



Mærket der Verden
over borger for
Kvalitetsprodukter

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



**M
O
T
O
R**

MOTOR

Nr. 15. 13. April 1940
35. Aarg. Udgivet af
Forenede Danske
Motorejere

Medlemsantal pr. 1ste
Jan. 1940: 28.898

Nettooplag 2. Halvaar
1938: 28.156 Eksp
iflg. Dansk Opl.kontrol

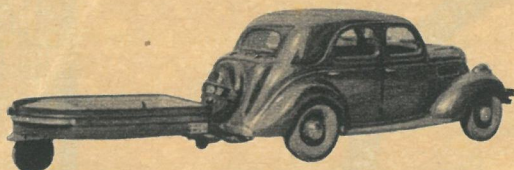
De kan nemt have det med Dem -

naar De har en **WYTA**

enten det drejer sig om Varer, Materialer,
Redskaber eller Bagage.

Leveres i 3 Modeller:

175 kg - 275 kg - 400 kg Nyttelast.



WYTA
Paahængsvogne

$\frac{1}{3}$ GYRO

SKIVE JERNSTØBERI OG MASKINFABRIK

Hovedkontor: Skive - Telefon 54

Salgskontor i København for Sjælland, Lolland-Falster, Møen
og Bornholm: Roskildevej 172 - Telefon Damsø 3952.

Hovedagentur for Fyen og Sønderjylland:

Johs. Rasmussen, Laasbygade 62, Kolding. Tlf. 1009

Motor's AUTOMARKED

Automobiler sælges

Adler Triumph Junior 1939

ikke til at skelne fra en ny
Vogn, kan købes meget billigt.
Austin-Huset, Strandvej 5.
C. 10,862.

Ford engelsk 60 HK 1939

Sælges langt under Værdien pr.
Kontant eller byttes m. mindre
Vogn, naar Handel kan ske om-
gaaende. Tlf. Eva 2900.

BRUGTE VOGNE

med Skriftlig Garanti

1 V. N.-HUSET - VILH. NELLEMANN A/S
VODROFFSVEJ 55-57 - TELF. 1132

Opel Super Six Sedan 1938

F. Bülow & Co., Toldbodvej 6.
C. 1720.

Vauxhall Saloon 1937

F. Bülow & Co., Toldbodvej 6.
C. 1720.

Auto-Tilbehør

Brugte Dæk, Reservedele, Chassisser,

Kølere, Lauritz Larsen, Vester-
brogade 23. VESTER 7049.

Auto-Kufferter

Dansk Vognfjeder Fabrik

Gl. Køgevej 47. Telf. C. 8117.

Auto-Lakering

Hellerup

Hellerup Automobil-Lakering
Malmester Alfred Larsen
Strandvej 70. - Helrup 6687

Nørrebro

Malmester Georg Nielsen
Nørrebrogade 212. Mimersgade
71-73. Tlf. TAGA 6238.

Forskelligt sælges

Polstrings-Overtræk og Ra-
dioapparat for »Opel-Kaptajn«
Bil samt Taagelygte og dobb.
Vacuum-Horn købes, naar der
kan byttes med god Frimærke-
eller Møntsamling. - Nærmere
Oplysninger ved Billet nrkt. 501
til »Motor«s Ekspedition, V.
Boulevard 4, Kbh. V.

Paahængsvogne

WYTA Paahængsvogne

leveres gennem
Deres Automobilforhandler

Vogne udlejes

12 nye 1939 Modeller

Opel, Olympia, Kadett, Chevro-
let, Wauxhall, Kaptajn, Jagt-
vej 45. TAGA 777.

Der er intet Bremsebaand, der holder til-
nærmelsesvis saa længe som

FERODO

Det er derfor det mest økonomiske.

Hovedoplag:

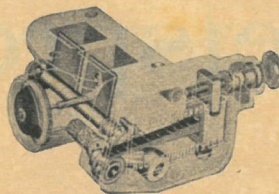
V. ANDERSEN

KULTORVET 4 - KØBENHAVN

TELEFON 7628

Hoof vacuumstyrede Regulator

giver større Brændselsøkonomi, uden at det
gaar ud over Vognens Accelerationsevne.

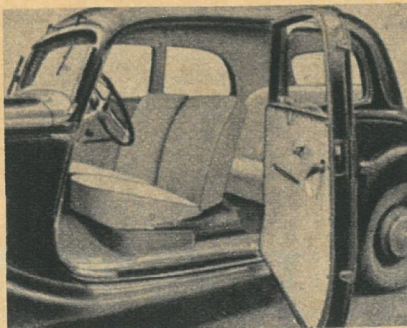


I disse Tider, hvor det gælder om
at gøre Kørslen saa økonomisk
som muligt, er Spørgsmaalet om
at anvende en Regulator paa Last-
eller Trafikvogne i højeste Grad
aktuelt. - Det er en Kendsger-
ning, at der kan opnaas en
Besparelse i Vognens Drift ved
at paamontere en Hoof Regulator

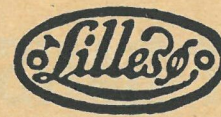
Forlang Tilbud.

SIMONSEN & NIELSEN A/S
KØBENHAVN K

Beskyt Deres Vogn mod Støv!



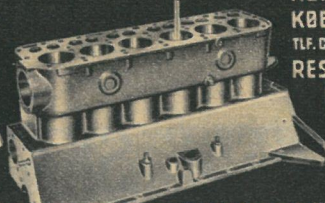
Brug Auto-Over-
træk, mange for-
skellige Mønstre
og Farver - og
saa eensfarvede.



Nordre Fasanvej 273, Kbhvn. N. TAGA 41 og 61

CYLINDERUDSLIBNING

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



BALKE & EMMELTORP

KONTROLKORT

1/2 BALKE & EMMELTORP
1/2 BALKE & EMMELTORP
1/2 BALKE & EMMELTORP

Til Medlemmerne!

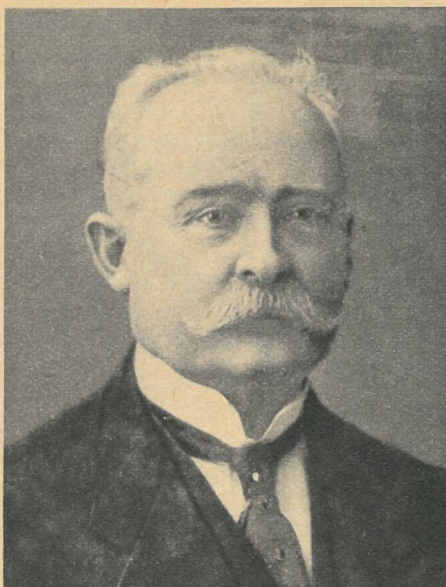
I et Øjeblik, som udelukkende opfordrer til Alvor og til at hver enkelt i videst mulig Udstrækning underordner sig Hensynet til vort Fædreland og til Almenvellet, udsendes dette Nummer af MOTOR. Ogsaa vi, der i Hverdagen arbejder for Motorsagen, og som, indtil det sidste, har søgt at skabe saa gode Vilkaar for Fortsættelsen af Motor-kørslen som muligt, maa bøje os for den Kendsgerning, at ændrede Forhold nu er tilstede.

Det er vor Pligt, som det er andre danske Borgeres Pligt at udvise en rolig og behersket Holdning overfor de Forhold, som er opstaaet og loyal Optræden overfor alle, som har en Myndighed at udøve. Det er indlysende, at uoverlagte Ord, uovervejete Kritik kan have alvorlige Følger uden paa nogen Maade at tjene gavnlige eller rimelige Formaal.

Mange Forhold, som man under andre Omstændigheder vilde betragte som tilvante, kan blive ændrede og give Plads for Nødvendighedsregler. Dette gælder ogsaa Motor-kørslen, som vi alle mener tjener Samfundet nyttigt, ja, uundværligt i normale Tider. Det maa være en Pligt for os alle uden Hensyn til de Afsavn og de Rystelser, det økonomiske Liv kan komme ud for, at erkende, at alle Kræfter er nødvendige for at sikre, at Landet og vort Folk taaleligt kommer igennem en Tid, som stiller de største Krav til vor Selvdisciplin og Karakterstyrke, men som vi ogsaa tror, at vort Land vil kunne udvise. Mest af alt maa det ligge os paa Sinde, ikke at foretage Handlinger eller fremsætte Ytringer, som vil kunne skade de Interesser, som er os mest dyrebare, de Hensyn, som gælder vort Land.

Det store Selskab til Motorsagens Fremme, hvori vi er samlede, *Forenede Danske Motorejere*, har for sit Vedkommende ganske samme Krav at stille til sig selv. Vi haaber indtrængende, at der ud af de vanskelige Tider, som vi oplever, vil komme en Tid, hvor det paany vil være muligt at gøre en Indsats og opfylde de Forventninger, som en bestandigt voksende Medlemskreds med Føje har næret til os gennem mange Aar, og som vi har søgt at imødekomme bedst muligt. Men det er vor faste Overbevisning, at ogsaa i disse Tider er der en Opgave for os, og det er indlysende, at vi vagtsomt afventer enhver Mulighed for at varetage de Interesser, som i Særdeleshed ligger Danmarks Motorejere paa Sinde.

Forenede Danske Motorejere sender sin Hilsen til alle Medlemmer. Vi haaber, at de, som vi selv gør det, vil mene, at vi er en Familie, der holder sammen i vanskelige som i gode Tider. Det er ikke ønsket fra nogen Side, at mere end nødvendigt sættes i Staa, men det er indlysende, at i Dag kommer enhver Særinteresse i anden Række for Hensynet til vort fælles Fædreland, *Danmark*.



Grosserer Carl Simonsen.

50 Aars Forretnings- og Grosserer-Jubilæum

Firmaet *Simonsen & Nielsen A/S*, København, har fejret 50 Aars Jubilæum, idet det grundlagdes den 8. April 1890 af Grosserer Carl Simonsen, der fejrede 50 Aars Grosserer-Jubilæum samtidig med sit Firma.

Grosserer Simonsen har i Tidens Løb beklædt adskillige Tillidshverv, bl. a. i en Periode som Formand for Automobil- & Cykle-Grosserer-Foreningen, som han var Medstifter af, og som Medlem af Grosserer-Societetets Komité. Grosserer Simonsen var endvidere i en Aarrække Medlem af Det Danske Luftfartsselskabs Bestyrelse.

Meddelelse fra Politiet

Københavns Politi meddeler:

Naar militære Formationer passerer, skal der gives Plads baade af gaaende og kørende. Naar kørende Troppenheder eller militære Køretøjer under Udrykning passerer, skal al anden Trafik paa Kørebanen ubetinget køre ind til Siden og holde stille. Sporvogne skal ogsaa holde stille.

Mørklægningen

Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 31. August 1939.

Bekendtgørelse angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Henhold til Lov Nr. 180 af 29. April 1938 om Beskyttelse af Civilbefolkningen mod Følgerne af Luftangreb.

I Medfør af Lov Nr. 180 af 29. April 1938 om Beskyttelse af Civilbefolkningen mod Følgerne af Luftangreb bestemmes herved følgende:

§ 1.

Stk. 1. Mørklægning skal ufortøvet iværksættes efter de derom af de militære Myndigheder til samtlige Politimestre og Kommunalbestyrelser givne Bestemmelser, saafremt der:

gives særlig Ordre til Mørklægning,
eller erklæres Luftværnstilstand,
eller gives Ordre om Mobilisering.

Stk. 2. Meddelelse om saadan Ordre vil udgaa ved Radiomeddelelse, Opslag eller paa anden lignende Maade.

Stk. 3. Mørklægningstilstanden vedvarer, til Regeringen træffer Bestemmelse om dens Ophør.

§ 2.

Under Mørklægning skal — i det Omfang ikke andet er bestemt af vedkommende Politimester (i København Politidirektøren) i Henhold til de i § 1 nævnte Bestemmelser — alle udendørs Lyskilder slukkes og alle indendørs Lyskilder slukkes eller blændes, eller alle Aabninger tildækkes, saaledes at intet Lys er synligt fra Luften.

§ 3.

Stk. 1. Under Mørklægning slukkes den offentlige Gadebelysning. Efter nærmere Bestemmelse af vedkommende Politimester (Politidirektøren) kan der dog dispenseres herfra i Overensstemmelse med de i § 1 nævnte Mørklægningsbestemmelser.

Stk. 2. Lignende Dispensationer kan af vedkommende Politimester (Politidirektøren) ligeledes meddeles livsvigtige Virksomheder og eventuelt andre større Virksomheder paa visse nærmere i de i § 1 nævnte Bestemmelser opstillede Vilkaar.

§ 4.

Under Mørklægning maa intet Køretøj benyttes efter Mørkets Frembrud, medmindre alle udvendige og indvendige Lyskilder er behørigt afskærmet (afblændet) i Overensstemmelse med de af Statens civile Luftværn foreskrevne Regler, jfr. nærmere den af Statens civile Luftværn i 1938 til samtlige Husstande udsendte foreløbige Vejledning vedrørende Beskyttelsen mod Følgerne af Luftangreb (Oplysningshæfte Nr. 1).

§ 5.

Ifølge § 7 i fornævnte Lov er Borgerne pligtige til paa egen Bekostning at anskaffe og anbringe saadant Materiale, som af Myndighederne skønnes nødvendigt med Henblik paa en eventuel Mørklægning. Under Henviisning til denne Bestemmelse paalægger Indenrigsministeriet herved enhver, private Personer, Virksomheder og Institutioner saavel som offentlige Myndigheder at foretage de fornødne Forberedelser, saaledes at Gennemførelse kan finde Sted ufortøvet efter Paabud herom enten ved Slukning af Lyskilderne eller hensigtsmæssige Afblændinger eller Tildækninger. Vejledning med Hensyn til de Mørklægningsforanstaltninger, der skal forberedes af Borgerne, indeholdes i den af Statens civile Luftværn i 1938 til samtlige Husstande udsendte foreløbige Vejledning vedrørende Beskyttelsen mod Følgerne af Luftangreb (Oplysningshæfte Nr. 1).

§ 6.

Ansaret for Gennemførelse af Mørklægning paahviler den, der som Ejer, Lejer eller Bruger har Raadighed over den paagældende Lyskilde. Undladelse

Fortsættes Side 179



Moderne dansk Vejbygningskunst.
Vejforlægningen ved Elverdammen i
Roskilde Amt.

Betonbelægninger i Danmark i Aaret 1939

Efter "Beton-Teknik".

Af Civilingeniør Poul Goelé

I 1939 har Anvendelsen af Beton til Vejbelægninger haft meget nær samme Omfang som i 1938, der hidtil havde været et Rekordaar. Af Kørebanelægninger blev ganske vist udført lidt mindre end i det foregaaende Aar, men til Gengæld tog Anvendelsen af Beton til Cyklestier et meget kraftigt Opsving.

Betonkørebaner.

Af Betonkørebaner udførtes i 1939 ialt 467.000 m², hvoraf 446.800 m² paa Veje med en samlet Længde af 57,7 km og 40.200 m² paa Pladser o. l. Den Udstrækning, i hvilken de forskellige Komprimeringsmetoder blev anvendt, fremgaar af nedenstaaende Tabel, der er ført tilbage til 1934 (i hvilket Aar de første vibrerede Belægninger blev udført) og derved giver en Oversigt over Udviklingen i de forløbne Aar.

Af Tabellen fremgaar, at der regnet efter Arealet er udført godt 10 % mindre Stampebeton i 1939 end Aaret forud, og ca. 33 % mindre af Beton, der er overfladevibreret med Vibratorbjælker; derimod viser de Belægningstyper, der er vibreret ved Hjælp af skinnførte Maskiner, tilsammen en Stigning paa 36 %. Ialt er udført godt 10 % mindre Betonkørebaner end i 1938. At Forskellen i Længderne er noget større, skyldes dels, at der i 1939 er udført relativt meget Beton paa Pladser o. l., for hvilke der ikke kan opgives Tal for Længden, og dels, at der er udført forholdsvis meget Beton i særlig stor Bredde, bl. a. med dobbelt Kørebane (i hvilket Tilfælde der er regnet med Strækningens Længde og ikke med den samlede Længde af Kørebanelerne).

Ialt blev i 1939 vibreret 249.800 m², d. v. s. noget over Halvdelen af det udførte Areal, nøjagtigt 53 %, hvilket er praktisk talt samme Procenttal som Aaret forud.

Af de 57,7 km Betonvej blev kun knap 10 km, d. v. s. $\frac{1}{6}$, udført paa Makadamunderlag, hvilken Værdi er ganske den samme som for de to foregaaende Aar. Det er saaledes stadig fortrinsvis til nye Vejanlæg, at Betonbelægningerne anvendes.

Herefter findes i Danmark pr. 1. Januar 1940 ialt 2.218.000 m² Betonkørebaner med en samlet Længde af 311 km, heri indbefattet saavel Belægninger paa offentlige Veje (Landeveje, Biveje og Bygader) som Belægninger paa private Veje og Pladser.

Til Sammenligning kan anføres, at der i Sverige pr. 1. Januar 1940 ligeledes fandtes 2,2 Millioner m² Betonkørebaner, samt at der sidste Aar blev udført ca. 300.000 m².

Ligesom forrige Aar blev der i 1939 udført henvend et halvt Hundrede Belægninger; disse har haft meget va-

rierende Udstrækning, lige fra 50 m op til 6½ km (40.000 m²). En Oversigt over de udførte Belægninger med Angivelse af de vigtigste Data findes i »Meddelelser fra Vejlaboratoriet Nr. 18«, hvortil der kan henvises.

Den Del af Landet, hvor der i det forløbne Aar er blevet udført mest Betonvej, er Haderslev Amt, hvis Vejvæsen har udført 5 Belægninger, alle af Stampebeton, med en samlet Længde af ikke mindre end ca. 20 km og et Areal paa 121.000 m², d. v. s. $\frac{1}{4}$ af hvad der blev udført i hele Landet i dette Aar. Heraf er 4½ km lagt mellem Haderslev og Christiansfeld, hvorefter hele den Del af Hovedvej Nr. 10, der gaar gennem Haderslev Amt, nu er forsynet med Betonkørebaner, bortset fra nogle faa ganske korte Strækninger, hovedsagelig ved Byerne. Paa denne Vejstrækning findes nu ialt 19 km Betonkørebaner, d. v. s. meget nær samme Længde som Betonvejen mellem København og Køge.

Af andre Stampebetonbelægninger, der er udført i det her omhandlede Aar, maa nævnes en 2½ km lang Strækning (med 2 Kørebane) paa Roskildevej fra Vridsløselille til Klovtofte, samt 2 km Vejforlægning ved Elverdamsbakken i Roskilde Amt.

Hvad de vibrerede Belægninger angaar, blev den længste Strækning, der er overfladevibreret med Vibratorbjælker, udført mellem Skovby og Gaasvig i Sønderborg Amt; den havde en Længde af 4½ km. Derefter kommer den 2 km lange Lufthavnsvej i Kastrup. Af Belægninger overfladevibreret med Maskine blev den længste udført paa Omkørselsvejen ved Holbæk, 6½ km, hvorefter kommer Akselholm-Tornvedvejen med 2½ km. Den længste Belægning af pervibreret Beton var en 1½ km lang Strækning (med 2 Kørebane) paa Roskildevej mellem Enceinten og Glostrup.

Det vil saaledes ses, at alle 4 Komprimeringsmetoder er blevet anvendt til Belægninger af meget betydelig Udstrækning.

Betoncyklestier.

For Betoncyklestiernes Vedkommen- de har 1939 været et Rekordaar, idet der udførtes ikke mindre end 146.700 m² med en samlet Længde af 76,3 km, d. v. s. omtrent det dobbelte af, hvad der blev udført i hvert af de to foregaaende Aar. Pr. 1. Januar 1940 findes herefter ialt 386.700 m² Betoncyklesti med en samlet Længde af 221 km.

De forskellige Komprimeringsmetoder er sidste Aar blevet anvendt som anført i ovenstaaende Tabel.

Det fremgaar heraf, at 94 % af Cyklestierne blev komprimeret ved Vibrering. Endvidere vil det bemærkes, at man nu i betydelig Udstrækning er kommet ind paa at anvende skinnførte Vibrationsmaskiner til Betoncyklestier, medens der til Vibrering tidligere udelukkende anvendtes Vibratorbjælker; i 1937 og 1938 blev saaledes samtlige Betoncyklestier komprimeret med Vibratorbjælker.

De mest omfattende Arbejder var Stierne langs Køge-Ringstedvejen, samlet Længde 27 km, og langs Haderslev-Christiansfeldvejen, 8,3 km, i begge Tilfælde overfladevibreret med Maskine. Derefter kommer 8 km Stier mellem Næstved og Vordingborg, udført af Amtsvejvæsenet selv, samt 4 km Stier langs den nye Lufthavnsvej, i begge Tilfælde udført med Vibratorbjælker.

Fortove og Indfatningsstriber.

I enkelte Tilfælde er desuden anvendt Beton til Fortove, uden at det dog drejer sig om Strækninger af større Betydning. Endnu en Anvendelse af Beton skal nævnes, nemlig til Indfatningsstriber langs Asfaltveje. I Aabenraa Amt er udført saadanne Striber (50 cm brede og 18 cm tykke) langs 3 forskellige Vejstrækninger, der havde en samlet Længde af 8½ km.

Detallier vedrørende

Konstruktion og Udførelse.

Der skal herefter anføres nogle Oplysninger vedrørende de forskellige Belægningstyper og den Maade, hvorpaa Betonen er udført.

Sand- eller Slaggeunderlag. Paa Jordunderlag er alle Kørebanelæg-

Oversigt over Betonkørebaner

udført Aar	stampede		overfladevibre- rede med Vibratorbjælker		overflade- vibrerede med Maskine		pervibre- rede med Maskine		ialt	
	m ²	km	m ²	km	m ²	km	m ²	km	m ²	km
1934	219.800	33,1	7.900	0,9	—	—	7.600	1,3	235.300	35,3
1935	220.900	34,9	14.500	2,2	—	—	—	—	235.400	37,1
1936	221.200	30,8	34.200	5,4	—	—	6.200	0,7	261.600	36,9
1937	138.600	19,5	93.400	12,6	18.600	3,3	11.300	1,2	261.900	36,6
1938	244.400	28,0	202.300	32,7	66.200	9,5	19.100	2,5	532.000	72,7
1939	217.200	28,6	134.000*)	12,8	89.400	13,4	26.400	2,9	467.000*)	57,7

	m ²	km
Stampning	10.000	5,1
Overfladevibrering med Vibratorbjælker	61.300	28,2
Overfladevibrering med Maskine	75.400	43,0
	146.700	76,3

ninger (med en enkelt Undtagelse) udført paa et 5—10 cm tykt Sand- eller Slaggeleg; paa Makadamfundament er anvendt et 2—5 cm tykt Glidelag af Sand.

Papirunderlag er kun benyttet til overfladevibrerede Belægninger, af hvilke 75.000 m², d. v. s. $\frac{1}{3}$ af hele Areal, er udført hermed, samt til Cyklestibeton, 89.000 m² eller $\frac{2}{3}$ af Areal.

Betontykkelse. Paa Makadamunderlag har Betontykkelsen været 11—15 cm uden Randforstærkning, en enkelt Belægning paa Vestre Ringgade i Aarhus er dog udført i en Tykkelse af 16 cm, forøget ved Randen til 25 cm.

Paa Jordunderlag har Betontykkelsen varieret fra 10 til 20 cm, og Belægningerne er lige saa ofte udført med Randforstærkning som uden. For Stampebetonens Vedkommende har Tykkelsen været 15—20 cm, i nogle Tilfælde med Randforstærkning og i andre uden. Den sværeste Stampebeton, og samtidig den sværeste af alle de udførte Belægninger, er Belægningen paa Roskildevej, der har en Tykkelse af 20 cm, forøget til 28 cm ved Randen. De med Vibratorbjælker overfladevibrerede Belægninger har som oftest haft en Tykkelse af 10—12 cm med ca. 2 cm Randforstærkning; to Belægninger af denne Type er dog udført i særlig stor Tykkelse, nemlig en 20 cm tyk Belægning (med Slidlag af Stelco-Beton) paa Kvæsthusbroen, og en 18 cm tyk Belægning paa Vermlandsgade, der ligeledes har meget tung Færdsel (mange Skraldevogne). De Belægninger, der er overfladevibreret med Maskine, er sædvanligvis udført i en Tykkelse af 11—15 cm med Randforstærkning, medens de pervibrerede Belægninger har været 12—15 cm (uden Randforstærkning), Belægningen paa Roskildevej dog 20 cm.

Cyklestibelægningerne er udført i en Tykkelse af 5—7 cm uden Randforstærkning; i de Tilfælde, hvor Cyklestien støder op til Kørebanen, samt ved Indkørsler, har Tykkelsen dog været 10—12 cm.

Cementindhold. For Stampebetonens Vedkommende har Cementindholdet været 300—350 kg pr. m³ Beton (2 Belægninger dog 370 kg), medens vibrerede Belægninger som Regel har haft et Cementindhold paa 275 kg, enkelte af de med Vibratorbjælker udførte Belægninger dog kun 250 kg. Det synes iøvrigt, som om Anvendelsen af mindre Cementindhold i Bundlaget end i Toplaget nu næsten helt er forladt.

Til Cyklestibeton er anvendt 250—275 kg Cement, oftest 275 kg.

Stenmaterialet. Den Udstrækning, i hvilken Skærver og Singels er blevet anvendt, fremgaar af hosstaaende Ta-

bel; de i Parentes anførte Tal angiver Procent af den paagældende Belægningstypes Areal.

Af Tabellen fremgaar, at det almindeligste er at anvende Skærver til Toplaget og Singels til Bundlaget. Endvidere vil det bemærkes, at ca. 90 % af Belægningerne er udført med Skærver i Toplaget; Singels er derimod kun anvendt til Toplaget i en Del af de overfladevibrerede Belægninger.

Til Cyklestibelægningerne er som Regel anvendt Singels; i enkelte Tilfælde er dog brugt Skærver, og i andre Tilfælde Skærver til Toplaget og Singels til Bundlaget.

Hvad Stenmaterialets Grovhed angaar, er Maksimumskornstørrelsen som Regel 25 à 30 mm ved Kørebanebeton, medens den ved Cyklestibeton varierer lige fra 15 til 35 mm.

Komprimeringen. Det er efterhaanden blevet almindeligt at komprimere Belægningerne i 2 Omgange. For Stampebetonens Vedkommende er saaledes de $\frac{1}{3}$ af hele Areal udført paa denne Maade, og for hver af de vibrerede Belægningstyper er de $\frac{2}{3}$ af Areal komprimeret i 2 Omgange.

Iøvrigt kan nævnes, at Anvendelsen af Trykluft til Vibratorbjælker er ved at høre helt op, idet der saa godt som udelukkende er blevet anvendt elektrisk drevne Vibratorer.

Fugerne. Tværfugerne er i næsten alle Tilfælde udført som Rumfuger, medens Længdefugerne som Regel er Presfuger. Afstanden mellem Tværfugerne varierer mellem 10 og 20 m; for Cyklestibelægningerne er Afstanden dog 5—8 m.

Fugeudfyldning. Til Tværfugernes nederste Del er først og fremmest anvendt bitumenimpregnerede Fiberplader, der allerede i 1938 havde vundet stærkt Indpas. I 1939 er disse Plader anvendt til ikke mindre end 390.000 m², d. v. s. 85 % af det udførte Areal. Af andre Fugeudfyldningsmaterialer er anvendt bitumineret Korkpulver, As-

bestasfalt samt Træ. Udfyldningen af den øverste Del af Fugerne er dels foretaget med Asbestasfalt og dels med hvid Fugemasse; sidstnævnte Materiale anvendes iøvrigt i stigende Udstrækning, idet det blev brugt til over 200.000 m².

Til Cyklestibelægningerne er ligeledes anvendt Fiberplader i stor Udstrækning, nemlig til henvend Halvdelen af det udførte Areal. Endvidere er brugt bitumineret Korkpulver og Pulverasfaltmasse, i et enkelt Tilfælde Træ.

Armering. I Modsætning til tidligere er der i 1939 udført en hel Del Belægninger uden Armering, idet kun Randene eller Hjørnerne, i nogle Tilfælde baade Rande og Hjørner, har været forsynet med Jernindlæg, som Regel bestaaende af et enkelt 10 eller 12 mm Rundjern. Ialt er 8 Belægninger med et Areal af 85.000 m² udført paa denne Maade, d. v. s. 18 % af det samlede Areal. De mest betydelige af disse Belægninger er den nye Omkørselsvej ved Holbæk og Akselholm-Tornved-vejen ved Jyderup, begge udført for Holbæk Amts Vejvæsen, der iøvrigt tidligere har udført uarmerede Belægninger, paa Tuselaagevejen Nord for Vig samt ved Faarevejle og ved Viskinde.

Til Armering er oftest anvendt almindeligt Rundjern (nemlig til henvend $\frac{1}{4}$ Million m²). Endvidere er Armeringsmaatter af Bau-Stahlgewebe benyttet en Del (til 100.000 m²) samt i enkelte Tilfælde Maatter fra Nordiske Kabel- og Traadfabrikker. Af almindeligt Rundjern er sædvanligvis anvendt 3—4 kg/m², og af Armeringsmaatter $1\frac{1}{4}$ — $2\frac{1}{2}$ kg/m².

De Belægninger, der er armeret med almindeligt Rundjern, er ofte forsynet med ekstra Rand- og Hjørnearmering (undertiden dog kun med en af Delene). Dette gælder ogsaa i enkelte Tilfælde for Belægninger, der er udført med færdige Maatter.

Ved Tværfugerne er praktisk talt altid anvendt Dyvler, som Regel med Diameter 16—18 mm, Længde ca. $\frac{3}{4}$ m og Afstand $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ m.

Til Armering af Cyklestibeton er oftest benyttet almindeligt Rundjern, men ogsaa den danske Maattearmering har fundet en Del Anvendelse. Jernmængden er sædvanligvis ved begge Armeringsmaader 1 kg/m². 20 % af det udførte Cyklestiareal var af uarmet Beton.

Komprimeringsmaade	Skærver i Toplag, Singels i Bundlag*)	Skærver i hele Tykkelsen	Singels i hele Tykkelsen	Ialt
	m ²	m ²	m ²	m ²
Stampning	184.600 (85)	31.500 (14)	1.100 (1)	217.200
Overfladevibrering med Vibratorbjælker	30.300 (23)	54.700 (41)	49.000 (36)	134.000
Overfladevibrering med Maskine	75.300 (84)	14.100 (16)		89.400
Pervibrering	24.700 (94)	1.700 (6)		26.400
	314.900 (67)	102.000 (22)	50.100 (11)	467.000

M Ø R K L Æ

Paa det Tidspunkt, da »Motor« er ved at gaa i Trykken, er der befalet Mørklægning over hele Landet. Den nedenfor staaende Artikel er skrevet før den 9. April, men for den Del af Kørslen, som faar Tilladelse til at fortsætte, gælder stadig det nedenfor anførte.

Vi gentager vor tidligere Advarsel her i Bladet til Automobilister, som er nødt til at køre under Mørklægning: *Udvis den allerstørste Forsigtighed*; for Erfaringerne fra Udlandet viser tydeligt, hvor stort et Faremoment der er forbundet med Automobilkørsel gennem mørklagte Gader.

Fra Medlemmers Side har vi modtaget forskellige Spørgsmaal angaaende deres Forhold under Mørklægningen, og vi bringer her Svarene i Overensstemmelse med Oplysninger, som Politikommissær *Dahl-Jensen*, Københavns Politi med stor Beredvillighed har givet os.

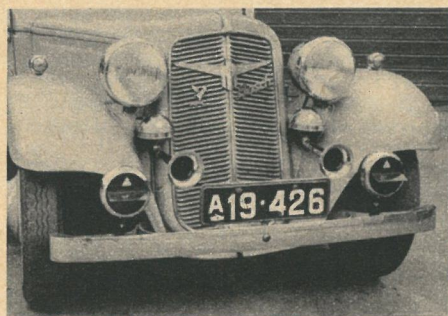
Der vil ikke blive fastsat nogen særlig Hastighedsgrænse under Mørklægningen, idet en naturlig Begrænsning allerede følger af efterfølgende Bestemmelser i Motorlovens § 27:

»I Lygtetændingstiden maa der ikke køres hurtigere, end Vejbelysningen, derunder ogsaa Lyset fra Køretøjets egne Lygter, tillader. I alle Tilfælde skal Hastigheden nedsættes saa meget, som behørigt Hensyn til Færdselsforholdene gør det paakrævet — — —«.

At disse Forskrifter vil paatvinge Køretøjer, som med afskærmede For-

Bag- og Stoplygter kører ad mørklagte Gader, en meget lav Kørehastighed, er givet.

Der maa under Mørklægningen kun parkeres paa de særlige *Parkeringspladser*.



Bosch Mørklægningslygter.

Henstillen af Cykler langs Kantstene vil blive forbudt. — Erfaringerne fra Mørklægningen i Roskilde understreger Betydningen af, at Automobilister, der af en eller anden Aarsag midlertidigt maa standse, holder helt ud til højre Side.

Afviservinger maa benyttes — uafskærmede — i samme Omfang som un-

der normale Omstændigheder. *Stoplygter skal afskærmes*; Hætter til dette Formaal faas hos de nedenfor nævnte Forhandlere. — Alle ikke-selvlysende Midler paa Skærme og Bagsiden af Vognene, f. Eks. fosforescerende Stoffer og »Katteøjne«, er tilladt. Hvide Striber paa Skærme og bag paa Vognene er tilladte, men ikke obligatoriske.

Som vi tidligere har omtalt, og som det fremgaar af F.D.M.s Aarsheftes Oplysninger om »Forhold under Luftangreb«, skal For- og Baglygter, eventuelt tillige Stoplygte, *afskærmes*. De herved fornødne Hætter m. v. faas hos en Række Firmaer, saaledes hos:

F. Bülow & Co. Toldbodvej 6, København K.,

Bülow Service, Polititorvet, København V.

Kaj Gyllenstrand, Eschrichsvej 53, Valby.

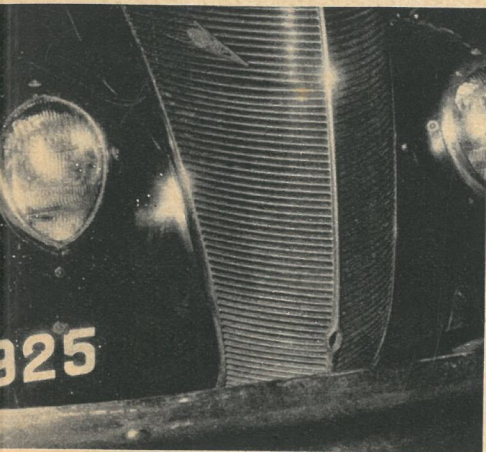
I. P. Lillesø, N. Fasanvej 273, København N.

A/S Magneto, Jagtvej 155 D, København N.



Ved de fritsiddende Lygtehuse er Sagen let.

EGNING



De fire Møtrikker med isatte Skruer skæmmer egentlig ikke Skærmen.

Ingeniør Svend Olsen, Halmtorvet 13, København V.

Portefeuillefabrikken »Tekno«, Vordingborg.

De hosstaaende Billeder viser nogle af de anvendte Afskærmningstyper.

Hvad angaar den særlige Køreteknik under Mørklægning, har vi tidligere været inde paa Problemet (Artiklen »Motorkørsel under Mørklægning«, »Motor« Nr. 42/1939). Det vigtigste, der

er at iagttage, er som allerede omtalt at indrette Kørehastigheden efter de yderst ugunstige Belysningsforhold. Det anbefales at slaa Vindspejlet op, saa at ingen Reflekser kan forstyrre Udsynet. Glasset i sig selv sluger ogsaa noget Lys.

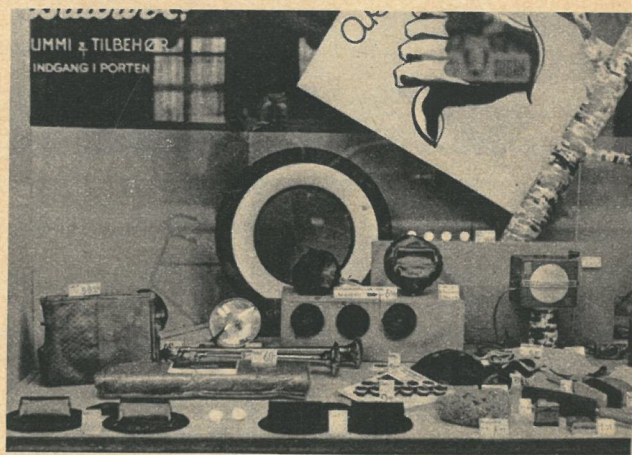
En anden Ting, man skal vogte sig for, er *Selvblænding*. Kør derfor uden tændt Lys paa (bag) Instrumentbrættet. Har man blanke, skinnende Lygtehuse, er det heldigst at dække dem til med et Stykke Stof el. lign. paa Bagsiden. Problemet løses imidlertid, hvis man til Afskærmning benytter Hætter, der trækkes over hele Lygtehuset.

At *Bremserne* maa være i fineste Orden, siger sig selv.

Færdselschef Bach beder os føje følgende advarende Ord til ovenstaaende:

Motorkørere bør paa Forhaand gøre sig klart, at Lygterne i afskærmet Tilstand kun kan tjene til at vise de andre, at her er jeg. Man maa ikke vente, at Lyset fra Forlygterne belyser Vejbanen saa meget, at man kan finde sin Vej frem derved. — Farepunkter, saasom Heller, Rundkørsler, Havnekajer o. l., vil blive afmærket

ved et yderst sparsomt Lys enten fra Hellefyr eller Flagermuslygter (med blaat Glas). Kør aldrig forbi et saadant Advarselstegn, før De er helt sikker paa, hvad det er, det markerer. Paa Havnekajer, Moler o. l. betyder Lygten jo f. Eks. ikke, at man kan køre højre om den. — Automobilister, hvis

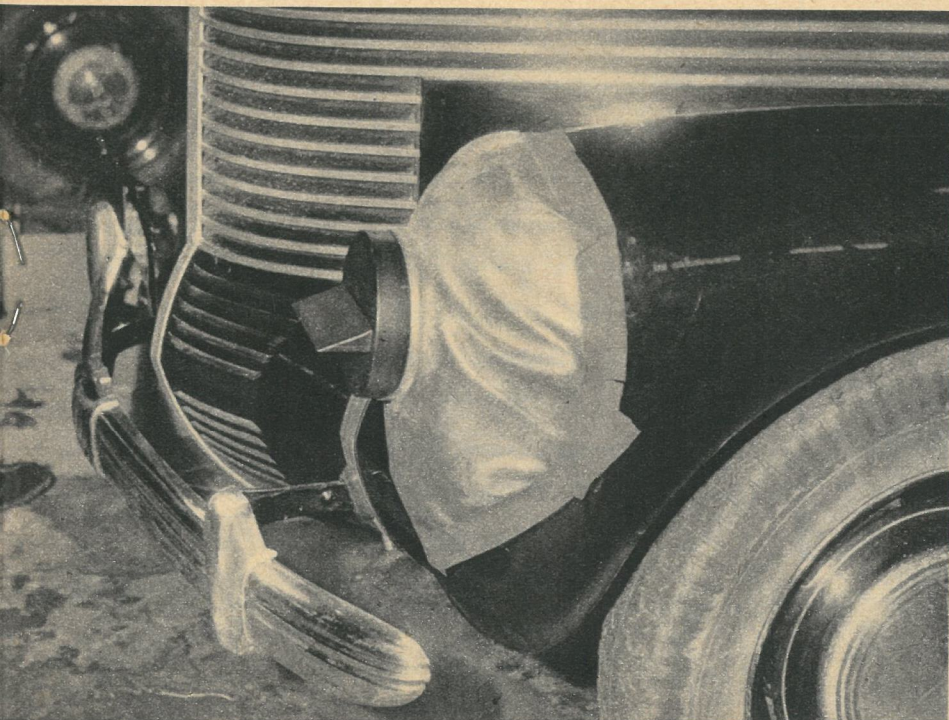


Et Udstillingsvindue med forskelligt Afskærmningsmateriel.

Lygter findes at være utilstrækkeligt afskærmet, kan risikere at blive »sat fast« i en Sidegade eller lign. Sted til Solopgang!

Det vil fremgaa af det foranstaaende, at Motorkørsel under Mørklægning ikke er nogen behagelig Sag, ej heller ufarlig. Er man nødt til at køre under saadanne Omstændigheder, gælder det om nøje at følge *Politiets Anvisninger* og køre med den yderste Forsigtighed. Sker der alligevel Uheld, saa har man dog sin gode Samvittighed i Behold. Men det sikreste er naturligvis: at blive hjemme!

Bj.



←
Skærmen paasat. Gummikravens Paa-klæbning er det eneste, der kræver nogen Omhu.

Ferie i Danmark

*Vi skal ud og lære Danmarks Land at kende
og ud for at finde Ro og Hvile*

Turistchef Mogens Lichtenberg om Ferie-Propaganda

Efter en lang Vinter, haardere og strengere end de fleste har oplevet den, blev det endelig Foraar. Koldt er det endnu, men som Dagene gaar, vinder Solen nyt Land, og en Dag er det igen Sommer i Danmark. Vi glæder os til disse Uger med Sol og Lys, med al den Stemning, der er knyttet til Danmarks Sommer. Nu som nogensinde, baade fordi Vinteren gik hærgende over Landet og fordi Tidens Begivenheder næsten nødvendigt paavirker den Enkeltes Sind. Man glæder sig til Sommeren og til Sommer-

Ferien, engang Begunstigedes Forret, nu et alment Gode.

Men paa hvilken Maade kan man bruge sin Ferie i Aar, da de lange Rejser ikke kan gøres, fordi Samfærdslen mellem Landene er indskrænket til det mindst mulige. Se, de, der har eget Hus paa Landet, er det end nok saa beskedent, klarer sig sagtens. De flytter ud og bliver ude, saa længe de kan for Arbejde og Skolegang. I Aar bliver de tillige den Tid, hvor de maaske ellers tog bort. Men alle andre?

— Alle andre, sagde Turistchefen, Ingeniør *Mogens Lichtenberg* til *Motor*, alle andre maa rejse i Danmark. Saa sikkert som mange Københavnere ikke kender deres By, lige saa sikkert kender Titusinder Danske ikke deres Land. Der er Folk paa Christiansø, som aldrig har været udenfor Christiansø, og Jyder, der aldrig har været udenfor Jylland, ja udenfor deres eget Sogn. Lad nu det være de færreste, saa er det en given Ting, at altfor mange ikke ved, hvordan Danmark ser ud, eller hvor dejligt vort Land er.

Turistforeningen for Danmark vil i disse Tider lægge sit Arbejde an paa Propagandaen for Danmark. Vi vil faa Folk til at rejse i Danmark, vi vil faa dem til at bruge deres Ferie baade til forstandig Hvile og til at lære Landet at kende. Det vil vi gøre paa den Maade, at Turistforeningerne ud over Landet i Plakater og Brochurer skildrer den enkelte Egns særlige Fortrin. Det er ikke Meningen at foranstalte en Konkurrence om det smukkeste Torv eller det kønneste Hus eller det bedste Hotel. Den Slags er ikke til megen Nytte. Det er Meningen, at denne Propaganda skal

Tiden kræver større Økonomi

De kommer længst -
baade hvad Kilometer og Penge
angaar, naar Deres Vogn passes
regelmæssigt med Smøring, Olie
og Tændrørsudskiftning, Justering
og lignende Vedligeholdelser.

Husk, at de nyeste Apparater til
Paavisning af eventuelle Fejl er til
vor Raadighed.

Lad vore Ekspertter bistaa Dem
med Raad og Daad!

Hans Lystrups Værksteder

Pileallé 5-7 . Telf. Central 2028

fremdrage netop hver Egns og hvert Steds særlige Egenskaber. Nogle vil helst holde Ferie i en Idyl ved en stille Skovsø, andre drages af Vidde og Udsyn paa Jyllands Hede, atter andre vil helst være i Nærheden af Naaleskov eller ude paa det rigtige Land med grønne Marker og røde Køer og straatækte Huse. Det er her i Landet en aldeles dominerende Tro, at skal man holde rigtig Ferie, saa skal man til Strand og Vand, skønt det er en Kendsgerning, at Masser af Mennesker ikke bryder sig om Stranden og det fygende Sand og Blæsten, der følger med, men foretrækker den Ro og Stilhed og den Mildhed i Klima, der findes borte fra Kysten.

Naar man ved, at saadan er det, kan det ikke være vanskeligt at skabe almen Interesse for Ferien i Danmark. Derfor er jeg ganske sikker paa et heldigt Udfald af den Kampagne, vi har tilrettelagt, og overbevist om, at vi vil kunne skaffe mange, mange Mennesker, som maaske hidtil har været i Vildrede med deres Ferie-Planer, god og fornuftig Vejledning.

Vi har endelig tilrettelagt en lang Række Cykelture i Danmark, Ture paa een Dag ad Gangen, men sammenhængende, saaledes at man ved en Rejse paa Cykle fra Feriens første Dag virkelig kan naa vidt omkring og kan faa at se Egne af Danmark, som de maaske ellers vilde rejse udenom eller ikke skænke en Tanke. Jeg fremhæver disse Cykle-Ture, skønt Motor er for de Motorkørende. Det gør jeg, for det første fordi ogsaa Motorkørende kan finde Afveksling i at cykle ud en Dag eller to eller tre og vende tilbage til Vognen, for det andet — og det er det vigtigste — fordi i dette Øjeblik ved ingen, i hvilket Omfang der bliver Lejlighed til at køre i Vogn til Sommer.

Jeg tror, at alle, der overhovedet kan tage bort, vil bruge den Ferie, de skal have i Løbet af nogle Uger eller et Par Maaneder, ret og slet, fordi de allerfleste af os trænger til baade Afspænding og nye Indtryk, og først og fremmest trænger til at hvile. Og hvile ud kan man i Danmark, hvad enten man har ti Dages, fjorten Dages eller tre Ugers Ferie. Det er ganske vist.

Es.

HORN, RETNINGSVISERE STOP- OG BAGLYGTER

hver for sig et vigtigt Signal, af hvilket Deres eget og Deres Medborgeres Liv og Sikkerhed kan afhænge.

Bosch Signaler fungerer i samme Sekund, der er Brug for deres Tjeneste. De er et Præcisionsfabrikat fremstillet med Hensyn paa den moderne Trafiks Krav til Kørsels-Sikkerhed for Dem selv og andre.

Med Bosch Signaler sikrer De Dem mod unødigt Risiko som Følge af svigtende Signaler.



BOSCH

Signaler

A/S MAGNETO, KØBENHAVN N.
Generalrepræsentanter for ROBERT BOSCH, G. m. b. H., Stuttgart

TOPPRÆSTATIONER

Det er ikke tilfældigt, at en lang Række Rekorder baade til Lands, til Søs og i Luften er sat med Bosch Tændrør.

Ved saadanne Præstationer udsættes Tændrørene for Belastninger langt større end ved normalt Brug, men Bosch Tændrør med T-Isolator (2 grønne Ringe) taaler Topbelastningen uden at svigte.

Lad derfor Deres Mechaniker udskifte de gamle Tændrør med et Sæt nye



BOSCH

Tændrør

A/S MAGNETO, KØBENHAVN N.
Generalrepræsentanter for ROBERT BOSCH G. m. b. H., Stuttgart

LÆSERNE skriver til „MOTOR“

Erhverv i store Vanskeligheder

I sidste Uge fik Dansk Kørelærunion, hvis Formand Kørelærer Robert Olsen er, Tilsagn om, at Kørelærere maa betale Motorafgiften kvartalsvis og ikke, som hidtil, for et Aar ad Gangen. Dansk Kørelærunion er delt i 23 Foreninger, der tilsammen har 800 Medlemmer. Finansministeriets Tilsagn er derfor af almindelig Betydning for Kørelærer-Standen.

Før Dansk Kørelærunion naaede saa vidt, havde Unionens Formand, dens Sekretær Helge Jørgensen og Repræsentanter for de lokale Foreninger forhandlet med baade Finansministeren og Skattedepartementet og meget indtrængende henstillet, at Unionens Anmodning blev imødekommet.

Kørelærerne gik til Myndighederne i denne Sag, fordi — sagde Hr. Robert Olsen — Tiden er vort Erhverv saa ugunstig, at vi var nødt til at bede om en Lempelse af Reglerne om Motorafgiftens Betaling. Skatten er 160 Kr. om Aaret, og adskillige Kørelærere sidder ikke bedre i det, end at de kan have vanskeligt nok ved at udrede 160 Kroner paa een Gang. Hvorfra tager man i disse Tider, da hver Dag har sine Pligter og Byrder og, da i alt Fald for vort Erhverv, Indtægterne er svigtende, et Par Hundrede Kroner til en Udgift som Motorskatten?

Vi Kørelærere ventede med megen Spænding paa Finansministerens Afgørelse, og jeg ved mig i Overensstemmelse med alle Unionens Medlemmer, naar jeg siger, at vi er Finansministeren taknemmelig for den Afgørelse, han traf.

Cyklisterne

Hvad kan det nytte med fine Veje og do. Cyklestier, saalænge Cyklister finder, det er en god Idé at drille Automobilister.

Jeg kørte forleden fra Storstromsbroen til Næstved, og ca. 90 pCt. af alle Cyklister holdt sig til Kørebanen. Da der var en Del modgaaende Trafik, maatte jeg flere Gange gaa rets. Fra Domstolenes Side er der vist ingen

ned i 2. Gear paa Grund af Cykler, 2—3 ved Siden af hinanden, paa Kørebanen og ikke en Kat paa Cyklestien.

Nummerplader paa Cykler maa vel kunne sætte en Bremse paa, om ikke en Stopper, for dette Uvæsen.

Kaja Boserup.

Et Farvel til min Bil

Farvel, gamle Bil!
med et taarefyldt Smil
er jeg nødt til at stille dig bort.
Jeg er kommet til kort —
for hvem kan drive Sport,
— naar man kun faar Benzin imod Kort?

I Garagen du staar,
medens Ugerne gaar,
du er stillet forsigtigt paa Klods.
Og jeg fyldes af Trods —
det er »Klods over Klods«
— du er stillet og indkøbt — paa Klods.

Du staar i Garage —
og sluger min Gage!
Ak — kunde jeg gi' dig lidt Gas!
Men Tiden er kras,
Restriktionen er hvas,
— jeg maa nøjs med at ride »Pegas«.

Balle.

Færdselslov og Praksis

I Aviserne ser man Referater som: »Bilisten kom kørende ind fra en mindre befærdet Vej paa en mere befærdet uden at vise den fornødne Agtpaagivenhed. Den modgaaende Bil kunde ikke naa at bremse op.«

Her lades Venstrevigepligten uomtalt. Omvendt ser man hyppigt, at kun Reglen om Venstrevigepligten anføres, medens Spørgsmaalet om mere og mindre befærdede Færdselsaare ikke tages i Betragtning. En meget almindelig Grund til Færdselsuheld her i Byen er jo, at disse Regler er modstridende i mange Tilfælde. Saa begge Trafikanter kører frem i Tillid til en indbildt »Forkørsels-

Ojeblikkets mest benyttede Vejtavle



Vaklen, Hovedvægten lægges paa, at den fra Sidevejen kommende skal vise særlig Agtpaagivenhed, en vis Tilbøjelighed til salomonisk Fordeling af Skylden paa begge Parter er der dog.

Det bærende Princip i al ordnet Motorførsel er jo i Virkeligheden, at mere befærdede Veje har Forkørselsret for Sideveje; men Venstreforkørselsretten er langt stærkere banket ind i Folks Bevidsthed. En Regel, som de har i Tyskland, at Gader, hvor der er Sporvognskørsel, har Forkørselsret, er af Betydning til Indprentning af Princippet.

Nu siger man, at det er svært at vide, hvilken Vej der er mere befærdet i Byen. I Almindelighed er det slet ikke svært, i Tvivlstilfælde maa man naturligvis regne med, at man har Vigepligt.

En særlig Afmærkning af Hovedfærdselsaarerne i Byerne i Lighed med Hovedvejafmærkningen vil Fremtiden maaske bringe.

En anden Ting, som maaske kunde skaane mange Menneskeliv, var en særlig Afmærkning af de farlige Kryds, »der hvor Ulykkerne hober sig op«. Der er her noget galt ved Trafikken, Paabyder man her den ene Færdselsretning langsom og særlig forsigtig Kørsel, kan Stedets Farlighed derved muligvis elimineres.

Medlem Nr. 25488.

Færdselsregulering

For at regulere Færdslen lader Politiet op hænge Lyskurve og opstille Færdselstavler. For nogen Tid siden var her i Bladet en Artikel om Lyskurve, og derfor vil jeg her kun omtale Færdselstavlerne.

De trekantede Advarselstavler er vel nok efterhaanden anbragt alle de Steder, hvor det er paakrævet (og ogsaa nogle enkelte overflødige Steder), men de runde Tavler med Rundkørselspil, lige Pil og »Al Indkørsel forbudt« bliver brugt i Flæng.

Har De afmeldt

Deres Auto pr. 1. April ???

Saa lad en af vore paalidelige Chauffører hente Vognen paa Prøvenummer, og lad os derefter faa Lov at gaa Vognen igennem, saa alle **Buler, Skrammer i Lakken, Rust under Skærmene, Rifter i Betræk og Kaleche** o.l. kan blive fjernet. Efter endt Reparation bringer vi Dem Vognen tilbage og paatager os gerne at **opklodse, gennemsmøre og indfedte** den, saa den lider mindst muligt under Oplægningen.

DANSK KAROSSERI-FABRIK A/S

DREJØGADE 12-14 — TELEFON *CENTRAL 7976

af at efterkomme de givne Paabud straffes efter Bestemmelserne i § 13 i Lov Nr. 180 af 29. April 1938.

§ 7.

For militære Etablissementer eller Jernbaner, samt for Slukningsforanstaltninger vedrørende Fyr og Lystønder samt Iværksættelse af andre Forholdsregler ved eller paa Søen gælder de herfor fastsatte særlige Bestemmelser.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Indenrigsministeriet, den 31. August 1939.

Bertel Dahlgaard.

Schau.

Ingen Bil- og Motorcyklekørsel efter Mørkets Frembrud

Endvidere udstedte Indenrigsministeren en Bekendtgørelse, hvorefter principielt al Kørsel med Motorkøretøjer er forbudt efter Mørkets Frembrud. Undtaget er militære Køretøjer, Køretøjer fra Brandvæsen, det civile Luftværn, Læger, Dyrlæger, Jordemødre, kommunale Tjenestemænd, Tjenestemænd fra Elektricitets-, Gas- og Vandværker og enkelte andre, naar de kan dokumentere Kørslens Nødvendighed.

For Hestekøretøjer og Cykler gælder, at de efter Mørkets Frembrud skal være forsynet med Afskærmningshætter, der er godkendt, eller af andet fyldestgørende Materiale.

Ved de fleste af Københavns Rundkørsler er der anbragt en lige Pil, der peger til højre, i Stedet for Rundkørselsskiltet, der ikke kan misforstås. Mange vil let blive i Tvivl, om det er Meningen, at man skal følge Pilen, eller man maa køre lige ud, tværs over Rundkørslen ligesom Sporvognene gør, hvilket er ret fristende, da de fleste Rundkørsler er brølagte ligesom Kørebanen.

Den lige Pil bruges jo i Kryds, hvor der er ensrettet Færdse i en af de skærende Gader, og betyder, at man maa køre i denne Retning, og at man ingen modgaaende Færdse vil møde, da den anden Ende af Gaden er spærret med et Skilt: »Al Indkørsel forbudt«.

Ligeledes virker det ret forvirrende at se Skiltet: »Al Indkørsel forbudt« i en Rundkørsel.

For at undgå Tvivlstilfælde og for at gøre Færdselsreguleringen lettere forståelig bør Rundkørselspilen bruges overalt, hvor der er Rundkørsel; den lige Pil kun ved Indkørslen til en Gade med ensrettet Færdse og »Al Indkørsel forbudt« ligeledes ved Gader med ensrettet Færdse.

J. Glavind-Kristensen.

Krydset ved Emdrupvej

Vi har modtaget:

Da Krydset ved Emdrupvej er bragt paa Bane, tillader jeg mig at gøre opmærksom paa følgende Forhold: Man ser jævnligt, naar der holder en Sporvogn ved Krydset, Passagerer og Funktionærer gaa tværs over Kørebanen, selv om der vises grønt Lys mod Nord og Syd.

Har Biltrafikken, uanset det grønne Lys, samme Forpligtelse til at holde tilbage for Sporvognspassagerer som i de københavnske Gader?

E. G.

Politikommisær F. Cederquist, Københavns Politis Færdselsafdeling, har venligst besvaret denne Forespørgsel saaledes:

Jeg kan efter Omstændighederne kortest svare saaledes:

Færdselslovens § 2, Stk. 1, er saalydende:

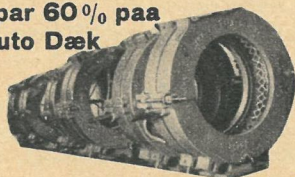
»Paa Gader, Veje og Pladser er enhver pligtig at udvise Agtpaagivenhed og optræde hensynsfuldt over for andre samt ufortøvet at efterkomme de Anvisninger, der ved Ord, Tegn eller Opslag gives af Politiet.«

Hertil kommer i dette Forhold Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 193 af 30. Juni 1932, der i sine §§ 18—24 giver Regler for Politiets Færdselsregulering i Gade- og Vejkryds; thi Bekendtgørelsens § 24, Stk. 3, taler om Fodgængerne, der viser Mangel paa Agtpaagivenhed i Gade- og Vejkryds. Stykket er saalydende:

»Fodgængerne, der viser Mangel paa Agtpaagivenhed ved at undlade at respektere Politiets Færdselsregulering i Gade- og Vejkryds, naar de skal passere Kørebanen, vil kunne straffes efter Færdselslovens § 2.«

Som det forhaabentlig fremgaar af ovenanførte vil det være nødvendigt for at kunne svare paa det stillede Spørgsmaal, at Forespørgeren oplyser nærmere om de forskellige Enkeltheder vedrørende det konkrete Tilfælde.

Spar 60% paa
Auto Dæk



Vester Farimagsgade 21, BYen 4536 - Filial: Danasvej 29, EVa 4676

Lad os paalægge nye Slidbaner med Garanti. Vi er saa overbevist om vore Slidbaners Styrke - Erfaringen viser, at de holder til 25-40,000 Kilometers Kørsel - at vi udsteder Garantibevis for 25,000 Kilometer. Prøv det og spar 60%

**HOLGER MØLLER'S
SLIDBANE-FABRIK**

Auto-Køler-Centralen

7b Andersen - Halmtovet 13

Tlf. Eva 3530 - Privat: Rødovre 833

Automobilkølere nye og brugte · Alle Mærker

Rensning samt Udkogning af Kølere med Garanti

Reparationer omgaaende Medlem Nr. 24.131

Sikkerheds- Glas

af enhver Art

Hurtig Levering

H. Pens

Telefon C. 8577

St. Kongensgade 92, København

Bekvem Indkørsel

Vi smører

Deres Vogn samvittighedsfuldt, samtidig fylder vi Vand paa Accumulatoren, efterser Gear og Differentiale, sprøjter Fjedrene med Olie.

Prisen er kun 2 Kr.!

EMIL PETERSEN

Vodroffsvej 38

Telf. 12,671

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE

W. HEIBER & CO. A/S

Salgskontor: C. 2115

Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25

Værksteder og Reservedele:

Lyngbyvej 165—167. C. 5115

Enghavevej 76. C. 14947. Eva 3346

Bliver De skaldet eller graa!

Brug



Faas

**FRISØRER, PARFUMERIER,
SCHOUS- OG TATOLS UDSALG**

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Sjælland	
Præste	
Carl Andersen Adelsgade 20 Telefon 280 Autoriseret General Motors Forhandler. 1. Kl. stort Reparationsværksted. Stort Lager af gangbare Reservedele.	
Ringsted	Jyllandsgade 11 Tlf. 167
A/s W. Heiber & Co. OPEL - OLDSMOBILE - BLITZ Nymod. Reparationsværksted. - Orig. General Motors Reservedele - Stor Gaardsplads Vasketal - Smørestation - Shell Service	
Holbæk	Snertinge
Telefon 733	Telefon 75
 Opel Bedford Blitz Chevrolet Vauxhall	
Vordingborg	Tlf. 343
H. P. Hansen A/S Autoriseret Chevrolet og Bedford Forhandler Moderne Reparationsværksted og Vulkaniseringsanstalt Benzin - Olie - Gummi	
Jylland	
Aarhus	
V. Frandsens Eff.	
KAROSSERIFABRIK	
HANSEN & PEDERSEN Tlf. 1096 - Norreport 22 - Tlf. 6829	
Herning	
1/2 HERNING MOTORCOMPAGNI Telf. 642 - 643	
Horsens	
Garagekompagniet	
Autoriseret Opel - Blitz Forhandler Levysgade 8 - Telefon 2600 1ste Kl.s Automobilværksted	
Vejen	
Chr. Moos AUTOHANDEL & SPECIALVÆRKSTED Vejen - Tlf. 289 Direkte ved Hovedvej Nr. 1 Kolding - Esbjerg	
Vejle	Telf. 1100 (2 Lin.)
MALTE VESTERGAARD & CO. A/S OPEL - PONTIAC - BUICK - BLITZ Originale Reservedele Tilbehør - Gummi - Benzin - Olie 1. Kl.s Reparationsværksted Moderne Service Station	

Er Deres Bremses i Orden?

Nedgang i Trafikulykkerne i København

*Restriktionerne er en af
Aarsagerne, men Færd-
selspolitiet mener, at
Færdsels-Kulturen
er i Tiltagen.*

Der sker ogsaa i disse byrdefulde Tider glædelige Ting, for glædeligt er det, at Trafikulykkerens Tal er i fortsat Dalen. Fornylig offentliggjorde Københavns Politis Færdsels-Afdeling en Oversigt over Færdselsuheld i Københavns Kommune i Marts Maaned. Det fremgaar af denne Oversigt, at Trafikulykkerne er næsten halveret i Sammenligning med Marts 1939. I Marts i Fjor skete der 465 Færdselsuheld, i Marts i Aar 260. Nedgangen illustreres tydeligst af Tallene selv. De ser saaledes ud:

	Marts 1939	Marts 1940
Antal Færdselsuheld	465	260
Dræbte	2	2
Betydelig Personskade ...	89	32
Ringe Personskade	146	70
Betydelig materiel Skade .	136	82
Ringe materiel Skade	395	253

Af disse Tal ser man ogsaa, at der er et faktisk uforanderligt Forhold mellem Trafikuheldenes Mængde og de enkelte Kategorier af Uheld. Halveres samtlige Uheld, saa gaar baade de haardere og de lettere Kvæstedes Tal ned paa tilsvarende Maade. Paa samme Maade med Skaden paa Materiellet: Ogsaa den mindstes forholdsmæssigt. Derimod er der — ses det — ingen Forskel paa de Dødes Tal. Der blev baade i Fjor og i Aar dræbt to. Denne Ensartethed kommer for det første af Tallets Størrelse, for det andet er det længst erkendt, at Dødeligheden ved Trafikulykker i alt Fald for en Del beror paa Tilfældigheder. Falder den, der paakøres, saaledes, at han slaar Hovedet haardt mod Vejens Beton eller Gaden Asfalt, paadrager han sig sandsynligvis et Brud paa Kraniet, som kan blive afgørende for, om han lever eller dør. Kvæstes derimod den Paakørte saaledes, at Kraniet skaanes, og paadrager han sig ikke andre dødelige Kvæstelser, er det sandsynligt, at han overlever Ulykken.

Hvad nu de to angaar, der blev dræbt i Marts i Aar, staar der i Færdselspolitiet's Rapport, at den første af dem, en 76-aarig Mand løb tværs over Kørebanen uden først at have givet Agt paa Færdslen. Han løb lige mod en Vogn

og blev kastet hen ad Kørebanen. Han faldt bagover, slog Hovedet mod Stenbroen og blev kvæstet saa haardt, at han døde paa Hospitalet seks Dage efter.

Den anden af de Dræbte var en 59-aarig Mand, der gik over Kørebanen paa Tagensvej i Samtale med en anden. Ingen af dem saa sig for. Da en Vogn gav Signal, blev de begge nervøse, og Ledsageren vendte om og løb ind paa Fortovet. Den 59-aarige derimod løb først nogle Skridt frem og derpaa tilbage og kom ind foran Vognen, hvis Fører ikke kunde naa at bremse. I Faldet mod Kørebanen fik han saa alvorlige Kvæstelser, at han døde to Dage efter.

Dette Referat af de to Ulykker fastslaar, at Uagtsomhed er en væsentlig Aarsag til Trafikulykker. I begge Tilfælde gik Fodgængere ud paa Kørebanen, uden at se sig for, og den sidste af de Forulykkede begik yderligere den grove og — som det paany viste sig — skæbnesvangre Fejl, at løbe frem og tilbage over Kørebanen. I de Skoler, der har en organiseret Undervisning i Færdselslære, har man længe lagt særlig Vægt paa Indprentningen af den Regel, at gaar man paa Gaden, skal man gaa lige over Kørebanen og aldrig forlade Fortovet uden først at have set i Kørselsretningen. Ulykken paa Tagensvej er et drastisk Eksempel paa Nødvendigheden af, at denne Regel indskræpes tidligt og sent, men desværre ogsaa et Eksempel paa den Uimodtagelighed for selv Færdselens mest enkle Regler, som man stadig støder paa.

I Københavns Politis Færdselsafdeling er man glad for den meget mærkbare Nedgang i Trafikuheldenes Tal.

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Fyn	
Odense	OPEL
AUTOGAARDEN V. Holm Jensen Autoriseret General Motors Forhandler Stort moderne Værksted Vesterbro 41-45 Telefon 999	
Odense	FORD
 SALG & SERVICE Filialer i: Assens, Ringe, Kerteminde, Faaborg	
Odense	
Skandinavisk Motor Co., Telf. 3546 • SERVICE Hudson, Terraplane, De Soto, Plymouth, Dodge Singer, Mercedes, Wanderer, D.K.W., B.M.W.	

BILER UDEN FØRER CENTRAL 3007 Krog's Hjerne Gyldenløvesgade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

Politikommisær F. Cederquist, der, som man ved, er en af Færdselschef N. C. Bachs nærmeste Medarbejdere, sagde herom:

— Naturligvis kan man ikke se bort fra Restriktionernes Virkning paa Trafikuheldene, og det er sikkert nok, at den indskrænkede Adgang til Benzin har begrænset Ulykkerne. Men Nedgangen i Kørslen er aldeles ikke saa stor, at den alene kan forklare de færre Ulykker. Der er Bunker af Vogne paa Gaden. Personlig tror jeg, at der køres forsigtigere og mere hensynsfuldt nu, end tidligere. Det er, som om Tidens Alvor har paavirket ogsaa Færdselskulturen. Men hvad Grunden nu er eller ikke er, saa er det en glædelig Kendsgerning, at Ulykkerne er gaaet meget væsentligt ned, og vi i Politiet haaber, at denne Nedgang ikke er forbigaaende, og at den bedre Færdselskultur kan bevares, ogsaa naar engang Krigens og Restriktionernes Tid er forbi og normale Tider vender tilbage.

Es.

Det er en kendt Sag

at der gennem flere Aar har været ført Regulatorer frem paa Markedet, men Hoof Fabrikken, som Simonsen & Nielsen A/S har overtaget Repæsentationen for, fremkommer med en ny Type Regulatorer.

Regulatorerne faar særlig deres Anvendelse for Lastvognsejere, som ønsker at opnaa Økonomi i Brændselsforbruget saavel som i Gummislidtage, Olieforbrug etc., og der skulde sikkert være et Marked for at indføre denne nye, forbedrede Regulator hos Kundene.

Det er specielt under de nuværende Forhold vigtigt at finde en Metode til at forhindre Automobiler i at køre mere end en vis økonomisk og sikker Hastighed, uden at Vognen mister sin Accelerationsevne, og uden at en saadan Anordning medfører andre Ulemper.

Alene som Følge af, at Vindmodstanden stiger 4 Gange, naar Hastigheden fordobles, ligger det lige for, at man ved at begrænse Tophastigheden kan opnaa større Kørselsøkonomi, flere Kilometer pr. Liter Benzin o. s. v.

Det er dog ikke alene ved Brændselsforbruget, at man kan opnaa Besparelse ved mindre Hastighed, men man opnaar ogsaa mindre Gummislidtage, mindre Forbrug af Olie og Bremsesamt mindre Risiko.

Den amerikanske Fabrik Hoof har konstrueret en vacuumstyret Regulator, der har bestaaet sin Prøve i sit Hjemland, idet en Mængde Vognparkere har monteret deres Vogne med denne Regulator, og der foreligger et

stort Antal Erklæringer om, at disse virkelig har Udbytte deraf.

Hoof Regulatoren har intet tilfælles med de saakaldte Benzinbesparere, men er en Maksimal-Hastighedsregulator, som gennem en aflaaelig Spjældregulator kan indstilles til den ønskede Maksimal-Hastighed, uden at Vognens Acceleration paa mindste Maade forringes, idet der i Forbindelse med Spjældet er indbygget en vacuumstyret Spjældregulator, som styret af Indsugningsrørets Vacuum tillader sædvanlig Acceleration op til den forudbestemte Maksimal-Hastighed.

For Karburatorer med mekanisk regulerede Kraftstraalerør, som Ford Stromberg Dual Karburator og Carter Chevrolet 1932—39 m. fl. er det at anbefale i Forbindelse med Hoof Regulatoren at anvende en Hoof Kraftstraalerørsregulator, til Fordvogne det saakaldte »Fuel Economizer Assembly HE 100« og til Chevrolet Vogne »Vacuum Metering Control HE 101«, da man ellers vil risikere, at Føreren af en med Hastighedsregulator forsynet Vogn vil henfalde til stadig at holde Speederen i Bund, og saaledes holde Kraftdysen fuldt aaben med det Resultat, at man ikke vil faa det fulde Udbytte af Regulatoren.

Det er givet, at denne Regulator vil faa endog meget stor Værdi for vore hjemlige Vognparkejere, særlig under den nuværende Situation.

Det er en Selvfølge, at Motoren maa være i tæt og god Stand.

Monteringsanvisning følger med hvert Apparat.

Generalforsamling i Grenaa-Hundested Færgen

Grenaa-Hundested Færgens Generalforsamling fandt Sted den 29. Marts. Ca. 50 Aktionærer var mødt, men der var ikke repræsenteret Atier tilstrækkelig til, at Generalforsamlingen var beslutningsdygtig til Vedtagelse af at udvide Aktiekapitalen med 300.000 Kr., saa ekstraordinær Generalforsamling afholdes i nærmeste Fremtid i Grenaa.

Alle Forslag fra Bestyrelsen godkendtes, og Regnskab og Udbyttefordeling samt Valg blev enstemmig vedtaget.

Formanden begyndte sin Beretning med i smukke Ord at takke F.D.M. for den smukke og anerkendende Artikel, der havde staaet i »Motor«. Aktionærerne har Fortrinsret til Tegning af nye Aktier eller til at overlade Retten til andre.

For F.D.M. var vor Jurisdiktionsformand, Købmand Knud Harder, Aarhus, mødt.

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 1. Marts 1940.

Afgang fra Faaborg:

10⁰⁰ 14⁰⁰ 18³⁰ 22³⁵*) 22¹⁰**)

Afg. fra Mommark:

8¹⁵ 12²⁰ 15³⁵ 20⁰⁵

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

Plads til 25 Automobiler. 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 20. Septbr. 1939

6¹⁵ 7⁰⁰ 7⁴⁵ 9⁰⁰ 10⁰⁰ 11¹⁰ 12⁰⁰ 13⁰⁰ 14⁰⁰
14³⁰ 16⁰⁰ 16³⁰ 17⁰⁰ 18⁰⁰ 18⁴⁵ 19⁴⁰
20³⁰ 21³⁰* 22⁰⁰ 23⁴⁵* 01¹⁵ 1³⁰ 20⁰⁰**

*) sejler kun Søn- og Helligd.

**) sejler kun Natten efter Søn- og Helligd.

Amtsraadet forbeholder sig Ret til Ændringer i Fartplanen.

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

Bemærk: Paa Færgen skal Automobiler være bremsede.

Haarbølle-Færgen

Motorvogne (uden Hensyn til Vægt) 2,50,
Tur/Ret. 5,00, Motorcykler 1,10, Cykler 0,50,
Tur/Ret. 0,75, Passager 0,50, Tur/Ret. 0,75.

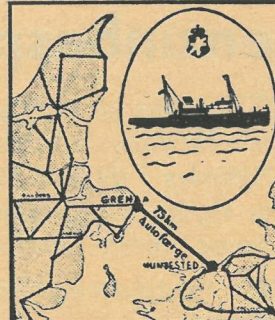
Færgen sejler følgende faste Ture:

Fra Grønsund

Kl. 9¹⁵ 12⁰⁰ 14⁰⁰ 16²⁵ 18⁰⁰ 20⁴⁵

Fra Haarbølle 10 Min. senere. Ekstra Færge kan faas, naar Forholdene tillader det. Stiger Brændselsolien eller der bliver mindre at sejle med, vil Taksterne blive reguleret.

Søn- og Helligdage fra Grønsund 21.40



Hurtigruten

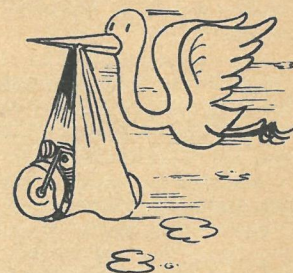
Grenaa -
Hundested

FARTPLAN

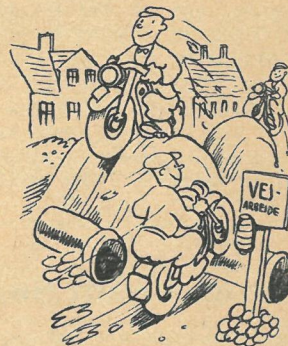
Hverdage: Fra Hundested..... Kl. 11.00
Fra Grenaa..... Kl. 15.30

Søn- og Helligdage: Fra Hundested Kl. 11.00
Fra Grenaa.... Kl. 15.30

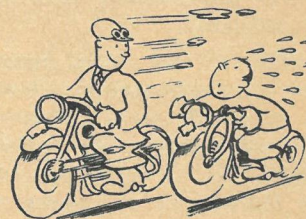
Telf. Valby 32 43, Valby 27 66, Valby 13 60.
Hundested 190. Grenaa 255



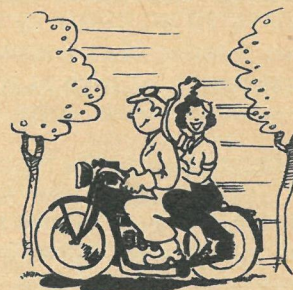
En Nimbus-Nyhed. Alle Modeller har i Aar 22 HK.



Alle Modeller har nu ny Teleskopforgaffel m. progressiv Fjedring og Centralbremse.



Nimbus har 4 Cyl. og Overskud af Kraft. - 4 Cyl. giver et jævnt Træk og mindre Slid paa de bevægelige Dele.



Nimbus mister ikke sin Værdi. Intet andet Mærke har i Forhold saa mange gamle Modeller kørende som Nimbus

Den benzinbesparende NIMBUS

De kører flere Kilometer pr. Liter paa Nimbus med Deres Tildeling end paa nogen tilsvarende Maskine... Nimbus har 4 Cylindre og Kardan som en Bil. Se de mange Nyheder i de nye 1940-Kataloger. Nimbus fører i Fordele. Nimbus er den rigtige Pengeanbringelse. Der sælges flere Nimbus end noget andet Mærke. - Forlang Byttetilbud!

AUTORISEREDE FORHANDLERE OVER HELE LANDET

**GRATIS
KUPON**

1) Undertegnede er interesseret i Køb af Nimbus og ønsker uden Forb.gratis tils. 1940-Brochurerne
2) Ønsker Byttetilbud paa min gl. Maskine:
Mærke _____

Navn _____
Stilling _____
Adresse _____

Nimbus-Fabriken, Kbhvn. F. Telefon 9650

M 13/4

NIMBUS