

KRATOS

DANSK
MOTORTIDSSKRIFT



Februar 1917
PRIS 1 KRONE

Ⓢ
1917

Brennabor

Automobiler



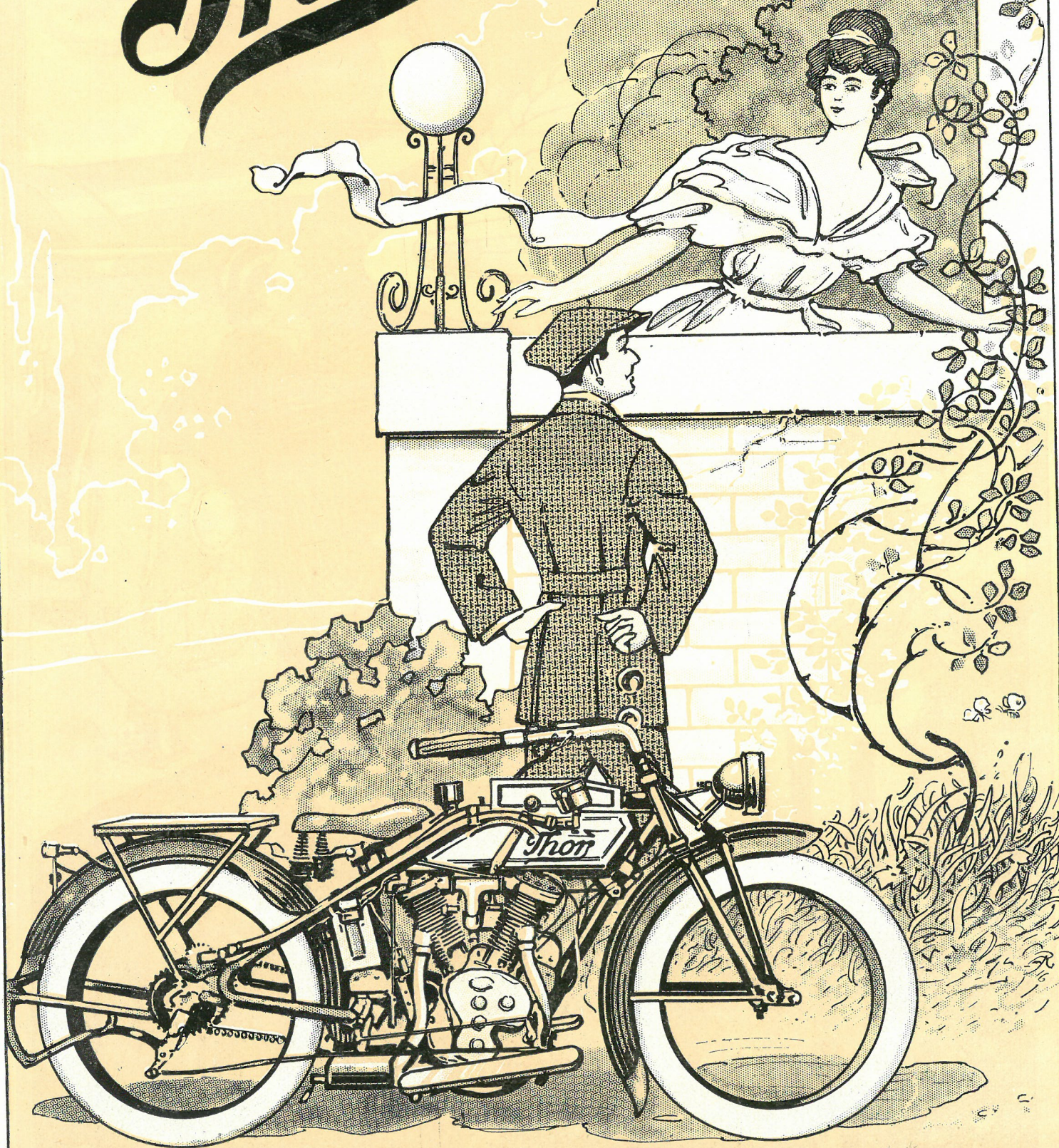
Gedr. Reichstein Brennabor-Werke
Filial København K.

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



TELF. 9781-10 991.

Thor



Værksted:
Gl. Kongevej 4
Telf. 10 900.

Generalrepræsentant for Danmark:
Chr. Walter, Farvergade 2

Garage:
Johannevej 8
Nora 163

≡ DANSK AKTIESELSKAB ≡

SCANIA VABIS



KØBENHAVN
LAST- OG LUXUS
AUTOMOBILER



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

Hersleb Christiansen & Co

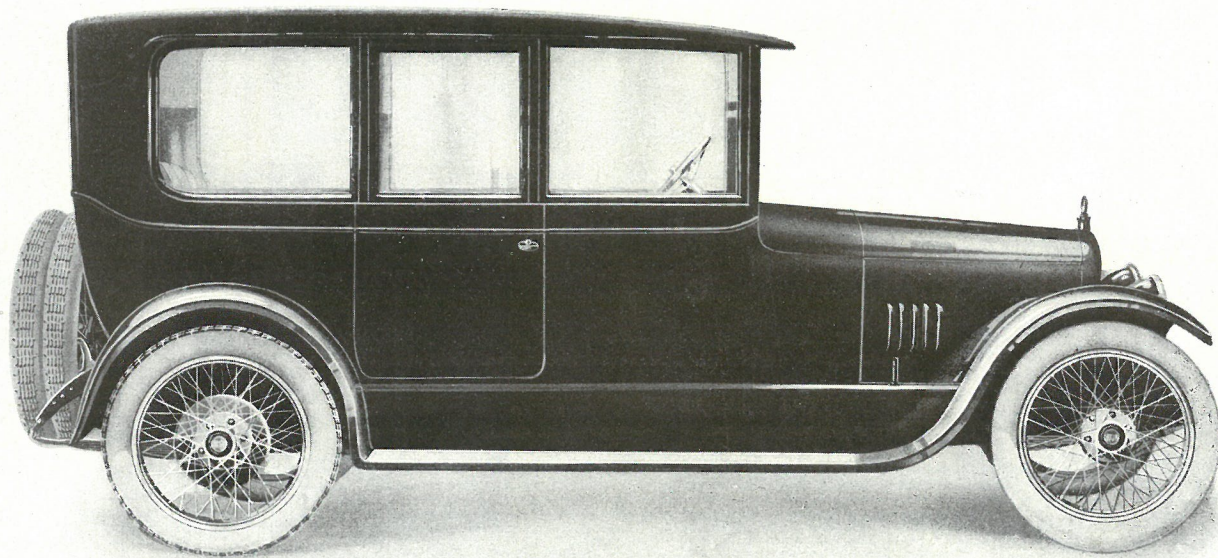
KØBENHAVN B.
RAADHUSPLADSEN 77

TELF: 7024
TELEGR. ADR:
AUTOHERSLEB



TELF. 7024
TELEGR.ADR:
AUTOHERSLEB

AUTOMOBILER :: MOTOR-CYCLER



JORDAN 6 CYL. ²⁰/₆₀ HK. COUPÉ LIMOUSINE

»Jordan« fabrikeres kun i eet Chassis, udstyret med de mest moderne Karosserier

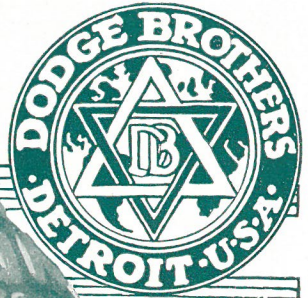
FORLANG PROSPEKT
FORHANDLERE ANTAGES

JORDAN



JORDAN

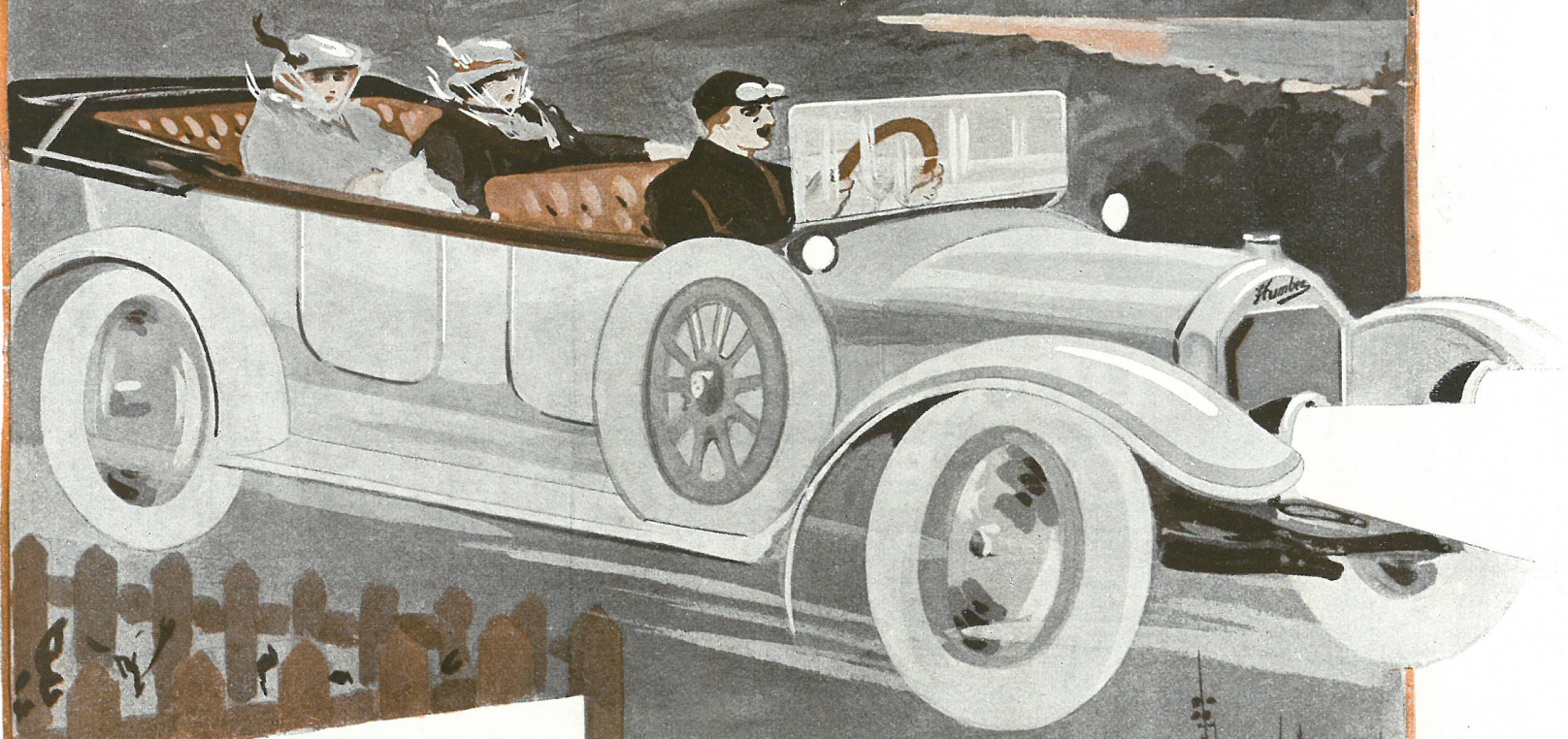




HUDSON SUPER SIX
DODGE BROTHERS
 AUTOMOBILER
Firestone Tires

NEW HUDSON **JAMES**
MOTORCYKLER
Skandinavisk Motor Co. A/S
NØRREGÅDE · 7.
KØBENHAVN **SMITH & Co. A/S**
DANMARK. **ODENSE**
 SEMLER & MATTHIASSEN · ·
 TELEGR. ADR. "SEMJAC" · ·
 TELEFON: CENTRAL
10706

Humber



Englands fornemste Mærke
Automobiler
Motorcykler
Cykler

Generalrepræsentanter for Skandinavien:

N. Raaberg & Co
København

Farvergade 8-10 Telefon 98 32

25

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. $\frac{1}{4}$ -aarligt Abonnement Kr. 12.— portofrit tilsendt, for Udlandet
plus Postpenge. Enkelte Numre Kr. 1.— plus Postpenge.
Tidsskriftet udgaar 1 Gang maanedlig.

INDHOLD:

	Pag.
NORGE: Noraypsdal-Söydmöre	48
HDS. KGL. HØJHED PRINSESSE MARGRE- THE MED SIN MOTORHUND DICK	49
GENNEM DET SKØNNE DANMARK I. Af <i>cand. polyt., Ingeniør F. Schmitto</i>	50
FRIVILLIGT DANSK MOTORORDONNANS- KORPS. Af <i>Ingeniør Chas. v. d. Hude</i>	54
VINTERLANDET. Af <i>Axel Juel</i>	56
„KRATOS“ Februar 1917	57
PAA MOTORSKI GENNEM SNEEN. Af <i>O. K.</i>	57
MOTORBAADSSPORTEN I SVERIGE. Af <i>Inge- niør Fritz Egnell, Stockholm</i>	58
ET STORT AUTOMOBIL-VÆDDELØB. Af <i>Al- fred Nervo</i>	61

FEBRUAR 1917

	Pag.
KENDTE VOGNE ELLER AUTO-KARNEVAL	64
KENDTE ANSIGTER PAA MOTOR	65
DANMARK I BILLEDER. Aarhus og Omegn ..	66
DRIVIS I HELSINGØR HAVN	67
EN KONGELIG MOTORHUND. Af <i>Le Brun</i>	67
MØDE MELLEM ET AUTOMOBIL OG EN HESTEVOGN	67
DET LOVLIGE LYS	67
VINTERTUR TIL VIBORG I AËROPLAN. Af <i>Premierløjtnant, Militærflyver M. Koefoed-Jensen</i>	68
RAAD OG VINK	70
SPØRGSMAAL OG SVAR	70
FORRETNINGSMEDDELELSER	70
ANNONCER: Pag. 41—46 og 71—76.	

ANNONCEPRISER:

$\frac{1}{4}$ alm. Side	Kr. 175.—	$\frac{1}{4}$ Farvetryk-Side	Kr. 250.—
$\frac{1}{2}$ do. do.	90.—	$\frac{1}{4}$ do. Omslag	250.—
$\frac{1}{4}$, $\frac{1}{8}$ og $\frac{1}{16}$ alm. Side hen- holdsvis ..	Kr. 45.—, 25.— og 12.50	$\frac{1}{4}$ do. Bagside	300.—

Ved Aarsannoncering 10% Rabat

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



WILSE FOT.

NORGE: Noraypsdal-Söydmöre.

Kratos

Dansk Motortidsskrift



Fotograferet specielt for „Kratos“.

Hds. kgl. Højhed Prinsesse Margrethe med sin Motorhund Dick.

Tekst Side 67.

Gennem det skønne Danmark

Af cand. polyt., Ingeniør F. SCHMITTO

I. En Tur til Dollerup Banker med Hald Sø :: :: og over den store Alhede :: ::

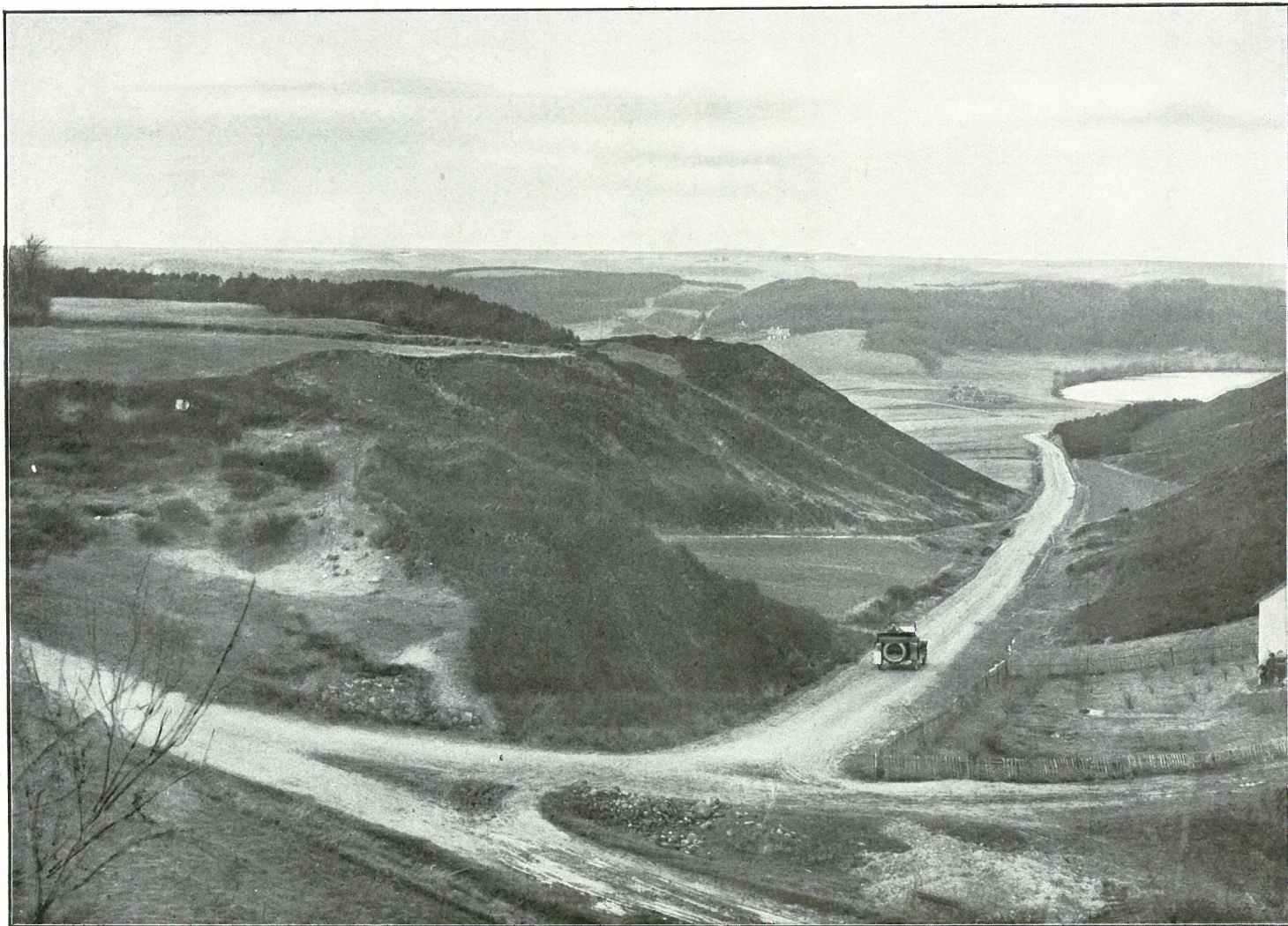
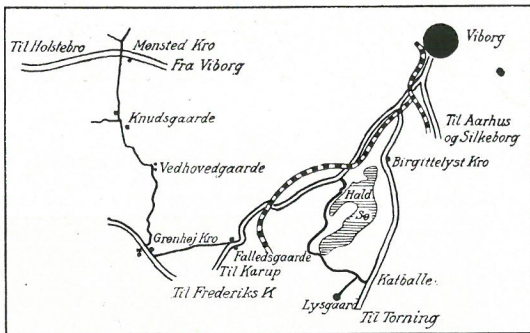
Hvis den nye Automobillov bliver vedtaget omtrent i den Skikkelse, som den er forelagt Rigsdagen, vil Danmarks Biveje praktisk talt blive aabnede for alle Turistautomobiler. Det er skrevet og sagt, at denne udvidede Kørselsfrihed vel er Fremskridt, men i Virkeligheden kun en Lovfæstelse af allerede bestaaende Forhold, idet den Situation, som skabtes ved Krigens Begyndelse, da Hesteopkøberne kørte Landet rundt i Automobil og besøgte saa at sige hver eneste Gaard, med ét Slag aabnede Landbefolkningens Øjne for Motorkøretøjernes Betydning. Antallet af Automobiler til Nyttebrug voksede meget stærkt, og da tilmed Bønderne for Overtrædelse af Lovens Bestemmelser ikke længere gik i Kommunernes Fattiggasser, men derimod i Statskassen, blev Tilbøjeligheden til at melde Overtræderne af Bivejsforbudet meget ringe, og i langt de fleste Kommuner i Landet betragter man nu Motorvognen paa Biveje som en naturlig og selvfølgelig Ting.

Ikke desto mindre — Loven skal jo holdes, og saalænge de nugældende Bestemmelser er i Kraft, vil den lovlydige Automobilist, med mindre tvingende Forretningshensyn nødvendiggør det, ikke befære Biveje, som ikke ad legitim Vej er aabnede for Motorvognskørsel. Ved Planlæggelsen af sine Fornøjelsesture, har Motorvognsejeren maattet se

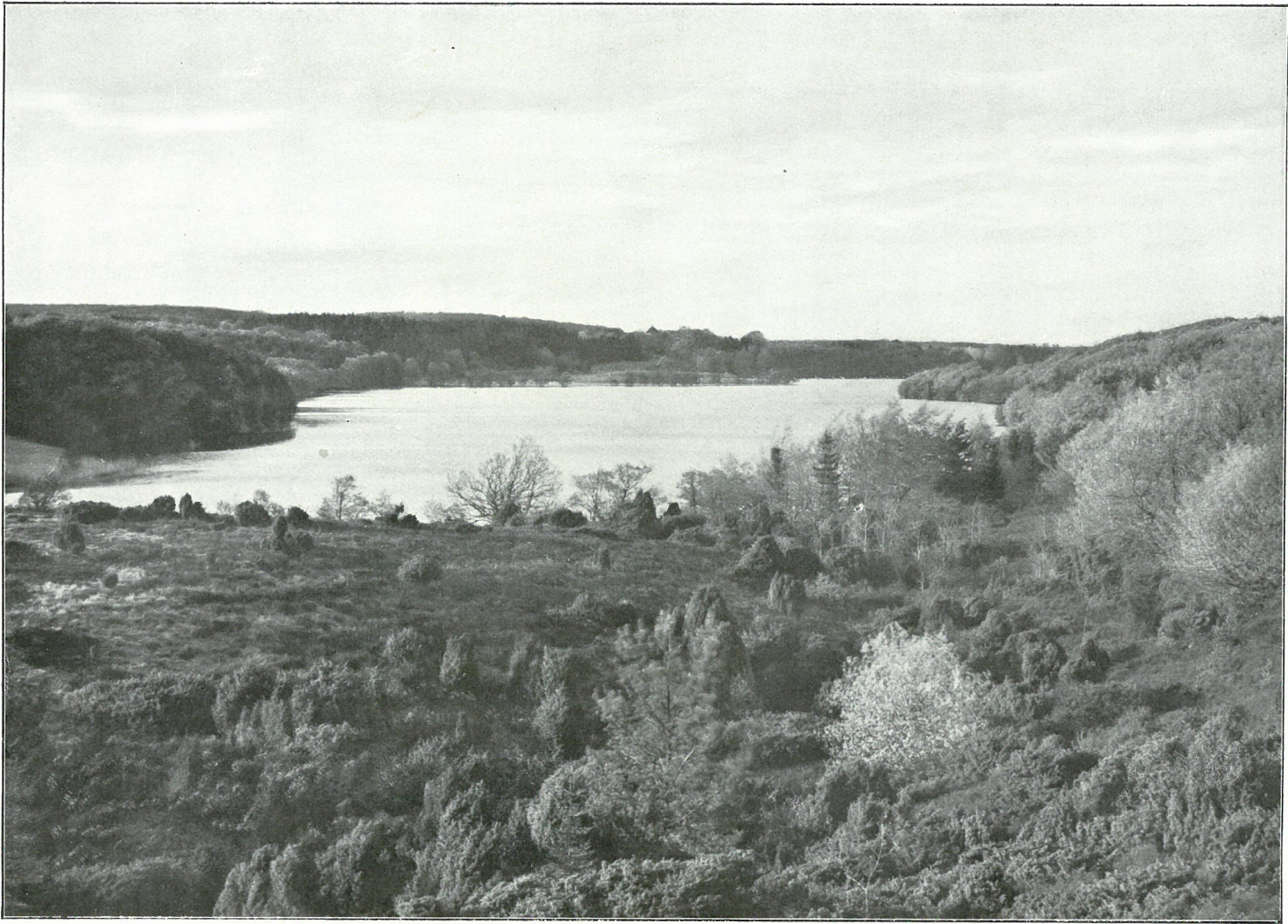
paa Kortets store Linier, som markerer Købstæderne og de store Forbindelsesveje imellem dem. I Stedet for fortrinsvis at opsøge de smukkeste Egne i Landet, har han været nødt til at udnytte sin Ferie til at tilbagelægge det størst mulige Antal Kilometer om Dagen. Sandt nok, kan ogsaa denne Form for Automobilkørsel have sin Charme, men i et lille Land som Danmark, hvor Terræforholdene er yderligere begrænsede af de besværlige Overfarter

over Bælter og Sunde, bliver man snart „mæt“ af Metoden.

Heri vil der nu ske en væsentlig Forandring, naar den nye Lov træder i Kraft. Ikke saadan at forstaa, at Automobilisten for bestandig siger Farvel til de store Hovedveje og styrer sine 40 Heste ind paa de usleste Biveje i Flæng. Det skal han snart blive ked af; thi Guderne skal vide, at mange Biveje er i en miserabel Forfatning og tilmed fører gennem ganske interesseløst Terræn, hvor det er umuligt at faa nogen anden Fornemmelse end den til en vis Grad pirrende at køre paa en Vej, hvor man aldrig har været før. Nej! Skal man have det fulde Udbytte af den udvidede Kørselsfrihed, maa Bivejene udvælges med Smag og Forstand, saa at man uden at forandre Hovedplanen for sin Udflugt, faar Lejlighed til at besøge de naturskønne Steder, som ofte ligger kun ganske faa Kilometer fra den ensformige, slagne Hovedlandevej.



Svinget ned mod Hald Sø.



Et Glimt udover Hald Sø.

Det er nu vor Hensigt i denne og følgende Artikler at give Læserne nogle Vink om, hvorledes man bedst træffer sit Valg, og vi beder Dem i Dag følge os paa en Sviptur til de berømte *Dollerup Banker* med den skønne *Hald Sø* og Hovedgaard samt et lille Blik ud over den store *Alhede*.

Vi har overnattet i *Aarhus* og kører nu ved Titiden om Morgenen ad *Viborg* til. De 64 km god Landevej over *Anbæk* til *Viborg* tilbagelægger vi paa godt halvanden Time, og lidt før Kl. 12 holder vi vort Indtog i *Jyllands gamle Hovedstad*. Det er Frokosttid, og vi kan tage ind paa „Hotel *Phønix*“ eller „*Preislers Hotel*“, som begge ligger i *Byens Hovedgade*, *Sct. Mathiasgade*. Naar vi har spist, er det vor Hensigt at køre over *Holstebro* til *Ringkøbing*; men nu kan vi, i godt Humør efter Frokosten, give os selv en aandelig Nydelse af høj Rang ved at lægge vor Tur ned over *Dollerup Banker*. Vi kører tilbage ad *Sct. Mathiasgade*, ad samme Vej vi kom, drejer tilvenstre ad „*Dumpen*“ og kører ud ad *Aarhusvejen*. Ved den første Vejgaffel lige udenfor *Byen*, hvor vi før kom ind ad den Vej, vi nu har paa venstre Haand, vælger vi den højre Vejgren. Vi er paa *Hovedlandevejen* til *Karup*; ca. 2 km fremme drejer Landevejen til *Torning* skarpt af tilhøjre over *Jernbaneleddet*, den følger vi, og kommer ad en me-

get bakket og ret bugtet Vej ned imod *Hald Sø* til *Birgittelyst Kro*, hvor der efter et skarpt Sving tilhøjre følger en lang Bakke op. Vi bliver paa *Hovedlandevejen* til *Torning* endnu ca. 5 km, hvorefter vi drejer ad en temmelig daarlig Bivej tilhøjre gennem den lille By *Katballe*. Ved denne By svinger Vejen først tilhøjre og derefter tilvenstre i Retning ad *Skjelhøje Station*; vi drejer dog til-

højre ad den første Bivej paa højre Haand (ca. 1 km fra *Katballe*), som fører stejlt nedad mod *Hald Sø*, hvortil der er en henrivende Udsigt. Ved *Søen* ligger *Dollerup Papirfabrik*, som vi kører igennem, hvorefter vi svinger skarpt tilvenstre og følger den stejle Bakke opad, som drejer tilhøjre ind gennem *Granskoven*. Her er Vejen fortrinlig, jævn og glat som et Stuegulv og temmelig bred.

Der forestaar os nu den vidunderligste Tur langs *Haldsøens Skrænter*, snart gennem *Granplantage* og snart gennem *Bøgeskov*, op ad *Bakker* og ned ad *Bakker*, gennem mange Sving og med adskillige smukke Udsigter over *Søen*. Efterhaanden sænker Vejen sig mere og mere ned mod *Søens Bredder*, indtil vi passerer den gamle *Vandmølle*, hvor Vandet styrter ned gennem det utætte *Stigbord*, og vi kører forbi *Bækkelund-Pavillonen*, *Viborgensernes yndede Udflugtssted*, hvortil *Herregaarden Hald's* elskvær-



Paa Bakken Syd for *Birgittelyst Kro*.



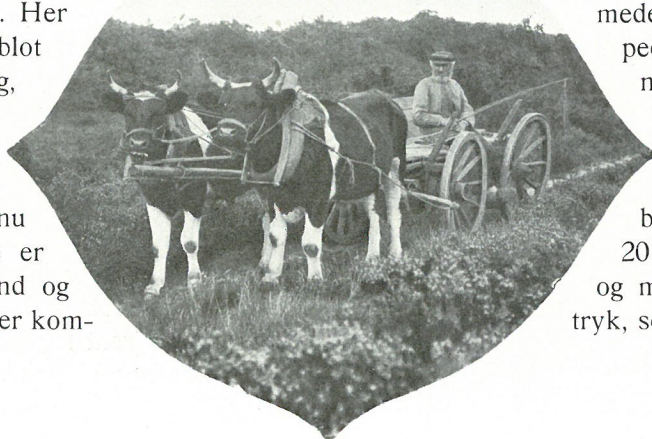
Billedet foroven: Paa Landevejen mellem Viborg og Karup.

Billedet forneden: Tidlig Foraarsmorgen ved Hald Sø.
I Baggrunden det restaurerede Taarn af det gamle Hald Slot.



Egeskoven ved Hald.

dige og forstaaende Ejer, Hofjægermester *Krabbe*, forlængst har skaffet almindelig Bivejstilladelse. En stejl Bakke opad, som svinger ind gennem Skoven, fører forbi det smukke gamle Herresæde og tilvenstre ad Indkørselsvejen, som er hegned med kæmpehøje Mindesten, forsynede med Inskriptioner. Vejen fører over de store Marker, hvor i sin Tid *Lejren ved Hald* var beliggende, og man ser endnu paa Marken tilvenstre Resterne af en af de gamle Brønde, hvor Kavalleristerne i *Lejren* vandede deres Heste. Bivejen fører os atter ud paa Hovedlandevejen til Karup lige ved *Hald Egeskov*, Landets største og smukkeste Egeskov. Dens Drift er fornylig overtaget af Staten, og det Billede, som vi ovenfor bringer af den, er tillige med mange andre optaget paa Forstvæsenets Foranstaltning, for at der ved gentagen Fotografering ad Aare kan konstateres Virkningerne af Statens Omsorg for Skoven. — Vi drejer nu tilvenstre ad Karup til og kommer efter ca. 3 km's Kørsel til et farligt Dobbeltsving, hvor Vejen paa en Viadukt gaar over Jernbanen. Her maa køres meget langsomt, ikke blot af Hensyn til det farlige Sving, men ogsaa fordi Stedet er et af de ejendommeligste og skønneste i Danmark. Endnu 2—3 Kilometer ad Karupvejen, som nu af en Hovedlandevej at være er mindre god, flere Sving, løst Sand og mange fritliggende Skærver, og der kom-



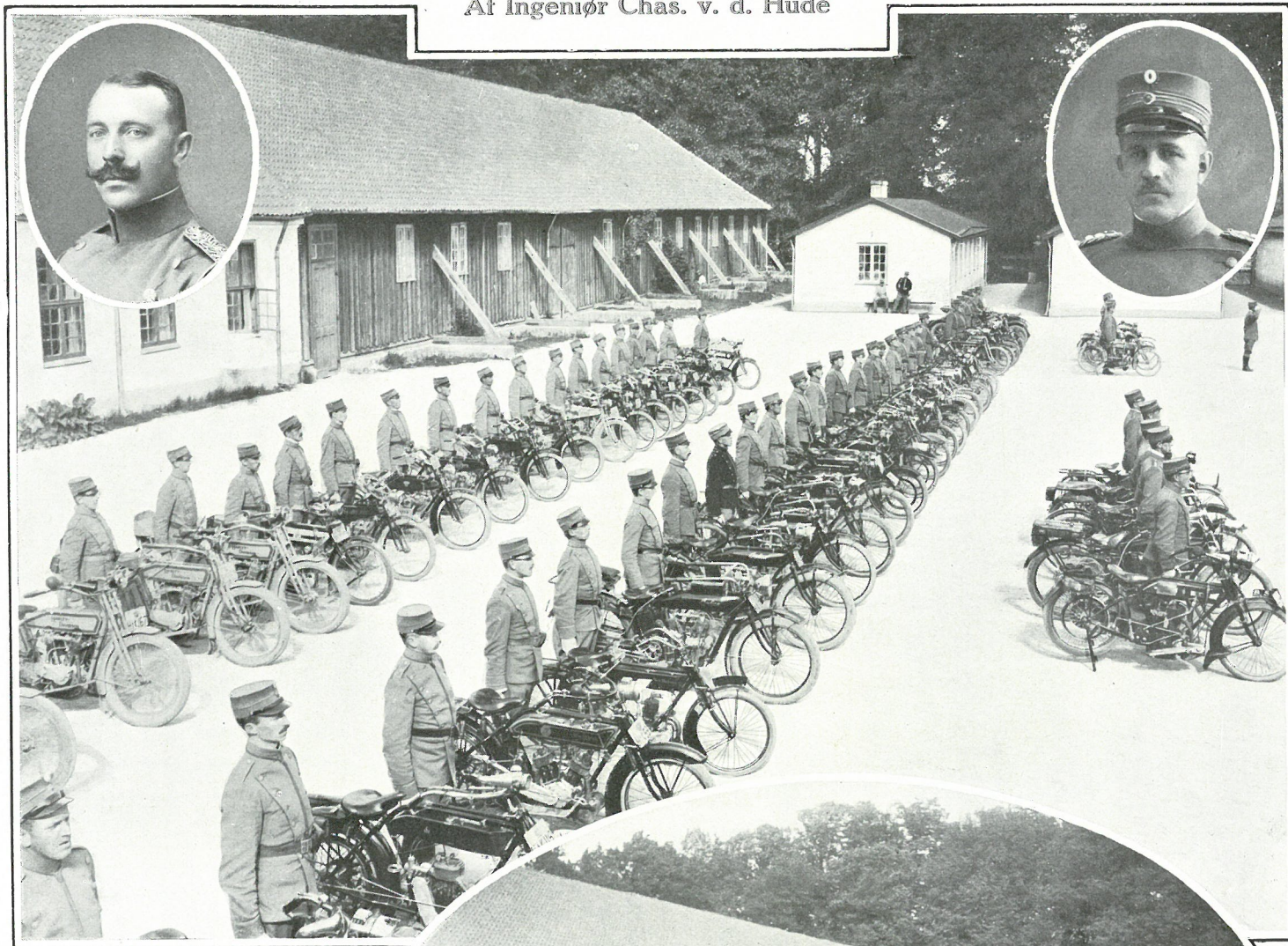
mer et nyt Dobbeltsving ved *Falledsgaarde*, først tilvenstre, saa skarpt til højre og saa atter tilvenstre. Vi kører dog ikke ind i det sidste Sving, men følger Hedebovejen *lige ud*, som fører over til *Grønhøj Kro* paa Hovedlandevejen Torning—Skive.

Fortsætter vi lige ud ad denne Landevej, kommer vi snart paa venstre Haand til den meget omtalte *Rensdyrspark*, hvor man efter Sigende med Held søger at akklimatisere disse højnordiske Dyr til vort mildere Vejrlig. Efter at have passeret Vejrmøllen paa venstre Haand og Kroen paa højre Haand, drejer vi dog ind paa den første Bivej tilhøjre, som over den nordlige Del af den store *Alhede* fører til *Mønsted Kro* paa Viborg—Holstebro-Landevej, 14 km vest for Viborg. Det er en ualmindelig god Hedevej, hvilket tildels skyldes den kalkholdige Jordbund, som ogsaa udnyttes til Driften af flere Kalkværker.

Her er milevid Udsigt over de brune Lyngbakker, og paa den varme Sommereftermiddag kommer man i den rette Blicherske Stemning, medens Motoren brummer sit dæmpede Akkompagnement til Lærkerne's jublende Triller. Ved *Mønsted Kro* drejer vi tilvenstre ad Landevejen og kan nu optage vor afbrudte Hovedrute til Holstebro efter at have tilbagelagt omtrent 20 km ad Landevej og 20 km ad Bivej og mættet os selv med Skønhedsindtryk, som vi sent eller aldrig vil glemme.

Frivilligt Dansk Motorordonnanskorps

Af Ingeniør Chas. v. d. Hude



Til Parade i Jægersborg Kaserne.
Medaillonerne: til venstre: den nuværende
Korpschef, Billedhugger Holberg-Hansen.
Til højre: den forhenværende Korpschef,
Ingeniør Chas. v. d. Hude.

Ingen Rigmand i sin Luksus-
Auto, langt mindre nogen
almindelig Cyklist kender den
Fryd, den jublende Glæde over
Livet, som en Motorcyklist kan
føle, naar han en smuk Sommer-



Hs. Maj.
Kongen
inspicerer.



Generaløjmester Nørresø uddeler Præmier.

dag paa sin tro-
faste Motor farer hen
ad Landevejen. Verden synes
ham lille, naar Landsbyer, Kirker og Skove glider forbi i
kaleidoskopisk Række; men Motorordonnanserne — de fri-
villige Medlemmer af Motorordonnanskorpsset — kan nyde
den livsalige Følelse i en endnu mere potenseret Form,
fordi den føles paa Baggrund af sure Kørsler med tre-
krydsede Meldinger i Sjask og Søle, gennem tunge Veje og
mudrede Stier, hvor enhver, der ikke var militær — fri-
villig og opfyldt af Pligtroskab — vilde have foretrukket
enhversomhelst anden Befordring.

Der er intet saa godt som at have Pligter, og dem har
den frivillige Motorordonnans mange af. Fra det Øjeblik,
han som Aspirant for første Gang møder til Øvelse i den
fine, graagrønne Uniform, og til han efter 5 Aars Tjeneste
kan gaa over i Reserven, bestaar hans Korpsliv kun af

Pligter. Han skal gennemgaa Rekrutskolen paa Jægersborg Kaserne, hvor han paa fem Dage sammen med Kammerater lærer dels almindelig Soldaterkundskaab, dels den særlige Viden, der kræves af en M.-O. Derefter kommer den aarlige 10 Dages Tjeneste ved Hæren under de store Øvelser, saa kommer Vinterskolerne og Øvelserne og derefter Belønningerne i Form af Avancement.

Men stiller Korpset og Hæren store Krav til Pligt-troskab, følger dermed ogsaa et glimrende

Kammerat-skab, fornøjeligt Samvær og Samleven med enstænkende Motor-mænd og en overordentlig interessant og lærerig Tjeneste.

Flere end én nybagt Motorordonnans, der møder i Korpset med en sikker Følelse af overlegen Køredygtighed, opdager hurtig, at der er

— med Respekt at melde — Pokker til Forskel paa civil Landevejskørsel i godt Vejr og militær Kørsel i alt Vejr og paa alle Veje. Derfor viser ogsaa Listen over Vinderne i de sidste Aars Motorløb et betydeligt Antal Præmietaagere blandt Motorordonnanserne.

Vort frivillige Motorordonnans-



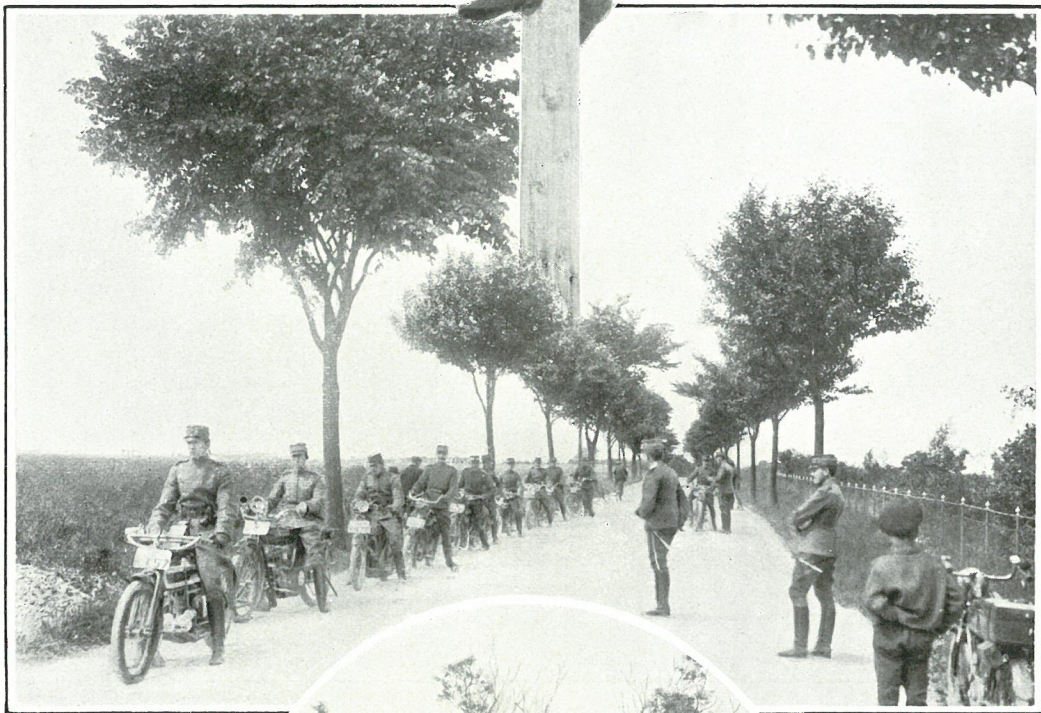
Paa Udkig.

korps er ikke alene et af vore ældste frivillige Korps, eftersom dets Oprindelse kan føres tilbage til 1908; men det er tillige det ældste frivillige Motorordonnanskorps i Verden, og i adskillige Lande er de senere oprettede tilsvarende Korps blevet organiserede efter dansk Mønster og paa Basis af de her indvundne Erfaringer. Da det i Foraaret 1914 paatænkte at arrangere en international Konkurrence i Holland mellem et Hold

fra hvert af de Lande, som havde frivillige Motorordonnanskorps, blev der sendt en Repræsentant herop til Danmark med en speciel Indbydelse til det danske Korps og dets Stifter. Konkurrencen skulde have fundet Sted d. 8.—10. August 1914, og medens man her lagde sidste Haand paa Arrangementet af Turen, udbrød

Krigen, og de tyske, østrigske, belgiske, franske og engelske Hold fik hurtig Lejlighed til at konkurrere med Livet som Indsats.

Den 4. August 1914 blev en Del af Korpset indkaldt til Sikringsstyrken, nogle Dage senere blev hele Korpset mobiliseret, og det har siden da i 2½ Aar uden Afbrydelse afgivet til Hæren alle de Motorordonnansere, der kræves til dens Administration. Der er indrettet en Turnus omtrent som Hærens, og de frivillige Motorordonnansere har udført en Gerning, der ikke staar tilbage for de Værnepligtiges.



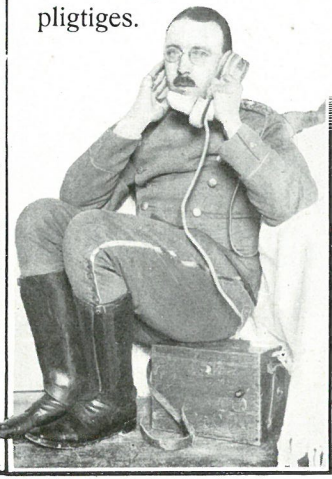
Landevejs-Manøvre.



I Cirklen: Revolverskydning.



Kørt fast i Sneen.



Felttelefon.



Vinterlandet

" " "

*Nu klæder Sneen hvid den hele Egn,
den fylder Grofter, skjuler Markers Flegn;
hvor ensomt-øde, kun den hvide Sne —
og to og tre bli'r mange Folk at se.*

*De sorte Stammer mærker Vej og Sti —
en Kane glider fjærnt en Gaard forbi;
det er som drages ad usynlig Snor
et Skyggebilled' langs den hvide Ford.*

*Lad Frostens komme kun saa ond, den vil,
nu Blomstens Hjærteblad er dækket til;
de hvide Dun, der tyst fra Himlen kom,
har lagt sig skærmende og blidt derom.*

*Jeg føler — som en Lykke — mod min Arm
blot det, at Du er levende og varm;
og mens vi gennem Vinterlandet gaar,
jeg Livets simple, dybe Fryd forstaar.*

Axel Juel.

" " "

KRATOS

FEBRUAR 1917

Februar — eller „Sparemaaned“, har kun 28 Dage; dermed er vistnok ogsaa sagt alt det gode, som kan siges

om denne ubehagelige Maaned. Fra første Dag har den staaet i Manglens og Sparsommelighedens Tegn. Ingen Benzin og ingen Tonnage; Motorcyklernes Vinterløb aflyst, ingen flere nye Automobiler og Trusler om Forbud mod Søndagskørsel.

Det er vanskelige Tider ogsaa for Automobilisten og navnlig, naar han bruger sit Køretøj til andet og mere end Fornøjelse og Sport, nemlig naar han anvender det i sit daglige Erhverv. Ikke med Urette har adskillige Automobilere — særlig Læger og Dyrlæger — gentagne Gange protesteret mod den ganske planløse Maade, paa hvilken Benzinfordelingen har fundet Sted. Den, som har været saa heldig at faa afsluttet Kontrakt med „Det danske Petroleumskompagni“ — i Virkeligheden den eneste Hovedleverandør af Benzin herhjemme under Krigen — har hidtil saa nogenlunde kunnet dække sit Forbrug til Priser, som vel er betydelig højere end før Krigen, men dog ikke op over alle Bjerge. Men — og nu kommer Humlen — ikke saa faa af Petroleumskompagniets Kontrahenter er slet ikke Forbrugere af Benzin, eller ser i hvert Fald deres Fordel ved ikke at bruge Benzinen, men i Stedet for sælge den til den højstbydende. Den opkøbes da af entreprenante „Benzin-Hajer“, og fra den Side stammer de mange Annoncer

i Dagbladene om „Benzin til Salg til indenlandsk Forbrug“ til Priser, der gaar lige op til tre og fire Kroner Kiloet.

Her er et ganske utaaleligt Forhold, som snarest muligt bør ændres. Idealet vilde være, om der blev indført „Benzin-Kort“ i Lighed med Sukker-Kortene; men hvis man finder, at dette er for stort et Apparat at sætte i Scene for en saa forholdsvis ringe Gren af Erhvervslivet som Benzin-Salget, maatte man i hvert Fald ønske, at den allestedsnærværende Prisreguleringskommission vilde tage Initiativet til at faa indført Bestemmelser om *Maksimalavance* (f. Eks. 10 Øre pr. kg.) paa Videre salg af Benzin.

Hvis det var forbudt at tage mere end Petroleumsselskabets Pris + 10 Øre pr. kg. for Benzinen, vilde der ganske sikkert komme meget betydelige, nu hengemte, Benzinmængder for Dagen, og Automobilisterne vilde med Taknemmelighed se sig befriede for den ligefrem uanstændige Plage, som de aabenlyst opererende „Benzin-Hajer“ er blevet i det sidste Aarstid.

„Københavns Motor Klub“'s Medlemmer har paa et fornylig afholdt Møde opfordret Klubbens Bestyrelse til at tage denne Opgave op, og Bestyrelsen har derfor henvendt sig til „Danmarks Motorcykle Union“, som nu, efter hvad vi erfarer, vil søge at samle de øvrige Motororganisationer og Benzinselskaberne om en fælles Henvendelse til vedkommende Myndigheder.

Paa Motorski

Ja, hvorfor ikke? Alt andet i denne Tid skal være Motordrift, og naar man ikke kan æde Kilometer i fodhøj Sne paa almindelig Motorcykle, saa maa der altsaa findes paa noget nyt. —

Og det nye er Motorcykle med Ski.

Det er en Opfindelse af en Svensker ved Navn Park. Samme Park omkom imidlertid ved en Demonstration i Sverige, idet Isen brød sammen under ham. Patentet er nu ført ud i Virkeligheden af det svenske Eksport- og Industriudstillings Akts., som Lørdag den 3. ds. havde indbudt Pressens Repræsentanter til at overvære en Opvisning i Fælledparken, der just efter et jævnt, tæt Snefald bød paa det fineste Føre for en saadan Motorkørsel.

Ude ved Syversens Monument samledes de indbudte, hvoriblandt var Repræsentanter for Frivilligt Motorordonnans Korps samt for Korps Westenholtz.

Baghjulet paa Motorcyklen var beviklet med Jernkæde, som derved forhindrede Hjulet i at glide.

Selve „Skierne“ er nærmest som et Par almindelige Skier i lille Format, og er ved et Fjedersystem paahæftet Motorcyklen, saaledes at Føreren, naar han kører hen over en nogenlunde jævn Bane, kan



gennem Sneen.

styre Maskinen ved Hjælp af Ski-erne og har derved Hænderne fuldstændig fri, saaledes at han med Armenes Hjælp kan signalisere, for Eksempel ved Militærøvelser og lignende.

Fordelene ved at have Ski paa Motorcyklen skulde være den, at Cyklen er forhindret i at skride og derved vælte, samtidig med at den betydelig lettere arbejder sig gennem høj Sne, over Vejkanter og selv ret betydelige Forhindringer, hvilket Maskinen ved Opvisningen paa fyldestgørende Maade viste.

Der kan næppe være Tvivl om, at Motorski-erne vil faa Betydning i Lande, hvor Sneen om Vinteren i længere Tid ligger som en Hindring for hurtig Passage. De er et praktisk Supplement til Motorcyklen, og da de hurtigt kan tages af og paa, forøger de dette nyttige Befordringsmiddels Værdi.

Slutteligen skal blot tilføjes, at Direktør Ljung fra Patenthaverne meddeler, at der til den svenske Hær er leveret 600 Par Motorskier og til Private i Sverige ialt 900 Par.

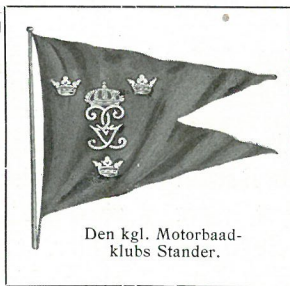
Det turde dog vist være meget tvivlsomt, om de vil faa lignende Succes her hjemme, hvor vi jo ikke er særlig forvænt med megen og langvarig Sne. O. K.

Motorbaadssporten i Sverige

Af Ingeniør Fritz Egnell, Stockholm

De naturlige Forudsætninger for at drive en interessant og fornøjelig Motorbaadssport er ualmindelig heldige i Sverige med dets store Skærgaarde, Indsøer og Kanaler, og som Følge heraf har Sverige ogsaa paa Motorbaadssportens Omraade tidligt udviklet sig og i mange Tilfælde været Foregangslandet. Allerede saa tidligt som i 1904 afholdtes Motorbaadskonkurrencer i Stockholm af den kgl. Automobilklub. De første Kapsejladser indskrænkede sig til at gaa over en Bane paa nogle Snese Distanceminutter indenfor Skærene. Paa det Begyndelsesstadium, som Motortekniken dengang indtog, blev Motorens Driftssikkerhed afgørende. Tekniken var ikke naaet saa langt frem imod Fuldkommenheden, at man kunde begynde at prøve de Faktorer, som har Indflydelse paa Baadenes Fart og Sødygtighed. Det varede imidlertid ikke længe, førend disse Konkurrencer blev betragtede som utilfredsstillende, og i Aaret 1907 udsattes bl. a. af Ingeniør *Fritz Egnell* i Stockholm en Vandrepræmie, hvortil var føjet Regler, som tilsigtede at frembringe sødygtige Motorbaade til længere Farter. Konkurrencedistancerne blev nu meget forlængede, og en Del af Banen blev forlagt til de ydre Skærgaarde eller det aabne Hav, og derved voksede ganske naturligt i høj Grad Kravene, saavel til Motoren som til Baaden.

Interessen for Motorbaadskonkurrencer var netop paa dette Tidspunkt særlig stor, og den Maade, hvorpaa disse Konkurrencer blev ledede, vil altid være den kgl. Automobilklub til Ære. Klubben fulgte nemlig det Princip Aar efter



Aar at forandre og afpasse Reglerne, saa at Baadenes gode Egenskaber, d. v. s. deres Fart i Forhold til Deplacement og Maaletal, maatte blive de afgørende, forudsat at Motorernes Driftssikkerhed ikke lod noget tilbage at ønske. Da Tekniken temmelig snart kom saa vidt, at Fejl ved Motoren var ret sjældne, blev Mo-

torbaadskonstruktørerne gennem disse Regler tvungne til at udvikle Linierne i deres Baade og at konstruere de dertil mest passende Skruer, for ved en vis Hestkraft-Udvikling at opnaa den størst mulige Fart paa Baaden i Forhold til dens Deplacement.

Højdepunktet for Konkurrenceinteressen blev naaet, da den internationale Association for Motorbaadssport paa en Kongres i Paris paa svensk Initiativ udsatte en international Vandrepræmie for søgaaende Krydsere med den Bestemmelse, at den første Konkurrence skulde finde Sted i Sverige. Denne Konkurrence blev afholdt i Aaret 1910 over Strækningen Stockholm—Gøteborg og vakte berettiget Interesse i hele Evropa. Derefter blev der kæmpet om samme Pokal i de to paafølgende Aar. Pokalen forblev i Sverige, og siden har der ikke været udsat nogen tilsvarende Præmie.

I den senere Tid har Interessen for Motorbaadskonkurrencer, efter de hidtil almindelige Principper, tabt sig betydelig; thi Materiellet er blevet i den Grad fuldkommengjort, at de Momenter, som tidligere var Konkurrencernes „raison d'être“, nu er forsvundne. Hermed er det dog ikke givet, at der ikke skulde kunne findes nye Former til Op-



Inspektionsfartøj og to Rapportbaade, tilhørende Sveriges frivillige Motorbaadsflaade, i Virksomhed Høsten 1914.

retholdelse af Konkurrencerne med deres gavnlige Indflydelse paa Konstruktionernes Udvikling, og netop i denne Retning har Sverige taget Initiativet.

Den Person, som i første Række har Æren for de udmærkede svenske Reglers Fremkomst, er Professor *Carl Ljungberg* i Stockholm. Alleerede paa Konferencen i Paris i 1909 antoges den kgl. Automobilklubs Regel:

$$M = 2,5^3 \cdot \frac{L^2 \cdot H}{D}$$

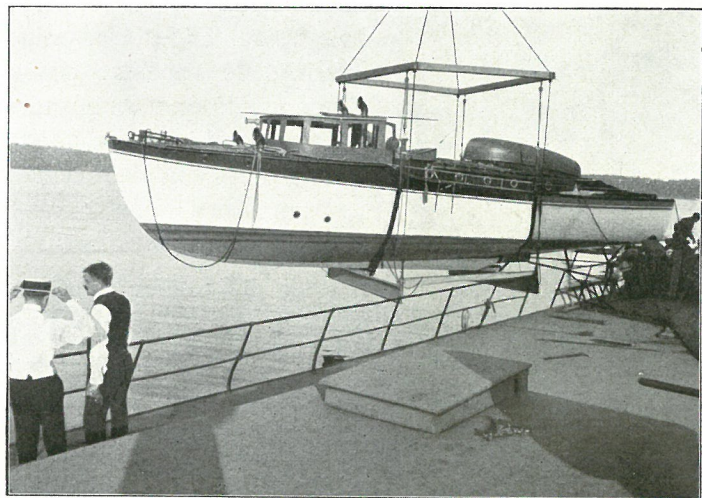
hvor L = Totallængden; H = Hestekraften og D = Deplacementet i 1000 kg. til at gælde for Konkurrencerne om den internationale Vandrepokal. Efter at yderligere Erfaringer var indhøstede, besluttede den internationale Konference i 1911 som internationalt gæl-



Typisk Baad fra 1905.

andre Regler. Det viste sig imidlertid mere og mere, at Motorbaadssporten krævede sin egen Organisation, og i Anledning heraf dannedes i 1914 af den kgl. Automobilklub den kgl. *Motorbaadklub*, som i økonomisk Henseende er eet med den kgl. Automobilklub, men som iøvrigt har sin egen Styrelse og gennem den varetager og udvikler sine Interesser. Den kgl. Motorbaadklub, hvis smukke, af Kong Gustav V fastsatte Standard foran gengives, har i sin korte Levetid været meget

virksom. Den har ikke blot energisk bidraget til at ordne de militære Motorbaadsorganisationer, men den har ogsaa fra og med Aaret 1916 indført helt nye Retningslinier for Motorbaadskonkurrencerne og i Forbindelse dermed begyndt at



Udskærskrydseren „Penta IV“, bygget 1910 til Konkurrencen Stockholm—Göteborg, ophængt til Vejning (Bestemmelsen af D = Deplacementet i Formlen).

dende Regel at antage den svenske Formel, som nu ændredes til:

$$M = 2,6 \frac{L^{0,28} \cdot H^{0,3}}{D^{0,24}}$$

og efter denne Regel er de senere Konkurrencer i Sverige blevet afholdte. Som ovenfor nævnt afholdtes de første Konkurrencer af den kgl. Automobilklub, hvilken Organisation saaledes ogsaa tog sig af Motorbaadssportens Interesser. Senere deltog ogsaa det kgl. svenske Sejlselskab i Arrangementet af Motorbaadskonkurrencer, og de blev da afholdt i Fællesskab af begge de kgl. Klubber. Foruden disse Klubber findes i Sverige en hel Del lokale Sammenslutninger, saavel i Stockholm som i andre Dele af Landet, som med ret stor Energi arrangerer Konkurrencer, hvorved for det meste kgl. Automobilklubbens Regel benyttes, selv om ogsaa Klasseinddelingen af Fartøjerne foregaar efter



Hurtiggaaende Skærgaardsbaad med Skærm for Rorsmanden samt Skærm og Kaleche over Sidderummet.

udsætte Nybygningspræmier i kontant Beløb, samt til sine Medlemmers Fornøjelse købt en henrivende Ø i Stockholms Skærgaard, hvor nu en større Sportshal er under Opførelse.

Da de nye Regler for Konkurrencerne er af stor Interesse, skal de her berøres noget nærmere. Man er gaaet ud fra, at, efter at Baadens Driftssikkerhed er blevet uangribelig, og selve Konstruktionerne har naaet en høj Grad af Fuldkommenhed, saa er Konkurrencerne ikke af samme Interesse som tidligere. Derimod vil enhver Motorbaads-ejer altid have stor Interesse af at faa sin Baads nøjagtige Fart officielt fastslaaet, og Industrien og Konstruktørerne ønsker stadig at konkurrere om Opnaelse af de teknisk set mest gunstige Resultater. Den kgl. Motorbaadklub har nu i den Hensigt dels indstiftet et *Knobmærke*, dels fastsat Regler for individuelle Konkurrencer, hvorunder kan op-



Knobmærket.

Den kgl. Motorbaadklub har nu i den Hensigt dels indstiftet et *Knobmærke*, dels fastsat Regler for individuelle Konkurrencer, hvorunder kan op-

naas Diplom for god Fart. Knobmærket er simpelthen et officielt, af den kgl. Motorbaadklub udstedt Bevis for, at den paagældende Baad gør den paa Knobmærket angivne Fart. Knobmærket har imidlertid, som Billedet viser, faaet en Form, der gør det let at anbringe ombord paa Fartøjet. De individuelle Konkurrencer foregaar, ligesom Fartbestemmelsen for Knobmærket, naar det passer Baadejeren, ved Sejlads over en af de officielt udmaalte Distancer i Skærgaardene. De individuelle Konkurrencers Resultat berettiger til Tildeling af Mærke for god Fart, som uddeles i tre Udførelser efter Præstationernes Godhed, nemlig i Guld, Sølv eller Bronze. Guldmærket tildeles de Baade, som opnaar eller overskrider den Fart, som Maaletallet for Baaden angiver, Sølvmærket opnaas af den Baad, som, paa højst 3 pCt. nær, naar den Fart, som Maaletallet for Baaden angiver, og Broncemærket gives endelig til den Baad, som, paa højst 5 pCt. nær, naar den Fart, som Maaletallet for Baaden angiver. Gennem disse Mærker for god Fart faar man saaledes et Begreb om de forskellige Baades Kvalitet, d. v. s. Farten i Forhold til Antallet af H. K.

og Displacement. En Person, som køber en Baad, der har Guldmærke for god Fart, véd saaledes, at denne Baad er vellykket og økonomisk.

Ved Aarets Slutning uddeler saa den kgl. Motorbaadklub indenfor de forskellige Klasser en Ærespræmie for den Baad, som har opnaaet de bedste Resultater.

Gennem disse individuelle Konkurrencer varetages saaledes de tekniske Konkurrencers Interesser, men der mangler endnu en Interesse, nemlig den sportslige. Denne tilfredsstilles paa den Maade, at der arrangeres Navigationskonkurrencer, hvor Banerne lægges over vanskelige Dele af Skærgaardene, og hvor Navigeringskunsten i højeste Grad kommer til Anvendelse. Disse Prøver arrangeres som Handikap-Konkurrencer, og som grundlæggende Fart tages det paa Knobmærket eller paa Mærket for god Fart angivne Knobantal. Paa denne Maade faar man en fremragende sportslig Konkurrence, hvori de tekniske Elementer er bort-

eliminerede. En god Navigator kan saaledes i denne Konkurrence opnaa første Plads, selv om hans Baad teknisk set ikke er fuldstændig vellykket. Efter disse nye Regler haaber den kgl. Motorbaadklub at kunne udvikle saavel den svenske Industri paa dette Omraade som Interessen for Navigering i de vanskelige, svenske Skærgaarde. Det Maaletal, som anvendes ved de individuelle Konkurrencer, er følgende:

$$R = 2,6 \cdot \frac{N^{0,3} \times L^{0,28}}{D^{0,24}} y.$$

Som det ses, er Formlen blevet noget forandret, fordi man har været nødt til at tage Hensyn til, at vore moderne Motorbaade ikke har samme Displacement under Fart, som naar de ligger stille. Baadene løfter sig op af Vandet og opnaar derigennem større Fart, end hvis de ved fuld Fart havde deres virkelige Displacement. For at afpasse Formlen herefter har man tilføjet Faktoren y, hvis Værdi findes af særlige udarbejdede Tabeller. Ogsaa denne nye Formel er opstillet af Professor Ljungberg, og har vist sig at passe udmærket godt i et stort Antal Tilfælde, hvor Kontrolregning er udført.

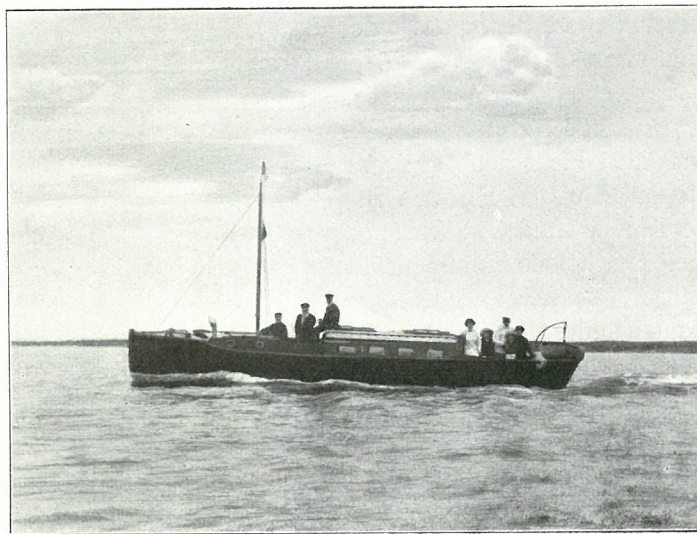
For Tiden raader Sverige over en meget repræsentativ Motorbaadsflaade, og det er klart, at den vil kunne gøre Landets Forsvar stor Tjeneste. Organisationen af dette Arbejde er overtaget af *Sveriges Frivillige Motorbaadskorps*, og dette Korps omfattes med største Interesse af de svenske Motorbaadssportsmænd. I dette Korps optages Baadene, naar de efter indgaaende Besigtigelse er fundet anvendelige. Baadene føres i Almindelighed af deres Ejere eller af dertil skikkede Personer, som frivilligt stiller sig til Disposition. Naar disse Personer indkaldes til Tjenesten, faar de Officersrang og opnaar derigennem betydelige Fordele, hvilket atter sætter Organisationen i Stand til at rekruttere sine Medlemmer blandt de mest kvalificerede Personer. Denne Organisation er ogsaa i Færd med at udarbejde Normer for Baadenes Konstruktioner i den Hensigt at faa Nybygningerne saa anvendelige som muligt til militært Brug, uden derigennem at miste noget af Anvendeligheden for deres normale fredelige Hverv.



Mærke for god Fart udføres i Guld, Sølv og Bronze.



Baad med Ruff, Vindskærm og Kaleche over Sidderummet.
Typisk Baad fra 1909.



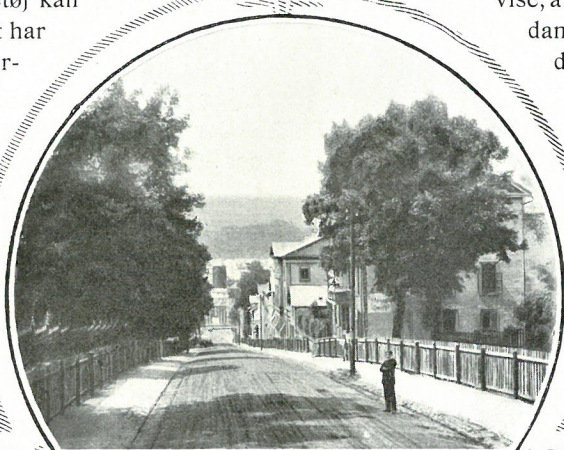
Typisk Baad fra 1914.

Et stort Automobil-Væddeløb

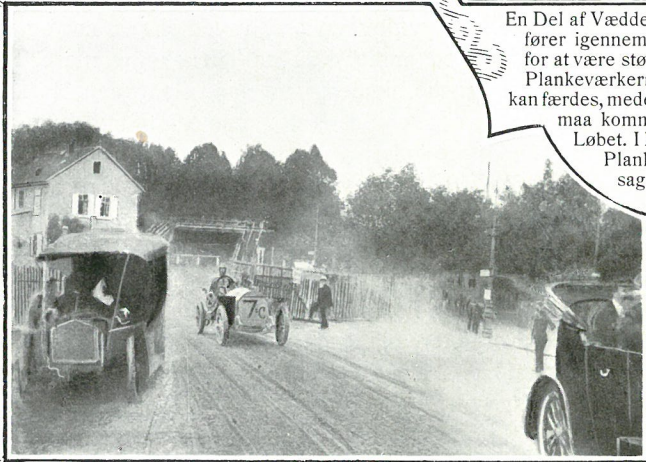
Motorsporten er her i Danmark hidtil kun dyrket under ret beskedne Former. Den store Motorsport kender vi blot fra Besøg ved udenlandske Stævner eller fra Beretninger derom. Vi har ikke som Amerikanerne Autodromer og „Speed-ways“, vi har ikke som de store Lande ude i Evropa haft et eller flere Rundstrækningsløb, hvor Deltagerne har kunnet vise de Titusinder af Tilskuere, hvad et Motorkøretøj kan præstere af Fart under et Løb, hvor det har fri Bane. Den ideale Form for en Motor-konkurrence vil næsten altid være Hurtighedsløbet. Og det kender vi kun gennem enkelte meget beskedne og — som Stedfortrædere for det lange Hastighedsløb — meget utilfredsstillende Afarter som Bakkeprøverne, Isløbet og lignende smaa Prøver. Eller i enkelte Tilfælde som „maskerede“ Paalidelighedsprøver, der saa vidt

Hvorfor det bør afholdes og hvordan det bør arrangeres
Af ALFRED NERVØ

Fornøjelsens Skyld, at der gennem Aarene er ofret et mægtigt Arbejde og Millioner af Kroner paa den Række store Løb, der er afholdte hele Verden over. Det er Arbejde og Penge, det har betalt sig stort at ofre, den lige saa hurtigt som storstilet gennemførte tekniske Udvikling indenfor Motorindustrien er utænkelig uden Løbenes Ildprøve. Det vil derfor være let at paa-vise, at baade vor sent, men frodigt blomstrende danske Motor-Industri og vor Motor-Handelsverden vil kunne have meget store Fordele af et stort anlagt Løb. Der kan indhøstes adskillige Erfaringer om, hvilke Typer der egner sig bedst til vore Forhold og til det store, nye Klientel af Kunder, de nærmeste Aar sandsynligvis vil bringe. Det synes mig, alt tyder paa, vi staa ved Begyndelsen af en ny Epoke i Motorkøretøjets Historie, en Epoke, der vil blive end-



En Del af Væddeløbsstrækningen, hvor den fører igennem en By. Vejen er tjæret for at være støvfri. Til begge Sider ses Plankeværkerne, bag hvilke Tilskuerne kan færdes, medens kun Deltagerne i Løbet maa komme paa Vejen under Løbet. I Baggrunden ses en Plankebro for Passage over Vejen.

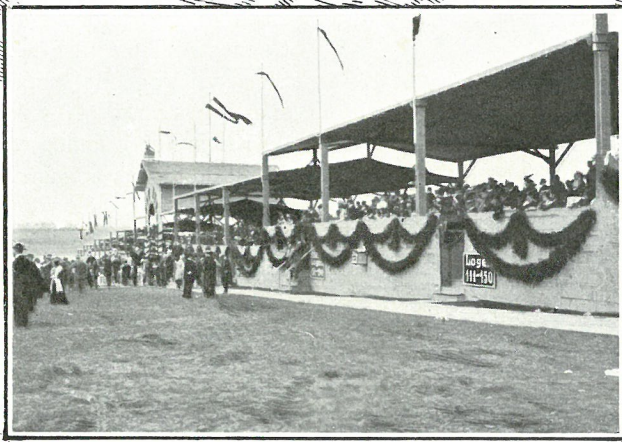


En Sidevej hvor den støder ud til Løbestrækningen. Det er efter Løbet, og en Del af Plankespærringen er taget væk, saa et af Væddeløbsautomobilerne kan forlade Strækningen. I Baggrunden en af Fodgængerbroerne, der kun er byggede for de to Dage, Løbet varer. Væddeløbsstrækningen gaar under den og drejer skarpt tilhøjre.

muligt nærmedes til Hastighedsløbet uden dog at kunne erstatte dette.

Naar vi ikke hidtil har haft noget virkeligt stort Hastighedsløb herhjemme, er det, fordi det mere end nogen anden Sportsopvisning kræver det store Format. Et saadant Løb vil kræve Igangsættningen af et Maskineri, som vi er ganske ukendt med herhjemme, et saa stort anlagt Udenoms-sceneri, at der i lange Tider skal sættes mange samarbejdende Kræfter i Bevægelse og en betydelig pekuniær Indsats ind for at det kan gennemføres. Det har derfor næppe hidtil været muligt at gøre dette, og der har næppe heller været tilstrækkelig Grund dertil. Men Spørgsmaalet er, om der nu ikke er god Grund til at gøre Forsøget og i Tide begynde med Forberedelserne dertil.

Det vil være overflødig her at gøre udførligt Rede for Automobilløbenes Nytte. Det har selvfølgelig ikke været alene for



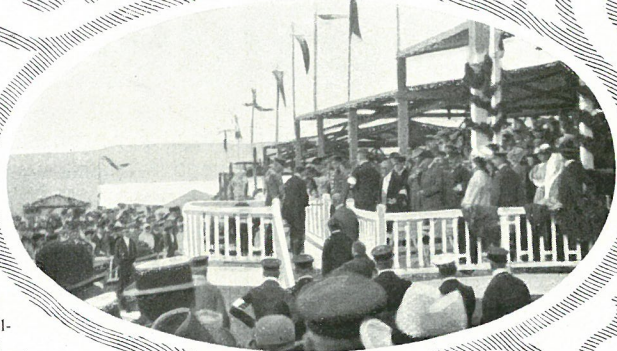
Hovedtribunen med Keiserens Pavillon i Midten. Den var kun i Brug to Dage, men Pladserne kostede ogsaa 20 Mark pr. Dag. Billederne er fra Kaiserpreisrennen, Løbet om Keiser Wilhelms Pokal i Januar 1907, det største Rundstrækningsløb, der har været afholdt i Tyskland.

Tilskuerautomobiler paa Vejen bag Tribunerne. Det er kun en ringe Del af de mange Tusinder af Automobiler, der samledes langs den 118 Kilometer lange Strækning.

nu mere overraskende end den hidtidige, hvor Motorens Sejrs-gang dog har været imponerende nok. Vi staa foran den Udvikling, af hvilken man allerede kan se Begyndelsen fuldført i Amerika. Den vil bringe nye, meget store Samfundslag ind i de aktive Brugeres Rækker, den vil gøre baade Gaardejeren og Husmanden, baade Forretnings- og Kontormanden, Haandværkeren og Arbejderen til Motorejere, kort sagt den vil ti- og hundredoble

Motorkøretøjernes Antal. Som det elektriske Lys og Badeværelset de moderne, hygiejniske Foranstaltninger og den sunde Bolig fra at være de Enkeltes Luksus er blevet de Manges Nødvendighed, saadan vil den store Opfindelse, der aabner Porten til Naturen for os paa endnu videre Gab og samtidig giver os et praktisk, hurtigt Befordringsmiddel i vor daglige Virksomhed, i hurtigt stigende Omfang blive Allemands Eje. Og netop i Begyndelsen af denne Periode vil et stort Løb kunne støtte og

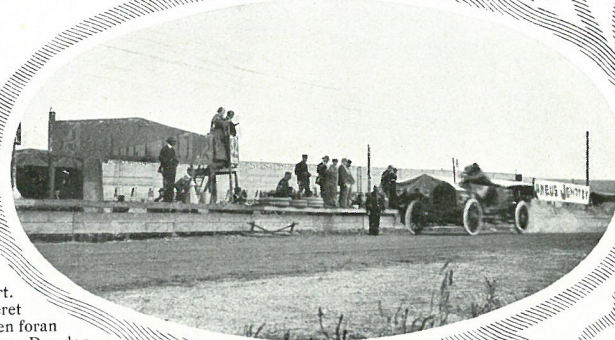
Kejser Wilhelm og hans Følge hilser paa Sejrherrn, Italieneren Nazarro, og overrækker ham Pokalen. Kampen om den har kostet nogle Millioner Kroner — og et Par Menneskeliv.



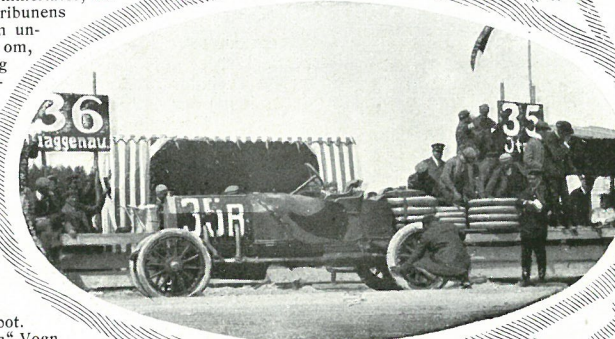
Før Starten. Deltagerne holder i Rækker bag Linien for at blive sendt af Sted med 2 Minutters Mellemrum.



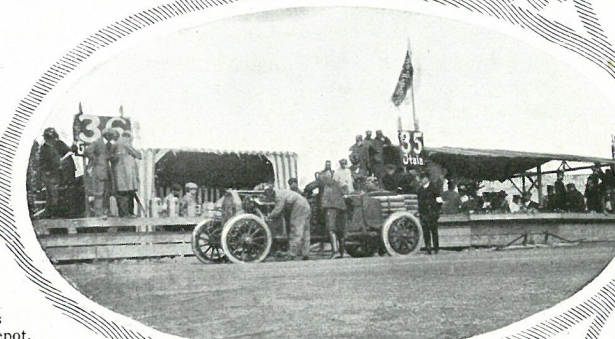
En Deltager passerer i fuld Fart. Fotografere fra Pladsen foran Tribunerne. Paa den anden Side af Vejen Depoterne, hvor Deltagerne faar Gummi, Benzol, Olie og Vand under Løbet. I Baggrunden den store Nummertavle, der holder Tribunens Publikum underrettet om, hvor lang Tid, Deltagerne har brugt



„Itala“s Depot. En „Itala“-Vogn skifter Ringe.



„Itala“s Depot. Der paafyldes Olie.



Billeder fra Kejserpreisrennen Januar 1907.

fremme Udviklingen, give dem paa den ene Side, Fabrikanter og Forhandlere, mange gode Vink og Erfaringer, være en storstilet, sikkert virkende Reklame blandt de Titusinder af de kommende Aars Købere. Udstillinger og Løb vil altid, naar de arrangeres paa rette Tid og paa rette Maade, være noget, som det betaler sig at ofre baade Penge og Arbejde paa.

Og saa endnu en lille Ting, der gør Øjeblikket gunstigt for et dansk Løb. De internationale Forbindelser er afbrudte, og de skal knyttes igen. Og naturligst er det, at det sker over nevtral Grund. De tyske, franske, engelske og belgiske Fabriker, der ikke kan mødes paa hjemlig Grund til Optagelse af den fredelige Kamp, kan gøre det her.

Der er saaledes Grunde nok, der gør det værd at yde den Indsats, der skal til. Spørgsmaalet er saa blot: Kan vi afholde et saadant Løb, har vi noget Sted, der er egnet dertil, og hvordan skulde et saadant Løb arrangeres?

Jeg skal undersøge disse Spørgsmaal lidt nærmere.

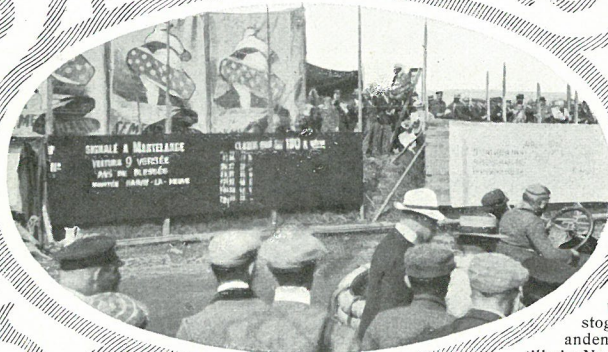
Der er først Tiden, og det naturligste vilde være at afholde det Sommeren efter Fredsslutningen, det vil forhaabentlig sige i 1918. Det bør naturligvis udskrives mindst et halvt Aar i Forvejen, og det bør afholdes ved Midsommertid, hvor det er tidligt lyst, saa første Start allerede kan finde Sted ved Tretiden om Morgenen. Der er maaske dem, der forfærdes over, at en Sportskonkurrence, der er beregnet paa, at Titusinder, for ikke at sige Hundredtusinder, af Tilskuere skal overvære den, begynder paa denne Tid af Døgnet, især da Tilskuerne skal gøre en hel lille Rejse ud til Stedet. Men Erfaringerne fra udenlandske Løb og lignende Konkurrencer, f. Eks. de store internationale Rundflyvninger, viser, at ved en saa stor og enestaaende Begivenhed er det kun en Tiltrækning mere. Hele København vil ganske simpelt ikke gaa i Seng den Nat! Det vil desuden være nødvendigt at begynde saa tidligt, hvis man vil naa at gennemføre to Løb paa samme Dag, et for Motorcykler og et for Vogne, og kunne være færdig i saa god Tid, at Tilskuerne ikke er overtrætte og har tabt Interessen, og saaledes, at Vejene, der jo skal være strængt afspærrede for al anden Færdsel under Løbet, kan aabnes igen forholdsvis tidligt paa Dagen. Jeg er af den Formening, at der bør afholdes Løb for begge Arter Køretøjer, og at det vil være en stor Fordel — ikke alene med Hensyn til Besparelse ved Omkostningerne, men ogsaa af Hensyn til Publikum — om begge Løb holdes samme Dag. Sættes Motorcykleløbet først, og vælges der en Distance paa cirka 300 Kilometer, vil det med en Gennemsnitsfart paa cirka 75 Kilometer i Timen kunne være sluttet ved Syvtiden. Regnes en Time til Efternølerne og Forberedelserne til næste Start, vil Vognene kunne begynde Klokken 8 og med en Distance paa cirka 500 Kilometer og en Gennemsnitsfart af blot 90 Kilometer i Timen vil de kunne være inde ved Totiden. Hvad de to Løb angaar, bør Motorcykleløbet naturligvis være et Klasseløb, og det vil være naturligt at dele Deltagerne i de fire internationale Klasser: Smaa Maskiner indtil 250 Kubikcentimeter, lette indtil 500, mellemstore indtil 750 og store over 750 Kubikcentimeter. Desuden to Sidevognsklasser, lette og mellemstore i én og store i én Klasse. Det bliver saaledes egentlig 6 af hinanden uafhængige Løb, og Erfaringen viser, at Klasseindelingen, set med Publikums Øjne, tager lidt af Dufte af et Løb, idet Tilskueren har vanskeligt ved at holde de forskellige Klasser ud fra hverandre under Løbets Gang, og Publikum vil uvilkaarligt næsten udelukkende interessere sig for de absolut hurtigste, det vil her sige de store Maskiner. Man vil dog kunne forbedre Situationen betydeligt ved at indføre en forskellig Farve for hver Klasse. Ligesom man ved de store, internationale Rundstrækningsløb gav hvert Lands Mærker sin Farve: Tyskland hvid, Frankrig blaa, Italien rød, Belgien gul, England grøn, kan man her anvende det samme System for Klasserne. Det vil utvivlsomt hjælpe betydeligt.

Hvad Løbet for Vogne angaar, tror jeg absolut, det vil være heldigst at blive ved En-Klasse Løbet. Her bør kun være én Kamp og én Sejrherr! Der var vel en Del, der ogsaa her talte for Klasseindelingen, men Erfaringerne fra Udlandet gaar al-

ligevel absolut herimod. Det, man skal, er da at udskrive Løbet, saa det særligt bliver et Løb for den Vogntype, der vil have Interesse for den største Del af det danske Publikum og særligt egne sig for danske Forhold. Jeg skulde tro, man fik et baade i sportslig og forretningsmæssig Henseende godt og interessant Løb, hvis man udskrev det for Vogne til og med 3 Liters Cylindervolumen, det vil sige Vogne indtil omkring 25—30 Hestekraft (10—12 Skatteheste). Det er „Let-Automobilet“, den mellemstore Type baade af de evropæiske og de amerikanske Mærker, den Type, der sikkert vil blive den mest søgte som Brugs- og Familieautomobil af den nye, store Kreds af Brugere. At udskrive Løb for de meget kraftige Vogne vil være ret overflødig i forretningsmæssig Henseende; de har nu deres faste Klientel, der ikke rokkes synderligt. Og i væddeløbsteknisk Henseende har de heller ikke saa stor Betydning, som man skulde tro. Det er tvivlsomt, om de kan udvikle nogen større Hastighed end 3 Liter Vognen; ialtfald er Forskellen ret betydningsløs. Medens de første store Hastighedsløb omkring Aarene 1905—08 vandtes af 8—10 Liter Vogne, gik Cylinderrumfanget efterhaanden ned. Omdrejningstallet sattes efterhaanden op for de mindre Motorer, de „aad“ mindre Gummi under Løbet end de overstærke og overtunge Vogne — hvad der var af stor Betydning for den opnaaede Gennemsnitshastighed for Løbet — og de sidste franske Grand-prix Løbs Vogne har gennemgaaende været paa 4—5 Liter, en Motorstørrelse, der i en Væddeløbsvogn vil være selv langt større Motorer overlegen. De kan køre Ruten med dens Kurver hurtigere end den tungere Vogn, der fordrer mere Bremsning og langsommere faar sin Vægt i Sving igen. Mere Grund var der for at tage en mindre Type med, men den har dog ogsaa i nogen Grad sit faste Publikum, og en Væddeløbsprøve med den har ikke saa stor Interesse som med 3 Liter Vognen.

Men for hvem skal Løbet staa aabent? Her bør utvivlsomt Fabriken eller dens danske Repræsentant, Forhandleren, være Mellemedet. Løbet bør, som de tidligere internationale Rundstrækningsløb, være et Fabriksløb, hvor hvert Mærke kun kan deltage med et begrænset Antal Køretøjer (maksimalt 3—4 eller 5. Man bør vistnok nøjes med 3, for at ikke et enkelt Mærke skal virke for overvældende alene ved sit Antal). Der kan saa anmeldes enkelte Deltagere og Team paa 3 Deltagere, idet der udsættes en særlig Teampræmie for det Mærke, der opnaar det bedste samlede Resultat. Og Fabriken (Forhandleren) har Anmeldelsesretten, saa den enten selv kan bekoste Deltagelsen og vælge sine Førere eller afslutte privat Overenskomst med Ejere af Mærkets Køretøjer om deres Deltagelse, saa den ogsaa er i Stand til at udelukke saadanne, som vel har et Køretøj og vil ofre, hvad det koster at deltage, men i Virkeligheden ikke egner sig til at paatage sig den ikke helt lette Opgave. Naturligvis bør Indskudene have en passende Størrelse f. Eks. 300 Kr. pr. Motorcykle, 500 for to Maskiner, 650 pr. Team og 500 pr. Vogn, 800 for 2, 1000 pr. Team. Dette og Afgiften til Depotpladsen for Gummifirmaer bør anvendes til Præmier, og Løbet bør doteres saa højt som muligt for at forøge Interessen og sikre Successen. I Vognklassen burde Førstepremien ikke være under 5000 Kroner foruden en Kunstgenstand til et Tusind Kroners Værdi, derefter f. Eks. 2000 — 1000 — 750 — 500 til Nr. 2 — 3 — 4 og 5 og en Teampræmie paa cirka 3000 Kroner. I Motorcykleklasserne cirka 1000 Kroner til Vinderen og det samme i Teampræmie. Det vil blive langt den højst doterede Sportskonkurrence, der nogensinde har været afholdt i Skandinavien. Men, som jeg senere skal vise, maa vi her regne med tilsyneladende ret imponerende Tal baade paa Udgifts- og Indtægtssiden. Hovedsagen er, at man kan det, og det skulde og burde der ikke være noget i Vejen for her.

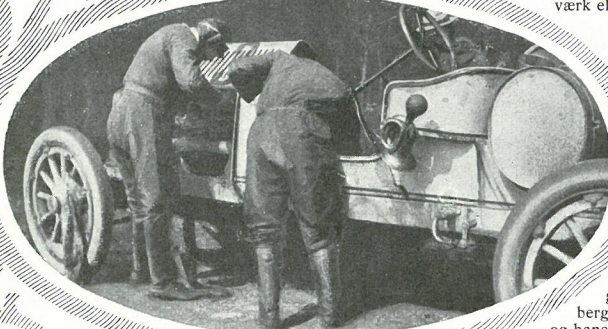
Vi kommer saa til Spørgsmaalet om, hvor et saadant Løb skulde afholdes, og hvordan det skal arrangeres med Hensyn til Vejafspærring, Anlæg af Tribuner, Depoter, Tilkørsler og hele det øvrige store Udenomsmaskineri, der skal sættes op, for at et saadant Løb kan afholdes. I næste Numer af „Kratos“ skal jeg da give en Oversigt over denne Side af Sagen.



Foran Tribunerne udenfor Bastogne. Paa den anden Side Vejen til højre Nummertavlen med Tiderne pr. Omgang. Midt for en Meddelelse om, at Nr. 9, „Pipe“s berømte Fører Hautvast, Løbets Favorit, er væltet uden at komme til Skade.



Løbestrækningen tæt udenfor Bastogne. Al Vogn-, Automobil- og Hestefærdsel er naturligvis forbudt under Løbet, men ellers er Strækningen ikke som ved de tyske og franske Løb afspærret enten med Plankeværk eller Militær.

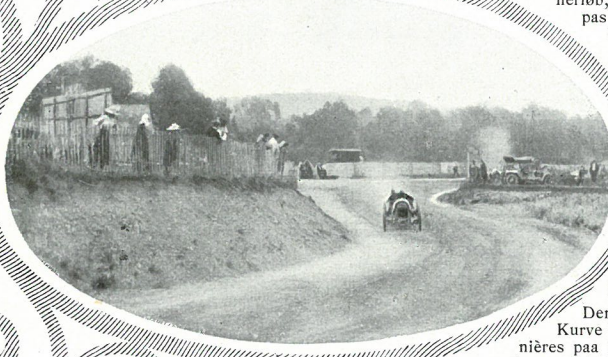


En af Deltagerne, Adlerberger paa Adler og hans Mekaniker reparerer et Sted paa Strækningen.



Et Par veltillfredse Sejrherrer. Vinderen af Løbet Moore Brazon paa „Minerva“ og hans Mekaniker med Favnen fuld af Sejrens Palmer.

Ovenstaaende Billeder er fra det belgiske Ardennerløb, et af Europas klassiske Rundstrækningsløb.



Fra de franske Grand-Prix Løb. Den berømte S-Kurve ved Londen paa Rundstrækningen ved Dieppe.



*Kendte Vogne
eller
Auto Karneval*

K1555

K6

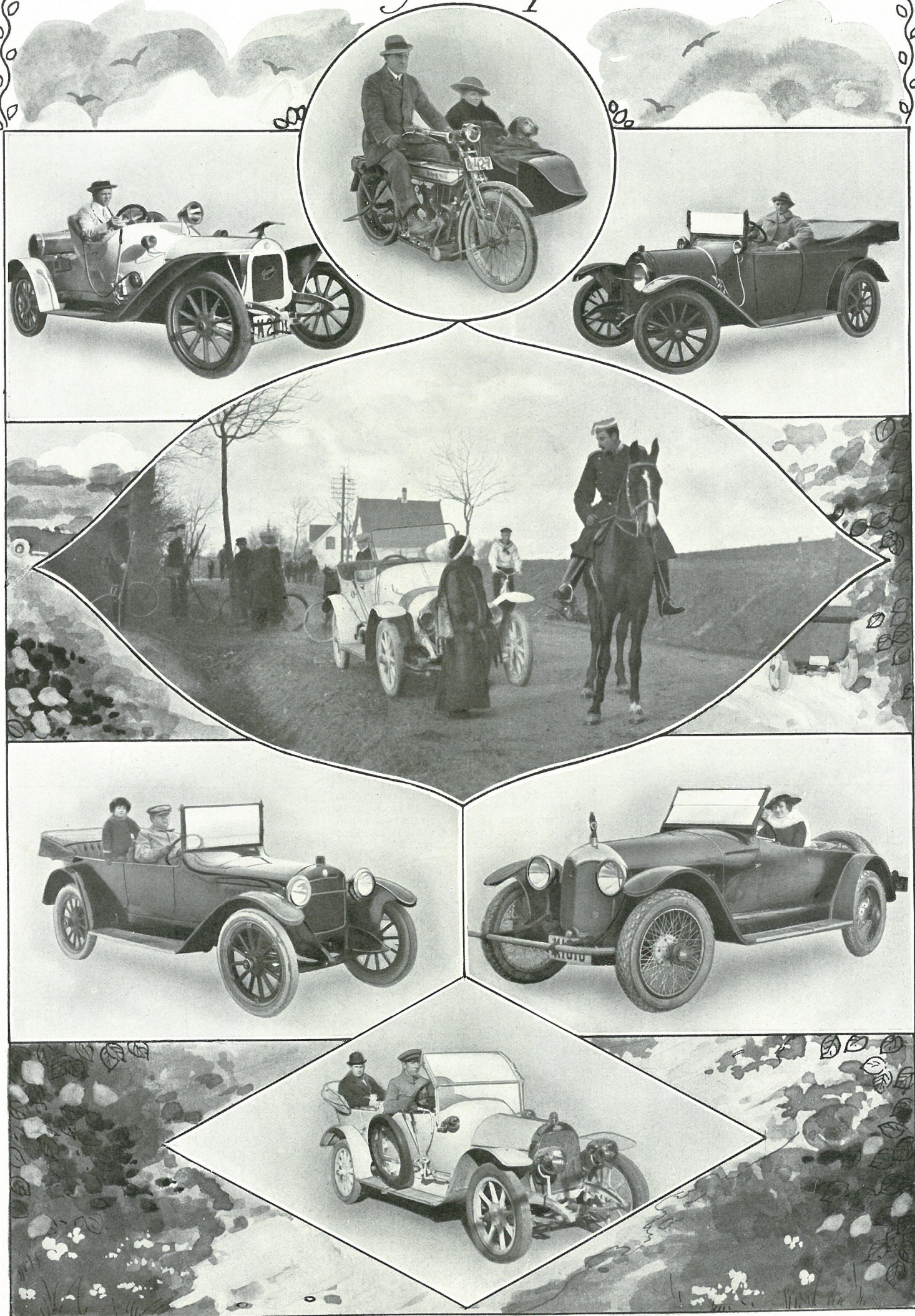
K6800

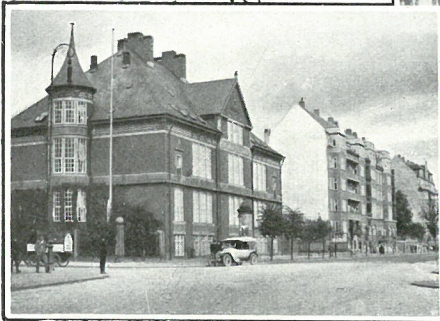
K96

A1697

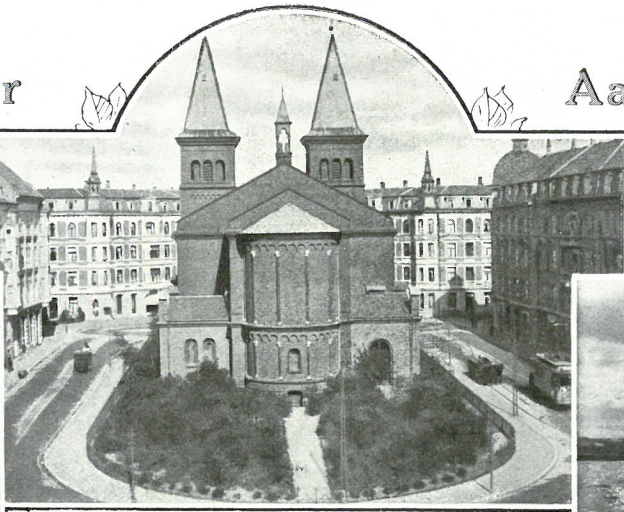
K6800

Kendte Ansigter paa Motor





Skolebakken. Forrest Aarhus Latinscole. Udsigt til det nyopbyggede „Gamle Aarhus“.



St. Paulskirken — midt i det nye Aarhus med Udsigt til det flotte Marselisborg Kvarter.



Aarhus set fra Kallundborgfærgens Dæk i Maaneskin



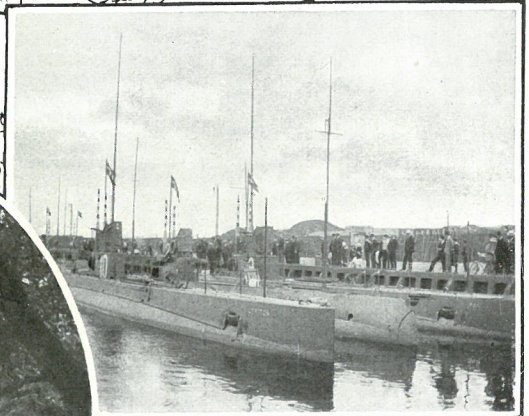
Det travle Aarhus. Havnen med Havnebanens Svingbro. Til højre Kampmanns nye Toldbod. Nærmest Broen „Børsen“. Bagved denne den gamle Toldbod. Og over det hele Domkirkens ærværdige Spir.



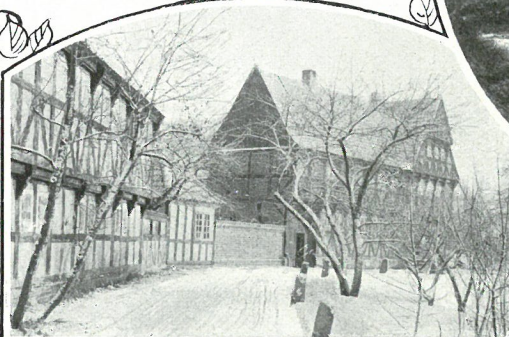
Danmarks smukkeste Motorskib „Fiona“ ved Havnepakhuset. I Baggrunden Riis-Skov.



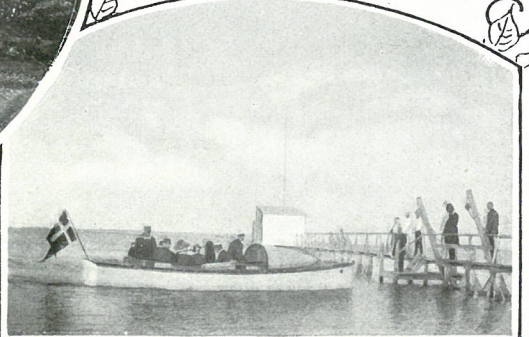
Det skønne Moesgaard. Et yndet Udflugtssted ca. 1/2 Mil Syd for Aarhus. Det repræsenterer Idyllen i Perlerækken Silistria—Varna—Ørnereden—Moesgaard



Undervandsbaade paa Besøg i Aarhus.



„Den gamle Borgmestergaard“. Aarhus historiske Museum midt i Haveselskabets Have



„Dannebrog“s Motorchalup med Kongen, Enkedronningen og Prinsesserne Thyra og Dagmar.



Drivis i Helsingørs Havn.

En kongelig Motorhund.

(Se Billedet Side 49).

Dick er vel nok Danmarks fornemste Motor-Hund. Han er 2 Aar og fransk Bulldog, født i England. Saa allerede af Fødsel tilhører han „la belle alliance“.

Prinsesse Margrethe fik ham foræret under sit Ophold i England samtidig med, at Prinsessen lærte at køre Automobil. Og han har altsaa set hendes kgl. Højheds første Skridt paa Motorsportens Omraade.

Nu er Prinsessen en begejstret Automobilist, der altid kører sin Vogn selv — og ofte med *Dick* ved Siden.

— Han er ikke nogen ideel Motor-Hund, siger Prinsessen selv. Han kan godt falde paa at springe af under Farten. Og det kan ogsaa falde ham ind at bide mig i Haanden, naar vi kører stærkt. Han er jo lidt gnaven sommetider.

— — — Det skal indrømmes, at *Dick* er en lidt stridbar Karakter. Han knurrer og snurrer som en Motor. Men han elsker Prinsessen, som kunde han være en indfødt Dansker.

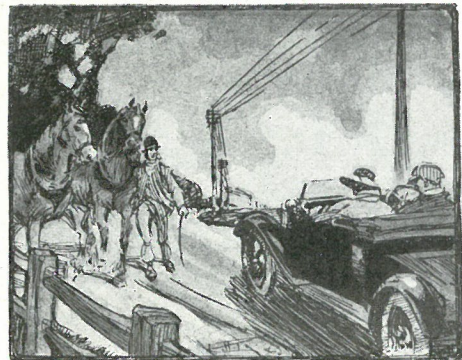
Og den charmerende unge Prinsesse med hendes knurrende, lille Motor-Hund er et bedaaende Billede af Ungdom og elegant Sport.

Le Brun.

Møde mellem et Automobil og en Hestevogn.

Naar Automobilisten møder et Hestekøretøj, skal han ifølge Automobilloven holde godt ud i højre Side af Vejen, og Hestevognen skal overlade ham en farbar Strækning af Kørebanen. Gør Kusken Tegn med Pisken, eller er Hestene urolige, skal Automobilisten holde stille, og Kusken vil da som oftest prøve paa at trække sine Heste med Vogn forbi det holdende Automobil. Det kan ogsaa udmærket lade sig gøre; kun skal Kusken holde sig paa den nærmere Side af Vognen, saa at

han gaar imellem Hestene og Automobilisten, saaledes som vor Skitse viser det. Dette beroliger i høj Grad Dyrene, og, hvis de gør et Spring til Siden, er der ikke Fare for, at de skal rive Kusken ned i Grøften, som det ellers let kan blive Tilfældet, naar han gaar paa den fjærmer Side af Vognen.



Det lovlige Lys.

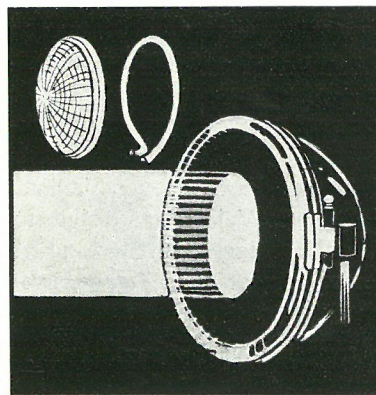
Den nye Automobillov, der kommer til Foraaret, vil bl. a. indeholde en Bestemmelse om, at Lygterne ikke maa være „blændende“.

Det er et Spørgsmaal, som beskæftiger Udlandet meget i Øjeblikket.

Og utallige er de Konstruktioner, der falbydes for at bringe Lyset „indenfor Loven“.

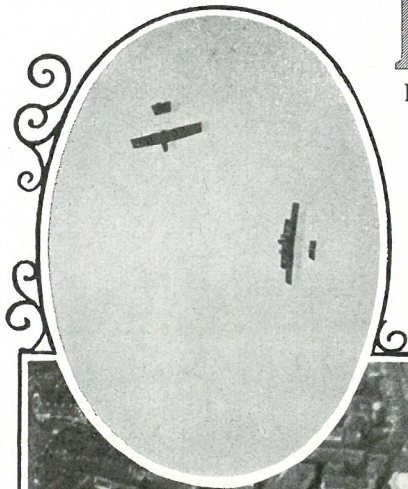
Mest bestaar de af Spejle, der kaster Lyset nedad og fremad, eller en Samling af Smaalinsler, der spalter Lyskeglen i mange Smaastraaler.

Vi gengiver her en Blænder, der virker ved en prismatisk Glaslinse, men som er nem at fjærne, naar man kommer ud paa Landevejen, hvor det lovløse Lys igen bliver lovligt.



Vintertur til Viborg i Aëroplan

Af Premierløjtnant, Militærflyver
M. KOEFOED-JENSEN



Midt i Vinterens Hjer-
te fik to af Hærens
Biplaner en skønne
Dag Ordre til at afgaa til Jyl-
land som Spejdere for den
jyske Hær. Vi fire Flyvere,
der var udtaget til at delta-
ge, to som Piloter, to som
Observatører, greb med
Glæde Lejligheden til at
ryste den hjemlige Flyve-

Da vi stadig ikke saa noget til det andet Biplan, vendte vi over Kallundborg og stod et Kvarterstid op i Vinden. Det blæste her akkurat saa meget som Maskinens Hastighed — ca. 30 m i sec. — idet vi stod stille over Byen uden at avancere en Tomme. Det lykkedes os ikke at faa Øje paa den anden Halvdel af Eks-
peditionen, hvorfor vi atter vendte og gik ud over Kattegat med Kurs mod Samsø. Saa langt Øjet rakte, var intet Skib i Sigte, kun Isflager, mod hvilke Bølgerne brødes med skumhvid Bræn-
ding.

Man fik Kuldegysninger ved den Tanke, at man skulde i „Bal-
len“, hvis Motoren gjorde Knuder. De almindelige Aëropla-



Raadhhuspladsen og omliggende Kvarter fra 1500 Meters Højde.

plads' Støv af vore Vinger og flyve ud i den herlige, klare Luft med Sol over glitrende Sne. Vinden var gunstig, 12—14 m Ø.S.Ø., altsaa stik Rygvind over til Viborg; Kviksølvet var ganske vist nede paa $\div 6^\circ$, det vilde blive en kold Tur — men enfin.

Aëroplanerne blev undersøgt i alle Enkeltheder, Styregrejerne efterset og Motorerne prøvet.

De to Piloter trak Lod om Observatørerne, — der er altid Rift om de smaa, lette Folk, — og en smuk Morgen startede de to Biplaner fra Amagers Flyveplads.

Vi havde aftalt at følges ad saa vidt muligt, men der var en saadan Trafik i Luften over Flyvepladsen, — 6 à 7 Flyvere boltrede sig samtidig i Solskinnet — at det ene „Flyvetøj“ kunde forsvinde i Storbyens Røgtaage uden at blive bemærket af Makkeren.

I 1200 m Højde fo'r vi med 150 km Fart henover Sjælland med Kurs Roskilde—Holbæk—Refsnæs. Vejret var saa sigtbart, som det kun er paa faa høje, klare Frost dage, hele Sjælland fra Bælt til Sund laa udbredt under os som et hvidt Tæppe, hvor Skovene tegnede sig som mørke Pletter.

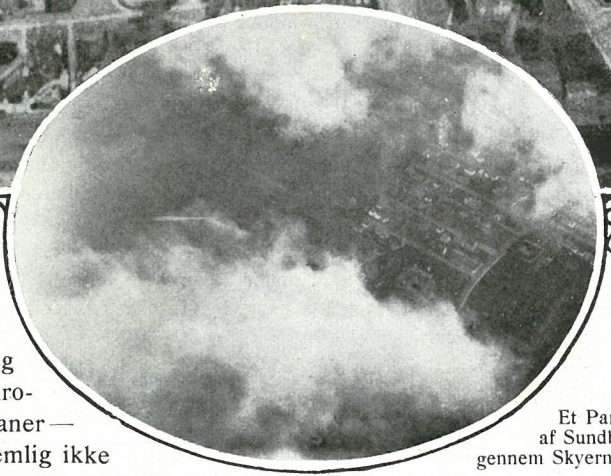
Mellem Taastrup og Hedehusene indhentede vi et Eksprestog, der sneglede sig frem mod Roskilde.

ner
— i
Mod-
sætning
til Hydro-
aëroplaner —
kan nemlig ikke
flyde paa Vand, de har
ingen Pontoner, men Hjul, og vil saaledes gaa til Bunds i
Løbet af faa Minutter, trukket ned af den tunge Motor.

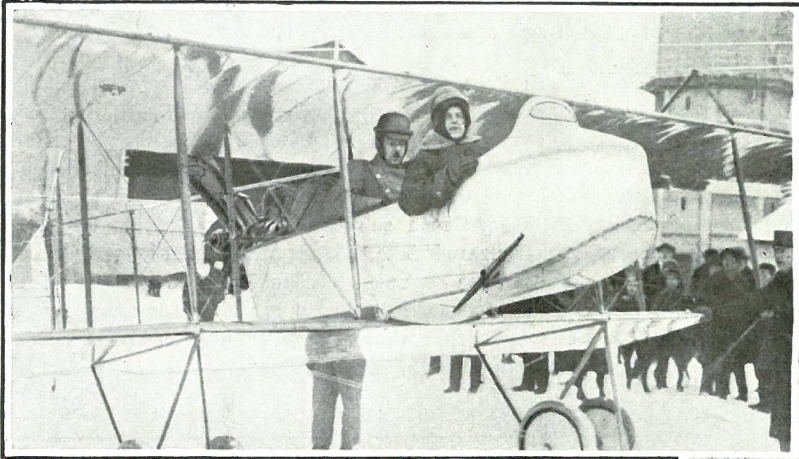
Paa denne spændende Flugt over Havet veg vore Øjne ikke fra Motorens Omdrejningstæller, og vi lyttede opmærksomt til Eksplosionernes Larmen; hvis Motoren ikke var vor Ven, var det forbi med at flyve under Guds straalende Sol.

Først da vi naede saa langt, at vi var sikker paa i Glideflugt at kunne lande paa Samsø, trak vi atter Vejret friere.

Fra Samsø fløj vi over til Thunø, og herfra langs en Revle, der gaar omtrent Trediedelen af Vejen over til Jylland. Denne Revle var vi svært glade ved, den var jo ikke bred, men dog tilstrækkelig til at man i Nødsfald kunde lande der og saaledes slippe for at blive Fiskeføde.



Et Parti
af Sundby
gennem Skyerne.



Premierløjtnant Koefoed-Jensen klar til Start med Ritmester Bahnson som Passager.

Nu havde vi kun en lille Mils Sø tilbage, Motoren var stadig vor Ven, og vi fik snart Jylland under os, gik sønden om Aarhus henover Frijsenborg, over Gudenaå ved Bjerringbro, hvorfra vi saa Viborg ligge foran os i en let Rimdis.

Pludselig faar Motoren „Hikke“, rigtig ondartet.

Der gaar nogle Sekunder, Omdrejningstallet synker stadig, Motoren raller og hiver som en brystsyg paa sit yderste. Til sidst stopper den helt — vi maa nødlande.

Jeg skotter ned til Snelandskabet, alt er hvidt, store, hvide Flader, der skjuler Grøft og Gærde, Pløjemark og Mose.

Min eneste Tanke er i Grunden kun denne: Hvor er det dejligt, at det er Land, saadan rigtigt Menneskeland! 20 Minutter før og

Paa bedste Beskub vælger jeg en stor Mark ved en Gaard, glider i Spiraler ned, idet jeg stadig undersøger Marken, for at opdage mulige Grøfter eller Jerntraadshegn, og lander. Det giver nogle svære Bums, idet Hjulene gennem en Alen Sne støder mod den frosne Pløjemark, men „Flyvetøjet“ holder; ingen „Pindebrænde“.

Vi springer ud i Sneen og stamper omkring for at faa lidt Varme i de stivfrosne Ben.

En Flok Snekastere, der er ved at grave en Vej ud til Gaarden, nærmer sig tøvende. En spørger paa ravjysk: „Hue' æ' I fraa, I æ' davvel et' Ty-skere?“ „Næh,“ svarer jeg, „vi var i København for 2 Timer siden.“

„Tow Timme', de' va' dow faa'le.“



Gentofte Station fra 1200 Meters Højde.

Et Blik paa Motoren viser, at Ledekullet til Fordelerskiven er knækket. Det erstattes med et nyt, Motoren startes og gaar nu godt igen.

Bare vi nu kan komme op af Sneen! Ved Hjælp af tjenstvillige Hænder faar vi Maskinen trukket hen til en nærliggende Græsmark. Motoren startes, og Maskinen ruller langsomt gennem Sneen, men kan ikke opnaa saa stor Fart, at vi kan komme op. Der er nu ikke andet for at gøre end at skuffe en Startbane, Snekasterne paatager sig for gode Ord og Betaling dette Arbejde, medens Bonden, paa hvis Mark vi er landet, gæstfrit byder os



Paa Viborg Eksercerplads.

paa Kaffe, hvilket fristende Tilbud vi med Glæde modtager.

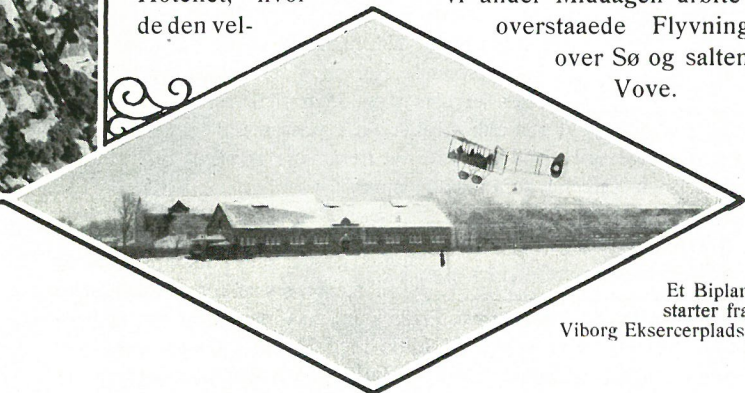
1½ Time efter er Startbanen skuffet for Sne, og under Jubelraab fra Befolkningen i Mammen — en Landsby, i hvis Nærhed vi er landet — glider vi op fra Sneen, slaar et Par Volter over Gaarden som Tak for Kaffen, og fortsætter vor afbrudte Flugt til Viborg, hvor vi lander 10 Minutter efter.

Den anden Maskine var kommet til Viborg en Times Tid før — vi fik senere at vide, at vi er rapporteret samtidig



Deltagerne i Jyllandsflyvningen. Fra venstre til højre: Militærflyverne Prmt. Stockfleth, Holfelt, Koefoed-Jensen og Lt. Gundel.

over Samsø — og Kammeraterne, der ikke kunde forstaa, hvor vi blev af, og som var begyndt at blive ængstelige for os, modtog os med aabne Arme og førte os til Hotellet, hvor vi under Middagen drøftede den veloverstaaede Flyvning over Sø og salten Vove.



Et Biplan starter fra Viborg Eksercerplads.

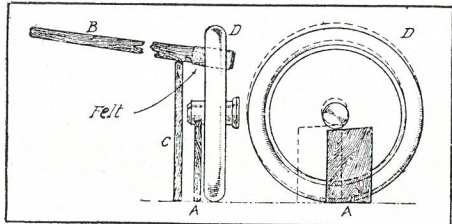
Ovenstaaende Artikel, forfattet af en af Deltagerne i den beskrevne Flyvning, er et glædeligt Vidnesbyrd om den Energi og Beslutsomhed, hvormed vore Flyvere arbejder paa at bringe denne Del af vort Forsvarsberedskab paa Højde med Tidens stadig voksende Krav. Red.

RAAD OG VINK

Vi modtager gerne fra vore Læsere praktiske Raad og Vink, som bliver meddelte i denne Rubrik til Nytte for alle Læsere af „Kratos“.

Løftebukke til Automobile.

Naar Vognen i længere Tid skal staa ubenyttet i Garagen, er det ikke heldigt for Ringene, at Trykket af Vognens Vægt hviler direkte paa dem, og man plejer derfor i Almindelighed at tilraade, at Ringene tages af, naar Vognen stilles hen. En Indsender i det engelske „The Light Car and Cyclecar“ meddeler en Skitse til et meget simpelt Apparat, hvorved man uden nævneværdig Ulejlighed altid kan skaane sine Ringe for unødvendig Anstrengelse.



Apparatet bestaar af 4 Stumper Brædder A ca. 200×25 mm, skaa-ret skraat af foroven, saa at den ene Kant er omtrent 25 mm højere end den anden. Den laveste Kant skal være saa høj, at den akkurat kan gaa ind under Navkapslen paa Hjulet, naar Ringen er pumpet op til det rigtige Tryk, hvorved Bræddestumpen i Parentes bemærket ogsaa fungerer som et praktisk Maal for Ringenes Oppumpning. Til Apparatet hører desuden en simpel Løftmekanisme, bestaaende af en Vugtebom B, som støtter mod et Træbrædt C og løfter Hjulet, naar den med Filt beklædte Ende stikkes ind under Hjulfælgen ved D, idet man trykker nedad med venstre Haand paa den anden Ende af B. Samtidig flytter man med højre Haand Brættet A længer ind under Navkapslen, og Hjulet vil da være løftet saa højt op, at Ringen netop rører ved Garagegulvet uden at trykkes mod det. Den samme Operation gentages ved alle fire Hjul, og Vognens Vægt hviler da paa de fire Bræddestumper A. Skal Vognen ud at køre, skubber man den ligefrem ned af Brædestykkerne.

Forstoppet Straalerør.

Hvis der er kommet Snavs ind i Straalerøret i Karburatoren, saa at Motoren gaar i Staa, er der to Maader at faa det ud paa: a) opad, b) nedad.

Prøv a) først. Skru Naalventilen godt opefter — seks eller syv Om-gange. Luk Gasspjældet helt op. Medens man holder Gasspjældet godt aabent, drejer man Haandsvinget en halv Snes Gange hurtigt rundt. Motorens Sugekraft vil da ofte rense Straalerøret og føre de smaa Partikler, som udgør Forstoppelsen, op i Sugeledningen, hvor de selvfølgelig ikke kan gøre Fortræd.

Hvis a) ikke renser efter Ønske, prøver man b). — Karburatornaalen skrues helt ud. Derefter stikker man en tynd Kobbertraad forsigtigt ned i Straalerøret, medens man holder den ganske lodret. Snavset vil da stødes ned i Benzinkanalen i Bunden af Karburatoren og derfra ind i Svømmerrummet. Bagefter tømmer man Svømmerrummet ud og tørrer det godt rent med en linned Klud.

At afbryde Tændingen og starte igen.

Som bekendt letter det Starten, naar man aabner for Gassen, lige inden man afbryder Tændingen. Det er dog endnu bedre at aabne Gasspjældet i samme Øjeblik (og ikke lige forinden) Tændingen afbrydes. Man aabner Spjældet med højre Haand, medens man afbryder Strømmen med venstre Haand. Motoren bliver da ved at gaa et Øjeblik ved egen Kraft, og al den brændte Gas renses ud, medens Cy-lindren fyldes med frisk eksplosiv Gasblanding.

Kalechen paa en ny Vogn.

I den første Tid, man har en ny Vogn, maa man ikke spænde Kalechen for haardt for til, naar den er slaaet op. Man risikerer let at faa den trukket skæv, saa at den aldrig retter sig. Efterhaanden som Tiden gaar, kan man tage et Hul eller to ind paa Remmene og vil da tilsidst have en fin stram Kaleche, som sidder smukt.

Fedtkoppen paa Styremekanismens Gearkasse.

Paa Gearkassen i Styremekanismen sidder en Fedtkop, som af og til maa tages af for at fyldes med Fedt. Naar den skal sættes paa Plads igen, maa man sørge for, at Hullet for Sætskruen er nøjagtig i Linie med Hullet i Gearkassen, som Skruen skal gaa igennem. Det er bedst at passe dem sammen med en lille Syl eller et andet lignende Værktøj. Man maa ikke prøve paa at tvinge Sætskruen ind med Magt, thi i saa Fald vil Gevindet blive øde-

lagt eller Sætskruen kan knække over inde i Fedtkoppen, og den er da ikke til at faa af igen uden stort Besvær.

Baglygten.

En Petroleumslygte som Baglygte er ikke meget heldig, den er urenlig og vanskelig at holde i Orden. Elektrisk Lys er naturligvis ogsaa Idealet til Baglygten, men det er ikke alle Motorvognsejere, som er saa heldigt stillede, at de kan anvende elektrisk Lys til deres Vogne. En god Idé er det at bruge en Motorcykle-Acetylenlygte med selvstændigt Gasværk som Baglygte. Den blæser ikke ud, snavser ikke til og er meget let at holde i Orden. Gasværket anbringes paa en Smedejernholder paa den bageste Travers i Stelrammen; men selve Lygten er saa let, at den kan skrues direkte paa Nummerpladen. Forbindelse mellem Lygte og Gasværk sker gennem en ca. 30 cm lang Gummislange.

SPØRGSMÅL OG SVAR

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

Sp.: Min Vogn, som vejer 1600 kg, er forsynet med Luftringe 870 × 100 mm. Vil det være fordelagtig for mig at ombytte dem med større Ringe, f. Eks. 880 × 105?

Sv.: Deres Ringe er i Virkeligheden for smaa, eftersom Deres Vogn med Passagerer vil veje omtrent 2000 kg. og den Vægt, som er beregnet for Ringe 870 × 100 mm. paa alle fire Hjul kun er 1500 kg. De vil sikkert have stor Fordel af at gaa over til de sværere Ringe.

Sp.: Jeg har en to-cylindret Vogn, som ikke har været benyttet i fire-fem Maaneder. Da jeg i Morges vilde sætte Motoren i Gang, var det mig umuligt at dreje Haandsvinget rundt. Hvad kan der være i Vejen med Maskinen, og hvad skal jeg gøre?

Sv.: Paa denne Aarstid er det meget almindeligt, at man ikke kan dreje Haandsvinget rundt, naar man ikke har haft Motoren i Gang gennem flere Uger. Det er sandsynligvis den gamle Olie, som binder Stemplerne fast i Cy-lindrene. Prøv paa at hælde lidt Petroleum gennem Kompressionshanerne eller Tændrørshullerne; tap Vandet af Køleren og fyld den med kogende Vand. Deres Motor vil da sikkert let gaa i Gang.

Sp.: Jeg har en 10 HK, to-Personers Vogn. Undertiden, naar jeg kører nedad Bakke paa andet Gear uden at røre ved Koblingen, begynder Vognen pludselig at løbe til med stærk Fart. Det samme hænder — om end sjældnere —, naar jeg kører paa lige Vej paa det høje Gear. Der er ikke noget i Vejen med Karburatoren, som jeg flere Gange har undersøgt og indstillet. Kan Fejlen ligge i Stempelringene?

Sv.: Paa staaende Fod er det vanskeligt at sige, hvad der kan være i Vejen, hvis det ikke er Karburatoren. Prøv dog at undersøge Gasspjældet og Forbindelsesstængerne til det. Det kunde synes, som om der er for meget „Slør“ i Trækmekanismen.

Sp.: Kan et Tændrør blive ved med at give Gnister, naar det er overtrukket med et tykt Lag Kul? Jeg har en fire-cylindret Motor, og der er altid et eller andet Tændrør, som er overtrukket med Kul, uden at det er mig mulig at opdage, om den paagældende Cylinder tænder eller ej. Kullet synes ikke at hidrøre fra Smøreolien; det er ganske frisk og tørt og kan med største Lethed skrubes af. Jeg skulde tro, at det skyldes fejl-agtig Gasblanding.

Sv.: Mange Typer af Tændrør kan blive ved med at tænde, selv om de er overtrukne med et tæt Lag Kul, naar blot Kullet ikke danner en virkelig Kortslutning mellem Spidserne. Det er netop en af Fordelene ved Magnettændingen, at Gnisten kan bane sig Vej og springe over gennem et Lag af Kulafsætning, medens Gnisten fra Batteritænding som Regel ikke kan gøre det samme Kunststykke. Det er dog heldigt at holde Tændrørene rene, og hvis Kulafsætningen blot skyldes forkert Sammen-sætning af Gasblanding, bør Karburatoren indstilles paany.

Forretningsmeddelelser.

Fra 13. Januar d. A. at regne er Hr. Grosserer Hans Lystrup udtraadt af Firmaet Hersleb Christiansen & Co. og aabner under Firma Hans Lystrup i Begyndelsen af Marts d. A. en Automobil- og Motorcykle-Forretning i „Cityhus“, Hj. af Kristen Bernikowsgade og Citygade.

Firmaet V. Richter Friis & Co. har henflyttet sine Kontorer for en gros Forretningen fra St. Kongensgade 126 til Bredgade 69¹.

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

Er De i Tvivl om hvilken
Vogntype De skal vælge?

Amerika contra Europa

Et lille Bidrag til
Spørgsmaalets Løsning

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

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

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

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

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

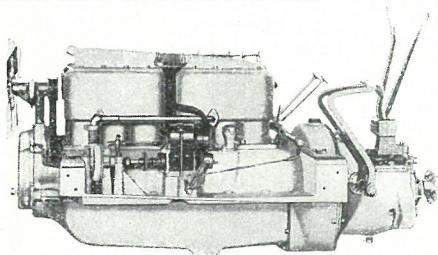
Der var engang, da der fandt en nævneværdig Eksport af Automobile Sted fra Europa til Amerika, men efter stedse voksende Maalestok er der vendt op og ned paa dette Forhold: Amerikas Eksport paa Motorindustriens Omraade er enorm og stadigt voksende. Dette trods Skillelinjen.

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

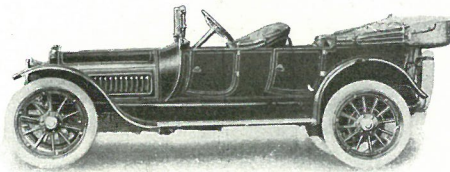
Og den amerikanske Dollarskonge er en praktisk Forretningsmand. Han foretrækker den amerikanske Vogn. Den giver ham Værdi for Pengene, netop Værdi, og dette, fordi den amerikanske Vogn er langt fuldkomnere end den europæiske til lige Pris.

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

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

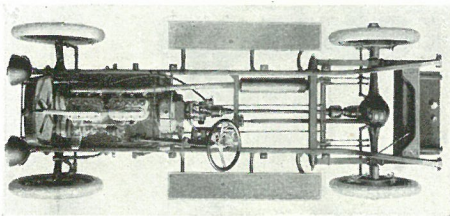


Den ideelle, 6 cylindrede moderne Motor, kraftig, lydlos, renlig og kompakt. Bemærk hvor snuvt hver enkelt Del er arrangeret, praktisk og let at komme til.



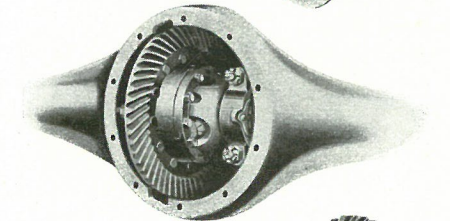
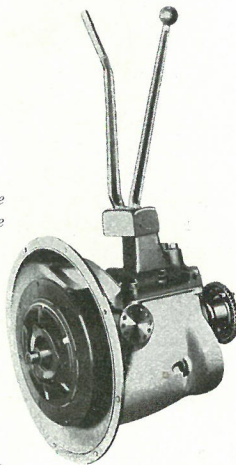
Det holdbare Automobil.

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

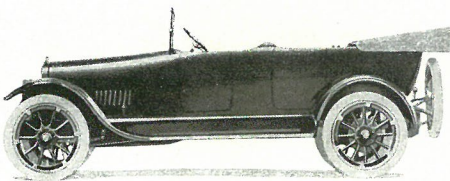
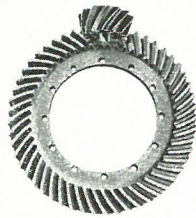


Det rigtigt konstruerede og fortrinligt udførte Chassis.

Den mest moderne, lydlose og holdbare sammenbyggede „stor Plade“ Kobling og Gearkasse.



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



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

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

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

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

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

Men rent bortset fra, at denne Maade at købe Automobil paa er noget omstændelig og noget kostbar for de allerfleste Automobilister, kræver Maaden som Forudsætning, at hin Køber, der vil vælge den, er endog særdeles motorkyndig. Han maa ved at undersøge og prøve en Vogn straks kunne bedømme den rigtigt. Kun meget faa er tilstrækkeligt motorkyndige til at kunne stole paa sig selv i dette Forhold.

Der bliver da kun dette tilbage: at henvende sig med sine Spørgsmaal og sine Tvivl til det her-værende Automobilfirma, om hvilket man véd, at det har de bedste Forudsætninger for at kunne træffe de rette Valg i de Mærker, det repræsenterer.

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

Med Anvendelsen af den største Omhu og efter meget omfattende Forarbejder, efter nøje Undersøgelse og Vurdering af de forskellige Fabrikkers Automobile importerede dette Firma Vogne af de forskellige Mærker, Firmaet skønnede var de bedste, de for det danske Marked bedst egnede i deres Klasse.

Gennem en Aarrække er disse Vogne nu blevet prøvede her i Landet og har lønnet Mammen & Dreschers Automobilforretning og dens Arbejde ved at skaffe den en stor og tilfreds Kundekreds.

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

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

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



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

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

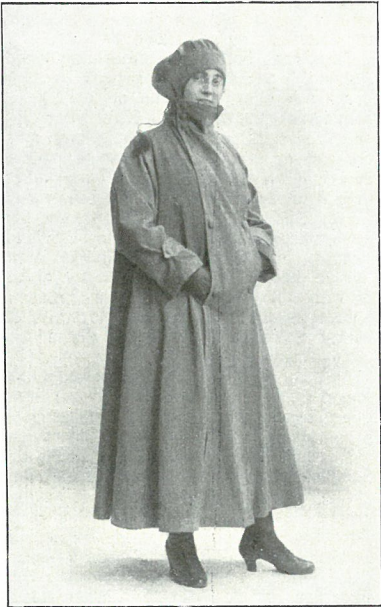
MAGASIN
DU
NORD

MAGASIN
DU
NORD

MAGASIN
DU
NORD

Modeller fra Damekonfektions Afdelingen

3die Etage



Model 1

Model 1.

Automobilfrakke med Hætte.

Af Garbicord m. Uldfoer **Kr. 185.—**

Frakker af Garbicord
uden Foer . . fra **Kr. 98.—**

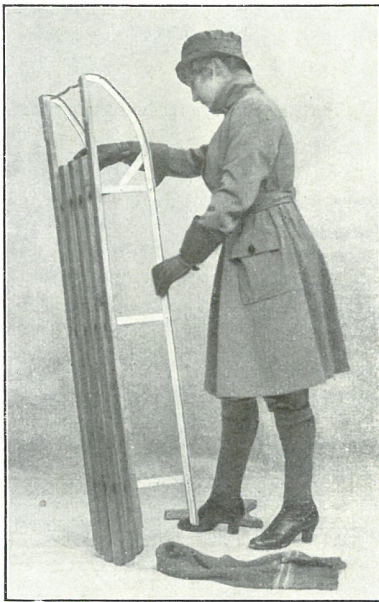
Model 2.

Dragt for Motor- og Snesport.

Dragten bestaar af Jaket, Ben-
klæder og Nederdel. Nederde-
len kan anvendes som Cape.

Af Garbicord m. aftagel. Vaske-
skindsfoer **Kr. 166.—**
Do. m. do. Uldfoer . . **156.—**
Af Vindstof **65.—**

Dragter af Vindstof fra **Kr. 36.—**
Vindjakker **17.85**



Model 2



Model 4



Model 3

Model 3.

Automobilfrakke af Læder.

Kr. 160.—

Automobilulsters
m. Læderfoer fra **Kr. 160.—**
Automobilulsters
uden Foer . . fra . . **77.—**

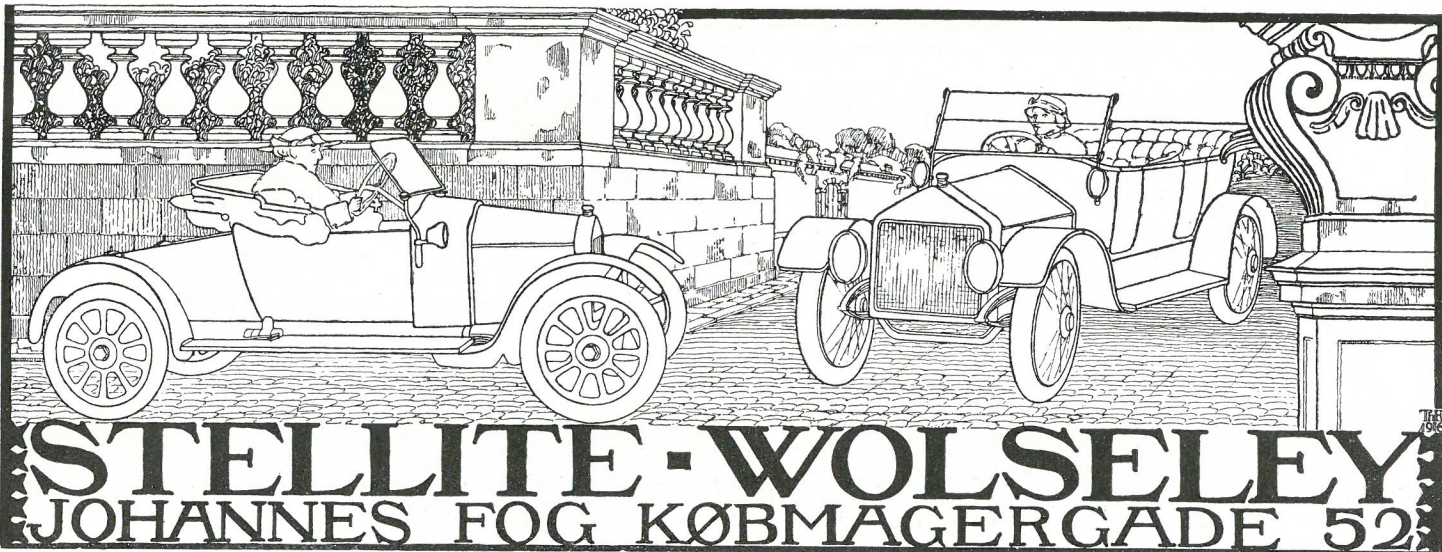
Model 4.

Automobilpels af Leopard.

Kr. 990.—

Kørepelse
fra **Kr. 220.—**

Automobiltæpper,
Fodkurve og Fodposer
i største Udvalg.



STELLITE-WOLSELEY
 JOHANNES FOG KØBMAGERGADE 52

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 særdeles gode Betingelser.

Cornelius Knudsens Etablissement

Kongl. Hof-Instrumentmager

Kongl. Hof-Instrumentmager

Kompasser Kikkerter

GUMMI REPARATION ER EN TILLIDSSAG!

HENVEND DEM DERFOR TIL FAGMAND

NORDISK VULCANISERINGS-ANSTALT

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

Indians

MODEL 1917 KOMMER SNART
 INDSEND ORDRE NU

7/8 HK., alm. 3-Gear etc.	Kr. 1550.00
7/8 HK., elektr. Udstyr etc.	Kr. 1675.00
5 1/2 HK., alm. 3-Gear etc.	Kr. 1400.00
5 1/2 HK., elektr. Udstyr etc.	Kr. 1525.00
2 1/2 HK., alm. 3-Gear etc.	Kr. 1075.00
Indian Sidevogn	Kr. 550.00

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

REPRÆSENTANTER I ALLE PROVINSBYER

Indian Motorcycles

INDIAN MANUFACTURING CO
 Springfield Mass.

GENERALREPRÆSENTANTER FOR DANMARK

L. BENDIXEN

AKTIESELSKAB
 KGL. HOFLEVERANDØRER
 KØBENHAVN

BREDGADE Nr. 28 TELEFON PALÆ 2180

N. P. J. Norengaard
Randers

Telefon 760

Cykler og Cykledele en gros

FRANSKE &
ENGELSKE

**MOTORCYKLE-
DÆK & SLANGER**

ER PAA LAGER

FABRIKEN BLISS · KØBENHAVN · TELEFONER 960 · 4026 · 2686

VARE  MÆRKE

faas i alle Værktøjsforretninger eller direkte fra
SALGSKONTORET · Nørregade 15

Forlang Katalog!
Archimedes
2-cylindrede
**Paahængs-
Motorer**
2 og 5 HK.
for Ro- og Sejl-
Baade

J o h s . T h o r n a m
Gutenberghus, Vognmagergd. 10. Telf. Central 782 og 783

RUDKØBING

Hotel Langeland

Byens eneste 1ste Kl. Hotel
Automobilgarage

Aktieselskabet

**DANSK-RUSSISK
VULKANISERINGSANSTALT**

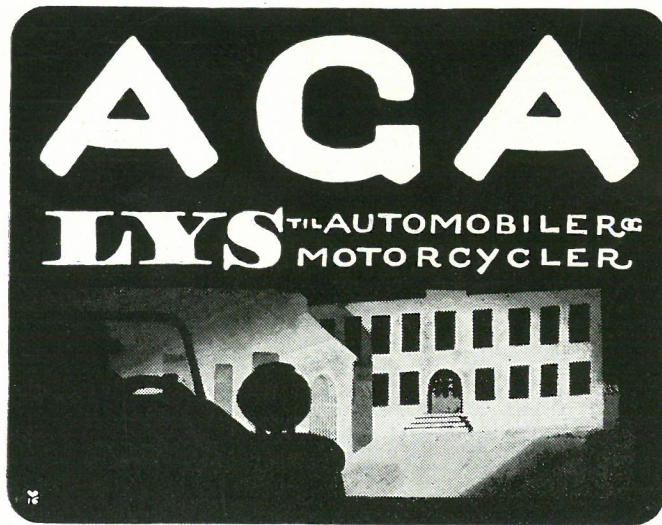
Lille Kongensgade 19-21
Telefon 6542

MICHELIN - DUNLOP - GOODRICK
AUTOMOBILRINGE

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

Forlang Demonstration og nær-
mere Oplysninger hos
Deres Leverandør

Depoter af fyldte Be-
holdere over hele
Landet



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

Depoter af fyldte Be-
holdere over hele
Landet

Enerepræsentanter

SOPHUS BERENDSEN

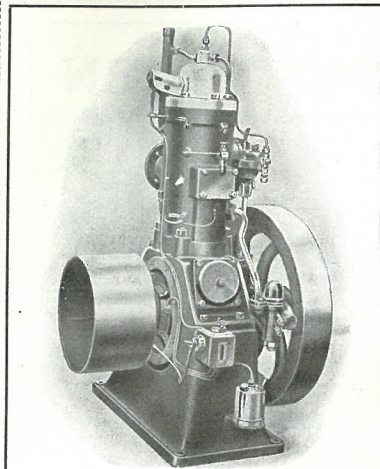
AKTIESELSKAB

København

Raadhuspladsen 37

Aarhus

Odense



Munktells Raaoilje-Motorer

Stationære ∴ Transportable ∴ Marinemotorer
5-400 HK.

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

MUNKTELLS DANSKE FILIAL

Gl. Kongevej 1 C

AKTIESELSKAB

København B

„THE MOTOR SHOP“

STRANDGADE · 1.
 Telef. Byen 1846x

Reparationer af
 Automobiler og
 Motorbaade
 under
 Garanti

CHEVROLET

— Model 1917 —

AUTOMOBILERNE
 ER UBETINGET VERDENS BEDSTE OG
 MEST FULDENDTE

Model 490

CHEVROLET faas hos:

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

HOVEDFORHANDLERNE

L. BENDIXEN

AKTIESELSKAB

BREDGADE No. 28 KGL. HOFLEVERANDØRER KØBENHAVN TELEFON PALÆ 21 80

Motorplove

haves paa Lager

Aktieselskabet
CYCLONE
 København B. - Colbjørnsensgade 5
 TELEFON 11516 OG 1516

*Forlang Tilbud!
 Forlang Katalog!*

:: Sælges ::

Vil De sælge Deres Auto, Motoreykle eller Motorbaad skal De avertere den i „Kratos“.

Humber.

6 Hkr. 2 Personers med ekstra Klapsæde, i god og velholdt Stand, sælges for 2000 Kr. Billet mrkt. „Humber B“ modtager „Kratos“ Ekspedition.

Overland.

En 5 Personer 18/35 Hkr. med Selvstarter og elektrisk Lys, aftagelige Fælg og øvrige moderne Udstyr, kun lidt brugt, sælges for 5600 Kr. Liebhave bedes indlægge Billet mrkt. Overland Nr. 2 paa nærstående Blads Kontor.

Sperber.

En saa god som ny 4 Personers „Sperber“ 6/15 Hkr, fire nye Dæk og fire gode brugte, sælges for 3900 Kr. Billet mrkt. „Meget økomisk“ modtager Bladets Kontor.

En stor, elegant

7 Personers Vogn af kendt Mærke, 50 HK er til Salg paa særdeles favorable Vilkaar, naar Handel kan ske straks.

Billet mrkt. „1915“ modt. „Kratos“ Ekspedition.

2 Personers Vogn

„Grant“, Model 1916, i ganske fortrinlig Stand, lev. i April 1916, er til Salg for kontant Kr. 3500, naar Handel kan ske snarest. Billet mrkt. „Større Vogn“ modtager „Kratos“ Ekspedition.

Motorbaad.

En brugt Staalbaad i udmærket Stand og smukt oppudset $9 \times 2\frac{1}{2}$ Meter, særligt egnet til Passagerbaad, er til Salg uden Motor for 1800 Kr. Billet mrkt. „Staalbaad“ modtager Bladets Kontor.

Stationær Motor

4 à 5 Hkr. Benzinmotor, brugt, men i god Stand, sælges for 350 Kr. Billet mrkt. „Under“ modtager Bladets Ekspedition.

:: Købes ::

Vil De købe et brugt Automobil, en Motorbaad eller Motorcycle, skal De indrykke en Annonce i „Kratos“ om, hvad De forlanger.

Brugt Automobil.

2 Personers, i god Stand ønskes tilkøbs. Billet med billigste Pris indlægges paa Bladets Kontor mrkt. „Billig og god“.

Lastbil.

En brugt Lastbil til 2 Tons ønskes tilkøbs. Billet med alle Oplysninger mrkt. „Kontant“ bedes indsendt paa „Kratos“ Ekspedition.

Brugt Baadmotor.

En brugt, men god Benzinmotor, helst 4-cylindret og indbefattet Gear, Aksel og Skrue, ønskes tilkøbs straks. Tilbud bedes tilsendt under Mærket „4-cylindret“ til Bladets Ekspedition.

Passagerbaad

kun $2\frac{1}{2}$ Aar gt. med Plads til 180 Passagerer er til Salg uden Motor for 4500 Kr. Billet mrkt. „K. K.“ modtager „Kratos“ Ekspedition.

Motorbaad

ca. 20 Fod, aaben, med 3 à 5 Hkr. helst 2 cyl. Motor ønskes tilkøbs. Billet mrkt. „Billig“ bedes indlagt paa „Kratos“ Ekspedition.

Tjeneste tilbydes

Motorpasser.

En flink Mekaniker, fortløbig med Eksplosionsmotorer og ikke ukendt med Baadfart, kan faa en god Plads til Foraaret. Billet med Opgivende af Lønfordring og alle Oplysninger modt. Bladets Kontor under Mærke „Motorpasser“.

Rask Dreng

kan faa Plads til 1. April ved Pasning af en Motorbaad for Sommeren. Billet mrkt. „Taarbæk“ modtager „Kratos“ Ekspedition.

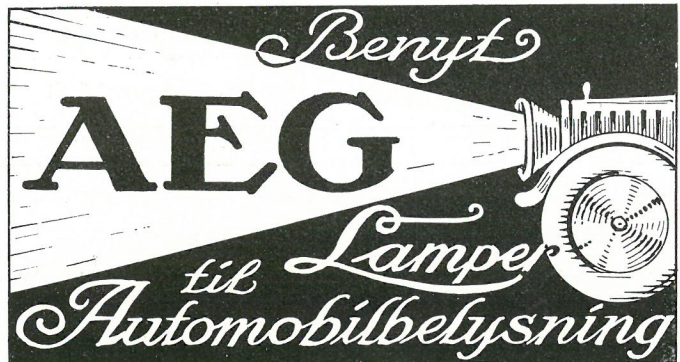
BRDR. JONASSEN

Reparationsværksted

Vestervoldgd. 125
Telef. Byen 3386

Salg af
AUTOMOBILER
MOTORBAADE

Benyt
AEG
til Lamper
Automobilbelysning



Aktieselskabet
Vulkan-Export
København B
Vesterbrogd. 91
Telefon:
Vester 4662



Enerepræsentation for: Nya A/B Åkermans Gjuteri & Mek. Verkstad, Eslof (Specialitet: Fyrriste). A/B Hørby Verkstad, Hørby. (Specialitet: Ventilatorer og Pumper)
Motorer fra MOTORFABRIKEN ECK, Partille, Sverige
Remme fra DRIVREMMEFABRIKEN DANA, Lyngby
Pulveret »VULKAN«, Middel mod Kedelstensdannelser

Penta-Motorer

i Størrelser paa 1, 2 $\frac{1}{2}$, 5, 10, 14, 24, 36, 48 og 72 HK.

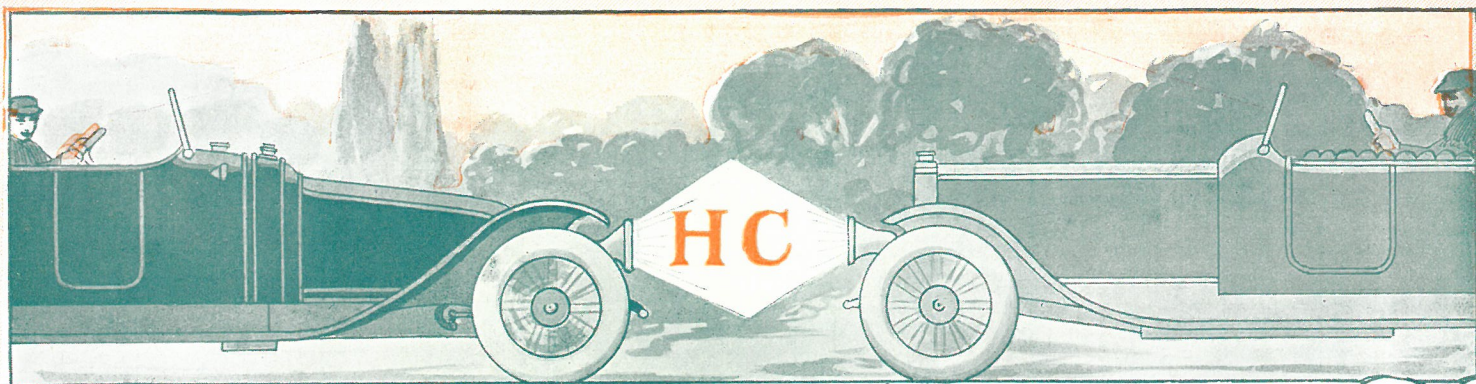
Motorbaade og
Motorbaads-Materiel
og Udstyr

JOHS. THORNAM

Gutenberghus, Vognmagergade 10, København K.

Baadmotorer
Stationære Motorer
Motorpumper
Motordynamos
Motorspil
til Skibsbrug
Paahængsmotorer

Telefoner: Central 782 og 783
Telegr.-Adr.: Thornam, Kbhvn



Renault

FRANKRIG

Daimler

ENGLAND

HC

CHRISTIANSEN

TLF. 7205 STRANDBOULEVARD 2 TLF. 7205

ÆLDSTE OG STØRSTE SPECIALFORRETNING

AUTOMOBILER

FILIALER I AARHUS & ODENSE.

KOMBINERET
**AUTOMOBIL
FORSIKRING**

TEGNES

AF:

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

ABSALON

TORDENSKJOLDSGD. 21

ASSURANCE-COMPAGNIET

BALTICA

AKTIESELSKAB - GYLDENLØVESGADE 1

DANSK ASS. COMP.

AKTIESELSKAB - HOVEDVAGTSGADE 2

GENERAL

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

LONDON

ULYKKES- OG GARANTIFORSIKRINGSSKABET AF 1869
ØSTERGADE 1

AUG. BORGEN

MOTOR UNION INSURANCE CO. Ltd.
HØJBROPLADS 5

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

NATIONAL

NØRREVOLDGADE 5

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

NORDEN

VESTRE BOULEVARD 34

NORDISK

AUTOMOBIL- & TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB
RAADHUSPLADSEN 35

PROVINCIA

DANSK FORSIKRINGS-AKTIESELSKAB
RANDERS