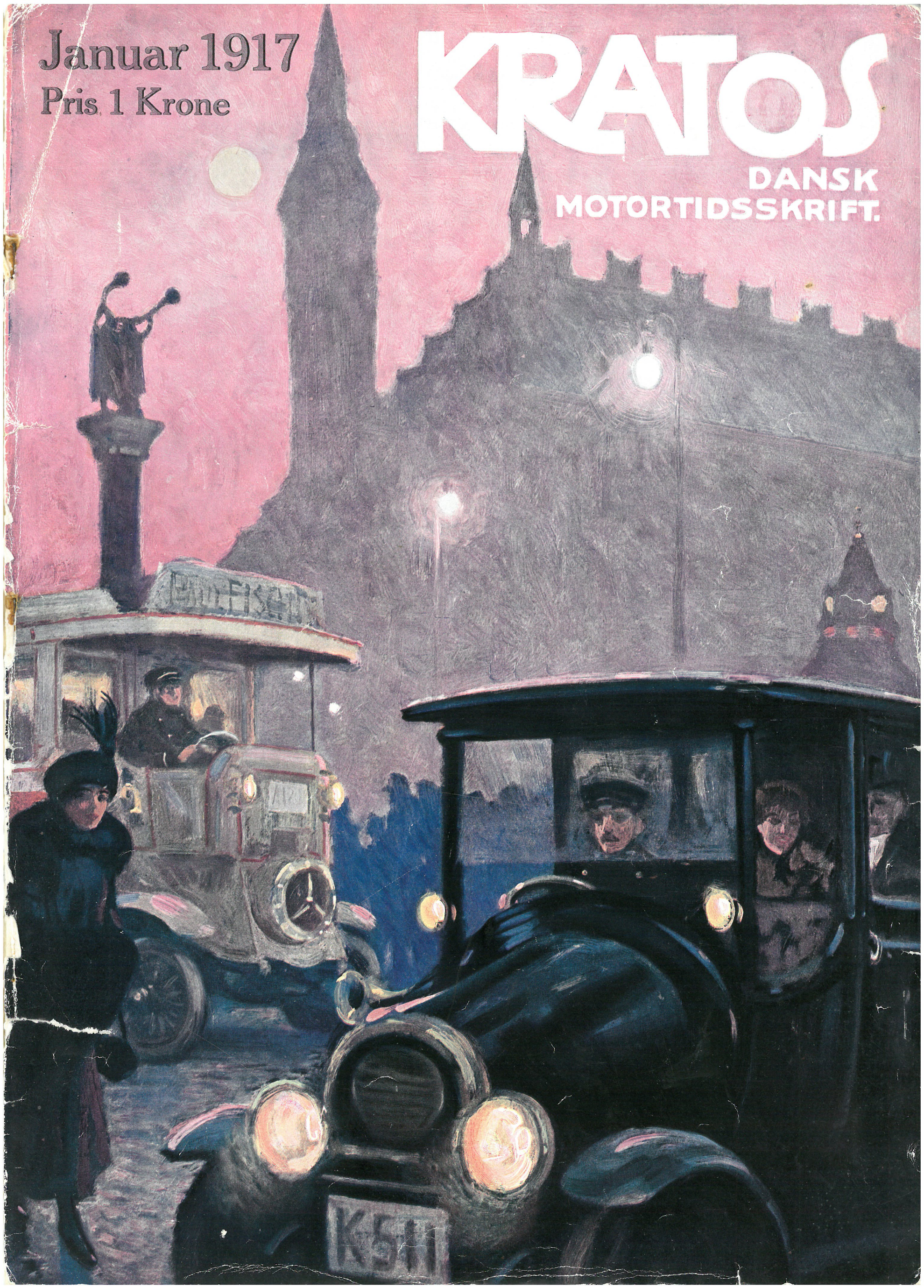


Januar 1917

Pris 1 Krone

KRATOS

DANSK
MOTORTIDSSKRIFT.



Brennabor Automobiler

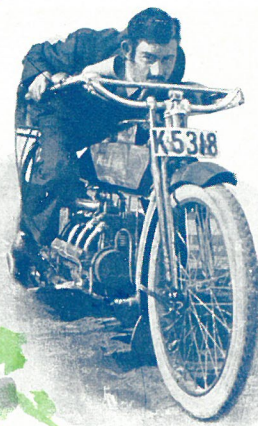


Gebr. Reichstein Brennabor-Werke
Filial København K.

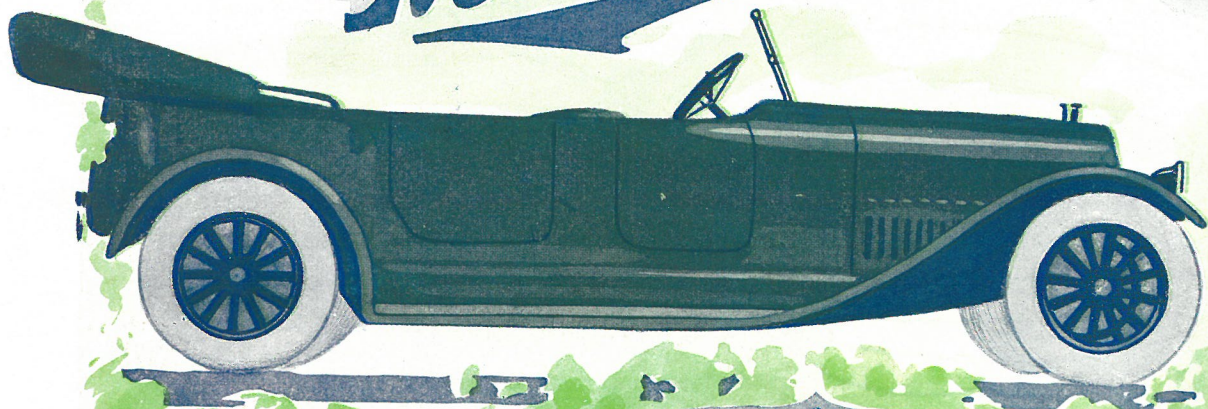
Hovedkontor: Tordenskjoldsgade Nr. 3. Tlf. 11046
Automobil-Lager: Christian IX's Gade 3 & 5. Tlf. 11546
Statstelefon: 154. Telegram Adrs: Brennabor



Mitchell



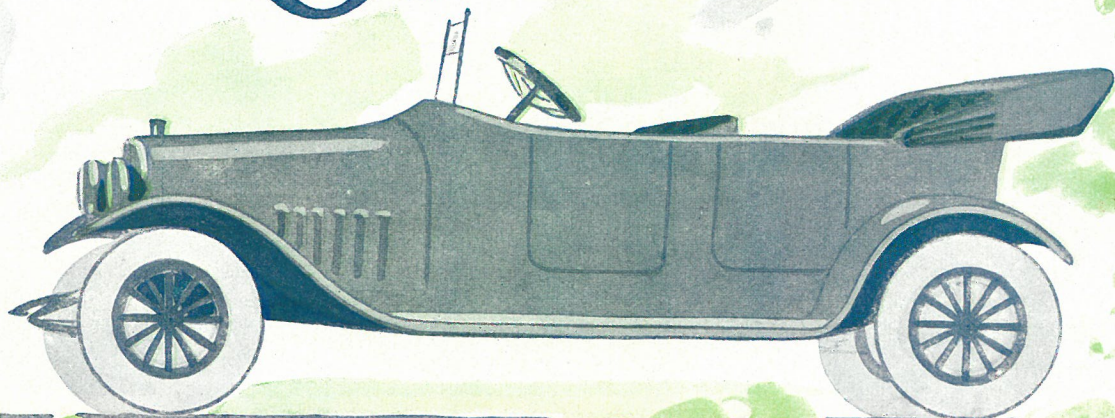
HENDERSON



Hans Iystrup

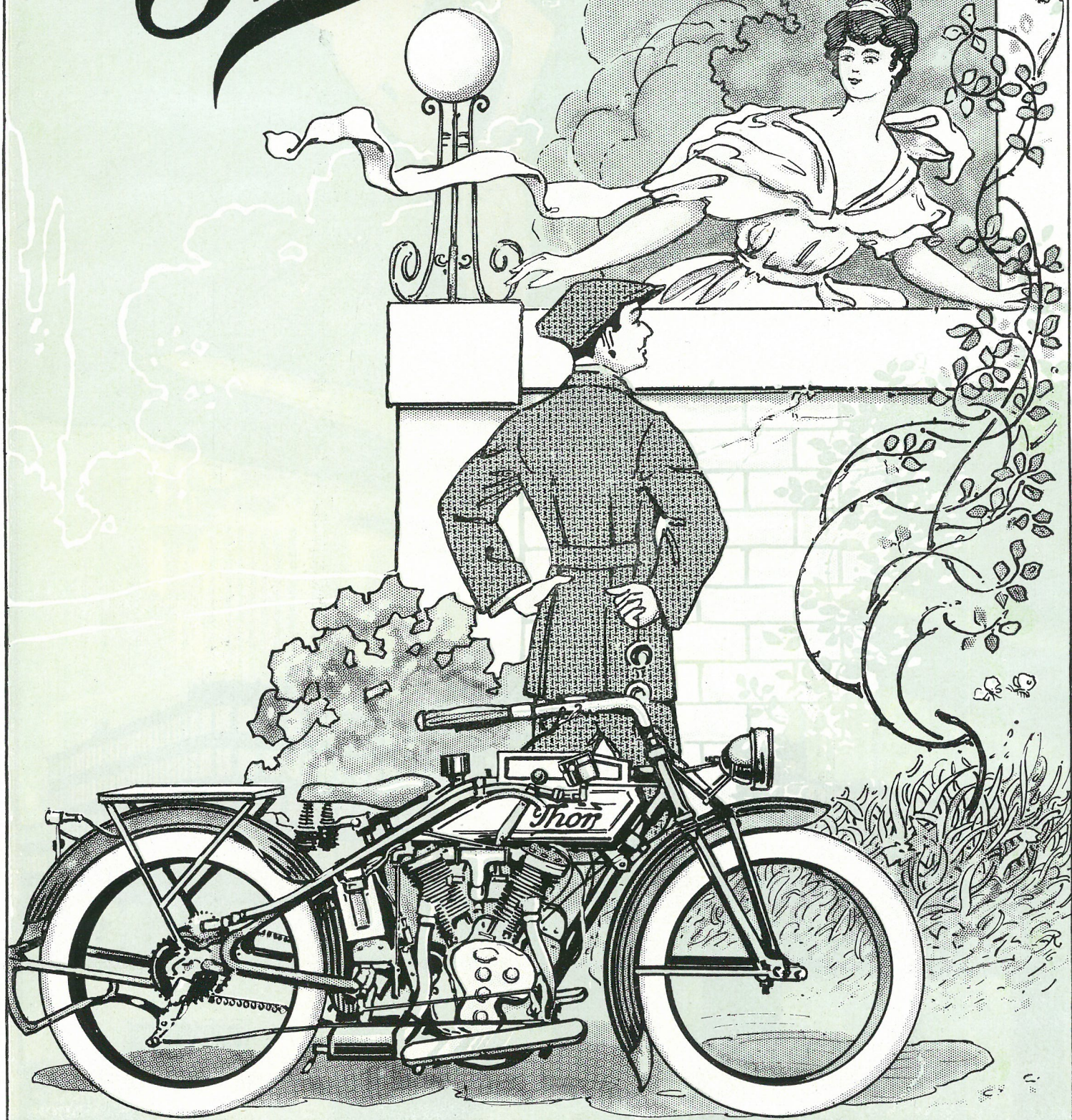
SLAGELSE - KØBENHAVN

Oakland



TELF. 9781-10 991.

Thor



Værksted:
Gl. Kongevej 4
Telf. 10 900.

Generalrepræsentant for Danmark:
Chr. Walter, Farvergade 2

Garage:
Johannevej 8
Nora 163



≡ DANSK AKTIESELSKAB ≡

SCANIA ≈ VABIS



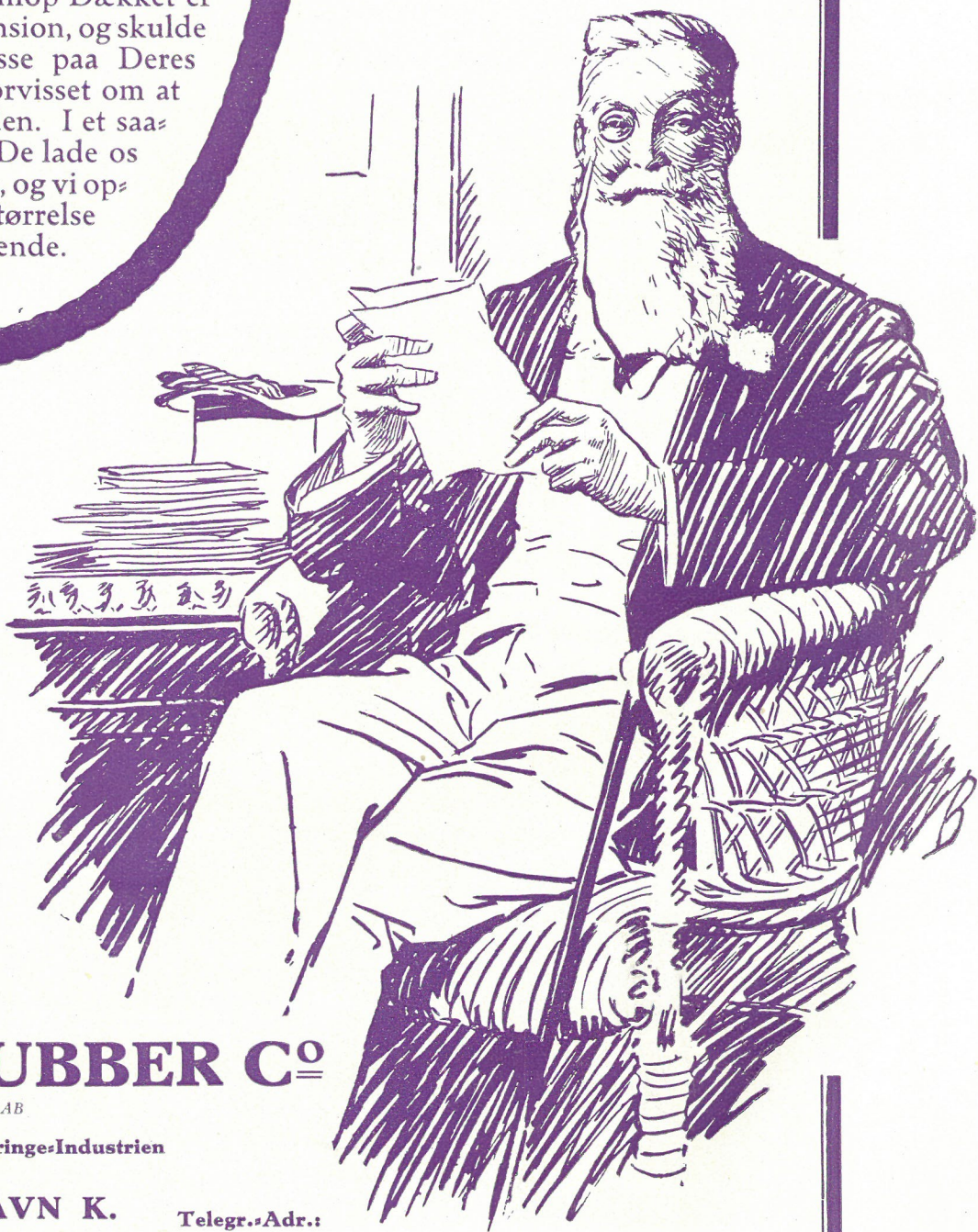
KØBENHAVN
LAST- OG LUXUS
AUTOMOBILER



LEVERET HER I LANDET 85 VOGNE
I FAST ORDRE HAVES 19 VOGNE

At sidde godt

er af Betydning — — for en Auto-
mobilring. Adskillige daarlige Resultater af Ydeevnen hos de forskellige Mærker stammer fra Fejl i Profil og Periferi hos Dækket. At finde den nøjagtige Størrelse er et Studium som tager Aar, da disse Maal nødvendigvis maa være forskellige for de forskellige Mærker, alt efter deres Evne at strække sig, hvilket igen afhænger af hele Dækkets Sammensætning. — Dunlop Dækket er nøjagtig af rigtig Dimension, og skulde de alligevel ikke passe paa Deres Fælg kan De være forvisset om at Fælgen bærer Skylden. I et saadant Tilfælde bør De lade os maale Deres Fælg, og vi opgiver da den Størrelse De bør anvende.



DUNLOP RUBBER CO

AKTIESELSKAB

Grundlæggere af Luftringe-Industrien

Telefon:

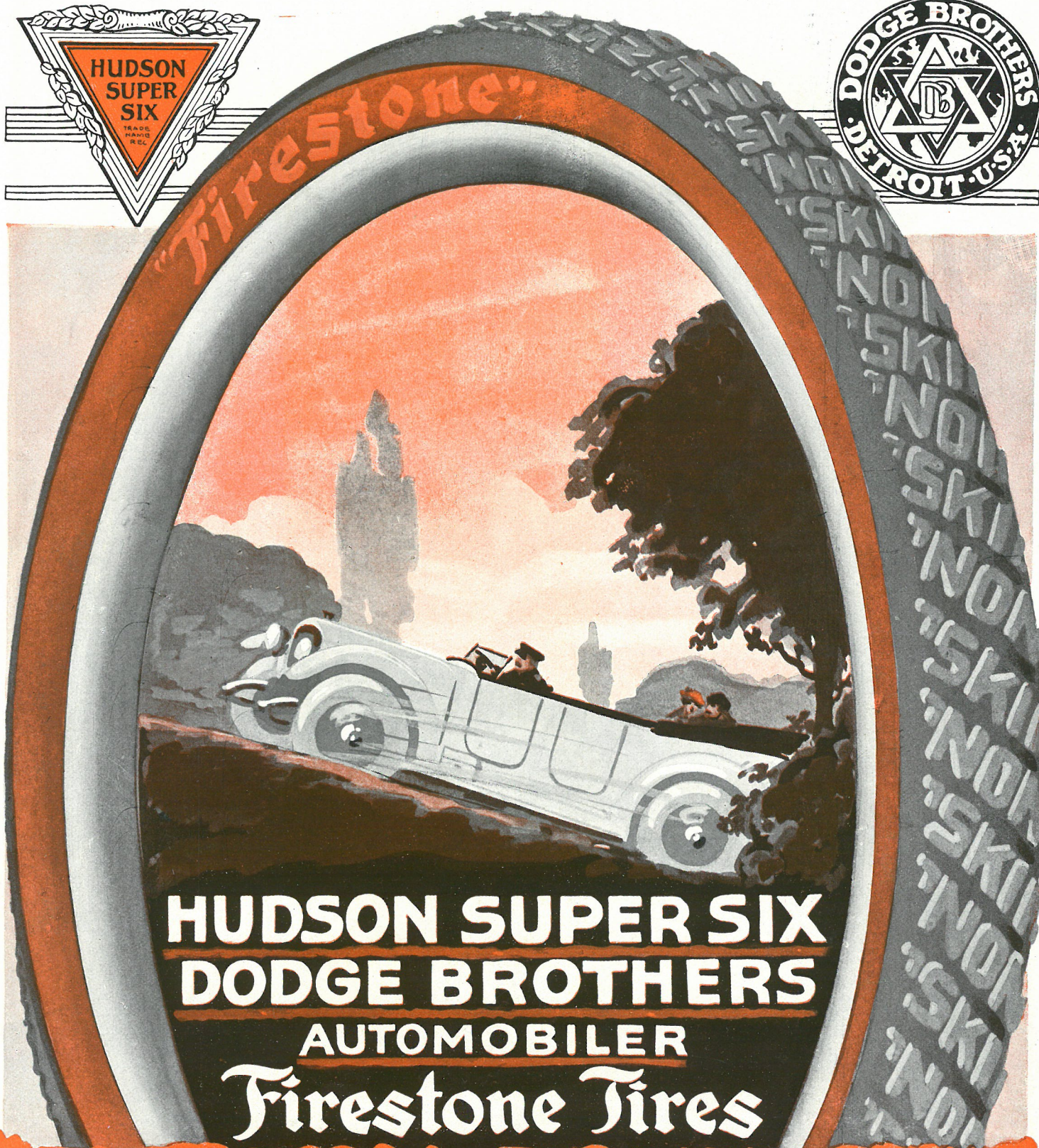
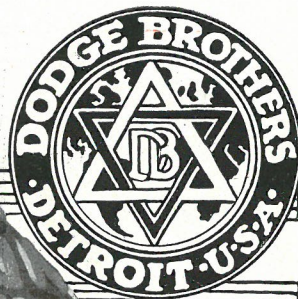
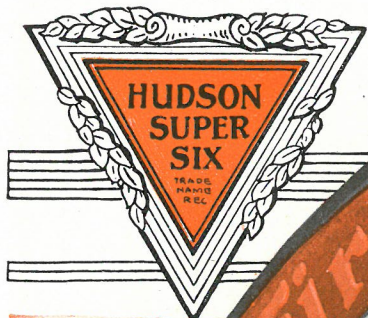
5008 og 10,508

KØBENHAVN K.

ST · STRANDSTRÆDE · 19

Telegr.-Adr.:

Dunlop



HUDSON SUPER SIX
DODGE BROTHERS
AUTOMOBILER
Firestone Tires

**NEW HUDSON
MOTORCYKLER**

JAMES

Skandinavisk Motor Co. A/S

NØRREGÅDE · 7.

SEMLER & MATTHIASSEN
KØBENHAVN

**KØBENHAVN
DANMARK.**

SMITH & Co. A/S
ODENSE

TELEGR. ADR. "SEMJAC"
TELEFON: "CENTRAL"

10706

Humber



Englands fornemste Mærke
Automobiler
Motorcykler
Cykler

Generalrepræsentanter for Skandinavien:

N. Raaberg & Co

København
Farvergade 8-10 Telefon 98 32

KRATOS

DANSK MOTORTIDSSKRIFT

ILLUSTRERET POPULÆRT TIDSSKRIFT FOR
ALLE GRENE AF MOTORBRANCHEN
OG ANDEN KRAFTS ANVENDELSE

REDAKTION:

Redigeret af cand. polyt., Ingeniør F. Schmitto
under Medvirken af en stor Kreds af Motor-
sportsmænd og kendte Teknikere, saavel her i
Landet som i Udlandet, specielt i
Norge og Sverige.

EKSPEDITION:

„Gutenberghus“, Vognmagergade 10
København K.
Telegramadresse: „Kratos“
Telefoner: 782 og 783

UDGIVET AF INTERESSENTSKABET „KRATOS“

ABONNEMENT

tegnes paa Tidsskriftets Ekspedition, hos dets stedlige Agenter eller hos
Boghandlere. 1/4-aarligt Abonnement Kr. 12.— portofrit tilsendt, for Udlandet
plus Postpenge. Enkelte Numre Kr. 1.— plus Postpenge.
Tidsskriftet udgaar 1 Gang maanedlig.

INDHOLD:

	Pag.
DANMARK: Landevej ved Skørping ..	10
VORT PROGRAM ..	11
SIGNALET af Otto Rung ..	12
MOTOR-HUNDE af Le Brun ..	13
GENNEM GÖTA-KANALEN MED MOTOR- BAAD af Kanalinspektør H. G. Clausen ..	14
„KRATOS“ Januar 1917 ..	21
„FRYSER DE?“ Den moderne Teknik har over- vundet al Ubehag ved Vinterkørsel ..	21

JANUAR 1917

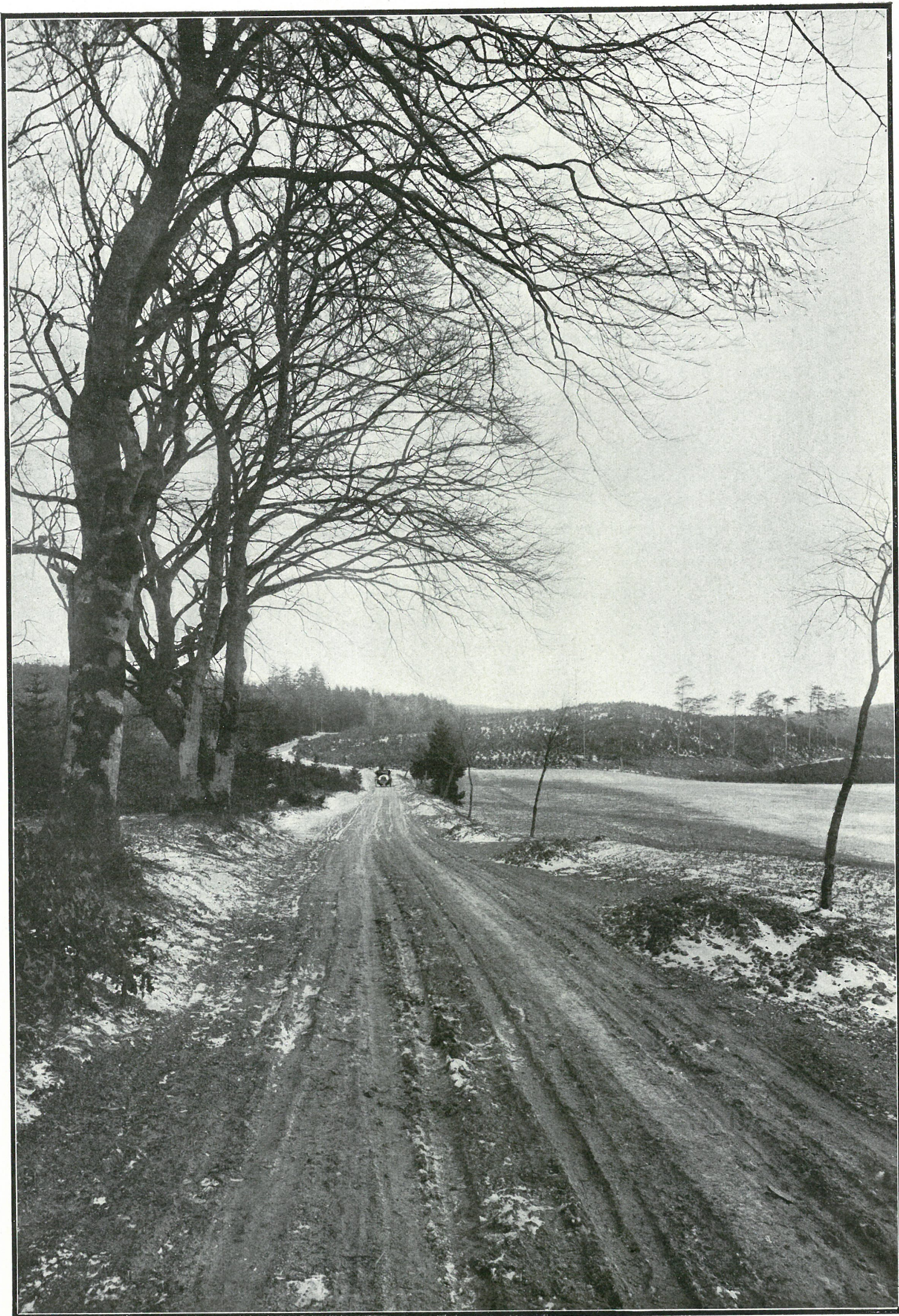
	Pag.
FØRSTE GANG PAA EGNE HJUL ..	22
AUTOMOBIL-TURISME I DANMARK af Alfred Nervø ..	23
GAMLE MINDER af Grosserer Holger Hassel ..	26
VOR MOTORBAADSFLAADE af Ingeniør, cand. polyt. H. A. V. Østerberg ..	28
PRAKTISK TILBEHØR ..	29
KØBENHAVN DU ÆLDGAMLE BY..	30
Annoncer: Pag. 1—8 og 31—40.	

ANNONCEPRISER:

1/4 alm. Side ..	Kr. 175.—	1/4 Farvetryk-Side ..	Kr. 225.—
1/2 do. do. ..	90.—	1/4 do. Omslag ..	250.—
1/4, 1/8 og 1/16 alm. Side hen- holdsvis ..	Kr. 45.—, 25.— og 12.50	1/4 do. Bagside ..	300.—

Ved Aarsannoncering 10% Rabat

Clicheer,
Tegninger,
og Tryk
Egmont H. Petersens Kgl. Hofbogtrykkeri
„Gutenberghus“
København.



DANMARK: Landevej ved Skørping.

Vort Program

Kratos (Kraft) og *Bia* (Vold) var Broder og Søster, Børn af Titaniden *Pallas* og Edsgudinden *Styx*. Sammen med deres Søsken *Zelos* (Iver) og *Nike* (Sejr) stod de *Zeus* og Olympierne bi i Kampen mod Titanerne, og da *Promethevs*, Menneskets Velgører, formastelig havde røvet Lynets Ild, og *Zeus*, for at straffe ham, befalede *Hephaistos* at lænke ham til Klippen, var det *Kratos* og *Bia*, som smedede ham fast.

De gamle Guder forsvinder aldrig!

Atter er *Kratos* — den lovbundne Kraft — og *Bia* — den raa Vold — forenede for i Krigens Brutalitet at binde Menneskets Velgører, *Kultur* og *Civilisation*. Men, ligesom *Promethevs* senere blev befriet fra Klippen, saaledes vil ogsaa Krigen en Dag standse, *Bia* vil lægge sig til Hvile, og *Kratos* vil blive underlagt *Kulturen* for at bistaa ved Genoprettelsen af al den Skade og Fortræd, som er sket i disse sørgelige Krigsaar.

I den frygteligste Kamp af Alle imod Alle sætter Menneskene deres bedste Kræfter ind: al deres Vilje og Energi, al deres Intelligens og Opfindsomhed, og hvor hensigtsløse de øjeblikkelige Resultater end synes at være, saa véd vi sikkert, at de sætter Grænseskel i Udviklingen, at de giver Frugter, som i senere Fredstider vil komme Menneskeheden mangefold til Gode.

Allerede i det daglige Samkvem spiller *Transportmidlerne* en umaadelig Rolle; men under en Krig vokser deres Betydning udover al Begrænsning: Troppemasser, Ammunition og Forplejning, ja, selve Handlingen „at kriges“ kræver idel Transport og Bevægelse. Derfor er Transportmidlernes Udvikling og Fuldkommengørelse et af Krigens mest brændende Problemer, og de Erfaringer og Resultater, som opnaas paa dette Omraade, kan forudses at blive til Gavn for kommende Tiders rolige Samliv.

Kraftens Anvendelse i det praktiske Livs Tjeneste vil da blive et Løsen for Fremtiden, og vi skriver dette Løsen paa vor Fane. I nærværende Tidsskrift, i stort Format, med et Illustrationsstof og en Udstyrelse, som hidtil ikke er set herhjemme, vil de bedste Forfattere paa det krafttekniske Omraade holde vore Læsere underrettede om Kraftanvendelsens uendelig nuancerede Udvikling. Vi nævner blandt Medarbejdere og Bidragydere følgende Herrer:

Ingeniør *Arré* (Gummifabrikation),
Overingeniør *W. Barkhuus* (Kraner og Transportmaskiner),
Ingeniør, cand. polyt. *Ejnar Bruun* (Automobiler),
Redaktør *Anton Christensen* (Motorplove),
Værftsingeniør *H. P. Christensen* (Hydroaëroplaner),
Værftsingeniør *J. A. Christensen* (Motorbaadskonstruktioner),
Ingeniør, cand. polyt. *G. Christophersen* (Lastautomobiler),
Kaptajn *M. Christiansen* (Automobiler),
Kanalinspektør *H. Clausen* (Göta-Kanalen),
Ingeniør *Fritz Egnell*, Stockholm (Motorbaadssport),
Kaptajn *T. O. A. Erhoff* (Maskinindustri),
Ingeniør, cand. polyt. *E. Falck* (Automobilkonstruktioner),
Ingeniør, cand. polyt. *J. Falck* (Motordrift paa Jernbaner),
Vicebrandchef *A. Friis* (Brandautomobiler),
Dekorationsmaler *H. Chr. Wilken Hansen* (Motorcykler),

Grosserer *Holger Hassel* (Automobiler),
Redaktionssekretær *Erik Hildesheim* (Flyvning),
Ingeniør *Chas. v. d. Hude* (Motorcykler),
Ingeniør, cand. polyt. *K. Møller-Holst* (Jernbanebygning),
Direktør *Ivar Knudsen* (Dieselmotorer),
Redaktør *Alfred Nervø* (Automobilsport),
Konstruktør *Pettersen*, Stockholm (Motorbaade),
Forfatteren *Otto Rung* (litterære Bidrag),
Professor ved Polyt. Lærestalt *William Rung* (Elektricitet),
Docent *E. Thaulow* (Materialer),
Direktør, Premierløjtnant *J. B. Ussing* (Flyvning),
Fyringeniør *Th. Wedén* (Fyrvæsen),
Amtsvejnspektør *R. W. Winkel* (Vejvæsen),
Ingeniør, cand. polyt. *H. A. V. Østerberg* (Motorbaade)
og m. fl.

Det er da vort Haab, at Tidsskriftet „*Kratos*“ vil finde Venner og Tilhængere overalt. Vi, for vor Part, skal ikke sky noget Offer eller Arbejde for at gøre Tidsskriftet saa interessant, belærende og afvekslende som muligt. Tillige er det vort Ønske at blive de motorinteresseredes bedste Raadgiver. Redigeret absolut upartisk og med alt, hvad der hedder „Reklame“ henvist til Annoncespalterne og bandlyst fra Tekst og Illustrationer, skal det være „*Kratos*“s Formaal at gøre os fortjent til vore Læsers *ubetingede* Tillid, saa at de trøstigt henvender sig til os for at søge de Oplysninger og den Hjælp, vi beredvilligt yder dem i motorteknisk og motorsportslig Henseende.

Vi aabner da det første Nummer af „*Kratos*“ med en hjertelig Hilsen til Læserne og Ønsket om et længevarende og fornøjeligt Samarbejde.

Udgivere og Redaktion.

S · I · G · N · A · L · E · T

Af
OTTO RUNG

VERDEN I KRIG! Kulturen er i et Nu uden samlende Signal, alt Arbejde, fra Landsbyens Hesteskosmedje til Staternes Panserpladeværker, vendt imod Fronter i Syd, Øst og Vest. Tekniken blot Rustning, Maskinerne blot knusende Malm, bragende Staalhjul, der maler Mennesket til Støv.

Det er, som tier paa tredje Aar nu den dybe Tone, der var bag al menneskelig Drift, den Samklang, der førte Nationer til Forbund, Racer til Enhed, der drev al menneskelig Daad frem mod de store, ukendte Maal, hvis Middel evigt var at tvinge det stridige Stof og al trodsig Naturkraft til at være Tjener, lydig og trofast i Kulturmenneskets Hænder.

Maskinerne er ved Fronten. Al Verdens Staal har Krupp og Skoda, Armstrong og Creuzot forvandlet til Super-Dreadnoughter, til Haubitze, det sidste Kobber fra Polens Kirketage og Belgiens Belysningsnet vil snart være spyet ud af Mitrailleurer som rygende Hylstre og trampet ned i Flanderns Marsk og i Galiziens Landevejs-Pøle.

I Sheffield støber de Fabriker, der før forsynede Verden med Staalpenne og Synaale, nu Shrapnells og Brisantgranater, Manchesters Hær af Væversker haandterer kun Bomuld, tilsat med Nitroglycerin. Friedrichstrasses og Strands Auto-Omnibusser fører feltgraa Tyskere og Englændere i Khaki til Fronterne, Thiergartens og Hydeparks Luksusbiler fører dem tilbage under det røde Kors' Flag.

Og Dag og Nat sitrer Højspændingsstrømmes Tusinder af Volt gennem Pigtraadshegnet om Fangelejre paa Malta og i Marokko, i Sibirien og ved Döberitz. Havene har ikke længer kursfaste Veje for Trafik, de er intet uden de lurende Dyb, hvorover Miner er i Drift, og Krydsere og Jagere gaar paa Rov.

Man har kaldt denne Krig for Maskinernes Kamp. Man har i den set den tekniske Tidsalders store Sammenbrud, en Materialismens Fallit, varslet en Nytid for Romantik og Kultus af imaginære Ting.

Det er som et Oprør af de trællende Naturkræfter, som har disse Jætter af Staal vendt sig mod deres Herrer og knuser med deres Jernkæber Front ved Front de Hjerner, der beregnede dem en Gang, de Hænder, som støbte dem i Form og som til det sidste klamrer sig til Motorernes styrende Rat. Raastoffets Revanche, om man vil.

Og dog er denne Krig i Teknikens Historie, der er ældgammel som Stenalderens Pottemagere og Flintekileslibere, blot en Epoke og maaske et Gennembrud, en Renaissance.

Saasandt alt Liv er et Baade-Og, ethvert skabende til lige et dræbende Princip.

For Kanakaen fra en Sydhavssø er den første Ocean-damper, han ser, et forfærdende Havuhyre, en frygtelig Dæmon. Som Fyrbøder-Kuli lærer han tavs og metodisk at stoppe dens Ildsvælg med Bunkerkul, tankeløs og ligegyldig for, om han er Uhyrets Herre eller Træl —, saa ligegyldig som Soldaten ved Maskingeværet lader Patron

bæltet glide gennem Rotations-Mekanismen, sigtende maaske over samme Jord, hvor han Aaret forud kørte Saa-maskinen frem. Frøkorn i Plovfurer og Staalprojektiler i Skyttegrave er samme Sag for en virksom Mand. Og af begge Dele gror Kraft; af Mands Værk avles altid nyt Liv, ny Tid, selv naar der saaes med Jern i Blod.

Som Alkymiens taagede Drømme om de Vises Sten gennemkrydsedes af det Forskningens geniale Instinkt, der skabte Kemien, saaledes blev ogsaa i Krigens Tegn under Rustningskampens Vanvid, eller i Feltlivets Selvhjælp-Nødvendighed tusinde tekniske Fremskridt, talløse Sejre over Raastoffets Modstand til. Krigen har skabt tekniske Gennembrud paa alle Omraader — endnu Nationernes Særhemmeligheder, der en Gang vil blive Verdenseje.

Ikke blot har Blokade og Afspærring lært Nationerne at udnytte de hjemlige Raamaterialer: at uddrage Salpeter af Luften, Brom-Udvinding af Tang, Erstatning af det langt billigere Jern- og Zinkmateriale til elektriske Ledningskabler og Afbrydere i Stedet for det kostbare Kobber og Messing. Men selve Krigstekniken vil være banebrydende for en kommende Fredskulturs Teknik. Mennesket har, takket være Slagmarkens Vovemod, lært at flyve sikkert som Due og Ørn, den tradløse Rapportering har fundet nye Felt-Instrumenter, som Enkeltmand kan føre med sig i Automobil eller Drageballon, Torpedoer styres nu fra Moderskibet ved Hertz'ske Bølger. Og først og sidst er Feltens Disciplin, Militærets faste Rammer, Stats-hensynet par force bleven Fremtidsløsen for den Fælles-Organisation, al teknisk Drift Landene over har savnet indtil nu.

De første fjorten Aar af vort Aarhundrede stod under den vilde Konkurrencens Tegn, en hidsende Jagt af Væddeløb, Motorernes hvæsende Kappelstrid, Rekordfeberen.

Jeg husker en Kontrolstation i Schweiz ved det store Motorløb Paris—Wien i 1902: Viftende Signalfag, aandeløse Kontrolmænd, Støvskyer, der som Glober blev til over Serpentinevejens Sving og brast som en Shrapnell for Motorvognen, der torpedograa lynede ud og var forbi i et Hvin. Mænd i Voksdugshætter, brølende Nummer og Starttid, Chauffører, der fægtede for deres Fabriks Verdensrekord — som Staal-fjedre spændt over Rattet. Døningøjede Brillemasker, Millionær-Passagerer, der som Kludebunker laa segnede ud over Motorens Karosseri — og overalt Signalet: Rekord! Videre! Paris—Wien! Et Skraal over alle Veje — i Damp af Benzin. Krig — Kamp med den, der er foran — Firma mod Firma — Fabrik mod Fabrik — Rekord! Frem! Æd al Verdens Kilometer ind under Fælgenes Gummi til den Førende er overfløjet, sat forbi — slaaet ud og du Nummer Et!

Den Tid var Krigens Forhistorie, Maskinernes Guerillakamp — Forpostfægtning, indtil Nationernes Industrier mødtes med deres Millionhære til Ragnarokkamp paa Rekordjagtens yderste Dag. Verdenskonkurrenterne, Im-

perialismen i Øst og Vest rakte sine Staallemmer som mægtige Damphammere ind over Fronterne: Den russiske Damptromle, det militære Prøjsens Damptærskværk — indtil det hele stivnede i Positionskampe og Tromme-Ild — og Verdens Skæbne forbløder i haabløs Stirren som en saaret Soldat i et Hegn af Pigtraad.

Og dog! Denne Rekordtidens Hidsen af splittede Kræfter vil staa Feltlivets Skole igennem og vinde Disciplin. De hvæsende Motorer vil faa strammere Tøjler og mere haandfaste Førere. Nationerne har lært Samlingens Love at kende. I Tiden forud var Banen fri til enhver forhastet privat Brutalitet, der vilde med i Løbet. Hver saa sine Interesser for sig, Markedet var bestemt af Reklame og Rekord, af Undersalg og Konkurrencenid. I England konkurrerede tre Baneselskaber om samme By med hver sin Station i Byens Periferi og blokerede al Transit, indtil Regeringens Magtsprog nu under Krigstrafikken skar Vejen igennem. Produktion og Forbrug klappede, som

det bedst kunde eller som Rekordjagtens øjeblikkelige Verdens-Champion bestemte. Man var kun metodisk i det Smaa, man byggede den enkelte Maskine efter Enkeltfor-maalets Krav, men man famlede sig frem, hvor Parolen var Stordrift, eksperimenterede paa maa og faa med de smaa Brug. Industrien var uden Strategi, uden Generalstab.

Derhen vil den nye Tids Program være lagt. Taktik, Ledelse — i alt Fald indenfor hver enkelt Nations samlede Industri og Teknik — indtil ogsaa Nationerne finder hverandre paany og kender sig selv i Menneskehedens uendelige Maal. En Tid, der er sig selv bevidst som en Enhed. Hvor ikke Enkeltmands Luner bestemmer, hvor ikke Grupper, der blot er stærke ved deres Tal, kræver, men hvor Signalet er over Verden: Kræfter i alle Lande, forener Jer! Maskiner i alle Lande, arbejd i Takt!

Da vil selv Grushobene blive Grundvolde for nyt — Krigens flammende Baal blot være Smelteovnen for en ny Tids strenge Disciplin og fribaarne Kultur.

MOTOR-

HUNDE



Collien er en venlig og intelligent Hund.



En hvid Silkepuddel er i Forvejen i Motorpels.



Schäferhunden beskytter baade Dem og Vognen.

Hvad er en god Hund?

Det kommer ganske an paa, hvad De vil bruge den til. For en Skødehund er det nok, at den er renlig — og naturligvis ikke al for tung. — Men nu en Motorhund. Og det er jo blevet meget almindelig at have Hund med paa sit Automobil. Den beskytter mod Tyverier og — hører i det hele taget til. I Amerika kunde man slet ikke tænke sig et Auto uden Hund. Og . . ikke sandt, hellere een Hund i Vognen, end ti paa Gaden. Men hvilken Race skulde man nu helst vælge?

Det er ikke nok, at den hader Fremmede, ignorerer Katte, bliver, hvor man anbringer den og ikke ruller sig i Snavset lige efter, at den er vasket.

Der maa mere til!

Den maa f. Eks. ikke forstyrre Føreren, springe af, naar der køres hurtigt eller interessere sig for Hønsene langs Vejen.

En Motorhund maa være en Slags Over-Hund, der har alle de almindelige Hundedyder — og lidt til.

Men hvilken Race har det mest?

Den almindeligst brugte i Amerika er Ulvespidsen, den er apatisk, kold og ligegyldig. Den interesserer sig for saa godt som ingenting — kort sagt, den

„Kratos“ aabner en Diskussion om:
Hvilken Hund er den bedste til Motorbrug.

er hvad man blandt Mennesker kalder „overlegen“. Og den Slags taber sjældent Hovedet.

Overlegen pr. Intelligens er Pudler, Collier og Hyrdehunde. Politihundene er yderst intelligente og anbringer sig fornuftigt i Vognen. De smaa Terriers duer derimod som Regel ikke. De er for livlige, for elektriske. Men de fuldvoksne irske Terriers — som Airedalerne — er hyppige Passagerer paa mondæne amerikanske Motorvogne. — I den sidste Tid synes Pudlerne dog at være komne særligt paa Mode. Vel sagtens fordi de med deres krøllede Uldpels giver en bizar Prik over et hyper-elegant I.

At sige noget bestemt om de forskellige Racer er imidlertid meget vanskeligt. Hver har sine Erfaringer. Og formodentlig er det med Over-Hunde som med Digtere. Nogle er født til det. Men de fleste bliver det med Øvelsen.

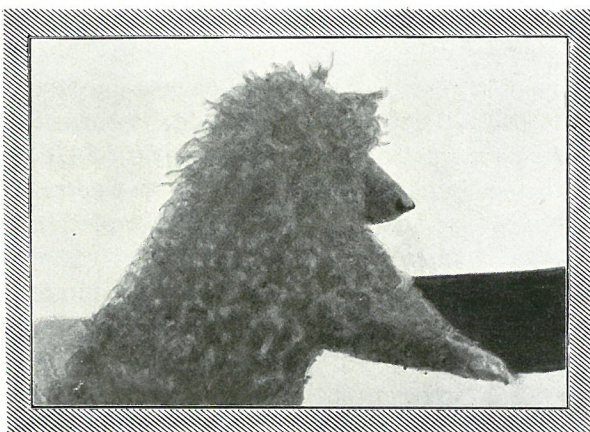
Hvad skal man foretrække? De tyske Korthaar eller vore egne Langhaar?

„Kratos“ spørger sine Læsere:

Hvad Erfaring har De gjort?

Hvad mener De? Send os et Fotografi af Deres Motorhund. Eller ring efter vor Fotograf.

Le Brun.



Den sorte Puddel er en klog og hyggelig Kammerat paa en Automobiltur.

Gennem Götakanalen med Motorbaad.

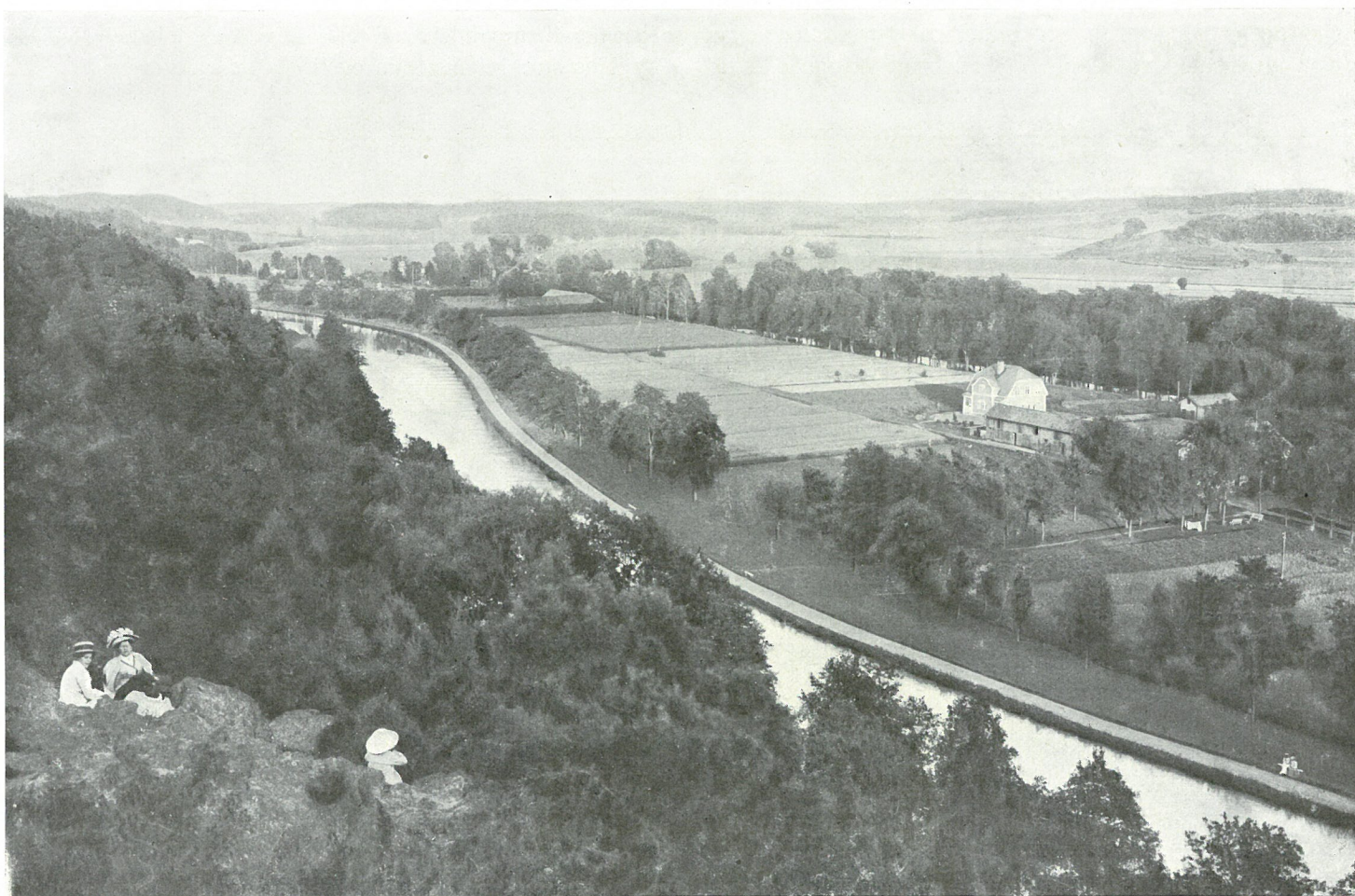
Af Kanalinspektør H. G. CLAUSEN, Berg ved Vretakloster.

Undertegnede er blevet anmodet om at skrive en Artikel „om Götakanalen og dens Naturskønheder med særligt Henblik paa Mulighederne for Motorbaads-Turisterne paa Kanalen“.

Da dette netop er min Kæphest, skal jeg med største Glæde og efter bedste Evne i følgende Linier søge at lede en Motorbaad paa Turistfærd paa Sveriges Omraade, særlig Kanalvejen Stockholm—Göteborg.

Det er ikke noget ringe Antal Turistfartøjer, saavel med Sejl som med Motor, store og smaa, svenske eller

særlige Besætning, Gud bevares, saa kan jeg sidde paa Dækket i min Kurvestol og nyde min Mokka og Havan-neser, medens de skønne, skiftende Naturscener, som denne Tur i særlig Grad har at byde paa, passerer forbi mit Øje. Det vilde føre for vidt i denne Artikel at give detaljerede Beskrivelser af alt det, som er at se paa denne Tur; den skal kun tjene som Anvisning for en Motorbaad. Turisten bør forinden Rejsen anskaffe sig „Clausens Atlas over Kanalvejen Stockholm—Göteborg“ (Pris 1 Kr. 50 Øre), som, foruden en indgaaende Beskrivelse med Pro-



Ramunderhäll ved Söderköping.

af anden Nationalitet, som i Sommermaanederne passerer længere eller kortere Strækninger af denne Vej, og jeg maa sige, at om end jeg selv med Dampbaad har færdes paa denne Vej i 25 Aar, eller maaske netop derfor, staar det for mig som den mest henrivende Maade, man kan tænke sig at tilbringe nogle Sommerdage paa. Enhver, som elsker den skønne Natur og passende Vekslen af Hvile og Arbejde, vil sikkert finde Behag i at gøre denne Tur, saa rig paa Afvekslinger af alle Slags, i sin egen Motorbaad og sammen med nogle gode Venner. For en Sejlkutter, som ikke har sin Jolle forsynet med udenbords — eller anden Slags Motor, bliver en Kanalrejse langsom og ret besværlig, men gøres dog af mange. Lad os imidlertid straks blive enige om, at vi kun vil have raske og glade Mennesker ombord; der maa gerne være Damer med, de forhøjer altid Stemningen og kan gøre stor Nytte ombord paa en saadan Tur. Ingen maa være bange for en Smule Arbejde; thi det bliver nødvendigt, f. Eks. i Sluserne. Ja, d. v. s., er Fartøjet saa stort, at det har sin

spekter og historisk Oversigt over Kanalens Tilblivelse, indeholder tydelige og nøjagtige Kort over hele Vejen.

Da det er lidt svært for mig at afgøre, om De vil begynde Rejsen i Stockholm eller Göteborg, og Erfaringen har lært mig, at det er umuligt at gøre alle tilpas, tager jeg mig den Frihed at bestemme, at vi denne Gang begynder i *Stockholm*. De kommer altsaa fra Østersøen og maa da gennem *Stockholms*-Slusen, som jeg desværre maa bekende er noget af det mest tidsspildende, man kan tænke sig, med Hensyn til Trafiklejlighed. Det bliver dog ret snart forbedret. Der er i Almindelighed en saa stor Mængde Fartøjer, som skal sluses, at man under uheldige Forhold kan komme til at vente i Timevis, inden Ens Tur kommer. En Motorbaad eller mindre Fartøjer kan dog som Regel komme ind i Slusen sammen med et større. Her har vi ikke noget at gøre med selve Slusningen, som besørges af Mandskabet ved Slusen; men man maa naturligvis selv passe sine Trosser ombord. Naar vi er kommet godt igennem Slusen, skal vi passere Jernbanebroen, som

ogsaa let volder Vanskeligheder for den, der ikke kan gaa under de Kæder, som spærrer Broen ved Siden af selve Broaabningen. Paa Vej til Mälaren skal man gaa gennem den nordre Broaabning. Naar De saa endelig er kommet ind i Mälaren, vil jeg byde Dem Velkommen, og nu skal jeg forsøge at lodse Dem videre.

Inden De forlader Stockholm, maa De naturligvis sørge for, at Udrustningen til Rejsen er fuldstændig. Foruden Benzin og Proviant, som jo ogsaa kan faas mange Steder undervejs, maa man have de fornødne Søkort for hele Vejen; disse er: „Mälaren“, „Stockholms södra Skärgård“, „Norrköpingsbukten“, „Vettern“ og „Venern“; de købes i Stockholm i „Nautiska Magasinet“, Skeppsbroen 10, i Göteborg hos Wettergren & Kerber, Södra Hamngatan. „Clausens Atlas“ faas hos Boghandlerne eller ombord paa de Passagerbaade, der gaar paa Kanalen, og som lægger til ved Riddarholmen. Desuden maa man forsyne sig med nogle (Antallet afhænger af Baa-

dens Størrelse) ikke altfor daarlige gamle Sække, som ved given Lejlighed fyldes med Hø, Halm eller lignende for at benyttes som Friholter; de almindelige smaa „Fenders“ af Kork el. lign. beskytter ikke tilstrækkelig Fartøjets Sider i Sluserne.

— Mälaren er en Indsø, som med sine talrige større

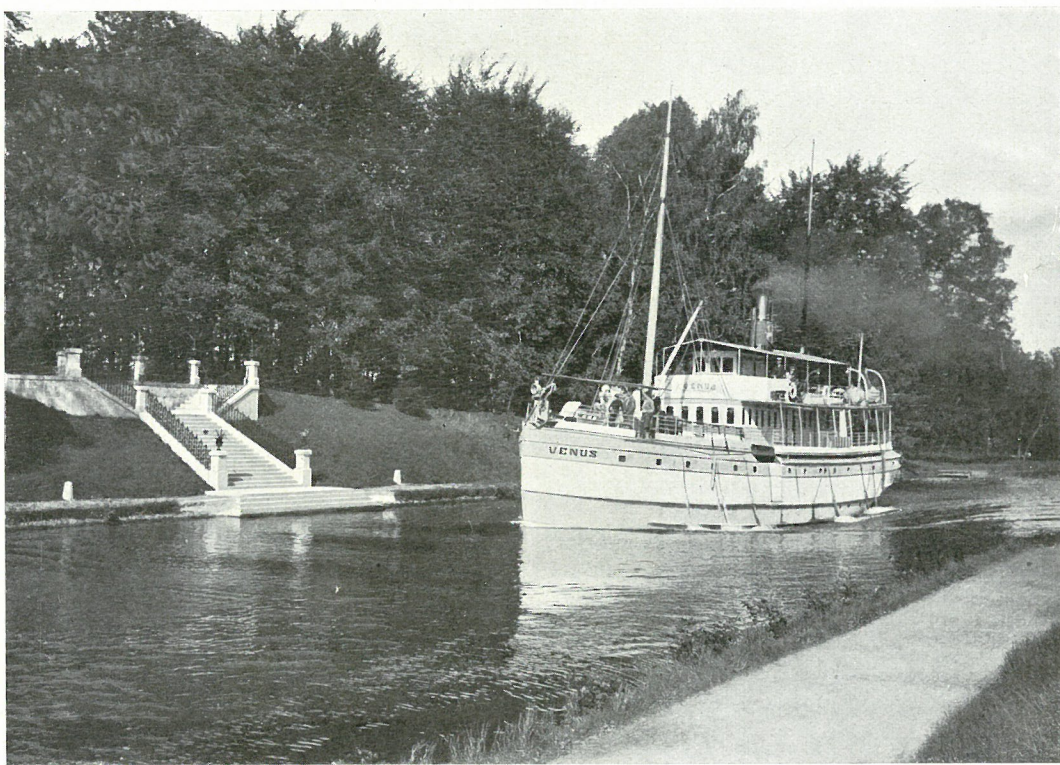
og mindre Øer i ualmindelig høj Grad giver Lejlighed til interessante og behagelige Motorbaadsture, f. Eks. til *Upsala*, eller, om man vil gaa vester paa, saa man kommer til *Mariefred* med *Gripsholm Slot*, som indeholder mange Seværdigheder, *Strängnäs* med sin bekendte Domkirke, *Torshälla* og *Eskiltuna*, samt i det sydvestlige Hjørne af Mälaren den lille, smukke By *Kungör* ved Munden af *Arboga-Aaen*. Denne Aa kan man følge til *Arboga*; lidt før man naar til *Arboga*, kommer man til *Hjelmare-Kanalen*, gennem hvilken man kommer ind i Søen *Hjelmaren*, ved hvis vestre Ende *Örebro* er beliggende. Man kan ogsaa fra Mälaren gennem *Strömsholms-Kanalen* komme et langt Stykke nordpaa ind i Provinsen *Vestmanland*. Ja, faa Indsøer kan byde paa saa mange henrivende Motorbaadsture som Mälaren. Vor Vej følger den nordre og vestre Kyst af Södertörn, til vi, efter omtrent to Timers Sejlads, kommer til *Södertelge*. Inden vi kommer derhen, passerer vi *Lina-Sundet*; for Ankomsten maa gives kraftigt Signal, da to Fartøjer ikke kan mødes dér.

I Södertelge er den første af de 75 Sluser, man skal passere paa Vejen til Göteborg. Da Vandstanden i Mäla-

ren kan variere temmelig betydeligt, er Højdeforskellen meget foranderlig, ja, det hænder ofte, navnlig om Efter-sommeren, at Vandstanden i Mälaren er lavere end i Østersøen; da staa alle fire Porte aabne; men man maa dog lægge til for paa Slusekontoret, tæt ved Slusen, at betale Afgiften for Passagen gennem Södertelge-Kanalen.

Det kan maaske i denne Forbindelse være rigtigt at nævne, at Kanalvejen mellem Stockholm og Göteborg, som saa ofte i daglig Tale ganske urigtigt benævnes simpelthen „Göta-Kanalen“, bestaar af tre forskellige Kanaler, som er aldeles uafhængige af hverandre. Det er: *Södertelge-Kanalen* mellem Mälaren og en Vig af Østersøen, *Göta-Kanalen* mellem *Slätbaken*, en Vig af Østersøen, gennem Søerne *Asplången*, *Roxen*, *Boren*, *Vettern*, *Botensjön* og *Viken* til *Vänern*, samt *Trollhätte-Kanalen*, hvis Omraade begynder ved *Vänern* og strækker sig til Göteborg. Den Afgift, som betales i Södertelge, gælder saaledes kun for Södertelge-Kanalen. De Broer, som fører over den-

ne Kanal, er saa høje, at de fleste Motorturistbaade kan passere under dem, uden at det er nødvendigt at aabne dem. I Södertelge-Slusen, ligesom i alle Sluserne i Göta- og Trollhätte-Kanalerne, har de passerende Fartøjer, de smaa som store, *Forpligtelse* til at være behjælpelige med Slusningen.



Göta-Kanal ved Platensgraf.

gen. Södertelge-Kanalen saavel som Trollhätte-Kanalen er for Tiden under Udvidelse, saa at Fartøjer med 4 Meters Dybgaaende vil kunne passere.

Naar vi har passeret Södertelge-Kanalen, kommer vi ud i en Vig af Østersøen, og vi har nu 8 à 10 Timers behagelig Fart gennem Dele af *Södermanlands* og *Östergötlands* Skærgaarde, inden vi kommer til *Mem*, hvor *Götakanalen* begynder.

Paa denne Tur, saavel som over de andre Søer, maa jeg opfordre til Forsigtighed med Navigeringen. Det kan hænde, at et mindre Fartøj uden Vanskelighed kan gaa paa den forkerte Side af en eller anden Prik, men der findes ogsaa Steder, hvor Klipper og Grunde kommer saa nær til Overfladen, at end ikke en Robaad kan gaa over uden at røre Grunden; det gælder derfor om nøje at studere Søkortene og at følge den afmærkede Rende.

Den første Havneplads, som passerer, er *Oxelösund*, (Jernbanestation). Herfra gaar Vejen tværs over *Bråviken*, hvor der, navnlig med S. O.-Vind, kan være ret stærk Søgang, som man slipper noget lettere fra ved at tage Vejen forbi *Kungshamn*, *Marö*, *Ekö* og gennem



Vettern, Parti ved Vanäsudde.

Arkösund (Jernbanestation). Naar man er forbi *Arkö*, bliver Kursen mere vestlig, og naar man er kommet forbi *Rimholmarne*, noget nordligere end Vest gennem det smalle *Ettersundet*, forbi *Stegeborgs* Ruin til *Mem*, hvor altsaa Göta-Kanalen begynder, stifter man Bekendtskab med, hvorledes en Slusning gaar for sig.

Hele Dagen er saaledes medgaaet for at naa hertil, og den, som ikke har for stort Hastværk, vil jeg foreslaa, nu, da vi er kommet gennem Slusen, at lægge til ved Kajen og tage nogle Timers Hvile; dette dog kun, forsaavidt der er tilstrækkelig Soveplads ombord; vil man overnatte paa Hotel, maa man fortsætte til *Söderköping* (omtrent en Times Vej), hvor der ogsaa er en Kaj, som Baaden kan fortøje ved. Man bør undgaa at ligge stille noget Sted i Kanalen, hvor der ikke findes Kaj. Ganske vist findes der mange andre Steder paa Kanalbredden Pullerter til Fortøjning (at fortøje eller at fastgøre Trosser ved Træer eller at ankre i Kanalen, i dens Havne eller Bassiner, er forbudt); men det er forbundet med Risiko, da et forbi-passerende Fartøj ved sin Sugning i Vandet kan forarsage Grundstødning, ja, endog kæntre et mindre Fartøj. Hvad enten man nu har mere eller mindre travlt, vil jeg paa det allerbestemteste fraraade alle og enhver, som ikke er kendt med Vej og Forhold i Kanalen, at gaa der, naar det er mørkt. Mange har af forskellige Aarsager dyrt maattet undgælde for for stort Hastværk.

Da Sluserne som Regel har en Højde af 3 Meter, er det vanskeligt ved opgaaende Sluser at komme i Land fra et mindre Fartøj; det er derfor bedst at styre ind til Kajen, inden man kommer til Slusen, for at faa en, eller helst to Mand i Land, som skal være behjælpelige ved Slusningen, der ledes af Slusevagten. Her i *Mem*, som altid ved første Kanalstation, man kommer til, skal „Fri-

seddel“ løses; det er et passende Arbejde for en af Damerne, d. v. s. Afgiften skal betales for den Del af Kanalen, man vil passere. Til dette Øjemed skal Fartøjets Papirer medbringes. Afgiften i Göta-Kanalen er for Fartøjer under 38 Netto Tons 75 Øre pr. Distrikt med en vis Reduktion, naar flere end 9 Distrikter passerer. Skal man gennem hele Göta-Kanalen, bliver Afgiften, efter de nu-gældende Takster, for Fartøjer under 38 Tons, kun 9 Kroner. Før 15. Maj og efter 31. Juli tilkommer dog en vis Afgift til Betjeningen om Natten og paa Helligdage. Frisedlen skal fremvises og paategnes ved hver Kanalstation, et passende Arbejde for Damerne; Stationerne er: *Mem*, *Norsholm*, *Berg*, *Motala*, *Forsvik* og *Sjötorp*. Paa sidste Station skal det ene Eksempplar af Frisedlen afleveres. Rigstelefon findes paa alle Kanalkontorerne.

Inden vi nu begynder Farten paa Kanalen, hænger vi Halmsækkene ud for at beskytte Fartøjets Sider mod Stød og Skamfling i Sluserne og klargør et Par gode Trosser, en agter (den bedste) og en forude, som kan anvendes paa hvilken Side, det i Øjeblikket behøves; en Haandspag (Baadshage maa ikke anvendes i Sluserne) bør være let tilgængelig. Det er ogsaa nødvendigt, at man, inden Kanalturen begynder, sætter sig ind i det for Kanalen gældende Reglement; det udførlige Reglement faas gratis paa Kanalkontorerne; de for en Motorbaad mest betydningsfulde Paragraffer er: Fartøjer af større Længde end 32 Meter, Bredde 7 Meter og Dybgaaende 2,82 Meter maa ikke passere Kanalen; ved Ankomst til Sluse eller Bro skal gives Signal med Dampfløjte, Tudehorn eller lign.; Sluse eller Bro er klar, naar Vagten giver Signal med Fløjte og for østgaaende Fartøjer viser rødt og for vestgaaende Fartøjer blaat Flag; i Mørke vises Lanterner i Stedet for Flag, og betyder rødt Lys uklar, blaat Lys klar

for Gennemgang; flere mindre Fartøjer kan sluses samtidig (dette forandrer dog ikke Afgiften); Fartøjets Folk er forpligtede til at være Slusevagten behjælpelig med Slusningen; i Kanalbetjeningens Fraværelse maa ingen aabne eller lukke Sluse, Bro eller lign.; *højest tilladte Fart* er 1000 Alen (600 Meter) i 4 Minutter = $4,85$ Knob; Fartøjer skal ogsaa i Kanalen føre de sædvanlige Lanterner i Mørke. Det er forbudt at ankre i Kanalen, dens Havn eller Bassiner; at kaste eller spilde noget i Kanalen, at fastgøre Trosse eller Line i Træer, Sluseport eller Afspærring. Alle Overtrædelser straffes med Bøder (d'Hrr. Motorbaadsførere bør navnlig iagttage højeste tilladte Fart i Kanalen). Enhver Beskadigelse medfører Mulkt og Pligt til at betale Reparationsudgifterne.

Efter at vi nu har faaet Frisedlen ombord, gjort vort Fartøj i Orden til Kanalfarten og sat os saa nogenlunde ind i vore Forpligtelser i disse særlige Farvande, er det vel paa Tide at give nogle Raad med Hensyn til Styringen. Drejer det sig om en lille Baad med ringe Dybgaaende, er der ikke meget at sige om den Sag; thi den er jo let nok at styre; men jo større og mere dybgaaende Fartøjet er, desto vanskeligere bliver det, og jeg har set mere end en Sejlkutter, som selv med Bugsering knapt kunde styres, naar en med Kanalen ukendt Mand var ved Roret; Motorbaade er jo i Almindelighed ikke saa dybtgaaende og derfor lettere. Som almindelig Regel gælder: at holde midt i Kanalen, og i Kanalens Bugtninger tage Svinget godt ud, saa at man ikke kommer for nær til den korte Side. Naar man møder et andet Fartøj, gælder den sædvanlige Regel, at passere hinanden paa Bagbords Side; man skal imidlertid være meget forsigtig med ikke for tidligt at vige til Styrbord, thi, hvis man gør det og kommer for nær den Styrbords Bred, saa bliver man af Vandet presset ud i Kanalen, netop naar man skal mødes.

Altsaa: mindske Farten, holde midt i Kanalen lige imod det mødende Fartøj, indtil man er det paa højst 300 Fods Afstand, saa dreje saa smaat til Styrbord og sagte Farten endnu mere, og vi glider fint forbi hinanden. Mange Gange har jeg hørt og set Passagererne med Spænding følge Manøvrene, naar to Kanalbaade mødes; thi de anser et Sammenstød for ganske uundgaeligt; men de gaar hurtigt og sikkert forbi hinanden med mindre end en Meters Mellemrum. Ser man, at det er en med Kanalen ukendt Person, som man har for sig, maa man iagttage den allerstørste Forsigtighed, da han som Regel netop for tidlig begynder

at holde til Styrbord. Det er en virkelig Fornøjelse at se, hvorledes de øvede Kanalfarere forstaa, med Maskine og Ror i Forening, at vride og vende deres Fartøj i de trange og krogede Løb, som der findes saa mange af. En Passager spurgte mig en Gang i fuld Alvor, om Fartøjet ikke var elastisk, saa at det lod sig bøje.

En halv Timestid efter, at vi har forladt *Mem*, kommer den næste Sluse, og efter yderligere en lille halv Time kommer vi til *Söderköping*. For Motorbaadsturister, som ikke behøver at skynde sig saa meget, vil jeg anbefale en Spadseretur op paa *Ramunderhäll* (Bakken ved Slusen), som frembyder en smuk Vej og en vid Udsigt.

Da denne Artikel jo hovedsagelig har til Formaal at give Oplysninger til Nytte for Motorbaadsføreren, tager jeg mig den Frihed at henvise til „Clausens Atlas öfver kanalvägen Stockholm—Göteborg“. Til Forklaring af de deri optagne Højdeprofiler vil jeg sige, at den øverste punkterede Linie, over hvilken der staar „Vikens vattenhöjd“, angiver den Højde, til hvilken Fartøjet skal bringes op ($91,5$ Meter) og senere atter ned. Tallene ved Sluserne angiver Antallet fra *Sjörtorp*; man kan saaledes ved hver Sluse se, hvor mange man har tilbage at passere i *Göta-Kanalen*.

Navne paa Sluser og Broer findes paa Kortet lige oven over. Kortet viser da, at vi straks efter, at man har passeret *Söderköping*, kommer til en Gruppe af 8 Sluser helt tæt ved hinanden, og naar vi kommer ud paa den lille *Sø Asplången*, er vi steget $27,5$ Meter i Højden. Over denne *Sø* gælder det som almindelig Styreregel, at man ikke maa gaa for nær ved den søndre Bred. *Minsjöudde* (paa den søndre Side) er dog meget dyb. Naar man ved *Norsholm* kommer ud paa *Roxen-Søen*, har man naaet en Højde af $32,5$ Meter. Fra *Roxen* kan man gennem *Stång-Aaen* komme op til *Linköping* og videre gennem *Kinda-Kanalen* og en hel Del Smaasøer helt ned til Grænsen af *Småland*. Dette er en overordentlig smuk Tur, paa hvilken man passerer adskillige gamle Herregaarde med historiske Minder; men vor Vej gaar ikke ad denne Kant, vi maa over Søen til *Berg*.

Til Beskyttelse for Sluserne er der udenfor Kanalen bygget to Bølgebrydere. Dem har Fremmede en besynderlig Tilbøjelighed til at gaa Syd om; der findes ganske vist et afmærket Farvand; men den bredeste og mest bekvemme Vej er Nord om Bølgebryderne. Ved *Berg* er der ikke mindre end 15 Sluser paa den korte Strækning af 2375 Meter. Af disse ligger de første



Vettern ved Rödesund.

7 i umiddelbar Rækkefølge. Gennem disse 15 Sluser løftes vi 40,5 Meter og har saaledes naaet en Højde af 75 Meter over Østersøen. Som ovenfor nævnt, skal man ogsaa her have Frisedlen paategnet paa Kanalkontoret, som ligger ved de første Sluser.

Her lover jeg Dem en venlig Behandling, Raad og Oplysninger om alt, som kan vedrøre Deres Færd; iøvrigt skal det være mig en Glæde, om jeg paa nogen Maade kan staa til Tjeneste. Naar man er kommet op gennem de første 7 Sluser, er der et større Bassin med Kaj; men hvis De ikke har meget god Tid, tør jeg ikke bede Dem standse her, da De muligvis endnu kan naa et Stykke Vej, inden det bliver mørkt. Fra *Mem* til *Berg* kan man be-

komme ud paa Søen *Vettern*, hvis Vandspejl ligger 88 Meter over Østersøen.

Den, som har Interesse for gamle Minder, bør ikke forsømme at aflægge et Besøg i *Vadstena*, som er ualmindelig rigt paa saadanne. Damerne kan her faa de bekendte *Vadstena-Kniplinger*. *Motala-Rödesund*, omtrent 2 Timers Vej.

I *Vettern* kan gøres Afstikkere til *Askersund* Nord paa og til *Hjo*, *Hästholmen*, *Grenna*, *Visingsö* og *Jönköping* Syd paa. Fra *Jönköping* er bekvem Jernbaneforbindelse med Helsingborg—Helsingør. Vor Vej gaar imidlertid tværs over *Vettern* til *Vanäsudde* gennem Kanalen ved *Rödesund* ind i *Bottensjön* op til *Forsviks-Kanal*.



Parti ved Forsvik.

regne omtrent 8 Timer; de 15 Sluser tager 2 Timer. Omtrent en halv Time efter, at man har forladt de sidste Sluser (*Heda*) findes atter en passende Anlægsplads, lige inden man kommer til *Malfors-Bro*, ikke langt fra en af Landets største Karamel- og Chokoladefabrikker; maaske Damerne kunde have Lyst til at gøre en Visit dér. Ved *Ljungs Vestra-Bro*, *Sjöbacka-Bro*, *Kungsnorrby-Bro* og *Borensberg* findes ligeledes gode Anlægspladser. Mellem *Heda* og *Borensberg* er omtrent 2 Timers Vej. Ved *Borensberg* kommer man ud paa Søen *Boren*. Ogsaa her kan man følge den nordre Bred, men den rette Vej, som tager omtrent 45 Minutter, gaar Syd om et Par Grunde, som ligger omtrent midt i Søen.

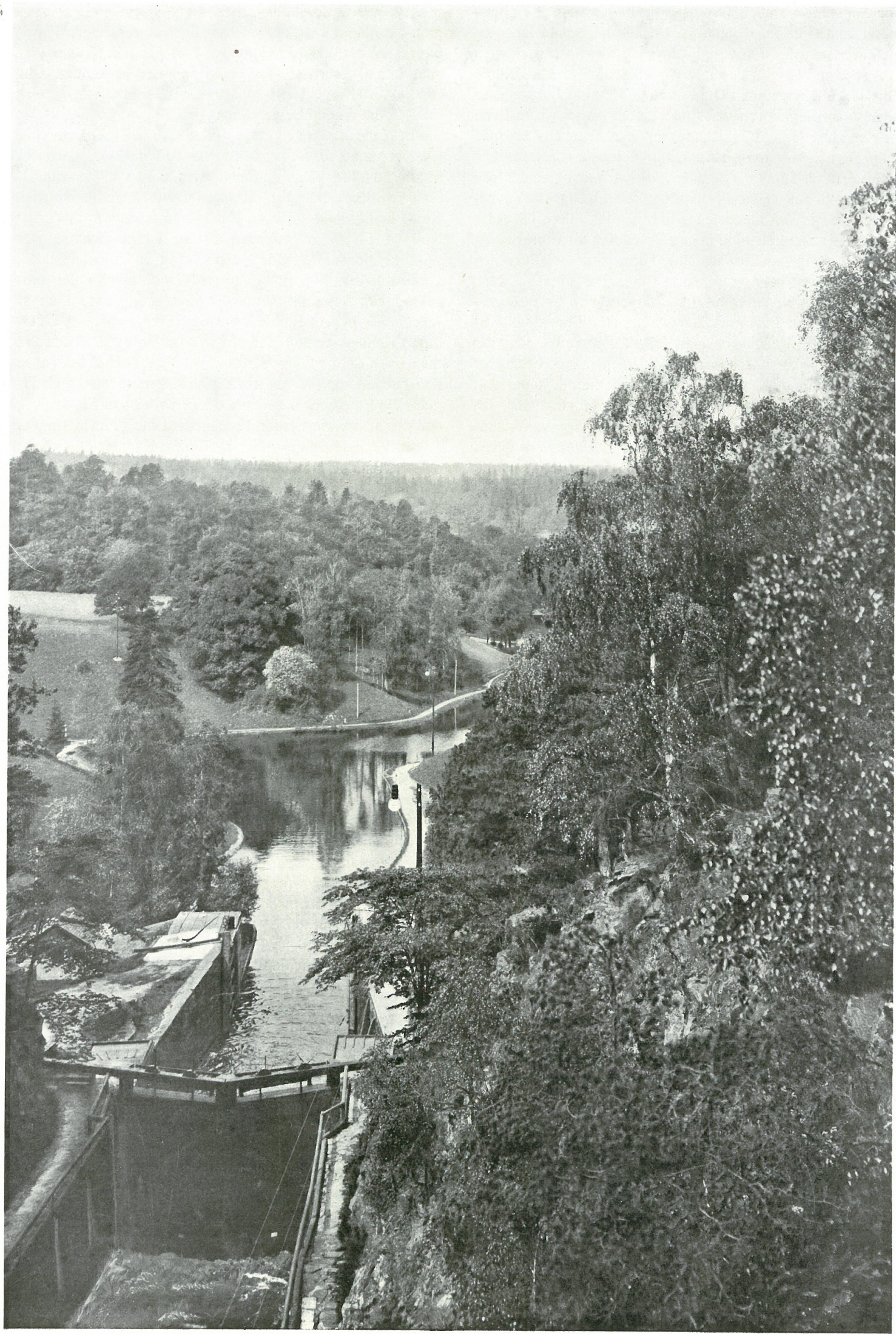
Paa den anden Side *Boren* kommer man til *Borenhult* med 5 sammenhængende Sluser, hvorefter man skal passere den smukke *Motala-Kanal* forbi *Motala-Værksted*, *Platens Grav* og to Jernbanebroer, inden man ved *Motala*

For den ukendte Kanalfarer er det ikke saa let at finde Kanalmundingen, som paa Grund af Skoven ikke viser sig, førend man er lige ud for den. Inden man gaar ind i Kanalen, maa man give et langt og kraftigt Signal; Kanalen er nemlig her saa smal, at selv den mindste Motorbaad ikke kan møde en af de almindelige Kanalbaade.

Forsviks-Sluse er den højeste af alle i Göta-Kanalen, og naar vi er kommet op gennem den, har vi naaet Vandspejlet i Søen *Viken*, 91,5 Meter højere end Østersøen. Hvis man her tænker sig Riddarholmskirken i Stockholm anbragt ved Siden af Slusen paa Østersøens Vandspejl, vilde man se, at Fartøjet er ovenover Taarnets Spir *).

Naar man er kommet gennem Kanalen ovenfor Slusen, giver man to lange Signaler for *Billströmmen*, og naar man er kommet godt gennem denne, tre lange Signaler

*) Til Sammenligning tjener, at Raadhustaaet i København er 105,6 Meter højt til Spirets Top. Vor Baad vilde saaledes komme nær op til Spiret. Red. Anm.



Sluser i Trollhättan.

for *Spetsnäs*-Kanalen (for østergaaende gives: før *Spetsnäs*-Kanalen et langt Signal; før *Billströmmen* to lange og et kort; samt før *Forsviks*-Kanalen tre korte Signaler).

Ved *Forsviks*-Slusen findes en Semafor, med hvilken Slusevagten giver tilkende, i hvilken Retning Passagen er klar. Naar Semaforen viser nedad (om Natten grønt Lys), er der klart for vestergaaende, og naar Armen viser opad (om Natten rødt Lys), er der klart for østergaaende.

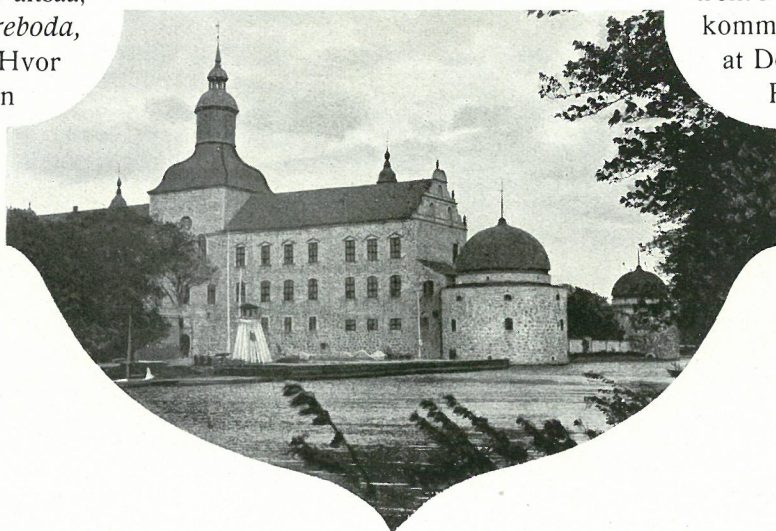
Medens vi taler om Signaler, vil jeg nævne, at der paa Kanalen findes et særligt System for Lydsignaler, hvorefter Fartøjer kan meddele sig til hinanden i flere Tilfælde; af disse er dog kun to af nogen Betydning for Motorturistbaade, nemlig: en kort og lang Tone, som betyder: „jeg gaar“, samt en lang og en kort: „jeg ligger stille“.

Over Søen *Viken* (omtrent 2 Timers Vej) er en overordentlig smuk Tur, men der fordres stor Paapasselighed med Navigeringen, tager man fejl af Farvandet, kan det blive meget skæbnesvangert, fordi Vejen mange Steder er sprængt gennem Klippen, og de skarpkantede Stene, som derved er fremkomne, er ikke kastet ret langt bort fra Farvandet og ligger paa sine Steder helt oppe ved Vandspejlet. Selv for den øvede Kanalfarer kan det være svært nok at passere Søen i Mørke.

Ved *Tåtorp* har vi saa Kanalen igen; til at begynde med synes den ganske vist temmelig bred; den er dog ikke tilstrækkelig bred til at to Kanalbaade kan passere hinanden undtagen paa visse angivne Mødepladser. Noget længere fremme, ved *Landthöjden* bliver Kanalen saa smal, at end ikke en lille Robaad kan komme forbi en Kanalbaad. Her (ved *Landthöjden*) gives Signal for, i hvilken Retning Kanalen er klar for Passage. Signalerne er de samme som ved *Forsvik*.

For mit eget Vedkommende synes jeg, at Vejen fra *Forsvik* over Søen *Viken* og denne Del af Kanalen er det smukkeste, som *Göta*-Kanalen har at byde paa; men Smag og Behag er forskellig, hvad der jo kun er heldigt. Nogle finder, at Egnen ved *Berg*, andre at *Motala*-Kanalen er det smukkeste. Summen af det Hele er, at Kanalvejen har meget smukt at byde paa, og at selv forskellige Smagsretninger kan tilfredsstilles.

Efter omtrent halvanden Time, regnet fra *Tåtorp*, kommer man til *Töreboda*, som frembyder passende Plads til at overnatte for den, som ønsker det. Efter yderligere en halv Time kommer man til *Hajstorp*, hvor vi atter kommer til Sluser, men nu gaar det nedad Bakke gennem 19 Sluser ned til *Sjötorp*, *Göta*-Kanalens Endepunkt, ved Venern. Navnlig den sidste Del af denne Vej, fra 8. Sluse, er særdeles smuk. — Vi er altsaa, omtrent 5 Timer efter *Töreboda*, kommet ud paa Venern. Hvor skal vi nu sætte Kursen hen? Venern er stor, og mange Steder ved den er vel et Besøg værd.



Sikkert kan de forskellige Steder have hvert sin Interesse; men for Turister er det vel navnlig Naturen, man vil beundre, og derfor vil jeg anbefale et Besøg paa *Kinnekulle*, som ikke alene byder skøn Natur og en overordentligt vidt-rækkende Udsigt, men ogsaa en for Landet ejendommelig saavel Natur som Bevoksning.

Fra *Karlstad* kan foretages interessante Turistfarter ind i det skønne *Värmland*, paa *Frykensjöerne* o. s. v.; da vi imidlertid ikke kan komme derhen med vor Motorbaad, hører det ikke herhen; men paa *Byelven* gennem *Sefle*-Kanal kan vi med vor egen Baad komme langt ind i *Värmland*, ja, til lige i Nærheden af den norske Grænse; det samme er ogsaa Tilfældet, hvis vi tager en Tur opad *Dalslands*-Kanalen, hvor man ved *Häfverud* passerer den meget omtalte Aquadukt, hvor Fartøjet gaar gennem en af Jernplader bygget Rende ovenover Strømmen. Ja, *Dalslands*-Kanalen er nok et Besøg værd af Motorbaadsturister; men da vi denne Gang har et andet Maal, kan vi ikke gøre den Tur nu; men vi maa skynde os til *Venersborg*, 7 à 8 Timers Vej fra *Sjötorp*. Selv om Venern er en stor Sø, kræves der dog paa visse Steder Forsigtighed med Navigeringen.

Ved *Venersborg* begynder *Trollhätte*-Kanalens Omraade og strækker sig lige til *Göteborg*. Hele denne Strækning er for Tiden under Ombygning, saa at, naar Arbejdet er fuldført, Fartøjer med 4 Meters Dybgaaende kan komme op i Venern. Det er derfor under de nuværende Forhold næsten umuligt at yde Lodsning paa denne Maade; Forholdene kan forandres fra Dag til Dag; men jeg er dog sikker paa, at De ved Dagslys nok skal finde frem; den praktiske Erfaring, som De har vundet undervejs, vil hjælpe Dem. Det i „Clausens Atlas“ optagne Kort over *Trollhättan* viser saavel den nyeste Kanal og dens Sluser (markerede med røde Linier) som de ældre forbi selve *Trollhättet*.

Trollhättan! Ja, dér maa De give Dem lidt Tid, for blot nogenlunde med Ro at kunne nyde den storslaaede Natur og tillige beundre den lille Arbejdsmyre, Menneskets Evne til ikke blot at overvinde store Vanskeligheder, men ogsaa til at tæmme disse ubændige Kræfter, saa at de bliver ham til Nytte.

Foruden Sluserne og den egentlige Kanal omfatter *Trollhätte*-Kanalen tillige Farvandet i *Göta*-Elven. Ogsaa i denne er store Udvidelser under Arbejde, og naar de er fuldførte, maa hele *Göta*-Elven faa et majestætisk Udseende.

Efter at Sluserne ved *Lilla Edet* er passerede, kan vi tømme og borttage vore Halmsække, saa at vort Fartøj atter faar et mere præsentabelt Udseende, naar vi efter om-

trent 3 Timers Sejlads fra *Lilla Edet* kommer til *Göteborg*. I Haab om, at De vil føle Dem tilfreds med

Rejsen, og at jeg med disse Linier har kunnet være Dem til nogen Nytte, vil jeg saa sige Farvel!

ARET 1917 vil forhaabentlig blive en Vende- og Mærkepæl i den danske Motorsags Historie. For første Gang er der paa Rigsdagens Bord fremlagt et Forslag til en Automobillov, som paa de afgørende Punkter ikke staar i altfor skrigende Modstrid med de Ønsker, som de motor-kørende efter Udviklingens Gang nødvendigvis maa nære, og hvad mere er, Regeringens Lovforslag har fundet en saa ualmindelig velvillig Modtagelse i Folketinget, at Justitsministeren ved Afslutningen af 1ste Behandling ikke kunde modstaa Fristelsen til at citere den gamle Aftensang: „Fred hviler over Land og By!“

Fra flere Sider — ja selv fra Folketingets Talerstol har man beklaget sig over, at Justitsministeriet ikke fuldtud har fulgt de Ændringsforslag, som et Fællesudvalg, nedsat af de interesserede Parter: Amdsraad, Sogneraad, Motorejere og flere, har udarbejdet og i god Tid indsendt til Justitsministeriet. Det forlyder endog, at enkelte af de Institutioner (selvfølgelig ikke Motorfolk), som var repræsenteret i Fællesudvalget, senere til Ministeriet har indsendt nye Forslag og Udtalelser, som væsentlig adskiller sig fra de i Fællesudvalget vedtagne, og, hvis dette forholder sig saaledes, kan det naturligvis have udøvet en vis Indflydelse paa Ministeriets Udarbejdelse af Lovforslaget. Men selv om en saadan Fremgangsmaade er baade at dadle og beklage, bør man ikke derfor se altfor sort paa Forholdene. Det sidste Ord i denne Sag er ikke sagt med Justitsministeriets Forslag, og de paa dette vigtige Omraade heldigvis samarbejdende Automobilorganisationer kan endnu udrette et stort og nyttigt Arbejde ved Forhandlinger med de af Rigsdagen nedsatte Udvalg.

Vi skal i saa Henseende navnlig henpege paa Spørgsmaalet om „Lygtetvang“ — denne odiøse Betegnelse for en Foranstaltning, som i første Række vil blive til Gavn for det store Publikum, der færdes paa Landevejene om Natten med Hestevogn. Vi slutter os ganske til Folketingsmand *Gunnar Fog-Petersen*, som under 1ste Behandling udtalte: „Hvis der ikke indføres Lygtetvang, maa det slaas fast samtidig, at dette at køre uden Lygte paa Veje, hvor Motorkøretøjer har Ret til at færdes med Lygter om Natten, er en grov Uagtksomhed“. Hvilket med andre Ord vil sige, at den paagældende Hestevognsejer ikke har noget berettiget Krav paa Erstatning hos Motorejeren, saafremt der af denne Grund sker en Ulykke.

I Ministeriets Forslag mangler ogsaa Bestemmelse om Revision af Loven. Spørgsmaalet blev bragt paa Bane under 1ste Behandling, og Menerne var noget delte. Men det maa med Styrke hævdes, at saalænge Automobilloven ikke bringes op paa fuld Højde med Udviklingen, kan der ikke være Tale om at acceptere en Automobillov uden Revisionsbestemmelse.

Der er endnu nok at gøre for vore Motororganisationer, og vi haaber oprigtigt, at de ikke vil lægge Hænderne i Skødet, men med Liv og Lyst tage Opgaven op i fuld Forvisning om, at den endelige Sejr ikke mere er saa fjærn eller uopnaaelig.

* * *

Vender vi os fra det juridiske til det sportslige Omraade, befinder vi os ogsaa ved Tærskelen af et forhaabentlig meget interessant Motoraar. Sæsonen 1916 blev jo noget

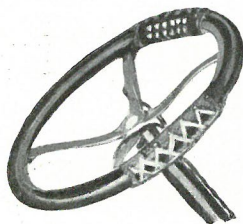
mager, idet Hensynet til Benzinmanglen tvang Klubbernes Bestyrelser til at holde igen baade paa de almindelige Søndagsudflugter og ved de egentlige, større Sportsforanstaltninger. Motorsagen er imidlertid i saa rivende Udvikling herhjemme, at den ikke kan undvære det Incitament, som ligger i Sporten, og „Københavns Motor Klub“ har derfor taget Tøten i Sæsonen 1917 med sit aarlige Vinterløb.

I tidligere Aar har dette Løb nærmest været en behagelig lille Formiddagspromenade, som med største Letthed blev klaret af vore hærdede, sportsvante Motorfolk. I Aar vil Løbet vel blive den haardeste og strengeste Prøve, der endnu er holdt her i Landet. Løbet, som er delt i fem Klasser, strækker sig over to Dage: Lørdag den 17. og Søndag den 18. Februar. Der startes Lørdag Aften Kl. 7 paa Frederiksberg Bakke, og der køres i Løbet af Natten 180 km over Strækningen: København — Storehedinge — Næstved — København, Søndag Morgen Kl. 7 fortsættes Dagkørselen over forskellige Ruter efter Maskinernes Størrelse. De største Maskiner (over 900 cm³) skal tilbagelægge 480 km med en Fart af 48 km i Timen. Normal Ankomsttid til Frederiksberg Bakke Kl. 5 Søndag Eftermiddag.

Der kan ikke næres Tvivl om, at dette Løb vil vække en mægtig Interesse baade blandt Motorsportsmændene og blandt Publikum, som herigennem forhaabentlig vil faa et nyt og afgørende Bevis for, hvad Maskiner og Mennesker kan udrette og udholde, og Interessen vil blive yderligere stimuleret ved de mange og store Præmier, som Klubben dels selv udsætter, dels fra flere Sider har faaet Tilsagn om. Ogsaa „Kratos“ vil yde sin Skærv til Sportens Opmuntring ved et smukt Sølvbæger.

Fryser De?

Den moderne Teknik har overvundet al Ubehag ved Vinterkørsel.



Hvorfor kører De ikke om Vinteren? Er Luften ikke lige saa god? Er Sporten ikke den samme? Maaske fryser De.

Ja, selvfølgelig fryser De. De kører for at befinde Dem vel. Og intet Menneske kan befinde sig vel, naar Fødderne er iskolde og Hænderne stivfrosne.

Altsaa indstiller De Sporten om Vinteren. Og saa er der jo ogsaa det, med at Automobillet fryser.

Kære Læser. Den gaar ikke længere. Garagen kan opvarmes.

Og Automobilfabrikanterne er ogsaa Mennesker. De er interesseret i at faa Dem ud at køre. Saa de skal nok overvinde Vanskelighederne.

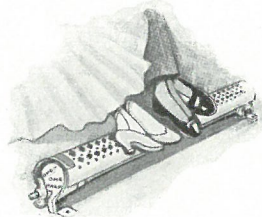
Hvad er det, der holder Folk hjemme? — tænkte Fabrikanten. Kakkelovnen. Naturligvis! Men saa giver vi dem Kakkelovnen med.

Og som tænkt, saa gjort.

Netop paa et Automobil har man jo nemt ved at skaffe Varme. Med Batteristrommen kan man opvarme Styret. Og hvorfor skulde Udblæsningsluftens Varme gaa til Spilde?

Se paa det ovenfor afbildede Rat. Tror De ikke, det vil faa selv den ligegyldigste Fører til at bruge begge Hænder — især naar det er koldt?

Og denne Fodvarmer? Tror De, De har det med Kulde i det Automobil?





Første Gang paa egne Hjul.

Cirkus Schumanns smukke Parforcerytterske, Frk. Berta Schreiber, har forladt sin gode Hest og givet sig i Vold en 60 Hestes Vogn. Hun ruller her første Gang paa egne Hjul — uden Lærer. Og Turen byder paa flere Overraskelser, der er optaget med Eneret for „Kratos“.



1. Lad os nu se. Hvad var det, Manden sagde, jeg først skulde gøre? . . . Kobling, Gearstang eller Selvstarter? . . . Aah! Nu har jeg det. Det var Selvstarteren.



2. Han sagde, naar jeg satte Tændingen frem, saa vilde Motoren gaa hurtigere . . . Jeg vil nu sætte den tilbage, for jeg synes, at den gaar rædsom hurtig.



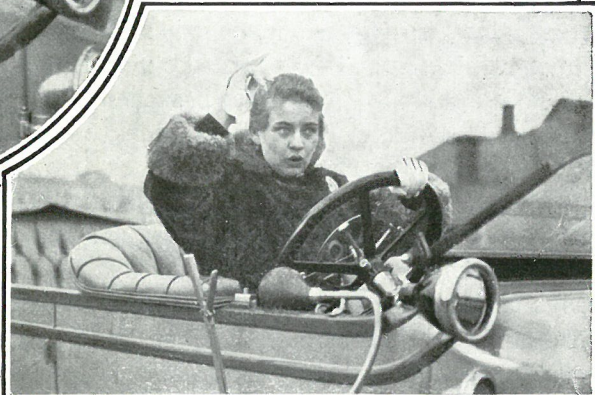
3. Rolig nu Berta, rolig . . . Hvor var det, jeg skulde have Gearstangen hen? . . . Fremad? . . . Tilbage? . . . Det er vist lettest at sætte den tilbage . . . Ja, det er rigtigt! Saa fremad tilhøjre . . . Og saa lige tilbage.



4. Uh! Hvor den løber stærkt . . . Der røg Hatten . . . Blæse være med det. Bare jeg nu ikke skulde skifte Gear igen . . . Saa, hvad er nu det, der kommer bagved? Det lyder som en Racer. Av Berta! . . .

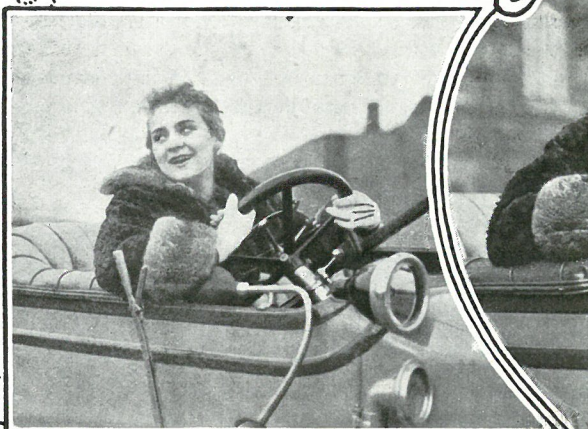


5. . . Aah, er det det hele. Det er jo bare en Bivejsvogn! Sikke da en sjov lille en. Jeg kunde have to af den Slags bag i min Vogn.

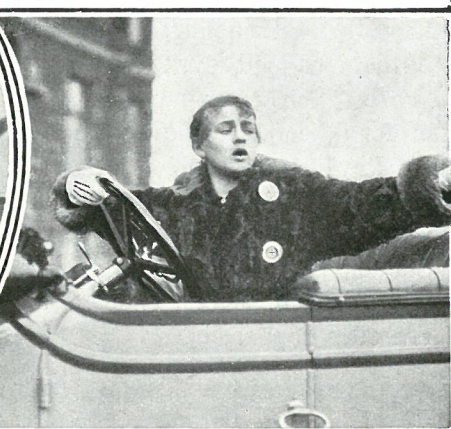


6. . . Gud Rader bevares, nu gik den istaa. Hvad skal jeg saa gøre? . . . Selvfølgelig, Selvstarter . . . Uh! det Stads til Selvstarter. Den virker jo ikke. . . Saa maa jeg af og sætte den igang med Haanden. Bare jeg har Kræfter . . . Naa det gik jo let.

7. . . Se, saadan skal det gaa! Nu skal vi rigtig have Farten op. Det er jo slet ikke svært at køre . . . Bang! . . . Du gode Gud, hvad var nu det? Det lød ligesom noget røg af . . . Uh! Det faar jeg aldrig sat paa igen.



8. . . Hurra! . . . Det var jo slet ikke min Vogn. Sikken et Sjøv. Men hvad er der nu med den lille fikse Betjent. Se, han vinker med Haanden. Hvad bilder han sig ind? . . .



9. Kære Hr. Panser, hvad mener De? . . . Kører jeg for stærkt? . . . Nej! nu maa De ikke være urimelig. Jeg øver mig jo bare. Jeg kan jo slet ikke køre hurtigt endnu.

10. . . Er jeg ikke flink som en hel Time ganske Døde og

Begynder. Nu har jeg kort alene . . . Og slet ingen Saarede.

Automobil-Turisme i Danmark

Af ALFRED NERVØ

Med Billeder efter Originalfotografier tagne af
:: Artiklens Forfatter. ::

Prøv en Vinter- eller Foraars-Tur gennem Danmark udenfor Hovedruterne.

Vor berømteste Landsmand, den noget vakle-
vorne Prins Hamlet,
har paastaet, at Danmark er
et Fængsel, og der er adskil-
lige Automobilister, der er af
samme Mening. De har det ligesom Amerikaneren, der kom
til England med sin „Mammut-Rekordracer“. Da han blev
spurgte, hvad han syntes om Landet, svarede han: „Jo, meget
godt. Det kedelige er blot, at hver Gang, jeg har faaet
lidt Fart paa, maa jeg straks bremse op for ikke at ryge i
Vandet“. — Og det kan ikke nægtes, Danmark er lille,
især for Ejeren af 60—80 Heste!

Men Haanden paa Hjertet! Hvormange af os kender
det alligevel? Er der ikke mangen Automobilist,
der maaske Snese af Gange har kørt Stræk-
ningen ned gennem Vestevropa, og kan
Ruten København—Korsør—Snoghøj
—Aarhus osv. helt op til Skagen,
saa han kan gøre Rede for Kilo-
meter efter Kilometer. Men, som
f. Eks. aldrig har set ud over
Thys milevide Land med den
store Himmekuppel over?
Er Danmark lille, saa er det
dog alligevel stort nok til, at
det har Skønheder, vi ikke
faar set hver Dag eller saa tit,
at de bliver os for kendte. Og
saa længe Ruterne mod Syd er
lukkede, vil enhver Automobilist
eller Motorcyklist kunne skaffe sig
selv og sine eventuelle Ledsagere
nogle glade, minderige Dage ved
at tage en Tur rundt i vort eget
Land, naar han søger udenfor Ho-
vedruterne. De Egne, man helst
holder sig fra, naar det gælder alle
andre Befordringsmidler, er det altid særlig morsomt og
interessant at rejse igennem med Motor.

Mit Raad til alle, baade gamle, helbefarne Automobili-
ster og til Debutanter er: Prøv en Vintertur eller en Tur
i det tidlige Foraars, og De vil opdage, at det at færdes i
fri Luft derude paa Landevejen ogsaa paa denne Aarstid
kan have sin Charme. Benyt denne Tid til en Tur her-
hjemme, drag saa langt bort fra de hjemlige Egne, der
altid kan gennemsøges paa Søndagsturene, og saa langt
væk fra de trafikerede Ruter som muligt. Og De vil vende
hjem med en Opdagelsesrejsendes Bevidsthed om at have
opdaget „nyt Land“ og være kommet i Besiddelse af hidtil
skjulte Skatte.

Men forbered Turen godt, tag navnlig rigeligt med Re-
servegummi med — husk, at hvor meget, de end tager med,
slider De dog aldrig paa mere end højst 4 Hjul ad Gangen.
Og klæd Dem fornuftigt, det vil sige varmt og godt, uden
at Klædedragten dog bliver stram og generende. To Par
vide Strømper og Handsker f. Eks. er bedre end et Par

snævre. Hele Hemmelighe-
den ved Kørsel udenfor den
varmeste Sommertid er Paa-
klædningen. Er den, som den
skal være, kan man have
det lige saa lunt og hyggeligt,

som ved Sommertid, og man synes, selv en Vinterdag
med mange Graders Frost, at det er meget herligere og
friskere i fri Luft end ved Midsommertid.

Og naar saa alle Forberedelser er overstaede, sætter
vi os en Morgen tidlig til Rette i Køretøjet og begynder
den 8—14 Dages Tur, alt eftersom vi nu har Tid og Lyst
til at ofre kortere eller længere Tid paa den. Vi begynder
tidligt, meget tidligt den første Dag! Kan De huske, naar

De som Barn skulde i Skoven med Skolen, el-
ler der var noget lignende ekstraordinært

paa Færde? Da kunde man komme op
i Tide, og hvilken Fryd og spændt

Forventning var man ikke ladet

med! Jeg tror at turde love selv
en lidt blaseret Middagsherre og
forvænt Bourgeoisfrue, at de
skal blive omtrent som Børn
igen den Morgen, de kører
ud af Byen og ser deres
mindre heldige og lykkelige
Medborgere trave afsted paa
Arbejde, medens de selv paa
faa Minutter svælger i al Mor-
genens Friskhed ude paa den
aabne Landevej. Og Bevidsthe-
den om de kommende Dage og
om, at det gaar mod nye Egne,
vil bidrage til, at selv det før-
ste, velkendte Stykke af Ruten
synes nyt og fornøjeligt at gen-
nemfare.

Og saa haster vi hurtigst muligt

væk fra de nære, hjemlige og kendte Egne. Hvilket ikke
vil sige, at vi spurter afsted, for det bør være Reglen,
at man kun undtagelsesvis sætter fuld Fart paa. Det er
jo en Fornøjelses- og „Dametur“, hvor Deltagerne først
og fremmest skal „nyde og hvile“, og Køretøjets For-
cering paavirker uvilkaarlig de ombordværendes Ner-
ver og bibringer dem den Fornemmelse, der af nogle
karakteriseres som „halsbrækkende“. — Den kan ogsaa
have sin Tilløkkelse, men vi overlader den til Sports-
mændene eller gemmer den til mere sportsmæssige
Ture.

Hvad her er sagt, gælder, hvadenten vi bruger en moder-
ne, kraftig Vogn, der løber over de 100 Kilometer i Timen,
eller en noget ældre Vogn med mindre Hestekraft, hvis stør-
ste Hastighed bliver de 40—50 Kilometer. Sættes der fuld
Fart paa over en længere Strækning paa lige Vej, virker det
nogenlunde ens for Besætningerne i begge Vogne. Der for-
tæles om den franske Konstruktor Levassor, hvis Monument
nu staar udenfor Porte Maillot i Paris, at han, da han havde



Klar til en 8 Dages Vintertur.
Alfred Nervø (ved Rattet) og Militærflyver
Peter Nielsen ved Starten til en Tur paa
2000 Kilometer.



Søndag Eftermiddag i en fynsk Landsby. Et Kursus i Mekanik.

vundet det første Løb Bordeaux-Paris med en Gennemsnitsfart af omtrent 30 Ki-

lometer i Timen, sprang af Vognen og svor paa, at han aldrig mere vilde være med til at køre en saa djævelsk, sindssvag Fart. Det lyder maaske straks latterligt for dem, der nu i god Ro og Mag kan præstere omkring den dobbelte Fart, men er fuldstændig naturligt. Det var mere djævelsk sindssvagt at køre 30 Kilometers Fart med den Tids primitive og svage Køretøjer end at køre 60 Kilometers Fart med en moderne Vogn.

Den mest behagelige og passende Fart er omkring de to Tredjedele af Maksimalfarten, og paa Langfart vil den ikke alene være den behageligste, men ogsaa den, der i det lange Løb giver mindst lige saa lange Dagsrejser som en mere uregelmæssig Kørsel med lange Spurter. Ved det jævne Tempo udsættes Maskinen og navnlig Ringene meget mindre for de Smaaskader, hvis Udbedring tager mere Tid, end der indvindes ved den hurtige Kørsel. Reserven af Hestekræfter anvender man saa kun til at tage de længere eller stejlere Bakker i det samme Tempo. Man maa huske, der er en mægtig Forskel paa en Vogns Maksimaltempo og paa det opnaaede Time-Gennemsnit. Maksimalfarten kan man — selv under Væddeløb — kun benytte en Del af Køretiden, og ved Kørsel paa aaben, befærdet Vej med Kurver og med Bebyggelse bliver det kun den mindste Del af Tiden, det vil være nogenlunde forsvarligt at benytte den. Man skal derfor ikke altid tro for meget paa, naar Automobilister opgiver, at de har kørt 80—90 Kilometer paa en Time. Det er den mest yndede Form for Automobil-Latin. Man skal køre groft til paa enkelte af vore bredeste og mest lige Hovedruter for at naa over de 70 Kilometer, og det er en Fart, der aldeles

ikke passer til en Lysttur. Regner vi derfor en Gennemsnitsfart af 35—40 Kilometer i Køretimerne, er det et meget pænt Tempo.

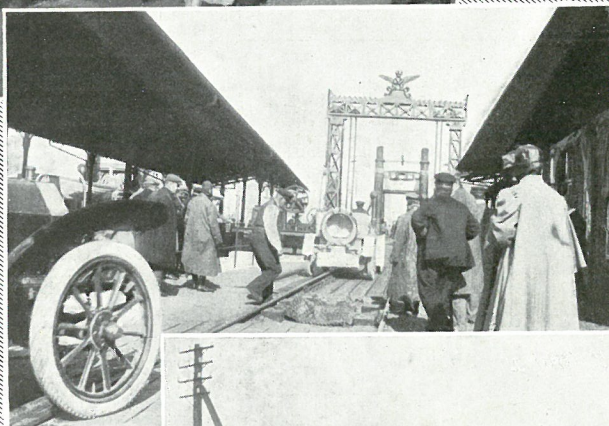
Og hvor mange Timer om Dagen skal vi saa køre? Paa en Tur over mange Dage som Regel ikke mere end 6 til 8 Timer. Vi skal jo stadigt erindre, at vi ikke skal „forjage“ os. Den første Dag staar vi, som sagt, lidt tidligt op og benytter de indvundne Timer til at komme bort fra de kendte Egne. Men ellers er det — navnlig for Byboere og Damer — ikke tiltrækkende at skulle op med Hønsene. Og vi naar sagtens, hvad vi skal; det er sikkert nok, at vi paa en 8—14 Dages Tur vil se og opleve mere, end den Jernbanerejsende oplever paa den firedobbelte Tid — selv om vi tager den med Ro.

Altsaa: Op Kl. 8—9, Morgenkaffe eller The „komplet“ med Æg osv. Start Klokken ca. 10, Køretur til Klokken ca. 1, hvor man er naaet 60—70 Kilometer frem. Frokost, Kaffe, Cigar, Passiar og „Dassen“ til Klokken 2. Kørsel Klokken 2 til 4—5 nye 60—90 Kilometer. Dagsrejserne bliver saaledes paa ca. 150 Kilometer eller med et lidt højere Tempo —

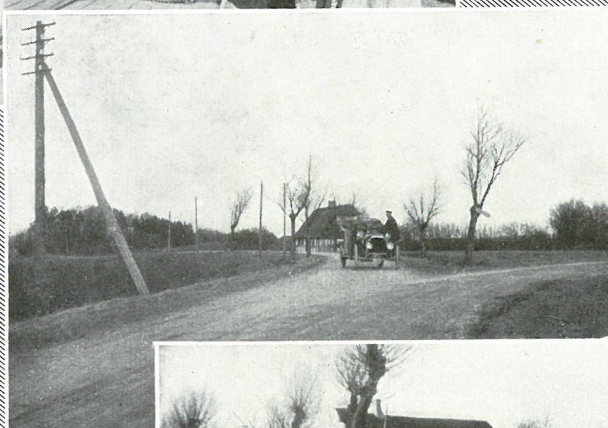
op mod de 40 i Timen — og $\frac{1}{2}$ til en Times tidligere Start og længere Kørsel op til 200—250 Kilometer. Mere er som Regel af det onde paa Selskabsture. Og det er ikke for tidligt at slutte ved 4—5-Tiden. Saa kan man i Ro og Mag gøre lidt Toilette og hvile lidt inden Middagen ved Syvtiden. Og efter den kan man kigge lidt

paa Byen, passiare lidt eller interessere sig lidt for Køretøjet. Og inden man ved af det, er man ganske klar over, at det er passende Sengetid. Med et saadant Dagsprogram vil man synes, at Dagen er vel anvendt, og at man har haft

det fulde Udbytte af hvert Minut. Naturligvis kan man paa Dage, hvor den gennemkørte Egn interesserer én



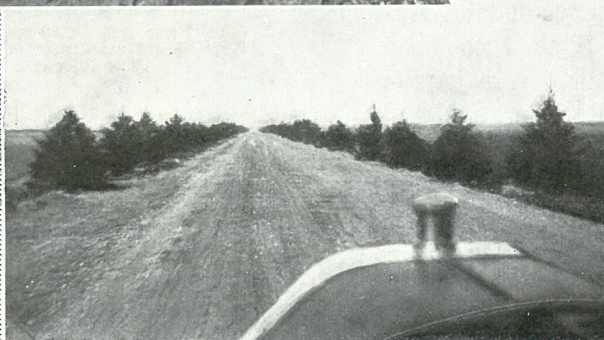
Ombordsætning i Dampfærge.



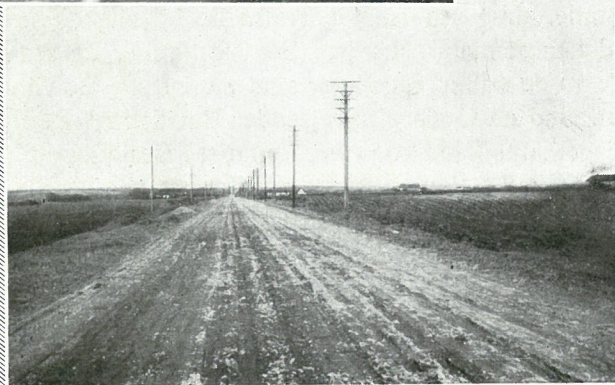
I Nærheden af Kolding.



Jysk Landevej i Nærh. af Kolding.



Lige Stræk i Nærheden af Varde.

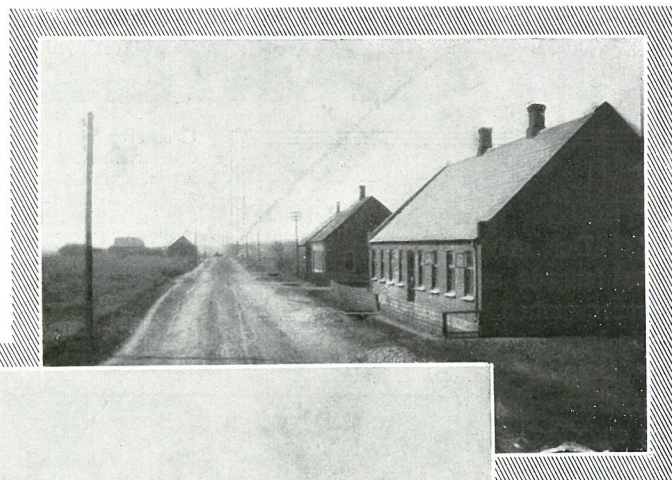


Jysk Hovedlandevej.

mindre, og hvor der ikke er noget at gøre Ophold for undervejs, „indtjene“ lidt, som man kan have i Reserve til Ophold paa særlig interessante Steder. Under en 3 Ugers Tysklandstur kørte vi f. Eks. Dagsrejser paa 250—300 Kilometer i Nordtyskland og paa 100 Kilometer langs Rhinen, hvor vi baade skulde se Ruiner og mange andre Ting foruden at smage paa Vinen.

En Gang under Turen bør man dog prøve en Natfart, hvis man har gode Projektører. Den er jo saa forskellig fra Dagkørslen og har sin egen særlige Charme. Man kan f. Eks. forbedre den triste Hjemkomst ad de velkendte Veje med denne, hvorved disse sidste Timer bliver mindre kedsommelige, og man nogenlunde glemmer, at Æventyret snart er ude.

Men man maa køre forsigtigt og holde godt Udkig — navnlig efter Køretøjer og Cykler uden Lygter. Og forøvrigt lønner det sig jo ogsaa om Dagen at være forsigtig og vise den mest vidtgaaende Hensynsfuldhed overfor andre Vejfarende. Man forsømmer ikke noget ved at stoppe et Par Minutter og vente, til et Køretøj er kommet forbi, hvis man ser, at Kusken er lidt mindre glad ved Situationen. Navnlig, hvis det er en Jyde, vil han som Regel være meget taknemlig og godt oplagt til en lille Passiar, og man kan ofte have megen Fornøjelse af en saadan improviseret Replik-Udveksling. — Jeg vil ogsaa gerne lægge et godt Ord ind for Hundene. De fleste af dem er rigtignok nogle slemme smaa arrige og grimme Køtere, men kører man dem over, skaber man som Regel Sorg i et Par smaaBarnehjerner, der holdt af Kræet. Men med god Fart og i fedtet Føre skal man naturligvis tage sig i Agt for at slaa for store Slag med Rattet.



I Udkanten af en jysk Stationsby.



I Nærheden af Ræbild Bakker.



De løb ikke løbsk! Automobillet har paa en jysk Hovedlandevej passeret et Studekøretøj.



Paa Vej ind mod Heden.



Ved Vejle.

Syd for Aalborg.

Gang senere. Og jeg vil efter disse korte Raad vedrørende selve Ruten bemærke, at skulde nogen af Læserne ønske Oplysninger ud over de her givne, skal jeg gerne give dem saa udførligt som muligt, naar man sender mig et Par Linier derom.

Og saa slutter jeg, hvor jeg begyndte: Kør ud, saasnart De kan. Brug den herlige Opfindelse ogsaa om Vinteren og Foråret, en Tid, hvor man kan have mindst lige saa megen Glæde af den som i den ikke nær saa friske Sommertid. Brug den til at lære Deres eget Land at kende og vend hjem efter et 8—14 Dages Orgie i Luft og Lys og Oplevelser, der vil give Dem en Skat af Minder, De Gang paa Gang vil kunne glæde Dem over!

GAMLE MINDER

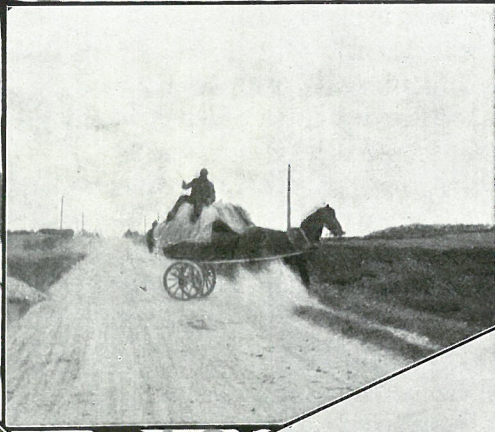
Grosserer Hassel har Ordet: De „selvkørende Vogne“ fangede straks min udelte Opmærksomhed. — Aar 1881—82 havde Ingeniør Daimler i Cannstatt endelig bygget noget, der var brugeligt — omend langt fra sælgeligt, og da jeg først i 90'erne kom til

Grosserer Holger Hassel fortæller muntre Erindringer fra Automobilismens Barndom. — Han er den første, der har kørt Automobil i Danmark. Han var med paa Kong Edwards „Kæmpe“-Daimler, der kørte den vanvittige Fart af 35 km. i Timen. Christian IX nægtede at tage med Frederik VIII og Prins imod paa det — paa denne „vilde Jagt“. Hans indlod sig der- men kun een Gang.

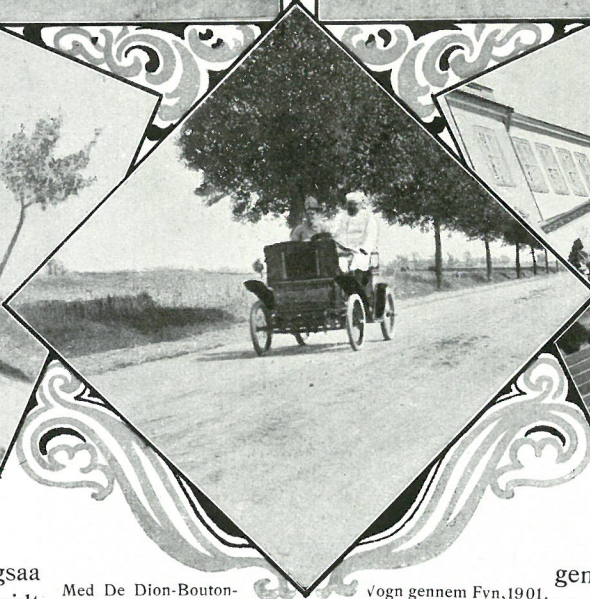
stænger paa Forakslen og et Lirekassesving, man drejede paa.

København—Klampenborg. Rekord!

Jeg husker en- gang, Vognen gik saa ud- mærket, at vi naaede Klampenborg — og hjem igen!! Det var en Søndag. Og i Betragtning heraf fore- slog jeg i Bred- gade, at



Kong Edwards Motorvogn.



Med De Dion-Bouton-

vogn gennem Fyn, 1901.



Fredensborg. Kong Edwards Motorvogn. 1902.

Tysk- land og Frank- rig og saa' de begyn- dende Vogntyper dukke frem, kunde jeg naturligvis ikke dy mig. — Saadan én maatte jeg ogsaa have, og jeg fik den i 1896. — Saavidt

Det første Auto- mobil i Danmark

jeg véd, var jeg den første, der havde en Motorvogn herhjemme. Det var en 2-cylindret „Daimler“ med 8 HK. Maskinen sad bag i Vognen og paatværs, og saa havde den paa Krum- tapakslen en Trappeskive med 4 Trin til de forskellige Hastigheder. Kraf- ten overførtes gennem 4 Remme, der spændtes ved en Strammerulle.

Disse Remme var enten for slappe eller for glatte, men som Regel sprang de, og Vognen bevægede sig i det hele taget meget sjældent.

At Maskinen sad i en sort Kasse, der nærmest lignede en Ligkiste, hentydede paa en behagelig Maade til Situationens Alvor.

Elektrisk Tænding kendtes natu- ligvis ikke. Gassen tændtes ved to Platinspidser, der opvarmedes af to brummende Benzinbrændere. — De blæste stadig ud, hvilket ogsaa havde en uheldig Indflydelse for den kørende. Jeg brugte mange Tændstikker, og de var dog bedre dengang . . .

Luftringe var der ikke noget af, og Styringen var to Træk-

Forakslen var brækket, og det ene Hjul var paa Vej ned ad Bredgade. Heldigvis var der dengang Bybude paa Hjørnet af St. Strandstræde, og de maatte saa agere Forhjul.

Chaufførens Ven

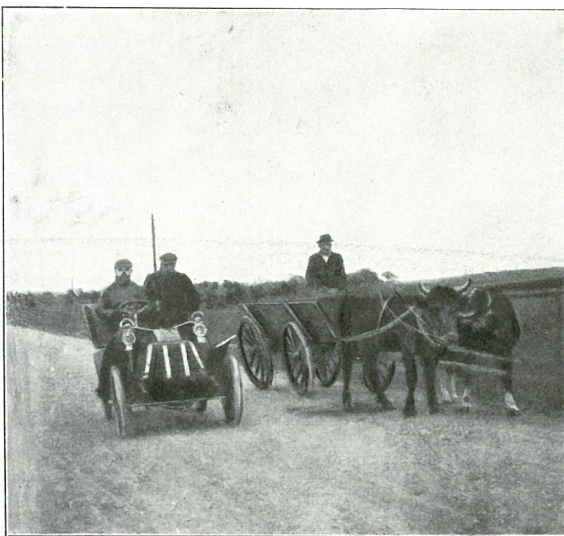
Jeg har ogsaa haft flere Vogne fra De Dion Bouton, for Resten ogsaa deres Mo- tor-Tricykler med ekstra Vogn til at koble bag i Tricyklen, hvorved man ligefrem var fint kørende paa hele 5 Hjul. Men Passageren maatte sluge alt Landevejsstøvet, som man nu overlader til de gaaende.

Jeg husker navnlig en Sommerdag og en Ven, der meget gerne vilde køre med mig fra Skodsborg til Kø- benhavn for at komme lidt hurtigt derind. Turen gik storartet, og han var meget begejstret.

— Men da vi naaede Københavns Banegaard, bad han indstændigt om at blive sat af, da han gerne vilde med Toget hjem til Skodsborg for

at faa et Bad og skifte Tøj.

Han troede bestemt, at han havde hele Munden fuld af Smergelpulver.



Nutid og Fortid ved Aalborg. 1902.

De, der kører med
Stude o. s. v.

Men de smaa De Dion-Bouton Vogne var egentlig ganske fornøjelige. Motoren var paa $4\frac{1}{2}$ HK. og sad bag i Vognen. Den var encylindret og trak gennem Tandhjul, der frembragte en ubehagelig gnave Lyd ligesom Fonografer, kun i meget stærkere Grad.

Med saadan en Vogn har jeg flere Gange gjort Turen København—Aalborg. Bl. a. kørte jeg helt op paa Skamlingsbanken. — Dengang var man saa heldige at maatte køre overalt.

I Nærheden af Aalborg slap for Resten Benzinen op. Benzindepoter kendtes ikke, og vi maatte saa tigge os frem fra Hus til Hus. Men det var jo ikke meget, Beboerne laa inde med af den Vare. Paa den Strækning tog de vel ikke Pletter af deres Tøj saa tit. Paa lige Vej skubbede vi Vognen og benyttede Benzinen fra de smaa Medicinflasker, vi fik fat paa, til at komme op ad Bakkerne med. Det var en varm Dag.

Til sidst indhentede en Vogn med Stude os. Og Studene var saa overbærende at trække Konkurrenten til Aalborg. . . . Det vil sige naturligvis ikke ind i Byen. Vi lod Vognen staa lidt udenfor, løb ind og købte Benzin og holdt flot vort Indtog i Byen under almindelig Beundring.

Saadan en Motorvogn kunde ogsaa tit være lunefuld. Bedst som jeg kørte, bums, gik Motoren istaa, og det var mig ikke mulig at finde Aarsagen. Jeg satte mig filosofisk paa Grøftkanten og saa paa Vognen og skammede den

ud. Saa kom der altid nogle medlidende Mennesker med deres irriterende og dumme Spørgsmaal: „Ve' den 'nikke gaa?“ og det gjaldt da om at binde dem noget paa Ærmet — jeg løj tit den Gang — „jo, Gu' vil den køre! men den kører for rask, jeg kan ikke følge med, saa nu maa jeg hvile mig lidt!“ Og saa kom det mærkværdige, at da jeg i Angst og Bæven igen drejede paa Lirekassesvinget, løb Bæstet igen. Men Fejlen lærte jeg aldrig!

Christianshavn—„Kongen
af Danmark“ i 1 Døgn

Engang havde jeg en amerikansk elektrisk Vogn. Den gik altid godt, naar der blot var Strøm nok i Akkumulatorerne — men det var der aldrig.

Jeg kørte fra Christianshavn en Formiddag og naaede lykkelig og vel Holmens Bro. Saa maatte jeg sidde et Kvarters Tid for at samle Kraft — i Batteriet. Jeg kom til Holmens Kirke. Saa stoppede vi igen. Jeg lod naturligvis, som om netop det havde været min Hensigt. Men da jeg ved „Kongen af Danmark“ igen maatte bøje mig for Vognens Ejendommeligheder, blev jeg enig med Vognen om, at hvis vi naaede næste Port, vilde vi holde op. Det gjorde vi. Og den blev saa trukket hjem — den næste Morgen — meget tidligt.

Vi spiser Frokost
Kl. 12 — — Nat

Endelig har jeg ogsaa haft en amerikansk Dampvogn. „Ildhesten“ hed den. Det var



Foran Marselisborg. 1901.

det hele taget gik, og saa kunde man jo altid tale om, hvor man endte og hvordan! — Det var ikke altid behageligt, men Humør gav det, og man vakte dog lidt Opsigt, naar man saadan forbavsedede Verden.

Hvorom alting er, den Tid, hvor Vognene ikke gik saa godt, staar i et saadant Skær for mig nu, at jeg næsten kunde fristes til at sige:

„Ja, se den Gang var der noget ved at køre Motorvogn!“

vist den værste, for den var livsfarlig. Jeg sad ovenpaa en Pjalt Dampkedel med 380 Dampkrø og 300 Punds Damptryk, der vedligeholdtes af et uhyggeligt brummende Benzinbaal. Her var der aldrig noget i Vejen med den nydelige lille Dampmaskine. Men Kedelen var Smertensbarnet. Jeg boede den Sommer i Rungsted. Og en Dag kørte jeg fra København Kl. 10 om Morgenen. Jeg havde telefoneret hjem, at jeg kom til Frokost Kl. 12. Jeg naaede ogsaa Rungsted Kl. 12 —. Men det var om Natten, efter at jeg og Vognen var endt i Hørsholm i Mulm og Mørke. Det eneste, der lyste, var Kedlen, den var nemlig rødvarm. Den næste Dag tog Vognen og jeg til København — med Banen.

Kong Edwards
„Kæmpe-Vogn“

Det var med lidt blandede Følelser, jeg i 1902 paatog mig at være Guide for afdøde Kong Edward, der kom herover med en — efter vore daværende Forhold — Kæmpe-Daimler. Man kunde jo aldrig vide, om den ikke ogsaa havde sine „særlige“ Egenskaber.

Men det havde den nu ikke. Det var en lille Char-à-banc med 4 indvendige og 2 udvendige Pladser. Den kørte saamænd ikke mere end 35—40 km. maks.; men Folk sagde, at den kørte 80, da man manglede Erfaring i at bedømme Farten.

Hoffet paa Fredens-
borg strejker

Jeg havde Indtrykket af, at de kongelige Personer ikke var rigtig modige overfor det nye Køretøj. Afdøde Kong Christian IX var ikke til at formaa til at køre med no-

gensinde. Og den første Tur startedes med Kong Edward, Kong Georg af Grækenland, Kong Frederik VIII og Prins Hans. Men det var ligesom Lysten hurtigt kølnedes. Og medens jeg til at begynde med kørte med de højeste og allerhøjeste Personer, endte vi med at køre med de yngre Prinser og Prinsesser. Men „Onkel Edward“ var altid med. Der skete heller ikke noget, og alt, hvad vi havde paa Samvittigheden, var kun en lille Terrier, der blev erstattet med 50 Kr. af Kong Edward.

Handicap —
efter Maden

Jeg husker en Klubtur Aalborg—København. Vi beregnede den til 3 Dage: Aalborg—Aarhus—Odense—København. Der var en Vogn, der altid kørte afsted et Par Timer før os andre. For saa kom den dog kun en Time senere til næste Maal. Den kvindelige Passager græd altid: „Ikke nok med, at man ler ad os og Vognen. Men al Maden er ogsaa spist, naar vi kommer.“

Der var
engang —

Jeg husker i det hele taget mange muntre Klubture. — Det var lykkelige Tider dengang — uden Automobillov og ækle Politibetjente. Det var ikke som nu, hvor man kan sætte sig op og køre, hvor langt man vil — og vel at mærke tilbage igen. Man var glad til, at Vognen i



Esbjerg. 1908.

Vor Motorbaadsflaade

Af Ingeniør, cand. polyt
H. A. V. ØSTERBERG

Naar Landliggeren ved vore smukke Kyster om Formiddagen flyver ind mod sit Kontor, siddende i sin elegante og driftssikre Motor-yacht, saa tænker han næppe paa, at det knapt er et kvart Aarhundrede

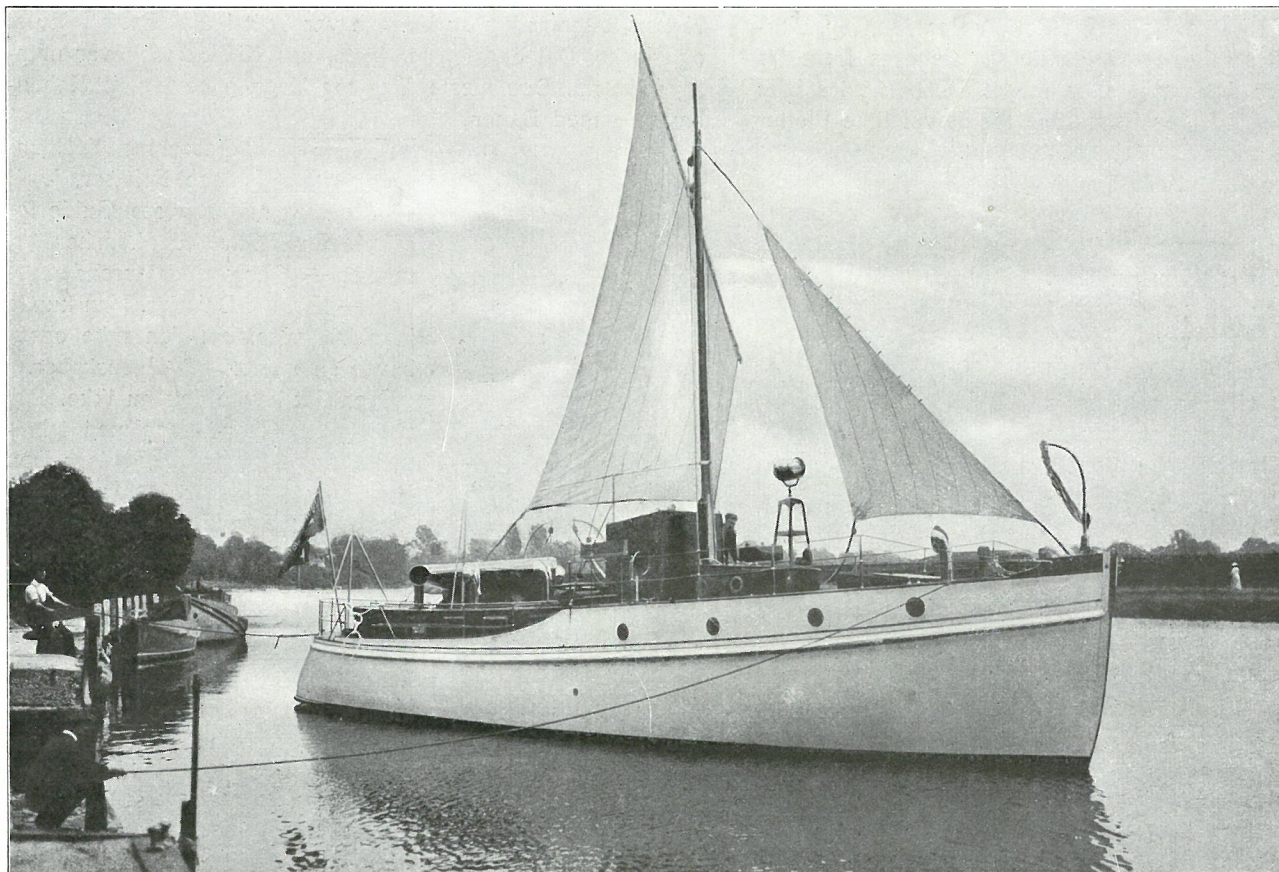
tige Forbrændingsmotor stamper sine Stempler op og ned i Cylindrene med en Regelmæssighed, som havde de gaaet fra Methusalems Tid og skulde blive ved til den evige Freds Dage, saa tænker Turisten i

sin *deckchair* næppe over, at det ikke er 5 Aar siden, „SELANDIA“ drog Verden rundt som et teknisk Vidunder i Paa-lidelighed.

Naar vi, der har set de første famlende

Forsøg paa Motorbaad-sportens Omraade betragter deres Resultater i Form af vore Motorbaadsflaaders komfortable magelige

Krydsere og lynsnare Racere, der nu befarer Have, Floder og Søer, saa falder det vel de fleste af os svært at forstaa, hvor Udviklingen for det næste



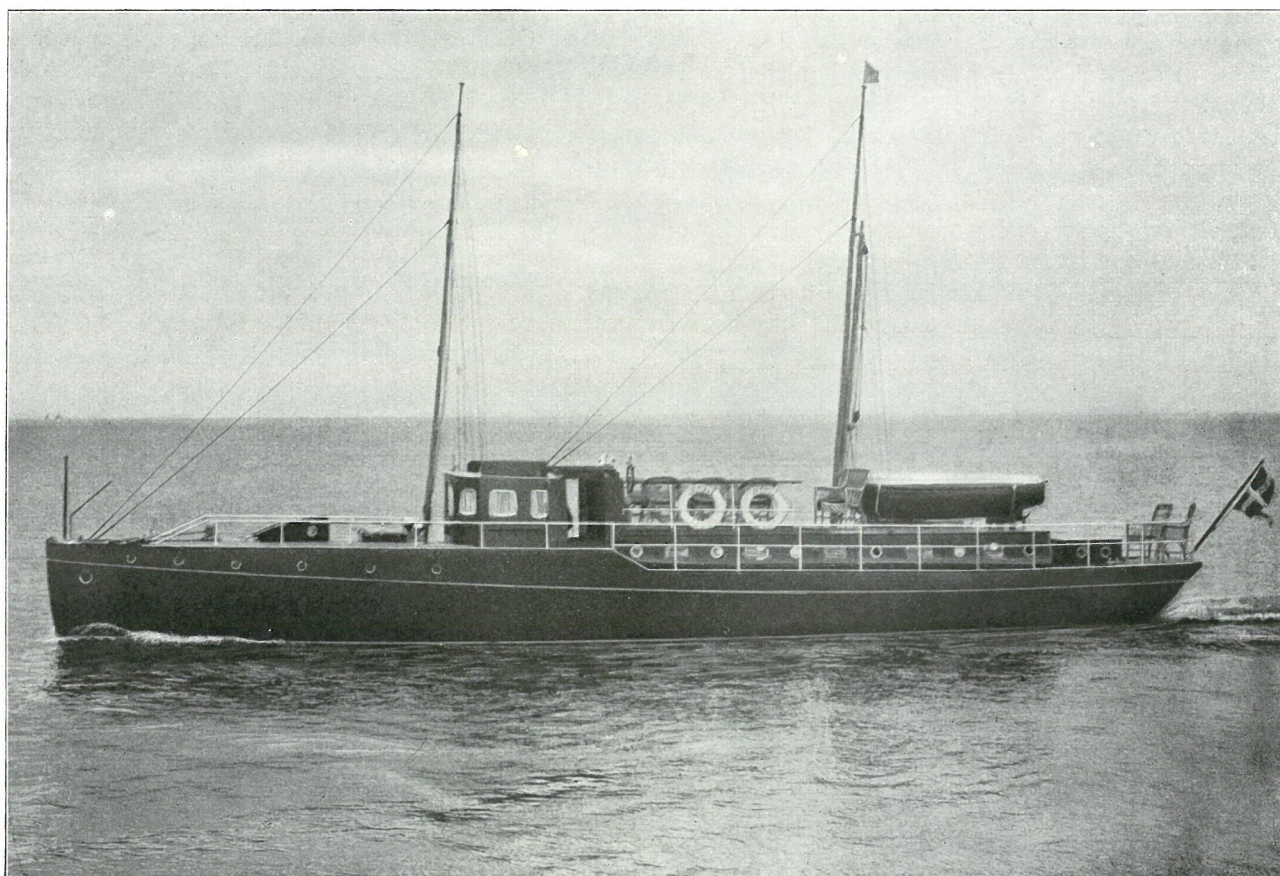
55 Fods Motorkrydser „Molla II“ med 70 Hkr. Thornycroft Motor. Tilhører Grosserer Emil Raffel, København.

siden, de første skrøbelige Motorbaade knaldede og spruttede under Tilskuernes Hovedrysten.

Naar Byens travle Forretningsmand efter Dagens Slid naar ned til sin Motoryacht og med et Nik giver Ordre til Igangsætning for faa Sekunder efterat glide ud paa sin Aftentur, saa tænker han ikke paa, at det knapt er 10 Aar siden vore Foregangs-mænd paa Motorbaad-sportens Omraade stod sveddryppende foran deres Maskiner og drejede og drejede, saa det værkede i Skuldrene for at overvinde det lunefuldeste af alle lunefulde Væsen-er, Baadmo-torens Nykker. Naar Ocean-farerens mæg-

Kvartsekel skal finde Plads, thi at den vil fortsættes ogsaa ud over det, vi nu skimter i Horisonten, er vi dog ikke i Tvivl om.

Med sin 7000 Kilometers Kystlinie til hvilken den største Del af vort



60 Fods Motorkrydser „Togi“ med 72 Hkr. Penta Motor. Tilhører Grosserer Th. Colding, København.

Næringsliv er bundet, med sine dybe Fjorde, sine dejlige Sunde, sine rene Farvande uden skjulte Skær og Farer, maa Danmark have alle Betingelser for at blive et Motorbaadseldorado, og vi er godt paa Vej dertil. Se blot, hvorledes Flaaden øges fra Aar til Aar og læg Mærke til, i hvad Retning Udviklingen gaar.

Ethvert Sted frembyder sine Betingelser. Den stockholmske smilende Skærgaard, Norges dybe Fjorde, Amerikas Floder og Søer, og saaledes ogsaa de danske Farvande. Udviklingen er hos os skredet frem fra den aabne Forsøgsbaad, over Træscoforme og de ombyggede forhenværende Sejlyachter, og vi kan vel sige, at den for Øjeblikket er ved at krystallisere i den moderate søgaaende Krydser, paa hvilken de hosstaaende

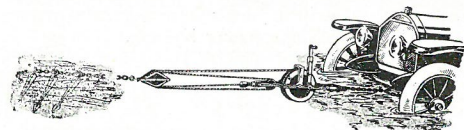
Billeder af to af vore nyeste giver Eksempler. Vi har ikke — i hvert Fald i Almindelighed taget — Brug for den svære Havkrydser, thi i Fredens Dage kan vi naa selv Middelhavet og det sorte Hav ad Mellemeuropas Vandveje, men selv vort uskyldige Øresund er ikke heller den aabne eller stærkt overbyggede Flodkrydsers Revier. Vore Motor-krydsere skal kunne modstaa lidt krap Kattegatssø paa den aarlige 3 Ugers Tur, der vil tillade os at opsøge vore Farvandes smukkeste Pletter og lære Danmark at kende, som vi ikke har kendt det før, men de skal ogsaa være det lydløse og hurtige Transportmiddel, fra Ejerens Bolig til hans Virksomhed og hans aftenlige Rekreation.



TRÆK-TALJE

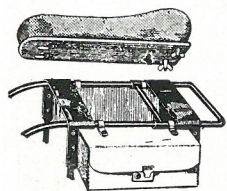
Det kan jo hænde — navnlig ved Kørsel paa Biveje —, at man med sin Vogn kommer ud paa blød Bund, saa at Hjulene synker i. Saa er gode Raad dyre; thi i Almindelighed vil det være meget vanskeligt at faa Vognen løs uden fremmed Hjælp.

Et simpelt Hjælpemiddel, som altid kan medføres paa Vognen, er den s. k. Motor-Træk-



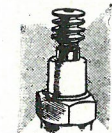
Talje. Den bestaar af to Kæder, tre Jordhager og en Bloktalje med Haandsving. Naar Vognen er kørt fast, befæstes den ene Kæde til en passende Del af Understellet, f. Eks. den ene Fjederhaand; de tre Jordhager drives ned i Vejen, hvor den er haard, og saa langt fremme, at den anden Kæde og Bloktaljen kan skydes ind imellem. Naar man saa drejer Haandsvinget rundt, og det vil selv en ung Dame have Kræfter nok til, kommer Vognen langsomt, men sikkert op af Hullet. Hele Apparatet vejer ikke mere end 14 kg. og kan i sammenlagt Tilstand med Lethed faa Plads i en almindelig Værktøjskasse.

BAGSÆDE TIL MOTORCYKLER



„Tarpillion“ - Bagsæde til Motorcykler er til at indstille, saa at det kan anbringes paa en hvilkensomhelst Bagagebærer, endog uden at man behøver at tage Værktøjstaskerne af. Indstillingen bevirkes ved Længdeslidser og Fløjmotrikker. (Frank Ashby and Co., Princep Street, Birmingham, England.)

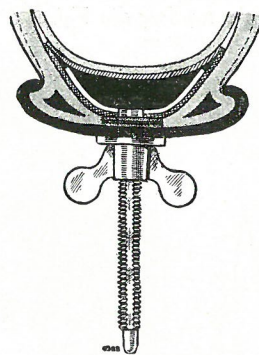
KABELSKO MED KØLERIBBER TIL MOTORCYKLER



Tændrørene i Cyklemotorerne er ofte meget tilbøjelige til at blive overhede, hvorved der fremkommer Fejltændinger med heraf følgende uregelmæssig Gang af Motoren. Mange Opfindere har derfor søgt at konstruere Tændrør, som bedre end de almindelige kunde modstaa den stærke Opvarmning i

Cyklemotorer. Vor Afbildning viser en meget simpel og praktisk Opfindelse i denne Retning, nemlig en med vandrette Køleribber forsynet Kabelsko, som sættes ned over Tændrørets Midterelektrode. Da Kabelskoene er fremstillet af et stærkt varmeledende Metal, vil den aflede en stor Del af den i Tændrøret opsamlende, overflødige Varme. (Gordons Motor Works, Royston, Herts, England.)

ELASTISK SIKKERHEDSBOLT TIL LUFT-RINGE

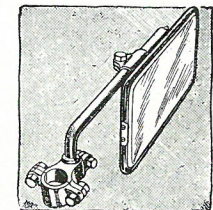


Naar man skal skifte Ringe paa et Automobil, er der altid Fare for, at Slangen skal blive „kneben“ enten mellem Dæk-vulsterne eller under Sikkerhedsboltene. Den Fare er forebygget ved den elastiske Sikkerhedsbolt, hvor det sædvanlige Metal-

hoved er befæstet til en Pose af Lærred udfyldt med blødt Gummi.

Denne elastiske Pude holder Slangen i tilbørlig Afstand baade fra Boltene og fra Dæk-vulsterne under Montering. (The Self-Sealing Rubber Co. Ltd., Birmingham, England.)

ET VOGNSPEJL



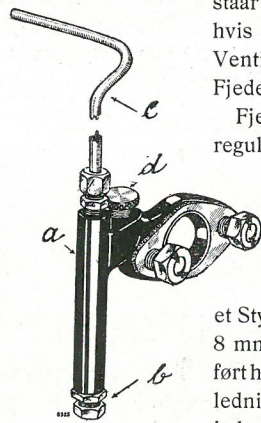
I Byernes stærkt befærdede Gader er et Spejl foran paa Vognen næsten uundværligt, naar man vil standse pludseligt, vende Vognen eller køre baglæns. De fleste Spejle, som er i

Handelen, har dog den Fejl, at de er for spinkelt konstrueret, saa at de let gaar i Stykker ved Rystelserne efter nogen Tids Brug. Vort Billede viser et nyt Vognspejl af engelsk Fabrikat, som synes at være meget solidt. Spejlet er slebet rektangulært, 16 × 12 cm. og kan ved en Bøjle forskydes hen ad en vandret Stang, som udgaar fra en Sokkel, der kan befæstes direkte paa Instrumentbrættet eller spændes fast om en Tagsøjle. Jernstangen kan drejes i Soklen,

saa at Spejlet derved kan stilles mere eller mindre skraat. (S. Smith & Sons Ltd., 179/185 Great Portland Street, London, W.)

BENZINBESPARER OG SIKKERHEDS-LAAS

„The National Mix-O'-Lock“ er særlig beregnet til Anvendelse paa Ford-Vogne. Den bestaar af en lodret Cylinder, hvis øverste Del *a* er en Ventil, der bevæges af en Fjeder.



Fjederspændingen kan reguleres ved Hjælp af Stillemotrikken forneden *b*. Ovenover Ventilen sidder en Omløbermotrik, hvortil er befæstet et Stykke Kobberrør *c*, ca. 8 mm i Diameter, som er ført hen over Udblæsningsledningen og er aabant i den øverste Ende. Cy-

linderen er befæstet til en Flange, som kan indskydes imellem Karburatoren og Sugeledningen. Fra Cylinderen fører en Kanal ind til Hullet i Midten af Flangen. Gennem dette Apparat føres en lille Smule varm Luft fra Omegnen af Udblæsningsrøret ind sammen med Benzinen. Mængden af varm Luft kan reguleres ved at forandre Spændingen i Fjederen. *d* er en Skrueprop; naar den skrues af, kan man sprøjte Benzin ind for at lette Igangsætningen af Motoren. Putter man Proppen i Lommen, naar man har skruet den af, kommer der saa megen Luft ind i Sugeledningen, at Motoren umulig kan startes. Apparatet virker da som en simpel Sikkerhedslaas mod Tyveri.

HYDROMETER

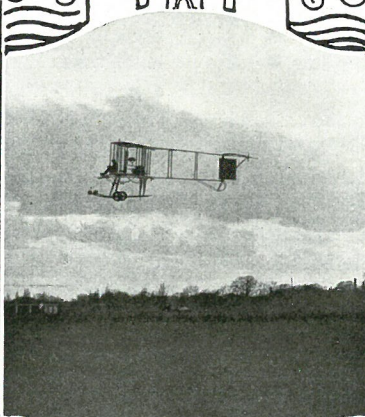
I „Break-Not“-Hydrometret til Maaling af Akkumulatorvædske Syreholdighed, er den



nederste Del af Røret fremstillet af en særlig, syrebestandig Gummimasse. Brud paa Hydrometret skal herved være saa godt som udelukket. (E. Edelman & Co., Chicago, Ill., U. S. A.)



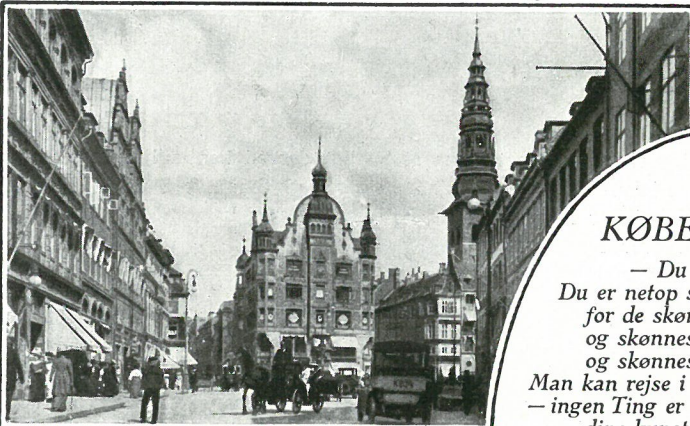
Motorfiskebåde ved Højbro henter Sølvskæl.



Den militære Flyveplads.
Op i Luften over Byen med
de skønne Taarne.



Paa Tur med Havnens Motorfærge.



Amagertorv. „Havre-Lotte“ maa hjælpe paa
den knappe Benzintilførsel.



Den nye Klapbro over Nyhavn.

KØBENHAVN

— Du min ældgamle By
Du er netop saa stor som dit Ry
for de skønneste Minder
og skønneste Kvinder
og skønneste Taarne i Sky.
Man kan rejse i Øst og i Vest
— ingen Ting er saa sjov som din Hest,
dine kunstfine Kend're
og haarfine Tjen're
og din evige, næsvise Blæst.
Du kan huse alt fremmed,
der krydser din Vej,
men Du bli'r dog Dig selv —
og jeg kender jo Dig.
Lad de andre ta' London,
New York og Berlin,
men som Københavner,
saa er jeg dog din.
Le Brun.



Byens Hjerter — Raadhuspladsen — en travl
Formiddag.



„Det er Nat“ ... Vesterbros Passage i
Magistratsbelysning.



Morgenstemning i Januar.
Omstigning paa Raadhuspladsen.



Gennem Strøget.
I Forgrunden ses Fabrikant
Ferslews Automobil.



I Frederiksberggade ved Udkørslen til
Raadhuspladsen.

Er De Motormand — eller tænker De paa at blive det?

Er De i Tvivl om hvilken
Vogntype De skal vælge?

Amerika contra Europa

Et lille Bidrag til
Spørgsmalets Løsning

I alle Automobilinteresseredes Bevidsthed ligger der én aldeles bestemt Skillelinje indenfor Motorindustrien, en Skillelinje, opstaaet i Motorindustriens Barndom ganske vist, men en Skillelinje, der, sejlivet som den aabenbart maa være, eksisterer den Dag idag. Kendsgerninger har røkket ved den, visket lidt ud her og dér i nogle Automobilejeres Bevidsthed, men i det store og hele, det nytter ikke at nægte det, mødes endnu den Dag idag den amerikanske Bil med en Skepsis, der dog inderst inde blot har sin Begrundelse i en Tradition, der forlængst burde have overlevet sig selv.

Amerikanerne har paa Industriens Omraade i mangfoldige Tilfælde vist sig Evropæerne overlegne. Enhver Haandværker véd, at det amerikanske Værktøj og de amerikanske Værktøjmaskiner er uovertræffelige, og den danske Landmand, Verdens førende Landmand, sværger til amerikanske Landbrugsmaskiner. Paa disse Omraader er Skillelinjen ingen Hindring, der skal overvindes, tværtimod.

Men paa Automobilindustriens Omraade findes den som sagt. Og naturligvis: Amerika blev ikke Automobilismens Fødeland. Mon vi ikke her har, hvad Tyskerne vilde kalde „des Pudels Kern“. Da Elwood Haynes i 1894 præsenterede sin første brugbare Motorvogn, „Americas first car“, der nu opbevares paa Museet i Washington som Amerikas første Automobil, var Motorvogne forlængst en Kendsgerning i Europa.

Men saa skete der det, der bragte Amerika et enormt Plus i det hurtigt opstaaede Kapløb. Hindsides „den store Sildedam“ forstod man langt anderledes at udnytte den nye Bevægskraft. Praktisk og pengestærk, som Amerikaneren er, skabte han hurtigt en frugtbar Jordbund for Autoindustrien i sit store Land.

Den rivende Udvikling, Automobilismen fik i Amerika, kan bedst illustreres ved et Faktum som det, at der findes Stater blandt U. S. A., hvor hvert 13de Menneske er Automobilejer. Det er ikke mindre et Faktum Nr. 2, en simpel Følge af det først fremsatte, at indenfor United States findes nu Verdens største og rigeste Automobilfabrikker og — Kendsgerning Nr. 3: indenfor denne kolossale Industri er vokset en Automobilteknik frem, der er den evropæiske langt overlegen.

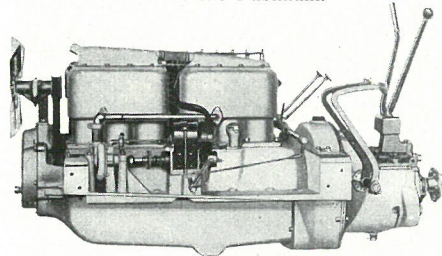
Der var engang, da der fandt en nævneværdig Eksport af Automobiles Sted fra Europa til Amerika, men efter stedse voksende Maalestok er der vendt op og ned paa dette Forhold: Amerikas Eksport paa Motorindustriens Omraade er enorm og stadigt voksende. Dette trods Skillelinjen.

Og dog: herhjemme kan man endnu møde den vrang Opfattelse, at den amerikanske Automobils væsentligste Fordel er dens Prisbillighed. I Amerika, Pengestærkernes Land, fremstilles der, vi kan vel sige selvfølgelig, lige saa kostbare Motorkøretøjer som i Europa. Mærker som Singer, Crane Simplex m. fl. rangerer med Hensyn til Pris med Europas kostbareste Mærker.

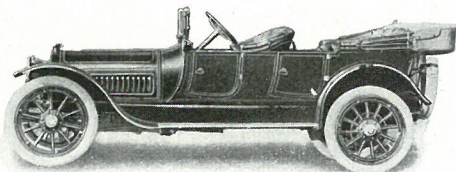
Og den amerikanske Dollarskonge er en praktisk Forretningsmand. Han foretrækker den amerikanske Vogn. Den giver ham Værdi for Pengene, netop Værdi, og dette, fordi den amerikanske Vogn er langt fuldkomnere end den evropæiske til lige Pris.

Fornuftigvis kan man ikke forlange, at en Vogn, der i Amerika sælges for 400 Doll. skal staa Maal med en „Europæer“ til 6000 Kr., navnlig da Fragten, ialfald som Fragtmarkedet nu ligger, influerer uforholdsmæssigt paa de billige amerikanske Vognes Pris, efter at disse er landede her. Men alle amerikanske Vogne til det, man kan kalde Mellempriiser, staaer fuldt ud paa Højde med selv flere Tusinde Kroner dyrere evropæiske. De kostbare amerikanske Vogne er simpelthen uovertræffelige.

Det er den lige nævnte amerikanske Auto til det, vi kalder Mellempriisen, den, der her i Landet koster fra 10,000 til 15,000 Kr., der har Interesse for den største Del af det danske Publikum.

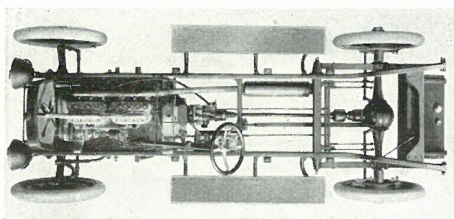


Den ideelle, 6 cylindrede moderne Motor, kraftig, lydløs, renlig og kompakt. Bemærk hvor smukt hver enkelt Del er arrangeret, praktisk og let at komme til.



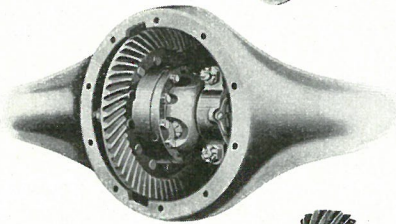
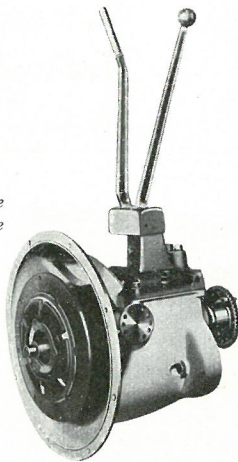
Det holdbare Automobil.

Den første Chandler i Danmark, Præmiatager i Vinterløbet i Sverige Februar 1914, nu anmeldt til samme Løb i 1917.

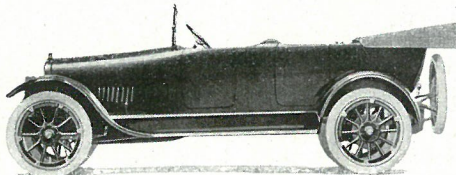


Det rigtigt konstruerede og fortrinligt udførte Chassis.

Den mest moderne, lydløse og holdbare sammenbyggede „tør Plade“ Kobling og Gearkasse.



Den solideste, mest økonomiske og absolut lydløse Kraftoverføring ved Kron- og Spidshjul med spiralskaarne Tænder.



Automobilen med den vidunderlige Motor er Inkarnationen af alle ovenfor illustrerede, tekniske Fuldkommenheder.

Amerikanernes systematiserede Fabrikationsmetoder, deres enestaaende gode Materialbehandling gør netop denne populære Vognklasse sine europæiske Konkurrenter saa langt overlegen.

Man interesserer sig i Amerika ikke synderligt for smaa Vogne; Skatteheste, Bivejslove o. s. v. lægger den ikke Hindringer iver. De fleste Amerikanere har Raad til at købe Mellempriis-Vogne. Derfor er denne Klasse saa righoldig paa Mærker; derfor er her noget bogstavelig talt for enhver Smag.

Maaske kan Valget mellem disse Vogne derfor blive vanskeligt for den, der just ikke har gjort sig Studiet af amerikansk Automobilindustri til Speciale; thi det er ikke tilstrækkeligt betryggende at følge med i de amerikanske Motortidsskrifter. Man kan derved ganske vist opnaa at faa et Helhedsindtryk af de forskellige Mærkers Udseende og Udstyr, Kraft m. m., men Papiret er taalmodigt, og man risikerer at se sig intimideret, sig selv ubevidst, af Annoncerne, der jo ikke altid forholder sig fuldkommen nøjagtigt til den Artikel, der reklameres for.

Den allersikreste Maade at træffe sit Valg paa er den selv at gøre en Atlanterhavsrejse, selv bese de aarlige, store Automobiludstillinger, selv besøge de forskellige, store Automobilfabrikker, selv prøve deres Fabrikata og saa træffe sit Valg.

Men rent bortset fra, at denne Maade at købe Automobil paa er noget omstændelig og noget kostbar for de allerfleste Automobilister, kræver Maaden som Forudsætning, at hin Køber, der vil vælge den, er endog særdeles motorkyndig. Han maa ved at undersøge og prøve en Vogn straks kunne bedømme den rigtigt. Kun meget faa er tilstrækkeligt motorkyndige til at kunne stole paa sig selv i dette Forhold. Der bliver da kun dette tilbage: at henvende sig med sine Spørgsmaal og sine Tvivl til det herværende Automobilfirma, om hvilket man véd, at det har de bedste Forudsætninger for at kunne træffe de rette Valg i de Mærker, det repræsenterer.

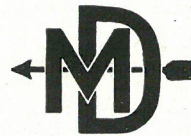
Herhjemme var Firmaet Mammen & Drescher blandt de første, der optog Forhandlingen af de gode, amerikanske Automobiles.

Med Anvendelsen af den største Omhu og efter meget omfattende Forarbejder, efter nøje Undersøgelse og Vurdering af de forskellige Fabrikkers Automobiles importerede dette Firma Vogne af de forskellige Mærker, Firmaet skønnede var de bedste, de for det danske Marked bedst egnede i deres Klasse. Gennem en Aarrække er disse Vogne nu blevet prøvede her i Landet og har lønnet Mammen & Dreschers Automobilforretning og dens Arbejde ved at skaffe den en stor og tilfreds Kundekreds.

I Henhold til de forud fremsatte Betragtninger, hvor der pegedes paa de uforholdsmæssige Fragtomkostninger for de mindre, de helt billige amerikanske Vogne, har Firmaet ikke ønsket at forhandle disse. Firmaet har anlagt hint amerikanske Synspunkt i Spørgsmalet om Værdi for Pengene, vi refererede som den amerikanske Dollarskones, og Mammen & Drescher bestræber sig da kun for at kunne tilbyde sin Kundekreds gode Automobiles, saa fuldkomment konstruerede og forarbejdede, at de kan staa for den mest kritiske Teknikers Dom og til en Pris, der ligger under den, som forlanges for Mærker, der ikke blot tilnærmelsesvis kan komme paa Siden af Firmaets.

Mammen & Drescher har anvendt hin Maade, som forud er anvist: de er selv rejst over Atlanterhavet. Gennem Mammen & Drescher i New York, der har en Stab af kyndige, dansk-amerikanske Teknikere til sin Raadighed, har det beset og beser stadigt alle Fagudstillinger og alle Fabrikker og holder sig bestandigt à jour med alle Bevægelser indenfor den amerikanske Automobilindustri, undersøger og prøver alle Nyheder, der kommer frem paa det amerikanske Marked.

Derfor har dette Firma alle mulige Betingelser for at kunne gennemføre sit Forretningsprincip: altid at kunne tilbyde sine Kunder det allerbedste, der findes, og derved yde et Bidrag til at slette hin meningsløse Skillelinje og videre, at det fremdeles maa være saaledes, at



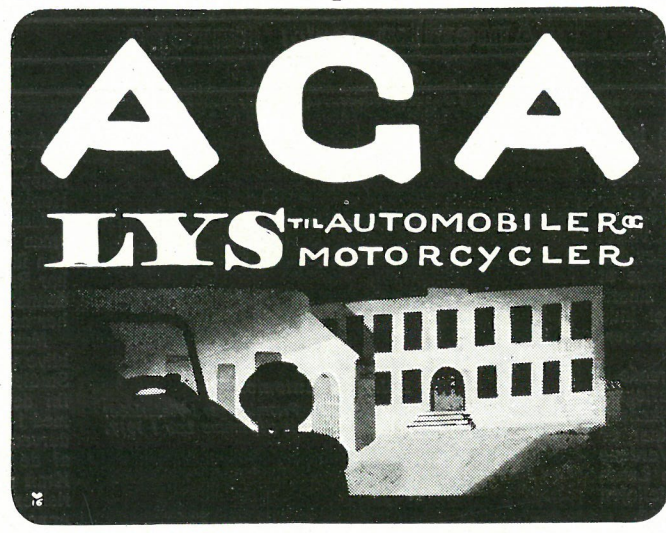
Vort Firmamærke paa Motortorhjelmen er den bedste Garanti for Automobillets Kvalitet.

MAMMEN & DRESCHER
St. Kongensg. 118-120 (Udstillingsbygningen)
Telefon: 10,415 & 10,416

Aga Belysningen har vundet sin store Udbredelse til Person- og Varevogne paa Grund af:
Driftsikkerheden - Den bekvemme Betjening - Den store Lysstyrke

Forslang Demonstration
 og nærmere Oplysninger
 hos Deres Leverandør

Depoter af fyldte
 Beholdere
 over hele Landet



Af Landets samlede Auto-
 mobiler er indtil Dato over
 12 %
 forsynet med Aga Belysning

Depoter af fyldte
 Beholdere
 over hele Landet

Enerepræsentanter

Sophus Berendsen A/S

Raadhushuspladsen 37
 København B.

Aarhus

Odense

**GUMMI
 REPARATION
 ER EN TILLIDSSAG!**

HENVEND DEM DERFOR TIL FAGMÆND
**NORDISK
 VULCANISERINGS-
 ANSTALT**

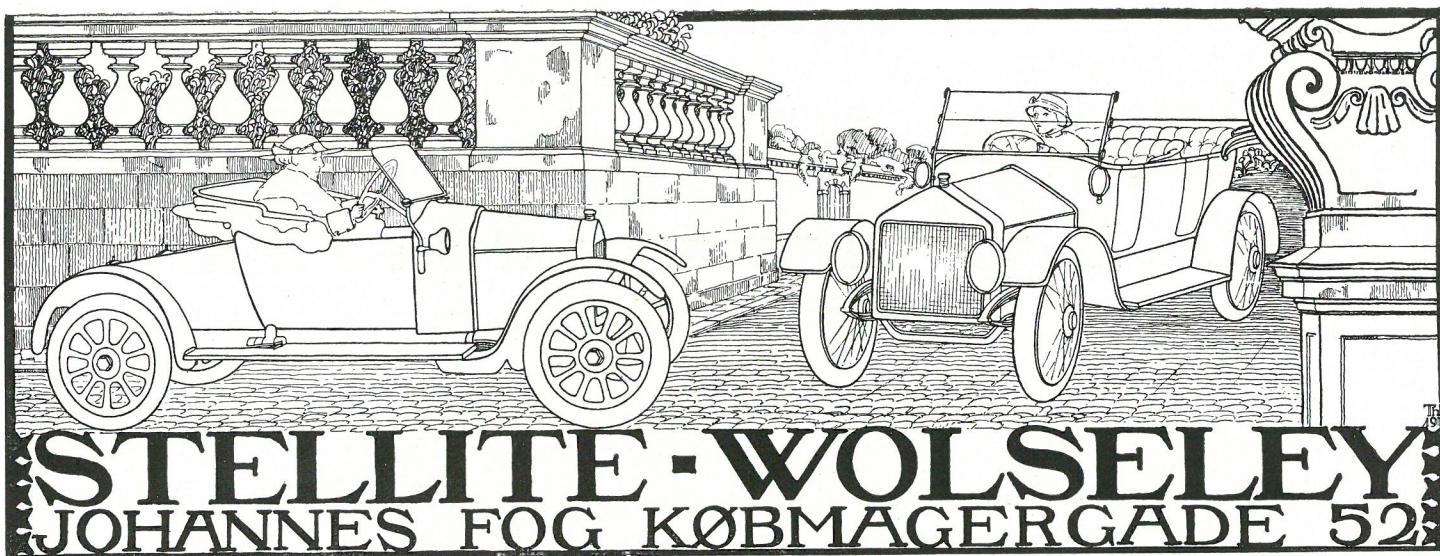
KONTOR RAADHUSSTRÆDE 17 TELEFON-CENTR. 11525
 FABRIK RYESGADE 23 TELEFON 11526
 B - KØBENHAVN - Ø

Pope

MODEL 1917
 er ubestridt
 Saisonens bedste
 Motorcycle

V. Richter Friis & Co.
 St. Kongensgade 126

TELEGRAM ADR. RICHFRICO TELF. PALÆ 2240.



Martin Sarsen
ASSURANCEFORRETNING
 VESTRE BOULEVARD 33.
 KJØBENHÅVN · B.
 TELEFONER 8831 · 5248 · 10831.
 Prospectus tilsendes paa Forlangende
Yacht-Assurance
 Overtager Forsikring mod Brud paa Maskiner
 og derved forarsagede Driftstab, paa sær-
 deles gode Betingelser.

Cornelius Knudsens Etablissement

Kongl. Hof-
Instrumentmager

Kongl. Hof-
Instrumentmager

Kompasser Kikkerter

THORNYCROFT

BAADMOTORER & MOTORBAADE

er konstruerede
med mere end
50 Aars Erfaring

Garanti for HK.
Forbrug og Fart.
Reservedele paa
Lager her : : :

L · A · S · T · B · I · L · E · R

er konstruerede
med mere end
17 Aars Erfaring

Eneste Fabrikant
: af :
**Lastbiler med
Petroleums-
motorer, hvor-
ved spares 80 %.**

A/s Thornycrofts Motorer for Danmark

KØBENHAVN K.
N. Hemmingsensgade 26

OTTO DREWSEN

København

Farvergade 17

Telefon 9846 - 9847

Aarhus

Mejlgade 2

Telefon 3085 - 3086

Størst
i Automobil- og Motorcycle-Tilbehør

Indians

MODEL 1917

KOMMER SNART

INDSEND ORDRE NU

7/8 HK., alm. 3-Gear etc. . . .	Kr. 1550.00
7/8 HK., elektr. Udstyr etc. . .	Kr. 1675.00
5 1/2 HK., alm. 3-Gear etc. . .	Kr. 1400.00
5 1/2 HK., elektr. Udstyr etc. .	Kr. 1525.00
2 1/2 HK., alm. 3-Gear etc. . .	Kr. 1000.00
Indian Sidevogn	Kr. 550.00

Indian Letvægt-Model (2 1/2 HK.) er forsynet med horisontalt liggende, 2 cyl., 4-takts Motor, 3 Gear Kickstarter og Kobling.

REPRÆSENTANTER I ALLE
PROVINSBYER

Indian
Motorcycles



INDIAN MANUFACTURING CO.
Springfield, Mass.

GENERALREPRÆSENTANTER FOR DANMARK

L. BENDIXEN



BREDGADE
Nr. 28

AKTIESELSKAB

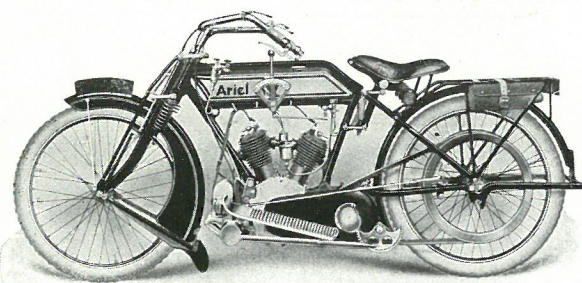
KGL. HOFLEVERANDØRER

KØBENHAVN



TELEFON
PALÆ 2180

ARIEL OG ALLDAYS ALLON MOTORCYCLER



2 3/4 .. 3 1/2 .. 4 og 5/6

**HESTE-
KRÆFTER**

Leveres fra Lager!

Forhandlere antages!

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

VESTERGADE 2
KØBENHAVN B

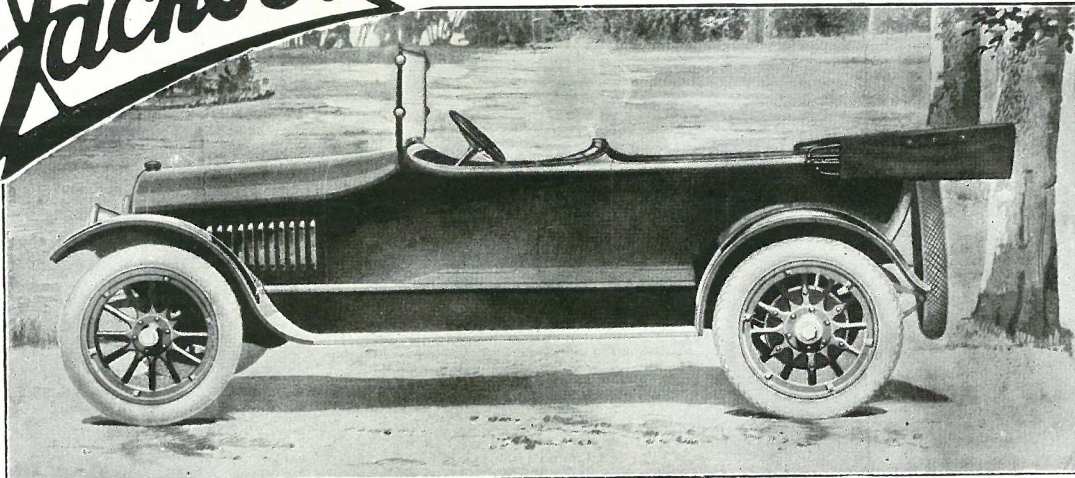
Ingen
Bakke
for høj!

Jackson

Luksus-Automobil

7 Personer - 8 Cylindre - 70 HK.

Intet
Sand
for dybt!



Tillige: Standard Type: 348, 5 Personer, 8 Cyl., 45 HK.
do. „ 34,5 do. 4 „ 38 „

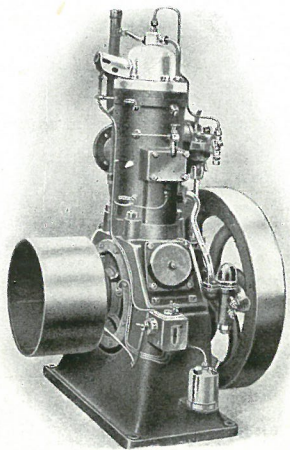
Udstyrelse: Selvstarter, elektrisk Lys, Kalesche med Sidestykker, der aabnes med Dørene, Vindskærm, elektrisk Signalthorn, Hastighedsmaaler og alle nyeste Forbedringer.

ENEFORHANDLERE:

Øst for Storebælt:
J. F. KRAUSE, København V.
Telefon: H. C. Ørstedesvej 23 Tigr.-Adr.:
Central 10,085 »Autokrause«

Jylland og Fyn:
GUMME NØRGAARD, Kolding
Telefon: Kolding 318

Distrikt-Repræsentanter antages i alle
større Byer!



Munktells Raaolje-Motorer

Stationære ∴ Transportable ∴ Marinemotorer
5-400 HK.

Præcisionsarbejde · Kuglelejer overalt
SOLID OG ENKEL KONSTRUKTION
Absolut laveste Forbrug, højeste Levealder og største
Reguleringsevne
Forlang Katalog og Tilbud

MUNKTELLS DANSKE FILIAL

Gl. Kongevej 1 C

AKTIESELSKAB

København B



HELLESENS TØR ELEMENT VERDENS BEDSTE

FOR:
**AUTOMOBILER · RINGEANLÆG
TELEFON · TELEGRAF · M. M.**

HELLESENS ENKE & V. LUDVIGSEN

Telefoner: 2553 2587 **ALDERSROGADE 6 · KØBENHAVN Str.**

Telegr.-Adr.:
„Hellespont“

Anvendes til Sta-
dighed af de fleste
Landes Regeringer
og Institutioner :

Faas hos enhver
Forhandler af
elektriske Artik-
ler i Skandinavien

N. P. J. Norengaard

Randers

Telefon 760

Cykler og Cykledele en gros

**FRANSKE &
ENGELSKE**

**MOTORCYKLE-
DÆK & SLANGER**

ER PAA LAGER

Rudkøbing.

Hotel Langeland

Byens eneste 1ste Kl.
Hotel.

Automobilgarage.

Hotel

Rustenburg

Lyngby

Stor, smuk Restaurant.

1. Kl. Køkken og V. i. e.

T e l e f o n 137

Jean Petersen.

Archimedes

2-cylindrede

**Paahængs-
Motorer**

2 og 5 Hkr.

*for Ro- og Sejl-
Baade*

Forlang Katalog!

JOHS. THORNAM

Gutenberghus, Vognmagergade 10

Telefon: Central 782 og 783

Aktieselskabet

Telefon

Dansk-Russisk

6542

Vulkaniseringsanstalt

Lille Kongensgade 19-21

**MICHELIN - DUNLOP - GOODRICK
AUTOMOBILRINGE**

Tlf. Byen 3386

Vestervoldgade 125

BRDR. JONASSEN

REPARATIONSVÆRKSTED

Salg af

Automobiler

Motorbaade

Vulkan-Export

København B
Vesterbrogade 91



Telefon:
Vester 4662

Enerepræsentation for: Nya A/B Åkermans Gjuteri &
Mek. Verkstad, Eslof (Specialitet: Fyrriste). A/B Hørby
Verkstad, Hørby. (Specialitet: Ventilatorer og Pumper)

Motorer fra MOTORFABRIKEN ECK, Partille, Sverige
Remme fra DRIVREMMEFABRIKEN DANA, Lyngby
Pulveret »VULKAN«, Middel mod Kedelstensdannelser

**Ingen Pudsning
uden:**



Telefon 5226

Ful. Jørgensens Automobilblikkenslageri

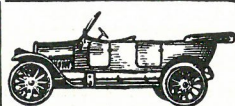
Aabyhøj v/ Aarhus

Telefon 3221

Kølere og Skærme ./. Autogensvejsede Beholdere

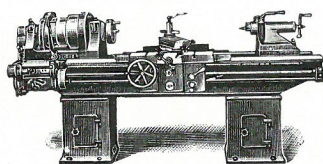
DANSK ARBEIDE
TELEGR. ADR. KRAMP
TELF. 427 & 827

IDEON
LUXUSVOGNE
DROSCHER
LIMOUSINER
LASTVOGNE



OG ER - virkelig dansk Arbejde -
RUD. KRAMP & JØRGENSEN. HORSSENS

Benyt
AEG
til Lamper
Automobilbelysning



ASTRUP & ANDRESEN

Telefon: 960 - 2686 - 4026

KØBENHAVN
Nørregade 15

Telegr.-Adr.: Blissværk

Drejebænke · Revolverbænke · Shapingmaskiner
Boremaskiner · Slibemaskiner, almindelige og universale · Bliss Metalsavblade og Værktøj.

"THE MOTOR SHOP"

STRANDGADE · 1.
Telef. Byen 1846x

Reparationer af
Automobiler og
Motorbaade
under
Garanti



DIXIE

Direkte Højspændings Tændmagneter

for 1, 2, 3, 4, 6, 8 og 12 cylindrede Motorer, er en *hel ny Type*, som intet har tilfælles med det gamle roterende Armature System. *DIXIE-Magneten arbejder uden nogen Ankerbevikling*, og er af ren Højspænding eller jump, spark Type. Konstruktionen er fuldt beskyttet ved Patenter Verden over. *DIXIE-Magneten giver selv ved den langsomste Omdrejning fuld Gnist*, udmærker sig ved sin Enkelthed i Konstruktionen, dens lette Adgang til de enkelte Dele, den har færre Dele end andre Magneter. *DIXIE-Magneten* behøver ingen elektrisk Experts Assistance. — man kan selv ordne den. — *DIXIE* er beskyttet mod Vand, Smuds og Smørelse. Alt hvad Videnskab ved radikal Tænkning og teknisk Snille til Dato har kunnet udrette, i Forbindelse med bedste Præcisionsarbejde i fineste Materiale, som kan erholdes for Penge, er nedlagt i *DIXIE-Magneten*, som derved, i Forbindelse med *SPLITDORF-Tændrøret*, som benyttes af mere end 300 Automobil- og Aëroplanfabriker Verden over, er blevet

Det 20de Aarhundredes Motortænding

Faas til Forhandling og er atter paa Lager hos

ELI JENSEN

Toldbodgade 2

: Telefon: Palæ 1911 :

En Forhandler i enhver By antages

ANDERSON ELECTRIC CAR COMPANY

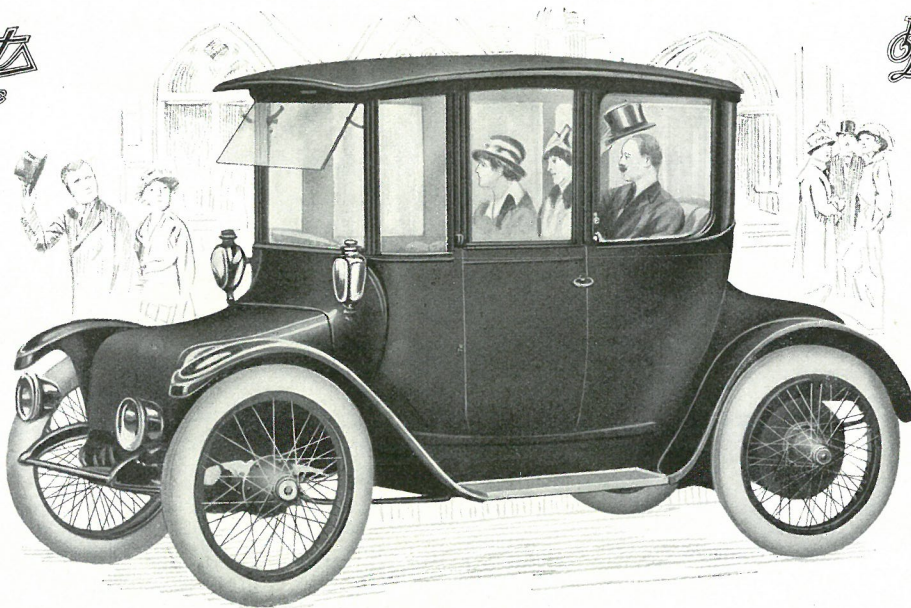
DETROIT, MICH, U. S. A.

THE
Detroit
ELECTRIC

THE
Detroit
ELECTRIC

Elektrisk
Drift.

Ingen
Skiften
Gear.



Absolut
lydløs
Gang.

Særlig
egnet som
Damevogn.

Eleganteste By- og Forstads-Luksusvogn.

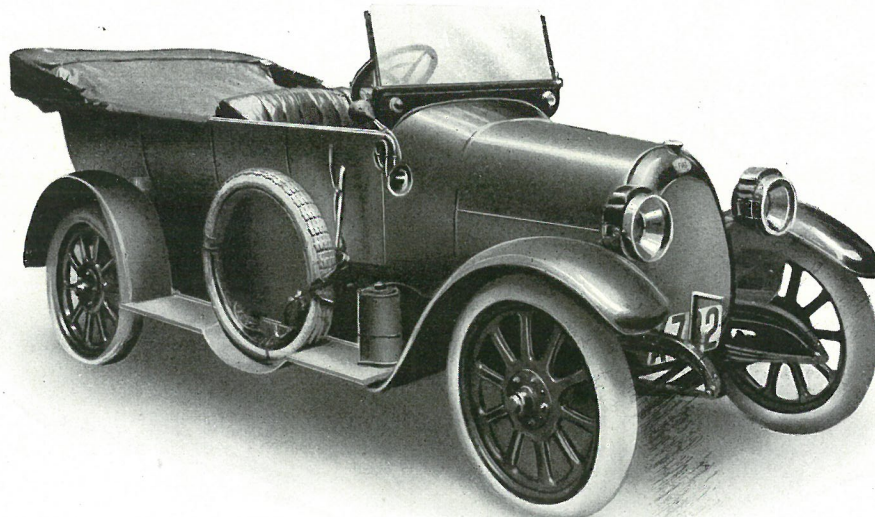
ENEFORHANDLING
A/S CYCLONE

Colbjørnsensgade 5. København B.

Telefon Centr. 11,516.

Telefon Centr. 15 16.

EUROPÆISKE - AMERIKANSKE AUTOMOBILER



A/s NORDISK MOTOR-COMPAGNI

Telefon 11,730

Vandkunsten 12 .: København K.

Telefon 11,730

PENTA MOTORER

i Størrelser paa 1 - 2½ - 5 - 10 - 15 - 24 - 36 - 48 og 72 HK.

**Motorbaade og Motorbaads-
Materiel og Udstyr**

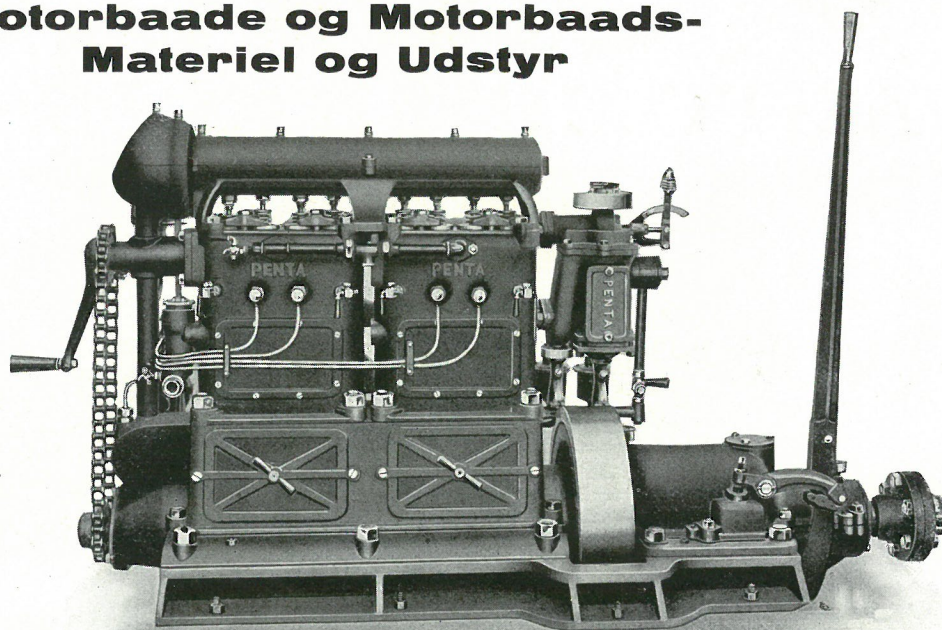
Baadmotorer
Stationære Motorer
Motorpumper
Motordynamos
Motorspil
til Skibsbrug
Paahængsmotorer

Johs. Thornam

Gutenberghus
Vognmagergade 10
København K

Telefoner: Central 782 og 783

Telegram-Adresse:
Thornam, København



24 HK. 4-cylindret Penta Marin Motor

TELEFONER - 5164 - 5165

Rudolf Schmidt

KØBENHAVN
FARVERGADE No. 10

*Vi fører alle Automo-
biltyper*

Luxus-
Person-
Sports-
Læge-
Nytte-
Last-
Auto-
mobiler

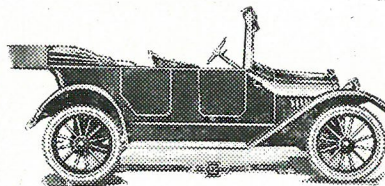
*men kun et Favorit-
Mærke i hver Type*

EXCELSIOR
Motorcykler til alt Brug



— Model 1917 —

AUTOMOBILERNE
ER UBETINGET VERDENS BEDSTE OG
MEST FULDENDTE



Model 490

CHEVROLET faas hos:

CARL NIELSEN	N. C. NIELSEN
Kerteminde	Grindsted
A. P. ANDERSEN	CHR. ANDERSEN
Horsens	Randers
TOFTEGAARD	ØSTERGAARDS EFTF.
Sorø	Nykøbing F.
L. BENDIXENS EFTF.	HOULBERG & CO.
Odense	Odense
ELITZ W. KRUSE	ROBERT HONORÉ
Aalborg	Aarhus
JOHS. SØRENSEN	
København	

HOVEDFORHANDLERNE

L. BENDIXEN

BREDGADE
No. 28

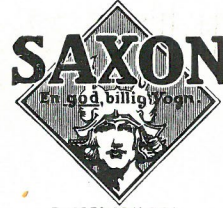
AKTIESELSKAB
KGL. HOFLEVERANDØRER
KØBENHAVN

TELEFON
PALÆ 2180



TRADEMARK REG.

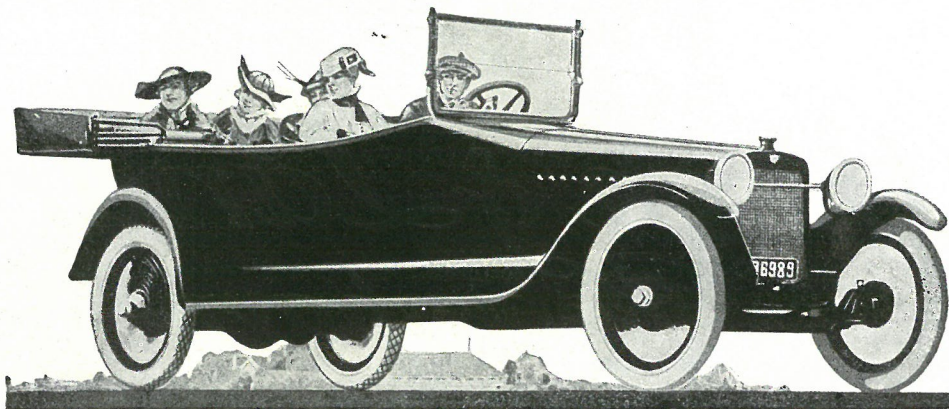
SAXON



TRADEMARK REG.

AUTOMOBIL COMPANY A/S

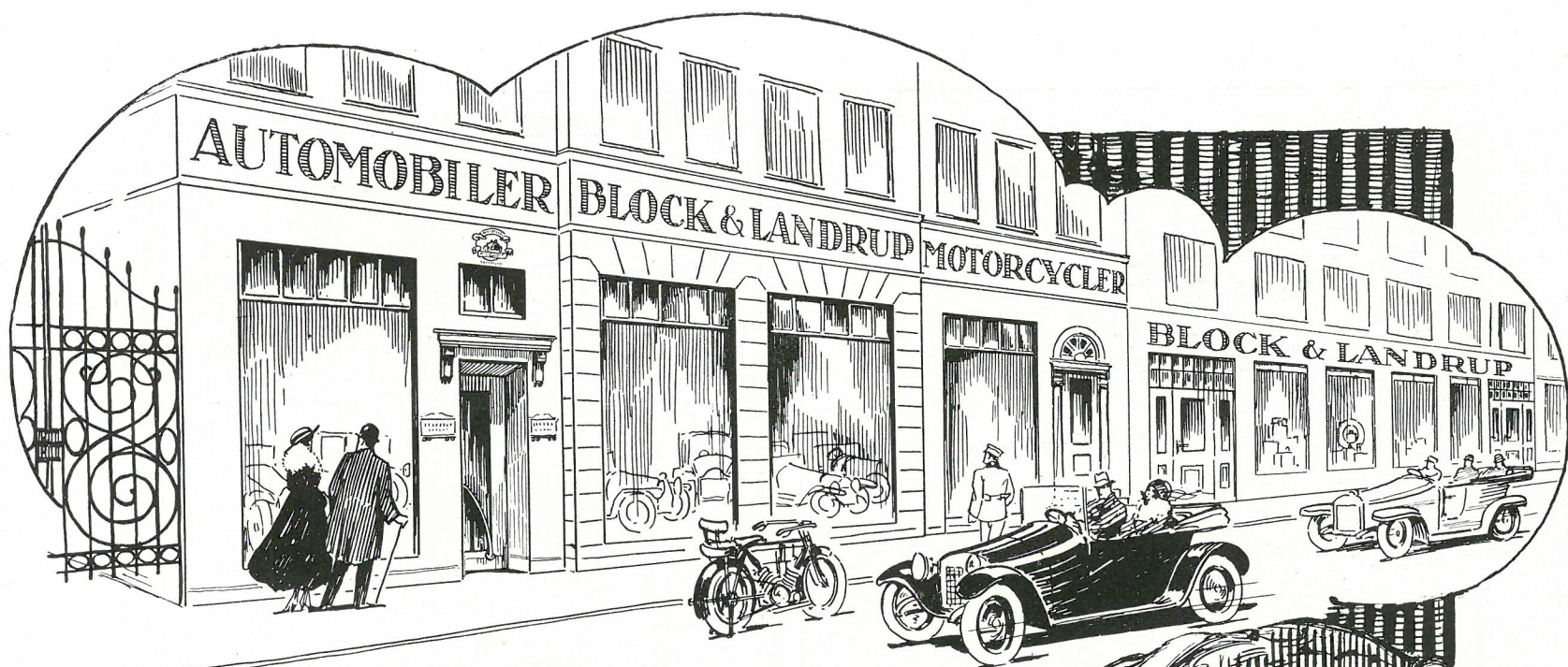
Vestervoldgade 102 .: Tlf. Central 6348



Selvstarter

5 Personers Turistvogn
6 Cylindret

Elektrisk Belysning



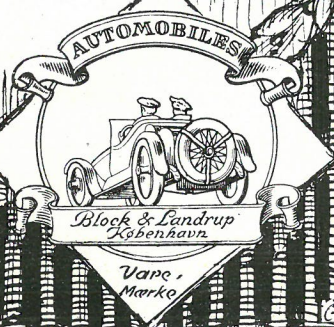
TELEFON
7120
6414

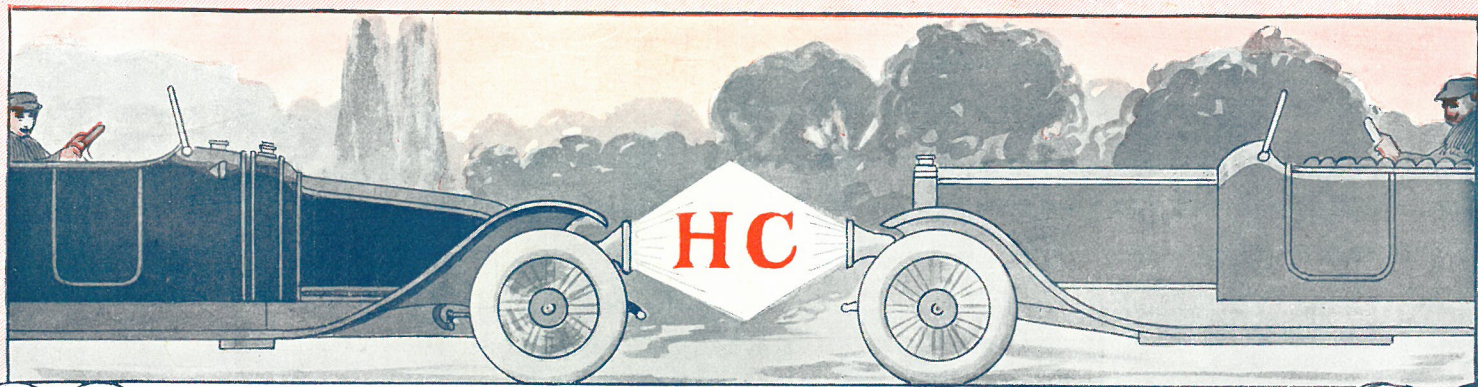
*Luxusautomobiler
Turistautomobiler
Lastautomobiler
Vareautomobiler
Motorcykler
paa Lager.*

Moderne Reparationsværksted

*Block & Landrup
København*

*Fredericiag.
25-27.*





Renault

FRANKRIG

Daimler

ENGLAND

HC

CHRISTIANSEN

TLF. 7205 STRANDBOULEVARD 2 TLF. 7205

ÆLDSTE OG STØRSTE SPECIALFORRETNING

AUTOMOBILER

FILIALER I AARHUS & ODENSE.

KOMBINERET
**AUTOMOBIL
FORSIKRING**

TEGNES

AF:

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

ABSALON

TORDENSKJOLDSGD. 21

ASSURANCE-COMPAGNIET

BALTICA

AKTIESELSKAB - GYLDENLØVESGADE 1

DANSK ASS. COMP.

AKTIESELSKAB - HOVEDVAGTSGADE 2

GENERAL

ACCIDENT FIRE & LIFE ASSURANCE CORPORATION Ltd.
JOH. FRIMODT, TORDENSKJOLDSGADE 23

LONDON

ULYKKES- OG GARANTIFORSIKRINGSSKABET AF 1869
ØSTERGADE 1

AUG. BORGEN

MOTOR UNION INSURANCE CO. Ltd.
HØJBROPLADS 5

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

NATIONAL

NØRREVOLDGADE 5

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

NORDEN

VESTRE BOULEVARD 34

NORDISK

AUTOMOBIL- & TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB
RAADHUSPLADSEN 35

PROVINCIA

DANSK FORSIKRINGS-AKTIESELSKAB
RANDERS