-Filial har ogsaa udvidet. Ringsted-Filialen, der særlig er specialiseret paa Salg af Lastvogne, har arbejdet under vanskelige Pladsforhold paa Grund af de sidste Aars stigende Lastvognssalg. Firmaet har derfor for nogle Maaneder siden købt et større Grundareal, beliggende paa Hjørnet af Jyllandsgade og Brogade, Hovedvejen Køge—Sorø.

Den nye Opel Værksted-, Service- og Udstillingsbygning med Façade og Indkørsel fra Jyllandsgade er under Opførelse og bliver allerede færdig og aabnet i Midten af Oktober. Den er indrettet med stor, cementeret Gaard og Parkeringsplads, rigelig Værkstedplads og Reserveredslager, Vaske- og Smørestation, og bliver saaledes det største Automobilværksted paa Midtsjælland, hvor Kunderne kan faa en hurtig og 1. Klasses Betjening, der sikkert vil glæde det kørende Publikum i Ringsted og Omegn.

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.



Dagligruten
Kristiansand-
Hirtshals

Daglig Fart i begge Retninger i Forbindelse med Eksprestogene til og fra København og Kontinentet.

Ruter og Priser cfr. Rejselisten for Danmark Rute 245.

(Biler medtages gratis naar 3 l. eller 4 II. Kl.s Passagerer medfølger).

Ekspedition i Kristiansand:
Brødrene Rosenkilde
Telegr.: Rosenkildes - Tlf. 2034 - 2064

Ekspeditor i Hirtshals:
Elbert Hansen
Telegr.: Norgesruten - Tlf. 82

DANMARK - NORGE



M/F „Peter Wessel“

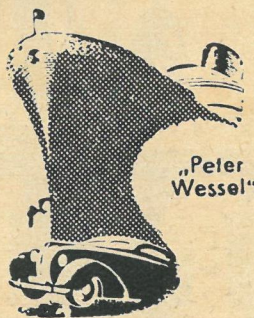
Fra 1. Maj — 30. September.

Fra Frederikshavn

hver Aften Kl. 21.45
Ankomst Larvik 5.15
Fra Larvik 11.40
Ank. Frederikshavn 19.05

Oplysninger faas hos Rejsbureauerne samt ved
Telef. København: Valby 1360 - 2766 - 3243
Frederikshavn 932

NB. Mandag, Onsdag og Lørdag anløbes Frederiksstad.



500 Pass. 70 Biler



Denne Modtager byder Dem alle Fordele, idet De kan benytte den hvorsomhelst, i Deres Automobil, i Toget, i Deres Sommerhus, i Deres Baad, paa Deres Hotelværelse, i Deres Have. Naar De parkerer, kan De tage den med til Stranden, i Skoven, kort sagt overalt.
Kr. 265.00 Forhandlere anvises.
excl. Batterier - Batterier Kr. 31.40
A/S AMERICAN APPARATE CO. Til.Gentofte 2385

FRASCATI Paris paa Raadhuspladsen

— Stedet, hvor man spiser
GRILL — ROTISERIE — CAFÉ

hoteller og restauranter

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

AABENRAA

Hotel »Danmark«

1ste Klasses Køkken. Mine smaa Frokostretter anbefales. Th. Nygaard.

AARHUS

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

KALUNDBORG

Hotel Postgaarden
Telefon 2.87
Godt Køkken. Rindende varmt og koldt Vand paa alle Værelserne. Moderne Garager (gratis) K. D. A. K.

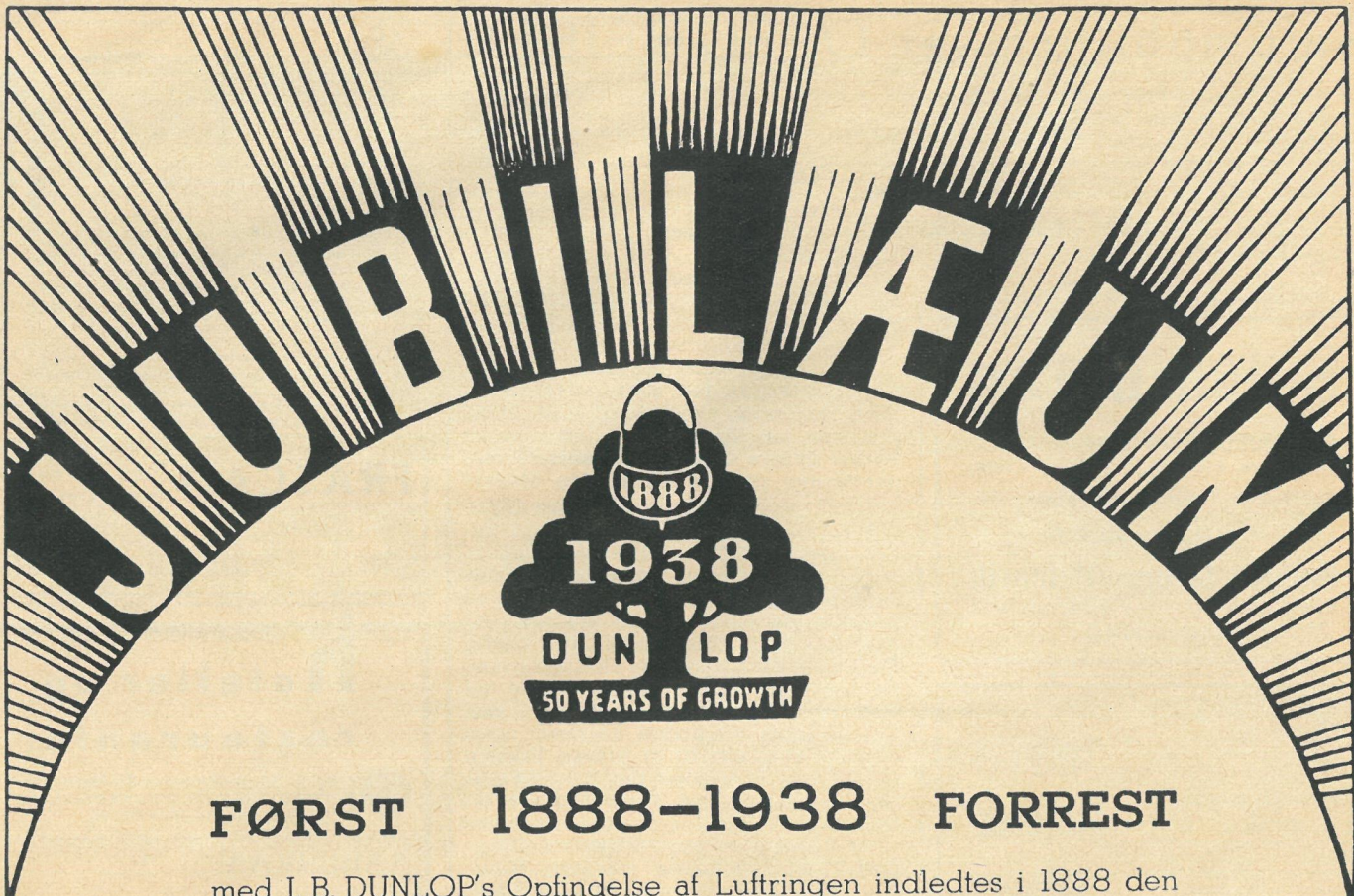
ODENSE

Grand Hotel
Ny stor Udvidelse.
126 Værels. 160 Senge. 75 Badev.
Store Garager. Telefon 587 (10 Linier) Statstelefon Nr. 18.

DEN POPULÆRE

BLACK
&
WHITE

WHISKY



FØRST 1888-1938 FORREST

med I. B. DUNLOP's Opfindelse af Luftringen indledtes i 1888 den Epoke, der kendetegnes af Cycler, Automobiler og Flyvemaskiner. Gennem de forløbne 50 Aar har Dunlop stadig været paa Førerpladsen

Kører DE paa DUNLOP?



DUNLOP

Ugens Emner:

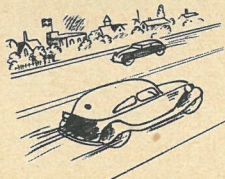


LANDEVEJS- GADER OG UDSTYK- NINGSVEJE

Det har vakt en Del Opmærksomhed, at Formanden for Københavns Amdsraads Vejjudvalg, Direktør Pade, som jo iøvrigt er en Mand, der baade har Forstand paa vejtekniske Spørgsmaal og megen Interesse derfor, i et Amdsraadsmøde har sagt, at Lyngbyvejen er en Landevej skabt først og fremmest for Lokaltrafikken, samt at man ikke kan vente, at Hørsholmsvejen faar nogen særlig Betydning for Trafikken, men i første Række maa ses som et Vejarbejde af Interesse for Kommunerne's Udstykningspolitik.

Jeg har i sin Tid paa draget mig den voldsomme Vrede fra Vejmyndighedernes Side, fordi jeg karakteriserede Strandvejen fra København til Køge som en Udstykningsvej bygget for de motorkørende's Penge. Det er interessant at se, at Vejmyndighederne nu ganske aabenlyst præsenterer de store københavnske Udfaldsveje som Udstykningsveje og som Veje beregnet paa Lokaltrafikken.

Her har man i Virkeligheden de allerstørste Trafik-Problemer, men ogsaa hele Byggeplansspørgsmaalet, i en Nøddeskal. Før naar man tænker paa, at en Storby som København ikke har nogen Mulighed for at skaffe sig Udfaldsveje, uden at disse annekteres af Omegnskommunerne som Hovedgader i en Villabebyggelse, hvis eneste Basis disse Veje netop er, saa maa man nok spørge, hvor man ender. Hvis nu nogen skulde indvende, at enhver Storby har sine Forstæder, hvor man maa regne med at køre paa en Slags Mellemløst mellem Vej og Gade, saa vil jeg gerne gøre opmærksom paa, at for Københavns Vedkommende ender Strandvejen som Landevejsgade ved Helsingør og



Kongevejen i Rudersdal, og det kan vel være et Spørgsmaal, om Køgevejen, Danmarks Hovedvej Nr. 2, faar egentlig Landevejskarakter, førend man har passeret Køge. Om disse Problemer kan man mene, hvad man vil, men det bør slaas fast saa kraftigt som muligt, at hvis man fortsat vil lade staa til, og hvis man end ikke vil forsøge at gøre nogle af de københavnske Udfaldsveje façadeløse, saaledes som det jo allerede er opgivet for Hørsholmsvejens Vedkommende, saa vil man før eller senere befinde sig fuldkommen inde-spærret af milevide, lave Bebyggelser, hvorigennem man vil kræve lav Kørehastighed, men som man ganske vist



med Milliontilskud fra Vej fonden, for at Kommunerne eller Privatfolk kan faa en større Pris for deres Villagrunde. Men bortset fra den urigtige Anvendelse af Motorpengene, dette er i sig selv, saa maa man nok spørge, hvad København i det hele taget vil stille op, den

Dag enhver Transport til og fra Byen skal tilbagelægge milelange Strækninger gennem Gader, hvor 40 km er den højest tilladte og højest forsvarlige Hastighed, fordi de omliggende Kommuner har indrettet sig paa at bruge disse Gader til Butikker, til Sporvejsdrift og — som f. Eks. paa Lyngbyvejen — indrettet Rundkørsel, der fungerer som en Slags Bytorv med Droskeholdepladser, Haveanlæg og Iskageboder, medens Rundkørselens Idé fra første Færd var en rent vejteknisk Funktion.

Naar jeg skriver disse Linier, er det i ingen Maade for at holde netop Direktør Pade fast paa nogle Udtalelser, som han ganske vist har været saa aabenlyst at sige, men som adskillige Mennesker mindre aabenlyst slutter sig til. Det er for at fastslaa, at det, vi gaar og bilder os ind, at disse Penge bruges til, nemlig Automobilveje fra Hovedstaden ud i Landet, og betalt af Samfundet som Helhed og tjenende i lige høj Grad hele Landets og den store Bys Interesser og deres Vekselvirkning, det er i Virkeligheden Lokalgader og Udstykningsveje, der — som det nu er sagt — i første Række tjener rent lokale Udstykningsinteresser.

Jernbaneoverskæringen — en Hverdagsdyl.

har udført for de Penge, som de motorkørende betaler, inklusive baade Cyklesti og Fortove og Indretninger til Brug for Sporveje, Omnibusser, Trolleyvogne, og hvad ellers nævnes kan.

Hverken for de motorkørende eller for en Storby som København som Helhed er denne Udvikling acceptabel. Vi kan ikke paa nogen Maade af finde os med, at man bygger Udfaldsveje



ser. — Naar i Fremtiden Vejmillioner skal uddeles, maa de motorkørende have et vaagent Øje med, at ogsaa dette Spørgsmaal bliver belyst for hver enkelt Vejstræknings Vedkommende. Den naturlige Anvendelse af Motorafgifterne, i hvert Fald for en alt overskyggende stor Dels Vedkommende, maa være Bygning af store Fjertrafikaarer, Regulering af Veje af enhver Kategori efter den Trafik, de maa bære, samt en sømmelig Istandsættelse af Bivejene og saa naturligvis at imødekomme de rent færdsels-tekniske og sikker-

hedsmæssige Krav. At de motorkørende skal betale 4 Millioner Kr. til en Hørs-



holmsvej, om hvilket det siges, at den ikke faar stor trafikal Betydning, men vil gøre det lettere for 3 nordsjællandske Kommuner at drive deres Udstykningspolitik, det er en Oplysning, som ganske sikkert dækker over faktiske Forhold, men som ogsaa skjuler et Princip, som efter mit Skøn er aldeles uantageligt, eftersom det jo dog vil sige, at vort Benzinindkøb beskattes til Fordel for private og offentlige Grunde, men ogsaa Ejendomsspekulation.

Endelig er der et Moment, man ikke skal overse: Hvad vil man i Landets fjernere Egne sige til, at Hovedstads-kommunerne faar ubegrænsede Midler til Landevejsgader og Udstykningsveje, det, andre Byer maa betale af deres egen Lomme, medens f. Eks. Vestkystens elendige Biveje henligger uforbedrede Aar efter Aar. —

Det kan forsvares at bygge de store Veje, ja, det er nødvendigt af Hensyn til Trafikken som Helhed fra og til en Storby, men mon Vestkystens smaat bemidlede Bilejere vil finde disse Veje rimelige, naar de opdager, at disse store Tilskud paa mange Millioner opfattes som Bidrag til, at 2-3 yderst velhavende Kommuner kan faa Lejlighed til videre Udstykning?

Eric Boesgaard.

HØJREKØRSEL i det tidligere Østrig.

Det kongelige danske Gesandtskab i Berlin har til Udenrigsministeriet indberettet, at der ifølge Meddelelser i den berlinske Presse er blevet truffet Bestemmelse i Wien om, at Højrekørsel vil blive indført i Østrig fra og med den 1. Juni d. A. at regne, for saa vidt Højrekørsel ikke allerede for nærværende er gennemført. Fra denne Bestemmelse undtages dog Wien og Nedre-Østrig, hvor Højrekørsel først vil blive sat i Kraft fra den 3. Oktober 1938 at regne, idet de øvrige Forberedelser i disse Omraader ikke kan ventes tilendebragt tidligere.

Nyhed i Automobilmaatter.

Det er besynderligt, at man ikke for længe siden har opfundet en Auto-maatte, der blot var nogenlunde let at rense.

Vi Bilister har jo ogsaa vore Ærgrelser, og en af dem melder sig, hver Gang Formaatten er blevet snavset, (og det sker som bekendt ofte), og man saa skal til at bakse Maatten fri af Pedaler og Stænger.

For det første faar man snavset sit Tøj og Sæderne til. Derefter skal man enten lirke en halv Time eller risikere, at Maatten gaar i Stykker. For slet ikke at tale om, naar Maatten skal paa Plads igen.

Nu endelig er der kommet en Maatte i Handelen, som befrier os for Ærgrelserne, idet man kan rense den inde i Vognen. Fidusen ligger i Rillemonstret. Man fejer Snavset nedad og ud af Døren uden at komme paa tværs af Rillerne. Den hedder Let-at-rende-Maatten og kunde for den Sags Skyld ogsaa kaldes Ny-bedre-Kvalitet-Maatten, og den er ført i Handelen af Firmaet E. Busch-Møller.

Utaknemmighed -

Vi har fra
Overlæge Dr. med. Knud Secher
modtaget nedenstaaende.

Forleden Dag fik jeg en Meddelelse om, at jeg var blevet noteret paa Fyn, og jeg fik Anmodning om at henvende mig i Stoltenbergsgade for at faa Anklagen forelagt. Jeg traf her et Par fornøjelige og hyggelige Betjente, og vi havde det rart sammen. Anklagen omfattede 2 Punkter:

1) Jeg skulde have kørt for hurtigt paa den store Landevej før Odense. Det skal nok være rigtigt. Der er maa-ske ogsaa andre, der paa dette Sted har kørt over 60 km. Min Hastighed har dog ikke været særlig bemærkelsesværdig, men nok om det.

2) Jeg blev beskyldt for uforsvarlig Overhaling; ingen Detailler i Rapporten. Jeg protesterede paa det bestemteste og hævdede, at naar jeg gennem mange Aar havde kørt her i Byen uden Uheld, saa skulde jeg vel nok vide, hvorledes man overhaler.

Saa gik der nogen Tid, og jeg fik et Rødeforelæg paa 30 Kr. — skriver tredive Kr. Se, det er vel nok flinke Folk.

Derfor er det ganske utaknemmigt af mig, at jeg dog rejser Sagen. Jeg skrev nemlig til Politimesteren og udbad mig Oplysning om, hvorledes denne Overhaling var blevet observeret,

— om den var observeret gennem Kikkert eller gennem Observation fra Siden. Jeg modtog et yderst elskværdigt Brev fra Politimesteren med Redegørelse for Regler for Overhaling m. m., men med den Oplysning, at Overhalingen var observeret gennem Kikkert.

Derfor rejser jeg Sagen som Princip-sag. Jeg er kommet godt fra Sagen som beskrevet. Der er ikke sket nogen Ulykke af nogen Art. Men i andre Tilfælde, hvor det hele spiller en Rolle, hvor der er Tale om Erstatning m. m., der er det ikke ligegyldigt, at Observationen er sket gennem en Kikkert. Thi ingen kan — selv fra ret kort Afstand — bedømme en betydende Forskel i 3 Vognes Position gennem en Kikkert. Saafremt denne Form for Observation er noget almindeligt, saa maa den standses. Ingen Mennesker skal dømmes paa et usikkert Observationsgrundlag. Der har været tilstrækkelig Erfaring angaaende Iagttagelser over Hastigheder, til at man ikke skal være paa Vagt over for andre Misforstaaelser. Hele den omtalte Observation vanskeliggøres jo i høj Grad gennem den Hurtighed, med hvilken Vognenes Plads forandres.

Jeg skal derfor tillade mig at opfordre Forenede Danske Motorejere til at tage dette Spørgsmaal op til Undersøgelse.

Knud Secher.

Motorcyclus -

Vi har modtaget:

Maa jeg stille et Spørgsmaal: Hvorfor er Motorvogne mere berettiget til at befare Strandvejen end Motorcykler? Hvorfor skal en af de smukkeste Veje i Danmark være spærret i den Tid, hvor adskillige Mennesker helst vil ud for at se paa de naturskønne Omgivelser, der er langs Strandvejen fra København til Hornbæk? Der kunde f. Eks. indføres ensrettet Færdsel ad Strandvejen for alle Motorkøretøjer.

Kan F. D. M. i det hele taget ikke gøre mere for sine motorcyklekørende Medlemmer, end Foreningen hidtil har gjort? Der er dog ikke saa faa Motorcyklister, der er Medlem af F. D. M., og disse Medlemmer bør ikke tilside-sættes for de automobilkørende Medlemmer.

Medlem Nr. 25523.

Motorcyklestoffet er, som man har set, begyndt at komme, og der skal nok komme mere — men man maa ikke glemme, at 90 % af Stoffet i lige

høj Grad angaar Motorcyklist saavel som Bilist. Kun Teknikken er noget for sig — og den kommer. Red.

MOTORAFGIFTEN indbringer stadig større Beløb.

Af det af *Det statistiske Departement* udsendte April-Hefte af Handelsstatistiske Meddelelser fremgaar det, at Motorafgifterne i Finansaarets første Maaned er indgaaet med følgende Beløb:

	1938	1937
Vægtafgift ...	14,540,000	13,264,000
Omsætningsafg.	909,000	821,000
Benzinafgift		
(7 Øre) ...	5,936,000	5,444,000
Ialt ..	21,415,000	19,529,000

eller henved 2 Mill. Kr. mere end i April 1937!

— Bro-Øren har samtidig indbragt 858,000 mod 790,000, og Ekstra-Femøren, som rettelig tilkommer Kommunerne til Vejevæsenet, men som midlertidig indgaar i Statskassen, har givet 4,301,000 mod 3,948,000.

Den danske Motorkørsel er i Sandhed en for Statskassen indbringende Forretning, som burde behandles med betydelig større Venlighed og Imødekommenhed.



Motorvejenes Udvikling og Betydning som fremtidige Hovedfærdselsaarer!

Foredrag holdt ved det andet Ingeniørmøde i Oslo den 13. Juni 1938.

Af Ingeniør Knud Højgaard —

I Nordamerikas forenede Stater har der allerede i adskillige Aar været 1 Automobil for hver 4—5 Mennesker, hvilket svarer til et samlet Antal Motorkøretøjer paa ca. 28 Millioner.

I Europas 10 stærkest motoriserede Lande var ved Udgangen af 1937 Antallet af Indbyggere pr. Motorkøretøj som følger:

England 17, Frankrig 19, Danmark 23, Tyskland 24, Sverige 26, Norge 30, Schweiz 35, Holland 42, Island 57.

Europa er altsaa, hvad Motorisering af Samfærdselen angaar, endnu langt bagefter U. S. A., men dog har Lande som England, Frankrig og Danmark saa mange Motorvogne, at ca. Halvdelen af disse Landes voksne Befolkning samtidig kunde faa Plads i de forhaandenværende Automobile.

Hvad »Vejtætheden« i de forskellige Lande angaar kan anføres, at U. S. A. har 39 km pr. 1000 Indbyggere, Frankrig 15, Danmark, Norge og Sverige hver ca. 14 km pr. 1000 Indbyggere.

I alle Lande, og navnlig i Europa, tiltager Motoriseringen af Samfærdselen stadigt, og det har allerede i en Aarrække været en af Ingeniørernes betydningsfuldeste Opgaver at fremstille Veje, der svarer til det moderne Samfunds Trafikbehov. Man har hidtil hovedsagelig bestræbt sig for at forbedre og udbygge det bestaaende Vejnet; det viser sig nu, at man for at opnaa tilfredsstillende Resultater maa slaa ind paa en helt ny Løsning af Problemet: man maa bygge Veje, særligt indrettede for Automobiltrafik, de saakaldte Motorveje.

Det tyske Rige er i Færd med at bygge et Net af Motorveje — de saakaldte Reichsautobahnen — hvis Længde efter Østrigs Tilslutning til Riget vil udgøre op imod 10.000 km. Anlægssummen vil, saavidt man i Øjeblikket kan skønne, andrage et Beløb af imellem 4 og 5 Milliarder Rmk.

For knap en Maaned siden blev et af Sir Charles Bressey udarbejdet Forslag til Ordning af Trafikforholdene i London og nærmeste Omegn offentliggjort. Dette grandiose Projekt gaar ud paa i Løbet af 30 Aar at gennemføre en drastisk Ombygning af Londons Vejsystem, hvorved Verdensstaden vil blive gennemskaaret af nye Hovedfærdselsaarer af en samlet Længde paa ca. 1400 km. — Jeg har ikke set noget Overslag over Anlægsomkostningerne, men da det i stor Udstrækning vil dreje sig om at nedrive kostbare og højt forrentede Huse og ekspropriere nogle af Verdens dyreste Grunde, er der ikke Tvivl om, at de nye Gader i London vil blive Verdens dyreste Motorveje. Anlægene foreslaas nemlig for største Delen bygget som moderne Motorveje, hvilket anses for mere hensigtsmæssigt end at udvide de eksisterende Hovedveje. Sir Charles Bressey mener, at Antallet af Automobile i London i Løbet af 30 Aar vil blive 4 Gange saa stort som i Dag, og at Trafiken vil vokse tilsvarende.

Endnu beder jeg om Lov til i denne Sammenhæng at nævne, at man i Danmark — det af de nordiske Lande, hvor Samfærdselens Motorisering er stærkest fremskreden — i Løbet af de sidste 10 Aar har anvendt ca. 600 Mill. Kr. til Vejbygningsarbejder, hvortil maa lægges 100 Mill. Kr.

til de store Broanlæg, som tjener til at sammenknytte de forskellige Landsdeles Vejnet.

Jeg indleder mit Foredrag med at fremdrage disse Tal og Eksempler fra forskellige Lande for straks at give mine Tilhørere Forstaaelsen af, at det er en fuldkommen revolutionær Udvikling, der har fundet Sted paa Samfærdselens Omraade paa Landjorden i Løbet af de 20 Aar, der er forløbet efter Verdenskrigen.

Jeg gaar derefter over til at omtale *Nutidens* og *Fremtidens* Veje, men vil først i ganske korte Træk skitsere den Udvikling, som er foregaaet i *Fortiden* paa det Omraade, vi her behandler.

Søger man tilbage i Historien, vil man finde, at Vejbygning til enhver Tid har været Udtryk for Landenes Magt og Kultur. I Opgangstider anlagdes gode Veje, og under Kulturens Tilbagegang kom Vejene i Forfald.

Saaledes er det gaaet lige siden Ægypterkongen Cheops for snart 5000 Aar siden lod den Vej bygge, der skulde muliggøre Transporten af de vældige Stenblokke til hans Pyramide. Alle de store Kulturfolk har dyrket Vejbygningskunsten, og nogle opnaaede stor Fuldkommenhed heri. Navnlig *Romerriget* skabte et System af Veje, hvis Storslaaethed vi endnu den Dag i Dag maa beundre. En af Romervejene strakte sig fra Skotland til Palæstina, kun afbrudt af Kanalen og af Bosporus, og den havde en Længde paa ca. 6000 km. — Det kan netop have sin Interesse at mindes denne efter Datidens Forhold mægtige Færdselsaare, fordi man nu i et Par Aars Tid har arbejdet med Planer til Gennemførelsen af en moderne Kontinentalvej »London—Stambul«, altsaa en Vej, som i det store og hele vil faa samme Linieføring som den gamle Romervej.

Der kan ogsaa være Anledning til at nævne det Vejnet, som Inkaerne skabte i Sydamerika for 600—700 Aar siden — altsaa længe før denne Verdensdel endnu var opdaget. — Disse Inkaveje skal i enhver Henseende have kunnet maale sig med Romernes.

Ofte har Krig givet Anledning til store Vejarbejder, som senere i Fredstid har dannet Grundlag for gennemgaaende Færdselslinier; Napoleons Felttog paa Kryds og tværs i Europa afgiver et af de bedste Eksempler herpaa. — Mange Hovedveje var oprindeligt Hærveje.

Fælles for alle Vejanlæg lige fra Oldtiden til Midten af det 19. Aarhundrede er, at Vejene var ene om at optage al Landtrafik, baade den lokale

og den gennemgaaende. Transporten af Mennesker og Gods foregik jo dengang ved Hjælp af Last- og Ridedyr eller med Vogne, og Trafiken til Fods spillede en betydelig Rolle — især i Ufredstider.

Situationen ændrede sig totalt, da Jernbanebygningen for knap 100 Aar siden tog Fart. Med Damplokomotivet og dets Paahængsvogne kunde de gamle Transportmidler ikke konkurrere; Skinnevejene overtog hele den gennemgaaende samt største Delen af den lokale Landtrafik, og Makadamvejene henfaldt i en næsten torneroseagtig Idyl, som dog — særlig i flade Lande som Danmark — til en vis Grad blev brudt, da det første mekaniske eller i hvert Fald halvmekaniske Transportmiddel — Cyklen — viste sig paa Landevejene for 50 Aar siden.

Jernbanernes Monopolstilling paa Landtransportens Omraade skulde imidlertid kun blive af kort Varighed. Omslaget kom straks efter Verdenskrigen.

Udviklingen fra Trækdyr til Lokomotiv var vel epokegørende, men Springet fra Jernbanetog til Motor-køretøj kan vist siges at have faaet en endnu større Indvirkning paa den store Befolknings Levevis.

Motortrafikens Udvikling fra 1918 og til Dato har simpelthen været æventyrlig. Det er ikke for meget sagt, at Motortrafiken nu overalt paa Jorden fuldstændig har revolutioneret Samfærdselsforholdene. Der er kun forløbet en Menneskealder siden det første motordrevne Køretøjs Tilsynkomst. I Dag benyttes Motorkøretøjet i alle teknisk fremskredne Lande direkte eller indirekte af hele Befolkningen.

Den motoriserede Landevejstransport har i mange Henseender vist sig *bekvemmere, billigere og hurtigere* end Jernbanetransporten, og paa adskillige Omraader foregaar der mellem de to Trafikmidler »Biler og Bæner«, som det populært hedder, en skarp Konkurrence, hidtil med udpræget Tendens til Fremgang for Bilerne og Tilbagegang for Bænerne.

Vi befinder os saaledes, hvad Samfærdselen paa Landjorden angaar, ved Begyndelsen af en ny Epoke — den motoriserede Landevejstrafiks Tidsalder. — *Landevejen oplever sin Renaissance.*

Det var naturligvis ingenlunde nogen let Sag pludselig at skulle indrette sig paa at optage en helt ny og med voldsom Hastighed tiltagende Trafik paa vore Veje, som i lange Tider kun

havde været befaret af faatallige Hestekøretøjer, Cyklister og Fodgængere, og som i Følge Sagens Natur ikke kunde være anlagt med Motortrafik for Øje.

I første Omgang maatte Vejingeniørernes Bestræbelser, som allerede nævnt, gaa ud paa at gøre de eksisterende Veje anvendelige for den nye Trafik.

Det var vanskeligt at komme i Gang, thi de forhaandenværende Pengemidler var til at begynde med smaa; Vej-budgetterne var jo kun beregnede paa en nødtørftig Vedligeholdelse af et Vejnet, som skulde svare til en Færdsel, som i Forhold til den nuværende var næsten for intet at regne.

Hertil kom, at det var nødvendigt at udvikle en helt ny Teknik. *Nye Vejbygningsmaterialer og Metoder maatte opfindes og gennemprøves.* Det gjaldt ikke alene om at forsyne Vejene med en støvfri og tilstrækkeligt holdbar Overfladebeklædning, men man blev snart klar over, at det var nødvendigt i stor Udstrækning helt at ombygge de gamle Veje. Baade Tværprofil og Længdeprofil maatte ændres. Vejens Oprunding blev gjort mindre, Bredden forøgedes, Kurver blev rettet ud, Bakker afgravet, Niveauskæringer med Jernbaner blev erstattet med Viadukter, farlige Vejtræer blev efterhaanden fjernet, og Hovedvejene forsynedes med rationel Afmærkning.

Midlerne til disse store og absolut nødvendige Vejforbedringsarbejder — som for Danmarks Vedkommende, som allerede nævnt, i 10 Aar har medført Udgifter paa 6—700 Mill. Kr. — har for største Dele kunnet fremskaffes ved Hjælp af Motorafgifterne. Motortrafiken har altsaa vist sig i Stand til selv at bære de Omkostninger, som baade direkte og indirekte er forbundet med den.

Det bør her fremhæves, at Vejteknikerne i det hele og store paa fortrinlig Maade har løst de store og vanskelige Problemer, som stod i Forbindelse med en Forbedring og delvis Omlægning af de eksisterende Veje. For saavidt er alting godt; vi er paa tilfredsstillende Maade kommet igennem en Periode, som man kunde kalde den *moderne Vejbygnings første Fase.*

Imidlertid staar vi nu utvivlsomt overfor en ny Fase i Vejbygnings Historie, en Periode, hvor det drejer sig om i væsentlig Grad at forøge Vejnettets Færdselskapacitet, og at gøre dette saaledes, at den stadigt tiltagende Motortrafik kan foregaa paa forsvarlig Maade.

Fortættes Side 472



Fra det nye Oslo

Lettelser i den interskandinaviske Turisttrafik!

Et vigtigt Møde i Oslo

Som bekendt eksisterer der desværre i de skandinaviske Lande ret forskellige Bestemmelser med Hensyn til største tilladte Vægt og største tilladte Bredde for Motorkøretøjer. Dette Forhold har almindeligvis ikke noget videre at sige over for almindelige Personautomobiler, men naar Talen bliver om Lastvogne, og navnlig de store Turistvogne, giver Spørgsmaalet ofte Anledning til Vanskeligheder.

I Øjeblikket ligger Forholdene i de forskellige Lande, som følger:

I Danmark har vi en Egenvægtsgrænse paa 4 Tons, en Maksimalvægtsgrænse paa 8 Tons og en Akseltryksgrænse paa 6 Tons, medens en Vogn ikke maa være bredere end 2,3 m. Vi kan allerede her indskyde, at Danmark er det Land, der i de nordiske Lande gennemsnitlig tillader størst Vægt og størst Bredde. Ydermere er det i Forslaget til den ny Færdselslov anført, at man gerne ser den største tilladte Bredde af Turistautomobiler forøget til 2,45 Meter, da dette vil være mere bekvemt for Passagererne.

I Finland er Vejene inddelt i Klasser, og paa 1. Klassen Vej tillades en Totalvægt paa 9 Tons og et Akseltryk paa 6,4 Tons samt en Maksimalbredde

paa 2,30 Meter, men derefter aftager de tilladte Vægte stærkt paa Vejene fra 2. til 4. Klasse, ligesom Bredden nedsættes til 2,20 Meter.

I Sverige er største tilladte Hjultryk 2 Tons, d. v. s. et Akseltryk paa 4 Tons, og største tilladte Bredde 2,10 Meter. I mange af Landets Len er der givet en generel Dispensation fra dette 2 Tons Hjultryk op til 2,5 Tons — beregnet for Rigsveje.

Norge har de laveste Tal, idet det tilladte Akseltryk er 2 Tons og største Bredde 1,90 Meter, dog maa det straks tilføjes, at der dispenseres i ret stor Udstrækning fra disse Tal op til 5 Tons Akseltryk og 2,20 Meters Bredde.

Det er indlysende, at det vilde være af stor Betydning, hvis man enten kunde naa til fælles Regler i de fire Lande, eller hvis man i hvert Fald kunde naa til en Overenskomst om en fælles almindelig Dispensationsregel, saaledes at man havde noget positivt at rette sig efter. Forholdet bereder i Øjeblikket mange Vanskeligheder. Naar f. Eks. en dansk Vogn skal køre i Sverige, vil det, da det er Lensstyrelsen, der har Dispensationsretten, sige, at Vognerejeren skal ansøge en lang Række Lensstyrelser om Dispensation, selvom

det maaske kun drejer sig om en forholdsvist kort Tur.

Nordisk vejteknisk Forbund, der bestaar af Vej- og Trafikingeniører fra de nordiske Lande, har derfor taget dette Spørgsmaal op til Overvejelse, og paa et Møde, der fornylig blev afholdt i Oslo, blev man enig om et Forslag, som nu bliver tilstillet de forskellige Landes Vejmyndigheder. Forslaget gaar ud paa følgende:

Alle de store Gennemgangsveje i de nordiske Lande skal snarest sættes i en saadan Stand, at de kan befares af Biler med et maksimalt Akseltryk af indtil 6 Tons, og endvidere skal det tillades Turistbiler at have en Bredde af indtil 2,30 Meter, medens man ikke vil gaa højere med Bredden for Lastvogne end indtil 2,10 Meter.

Denne Bestemmelse bliver jo meget let at opfylde for Danmarks Vedkommende, men for Sverige og Norge kan der godt gaa nogen Tid, inden det hele er bragt i Orden, eftersom alle Vejbroerne ogsaa maa bringes i en saadan Tilstand, at de kan tage et Akseltryk paa 6 Tons, og saavel Norge som Sverige har jo et Utal af Vejbroer.

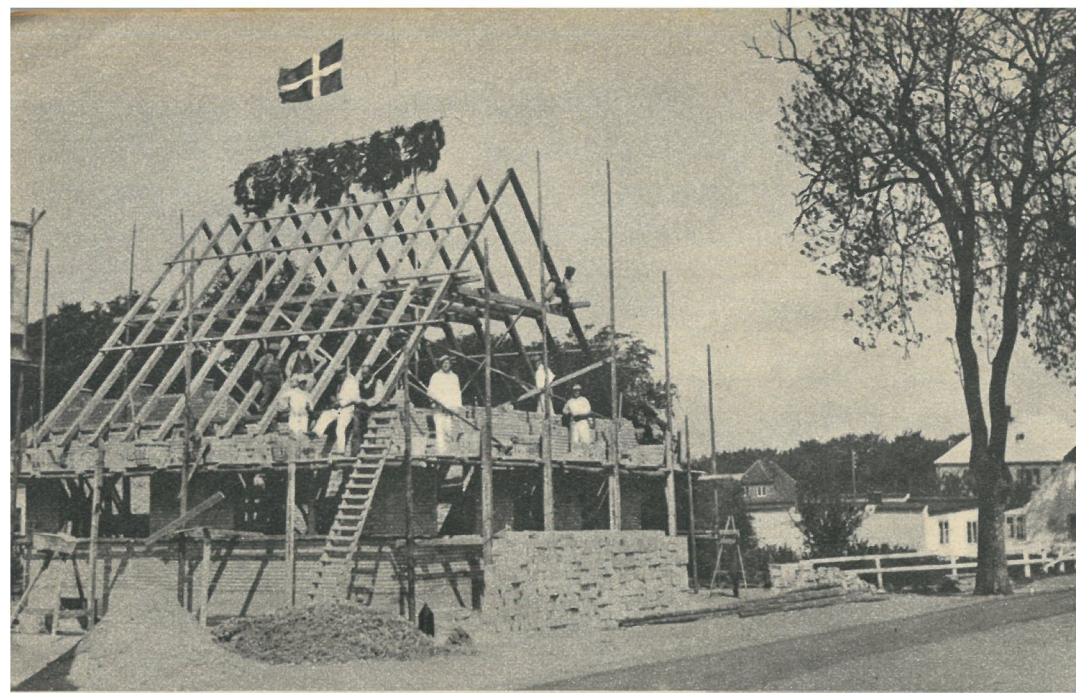
I Forbindelse med disse Bestemmel-

Fortælltes Side 468

FORENEDE DANSKE MOTOREJERE'S

Grænsehus

Foto: Grethe Hørlück



Her ser man den første Begyndelse til Forenede Danske Motorejere's Tjenestebolig i Krusaa.

Huset ligger lige ved Grænsen, og det har naturligvis glædet mange at se Dannebrog hejst over en Nybygning her. — Det er en sønderjysk Skik, at Naboer og Venner bringer Kranse, naar Husets Tømmerværk er rejst.

Trafiken ved Krusaa Toldsted har antaget saa store Dimensioner, at det er nødvendigt, at Foreningens Medlemmer kan blive betjent hele Døgnet.

Det andet Billede viser F. D. M.s Træpavillon paa tysk Side, og Foreningens betroede Mand, Herr Oskar Poulsen, staar ved Indgangen.

— Foreningens Medlemmer, der passerer denne Grænse, ved, at det er en stor Lettelse, naar man baade paa tysk og dansk Side har Assistance.



BORN 1919 - *still going strong*



Et af vore Medlemmer, Droskeer Rudolf Nygaard i Odder, mener at være i Besiddelse af en af de ældste — og vel at mærke — stadig fuldt aktive Fordbiler i Danmark.

Herr Nygaard, der forleden glædede Hovedkontoret med et Besøg, fortalte, at Vognen, der er af Aargang 1919 og altsaa 19 Aar gammel, hver Dag gør Tjeneste som Droske i Odder, hvor den er meget populær og Byens Kælebarn.

Hemmeligheden ved dens Sukces ligger bl. a. deri, at den fremfor sine mere moderne Konkurrenter besidder en saa himmelstræbende Loftshøjde, at Byens Borgere siddende i den kan bære deres høje Hatte med den Værdighed, som denne ekstraordinære Hovedbeklædning kræver. Intet Under, at den derfor er flittigt benyttet ved Bryllupper, Begravelser og lign. højtidelige Lejligheder, og som et kært Barn ruller omkring under Navne som H. G. F., »Bryllupsbilen« o. s. v.

Ford'en har ialt kørt 600.000 km, en Distance, der svarer til Jorden rundt 15 Gange. »Men tro ikke,« tilføjer Herr Nygaard med berettiget Stolthed, »at den bærer Spor deraf, tværtimod, den er ligesaa driftssikker og velholdt idag, som da den for 19 Aar siden forlod Fabrikken.

DERES VOGNS VÆRDI

holder sig, naar De bruger Gargoyle Mobiloil



1. Paa et Par Aar kan en Vogn blive praktisk talt værdiløs, men den kan ogsaa beholde sin Værdi i Aarevis. Det afhænger af Behandlingen, særlig Smøringen.

3. Gargoyle Mobiloil beskytter bedst Motorens præcisionsbyggede Dele mod Slid og Snavs og tynder ikke ud, selvom Motoren er brændende varm.

2. Motoren er Deres Vogns „Hjerte“ – saalænge Motoren holdes i god Stand med Gargoyle Mobiloil, er Vognen faktisk saa god som ny.

BAADE Motor, Gearkasse og Differential bør smøres korrekt med *Gargoyle Mobiloil*, hvis Vognen skal beholde sin Værdi Aar for Aar. Overalt, hvor *Gargoyle Mobiloil* forhandles, findes tillige Gargoyle-Tabellen, der angiver den rette Olietype til Deres Vogns forskellige Dele. *Gargoyle Mobiloil* har særlig følgende Fordele:

- Mindre Olieforbrug
- Mindre Udtynding i Varme
- Ingen Slam i Motoren
- Let Start.



4. Vil De have varig Kørselsglæde af Deres Vogn – saa lad den smøre med *Gargoyle Mobiloil*.

Slamfri

Gargoyle

GARGOYLE

Mobiloil
Kr. 1.60 pr. Liter

10 a

VACUUM OIL COMPANY A/S — SMØREOLIESPECIALISTER

CAVALCADE

af to Aartusinders Køretøjer

- Af „Trafic“

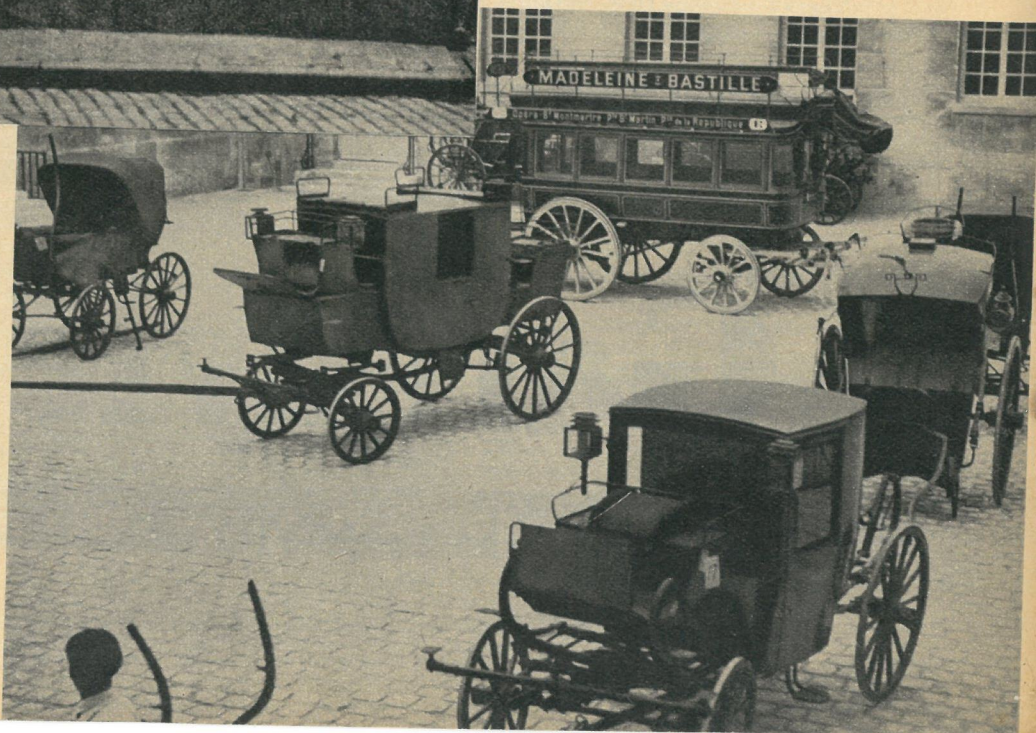
strationsmateriale (jo ogsaa det for-
resten) eller ved Rekonstruktioner,
men i Form af de originale Køretøjer,
der for en eller to Menneskealdre siden
brød Vejen for Automobilet og under
Latter og Modvilje, med Tab for Op-
finderne og Brugerne, kæmpede sig
frem. Det var en Verdensrevolution,
disse Pionerer kæmpede for, en Ven-
ding af Dagliglivet Verden over, som
ingen af dem kunde overskue. Og det
var Skabelsen af en af de største In-
dustrier, et af de største Erhverv, de
Mænd arbejdede paa, hvis Hænder
holdt paa de primitive Rat og Styre-
stænger, som nu for stedse er faldet til
Ro i Musæet i Compiègne.

Først nogle Ord om Byen. Den er i
sig selv saa yndig, at man bør gøre
mere end nogle Timers Ophold. Man
kan dejligt tilbringe nogle Dage i Com-
piègne, ogsaa selvom Afstanden fra
Paris kun er de 80 km, som man, alt

Til venstre: Gammel Kuriositetsforret-
ning i Compiègne.

Herunder: De gamle Vogne.

Atter i denne Sommer vil naturlig-
vis Hundreder af danske Bilister
tage Vejen til Frankrig i deres Ferie.
Og Flertallet af dem vil, som sædvan-
lig, lade Paris være enten det egent-
lige Maal eller dog en af Stationerne.
Hvilket er rimeligt nok. Men til Gen-
gæld er der urimeligt faa af de mange,
der praktiserer Automobil-Turismen,
som gør den Pilgrimsfærd, vi skylder
os selv: Turen til Compiègne, hvor
Aartusinders Køretøjer staar opstillet
og hvor hvert Trin i Automobilets Hi-
storie kan ses, ikke ved Hjælp af Illu-

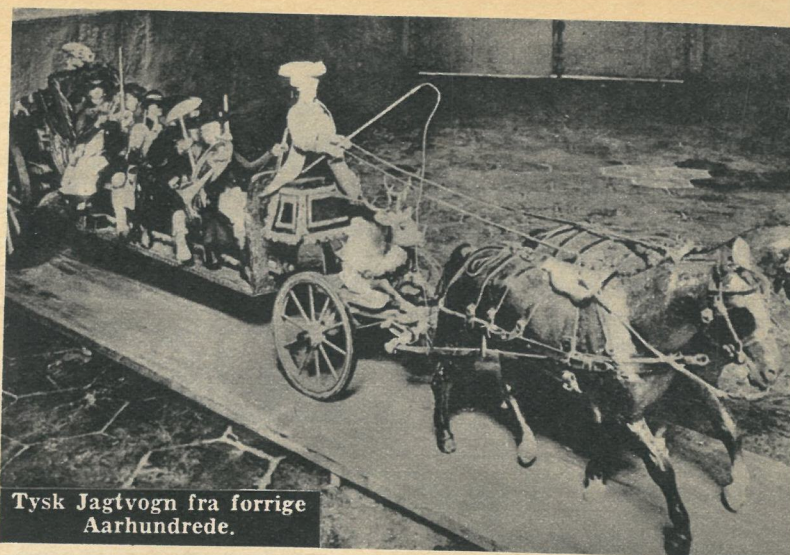


taget i Betragtning, kan køre paa en Timestid godt og vel. Byen ligger ved Route nationale No. 32. Tager man Vejen fra Bruxelles over Mons, Valenciennes, Cambrai er det overhovedet ingen Omvej. Byen er ældgammel, Jomfruen fra Orleans blev, om jeg husket ret, taget til Fange ved den, i den senere Historie har Compiègne spillet en Rolle bl. a. under de galante Perioder, hvor Kongerne sværmede med yndige Grevinder af mere eller mindre ydmyg Afstamning i Skovene ved Compiègne. I den Skov, hvor nu i en Snes Aar den Jernbanevogn har staaet, der var Skuepladsen for den officielle Underskrift af Vaabenstilstandsdokumentet, som satte Punktum for Verdenskrigen. Selvfølgelig skal De ogsaa ud og se den, det er ganske kort uden for Byen, og enhver kan vise Dem Vej.

Men det er Vognmuseet, der er vort Mekka. Det er at finde i det store, klassisk skønne Slot, hvor det i 1927 lykkedes den franske Automobilklub og Turistforening at faa overladt Plads til Samlingen. Siden er den vokset jævnt og et Selskab af velhavende »Venner af Vognmuseet« sørger til Stadighed for, at der ikke af økonomiske Aarsager gaar noget forbi Museets Næse. Museet hører nu under la Direction des Musées nationaux og er saaledes et Statsmuseum. Der er Adgang hver Dag, Mandag undtagen, indtil Kl. 17 og Entréen er de for franske Museer sædvanlige 2 Frcs. Museet omfatter Kørsel og Turistvæsen. Den turistmæssige Afdeling er dog forsvindende lille i Forhold til Kørselsafdelingen. Den bestaar hovedsagelig af en, iøvrigt glimrende gennemført Opstilling af en ældgammel fransk Krostue. En fornem Mand er netop kommet ridende og faar nu af Kroens skønne Datter serveret en Kylling. Al Kro-Romantik er tæt samlet i denne Stues Stemning.

Gaar man frem i kronologisk Rækkefølge, hvad Rundgangen gennem Museet i nogen Grad tillader, er det første Køretøj, man ser, en romersk Væddeløbsvogn, en af de bekendte tohjulede. Selv dette mere end 2000 Aar gamle Køretøj er ægte. Naturligvis har man maattet forny et og andet af Træværket, men Vognen er i sin Helhed nøjagtig, som den har rullet over de romerske Landeveje eller maaske i en Arena. Det næste Trin i Udviklingen er naturligvis de grove Karosser, der er udstillet i talrige Eksemplarer, nogle af dem utrolig primitive, andre med saa megen Luksus, som Forholdene tillod, naar der tillige skulde tages Hensyn til Vejenes Tilstand. Der maatte solide Grejer til.

En hel Sal er helliget Seletøjets Udvikling, Aarhundreders daglige Tilværelse og Aarhundreders Snedighed og haandværksmæssige Stræben efter Forbedringer illustreres blot af denne Enkelthed i Museet. Denne Specialafdeling gaar endda tilbage til 4000 Aar før Kristi Fødsel — idet man fra Lilleasien har erhvervet et særdeles godt Reliefbillede, der viser, at man dør saa tidligt kendte til Seletøj-Principper, der først i den sene Middelalder blev kendt i Europa. En anden Sal viser Barne- og Legevognenes Udvikling, tre Sale indeholder Modeller til Vogne, der har været i Brug for 2—300 Aar siden. En stor Del af Modellerne er samtidige Arbejder. De offentlige Befordringsmidler er belyst gennem to Samlinger: Den ene omfatter Dagevogne, Rejsevogne og Diligencer, altsammen Vogne, der har gjort deres Nytte engang. Intet kan tydeligere end disse Vogne, der endnu bærer Spor af det daglige Arbejde paa slette Veje, fortælle os om, hvordan Folk i Virkeligheden havde det i de »gode« gamle Dage, da en Rejse fra Paris til Compiègne ikke var en Timestid i en Lænestol, men nogle Dages Rokken og Støden paa Sæder, der trods al Sadelmagerkunst ikke kunde forhindre, at man næsten mærkede hver af de store Brosten, der dækkede Vejens Midterbane. De offentlige Køretøjers Historie er for Vognenes Vedkom-



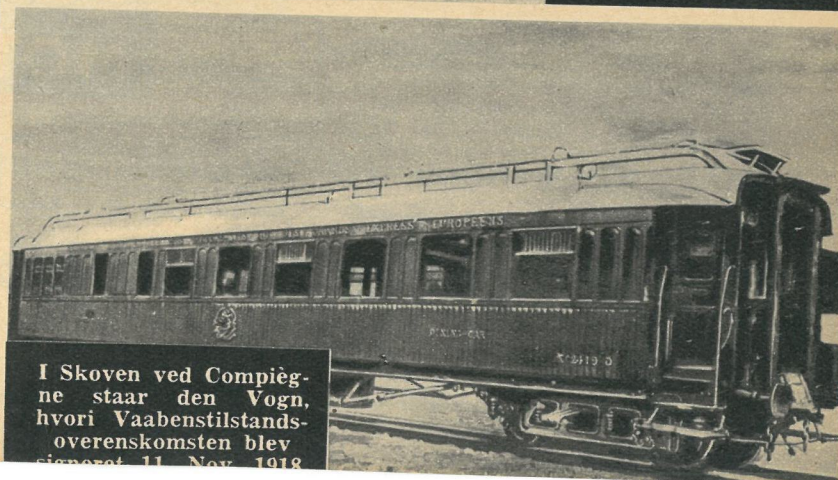
Tysk Jagtvogn fra forrige Aarhundrede.



Det lille Værtshus.



Karosse —



I Skoven ved Compiègne staaer den Vogn, hvori Vaabenstilstands-overenskomsten blev signeret 11. Nov. 1918

mende ført saa langt frem som til Pariser-Omnibussen, der endnu i Begyndelsen af dette Aarhundrede kørte fra Madeleine til Bastille-Pladsen. Et smukt Køretøj, der endnu undertiden i velgørende Øjemed laanes til Paris for at genoplive de glade Dage, da en Verdenskrig var »utænkelig«. De offentlige Køretøjers anden Afdeling omfatter Togene. Her naar man frem til Kejser Napoleon III's private Salonvogn, der er oprangeret i den store overdækkede Gaard, som udgør en Del af Museet.

Men for Nutidsfolk er det naturligvis ikke mindst Automobilets Historie, der lokker til Pilgrimsfærden. Vi har herhjemme saa uendelig lidt tilbage af ægte Ting fra Bilerens Barndom. Compiègne-Museet har til Gengæld ikke blot nogle af de gamle Dampvogne, der var Automobilets nærmeste Forløbere, men bogstavelig fra Aar til Aar Modellerne, der i Løbet af en halv Menneskealder udviklede sig til det Motorkøretøj, vi nu kender — eller dog til et Befordringsmiddel, der var saa nær i Familie med det, at intet bestemt sætter Skel mellem den Tids Biler og dem vi nu kører i. Her er De Dions og Trepardoux's Vogn fra 1888, Panhard & Levassors fra 1891,

Richards fra 97, Delahayes pragtfulde Luksus Phaeton fra 97, Brødrene Renaults Vogn fra 98, der ser ud, som om den kunde køre endnu, hvad den maa ske ogsaa kan. Her holder Side om Side De Dion Boutons »la populaire« og Verdens første strømliniede Bil, en fantastisk »Cigar«, der bar Navnet Jamais contente (aldrig tilfreds). Trods Utilfredsheden naaede den i 1899 en Timefart af 100 km. En Helte- daad af Chaufføren Jenatzy — i Betragtning af, at Vognen nok selv var strømliniet, men Chaufførens Plads var nærmest oven paa den. Han kunde lige have Benene ned som i en Kajak. Vi ser Bollees bekendte Voiturette med liggende Motor. Renaults første lukkede Vogn — og gamle Bollees »Bil« fra 1873, der i hvert Fald var saa meget med paa Noderne, at den havde uafhængigt affjedrede Hjul. Bil-Udstillingen naar kronologisk frem til Citroën's berømte Chenille-Vogn, der brugtes under den saakaldte croisière noire, den første Motorekspedition gennem det mørke Afrika.

Ogsaa Cyklernes Historie belyser Vognmuseet, men langt den største Del omfatter Landevejens Køretøjer som de var, da der skulde tre-fire stærke Heste for, og som de blev, da det en-

delig lykkedes at realisere Drømmen om den mekaniske Hest. Som sagt: Stop op i Compiègne, der er meget at se og godt at være. Og hvis De saa ellers er et nogenlunde normalt Menneske og kan huske Deres Barndom, saa skal De vide een Ting endnu om Compiègne, det nemlig, at her findes tillige Verdens største Samling af — Tinsoldater. Enhver Uniform, der har været baaret af europæiske Soldater i de sidste Aarhundreder, kan De finde i denne Samling, der tæller mange Snese Tusinder af Soldater.

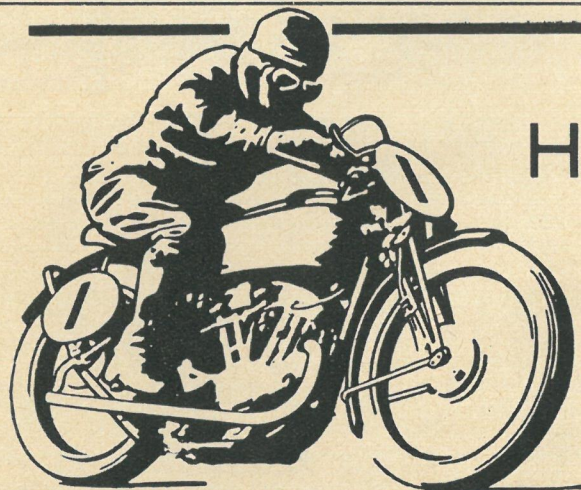
Trafic.

Lettelser i den interskandinaviske Turisttrafik —

Fortsat fra Side 463

ser skal der saa udarbejdes Kort og Anvisninger over, hvilke Ruter der falder ind under de ovenfor anførte Vægt- og Breddebestemmelser, og det var den almindelige Mening paa Mødet, at Udarbejdelsen af disse Anvisninger logisk hører hen under Motororganisationernes Arbejdsomraade, idet Motororganisationerne jo i Forvejen har Ret til Udstedelse af Passersedler.

Man naaede hurtigt og let til ovenstaaende Resultat, og man maa haabe, at Bestemmelserne i nær Fremtid kan blive omsat i Praksis.



Hvad kan de præstere?

Mellem Køreere, der har en Smule Erfaring, er der kun en Ting, der tages i Betragtning, — nemlig Kædernes Præstation. Derfor er RENOLD MARK 10 anerkendt som Verdens fineste Motorcyklekæde.

Bekendt overalt fordi de løber jævnt og er til at stole paa.



RENOLD MARK 10 MOTORCYKLE KÆDER

THE RENOLD AND COVENTRY CHAIN CO. LTD. : MANCHESTER : ENGLAND

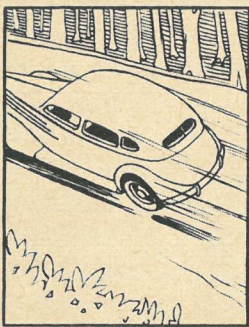
Enerrepræsentant: E. T. GREW . Raadmandsgade 43 . København N . Telefon: Central 7447 . Telegram-Adresse: Outillage

Vi Bilister 7

Kraft og Hastighed

De fleste moderne Automobile kan køre saa meget hurtigere, end man almindeligvis bryder sig om, at det maaske kan synes mærkeligt, at de i det hele taget er bygget til at kunne præstere saa stor Hastighed.

Imidlertid — Automobile bygges jo ikke til Fornøjelse for Fabrikanten, Konstruktøren eller Sælgeren, men derimod for at tilfredsstille de Mennesker, som skal eje og køre dem. Og der er visse Egenskaber, som disse Mennesker ønsker, deres Vogne skal have. — Tilfældet vil, at Opfyldelsen af disse Ønsker samtidig medfører, at Vognene kan køre hurtigt.



For Eksempel vil vi gerne allesammen kunne komme hurtigt i Gang... og dette afhænger først og fremmest af Motorens Kraft og Vognens Gearring. Og saa er der det med Kørsel op ad Bakke. Det er der ganske vist ikke lige meget af alle Steder, — men vi maa huske, at Automobile af

praktiske Grunde maa bygges saaledes, at de tilfredsstiller vore Krav, uanset hvor vi bor — eller hvorhen vi ønsker at køre.

Det kan sagtens lade sig gøre at bygge en Vogn med mindre kraftig Motor, som alligevel kan tage de stejleste Bakker, — men man vilde være nødt til at geare den saa lavt, at vi i fladt Terræn kun kunde kravle af Sted i et Tempo, som ikke vilde tilfredsstille selv den mest konservative Bilist.

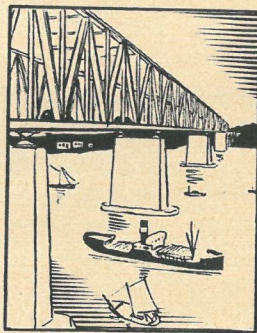
Den vigtigste Grund til, at vi har alle disse Kræfter i vore Vogne, har mange af os næsten aldrig skænket en Tanke. — Tænk paa, hvad der sker, hvis vi ustandseligt skal arbejde under Højtryk — fysisk eller aandeligt. Naturligvis kan man arbejde baade 12, 14 og 16 Timer i Døgnet — men vi ved alle, at vi gør bedst i ikke hele Tiden at tære paa vore sidste Kraft-Reserver.

Enhver, der har haft med Maskineri at gøre, véd ogsaa, at dersom man hele Tiden lader en Maskine gaa for fuld Fart og under højeste Belastning — saa forøges Chancerne for et Sammenbrud betydeligt.



Det samme er Tilfældet med en Automobil. Samtidig med, at man har givet den moderne Automobil Evnen til at køre hurtigt, har man opnaaet, at Motoren overlegent tilfredsstiller de største Fordringer til Smidighed og Acceleration ved moderate Kørehastigheder — og under de vanskeligste Vejforhold. Hvis en Vogn kan køre sine 100 km i Timen, bliver den ikke anstrengt for at køre hverken 50 eller 60, og netop derfor kan vi køre den jævnt stærkt, Dag ud og Dag ind — uden at overanstrenge den.

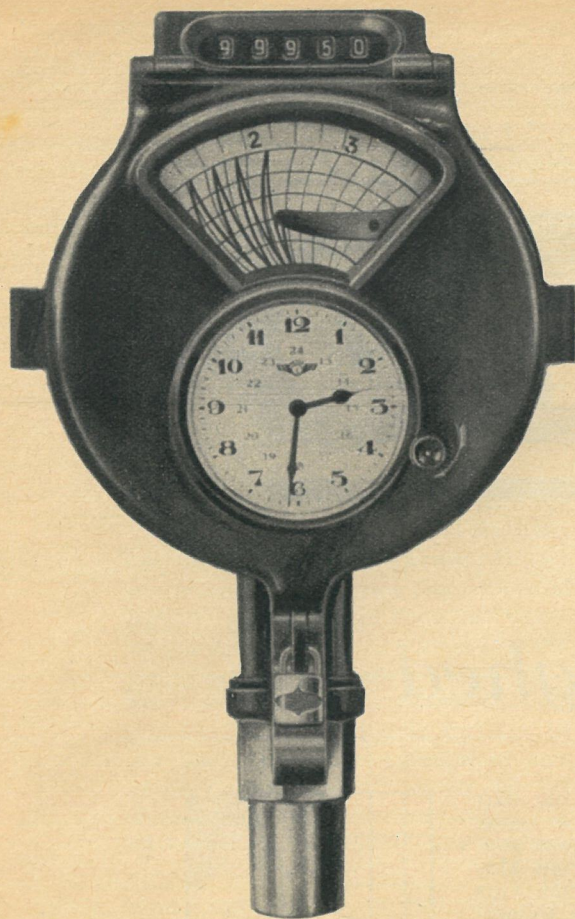
Den samme Form for »Sikkerheds-Margen« finder vi mange andre Steder, f. Eks. i Elevatorer, der nemt kunde bære mere end Vægten af det Antal Personer, der er angivet paa Reglementet. Vore Broer, Jernbanskiner — kort sagt, mange af de Ting, vi betror os til i vor daglige Tilværelse, er langt stærkere end de strengt taget behøver at være.



Med Hensyn til Automobileerne maa vi huske, at Hastighed simpelt hen er et Bi-Produkt af Kraft. Vi kan bruge denne Kraft klogt eller uklogt og kan derved faa mere eller mindre ud af vore Vogne. Men det har Fabrikterne ingen Indflydelse paa, — det er vi Bilister selv Herre over.

GENERAL MOTORS

P. S. Vi kommer igen i næste Nummer!



Moderne Kørselskontrol

Indbygget i et aflaset fikst Hus findes der et Ur, og i Forbindelse dermed et Urværk med tre forskellige Skrivestifter, som paa en specielt præpareret Skive af tyndt Papir opridser deres udførlige Meddelelser om, hvad der sker med Vognen:

1. Alle Stop — paa hvilket Klokkeslet og hvor længe.
2. Hvor mange Kilometer hver enkelt Tur andrager.
3. Et Hastigheds-Diagram, i Overensstemmelse med Køretiden.
4. Hvorledes der køres med Vognen, d. v. s. om der køres fornuftigt eller brutalt.

Forkærligheden for hurtig Kørsel til og over den tilladte Hastighedsgrænse — ogsaa i Tilfælde, hvor der slet ingen Anledning er til dette — samt brutal Bremsning faa Meter fra det Sted, hvor der skal stoppes, er Eksempler paa det, man forstaar ved brutal Kørsel. Denne Køremaade medfører naturligvis store Reparationsudgifter, stort Gummislid og stort Benzinformbrug, og den afkorter ogsaa Vognens Levetid betydeligt.

Foruden de nævnte Optegnelser paa den — daglig — isatte Kontrolskive, viser *Tachografen* ogsaa det daglige og det samlede Antal af de kørte Kilometer paa de to forskellige Tælleværker. Tillige findes der et Speedometer, udstyret med en indbygget Kontrol-lampe, som tændes automatisk, naar den efter Loven tilladte Hastighedsgrænse overskrides, eller naar den Hastighed, som Vognens Ejer selv bestemmer som Grænse, f. Eks. for den helt nye Vogn eller efter Isætning af nye Stempler i Motoren, ikke overholdes. Denne bliver — som Advarsel — ved med at brænde, saa længe der køres for hurtigt. Denne Kontrol kan

dog, om ønsket, sættes ud af Funktion, dog ikke af Chaufføren.

Ethvert Forsøg paa uset at fjerne den isatte Kontrolskive er haabløst. Tidspunktet, naar den fjernes og anbringes igen, afmærkes tydeligt i Skivens Yderkant.

Foruden *Tachografen* findes der ogsaa til ovennævnte Formaal andre og noget enklere Apparater, som er værd at nævne, f. Eks. de saakaldte »*Autografer*« og »*Recorder*«.

Det førstnævnte Apparat, »*Autografen*« staar — ligesom *Tachografen* — i Forbindelse med Bilens Kardantræk og optegner paa Kontrolskiven det samme som *Tachografen*, dog ikke Hastighedsdiagrammet.

»*Record*« Apparatet staar derimod ikke i Forbindelse med Kardantrækket. Det optegner kun Kørselens Begyndelse, alle Stop, paa hvilket Klokkeslet og hvor længe samt Tidspunktet for Vognens Hjemkomst til Garagen. Disse Optegnelser opnaas her ved Anvendelse af et saakaldt Rystependul.

Alt i alt kan det siges, at Anvendelsen af et af de nævnte Kontrolapparater betaler sig godt. De giver en klar Oversigt over, hvad der foregaar med Vognen ude omkring, og de bidrager i høj Grad til, at Vognen udnyttes og behandles paa den rette Maade. De i Tidens Løb samlede Kontrolskiver kan betegnes som et værdifuldt Driftsbogholderi.

Det er ikke altid let ved den erhvervsmæssige Kørselsdrift at opnaa en god Balance. Beskatning i Almindelighed og specielt Benzinbeskatning og Forhøjelse af Chaufførlønnen paa den ene Side og de lave Kørsels- og Fragttakster paa den anden Side gør sig ugunstigt gældende ved Driftsregnskabet. Den gode Chauffør er paa en Maade Garanti for, at alt gaar, som det skal, men det er jo ingen Hemmelighed, at ikke alle Vare- og Lastbilchauffører er helt efter Arbejdsgivernes Ønsker. Deres Hverv kræver ansvarsbevidst Selvstændighed med Hensyn til den bedste Udnyttelse af Tid og Materiale, og der, hvor disse Evner svigter, bliver Bildriften urentabel.

Ud fra denne Betragtning har Teknikken fundet paa en udmærket Hjælp, et Apparat, som kaldes en *Tachograf*, og som automatisk optegner alt, hvad der foregaar med Vognen, fra den om Morgenen forlader Garagen, til den kommer hjem igen.

Pension Pedersen

Hamburg-Altona 1
Palmaille 79
Telf. 42 62 63

Smukke solrige
Værelser med rindende Vand
Herlig Udsigt over Elben
Centralt beliggende

Dansk Pension

Neidhardtts Autolager

Specialforretning i fine, brugte Automobiler

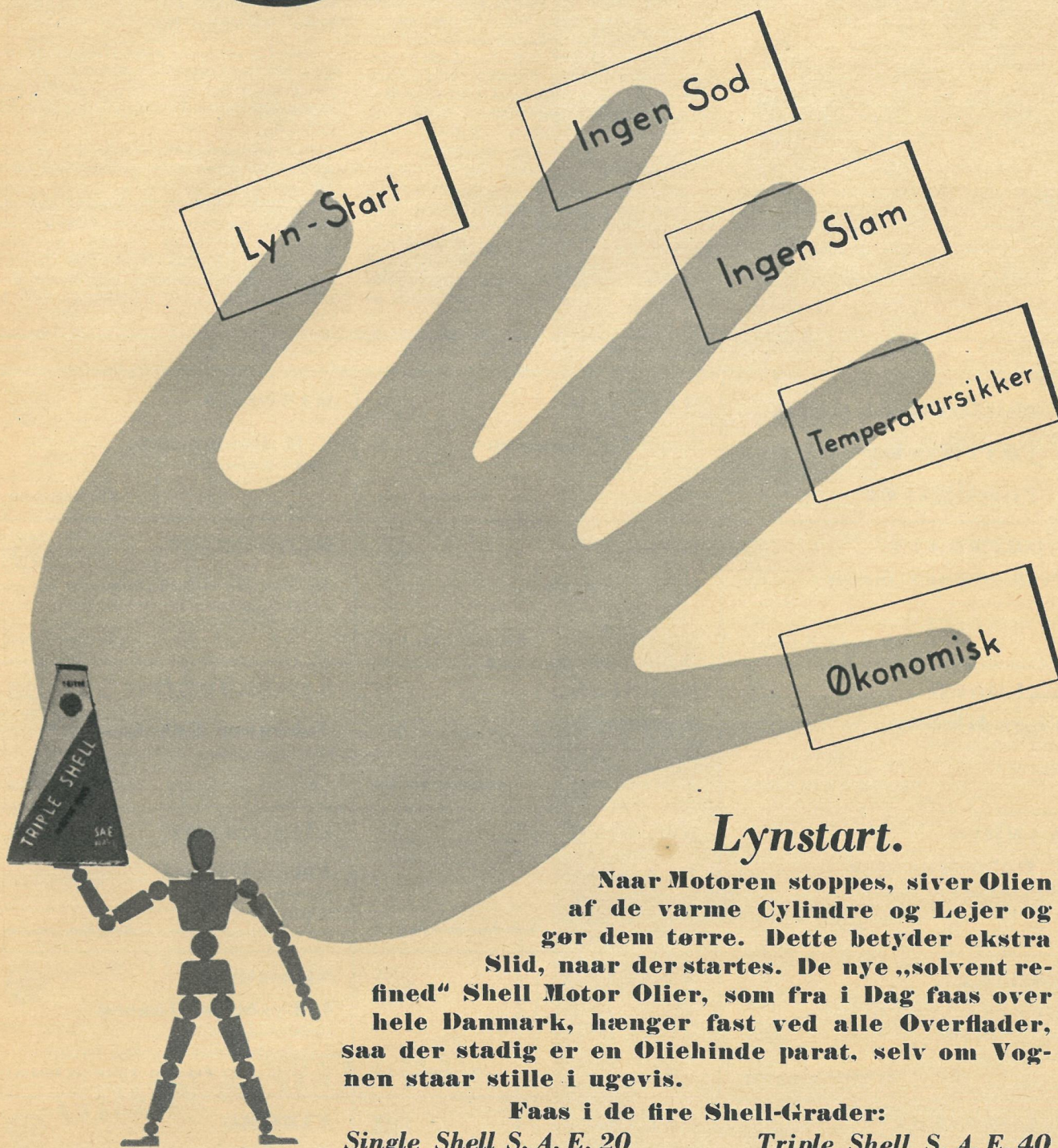
Vester Farimagsgade 2 B, København V. Telefon Central 15846

DET HELT RIGTIGE STED AT KØBE EN GOD BRUGT VOGN

GARANTI:

Paa alle Vogne, der udgaar fra vort Firma, ydes Driftgaranti. Paa Vogne, der ikke er over 2 Aar gamle, ydes samme Garanti som paa nye Vogne.

De **NYE** Shell Motor Olier



Lynstart.

Naar Motoren stoppes, siver Olien af de varme Cylindre og Lejer og gør dem tørre. Dette betyder ekstra Slid, naar der startes. De nye „solvent refined“ Shell Motor Olier, som fra i Dag faas over hele Danmark, hænger fast ved alle Overflader, saa der stadig er en Oliehinde parat, selv om Vognen staar stille i ugevis.

Faas i de fire Shell-Grader:

Single Shell S. A. E. 20

Triple Shell S. A. E. 40

Double Shell S. A. E. 30

Golden Shell S. A. E. 50

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.

Motorvejenes Udvikling - -

Forlsat fra Side 462

Der frembyder sig her to Muligheder: man kan fortsætte med Ombygning af de gamle Veje, og man kan bygge nye Veje, særligt indrettede efter Motortrafikens Krav. — Den ene Mulighed udelukker naturligvis ikke den anden, men der kan ikke herske Tvivl om, at man, saafremt man vil opnaa en gennemgribende Forbedring af Forholdene, i hvert Fald i Lande med intensiv Motortrafik, maa gaa over til Bygningen af *virkelig hensigtsmæssige Veje*, d. v. s. *Motorveje*.

Motorveje kan defineres som Veje, der udelukkende er forbeholdt Motortrafikken og derfor er bygget med denne specielle Trafik for Øje. Motorvejene krydser andre Veje og Jernbaner ude af Niveau, de har ingen Randbebyggelse, og al Trafikforbindelse mellem det almindelige Vejnet og Motorvejene sker paa en saadan Maade, at der heller ikke her foregaar Krydsning i Niveau paa Motorvejenes Kørebane. — Kun saaledes konstruerede Veje vil være i Stand til at opfylde de Krav med Hensyn til *Færdssikkerhed, Hastighed og Økonomi*, som den

nuværende Trafik stiller, og som den fremtidige Trafik naturligvis vil stille i endnu langt højere Grad.

Færdssikkerheden er ubestridt det aller vigtigste Problem i Forbindelse med den moderne Trafik. Som Forholdene nu er, frembyder de stærkt trafikerede, almindelige Landeveje kun ringe Sikkerhed. Aarsagerne hertil er navnlig: Sammenblanding af de forskellige Trafikarter, Niveauskæringer, Randbebyggelse samt Vejenes Uegnethed til Overhaling.

Det er almindelig bekendt, at Statistikken over Færdssulykker opviser uhyggeligt høje Tal. I Tyskland og England dræbes tilsammen aarligt ca. 15.000 Mennesker ved Færdsselen paa Veje og Gader, og Antallet af de saarede er en halv Million. I vort lille frelidige Danmark omkommer aarligt ca. 300 Mennesker og saares ca. 6.500.



















Ingen anden Trafik medfører blot tilnærmelsesvis saa stor Risiko, og der er desvære næppe Mulighed for, at Tallene kan bringes ned, saa længe den nuværende Tilstand hersker — tværtimod. Hvilke Færdssregler man end maatte opstille, og hvilke Forbedringer af de nuværende Veje man end maatte foretage, vil man ikke kunne opnaa en

tilfredsstillende Sikkerhed, saa længe Motortrafikken ikke henlægges til specielt dertil byggede Veje.

Hvad *Hastigheden* angaar, kan der maaske være Grund til at fremhæve, at det naturligvis ikke er af Hensyn til ufornuftige Motorfolks Lyst til at sætte Farten op til Maskinens yderste Ydeevne, at Motorvejene er paakrævede. Vel kan der, naar det er ønskeligt, uden Fare køres endog meget hurtigt (f. Eks. 150 km i Timen) paa en rigtigt konstrueret Motorvej; men det afgørende er at sikre en i Forhold til Transportmateriellet og de kørendes Behov passende Fart.

Endelig skal jeg med Hensyn til Sagens økonomiske Side paapege, at saavel Færdssikkerheden som Kørehastigheden er af overordentlig stor Betydning.

For *Færdssikkerhedens Vedkommende* er dette umiddelbart indlysende: enhver er klar over, at de mange Ulykkestilfælde og Dødsfald, som den moderne Landevejstrafik kræver, foruden menneskelig Lidelse og Sorg, medfører store materielle Tab. Jeg kan i denne Sammenhæng anføre, at Forsikringselskaberne i Danmark udbeta-

motormandens juridiske raadgiver 	HADSUND Aage Salomonsen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 104 	RANDERS C. O. Rasmussen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 609 
KOBENHAVN Preben Bornemann <i>Landsretssagfører</i> Frederiksholms Kanal 18 Telefon 8445 (3 Ledn.) 	HOLBÆK C. N. Ledager <i>Landsretssagfører</i> Telefon 744-745 	RUDKØBING A. Trolle-Christensen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 358 
AALBORG Viggo Kleisby <i>Landsretssagfører</i> Algade 65 Telefon 4070 - 4090 	HORSENS J. Carlsen Aage Jeppesen <i>Sagførere</i> Rædersgade 5 Telefon 95-96 	SAKSKJØBING Johannes Buschardt <i>Landsretssagfører</i> Telefon 330 
AARHUS C. Holst-Knudsen <i>Landsretssagfører</i> L. Torv 6 Telefon 15-16 	KOLDING W. Lynæs <i>Landsretssagfører</i> Telefon 400-1643 	SILKEBORG Frede Edlund <i>Landsretssagfører</i> Søndergade 1 Telefon 50-70 
ESBJERG Gunnar Alstrup <i>Landsretssagfører</i> Englandsgade 7 Telefon 577 - 578 	NÆSTVED Johan H. Clausen <i>Sagfører</i> Telefon 713 	SLAGELSE C. Lysholm-Hansen <i>Landsretssagfører</i> Landbobankens Bygning, Nytorv Telefon 1250 (2 Ledn.) 
HADERSLEV Edgar Forum <i>Landsretssagfører</i> Telefon 300 	ODENSE Th. Eigenbrod <i>Landsretssagfører</i> Vestergade 48 Telefon 4150 (2 Linier) 	VIBORG Jon Johnsen <i>Overretssagfører</i> Chr. Ejstrup <i>Overretssagfører</i> G. Morville <i>Landsretssagfører</i> 

ler ca. 12 Mill. Kr. om Aaret for Skader ved Automobilulykker.

Men ogsaa Kørehastigheden har en væsentlig Indflydelse paa Trafikkens Økonomi. Det drejer sig her dels om *Tidsbesparelsen* ved en hurtigere Kørsel, idet hver sparet Vogn-time giver sig Udslag i eet eller andet sparet Pengebeløb — time is money, dels drejer det sig om den *Besparelse* i Driftsudgifter, som opnaas ved Kørsel med regelmæssig Hastighed. Paa den almindelige Landevej maa selv den dygtigste Vognstyrer stadig ændre Farten paa Grund af Trafikhindringer og andre Faremomenter. Kørselen medfører en idelig Bremsning med paafølgende Akceleration, og da hver Akceleration betyder et forøget Benzinforbrug, vil der ved den varierende Hastighed bruges mere Benzin end ved den regelmæssige, som kun er mulig, naar Kørselen foregaar paa en Motorvej.

Der er navnlig i Tyskland foretaget omfattende Forsøg for at konstatere, hvad en jævn Hastighed betyder i Benzinbesparelse, formindskede Reparationer, forøget Levetid for Vognene etc., og man er kommet til det Resultat, at den samlede *Besparelse* beløber sig til ca. 30 % af Driftsudgifterne. Dette Tal gælder naturligvis ikke uden videre for alle Lande, men er afhængigt af forskellige lokale Forhold, bl. a. Kørebanens Beskaffenhed, Vejbredden, Færdselstætheden o. s. v. Danske Forsøg, som i 1937 blev afholdt i Forbindelse med et af danske Ingeniørfirmaer udarbejdet Forslag til Bygning af et Motorvejnet i Danmark, viste saaledes ved en Gennemsnitshastighed af 67 km en *Benzinbesparelse* paa ca. 20,5 %. Hertil maa dog bemærkes, at Prøvekørselen ifølge Sagens Natur ikke blev foretaget paa en Motorvej, men paa en almindelig Betonvej med blandet Trafik, og Hastigheden var derfor ikke saa jævn, som ved den tyske Prøvekørsel, der fandt Sted paa en Motorvej. Den fundne Benzinbesparelse er derfor mindre, end den vilde være ved en Kørsel paa en Motorvej, og alt tyder paa, at den samlede *Besparelse* for Danmarks Vedkommende ligger meget nær ved den, som blev konstateret ved de tyske Forsøg. Ved Anlæg af Motorveje er det altsaa saa heldigt, at Opfyldelsen af Kravet om *Sikkerhed og Fart* samtidig fører til forbedret *Driftsøkonomi*.

Vi skal nu se lidt paa de *tekniske Fordringer*, der maa stilles til en Motorvej. Den bør have to adskilte Kørebaner, hver svarende til sin Kørselsretning. Adskillelsen foretages bedst ved Hjælp af en beplantet Rabat. Kørebanerne bør være saa brede, at de hver er i Stand til at tage to Vognrækker. Kørselen foregaar almindeligvis paa den ydre Vognbane, medens den indre fortrinsvis benyttes ved Overhaling. Ved de Kørehastigheder, der er Tale om paa Motorvejene, regner man med, at hver Vognrække skal have 3 til 3,5 m Bredde til Disposition, d. v. s. at hver Kørebane helst bør have en Bredde af ca. 7 m. Kørebanens yderste Del, i en Bredde af f. Eks. 1 m, kan dog udføres med en lettere Befæstelse. Ligeledes kan der langs Midterrabatten udføres en 0,5 m bred Indfatning af lettere Konstruktion. Ved disse to Sideindfatninger opnaas, at den egentlige — f. Eks. 6 m brede — Kørebane med Sikkerhed kan udnyttes fuldtud, og at der i Undtagelsestilfælde paa den ialt 7,5 m brede Bane er Plads til 3 Vognrækker, nemlig yderst en Vogn, der af en eller anden Grund, f. Eks. Motorskade, har maattet standse og er kørt helt ud paa den ydre Sideindfatning, derefter den normalt kørende Vogn og endelig den

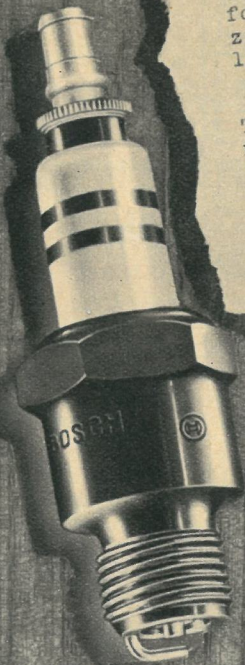


- er der Urovl med Motoren...

har den mistet sin Kraft, og starter og accellererer den daarligt, skyldes det i mange Tilfælde Tændrørene

Udslidte Tændrør betyder forøgede Udgifter til Benzin og Olie - altsaa daarlig Økonomi.

Tal derfor med Deres Mekaniker, han ved, hvilket Tændrør, der vil give Dem den bedste og mest økonomiske Kørsel.



BOSCH
Tændrør
- letter Starter og Farten

A/s MAGNETO, København N.
Generalrepræsentanter for:
ROB. BOSCH, G.m.b.H., STUTT GART

Tegner alle Arter Forsikringer ...

A/S GRØN & WITZKE

Kongens Nytorv 6, Tlf. C. 9316

Lystfartøjsforsikring — Motorbaadsforsikring



RIDESTOVLER

ikke Raffelbægere, enest. Snit og Pasform for Damer og Herrer. Prima Box 33.00 Læder-, Gummi- og Stoffrakker i Flyverfac. - Ridebenklæder, Oliekapper. Handsker, Hjelme, Huer, Briller etc.

Dame-Læderpjakkerter. Læder Dirt-Trackveste. **Motor-Dress**

Blaagaardsg. 24. Nora 2536 Specialitet: Motorcykle-Beklædning. - Væerne sendes overalt i Danmark

WIPO STØVOVERTRÆK

det sidder - det holder

Pris kompl. fra Kr. 60.-

Ring efter Prøver til Nora 7441

E. WILLAUME-JANTZEN & CO. - Falkonerallé 68, F.



Nyd
**Wiedemanns
Konserves**
paa Udflugterne.



Autoriseret Forhandler,
Service og Reservedele.

Københavns Automobil Central
Tlf. 5337-10937. Gl. Kongevej 13

C.M. Eriksen & Søn

Odense. Kongensgade 10. Telf. 5797

Originale Harrison Kølerblokke
isættes enhver Køler.

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

● **DUCOLAKERING**

Auto-Service, Engelsdvej 34.

K. Østergaard. Telefon Amager 1417.

STANDARD BENZIN.

Moderne Tryksmøring, Lygtejustering, Vognvask. Polering og Simonizbehandling.

Bro

Genturio
DANSK
SLAAR ALT
AUTO-POLISH

overhalende Vogn. Uden for den ydre Sideindfatning bør der, saavel af tekniske som af sikkerhedsmæssige Grunde, være en 1 m bred Jordrabat, hvori man om nødvendigt kan anbringe et Sikkerhedsværk, og man kommer saaledes til følgende minimale Tværprofil af en Motorvej med 2 adskilte Kørebane: en Midterrabat paa 2,5 m, to 6 m brede Kørebane med hver to lettere befæstede Sideindfatninger paa henholdsvis 1 m og 0,5 m samt to 1 m brede Yderrabatter, hvilket giver en samlet Planumsbredde paa 19,5 m Dette Profil er foreslaaet i det tidligere omtalte danske Motorvejprojekt. Til Sammenligning kan jeg nævne, at Tværprofilet af de tyske »Reichsautobahnen« ser saaledes ud: der er to 7,5 m brede Kørebane, hver med to Sideindfatninger paa henholdsvis 1 m og 0,5 m, en Midterrabat paa 3-5 m og Yderrabatter paa 1 m, hvilket ialt giver en Planumsbredde paa 23 til 25 m.

Motorvejen har ikke nogen egentlig Oprunding, men der gives begge Kørebane en ensidig Hældning paa ca. 1,5 % udad, saaledes at en overhalende Vogn kommer til at køre med Fald til den rigtige Side. Af Hensyn til den fri Oversigt anvendes store Kurveradier, helst ikke under 2.000 m. Af samme Grund maa man undgaa altfor stejle Stigninger.

Til Befæstelse af Motorvejens egentlige Kørebane vil det i de fleste Tilfælde være naturligt at anvende Cementbeton, medens Sideindfatningerne kan udføres f. Eks. som Asfaltbelægninger, hvis mørke Farve desuden giver en fortrinlig Indramning af de lysere Kørebane. Paa højere Dæmninger er det tilraadeligt at anvende en mere elastisk Belægning, f. Eks. Makadam med Slidlag af Asfalt.

Som allerede nævnt skal Motorvejenes Krydsninger med andre Veje og med Jernbane foregaa ude af Niveau. Enten maa derfor Motorvejen eller den skærende Vej eller Jernbane gennemføres ved Hjælp af en Bro. Hvor Motorvejen føres paa en Bro, ændres dens Profil noget, idet bl. a. de to Yderrabatter bortfalder.

Til- og Frakørsel ved Motorveje ordnes ved særlige Systemer, der skal hindre, at de til og fra Landevejen ud- og indkørende Vogne krydser de paa Motorvejen kørende Vognes Baner.

Angaaende Motorvejenes Linjeføring kan i al Almindelighed bemærkes, at man ikke her bør nøjes med at tage rent kommercielle Hensyn, men ogsaa skal tilstræbe at tilfredsstille visse æstetiske Krav. Man skal navnlig søge at skabe Afveksling, saaledes at Kørselen paa Motorvejen ikke bliver for ensformig og kedelig. Hvorledes dette bedst lader sig gøre, afhænger naturligvis af de vekslende Landskabers Karakter.

Som tidligere antydet, og som det

CARL REESE

KØLERE
SKÆRME



PLADE-
ARBEJDE

Tlf. 10547 Solbjergvej 11. Frbg.

Gilbert Wulff
Automobilreparation

Frederiksberg Allé 76

Alleenberg-Garagerne

Telef. Vester 7505 (Privat Godth. 3433 x)

Sønderborg Kølerfabrik

Nye Kølere til alle Vognmærker. — Rensning og Reparation udføres omgaaende. — Specialværksted for Opretning af Karosserier og Skærme. —

J. H. QUITZAU

Ahlmannsvej 50 - Telf. 576.

A. SCHACK ERIKSEN

Studivestergade 48. — Telefon Byen 8344

SPEJLGLAS

med og uden Facet for Automobile

NUMMERGLAS

og BUUDE GLAS leveres

Forchromnings- & Forniklingsanstalt

Grundlagt 1908

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

Telf. V. 9712 - Bianco Lunosalle 8.

Udfører alt Automobilarbejde indenfor Branchen

Horsens Kølerfabrik

(tidl. Jydsk Kølerfabrik)

v. A. F. Nielsen

Horsens Telf. 1968

Alle Kølere leveres med Garanti

INDUSTRI-TRYKKERIE

Bernhard Schmidt

Stormgade 12 Kbhvn. K.

Telefon Central 10580

Amager Autosadelmager

Indtræk, Kalescher, Autokufferter.
Ratebetaling. Amg. 9565. Brigadevej 12

KØRESKOLER

Harald Petersen

Træff. 12-1. »Chrysler«-Udsalg

Kr. Bernikowsgade 2

HP Privat Gentofte 532

Central

9466

forøvrigt vil være mine Tilhørere bekendt, staar Bygningen af Motorveje paa Dagsordenen i en Række Lande.

I Italien blev den første »Autostrada«, Milano—Varese, aabnet i September 1924, og der er ialt bygget ca. 500 km Motorveje. Byggeprogrammet omfatter ialt ca. 5.000 km Motorvej.

Det er imidlertid Tyskland, der paa dette Omraade i de sidste 4-5 Aar er blevet Foregangslandet. Det tyske Program for Motorvejbygning omfatter, som allerede nævnt, Veje paa tilsammen ca. 10.000 km Længde. Arbejdet paabegyndtes i 1933, i Maj 1935 aabnedes den første Strækning Frankfurt a/M.—Darmstadt, og i Dag er over 2.000 km taget i Brug. Naar Byggeprogrammet om faa Aar er gennemført, vil Tyskland være forsynet med et Net af Færdselsaarer, som i enhver Henseende svarer til Nutidens Krav. Tysklands Ingeniører vil i forbausende kort Tid have gennemført Verdenshistoriens hidtil største samlede Byggeforetagende.

Næstefter Tyskland og Italien er Holland det Land i Europa, hvor Motorvejbygningen er længst fremskredet. De hollandske Planer omfatter Bygningen af Motorveje paa tilsammen ca. 1.500 km Længde. Arbejdet paabegyndtes i 1932 paa Strækningen Amsterdam—Haag og Haag—Utrecht, og en stor Del af de nye Motorveje er allerede taget i Brug.

Der er efter min Opfattelse særlig Anledning til at fremhæve Motorvejbygningen i Holland, fordi det hollandske Initiativ er Bevis for, at Anlæg af Motorveje ikke er en Sag, der er forbeholdt de store Lande, eller som særlig tjener til at fremme politiske eller militære Formaal, saaledes som nogle synes at mene. Forholdene i Holland frembyder netop, hvad Motortrafik angaar, en stor Lighed med Situationen i andre mindre Lande, herunder navnlig Danmark, som vel er det af de nordiske Lande, hvor Anlæg af moderne Motorveje maa siges at være mest paakrævet.

I Danmark blev for et Par Aar siden det allerede nævnte, paa privat Initiativ udarbejdede, Projekt til et Motorvejnet forelagt Regeringen og Offentligheden. Forslaget omfatter ialt ca. 685 km Motorveje, som danner et samlet System af Hovedfærdselsaarer, bestemt til at overtage en betydelig Del af Motortrafiken mellem samtlige større Byer, og navnlig til at tage hele

den gennemgaaende Automobiltrafik fra Landsdel til Landsdel og fra de øvrige nordiske Lande til Kontinentet. Overslagssummen er ca. 220 Mill. Kr. eller ca. 320.000 Kr. pr. km, og Forslaget gaar ud paa at bygge de angivne Hovedveje i Løbet af 10 Aar. — Saafremt Udgifterne til disse Vejanlæg bliver afholdt af Provenuet af Motorafgifterne — de saakaldte Vejmillioner — vil ca. $\frac{1}{3}$ af de aarligt disponible Beløb i 10 Aar blive anvendt til dette Formaal. Forslagsstillerne er overbevist om, at en saadan Anvendelse af en Del af de Midler, som i alle Tilfælde skal bruges til Vejforbedringsarbejder, vil kunne faa langt større Nyttevirkning for Samfundet, end om Beløbet anvendtes til en fortsat mere eller mindre planløs Ombygning og Forbedring af de eksisterende Veje. Det er vel givet, at i hvert Fald en Del af de gamle Veje fortsat skal forbedres, men dette bør ikke hindre Gennemførelsen af en rationel Helhedsplan.

Som Led af det danske Motorvejprojekt har Forslagsstillerne udarbejdet Udkast til Broer over Storebælt og Øresund; det sidst Projekt er fremsat i Samarbejde med tre svenske Ingeniørfirmaer. Ogsaa disse Broforslag har vakt betydelig Interesse, og jeg maa maaske her ved det nordiske Ingeniørmøde særlig have Lov til at fremhæve den Betydning, som Bygningen af en Bro mellem Sverige og Danmark vilde have. Iøvrigt synes de i Forbindelse med dette tilsyneladende saa dristige Forslag op-



Her gik Vognen i Shimmy

Tro ikke, at Shimmy er noget mystisk og uafvendeligt. Fagmanden kender Aarsagerne og kan rette Fejlen uden større Omkostning. Lad regelmæssige Eftersyn være Dem en Garanti for, at slige Uheld i Fremtiden undgaas.

Dansk Karosserifabrik ^{A/S}
Drejøgade 12-14 - C. 7976

En god brugt Lastvogn

kan De altid faa hos

A/S DANSK ALFA-LAVAL

Møllegade 26

Telf. C. 7429

NIELSEN & NIELSEN

Landskronagade 56. Telefon Ryvang 1130.

Reparation af Last- og Luksusvogne
Autoriseret Chevrolet Værksted

Studebaker

RADIO

indbygget i Bilen: ny Model, meget effektiv og støjfri ... 395 Kr.

transportabel: brugbar overalt, Ind- og Udland u/Antenne: fra 150 Kr.



Frederiksborggade 1, første Sal
Tlf. ★ 15701

Stort Udvalg af gode, brugte Automobileer

CHEVROLET — BUICK — OPEL
FORD — BEDFORD — PLYMOUTH

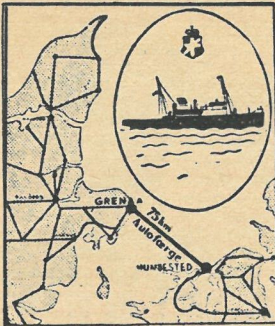
Garanti

Saafremt 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



Hurtigruten

Grenaa -
Hundested

Dagl. Fartplan
fra 15. April

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

Søn- og Helligdage:

Fra Hundested Kl. 8.45 Fra Grenaa Kl. 17.45
50 Biler og 500 Passagerer pr. Tur.

Husk at bestille Plads til Bil i god Tid.
Telf. Valby 32 43, Valby 27 66, Valby 13 60.
Hundested 190. Grenaa 255

Sallingsund Færger

Telefon Nykøbing Mors 201
Til Thy, Mors og Salling
Automobilfærger „Sallingsund“
(Motorfolkets Færge)

FARTPLAN

1. April - 1. Oktober

Afgang fra Mors (Sallingsund)

510*) 600 700 800 900 1000 1100 1210 1300
1400 1500 1600 1700 1800 1900 2000 2100
2200 2300 2400*)

Afgang fra Salling (Pinen) 10 Minutter senere

*) Kun Søn- og Helligd. Overfart 5 à 6 Min.
I Pinen paa Sallingsiden findes direkte Telefon-
forbindelse til Færgepersonalet paa Morssiden

Rudkøbing-Svendborg

Fartplan, gyldig fra 15. Maj 1938

Fra Rudkøbing: 605 710 905 1010 1130 1245
1400 1510 1620 1730 1850 2010 2145 2255 *005

Fra Vindeby: 600 620 640 700 710 740 osv.
Fra Kl. 22: 2200 2220 2235 2305 2335 005
*035 *105

Svendborg-Rudkøbing

Fra Vindebyfærgens Færgeleje i
Svendborg: 610 630 650 710 730 750 osv.
Fra Kl. 22: 2215 2230 2300 2330 2400 *030
*100

Fra Vemmenæs: 635 815 935 1055 1205 1320
1435 1545 1655 1815 1925 2055 2220 2330 *035
*) Kun Søn- og Helligdage

BOGØ BILFÆRGE

Overfart 15 Minutter
PLADS TIL 8 BILER OG 150 PASSAGERER

FARTPLAN
Gyldig for Sommeren 1938

Fra Bogø: 625 830 930 1345 1545 1700
a. 1830 b. 1915 c. 2200.

Fra Stubbekøbing: 700 900 1110 1425
1615 1810 a. 1850 b. 2020 c. 2345.

a. Kun Mandag, Tirsdag, Torsdag og Fredag.
b. Kun Søn- og Helligdage samt Onsdag.
c. Kun Søndage.

Billetpriser: Automobile Tur-Retur
(incl. Fører) Kr. 4,00. Motor-Cykler
Tur-Retur (incl. Fører) Kr. 2,00. Per-
soner Tur-Retur Kr. 1,00, Enkelttur
Kr. 0,75. Cykler Tur-Retur Kr. 0,50.

Stubbekøbing: Tlf. 92
Bogø: Telef. 35 og 38

stillede finansielle Beregninger at vise
at Foretagendet ved Opkrævning af
passende Broafgifter vil kunne blive
rentabelt, og i teknisk Henseende er
der ingen Vanskeligheder ved at byg-
ge en Bro over Farvandet mellem Kø-
benhavn og Malmø.

Jeg skal endnu med et Par Ord om-
tale Motorvejbygningen i Frankrig
og England, to Lande, som tilsam-
men har ca. 5 Mill. Motorkøretøjer.

Mærkeligt nok har disse Lande hid-
til været noget tilbageholdende med
Hensyn til Anlæg af Motorveje, hvil-
ket formentlig kan forklares dels ved
en vis Konservatisme og dels — navn-
lig for Frankrigs Vedkommende —
derved, at de gamle Hovedveje var
særdeles vel anlagte og derfor i en
Aarrække syntes tilstrækkelige til Mo-
totrafikken. Der er imidlertid i de sid-
ste Par Aar, saavel hos den brede Be-
folkning, som inden for Vejteknikernes
Kreds foregaaet et afgjort Omslag i
Opfattelsen af Nutidens og Fremtidens
Trafikproblemer. Man er navnlig i
England ved at blive klar over, at det
er haabløst at forsøge at komme uden
om Vanskelighederne ved saa at sige
at lappe paa de gamle Veje; der maa
ganske anderledes radikale Midler til.
Det tidligere omtalte Forslag til Ord-
ning af Vejforholdene i og omkring
London er Udtryk for den nye Opfat-
telse.

Der kan her være Anledning til at
nævne, at Vejbygning selv i de Lan-
de, der som Danmark mangler de vig-
tigste Raastoffer, Kul og Jern, for den
overvejende Del af Udgifternes Ved-
kommende kan udføres med Landets
egne Materialer og Arbejdskraft, samt
at Arbejdslønnen som Regel udgør 60
— 80 % af den totale Anlægssum. I
Lande, hvor det er nødvendigt at ud-

Haarbølle-Færgens

Taxter er betydelig nedsatte!

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

Færger sejer følgende faste Ture:

Fra Grønsund
Kl. 815 845 1210 1400 1625 1800 2045.

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

Svendborg - Nakskov

eller omvendt

Korsør-Lohals eller omvendt

Gyldig fra 1. Juni 1938

Afg. Svendborg 8.00 - 14.05 - 19.40¹⁾ - 19.50²⁾
Ank. Nakskov 11.10 - 17.15 - 22.55¹⁾ - 23.10²⁾

Afg. Nakskov 7.15 - 13.15 - 19.10¹⁾ - 19.35²⁾
Ank. Svendborg 10.26 - 16.30 - 22.15¹⁾ - 22.45²⁾

¹⁾ Hverdage. ²⁾ Søn- og Helligdage.

11.00 19.15 ↓ Afg. Korsør Ank. ↑ 9.55 17.35
12.40 20.55 ↓ Ank. Lohals Afg. ↑ 8.15 15.55

Hurtigt og billigt!

Sydfyenske Dampskibsselskab

Helsingør-Helsingborg

Benyt til Deres Sveriges Tur

„ASA-THOR“ sejler fra 9. April:

Fra Helsingør: Hverdage Kl. 800
900 1000 og hver fulde Time, sidste Fær-
ge Kl. 2000. Søn- og Helligdage samt
Paaskelørdag: Kl. 700 800 900 1000 og
hver fulde Time, sidste Færge Kl. 2200

Fra Helsingborg: Hverdage Kl.
830 930 1030 o. s. v. halvt Klokkeslet,
sidste Færge 2030. Søn- og Helligdage
samt Paaskelørdag: Kl. 730 830 930 1030
o. s. v. halvt Klokkeslet, sidste Færge 2230

NORDISK RUTE- OG FÆRGEFART A/S
Islands Brygge 22 Havnegade 43
Central 12612 Central 556-576

Rejs til Bornholm

med de store »66« Baade:

»Hammershus«, »Bornholm«, »Frem«
og »Østersøen«.

største, hurtigste og komfortableste Pas-
sagerskibe til Bornholm.

1) Daglig fra Havnegade Kl. 23,15 direkte
til Ronne. Fra 19. Juni til 14. August
tillige hver Søndag Kl. 8,40 Form. fra
Havnegade direkte til Ronne. Ankomst
Kl. 15,50. — Automobile Kr. 1,80 pr.
100 kg.

2) Over Sverige til Bornholm:

a) Over Ystad til Ronne med M/S
»Frem« hver Søndag, Onsdag og Fre-
dag i Tiden 22. Juni til 19. August.
Afgang fra Ystad Kl. 13,15. Ankomst
til Ronne Kl. 16,15.

b) Over Simrishamn til Allinge (Ham-
merhavnen) med S/S »Østersøen« hver
Søndag, Mandag, Tirsdag, Torsdag og
Lørdag i Tiden 18. Juni til 21. August.
Afgang fra Simrishamn Kl. 11,50. An-
komst til Allinge Kl. 14,10.

Automobile Sverige—Bornholm
Kr. 1,10 pr. 100 kg.

Nærmere ved Selskabets Ekspeditioner,
Tordenskjoldsgade 34, Tlf. 1865 og 11955
og Selskabets Ekspedition i Ronne, ved
Havnen, Tlf. 159 og 411.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet paa Bornholm
af 1866.

SPARTID • SPAR PENGE



og tag altid med Assens-Aarøsund-Færger

Gyldig fra 14. Maj 1938

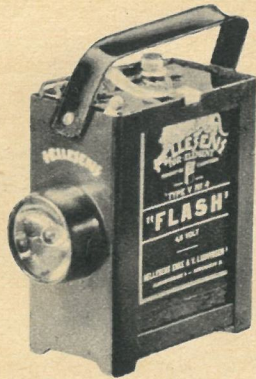
Fra Assens: 700 1020 1237 1455 1740 2010 Fra Aarøsund: 805 1125 1337 1600 1845 2115

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

Nye Dæksaloner

Telf. Assens 200

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR

er en stor, stærk, paalidelig Haandlygte.

HELLESENS SENIOR

giver blændende Lys Aar efter Aar med verdenskendte Tørelement.

HELLESENS

HELLESENS SENIOR

i Regn og Blæst uden at blinke. Absolut farefri i Garager, Stalde, Pakhuse og i Hjemmet.

HenningKlee

Godthaabsvej 34, Kbhvn. F.
Telf. Central 11055 (2 Ledn.)

Udslibning af Cylindre med
Kryds-Polerede Slidflader

Montering af

**“Centricast”
Slidforinger.**

„Nova“ Nelson Bohnalite
Stempler giver **max. Økonomi.**

Istøbning af Metal i Plejl-
stænger og Hovedlejer.

Afslibning af Krumtapaksler
og mask. Tilpasning af Lejer

Præcisionsarbejde
og omgaaende Levering

100.000 „Nova“ Stempel- og Olieringe
samt Seeger Sikringsringe for Stem-
pelpinde leveres fra Lager.

Forlang mit Udslib-
nings-Certificat.

Det har Værdi den
Dag, De vil sælge
Deres Bil.

Husk: Fragtgods og Ilgods sendes til Frederiksberg Station.
Expresgods til Københavns Hovedbanegaard

føre store offentlige Arbejder med det Formaal at formindske Arbejdsløsheden, vil derfor rationelle moderne Vejanlæg naturligt komme i første Række som nyttige Nødhjælpsarbejder.

Paa Grundlag af, hvad jeg her har anført, mener jeg, at det kan forventes, at der efterhaanden i alle Lande med moderne Trafik og Teknik vil blive bygget Motorveje, og det er givet, at disse Veje vil blive Hovedfærdselsaarer; de vil i Henseende til Kapacitet, Bekvemmelighed, Sikkerhed og Økonomi faa lignende Betydning, som dobbeltsporede Jernbanelinier har paa Jernbanetrafikens Omraade.

Jernbanebygningens — men ikke Jernbanetrafikens — Tidsalder maa i Hovedsagen betragtes som endt; Motorvejbygningen er endnu i sin Vorden. Der foreligger her store og interessante Opgaver for Bygningsingeniørerne, mægtige Kapitaler vil blive investeret, og det er af den aller største Betydning for Samfundet, at Midlerne anvendes paa hensigtsmæssig Maade, saaledes at Anlægene i Drift kan blive til størst mulig Gavn for Befolkningen. Ingeniørens Rolle som Vejbygger er ingenlunde let; Vejbygning er — i hvert Fald i nogle Lande — et Omraade, hvor Afgørelserne ikke altid træffes alene af Hensyn til, hvad der er rigtigt i teknisk og driftsøkonomisk Henseende. Der er ofte stor Inerti at overvinde hos de bestemmende Myndigheder, og sociale og politiske Hensyn — navnlig lokalpolitiske — gør

I MAGSVEJR eller STORM

- altid en behagelig Overfart



Nyd Overrejsen om Bord i et af Statsbanernes store elegante Motorskibe paa

KALUNDBORG—AARHUS RUTEN
Store sødygtige Baade, der byder de rejsende alle tænkelige Bekvemmeligheder.

Her er god Plads, overdækkede Promenade-dæk og komfortable Saloner. Her er et fortrinligt Køkken — og for Kr. 1.50 kan De reservere Dem en bekvem Køje, hvis De ønsker at hvile undervejs.

I Skibenes store Automobilhal er der Plads til 35 Automobile, der staar velbeskyttede. Der er bekvemme Til- og Frakørselsforhold og mange andre Fordele, som har gjort Statsbanernes Hurtigrute over Kattegat populær, ikke mindst blandt Automobilisterne.

Statsbanernes rød-hvide Skorstensmærke
garanterer Dem altid hurtig og sikker Sejlads!

sig undertiden for stærkt gældende. Desto vigtigere er det, at netop Ingeniøren bevarer Overblikket og Fremsynet og paa afgørende Maade tager Del i Ledelsen af Vejvæsenet. Hans Virksomhed paa dette for Landenes økonomiske og sociale Velvære saa

overordentlig vigtige Omraade maa ikke indskrænkes til Løsningen af tekniske Detailspørgsmaal. Ingeniøren maa være med til at fastlægge Udviklingens Hovedlinier; kun saaledes kan i det lange Løb de for Almenheden gunstigste Resultater opnaas.

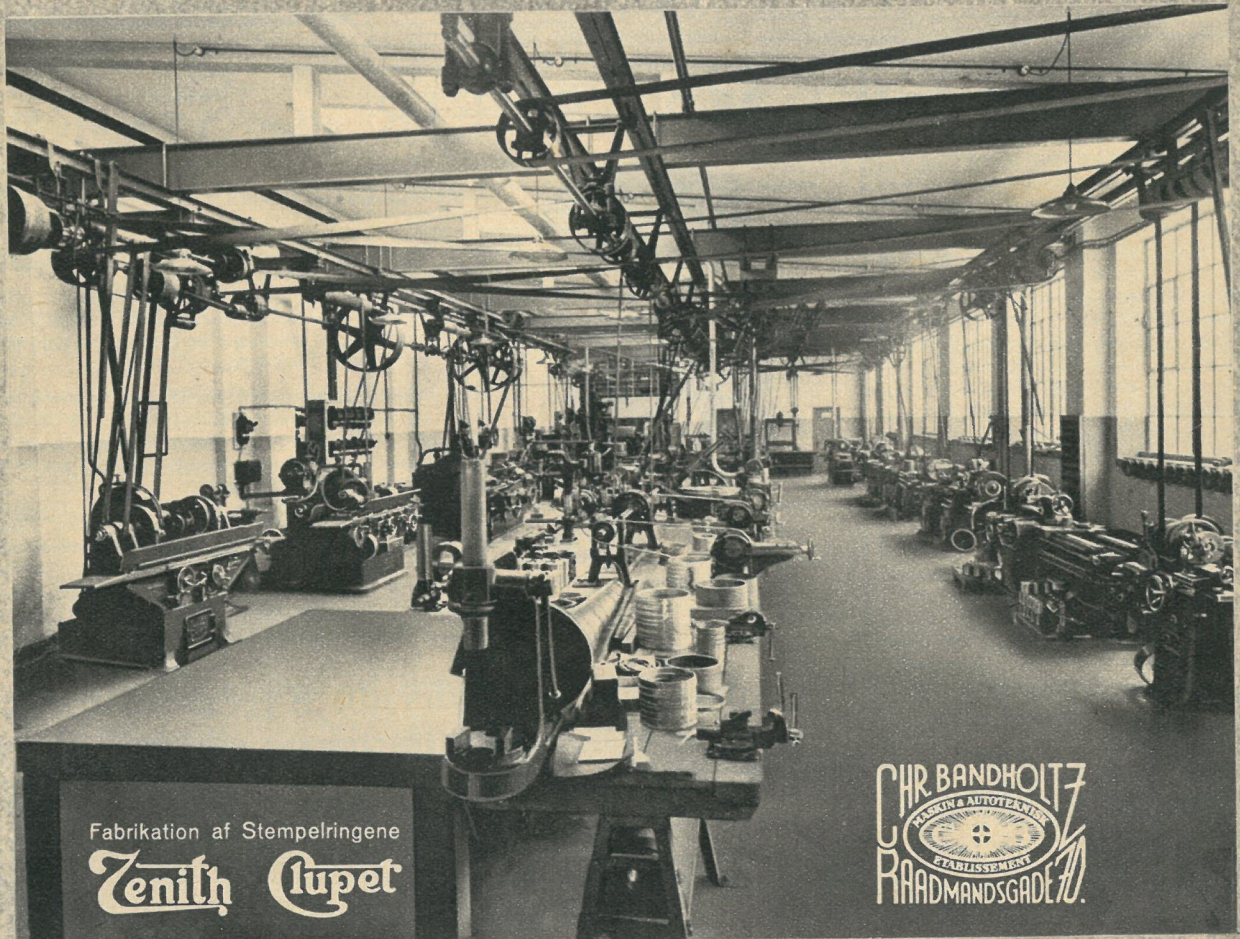
Chr. Bandholtz

SPECIALFABRIK

for:

Cylindre udslibes med honede
(polerede) Cylindervægge

Afslibning af Krumtappe fore-
tages paa 2 specielle Krumtap-
slibemaskiner



Fabrikation af Stempelringene

Zenith **Clupet**

CHR. BANDHOLTZ
MASKIN & AUTOTÆKNER
Etableret 1870
RAADMANSGADE 70