

Skift nu til

WAKEFIELD PATENT

Castrol

den „frost-fri“
VINTEROLIE



TIL DE FLESTE PERSONBILER

„CASTROLITE“

(afleser „Z“)

KR. 1,60 pr. Liter

TIL DE FLESTE LASTBILER

CASTROL „AA“

KR. 1,50 pr. Liter

- flyder, naar alt andet fryser!

C. C. WAKEFIELD & CO. $\frac{1}{5}$ - VESTERPORT 318 - KØBENHAVN V.



MOTOR

MOTOR

Nr. 42. 15. Okt.
1938. 33. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
29.400 Eksp.

Automobilreparationer af enhver Art (alle Mærker)

Prima Auto-Vask og Tryksmøring . Større Reparationer . Gratis Service som ved Køb af en ny Vogn

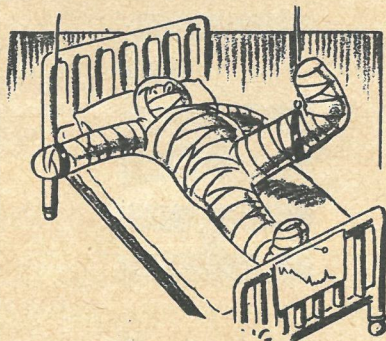


Auto-Gaarden

Niels Nielsen :: Tlf. Centr. 14471 (3 Ledninger) Halmtorvet 9

<p>KØBENHAVN Preben Bornemann <i>Landsretssagfører</i> Frederiksholms Kanal 18 Telefon 8445 (3 Ledn.)</p>	<p>motormandens juridiske raadgiver</p> 	
<p>KØBENHAVN Fritz Glerup <i>Landsretssagfører</i> Stormgade 12, 2. Sal Telefon 4290</p>	<p>HJØRRING Helge Ugilt <i>Landsretssagfører</i> Telefon 560</p>	<p>RANDERS C. O. Rasmussen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 609</p>
<p>AALBORG Viggo Kleisby <i>Landsretssagfører</i> Algade 65 Telefon 4070 - 4090</p>	<p>HOLBÆK C. N. Ledager <i>Landsretssagfører</i> Telefon 744 - 745</p>	<p>RUDKØBING A. Trolle-Christensen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 358</p>
<p>AARHUS C. Holst-Knudsen <i>Landsretssagfører</i> L. Torv 6 Telefon 15 - 16</p>	<p>HORSENS J. Carlsen Aage Jeppesen <i>Sagførere</i> Rædersgade 5 Telefon 95 - 96</p>	<p>SAKSKJOBING Johannes Buschardt <i>Landsretssagfører</i> Telefon 330</p>
<p>ESBJERG Gunnar Alstrup <i>Landsretssagfører</i> Englandsgade 7 Telefon 577 - 578</p>	<p>KOLDING W. Lynæs <i>Landsretssagfører</i> Telefon 400 - 1643</p>	<p>SILKEBORG Frede Edlund <i>Landsretssagfører</i> Søndergade 1 Telefon 50-70</p>
<p>HADERSLEV Edgar Forum <i>Landsretssagfører</i> Telefon 300</p>	<p>NÆSTVED Johan H. Clausen <i>Sagfører</i> Telefon 713</p>	<p>SLAGELSE C. Lysholm-Hansen <i>Landsretssagfører</i> Landbobankens Bygning, Nytorv Telefon 1250 (2 Ledn.)</p>
<p>HADSUND Aage Salomonsen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 104</p>	<p>ODENSE Th. Eigenbrod <i>Landsretssagfører</i> Vestergade 48 Telefon 4150 (2 Linier)</p>	<p>VIBORG Jon Johnsen <i>Overretssagfører</i> Chr. Ejstrup <i>Overretssagfører</i> G. Morville <i>Landsretssagfører</i></p>

**- jo daarligere Bilist, des længere ovre
i venstre Side af Vejen!**



- og hold saa til højre!

LIÈGE

Vi har modtaget:

I sidstudkomne Nummer af »Motor« (Nr. 39, 24. September 1938) har Hr. Aage Stevns skrevet et lille Indlæg, der rummer megen Forargelse over Hr. Sigurd Tøgebys Udtalelser (om Belgien eller nærmere betegnet Liège) i dennes Artikel: »Bilist i fire Lande«.

Hr. Stevns erklærer gentagne Gange, at »Ordene i nævnte Artikel skal visselig ikke staa uimodsiget«. Jeg maa sige det samme om Ordene i Hr. Stevns mærkelige Indlæg og give Hr. Sigurd Tøgeby den Oplysning, at andre har forstaaet hans Artikel bedre og glædet sig over hans sjældent malende og fornøjelige Stil, og hans Evne til netop at medtage det væsentlige, saa man under Læsningen stadig maa nikke glad genkendende.

Desværre har jeg forlagt Nr. 34 af »Motor«, saa jeg kan ikke opfriske Artiklen; men jeg erindrer ikke nogen Kritik i Ordets egentlige Forstand, og jeg tror heller ikke, det har været Hr. Tøgebys Mening at medtage Oplevelsen i Liège for at kritisere Forholdene i de belgiske Byer; men Forsinkelsen blev et af de Rejseminder, man husker, — maaske nok ubehageligt i Øjeblikket

og maaske eller sandsynligvis ganske fornøjeligt at tænke tilbage paa. Saa-dan gik det i alt Fald mig, for her kommer vi til det væsentlige — at jeg i 1937 havde ganske den samme Oplevelse i Liège som Hr. Sigurd Tøgeby.

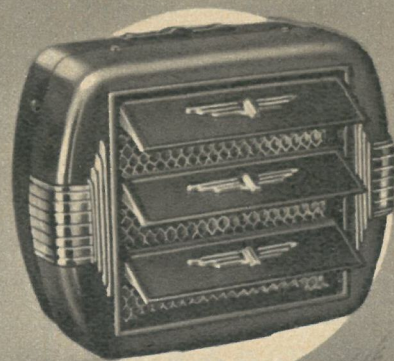
Da jeg havde læst Hr. Tøgebys vel-skrevne Artikel, gav jeg min Kone den og forberedte hende paa nogle fornøjelige Minutter, hvad hun ogsaa fik, og »Liège-oplevelsen« fremkaldte hos hende som hos mig særlig Genkendelsesglæde. — Vi flakkede absolut nytteløse rundt, om ikke i hele saa i halve Timer, inden vi slap igennem Byen; men nu bagefter blev det altsaa for os kun et af vore mange morsomme Rejseminder.

Til Oplysning for Hr. Aage Stevns vil jeg blot meddele, at jeg, trods det jeg mere end en Gang er kørt igennem mere end fire Lande, er Liège den eneste By,

der har voldt mig virkelig Vanskelighed at klare, — et Sammentræf, der kunde tyde paa, at Afmærkningen maaske har visse Mangler.

Tak for den fornøjelige Artikel Hr.

Fortættles næstsids'te Side



**Koldt
at køre?**

Nej - der er Varme i Vognen

„HEAT-ON“, det nye Centralvarmeapparat til Biler, opvarmes af Vandet fra Køleren, og Faren for Dannelse af Kulilte er derfor udelukket, samtidig med at Drifts-omkostningerne er bragt ned til praktisk talt intet.

Pris Kr. 80.- (exclusive Monteringen)

Forlang

HEAT-ON

HOS DERES FORHANDLER ELLER REPARATØR



Læderpjækkerter

og Dirt-Track Veste for Damer og Herrer, altid Lager i flere Modeller og Farver.

Læderfrakker, atter Lager i den bekendte Flyverfacon.

Ridebenklæder og Ridestøvler for Damer og Herrer.

Handsker, Huer, Hjelme, Brilller.

Motor-Dress

Blaagaardsgade 24 Nora 2536
Varene sendes overalt i Danmark.

Køb

Ford

paa Raadhuspladsen

Junior, Last & Varevogne
leveres omgaaende

1/3 SCANIADAM
C. 12 123

POUL THOMSEN

1ste Klasses Special-Værksted for

HARLEY-

DAVIDSON

Fineste Arbejde! Billige Priser!
Maskiner hentes gratis overalt!

DEN NY AUTOPARK

Vester Farimagsgade 21. Telf. Palæ 5076
Efter Kl. 18 Bag. værd 365

A. SCHACK ERIKSEN

Stuadiestræde 48. — Telefon Byen 8344

SPEJLGLAS

med og uden Facet for Automobiler

NUMMERGLAS

og BUEDE GLAS leveres

Horsens Kølerfabrik

(tidl. Jydsk Kølerfabrik)

v. A. F. Nielsen

Horsens Telf. 1968

Alle Kølere leveres med Garanti

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

Bro

Genturio

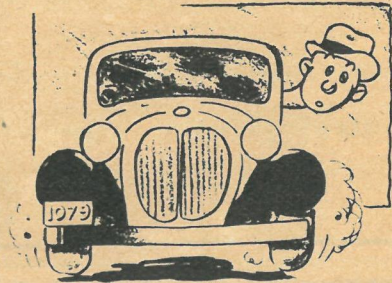
DANSK
SLAAR ALT
AUTO-POLISH

HOLD SAA TIL HØJRE

Hold altid

Vindskærmen

klar -



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.



Restauranterne
WIVEX og NIMB
KØBENHAVN
Gratis Parkering





Sils i Engadin. (Læs inde i Bladet Artiklen om Autofart i Schweiz).

Ugens Emner

Vanens Magt. Vaner har vi allesammen, gode og dårlige Vaner. Ogsaa naar vi kører. Det er en daarlig Vane, naar vi svinger om Hjørnerne uden at slaa Vingen ud eller sætte i Gang uden at vise det med Vingen, og i de fleste Tilfælde gaar det godt — lige til den Dag, hvor der sker en Ulykke ved det.



Jeg kom forleden nede i Nærheden af den sjællandske Landsby Kornrup, hvor der er nogle skrappe Bakker og Sving, som man netop er ved at bøde paa ved et meget stort — og tilsvarende dyrt — Vejarbejde. Foran kørte en af Statsbanernes røde og graa Busser, og netop da den var lidt før Toppen af den farligste af Bakkerne, kørte den over i den gale Side af Vejen for at sætte nogle Passagerer af. Det er en Manøvre, jeg under min bestandige Farten paa Landeveje, ser gentaget alt for ofte. Er det for meget sagt, at det er Vane af den Art, at det ligefrem er at kalde paa Ulykken.



Og vær vis paa det, den kommer ogsaa, naar man bærer sig saadan ad.

Det er sandelig ogsaa en daarlig Vane med den køren i Vejmidten, ja næsten helt ovre i venstre Side af Vejen, som man alt for ofte kan se. Da vi i »Motor« begyndte at gøre Propaganda for at køre langt nok i højre Side af Vejen, var der nogle faa, der protesterede. Det kan have været forsigtige og fornuftige, men næppe meget erfarne Køreere, og ulykkeligvis, siden da har en hel Række af Ulykker vist, hvor galt det gaar, fordi man ikke holder ordentligt ud i Vejsiden under Kørsel i dette Land. Maa jeg først henvise til Ulykken ved Høsterkøb, hvor to Biler kørte sammen paa en Bakketop, fordi en kvindelig Bilist kørte midt i Vejen. Og nu forleden omkom en kendt Mand under Sammenstød med en Lastbil, der ogsaa synes at have kørt i Vejmidten. Der skal holdes til højre, og gid man vilde lade være med at finde paa Forklaringer paa, at man gør det alligevel — der kan findes paa mange Forklaringer, men ikke paa nogen rimelig Undskyldning.



Kender De den Situation: En Bil standser, en Mand smækker Døren op og løber over Vejen uden at se sig tilbage. Situationen er karakteristisk, fordi den viser, at naar en Motormand er staaet ud af sin Vogn, saa opfører han sig ofte netop som en



daarlig Fodgænger. Jeg har nogle Gange siddet i Byretten og hørt paa Rettergangen der, og jeg forbavses over at se, hvor mange Gange der kommer en Chauffør frem, tiltalt for uforsigtig *Cykkelkørsel*. Det viser, at vi naturligvis alle er ens. Noget andet Menneske bliver man ikke, fordi man sidder bag Rattet til daglig — jeg er ved at tro, at man maa nøjes med at haabe paa, at vi er bedre end de andre, *saalænge* vi sidder der.

Jeg traf forleden en Bekendt, som beklagede sig bittert over den Støj, Motorcyklisterne udfolder, naar de kører forbi Villaerne paa Lyngbyvejen. Jeg har undersøgt Sagen og kan er-



klære, at Larmen er saa forfærdelig, at de Huse, som ligger nærmest Kørebanen lider under alvorlig Gene. Maa jeg fortælle eventuelle Motorcyklister blandt Læserne, at Politiet ogsaa har opdaget Uvæsenet — og at det alvorligt kan fraraades at lade Maskinerne knalde ad den fine Autovej, hvor det selvfølgelig ikke er Meningen, at det skal være en Plage at bo, selv om jeg ikke er blind for, at de Motorkørende kan sige, om vi ikke snart kan faa nogle Veje for vore Penge, hvor der ikke paa alle Ledder og Kanter skal tages Hensyn til den Udstykning, der gror op langs de for Motorpengene byggede Veje.

Jeg ser hver Dag Cyklister med smaa Bagagebærere, en Kurv eller



lign., anbragt foran paa Styret. De kører ikke paa Cyklestierne, men det skal de, og det vilde være rart, om Politiet ikke saa igennem Fingre med, at de alt for smalle Kørebaner i Byerne bebyrdes med disse Varetransportcykler. Naar Bagagebæreren ikke er bredere end Styret, skal der køres paa Cyklestien.

Rich Buesgaard

En Humorist giver gode Raad

En af Amerikas største Humorister hedder Robert Benchley og er komplet ukendt herhjemme. Hans barokke Humor kañ til Tider minde om Storm Petersens, og han har en anden Enkelthed tilfælles med Storm: han er Skuespiller, i de sidste Aar endda Filmsskuespiller. Der er sikkert dem blandt mine Læsere, der f. Eks. saa den udmærkede Metro-Goldwyn-Film »Leve, elske og lære«; her spillede Robert Montgomery en ung Kunstner; Kunstnerens morsomme, trofaste, altid berusede Ven Oscar spillede af Robert Benchley.

Benchley udfolder sin Humor i en Avisspalte, som han skriver et Par Gange om Ugen i forskellige amerikanske Aviser, f. Eks. »Daily Mirror«, et New Yorker-Blad, der i Format og

Udseende kan minde om B. T. herhjemme.

En Gang om Aaret udsender han sine Smaastykker i et samlet Bind, og nu har han netop udgivet et Bind med den besynderlige Titel »After 1903 — What?« Heri findes et Stykke, som han har skrevet i Anledning af en ny amerikansk Lov, der forbyder Benzintanke at sælge Benzin til berusede Bilister.

Denne Lov er meget fornuftig, skriver Benchley, men der er den Vanskelighed, at det ikke altid er lige let at se paa en Mand, om han er fuld eller ej.

Til Hjælp for de stakkels Benzinmænd opstiller Benchley derfor ti lette »videnskabelige« Prøver til Afgørelse af en Beruselse.

Vi citerer: Ufejlbare Symptomer paa Beruselse er det — — —

1. Naar Chaufføren sidder med Ryggen til Instrumentbrættet og Fødderne paa Sædet.

2. Naar Manden, der sidder ved Siden af Chaufføren, staar ud og siger, at han tror nok, han vil tage med Bussen Resten af Vejen.

3. Naar Passagererne paa Bagsædet ligger sammenkrummet paa Gulvet med Armene over Hovedet.

4. Naar Chaufføren peger paa Benzinbeholderen og siger: »Et Pund skært Oksekød, Tak.«

5. Naar Chaufføren er i Karnevalsdragt og har en Papirfløjte i Munden, som han uafbrudt blæser i.

6. Hvis Chaufføren holder paa, at Benzinmanden skal sætte sig til Rattet, mens han (Chaufføren) fylder Tanken, idet de først skal bytte Hatte.

7. Hvis Chaufføren gaar ind paa Toiletet og ikke mere kommer tilbage.

8. Hvis der hænger en Tørresnor med Vasketøj tværs over Køleren.

9. Hvis Chaufføren er alene og splinternøgen.

10. Naar der slet ingen Chauffør er.

Rigsdagens Aabning

Ved Rigsdagssamlingens Aabning holdt Statsminister Th. Stauning en Tale, hvori han redegjorde for Regeringens store Arbejdsprogram, som omfatter offentlige Arbejder til 150 Millioner Kroner. Af disse Arbejder kan nævnes 17 Millioner Kroner til Vejanlæg, 15 Millioner til Viadukter, 3 Millioner til Færgelejet i Hirtshals m. v.

Det af Socialministeriet reserverede Beløb af 40 Millioner Kroner til Iværksættelse af Arbejder for unge og langvarige Arbejdsløse tænkes forøget med 10 Millioner Kroner, og foruden de før nævnte Arbejder, der tænkes optaget, vil man ogsaa systematisk søge gennemført Anlæg af Cyklestier og Gangstier ved Hovedveje.

Af de forskellige Vejanlæg kan vi nævne, at der foreslaas anvendt ekstraordinært 2 Millioner Kroner til Vejanlæg i Sønderjylland, og disse mange Penge skal ikke alene anvendes paa Hovedvejene, men ogsaa i høj Grad til Forbedring af Bivejene, og Forenede danske Motorejere ser heri en vaagnende Forstaaelse overfor et Krav, som vort Selskab bestandigt har fremført.

Anlægget af Aggersundbroen er ogsaa et vigtigt Arbejde, og der er i det hele taget en lang Række Punkter af betydelig Interesse, som vi skal komme ind paa i en større Artikel i næste Nummer af »Motor«.

Ren Samvittighed

har kun den, der gør alt for at afværge Ulykker paa sig selv og andre. Opsæt derfor ikke med at paamontere Auto-Grus-Bremser. Ordrup 2814.



Robert Benchley.

„Motorfolkernes Krav skal ikke tages saa højtideligt“!

Kommunale Udtalelser om den nye Snekastningslov,
om en „Sne-Toøre“ m. v.

Amtsraad og Sogneraad er i denne Tid, som rimeligt er, optaget af at planlægge Anvendelsen af den ny Snekastnings-Lov i den kommende Vinter-Sæson. Danmarks kommunale Efterretninger indeholder følgende i disse Maaneder hyppigt Referater af Emnets Drøftelse i kommunale Raad og Organisationer. Fra dette udmærkede Fagblad henter vi nogle Udtalelser, der er fremsat om Sagen dels i Skanderborg Amts Sogneraadsforening og dels i Holbæk Amts Sogneraadsforening, og som i begge Tilfælde paataler en Indsigelse fra Motorkørslens Side.

Paa Mødet i Skanderborg Amts Sogneraadsforening holdt Amtsvejinspektør *Jespersen* en Tale, der nok tør betegnes som *meget frimodig*. Hr. *Jespersen* sagde med Henblik paa det fremtidige Snekastningsarbejde bl. a.: »Det er muligt, at Motorfolkene vil skærpe Kravene, men vi kaster Sneen paa samme Maade som hidtil. Motorfolkernes Krav skal ikke tages saa højtideligt. Den, der dør af Skidt skal begraves i en Rendesten. Bliver der Spektakel med Snekastning tager vi Kløene med Sindsro.«

Formanden for den paagældende Sogneraadsforening, Landstingsmand *Karl Pedersen*, Ørskov, havde forinden opfordret Amtets Kommunalmedlem til »at tage praktisk paa Lovens Bestemmelser«. Han har dog vel næppe tænkt sig, at Praktiseren skulde bestaa i, at man simpelthen ignorerer Hensigten med den ny Lov. Derimod er de citerede Udtalelser af Amtsvejinspektøren af en saadan Natur, at det for hans Vedkommende ikke synes paakrævet at faa slaaet fast, at det heller ikke er hans Mening, at man skal lade haant om Loven. Naar der er givet en ny Lov med det udtrykkeligt betonedede Formaal, at en bestemt offentlig Funktion skal udføres bedre og mere effektivt end hidtil, kan de Embedsmænd, der har til Opgave at administrere Lo-

ven selvfølgelig ikke resolve, at alt skal blive ved det gamle fra før dens Tilblivelse. Lovens Regler er uimodsigeligt paa afgørende Punkter en Indrømmelse til de Motorkørendes berettede Krav om en mere tilfredsstillende Snekastning i Danmark, og saadanne Indrømmelser, der har faaet Lovkraft maa selvfølgelig »tages højtideligt«. Det skulde jo bare mangle. Ved nærmere Eftertanke vil Hr. *Jespersen* formentlig sørge for et Korrektiv til det Referat af hans Udtalelse, der er givet i »Danmarks kommunale Efterretninger«. Han ønsker sikkert ikke, at det Indtryk skal nedfælde sig af ham, at han er en Embedsmand, der ikke retter sig efter de Love, der gives paa hans embedsmæssige Omraade; Ytringer, som tyder i denne Retning, maa bero paa en Misforstaaelse, som han selv maa være stærkt interesseret i at faa berigtiget hurtigst muligt.

Hr. *Jespersen*'s Udtalelser giver os Anledning til endnu en Bemærkning. Det er rigtigt, at Motororganisationerne har gjort et stort Arbejde for at opnaa en tidssvarende Ordning af Snekastningen, og at de derfor har deres Andel i Gennemførelsen af den ny Snekastnings-Lov. Men det kan dog ikke oversees, at de Motorkørendes Krav i dette som i saa mange andre Tilfælde har været ganske parallelle med den store Befolknings Ønsker. Det moderne Samfund med sin Tids mere udrustede Erhvervssystem og med Bosættelsesforhold, der er afhængige af Trafikmidlernes normale Funktion er uhyre følsomt overfor Trafik-Afbrydelser. Befolkningen forlanger derfor med stigende Styrke, at denne Side af Samfundsmekanismen skal være i Orden. Man vil ikke finde sig i langvarige Standsninger af Landevejstrafikken, fordi der falder noget Sne. Hr. *Jespersen* talte om *Vejrgudernes* Forgødtbefindende. Men dette Forgødtbefindende behøver et moderne Samfund ikke modstandsløst at underkaste sig. Der er jo saaledes udmærkede tekniske

Midler til Raadighed til hurtig Fjernelse af de Hindringer for Trafikken som et Snefald kan skabe, og Hensigten med den ny Snekastningslov er netop en Udnyttelse heraf, saa Vejene holdes farbare.

Ved et Aarsmøde i Holbæk Amts Sogneraadsforening for nylig ventileredes den Tanke om en »Snetøøre«, som Amtmand *Stemann* tidligere har slaaet til Lyd for. Formanden Amtmand *P. Larsen*, Kollekole, henviste til denne Idé, samtidig med, at han omtalte »De samvirkende Sogneraadsforeningers« Henvendelse til Regeringen om at faa Benzin-Femøren overført til Kommunerne og Konsulent *Sørensen*, Tølløse, gik videre med Tanken, idet han erklærede: »Lad dem, der kører, betale for Snekastningen, ligesom de betaler for Vejene.« Hertil er dog at sige, at der er andre, som har Nytte af vore Veje og Brug for deres Farbarhed, end de Motorkørende. Ved den ny Snekastningslov er en Del af Omkostningerne ved Snekastningen blevet paalagt Motorkørslen, medens der er sket en Omfordeling af Omkostningerne paa de almindelige Skatteydere ved Reglerne for Pligtarbejdets Afløsning. Den Ordning, der her er truffet, giver ihvertfald ikke Motorkørslen mindre af Betalingspligten end rimeligt er, og det synes ganske malplaceret at rejse ny økonomiske Krav til Motorkørslen i denne Anledning. Under alle Omstændigheder er det storartet, naar det samtidig lyder fra kommunal Side, at man skal lade Motorkørslen dække alle Udgifter, og at man ikke skal tage deres Krav højtideligt. Man staar her overfor en Indstilling hos nogle Kommunalmedlem, der er saa meget mere uforstaaelig som den Befolkning de repræsenterer har den allerstørste Interesse i, at Motorkørslen faar Frihed til at udfolde sin samfundsgavnlig Tjeneste paa Vilkaar, der heller ikke i økonomisk Henseende gøres uoverkommelige.

Nogle Motorproblemer -

Vi har modtaget:

A propos Udrykningsvognenes Signaler!

For kort Tid siden var der et Indlæg desangaaende, hvori Vedkommende øjensynlig ikke havde været saa langt fra selv at blive bugseret hjem af en af disse, fordi han ikke straks havde været klar over, hvorfra Lyden kom. Nu beskriver Vedkommende netop, at det første, han syntes at høre, var Lyden af en Lirekasse! Og det er her, vi skal hen.

Hvorfor i Alverden forlanger man ikke alle de forskellige Udrykningsvognes Varselssignal stemt af efter en eller rettere efter to korrigerede, for Øret letopfattelige Toner?

I Øjeblikket er der saa at sige ikke to Vogne, der udgyder de samme Toner: det gælder Brandvæsenets, Falcks og Zonens Ambulancer, for ikke at tale om de nye internationale Syge-transportvogne, der har det ynkeligste spage Horn, man kan tænke sig, til Brug under Kørselen. Hertil kommer saa Brandvæsenets forskellige Sprøjter og Politiets Udrykningsvogne, hvis Horn atter har divergerende Toner fra alle de andre Vogne.

At det menneskelige Øre af og til misforstaar nogle af de mangeartede Lyde, der naar ind til Bevidstheden og derved skaber fortvivlede Situationer baade for Udrykningsmandskab og En selv, er givet.

Det er saaledes ikke, som Medlem Nr. 19909 skriver, saa meget Kraften paa Signalet, som *den rette distinkte Tone*, det kommer an paa.

*

En anden Ting, og maaske langt vigtigere for de Motorkørende, er, om man gennem Forenede Danske Motorejere fik Myndighederne til at erkende, hvor taabeligt det er at lade en Hovedvej som Lyngbyvej, Hovedvej Nr. 3, begynde halvvejs inde i Byen.

Som bekendt begynder den lige ved Viadukten efter Lyngbyvejens Rundkørsel og gaar det første Stykke ud gennem høj Bebyggelse, hvor Masser af Mennesker færdes paa kryds og tværs dagligt.

For det andet: allerede nu ser man, at de nye Trolleyvogne danner en dejlig Dæmning for Trafikken, naar de runder midt over Hovedvejen.

For det tredje: naar man saa er kommet op ad Bakken for at fortsætte videre ud ad Lyngbyvej, ja, saa krydser man minsandten endnu en Gang. Denne Gang blot af Sporvognen.

For det fjerde: hvorfor ødelægge Bernstorffsvejens naturlige Indmunding i Lyngbyvejen ved daarlig Regulering. Den tager dog faktisk en stor Del af Trafikken. Som Forholdene er nu ved Trekanten ved Lundehussøen, er de meget lidt holdbare, hvilket Politiets Rapporter viser altfor godt.

Alle disse Ting synes mig meget lidt forenelige med Hovedvejsprincippet, og bidrager mest til at bringe det ud i det parodiske, hvilket nok ikke har været Meningen. Var det derfor ikke en Idé, om man først lod Hovedvej Nr. 3 begynde *efter alt dette*, f. Eks. ved Betonvejens Begyndelse?

Medlem Nr. 17227.

*

Vi er enig med Dem, Læser, i adskilligt, men ikke i, at Hovedvejen fører for langt ind i Byen — tværtimod, Hovedvejene burde efter vor Mening følges af lige saa kategorisk beskyttede Hovedgader inde i Byerne.

Red.

Om Hastighed m. v.

Vi har modtaget:

Om vi bør indføre fri Hastighed eller nøjes med en Forøgelse af den hidtil tilladte Maksimalhastighed, skal jeg ikke gøre mig klog paa. Men blandt de Argumenter, der føres i Marken for den fri Hastighed, ser man ret ofte et — sidst anvendt af Medlem Nr. 7360 i nærværende Blad — som dog er lidt for outreret til, at man kan tage det alvorligt.

Det er den Paastand, at man ikke uden Skade for Sikkerheden(!) baade kan være opmærksom paa Vejen og Færdselen og *samtidig* holde sig nogenlunde orienteret om sin egen Hastighed.

Jeg vil paatage mig uden at se paa mit Speedometer at bedømme enhver Hastighed indtil 80 km med ca. 5 km Nøjagtighed. Og under Forhold, hvor en Fart af 80—100 km eller mere er forsvarlig, kan Vejen eller Færdselen ikke beslaglægge en øvet Bilists Opmærksomhed mere, end at han uden mindste Skade for Sikkerheden kan anvende — skal vi sige et halvt Sekund for hvert Minuts Kørsel — til at kaste et Øje paa Speedometret.

I den senere Tids Færdselsdiskussioner er det blevet en ret almindelig Koutume at frakende Folk, der kører lidt anderledes end En selv, Retten til Kørekort »for Livstid«. — Saa vidt vil jeg ikke gaa; men den Bilist, der under Forhold, som iøvrigt betinger stør-

re Hastighed end den hidtil tilladte, føler sig distraheret ved at skulle kende sin egen Fart — han er i hvert Fald ikke moden til fri Hastighed.

Skulde vi derfor ikke være enige om at lade denne Plade udgaa af Grammofonen; som Argument for fri Hastighed virker den stik imod sin Hensigt.

Medlem Nr. 19116.

Et Par smaa Betragtninger

Hovedvej 1 en Søndag Eftermiddag i
September.

Der var nogle Ting, jeg særlig bed Mærke i den Dag, og som jeg ikke rigtig synes, jeg kan holde Bøtte med:

Hvorfor skal *Københavnerne* altid overhale, samtidig med at de møder modgaaende Vogne og selvom der er Plads nok bare et Par Sekunder senere? Det er min Erfaring ikke alene fra denne, men utallige andre Ture paa Hovedvej 1 og 2. Man kan maaske sige, at Vejen er bred nok — men det gælder ikke alle Vegne, og der bliver *absolut* ikke taget Hensyn nogen Steder. Jeg skrev udtrykkelig *Københavnere* — for det er altid K og A-Vogne, der laver det Nummer. Selvom jeg ikke holder af at optræde som Færdselsbetjent, giver jeg i Reglen et Par smaa arrige Trut med Hornet, naar jeg møder en overhalende Vogn af den Art — men Føreren: Ansigt ligner i Reglen et Spørgsmaalstegn — han aner skam ikke, at han gør noget ikke alene galt, men direkte farligt!

De Gange, jeg bliver Vidne til Overhaling paa Bakketoppe og i Sving, kan overhovedet ikke tælles. A propos: Bliv endelig ved med Deres Kampagne: »Hold til højre!« — den er *haardt* tiltrængt!

Paa min Tur mødte jeg et Utal af Motorcykler — der havde været Motorløb i Korsør. Det kunde man se paa Kørslen! De kørte — ja, jeg vil nærmest sige i *Bundter* — 3—4 ved Siden af hinanden — helt ovre i venstre Vejbane — det interesserede dem ikke det bitterste, at der kom en sølle E-Vogn luntende ude paa Rabatten for at undgaa Sammenstød. Ubegribeligt, at der ikke sker flere Ulykker, end der sker, saa dumdrigt og vildt som der køres. Ja — saa er der jo Cyklerne! Hvornaar tager Færdselspolitiet sig af dem? Indtil 5 i Geledet, komplet døde over for Signaler bagfra, paa Kørebanen, hvor der er Cyklesti etc. etc.



SILSERSEE I ENGADIN

LUGANO — ST. MORITZ I BIL

Lugano - St. Moritz — to Navne, to Verdener — Tessins sydlige Paradis — Engadins Højjeldsnatur. Vejen mellem disse to Egne byder derfor paa hele Skalaen af Overgangsformationer mellem disse Kontraster. »Vejen« er imidlertid et Begreb, der dækker forskellige Ruter, som kan vælges af Autoturisten, der efter at have set sig mæt i Luganosøens dybe Blaa, nu længes efter St. Moritz' Gletschervind, Ruter, som hver for sig stiller skønhedsmættede Indtryk i Udsigt.

Den korteste, som ganske vist for en Tid fører gennem italiensk Område, er den, der gaar over Porlezza, Chiavenna og Maloja, og som samtidig giver Lejlighed til at lære en af de skønneste Vejstrækninger i Schweiz at kende, nemlig den nyanlagte Gandria-Vej, som fører direkte fra Lugano over Castagnola paa Monte Bré's Sydkraaning.

Der er flydt meget Blæk i Anledning af Projekteringen af denne Vej,

Af Dr. H. BEERLI

som til at begynde med syntes at true et af Schweiz' herligste Sølandskaber og Gandrias ejendommelige Fiskerby med Ødelæggelse. Endelig lykkedes det



at finde en Løsning, som ikke alene skaanede Landskabsbilledet, men som oven i Købet formaaede at fremhæve det.

Med Udsigt over den dybtliggende Sø, bag hvilken Monte San Salvatore viser sin dristige Silhouet, er denne Vej en af de herligste Udsynsveje i hele Schweiz. —

Ved Albogasio begynder den italienske Strækning, som følger Luganosøens nordlige Bred indtil Porlezza.

Efter at have passeret den brede Cuzzio-Dal møder Vejen igen en berømt Sø: »Lago di Como«, hvis Nordside følges fra Menaggio for tilsidst gennem Sletten at naa Maira Chiavenna.

Her drejer Vejen til Splügen af i nordlig Retning, mens man ved at fortsætte fremefter forbi Plurs kommer ind i Bergellerdalen og naar frem til Castasegna. I jævn Stigning arbejder Vejen sig op i den af sine Ædelka-

Fortælltes Side 735

RØDT og GRØNT Lys

Der staar videre, at Prøver foretaget i U. S. A. viser at omtrent 5.000.000 eller 4 Procent af Befolkningen er farveblind i ringere eller stærkere Grad. En Undersøgelse i Melbourne har givet tilsvarende Resultat: 3 Procent er farveblinde i betydelig Grad, 4 Procent er farvesvage overfor Rødt, 12 Procent overfor Grønt. *Standard Association of Australia*, der har drøftet Resultatet af denne Farveundersøgelse, har foreslaaet denne Farvesvaghed imødegaaet ved en Forbedring af de bestaaende Færdselssignaler: Med firkantede og ottekantede Plader bagved Lyset, med lodrette og vandrette Linier tværs over Lyset eller ligefrem med et tydeligt Stop paa de røde Glas og Kør paa de grønne.

Yderligere Forsøg i Melbourne tyder paa, skriver *Dansk Jernbaneblad*, at paa en almindelig klar Dag vil 4 Automobilister af hvert 100 være grønblinde, paa en taaget Dag 8 af hvert 100. Farvesvaghed overfor Grønt ytrer sig navnlig derved, at grønne Lys synes blaaligt. Derfor har man i U. S. A. standardiseret det grønne Lys i »Admirality Green«, en grøn Farve med blaa Toner, som ogsaa er til Nytte for dem der er rødblinde og ikke kan skelne Rødt fra Blaåt.

»Motor« talte med Øjenlæge, Dr. Hans Ulrik Møller, om Kravet om en strengere Farveprøve for Automobilister. Han sagde, at der er ingen Grund til at imødekomme dette Krav. Det er der ikke, sagde han, fordi Farvesansen spiller en meget ringere Rolle for den Motorkørende. Selv om en Automobilist skulde være farveblind eller farvesvag, saa ved han dog af Erfaring at det Lys, der sidder paa en Jernbanebom er rødt, bortset fra at han, naar han kommer nærmere, naturligvis ser selve Bommen. Han ved ogsaa, at han, i Modsætning til en Lokomotivfører, der er bundet af sine Skinner, kan vige ud. Han ved endvidere, at det øverste Lys i Gadekryds-Signalerne er rødt, det mellemste gult og det nederste grønt. Og endelig er efterhaanden det grønne Lys paa Gaden gjort blaa-grønt, saaledes at næppe særligt mange, der ikke er helt farveblinde, har nogen Vanskelighed med det grønne Lys.

Naturligvis maatte der gennemføres en Farveprøve for Automobilister, hvis det var nødvendigt for Sikkerheden paa Gader og Veje, men det er ikke nødvendigt, og derfor vilde det ikke

være rimeligt at opstille noget Krav, paa hvis Gennemførelse maaske adskillige Mennesker, der har deres Erhverv i Landevejstrafikken vilde blive arbejdsløse. Man kan desuden gaa ud fra, at var denne Farvekontrol nødvendig, saa vilde den allerede være gennemført i de fleste Lande. Men det er den ikke.

Man kan maaske forstaa, at Jernbanefolk der har haft Vanskeligheder med deres egen Farveprøve, finder det urimeligt at Landevejstrafikkens Folk er anderledes stillet, end de selv er. Men de to Ting kan nu ikke sammenlignes. Som jeg allerede har sagt: Paa Gader og Veje spiller Farvesansen ikke en tilsvarende Rolle som paa en Jernbanelinie. Dernæst: Da omkring 10 Procent af Befolkningen er farvesvage, maa der mellem de 15—20.000, der er ansat i Jernbanerne, være en Del, hvis Farvesans er saa ringe, at de ikke vedvarende kan bruges i Sikkerhedstjenesten. Det kan være sørgeligt i det enkelte Tilfælde, men derved er intet at gøre. Jeg har personlig taget Del i den nu afsluttede Prøve og maatte, naar Udfaldet af Prøven overraskede, forklare den Paagældende, at man tør ikke løbe den Risiko, at nogen Mand paa et Lokomotiv eller i Stationernes Sikkerhedstjeneste ikke klart kan skelne Rødt fra Grønt. Det nytter jo ikke at en Mand med farvesvage Øjne har kørt uden Uheld i 35 Aar, hvis han paa det 36. Aars første Dag ser forkerkt og derved bliver Skyld i en Ulykke. Den Slags er sket. Midt i Tyverne skete i Tyskland en Jernbaneulykke, ved hvilken 40 Mennesker blev dræbt. Det viste sig, at Lokomotivføreren var farvesvag. Han havde da kørt i 26 Aar.

Man kan ogsaa forstaa, at en gammel Lokomotivfører er blevet overrasket, naar man har sagt ham, at han ikke længer saa Farverne godt og sikkert altid havde været i alt Fald farvesvag, for han kunde med god Samvittighed svare, at da han i sin Tid blev ansat — og iøvrigt ved andre Lejligheder — var blevet farveprøvet, saa havde der ikke været noget i Vejen. Nej, det havde der ikke. Men Grunden var den, at en tidligere Tids Prøver var utilstrækkelige. Sikkert er derimod det System, der nu anvendes. Saa sikkert, at farveprøves en Mand flere Gange af forskellige Læger, saa vil Resultatet hver Gang blive det samme. Enten er han farvesvag eller ogsaa er han det ikke!

Es.

Af Redaktør Ernst Schwencke

Statsbanerne har i Aar, som de fleste allerede ved fra deres Avislæsning, foretaget en omfattende Kontrol af Farvesansen hos dem, der er beskæftiget i Trafikken og i Sikkerhedstjenesten. Udfaldet af denne Prøve gav Anledning til flere hundrede Forflytninger (til andet Arbejde) og til enkelte Afskedigelser, naturligvis med Pension. Denne Kontrol af Farvesansen blev gennemført i Overensstemmelse med Personalets Organisationer og har ikke mødt nogen Kritik udadtil. Men i sit sidste Nummer rejser *Dansk Jernbaneblad* med Udgangspunkt i den nu afsluttede Prøve Kravet om at ogsaa Automobilisters Farvesans kontrolleres. *Dansk Jernbaneblad* sammenligner »Strengheden« i Jernbanerne og »Lemfældigheden« paa Landevejen og skriver, at Spørgsmaalet har været diskuteret adskillige Gange i U. S. A. og senest er rejst i Australien: I Sidney har man været inde paa den Tanke helt at forlade Rødt og Grønt i Færdselssignalerne, fordi alt for mange har Vanskelighed ved at skelne netop disse Farver fra hinanden.

HILLMAN

1939

I Aarene 1937 og 1938 opnaede *Hillman Minx* en overordentlig stor Popularitet paa det engelske Hjemmemarked som overalt i Udlandet, der resulterede i et enormt Salg.

Humber-Hillman Koncernen har derfor ved Fremstillingen af 1939 Modellen set sin Hovedopgave i at koncentrere Forbedringer af de tidligere Modeller til i det væsentlige at omfatte en mekanisk Ændring, der muliggjorde større Driftsøkonomi.

Den direkte Følge af denne Beslutning har medført, at 1939 Modellerne er forsynet med et fuldstændigt nyt Karburatorsystem, ny Karburator og endvidere et helt nyt Kølesystem, der gennem særlige »Vandkamre« giver Motorens Ventiler en meget effektiv Køling.

Resultatet af disse Forbedringer har overrasket selv de mest optimistiske Forventninger, idet Benzinforbruget er blevet reduceret til saa lavt et Punkt, at det hidtil har været utænkeligt for Vogne i *Hillman's* Klasse.

Humber-Hillman Koncernen har under Kontrol af »Royal Automobile Club« i England ladet foretage en Benzinprøve,

der som Resultat gav: 47,59 miles per Gallon. (6,0 Liter pr. 100 km, d.v.s. 16,7 km pr. Liter).

Dette overraskende Resultat medførte, at Koncernen vedtog at lancere 1939 Modellen under Mottoet »Det blaa Baand for Økonomi«.

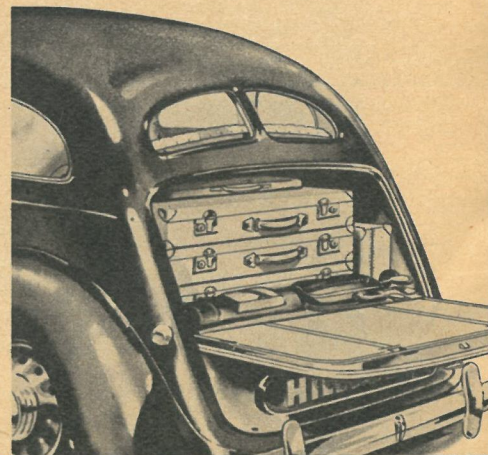
Det enestaaende Resultat i England vakte naturligvis ogsaa British Motors A/S Interesse for at faa en tilsvarende Prøve afholdt her i Danmark, og ved Velvilje fra Motororganisationernes Side afholdtes Mandag d. 3. Oktober en Benzinprøve under Kontrol af:

Hr. Ingeniør, cand. polyt. L. P. Lauritzen, Kongelig Dansk Automobilklub, Hr. Ingeniør, cand. polyt. K. J. Møller, Forenede Danske Motorejere og Hr. Generalsekretær V. Hoffmeyer, Danmarks Motor Union.

Resultatet af denne Prøve var af samme overraskende Karakter som i England, idet man med en almindelig *Hillman Minx Saloon*, belastet med fire Personer opnaede:

6,5 Liter pr. 100 km eller 15,4 km pr. Liter.

Der er god Plads til Bagagen.



Benzinforbruget kontrolleres



TRAFIKEN I MORGENTIMERNE

Af KAREN AABYE

En Dag er der pludselig ingen Vej udenom.

Man maa ud af Sengen Kl. 5 for at naa et Arbejde omkring Kl. 6.

Belysningen er taaget gul, som man husker den fra Sommeraftener, og der staar en Duft af noget ubrugt, stærkt, gennem Gaderne.

Man føler sig som i en anden By. Man skal først til at tage til sig af denne Stilhed, man ikke kender, dette Sus af ny Luft, som i et Knug sætter omkring Gadehjørnerne og rammer en som en Knytnæve, der rusker op og giver Lyst til at give igen.

Den første Morgen, den næste, ja i en hel Uge betragtes man med mistroiske Blikke af dem, man møder. Deres Blikke siger tydeligt: hun er vel for hjemgaaende . . . indtil man endelig akcepteres og indrulleres i denne Hær af Morgens Folk. Et lille Led af en Kæde, der først af alle tager Dagen i Besiddelse.

Man har vænnet sig til mig, synes at jeg hører til netop paa den Tid og det Sted — og man ænsrer mig ikke mere.

Ved De — De, der først møder paa Deres Arbejde Kl. 7, Kl. 8 eller Kl. 9 — ved De, at vi, der stiller Kl. 5 eller Kl. 6 i Morgentimerne, oplever et København, forskellig fra København af i Dag, men saaledes som det laa omkring Anno 1880? Eller maaske længere tilbage.

Ved De, at vi paa den Tid kan opleve vore Forældres Ungdom, alt det, der ligger forud for Verdenskrig og meget andet?

Jo, for naar Klokkeren er 6 er vi endnu i den lille By, hvor Trafikken ikke rammer os som Projektiler. Hvor man

endnu har Raad til at vise Hjælpsomhed, og hvor Politiet ikke synes at være bidt af Rapportjageriet.

En l. Sal ved en af Broerne har fuldt oplyst.

Man standser uvilkaarligt og skæver op. Der er sikkert Sygdom. En Dame i Negligé løber fra og til, jeg faar lige Øje paa et Glas i Venstrehaanden. Hvad kan det være? Tragedien begynder langsomt at tage Form, blive fast i Konturerne . . . da der pludselig lyder Toner af et mangelstemmigt Hornorkester, og Melodien: Det er saa yndigt at følges ad . . . stiger opad med direkte Adresse til Damen i Negligé og selvfølgelig en Mand, som sikkert nu er paa Vej ned til Brodersamfundet i Gaarden. Sølvbryllup! Vi havde ganske glemt, at der stadig fejres Sølvbryllupper i Danmark — i hvert Fald med Hornmusik.

Jeg drejer fra Broerne ind mod den indre By, hvor Cyklerne begynder at dukke frem i Billedet. De har mere Tid at løbe paa, Cyklisterne, end vi andre. Et Kvarters mere Søvn og saa i Sadlen.

Den tidlige Cyklist synger, naar han er alene. Der er ikke Tale om at nynne — ikke noget pianissimo her. Hvor vil De hen. Næ, det er forte, hele Stemmematerialet taget i Brug, en dirrende Strube udnyttet til sidste Draabe. Man træffer den samme Trang til Stemmeudfoldelse hos Folk, der er i Badekar, hvor Livsglæden fortøner sig via Radiatorrørene ud til de fjerneste Egne. Hos Morgenfolkene er det vel Trangen til at høre sin egen Stemme saa at sige staa alene. Ikke noget med at overdøve den uovervindelige Orkan, der hedder moderne Trafik.

Paa en Rundkørsel — jeg siger ikke hvor — ser man

ganske bort fra moderne Færdselsregler. Saavel Biler som Cykler skærer brutalt Rundkørslen midt over og følger den direkte Sporvejsskinne uden ringeste Forsøg paa at følge Buen. Ingen Blinksignal, ingen Steder rødt og grønt, ingen Politibetjent med Notesblokken parat og ingen rasende Fodgængerflok, for hvem Bilisten aldrig har Ret.

Sømmene, der markerer Fodgænger-Overgangene, staar skarpe og kugleglatte i Skæret fra de sidste Gadelygter. Men vi respekterer dem ikke, vi, der hører Morgenens til. Det rager os en Fjer, om der er Overgang, for vi gaar over hvor det passer os. Vi har nemlig endnu Raad til at pleje en lille Rest af menneskelig Frihed, den Frihed som forlængst i Dagslyset er blevet indrammet af Politivedtægter, men som tidlige Morgentimer endnu uhindret kan kokettere med.

Forleden indtraf et lille Uheld paa et mørkt Hjørne i den indre By. En Bil og en Motorcykle ramlede ind i hinanden.

Ingen større Skade, kun en krøllet Forskærm og en Næse, der blødte. Jeg var det eneste Vidne, men det spillede saadan set aldeles ingen Rolle. Man kunde ellers godt bruge mig, ogsaa et Lommetørklæde, som jeg fik halet frem fra Frakkelommen. Iøvrigt sattes jeg til uden Formaliteter af nogen Art til at give en Haand med ved Anbringelsen af saavel Maskine som Cyklist bag Bilens Vægge.

Det hele gik saa hurtigt.

Ingen Diskussion. Ingen unødigt Kæften-op, men bare to Mennesker for hvem Tilfældet havde arrangeret et noget ublidt Møde og som ad fredelig Vej søgte at naa til en Forstaaelse.

Det hele tog kun nogle faa Minutter. Tilfældet var overstaaet. Bilen borte.

Fortsaettes næstsidste Side

- det holder længst:

BOSCH Motorcyklebatteri er et udpræget Kvalitetsbatteri.

•
Det kan taale selv stærke Rystelser.

•
Det er syretæt, og det passer til de fleste Batteriholdere.

•
Det fremstilles i 2 Typer:

6 Volt 7 Amp./Tim. og

6 Volt 14 Amp./Tim.



Type B G D 312/1

- Kr. 16.00

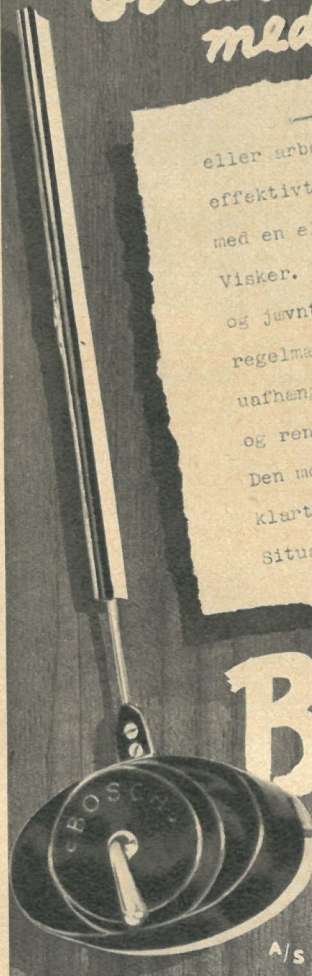
BOSCH

Motorcyklebatteri



Er der Urovl
med Viskeren

eller arbejder den ikke effektivt, saa udskift den med en elektrisk BOSCH Visker. Den arbejder roligt og jævnt, altid med samme regelmæssige Hastighed uafhængig af Motorens Gang og renser Vindspejlet effektivt. Den moderne Trafik kræver klart Overblik i enhver Situation; udskift derfor til



BOSCH

elektriske
VISKER

A/s MAGNETO, København N.

Generalrepræsentanter for:
ROB. BOSCH, G.m.b.H., STUTTGART



Større Færdselssikkerhed OG FORENEDE DANSKE MOTOREJERE

Fra »Større Færdselssikkerhed« og Forenede Danske Motorejeres Færdselsdag i Odense.

Forenede Danske Motorejere har sendt Justitsministeriet følgende Skrivelse:

Af Dagspressen har vi erfaret, at Bevægelsen »Større Færdselssikkerhed«, som fornylig har indstillet sin Virksomhed, og som i et i de seneste Dage udsendt Skrift har redegjort i Enkeltheder for, hvad den har udrettet, har rettet en indtrængende Forestilling til Ministeriet om at søge at finde Udveje til at føre Bevægelsens Arbejde, som formenes ikke at kunne undværes, videre. Størrelsen af de Beløb, som mindst maatte stilles til Raadighed aarligt, har ogsaa været angivet fra Bevægelsens Side.

Da det af Bevægelsen udførte Arbejde har ligget paa Linie med Motororganisationernes, og disse kun

har kunnet hilse det med Glæde, at de fra deres Side udfoldede Bestræbelser for at advare og vejlede de motorkørende og indskærpe dem Forsigtighed og Hensynsfuldhed fandt Støtte paa saa effektiv Maade, vil »Forenede Danske Motorejere« for sit Vedkommende gerne have Lov til at ledsage Bevægelsens Henvendelse til Ministeriet med den bedste anbefaling. Der kan vel undertiden have været delte Meninger om, hvorvidt de Midler til Færdselssikkerhedens Højnelse, som Bevægelsen anvendte, var de rette, men der kan ikke have været Tvivl om, at Bevægelsens Arbejde som Helhed har været overordentlig fortjenstfuldt og nyttigt, og ogsaa vi mener derfor, at det nødvendigvis under den ene eller anden Form maa fortsættes, da det ellers formentlig vil kunne befrygtes, at en ny Opgang i Antallet af Færdselsulykker og Færdselsuheld vil melde sig i Samklang med Trafikmængdens Stigning. »Forenede Danske Motorejere« er herved villig til under de Overvejelser, som antagelig forestaar, at stille sine Erfaringer til Raadighed og at medvirke ved Planlæggelsen af en paa Statsmagtens Initiativ og paa en af denne tilvejebragt økonomisk Basis udformet Ordning.

I Ærbødighed

Forenede Danske Motorejere.

AUTO-REGNSKABER

Vi har modtaget:

Da jeg med stor Interesse følger Deres Artikler om Auto-Regnskaber, kan jeg ikke lade være at anholde Hr. O. Sølvhøj, der i det sidste Nummer af Bladet skriver, at *alle* Udgifter skal med, og saa selv opstille et Regnskab, der efter min Mening lider af slemme Mangler.

Hr. Sølvhøj har saaledes kørt uden Forsikringer af nogen Art (pas paa Politiet), ligesom han aabenbart har faaet Vognen foræret. (Maa Hr. Sølv-

høj selv beholde det ved eventuelt Salg indkomne Beløb, kan Regnskabet jo ligefrem vise Overskud). — Jeg gaar ud fra, at Hr. Sølvhøj fik Garagen forærende sammen med Bilen, da ogsaa denne Udgift er undladt.

(Har senere Værdi som Udlejningsobjekt, dersom Vognen sælges — med Overskud). Jeg bemærker, at mit Regnskab i sidste Nr. er baseret paa mine Bøger, men tror, at Hr. Sølvhøjs er Udslag af daarlig Hukommelse.

Med Højagtelse

G. Mathiesen.

— daarlige Ryttere kalder man „Søndagsryttere, de daarlige Bilister kan man ogsaa kalde „Søndagsbilister“. De kan straks kendes. Det er dem, der ikke følger Raadet:

— og hold saa til højre!

Færdselslære i Skolerne

I forrige Nummer bragte vi nogle Billeder, som viste paa hvilken Maade nogle Skoleelever i Hellerup kørte fra Skole. Ved en beklagelig Korrekturfejl stod der, at det var »Elever fra Hellerup Skole«, medens der i Manuskriptet stod »en Hellerup-Skole«. Da der intet foreligger om, at det er Elever fra Hellerup Skole, beklager vi, at der er faldet en, efter al Sandsynlighed, uretfærdig Mistanke paa den ansete Skole i Hellerup — men vi haaber, at Billedet maa være blevet set ogsaa af den Skole, hvor Eleverne virkelig hører hjemme, og at de unge Mennesker har faaet en Irettesættelse for deres noget skødesløse Opfattelse af Færdselsreglerne.

Stort Udvalg af gode, brugte Automobiles

CHEVROLET — BUICK — OPEL
FORD — BEDFORD — PLYMOUTH

Garanti

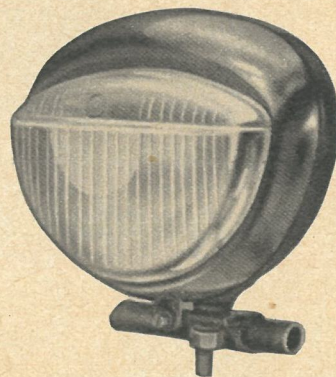
Saafernt en hos os købt brugt Person- og Lastvogn ikke er helt tilfredsstillende, kan den ombyttes inden 8 Dage.

F. Bülow & Co.

Toldbodvej 6

Telf. 1720

METEOR



blændfri Fjernlys-Projektør
yder

større Færdselssikkerhed

Meteor Patent-Lysfilter giver polariseret Lys, som ophæver de stigende, blændende Straaler, og i

TAAGE

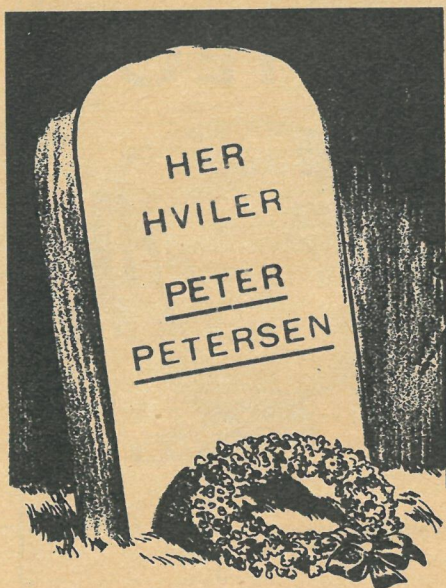
skærer Lyskeglen gennem den frygtede Taagemur.

Meteor Fjernlys-Projektør leveres i forkromet, rustfri Udførelse i to Størrelser til større og mindre Vogne — og Priserne er Kr. 58.00 og 68.00 med 6 eller 12 Volt Lampe.

Bestil i Dag en *Meteor* hos Deres Automobil-Forhandler eller Reparatør!

Generalrepræsentant for Danmark:

C. E. PASBORG
Bagerstræde 9, København V.
Telefoner: Cent. 2051 og 2151



— han mødte en,
som ikke holdt
tilhøjre!

August Horch, der er øverste Direktør for Sammenslutningen Auto-Union, der fabrikkerer Mærkerne Horch, Audi, Wanderer og D. K. W., er Tysklands Sidestykke til Henry Ford. Han er nogenlunde jævnaldrende med Ford, og hans Karriere har været tilsvarende, det fremgaar af Undertitlen paa hans Selvbiografi, der for nylig er udkommet: »Fra Smedelærling til Autoindustrimand«. Bogens Hovedtitel er: »Ich baute Autos« — jeg byggede Biler.

Jævnt, til alle Tider tørt, med minutiøs Omhu for Kronologi og Datoer, fortæller Horch her, hvorledes det gik til, at hans Navn blev et af Verdens fineste Bilmærker.

August Horch kom til Verden i Winingen, en lille Landsby ti Kilometer fra Koblenz, paa venstre Moselbred. Hans Far havde Landsbyens Smedie.

I Winingen gik Horch i Skole, men skønt han havde let ved at lære, kedede Skolegangen ham dog; han vilde hellere rode med Redskaberne i Smedien — det kom der da noget ud af! Tretten Aar gammel byggede han sin egen Cykle, en Tingest med to Baghjul, saa tung, at den næsten var umulig at køre paa, men dog Drengegens Stolthed.

For øvrigt var det store Højdepunkt i hans Drengetid de Maaneder, da der blev anlagt Jernbane langs Mosel. Her saa han til, med straalende Øjne, her

„Jeg byggede Biler -“

fulgte han Anlæggelsen af Dæmninger og Broer, her betragtede han betaget de hostende Tipvogns-Lokomotiver. Troljerne var en særlig Fristelse for Byens Dreng; om Aftenen sneg de sig til at køre med dette herlige Legetøj, og det gik godt, indtil pludselig en Værkfører overraskede dem. Drengene tog Flugten til alle Sider, men da August sprang ud af Vognen, faldt han paa Skinnerne foran den, et Hjul gik over hans Ben, og han maatte bæres hjem.

Lægen erklærede, at Benet var fortabt, men August vilde ikke tro paa det, og da seks Uger var gaaet, viste det sig, at Drengen havde Ret og Lægen Uret.

Hans første Spadseretur, da han atter kunde humpe af Sted, havde atter Jernbanen som Maal, og her besluttede han, at han vilde være Lokomotivfører, naar han blev stor. Faderen havde ikke noget mod den Plan, men hævdede dog, at han først skulde gennemgaa sin Læretid som Smed.

Paa to og et halvt Aar var Horch udlært.

Saa gik han »paa Valsen« sammen med en Kammerat og havde alle de glade og sørgelige Oplevelser, som den Tids rejsende Haandværkssvende kom ud for hos vekslende Mestre i vidt forskellige Lande. Han blev aldrig længere noget Sted, naar han var saa vidt, at han syntes, han ikke kunde lære mere.

1888 tog han Eksamen som Ingeniør — en Kraftpræstation, for Læsningen havde budt ham, der manglede alle teoretiske Forudsætninger, næsten uovervindelige Vanskeligheder.

Efter nogen Tid hos et Jernstøberfirma i Rostock kom den unge Horch til Firmaet Grob i Leipzig, hvor man arbejdede paa Bygningen af en 800 Hestkræfters Petroleumsmotor til en Torpedobaad, og her blev den unge Mand for første Gang indført i Explosionsmotorens Mysterier. Det blev hans Skæbne.

1896 præsenteredes paa Væddeøbsbanen uden for Leipzig en tysk Firetakts-Motorcykle, en af Verdens største ... og her stod August Horch naturligtvis i forreste Række blandt de stirrende Tilskuere. Det lykkedes ham at komme helt hen og se paa Vidunderet, han kom i Samtale med de Sagkyndige, der var til Stede, og tilfældig spurgte han:

Den tyske Automobilkonge, August Horch, har for nylig udgivet sin Selvbiografi.

»Bygger man ikke ogsaa Vogne med saadanne Motorer i?«

»Jo,« lød Svaret, »Firmaet Daimler i Stuttgart og Benz i Mannheim bygger Motorvogne.«

Samme Aften, da han var kommet hjem paa sit Værelse, satte han sig ned og skrev et Brev til Benz og Co., forklarede hvilken Uddannelse han havde, og spurgte, om de havde Brug for ham.

Svaret blev bekræftende, og i Juni samme Aar rejste Horch til Mannheim. Fabrikken var ikke at prale af, den bestod kun af tre smaa Bygninger, hvoraf Papa Benz med Familie optog den ene. Allerede den første Dag havde Horch en lidt besynderlig Oplevelse; i Middagsstunden vilde han gaa over og se paa Motorvognene i Fabrikken; han kom ogsaa derind, men da han vendte tilbage, stødte han paa gamle Benz, og denne bev ude af sig selv af Raseri over, at Horch paa egen Haand gik og snuste i Fabrikken; han havde værs'go' at blive paa Kontoret, hvor han var ansat! Horch blev fornærmet, men det hjalp noget paa Saa-ret, da Benz fire Maaneder senere udnævnte ham til Leder af hele Vognbyggeriet.

Benz var i det hele taget en vanskeligt Chef at arbejde med; han satte

Fortælltes Side 736



August Horch.

*Godt Lys
føerre Ulykker!*

Deres Vogns Udstyr er ikke komplet, medmindre De har en OSRAM - Auto - Lampe - Reserve-æske med de rigtige Lamper.



OSRAM *Auto-Lamper*

findes til ethvert Belysningsformaal for enhver Vogn.



Schweizisk Alpepost.

Lugano - St. Moritz i Bil

Fortsat fra Side 727

stanjer sydligt prægede Dal. Ved Promontogno aabner den vilde Bondasca-Dal sig med sin Gletscherbaggrund, ligesom Albigna ved Vicosoprano. Nu veksler Borge og maleriske Landsbyer, hvis hvide Kirker lyser i det Fjerne,

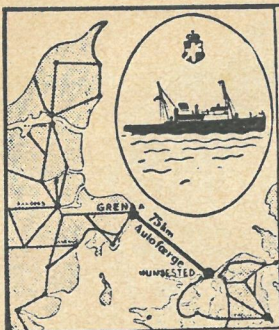
indtil der ved Cassaccia rejser sig en tilsyneladende uoverstigelig Mur, det er Malojahøjdens Vestvæg (1807 m), som trods alt og uden Vanskelighed passeres i utallige Kurver og Slyng. Jo højere Vejen stiger, des større blive Synsfeltet, PizDuan og Septimer-pasdistriktet mod Vest, Albigna og

Bondasca Gruppens takkede Tinder mod Syd og fremetter Pizzo della Margna, hvis hele Pragt først udfolder sig, naar vi fra Maloja — hvor vi beser Maleren Segantinis Grav — langs Bredden af Sils- og Silvaplano Søerne nærmer os St. Moritz. — Dronningen over Sommerens og Vinterens lige berømte Engadin og Udgangspunkt for Berninavejen — kan ogsaa naas fra Lugano ad en Vej, der udelukkende fører gennem schweizisk Omraade, en Vej, der ganske vist er en betydelig Omvej og som i højere Grad jævner Overgangen fra Syden til Højfjeldsnaturen, nemlig gennem Bernhardin-Passet.

Den, som vælger denne Vej, kører ad Monte Ceneri Vejen til Bellinzona, altsaa over Gotthardstrækningen, hvorfra der ved Castione i Misoxer Dalen bøjes af mod Øst. Over det borgkro-nede Mesoco naar man San Bernadino, hvor Vejen i talrige Slyngninger hæver sig op i Pashøjden (2063 m).

En herlig Udsigt over Piz Ucellos nære Bjergtinde før man kører ned i Rheinwald Dalen, hvor Pasvejen fra Chiavenna udmunder ved Splügen.

Efter et godt Stykke Vej i nordlig Retning og gennem den berømte Vi-mala Slugt til Thusis drejes atter mod



Hurtigruten

Grenaa -
Hundested

FARTPLAN
fra 1/10-31/12 38

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

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

Sallingsund Færgen

Telefon Nykøbing Mors 201

Til Thy, Mors og Salling

Automobilfærgen „Sallingsund“
(Motorfolkets Færge)

FARTPLAN

1. Oktober—1. April

Afgang fra Mors (Sallingsund)

7⁰⁰ 8⁰⁰ 9⁰⁰ 10⁰⁰ 11⁰⁰ 12⁰⁰ 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

Andelsselskabet

„Lohals-Lundeborg Færgeselskab“

Lohals

Motorfærge »Lundeborg«

Restauration ombord. Hurtigste For-
bindelse mellem Fyen og Langeland

Sejlsplan gældende fra 20. Sept. 1938

Afg. Lohals:

Hverdage: 8¹⁵ 12¹⁰ 16⁰⁰ 18³⁰

Søn- og Helligdage: 9⁰⁰ 11¹⁵ 13⁰⁰ 19⁴⁰

Afg. Lundeborg:

Hverdage: 9⁰⁰ 13⁰⁰ 16⁴⁵ 19⁴⁵

Søn- og Helligdage: 10⁰⁰ 12⁰⁰ 13⁴⁵ 20³⁵

Overfarts-Tid: 40 Min. Plads til 8-10 Biler. Fø-
ren af Personbiler gratis. Billige Takster. Person-
biler uanset Vægt: 4 Kr. paa Hverdage. Søn- og
Helligdage: Tur-Retur 5 Kr.

Kontor: Lohals, Telefon Lohals Nr. 87
Oplysninger: Lundeborg, Telef. Hesselager Nr. 117

Svendborg — Nakskov

eller omvendt

Korsør-Lohals eller omvendt

Gyldig fra 20. Sep. 1938

Afg. Svendborg 8.00 - 16.45
Ank. Nakskov 11.10 - 19.55

Afg. Nakskov 7.15 - 15.50
Ank. Svendborg 10.26 - 18.55

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

Syd over Schyn Passet. Man passerer Tiefenkastrasse og kommer via Oberhalbstein ad det 2287 m høje Julier Pas til St. Moritz.

„Jeg byggede Biler — “

Fortsat fra Side 734

sig f. Eks. med Hænder og Fødder imod alle Forbedringer af hans Vogn, særlig dem, der havde til Formaal at gøre den hurtigere: »Den skal ikke køre hurtigere! Saa ender det bare med, at alle Delene flyver op i Hovedet paa en!« sagde han. Han solgte heller ikke til enhver Kunde, der meldte sig; tit nægtede han rent ud at handle med en Mand, han ikke syntes om. Og han kunde blive ude af sig selv af Raseri, naar Salgschefen, der var Medindehaver af Firmaet, pludselig kom og fortalte, at han havde skrevet Kontrakt om Levering af 200 Vogne til Paris.

1897 var Horch nær blevet afskediget, da han kom og bad Benz om otte Dages Ferie for at kunne gifte sig og tage paa Bryllupsrejse. Ferier var noget ukendt i Firmaet Benz!

Endnu vanskeligere blev det for Horch, da han 1899 besluttede at sige op og begynde for sig selv. Benz afviste enhver Opsigelse, saavel mundtlig som skriftlig, og Horch var nær aldrig sluppet fra Mannheim.

*

Med Kapital, som var skudt til af en Manufakturhandler, grundlagde Horch i November 1899 sit eget Firma i Kølín; han lejede en stor Hestestald til Lokale og lod Krybberne blive tilbage i Kontorrummene; de var saa praktiske til Opbevaring af Papir!

I 1909, da Horch-Fabrikkerne var flyttet til Byen Zwickau og havde taget et mægtigt Opsving, særlig efter nogle glørværdige Vædekørsler, blev Horch Uvenner med sine Meddirektører, og en skønne Dag forlod han i Vrede Fabrikken.

Han gensaa den ikke indefra før 23 Aar senere.

Overbevist om, at et fortsat Samarbejde var umuligt, tog han den Beslutning at grundlægge et andet konkurrerende Firma i samme By, Zwickau. Han maatte begynde helt fra Grunden af, først med Reparationer, og derefter med en helt ny Bilmodel. Han havde kaldt det ny Firma »August Horchs Automobilværker«, men det oprindelige Firma Horch anlagde øjeblikkelig Sag for at faa ham frakendt Retten til at bruge sit eget Navn. Sagen naaede helt op til Rigsretten, men Udfaldet gik Horch imod. Han maatte finde et andet Navn eller Varemærke at arbejde med.

Horch selv og de Medarbejdere, der var fulgt med ham, da han gik, mødtes saa en Dag for at finde paa dette nye Navn. Der gik det meste af Eftermiddagen, uden at man havde naaet noget Resultat. I et Hjørne af Stuen sad en halvvoxsen Dreng, en Søn af en af Horchs Medarbejdere; han arbejdede med sine Lektier, blandt andet med en Latin-Opgave ... d. v. s. han arbejdede ikke ret meget; han lyttede efter de voksnes Samtale. Længe havde han haft noget paa Hjerte, og pludselig busede det ud af ham:

»Der er et latinsk Ordsprog, der hedder »Audiatur et altera pars« — var det nu ikke rigtigt at sige Audi i Stedet for Horch?»

(Ordsproget betyder: Den anden Part bør ogsaa høres — men Ordspillet forstaas først rigtigt, naar man gør sig klart, at Ordet »Horch« paa Tysk betyder Hør eller Lyt.)

Dermed aandede alle de tilstedeværende lettet op, for det stod dem klart, at Spørgsmaalet var løst. Fabrikken og de ny Biler skulde bære Navnet Audi.

Saa kom Krigen, og nu blev Travlheden feberagtig; Hæren havde Brug for alle de Vogne, Horch kunde bygge, og da Arbejderne maatte trække i Uniform, rykkede der Kvinder ind i deres Sted. 1916 bad Regeringen Horch om at lave Granater, og fra det Tidspunkt udgik der 3000 om Maaneden fra Audi-Værkerne.

Spar Tid • Spar Penge



og tag altid med ASSENS-AARØSUND FÆRGEN

20. Septbr. 1938 — 14. Maj 1939: Fra Assens: 6⁴⁵ 10²⁰ 14⁵⁵ 17⁴⁰ 20¹⁰
Fra Aarøsund: 7⁵⁰ 11²⁵ 16⁰⁰ 18⁴⁵ 21¹⁵

Overfartstid ca. 50 Min. • Restauration om Bord • Moderne Dæksaloner • Bedste Betjening.
Person Autos indtil 800 kg kun 3.50, Tur-Retur 6.00, Medlemmer af Motororganisationer 10% Rabat.

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR

er en stor, stærk, paalidelig Haandlygte.

HELLESENS SENIOR

giver blændende Lys Aar efter Aar med verdenskendte Tørelement.

HELLESENS SENIOR

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

Henning Klee

Godthaabsvej 34, Kbhvn. F.
Telt. 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 Krumtapakslers
og mask. Tilpasning af Lejer

Præcisionsarbejde
og omgaaende Levering

Forlang mit Udslib-
nings-Certificat.

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

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

Husk: Fragtgoods og Ilgods sendes til Frederiksberg Station.
Expresgoods til Københavns Hovedbanegaard

1918 var Horch med til at bygge en
Kæmpe-Panservogn med fire Motorer,
hver paa 600 Hestekræfter. Den vejede
120 Tons, og den var netop færdig, da
Krigen var forbi. Den kom aldrig mere
til at køre.

De fire Krigsaar skadede Udviklin-
gen i den tyske Bilindustri meget, og i
Tyverne havde Amerikanerne let ved
at erobre store Dele af Markedet med
deres lydløse og elegante Vogne. Først
da den tyske Lovgivning i 1928 indførte
Skattelettelser for de hjemlige Bil-
ler, gik det atter opad for Autoindus-
trien.

Men de sløje Aar, hvor Salget stadig
gik nedad, og hvor alt pegede hen
mod en Handelskrise, lærte Direktio-
nerne for de sachsiske Bilfabrikker, at
de intet kunde vinde ved fortsat Kon-
kurrence; kun i Samarbejde laa der et
Haab. Forhandlingerne varede i flere
Aar, men i 1932 var de saa vidt, at
Horch - Fabrikkerne, Audi - Værkerne,
Wanderer, D. K. W. og en Motorcyk-
lefabrik i Zschopau sluttedes sammen
under Navnet »Auto-Union«. Og fra
det Øjeblik gik det fremad og opad
med Produktionen, ja, Fabrikken i
Zschopau, hvor D. K. W.-Motorcyk-
lerne fremstilles, er nu Verdens stør-
ste Motorcykle-Fabrik.

S. T.

LIÈGE

Sigurd Togeby. Havde jeg læst den
inden min Rejse, vilde jeg have været
glad for Oplysningen angaaende Liège
og anskaffet mig et Kort over Byen,
hvad jo almindeligvis ikke er nødven-
digt.

Lellinge Skovridergaard
25. September 1938.

Fortsat fra Side 721

O. Friis.

I Tilslutning til ovenstaaende Ind-
læg skal Redaktionen bemærke, at vi
fra flere Sider har faaet Henvendelse
angaaende Hr. Stevns Indlæg, og de
gaar alle i samme Retning som oven-
staaende. Alle Indsenderne erklærer
enstemmigt, at Vejen over Liège og
Namur er saa daarlig, at man faktisk
kun kan køre 30 km, ligesom de ogsaa
er enige om, at Afmærkningen i selve
Liège staar meget langt tilbage.

Red.

Trafiken i Morgentimerne —

Fortsat fra Side 731

I den indre By er alle Kontorer fuldt
oplyste.

Rengøringen e i Gang over hele Li-
nien. Den tunge Lyd af tunge Spande
og Klude, der driver af Vand, trænger
ud gennem de opsmækkede Vinduer.
Man muger ud til Dagmennesket. Man
forbereder Dagen for Mennesket i
Storbyen. For vi andre, vi hører Pro-
vinsen til. Og saftigt slaas Kludene mod

Panelerne. Stemmerne deroppe fra sti-
ger og falder, svarende til de Kræfter
Arbejdet kræver. Radiatorrørene under
Vinduet forlanger dyb Bøjning og
Stemmen bliver ulden, sidder fast.
Vinduespuddning knalder Replikkerne
fremefter med fuld Styrke.

Man gaar dernede og tager imod det
altsammen, ogsaa nu og da en Stribe
af Rengøringsvandet. Naar bare det er
Vand. Man klarer det vel nok.

Ved De, at vi ialt er 6000 Morgen-
mennesker i Stor-København. Deraf
er de 4500 beskæftiget ved Rengøring,
mens de resterende hovedsagelig for-
deler sig over Beskæftigelser som Re-
novation. Uddeling af Morgenbladene,
Ombæring af Mælk, Sporvognskørsel
etc . . . og saa har vi naaet de 6000.
Kun et lille Antal af Byens samlede
857.711 Indbyggere.

Hvordan var det, det hed i vor Barn-
doms Historiebøger? Omkring Aar 1400
var København en lovende Købstad
med 4000 Indbyggere. Og kan vi saa
ikke gaa ud fra, at Byen omkring det
Herrens Aar 1500 var naaet de 6000?
Altsaa det samme som Stor-Køben-
havn i Morgentimerne . . .

Derfor kan man trygt — Kl. 5-6 om
Morgenen — gaa ud i Købstaden Kø-
benhavn uden at risikere en Notering
for Fodgænger-Idioti.

Byen er saa lille, Folk har saa god
Tid. Og vi tror, vi skriver Aaret 1538.
Og saa er det jo altid rart at kunne
nappe en Linie 14, hvis Vækkeuret
pludselig skulde ha' svigtet.

Karen Aabye.



**Efteraarets daarlige Føre er en Fare
for Dem og Deres Passagerer**

Tegn derfor nu Deres Forsikring i

**FORENEDE DANSKE MOTOREJERES
FORSIKRINGSAFDELING A/S**

HOVEDKONTOR: VESTRE BOULEVARD 4, KØBENHAVN V
TELEFON CENTRAL 5591

