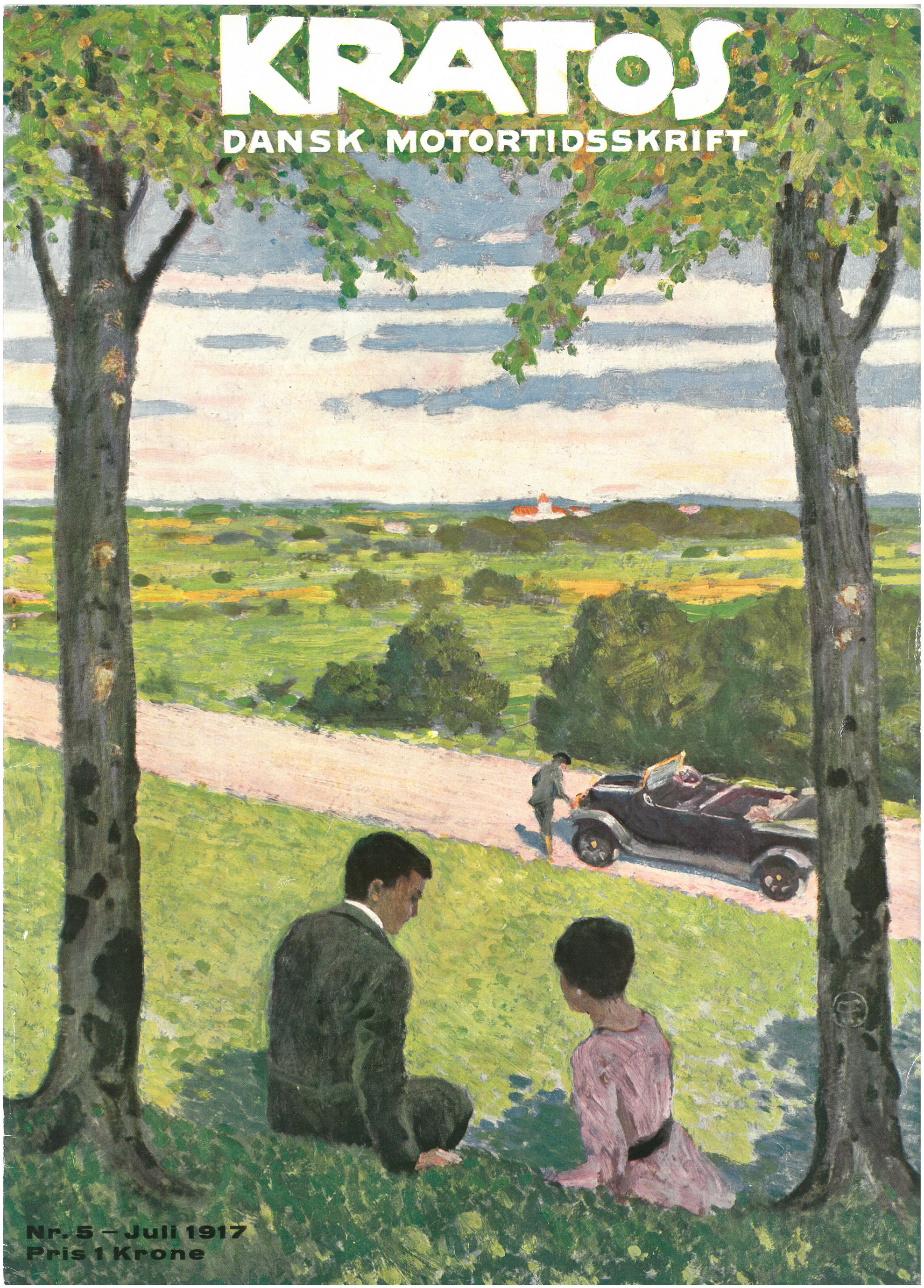


KRATOS

DANSK MOTORTIDSSKRIFT



Nr. 5 – Juli 1917
Pris 1 Krone

**Det er det
Hele!**



LEON
AKER
BLAOU

**DANSK
KUGLELEJE
AKTIE-
SELSKAB**

SKF

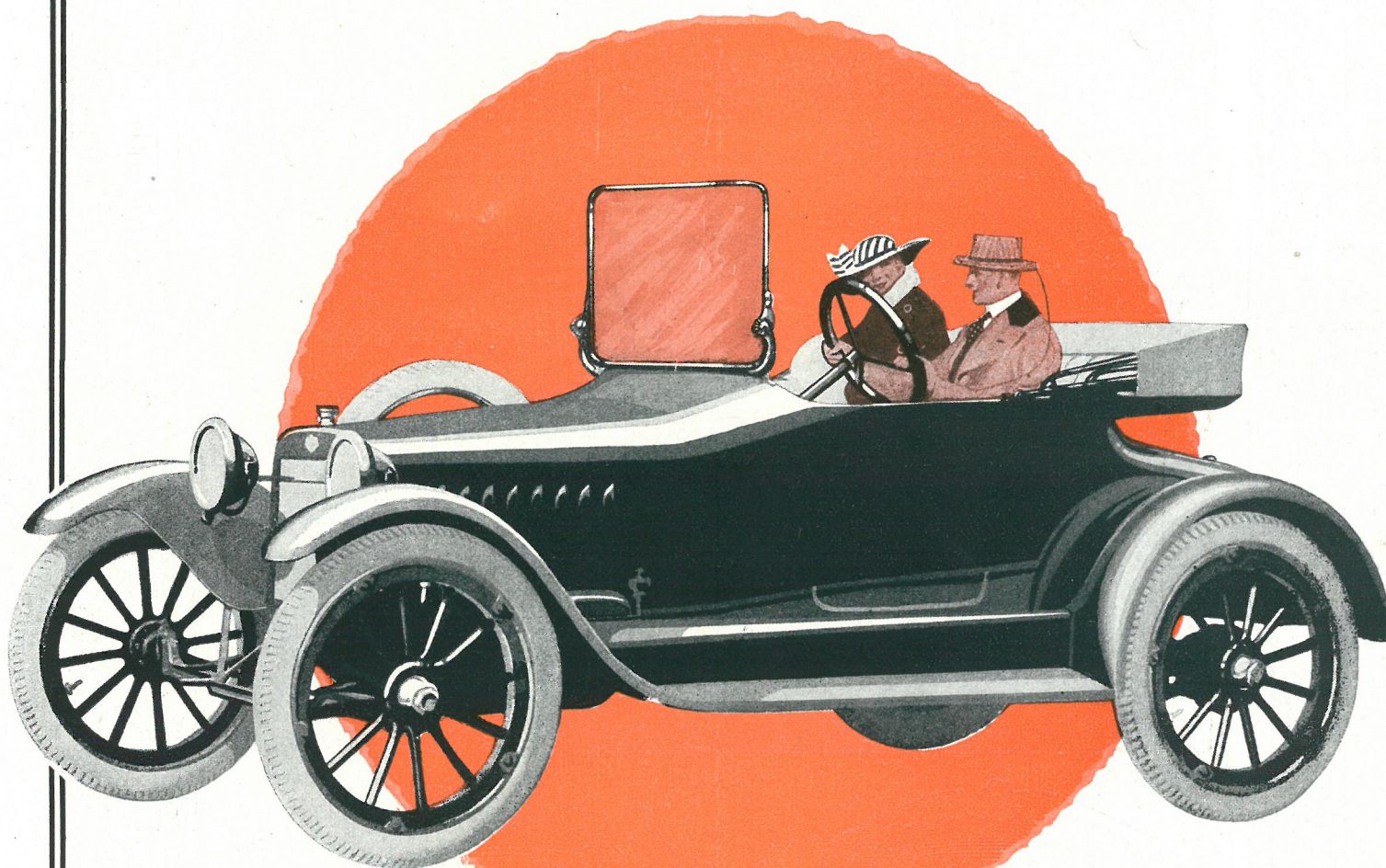
KØBENHAVN

SAXON



BEDSTE 4 CYL. 2 PER-

SONERS AUTOMOBIL



*Driftsikker,
økonomisk
og solid*

*Skriv efter Katalog.
Forhandlere
antages.*

Eneforhandler for Danmark:

Værksted:
Gl. Kongevej 4
Telefon: 10900

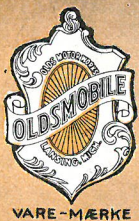
Chr. Walter

Farvergade 2

Telefoner: 9781 · 10991

Garager:
Johannevej 8
Telefon: Nora 163

SAXON AUTOMOBIL CO., KØBENHAVN



THØGER G JUNGERSSEN

AUTOMOBILER-MOTORCYKLER

TELEGR. ADR:
AUTOJUNGER

KR. BERNIKOWSGADE 2
KØBENHAVN.

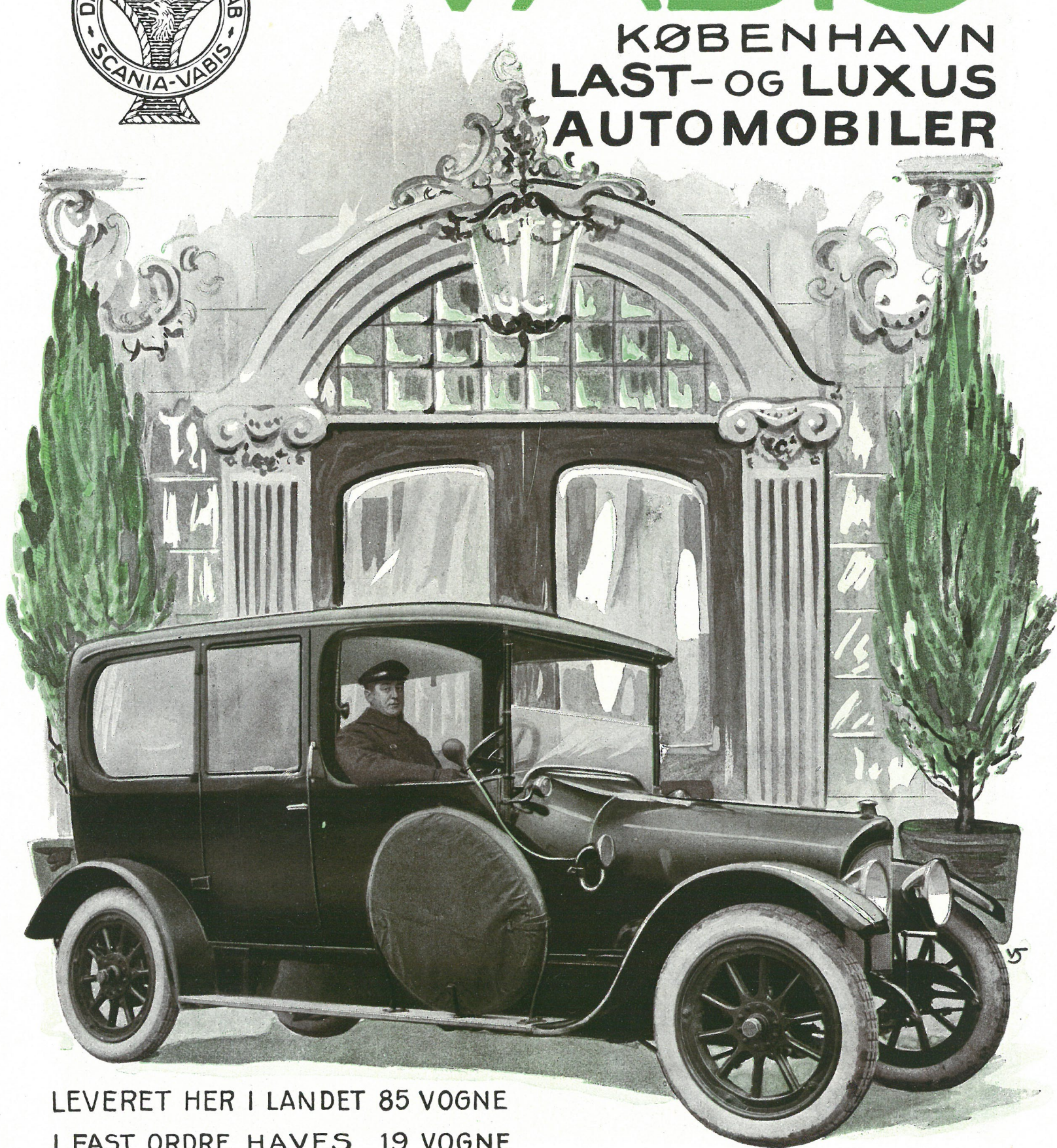
TELF. CENTRAL
12, 315

≡ DANSK AKTIESELSKAB ≡

SCANIA VABIS

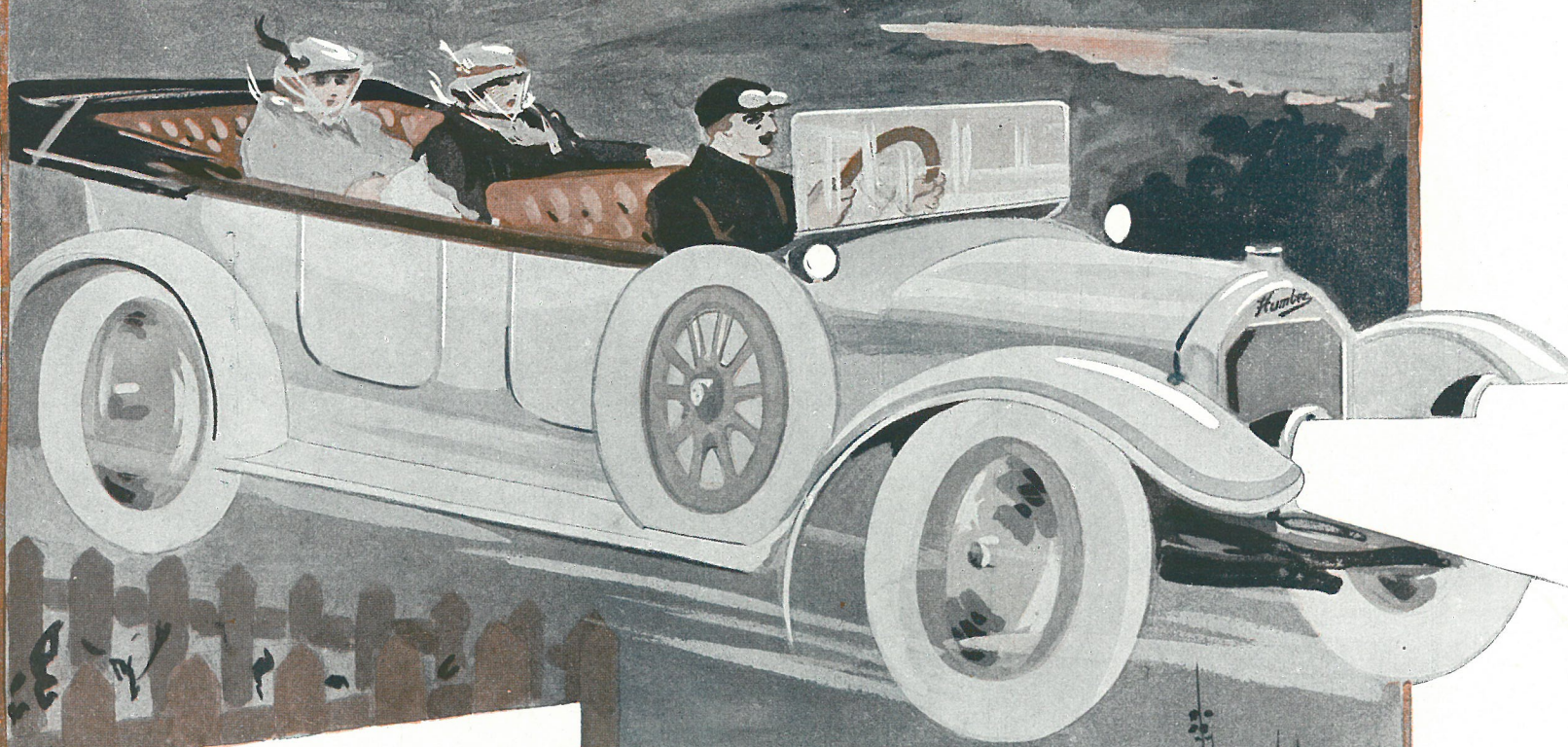


KØBENHAVN
LAST- OG LUXUS
AUTOMOBILER



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

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.

INDHOLD:

JULI 1917

	Pag.		Pag.
FORAAR I FREDERIKSBERG HAVE	154	I MOTORBAAD PAA AARHUSBUGTEN. Af	
VEJENE OG AUTOMOBILERNE. Af Amts-		Kunsthändler Jørgen Jensen, Aarhus	165
vejinspektør R. W. Winkel.	155	HOLLANDS MOTORORDONNANSKORPS	169
DANSK FRIVILLIG MOTORCYKLE-AMBU-		FORBEREDELSENE	172
LANCE	160	GENNEM SVERIGES SKOVE. Af Alfred Nervø	173
KRATOS Juli 1917	163	MOTORTRAKTOREN SOM TRÆKKRAFT	
TÄNNFOSSEN I JÄMTLAND VED MID-		FOR SVÆRT SKYTS	176
SOMMERTID	163	SPØRGSMÅL OG SVAR	177
DANMARK I BILLEDER: Næstved og Omegn	164	FLYVEMASKINEN OG DAMPTROMLEN ..	178

ANNONCER: Pag. 149—152 og 179—184

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, 1/16 og 1/32 alm. Side henholdsvis		1/4 do. Bagside	300.—
Kr. 45.—, 25.—, 12.50 og 6.25			

Ved Aarsannoncering 10% Rabat

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



Foraar i Frederiksberg Have.

KRANTO

DANSK MOTORTIDSSKRIFT.

Vejene og Automobilerne

◊◊

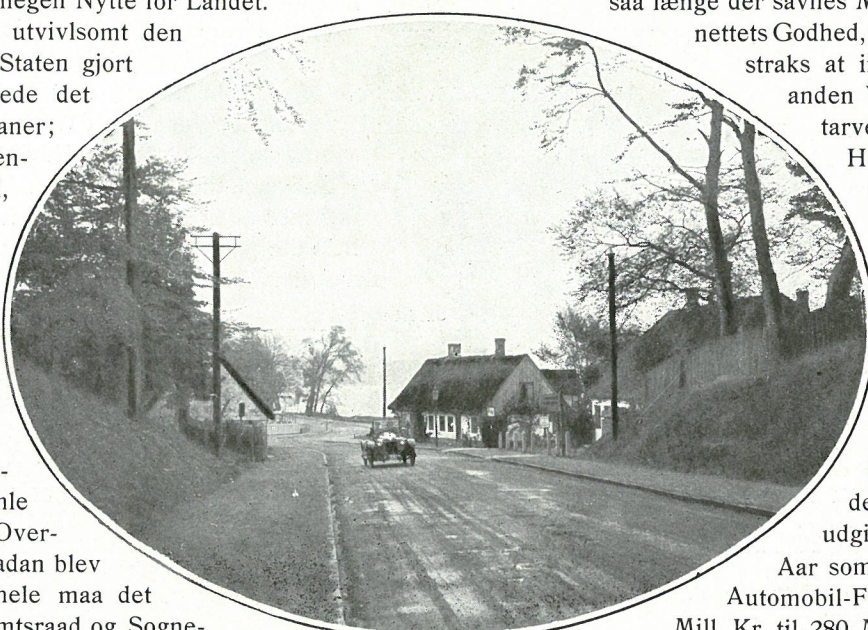
Af Amtsvejsinspektør R. W. WINKEL

◊◊

Den 21de Juni i Aar kunde man her hjemme have fejret den nuværende Vejlovgivnings 50 Aars Jubilæum; men det forløb uden Skydebanemiddag eller Festtale i største Ubemærkethed — selvfølgelig! Og dog fortjener just denne Lov maaske en særlig Omtale netop i vor Tid, hvor Vejene utvivlsomt staar i Omskiftelsens Tegn.

Vi vil da allerførst give Jubilaren den Ære, der tilkommer den som en god Lov, helt ud et Barn af sin Tid, der i de forløbne Aar har været til megen Nytte for Landet.

Den ledende Tanke var utvivlsomt den Gang den, at nu havde Staten gjort nok for Vejene, nu drejede det sig om at faa anlagt Jernbaner; derpaa maatte Staten henvende sin Opmærksomhed, hvem havde Tid til at køre i Diligence, og vilde ikke Banerne efterhaanden sluge al Hovedtrafik baade af Personer og Gods, saa Vejene trygt kunde overlades til Amtsraadenes og Sogneraadenes Forsorg, og tilmed havde man jo den Gang de gamle veltjente Vejofficerer til Overvejsinspektører. — Og saadan blev det, og i det store og hele maa det sikkert indrømmes, at Amtsraad og Sogneraad har løst Opgaven særdeles anerkendelsesværdigt. — Danmark kan absolut helt godt være sine Veje bekendt;



Ved Strandmøllen.

Efter de statistiske Data, som foranstaaende Tabel viser, og som en kongelig svensk Vejkommision har samlet, omfattende 11 europæiske Stater, har Danmark et tæt Vejnet, idet vi i Forhold til Indbygger Antal staar som Nr. 2, og efter Areal som Nr. 3, ja med Hensyn til Prisbillighed pr. km. offentlig Vej endog som Nr. 1.

Om nu denne Førsterangs Plads som Nr. 1 i Retning af Prisbillighed *ubetinget* er en Ros, kunde jo være noget tvivlsomt, saa længe der savnes Midler til at konstatere Vejn

nettets Godhed, og i alt Fald er det vist bedst straks at indrømme, at baade en og anden Vej vedligeholdes i en ret tarvelig Stand, og tillige, at vi i Henseende til at omdanne vore Veje efter Nutidens Behov, saa de kan taale Automobil-Færdslen, staar ret langt tilbage, og skal dette sidste Maal naas i en nogenlunde overskuelig Fremtid, gaar den Nr. 1 Plads nok hurtig tabt.

I England og Wales har det i alt Fald vist sig, at Vejudgifterne i Løbet af en Snes Aar som Følge af Tillemelsen til Automobil-Færdslen voksede fra 153 Mill. Kr. til 280 Mill. Kr., og de er endnu langt fra færdige dermed.

En saadan Stigning i Udgifterne gaar man jo selvfølgelig kun med til, fordi det er en Nødvendighed, og det, der fremtvinger Merudgiften, er (som alle „Vejmænd“ véd, og alle Automobil-Interessererede én Gang for alle *burde* indrømme) den Omstændighed, at almindelige makadamiserede Veje, selv om de er bygget af de bedste Skærver og damptrømler efter alle Vejkunstens Regler, saa de fuldt ud tilfredsstiller den almindelige Vognfærdsels Fordringer, alligevel, saa saare de i et vist Omfang bliver Genstand for Automobil-Færdsel, ikke længere gør Fyldest.

Saa længe Lastautomobilernes Vægt holder sig indenfor nogenlunde rimelige Grænser, lad os sige noget som indtil 4½ Tons Akseltryk, og saa længe Person-Automobilernes Fart ikke overstiger 25 km i Timen, gaar det an, men den Fart vil jo ingen nu om Stunder nøjes med, og i tørt Vejr rejser et Automobil allerede med 20 km Fart lige saa meget Støv som et Firspand, og med stigende Fart og et stigende Antal Automobiler daglig bliver først Støvplagen *ulidelig* for alle Vejfarende og

	Længde af offentlige Veje km	Udgift til Vejenes Vedligeholdelse Mill. Kr.	Antal km Vej		Udgift til Vejene pr. km Vej Kr.
			pr. 10,000 Indbyg.	pr. 100 □ km	
Sverige	62521	14.813	109.5	13.9	237
Norge	33421	8.071	136.2	10.3	242
Danmark	43000	8.712	152.1	110.4	202
England & Wales	241320	276.148	66.9	159.5	1145
Preussen	136996	169.950	33.6	39.1	1240
Bayern	84782	17.635	123.2	111.9	210
Baden	10610	5.445	48.5	69.2	514
Hessen	4947	2.673	40.5	64.2	539
Østrig	121356	?	41.3	40.4	?
Frankrig	678863	216.050	171.1	126.5	318
Italien	205827	?	59.5	71.8	?



Charlottenlund.



Skodsborg.

Naboer til Vejen, og dernæst viser det sig, at en almindelig god Vej efter franske Kilder — og Frankrigs Veje har fra gammel Tid Ord for at være de bedste — allerede med 40 Automobiler daglig bliver ødelagt, nemlig fuld af Huller („Automobilhuller“) i et saadant Omfang, at den derigennem og gennem Støvplagen leverer Beviset for, at Automobil-Færdsdens Udvikling og Fremskridt med Nødvendighed kræver et andet Fremskridt, der hverken er mer eller mindre end en fuldkommen Forandring af hele det gamle Vejnet, efterhaanden som det inddrages under Automobil-Færdsdens Omraade.



[Strandmøllen.



Syd for Lyngby langs Vintappersøen.

Saa længe Forholdene her hos os endnu er som f. Eks. ude paa Frederiksborg Landevej, ved Kollekolle og i Nørreskov, ja saa viser Billederne os, at det gaar endnu, men spørger man Vejvæsenet, faar man at vide, at Vejen dog ikke er *nær* saa god som før; den er bleven ganske anderledes skarp og haard, fordi det fordums beskyttende Gruslag, der gjorde Banen saa mild og behagelig, „stjæles“ af Automobilerne.

Og naar man Aar efter Aar har kendt f. Eks. en saa fortræffelig Kørebane som Roskildevejens mellem Klovtofte (ved Taastrup) og Hedehusene, og saa har haft Lejlig-

Lyngby-Gade.



Lyngby ved Sorgenfri.

hed til at se Vejen sidste Sommer, vil man sikkert udbryde: „Ak, hvor forandret“.

Cyklisterne, der færdes her omkring København, kan vistnok ogsaa endnu huske, *hvor* skrækkelig hullet Strandvejen var i Aarene 1913 og 14, *efter* at den nuværende Motorlov var traadt i Kraft, og *før* man i det væsentlige fik Bugt med Ondet, nemlig ved Overtjæring af Kørebanen, saadan som Billederne fra Strandmøllen og Skodsborg viser Vejen, eller ved Belægning med Asfaltmakadam som langs Charlottenlund.

Med disse Midler kan man saa nogenlunde magte Situationen — endnu da —, forudsat at man raader over Raamaterialerne dertil (hvad man ulykkeligvis *ikke* gør for Tiden, hvor dette som saa meget andet svigter), men er Trafikken haardere ved Vejen, især om Vinteren, forslaar dette ikke, saa maa man chaussébrolægge Kørebanen, saaledes som dette er sket med Landevejen ud gennem Lyngby, „Helsingørs-vejen“, som dens officielle Navn er, eller Kongevejen, som mange kalder den fra gammel Tid.

At dette er en baade pyntelig og god Kørebane, er vistnok efterhaanden ret almindeligt anerkendt, og de Billeder, vi bringer af Vejen, viser det samme; men ganske billig at anlægge er den just ikke. —

Vejingeniørerne raader alt-saa over Midler til at modvirke Automobilernes Angreb, og foruden de foran-nævnte nye Metoder til Veje-nes Behandlinger er der i Udlandet forsøgt et Utal andre, hvoraf dog endnu kun to, nemlig Tjæremakadam og maaske Begmakadam, synes at have en Fremtid her i Landet.

Men hvorfor gaar det da ikke ganske anderledes hurtigt med denne Omdannelse, naar den rent tekniske Side af Sagen for saa vidt er i Orden? Sempelthen fordi Opgaven er af et saa overordentligt Omfang, fordi det drejer sig om meget store Udgifter, og fordi Midlerne er saa forskellige som Overtjæring, der koster 10 Øre pr. m², men i Reglen maa gentages Aar efter Aar, og Chaussébrolægning, der koster 5 Kr. pr. m², men til Gengæld har sin Styrke i den store Varighed, og derfor gælder det i høj Grad at vælge det rette Middel efter alle sammenhørende Forhold. Men hertil kommer, at en meget stor Del af Danmarks Vejnet (forresten ligesom i England) først maa have bredere og bedre Kørebaner, Vejsving rettede eller Bakker afgravede, inden de egner sig til at moderniseres med Tjære eller deslige; og hvad betyder dette ikke overfor et Vejnet paa 7000 km Landevej og 36,000 km Biveje, især i Forhold til et saa beskedent Udgifts-Budget som vort nuværende ca. 8³/₄ Mill. Kr.

Landevejenes Kørebaner er *mindst* 30 Mill. m², og Bivejenes maa allermindst være 120 Mill. m², hvis de nogenlunde skal svare til den Automobil-Færdsel, der synes at forestaa; hvad betyder disse 150 Mill. m² ikke, naar de skal multipliceres, nogle med 10 Øre aarlig, andre med 5 Kr. (for en ret lang Periode paa ca. 30 Aar) eller en lidt mindre Pris og et noget kortere Tidsrum.

Hvor skal alle de Penge komme fra, hvem skal betale dem, og hvem skal administrere dem, og kan man virkelig opretholde den Grundbetragtning, der er Fundamentet for vor nuværende

Vejlovgivning, at hvert Amt og hvert Sogneraad maa se at klare sig saa godt de kan; Staten passer fremdeles sine Jernbaner, giver rundhaandet Støtte til 3dje og 4de Klasses Baner, ja om saa skal være til Mergelbaner, men Vejene, selv Landevejene har den ingen direkte Interesse af.

Skulde man ikke tro, at naar Motorloven under saadanne Forhold revideres, saa var det først og fremmest den Side af Sagen man havde Øje for, at Vejene maa omdannes, saa de bliver skikkede til Automobilfærdslen? Men nej! Mange gode Reformer synes vore Lovgivere betænkt paa, at Lygterne ikke blænde, at den raa, afskyelige Tuden afskaffes, og meget andet saare nyttigt, men den største og vanskeligste Del af Opgaven lades saa at sige ganske ude af Betragtning, og det Hensyn, der hidtil er taget til, hvad der er fremkommet fra Vejingeniørernes Side, er sandelig ikke til at prale med.

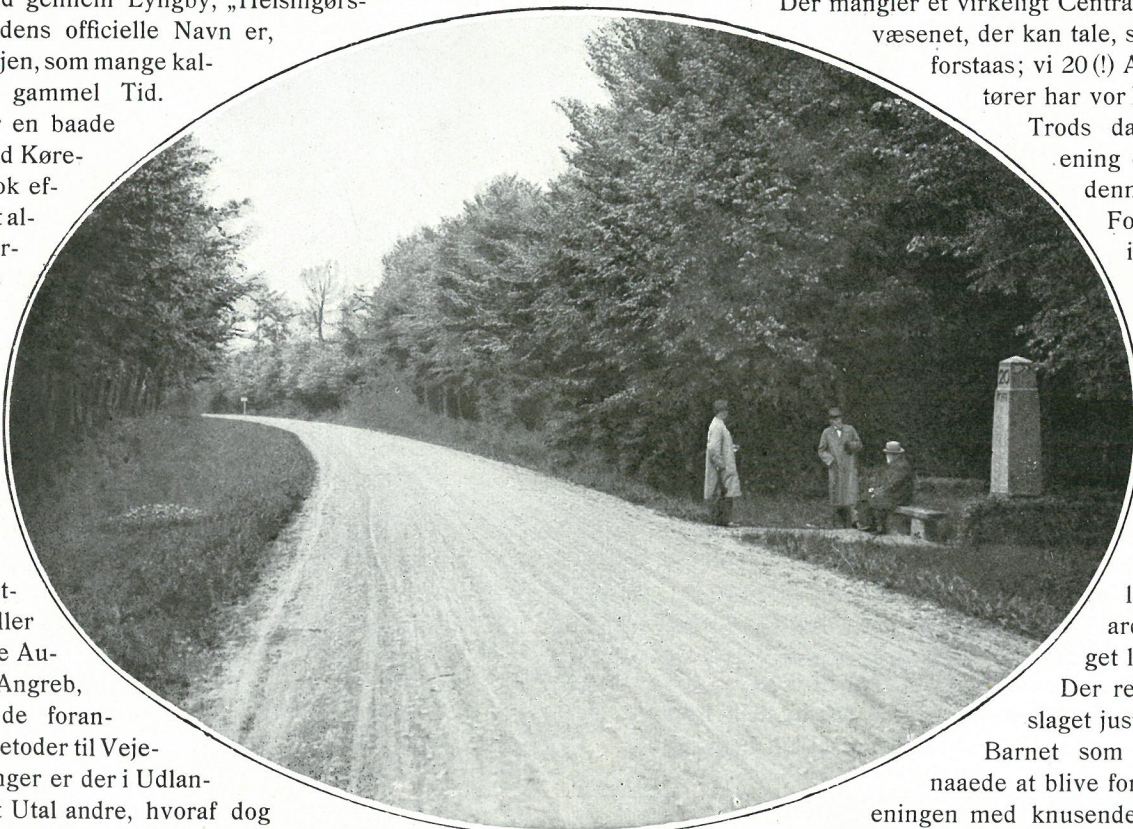
Der mangler et virkeligt Centralorgan for Vejvæsenet, der kan tale, saa det høres og forstaas; vi 20 (!) Amtsvejinpektører har vor Faatallighed til Trods dannet en Forening og søgt ogsaa i denne Sag under Forhandlingerne i Fællesudvalget for Motorlovenes Revision at lægge vort Lod i Vægt-skaalen ved at foreslaa en Vejinstitution i Lighed med Englands Road board, men Forslaget løb ud i Sandet. Der reddedes af Forslaget just saa meget, at Barnet som en „Skifting“ naaede at blive fornægtet af Foreningen med knusende Majoritet, og som Forslaget i Øjeblikket foreligger, er der ingen nævneværdig Hjælp eller Haandsrækning til den

Opgave, der staar lige for Døren og efter Krigen nok skal banke saadan paa, at den bliver hørt, thi den Omstændighed, at Amtsrådernes Vejbudgetter lettes for nogle Tusind Kroner, kan da ingen for ramme Alvor regne som en nævneværdig Hjælp overfor saa stor en Opgave. Man lader sig let vildlede af Færdselsforholdene, naar man hører, at Danmark har $\frac{1}{2}$ Mill. Heste, men kun 4000 Automobiler, eller at København har 11,545 Heste og 2,128 Automobiler, og dog var det i Fjor Sommer allerede saadan, at vi ret nord for Constantia ved en 3 Dages Vogntælling konstaterede, at $\frac{2}{3}$ af Færdslen foregik med Motorkraft. Automobilerne breder sig trods Krig og alle Gummi- og Benzin-Vanskeligheder rask rundt om paa Landet, og efter Krigen skal det snart vise sig, at just Landboerne er interesserede i at forkorte Afstandene.

Hvorfor strandede saa det Forslag om et dansk Road board? Jo, Ræsonnementet var vist egentlig dette: En saadan Institution vil faa saa store Opgaver, og dens Midler blive saa stærkt beslaglagte, at man hurtig vil blive nødt til at skaffe nye Indtægter, og da disse skulde tages fra Motorskatten, og altsaa næppe slaar til, vil Skatten blive forhøjet, og selv i bedste Fald bliver vi aldrig af med Skatten, altsaa vil vi ingen dansk Road board, intet Vejraad have.

Tilmed er vi et meget frit Land og vil helst klare vore Sager selv uden Centralmyndighed, vi har klaret os godt hidtil, det gaar nok en god Stund endnu.

Men mon det varer saa længe, og mon selve Kørebanernes



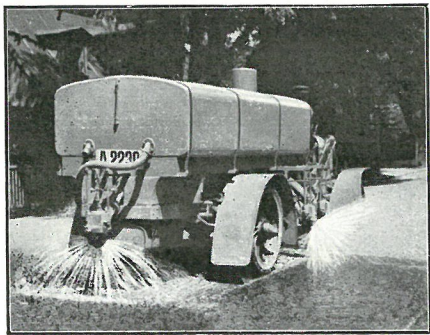
Nørreskov.

Omdannelse er det eneste Omraade ved Vejene, hvor Reformerne paatrænger sig?

Hvordan skaffer f. Eks. alle disse Kommuner Teknikere, der magter disse Special-Spørgsmaal i Specialiteternes Aarhundrede, og hvordan skal vi skaffe de rette Vejmaterialer til billigste Priser uden at sætte Priserne op for hinanden? Og endnu ét.

Ved de internationale Vejkongresser har det vist sig, at man overalt i Nærheden af store Byer behøver store, brede Veje med særlige Færdselsbaner for de forskellige Færdselsarter, og dette Spørgsmaal har allerede i Praksis vist sig ogsaa hos os, baa- de paa Strandvejen, der er besluttet udvidet til 24 m Bredde, og paa Helsingørsvejen, som man taler om at udvide til 28 m med særlige Baner for Ryttere og Cyklister med Plads til 2 Spor og selvfølgelig 2 Gangstier.

— Naar man nu sammenligner disse nye Planer med vor nuværende Vejlovs Bestemmelser, hvorefter ingen Købstad kan fordr mere af en Landevejsgade og NB. endda en af de gamle Hovedlandevejsgader, end at Amtsrådet skal udrede Halvdelen af Udgiften til Kørebanens Bredde i indtil 12 Alens Bredde (7,6 m), medens Købstaden selv maa klare Rendestene, Fortove og al anden overskydende Bredde, mon man da ikke vil indrømme, at Udviklingen har sprængt Forudsætningerne for den gamle Vejlov, og at Tiden er inde til at reformere den? — Ja men sligt gælder jo kun lige omkring København, vil man indvende; men jeg spørger, har man ikke snart sagt i hvert eneste Amt just paa dette Punkt allerede haft en Række Strids-spørgsmaal mellem Amtsråd og Købstæder for at faa de mere moderne Begreber om Veje til at forliges med den gammel-dags Vejlov, og er ikke alle de mangfoldige særlige Overenskomster, man under store Fødselssmerter har tilvejebragt om Landevejsgaders Vedligeholdelse, lige saa mange Vidner om, at Lovgivningens Bestemmelser ikke slog til paa dette Punkt, og tror man virkelig, at den store Betydning, Vejene atter har faaet for Samfærdslen, vil formindske disse Vanskeligheder?



Senest har Vejlovens store Mangler paa dette Punkt haft sin store Andel i noget saa besynderligt som dette, at Strandvejen, der er en Landevej, for at komme i den rette Rapport med sine Omgivelser, der ikke kan faa Vejen fin og god nok, muligvis

maa ophøjes til — en Bivej eller i alt Fald overgaa til Sogneraadets Forsorg, og just denne Sags Historie viser, hvor let lokale Interesser kan faa en skæbnesvanger Indflydelse langt ud over, hvad der tilkommer dem og paa den almindelige Færdsels Bekostning.

Samfærdselsmidlerne vil efter Krigen komme til at spille en endnu større Rolle end hidtil; hvilken uhyre Værdi har ikke Vejene og Automobilerne vist sig at have just i Krigen. Be-

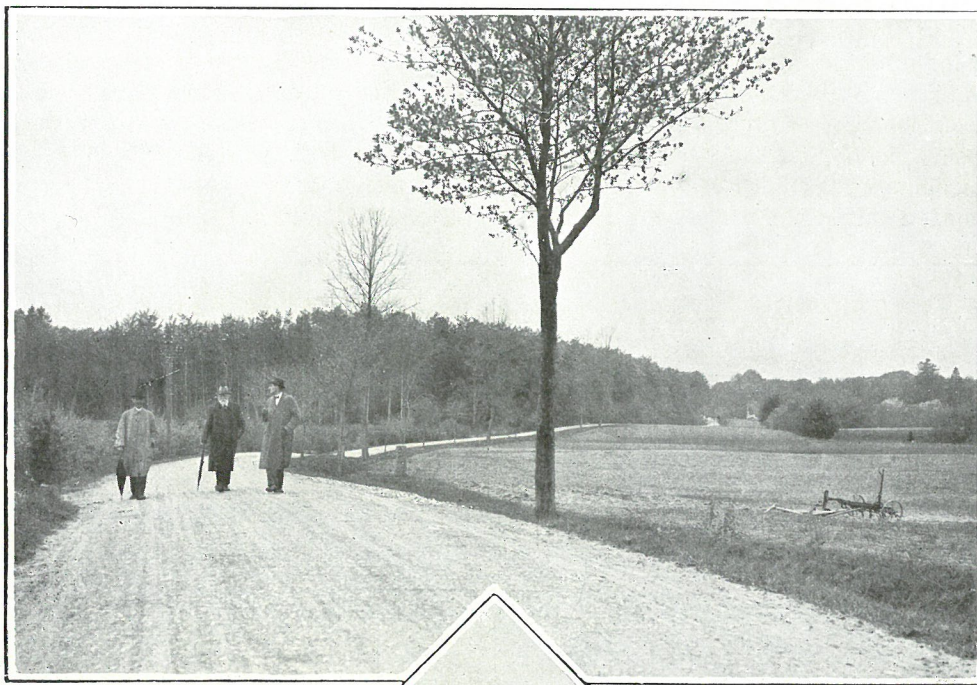
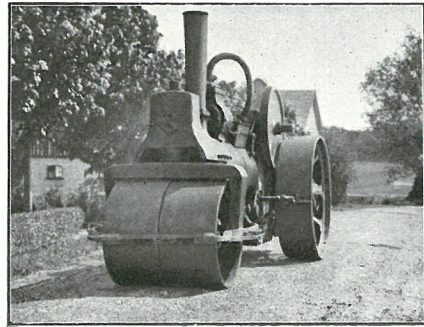
folkningen søger ud omkring fra Byerne; man vil nok have sin Forretning i Byen, men bo et Stykke, helst et godt Stykke fra den, vil hurtigt og sikkert frem og tilbage, men vil ikke plages af Støv; man vil have en fin Kørebane, der ikke ødelægger Køretøjet, en særlig Bane, i alt Fald for Gaaende og for Cyklister, og saa vil man have Harmoni mellem alt dette, hvoraf intet fandtes i 1867; var det da ikke bedre i Tide at indse, at

det er urimeligt at vente, at den Vejlov, der blev givet for 50 Aar siden under saa vidt forskellige Forhold, skal gøre uforandret Fyldest nu under saa forandrede Vejforhold.

Paa Næringslivets Omraade har man opnaaet store Resultater ved systematisk og centraliseret Samarbejde, og det samme gælder en stor Del videnskabelige Arbejdsfelter; hvorfor vil man da overlade et saa omfattende og betydningsfuldt Arbejde som Vejnettets Omdannelse til 20 Amtsråds, 30—40 Købstæders og 1000 Sognekommuners isolerede Omsorg uden nogetsomhelst Forsøg paa Samarbejde eller System?

Alle Jernbaner bygges efter visse samhørende Skinne- og Maskintyper, og Ingen kunde drømme om, at Statsbanernes svære Godsmaskiner skulde kunne køre paa den lille morsomme Bane til Pæreby; men Vejene! Jo, der skal alle have Lov at køre med, hvad de vil og saa hurtigt det passer dem, og kan Vejene ikke svare til *det*, saa er det Vejenes Fejl; og gør „Vejmanden“ Indvendinger, er han en Bagstræber, der ikke følger med Tiden, og som det ikke lønner sig at høre paa.

Men naar vi saa har ventet saa længe med at tage alvorlig fat, at det hele vokser os over Hovedet, naar Vejene overalt er er blevne modbydelige med løse Skærver, Spor og Huller og først og sidst med Støv til Plage for alle vidt og bredt, mon det saa bliver husket, at der var dog nogen, der i Tide søgte at raabe et: „Hvorlænge vil Du misbruge vor Taalmodighed?“



Foroven: Kulhus.

Forneden: Kollekolle.



Dansk frivillig Motorcykle-Ambulance

Paa Vestfronten gjorde Englænderne straks fra Krigens Begyndelse Forsøg paa at benytte Motorcyklen i Ambulancens Tjeneste. Disse Forsøg, som gav meget gode Resultater, bidrog til, at man herhjemme begyndte at interessere sig for Sagen. Foreløbig gik det

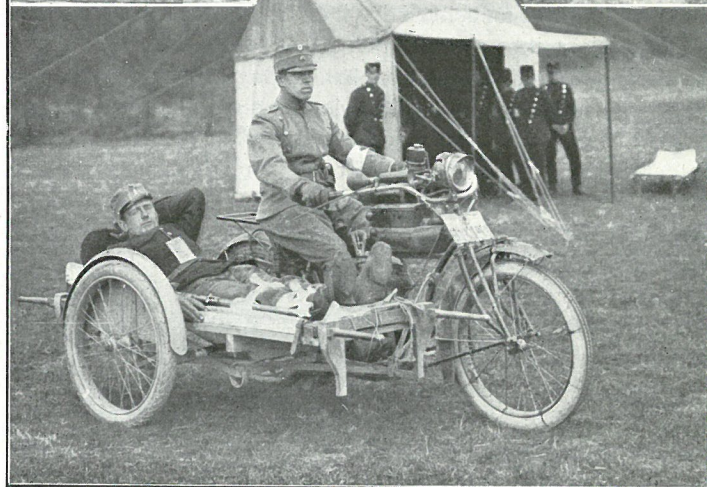
dog noget langsomt, men i Efteraaret 1916, da „Dansk Frivilligt Motorordonnanskorps“ paa Foranledning af Korpschefen *Holberg-Hansen* tog Sagen op, blev der Interesse for Sagen.

Den kendte Motorsportsmand, Grosserer *Chr. Walter* lod paa sine Værksteder fremstille den første Sidevogn til Sygetransport, som derefter blev anbragt paa en „Thor“-Motorcykle, der kørtes af Motorordonnans *Danielsen*. De første Kørselsforsøg

Medlemmer af Motorordonnanskorpsen har i Foraaret deltaget i en Række Øvelser med Motorcykler med Sidevogn, indrettede til Transport af Saarede. Forsøgene er faldet særdeles heldigt ud, og der vil i nær Fremtid blive oprettet en frivillig Motorcykle-Ambulance, hvortil der sikkert kan forventes stor Tilslutning blandt Motorcyklisterne.

med denne Sidevogn viste forskellige Ulemper ved Konstruktionen; dels var Affjedringen ikke fuldkommen, dels var Sidevognsstellet, som var bygget af Staal, for svært. Fabrikant *Danielsen* lod nu for sin Regning

fremstille en ny Sidevogn af noget ændret Konstruktion, hvor Stellet var fremstillet af Træ og hvilede paa smaa Vognfjedre af almindelig hel-elliptisk Konstruktion. Baaren, som er en ganske almindelig Sygebaare, bliver med den saarede anbragt ovenpaa Træstellet og fastgjort med „Gjorder“. Den saarede, som hviler paa Baaren, indpakket i Tæpper, bliver ved Hjælp af Læderstropper sikret mod at falde af under Kørselen. I ugunstigt Vejr kan den saarede desuden



Ordonnans ved Ambulancen.

De saarede samles op og lægges paa Motorcyklebaarer.

tildækkes med et Ruf, som trækkes op over ham. Forsøgene med denne Sidevogn faldt saa tilfredsstillende ud, at Korpsen med stor Glæde modtog en Gave fra Fabrikant *Danielsen* paa yderligere fire Sidevogne af samme Konstruktion, saaledes at Korpsen nu raader over seks Sidevogne. Ambulance-Sidevognene benyttes kun til haardtsaarede, medens letsaarede bliver transporteret i almindelige Sidevogne, hvilket ogsaa gælder i de Tilfælde, hvor Læsionerne er af den Beskaffenhed, at den saarede skal sidde oprejst.

Nu i Foraaret har de afgørende Forsøg fundet Sted, idet Motor-Ambulancen under Ledelse af Overlæge *Marnér* og i Overværelse af Korpsens Formand, Oberstløjtnant *N. E. Lomholt*, Direktør i Hærens tekniske Korps, har foretaget adskillige Øvelser i Terrænet nord for København. Det blev her godtgjort, at en saadan Ambulance-Motorcykle er en Sygevogn aldeles



Paa Vej til Ambulancen.

overlegen, idet én Motorcyklebaare udretter samme Arbejde som 1 à 2 Sygevoagne med 4 Baarer i hver; dette ligger navnlig i, at Sidevognens bedre Af-fjedring tillader betydelig hurtigere Kørsel end de mindre godt af-fjedrede Voagne.

Ved et af de første Forsøg, som blev afholdt i Marts Maaned, med Ambulance - Motorcyklerne, og hvor Vejene var i en mindre god Forfatning, noteredes Kørehastigheder paa indtil 50 km i Timen. — Det har ogsaa ved Øvelserne vist sig, at Motorcyklerne kan dirigeres frem i første Linie og hente saarede. Fjenden kan vanskeligt øjne disse smaa Køretøjer, hvorimod Sygevoagnene tiltrækker sig betydelig mere Opmærksomhed og ikke saa hurtig kan fjernes. Desuden kan Motorcyklerne langt hurtigere

I Cirklen: Paa Vej til Ambulancen.

sendes hen, hvor Slaget kræver deres Assistance, end de tunge mindre bevægelige Sygetransportvoagne.

En af de sidste Øvelser, Ambulancen foretog, var en Natøvelse, hvor der blev kørt med blændede Lygter; her blev de saarede fundne af Sanitetshunde og paa Baarer bragt hen til Motorcyklerne, som trods Mørket klarede sig fortræffeligt.

De Forsøg, som har været afholdt, er saaledes



Sanitetshunden „Træf“ i Arbejde ved Motorambulancen.



Ankomsten til Ambulancen.

alle faldet meget vellykket ud, og der er ingen Tvivl om, at Motorcyklen, som jo vinder Indpas overalt, ogsaa her i Løbet af kort Tid vil gaa af med Sejren. Selvfølgelig kræves der kraftige Maskiner, og Erfaringerne viser, at den 7/9 HK Motorcykle egner sig bedst til Ambulancekørsel. Det gælder nu blot om at faa Staten overbevist om, hvilken enorm Nytte en Motorcykle-Ambulance kan gøre under en Krig, og vi er ikke i Tvivl om, at dette ikke lader vente ret længe paa sig. Naar først det er sket, vil Motorcykle-Ambulancen sikkert blive et uundværligt Hjælpemiddel indenfor den danske Hær.

— Formanden for Motorordonnanskorpset, Oberstløjtnant *Lomholt*, har venligst udtalt sig til „*Kratos*“ om Bestyrelsens Fremtidsplaner med Hensyn til Motorcykle-Ambulancen. — „Motorordonnanserne har haft en anstrengende Tjeneste,“ siger Oberstløjtnanten, „og der har været stillet store Fordringer til dem i de sidste tre Aar. Ikke desto mindre har Ordonnanskorpset i Aar haft en større Tilgang af Medlemmer end nogensinde før, saaledes at der ved Rekrutskolens Afslutning i f. M. blev præsenteret ikke mindre end 35 Rekrutter. Det er da rimeligt at antage, at Oprettelsen af Motorcykle-Ambulancen vil kalde endnu flere Medlemmer under Korpsets Fane, thi Tjenesten vil her ikke blive saa anstrengende og under Fredsforhold kun kræve faa Øvelsesdage om Aaret. Det vil derfor være en Tjeneste, der vilde passe særligt godt for de noget ældre Motorcyklister, som maaske ogsaa kunde antages at have mere Interesse for „Røde Kors“-Tjeneste end for egentlig Ordonnans-tjeneste.“

„Er det Tanken, at Motorcykle-Ambulancen skal være et

selvstændigt frivilligt Korps, eller kunde man tænke sig, at det blev et reglementeret Led af Hærens Lægekorps?“ spørger vi Oberstløjtnanten.

„Ordonnanskorpsets Bestyrelse har under Overvejelse at oprette Motorcykle-Ambulancen enten som et selvstændigt frivilligt Korps eller som en Afdeling af Motorordonnanskorpset. Der kan derimod ikke godt blive Tale om, at Korpset oprettes som en Statsinstitution, thi det vilde være mindre heldigt, at Staten indkøbte et Antal Motorcykler, som henstod Aar efter Aar, uden at blive synderligt benyttede, og som derfor i Tidens Løb blev umoderne og mindre anvendelige.“

„Hvorledes gaar det da med de særlige Sidevogne til Sygetransport; bør de dog ikke anskaffes af Staten?“

„Jo, det er unægtelig Tanken.

Løvrigt kunde det jo ogsaa tænkes, at der ad privat Vej blev indsamlet de fornødne Midler til Anskaffelse af Sidevogne. En anden Sag er, at en saadan Motorcykle-Ambulance ogsaa vil faa Brug for et Antal almindelige Sidevogne, idet hele Ambulancens Virksomhed maa baseres paa, hvad der findes her i Landet, og Korpsets Bestyrelse nærer da ogsaa det Haab, at en Mængde Motorcyklister, baade med og uden Sidevogn, vil melde sig til Tjeneste ved Ambulancen, hvis Korpset retter en Opfordring til dem derom.“

Vi for vor Part deler ogsaa dette Haab og kan ikke noksom anbefale Tanken til vore motorcykleinteresserede Læsere, hvorfor vi opfordrer Motorcyklister, som sympatiserer med Sagen og vil deltage i den, til at melde sig til Motorordonnanskorpsets Kontor, Østerbrogade 32.



KRATOS

JULI 1917

Endelig den 20. Juni kom Indenrigsministeriets længe ventede Bekendtgørelse om Benzinordningen. Det har været en ualmindelig langtrukken og seigpinende Sag. — Allerede den 24. Maj havde „Kgl. dansk Automobilklub“ indbudt Repræsentanter for de forskellige Motororganisationer til et Møde, hvor man drøftede en Henvendelse til Regeringen for om muligt at forebygge et totalt Forbud mod Benyttelse af Personmotorkøretøjer. Da Diskussionen trak noget ud, telefonerede man til Indenrigsministeriet for at forhøre, om Afgørelsen var truffet, thi i saa Fald var det jo ørkesløst at diskutere videre. Der var ingen Afgørelse den 24. Maj, og der kom ingen Afgørelse de næste 4 Uger.

Pinsedagene den 27. og 28. Maj blev udnyttede af „Københavns Motor-Klub“ til en Række Køreforsøg med Blandinger af Benzol og Sprit. Over disse Forsøg, der gav endog særdeles gode Resultater, blev udarbejdet en Rapport, som af „De danske Spritfabrikker“ blev indsendt til Indenrigsministeriet.

Den 29. Maj foranstaltede Ministeriet en „Tælling af Benzin og Benzol“ over hele Landet. Man ventede nu med Sikkerhed en endelig Ordning af Brændselsstof-Spørgsmaalet til 1. Juni; men man blev atter skuffet. Den officielle Grund til Forhalingen af Afgørelsen er ikke bekendt; men det siger sig selv, at det mægtige Petroleumsselskab, som baster og binder sine Kunder med 5-Aars Kontrakter, ikke med Ligegyldighed kan se paa, at Kunderne henvises til at skaffe sig andre Brændselsstoffer, som f. Eks. Benzol, hos Selskabets Konkurrenter. Petroleumsselskabet har dog ogsaa efter nogle udførte Forsøg anbefalet en Blanding af Benzin og Sprit. Disse Forsøg er senere fra anden Side ført videre i stor Stil, men da Forsøgene endnu er i fuld Gang, er vi afskaaret fra at udtale os nærmere om dem. Kun saa meget kan vi sige, at det under det varme og tørre

Vejr i den sidste Periode er lykkedes at faa saavel mindre som

større Person- og Lastmotorvogne samt Motorcykler til at arbejde med en Blanding af 80 % Sprit og 20 % Benzin. Prisen paa denne Vædske vil sandsynligvis blive større,

end man nogensinde har tænkt sig at betale for Motorbrændsel, og om mulige skadelige Indvirkninger paa Motoren ved fortsat Brug og om Vanskeligheder ved Starten i koldt og fugtigt Vejr vides endnu intet.

At diskutere den trufne, meget uklart affattede Brændselsstof-Ordning kan lidet nytte. Vedkommende Myndigheder vilde ikke i Tide lytte til Motorfolkenes Raad om at rationere de tilstedeværende Benzinbeholdninger ved Hjælp af et Kortsystem. Det Resultat, som i Stedet for er opnaaet, er efter vor Mening værre end et fuldstændigt Forbud mod Kørsel og Sejlads med Motorer og den foreliggende fortvivlede Situation er en alvorlig Opfordring til Motororganisationerne om at sætte Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af Motorbrændsel allerøverst paa deres daglige Arbejdsprogram. Ved Siden heraf blegner ganske Spørgsmaalet om Automobillovens Revision, som ogsaa lader vente paa sig, og som, efter hvad der forlyder, ikke kan forventes afsluttet før en Gang hen paa Efteraaret.

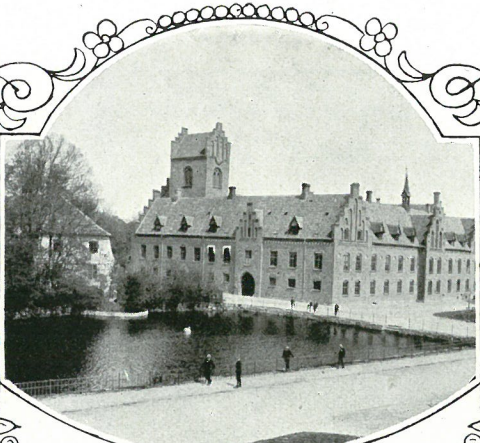
At vort Land er saa fuldstændig afhængigt af Udlandet, hvad angaar med Forsyning af Motorbrændsel, er sørgeligt nok; men dobbelt sørgeligt er det, naar Indførselen af denne nødvendige Vare ligger i Hænderne paa et enkelt Aktieselskab, som med ubønhørlig Strenghed søger at hævde sin monopoliserede Stilling. I dette Forhold maa og skal der efter Krigens Afslutning ske en Forandring, og alle danske Motorfolk bør i Tide slutte sig til de bestaaende Organisationer, for at disse kan blive i Stand til at løse denne for hele Motorsagen saa betydningsfulde Opgave.



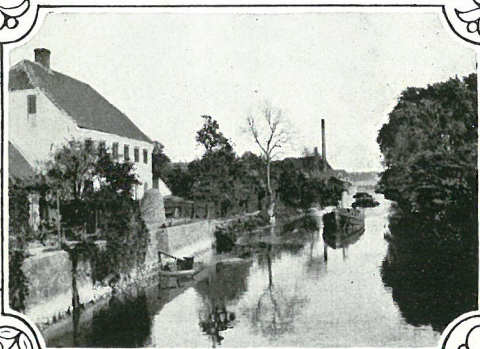
Tännfossen i Jämtland ved Midsommertid.



Spadserevej til Herlufsholm.



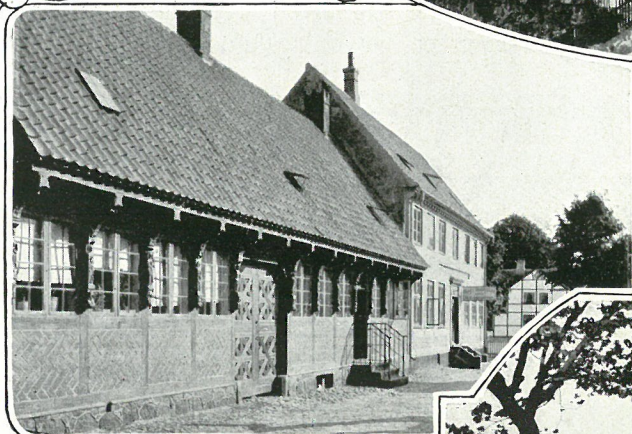
Herlufsholm.



Susaa ved Næstved



Udsigt fra Sandbankerne.



Apostelhuset.



Teknisk Skole og Industribygningen.



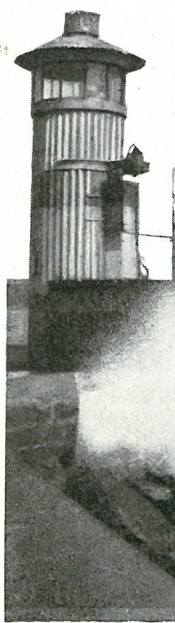
Udsigt over Kalbyrisvej.



Parti fra Lille Næstved.



Torvestræde.



Omkring yderste Mole i Storm.

I Motorbaad paa Aarhusbugten

En Sommerferie i Billeder og Tekst .: Af Kunsthandler Jørgen Jensen, Aarhus

Faa Steder i vort gamle, kære Land byder saa ideelle Betingelser for Lystsejlad som Aarhusbugten. — Skovene, der strækker sig lige ud i Strandskanten, Vigene langs Mols og Hels Kyster — og længst ude

Samsø med dens Fjorde og Holme, alt giver stadig nye Oplevelser og Afveksling.

I et kortfattet Rids, ledsaget af nogle til Emnet passende Billeder af de vigtigste Punkter, skal jeg forsøge at give Læserne et Udkast til en Sommerferies Oplevelser Bugten rundt pr. Motorbaad. —

En tidlig Morgen, naar Solen lige pipper op over Horisontlinien hist ude over Bugtens Vande, startes der fra Aarhus Havn, — og Kursen sættes, forbi Riis Skovs stejle Skrænter, direkte til Vosnæspynt.

Egnen her maa ofres et lidt længere Ophold, thi den skovomkransede Kyst hernede rummer mange Herligheder, som det særlig er forbeholdt Lystsejlere at se, da Adgangen fra Land dels ligger udenfor Alfærvej og heller ikke er „farbar“ overalt.

— Gaa i Land ved en af de smaa Fiskerhytter, og snart træffer man Herregaarden *Vosnæsgaard*, som før har været i Slægten Gersdorffs Eje og nu ejes og beboes af Grev Knuth. Fortsæt saa videre i Øst ned til Stranden til Kaløvig. Her ligger Skovridergaarden *Gammel Løgten*, der i gamle Dage var en Kro, da Landevejen gik hernede. Gaa op paa „Hundshøj“, tæt ved Stranden, her er det herligste Rundskue som Pyntens høje, skovklædte Skrænter, Vigens Vand, Kalø Skove og Mols Bakker.

Fra Gl. Løgten stiger man op til Landevejen igen gennem den lille By *Havhusene* og gennem *Rødskov* Skov til Rødskov.

Fra Landevejen her har man en henrivende Udsigt over den tilbagelagte Strækning og over Vig og Land.

Saa kan man igen opsøge den kære Baad og runde Vigene ned til Kalø eller landsætte Passagerne udfor Følle Badehotel i Vigens Indre, men er man Fodgænger, da bør man tage endnu lidt „Land“ med og ad den slagne Landevej fortsætte til Balskov, Ugelbølle og Rønde, bestandig med smukke og vekslende Udsigter for Øje, idet Landevejen stadig er saa højt oppe, at man har en bred, frugtbar og smuk Skraaning mod Syd ned til Kaløvig. I Halvkøbstaden *Rønde* kan man gøre et længere Ophold. Fra Kroens Balkon kan man overse hele Kaløvig; Aarhus By og Domkirke tegner sig tydeligt i Landskabets Baggrund.

Fra Rønde gaar det stærkt nedad mod Syd ad Molsvejen til Kalø Vig. Fra Vejen fører en Stenvase ud til Kalø Slots Ruiner, der knejser ude paa Banken. Af det gamle Slot er der kun lidt tilbage. Tidens Tand, der har fortæret Riddersale, Fruerstuer og Jomfrukamre, har dog skaanet et stort Taarn, som nu rager op over Voldgravens Træer.



Mellem Moesgaard og Ørnereden.



I Qvelstrup Park.

Kommer man fra Badehotellet, da kan Ruinen naas paa ca. $\frac{1}{2}$ Time, og her gaar man for Anker og paa Opdagelser efter Gustav Vasas eller andre af Øens Beboeres mulige Efterladenskaber.

Efter dette længere Ophold styres der direkte omkring Rolsøhage ind i *Knebelvig*, hvor Resten af Dagen tilbringes i Mols Bjerge; men glem aldrig under Sejladsen, og særlig ikke herovre, at beundre de vidunderlige *Solop- og -nedgange*, det er en enestaaende Skønhedsaaenbaring, i saa knaldende og luende Farver, som selv den dristigste Maler ikke kan fremtrylle. Næste Dag anløbes paa Vejen Vigene rundt — først *Skødshoved Bro*. Tag et Trip op paa den højeste Bakke, lige for Broen, her er milevid Udsigt over Land og Sø og ret nedenfor Bakken ligger Landsby ved Landsby som smaa Dukkehuse, medens Herregaarden *Qvelstrup* stolt hævder gamle Traditioner derovre. Fra *Skødshoved* følges Kysten omkring Isgaard Hage ind i *Begtrup Vig*. Ved *Særbæk Bro* gøres Landgang, og de, der kan undværes ombord, bør nu ogsaa herfra aflægge et Besøg i Mols Bakker eller følge Vejen tilhøjre til *Dragsmur* (Olaf Ryes gamle Skanser), bestige de højeste Punkter paa Landtangen, der forbinder Helgenæs med Fastlandet og ad Kørevejen eller langs Stranden fortsætte til *Kongsgaard*. Har man da Tid tilovers, gaar Turen til Landets højeste Punkt — *Ellemandsbjerget*. — Ved *Kongsgaard Bro* er samtidig Motorbaaden lagt til og Turen fortsættes — igen følgende Kysten — omkring *Sletterhage Fyr* ind i *Ebeltoft Vig*, hvor Ebeltofts hvidkalkede



Særbæk Bro ved Begtrup Vig.
I Baggrunden Dragsmur.

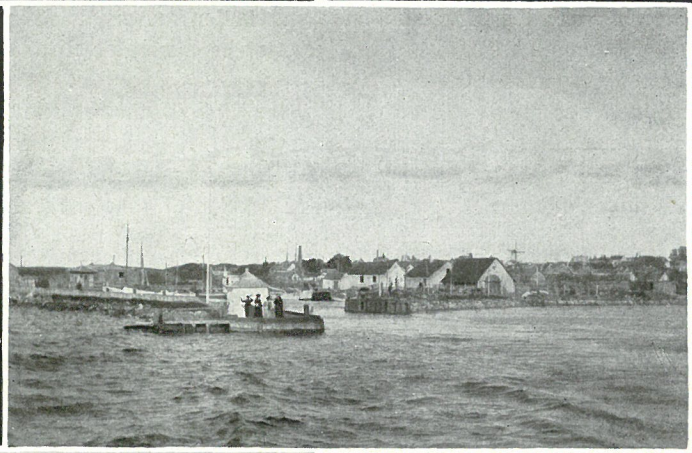
Huse vinker en velkommen i Vigens Indre. Paa Ebeltoft maa man ofre et længere Ophold; det er en morsom og hyggelig lille By og Omegnen, bl. a. *Femmøller*, et Besøg værd.

Fra Ebeltoft gaar det nu til *Søs*, ud forbi *Hjelman* til *Samsø* Nordøstkyst, og der ligger, inde i en dyb Fjord, gemt bort fra Alfarvej og Verdens Støj og Larm, et lille Rige for sig selv, et vidunderlig lille Stykke Land og Hav, kun kendt af Lystsejlere og enkelte andre misundelsesværdige Mennesker, hvem Lykken førte didhen.

Stedet hedder *Stavns Fjord* og bestaar af en Række store og smaa Holme. Besøg først *Kyholm*. Her anlagdes 1801 en Fæstning, der under Krigen 1807—14 var sat i Forsvarstilstand un-

der Kommando af Major Tide-
mand, senere benyttedes Øen som Karantænestation, nu ses kun Resterne af Kommandantens Bolig og en af Marehalm overgroet Kirkegaard, der afgiver et udmærket Rugested for utallige Maager.

Saa gaar Turen til *Langøre Havn*, og herfra til den største af Holmene, *Hjortholm*, hvor Almuen og Sagnet fortæller, at Hjelmens Beboer, Marsk Stig, byggede et Slot „Hjortholms-



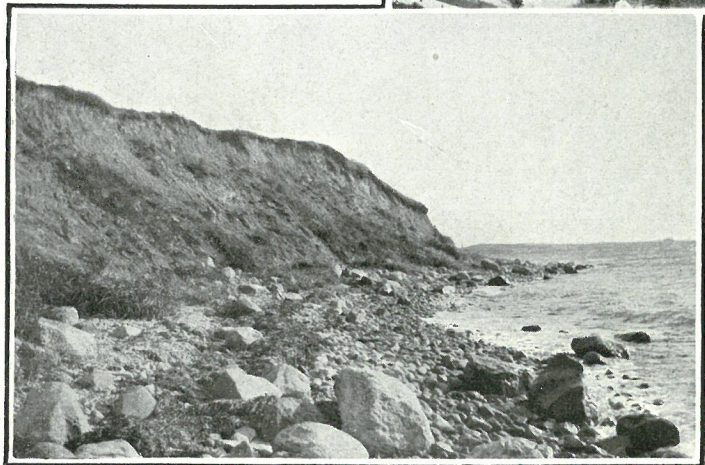
Ebeltoft Havn.

hus“. Voldgrave og Bakker paa Øen formenes at vise det Slots Beliggenhed, som Historien intet melder om. Nu „beboes“ Øen kun om Sommeren af Heste og Køer, der her lever et utvungent Friluftsliv. De fær-
ges derover i Foraaret og forbliver der, saalænge Aarstiden tillader det. Kaade og vilde løber de omkring, og kommer der et Menneske derover, bliver der almindelig Opstandelse. „Fænomenet“ bliver omringet og

betragtet med forundrede Blikke. Et Haandklap jager dog hele Skaren paa vild Flugt.

Menneskefod betræder kun sjældent *Hjortholm*, — Bonden, der ser til sine Kreaturer, Fiskeren, som røgter sine Garn mellem Holmene, og en Lystsejler, som tager herind, naar Kattegat rejser sig — er de eneste, der forstyrrer Idyllen herovre. —

Længere ude kan *Vejrø* og „Bosserne“ besøges, thi i *Stavns Fjord* bliver man et Par Dage og opsøger *Vigenes Indre*, gaar paa Ekspedition ind i Landet og gør Udflugter *Samsø* rundt, denne skønne Ø, der rummer alt, hvad et Menneske kan ønske sig af Naturskønhed. — Og saa styres der langs Kysten, sydøst om Øen, til *Koldby Kaas*, hvorfra *Brattingsborg Slot* besøges, videre til *Selvig* — bestig „Dyret“, Sydlandets højeste



Kyholms Strand.

Punkt! — og derfra til Maarup — aflæg Nordby et Besøg. — Saa forlades Samsø og Kursen sættes forbi Thunø direkte til Norsminde. — Herfra følges saa den smukke, skovklædte Kyst, forbi Moesgaard, Ørnereden, Silistria, Varna, Marselisborg til Aarhus. —

Fra Moesgaard og indefter raader jeg dog mine Læsere til at se Landet ikke alene fra Baaden, men gøre Landgang og se, hvad Kyststrækningen gemmer af Skønheder inde i og bag Skovene. — Gaa da først i Land dér, hvor Moesgaard navnkundige Aa, forevigt af Malerne la Cour, Mønsted m. fl., løber ud i Havet, — hos Fiskeren, hvis Hus ses paa et af Billederne, er der Afholdsrestauration, — følg Stien, der løber nærmest Aaen, paa dennes venstre Side, og Idyl paa Idyl afløser hinanden, indtil man staar ved Moesgaard gamle smukke Vandmølle, hvor der ligeledes er Afholdsrestauration; fra Møllen lægges ad den modsatte Aabred igen ud til Stranden og derfra til Sømærketræerne, en Gruppe fritstaaende Træer paa en høj Brink, videre gaar Stien paa Kanten af Brinken indtil Udkanten af Moesgaard Skov; her kan man saa enten fortsætte gennem Skoven



Langøre Havn.

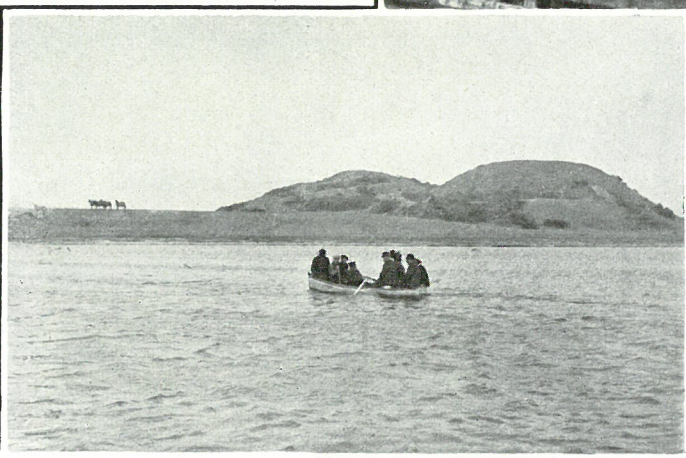
Aar, og særlig i Aar, ved Kildevæld i Brinken og Havets Gnaven, danner nye Skred og Formationer ned til Havet, — fører os til Skovmøllen med det rumænske Navn *Silistria*. — Her kan gøres Ophold og Turen derefter fortsættes videre ad Stien eller fra Landgangsbroen med Baaden til Varna. —

Men Varna og dens Omgivelser fortjener et lidt længere Besøg. Gaa først op ad den brede Kørevej nedenfor Pavillonen til

Skovmølledammene, der som en Perlekrans indrammer denne Del af Skoven, her ligger Thorsmølle (Afholdsrestauration), Ny Mølle og Poulsmølledammene og lige i Nærheden Aarhus Friluftsteater. — Ved Varna Strand en udmærket Badeanstalt. — Varna Pavillon (Koncert) taler for sig selv og kendes af enhver, der besøger Aarhus tillands eller tilvands. Ved Varna gaar vi saa ombord i Baaden igen og for halv Kraft gaar det nu langs Kysten, saa nær Stranden som mulig til Aarhus Havn.

I Skovens Udkant ses først Marselisborg Slot, Hans Majestæts Lystkutter „Rita“ vugger sig paa Bølgerne ligeud for Slottet, eller Motorbaad og Kajak passerer maaske forbi os, med de kongelige Herskaber ombord; saa be-

gynder Strandvejens Villaer, der som en Kæde snor sig ind til Aarhus. Ved Landgangsbroen her kan man tage med Sporvognen op i Byen, gaa til Koncert i *Friheden*, eller med Baaden, sejlede langs søndre Mole se Aarhus ved Aften, et usædvanligt smukt Billede, særlig naar Sol gaar ned, og Lys ved Lys spejler sig i det klare Vand, medens Byens Silhouet, med Domens høje Taarn i Midten, tegner sig



Hjortholm.



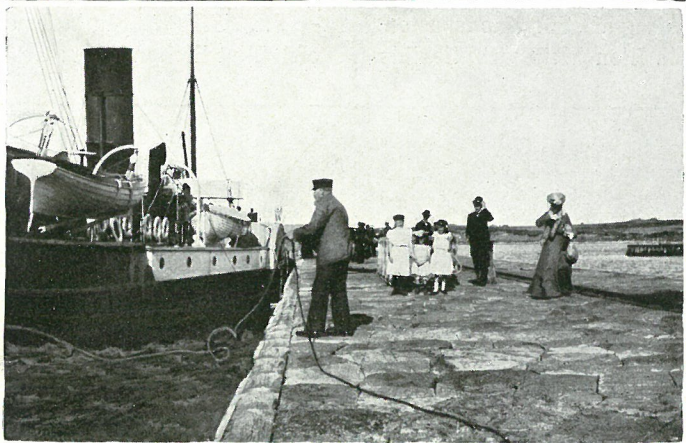
Samsø Nordland.

eller langs Stranden, begge Dele er lige smukke, en dyb Kløft, med en rindende Aa slutter her Moesgaard Skovene, og Aarhus Bys Skove begynder med Ørnereden. Stranden ved Ørnereden hører til de smukkeste paa hele Kysten, da Skovene her strækker sig lige ud i Strandbredden.

Paa Stranden i Skovfaldet ligger Aarhus „Trouville“, et Familiebad fælles for Damer og Herrer, stadig optaget af et muntert Folkeliv. Fra Stranden fører flere Veje op til den bekendte „Trappe“ med de 100 Trin, der i lige Linie fører op til Ørneredens Pavillon, hvorfra man i milevid Udsigt omtrent overser hele den Strækning, Baaden har tilbagelagt i Fugleperspektiv.

Efter et Ophold her gaar det nedad Trappen igen og ind i Aarhus' Stolthed „Havbakkerne“. —

Ingen, som har gaaet denne Tur, vil nogensinde glemme den Skønhed, der her ruller sig op for ens Øje i skiftende Billeder fra hvert nyt Udsigtspunkt; her er et lille Stykke af hvert, her er Munkebjerg, her er sachsisk Schweiz, her er Bøg, her er Gran, her er Skov, her er Hav i milevid Udstrækning. Stien fører til Slut over en stor Kløft „Djævelkløften“ og udmunder paa en Markvej, der lige paa Randen af den stejle Skrænt, — der hvert



Ved Koldby Kaas.



Moesgaard Strand.



Ved Ørneredens Strand.

mod den rødgule Aftenhimmel. — Turen fra Ørnereden til Aarhus er afmærket ved Vejvisere og Farvestreger paa Træerne, og en udførlig Beskrivelse har man i et 36 Sider stort illustreret *Gratishefte „Turisten“*, som faas i Bennetts Rejsebureau.

Dog vil jeg ikke slutte denne Artikel med mine egne Ord og Lovprisninger, men hidsætter et Uddrag af „Sörmlandsposten“ for 12. Oktober 1916, hvor Dr. phil. Elon Wilsmark, Eskildstuna, bl. a. skriver saaledes:

„Två sköna städer vid öppet haf har jag sett. Den första var Havanna, „de vakraste kvinnornas stad“, vilken desutom i naturskönhet jämnställes med Neapel, som jag icke sett. — Och den andra, som jag nu först fick se, eftersom den ännu tycks vara „oupptäckt“, var *Århus*. Var och en, som nästa sommar resar til västkusten och har tillfälle till en extra

tripp, vill jag tillråda att tage till Århus och stanna ett par dagar.

När han återvänder, har han för sitt återstående liv att gömma på skönhetssyner, som aldrig går ur minnet.

... *Havsbackarne* äro en saga, allt er storskuret, grandioöst! — ... *Silistria* påminner om Neckardalsnatur, så man nynn timer ofrivilligt Eichendorffs:

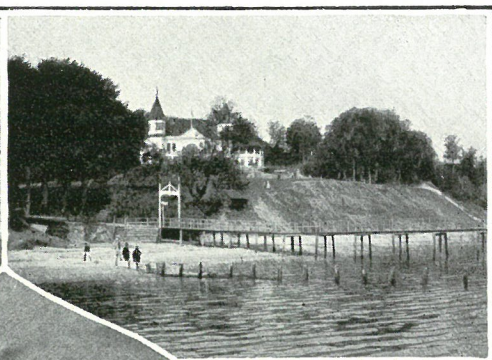
In einem kühlen Grunde
da geht ein Mühlenrad.
... och så står
man, högt öfver
hafets yta, nedan-
för de hundra
stocktrappstegen
til *Ørneredet*. Väl
däruppe stannar
man en stund. Det
är som om man
sutte på Königs-
stuhl ovanför Hei-
delberg (frappant

lika!), men utsikten är här blott
långt mera hänförande. —

Låter oss stanna här. Så vill
jag i minnet se
Århus — det skönaste i Danmark!“



Fra Ørnereden—Silistria.



Ved Varna.



Ved Solnedgang i Aarhus Havn.

Hollands Motorordonnanskorps

Vi opsøger den kendte hollandske Motor-Sportsmand *Robt. R. toe Laer*, som for en kort Tid opholder sig her i Byen. Hr. toe Laer, som er Vicepræsident i „Den kgl. nederlandske Motorforening“ samt Grundlægger af det hollandske Motorordonnanskorps, fortæller os følgende interessante Ting om Sporten i sit Land:

— — Det var i 1912, jeg forelagde min Idé for den hollandske Regering, nemlig at starte et Motorkorps under Hærens Ledelse. Jeg havde længe gaaet og syslet med Tanken, og fra mine Besøg i England havde jeg faaet et Indblik i Motorcyklens Brugbarhed til Ordonnanstjeneste, særlig stod det klart for mig, at til Meldingstjeneste vilde denne være ganske fortrinlig; jeg indsaa ogsaa, at hvis der skulde opnaas et virkeligt Resultat af et saadant Korps, maatte det ske ved et Samarbejde med Hæren. Min Ansøgning i 1912 blev som ventet modtaget med al mulig Skepsis af de militære Autoriteter, som dog ikke afslog mit Forslag, men derimod foreslog mig, at jeg personlig skulde forsøge at starte et Motorordonnanskorps; Regeringen vilde saa stille Officerer til Raadighed, som skulde

indøve Ordonnanterne i det militære — det hele skulde nærmest være en Prøve. Jeg besluttede mig da til at gennemføre min Plan, og Korpset blev dannet; jeg skrev bl. a. til min gode Ven i Danmark, Arkitekt *Aage Mathiesen*, og bad ham om at sætte mig ind i „Det danske Motorordonnanskorps“ Virksom-

hed; dette var mig en stor Hjælp, da jeg nok tør sige, at jeg lagde Grundlinierne efter det danske Korps. Vore Motorcykler var just ikke første Klasse, men vi var alle raske unge Mennesker, som stred for vor Idé, og længe varede det ikke, før vi blev anerkendt som et uundværligt Faktum. Allerede i 1913 havde Militæret til deres Manøvre stor Nytte af os, og vi havde den Glæde, at flere Officerer og Soldater blev indrulleret under vort Korps; Samarbejdet med Hæren var saaledes begyndt. Jeg maa indskyde en Bemærkning, som jeg tror vil gavne mine danske Kolleger, og som jeg udelukkende bærer

Æren af at have indført i Holland. Vi kører alle med nedadbøjet Styr, det saakaldte „Racerstyr“; dette, som giver en forbløffende Sikkerhed og Herredømme over Maskinen, er efter min Mening ganske uundværligt paa det Terræn, vi maa gennemkøre ... over



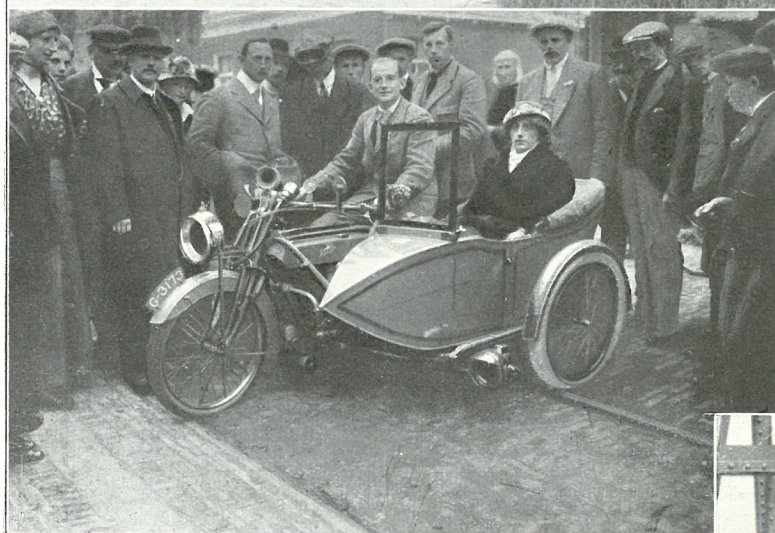
En højstaaende Officer hilser paa toe Laer i Amsterdam.



En Sektion af Motorordonnanskorpset, alle med „Douglas“ 2 $\frac{3}{4}$ HK.



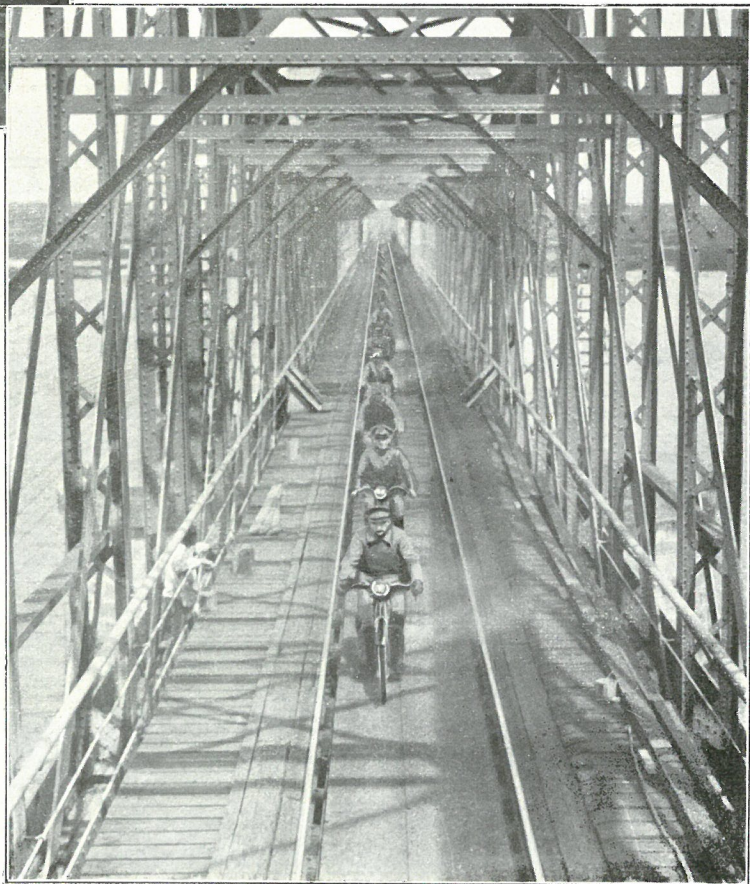
En Sektion af Motorordonnanskorpset, alle med „Douglas“ $2\frac{3}{4}$ HK.



Hollandsk „Simplex“ Motorcykle, konstrueret efter Tegning af Robt. toe Laer.

Pløjemarker og paa opkørte Veje, kort sagt gennem tykt og tyndt; de første 8 Dage er man maaske lidt øm i Ryggen, men naar det er overstaaet, kører man aldrig med andet. Jeg gjorde mig desuden fortrolig med Træningen, dette kunde ikke alene ske ved vor Ordonnanstjeneste, men gennem store vanskelige Løb. I Marts Maaned 1914 afholdt vi saaledes et stort 500 km Løb, som strakte sig over de vanskeligste Veje og Pløjemarker, det blev en enestaaende Sukces, idet alle Deltagerne fuldførte. Mine Planer gik saa ud paa om Efteraaret at arrangere et lignende Løb, hvor vi indbød en Repræsentation fra hvert Ordonnanskorps i fremmede Lande, altsaa et internationalt Motor-Løb. Hele Maskineriet var klart, og Indbydelserne var udgaaet, saa kom Krigen og ødelagde det hele; det var saa meget mere ærgerligt, som vor Dronning og flere af Statens højtstaaende Officerer sammen med mig stod i Spidsen for Arrangementet, der vilde have overbevist vore udenlandske Ordonnanser om, hvor højt et Standpunkt vort Motorkorps paa den Tid allerede indtog. Nu skete der imidlertid den glædelige Begivenhed, at vi blev inddraget helt under Militæret og Staten overtog vore Maskiner, samtidig blev jeg udvalgt til at indkøbe Maskiner til Korpset. Vor Erfaring fra Løbene gik ud paa, at den lette engelske firetakts Motor viste sig at være den bedst

egnede, og da Mærker som „Douglas“ og „Triumph“ havde vist sig særlig anvendelige, blev disse derfor indkøbt i store Antal. De tunge Amerikanere er ikke saa heldige; dog vil De finde Mærker som „Excelsior“ og „Harley Davidson“ i Korpset.



Robt. toe Laer med det af ham ledede Motorordonnanskorps, idet de kører over en Bro.



Starten til 1000 Kilometer Løbet i øsende Regn, toe Laer og flere Motorordonnanser er netop i Færd med at køre.

I 1915 afholdt vi et stort 1000 km Løb under Militærets og Dronningens Protektion; det er det største Løb, som Holland endnu har set. Der kørtes om en af Dronningen udsat Sølvpokal, denne, som aldrig kan vindes, havde vi ladet udføre smaa Sølv-Kopier af til dem, der fuldførte Løbet uden Pointtab. Teampræmien bestod i, at de tre Deltagere fik deres Navne indgraveret i Pokalen. Løbet, som skal afholdes hvert Aar, havde 85 Deltagere, hvoraf de 30 fuldførte. Hvis vi engang tænker paa at ophøre med Løbet, er det en Aftale, at „Dronningepokalen“ overgaar til Statens Museum med en fuldstændig Beskrivelse af Løbene og Deltagerne.

Hr. toe Laer gør en Pause, og vi benytter Øjeblikket til at gøre ham nogle Spørgsmaal.

— Hvor mange Maskiner raader Korpset over?

— Ja, det er jo egentlig en Hemmelighed, som jeg ikke kan røbe, men jeg kan dog betro Dem, at vi har over hundrede udrustede Motorcykler. Foreløbig benytter vi kun disse til Meldingstjeneste, men senere er det Meningen, at vi vil indføre Sidevogne til Brug ved Amunitionstransport samt Ambulance, desuden vil vi købe en Del pansrede Sidevogne, som har vist sig særlig anvendelige under Krigen.

Til dette Brug kræves selvfølgelig kraftigere Maskiner, og jeg agter mig derfor til Amerika i Efteraaret, hvor vi vil gøre Indkøb af Maskiner.

— Hvordan er Korpsets Uniform?

— Den er af mørkt Skind! Vi har længe eksperimenteret med, hvad der vilde være bedst, og vi kom til det Resultat at almindelig Klæde absolut ikke egner sig til Ordonnanskørsel, Skind derimod taaler ganske anderledes Regn og Støv.

— Hvordan er Vejene i Holland?

— Slette. De aner ikke, hvor De er forvænt med gode Veje her i Danmark. Desuden ejes forskellige Veje af private Folk,

og man maa erlægge Vejafgifter. For Eks. fra Amsterdam til Haag, denne Vej ejedes til for ganske kort Tid siden af en ældre Dame, som afkrævede en Afgift af 15 ct. pr. Hjul for hver Gang, man gennemkørte Strækningen, en fiks lille Forretning, som indbragte den smarte Dame en ganske net Formue. Nu har Staten købt Vejen for 100,000 Gylden. Hovedlandevejene til Belgien, særlig Vejen til Antwerpen er i en frygtelig Forfatning,

15 km.s Fart paa Motor er her mere end tilstrækkeligt. En af de faa gode Veje er til Lüttich (Liège), den er som ny. Selvfølgelig arbejder vi stærkt paa at gøre vore Veje bedre, men det er dog først i de senere Aar, det Spørgsmaal er taget under Behandling, Vejanlæg tager jo ogsaa Tid.

— Er der rigelig med Benzin i Holland?

— Nej desværre! Militæret har selvfølgelig beslaglagt det meste, og vi faar ingen nye Tilførsler, al privat Kørsel er saa godt som ophørt, kun enkelte, der har været forudseende og indkøbt Benzin i god Tid, er endnu kørende. Der burde selv-

følgelig for lang Tid siden have været indført Benzinrationering, saa havde det ikke set saa galt ud nu; men forhaabentlig faar Krigen snart Slut, det regner vi da med i Holland. Det er vor Agt efter Krigen at gennemføre flere store internationale Løb, hvor vi ogsaa haaber at se vore danske Kolleger som Deltagere. De kan være overbevist om at finde en hjertelig Modtagelse, thi vi er ikke blinde for, at den danske Motorsport har udvist meget smukke Resultater. Et Løb som „Skagens Løbet“ (Det danske Motor Grand Prix) har været omtalt meget hos os og har fortalt os, at de danske Motorcyklister kan præstere udholdende og hurtigt Kørsel.

— — —
Og efter en Krigs-Diskussion slutter vi Samtalen med den i sit Hjemland saa populære Robt. toe Laer.

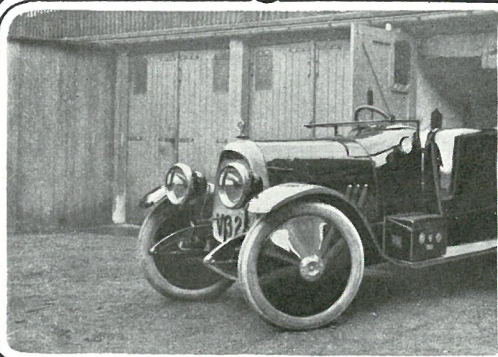


Opløbet i Haarlem. I Forgrunden toe Laer.

Forberedelserne ere

Kammerjunker Bornholt skal ud og køre. Kammerjunkeren er en klog Motorist, saa han ved, hvad han har at gøre. — Der er Folk nok, der holder ude paa Landevejen og beklager sig. — Dem om det! — Man kan sikre sig i Forvejen.

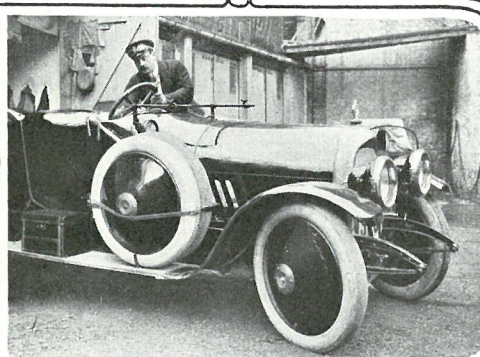
Men Kratos vil gerne spare sine Læsere for Ubehageligheder. I et ubevogtet Øjeblik har vi snapshottet Kammerjunker Bornholt, mens han træffer sine Forberedelser til Start, og gengiver Billederne her med Eneret for „Kratos“.



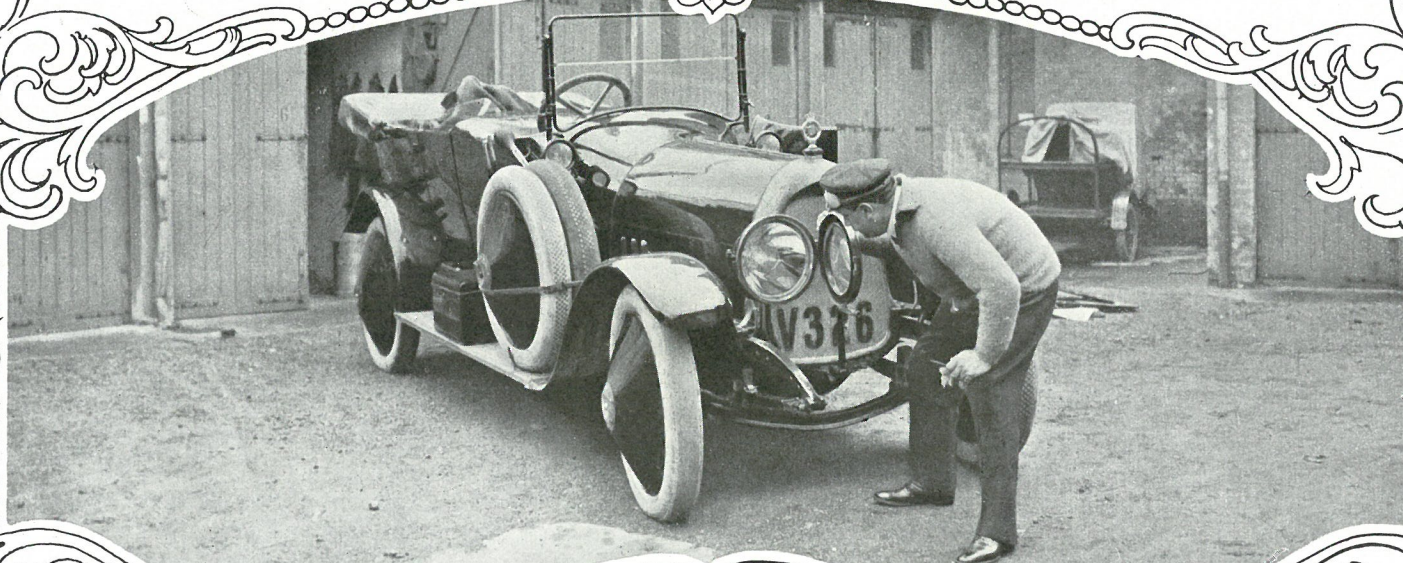
Forst maa man have Vognen ud af Garagen. Det er et kedeligt Arbejde. Men nødvendigt. — Absolut!



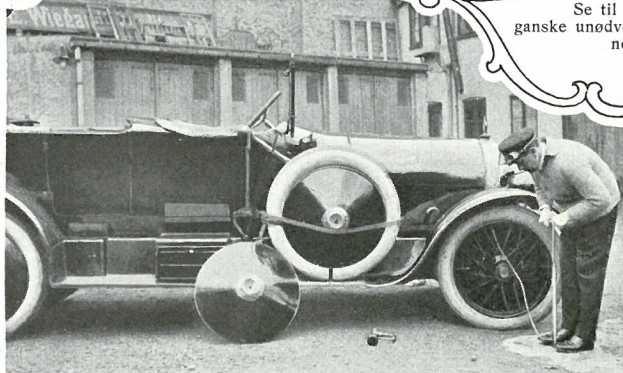
Frisk Konsistensfedt maa der til. Saa er man paa den sikre Side.



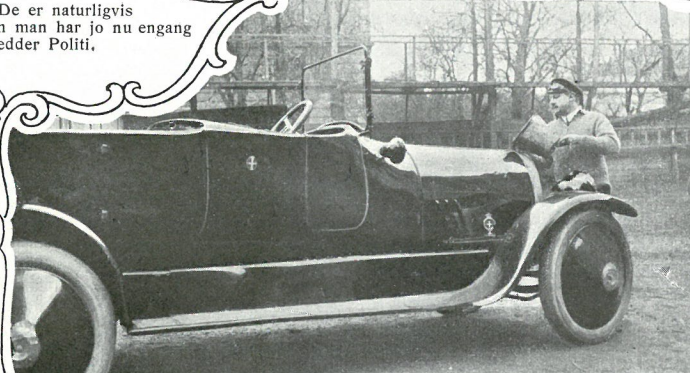
Saa lader man Motoren løbe. I mindre end 1 Minut har man hørt, om alle Cylindre fungerer rigtigt.



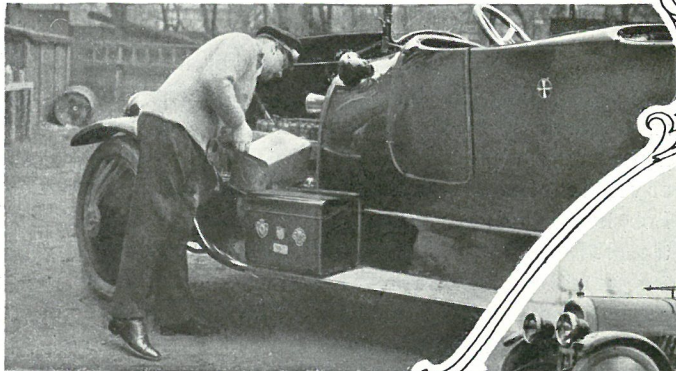
Se til Lygterne. De er naturligvis ganske unødvendige. Men man har jo nu engang noget, der hedder Politi.



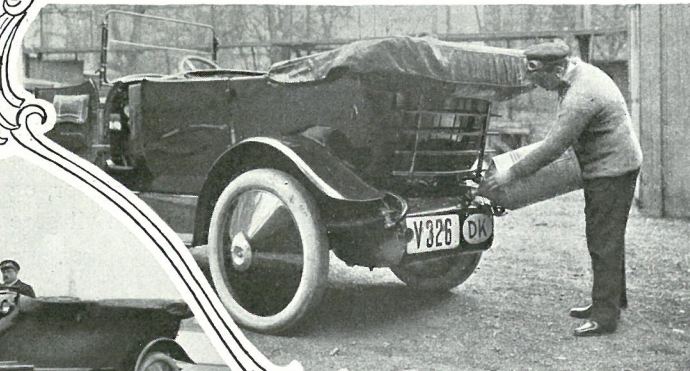
Saa pumper vi. — Det er et Arbejde, der giver Varme. Men man fortryder det ikke. — Det ved De selv.



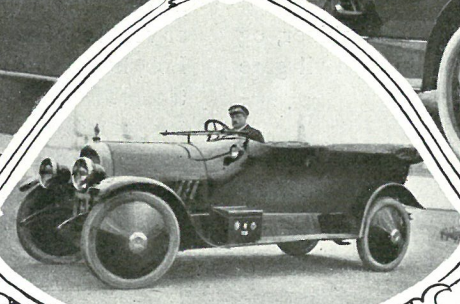
Der maa ogsaa Vand paa Køleren. Det er et Arbejde, der nærmest giver Kulde. Men det er ligesaa nyttigt. — Mindst!



Olie paa Beholderen! Den, der smør godt, kør godt. Det er en gammel Sandhed, men Automobilerne bl. a. har gjort den ny.



Men saa er vi ogsaa færdige. Vi mangler bare Benzinen. Det er der flere, der gør i denne Tid.



Og saa kører vi — gennem det skønne Danmark. — Vil De med?

Gennem Sveriges Skove

Det var et halvt Aars Tid før Krigens Udbrud. Vi var fire Mand stærk paa Vej til Stockholm for at deltage i det svenske Vinterløb Stockholm—Göteborg—Stockholm. Det gik i lange Dagsrejser paa det sidste Stykke, vi var naturligvis, som det altid gaar, lidt sent paa Færde og havde haft forskellige meget morsomme og interessante, men ogsaa tidsspildende Eventyr med Fejlkørsler og bundløse Veje. Nu skulde vi naa Norrköping, det skulde være vor sidste Station inden Stockholm, og vi kunde næppe være der før godt hen paa Natten, men der skal være Orden i Tingene, ingen Kniben ud, naar det gælder!

Det var en kølig, frisk Februarnat. Maanen var fremme, det blæste, Skyerne drev over Himlen i hvidgraa Flager som Isgangen paa en Flod, Lyset skiftede svagt over Landet. Der laa vide, blaagraa Marker, af og til lukkede Skoven sig om os, det blev sort, men forude følte Projektørlyset sig frem langs Vejrillen i det sorte, hist og her kom ogsaa et Hul i Skovvæggen, hvor Maanelyset skinnede igennem. Vi sad der i Mørket bag Lyskeglen i vore lune Pelse og hyggede os, Luften kom frisk ind over vore Ansigter, Skæret fra Kontrollampen over Forbrædtets Instrumenter gav et svagt Reflekslys opefter, og Motorens frie Udblæsning var som det jævnt strømmende Køl vand, vi hørte den gode Fart, vi skød. — Saa stoppede vi. Vand og Grus var plasket ind gennem Køleribberne, og et Sandkorn havde banet sig Vej til Karburatoren. Et Nys og et Hikken og vi var klar over, det kunde ikke betale sig at lade det uanset i den tunge, bløde Vej. — Og saaledes kom jeg til at opleve et Kvartertid, som jeg vil huske, saa længe jeg lever, et Kvartertid, det er mig en Nydelse og Glæde at mindes hver Gang, jeg atter tænker tilbage paa det.

Hvad der skete? Ikke andet end at jeg bremsede op og satte Motoren i Staa. Min „Aide-pilot“, Militærflyveren Peter Nielsen fik Motorhætten op og i den elektriske Lommelygtes Skær gav han sig til at udbedre Bagatellen, medens vi andre saa' til, diskuterede Tilfældet, Dagens Begivenheder, Sted og Afstand, beregnede Køretiden for det tilbageværende Stykke, alt det, der ene og alene havde vor fulde og hele Interesse i Øjeblikket. — Det hele var ingenting efter almindelige, dramatiske Regler, der skete egentlig slet ikke noget, kun en lille bitte Ting, der ingen Ting er for de fleste, der faar det fortalt. Vi var standsede et Sted udfør en lille Skov, den laa lidt inde fra Landevejen, der var et Engdrag imellem, over det gik en Stump smal Vej. Og hvor Vejen drejede ud fra Hovedvejen, var der et Led, et gammelt, forfaldent Led, der hang halvaabent og skævt i Hængslerne, og Blæsten fik det til at svinge, det svingede ganske svagt frem og tilbage med uregelmæssige Mellemlum, naar Vindstødene

Af ALFRED NERVØ

kom, og da peb det ynkeligt forladt i de rustne Hængsler, det lød som et lille Barn, der klagede sig stille, men ustandseligt. Af og til susede det gennem de nøgne Træer ovre i Skoven, Grenene gned mod hverandre, og da jamrede Ledet igen og igen, som det har gjort mange Nætter før og siden.

Ja det var egentlig det hele! Vi stod der ved Vejkanten og saa' dette Nattelandskab i det dæmpede Maanelys, saa' Skyernes Jag over Himlen, de svage Omrids af Skoven derovre og Landet ud paa den anden Side, mørkt og øde, og henne paa Vejen Automobilets sorte Uhyre med de skærende lyse Øjne. Og dog fyldtes jeg til Randen af en Stemning, saa stærk og saa bundløs, at jeg vil kunne øse af den hele mit Liv. Jeg havde en Følelse, som havde jeg faaet en kostelig Gave, som havde jeg i Jorden fundet en Skat, der havde ligget her uanset i lange Tider, men nu lyste frem for vor Fod.

Kan en Musikelsker gøre den Umusikalske begribeligt, hvilken Glæde og Nydelse et Musikers Mesterværk i en fuldendt Udførelse kan give? Næppe! Derfor vil den, der ikke er født med en stærk Natursans, næppe forstaa dette. Men den, der selv har følt Glæden ved Automobilfarterne, ved lange Togter under aaben Himmel i al Slags Vejr, i alle Døgnet's Timer og paa alle Aarets Tider, vil begribe det, ja den, der blot har følt Stemningen ved Nattevindens Hvissen over det mørke Land, eller Suset i Skovens Kroner, vil kunne forstaa.

Eller Billedet skifter. En varm Midsommerdag oppe i Norrland, i de vældige Skove, milevidt borte fra Byer og menneskelig Civilisation. Time efter Time kører vi sydpaa gennem Skoven mod Solen, der bruner os som Indianere.

Da drejer Vejen lidt, og vi kommer ud paa et Højdedrag, ser milevidt ud over Skoven, der breder sig videre nede efter. Langt ude taber Omridsene sig i den ozonblaa Dis, og nede til højre staar Fjeldet frem som et mægtigt øde Forbjerg, evigt og uforanderligt. Men da vi standser, mærker vi Livet midt i dette evige uforanderlige, en skærende fin Tone lyder over Skoven, Millioner af Insekter summer i Sommerdagens Sollys.

Eller Billedet skifter atter! En bidende Vinternat, 32 Graders Kulde! Sneen lyser i Maaneskæret, Himlen er klar og dyb blaa. Nede til højre ligger en frossen Sø, der staar en tæt Frosttaage over den, saa kommer Skoven som mægtige fantastiske Korallformationer, hvor Automobilet kravler frem mellem Stammerne som et fantastisk Søuhyre ledende sig frem med de lysende Følehorn.

Eller en anden Nat i Bakkerne ved Nora. Det gryr langsomt ad Dag, der kommer en svag Lysning over Skovkanten, det er, som blev fine Hinder trukket af Himlen, langsomt, ganske langsomt kommer der Linier frem i den sorte Væg, Træstam-

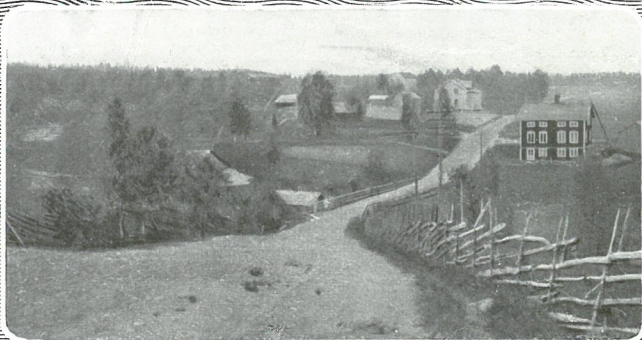


Skov og Bjerg i Nærheden

i Norrland af Umeå.



Elv i Norrland.



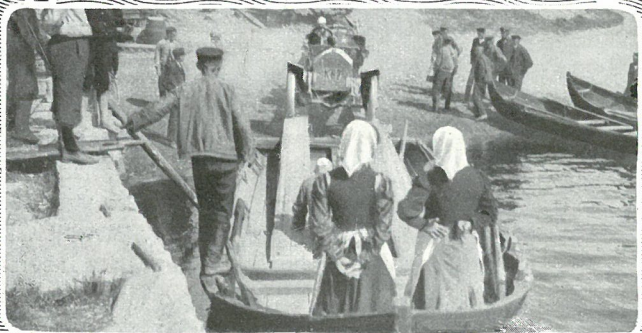
Typisk nordsvensk Vej i Nærheden af Örnsköldsvik.



Ved en Elv i Norrland.



I Norrlands Skove.



Fra en Elv i Norrland i Nærheden af Luleå.
Automobilen skal færjes over.



Bakke i Nærheden af Göteborg.



Foran Stadhotellet i Haparanda. De første Automobiler, der besøgte den berømte, nordlige By



Kirke og Vej i Nærheden af Haparanda.

merne træder frem, og nede paa en lille Rydning i Skoven dukker en Hytte frem af Mørket, midt i den kommer en gul Plet, Beboerne tænder Lys, de er ved at staa op.

Og et Par Aftener senere i Götadalen, hvor Automobilspænder hyggeligt afsted paa den gode Vej mod den nære, velfortjente Hvile i Göteborg, medens Maanelyset kaster sorte Slagskygger ud over Klipperanden over paa den anden Side Dalen, og jeg hører de rolige, regelmæssige Aandedrag fra mine Ledsagere, der sover fredeligt og trygt efter de overstaaede Strabadser. Den reneste Idyl!

— Naar Krigen engang er endt, vil der komme et mægtigt Træk af Alverdens Automobilister ned over Vesteuropa.

Men den, der vil søge tilbage til Naturen, den, der ikke først og fremmest vil opvartes som Turist, men drage ud for Solens og Luftens og Skovens og Søens Skyld og for at se Mennesker, der er „hjemme“ og ikke sætter sig i Positur parat til at modtage den store Indvandring og dens Drikkepenge, han har Sverige, det skønne, fattige og dog saa rige Land, hvor Skovene staar i deres Vinterskrud, som da Christian den II.s Hære drog igennem dem, hvor Klipperne og Søerne og Elvene er uforandrede, fra den Gang Sveaer og Göter drog paa Hærtogt. Landet, hvor Karl den 12tes Krigere marcherede ad de samme Veje, hvor nu vort Automobil glider over Landet. Her er endnu Strækninger hvor man kan føle sig helt udenfor Civilisationen, hvor man ved Vintertid kan opleve en hel „Nordpolsekspedition i en Nøddeskal“ og om Sommeren kan drømme sig tilbage til Nybyggernes første Færd over det amerikanske Fastland eller til de sibiriske Egenes mægtige, urørte Verden.

Her er Veje, der ikke har meget andet end Navnet fælles med vor brede, makadamiserede Boulevarder. Smalle, bugtede, støvede eller mudrede Jordstrimler, hvor endog Telegraflinien har opgivet Ævret, den vi Europæere ellers har saa svært ved at slippe fra. Der er Egne, hvor Vejskilte er et ukendt Begreb, hvor der er milevidt mellem de ensomme Hytter, hvor man maa klare for sig med Generalstabskort og Kompas, og dog, trods al Agtpaagivenhed, risikerer at havne helt andre Steder, end man har tænkt sig. Og her er fremmedartede smaa Byer og interessante Mennesketyper, her er kort sagt en uudtømmelig Guldgrube for den, der drager ud for at slippe Storbyen eller den daglige Trædemølle og blive saa meget som muligt af



Over en Elv i Norrland.

det primitive Menneske, der gerne skulde være i os allesammen, fordi det vist alligevel er det værdifuldeste.

— Der er talt adskilligt i den sidste Tid om en ny, praktisk Skandinavisme. Det vilde være et lille, men ingenlunde daarligt Bidrag til den, om de danske Automobilister, saa snart der atter bliver Lejlighed til at drage ud, drog over til vort Brødefolk og lærte deres skønne Land og dernæst ogsaa mangt og meget ved Folket selv at kende. Om danske Motorsportsmænd i stigende Tal deltog i den kgl. svenske Automobil Klubs Vinterløb, den betydeligste og interessanteste Automobilkonkurrence for Amatører i Europa og Motorcyklisterne i de svenske Motorcyklisters Konkurrencer, og Motorbaadsejerne for den Sags Skyld ogsaa i Motorbaadskonkurrencerne. Om danske Automobilurister drog derover, enkeltvis og paa Fællesture, og om nogle her optog den amerikanske Skik med „Camping“, og selv medførte Telt og Fødevarer og Spisegrejer. Hvilket Slaraffenliv kan man ikke føre derovre!

En kvart Times Overfart til Helsingborg og et Par Timers Kørsel nordpaa, saa tager Skoven En, og man er inde i det Naturens Paradis, der strækker sig lige op til paa den anden Side Haparanda, en Strækning som fra København til Rom. Der ligger Æventyret, det store Æventyr, Naturen kan fortælle os, og venter paa enhver rask Sjæl, der vil høre det.

Og den, der har hørt det, glemmer det ikke. Aar efter Aar vil han kunne høre den samme Hvissen gennem Skoven, og han vil huske de Hundreder smaa, tilsyneladende saa ligegyldige Ting, der dog er mere værd end meget af det, de fleste af Menneskenes Børn jager efter.

Han vil i sit Indre høre Lovsangen: Et Udhug i Vejen og Elven, der glider majestætisk forbi. Vandene der gaar, og en Krusning, en lille Hvirvel inde under Bredden, et Smilehul, Elvens hemmelige, glade Smil. Et Strejf af Sollys over Gran-toppene, og under det Skovens Mørke. Stilheden, der faar en Fugl til forskrækket at fare op. Nætter, hvor Timerne gaar, mens Landet skifter, Skygger af Skov og derude blinkende Lys med Ildstriber i Søens Spejl. Vinteren, hvor Luften er klar og skarp, og Sneen er tør og ædende kold som Syre. Og Sommerdagen med Byger, der slæber over Klipper, Slør af Regn og flimrende Varmedis efter, og om Aftenen Taage over detside Land. Og atter Skoven, den mægtige, den alvorlige, uforanderlige.



Hovedlandevej i Nærheden af Stockholm med svære, frosne Hjulspor.



I Tiveden Skov.



I Nærheden af Skara.



I Kolvandsorden gennem Skoven



Torneelven mellem Sverige og Finland, nord for Haparanda.



Gæstgivergaarden i Örkellunga, 80 Kilometer NØ. for Helsingborg, hvor Skovstrækningerne begynder.

Motortraktoren som Trækkraft

for svært Skyts

I „Kratos“ Maj-Hæfte søgte vi i en længere Artikel og ved Hjælp af Udtalelser fra bekendte Landmænd at belyse Motortraktorens Betydning for det moderne Landbrug. Vi er nu ved særlig Velvilje fra de paagældende Militærmyndigheders Side i Stand til at bringe nogle fotografiske Optagelser fra en Række Forsøg, som den danske Hær i Maj Maaned har foretaget paa at benytte Motortraktorer som Transportmiddel for svært Skyts.

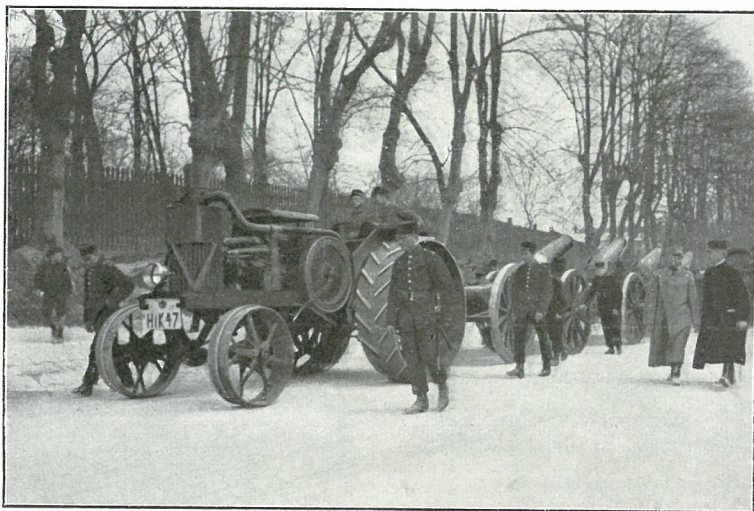
De nye Former, som Krigsførelsen har antaget under det gigantiske Verdenssammenstød har i langt højere Grad, end man nogensinde tænkte sig, nødvendiggjort Transporter af svært Skyts over forholdsvis lange Afstande. Med Henblik paa den ligefremme Aabenbaring, Automobilernes Anvendelighed under Krigen faktisk har været og som endog har overgaaet de sagkyndiges største Forventninger, var det kun naturligt, at man straks, da Spørgsmaalet om de store Kanoners Transport fra Sted til andet rejste sig, fæstede Øjnene paa Lastautomobilerne. Det er jo en fastslaaet Kendsgærning, at et godt Lastautomobil, selv i fuldt belastet Tilstand, er i Besiddelse af en betydelig overskydende Trækkraft, som kan udnyttes og

bliver udnyttet ved Tilkobling af Paa-hængsvogne, der hver for sig kan bære en ret stor Belastning. — Saasnart Tælen bliver om Transport af Kanoner, vi-

ser der sig dog den Ulempe ved de med Hjul med almindelige Gummibandager forsynede Lastautomobiler, at de ikke kan forlade de banede Veje, som tilmed maa være nogenlunde stærkt befæstede og i en ikke altfor daarlig og opkørt Tilstand. Paa svagere Biveje kan det hændes, at Grøfte-

kanten skrider ud under Lastvognens Tryk, og paa bløde opkørte Veje vil Lastautomobilets Baghjul synke ned, grave sig fast og male rundt paa Stedet. Kørsel over blød Pløjjord er saa godt som udelukket. Noget kan det hjælpe, hvis Lastautomobilet, saaledes som ved visse amerikanske Konstruktioner, er forsynet med Træk paa alle fire Hjul. Ved den danske Hær er der ogsaa gjort Forsøg med en saadan speciel Lastvogn og, saavidt man véd, har disse Forsøg givet tilfredstillende Resultater, for saavidt som denne Konstruktion viste større Evne end en

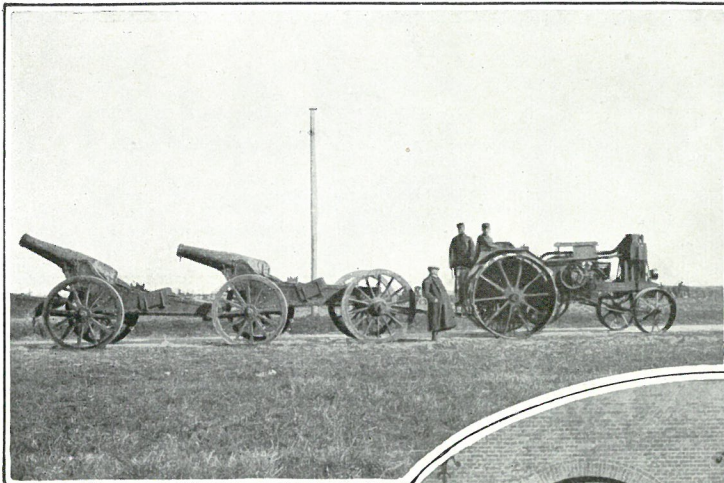
almindelig Lastvogn til ved egen Hjælp at klare sig ud af vanskelige Situationer; men dens Evne til at trække tunge Kanoner over blød Markjord er dog ikke stor, hvortil kommer, at



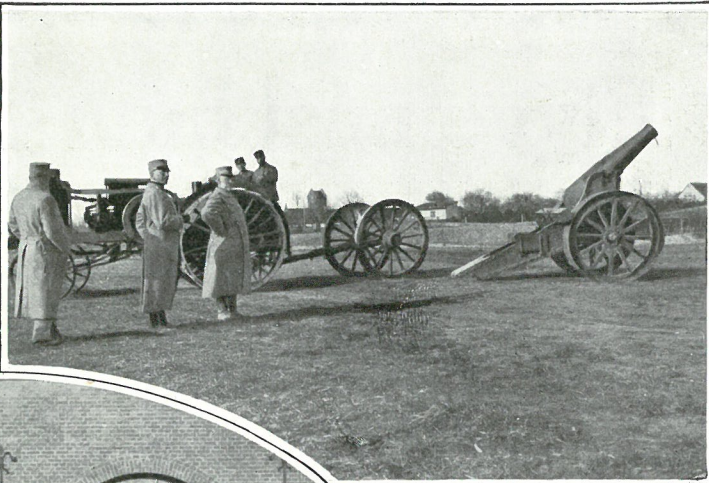
Den største Traktor — 35 HK — trækker et 15 cm.s Batteri opad Frederiksberg Bakke. Denne Maskine havde rigelig Trækkraft, saa at Mandskabet slet ikke behøvede at hjælpe til.



Den mindste Traktor — 20 HK — trækker et 15 cm.s Batteri opad Frederiksberg Bakke. Kanonernes Betjeningsmandskab, 24 Mand, maa hjælpe lidt til ved at tage fat i Kanonhjulene.



Et Motorbatteri holder paa Bivejen klar til Hjemrykning. Billedet viser kun Traktoren med Forstilling og de to forreste Kanoner samt Svansen af den tredje Kanon.



Traktoren har trukket en Kanon ud til Standpladsen paa Marken. Kanonen er protset af og Traktoren kører nu ud paa Landevejen for at hente den næste Kanon.

der her i Landet kun findes ganske enkelte Eksemplarer af denne Lastvognstype. —

De militære Autoriteter har derfor fæstet deres Opmærksomhed paa *Motortraktorerne*, hvoraf der f. T. findes ca. 200 i Drift her i Landet, og som — efter hvad der fremgik af Udtalelserne i den ovenfor nævnte Artikel i „Kratos“ Majhæfte — med gennemgaaende opmuntrende Resultater er bleven anvendt til meget forskellige Arbejder i Marken.

Efter at der i Vinterens Løb har været anstillet foreløbige Forsøg med forskellige Traktorer, foretog Hæren i Begyndelsen af Maj Maaned d. A. en større udgaaende Øvelse, hvorunder tre Traktorer af forskellig Styrke, fra 20 til 35 HK, trak hvert sit Batteri bestaaende af 4 Stk. 15 cm korte Staalkanoner ad Landevej og Bivej og til dels ud paa Marken, 35 km frem og 35 km tilbage.

Traktorerne trak uden mindste Standsning Batterierne op ad Frederiksberg Bakke. Paa to af Billederne ser man den svageste og den stærkeste Maskine, hver med sit Batteri midt paa Bakken. Den forreste Kanon hvilede paa en Forstilling, som ved en Trækstang var forbunden med Traktoren. Kanonerne var indbyrdes forbunden ved Trækstænger, og til den bageste



Et Lastautomobil med brede Hjulringe, som skydes ind over Kanonhjulene, naar Kanonerne skal transporterer hen over blød eller sandet Markjord.

Med hvert Batteri fulgte et Lastautomobil, hvorpaa var anbragt bl. a. de brede Hjulringe, som sættes paa Kanonhjulene, naar Kanonerne skal køres ind paa Marken. I dette Tilfælde skilles

Kanontoget ad, Kanonerne protses af, og Traktoren kører, efter Markens Beskaffenhed, to eller maaske kun en enkelt Kanon hen til den angivne Standplads paa Marken.

Motorbatteriets Kørehastighed er ca. 5 km i Timen; dette kan maaske ved første Øjekast synes noget lidt, men man maa betænke, at de svære Kanoner er byggede til Transport ved Hesteforspand og derfor ikke kan taale en væsentlig større Kørehastighed over længere Distancer. Noget andet er, at Hestene kan bringe Kanonen frem meget hurtigere over en kort Strækning, hvilket kan være afgørende i en kritisk Situation.

Øvelsen forløb glat, uden Uheld og uden nævneværdige Driftsstandsninger.

SPØRGSMÅAL OG SVAR

I denne Rubrik besvarer Redaktionen tekniske Forespørgsler fra Læserne. Spørgsmaalene bedes skrevet med Blæk paa den ene Side af Papiret og indsendt under Adresse: Redaktionen af „Kratos“, Gutenberghus, København K.

Sp.: Jeg kører en 3½ HK, enkeltcylindret Motorcykle med Sidevogn. I fugtigt Vejr glider Remmen ustandseligt (jeg bruger en almindelig Gummirem). Hvad skal jeg gøre? Der mærkes ingen Forskel, om jeg gør Gearet større ved Hjælp af den variable Remskive, og i tørt Vejr glider Remmen aldrig.

Sv.: De kan forsøge med en noget bredere Rem, og saa undersøge, om Remskivens Flanger er drejet nøjagtig af til den rigtige Vinkel, nemlig 28°.

Sp.: Som Abonnent paa „Kratos“ tillader jeg mig herved høfligst at bede Dem besvare mig et Par Spørgsmaal. Paa en Rejse til Mellem-sverige agter jeg at medtage min Motorcykle, hvorfor jeg gerne vil vide, hvorledes jeg kan faa denne med ud af Landet, saaledes at jeg fra Sverige uden Vanskelighed igen kan faa den med tilbage? O. B. Vejle.

Sv.: De maa henvende Dem i Justitsministeriets Kontor for Udførsel, Slotsholmsgade. Her faar de et Ansøgningsskema, (Stempel 1 Kr.), som De udfylder, og i Løbet af nogle Dage vil De rimeligvis faa den ønskede Tilladelse. — Derefter skal De have en svensk Passer-

seddel, som De lettest opnaar ved at henvende Dem til Forenede danske Motorejere (Arkitekt Aage Mathiesen, Gl. Kongevej 1 C, København). Desuden gør vi Dem opmærksom paa, at der i Sverige ved Indførslen skal deponeres 15% af Katalogprisen i Tolden, som bliver Dem refunderet, naar Maskinen skal tilbage, samt at De hos Statspolitiet maa anskaffe Dem et internationalt Kørekort, hvis Pris er 5 Kr.

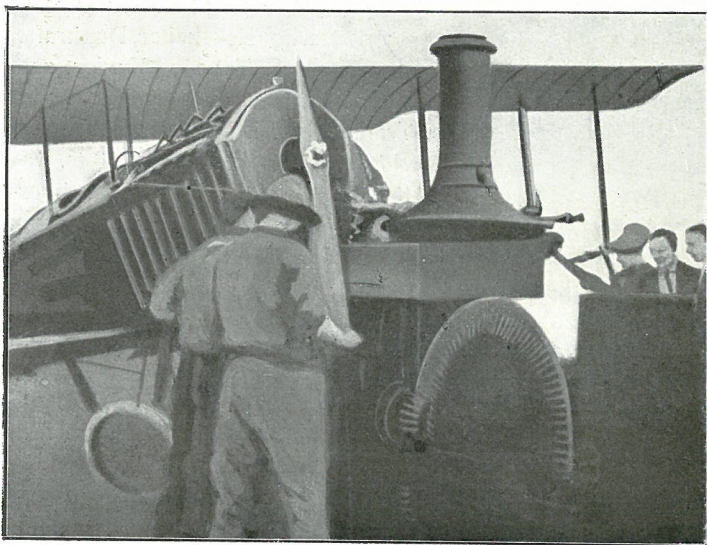
Sp.: Jeg har en enkeltcylindret Motorcykle, Model 1914, som til Tider er meget vanskelig at starte. Naar Maskinen har staaet inden Døre, kan jeg starte Motoren paa Bukken ved at dreje Baghjulet rundt paa højt Gear; jeg kan ogsaa træde den i Gang, naar jeg kører ud; men naar jeg har kørt et Stykke Vej og saa standser og lader Motoren køle af, saa er det meget besværligt at faa den til at tænde igen, selv om jeg giver den en Indsprøjtning med Benzin eller løber ved Siden af Maskinen paa lavt Gear (11 til 1). Næste Dag starter den lige saa let igen inden Døre. Jeg har viklet Isoleraand omkring alle Karburatorforbindelserne, og Tændrøret er i Orden. Kan De klare Mysteriet for mig?

Sv.: Tilfældet er meget vanskeligt at besvare. Vi er tilbøjelige til at tro, at der er Olie eller fortættet Fugtighed paa Tændrørsspidserne. Prøv at sætte Spidserne lidt længere fra hinanden. Hvis Motoren kun er svær at starte, naar den er varm, er det meget muligt, at Fejlen skyldes for stort et Straalerør, saa at Blandingen er stærkere, naar Motoren er varm, end naar den er kold, og for stærk til at give let Start. Hvis dette er Tilfældet, skal De blot aabne lidt mere for Luften, medens De starter. En „Snaps“ Benzin gør naturligvis kun ondt værre.

Flyvemaskinen og Damptromlen

Det var en straalende varm Sommermorgen. Der var lige en Antydning af Luftning, som knap nok kunde bevæge de røde Flag, som angiver de farlige Steder paa Flyvepladsen.

Langt ude paa Pladsen stod den ærlige, gamle Damp-tromle. Den hævede sig stolt op af Ukrudtet, endskønt den havde en tydelig Tendens til at falde tilhøjre, fordi den sad fast i den bløde Jord og havde siddet der i mange Dage. Dens rustne Skorsten udstødte tykke Skyer af sort Røg, og Dampen hvislede gladelig ud af adskil-



lige Utætheder, for nu var den igen i Færd med at prøve paa at slippe løs fra sin ufrivillige Ankerplads.

I den anden Ende af Pladsen stod Flyvemaskinen. Den var af nyeste Militærttype, og det straalende Solskin kastedes tilbage fra dens hvide Flader og dens blanke Maskindele. En Mekaniker var ved at dreje dens prægtige Mahogni-Propeller rundt. Motoren startede med et Brøl og rejste en vældig Støvsky bag ved Maskinen.

Damptromlen, som aabenbart blev opmærksom ved Støjen, løftede sit gamle, rustne Hoved og hvæsedes udfordrende af sin moderne Nabo. „Jeg kan huske den Dag“, sagde Tromlen, „da Folk plejede at stimle sammen omkring mig og kigge paa mig med Forundring og Forbavselse. Det er mange Aar siden, og jeg var ung og smuk!“ Et Skær af Jalousi syntes at glide hen over den gamle Tromles Træk. Det gav Tromlen Udseende af en gammel, træt Mand, stærk endnu, men dog udslidt.

Imedens var Flyveren, Al Johnson, krybet op paa sin Plads i Flyvemaskinen, og med en stolt Bevægelse gav han Mekanikeren Tegn til at „lade gaa“. Han fo'et ned over Pladsen, hurtigere og hurtigere, indtil Flyvemaskinen var paa Taaspidserne, og da den omtrent var lige ud for Damptromlen, hævede den sig let op i Luften. Højere og højere gik den op, indtil den skjultes af en Sky. Motoren brummede nu ligesom en Bisværme i det Fjerne. Tilsidst hørte ogsaa Lyden op.

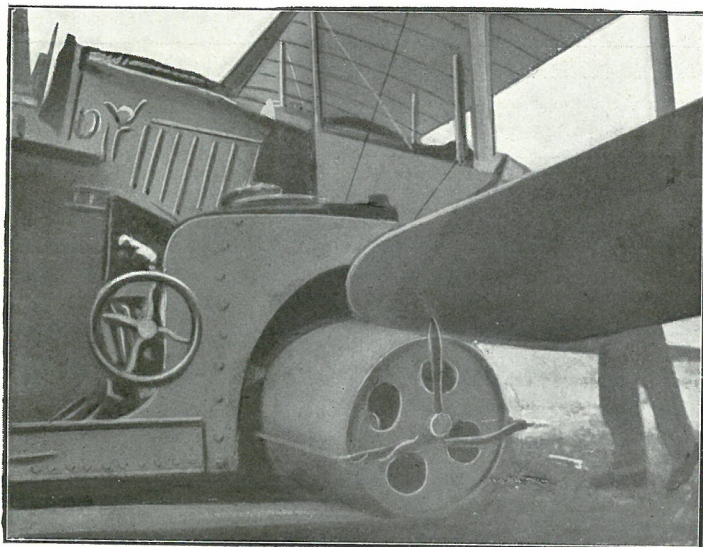
Damptromlen, som rolig havde iagttaget denne vidunder-

lige Præstation, udstødte en tyk Klump af sort Røg og Kulstøv og hvæsedes rasende. „Hvorfor skal den kønne, kvindagtige Tingest kunne svæve rundt i Skyerne, medens jeg vader her nede i Mudder paa Jorden!“ Vanddraaberne fra Skorstenen lignede store Taarer. Den gamle Tromle rystede af Damptryk og Rørelse. „Kom og mød mig i ærlig Kamp paa Jorden“, raabte den. „Jeg skal sætte mine Tænder i dine straalende Sider og lave dig til en urede Dyng af Staaltraad, Lærred og Træstumper!“ Du kan maaske nok svæve oppe i Skyerne; men naar det kommer an paa Styrke og Modstandskraft, saa bliver jeg Sejerherre og overvinder dig.“

Atter hørte man den snurrende Lyd fra Flyvemaskinens Motor. Den kom nærmere og nærmere til Jorden. Man kunde høre, hvorledes Vinden fløjtede i Staaltraadene. Den vilde snart lande. Nær ved Jord kom et forræderisk lille Vindpust og løftede Flyvemaskinens Hale, saa at den mod Flyverens Vilje tog Retning lige ned mod Damptromlen.

Da Damptromlen opdagede det, grinede den og viste sine rustne, gamle Tænder, og mumlede: „Nu skal vi se, hvem der er den stærkeste.“

Flyvemaskinen svævede afsted nogle faa Fod over Jorden. Flyveren smilede med det Smil, som alle Flyvere har, naar de er ved at gøre en god Landing. Nærmere og nærmere kom han til Damptromlen. Flyveren Johnson kiggede frem efter, for at se, om der var fri Bane, og opdagede Tromlen. Han trak sit Højderor tilbage og prøvede paa at faa Maskinen til at gaa opad. Det lykkedes ikke. De tørnede sammen med et frygteligt Brag! En Sky af Damp og Støv steg i Vejret og svævede bort. Flyvemaskinen sad oven paa Damptromlen med knækkede Propeller og andre smaa Skader. Paa Jorden laa de sønderslaaede Støbe-



jærnsdele af Damptromlen. Den rustne Skorsten røg værre end nogensinde, og gennem et vældigt Hul i Siden strømmede Vandet ud. Med et langsomt Suk væltede den gamle Tromle om paa Siden for aldrig mere at rejse sig.

Flyvemaskinen havde vundet.

(„Aerial Age“).

Hvad et moderne Automobil skal kunne præstere.

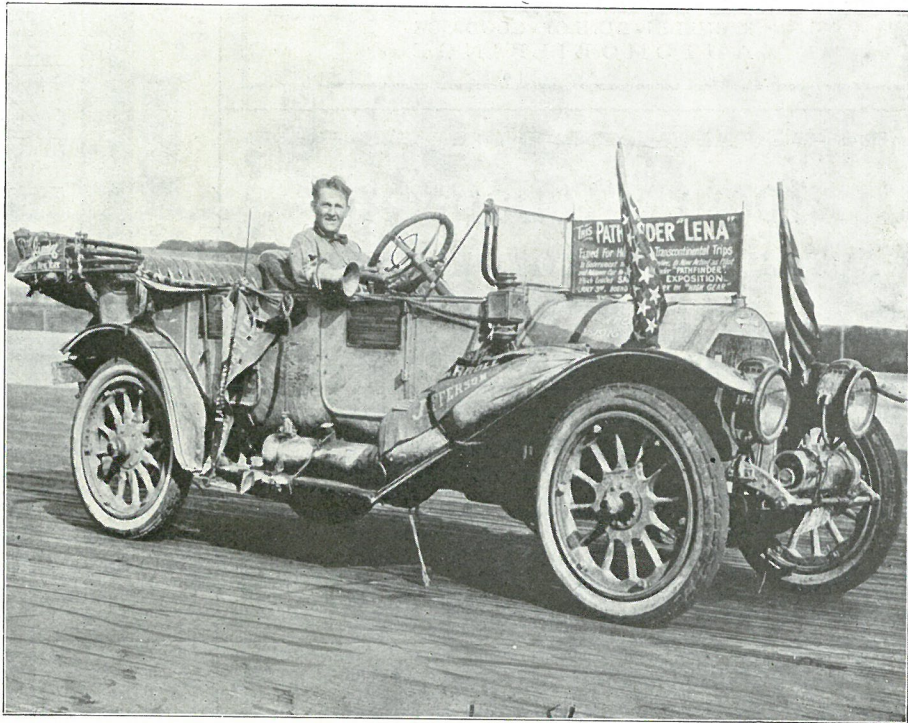
HAR man ikke haft Automobil før, eller vil man have et nyt med de sidste Aars mange tilkomne Forbedringer, falder det mange vanskeligt at bestemme sig. Man faar at vide, at dette Mærke er Verdens hurtigste Automobil, et andet Verdens ældste, et tredje Verdens kostbareste, et fjerde Verdens billigste, et femte Verdens mest brugte og et sjette kort og godt Verdens bedste Automobil.

Men derfor er det ingenlunde sikkert, at nogen af disse Automobiler er netop det, der vil passe bedst til Køberen, og give ham mest Glæde og Udbytte. Og da et Automobil jo ikke er en lille, billig Brugsgenstand, der kun koster en Bagatel og skal fornyes flere Gange aarligt, gælder det om at træffe det rette Valg de forholdsvis faa Gange i ens Liv, hvor Handelen om det skal afsluttes. Nogle almindelige Regler for, hvordan man bedst finder det Automobil, der tilfredsstiller ikke alene den Dag, man køber, men ogsaa gennem Aarene til den sidste Dag, det er i ens Eje, vil sikkert derfor kunne interessere mange.

Den første Fordring er den, at et Automobil skal være driftssikkert. Det er ganske vist de fleste moderne Automobiler, naar de som nye bliver afleverede til Køberen. Men det er højst forskelligt, hvor længe de bliver ved med at være det, det vil med andre Ord sige, at det er højst forskelligt, hvor gode Materialerne i dem er, hvor omhyggeligt og nøjagtigt de er forarbejdede, og hvor fuldkomment, de er konstruerede. Alt det er noget, Køberen ikke selv kan se eller undersøge. Her maa han tildels stole paa Fabriken og dens Repræsentant, og man bør derfor først og fremmest handle med et større anset Firma, hvis Navn er kendt og anset, saa man ved, det vil gøre sit bedste for at tilfredsstille og vejlede Kundeme saa godt som muligt uden Hensyn til en øjeblikkelig lille Vinding. Men desuden har man ogsaa en Rettesnor i det Omdømme, det paagældende Mærke har blandt sine tidligere Købere, og Resultatet af dets Brug i en længere Periode, eller af særlige, haarde og vanskelige Prøver, Køretøjer af dette Mærke har været udsat for, og som svarer til og viser, at det vil kunne benyttes til normalt Brug i meget lange Tidsrum uden at svigte. I det sidste Aar har man i Amerika foranstaltet flere saadanne ejendommelige Prøver, der virkelig har stor praktisk Værdi og slaaende viser, hvor solid og driftssikkert det Automobil er, der har bestaaet Proven. Naar saaledes den „Pathfinder“, hvoraf vi her bringer et Billede, allerede har gjort Turen mellem Stillehavet og Atlanterhavet, tværs over hele Amerika, ikke en enkelt, men hele 11 Gange, vil man forstaa, at den allerede har tilbagelagt en Strækning — ofte over meget vanskelige Veje og gennem Bjergland med stærke Stigninger — der er betydelig længere end den, de fleste Automobilejere tilbagelægger i 4—5 Aar. Og dog har samme Automobil, efter at Billedet var taget, gjort Turen endnu fire Gange, og kan blive ved længe endnu!

Eller tag den „Chandler“, der ses paa vort andet Billede. Det ser nærmest ud, som om det var en fin Udstillingsvogn, der var ved at blive bragt paa Plads. Og saa er det dog et Automobil, der er ude paa samme „Trip“ tværs over Amerika, endda paa forseglet højt Gear, og under den strengeste Kontrol af den amerikanske Automobil Klub og forskellige andre officielle Repræsentanter. Den var startet i San Diego ved Stillehavet, hvorfra Turen gik over Los Angeles, San Francisco, Saltsøstaden, hvor Billedet er taget i Hotel Utahs Forhal, og videre over Denver, Omaha, Pittsburg og Philadelphia til New York, naturligvis uden at Seglet var rørt, trods Turen over Rocky Mountains vanskelige Bjergveje.

Eller man kan tage et andet Mærke og en anden Prøve. En „Chandler“ gjorde saaledes i Fjor Turen nede fra Meksikos Grænse op gennem U. S. A. til Kanada ikke alene uden at Motoren paa Vejen var i Staa, men ogsaa uden at Automobillet selv undervejs var i Staa, en Præstation, som enhver Automobilist vil forstaa det overordentlige i. Og vil man ikke gaa saa langt væk som til Amerika for at finde Eksempler paa en overordentlig Driftssikkerhed, Styrke og Soliditet ved det samme Mærke, kan nævnes den „Chandler“, der gjorde det svenske Vinterløb



1914 med blandt de 18 af 60 startende, der fuldførte, og siden da har tilbagelagt Tusindvis af Kilometer paa danske — og mest — paa de langt daarligere svenske og norske Veje. Eller de „Chandler“, der, ligesom et Par Automobiler af et andet amerikansk Mærke „Paige“, har gjort Tjeneste i Hæren siden Krigens Begyndelse, og i de tre Aar har løbet mere og har været udsat for større Strabadser, end nogen Privatmand vilde byde dem i det dobbelte Tidsrum. Automobiler som „Pathfinder“, „Chandler“ og „Paige“, der kan præstere saadanne Beviser paa Driftssikkerhed, Soliditet og Styrke, maa være af saa gode Materialer, saa godt forarbejdede og saa vel gennemtænkt konstruerede, at enhver Bruger kan være tilfreds med dem, selv om han beholder dem og bruger dem haardt gennem en Aarrække.

Men disse Prøver viser noget mere, end at disse Automobiler er driftssikre. Naar den tolvcylindrede „Pathfinder“ saaledes gør Turen tværs over Amerika paa forseglet Gear viser det, hvilken Smidighed denne Motor har, saa den uden at skifte Gear kan liste sig gennem den tætteste Færdsel i en Storbym, ligesaavel som den kan storme over de stejleste Stigninger. Og „Chandler“s „non-stop run“ viser, at dette Automobil, „Automobillet med den vidunderlige Motor“ ogsaa er saa smidigt, saa let og sikkert at manøvrere, som den mest forvante Fører kan ønske sig det. Og saa viser det, at den er ikke slem til at slide Gummi, en meget væsentlig Ting, da det er af stor Betydning for Driftsomkostningerne, foruden at det er ærgerligt og ubehageligt altfor tit at skulle stoppe op for at skifte! Og denne Fordel er atter en Følge af den omhyggelige Konstruktion, der skaber Driftssikkerheden ved nøje at afbalancere alle Forhold paa rette Maade, saa Automobillet

bliver et virkeligt sluttet Hele uden svage Punkter og ogsaa uden overdimensionerede, tunge og klodsede Detailler, der under længere Tids Brug vil bidrage til at svække de andre Dele og fordyre Driften.

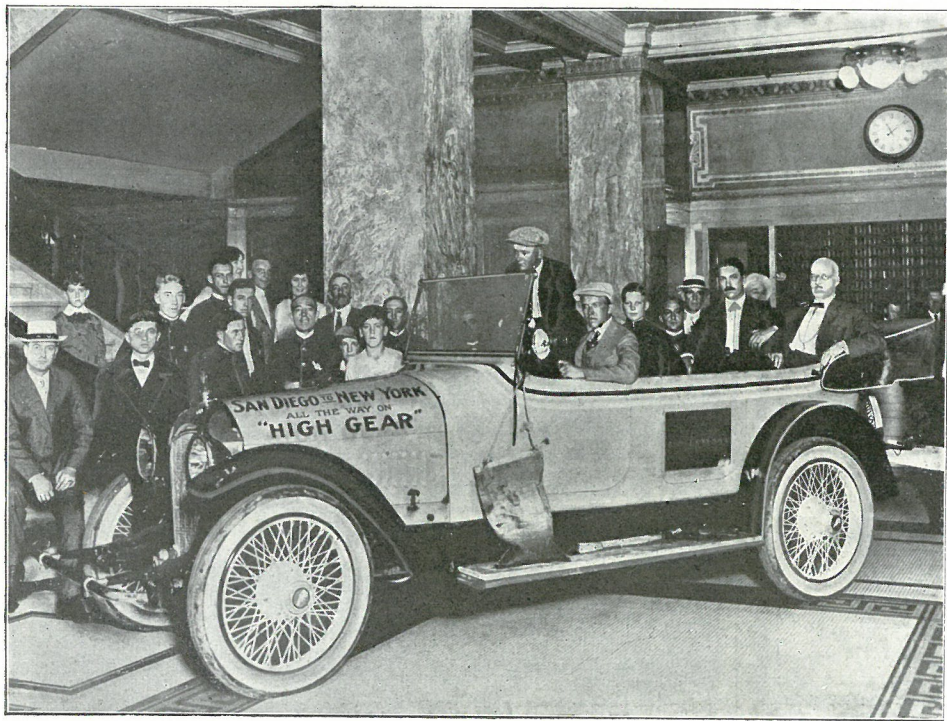
Tager man saaledes en „Chandler“ i Brug, vil man snart være klar over, at Hemmeligheden ved dens Driftssikkerhed, Soliditet og lette Manøvrer ikke alene er, at den er af „godt Kram“ og godt forarbejdet, men ogsaa, at den er konstrueret af Mænd, der „ved Besked“. Dens fortrinlige Afbalancering og glimrende Affjedring, dens vel afvejede Vægtforhold, dens rette, slanke og elegante Bygning gør dens Løb glidende let og tillader dog, at den opnaar en meget stor Hurtighed, uden at Styringen bliver mindre let og sikker. Selv den ikke sagkyndige, selv Damer og Børn, vil instinktivt have en Følelse heraf og hurtigt føle sig trygge i et saadant Automobil. Og foruden paa Ringbudgettet har disse Forhold ogsaa Indflydelse paa Forbruget af Benzin. En „Chandler“ kan saaledes tilbagelægge op til 8—10 Kilometer pr. Kilogram Benzin, et meget lille Forbrug for en 35 Hestes Motor, der med 7 Personer ombord kan præstere en Hastighed af over 100 Kilometer i Timen.

Saaledes forholder det sig med de mere skjulte, men meget væsentlige Dyder, et Automobil bør have, naar det skal være helt tilfredsstillende, og som kun kan opnaas af Automobiler af en vis Størrelse og Hestekraft, saa man bør foretrække dem for de mindste og letteste Typer, især da Forskellen i Priserne ved Anskaffelse og Brug slet ikke bliver saa store, netop naar man faar et velkonstrueret, ikke for tungt bygget Køretøj.

Dertil kommer jo saa de Fordringer, hvis Tilfredsstillelse man selv bedre kan kontrollere: Rummelighed, Bekvemmelighed og Elegance i Karosseringen, et Omraade, hvor man f. Eks. for „Chandler“s Vedkommende har meget let ved at faa sine Fordringer tilfredsstillede, idet de kan forsynes med danske Karosserier, der bygges paa 6 Uger ganske efter Køberens Ønske.

Og vil man ofre mere, end der behøves for at faa de her nævnte Automobiler med deres udmærkede Egenskaber, vil man have „noget for sig selv“, det yderste i luksus og raffineret Udførelse baade i Maskinlæget og Karosseriet, kan man vælge sig „Singer“, „Milliardærens Automobil“, der løber sine 160 Kilometer i Timen, om det skal være. Og har man endelig kun Brug for noget mindre Plads, uden at man dog vil gaa med til de for smaa og lette Køretøjer eller undvære de Bekvemmeligheder, som Selvstarter, elektrisk Lys, aftagelige Fælge eller Hjul, der selvfølgelig ogsaa findes paa alle de andre her nævnte Automobiler, er „Elcar“ et Automobil, man kan være tjent med, ligesom den noget større „Haynes“, der er bygget af Amerikas ældste Fabrik.

Om alle de her nævnte Automobiler: Chandler, Elcar, Haynes, Paige, Pathfinder og Singer gælder det, at de hver paa sit Omraade og til sin Pris repræsenterer det ypperste, moderne Automobilteknik formaa at frembringe. Og ved at vælge det af dem, der tiltaler Dem mest, hvis Størrelse, Pris og Udstyrelse er bedst i Overensstemmelse med Deres Ønsker, vil De være sikker paa at faa det Automobil, der passer Dem, og som De vil vedblive at være tilfreds med i Aaringer.



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

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

Aktieselskabet
**DANSK-RUSSISK
 VULKANISERINGSANSTALT**
 Lille Kongensgade 19-21
 Telefon 6542
 MICHELIN - DUNLOP - GOODRICK
 AUTOMOBILRINGE

Henry Johansen
 AUTOMOBIL & MOTORCYKLER
 Sct. Mikkelsgade 20, Slagelse

Martin Sarsen
ASSURANCEFORRETNING
 VESTRE BOULEVARD 33.
 KJØBENHAVN 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.

Indians

MODEL 1917
 ER KOMMEN!
 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. 1075.00
 Indian Sidevogn Kr. 550.00

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

REPRÆSENTANTER I ALLE
 PROVINSBYER



GENERALREPRÆSENTANTER FOR DANMARK

L. BENDIXEN

BREDGADE
 Nr. 28

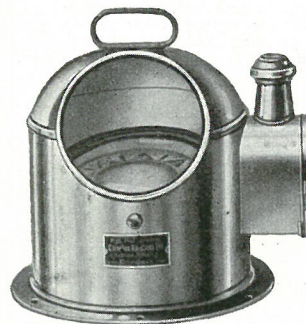
AKTIESELSKAB
 KGL. HOFLEVERANDØRER
KØBENHAVN

TELEFON
 PALÆ 21 80

Vulkan Export
FYRRISTE
 SPECIALTET BLÆSERISTE
 Nye og gamle Blæserist
 og mekaniske Værktøjer
 Sparefyrrings-Anlægget
"Pvea"
 ELEKTRISKE MASKINER
 Elektriske A/B. Eek.
 Vartille Gøteborg
 PUMPER & VENTILATORER
 A/B Kørby Værksted,
 Kørby, Skåne.
REMME
 Bræmme-fabrikken "Dana"
 Lyngby
 Vesterbrog 91
 Kbhvn. B. Tlf. Vester 4662
 Telegr. Adr. "Vulkanexport"
 Hovedrepræsentant:
 Carl E. Mehl.
 Tlf. Øbro 3860

Cornelius Knudsens Etablissement

Kongl. Hof-
 Instrumentmager



Kongl. Hof-
 Instrumentmager

Kompasser

Kikkerter

**GUMMI
 REPARATION
 ER EN TILLIDSSAG!**
 HENVEND DEM DERFOR TIL FAGMAND
**NORDISK
 VULKANISERINGS-
 ANSTALT**
 KONTOR
 RAADHUSSTRÆDE 17
 TELEFON-CENTR. 11525
 FABRIK
 RYESGADE 23
 TELEFON 11526
B - KØBENHAVN - Ø

WOLSELEY OG STELLITE AUTOMOBILER Johannes Fog & Co 52 · KØBMAGERGADE · 52

PENTA MOTORER

i Størrelser paa 2 1/2 – 5 – 10 – 15 og 24 HK.

til Skibs- og Baadebrug, haves paa
Lager her til strax Levering

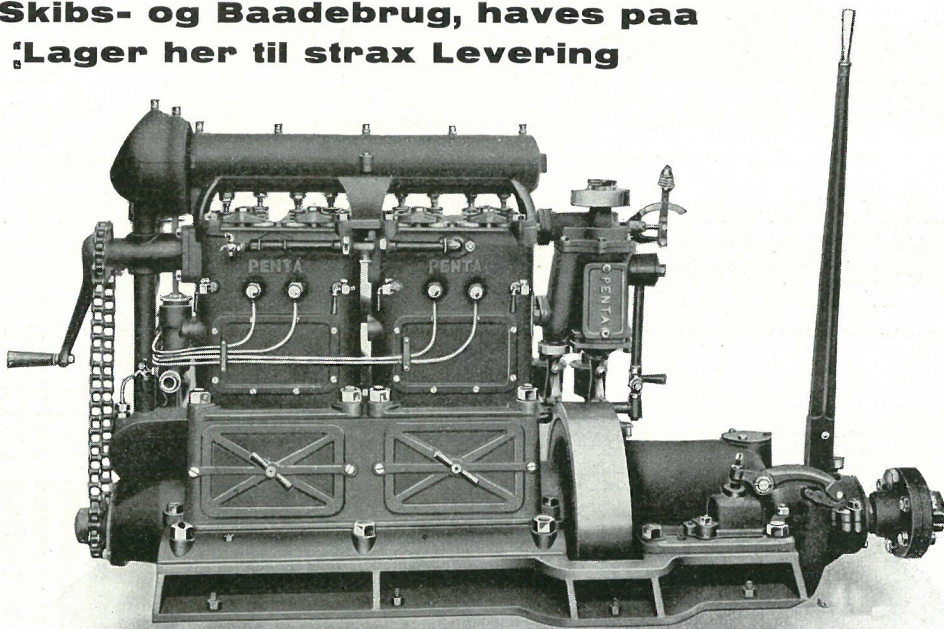
Baadmotorer
Stationære Motorer
Motorpumper
Motordynamos
Motorspil
til Skibsbrug
Motorbaads-
Materiel og Udstyr

Johs. Thornam

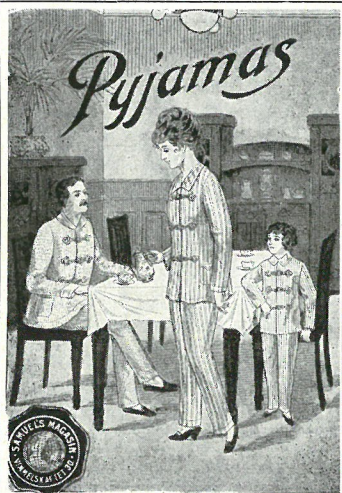
Gutenberghus
Vognmagergade 10
København K

Telefoner: Central 782 og 783

Telegram-Adresse:
Thornam, København



24 HK. 4-cylindret Penta Marin Motor



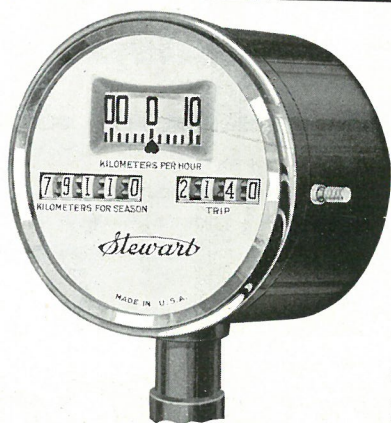
Samuel's Magasin
Vimmelskaftet 30

For Sports mænd og Landliggere

Pyjamas

Praktisk Nat- og Morgendress
for Damer, Herrer og Børn
Største Udvalg i Badekaaber
Viklers, Tweeds- & Lærreds-
Hatte, usynlige Seler, Vind-
jakker, Motorhuer etc. etc.

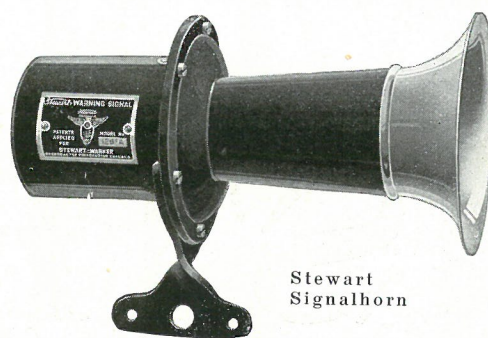




Stewart Speedometer

Største Udvalg i

Motor-
Tilbehør



Stewart
Signalhorn

SIMONSEN & NIELSEN A/S

BREDGADE 33 . KØBENHAVN

Berøft
AEG
Lamper
Automobilbelysning

BRDR. JONASSEN

Reparationsværksted

Vestervoldgd. 125
Telef. Byen 3386

Salg af
AUTOMOBILER
MOTORBAADE

FABRIKEN BLISS · KØBENHAVN · TELEFONER 960 · 4026 · 2686

VARE **BLISS** MÆRKE

faas i alle Værktøjsforretninger eller direkte fra
SALGSKONTORET · Nørregade 15

RUDKØBING
Hotel Langeland

Byens eneste 1ste Kl. Hotel
Automobilgarage

Vesterhavsbadet Tannishus

Amtsvej fra Hjørring

pr. Sindal

Bil-Garage

DANSK ARBEIDE
IDEON
LUXUSVOGNE
DROSCHER
LIMOUSINER
LASTVOGNE
OG ER - virkelig dansk Arbeide-
RUD. KRAMPER & JØRGENSEN, HORSENS

Motorplove
haves paa Lager

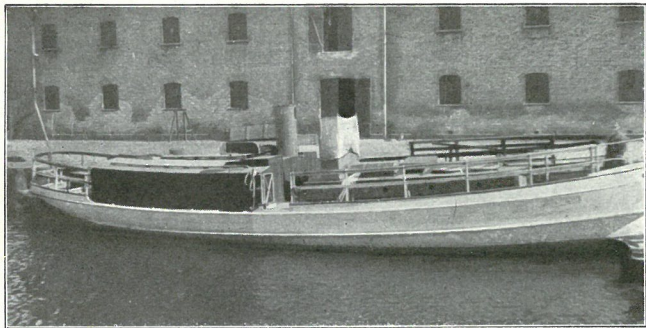
Aktieselskabet
CYCLONE

København B. - Colbjørnsensgade 5
TELEFON 11516 OG 1516

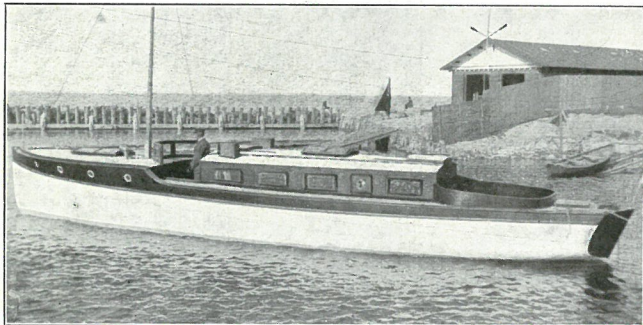
Forlang Tilbud!
Forlang Katalog!

Salgsliste for brugte Automobiles og Motorfartøjer

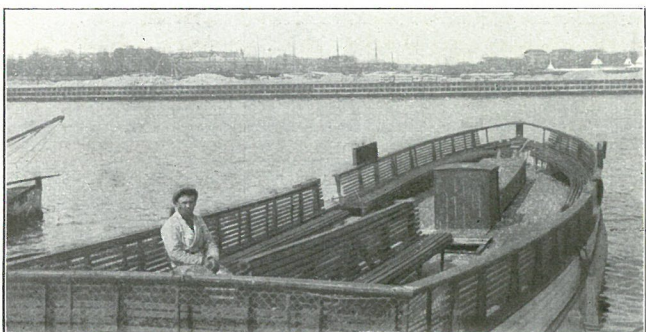
For Annoncer under denne Rubrik gælder særlige Priser,
som opgives paa Forlangende og indbefatter fri Cliché



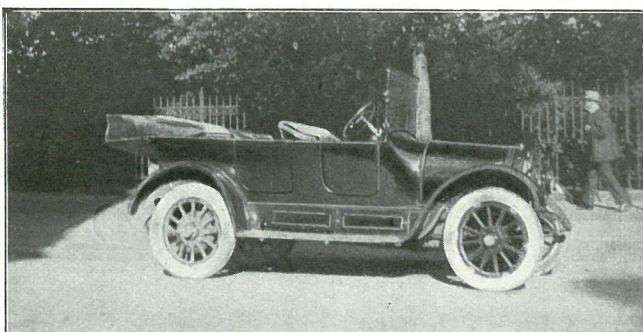
Søgaende Passagerbaad, ca. 50 Fod, fuld udrustet, lige til at sætte i Fart, sælges. Billet mrk. N. K. til „Kratos“ Ekspedition.



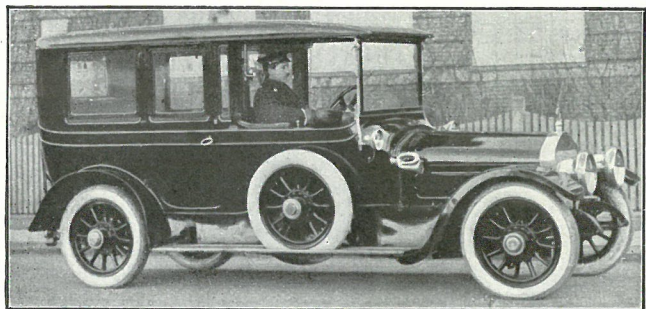
45 Fods søgaende Luksusbaad kan købes, blot træfærdig uden Beslag og Udstyr, men installeret med 24 HK. Motor. Billet mrk. N. N. til „Kratos“ Ekspedition.



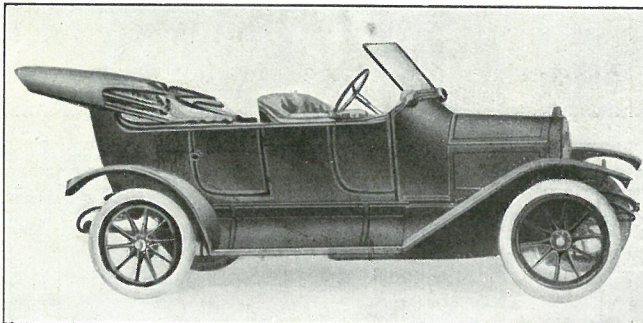
50 Fods Passagerbaad uden Motor, med Plads til ca. 180 à 200 Passagerer, kun brugt ca. 1/4 Aar og derfor saa god som ny, sælges for Kr. 4,500. Man henvende sig Johs. Thornam, Gutenberghus, Vognmagergade 10. Telf. Central 782-783.



18/35 HK. „Overland“, saa god som ny, er til Salg. Man indlægge Billet mrk. „Overland“ til Kratos' Ekspedition.



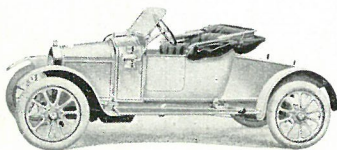
Limousine de Luxe,
75 HK., 6 cyl., som ny.
Johannes Fog, Købmagergade 52.



2 Aar brugt 4 Personers 6/15 HK., saa god som ny, meget økonomisk.
4 nye Dæk. 3700 Kr. Billet mrkt. „Sperber“ modtager Kratos' Ekspedition.



20 Fods 5 HK. den forreste Baad, kun brugt i 4 Mdr.
Pris 3000 Kr. Billet F. F. inds. til Kratos' Ekspedition.



Engelsk „Stellite“ i særlig fin Stand,
Kr. 5000. Kun meget lidt brugt. Billet
„228“ til Kratos' Ekspedition.



„Grant“ Model 1916, fin Stand, flere Reservedæk,
klausulfri, Kr. 3600. Bill. mrkt. „227“ til Bl. Kont.

Aktieselskabet

N. Larsens Vognfabrikker

Smallegade 52

Kgl. Hof-
Vognfabrikant

Karosserier
af enhver Art
Reparationer
af Automobiles

Chauffeur.

Motorpasser, som har Certificat
fra Maskinist-skolen, søger Plads
eller Ekstraarbejde.

On parle français etc.
Bill. mrk. „Chauffeur“ til „Kra-
tos“ Ekspedition.

Motorpasser.

En flink Mekaniker, fortrolig
med Eksplosionsmotorer og ikke
ukendt med Baadfart, kan faa en
god Plads straks. Billet med Op-
givende af Lønfordring og alle
Oplysninger modt. „Kratos“ Eksp.
under Mærke „Motorpasser“.

**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

OHLSEN & AHLMANN A/S · KØBENHAVN K.

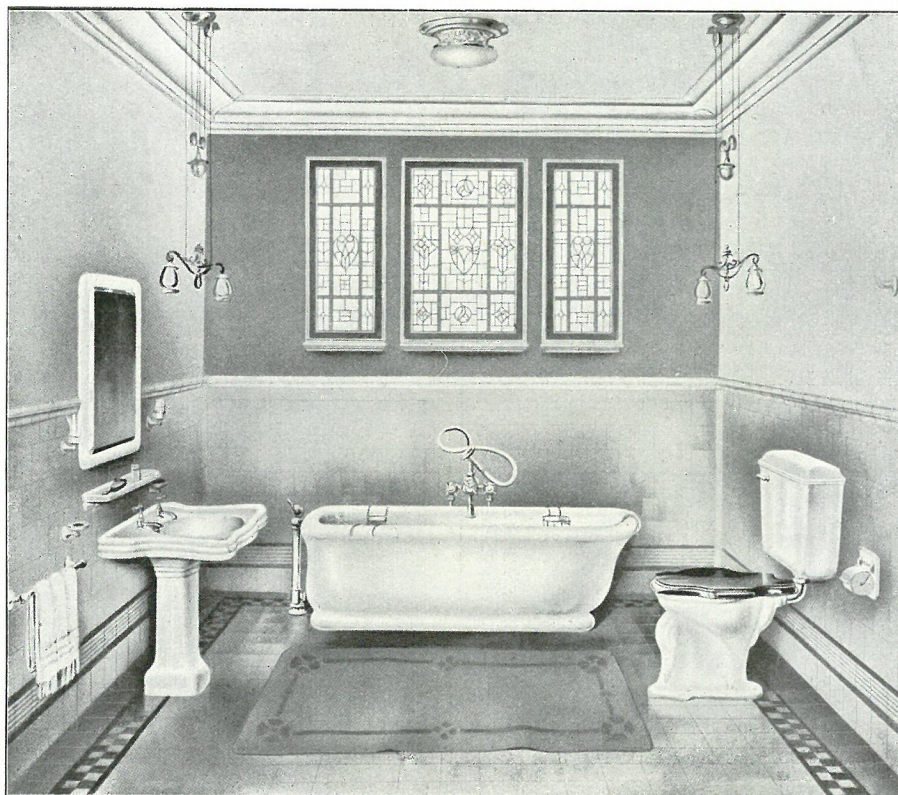
Telegram-Adresse: „OHLSEN“ - Egen Telefoncentral Nr. 78 90

Gas-
badeovne

Krystal-
Spejle

Glashylder

Marmor-
fliser



Vægfliser

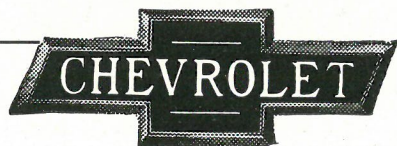
Gulvfliser

Terazzo

Ølandsten

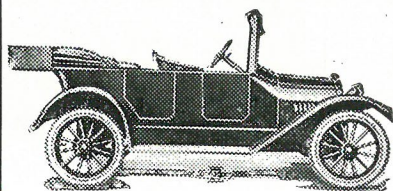
Alt Udstyr for Luksus-Badeværelser.

Enhver der bygger eget Hus bør besøge vore **Udstillingslokaler, Havnegade 39.** Aaben 9-5.



— 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 21 80

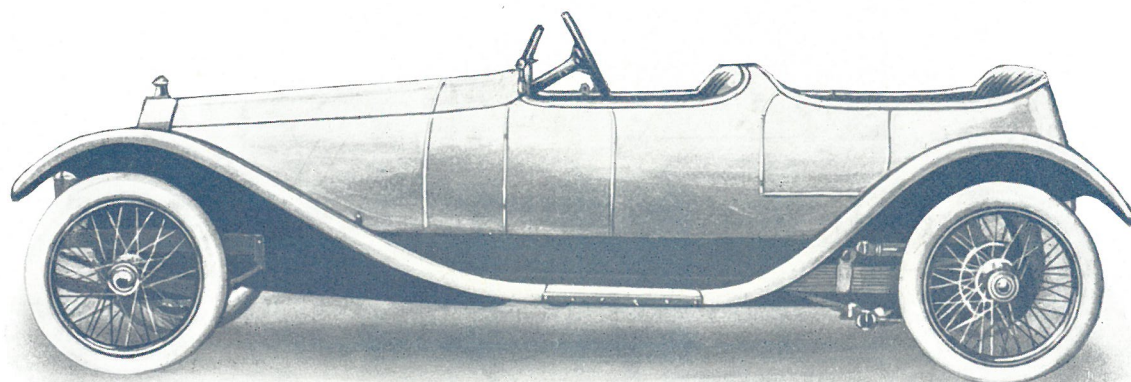
„THE MOTOR SHOP“

STRANDGADE · 1 ·
Telef. Byen 1846x

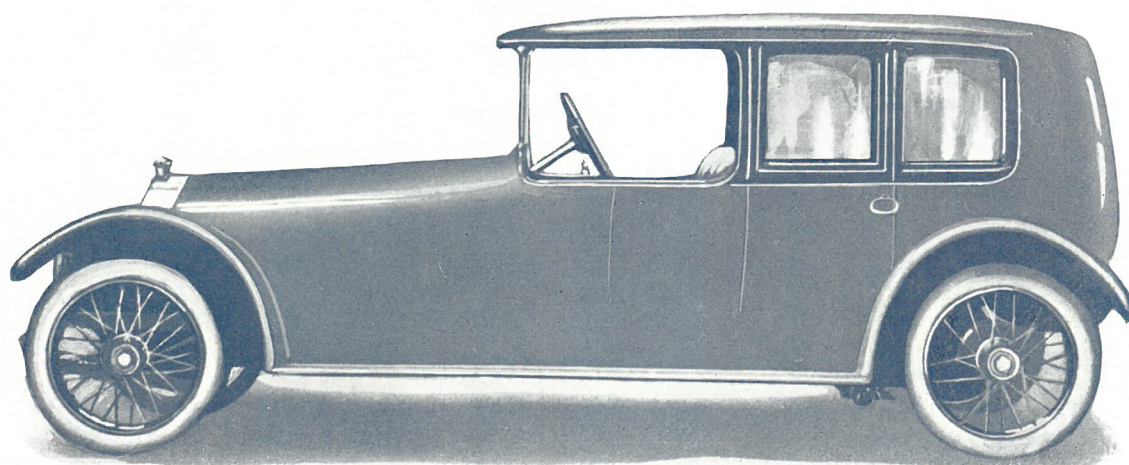
**Reparationer af
Automobiler og
Motorbaade**
under
Garanti

LANCHESTER

Luksusvognen for efter Krigen



LANCHESTER. 40 hp. 6 cyl. 4 seat
Sporting car



LANCHESTER. 40 hp. 6 cyl. 7 seat
Limousine

Vognene fabrikeres af Englands mest kendte og ansete Fabrik
THE LANCHESTER MOTOR CO.,
BIRMINGHAM

Hvis De køber Dem en „LANCHESTER“, er De saa fint kørende som man
overhovedet kan blive

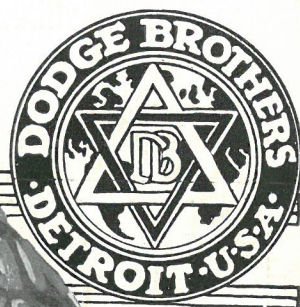
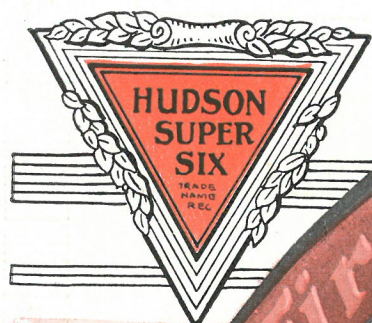
ENEFORHANDLER

ENEFORHANDLER

VULCANO

ALFRED PETERSEN
AUTOMOBIL-AFDELING
STRANDVEJEN 25 TELEFON: 10815
KØBENHAVN STR.

Hovedkontor: St. Kongensgade 17. Telefoner: 10819 : 10839



NEW HUDSON JAMES
MOTORCYKLER

Skandinavisk Motor Co. A/S

SEMLER & MATTHIASSEN
KØBENHAVN

NØRREGÅDE · 7.

KØBENHAVN
DANMARK

TELEGR. ADR. "SEMJAC"
TELEFON: CENTRAL

SMITH & Co. A/S
ODENSE

10706