

MOTOR

Som
Medlemsblad
for



„Forenede Danske
Motorejere“

sendes Bladet til alle Foreningens Medlemmer.

Officielt Organ for „Danmarks Motorecykle-Union“.

Aargang XI

Den 8. Januar 1916

Nr. 507

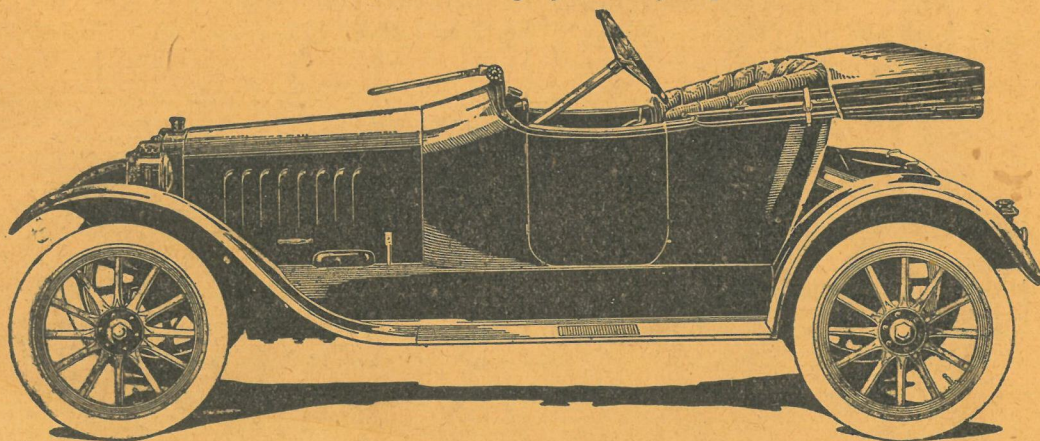
Køb SAXON, *baade* fordi den er *billigst*
og fordi den er *god*.

SAXON

Billigste 4 cyl. vandkølede Bivejs-Automobil.

Pris: 2850.— Kr. med Bosch Magnet.

Med elektrisk Selvstarter og Dynamo-Belysning Kr. 3100.



Saxon Automobil Co.

Telefon 6348.

Vestervoldgade 102.

Telefon 6348.

Generalrepræsentanter for Jylland, Fyen, Lolland-Falster og Møen:

Dansk Automobil Co., Odense. Lindevej 3, Telefon 58.

Forhandler i Jylland:

Marryat Johansen, Horsens. Telefon 39.

Forhandler i Holbæk Amt:

Bilcentret, Holbæk. Telefon 286.

Forhandler i Slagelse:

Automobilcentralen, A. Carlsen, Slotsgade 17. Telefon 434.

Forhandler for Lolland:

P. Frederiksen, Saxkøbing. Telefon 129.

LONDON Motor Police

omfatter:

- 1) Civilretligt Ansvar overfor Trediemand.
Ubegrænset, uindskrænket.
- 2) Beskadigelse af Vognen inkl. Transport.
- 3) Tyveri eller Beskadigelse under Forsøg herpaa.
- 4) Brand inkl. Eksplosion.
- 5) Tillægsrisikoer:
 - a) Brud paa Maskinen
 - b) Ulykkesforsikring for Ejeren
 - c) — - Chauffør.



LONDON Motor Police

er anerkendt af

Forenede Danske Motorejere
og forbeholdt dens Medlemmer.

Udførligt Prospekt gratis og franko.

Enhver Forespørgsel besvares af
Forenede Danske Motorejere,
Gl. Kongevej 1 C, Kbhvn.
Telefon 406,

Selskabets Kontor

Østergade 1, Kbhvn.

Telefon 6999 og dettes

Organisationschef

Kancelliraad J. P. Carlsen, Hovmarksvej 27.
Telefon Ordrup 1107.

Københavns Vulkaniseringsanstalt

Carlstedt og Nielsen.

Antoniegade 9. :: Telf. Byen 1614 x.

Reparation af Dæk og Slinger.

Absolut 1. Klasses Arbejde.

**Hurtig
Ekspedition.**

**Rimelige
Priser.**



**„Rascino
Mobil Oil“**

Mest driftssikre Smørelie
for Automobiler og
Motorecykler.

Hoveddepot:
A. I. Rasmussen & Co.
Aarhusgade 102.
Telefon 3716.

Hellerup.

Diverse Motor Benzin (D. D. P. A.).

Motor Olier (Rascino, Ossag).

„Twist, Fedt, Pudse-Rekvisitter.“
Stor Rabat. — Garanti for Kvalitet.

Joh. P. Pedersen,

Strandvej 94, Hj. af Strandparksvej. Telefon Helrup 144.

Brud paa Maskinen!

Husk, at ethvert Brud paa Deres Maskine kan repareres af
DANSK AUTOGEN SVEJSEANSTALT.

Th. Lang,
Kalvebod Brygge 14, København B.
Eneste prisbelønnede Specialist i Danmark.
Sølvmedaille København 1912.

Niels Bligaard, Automobil- og Motor- Reparation.

Specialitet: *Autogenesvejsning.*

Hurtig og Reel Betjening. — Alle Reservedele føres paa Lager.

Søndre Boulevard 13 (Hansens Plads).

Telefon Vester 2897 y og 5059 ly.

RUTHARDT

Magnettændapparat

AUTOMATISK TÆNDINGSREGULERING

BEDSTE, BILLIGSTE & MEST DRIFTSSIKRE TÆNDSYSTEM
FOR

AUTOMOBILER & BAADMOTORER o. s. v.

P. OTZEN & THORSTENSON

24 VESTERBROGADE 24

TELF. 3011 — 6811

H. C. Christiansen, Baadmotorer, nye og brugte.

M. P. Christensen,
Frederikssundsvej 34.

Telefon Taga 99 y.

Stort Udvalg i
Motordragter
og
Gummibeklædning
for Damer og Herrer.

JOHANNES ALLEN

AUTOMOBIL—Lygter, Beslag og
Vindskærme af Rør, mønsterbeskyttet.

Metalvarefabrik og Støberi.

Reparationer udføres.

Forretningen grundlagt 1813.

St. Kongensgade 61.

Telefon 3272.



Peter Petersen,
3, Pilestræde 3,

1ste Sal.

Telefon Byen 3568.



C. Hansen,
Gørtler og Metalstøber.

Telefon Byen 3546.

Pilestræde 84.

Knud Riise.

Fabrik for

Automobil - Skindbeklædning.

Boldhusgade 1 og Admiralgade 28.

— Telefon Byen 7049, —

GEOLIN

Bedste Pudsemiddel for Messing, Kobber, Nikkel og Sølv.
GEOLIN er uovertruffet som Pudsemiddel for Biler.
Forlang det hos Deres Købmand eller hos **H. B. Jensens Eft.**
Esbjerg.

„Loreley“ - Automobiler.

(Rud. Ley, A/S, Arnstadt, Thüringen).

Efter i længere Tid ikke at have kunnet faa Vogne hjem, har vi nu atter paa Lager:

6/18 og 8/24

Tourist og Limousine.

Nye Modeller. Elegant Udstyrelse.

„Detroit“ - Automobiler.

(The Detroit Car Co, Detroit, Mich.).

Nye Modeller. Selvstarter. Dynamobelysning.

Ene-Repræsentant for Danmark:

Vilh. Nellesmann, Randers.

Telefon Nr. 230 og 930.

H. C. Christiansen, Aarhus & København.

DUNLOP

Automobilringe



er mærket med

dette
Varemærke,

Kendetegnet for

**Bedste Forarbejdning,
Bedste Kvalitet,
Styrke og Holdbarhed.**

THE DUNLOP RUBBER CO., A/S.
GRUNDLÆGGERE AF LUFTRINGE-INDUSTRIEN

Store Strandstræde 19, København K.

Telegr.-Adr.: „Dunlop, København“.

Telefoner: 5008 & 10 508.

MOTOR



Medlemsblad for

Danske Motorklubber

Medlemsblad for „Forenede Danske Motorejere“

Officielt Organ for „Danmarks Motoreykle-Union“

Organ for Dansk Motor-Industri og -Handel

Abonnement, 2 Kroner pr. Kvartal
(inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa
ethvert Postkontor og i Ekspeditionen
Gothersgade 14, Bogtrykkeriet. Telf. 40.
København K

Udgivet af et Aktieselskab

Redaktion:

Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør
A. Semler

Hollænderdybet Nr. 36.

Telefon Amager 1608 y.

Enkelte Numre 20 Øre.

Redaktionssekretær: Cand. phil. Erik Hildesheim

København C.

Nr. 507.

Lørdag den 8. Januar 1916.

11. Aargang.

INDHOLD

	Side		Side
Ugens Nyt:		Motorsportsmændenes Kørsel gennem Byerne.....	21
Lygtetvang	16	Motorplogen i 1915	22
„F. D. M.“s Kort	17	Sporten i Udlandet	23
Fyens Stifts Motor Klub.....	17	Forretningsnyt.....	23
Rettelse.....	17	Motoreyklen og dens Behandling, af cand. polyt., Ingeniør F. Schmitto	24
Amerikanske Veje (Ill.)	18	(Ill.) (fortsat)	26
En Flyvning over Fjendeland.....	19	Smaa nyt	26



Officielle Meddelelser fra „Forenede Danske Motorejere“.

Juridisk Assistance.

Den juridiske Konsulent Hr. Overretssagfører Konrad M. Lauterbach vil efter Styrelsens nærmere Anvisning yde Selskabets Medlemmer gratis Assistance i Retssager vedrørende Overtrædelser af Automobilloven dog saaledes, at de eventuelt idømte Bøder og de med Sagerne følgende retslige Omkostninger afholdes af Medlemmerne selv. Ved Sager af principiel Betydning kan Styrelsen dog bestemme, at Foreningen ogsaa dækker de retslige Omkostninger ved en eller flere Instanser. Skriftlig Begæring om juridisk Assistance ledsaget af fyldige Oplysninger og saa vidt muligt udførlig Dokumentation af vedkommende Sag tilstilles Selskabets Kontor, Gl. Kongevej Nr. 1 C, København, hvorefter Styrelsen gennem sit Retsudvalg — bestaaende af Præsidenten, Vicepræsidenten og Kassereren — træffer Afgørelse om, hvorvidt og i hvilket Omfang den juridiske Assistance kan ydes.

Medlemmer, som ønsker juridisk Assistance angaaende en Sag, bør straks, naar den opstaar, henvende sig til „Forenede Danske Motorejere“ med Sagens Oplysninger og Bevisligheder, da det er af største Vigtighed ved Sagens Behandling af Retsudvalget, at det foreliggende Materiale er saa fyldigt som muligt.

Officielle Meddelelser

fra

Danmarks Motorcykle-Union.

Aarhus Motorklub, Esbjerg Motor Klub,
Fyens Stifts Motor Klub,
Københavns Motor Klub, Midtjysk Motorforening,



Motorcykleklubben Elleham.
Motorklubben Anglo Dane, Roskilde og Omegns
Motorklub, Skanderborg Motorklub.

Unionens Formaal er at samle Danmarks Motorcykleklubber til fælles Arbejde for Motorcyklesporten og ved Erhvervelse af „Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes“'s Anerkendelse med deraf følgende Rettigheder og Forpligtelser at repræsentere Danmarks Motorcyklister overfor Udlandet.

Bestyrelsen består af

Overlæge *Cai Tage-Hansen*, Roskilde, Formand. Ingeniør, cand. polyt. *Axel Semler*, København, Sekretær. Murermester *Senius Olsen*, Hellerup, Kasserer. Repræsentant *Axel Andersen*, Skanderborg. Ingeniør, cand. polyt. *M. Frandsen*, Frederiksberg. Prokurist *W. P. Jacobsen*, Roskilde. Vinhandler *Alfr. Jørgensen*, Odense. Grosserer *Larsen*, Aarhus. Direktør *Madsen*, Herning. Motorordonnants *Prip*, Esbjerg.

Korrespondance bedes adresseret til Sekretæren, Hollænderdybet 36, København C. Telefon Amager 1608 y.
Pengeforsendelser til Kassereren, Tranegaardsvej 2, Hellerup. Telefon Helrup 1327 y.

Bestyrelsen.



Motorcykleklubben »Elleham«.

Klubben er stiftet den 19. Juli 1906. Dens Formaal er at arbejde for Udvikling af et godt Kammeratskab mellem dens Medlemmer samt at være disse og Motorsporten i sin Helhed til Nytte og Støtte.

Bestyrelsen: Arkitekt *Aage Mathiesen*, Formand. Grosserer *Johs. Semler*, Næstformand. Forvalter *Hj. Madsen*, Kasserer og Sekretær. Billedhugger *Andr. Bundgaard*, Direktør *J. C. H. Ellehammer*, Sagfører *L. Bang*, Præstø.

Sportsudvalget: Stud. med. *Axel Mathiesen*, Ingeniør, cand. polyt. *Axel Semler*.

Vodrofsvej 22 A, Tlf. Vester 1618 y. Grosserer *Richard Laybourn*, Kasserer, Gl. Torv 8, Tlf. Byen 7053. Grosserer *V. H. Olsen*, Strandvej 88, Tlf. Helrup 20. Slagtermester *V. Samson*, Isaffjordsgade 2, Tlf. Amager 1314. Fuldmægtig *Phaff Andersen*, Revisor.

Sportsudvalget: Fabrikant *Anth. Jørgensen*, Hof-Dekorationsmaler *Wilken Hansen*, Grosserer *Chr. Waller*.

Festudvalget: Grosserer *V. H. Olsen*, Fuldmægtig *Phaff Andersen*, Fabrikejer *Axel H. Hornum*.



Københavns Motor Klub.

Klubben er stiftet med Selskabelighed og godt Kammeratskab for Øje, og søges dette Formaal opretholdt ved hyppige Motorcykleudflugter, Løb og Sammenkomster, alt efter som Aarstiden tillader det.

Saavel Damer, som Herrer, der er motorcyklesportsinteresserede, kan optages som Medlemmer. Kontingent er 10 Kr. aarligt. Indskud 5 Kr.

Bestyrelsen: Murermester *Senius Olsen*, Næstformand, Tranegaardsvej 2, Tlf. Helrup 1327 y. Grosserer *Svend Lund*, Sekretær,



„Fyens Stifts Motor Klub“.

Klubbens Formaal er at virke for godt Kammeratskab blandt dens Medlemmer, at arrangere Motorløb, Udflugter og Sammenkomster og iøvrigt at virke til Gavn for Motorsporten i sin Helhed.

Kontingentet er for aktive Medlemmer 10 Kr. og for passive 5 Kr. aarlig, Indskud 2 Kr.

Bestyrelsen: Ritmester *G. Møller*, Odense, Formand. Vinhandler *Alfr. O. Jørgensen*, Odense, Næstformand. Grosserer *Classen-Smith*, Odense, Kasserer. Direktør *J. H. Ørkild*, Odense, Sekretær. Journalist *Vald. Møller*, Odense. Telefonmester *C. Buchgreitz*, Odense. Installateur *C. M. Hansen*, Kærteminde.

Ugens Nyt.

Sol og Maane.

Onsdag d. 12. Januar:
Solopgang Kl. 8° 36',
Solnedgang Kl. 3° 59', Maanen i første
Kvarter Onsdag den 12. Januar.

* * *

Lygtetvang.

Intet er Automobilister, Motorcyklister og Cyklister glattere for end Indførelsen af tvungen Lygteføring paa Hestekøretøjerne, men desværre er Landboerne de fleste Steder imod Lygtetvang. Enkelte Amter har dog faaet indført Lygtetvngen, og her er det som paa

saa mange andre Omraader de østjydske Amsraad, der gaar i Spidsen. Baade Vejle, Aarhus og Randers Amt har Lygtetvang, og saa sker det morsomme, at i de Egne, hvor Vognene skal køre med Lygter, der bliver de, der tidligere var de ivrigste Modstandere, selv glade derfor.

Motorfolkene lider selvfølgelig mest under den manglende Lygtetvang, da de sidder i de Køretøjer, der kommer hurtigst af Sted. Enhver, der en Nat har kørt med Automobil, ved, hvor frygtelig vanskeligt det er, selv med forholdsvis stærkt lysende Lygter at faa Øre paa de mørke Hestekøretøjer, og har Chaufføren saa endelig set dem, skal han først til at afgøre i hvilken Retning de kører, thi han ved paa Forhaand, at det ikke kan nytte at bedømme Vognens Kørselsretning efter den Side i

H. C. Christiansen, Renault Lastautomobiler.

Vejen, de kører paa. Det kræves af Chaufføren, at han til Stadighed skal være anspændt til det yderste, hvis han ikke skal risikere at gøre Ulykker baade paa sig selv og andre. De engelske Blade beklager i denne Tid højlydt de stakkels Chauffører, der skal køre i Londons Gader, hvor Lygtelyset er stærkt afdæmpet af Hensyn til Zeppelinangrebene, og Vittighedsbladene bringer Karrikaturbilleder, der f. Eks. viser, hvorledes Chaufførerne mere og mere udmattes af den stadige Anspændelse for at undgå Sammenstød for til sidst ganske udtærede og sløve at ende paa en Sindssygeanstalt. De danske Chauffører, der skal køre om Natten, er i Virkeligheden ikke bedre stillet end de engelske.

Men nu den anden Part, Kuskene, der sidder paa Hestekøretøjerne en mørk Nat, har de nogen Fordel af at være saa ivrige Modstandere af Lygtetvangen. Spørgsmaalet maa besvares med nej, naar lige undtages, at de sparer den Ulejlighed at medbringe Lygte. Det er nemlig ikke nødvendigt at sætte sig i nogen større Udgiit ved at anskaffe de almindelige Vogn-Lyfter, en Flagermuslygte, som altid haves paa Landet, og som anbringes under Vognfadingen, er udmærket. Det er absolut ingen Ulempe for en Kusk at have en saadan Lygte med, og Kørselen for hans Vedkommende bliver absolut langt sikrere. Det er jo altid en Betyggelse, naar man møder et Automobil i Mørke, at vide, at Chaufføren har set en, og man derfor ikke behøver at frygte et Sammenstød.

Desværre sker der jo Ulykker netop ved, at Automobiler paakører Vogne, der ikke fører Lygter efter Mørkets Frembrud. Ved disse Sammenstød gaar det som Regel altid værst ud over Passagererne paa Hestekøretøjerne, og da Automobilerne ikke længere er saa sjældne Køretøjer, at man helt kan forbyde dem at færdes paa Landevejene om Natten, er det eneste Middel, der kan sikre Færdselens Tryghed, Indførelsen af Lygtetvang.

Som omtalt har enkelte Amter indført Lygtetvang, men i Overgangstiden og saa længe tvungen Lygteføring ikke er indført over hele Landet, maa man være meget varsom med at stole paa, at alle Køretøjer har tændt Lygterne, saaledes som Politivedtægterne forlanger det. Der vil jo være nogle enkelte, for hvem det ikke er gaaet op, hvor nødvendigt det er for dem at have Lygter, og som derfor søger at unddrage sig deres Pligter i den Retning. Det frembyder selvfølgelig en stor Fare, thi nu tror jo Chaufføren, at Køretøjerne skal have Lygte paa og udviser ikke den enorme Anspændelse for at se Hestekøretøjerne, som han ellers vilde have gjort. Endnu værre bliver det, naar der midt i Distrikterne, der har Lygtetvang, er en lille

Oase, hvor Lygteføring ikke kræves. Det er f. Eks. Tilfældet i Randers Amt, hvor Randers By ikke har Lygtetvang, og da Byens Jorder strækker sig ret langt uden for den tæt bebyggede Del, har Hestekøretøjerne Ret til at køre uden Lygte i Nærheden af Byen, hvor Kørslen selvfølgelig er lige saa farlig som ude paa Landet. Den samme Fare indtræder, naar Chaufføren kører fra et Amt med Lygtetvang til et andet, hvor Vognene maa køre uden Lygter. Det maa derfor absolut indprentes Automobilisterne nu i Overgangstiden at vise den størst mulige Forsigtighen, naar de kører om Natten, ogsaa naar det sker i Amter, hvor Lygtetvang er indført, og de maa kun glæde sig over at Bevægelsen er rejst, og at den nervepirrende Anspændthed snart vil faa en Ende.

Spørgsmaalet om tvungen Lygteføring over hele Landet vil sikkert blive taget op, naar Automobilloven skal revideres, og der er en stor Sandsynlighed for, at den Sag, „Forenede Danske Motorejere“ i saa mange Aar har kæmpet for, nu endelig skal slutes med et heldigt Resultat.

* * *

„F. D. M.“s Kort.

De af „Forenede Danske Motorejere“s Medlemmer, der kunne ønske at faa indlagt de Veje, der i 1915 er blevet aabnet for Automobiltrafik hele Døgnet hele Aaret rundt, paa deres Kort, kan faa det ved at indsende Kortene til Kontoret, Gl. Kongevej 1 C.

* * *

Fyens Stifts Motor Klub.

„Fyens Stifts Motor Klub“ afholder Tirsdag d. 11. ds. Kl. 7 Aften Torskegilde paa Grand Hotel i Odense.

Der bydes paa Torsk, Ostepind og Dessert, Øl og Snaps for 3 Kr.; man maa tegne sig inden Mandag Middag, hos Sekretæren, Hr. Direktør Ørkild.

* * *

Rettelse.

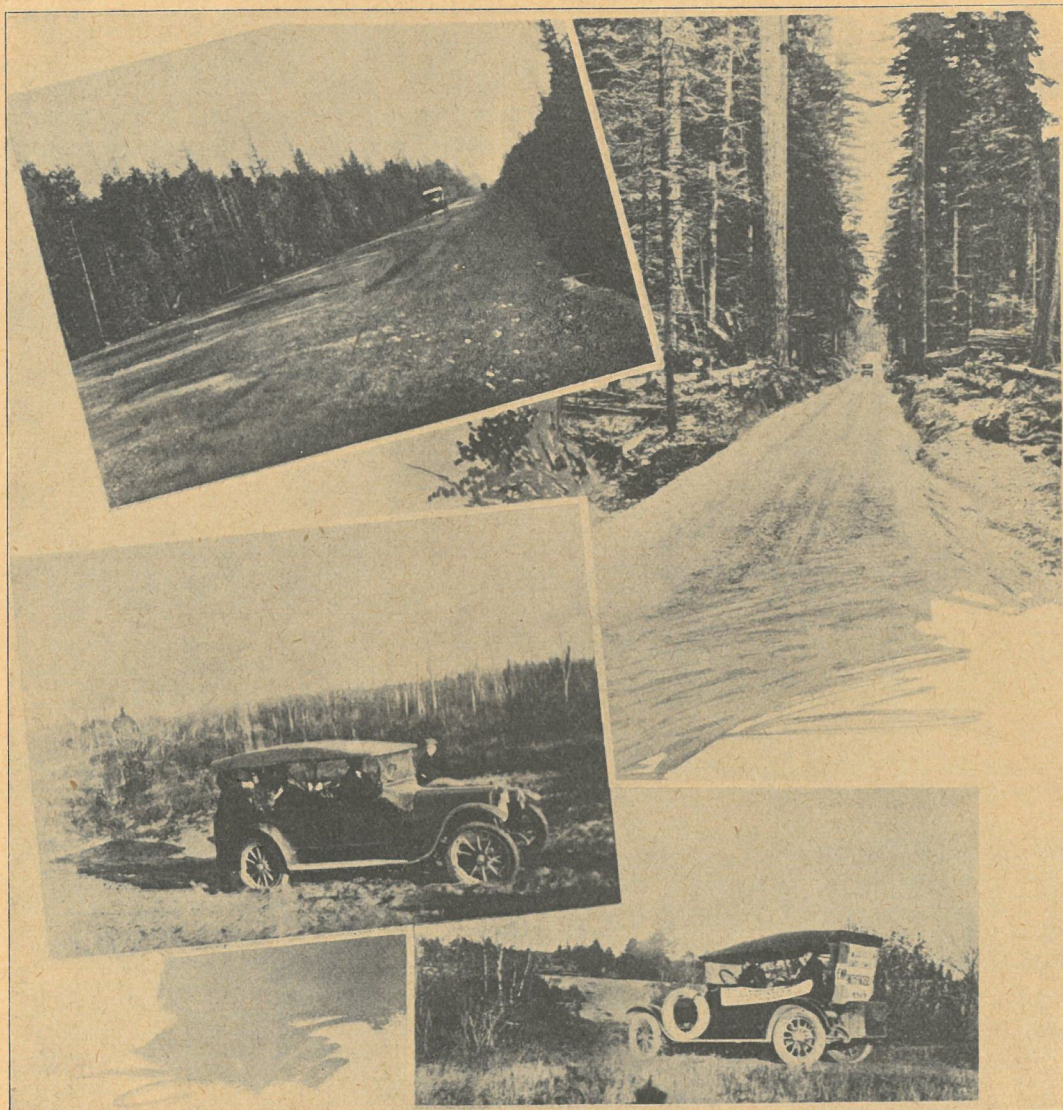
I vort sidste Nr. har Sætternissen spillet os et slemt Nytaarspuds. I Ingeniør Schmittos Artikkel „Motorcyklen og dens Behandling“ mangler „Københavns Motor Klub“ blandt de Klubber, hvoraf „Danmarks Motorcykle-Union“ bestaar. Som bekendt var „Københavns Motor Klub“ en af de Klubber, hvorfra Unions-Tanken udgik, og den har selvfølgelig stadig været Unionen tro, saa meget mere, som K. M. K. jo holder Sportens Fane meget højt.

H. C. Christiansen, Varetransportautomobiler. Priser fra 1000 Kr.

Amerikanske Veje.

Amerikanske Veje kan deles i tre Klasser; udmærkede og rædsomme Veje, samt Veje, der undertiden er udmærkede, undertiden rædsomme. En

bilisterne at køre i meget stor Hastighed uden at udsætte Passagererne eller Vognene for de for begge lige ubehagelige Stød.



Vejkommissionen arbejder.

Middelklasse findes ikke, eller i hvert Fald er det kun meget faa Steder, at Vejene kan betegnes som middelhøje. De udmærkede Veje findes i Omegnen af de store Byer samt i det vestlige Amerika, medens de andre Vejklasser særlig hører Østen og det indre til. De udmærkede Veje — som i Amerika hyppigt kaldes Luxus-Vveje — er saa jævne som et Stuegulv og tillader Automo-

De rædsomme Veje, som for Resten en Evro-pæer næppe vil kalde Veje, er ikke andet end Antydninger af Veje, hvor knebent nok Hjulsporene er tydelige, men hvor dog de lokale Farmere kan køre i deres Automobiler.

Den sidste Klasse Veje er Jordveje, der naar det har regnet nogen Tid er aldeles umulige at befare i Automobil, der, selv om Automobilisten har

H. C. Christiansen, Stort Lager af Gummi, Reservedele etc.

været saa forsynlig at anskaffe Kæder til at lægge om Baghjulene, uvægerlig vil køre fast i Mudderet. Er Vejen derimod tør, er den glimrende, omtrent lige saa god som Luksus-Vejene.

Imidlertid er det klart, at disse mindre gode Vejforhold skader Automobilturismen meget, thi man ved jo aldrig, naar man bliver standset af de daarlige Vejstykker og kan derfor ikke paa Forhaand lægge nogen Rejseplan.

Amerikanerne er dog ganske paa det rene med, at der bør ske en Forandring i disse Forhold saaledes, at Landet i endnu højere Grad, end Tilfældet er nu, maa nyde godt af Automobilerne. De uhyre Strækninger vanskeliggør dog Vejudbedringerne, men Amerikanerne gaar saa rationelt til Værks. I flere Stater nedsættes Kommissioner, der skal undersøge hvilke Veje, der først og fremmest bør udbedres og hvilke nye Veje, der praktisk bør an-

lægges, og for bedre at kunne dette anskaffer Kommissionen sig et Automobil og flakker Landet rundt. Kommissionen kan saa ved Selvsyn danne sig et Begreb om Forholdene, ligesom den er i Stand til at kontrollere, hvorledes de allerede udbedrede Veje holder sig.

Vore Fotografier viser nogle amerikanske Veje i Michigan. De to ser ganske gode ud, med de andre viser kun Vejantydninger. Man ser endvidere, hvorledes Kommissionens Automobil er gjort let kendelig ved Lærredsflag paamalet Kommissionens Navn og Hensigt.

Der er næppe nogen Tvivl om, at Amerikas Vejnet vil forbedres og udvides paa den mest praktiske Maade gennem Kommissionens Arbejde, ligesom der heller ingen Tvivl vil være om, at Vejene bliver anlagt som Automobilveje, thi Automobillet er Amerikas National-Køretøj.

En Flyvning over Fjendeland.

(„Münchner Neueste Nachrichten“)

„I Morgen tidlig maa de belave dem paa en Opstigning,“ sagde min Kaptajn til mig, da jeg om Eftermiddagen kom ud paa vor Flyveplads. Hvem var lykkelige end jeg! „Altsaa maa min Maskine være flyveklar med Benzin og Olie og efterset til i Morgen tidlig Kl. 4.“ sagde jeg til min Mekaniker. Om Aftenen talte min Observator og jeg om vor Opstigning, der paa ingen Maade var let. Thi Ordren lød paa at udspejle Landet 80 km bag den fjendtlige Front og ved samme Lejlighed bombardere en Vognfabrik, som leverede vore Fjender en Del rullende Materiel. Efter godt og vel 8 Timers Søvn blev jeg vækket den næste Morgen, og mit første Spørgsmaal galdt Vejret. Et Blik ud af Vinduet skaffede mig Vished derom. Himlen var blaa uden en Sky; Solen var lige ved at staa op. Efter at have faaet et koldt Bad og spist et godt Maaltid Mad, kørte jeg i et ventende Automobil ud til Flyvepladsen. De store i Halvkreds beliggende Telt-hangarer var endnu lukkede. De store Fugle, som bringer Fjenden saa megen Ulykke sover endnu. Men nu aabnes et Telt og svajende bliver min herlige Albatros trukket frem.

Jeg svinger mig straks ind i den. Nu er man

Gud ske Lov fri. Et Greb, og Propellen begynder sin susende Lyd. Hurtigere og hurtigere indtil den aftvinger mig et tilfreds Nik. Min „Frans“ (Observatoren kaldes altid Frans) har nu ogsaa sat sig op og gjort sig det behageligt.

Bomber har vi med og til med 20 Pakker Flyverpile, saa nu kan Farten godt begynde. Fuld Gas! Og vor Todækker farer hen over Grønsværet. Saa et let Træk i Højderoret, og vi forlader Jorden for at flyve ind i den kolde Morgenluft. Nogle polske Bønder, som allerede arbejder paa Marken, ser forbavsede op paa os, da vi i 50 Meters Højde flyver hen over dem. Flyvende Mennesker vil vist nok altid for dem blive en Gaade. Imidlertid flyver vi nogle Gange rundt om den hjemlige Flyveplads, indtil et Blik paa min Højdemaalet overtøyer mig om, at vi befinder os i 1400 Meters Højde. Saa sætter vi Kursen imod de fjendtlige Linier. Da vi flyver over de første russiske Stillinger, befinder vi os allerede i 1800 Meters Højde. Alt er saa vidunderligt stille, kun vor „Mercedes“ synger sin energisk, brummende Sang. Hængende langt ud over „Baaden“ søger min Observators Øjne Jorden. Han gør sine Bemærkninger, begynder at

H. C. CHRISTIANSEN, Gnome Motorer til Flyvemaskiner.

tegne paa sine Kort og sætter saa atter Kikkerten for Øjnene for at spejde mod Jorden. Nogle Tegn med Armene giver mig Befaling til at flyve i Kreds; Fotografiapparatet bliver gjort klar, og i et Nu er alt nedenunder fotograferet. Saa søger vi efter Artilleristillinger i en Skovrand, og denne Undersøgelse synes at give min „Frans“ en Del Hovedbrud. Dog, en lille Latter og et Fingerpeg mod Jorden belærer mig om, at han alligevel har opdaget dem. Intet er sikkert for hans øvede Øje.

I det stille undrer jeg mig over, at vi ikke allerede er blevet beskudt. Helt rolig og muntert styrer vi nu i 2300 Meters Højde imod Fæstningen B. . . . Alt er stille omkring os, og min Observator begynder atter at fotografere, medens jeg glæder mig over min Maskines fejlfri Snurren. Dog paa en Gang bliver vor Fugl urolig og samtidig ser jeg de bekendte smaa hvide Skyer, som til min Rædsel viser sig at være i den rette Højde. Et Greb i Gasregulatoren og en Manøvre med Højderoret, og i et Styrt gaar det nedad. I 2200 Meters Højde giver jeg atter Gas, og vi flyver videre, medens det synes os som om alle Djævlene er sluppet løs under os. En dyb Brummen, en Susen (Maskingeværerne) dertil Motorens Musik og saa igen de fordømte hvide Skyer. Men bare rolig, først maa vi have vore Sager i Orden. Et Fingertegn og med let Rygvind forlader vi Stedet for vor Virksomhed. En Æressalut bliver dog endnu anstandsmæssigt affyret efter os. Imidlertid er der nu gaaet tre Timer, og vi har 120 km hjem, men endnu mangler vi Vognfabrikken. Jeg selv aner ikke, hvor den er, men min vakre Ledsager ved det.

Efter nogen Tids Forløb ser jeg min Observator ivrig beskæftiget med at studere sine Kort, et Øjeblik retter han atter sit Blik mod Jorden, og saa overbeviser en rasende Hovedrysten mig om, at der er noget galt. En lille beskrevet Seddel forklarer mig, hvad der er i Vejen. „Fabrik 30 km nordligere, gal Vej. Frem eller tilbage?“ Jeg er dog ingen Ven af at tage tilbage, og i en elegant Kurve vender jeg Maskinen. Vi flyver over nogle Skove og maa nu være i umiddelbar Nærhed af vort Bestemmelsessted. Nede i Dybet ser jeg en Jernbanelinie, der viser sig som et glitrende Baand. Den følger jeg, og snart er vi ved vor Vognfabrik. Min Observator giver mig Tegn til, at vi er for højt og ved at se paa min Højdemåler, opdager jeg, at vi befinder os i 2600 Meters Højde. I store

Spiraler gaar vi nedefter og spejder efter om der skulde findes noget Luftskyts. I 2100 Meters Højde hører jeg allerede Knald, men det er kun Gevær- og Maskingeværild. Saa er der altsaa ikke noget at være bange for. I 1600 Meters Højde retter jeg atter min Albatros op, og et Greb i Gasregulatoren faar atter min kamprøvede Mercedes til at istemme sin Krigssang.

Jeg kredser nu stadig over vort Maal, og ser hvorledes min Ledsager gør sig klar. Paa en Gang læner han sig langt ud af Baaden, hvilket betyder, at han skal til at lade den første Bombe falde. Straks svinger jeg Maskinen, saa den næsten kommer til at „staa“ paa den ene Vinge, for at give Observatoren bedre Lejlighed til at sigte. Et dumpt Knald og en uhyre Røgsky skaffer mig Vished om, at den første Bombe ikke var nogen Forbier. I Stedet for i Fabrikken var Bomben faldet i et stort Trælager, og havde der fremkaldt en mægtig Ildebrand. De andre Bomber var ogsaa Træffere, der ødelagde hele den venstre Fløj af Fabrikken, hvilket vi senere erfarede. Det var interessant fra vort ophøjede Stade at se, hvorledes mindst en halv Snes Lokomotiver i fuld Fart forlod deres Skur vel sagtens for at undgaa et Bombardement. Jeg gjorde mig den Fornøjelse at flyve hen over dem og kredse om dem, men Bomber havde vi desværre ikke flere af.

Saa steg vi igen til 2000 Meters Højde, fordi jeg maatte regne med atter at blive beskudt, naar jeg fløj over de russiske Stillinger. Det gik, som jeg havde ventet. Paa en Gang begyndte de nedenunder at beskyde os helt rasende saaledes, at jeg for at frembyde et saa unøjagtigt Maal som muligt maatte flyve i Zig-Zag. Vi naaede dog uskadt gennem Ilden til Weichsel, da jeg langt foran mig saa en Endækker komme flyvende, vel nok et Par hundrede Meter lavere end mig.

Jeg vidste, at der i vor Hær kun benyttedes Todækkere, saa jeg var straks klar over, det maatte være en Fjende, jeg havde for mig. Med en vældig Fart kom Russeren flyvende lige henimod mig, tilsyneladende uden at have set mig. Dog lige paa en Gang, omtrent 800—1000 Meter foran mig forandrer han Kurs; han har bemærket mig og forsøger nu at slippe forbi under mig. Men før jeg har faaet gjort mig rigtig klart, hvad det er, der egentlig gaar for sig, er han forbi mig. Der er nu ikke andet at gøre end at vende Maskinen, give fuld Gas og gaa nedad. Min Motor

H. C. Christiansen, Molines-Knight ventilløse Automobiler.

begynder bogstavelig talt at rase; 1700, 1800 Omdrejninger saa det sitrer i alle Barduner, og Maskinen opnaar selvfølgelig en ganske overnaturlig Fart. Som allerede omtalt var Russeren nogle 100 Meter dybere end jeg, saa han er snart indhentet. I en Afstand af 25 Meter sigter min Observator. Det første Skud knalder uden dog at ramme den fjendtlige Flyver, der, i Parantes bemærket, maa være en overordentlig dygtig Flyver. Han forsøger ved en fuldstændig Lufttango at frembyde et saa daarligt Maal som muligt og at undslippe, men jeg vil ikke lade mit Bytte slippe ud af Kløerne. Min Observator kommer ham stadig paa Skud, uden dog at gøre ham Skade. Jagten bliver stadig mere og mere ophidsende, da Russeren stadig gaar dybere og flyver ind under mig, saa jeg har en Fornemmelse, som om han vil sprætte Bugen op paa mig. Dog enhver Ting faar sin Ende. Den arme Djævel sidder alene i sin Baad og kan ikke værgе sig. I 800 Meters Højde har jeg ham lige paa Siden af mig og nu faar han sin Bekomst. Endækkeren gaar pludselig nogle Gange rasende hurtig rundt og styrter saa ned i Dybet, dog desværre bag Fronten. Da jeg befinder mig i ringe Højde, maa jeg hurtigst muligt af Sted, men faar dog lige set, hvorledes Flyvemaskinen under mig gaar op i Luer.

Uanfægtet flyver vi nu tilbage til vor hjemlige Flyveplads, hvortil vi naar efter at have udført en godt og vel fire Timers Flyvning. Efter en herlig Spiralglideflugt, naar vi Jorden, vor brave Fugl bliver bragt i sin Rede, og i Automobil gaar det til Byen for at afgive Meldinger og aflægge Beretning.

Motorsportsmændenes Kørsel gennem Byerne.

Hr. Politiassistent R. A. Rasmussen fra Vejle har i sidste Nr. af „Motor“ faaet optaget en Artikel med ovenstaaende Overskrift.

Hr. R. meddeler heri, at de 20 af Deltagerne i jysk Stjerneløb den 22. Aug., der sidst passerede Vejle, blev noterede for usvarlig hurtig Kørsel (over 42 km Fart), og heraf betalte de 18 godvillig den 10 Kr.s Bøde, medens to (hvoraf undertegnede var den ene) hver fik en Dom paa 40 Kr.

Ja, Hr. Politiassistent, De har virkelig et smukt

Resultat af Deres og assisterendes Virksomhed at opvise, og har i Sandhed Ret til at hovre over Deres Kollega i Aarhus, der, som De skriver, „nøje-des med at skælde ud i „Motor“ i Stedet for at skaffe Politikassen et extra Tilskud fra de paa „Reklametogt“ værende Sportsmænd.

Til daglig Brug bliver der i Vejle og alle andre Byer kørt for stærkt, uden at nogen Betjent derfor finder Anledning til at bruge Blyanten; men naar der er Motorløb, bliver paa visse Steder alle Motorfolk med det famøse Nummer paa Ryggen noterede til Trods for, at der netop ved en saadan Lejlighed, hvor Folk i Forvejen er bleven adviserede, og mange betragter det som en Fornøjelse at se de forbifarende Sportsfolk, kunde være Anledning til at se gennem Fingre med en mindre Overtrædelse af de skrappe Love. Dette burde man kunne vente, men selvfølgelig absolut ikke forlange, men Retfærdighed det burde man kunne forlange af Rettens Haandhævere, og det glæder mig uhyre, at Hr. Politiassistentens lille Artikel har givet mig Anledning til at fremkomme med, hvad jeg har paa Hjærtet.

Ser De, Hr. Politiassistent, — jeg var en af de første, der ankom til og forlod Vejle og havde slet ikke travlt, da jeg havde ca. 1 Times Ventetid i Horsens for mig. Jeg passerede Vejle, fra jeg kørte ind i Byen og til jeg forlod den igen, med en paa intet Punkt over 20—25 km's Hastighed og paa sine Steder betydeligt langsommere.

Dette er paa Æresord Sandhed, og derfor tillod jeg mig at protestere mod at betale den lille Bøde, da jeg vidste mig i min gode Ret, og naar jeg desuagtet blev domfældt paa Vidnesbyrd af et ungt Menneske, der, som, det fremgaar af Doms-Bilagene, ganske vist ikke vil paastaa specielt at have set mig, men mener, at alle de passerende Motorcyklister har kørt for stærkt,“ og min juridiske Konsulent, Hr. Overretssagfører Lauterbach, paa Grundlag heraf trods min Anmodning ikke mente det formaalstjenligt at føre Sagen til Overretten, saa fandt jeg mig i at betale den mig ganske uretfærdigt idømte og, som Hr. Lauterbach udtalte, meget haarde Bøde.

Naar de fleste andre noterede Deltagere har betalt de 10 Kroner godvilligt, er dette aldeles intet Bevis for, at de alle har kørt for hurtigt, men af Erfaring ved de, hvor lidet det nytter at protestere, og jeg er overbevist om, at Grosserer Walter, som protesterede sammen med mig, ikke har kørt

H. C. Christiansen, Reo Automobiler, Selvstarter, elektrisk Lys.

for stærkt i Vejle, men jeg kan og vil selvfølgelig her kun svare for mig selv.

Naar vi Motor-Sportsfolk atter passerer Vejle, skal det for mit og alle andre modne Motorcyklister Vedkommende sikkert være kært, om Hr. Politiasistenten vil gøre Alvor af sin Trudsel om at standse og identificere alle for hurtigt kørende Deltagere.

Med Tak for Optagelsen, Hr. Redaktør.

Deres ærbødige

Carl Høltzer.

Motorploven i 1915.

Som den langvarige Verdenskrig vil faa den største Indflydelse paa Automobilernes fremtidige Udvikling, dels fordi Krigen hver Dag er en storstilet Prøve af Motorvognene under de vanskeligste og mest forskelligartede Forhold paa samtlige Fronter, og dels fordi de ved at have staaet deres Prøve glimrende saaledes har ydet en virkningsfuldere Demonstration af Automobilets Nytte, end mange Aars Fredsudvikling kunde have præsteret, er Forholdet tilsvarende for Motorplovens Vedkommende.

De senere Aars tiltagende Mangel paa Landarbejdere er selvfølgelig blevet endnu mere følelig under Krigen — og da navnlig i de krigsførende Lande — hvilket i Forbindelse med de stærkt stigende Priser paa Heste og Havre langt virksomere har forberedt Motorplovens Indførelse i det konservative Landbrug, end Udviklingen vilde have gjort ellers, og fuldt berettiget ved den senere Tids Forbedringer paa Motorpløjningens Omraade, baade i konstruktiv og økonomisk Henseende.

Hvad først Forholdene herhjemme angaar, har „Motor“ i det forløbne Aar haft Lejlighed til at beskæftige sig med forskellige Motorplovs Modeller, baade Produkter af dansk Motorindustri og af vor svenske Nabolands og Amerikas Maskinteknik. Hinsides Atlanten er man stærkt optaget af de sparsomme Oplysninger, som fra Tid til anden siver ud om Forsøg, der foretages med billige Massefabrikations Motorplove af Ford og andre store Automobilfabrikker, og om hvilke det paa det nuværende Tidspunkt ikke kan afgøres, hvor nær eller fjern Fremtidsmusik deres Fremkomst er.

Ogsaa i de krigsførende europæiske Lande vises der nu Motorploven stor Interesse. Demonstrationsprøver i England i Efteraaret 1914 mødtes med langt større Interesse hos Landmændene end sædvanligt, og et lignende Forhold i Frankrig har givet sig praktisk Udslag i Oprettelsen af en Motorpløjnings Skole: „Ecole Française de Motorculture“, som aabnedes i Begyndelsen af November i Nærheden af Paris, i Epandage d'Achères af Senator de Vermorel. I sin Aabningstale gav denne et Overblik over „Motorkulturen“s Udvikling i Frankrig, i Følge hvilket der allerede for 50 Aar siden skal være blevet gjort Forsøg med mekanisk Kraft i Departementerne Loire og Rhône, i udstrakt Grad dog først i de sidste ti Aar under Udnyttelse af Eksplosionsmotoren. Og saaledes har der været afholdt Konkurrencer for denne Prøve i Landbruget i Bourges, Melun, Soissons, Reims, Laon, Roubaix og endog i Tunis, Algier og Marokko. For Tiden drives Motorkulturens Fremme i Landbruget stærkt, da Manglen paa menneskelig Arbejdskraft og Trækdyr ellers umuliggjorde en normal Gennemførelse af Saaning og Høst.

Paa Aabningsdagen forevistes der fire forskellige Motorplove for Gæsterne, blandt hvilke befandt sig Landbrugsministeren Méline. Den nye Forsøgs- og Lærestalts Leder er M. de la Valette.

I Tyskland har Motorplove ganske naturlig været taget i Brug i de hærgede østpreussiske Grænseegne, hvor det ellers vilde have været umuligt at behandle de udstrakte Jorde, naar Beboerne var flygtet og deres Heste og Redskaber bortførte.

Til Anskaffelse af Motorplove stilledes der først et Beløb af 1.464.600 Mark til Disposition for det østpreussiske Landbrugskammer som Statslaan. Landbrugskammeret anskaffede Motorplove og overlod dem saa med Gældsbevis til Bønderne, som skal betale Motorplove i 6 Aarsrater. Statslaanet til Landbrugskammeret er efterhaanden blevet forhøjet til 5,8 Millioner, af hvilke hidtil de 3,5 Millioner Mark er givet ud, idet der er anskaffet 123 Motorplove og 12 Dampplove. Foruden at Militærmyndighederne til Østpreussen har sendt 29 Motorplove, som for største Delen betjenes af Soldater og særlig anvendes i saadanne Egne, hvor alle Beboerne er flygtet. Bortset fra de offentlige Ordre er der ogsaa megen privat Efterspørgsel efter mindre Motorplove.

Som denne korte Oversigt viser, samler Interessen sig nu ogsaa stærkt om Motorploven, der er

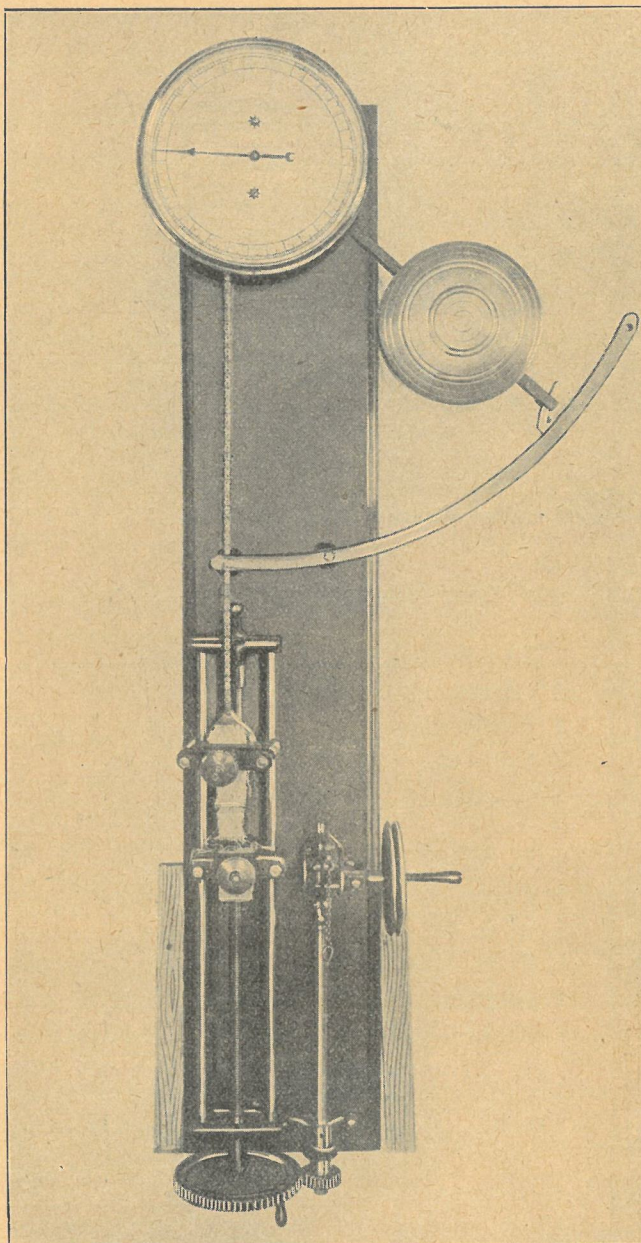
H. C. Christiansen, Reo Automobiler, Selvstarter, elektrisk Lys.

Vort Laboratorium er
udstyret med alle mo-
derne Undersøgelses-
Apparater.

Hosstaaende Billede
viser vor sidste Er-
hvervelse:

**Den engelske
Strækkemaskine,**

specielt bygget til Af-
prøvning af **Lærred**
til Brug i Fabrikation
af **Cycle- & Auto-
pneumatic.**

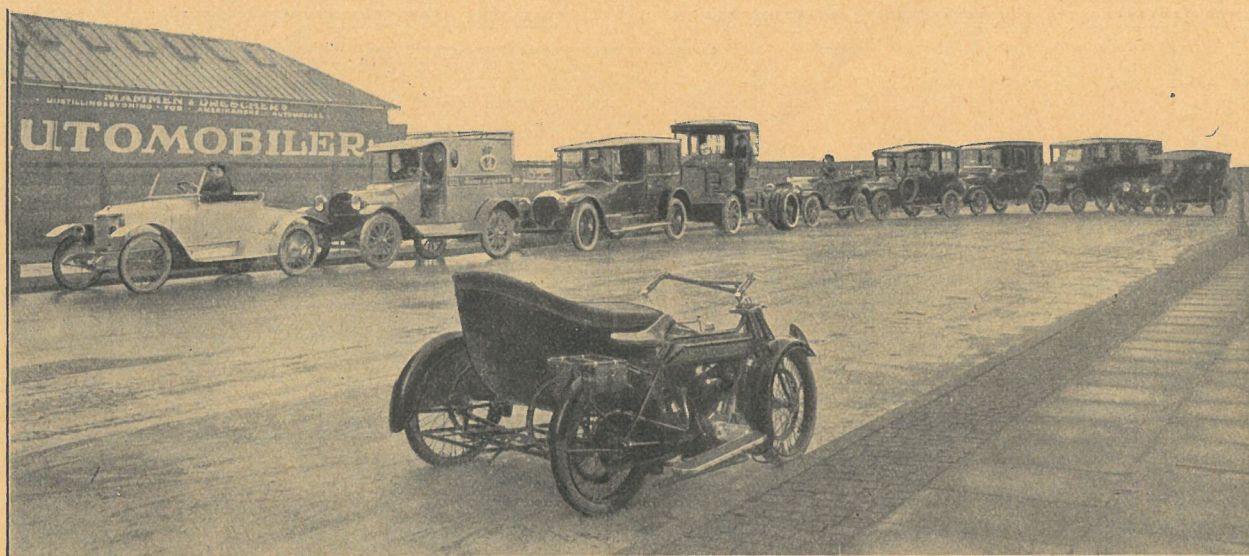


A/s Dansk Afvulkaniseringsfabrik,

Direktør **Albert Theilgaard,**
eand. polyt. — M. I. F

Telegram-Adr.:
Reclaiming.
Køge.

Telefon-Nr.:
Køge 8 og 358.
Statstlf. Nr. 12.



Paa Lager haves til øjeblikkelig Levering:

1	Sheffield-Simplex,	6-cylindret	Lemousine	Kr. 27500.00
1	Chandler,	6-cylindret	Sedan	» 12000.00
1	Pathfinder,	do.	7 Personers Turistvogn	» 10700.00
2	Haynes,	do.	do.	» 9700.00
1	Haynes,	4-cylindret	do.	» 8500.00
3	Auburn,	do.	5 Personers Turistvogn	» 7700.00
1	R. C. H.,	do.	do.	» 5700.00
1	Paige,	do.	Vareautomobil	» 6500.00
1	R. C. H.,	do.	do.	» 5700.00
3	F. L. A. C.,	do.	Bivejs- & Lægevogn, dansk Fabrikat	» 3300.00
1	Duplex,	3,5 Tons	Lastvogn med Træk paa alle 4 Hjul	» 18000.00
1	Knox	Tractor,	kan trække indtil 50 Tons	» 24000.00

Royal Enfield Motorcykler med og uden Sidevogn, 3-6-8 HK.

Alle Luksusvognene har elektr. Selvstarter og elektr. Belysning m. m.

I den nærmeste Fremtid hjemkommer:

Stearns-Knight, ventilløs, 8-cyl.	7 Personers Turist- Automobiler.
Pathfinder, 12-cylindret	
Paige, 6-cylindret	
Chandler, 6-cylindret	
Sterling Baadmotorer.	

MAMMEN & DRESCHERS
AUTOMOBILFORRETNING

TELEFON 10416. ST. KONGENSGADE 118-120. KØBENHAVN K.

ved at indgaa i den systematiske Udvidelse af Motorens Interessesfære, som et nyt Eksempel paa, at vi lever i „Motorens Tisdalder“. — *Id* —

Sporten i Udlandet.

Australien.

En Benzinprøve, der i Slutningen af sidste Aar afholdtes i Syd-Australien fik følgende Resultat: 1. F. Bogton ($3\frac{1}{2}$ HK. Indian), 2. W. Courtney ($3\frac{1}{2}$ HK. Lewis m/S), 3. E. Fergusson (4 HK. Indian) 4. I. V. Johns ($2\frac{1}{2}$ HK. Lewis).

* * *

Paa Strandbredden ved New Brighthon afholdt „Pioneer Motor and Sports Club“ den 30. Oktober 1915 3 Løb, hvor Resultaterne, naar det tages i Betragtning, at Banen var vaad og tung, var gode. Resultaterne var:

1. Løb. 5 Miles Handicap.

- | | |
|--|--------------------|
| 1. F. N. Mantell ($3\frac{1}{2}$ HK. Triumph) | Forspr. 1 M. 30 S. |
| 2. A. Moreland (4 HK. Triumph) | — 1 - 15 - |
| 3. E. Smith (9 HK. Dayton) | — 0 - 0 - |

2. Løb. 20 Miles Handicap.

- | | |
|--|--------------------|
| 1. F. V. Thomas ($4\frac{1}{2}$ HK. B. S. A.) | Forspr. 4 M. 15 S. |
| 2. F. Harworth (4 HK. Triumph) | — 4 - 15 - |
| 3. Hollobon (4 HK. Triumph) | — 4 - 45 - |
- Vinderen havde hurtigst Tid 20 Min 35 Sek.

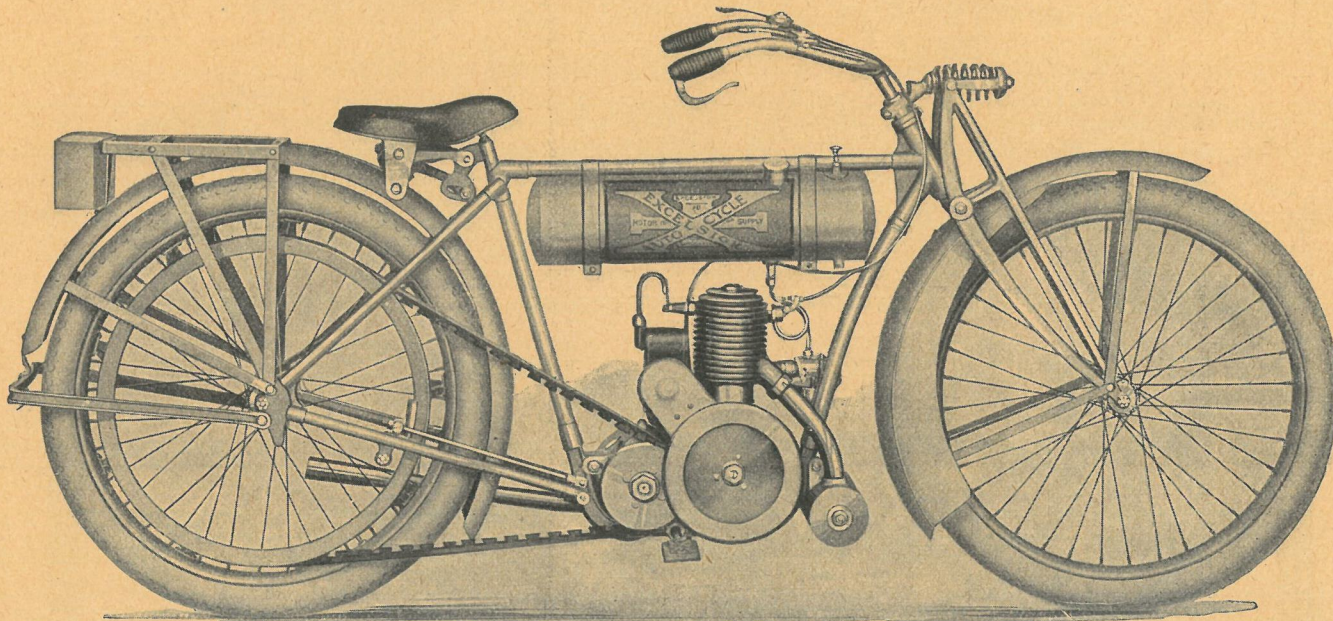
3. Løb. 10 Miles Sidevogns Handicap.

- | | |
|--|--------------------|
| 1. F. V. Thomas ($4\frac{1}{2}$ HK. B. S. A. m/S) | Forspr. 2 M. 10 S. |
| 2. F. Haworth (4 HK. Triumph m/S) | — 2 - 10 - |
| 3. G. B. Brown (4 HK. Triumph m/S) | — 1 - 45 - |
- Brown havde hurtigst Tid 16 Min. $26\frac{3}{5}$ Sek.

Forretningsnyt.

Fabrikant P. Matthiesen i Vejle har nylig faaet en større Sending af de kendte amerikanske King Automobileer hjem. Baade 4-cylindrede og 8-cylindrede King Automobileer kan nu ses og prøves i Vejle, men man gør vist klogest i at skynde sig, saafremt man er Liebhaber, thi længe faar de næppe Lov at staa.

„EXCELSIOR“.



Nærmere Beskrivelse af Excelsior Totakts Motorecykle sendes paa Forlangende.
Forhandling for enkelte Distrikter ledig.

RUDOLPH SCHMIDT.

Telf. 5164 & 5165.

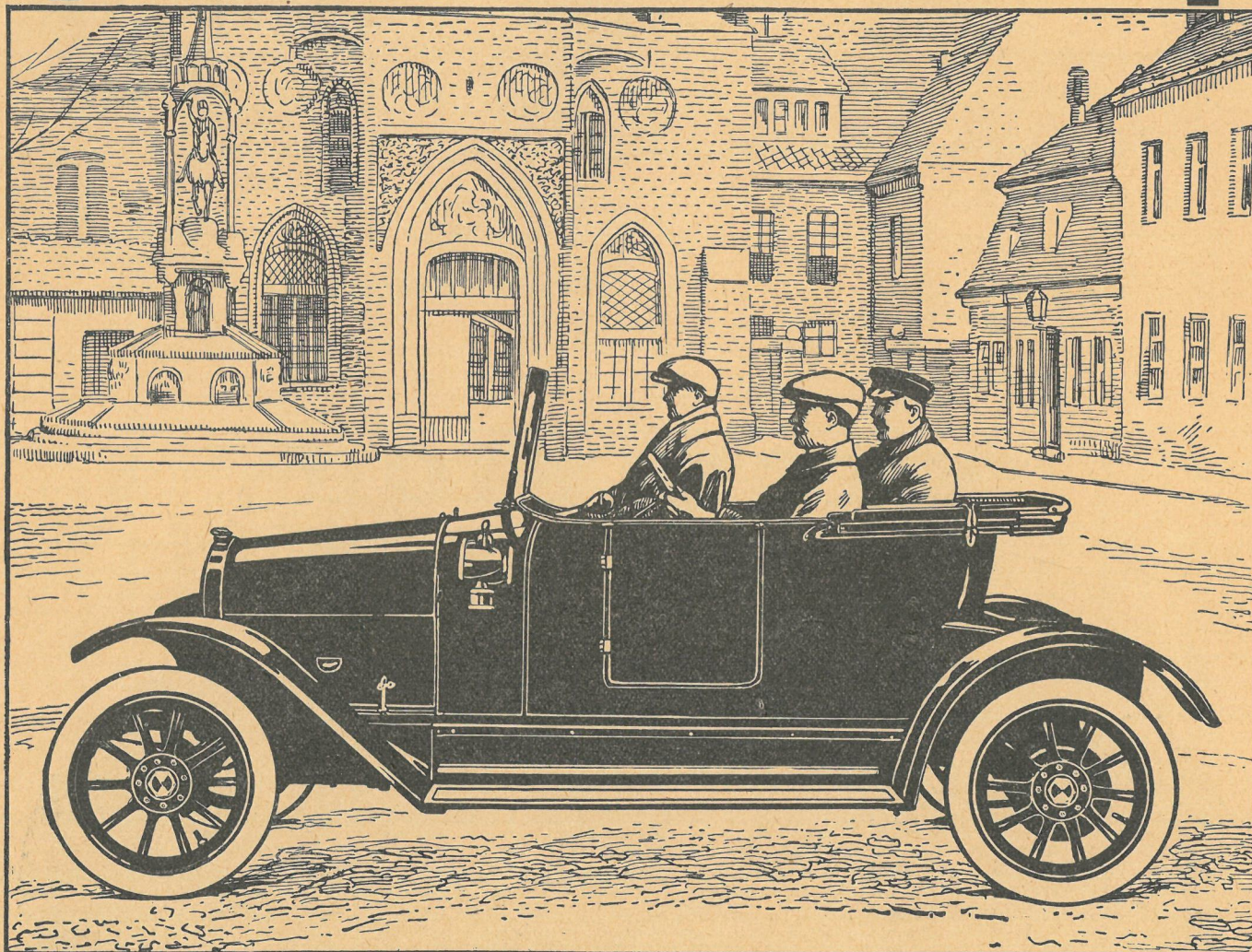
Farvergade 10 og Løngangsstræde 20.

København B.

H. C. Christiansen, Varetransportautomobiler. Priser fra 1000 Kr.

MOTOR

Brennabor



Gebr. Reichstein Brennabor - Werke.

Filial København K.

Hovedkontor: Tordenskjoldsgade 3.

Udstilling: Christian IX.s Gade 3 & 5.

Motorcyklen og dens Behandling.

Af cand. polyt., Ingeniør F. Schmitto.
(Fortsat).

Smøringen.

Smøringen er et af de allervigtigste Punkter ved Motorcyklens Behandling; thi af dens Kvalitet og Kvantitet afhænger saa at sige Motorens Liv og Død.

Cyklemotoren er luftkølet og den gaar hurtigt; begge Egenskaber bidrager til at udvikle stort Overskud af Varme, og Smøreoliens Køleevne faar derved saa meget større Betydning. Det gælder da om til Cyklemotoren at vælge en tyk Olie, som har et højt Flammepunkt og som Følge deraf stor Modstandsevne mod Ophedning.

Mængden af Smøreolie maa rette sig efter Motorens Arbejde. I de fleste Fabrikskataloger findes anført, at man skal give Motoren et Pumpeslag Olie hver Gang, man har tilbagelagt et vist Antal Kilometer. Denne Regel er ikke blot meget unøjagtig; men at følge den slavisk kan under visse Omstændigheder virke endog direkte skadeligt paa Maskinen. For det første er den naturligvis kun beregnet for god, jævn Vej under ganske normale Forhold; men selv i dette Tilfælde vil dens Anvendelse let medføre Oversmøring ved Begyndelsen af Perioden og Mangel paa Smøring ved Slutningen af Perioden, hvorfor det altid er at foretrække, at smøre hyppigere og i mindre Portioner ad Gangen. Hvis derimod særlige Forhold gør sig gældende: Kørsel i stærkt kuperet Terræn, i haard Modvind, med en særlig vægtfyldig Motorcyklist eller hvis Motorcyklen har Kobling og flerdobbelt Gear — ja saa er Betingelserne for Smøringen helt forandret og det er umuligt at opstille eller følge bestemte, givne Regler. Smøringen er og bliver en Følelsessag, væsentlig afhængig af Motorcyklistens egne praktiske Erfaringer, og det eneste virkelige Middel til at komme ham til Hjælp er gennem de automatiske Smøreapparater, som dog endnu — som vi tidligere har set — er i et Udviklingsstadium, som dog forhaabentlig i en nær Fremtid vil føre til deres endelige Sejr.

Som ovenfor sagt skal den til Cyklemotoren anvendte Olie være tyk. Dette kan dog have sin Ulempe om Vinteren, idet den tykke Olie stivner fuldstændig i Kulden. Man kan da inden Starten varme en lille Smule Olie i en Oliekande og hælde paa Beholderen, som man af den Grund ikke bør lade henstaa hel fuld med tyk Olie. For hver 700—800 km. tømmes Olien ud af Krumtaphuset gennem den dertil i Bunden anbragte Hane. Derefter hælder man saa meget som $\frac{1}{4}$ Liter Petroleum paa Motoren, drejer Maskinen nogle Gange rundt og lader Petroleum'en løbe af. Viser Petroleum'en sig meget snavset ved Aftapningen, bør man gentage Rensningen med en frisk Portion ren Petroleum. Tilsidst lader man den dryppe af i en halv Timestid, hvorefter man lukker Aftapningshanen og fylder tre Pumpeslag Olie paa.

Severin & Andreas Jensen

Kongens Nytorv 21.

Stort Udvalg af Møbler

i 1ste Klasses Udførelse.

Tegninger og Forslag gratis.
Udelukkende eget Fabrikat.



KGL. HOFLEVERANDØR

U. IPSEN & CO.

SKRÆDERE

PALAISGADE 2 · KØBENHAVN

TELEFON CENTRAL 6124

A. DRAGSTED

KGL. HOF-GULDSMED

17 BREDGADE ♦ 22 ØSTERGADE
KØBENHAVN

MODERNE PLATINSMYKKER

HAANDGJORTE SØLVARBEJDER

MEDAILLER & EMBLEMER

SKF

Hvad kan det nytte, at De anvender de bedste Kuglelejer i Verden, naar De ikke samtidig benytter det bedste Smøremiddel til disse? Brug derfor

SKF Kuglelejefedt.

Pris 1 Kr. netto pr. kg., i Daaser à 1, 5 og 10 kg.
Bredgade 63, København K.

Dansk Kugleleje Aktieselskab

SKF

H. C. Christiansen, Aarhus & København.

Automobilfabriken Thriges Reparations Værksted

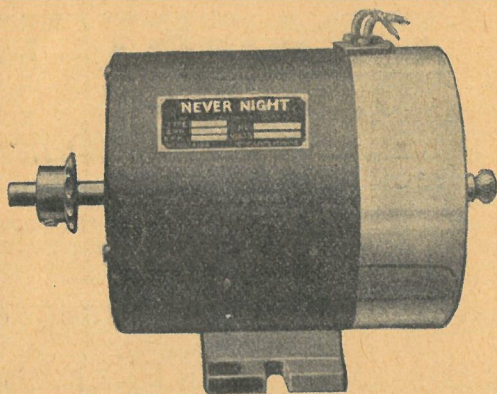
er

Gl. Kongevej 4, Telefon 10390.

Automobil-Gummi billigt.

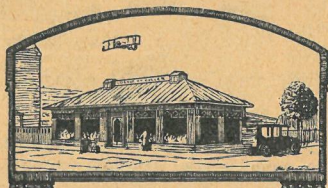
En større Sending 1ste Klasses engelske og amerikanske Automobildæk og Slinger i de fleste Størrelser er hjemkommet og sælges saa langt Forraadet rækker med kun 10 % Prisforhøjelse.

Dansk Automobil Import.
St. Kongensgade 116. - Telf. 2884.



Dynamobelysning med Akkumulator. Magnetbelysning fra 160 Kr. Akkumulator for Automobiler. Elektriske Cigartændere 12 Kr. Elektrisk og mek. Horn for Biler og Cycler. Meget kraftig Tone, som høres i lang Afstand, selv i Storm. „Braidoid“, bedste Bremsebaand. „Carbon Remove“. Renser Cylindrene for Sod. Amerikanske Automobilhandsker. Alt andet Auto-Tilbehør billigst.

N. F. Johansen,
Vesterbrogade 140. Telefon: Vester 4124.



Telefon:
Amager 504.

Privat:
Amager 1504 X.

EINAR SVENSSONS
MOTOR & CYCLE FABRIK
AMAGERBROGADE 229—31.
AUTOGENESVEISNING.

Carl Martens
Ansvars-Forsikring
Brand-, Livs- og Ulykkes-Forsikring.
26" Frederiksberggade 26".
Telefon 1051.

ERIK HILDESHEIM:
MED STAALNERVER.
Motorfolkene i Verdenskrigen, paa Jorden, Vandet og i Luften.
Med 50 Illustrationer og en Samling Flyverbreve.
Pris 2,75.
Faas i enhver Boghandel og i „Motor's Ekspedition,
Gothersgade 14, København.

H. C. Christiansen, Molines-Knight ventilløse Automobiler.

Hjulnavene smøres med særlig Navsmørelse, en Pasta, som først opvarmes og derefter hældes paa med en almindelig Oliekande. De øvrige bevægede Dele saasom Styrehoved, Forgaffelleje o. s. v. smøres med tynd Motorolie eller almindelig Cykleolie.

Kæderne tages en Gang imellem af og vaskes i Petroleum, hvorefter de lægges en halv Timestid i smeltet Talg. Tilsidst hænges de op paa et Søm for at løbe af.

Kulafsætninger.

Efter længere Tids Brug af Maskinen mærker man lidt efter lidt, hvorledes Motoren mister i Kraft. Det begynder at knibe med at komme op ad Bakkerne, og saasomt Motoren anstreges en lille Smule, giver den fra sig en ejendommelig Banken, og tilsidst optræder Fænomenet „Selvtænding“, idet Motoren vedbliver at arbejde og Eksplosionerne at finde Sted, selv efter at man har afbrudt Tændingen ved Kortslutning af Magnetapparatet. Dette er de sikre og tydelige Tegn paa, at der er fremkommet Kulafsætninger inden i Cylinderen. Kulafsætningerne danner, som Navnet antyder, en kulagtig Skorpe, bestaaende af Resterne af den brændte Smørelolie i Forbindelse med Støvpartikler, som er kommet ind i Cylinderen sammen med den gennem Karburatoren indsugede atmosfæriske Luft, og denne Skorpe sætter sig paa Cylinderens indvendige Vægge, paa Overfladen af Stemplet og Stempelringene o. s. v. Skorpen naar efterhaanden en saadan Tykkelse, at den væsentlig formindsker Størrelsen af Kompressionsrummet i Cylinderen; herved stiger Kompressionstrykket og med det den ved Kompressionen udviklede Varme, og da Kulafsætningerne ligesom alle Materialer i fin Pulverform meget let kommer til at gløde, har vi hele Rækken af karakteristiske Kendetegn paa Kulafsætning: Krafttab — Banken — Selvtænding!

Det eneste virkelige Hjælpemiddel imod Kulafsætterne er at fjerne dem; men Udførelsen af dette Arbejde kræver, at Motoren, i hvert Fald delvis, maa skilles ad. Ved de fleste moderne Konstruktioner af Motorcykler er det nu heldigvis indrettet saaledes, at man kan aftage Cylinderen uden at demontere hele Motoren fra Cyklerammen. Man behøver da blot at løsne alle Forbindelser mellem Cylinderen og Karburatoren, Tændingen, Smøringen og Ventilløfteren samt de Bolte, hvorved Cylinderen holdes fast paa Krumtapshuset. Man drejer nu Remskiven, indtil Stemplet er i sin laveste Stilling og kan derefter med lidt Forsigtighed trække Cylinderen af.

Kulskorpen inden i Cylinderhovedet fjernes med en Mejsel eller en lang Skruetrækker, medens Stemplets Overflade skræbes med en sløv Lommekniv. Stempelringene kræver en særlig Behandling, som oftest er de

(Fortsættes.)



BUDTZ MÜLLER & CO.

Kongel. Kejsert. Hof-Leverandør.

23, BREDGADE 23.

KUNSTGENSTANDE

I

KRYSTAL, PORCELÆN, BRONCE.

ELEKTRISKE LAMPER OG DEKORATIONSGRUPPER.

SKRIVEBORDSGARNITURER.

MODERNE ENGELSKE THEBORDE OG THESTEL.

Max W^m Horn.

Vexellerer & Banquier.

Deltager i Kursnoteringen.

Amagertorv 17.

Telefon Central { 999.
359.

Telegram-Adr.: Veksmahorn.

Diner Transportable

Kristen Bernikowsgade 3.

Telefon Byen 3923.

Dejeuners+Diners+Soupers

serveres i Hjemmene.

Altid Aarstidens Specialiteter og de nyeste franske Compositioner.

V. Christensen,

forhen Direktør for Alexandra Hotel, Menton.

Køkkenchef: V. Petersen,

forhen Paladshotellet, Marienlyst, det engelske og russiske Gesandtskab.

Victor-Tænderet

anbefaler sig selv.

Victor-Tænderet

er i Brugen det billigste.

Indhent Tilbud. Prøver paa Forlangende.

Eneforhandler for Danmark:

IWAN ISRAEL,

Gyldenløvesgade 4.

Kjøbenhavn K.

Telefoner: C. 911 & Byen 7611.



H. C. Christiansen, Morris-Cowley Lægeautomobil.



HOTELLER

med

Automobil-Garage.



Aarhus. Aarhus ny Missionshotel. Frederiksgade 79. 5 Min. fra Banen, 8 Min. fra Dampet. Hyggeligste Familiehøtel i Provinsen. Al Nutidskomfort. — 1ste Klasses Køkken. — Stor Have. Telefon 1948. Statstelefon 44. <i>Carl Nielsen.</i>	Køge. Jernbanehotellet. Beliggende tværs overfor Banegaarden. anbefales for sit gode Køkken. Telefon Nr. 189. <i>N. Daugaard.</i>
Fredericia. Hotel Hafnia. Gotersgade. Automobil Garage til 6 Vogne. Fordelagtigste Hotel i alle Retninger. — <i>Telf. Nr. 416.</i>	Lemvig. Warmdahls Hotel. Byens ældste 1ste Klasses Hotel. Lukket Garage. Telefon Nr. 17. — Statstelefon Nr. 12. <i>A. Nielsen.</i>
Frederikssund. Jernbanehotellet Byens bedst beliggende Hotel. Telefon 72. — Automobil-Garage. — <i>P. S. Pedersen.</i>	Middelfart. Behrends Hotel. Byens ældste 1ste Klasses Hotel. Telefon 26. <i>O. P. Sørensen.</i> Hotellet ligger direkte ved Overfarten til Snoghej.
Grenaa. Badehotellet ved Grenaa Strand. Eneste 1ste Klasses Madsted i Byen. Telefon 275. <i>Charles Hoffner.</i>	Nyborg. Hotel Postgaarden. Eneste 1ste Klasses Hotel i Byen. Telefon 29. <i>Harald Arendt.</i>
Hobro. Møllers Hotel. Byens ældste 1ste Kl. Hotel. — Lukket Automobil Garage. — Bekendt for sit udmærkede Køkken. Stor gammel Have med Ud- sigt over Fjorden. Telefon 99. <i>Wald. Jensen.</i>	Nykøbing Sj. Hotel Phønix. Byens eneste 1ste Kl. Hotel. Lukket Automobil Garage. Telefon 15. <i>Oscar Petersen.</i>
Holbæk. Hotel Isefjord. Byens største og bedste Hotel. Telefon 5. <i>N. J. Svendsen.</i>	Næstved. Hotel Axelhus. (Axeltorvet). — Bedst beliggende Hotel i Byen. — 1ste Kl. Køkken. <i>C. E. Hermansen.</i>
Holstebro. Hotel Royal. Automobil Garage. 1ste Klasses Beliggenhed paa Torvet. Telefon 116. <i>P. Rasmussen.</i>	Odder. Hotel Phønix. 1ste Klasses Hotel med herlig Park. Udmærket Køkken. <i>A. Hedemann.</i>
Horsens. Hotel Skandinavien. Automobil-Garage. Telefon 18 og 883. <i>A. Metelmann.</i>	Odense. Grand Hotel. Byens mest storstads- mæssige Hotel. Hotellets elegante Restauration staar paa Højde med Verdensbyernes Automobil Garage. Moderne Palmehave holdes aaben til Kl. 8 Nat. Statstelefon Nr. 18. <i>Propr. Chr. Richter-Hartmann.</i>
Kallundborg. Landmandshotellet. (Første Hotel fra Hovedlandev.). Bedste Automobil Garage i Byen. Indehaver: <i>H. Rasmussen</i>, tidligere mangeaarig Vært paa Hotel Postgaarden.	Ribe. „Hotel Dagmar“. 1. Kls Hotel. Elektr. Lys. W. C. Badeværelse Alle Værelser 1.50. — Omnibus ved alle Tog. Kl. 12¹/₂ Middag: 2 Retter og Dessert, 1,50 Kr. Eneste Bilgarage i Byen. <i>C. M. Christensen.</i>

K. A. C. Automobilet

vandt Præmien for bedste danske Vogn i Skagensløbet 1915.

2 Personers Model 3300 Kr.

4 — — 3500 —

Københavns Automobil Central,
Gl. Kongevej 66.

H. C. Christiansen, Automobiles Delaunay Belleville, Paris.

MOTOR Hoteller MOTOR

med

Automobil-Garage.

Ringsted. Hotel Postgaarden.
Eneste 1ste Kl. Hotel i Byen.
Telefon 15. *Carl Jensen.*

Roskilde. Jernbanehotellet.
Byens bedst beliggende Hotel.
— Anerkendt godt Køkken. —
Telefon Nr. 6. *Alfred Petersen.*

Stege. Hotel Skandinavien.
♦ Eneste 1ste Klasses Hotel i Byen. ♦
P. A. Sørensen.

Storehedinge. Jernbanehotellet.
(H. Hemmingsen).
— Telefon 76. —
Nyt opført og nymont. (Palmeh. og Taganlæg). Værelser m. elek.
Lys og Centralv. 1½ og 2 Kr. W.C. Bad. Bedste Spisested i Stevns.

Svendborg. Hotel Svendborg
1ste Kl.s Hotel.
Lukket Garage. *P. la Cour.*

Viborg. Hotel Phønix.
1ste Kl. Hotel midt paa Hovedgaden.
Telefon Nr. 50 og 257. *Morten Rasmussen.*

Vordingborg. Hotel Valdemar.
Eneste Automobil Garage
i Byen.
Telefon Nr. 11. *Chr. Mathisen.*

Københavns Automobilværksted

ved *F. Andersen.*

Autoriseret Lærer i Automobilkørsel.

Største Reparationsværksted.

Garager, Olie og Benzin.

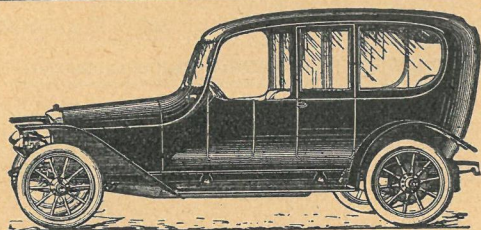
Telf. 11400. **Aaboulevarde 5.** Telf. 11400.
Indkørsel ved Circus.

Skind-, Læder og Pelsvarefarveri.

M. Bardram „Dana“.

Sct. Pederstræde 10. Telefon Byen 1641 v.

Farver Automobilbeklædning, renser og farver
Deres støvede og falmende Automobillæderpolstring
samt renser, opfarver og farver alt af Skind,
Læder og Pelsværk.



Dansk-Engelsk Vulkaniserings-Anstalt.

ved *A. Amdi-Hansen.*

Adelgade 13. — Telefon Palæ 345 u.

1ste Klasses Arbejde garanteres.

Hurtig Expedition.

Billige Priser.

Bil købes!

En ny eller lidt brugt 4 à 5 Personers Bil af
dansk, fransk, engelsk eller amrk. Fabrikat købes
mod Kontant.

Slotsmøllen, Nyborg.

Automobil-Lakereri

Vesterbrogade 69. Telf. Vester 752 x.

Gl. Kongevej 66. Telf. „ 5239 y.

M. HANSEN, Langes Efterfølger.

Jul. H. Tilling.

Automobil-Karosserier

og Motorværksted.

Classensgade 7.

Telefon Øbro 3436.

A/s Randers Automobil- & Cycle-Lakereri.

Special:

Værksted for Lakering af Automobiler og Vogne.

Hurtig Ekspedition. Tlf. Nr. 5. Vesterbro.

Brdr. Jonassens

mekaniske Værksted for

Automobilreparationer.

Vester Voldgade 125.

Telefon Byen 3386.

Automobilkarosserier

saavel Limosine som Landalet og Turist samt
Kalescher til samme leveres hurtig efter Bestilling. Nye
fikse Modeller haves og til billige Priser.

Forlang Tilbud.

Telefon 1346.

J. C. Hansen, Karosserifabrik, Randers.

H. C. Christiansen har velindrettet Garage og Værksted.

VULCANO

St. Kongensgade Nr. 17

reparerer Automobil Gummi fabriksmæssigt og kan derfor yde den største
Garanti for Arbejdets Holdbarhed.

Lager af Michelin, Dunlop, Palmer, Wood-Milne og Goodyear Automobilringe.

Vulcano ved Alfred Petersen,

Telefon: 10819.

St. Kongensgade Nr. 3 & 17. København.

Telgr.-Adrs.: Gumvulca.

The Motor Shop.

Automobil-Reparationsværksted.

1ste Klasses Arbejde garanteres.

Strandgade 1. - Telf. Byen 1846 x.

Trio variabelt Gear

5 Hastigheder — patentanmeldt

paasættes enhver Motorcykle.

Talrige, skriftlige anbefalinger beviser, at vort Gear er
Nutidens mest enkle — mest driftsikre.

Det bedste og billigste af alle Gearsystemer.

Pris for Størrelse I: indtil 3 HK. Kr. 85.00

II: fra 3—8 HK. „ 100.00

Priserne er indbefattede Paasætning.

MASKINFABRIKEN „TRIO“

Kongens Lyngby.

Danmarks største Special-Motorcyklefabrik.

Mekaniker

C. Bohnstedt Petersen.

Værksted for Motorcykler.

Alt Tilbehør. — Benzin, Olie.

Nørre Alle 9. Telefon Nora 577.

Lyngbyvej 21 B. Telefon Strand 667 y.

KOSMOS TAXAMETERET

der nu har været i Brug i København, Frederiksberg, Aalborg, Aarhus,
Randers og Esbjerg i 5 Aar, anbefales af samtlige Ejere for dets Nøj-
agtighed. — Sælges dels for Kontant og for månedlige Afdrag, saa
at man for den omtrentlige Betaling som ved Lejemaal kan blive
Ejer af samme.

(Taxameteret kan faaes til Leje).

Eneforhandler: **F. V. M. Søborgs Eftf. A. Bisted,**
11, Rantzausgade 11.

Telefoner: Nora 2592, Nora 2011.

Smaanyt.

I Løbet af Aaret skal der i Wien
— selv om det maaske bliver
midt i Verdenskrigen — foranstal-
tes en Automobiludstilling. Det bli-
ver imidlertid en ganske særlig
Udstilling, som maaske snarere

Smaa Annoncer.

**Vulkaniseringsetablissement
Vejle.**

J. Thomsen, Torvegade 8 (overfor Royal).
Telefon 1051.

Største og bedste Gummi-reparationsværksted i Jylland.
Garanteret Arbejde. — Billige Priser.

Oskar Hillmann, Automobil-

og Vognlakereri.

17, Adelgade 17.

Telefon Palæ 1780 x.

Telefon Palæ 1780 x.

Mekaniker

E. N. Johansens

Motor-Reparationsværksted

Specialitet:

Trehjulede Motorvogne og Motorcykler

Vesterbrogade 23. Telf. Vester 823 y.

AKTIESELSKABET „AURORA“

Automobilreparationsværksted

Autogensvejsning

Lyngbygade Nr. 30

Telefon Central 262

Solidt Arbejde

Moderate Priser

Fabr. „Secure“

Wedell & Beyer.

Metalvarefabrik. — Støberi.

Forniklingsanstalt.

Compressions- & Benzinhaner.

Fosfor Bronze: Stænger & Bøsninger.

Adelgade 79.

Telefon Central 8556.

Telefon Central 8556.

H. C. Christiansen, engelks Daimler, ventilløse Automobiler.

**A. G. Hansen,
Automobil-
Sadelmager.**

Strandboulevard 3.

H. F. Christiansen. Vestergade 12. — Randers.
Telefon 567.

Wanderer Motorcykler.

Prowodnik russiske Gummi.

Olie og Benzin. — Reparationsværksted. — Dampvulkanisering.

Automobil-
Skærme og Kølere, Louis Nimb,
Gothersgade 14.
Telefon Palæ 1391 y.
saavel nye som Reparationer.

Vulkaniseringsanstalten

"VULCANO"

Amaliegade 16, Aarhus,

Telefon 3573.
Privat 3918 - 3917.

Telefon 3573.
Privat 3918 - 3917.

anbefaler sig med alt Vulkaniseringsarbejde af Dæk, Slinger samt Paalægning af Slidebaner. Hurtig og reel Behandling garanteres. Lager af Benzin, Gummi og Reservedele. Stort Reparationsværksted for Automobile og Motorcykler.

**Vulkaniserings-
Værksted**

for Automobil-, Motorcykle- og Cykleringe.
Nye og brugte Dæk og Slinger.

(Aabent Søn- og Helligdag).

J. P. Olsen.

Schönbergsgade 2 (Hj. af Gl. Kongevej).
Telefon Vester 2328 x.

Den eneste Fagmand i Aalborg,

der kan reparere Automobile og Motorcykler
bor Urbansgade 28.

Telefon 2142.

G. Bech-Nielsen.

H. Gløy & Søn Eftf.

Carosseri & Vognfabrik.

Maler- og Reparationsværksted

for

Automobiler.

Autogensvejsning.

Nørre Farimagsgade 67.

Telefon Central 630.

Køb Dansk Fabrikat.

S Kapper
J Jakker
K Benklæder
G Gamascher
T Trøjer
I Veste
H Handsker
N Kasketter
H Huer
S Slips
D Peltse
etc.



**For
Automobil
og
Motor
Sport.**

Vort Fabrikat kan foruden i nedenstaaende Udsalg erholdes hos de største og fineste Ekviperingshandlere Landet over.

JOH. BJØRKEGREN & SØN

Grundl. 1870.

Blegdamsvej 36-38
København.

Telefon 5207.

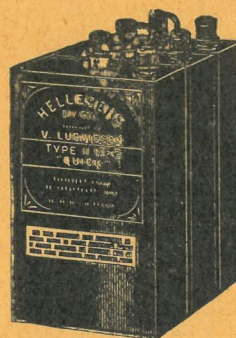
EXPORT • EN GROS • EN DETAIL

**Automobil-
Reparationsværkstedet
Meteor.**

Mekaniker **L. Markussen,**
Falkoneralle 94.

Telefon 2033.

Telefon 2033.



**HELLESENS
TØRELEMENT
Bedste Tændbatteri**

for Automobile, Motorcykler,
Baade og stationære Motorer.
VARIGHED, TYPE O Nr. 4:
op til 5000 Kilometer og mere.

**Billigere og bekvem-
mere i Brugen end
Akkumulatorer.**

Leveres i alle Størrelser og Former.
Guldmedaille Paris 1900.

**Hellesens Enke
& V. Ludvigsen,**
København.

Telefon Central 2553 & 2587.

Om faa Dage aabner vi i vor Ejendom

FREDERIKSBERGGADE 22

— KØBENHAVN B. —

et velassorteret Udsalg af

Automobil- og Motor-Tilbehør.

Der vil her til Stadighed forefindes et righoldigt Lager af:

Toga-Karburatorer, eget Fabrikat.

Akkumulatorer i alle Spændinger.

Bosch-Lys- og Selvstarter-Anlæg.

Bosch-Magneter med Tilbehør.

Bosch-Tændrør, Model 1915.

Lygter til elektrisk Belysning.

Osram-Lamper, 4, 6, 8 og 12 Volt.

Speedometre og Uhre.

Elektriske og mekaniske Horn.

Monterings-Materiel etc.

Installationen af de købte Dele kan i Reglen straks foretages af vor
Montage-Afdeling.

TVERMOES & ABRAHAMSON.

Telefon: Byen 5313 x.

THE CAR OF NO REGRETS



8-CYLINDRE

Model D

er forsynet med det berømte
Ward Leonard elektriske Igang-
sætnings- og Belysnings-system og

CANTILEVER FJEDRE

der forlænger Existensen for baa-
de Vogn og Ringe og giver den
behageligste Kørsel.

Skriv efter nærmere Oplysninger til

P. Matthiesen,
Skovegade 14,
Vejle.

King-Agenturer er indbringende — og der
er endnu nogle gode Distrikter ledige.
Skriv blot.

Export Dept., King Motor Car Co.
50 Union Square, New York, U.S.A.

KING-Automobiler giver hver eneste Dag Bevis for
deres vidunderlige Paalidelighed, Sparsommelighed,
Udholdenhed, Bekvemmelighed og Luxus i disse
Lande — og i andre —

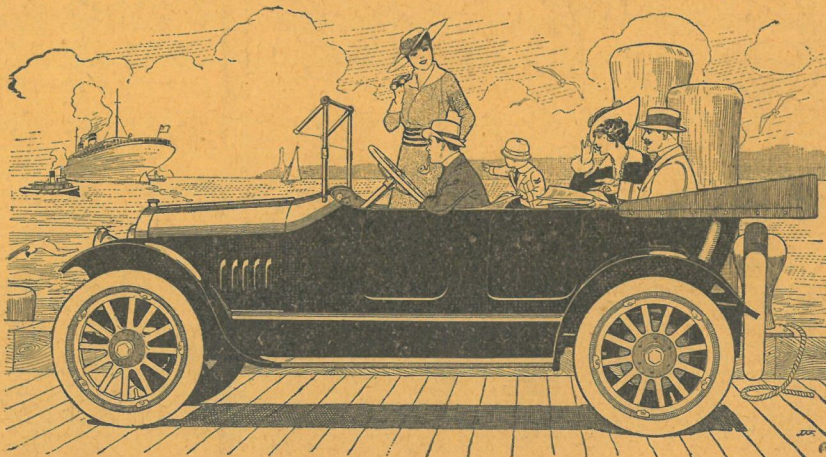
Stor-Brittannien
Tyskland
Rusland
Italien
Danmark
Portugal
Grækenland

Sverrig
Australien
Guatemala
Indien
Filippinerne
Ny Zeland
Venezuela

Chile
Sydafrika
Schweitz
Uruguay
Java
Martinique
Holland

Columbia
Brasilien
Ceylon
Kuba
Porto Rico
Trinidad
Norge

Vi kan henvise Dem til begejstrede KING-Ejere og
Agenter i næsten hvert eneste Land paa hele Jorden.



H. C. Christiansen, Morris-Cowley Lægeautomobil.