

Hans Jensen Bergvold

MOTOR



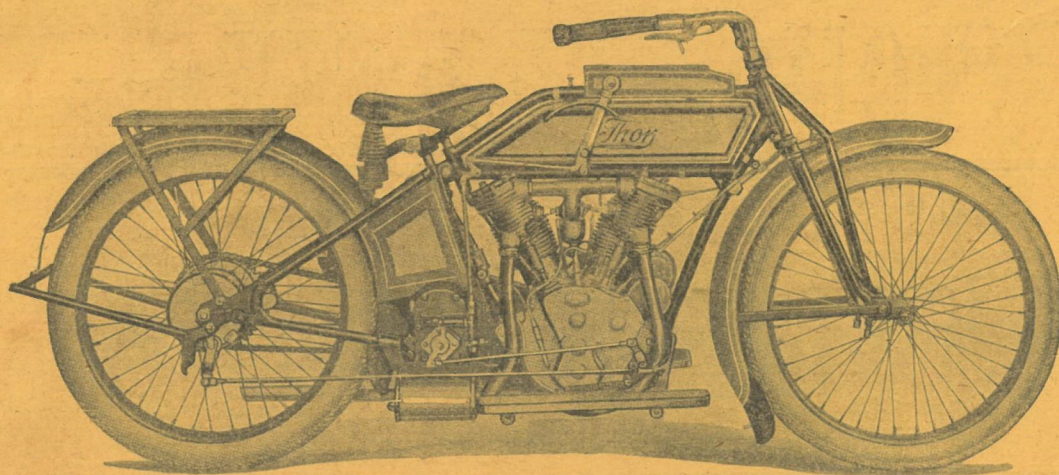
Aargang XII

Den 17. Februar 1917

Nr. 565

THOR

MOTORCYCLER



Den lydløse 15 HK. 2 Cyl. **THOR**, den stærkeste af alle Motorcycler.

Den nye 15 HK. THOR vil slaa alle konkurrerende Mærker i Hurtighed, Stabilitet, Soliditet, og er den Motorcycle, der grundet paa sin Kraft egner sig bedst til Sidevognskørsel.

THOR vil i 1917 blive det førende Mærke af Motorcycler, bestil derfor Deres THOR snarest.

Skriv efter Catalog og Tilbud, og den nærmeste Forhandler vil blive Dem opgivet.

Generalrepræsentant for Danmark:

Værksted:
Gl. Kongevej 4.
Tlf. 10900.

CHR. WALTER
Tlf. 9781 - 10991 — Farvergade 2.

Garage:
Johannevej 8.
Tlf. Nora 163.



**HELLESENS
TØRELEMENT**
Bedste Tændbatteri

for Automobiler, Motorcycler,
Baade og stationære Motorer.
VARIGHED, TYPE 0 Nr. 4:
op til 5000 Kilometer og mere.
**Billigere og bekvemmere i
Brugen end Akkumulatorer.**
Leveres i alle Størrelser og Former.
Eksporteres millionvis til alle
Lande.

Hellesens Enke
& V. Ludvigsen.
København.
Tlf. Central 2553 & 2587.

JOHANNES ALLEN

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

Metalvarefabrik og Støberi.

Reparationer udføres.

Forretningen grundlagt 1813.

St. Kongensgade 61.

Telefon 3272.

„LONDON“

ULYKKES- OG GARANTIFORSIKRINGSSKABET AF 1869

AUTOMOBILFORSIKRING

ØSTERGADE 1. KØBENHAVN K.

TELEFONER: 6979, 6998, 6999

Joh. Fr. Schalburg

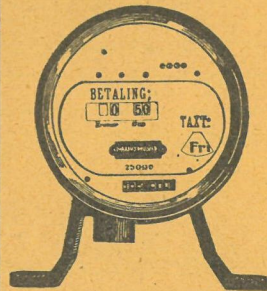
Grundlagt 1817.

Bordeaux,
43, Allées de Boutant

København,
Stormgade 8.

Velaflagrede Bordeauxvine
af udsøgte Aargange.

Telefoner 656 og 10,656.



Telefoner:
11422 & 16422.

MARIUS MULVAD

MEINUNGSGADE 8
KØBENHAVN N.

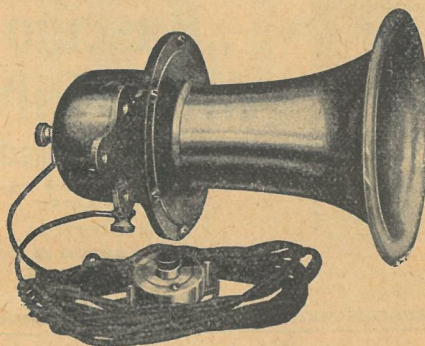
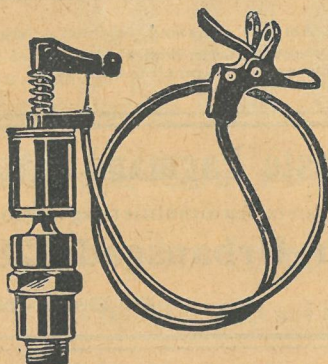
Taxametre &
Registreringsapparater.
Kilometertæller &
Vej-Tidmaalere

Forlang Prospekt.

OTTO DREWSEN

KØBENHAVN
FARVERGADE 17

AARHUS
MEJLGADE 2



Forsyn Deres Automobil med en Tænderørsløjte, giver fri Bane paa Landevejen, absolut bedste Signalapparat. Ny Sending hjemkommen, Lager af elektr. Horn 4. 8. 12 Volt, almindelige Horn, Bolde & Stemmer.

Største Udvalg i Automobil- & Motorcycle-Tilbehør.

København
Fredericiag. 13
Tlf. 11002 (Ctr.)

VILH. NELLEMANN

Randers
Kirkegade 15
Tlf. 1730—34

Enerepræsentant for Danmark for

Jeffery-Automobiler

(The Nash Motor Co., Kenosha, Wis.)

Dette Automobil er overalt anerkendt som Amerikas fineste Fabrikat. Dets Stabilitet, enkle Konstruktion og Ydeevne har gjort det til et af Hjemlandets ledende Kvalitets-Mærker.

Kun Udtalelser af udelte Tilfredshed fra danske Købere.

Turistvogne, Sedans (aftagelig Overdel), 4 og 6 Cylindre, 40—50 HK.
Lastvogne: $\frac{3}{4}$ Ton og $1\frac{1}{2}$ Ton.

Jeffery Quad: 2 Tons Lastvogn, der trækker, styrer og bremser paa alle 4 Hjul.

Skriv efter Katalog!

Forlang Tilbud!

København
Fredericiag. 13
Tlf. 11002 (Ctr.)

VILH. NELLEMANN

Randers
Kirkegade 15
Tlf. 1730—34

**A/s Randers Automobil-
& Cycle-Lakereri.**

Hurtig Ekspedition. Tlf. Nr. 5. Vesterbro.

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



**„Rascino
Mobil Oil“**

Mest driftssikre Smørelie
for Automobiler og
Motoreykler.

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

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

Wanderer Motoreykler.

Prowodnik russiske Gummi.

Olie og Benzin. — Reparationsværksted. — Dampvulkanisering.

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.

Den eneste Fagmand i Aalborg,
der kan reparere Automobiler og Motoreykler
bor Urbansgade 28.

Telefon 2142.

G. Bech-Nielsen.



SE DANMARKS SKØNNESTE EGNE

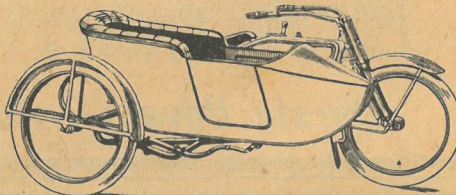
— naar Foraaret gryr!

Rejs billigt og bekvemt i en elegant og solid

ILFORD Sidevogn

Forlang i Tide vort Prospekt.

A/s Automobilfabriken ILFORD Nørre Allé
1, 3, 5, 9.



**MOTORCYKLEN
OG DENS BEHANDLING**

AF

FRITZ SCHMITTO

CAND. POLYT.

MED OVER HUNDREDE ILLUSTRATIONER

PRIS KR. 3.00.

Faas i enhver Boghandel samt i Motors Ekspedition,
Gothersgade 14, Kbhvn., hvor Betalingen ogsaa kan modtages
i Frimærker.

Husk den store anerkendte

Ladestation

Stuðiestræde 10.

Tlf.: Central 12820

Vil De være garanteret 1. Kl. Præcisions-arbejde, saa lad altid Deres Akkumulatorer oplade i vor elektriske Montage-Afdeling.

L. W. SCHARFF

Alt Automobiltilbehør haves paa Lager.

A/s Automobilfabriken

Finlandsgade 5, 7, 9.

„JAN“

Tlf. C. 12712 - 12713.

Direktion: Jan Hagemeister & K. V. Tersling.

Fabrikation af:

4 Cyl. 16 HK. 2 à 3 Personers Vogn.
— 16 — 600 kg Varevogn.

Kun direkte Salg fra Fabriken.

Oskar Hillmann, Automobil-

og Vognlakereri.

52, Pilestræde 52.

Telefon Palæ 1884 v.

Telefon Palæ 1884 v.

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 Nøjagtighed. — 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. Søbørgs Eftf. A. Bisted,
11, Rantzausgade 11.

Telefoner: Nora 2592, Nora 2011.

Brødrene Høien.

Værksted for

Automobilreparation.

Guldbergsgade 43.

Telefon Central 11684.

Telefon Central 11684.

Køb Dansk Fabrikat.

S Kapper
J Jakker
K Benklæder
G Gamascher
T Trøjer
V Veste
I Handsker
K 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.

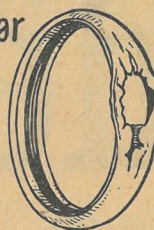
Blegdamsvej 36-38
København.

Telefon 6207.

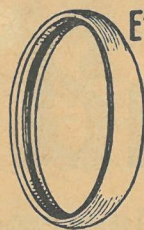
EXPORT • EN GROS • EN DETAIL

AUTOMOBILGUMMI repareres

Før



Efter



Reparationen.

½ Dansk Afvulkaniseringsfabrik
Køge.

DIREKTØR: cand.polyt. ALBERT THEILGAARD
M. I. F.

Kørekort

til alle Motorkøretøjer.

A. Amdi-Hansen. (Aut. Køreskole).

Nørrebrogade 220. Tlf. Taga 880.

A. G. Hansen, Automobil- Sadelmager.

Strandboulevard 3.

Fyens Luftringefabrik, Albanigade 24, Odense.

Telefon 925.

Telefon 925.

Anbefaler sig med Gummivarer til Cykler,
Motorcykler og Biler.

Vulkanisering af Bildæk og Slinger.

Et engelsk Patent paa en Benzinbesparer
haves. Skriv efter Prospekt og Oplysning
derom.

Københavns Vulkaniseringsanstalt.

— Byens bedste, hurtigste og billigste Værksted for Reparation af Autodæk og Slinger. —
Kun mangeaarige Fagfolk :: Salg af nye og brugte Autoringe.

Gothersgade 41. Telefon Byen 4650.

(Forhen Antonigade 9).

AUTOMOBILER

Flere 2-4-6 Personers Automobiler
haves paa Lager og sælges billigt.

„AUTOBRIX“

ved Emil Brix.

Citygade 21.

København K.

Telefon Byen 7780.

NB! Stort Lager af klausulfrit Gummi

Automobil-Export-Gesellschaft m. b. H.

LAGER:

BERLIN-HALENSEE (Tyskland)

Joachim-Friedrichstr. 37-38.

Telegr.-Adr.: EXPORTAUTO

PERSON- OG LAST-AUTOMOBILER

Inden- og udenlandske Mærker, brugte, leveres prompte paa Lager.

Levering kun til Forhandlere.

Udførslen besørger af os.



HURTIGHED & SIKKERHED!

Dunlop Motorcycle-Ringens Slidbane er Grunden til dens Popularitet blandt Motorcyclister, for hvem Hurtighed og Sikkerhed er en Nødvendighed.

Denne Slidbane, som er patenteret, har tre Ribber, en Hoved-Midterribbe og to Sideribber. Fra disse Ribber udgaar Knopper, som ikke alene er meget store i Diameter, men ogsaa i Dybden, og i Stedet for at være anbragt parallelt med hinanden, er de anbragt temmelig langt fra hinanden og skraatstillede. Knopper, som er anbragt parallelt, giver kun en lille Overflade til Forhindring af Frem- eller Tilbageskridning, en Vanskelighed, som de skraatstillede Knopper overvinder. Det er paa disse Hovedknopper at det meste Arbejde hviler, naar Ringen staar lodret, og paa Grund af den forholdsvis smalle Bane disse giver, formindskes Gnidningsmodstanden og Hastigheden forøges. Da Hovedmassen af Gummien er i disse Knopper og selve Ribben, er den just paa det Sted, hvor den mest tiltrænges, hvorfor DUNLOP-Ringe altid vælges af de Motorcyclister, som skal køre hurtigt og sikkert.

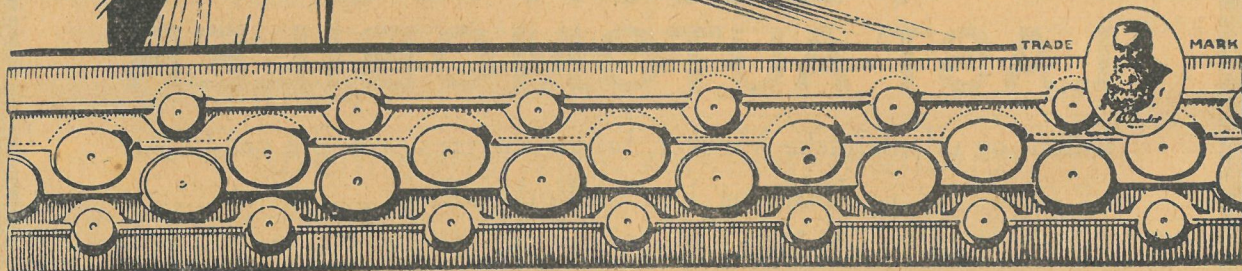
DUNLOP

DUNLOP RUBBER Co. A/s

GRUNDLEGGERE
AF LUFTRINGEINDUSTRIEN

ST. STRANDSTRÆDE 19. KBHVN. K.

TELEFON 5008 & 10508.
TELEGR.-ADR.: DUNLOP.



MOTOR



Medlemsblad for

Danske Motorklubber

Officielt Organ for „Danmarks Motorcykle-Union“

Organ for Dansk Motor-Industri og -Handel

Medlemsblad for „Forenede Danske Motorejere“

Redaktion:
Vimmelskæftet 42.
København K. — Telefon Central 2350.

Ekspedition:
Gothersgade 14, Hof-Bogtrykkeriet.
København K. — Telefon Central 40.

Redaktør
Overretssagfører Lauterbach.

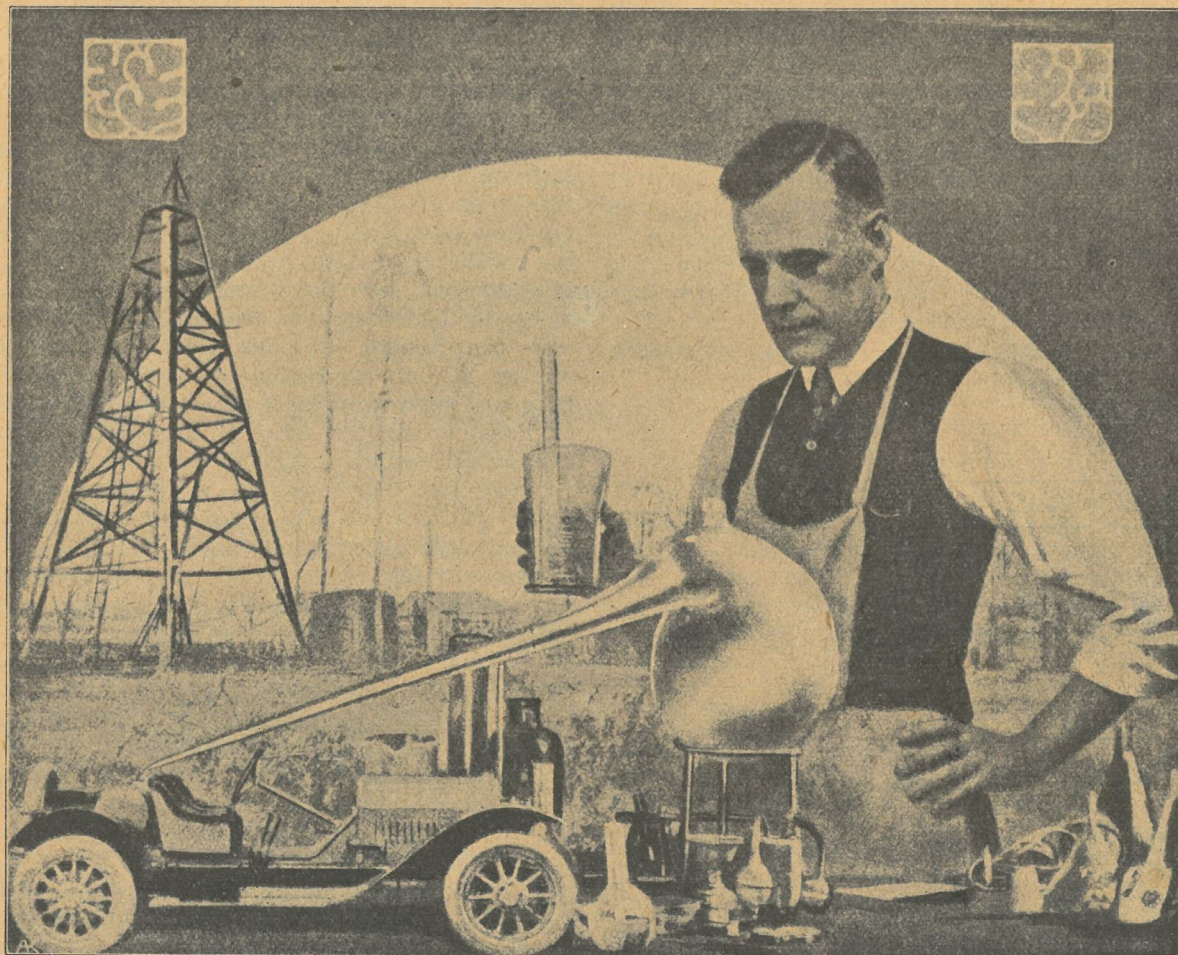
Udgivere:
A/S Ugebladet Motor.

Redaktionsudvalg:
Lensgreve Knuth-Knuthenborg.
Kgl. Hof-Bogtrykker Fr. Bagge.
Rentier C. Schyth.
Overretssagfører Lauterbach.

Nr. 565.

Lørdag den 17. Februar 1917.

12. Aargang.



I „Motor“ for 30. December f. A. Nr. 558 omtalte vi den Opfindelse, som den amerikanske Statskemiker Dr. W. F. Rittman havde gjort vedrørende en forbedret Destillationsmaade — den saakaldte „Cracking-Metode“. Opfindelsen vakte en mægtig Opsigt i Amerika, og den amerikanske Regering sikrede sig Udnyttelsesretten, og enhver kan faa Ret til at anvende den ved at indgive Ansøgning herom, — over 30 store Raffinaderier i Amerika har i 1916 benyttet sig af denne Ret. Vort Billede efter et amerikansk Tidsskrift viser en symbolsk Fremstilling af den Betydning, som man i Amerika tillægger Dr. Rittmans „Cracking-Metode“, hvorefter man skal kunne udvinde 10 Gange mere Benzin af den raa Stenolie end efter de hidtil anvendte Metoder.

Ugens Nyt.

Indhold:

Dr. Rittmans „Cracking-Metode“ (Ill.). — Ugens Nyt: Til „Motor“s Læsere, Motorklubben G. V., Bivejskørsel, Patentvæsen, Motordrosketaksterne i Helsingør, Lægerne og Snefaldet, Motorkøretøjernes Antal i Norge. — Danmark rundt. — Forretningsnyt. — Jernbane-niveauoverkørsler omkring København (Ill.). — Naar Ringene pumper for haarde. — Opbevaring af Benzin (Ill.). — Hvor vidt er vi naaet med de moderne Vejbesæstelsesmetoder? — Motorcyklekørsel paa Isen (Ill.). — Fra Domstolene. — Luft-ringe og fjedrende Ringe i Forhold til Kørehastigheden. — Spørgsmaal og Svar. — Jorden rundt. — Raad og Vink (Ill.).

* * *

Sol og Maane.

Onsdag d. 21. Februar:
Solopgang Kl. 7° 24',
Solnedgang Kl. 5° 24', Nymaane Onsdag den 21. Februar.

* * *

Til „Motor“s Læsere.

Med den store Udbredelse, „Motor“ nu har — „Motor“ udgaar hver Uge i over 4000 Nr. — kan det naturligvis ikke undgaas, at der sker Fejl ved Ekspeditionen. Sligt er beklageligt, men endnu mere beklageligt er det, at „Motor“ ikke kommer alle Læserne rettidigt i Hænde, ja somme-tider slet ikke kommer frem. Fejlen herfor ligger imidlertid i de 99 af 100 Tilfælde hos Postvæsenet. Klager herover maa derfor rettes til det lokale Postkontor, og, hvis dette ikke hjælper, derefter til „Motor“s Ekspedition, Hof-Bogtrykkeriet, Gothersgade 14, København, men ikke til „Forenede Danske Motorejere“s Kontor.

Iøvrigt bedes Forandring af Bopæl omgaaende meddelt Ekspeditionen.

* * *

Motorklubben G. V.

afholder Søndag den 25. Februar Kl. 4 en lille sel-skabelig Sammenkomst paa Søpavillonen. Der serveres Kalvefilet, Smør og Ost, Snaps og Øl. Der-efter en lille Dans til Kl. 11. Prisen er 3 Kr. Bil-letter bestilles hos Bestyrelsen.

* * *

Bivejskørsel.

Krummerup-Fuglebjerg Sogne-raad har meddelt Overretssag-fører K. Möhl, Fuglebjerg, Tilladelse til at befare Sognets første Klasses Biveje med Motorvogn.

* * *

Patentvæsen.

Dansk Patent: Nr. 21919. Gros-serer Peter Marius Jensen af Odense, Østre Stationsvej Nr. 4: Haandtag med

Beslag til Styret for Cykler og Motorcykler. Ansøgt den 1ste April 1916. — Kl. 63.

Nr. 21921. Maskinfabrikanter Patentwacht, G. m. b. H., af Berlin, Friedrichstrasse Nr. 192 og 193, Tyskland: Vandfordeler til Udenbordsmotorer. Ansøgt den 17de November 1915. (Fuldmægtig: Patentagent H. Pedersen, København.) — Kl. 65.

Nr. 21926. Laboratorieassistent, Dr. Franz Aigner af Wien, Schönburgstrasse Nr. 28, Østrig, og Maskinfabrikant og Ingeniør Richard Klinger af Gumpoldskirchen, sammesteds: Fløjte med en til begge Sider udsvingende Lydplade til Frembringelse af Toner i Luftarter og Vædske. Ansøgt den 21. Juli 1914. (Fuldmægtig: Ingeniører Hofman-Bang & Boutard, København.) — Kl. 74.

Nr. 21927. Bjergværksingeniør Matthew Sinclair Stevenson af London, Westminster, Victoria Street Nr. 119, England: Lufthjulring med dobbelt Slange. Ansøgt den 9de Marts 1916. (Fuldmægtig: A.J.S. Internationale Patent Bureau, København.) — Kl. 63.

* * *

Motordrosketaksterne i Helsingør.

Politimesteren i Helsingør har foreslaaet følgende nye Kørsels-takster, som Byraadsudvalget har anbefalet Byraa-det at vedtage. Ifølge „Helsingør Avis“ meddelte Ud-valgets Formand, Red. Welsch, at naar Taxa-metrene indførtes, vilde en Tur fra Helsingørs Jernbanestation og til den indre By, begrænset af en Linie Lundegade—Nygade—Fiolgade (Hjørnet af Rosenkildevej) og Stenstræde koste 80 Øre, for 90 Øre kan man køre til Hjørnet af Esrom- og Gurre-vejen, til Tildesborg paa Kongevejen og til Svea-blik paa Søndre Strandvej. Til Kronborgbroen, Midten af Lappen, Hollandsk Mølle og Villa Vis-borg kan man køre for 1 Kr. Til Marienlyst Hotel er Prisen 1 Kr. 20 Øre; til Montebello 1 Kr. 40 Øre og til Julebæk 2 Kr. 20 Øre.

Dagtaxt regnes fra Kl. 6 Morgen til 12 Nat og er for de første 600 Meter 80 Øre, for hver paa-begyndt 300 Meter derudover 10 Øre.

Nattaxt regnes fra 12 Nat til 6 Morgen og er for de første 300 Meter 80 Øre, for hver paa-be-gyndt af de næste 150 Meter 10 Øre.

Saasnart man kommer udover Helsingørs Grund, slaas Taxameteren om, og Taxt 2 (Nat-taxten for Helsingør) gælder. En Vogn fra Statio-nen til Hellebæk Kro koster derefter om Dagen 3 Kr. 50 Øre, nemlig 2 Kr. 20 Øre til Julebæk og 1 Kr. 30 Øre derfra til Kroen.

Uden særlig Betaling skal Automobilet vente indtil 5 Minutter paa det Sted, hvortil det er be-stilt. For hver 3 Minutter derover betales 10 Øre. Haandbagage er gratis. For større Kuffter betales 15 Øre pr. Stk.

Betalingen beregnes fra det Sted, hvortil Auto-mobilet er bestilt, forsaavidt det ikke ligger udover

600 Meter fra Kaperpladsen, i hvilket Tilfælde der beregnes et Tillæg af 10 Øre for hver 300 eller 150 Meter, alt eftersom det er Dag- eller Nattax.

I København er Taxten for Automobiler 700 Meter 50 Øre, og for hver følgende 350 Meter 10 Øre.

Hvis Hestevognene ogsaa forsynes med Tax metre, gælder disse Takster, ellers de gamle.

* * *

Lægerne og Snefaldet.

„Varde Folkeblad“ har modtaget følgende:

I Anledning af denne Vinters rigelige Snefald skal vi undertegnede Læger m. H. t. Snekastningen tillade os at rette den indtrængende Henstilling til de respektive Sogneraad, at der drages Omsorg for, at Snekastningen udføres ogsaa med Biltrafiken for Øje.

Mange Steder har det nemlig p. G. a. ikke tilstrækkelig Kastning været umuligt for os at naa frem til vore Patienter.

Følgende Fordringer maa Kastningen bl. a. fyldestgøre a. H. t. Bilen:

- 1) Vejbanen maa kastes tilstrækkelig bred d. v. s. 1 $\frac{1}{2}$ Gang alm. Sporvidde.
- 2) Der maa kastes til Bunds. Hvis dette ikke sker, vil Bilerne ikke kunne komme frem, inden der er kørt et Spor op. — Herved dannes der imidlertid mellem Sporene ofte en ret høj Banke. Indtræder der nu en Dags Tøvejr med paafølgende Frost, bliver denne Banke saa haard, at man risikerer at køre imod med Chassiets Underdel, hvorved vigtige Organer, f. Eks. Oliehus, kan beskadiges.
- 3) Der maa kastes ikke blot gennem Driver, men ogsaa hvor Sneen ligger i et jævnt Lag (højere end 3 a 4 Tommer.)

Med Tak for Optagelsen!

*Christoffersen. Hjortvad. Jacobsen.
Jepsen. Knudsen. Lund. Myglind.
Møller. Perek. Tørbøl.*

Fra andre Sider er der ogsaa fremkommen Klager til „Forenede Danske Motorejere“ angaaende lignende Forhold, hvorfor „F. D. M.“ har taget Sagen op til nærmere Behandling.

* * *

Motorkøretøjernes Antal i Norge.

I Norge er Antallet af indregistrerede Motorvogne 2257. Heraf er 1364 Privatvogne, 500 Droskevogne, 203 Varevogne og 190 Rutevogne. Hertil kommer imidlertid 150 indregistrerede Lastvogne, hvoraf 26 er Rutelastvogne. I Motorkredse i Norge beregner man iøvrigt, at Antallet af Motorvogne vil blive fordoblet i 1917.

Danmark rundt.

Lygtetvangen og Gadebelysning. — Kommissionen vedrørende brandfarlige Vædskeers Opbevaring.

Som Følge af den indtraadte Blokadesituation har Frederiksberg Kommune set sig nødsaget til at ophøre med Gadebelysningen paa Kommunens Veje. Allerede den første Nat skete der som Følge heraf et Sammenstød mellem en Motordroske og et Hestekøretøj, idet Drosken bagfra kørte ind paa Hestekøretøjet, som holdt stille. Hestekøretøjet var ikke forsynet med Lygte, men havde det været det, havde Chaufføren i Tide opdaget Køretøjet. En Arbejdsmand, som sad ved Siden af Kusken, faldt ned paa Vejen og slog sig saa slemt, at hans Tilstand er meget betænkelig. Dette Tilfælde viser ganske overbevisende, hvor absolut paakrævet Indførelsen af Lygtetvangen er, og Følgerne af Sammenstødet taler mere indtrængende end den mest veltalende Motormand. —

Som meddelt i sidste Nummer af „Motor“ har Justitsministeriet nedsat en Kommission vedrørende brandfarlige Vædskeers Opbevaring. Der har paa dette Omraade hidtil hersket saa vidunderlig meningsløse Forhold, at man alene af den Grund maa være tilfreds med Kommissionens Nedsættelse; thi saa bliver der da Lejlighed til at faa Forholdene grundigt undersøgt. Desværre har Justitsministeriet ikke fundet sig foranlediget til at lade en praktisk Motormand faa Sæde i Kommissionen, men da vi andet Steds i „Motor“ nærmere behandler dette Forhold, skal vi nøjes med indtrængende at opfordre de i Sagen interesserede Parter til at være paa deres Post, idet vi oplyser, at „Forenede Danske Motorejere“ selvfølgelig vil foretage det fornødne; men bedst var det naturligvis, om alle interesserede Parter arbejdede i Fællesskab til Opnaaelse af den bedst mulige Ordning.

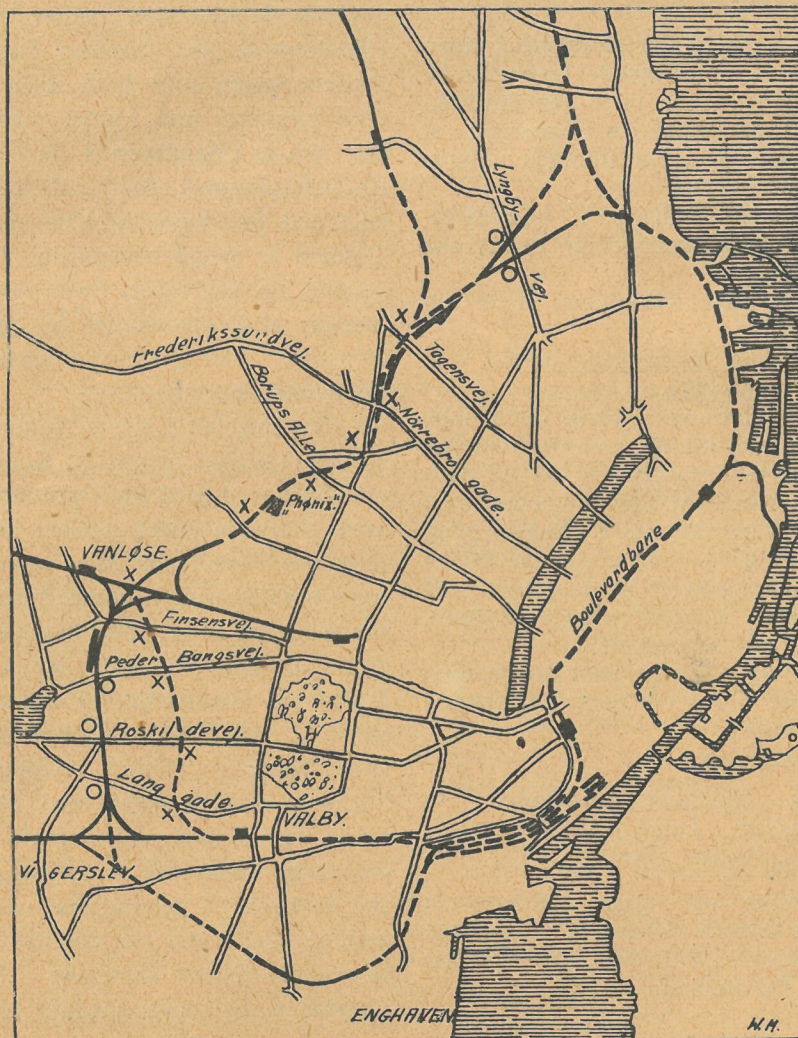
Forretningsnyt.

Hr. Fabrikant E. A. Lauritsen, Jarmersgade 2, København, har bragt en Benzinsparer, kaldet Kompensations-Ventilen, i Handelen, og skal der ved Brugen af Apparatet kunne spares fra 28 $\frac{0}{10}$ til 40 $\frac{0}{10}$. Vi har set Anbefalinger fra Automobilister, bl. a. en Landlæge, som viser, at Brugen virkelig medfører den lovede Besparelse uden at Motoren taber i Kraft, og derfor maa Kompensations-Ventilen altsaa siges at være særdeles anbefalelsesværdig.

Jernbaneniveauoverkørsler omkring København.

I „Motor“ for 30. December f. A. Nr. 558 omtalte vi paa Basis af en Artikel i „Ingeniøren“ af Hr. Ingeniør A. C. Karsten den aldeles meningsløse Maade, som Jernbaneniveauoverkørslerne omkring

„Kommissionen angaaende Foranstaltninger for Persontrafik mellem Jærnbanestationerne i Københavns, Frederiksbergs og Gentoftes Kommuner“ om, at de fornødne og aldeles nødvendige Ændringer vedrø-



De med X mærkede Steder viser Viadukterne over Hovedlandevejene, og de med O mærkede Steder de nye for al Færdsel generende Jærnbanebomme.

København vilde komme til at virke paa, naar den nye Jærnbaneordning blev gennemført. „Forenede Danske Motorejere“ tog sig straks af det paaklagede Forhold, og efter nøje at have undersøgt Forholdene indgav F. D. M. i Forening med „Kgl. Dansk Automobilklub“, „Den danske Turistforening“ og „Motordroskeudvalget“ et Andragende til

rende det paaklagede Forhold maatte blive foretaget.

Kommissionen, der er af ret ny Dato, skulde efter sit Navn at dømme forbedre de ved Jærnbaneloven i 1904 trufne Foranstaltninger vedrørende Jærnbaneforholdene i og ved København.

Jærnbaneloven i 1904 krævede et stort Offer

(ca. 12 Millioner Kr.) af Københavns Kommune, for at blive gennemført. Vi skulde saa til Gengæld have en ny Banegaard, en underjordisk Boulevardbane og blive fri for de skrækelige, tidsspildende Overkørsler — Niveauoverskæringer, som det hedder, naar en Gade eller Vej skærer en Jærnbanelinie i samme Højde — paa Ørstedsvvej, Vordrofsvej, Bülowsvvej, Roskildevej, Peder Bangsvej, Nørrebrogade og mange flere Steder. — Der skulde laves en løftet Bane fra Valby paa skraa over til Vanløse, videre herfra over Godthaabsvejen, Borups Alle og Nørrebrogade og derfra en sænket Banelinie under Tagensvej. Alle Københavnerne saa derfor med Glæde Arbejdet skride frem, om end ret langsomt — der er jo ogsaa langt endnu —, men der var dog Haab om, at det en Gang skulde blive godt.

Loven af 1904 gav ogsaa Ret og Penge til en Ekspropriation af det fornødne Areal for en ydre Godsbane fra Vigerslev over Vanløse forbi Fabrikken „Phønix“ over til Slangerupbanens Station og videre til den nuværende Nordbane ved Lyngbyvej; Expropriationen omfattede tillige de nødvendige Arealer for Viadukterne ved Godthaabsvej, Borups Alle, Nørrebrogade med flere Gader, saasom Glentevej, samt Underkørslen ved Tagensvej, men derimod ikke til Viadukter ved Roskildevej, Peder Bangsvej og Valby Langgade samt Lyngbyvej. Man mente, at disse Godstog med den daværende ringe Godstrafik ikke kunde genere ved Niveauuskæringerne. Nu i vor Tid er imidlertid Godstrafikken tiltaget enormt, Godstogenes Længde har fordoblet sig, og Antallene er tiltaget i en foruroligende Grad. Statsbanerne har da ogsaa anlagt Viadukter for Godsbanen ved Enghavevej, Vigerslev Alle og Gl. Køgevej.

Det vilde være en smuk Opgave at løse for Kommissionen ved at vedtage at skaffe os af med Niveauuskæringerne paa Lyngbyvej, Roskildevej, Valby Langgade og tillige helst ogsaa ved Peder Bangsvej og Finsensvej — Kommissionen vil naturligvis straks sige, at det koster mange Penge; ja selvfølgelig — det, der er godt og praktisk, koster i Reglen mere end det middelmaadige og upraktiske, — men Tid er Penge, og i vort Aarhundrede skal vi ikke bruge vor Tid til at holde og se paa et Godstog slentre forbi en Jærnbanebom — det hører ikke mere til vor Tid.

Hovedruter som Roskildevej, Valby

Langgade og Lyngbyvej maa og skal føres igennem uden Niveauuskæringer.

De tidligere Forslag viser en Række kostbare Viadukter over Hovedlandevejene, se de med X mærkede 10 Steder paa hosstaaende Tegning, og saa skal der spares de 4—6 sølle Niveauuskæringer, se de med O mærkede Steder paa Tegningen. — Ja, er det ikke pære dansk! Lave noget helt godt, det kan vi ikke. — Og hvad koster saa de manglende Viadukter? Ja, det bliver selvfølgelig Penge, skal vi sige 1 Million Kr.; men til Gengæld spares der saa de aarlige Bevogningsudgifter — kapitaliseret omtrent Halvdelen. Som Hovedsag vindes der betydelig Tid for alle de mange Menesker, der skal passere de forskellige Veje, hvad enten dette nu sker med Hestevogn, Cykel, Motorvogn eller Sporvogn. Det er nemlig lange Tidsrum, der er Tale om, og vil man undersøge, hvor længe det drejer sig om at vente, saa kør en Dag til Trekronergade i Valby; her ligger en Niveauuskæring paa den omtalte Godsbane, og kommer De kun til at vente 10 Minutter, saa maa De være glad —; naa, al den Godstrafik skal ikke til Vanløse og vice versa, en Del gaar af til Roskilde, men i Stedet for paatænker den ovennævnte Kommission at lade Persontrafikken støde til omtrent, hvor Roskilde-Godstrafikken gaar fra — altsaa vi faar en betydelig Frekvens paa Banen baade af Gods- og Persontog.

Loven af 1904 krævede Banen fra Gyldenløvesgade til Vigerslev nedlagt, for at blive fri for de mange Niveauuskæringer bl. a. ved Peder Bangsvej og Roskildevej, og hvad sker saa nu i 1917? Kommissionen foreslaar at flytte de Niveauuskæringer, der er vedtaget at skulle nedlægges, 1000 à 1500 Meter længere ud ad samme Gade. I vor Tid kommer vi med Motorkøretøjerne hurtigere til de paatænkte Niveauuskæringer, end vi i 1904 kom med Hestekøretøjerne til de dødsdømte Niveauuskæringer.

Trafikmæssig set er Niveauuskæringer til stor Skade, da Niveauuskæringer spærrer omtrent Halvdelen af Københavns Omkreds langs den yderste Jærnbanelinie mod Sjælland, og netop her ligger de 2 vigtigste Adgangsveje til Hovedstaden, nemlig Roskilde Landevej og Kongevejen (Lyngbyvej).

Ingeniør Lauritz Pedersen oplyser i „Ingeniøren“ for 27. December f. A. at Statsbanerne for Tiden anvender ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. for at bringe Lande- og Biveje ud af Niveau ved den ny Bane, der ude

lukkende gaar gennem Hedeegne fra Funder til Bramminge, hvorfor saa spare den $\frac{1}{2}$ Million det koster mere at blive fri for de fordømte Niveau-skæringer i Hoved- og Storstaden København?

Naar Ringene pumpes for haarde.

(Af O. B. Parkinson i „The Automobile“.)

Paa de fleste Ringe staar der prentred: Oppumpes til — Cbs. Tryk; Stregen kan betyde 70, 80 eller 100, alt efter Ringenes Størrelse og Fabrikantens Skøn.

Det vil i Reglen konstateres, at Ringene vil blive lige saa haarde som faste Ringe, naar de pumpes op til det Tryk, der saaledes angives. Mange Chauffører, der pumper Ringene i Garager med mekanisk dreven Pumpe, vil yderligere give dem extra 10 Cbs. Tryk eller maaske mere gaarende ud fra, at en saadan Fremgangsmaade vil spare Pumpning i længere Tid.

Hvorfor anvender man Luftringe?

Ved de ældste Automobiler, der kun kunde naa op paa 20 miles Fart og havde faste Ringe, vare disse Anledning til en overordentlig stærk Vibration, som krystalliserede Staalet i Automobilet, rystede Møtriker og Lejer løse, brækkede Fjedrene og desuden gjorde Kørslen meget ubehagelig. Saa kom Luftringene, der snart fik almindelig Anvendelse, og alle maatte indrømme, at det var langt bedre at „køre paa Luft“ end at „køre paa Jærn“, fordi Luftens Elasticitet fjernede alle de ovenfor nævnte Ulæmpen eller dog formindskede dem væsentligt.

Faren ved Udskridning.

Jeg kan ikke tænke mig nogen mere meningsløs Adfærd end at anbringe et Sæt Luftringe paa et Automobil med det Formaal at køre behageligt — og saa straks fylde en saadan Mængde komprimeret Luft i Ringene, at de blive lige saa stenhaarde som faste Ringe. Praktisk set blive da Følgerne de samme som ved at køre paa faste Ringe, og de ødelæggende Virkninger er kun blevne formindskede, fordi der nu anvendes finere Staal,

som vanskeligere krystalliseres, og fordi Fjedrene ere bedre nu end før og ikke knække saa let.

Den stærkere Fart, hvormed der køres nu, har saa til Gengæld skabt en Fare, der ikke eksisterede i gammel Tid, nemlig Faren for Udskridning enten ved Drejning om Hjørner eller paa glatte eller sandede Vejbaner.

Paa vaade Veje sker der ikke saa tit Uheld ved Skridning, fordi næsten alle Chauffører kører yderst forsigtigt paa slibrig Asfalt eller Macadam.

Enhver, der har Lyst, kan nu prøve for sin egen Fornøjelse, at en Vogn, der vil skride let med Ringe oppumpede til 90 Cbs., vil staa helt godt paa samme Vej og under samme Hastighed, naar Ringene kun ere oppumpede til 60 Cbs. Ligeledes vil et Automobil køre bedre gennem Sand med 60 Cbs. Tryk i Ringene end med 90 Cbs. Tryk, ligesom stejle Bakker tages lettere med mindre haardt pumpede Ringe.

Skæring af Fælgene.

Den eneste reelle Grund, der gives for, at Ringe skal pumpes til de ligne faste Ringe, er at Dækkene saa ikke vil blive pressede ned og skaarne af Fælgen og derved faa en længere Levetid. Men selv den Aarsag er ikke god nok. Naar Fælgene ikke har skarpe Kanter, og Dækkene ere første Klasse og anbragte rigtigt paa Fælgen, vil Dækkene ikke blive beskadigede, undtagen naar der er saa lidt Luft i Slangen, at Fælgen „slaa igennem“ og støder mod Vejbanen. Dog — selv om man kunde køre lidt længere paa en for stærkt pumpet Ring — vil denne Besparelse forsvinde alene derved, at en overpumpet Slange ikke varer nær saa længe som en tilpas pumpet. Ikke at tale om de øvrige Ulæmpen ved at køre paa stenhaarde Ringe: Udskridning, Rystelse af Vogn og Passagerer etc.

Mindre Oppumpning praktisk.

Som almindelig Regel skal Ringene pumpes til 20 Cbs. Tryk mindre, end Fabrikanten opgiver. Herfra undtages dog saakaldte „Cord“ringe (fabrikerede af Stræklærred), paa hvilke Lufttrykket er sat lavere end ved de sædvanlige Ringe, hvorfor Fabrikanterne ogsaa med en vis Ret kan reklamere med, at disse Ringe ere behageligere at køre paa.

Personlig har jeg brugt et Sæt 4 Tommers Ring (mærkede: Pumpes til 80 Cb.) paa et 3000 Cb. Automobil, som jeg har kørt med i Bjergegne

og over daarlige Veje. Mine Forringe havde jeg kun pumpet til 30 Cb. og mine Bagringe til 30 Cbs. Tryk, og de led intet særligt under den haarde Kørsel, medens Automobillet gik godt op ad Bjærgene og gennem Sand, og Kørslen var langt behageligere for Passagererne end med stenhaarde Ringe.

Opbevaring af Benzin.

En Kommission nedsat af Regeringen.

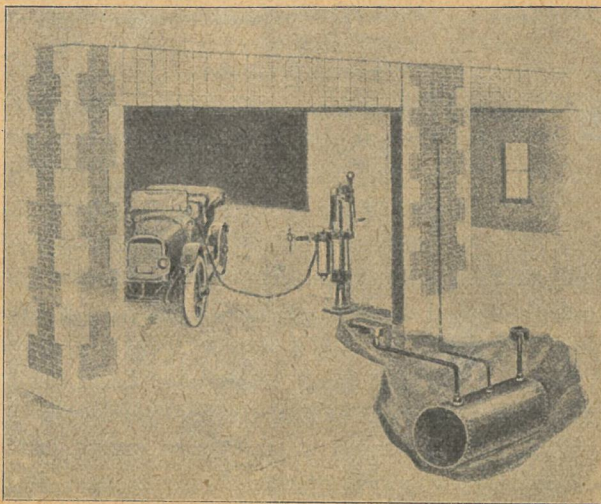
Regeringen har fornyligt nedsat en Kommission med mange kloge Mænd i til at forbedre vore Regler for Opbevaring af let antændelige Vædsker. Iblandt Kommissionens Medlemmer savner vi Automobilisternes Talsmænd indenfor Branchen og Motororganisationerne. Naar Tyendeloven skal ændres, tages Tyendets Talsmænd med paa Raad, men det samme gode Princip, der giver sig Udslag i dette, synes ikke at gælde, naar Talen er om en Nyordning paa Benzinopbevaringens Omraade.

Det findes ganske naturligt at lade, som om de praktiske Automobilfolk slet ikke eksisterede, og som om Opbevaring af let antændelige Vædsker kun var en Sag, der interesserede Brandfolk og Apotekere.

Vore nuværende Regler for Opbevaring af Benzin ere ganske simpelt horrible, ja, saa slemme, at de ikke kan overholdes og heller ikke blive overholdte. Skulde Reglerne følges, vilde det være umuligt at have 5 kg Benzin i Garagen, idet nemlig „Bekendtgørelse om Opbevaring af brandfarlige Vædsker i København“ af 3. Juni 1912 siger (§ 2): „Private Forbrugere maa i deres Lejligheder og Kontorer opbevare indtil 3 kg i veltillukkede Beholdere, der enkeltvis ikke maa rumme mere end 1 Liter = 750 g.“ For Forhandlere er Portionen 6 kg i Metalbeholdere eller Flasker à 1 Liter. Skal mere end 6 kg og op til 300 kg opbevares, skal det være i murede Kælderrum særligt indrettede paa en meget omstændelig Maade. For større Lagere kræves endnu skrappe Foranstaltninger. Beholdere paa over 5 kg skal have et af Brandvæsenet anerkendt Eksplosionssikkerlukke.

At der er Trang til at forandre ved disse Regler, kan man saa inderligt godt forstaa. De ere

ikke ældre end fem Aar, men forekomme ligesaa antike som de gamle Enevældsoldenborgeres Forordninger om Vildtet paa de kongelige Vildtbaner. Man bliver ganske vist ikke hængt for at have 5



kg Benzin hjemme, men man kan faa 2 Maaneders Fængsel, og hvis det gælder en Automobilist, kan man sikkert faa Forbrydelsen ind under Mordbrand, saafremt der skulde gaa Ild i Benzinen.

Nu skal disse Bestemmelser altsaa forandres, og det er glædeligt det samme, selv om det ikke betyder saameget, da Reglerne for de mindre Oplag hverken overholdes af den strenge Øvrighed eller de underdanige og lovlydige Undersaatter.

Bortset fra den mulige Brandfare er den gamle Metode med at gemme Benzin hen i Beholdere ganske urimelig uøkonomisk. Ved Paafyldning fra Dunkene over paa Automobillet spildes en hel Del Benzin, ligesom en hel Del staar og fordamper, fordi Dunkene ikke holdes godt tilskruede. I Udlandet er man da baade i Benzinudsalg, offentlige og private Garager mere og mere gaaede over til at opbevare Benzin i underjordiske Beholdere, hvorfra Paafyldning sker direkte til Vognens Benzinbeholdere ved Vandtryk.

Paa vedstaaende Billede gives en anskuelig Fremstilling af hele Anlæggets praktiske, brandsikre og økonomiske Indretning. I Udlandet paafyldes den underjordiske Beholder direkte fra store Benzintankmotorvogne (af samme Type som Petroleumselskabets Tankvogne, der kører omkring paa Landet herhjemme).

Paafyldning paa Vogntanken kan maales nøjagtig af ved et automatisk Maaleapparat.

Hvor vidt er vi naaet med de moderne Vejbefæstelsesmetoder?

Foredrag, holdt i „Dansk Ingeniørforening“s Sektion for Vej-, Vand- og Jærnbanebygning, d. 15. December 1916, af Kommuneingeniør *H. V. Rygner*, Lyngby, M. Ing. F. (offentliggjort i „Ingeniøren“ i Nr. for 7. Februar 1917, Nr. 11).

Da jeg i 1908 første Gang rejste til England for at studere de nye Vejbefæstelsesmetoder, som lige var omtalt af Ingeniør Bjerre i „Maanedsskrift for Sundhedspleje“, var Sagen ganske ny. Det var det første Signal om den Omvæltning i Vejbygningen, der var i Anmarsch, og naar jeg undtager de store Kommuner, København og Frederiksberg, der for nylig havde begyndt deres Forsøg, var der vist ingen i hele Landet, der havde noget nærmere Kendskab til Sagen overhovedet.

Den var jo ogsaa i det hele af ret ny Dato. Ganske vist var der baade i Frankrig og i England saa langt tilbage som i Midten af forrige Aarhundrede gjort Forsøg med Anvendelse af Tjære paa Vejene, men det var sikkert mere for at finde nye Omraader, hvor dette Biprodukt fra Gasværkerne kunde gøres nyttigt, end for at forhindre Støvplagen, som ikke kendtes dengang, end ikke af Navn; men nogen videre Udbredelse fik disse Forsøg ikke, og det var først, efter at Dr. Guglielminetti, Lægen i Monte Carlo, havde udført en Prøve i noget større Stil i 1902, at Sagen vakte Interesse. Paa den Tid begyndte ogsaa Automobilerne at faa praktisk Betydning, og derved stiftede man Bekendtskab med den Indvirkning, disse hurtigkørende Vogne havde paa makadamiserede Veje.

I 1908 var man i England naaet til at have 1500 miles Veje behandlede med Tjære, hvilket er $\frac{1}{80}$ eller lidt over 1% af den samlede Længde. Det fyldte jo ikke meget, og jeg maatte rejse langt omkring for at finde de forskellige Forsøgsstrækninger. Dog blev jeg en Del forbavset ved at se, at man alligevel var naaet saa vidt, at hele Hovedgaden i en By som Cheltenham var fuldstændig færdig. Men da jeg to Aar efter igen var i England i samme Anledning, havde Metoden undergaaet en mægtig Udvikling. Hvor som helst jeg kom, var det let at finde baade Prøvestrækninger og hele, færdige Byer. Saaledes var saa godt som alle Vejene i Sommerbadestedet Eastbourne enten overtjærede eller belagte med Tjæremakadam, og det var mange miles. Senere fik jeg at vide, at

den samlede Længde af Veje i England, der var tjærebehandlede i 1910, var 10,000 miles eller $\frac{1}{12}$ (over 8%). Saa rivende var Udviklingen. Desværre har jeg ikke senere haft Lejlighed til at faa en nøjagtig Opgørelse over Tilstanden nu, men man kan gaa ud fra, at Udviklingen ikke er staaet stille i de forløbne 6 Aar, jeg vil snarere gætte paa, at over Halvdelen af Englands Veje nu er ombyggede og indrettede paa Automobiltrafikken, som ogsaa har taget til i en overvældende Grad.

Disse Oplysninger om Forholdene i et fjernt Land kan naturligvis ikke direkte hjælpe os her i Danmark, men vi maa nøjes med at have Tallene for Øje som et lysende Eksempel paa initiativrig Foretagsomhed og som et fjernt Maal ogsaa for os.

For at se Forholdene paa nært Hold i vort sydlige Naboland foretog jeg i 1911 en Rundrejse til en stor Del af de Byer, hvor jeg kunde tænke mig at se gode Resultater i samme Retning, men her blev jeg rigtignok forbavset til den helt modsatte Side. Der var forholdsvis meget lidt at se og meget lidt nyt at lære. Endog i to saa livlige Byer som Wiesbaden og Heidelberg var man kun naaet til de allerførste og tilmed ret ufuldstændige Forsøg.

Hvor vidt er vi nu naaet her i Landet? Det er et Spørgsmaal, som var interessant at faa besvaret. Men helt let er det ikke. Dels findes der — endnu ikke — nogen samlende Haand, der kan indhente og fremlægge Besvarelser om disse Forhold for hele Landet, og dels er ikke alle lige lette at faa Svar fra. Men jeg skal nu i det følgende prøve, ganske vist uden statistiske Oplysninger i Haanden, at klargøre, paa hvilket Standpunkt vi for Tiden befinder os.

Det var den tekniske Forening, der gav Sagen den første, mere officielle Støtte ved i 1910 at udskrive en Konkurrence om en Prisopgave vedrørende Spørgsmaalet, og syv af de Ingeniører, som straks havde faaet Interesse for de nye Metoder, tog fat paa en Sammenstilling af dem og en nøjere Beskrivelse af dem. Besvarelserne kom ind i September 1911, men desværre hengik der to Aar, inden Resultatet af Bedømmelsen forelaa, og i disse Aar laa Sagens mere agitoriske Side nærmest stille. Ingen af de 7 følte sig, forklarligt nok, fristede til at offentliggøre noget om deres Viden, men afventede, som efter en stiltiende Overenskomst, Udfaldet af Konkurrencen, og saa gik der

endda det meste af et Aar, inden den præmierede Afhandling kom offentlig frem, saa at de mange, som havde ventet paa ad denne Vej at faa fornøden Underretning og Belæring, maatte lade Sommeren 1914 gaa hen uden at kunne begynde Forsøgene med Kraft. Tiden var dog ikke ganske spildt. De Institutioner, som havde særlig Interesse for Spørgsmaalet i det hele, fordi Færdselen ligefrem krævede det, arbejdede sig i Mellemtiden energisk frem. Jeg kan her nævne København, Frederiksberg, Københavns Amt, Aarhus, Odense, Horsens og Esbjerg, og jeg maa maaske tage Lyngby med.

Hvad er da Resultatet af alle disse Bestræbelser?

Resultatet er i Korthed det, at det har vist sig, at de Metoder, som man i 1910 mest havde Øje for, nemlig: Chaussébrølægning, Asfaltmakadam, Tjæremakadam og Overtjæring, er blevne prøvede og satte saa godt i System, at man maa sige, at de nu har overvundet alle Børnesygdomme, og at man er i Stand til at paavise, ikke alene hvorledes Arbejdet med dem udføres, men ogsaa, paa hvilke Veje de egner sig bedst, og hvorledes det stiller sig med Økonomien.

Der var dengang ogsaa andre Metoder og Stoffer paa Bane, men ingen af dem har vundet synderlig Udbredelee her i Landet, og det regner jeg for et stort Gode, at man er bleven staaende ved blot 4, som endda saa udmærket supplerer hinanden. Det vilde ikke være saa heldigt for Sagen i det hele, om der havde været et stort Antal Metoder at vælge imellem i hvert enkelt Tilfælde. Det kunde let for usagkyndige se ud, som de lærde var uenige, og den raadgivende Ingeniørs Iver for en bestemt Metode kunde let blive misforstaaet og udtydet, som om han havde nogen personlig Interesse i netop den Metode.

Jeg skal nu omtale de fire Metoder noget nærmere.

Chaussébrølægningen er den Metode, der taaler den stærkeste Trafik, ja man kan dristig sige, at den taaler al Slags Trafik. Det er tillige den Metode, for hvis Varighed der haves bedst Erfaring, idet det ældste Stykke, som Københavns Amts Vejvæsen har lagt, nu er 15 Aar gammelt. Det er desuden ret let at foretage Slidmaalinger, eller rettere, det er let efter de foretagne Slidmaalinger at forudsige noget om Belægningens Varighed, da Sliddet finder Sted ganske jævnt. Og ud fra disse Varighedsberegninger er det da let at komme til

det Tal, der angiver den aarlige Udgift til Forrentning og Afskrivning af Omkostningerne i Varighedsperioden. Det er det heldige ved Metoden, da Anlægsomkostningerne pr. m² er større end ved nogen af de andre Metoder, og det derfor vil være saa meget desto nødvendiggere at have sikre Beregninger at fremvise, naar man skal udvirke de nødvendige, ret store Ekstrabevillinger hos vedkommende Myndigheder. Det tjener til Ære for Amtsvejvæsenet i Københavns Amt og for Amtsraadet, at disse Overslag og Beregninger er gennemførte saa vidt, at der er dannet en fuldstændig Plan for Hovedvejenes Belægning med Chaussébrølægning indenfor en forholdsvis kort Aarrække. At det har kunnet gennemføres saa hurtigt kommer især af, at Beregningerne udviser, at de aarlige Udgifter til Vejene med Chaussébrølægning for stærkere trafikerede Vejes Vedkommende ikke er højere end den nuværende aarlige Udgift til almindelig Makadam, det vil altsaa sige, at Vejenes Ombygning efter denne Metode kan gennemføres uden Stigning i det aarlige Vejbudget.

For at de opstillede Beregninger skal holde Stik, er det nødvendigt, at der anvendes den største Omhu paa at udføre Brøllægningsarbejdet saaledes, at der sikres Stenene en urokkelig Stilling, for at de ikke for tidlig skal blive rundslidte. Dette kan jo enten udføres ved en Vanding og Kompriering af Sandlaget eller ogsaa ved en Udfyldning af Fugerne med Beg, Asfalt eller Cement. Hovedsagen er, som sagt, at Stenene staar fast.

Resultatet af det hele er altsaa det, at Chaussébrølægningen er en fuldt ud prøvet og sikker Belægningsmetode; den kræver en ret betydelig Anlægs kapital og en omhyggelig Udførelse, men saa er man sikker paa en Vej, der er i en udmærket Forfatning i al Slags Vejr og for al Slags Trafik.

Jeg kan ikke nævne bestemte Priser, da disse for Tiden er saa usikre, at man ikke kan lægge dem til Grund for nogen sammenlignende Beregning; men de vil efter Forholdene ligge mellem 5 og 6 Kr. pr. m².

Den næste Metode, jeg skal nævne, er Asfaltmakadam'en. Naar jeg kalder den Asfaltmakadam, er det blot, fordi det er blevet dens Navn herhjemme. Man kunde ogsaa kalde den Udgydningsmetoden eller Udgydningsmakadam for at angive, hvori Metoden bestaar, og for ikke at sige noget nærmere om, hvad det er for et Stof, der udgydes eller indgydes, som nogle kalder det. Det

skal nemlig blot være et bituminøst Stof, let at smelte og udgyde og tilstrækkelig haardt og stærkt og dog elastisk. Derfor kan ren Asfalt og ren Beg ikke bruges, men der maa tilsættes saadanne Olier eller lignende Stoffer, at Elasticiteten for en Del bevares ogsaa i kold Tilstand. Stoffet bliver derfor et Fabriksprodukt mere end et Handelsprodukt, og det kommer i højere Grad end ved de andre Metoder an paa, hvilke Resultater Forsøgene med de forskellige Slags Stoffer giver, og først og fremmest, at man stole paa sin Fabrik. Skal denne først levere en Prøve, der skal ligge i 2—3 Aar, før man er sikker paa, at den er tilfredsstillende, saa gaar der altfor lang Tid hen,

Af Fabrikker, der leverer et Produkt, som man har sikre Erfaringer med, og som Fabrikken selv kan garantere for, er der for Tiden egentlig kun Hans Guldmann's. Det første offentlige Arbejde, der blev udført med hans Makadamasfalt, der, som Navnet lyder, har Asfalt som Hovedbestanddel, er i Nørresøgade i København, og det blev lagt i 1911. Det ligger godt endnu paa 6. Aar, og denne Gade blev dog tidligere lagbelagt hvert Aar. Der har naturligvis været nogen pletvis Reparation hist og her; det kunde maaske have været undgaaet, til Dels i alt Fald, om Belægningen var udført med de Erfaringer, man nu sidder inde med, men paa en almindelig Makadamisering kan Reparationer jo heller ikke undgaas. Prisforøgelsen kan med de Priser, der gjaldt inden Krigen, regnes til 3 Kr. pr. m², saa at den færdige Belægning kommer til at staa i 4 Kr. pr. m², men kan man

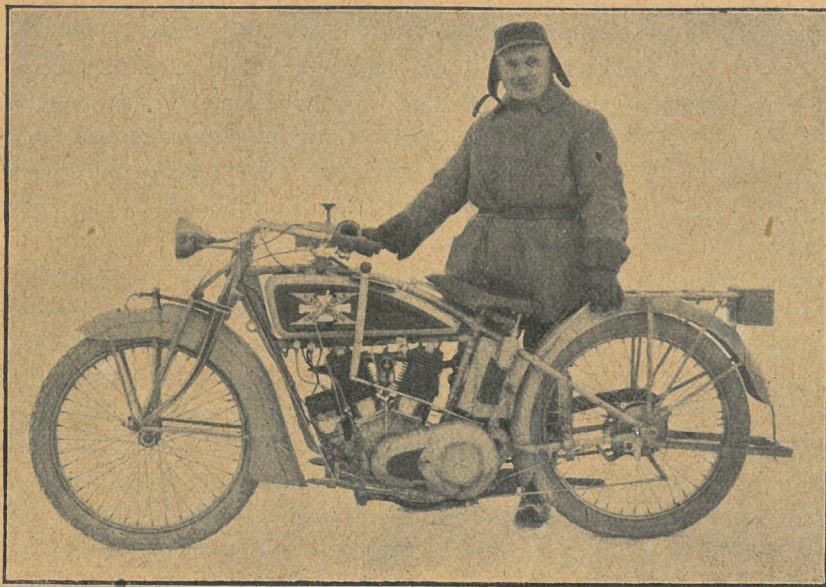
regne med en Varighedsforøgelse fra 1 Aar til 5 Aar, ses det, at ogsaa denne Metode er i Stand til at tjene sig selv ind.

At dens Udseende er nærmest ideelt — den ligner meget Gadeasfalt —, og at den derfor er stærkt lyddæpende og let at holde ren, er allerede et kendt Faktum, der gør den særlig afholdt paa Hovedveje i Villakvarterer, Parker o. lign. Steder. I glat Føre som Rimfrost har Heste lidt vanskeligt ved at faa Fodfæste, men saa maa man bestrø Vejbanen med skarpt Sand, og af samme Grund kan man ikke anvende-Metoden paa Bakker stejlere end 1:40 eller 1:50.

Selve Udførelsen er beskrevet i „Ingeniøren“ af mig sidste Foraar (Nr. 19 af 4/3 1916) og af Ingeniør C. L. Jensen nu for nylig (Nr. 78 af 27/9 1916).

Jeg skal nævne, at medens der i 1911 blev belagt 1800 m² og i 1912 2200 m² — det var udelukkende i København —, steg Anvendelsen af Metoden i 1913 til 9000 m², da Københavns Amt kom med, og i 1914 til 20,400 m², da ogsaa Gentofte Kommune begyndte. Nu har desværre Krigen sat en Stopper for Metodens videre Udvikling paa Grund af Vanskeligheder med at fremskaffe visse af Bestanddelene i Stoffet. Ogsaa i Holbæk, Lyngby og enkelte andre Byer er Metoden prøvet med samme gode Resultat. Det er dog Gentofte Kommune, der paa dette Omraade er den førende, idet denne Kommunes Bebyggelse og Arten af dens Trafik paa Hovedvejene er særlig egnet for denne Metode; der er da ogsaa allerede lagt ialt mellem 3 og 4 km.

(Fortsættes.)



Motorcyklekørsel paa Isen.

Den bekendte Forhandler af Excelsior-Motorcyklen, Hr. M. Michelsen, Randers, opnaaede forleden Dag under en Køretur paa Isen med sin Excelsior-Motorcykle en Hastighed af henimod 90 km. En Kreds af Motorinteresserede overværede Præstationen, der drejede sig om et Væddemaal, som Hr. Mikkelsen vandt med Glans, idet Cyklen ikke en eneste Gang skred paa den glatte Isbane.



DANSK AFVULKANISERINGSFABRIK • KØGE



Telegram-Adr.
Reclalming.
Køge.

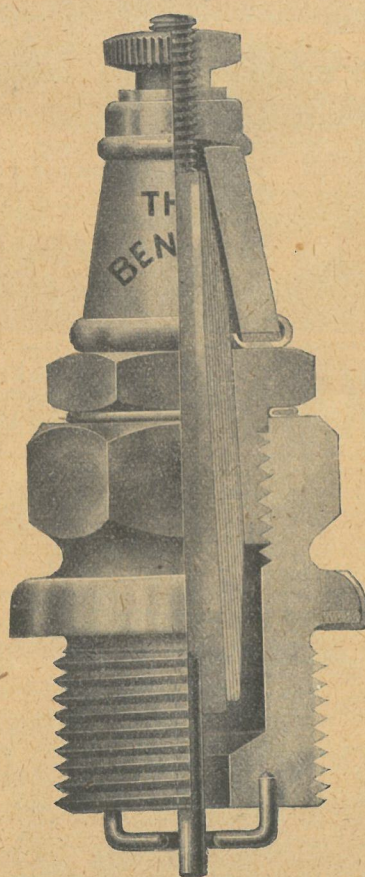
A/s Dansk Afvulkaniseringsfabrik,
Direktor Albert Theilgaard, cand. polyt. — M. I. F.

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

MOTOR

BENTON

Tændrør



Soder ikke

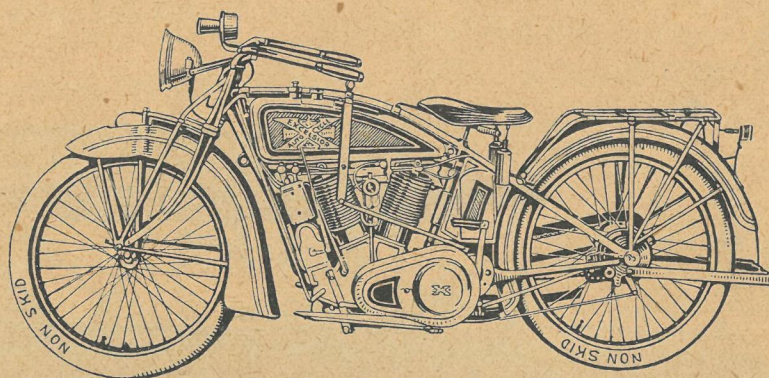
Paa Lager i alle Størrelser

RUDOLPH SCHMIDT

FARVERGADE 10

KØBENHAVN B

Telefon: 5164 - 5165



Excelsior - Model 17-3.

Staar bedst i fedtet Føre.

Forlang Katalog og Maskinerne demonstreret hos vore Forhandlere:

KØBENHAVN:

Thøger G. Jungersen, Reventlowgade
Nr. 32 (p. t. Etableringskontor).

FREDERIKSBERG:

Frederiksberg Sportsmagasin (Brdr. Karberg),
Gammel Kongevej Nr. 115.

SJÆLLAND:

HILLERØD. Automobilh. A. Jensen, Postgrd.
HOLBÆK. Brdr. Olsen, „Bilcentret“.
KØGE. Cykleh. N. Christensen, „Kureren“.
NÆSTVED. Cyklehandler Offer Andersen.
ROSKILDE. Cyklehandler Carl Hansen,
„Record“.
SORØ. J. P. Petersen, Sorø Automobilforretn.
ØLSTYKKE, FREDERIKSSUND. Fabrikant
H. Hagested.

LOLLAND:

MARIBO. Aktieselskabet „Motor“.

MØEN:

STEGE. Cyklehandler J. P. Hemmingsen.

FYN:

ODENSE. Larsen & Hyllekjær, Kongens-
gade.

JYLLAND:

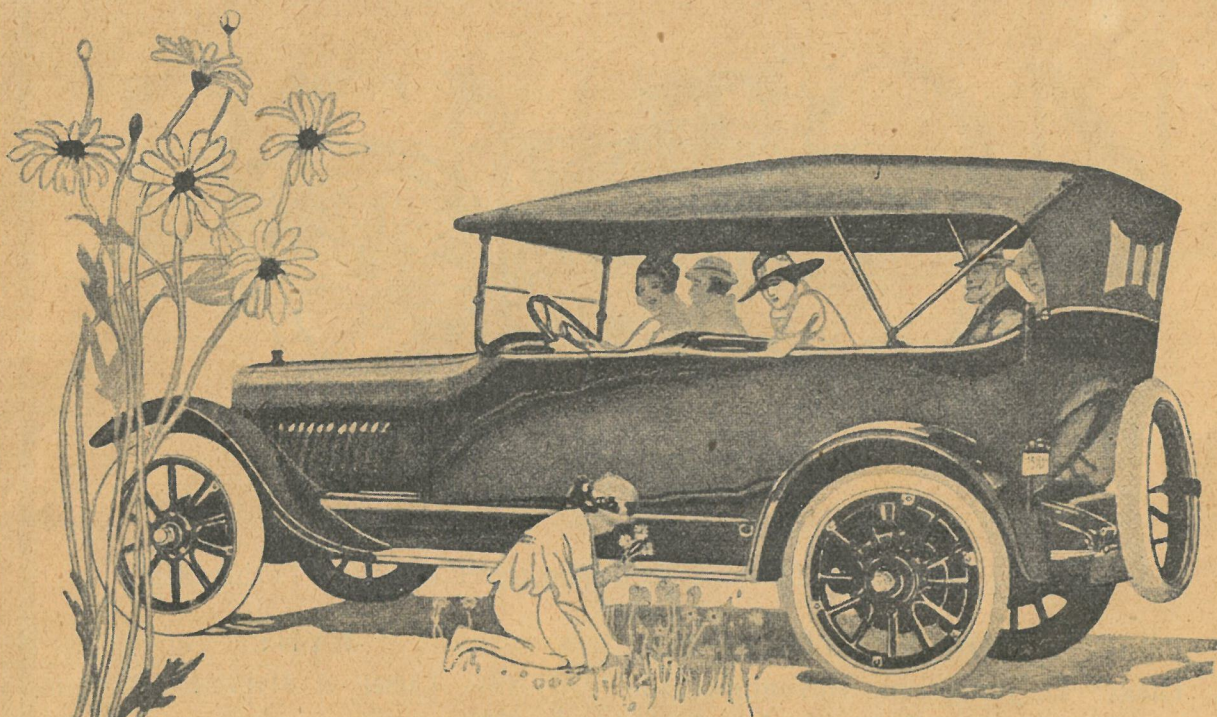
AALBORG. Automobilhandler Dindler &
Lindhardt.
AARHUS. Cyklehandler J. I. Jensen, Emili-
borg.
BALLING (pr. Skive). Cyklehandler Nielsen.
BÆLUM. Cyklehandler K. K. Jensen.
ESBJERG. Cyklehandler P. M. Gram.
FREDERICIA. Cyklehandler Johannes Mad-
sen, Torvet.
FREDERIKSHAVN. Cyklehldr. Carl Poulsen.
HERNING. Autobihdl. Hans Dynesen.
HJØRRING. Cyklehandler Andreas Jensen.
HOLSTEBRO. Automobilhandler Odgaard.
HORSENS. Cyklehandler A. P. Andersen.
RANDERS. Cyklehldr. M. Michelsen, Adelgade.
RINGKØBING. Automobilhandler Alfr. H.
Laursen.
VEJEN. Cyklehandler H. Vinderslev.
VEJLE. Cyklehandler Rasmus Jensen.
VIBORG. A. Philipsen & Co.

Hovedforhandler af »Excelsior« Motorcykler for Danmark:

Tlf. 5164 . 5165.

RUDOLPH SCHMIDT
KØBENHAVN B.

Farvergade 10.



Chandler 6

er ingen outreret Væddeløbsvogn, men løber dog hurtigere end nogen Motormand nogensinde ønsker at køre eller vil finde det forsvarligt at køre.

Dens Renomé er ikke baseret paa opreklamerede Rekordpræstationer, trods det at Chandlervogne daglig yder Præstationer, der søger deres Lige; den tager selv Østjyllands Bakker med en Lethed, der gør den til et Legetøj i en Dames Haand.

Den er et Resultat ikke af uprøvede Theorier, men af aarelange Erfaringer.

Elegant udstyret fra inderst til yderst er den en af Sæsonens mest populære Vogne.



Vort Firmamærke paa Motorhjælmen er den bedste Garanti for Automobilets Kvalitet.

Enerepræsentant for Danmark:

MAMMEN & DRESCHER

St. Kongensgade 118 - 120

Kjøbenhavn K.

Tlf. 10415 - 10416

Fra Domstolene.

At
Overretssagfører Lauterbach.

Retten underkender en Dyrlæges Skøn.

Den kgl. Landsover- samt Hof- og Stadsret har stadfæstet en af Arts og Skippinge Herreders Politiret afsagt Dom, hvorefter en Dyrlæge var bleven dømt til at betale en Mulkt paa 30 Kr. og en Erstatning paa 301 Kr. 30 Øre samt Sagens Omkostninger for Overtrædelse af Automobilloven.

Sagens Omstændigheder er følgende:

Den 30. April 1916 ved Middagstid kom Dyrlægen kørende i sit Automobil paa Landevejen, og samtidig kom en Handelsmand kørende paa Vejen i modsat Retning i en Sulky forspændt en 4 Aars Blodshoppe. Idet Hestekøretøjet var kommet op ad en mindre Bakke, blev Handelsmanden Automobil vaer, og da hans Hest, der var bange for Automobile, viste Tegn paa Angst, vendte han om, efter at han ifølge den af ham afgivne Forklaring forinden ved at række den ene Haand i Vejret havde givet Signal til Dyrlægen. Handelsmanden kørte derpaa i Skridt ned ad Bakken og holdt stille ud for et ved Landevejen liggende Hus, idet der ikke var Mulighed for at køre bort fra Vejen. Dyrlægen fortsatte Kørslen og kørte udenom Hestekøretøjet. Hesten stejlede og gik bag over, men ved at trække i højre Line fik Kusken Hesten drejet, saa at den kun med Bagparten faldt henover Sulkyen, hvis ene Hjul den knuste, ligesom den trykkede Kusken. Dyrlægen standsede derpaa og ydede Hjælp.

Dyrlægen forklarede, at han ikke havde set, at Kusken rakte en Haand i Vejret. Han kunde se, at Hesten var en Blodshest, men fandt, at den ikke var mere urolig, end Blodsheste i Almindelighed er i saadanne Tilfælde, og at han tænkte sig, at Kuskens Hensigt, da han vendte sit Køretøj, var at faa Automobil til at passere Hesten bagfra. Derfor fortsatte Dyrlægen Kørslen, idet han dog slog Koblingen fra og bremsede ned ad Bakken.

En Arbejdsmand, en Boelsmand og en Ølmand forklarede imidlertid som Vidner, at Hesten, forinden Dyrlægen passerede den, havde „vist megen Angst og været meget urolig“, og paa Grundlag af disse Forklaringer tilsidesatte saavel Under- som Overret Dyrlægens sagkyndige Skøn om Hestens Tilstand og dømte Dyrlægen.

Der er nu flere usædvanlige Punkter i denne Sag.

For det første er det ganske afgjort, at Kusken ikke, som han forklarede, har rakt Haanden i Vejret; thi ingen af de tre gæve Vidner har set det.

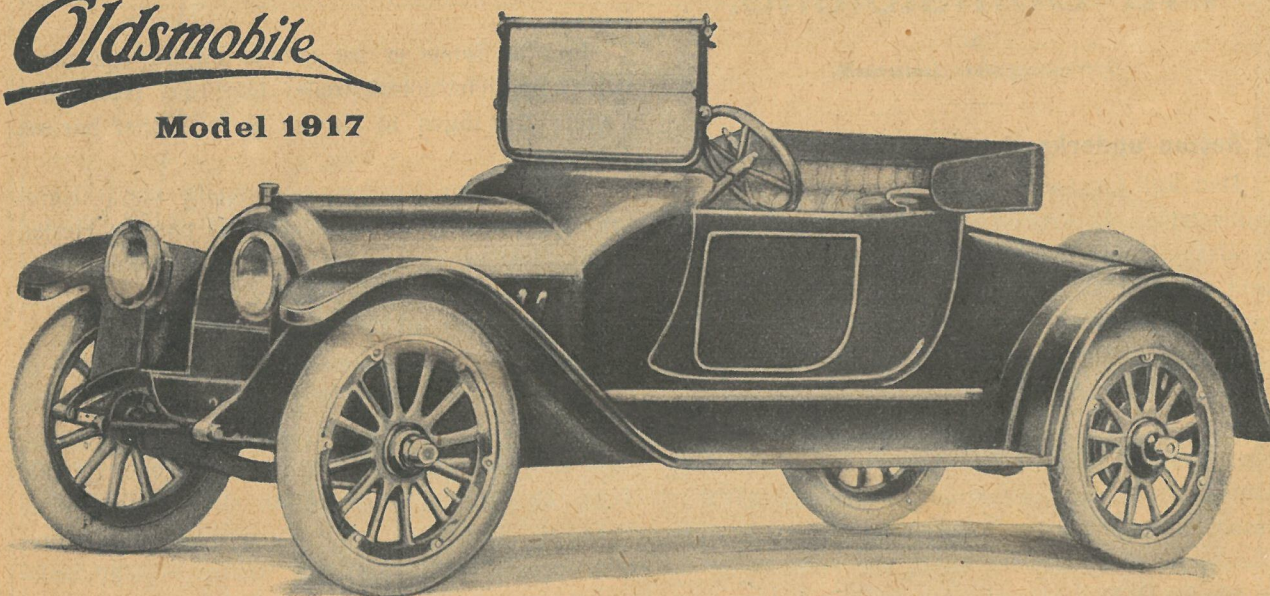
Dernæst har Kusken selvfølgelig vendt Køretøjet for at faa Automobil til at passere Hesten bagfra. Det er jo en Manøvre, som Automobilister meget ofte ser Kuske foretage paa Landevejene, og Manøvren er sikkert meget praktisk.

Endvidere var Kusken aldeles ikke berettiget til at holde stille — selv om „der ikke var Mulighed for at køre bort fra Vejen“; thi Lovens § 33, 1. Stk, siger udtrykkelig: „Giver den kørende eller ridende Tegn til Føreren, eller Hesten eller Hestene viser Tegn til Ængstelse, skal Føreren standse Køretøjet for at afvente, om der træffes Forsigtighedsforholdsregler, f. Eks. ved Afstigning eller Bortkørsel til Siden. Foretages intet saadant, er Føreren berettiget til at køre videre“. Altsaa skulde Kusken, hvis Hesten var bange, have været staaet af, naar han ikke kunde køre bort til Siden. Det gjorde han ikke, og ej heller gjorde han i mindste Maade Tegn til Dyrlægen, hverken da han efter Vendingen kørte ned ad Bakken, eller da han holdt stille.

Slutteligen skønnede Dyrlægen, at Hesten opførte sig, som den Slags Heste plejede at opføre sig i lignende Situation, uden at man dog behøvede at betragte Opførslen som Tegn til Ængstelse. At de tre brave Vidner, som dog vist næppe er i Stand til at bedømme en Blodshests Opførsel, idet de Heste, som de er vant til at omgaas, ikke har meget ædelt Blod i sig, har forklaret efter bedste Overbevisning og upaavirkede af deres indgroede Had til Motorkøretøjer, maa ikke betvivles, men derfor burde deres Forklaringer alligevel ikke være tillagt en saa afgørende Betydning; thi der er absolut ikke ringeste Grund til at mene, at Dyrlægen ikke har bedømt Hesten rigtigt, eller at Dyrlægen ikke har iagttaget al mulig Forsigtighed. Det er Kusken, der ved sin aldeles uforvarlige Optræden har foraarsaget Ulykken, og det synes noget uforstaaeligt, at Dommen er bleven, som den blev, idet det dog maa bemærkes, at det ikke fremgaar af Dommens Indhold, hvorvidt de ovenfor nævnte Betragtninger er bleven gjort gældende under Proceduren.

Oldsmobile

Model 1917



Søger De en Vogn, der besidder alle det moderne Automobils gode Egenskaber, ingen af dens Svagheder, bliver det

Oldsmobile.

ENEFORHANDLER:

THØGER G. JUNGENSEN

REVENTLOWSGADE 32.

TELEF. VESTER 4777.

København, 15. Febr. 1917.

Som Fortsættelse af tidligere Bekendtgørelse tillader vi os herved at meddele, at vi har overdraget Eneforhandlingen af »POPE« for København og Frederiksberg til Herr Ingeniør Brynjulf Hansen, som samtidig overtager Lokalet St. Kongensgade 126, og tillader os samtidig at meddele vore Provinsforhandlere, at vore midlertidige Kontorer vil være Bredgade 69, 1. Sal, Telefon Central 6772.

Ærbødigst

V. RICHTER FRIIS & Co.

I Henhold til ovenstaaende tillader jeg mig at anbefale mig til de ærede Motorinteresserede.

Ærbødigst

BRYNJULF HANSEN.

Ingeniør.

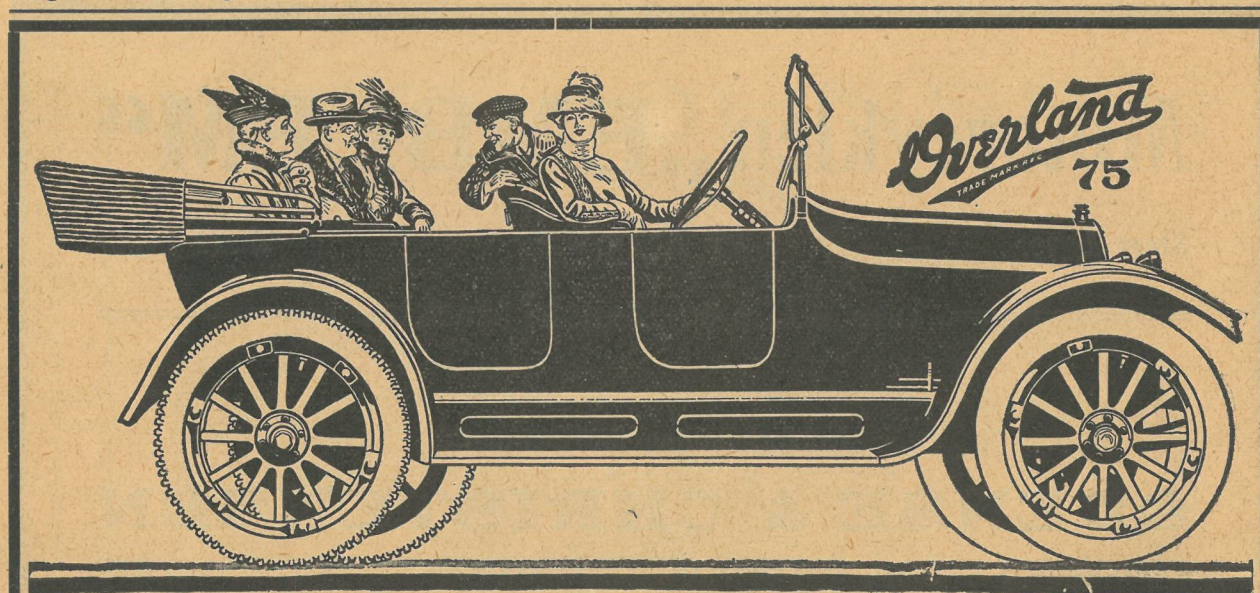
Tlf. Palæ 2240.

Luftringe og fjedrende Ringe i Forhold til Kørehastigheden.

I Tidsskriftet „Der Motorwagen“ har Ingeniør Bobeth ifølge B. T. meddelt endel Undersøgelser, han har foretaget med Hensyn til Luftringenes Nødvendighed for hurtigt kørende Automobiler.

Enhver Forhindring paa den glatte Kørebane, som Hjulet støder imod, paavirker dette med en Kraft, der er rettet opad. Denne Paavirkning bliver meget stor, naar Hjulringen er uelastisk, selv om selve Vognen har Fjedre, idet den fremkalder en pludselig Hastighedsforandring. Kun ved at anvende en elastisk Hjulring kan man faa Hastighedsforandringen til at gaa saa jævnt for sig, at Paavirkningen holder sig indenfor rimelige Grænser. Ingeniør Bobeths Forsøg blev udførte paa en Prøveplan, hvor altsaa Underlaget ruller under Hjulene, medens Vognen selv staar stille, det samme Princip som kendes fra Træningsapparater for Cykelkørsel o. lign. Paa det rullende Underlag anbragte han Klodser, som Hjulene paa Automobilet maatte hoppe over, og optegnede ved mekaniske Hjælpe-midler saavel Hjulakslens som Vognkassens Svingninger. Uden at gaa nærmere ind paa Forsøgenes

Enkeltheder kan det siges, at disse viste, at Anvendelsen af bløde Hjulringe (Luftringe) var nødvendig for hurtigkørende Vogne. Med massive Gummiringe kom man, naar Farten steg op over 40 km i Timen, til Paavirkninger paa Aksler og Vogne, som Automobilets Enkeltdeler aldeles ikke kunde modstaa. Med de forskellige fjedrende Hjulkranser var Forholdet det samme; skal de være nogenlunde solide, bliver de meget stivere end Luftringe, og kun en Nedsættelse af Vognens Hastighed kan ved alle haardere Hjulringe holde Paavirkningerne indenfor rimelige Grænser. Han fandt, at man ved Anvendelse af massive Gummiringe i det allerhøjeste kunde tillade en Kørehastighed paa 40 km i Timen. Ved Anvendelse af Træ- eller Jernringe paa Hjulene blev 10—12 km i Timen den yderste Grænse for Farten. Lastvogne kan maaske med tilfredsstillende Nyttevirkning drives med denne ringe Kørehastighed, men for Personvogne maa Luftringene siges at være en absolut teknisk Nødvendighed, da deres Nytte selvfølgelig vilde blive altfor ringe, hvis de skulde nøjes med saa ringe Kørehastigheder.



Enerepræsentanter for Danmark:

Telefon

7 7 5 7

7 7 9 8

F. Bülow & Co. Knippelsbrogade 2
København.

„ALL WORK“ Motorplove.

Ny Sending hjemkommen.

Heraf kan endnu disponeres over nogle Stykker imod
snarest Ordre.

Forlang Tilbud.

R. EMMECHE & CO.

Specialforretning i Motorplove.

Telefon Central 458.

København K.

Telefon Central 11 458.

Motorcyklen „EMBLEM“

Stort Lager

3 Typer

Stort Lager

===== 1ste Kl. amerikansk Maskine =====

Eneforhandling for Danmark:

ODENSE & CHRISTENSEN

Femvejen

CHARLOTTENLUND

Telf. Ordrup 989

Sporvogns-Linje 15 lige til Døren

1ste Kl. Automobil-Reparationsværksted

Spørgsmaal og Svar.

I sidste Nr. (563) af Deres ærede Blad stod omtalt Reservedæksbeskyttere. De bedes om muligt meddele mig, hvor disse faaes og Prisen paa samme.

Med Højagtelse

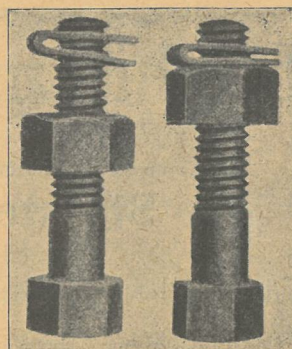
N. J. C.

Ved Henvendelse til de større Automobilforhandlere (se „Motor“s Annoncer) vil Forespørgeren sikkert kunne faa de ønskede Oplysninger.

Jorden rundt

Nyopdagede Petroleumskilder i Australien

Tidligere har man nok vidst, at der fandtes Petroleumskilder i Australien, men man regnede dem for at være af saa ringe Værdi, at de ikke blev bearbejdede. Nu har man imidlertid opdaget værdifulde Petroleumskilder i Sydaustralien ved Robe og Kingston, en lille Havn sydøst for Adelaide, i Ny-Sydwailes ved Grafton, imellem Sidney og Brisbane, ligeledes i Queensland ved Roma. Da Egnene, hvor de nye Kilder er opdagede, ligger nær Kysten, stiller man store Forventninger til Udnyttelsen af Kilderne, som jo, hvis Forventningerne holder Stik, vil blive af stor Betydning for Motorskibsfarten — og da navnlig Dieselmotorskibene.



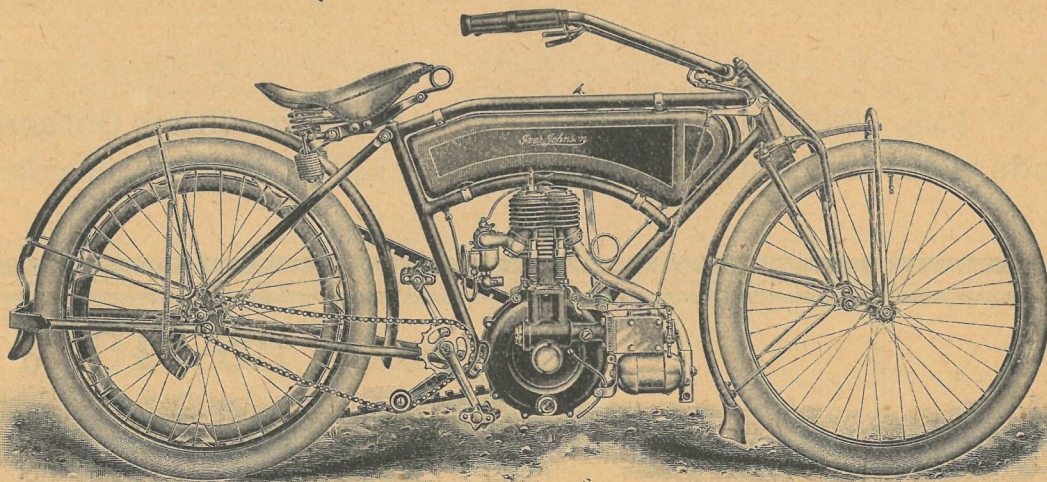
Møtriksikring.

Paa vedføjede Afbildning vises en overordentlig enkel Møtriksikring af amerikansk Fabrikat.

Sikringen bestaar af et Stykke fjedrende Staalblik, der er bøjet samme som vist paa den venstre Afbildning. Hullet i den øverste Del passer lige uden om Boltens Gevind og er lidt forsæt for det ligestore Hul i den nederste Del. Sikringen lader sig meget let skrue paa Bolten, idet den fremspringende Rand fra det ene Hul gaar ind i Gevindet til højre, og Randen fra det andet Hul gaar ind til venstre. Saasnart Sikringen kommer i Berøring med Møtrikken, vil den som vist paa den højre Afbildning blive presset sammen og danne en meget fast Klemme og holde Møtrikken godt fast. Maar Møtrikken skal løsnes, maa man først tage Sikringen af.



IVER JOHNSEN



Model 1917. 4 HK. med Frigang. Kr. 1000,00.

Forlang Katalog. Forhandlere antages, hvor vi endnu ikke er repræsenteret.

Hovedforhandler:

RUDOLPH SCHMIDT

KØBENHAVN B

Tlf. 5164 - 5165

Farvergade 10

Københavns Automobilværksted

Tagensvej 39.

Telefoner 11400 — 12290 — 12291 og Taga 1314.

Største Garageetablissement

med Centralvarme og elektrisk Lys.

Chaufførhold Dag og Nat for Afhentning og Tilbringning af Vogne. Separat Box med Centralvarme og elektrisk Lys.

Karosserifabrik, Mekaniker- og Malerværksted. — Aut. Køreskole.

Eneforhandling af Automobiler fra Bell og Ross Motor Car Company.

I disse Dage er udkommet:

Automobilet

og dets Behandling: Konstruktion

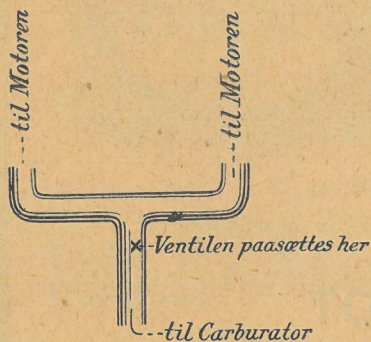
af Fritz Schmitto, cand. polyt.

272 Sider.

PRIS KR. 4.50.

215 Illustrationer.

Faas i Boghandelen samt paa „Motor“s Expedition, Gothersgade 14, København K., hvor Beløbet ogsaa kan modtages i Frimærker.



De sparer 25—40 %

Benzin

ved at bruge

Kompensations-Ventilen.

Pris Kr. 25.

E. A. Lauritzen, Jarmersgade 2.

Telefon 9555.



Officielle Meddelelser fra: „Forenede Danske Motorejere“.

Hovedkontor: Gl. Kongevej 1 C, København B.

Telefon: Central 406. Telegram-Adresse: Motorklub.

ÆRES-PRÆSIDIUM

E. V. Greve Knuth, Kaptajn, R*. M. f. d. R. p. p., København.
I. H. Hegermann-Lindencrone, Geheimekonferensraad, Kammerherre, S. K*. D. M. p. p., København.
O. Krag, Kammerherre, overordentlig Gesandt og befuldmægtiget Minister, K*. D. M. p. p., Kristiania.
C. P. O. Greve Moltke, Kammerherre, overordentlig Gesandt og befuldmægtiget Minister, K*. D. M. p. p., Berlin.

F. E. I. G. Greve Reventlow, fhv. Gesandt, Godsejer, S. K*. D. M. p. p., Vindeholme pr. Nakskov.
Erik Scavenius, Udenrigsminister, Godsejer, R*, Voergaard.
O. C. I. I. B. Scavenius, Kammerherre, Legationsraad, overordentlig Gesandt og befuldmægtiget Minister, R*. D. M. p. p., Stockholm.

PRÆSIDIUM

Ludvig Andersen, Gaardejer, Stenbrogaard, Brørup.
A. B. Berner-Schilden-Holsten, Lensbaron, Kammerherre, Hofjægermester, R*, Holstenshus pr. Faaborg.
P. Colding, svensk og nederlandsk Konsul, R*, Kallundborg.
Gunnar Hagemann, Godsejer, Cand. polyt., Ristrup pr. Mundelstrup.
Mogens Holck, Baron, Godsejer, Hestbjerg pr. Holmstrup.
A. Høi-Jensen, Redaktør, Odense.

N. Lorentzen, Redaktør, Horsens.
C. Møllmann, Malermester, R*. p. p. København.
Viggo Neergaard, Godsejer, Valdemarskilde, Frederikslund.
Rudolf Panduro, Læge, Skørping.
S. Stigaard, Dyr læge, Lemvig.
Sophus Weber, Plantageejer, Hestehave, Svendborg.
N. K. Strøbyberg, Konsul, Aalborg.

STYRELSE

Præsident: *E. V. Greve Knuth*, Kaptajn, R*, M. f. d. R. p. p., København.
Vicepræsident og Formand for Kreds I: Architect *Aage Mathiesen*, København.
Kasserer og Formand for Kreds II: Afdelingsingeniør *Aage Ussing*, København.
Formand for Kreds III: Købmand *Chr. Boas*, Stubbekøbing.
Formand for Kreds IV: Lensbaron, Kammerherre, Hofjægermester *A. B. Berner-Schilden-Holsten*, R*, Holstenshus pr. Faaborg.
Formand for Kreds V: Godsejer, Cand. polyt. *G. A. Hagemann*, Ristrup pr. Mundelstrup.

Formand for Kreds VI: Ingeniør, Cand. polyt. *H. Hasle*, Lemvig.
Formand for Kreds VII: Apoteker *Fr. Kabell*, Randers.

Revisorer:

Dyr læge *S. Stigaard*, Lemvig.
Grosserer *Olaf Michaelsen*, Frederiksberg.

Generalsekretær:

Ingeniør, Cand. polyt. *W. Myhre*, M. Ing. F., København.

Juridisk Konsulent:

Overretssagfører *Lauterbach*, København.

Aarsbidrag: 5 Kr. for en Motorcykle, 5 Kr. for en Motorinteresseret, 10 Kr. for en Motorvogn foruden 2 Kr. for Emblem. Prisen for Vognemblem er 25 Kr.

Forenede Danske Motorejere yder sine Medlemmer følgende direkte Fordele: Raad og Vejledning i tekniske, juridiske og sportslige Motorsager, Hjælp ved Udarbejdelsen og Indgivelsen af Andragender om Tilladelse til Bivejskørsel og Natkørsel, Forbedring af Samfærdigheden (Opstilling af Vejtavler, Forbedring af Færgeoverfarter, Nedsættelse af Transporttakster, Udgivelse af Vejkort og Haandbog, Sikring af Vejoverkørsler o. l.), Passérhefter eller Passérsedler til toldfri Indkørsel af Motorkøretøjer i alle europæiske Lande, bedste og billigste Ansvarsforsikring gennem Forsikringsselskabet London Motor Police, Nordens mest udbredte Motorblad „Motor“ som Medlemsblad hver Uge m. m. m.

Danmarks Motorcykle-Union.

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

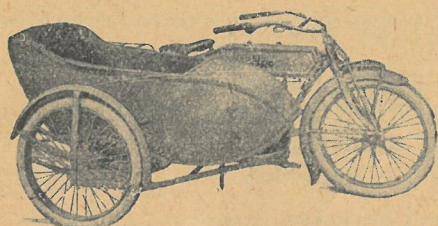


Motorcykleklubben Elleham.
Motorklubben Anglo Dane, Motorklubben New Hudson,
Roskilde og Omegns Motorklub, Skanderborg Motorklub.

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*, Sekretær, Hollænderdybet 36, København C. Telefon Amager 1608 y. Murermester *Senius Olsen*, Kasserer, Tranegaardsvej 2, Hellerup. Telefon Helrup 1327 y. Repræsentant *Axel Andersen*, Skanderborg. Grosserer *Hersleb Christiansen*, Ingeniør, cand. polyt. *M. Frandsen*, Frederiksberg. Købmand *W. P. Jacobsen*, Roskilde. Vinhandler *Alfr. Jørgensen*, Odense. Grosserer *Larsen*, Aarhus. Cyklehandler *Levison*, Frederiksberg. Direktør *Madsen*, Herning. Fuldmægtig *H. Prip*, Esbjerg.



HANDY

Person- og Vare-
Sidevogne til
Motorcykler

billigst og bedst.

P. M. Jensen,
Kronborggade 20.
Telf. Taga 624 x.

A. DRAGSTED

KGL. HOF-GULDSMED

17 BREDGADE ♦ 22 ØSTERGADE
KØBENHAVN

MODERNE PLATINSMYKKER

HAANDGJORTE SØLVARBEJDER

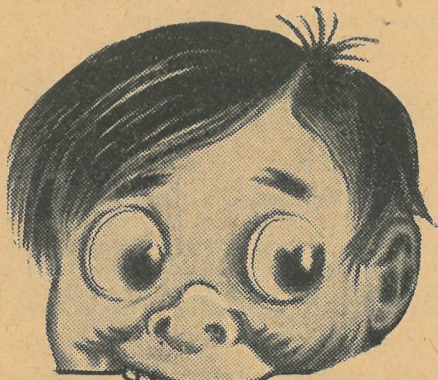
MEDAILLER & EMBLEMER

Automobil-Lakereri

Vesterbrogade 69. Telf. Vester 752 x.

Gl. Kongevej 66. Telf. „ 5239 y.

M. HANSEN, Langes Efterfølger.



Far siger!

Carl Rydmann

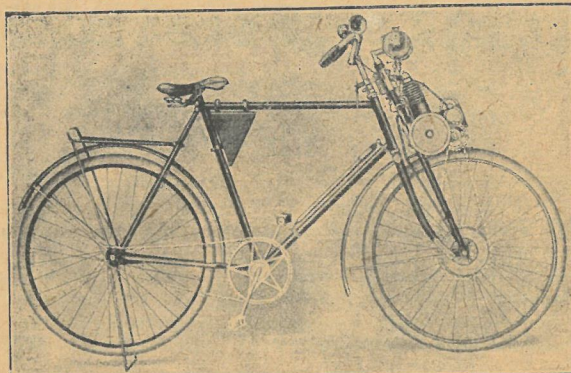
Fineste Ovnlakering

af mindre Karosserier,
Automobilskærme af
enhver Størrelse og
Motorcykler i alle
Farver

Viktoriagade 10. Telef. 4105

COLIBRI-MOTOREN

Vægt 12 Kg. — Kan anbringes paa enhver Cykle.



A/S Svea Gummioplag, Vesterbrogade 37.

Fabr. „Secure“

Wedell & Beyer.

Metalvarefabrik. — Støberi.

Forniklingsanstalt.

Compressions- & Benzinhaner.

Fosfor Bronze: Stænger & Bøsninger.

Adelgade 79.

Telefon Central 8556.

Telefon Central 8556.

A/S KNUD RIISE

Skindbeklæd-
ningsfabrik

Motor- og
Automobil-
dragter

for

Herrer og Damer

i

vindtæt Stof og Skind

Gamascher

Telf. 11049

Boldhusgade 1





Motorecykleklubben »Elleham«.

Klubbens Formaal er Udviklingen af et godt Kammeratskab samt at være Medlemmerne 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*, Direkteur *J. C. H. Ellehammer*, Sagfører *L. Bang*, Præste, Glarmester *R. Emmeche*.

Københavns Motor Klub.



Klubben er stiftet med Selskabelighed og godt Kammeratskab for Øje, og søges dette Formaal opretholdt ved Motorecykleudflugter, Løb og Sammenkomster.

Bestyrelsen: Ingeniør, cand. polyt. *F. Schmitto*, Formand, Carit Etlersvej 7, Tlf. Vester

4612. Murermeister *Senius Olsen*, Næstformand, Tranegaardsvej 2, Tlf. Helrup 1327 y. Grosserer *Svend Lund*, Sekretær, Faxegade 3, Tlf. Øbro 743 y. Grosserer *Richard Laybourn*, Kasserer, Frederiksberg Allé 29, Tlf. 11053. Forretningsfører *J. Teilmann Ibsen*, Kulturvej, Tlf. 1435. Grosserer *Ørholm*, Nansensgade 47, Tlf. Byen 5014 y. Fuldmægtig *Phaff Andersen*, Revisor.

„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.

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

Esbjerg Motorklub.

Klubbens Formaal er Sammenslutning af Motorsportens Dyrkere i Esbjerg og Omegn, at virke for Selskabelighed og godt Kammeratskab ved hyppige Motorudflugter, Sammenkomster og Sportspræstationer.

I Bestyrelsen: Konsul *H. C. Kongstad*, Formand. Grosserer *A. E. D. Bruhn*, Næstformand. Direkteur *Carl Hansen*, Kasserer. Dyrlæge *J. P. Bragstad*, Fuldm. *Harald Prip*, Mdlr. Dyrlæge *L. Hansen*, Suppleant. Entreprenør *I. T. Frøkjær*, Købmand *A. Rehkopf*, Revisorer.

Motorklubben G. V.

Motorklubben „Gode Venner“.

Formaålet er at fremme godt Kammeratskab og Selskabelighed ved hyppige Udflugter samt ved ugentlige Sammenkomster.

Bestyrelsen: Gross. *H. Levison*, Formand, Gl. Kongevej 143, Tlf. Vester 2019. Vand- & Gasmester *Ernst Nielsen*, Næstformand, Studiestræde 21, Tlf. 4670. Fabrikant *Jens Jensen*, Kasserer, Jerichausgade 82, Tlf. Vester 5498 y. Cyklehändler *H. Anthonsen*, Sekretær, Studiestræde 27, Tlf. 10,233. Mejeriejer *H. P. Andersen*, Blegdamsvej 84, Tlf. Øbro 2661. Glarmester *Robert Larsen*, Ø. Fasanvej 50, Tlf. Godthaab 550 v.



Thisted Amts Motorklub.

Klubbens Formaal er Udviklingen af et godt Forhold mellem alle Vejfarende samt at bistaa sine Medlemmer med Raad og Daad.

Bestyrelsen: Amtsvejinspektør *Dalsgaard*, Thisted, Formand. Købmand *Nielsen*, Solbjerg, Kasserer. Vejassistent *Boll*, Øster Jølby. Fotograf *Gram*, Thisted. Dr. *Schilder*, Tømmerby. Købmand *Jepsen*, Vestervig. Gaardejer *C. P. Jensen*, Hurup.



BUDTZ MÜLLER & CO.

Kongel. Kejslerl. Hof-Leverandør.

23, BREDGADE 23.

KUNSTGENSTANDE

I

KRYSTAL, PORCELÆN, BRONCE.

ELEKTRISKE LAMPER OG DEKORATIONSGRUPPER.

SKRIBEBOARDSGARNITURER.

MODERNE ENGELSKE THEBORDE OG THESTEL

Max W^m Horn.

Vexellerer & Banquier.

Deltager i Kursnoteringen.

Amagertorv 17.

Telefon Central { 999.
359.

Telegram-Adr.: Veksmahorn.

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

MOTOR

HOTELLER

med
Automobil-Garage.

MOTOR

Aarhus. Aarhus ny Missionshotel.
Frederiksgade 79.
5 Min. fra Banen, 8 Min. fra Dampet.
Hyggeligste Familiehotel i Provinsen.
Al Nutidskomfort. — 1ste Klasses Køkken. — Stor Have.
Telefon 1943. Statstelefon 44. *Carl Nielsen.*

Asnæs. Odsherreds bedst beliggende Hotel.
Udmærket Køkken.
Moderne indrettet lukket Garage.
Telefon 40. Benzín-Depot. *Vilh. C. Igel.*

Esbjerg. Hotel Royal.
(Ch. Lundgreen).
Telefoner 72, 186 og 572. Statstelefon 27.
1ste Kl.s Hotel, fineste Køkken, alle moderne
Bekvemmeligheder.

Fredericia. Hotel Hafnia.
Gotersgade.
Automobil Garage til 6 Vogne.
Fordelagtigste Hotel i alle Retninger. — Telf. Nr. 416.

Frederikssund. Jernbanehotellet
Byens bedst beliggende
Hotel.
Telefon 72. — Automobil-Garage. — Niels Hansen.

Grenaa. Badehotellet
ved
Grenaa Strand.
Eneste 1ste Klasses Madsted i Byen.
Telefon 275. *Emil Voss.*

Helsingør. Helsingør Kro og Hotel.
Byens bedste Hotel.
Bekendt for sit udmærkede Køkken. — Stor Have.
Telefon Nr. 6. *CHR. FREDERIKSEN.*

Holstebro. Hotel Royal.
Automobil Garage.
1ste Klasses Beliggenhed paa Torvet.
Telefon 116. *P. Rasmussen.*

Horsens. Hotel Skandinavien.
1ste Kl.s Hotel. 1ste Kl.s Køkken.
Benzin og Reparationsværksted i
Gaarden. — Plads til 6 Biler.
Telefon 18 og 883. *A. Metelman.*

Køge. Jernbanehotellet.
Beliggende tværs overfor Banegaarden.
anbefales for sit gode Køkken.
Telefon Nr. 189. *N. Daugaard.*

Lemvig. Warmdahls Hotel.
1ste Kl.s Hotel.
Moderne indrettet lukket Garage.
Telefon 17. Statstelefon 12. *O. Håkansson.*
(Ny Ejer).

Middelfart. Behrends Hotel.
Byens ældste 1ste Klasses Hotel.
Telefon 26. *O. P. Sørensen.*
Hotellet ligger direkte ved Overfarten til Snoghej.

Nyborg. Hotel Postgaarden.
Eneste 1ste Klasses Hotel i Byen.
Telefon 29. *Harald Arendt.*

Nykøbing Sj. Hotel Phønix.
Byens eneste 1ste Kl. Hotel
Lukket Automobil Garage.
Telefon 15. *Oscar Petersen.*

Odder. Hotel Phønix.
1ste Klasses Hotel med herlig Park.
Udmærket Køkken.
Telefon 28. *A. Hedemann.*

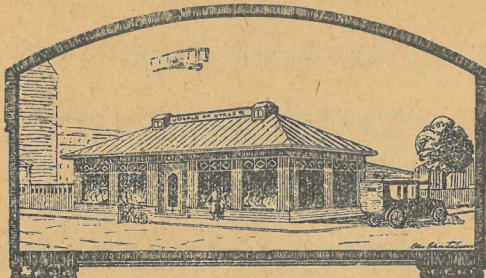
Odense. Grand Hotel. Byens mest storstads-
mæssige Hotel.
Hotellets elegante Restauration staar paa
Højde med Verdensbyernes Automobil Garage.
Moderne Palmehave holdes aaben til Kl. 3 Nat.
Statstelefon Nr. 18. *Propr. Chr. Richter-Hartmann.*

Randers. HOTEL RANDERS
TIDL. MARTENS HOTEL
— TORVEGADE —
Telf. 81. BENZINDEPOT Stats Telf. 19.

Ribe. „Hotel Dagmar“.
1. Kl.s Hotel. Elektr. Lys. W C. Badeværelse
Alle Værelser 1.50. — Omnibus ved alle Tog.
Kl. 12½ Middag; 2 Retter og Dessert, 1.50 Kr.
Eneste Bilgarage i Byen.
Telefon 35. *C. M. Christensen.*

Ringsted. Hotel Postgaarden.
1ste Klasses Hotel.
— Automobil-Garage. —
Telefon 15. *Carl Jensen.*

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



Einar Svensson's
Motor-&Cykle-Fabrik

Amagerbrogade 229—31.

Telefoner:

Autogenesveisning.

Amager 504.

Privat
Amager 1504 x.

MOTOR HOTELLER MOTOR

med
Automobil-Garage.

Silkeborg. **HOTEL SILKEBORG**
Byens ældste og største Hotel.
1. Kl. Køkken. Alle mod. Bekvemmeligh.
Statstelf. 10. — Jysk Telf. 19. P. Poulsen.

Skive. **HOTEL PHØNIX.**
1ste Kl.s Hotel. — Al Nutidscomfort.
Anders Nielsen.
Ny Ejer.
Telefon 61.

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.
— Telefon 720 & 692. —
Lukket Garage. P. la Cour.

Vejle. **Missionshotellet „Grand“.**
HANS BOISEN.
1. Kl. Hotel. — 1. Kl. Køkken.
Alle moderne Bekvemmeligheder.
Telefon 228 og 1045. Statstelefon 25.

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

Reparation af Auto-Gummi

er en Tillidssag.

Henvend Dem derfor til Fagfolk.

Alle Reparationer samt
Paalægning af nye Slidbaner udføres
under Garanti.

A/s

Nordisk Vulcaniseringsanstalt.

Kontor: Raadhusstræde 17. Fabrik: Ryesgade 23.

København.

Telefon: Central 11525.

Telefon: Central 11526.

Telegramadresse: VULCAWILLE.

JUMBO TÆNDRØRET

er ubetinget det bedste Tændrør, der er i Handelen for Tiden.



SVIGTER ALDRIG.
SODER ALDRIG.

Føres i
alle Typer til saavel Automobiler som
Motorcykler.



Generalrepræsentanter for Danmark:

TVERMOES & ABRAHAMSON.

Kronprinsessegade 46.

Telef.: Centr. 11593.

RUDOLF MØLLER

FH. I 8 AAR VÆRKMESTER PAA TAXAMOTOR

REPARATIONS-VÆRKSTED FOR
AUTOMOBILER
&
MOTORCYKLER

ASSISTANCE VED KØB OG SALG
AF NYE OG BRUGTE VOGNE M. M.

CLASSENSGADE 7. TLF. ØBRO 2007.

Brdr. Jonassens

mekaniske Værksted for

Automobilreparationer.

Vester Voldgade 125.

Telefon Byen 3386.

Motorcykler

sælges og tages i Kommission.

Reparationsværksted

A. HASSELAGER

KOMPAGNISTRÆDE 34, ved Farvergade.
TELEFON BYEN 3444.

MAX MØLLER

HAVNEGADE 55

Telefon 7986 - 12536

Automobil-Olie,
Gearkasse-Olie og -Fedt, Pudsetvist,
Pudseklude, Pudsecream,
Værktøj-Pakninger
etc.

A/S V. Ravens Eftf.

1ste Klasses

Automobilreparations-Værksted

Vesterbrogade 70.

Telf. Vester 15 16.

H. Glø & Søn Eftf.

Carosseri & Vognfabrik.

Maler- og Reparationsværksted

for

Automobiler.

Autogensvejsning.

Nørre Farimagsgade 67.

Telefon Central 630.

The Motor Shop.

Automobil-Reparationsværksted.

1ste Klasses Arbejde garanteres.

Strandgade 1. - Telf. Byen 1846 x.

AKTIESELSKABET „AURORA“

Automobilreparationsværksted

Autogensvejsning

Lynbygade Nr. 30

Telefon Central 262

Solidt Arbejde

Moderate Priser

„CADILLAC“

AUTOMOBIL- OG MASKINVÆRKSTED

VILH. B. LARSEN

Telefon: 11,124 — efter Kl. 5: Vester 5072 v.

Specialværksted for særlig vanskelige Arbejder.
Benzin, Olie og Gummi. — Store Garager.

Vesterbrogade 140-142 (Tvede).

Motorcycle- og Automobil-

Reparationsværkstedet

Victoriagade 10.

H. Nielsen.

Telefon Vester 2834 x.

Telefon Vester 2834 x.

Brud paa Maskinen!

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

Telefon 5660.

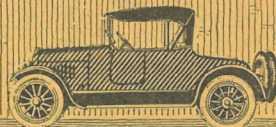
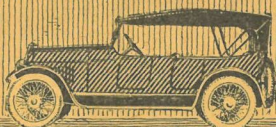
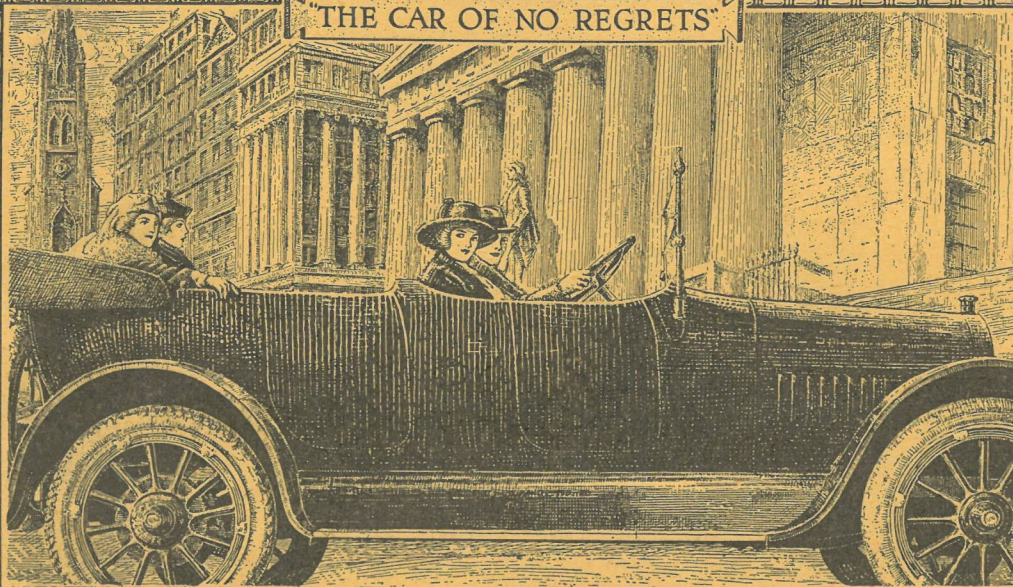
Th. Lang,

Amager 42 v.

Kalvebod Brygge 14, København B.

Eneste prisbelønnede Specialist i Danmark.
Sølvmedaille København 1912.

THE CAR OF NO REGRETS



KING

OTTE CYLINDRET AUTOMOBIL

Den mest økonomiske Vogn i sin Klasse, der bygges i Amerika. Byder paa en udsøgt Lüksus og behagelig Kørsel. KING var den første billige „otte-cylindrede“ paa Markedet, og er nu paa een nær den Vogn, der køres mest Verden over. Det kraftige Chassis Model EE — til hvilket 4 stilfulde Carrosserier haves — har 60 HK, V-formet Maskine og en Hjulafstand paa 120 Tommer. Elektrisk Lys og Starter af det kendte System Ward Leonard. Rigelig Plads til Bagage. Enhver King-Vogn leveres komplet udstyret i alle Enkeltheder.

7 Personers Turistvogn
4-5 Personers

7 Personers Sedan
3 Personers Landevejsvogn

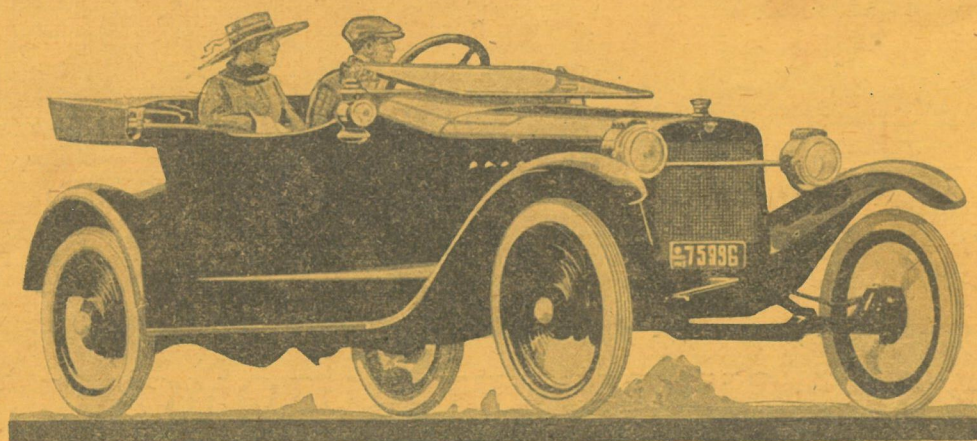
Repræsentant for Danmark: **P. MATTHIESEN** Skovgade 14
VEJLE

Export Department: KING MOTOR CAR COMPANY, 50 Union Square, New York, U. S. A.





Billigste 4 cyl. 2 Personers Automobil.



Saxon Automobil Co. Vestervoldgade 102.

Telefon 6348.

Forhandlere:

Chr. Walter. Farvergade 2.

Telefon 9781.

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

Marryat Johansen, Horsens. Telefon 39.

Bilcentret, Holbæk. Telefon 286.

P. Frederiksen, Saxkøbing. Telefon 129.

Fabrikant A. L. Brems, Viborg. Telefon 123.

H. V. Jacobsen, Nytorv 8, Slagelse. Telefon 839.