

April 1917

Pris 1 Krone

KRATOS

DANSK MOTORTIDSSKRIFT



Brennabor

Automobiler



Gedr. Reichstein Brennabor-Werke
Filial København K.

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



MICHELIN



DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

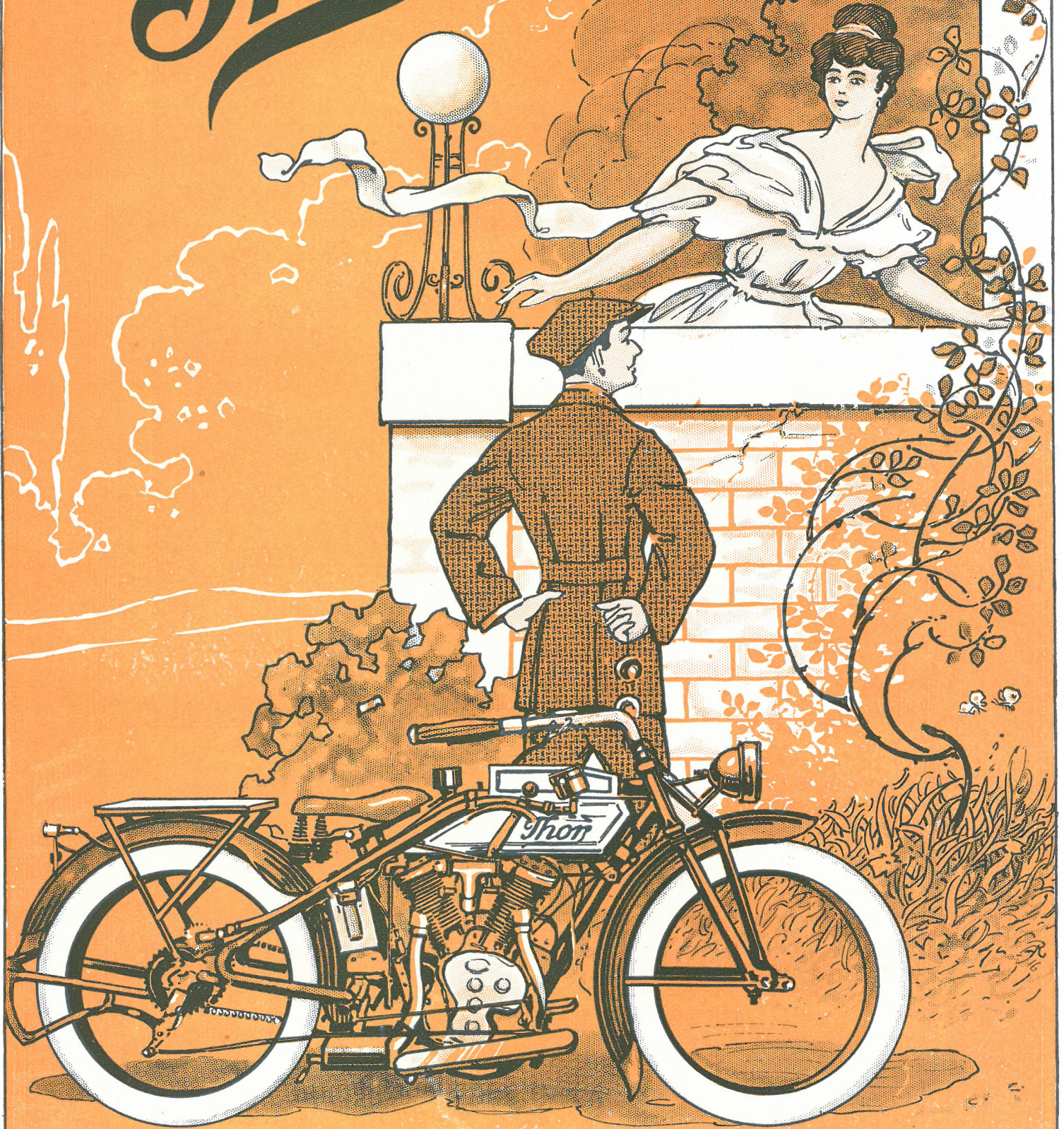
SKF

ÅKER
BLADH

KØBENHAVN K

TELF. 9781 - 10991.

Thor



Værksted:
Gl. Kongevej 4
Telf. 10 900.

Generalrepræsentant for Danmark:
Chr. Walter, Farvergade 2

Garage:
Johannevej 8
Nora 163



VARE-MÆRKE



THØGER G JUNGENSEN

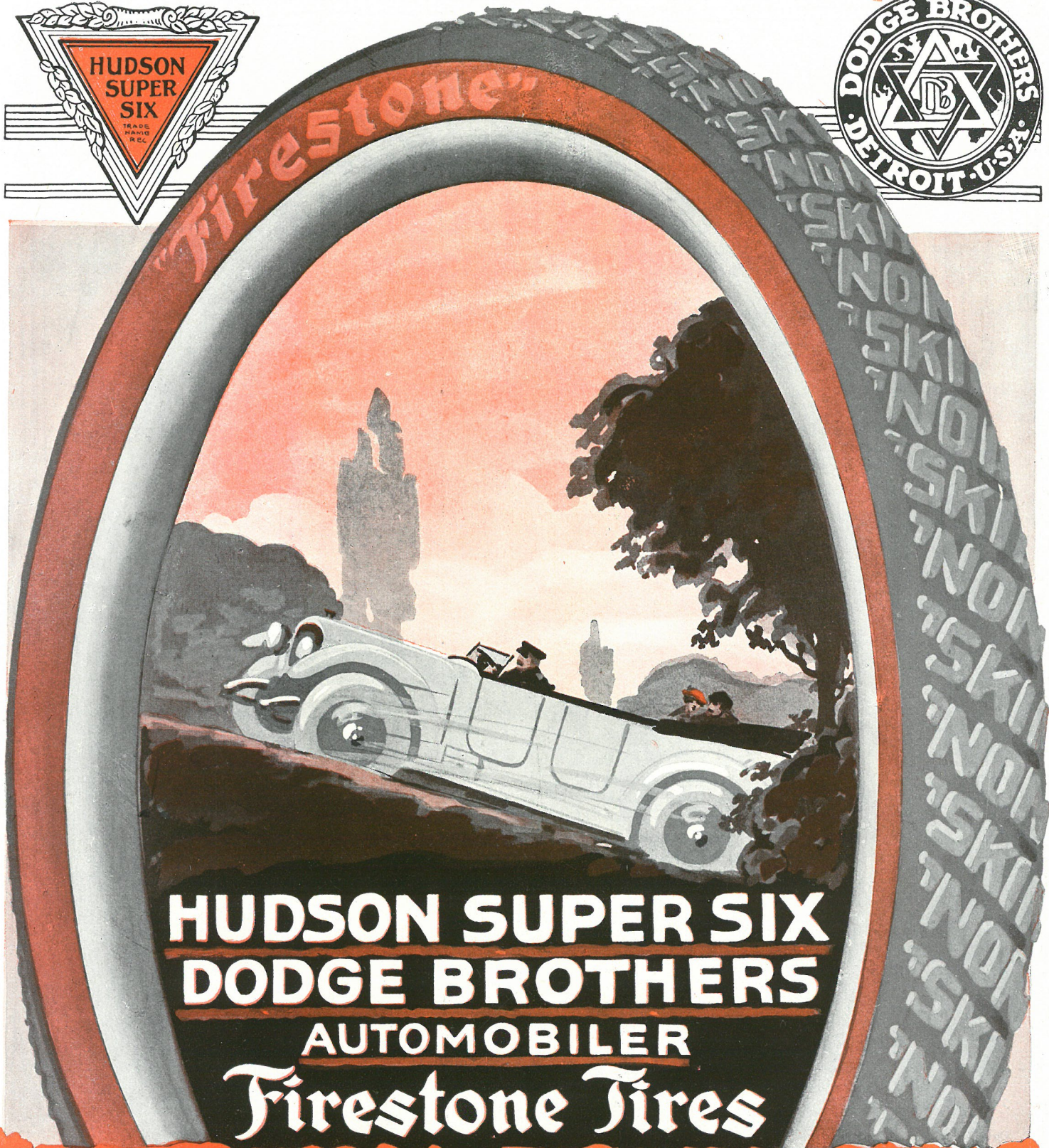
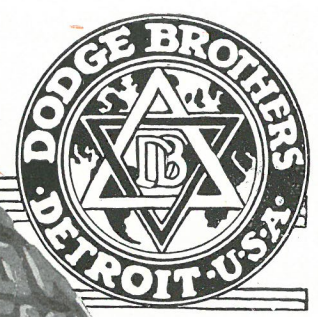
AUTOMOBILER-MOTORCYKLER

TELEGR. ADR:
AUTOJUNGER

KR. BERNIKOWSGADE 2
KØBENHAVN.

TELE CENTRAL
12, 315





HUDSON SUPER SIX
DODGE BROTHERS
 AUTOMOBILER
Firestone Tires

NEW HUDSON JAMES
MOTORCYKLER

Skandinavisk Motor Co. A/S

NØRREGÅDE · 7.

SEMLER & MATTHIASSEN
 KØBENHAVN

KØBENHAVN
DANMARK.

SMITH & Co. A/S
 ODENSE

TELEGR. ADR. "SEMJAC"
 TELEFON: CENTRAL

10706

Hersleb Christiansen & Co

KØBENHAVN B.
RAADHUSPLADSEN 77

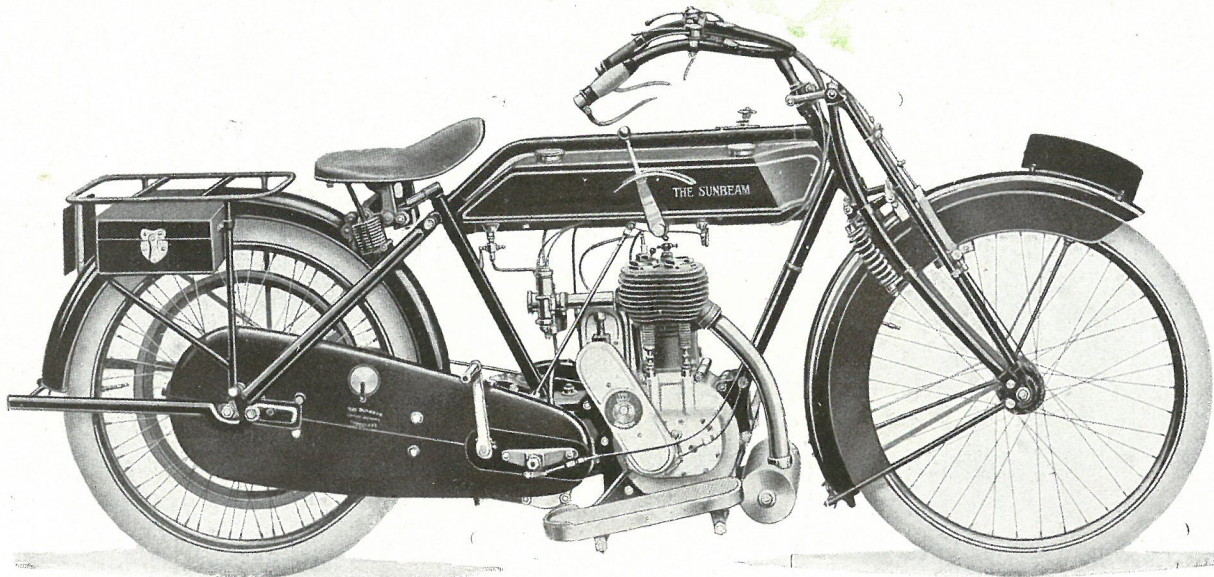
TELF: 7024
TELEGR. ADR:
AUTOHERSLEB



TELF. 7024
TELEGR. ADR:
AUTOHERSLEB

AUTOMOBILER · MOTOR-CYCLER

Generalrepræsentanter for
Danmark - Norge - Sverrig - Finland



„SUNBEAM“

er og vil altid være den ubestridt nobleste og kvalitativt
set bedste Motorcycle.

Vi kan imidlertid desværre ikke levere „Sunbeam“ under de herskende Forhold, men da vi tiltrods herfor omtrent dagligen modtager Bestillinger fra begejstrede Tilhængere af „Sunbeam“, har vi set os nødsaget til at oprette en „Venteliste“ for Levering efter Krigen, og anmoder vi derfor ogsaa Dem om at indgive Deres Ordre for at sikre Dem hurtigste Levering efter at Krigen er ophørt. Send os Meddelelse og forlang nærmere Oplysninger omgaaende.



≡ DANSK AKTIESELSKAB ≡

SCANIA VABIS

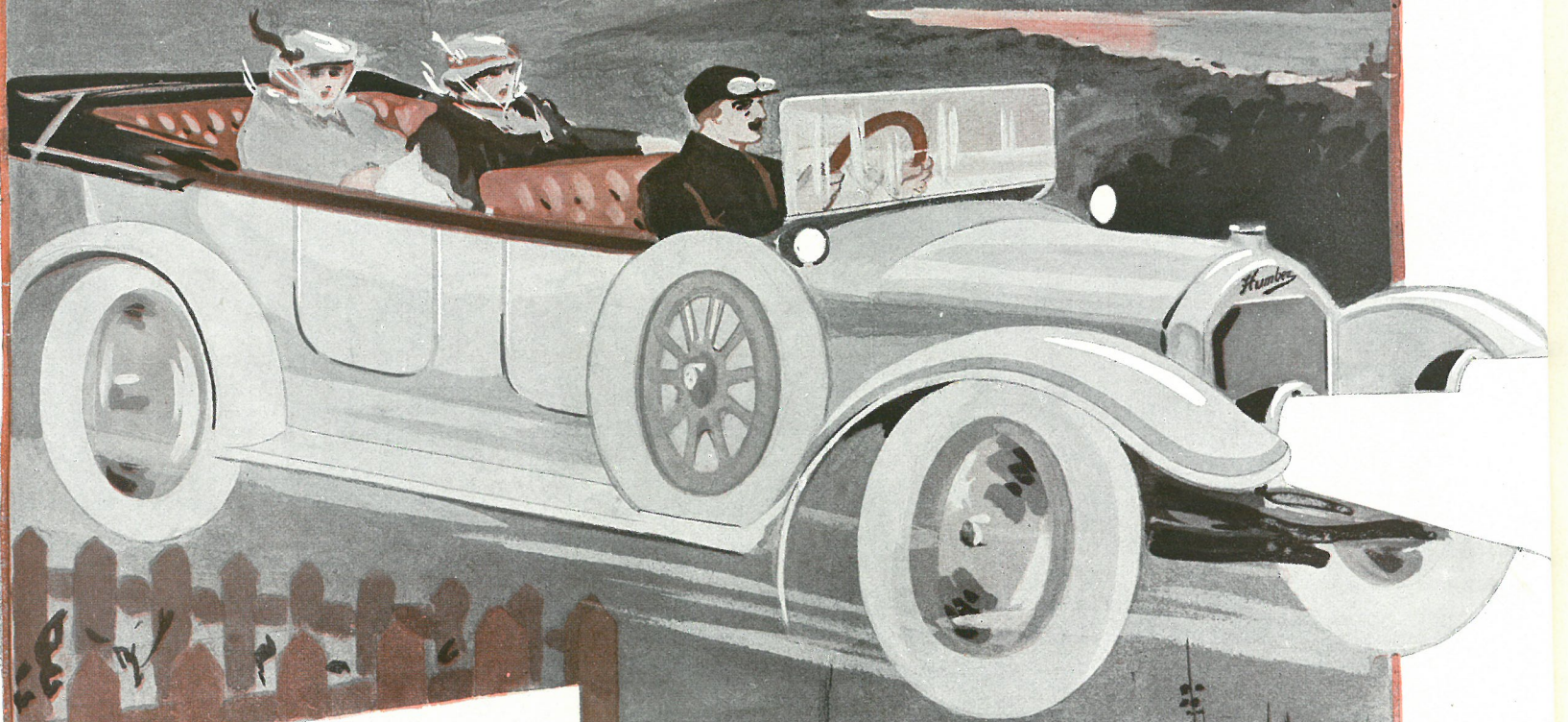


KØBENHAVN
LAST- OG LUXUS
AUTOMOBILER



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

INDHOLD:

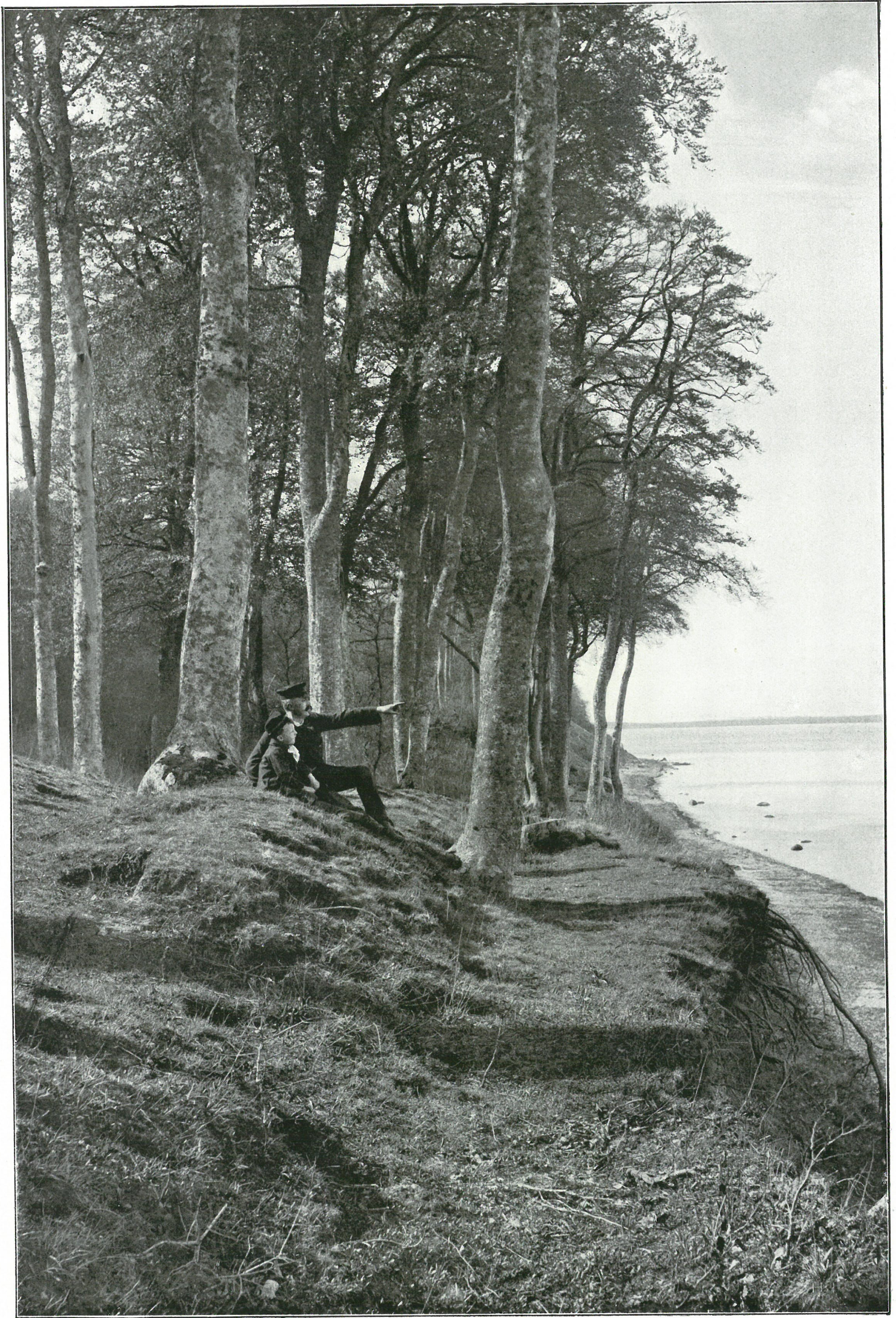
| | Pag. | | Pag. |
|---|------|--|------|
| FYEN: Lundsgaard Strand ved Kjertemunde .. | 86 | SPORT .. | 100 |
| DE STOLTE, DANSKE MAAGER. Af <i>Le Brun</i> | 87 | ET MODERNE DANSK AÉROPLAN. N. & W.- | |
| DET STORE, DANSKE AUTOMOBILLØB | | Jageren. Af <i>s-g.</i> .. | 101 |
| PAA RUNDSTRÆKNINGEN I NORD- | | SØGAAENDE MOTORKRYDSE. — Med Ar- | |
| SJÆLLAND. Af <i>Alfred Nervo</i> .. | 78 | bejdstegninger af Konstruktor <i>C. G. Pettersson,</i> | |
| DEN NYE „MOTOR-BUS“ PAA STRØGET .. | 94 | Liljeholmen ved Stockholm .. | 102 |
| KRATOS April 1917 .. | 95 | MOTORBAADSSPORT I AMERIKA. Af Inge- | |
| DEN VEJLE MOTORHUND .. | 95 | niør <i>Hennig Arnesen,</i> Christiania .. | 104 |
| DANMARK I BILLEDER: Odense og Omegn | 96 | SPØRGSMÅAL OG SVAR .. | 106 |
| MOTORCYKLESPO. Af Hof-Dekorations- | | FORRETNINGSMEDDELELSER .. | 106 |
| maler <i>Chr. Wilken-Hansen</i> .. | 97 | ANNONCER: Pag. 77—84 og 107—112 | |

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- | | $\frac{1}{4}$ do. Bagside .. | 300.— |
| holdsvis .. | Kr. 45.—, 25.— og 12.50 | | |

Ved Aarsannoncering 10% Rabat

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



Lundsgaard Strand ved Kjerteminde.

Fot. Lønborg, Odense.

Epitafium

DANSK
MOTOR-TIDSSKRIFT

De stolte, danske Maager

MAAGER hedder de. Hydro-aëroplan er for langt et Ord for en dansk Tunge. Maage er godt. Maagerne kender vi. Og ikke for intet er vor Porcelænsberømmelse baaret ud over Verden paa Maagevinger.

Maagerne sejler stolt over vore Sunde. De hviler paa vældige Vinger og glider til Havfladen, sikkert, berusende sikkert. Og den Dansker er ikke født, der ikke hører Eventyret i Suset fra Maagernes Start.

Jo, Maage er dansk. Og Maageflyvningen maatte blive Danskerens populæreste Sport.

Men Krigen kom. Og Sporten blev Arbejde. Man fangede de mekaniske Maager og spærrede dem inde i militære Bure.

Saadan gik det Verden over, og saadan gik det ogsaa i det lille, nevtrale Land.

Alt blev usikkert. Vennen idag er Fjenden imorgen. Tavsheden er blevet mere end Guld, og Frygten for at blotte sig Folkenes dybeste Religion. — Der sættes ikke mere Rekorder. Man

gør sin Pligt.

Det er alt.

Men det

er heller

ikke

saa

lidt.

Dygtige

Teknikere

og

dristige Flyvere

har udviklet

Maageflyvningen

ogsaa herhjemme.

Allerede i 1915

opnaaede vi Resultater

baade i Højdeflyvning

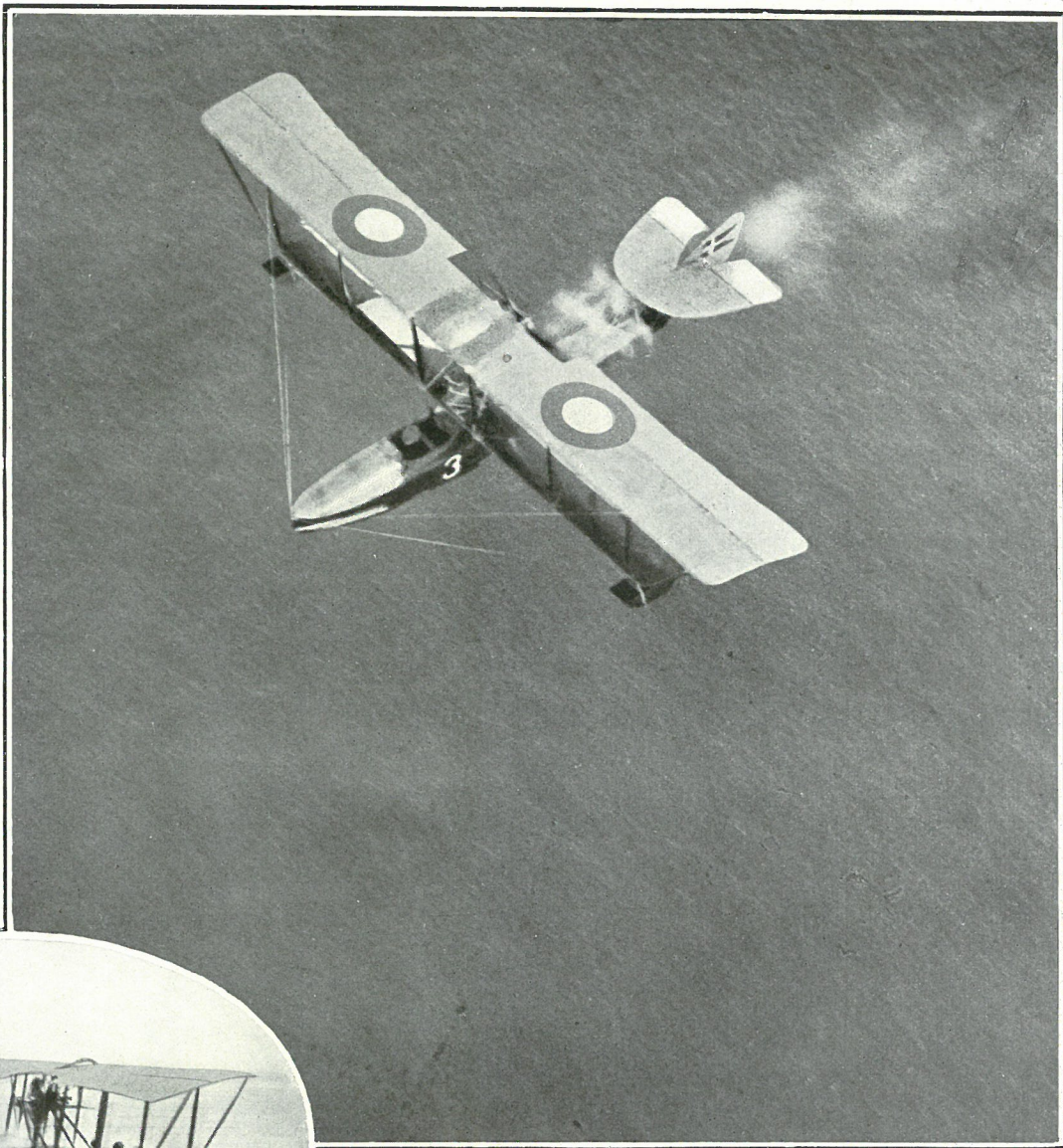
og Distanceflyvning

med Maager,

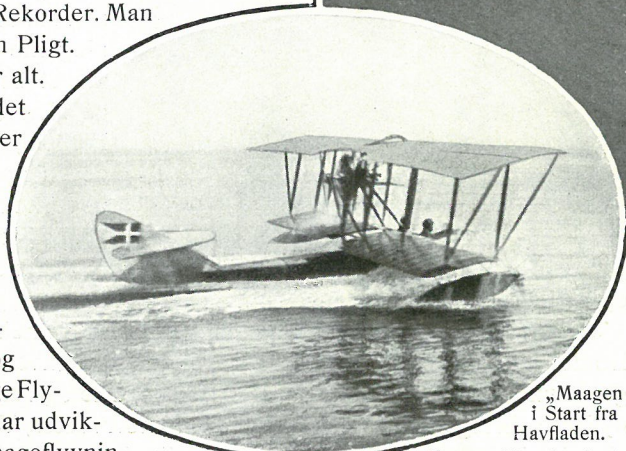
der var over de sidste

Verdensrekorder for

Krigen. Og siden



„Maagen 3“ i 350 m Højde. Fotograferet fra en anden højere flyvende Maage.



„Maagen 3“ i Start fra Havfladen.

„Maagen 3“ er den første Vandflyvemaskine af dansk Konstruktion, den er bygget paa Orlogsværftet i 1914 med en Motor paa 80 HK. Nu bygger vi større Maager med langt kraftigere Motorer.

den Tid har Maagerne skruet sig højere og højere op og holdt sig længere og længere paa Vingerne.

Og den Tid kommer vel, da de mekaniske Maager bliver Luftens muntre Motorbaade, da Sport og Rekord tager fat igen, og Selvopholdelsesdriftens Dødsmaskiner bliver Redskaber for livslysten Kapestrid.

De har da gennemgaaet en Udvikling, der har gjort dem fra Legetøj til Realitet. Og Drømmeren vil være et Skridt nærmere ved Eventyret i Suset fra de majestætiske Maagers Vingelag.

Le Brun.

Det store danske Automobilløb

paa Rundstrækningen i Nordsjælland

Skal man, som jeg har foreslaaet i Februar-Nummeret af „Kratos“, afholde et stort Automobil- og Motorcykle-Væddeløb paa dansk Grund efter Fredsslutningen, maa det helst være i Nærheden af København, Løbet køres. Det er Landets Centrum, her er det store Publikum, og hertil er selv Provinsens mere velsituerede Publikum vant til at søge ind, naar der er noget særligt paafærde, ja selv fra hele Sydsverige kan man her regne med et stort, interesseret Publikum.

Og af Københavns Omegn er igen Nordsjælland at foretrække, fordi Publikum saa at sige føler sig bedst hjemme der, kender Egnen og er vant til at drage ad den Kant, ligesom den ogsaa er forsynet med flere og bedre Jærnbanelinjer og et stort Net af Veje, hvorved det bliver lettere for et Publikum af Titusinder at komme til Løbstrækningen. Og Afspærringen af selve Strækningen bliver mindre generende for den nødvendige, gennemgaaende Trafik, da det bliver forholdsvis let at finde andre Færdselsaarer i Nærheden, den kan dirigeres af. Endelig er det ogsaa behageligt for Publikum, at det her lettere end andre Steder kan provianteres fra Egnens mange Kroer og Hoteller eller fra de for Lejligheden indrettede Restaurationsanlæg, som det er forholdsvis nemmere at indrette og forsyne her, end det er i en mere afsides liggende og mere øde Egn. Kan man i Nordsjælland finde en Rundstrækning af passende Længde, der tilfredsstiller de løbtekniske Fordringer, er det altsaa at foretrække at afholde Løbet i denne Egn.

De Fordringer, man maa stille til selve Strækningen, er følgende: Der maa helst ikke være nogen Jærnbane-Niveauskæring, da den vil foraarsage en bekostelig Udgravning af Vejen eller Hævning af Banelinien. Derimod skal der, som allerede sagt, helst være gode Baneforbindelser lige i Nærheden. Desuden skal Strækningen helst være forholdsvis tyndt bebygget, hvorved

af ALFRED NERVØ

Billederne efter Fotografier, tagne specielt til „Kratos“, af Holger Damgaard

det store og kostbare Afspærringsapparat simplificeres. Endvidere maa der helst ikke findes Byer i det af Rundstrækningen afspærrede indre Gebet. Endelig maa selve Vejstrækningen tildels bestaa af Stræk, der tillader den største Hastighed, tildels af Stigninger, paa hvilke Køretøjernes Evne til mer eller mindre godt at klare disse kan gøre sig gældende. Og endelig maa den ogsaa gerne have en vanskelig Del, hvor Førerens Egen-skaber kan faa Indflydelse paa Resultatet. Desuden spiller Rundstrækningens Længde en Rolle ved Valget, men den kan dog være meget forskellig i de forskellige Tilfælde og er meget afhængig af Løbets Art, om det er for store eller mindre Vogne, Strækningens Beskaffenhed og Budgettet, man kan regne med. Den maa derfor omtales særskilt senere.

Og undersøger vi saa Nordsjælland for at finde en saadan, passende Rundstrækning, finder vi den i Trekanten: Rudersdal, Hørsholm, Tokkekøb Hegn. Her er det muligt at arrangere og afholde et Rundstrækningsløb under saa gunstige Forhold, som næppe noget andet Sted i Danmark. Den opfylder alle de foran nævnte Betingelser, og selv om Omkostningerne bliver meget betydelige efter danske Forhold, bliver de dog ikke uoverkommelige. Lad os derfor

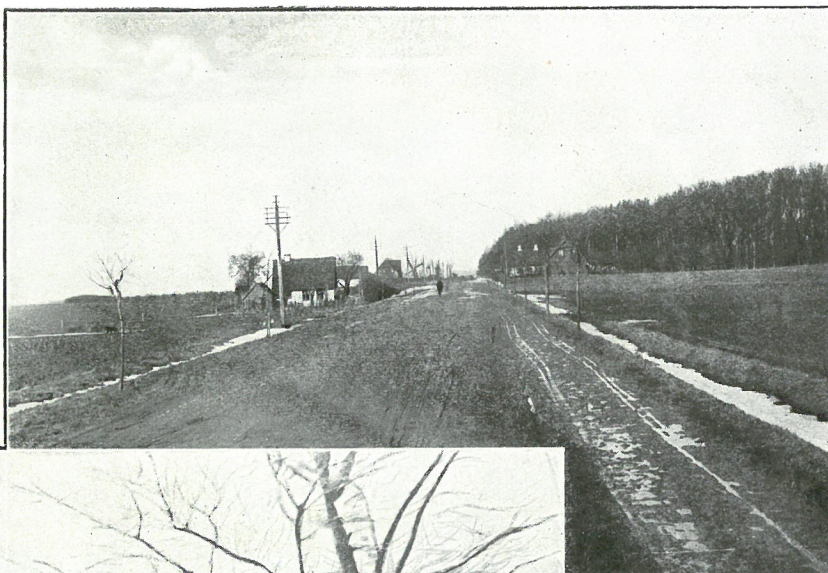
gøre en Rundtur over Strækningen for at studere den nærmere og se, hvorledes hele Arrangementet skal være. Startstedet, der tillige er Maalet, er ved et Rundstrækningsløb det centrale Punkt. Her skal Depotterne ligge, hvor Deltaerne under Løbet forsyner sig med Benzin, Olie og Vand, faar ny Reserveringe udleveret, har Oplag af Reservedele, Værktøj osv., der ikke kan medføres paa Vognen eller Motorcyklen. Paafyldningerne maa kun foregaa her, her tages Tiden for hver Omgang, her har man kort sagt bedst Lejlighed til at iagttage Deltaerne og følge Løbets Gang. „Sadlepladsen“ og Tribunerne samt den store Nummertavle, der holder Sadlepladsens og Tribunens Publikum underrettet om Konkurrenternes nøjagtige



Det lige Stræk over Skovbakkerne mellem Rudersdal og Hørsholm.

Stilling i Løbet Omgang efter Omgang, skal derfor ligge her. Og dette Sted skal helst ligge saaledes, at man har Udsigt over et forholdsvis stort Stykke af Løbstrækningen, saa Tilskuerne her foruden at se Starten og Begivenhederne ved Depotene ogsaa kan følge Deltagerens Fart et Stykke paa fri Vej. Startstedet skal desuden ligge et Sted, hvor der er forholdsvis nem Tilkørsel, da de fleste Tilskuere her naturligvis ankommer pr. Automobil. Men af Hensyn til Hjelpepersonale, Forsyninger til Depot og Restaurationer, maa der dog ogsaa være nem Adgang til Baneforbindelsen.

Paa denne Rundstrækning kan der være Tale om tre Steder. I Nærheden af Birkerød, ved Rudersdal eller ved Hørsholm. Ved Rudersdal er der ikke Udsigt nok over Strækningen, og Tilkørsel og andre „Udenomsbekvemmeligheder“ er bedre ved Hørsholm end ved Birkerød, saa jeg tror, Hørsholm er at foretrække. — Tribunerne skulde da ligge lige syd for Byen paa Marken tilhøjre, naar man kommer fra København, udfør det Sving, Vejen gør her efter at være gaet snorlige fra Rudersdal hertil. Lægges Tribunerne her, vil man kunne se Deltagerne i Løbet, saasnart de kommer ud af Skoven, og man kan følge deres Fart omtrent et Par Kilometer, til de har passeret Kurven foran Tribunerne og har fortsat ned til Udkanten af Byen. Start og Maallinie er saa udfør Tribunen med Tidtagernes Pavillon paa den modsatte Vejside. Ved Siden af denne Pavillon anlægges Depotene, hvoraf hvert deltagende Firma har et



Det første Stykke af Løbstrækningen fra Startlinien op mod Hørsholm By.



Serpentine paa den nordlige Del af Strækningen mellem Hørsholm og Tokkekøb Hegn.



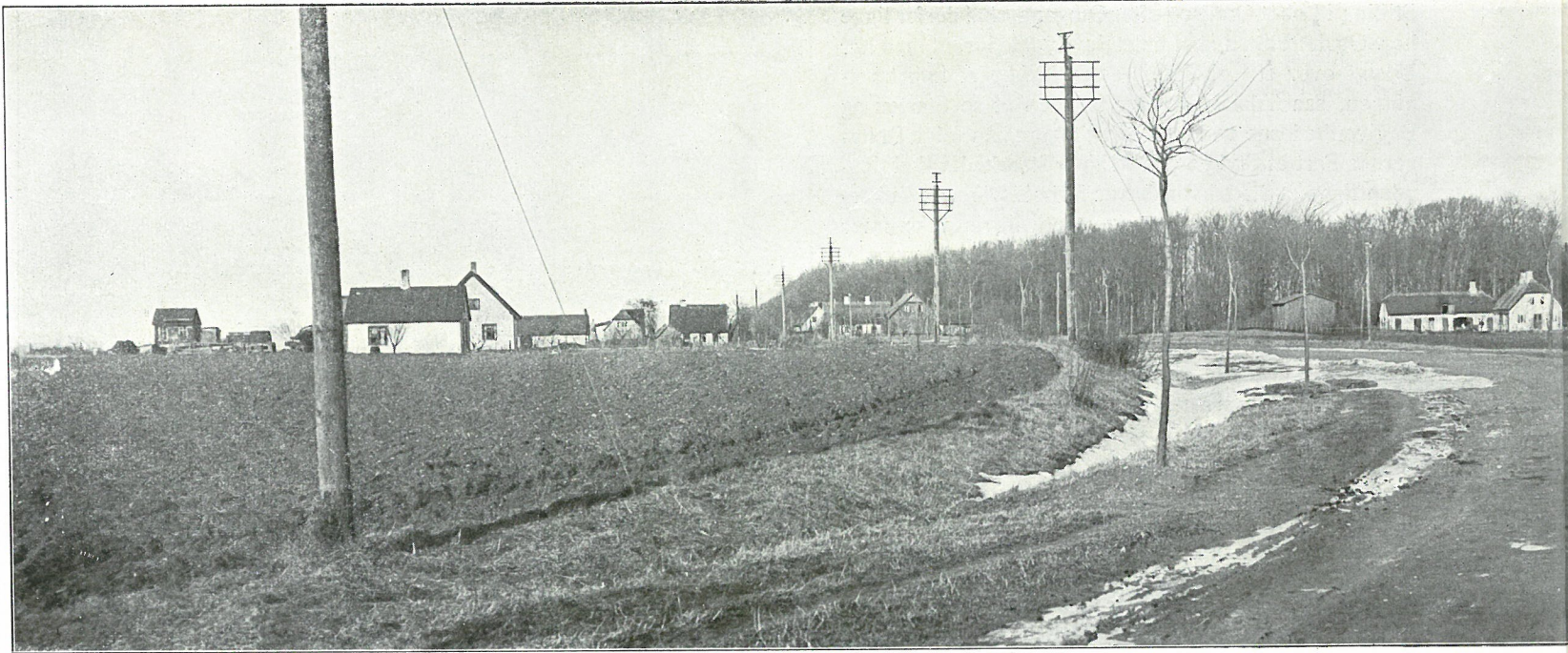
Stedet, hvor Vejen drejer af i Hørsholm. Den nordlige Del af Strækningen begynder mellem de to forreste Huse tilvenstre, hvor Telegrafstangen staar.

med alle Reservedele, Gummi, Benzin, Olie og Vand samt det fornødne Hjælpemandskab. Og bag Depotene opstilles den store Nummertavle, hvor Tiden for hver Deltager slaas op Omgang efter Omgang.

Her starter altsaa Deltagerne en eller to ad Gangen med et halvt Minuts Mellemløbet, saa de sidste kan starte omtrent, naar de første har tilbagelagt den første Omgang, hvorved Deltagerne fordeles nogenlunde over hele Strækningen. Der køres venstre om — mod Solen — og efter faa hundrede Meters Kørsel kommer Deltagerne ind i Udkanten af Hørsholm. De berører dog kun Udkanten af Byen. Lige efter, at Apoteket er passeret, drejes der skarpt af tilvenstre. Det er et fuldstændig vinkelret Sving ind mellem to Huse, saa Farten maa

her tages meget af Køretøjet, og nu begynder den vanskeligste Del af Strækningen, de 8,6 Kilometer over til Hillerødvejen. Den er let bakket og fuld af Kurver og Serpenter, hvoraf dog kun nogle faa er særlig farlige. Men Vejen er forholdsvis smal, med Træer ved Siden og dybe Grøfter, og den sidste Fjerdedel af den gaar igennem Skov, hvor der i Tilfælde af fedtet Føre skal vises megen Paapasselighed. Det er i det hele taget en Strækning, hvor der vil blive stillet store Krav til Føreren, og hvor selv en lille Forskel i Førernes Evner nok skal vise sig i de opnaaede Resultater.

Naar Væddekørerne er naaet over til Trekantens andet Hjørne, kommer de ned ad en lille Bakke ud paa



Svinget udenfor Hørsholm. Paa Marken tilhøjre skal Tribunerne og Sadlepladsen

Hovedlandevejen gennem et nyt, vinkelret Sving, der ogsaa maa tages forsigtigt. Men saa har de ogsaa fri Bane, Strækningen ned til Rudersdal er en af Landets bredeste Veje, hvor to-tre Automobileer, om det skal være, kan kæmpe Side om Side i fuld Fart. Det første Stykke gaar endnu gennem Skov, saa kommer man i en let Kurve gennem Bløvsstrød og har herefter et bølget Stræk uden Kurver for sig, et Stræk, hvor Køretøjerne uhindret kan udvikle deres fuldeste Hastighed. Først paa den anden Side Birkerød kommer nogle faa, ufarlige Kurver. Og endelig naar man Trekantens sydlige Spids ved Rudersdal, der danner en ret skarp Hestekokurve. Her er dog saa megen Plads, at det gør Kurven ufarlig, og fra Rudersdal er der atter bred og snorlige, men stærkt bakket Vej helt op til

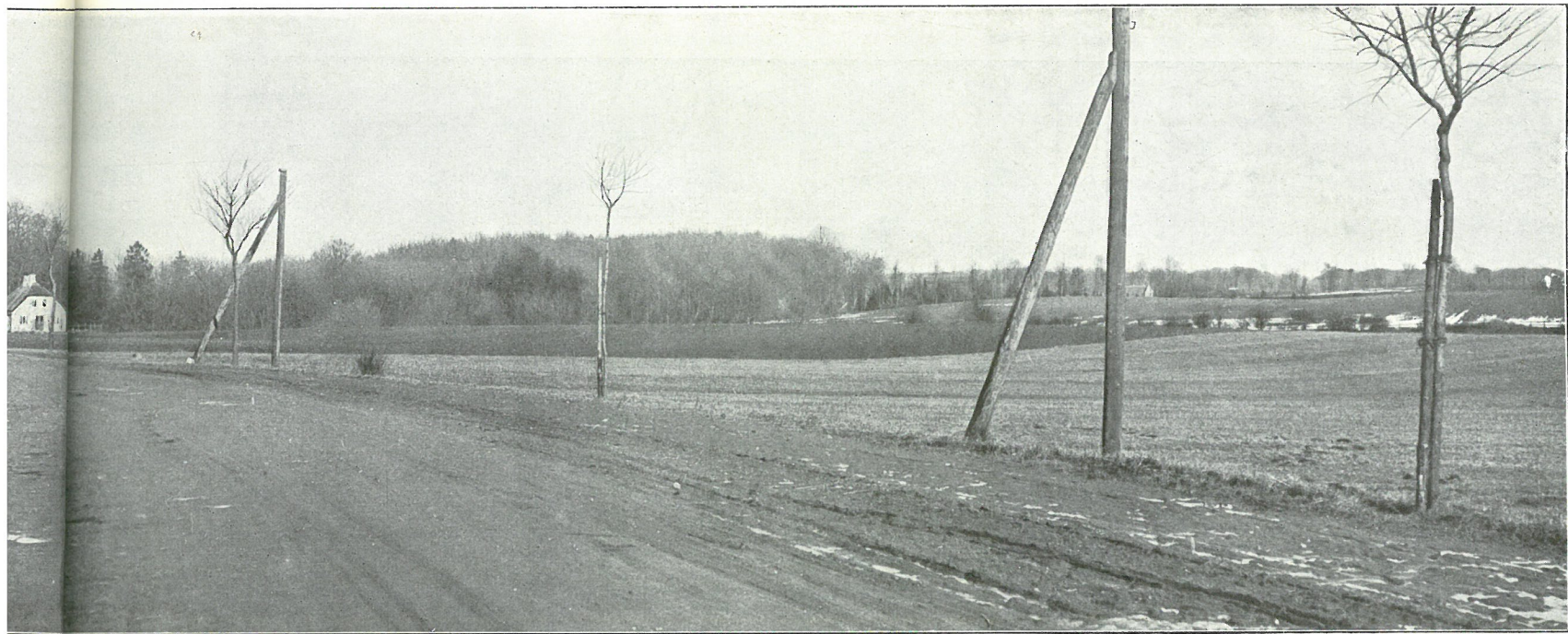


Serpentine i Tokkekøb Hegn lidt før Stedet, hvor man naar ud til Hillerødvejen.

Tribunerne. Hele Strækningen er cirka 22 Kilometer, og Motorcyklerne skulde saaledes køre 15 Omgange, medens Løbet for Vogne skulde være paa 20 eller 25 Omgange. Ved at vælge en saa forholdsvis lille Rundstrækning opnaar man saaledes, at Tilskuerne faar set Deltagerne passere forbi et stort Antal Gange. Det er naturligvis at foretrække, selv om det til dels kan vanskeliggøre det for Tilskuerne at holde Rede paa Løbets Gang, idet „Overhalingerne“ bliver talrigere, saa der kan være flere Omganges Forskel mellem de forskellige Deltagere. En Deltager, der passerer lige før en anden, kan derved i Virkeligheden være et langt Stykke bag ham. Men ved Tribunerne kan man ved Nummertavlens Hjælp let holde Rede paa Stillingen, og langs den øvrige Del af Strækningen kan de inter-



Hestekokurven ved Rudersdal. Løbstrækningen gaa



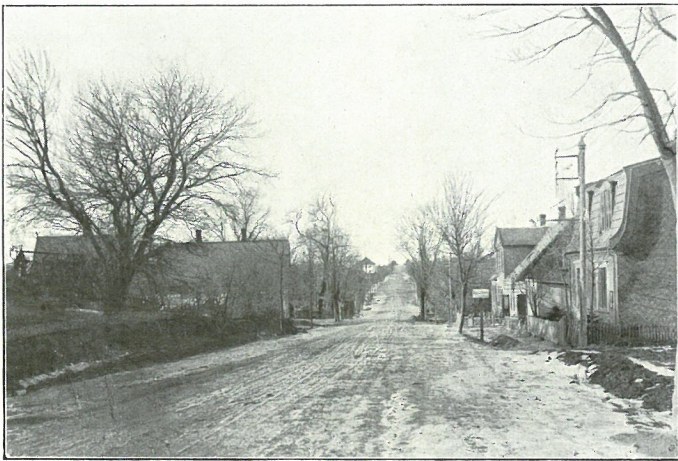
Idlepladanlægges. Paa Marken tilvenstre faar Depoterne og Nummertavlen deres Plads.

esserede Tilskuere, ved selv at holde lidt Regnskab med Deltagerne, naar de passerer, ogsaa forholdsvis let klare den Vanskelighed. Fra Deltagernes Synspunkt er det naturligvis at foretrække, at Rundstrækningen er saa stor som mulig, idet de saa ikke sinkes af Overhalingerne, der er den vanskeligste Del af Kørslen. Men da de to Trediedele af Strækningen er saa ekstra bred, vil Hindringerne her ved næppe være for generende, og man kan nøjes med den forholdsvis korte Rundstrækning, hvad der har afgørende Betydning for den økonomiske Side af Sagen.

Det er jo nemlig ikke noget lille eller billigt Arbejde at „præparere“ en saadan Strækning for et Løb. Allererst skal hele Strækningen gøres støvfri, da der ellers, navnlig paa Strækninger gen-

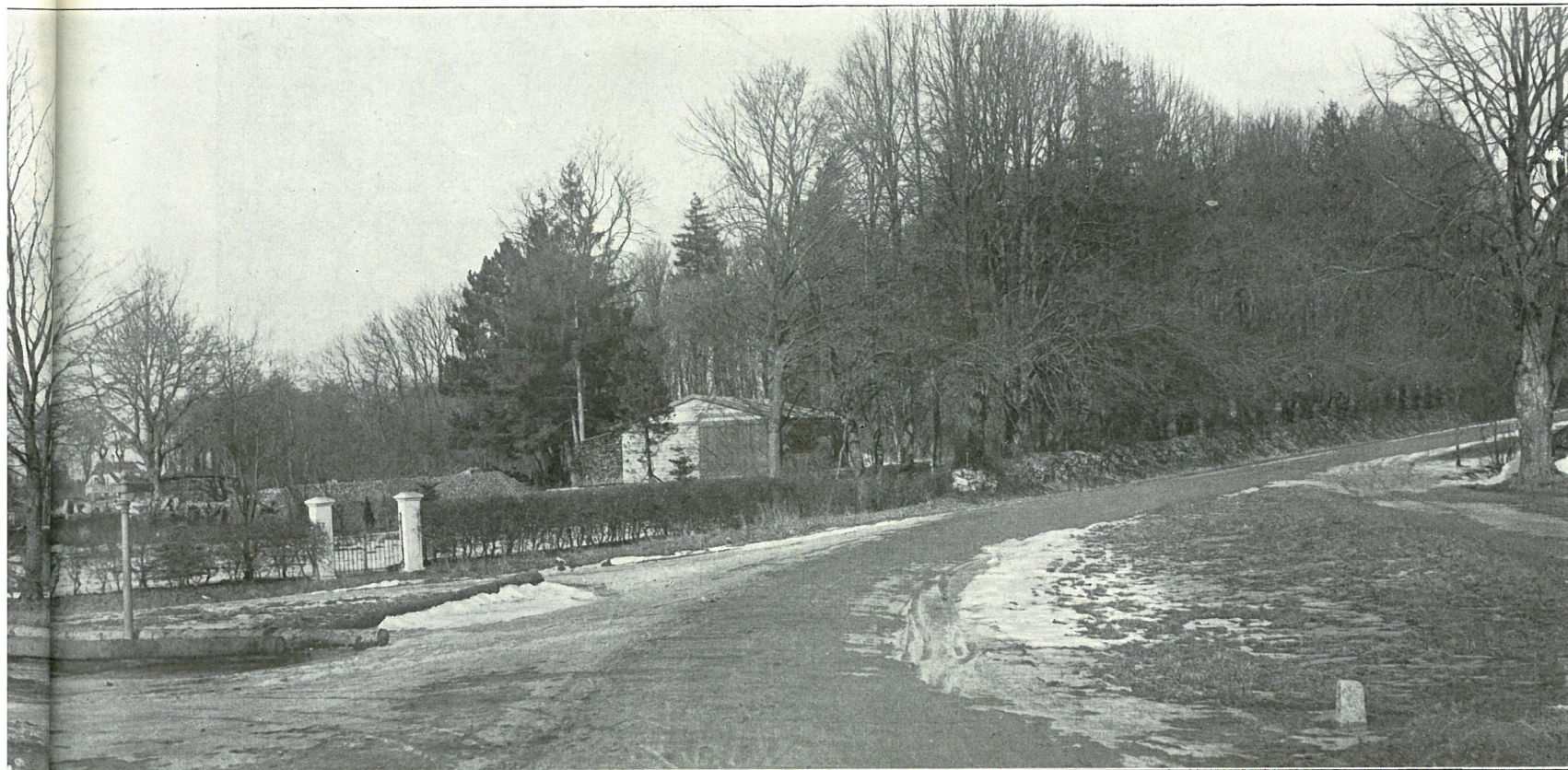
nem Skov, vil danne sig en konstant, tæt Støvtaage, som det vil være uforsvarligt at køre igennem med fuld Fart. Men desuden

skal Vejen tildels udbedres og alle Bunker langs dens Sider fjernes, saa der overalt er fri Bane. Navnlig vilde det være heldigt, om Skovvejen paa den nordligste Side udbyggedes noget paa de farligste Punkter f. Eks. ved Udfyldning af Grøfterne. Disse Udbedringer skulde være Kvittering til Kommunerne, fordi de overlod Automobilisterne Strækningen den halve Dag og tillod Træning paa den et Par Morgentimer i 8—14 Dage før Løbet. Det er et Arrangement, Kommunerne godt kan staa sig ved, da de paa flere andre Maader vil have Indtægt af



Hvor Løbstrækningen passerer Birkerød. Fotograferet mod Korselsretningen.

Løbet og den store Tilskuermængde, der overværer det. I Frankrig f. Eks. har det da ogsaa været saaledes, at de forskellige



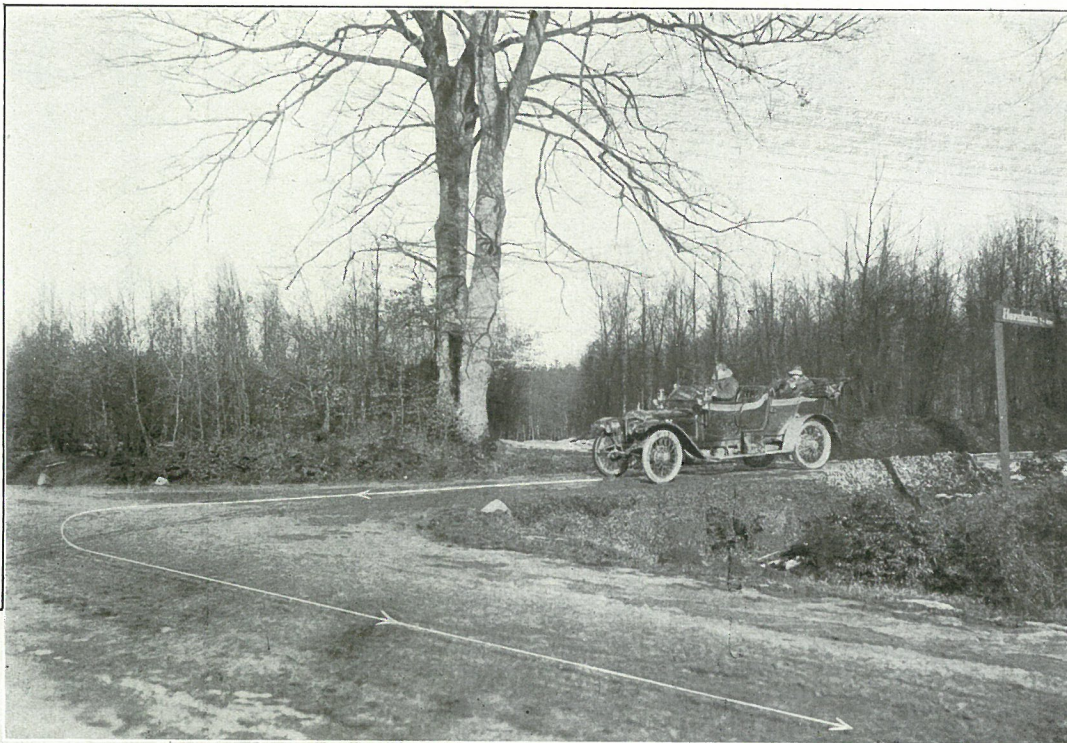
aaar fra Hillerødvejen tilvenstre og videre ad Hørholmvejen tilhøjre.

Egne ligefrem har overbudt hverandre med kontante Tilskud paa 50,000—100,000 Francs blot for at faa Løbet afholdt paa deres Rundstrækning.

Men foruden selve Vejbanens Udbedring er der ogsaa Afspærringen at bringe i Orden. Og det er et stort Maskineri, der her skal sættes i Gang. Saalænge Løbet køres, maa al anden Færdsel, ja selv enkelte Personers Ophold paa Vejen eller Vejkanten være absolut forbudt. Ved alle Sideveje og paa alle bebyggede Steder maa der derfor opsættes Plankeværker eller Stakitter, der hindrer selv en større Menneskemasse i at trænge igennem. Og paa Resten af Strækningen skal der helst militær Bevogtning til langs begge Sider for at undgaa skæbnesvanger Uforsigtighed fra Tilskuernes Side. Københavnerne er jo ikke noget særlig disciplineret Folkefærd, og opdager de, at de ser bedre fra den anden Side af Vejen, vil de ikke altid betænke sig paa at smutte tværs over, selv om det er livsfarligt, og selv om det vil kunne genere Løbets regelmæssige Gang paa det kraftigste. Strækningen har dog, trods sin centrale Beliggenhed, den store Fordel at være meget tyndt bebygget, saa jeg regner med, at det kun skulde være nødvendigt at

Side, en i Bloustrød, en i Birkerød, en ved Rudersdal og en mellem Rudersdal og Hørsholm.

Saa er der de store Tribuneanlæg, der naturligvis heller ikke er billige, men her kommer tillige en stor Indtægtsside, thi selvfølgelig skal Adgangen heller ikke være billig. Der bliver Steder nok, hvor man kan overvære Løbet ganske gratis, men Sadlepladsen bør koste mindst 20 Kr., og Tribunepladsen noget lignende ekstra. Her skal ogsaa indrettes en stor Restauration, og bedst vilde det være, om det blev ordnet som ved den første internationale Flyveuge ved Reims i 1909, hvor en mægtig Tri-



Hvor den nordlige Del af Strækningen munder ud i Hillerødvejen.



Det sidste Stræk for Tribunepladsen ved Hørsholm.

benytte Plankespærringer paa højst en Fjerdedel af den, hvilket, da der jo skal være Spærringer paa begge Sider, dog bliver cirka 10 Kilometer Spærring. Resten af Spærringen skulde saa, ligesom ved de franske og tyske Løb, foretages ved Militær, idet der udkommanderedes 2—3000 Mand fra København og Lejrene, der ligger lige i Nærheden, og disse anbragtes med 10—20 Meters Mellemrum paa begge Sider. Da Militæret selv kunde have en vis Interesse i at konstatere, hvordan en saadan Bevogtningstjeneste i ret stor Stil indøves, og ogsaa i selve Løbets Resultater, maa det ikke være uopnaeligt at faa et saadant Arrangement.

Men da al Færdsel paa Strækningen saaledes kategorisk forbydes, maa der baade for Tilskuerne og den lokale Befolkning skabes Forbindelse til den indre Trekant. Der maa derfor bygges et Antal Træbroer over Vejen, men Strækningens Beskaffenhed gør det muligt at nøjes med syv: I Hørsholm, to paa den nordre

bune var indrettet til Frokost-Serivering: Koldt Køkken og Champagne! Det er jo ikke hver Dag, man faar Lejlighed til at overvære et stort Automobillob fra Sadleplads, saa der er ingen Tvivl om, at man udmærket kan tage gode Priser for disse Pladser, der vil være et stort Publikum, som gerne betaler godt, netop naar det bliver lidt eksklusivt. Og saa er der jo Mulighed for at forøge det økonomiske Udbytte ved Indretning af Totalisator.

Endelig er der endnu en Del, som skal til, for at alt skal være i Orden: Ambulancestationer i Trekantens Hjørner, Telefonanlæg langs Linien, Strækningskommissærer, der har hver sin Del at bevogte og sørge for at advare Deltaerne i Tilfælde af en midlertidig Blo-

kering af Strækningen, Markering af de farligste Kurver etc. Det er dog kun Smaating i Sammenligning med det øvrige, og det bliver for vidtløftigt at gaa ind paa disse Detailler. Tilbage er kun det interessante Spørgsmaal: Hvor meget vil et saadant stort Løb koste, og hvor skal Pengene komme fra?

Da Præmierne dækkes af Indskudene, bliver der Udgifterne ved Indretningen af Strækningen at regne med. Jeg regner, at Udgifterne uden Vanskelighed skulde kunne holdes under 50,000 Kr. Rundt regnet, tror jeg, de højeste Beløb, der kan blive Tale om, er omtrent følgende: Vejudbedring ca. 10,000 Kr. (heraf 1500 à 2000 Kr. til at gøre Vejen støvfri), Tribuneanlæg cirka 10,000 Kr., Broer ca. 10,000 Kr., Plankespærringer ca. 5000 Kr. (alle Materialer herfra vil kunne benyttes igen, og der er endog Mulighed for et Arrangement om Salget af Tribunerne til en fast Sportsplads f. Eks. Idrætsparken), Lønninger etc. til Hjælpepersonale 5000 Kr., Forarbejder 5000 Kr. og Reklame



Svinget udenfor Hørsholm, hvor Tribunerne skal ligge til venstre, Depoterne til højre. Set mod Kørselsretningen. Til højre i Baggrunden en Del af den Strækning, der kan overses fra Tribunerne.

5000 Kr. (den sidste Post er endda rigelig, da en saa stor og sjældnen Begivenhed af sig selv nok skal samle Interessen). Til sammen bliver det ca. 50,000 Kr.

Paa Indtægtssiden vil et Besøg af blot et Par Tusinde Mennesker give ca. 40,000 Kr., og dertil kommer saa Leje af Restauration, Afgift paa Tilskuernes Automobil-Holdeplads, Indtægt af Reklamepladser, Afgift af Retten til Filmsoptagelse, Indtægt af Program- og Postkortsalg, Totalisator og mange andre mindre Poster. Det skulde saaledes være muligt, at faa Balance eller endog Overskud af Løbet.

I altfald vil man sagtens ved en fornuftig Ledelse af Arrangementet kunne nøjes med en Garantium paa 25,000 Kroner, og den bør det ikke være vanskeligt at skaffe. Kongelig dansk Automobilklub, der nu i adskillige Aar ikke har ofret noget paa dansk Motorsport, bør naturligvis gaa i Spidsen og tegne sig for de første 5 à 10,000 Kroner. Automobilgrosserer-Foreningen, hvis Medlemmer vil kunne faa den største Gavn og Glæde af denne

mægtige Agitation for Motorkøretøjet, er ogsaa selvskreven til at være blandt de første. Danmarks Motorcykle Union og dens Klubber vil selvfølgelig med Glæde gaa med. Forenede danske Motorejere vil, selv om denne Sammenslutning tildels har andre Formaal, fuldt ud kunne forsvare at være med. De store Dagblade vil sikkert heller ikke undslaa sig for at støtte Sagen, og skulde det være nødvendigt, vil det næppe være vanskeligt at tegne et passende Beløb blandt vore Rigmænd. Det hele er blot, at der bliver taget fat paa Sagen, og at de interesserede Parter finder hverandre. Men det har jeg god Grund til at tro, vil blive Tilfældet.

Og forhaabentlig vil da snart komme en straalende Sommerdag, hvor Hundredtusinder af Mennesker ude i det smukke Nordsjælland spændte følger det første store danske Automobil-Væddeløb. Den største Begivenhed i dansk Motorsport og maaske i dansk Sport i det hele taget, vor Generation har oplevet og kommer til at opleve.

Den nye „Motor-Bus“ paa Strøget

Næppe nogen anden Institution i Hovedstadens offentlige Befordringsvæsen har været Genstand for skarpere Kritik og ivrigere Diskussion end de frederiksbergske Motor-Busser gennem Strøget; men lidt efter lidt voksede Motor-Busserne op i Københavnernes Popularitet, og de nydelige Vogne ruller daglig op og ned ad Strøget som en rød Udfordring til de københavnske kommunale misundelsesgule Hest omnibusser, som endnu i det Herrens Aar 1917 møjsommeligt slæber sig frem og tilbage ad Købmagergade.

Billedet her viser Selskabets nye Omnibus, hvor Passagererne kan forlade Vognen foran, en Forbedring, der sikkert vil vise sig at være praktisk og meget behagelig for Publikum.



KRATOS

Vi maa dennegang begynde med en Undskyldning til

Abonnenterne, fordi vi springer Marts Maaned over. De praktiske og tekniske Vanskeligheder under den foreliggende Krigssituation har foranlediget Udgivere og Redaktion til at foretage dette Skridt, hvorved der dog tillige opnaas den Fordel, at Tidsskriftet fremtidig vil udkomme i Begyndelsen af hver Maaned i Stedet for, som ved de to første Numre, i Slutningen af Maaned. Selvfølgelig vil Abonnenterne blive holdt skadesløse derigennem, at den erlagte Abonnementsbetaling vil komme til at gælde for lige saa mange Numre, som Abonnementet er tegnet for (henholdsvis 12, 6 eller 3).

Med April Maaned rykker vi ind i Sommerhalvaaret og dermed i det, vi i tidligere Aar plejede at kalde „Sports-sæsonen“. Desværre er Udsigterne jo alt andet end lystige for den specielle Motorsportssæson. Benzinmanglen gør sig mere og mere gældende, og selv om Regeringen har imødekommet det ogsaa fra vor Side fremsatte Ønske om Indførelse af Maksimalpris paa Benzin, er hermed jo kun sat en Stopper for den skamløse Spekulation i den sjældne og kostbare Vædske, men ingenlunde foretaget noget Skridt for at forøge Mængden af den til Raadighed værende Benzin. Hvis ikke Tilførslerne af Brændselolie kan genoptages i den allernærmeste Fremtid, vil ikke alene al Nyttekørsel med Automobiler ophøre, men Standsningen af de mange stationære Motorer overalt i Landet vil være en Kalamitet, som i Omfang og Betydning ganske kan sammenstilles med den mere og mere truende Kulnød.

Motorsportsmændene maa derfor resignere, og deres Klubber og Foreninger har ikke Anledning til at spille Tiden med Udarbejdelsen af Programmer for den tilstundende „Sportssæson“. Derfor behøver disse Organisationer dog ikke at ligge stille. Foruden det selskabelige Samkvem, som bør opretholdes, for at Medlemmerne ikke skal blive

APRIL
1 · 9 · 1 · 7

fremmede for hverandre og for deres Klub, er der saamænd Op-gaver nok at tage fat paa.

Automobillovens Revision gaar sin støtte, men overordentlig langsomme Gang; man længes snart efter at høre lidt om, hvorledes vore Chancer staar hos de velvise Lovgivere. Vor Medarbejder, Redaktør *Alfred Nervø* fremsætter i dette Nummer af „Kratos“ sit bebudede Forslag til Afholdelse af et stort dansk Motorcykle- og Motorvognsvæddeløb, og vi skulde kende vore ivrige Sportsmænd daarligt, om dette Forslag ikke vil fænge og afføde en haardnakket og interesseret Diskussion.

Endelig har Automobilforhandlerne, repræsenterede ved et „Automobilbranchens Fællesudvalg“ og støttede af kgl. dansk Automobilklub og Forenede Danske Motorejere begyndt at røre ved det mere og mere om sig gribende Misbrug, der med et ilde anset Ord kaldes „Returkommission“. De fleste betydende Firmaer i Automobilbranchen har underskrevet en Overenskomst af følgende Ordlyd:

„Ikke ved Salg af Automobiler, Benzin, Olie, Gummi og andet Automobiltilbehør eller Reparationer at give Provision, Laan eller Gave i nogen Form, hverken direkte eller indirekte, til Chauffører eller nogen anden Person udenfor Automobilbranchen, der som Følge af deres Forhold til den egentlige Køber selvsagt skal varetage dennes Interesser, heller ikke ved Tilsendelse af Arbejde eller anbefalinger at støtte Garager, Reparations-Værksteder, Vulkaniserings-Anstalter eller Karrosserifabrikanter, der ikke er Underskriver af denne Overenskomst“.

Disse højttiltrængte Bestræbelser for at rense ud indenfor Standen har vor dybeste Sympati, og vi kan ikke nok som tilraade det automobilejende Publikum i egen Interesse at støtte Bestræbelserne helst ved personlig at foretage de fornødne Indkøb og Bestillinger eller dog ved nøje at kontrollere de Personer, hvem de betror dette i Virkeligheden ret delikate Tillidshverv.

Den Vejle Motorhund

Hvis De sagde, at *Wify* er den smukkeste Hund i Vejle, vilde det sikkert ikke være den nok. *Wify* er Københavner. Den drømmer om Asfalt og har vist ikke rigtig akklimatiseret sig i Vejle endnu.

Men enhver kommer til at elske den herlige lille Fjordby og dens gæstfri Befolkning. Selv en Mynde.

Wify er engelsk Mynde og derfor overlegen doven med medfødt Trang til Luksus. Den er Motorhund af Temperament. Den nyder Køreturen. Den ligger tværs over Fodposen med Hovedet op over Vognkarmen for at se ud. Men den viser en eksempla-



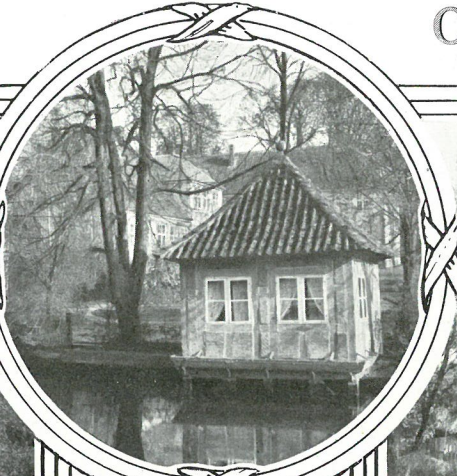
Baneingeniør *Falck* med sin Forlovede, Frk. *Isse Hess*, Datter af Fabrikant *Hess* i Vejle, og deres Motorhund „*Wify*“.

risk *Ro*. Den har sit engelske Blod, og den fordrer sin hjemlige Komfort, hvor den befinder sig i Verden. Glemmer man at pakke den ordentlig ind, ruller den sig stille ind i Tæpperne paa Bunden af Vognen og lader sig gribe af Søvn.

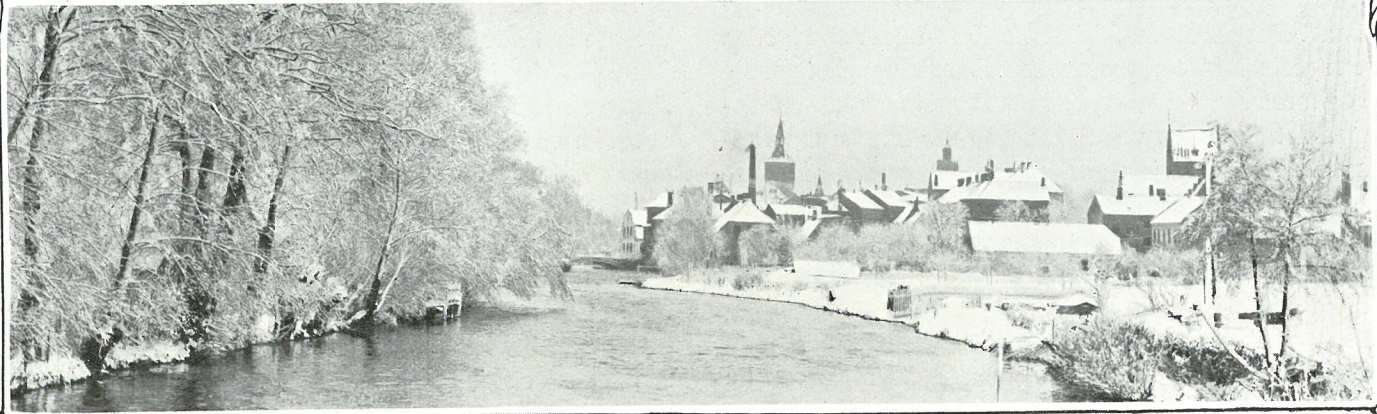
Saadan passerer *Wify* de mørke Landeveje. Først gennem Bygaderne vaagner den op og drømmer sig tilbage til den Tid, da der var Asfalt og Lys og Benzin og Raadhusplads.

Hvis den da i det hele taget gider at drømme. Den er jo Mynde.

Men en god Motorhund er den og den smukkeste i Fjordbyen.



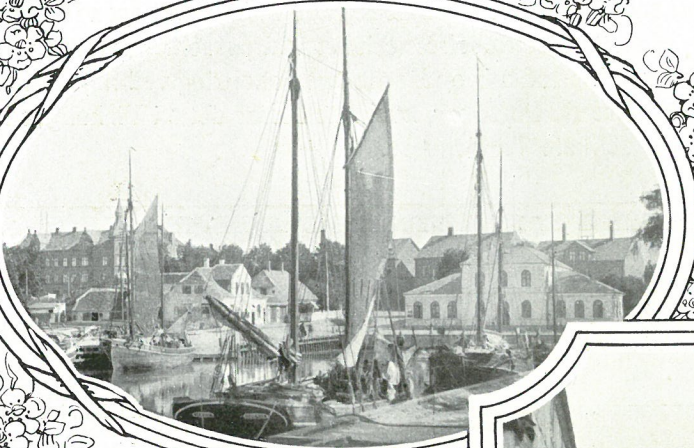
Pavillonen ved den gamle Bispegaard.



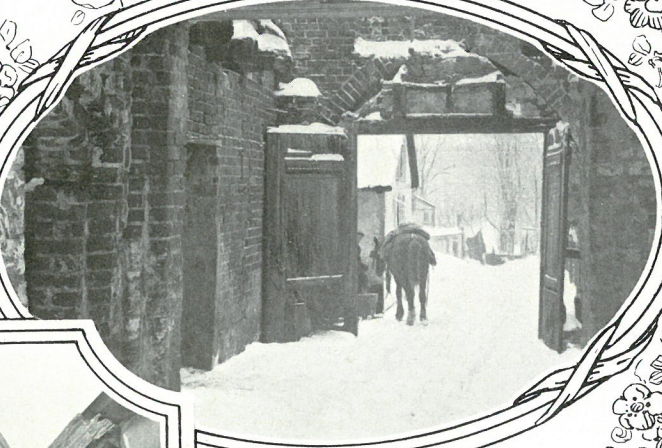
Foroven tilvenstre: Odense set fra Allerups Støberi.

Odense set fra Gasværket.

Foroven tilhøjre: Dalum Præstegaard.



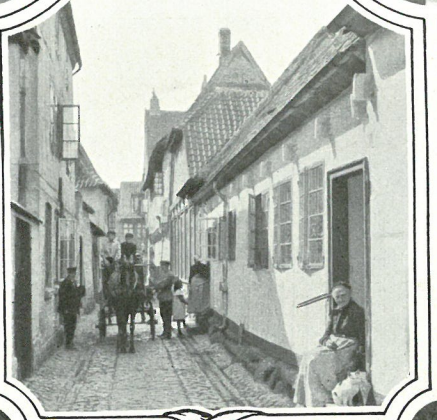
Den gamle Havn med Toldbod.



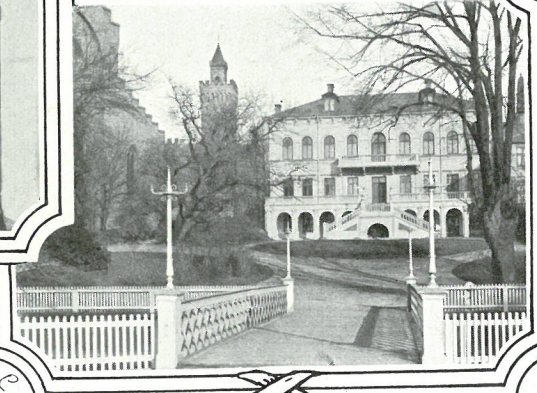
I Ruinen af Sct. Knuds Kloster.



Torvedag i Odense. Tilvenstre: Raadhuset. I Baggrunden: Albani Kirke.



Møntestræde i Odense.



Læseforeningen, set fra Haven.

Fot. Lønborg, Odense.

Motorcyklesport

Af Hof-Dekorationsmaler
CHR. WILKEN-HANSEN

Selvfølgelig er det herligt at stryge afsted paa Landevejen i en stor, fed Motorvogn — men alligevel — Motorcyklen er dog langt, langt bedre!

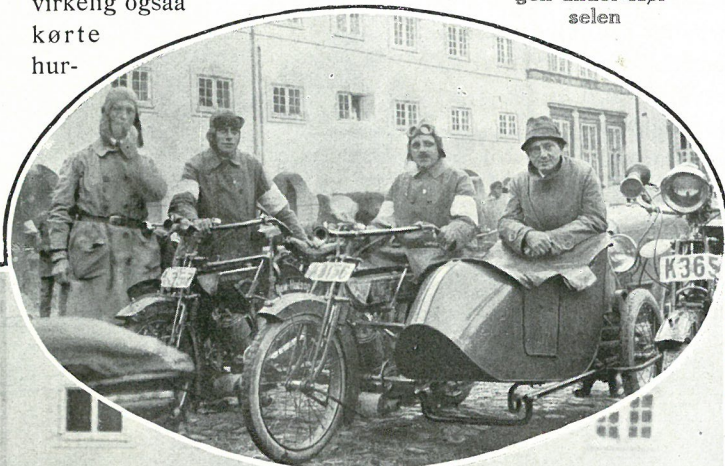
Fra Motorcyklerne blev saa stabile, at man overhovedet kunde være sikker paa at komme baade ud og hjem paa en Tur, er den vidunderlige Følelse af Velvære og Uafhængighed kendt af alle de gudbenaadede Mennesker, i hvis Lod det er faldet at køre Motorcykle.

Og Glæden er steget med Maskinernes Udvikling imod det fuldkomne.

Naar man en Dag med rigtig fint Vejr — helst en Hverdag,

krydret med et Stænk Misundelse, naar vi i en flot Bue med Sejrsmine kører uden om dem — der dog virkelig ogsaa kørte hur-

I let henkastede Linier giver Forfatteren, en af den danske Motorcyklesports mest aktive og mest begejstrede Udøvere, et lille Rids af Motorcyklistens glade Liv og Spændingen under Kørselen



Motorcyklisterne samles for Starten.

naar andre dødelige gaar i Trædemøllen — tager sin egen store og stærke Motorcykle, som man kender ud og ind, velfyldt og med fint Gummi, og man sammen med en Passager kører udenfor Byen, lader Maskinen spille op og fryder sig over dens Gang, mens man glider hen ad Vejen med alt det skønne omkring sig, da er man fristet til — ligesom Kong Volmer — at ville overlade Vorherre hans Himmerige — saa vidunderligt er det virkeligt.

Jeg kan ikke tro andet, end at selv det glade pelsklædte Selskab i det store, flotte Automobil sender os en venlig Tanke,



10 Sekunder for Starten.

I Ovalen: Klar til Udrykning.

tigt —, for derefter, følgende Maskinen næsten vandret ned til Jorden, at dreje ned ad en Bivej mod det skønne, næsten ubekendte, mens de selv maa følge Hovedvejen kun med den Adspredelse i Svingene at blive rystet sammen og modstræbende tvunget ud til Siden for derefter atter at skulle finde Ligevægt og Bekvemmelighed i Vognen.

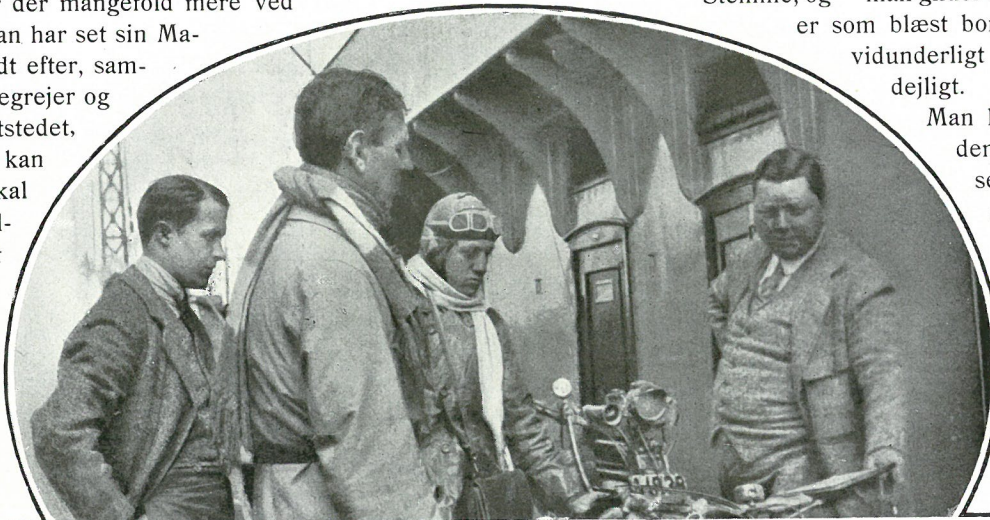
Denne „Væren i ét med“, denne Følgen med Maskinen kan Automobilisten ikke ganske sætte sig ind i — heller ikke den, der med Gru tænker paa, da han i svunden Tid, som Begynder,

hæsblesende trak afsted paa Tur med Motorcyklen. — Kørsel med de moderne, fuldt ud tilforladelige, glimrende afbalance-rede Maskiner er noget ganske for sig selv.

Er der ved dette Spænding og Sport til Stede ved den almindelige Kørsel, da er der mangefold mere ved Motorløbene. — Man har set sin Maskine og Gummi godt efter, samlet Værktøj og Lappegrejer og afgaar saa til Startstedet, udhalet, saa at ingen kan tage fejl af, at man skal til Motorløb. — Til-syneladende roligt gaar man i Spænding rundt derude paa Bakken og vejrer Stemningen med Hensyn til Konkurrenternes Styrke, hilser smi-

Kickstarteren staar man ihærdigt og tramper i, og naar Maskinen endelig efter megen Sved starter, synes man, Motoren sætter ud og har nogle underlige Bilyde. — Det gaar aldrig i Evighed. „Start“ lyder det saa, haardt og spydigt fra en uhyggelig myndig Stemme, og — man glider af Sted. Nervøsiteten er som blæst bort — Maskinen gaar vidunderligt — det er alligevel dejligt.

Man haler ukuelig ind paa dem, der er foran, passerer en af de haardeste Konkurrenter, hvis Maskine man synes gaar elendigt i Dag, vinker til Folk langs Vejen i sin Glæde og ser i sit Overmod store Sølvbægere for sig og hører Hurra-



Forelæsning i Motorteknik paa Færgen.



Motorcyklist i Racerdragt.



I Aarhus paa Hjemvejen.

lende paa hverandre, remser op alt, hvad der i Grunden er i Vejen med ens Maskine og fortæller, at man slet ikke har haft Tid til at faa den set efter; man tror paa de andres Sejr og godter sig, thi man véd inderstinde, at ens Maskine denne Gang er saa god som aldrig før, uden mindste Lyde; man skal vinde, nu eller aldrig!

Man læser skjult sine Udregninger og Rutekort igennem, dem, det har kostet timelangt Arbejde at fremstille, og som man taber eller putter dybt ned i Lommen efter den første Etappe, hvor de allerede har vist deres Ubrugelighed — man stiller Ure, og endelig bliver man kaldt frem til Start.



Morgen efter Natrutten.

Før sidste Etappe.

raab dertil. — Man er kommen frem blandt de forreste, — da pludselig — o Rædsel — den ene Cylinder holder op at tænde; naa Gudskelov, det var kun Tændkablet, der var gaaet løst. — Videre igen —. Hvad, er her fedtet eller sandet? Som den slaar med Halen! Nej! Nu staar Følgen i Bund. Punkteret!!!

Reaktionen efter Lyksaligheden: haabløs Slappelse, men kun et Øjeblik. Det er kun et Søm, saa er Hullet let at finde; frem med Sagerne. Saa hurtigt dog de andre kommer efter hinanden; hver sender baade et hoverende og opmuntrende Blik, man smiler overlegent igen. S—s ogsaa, saa langsomt den Solution

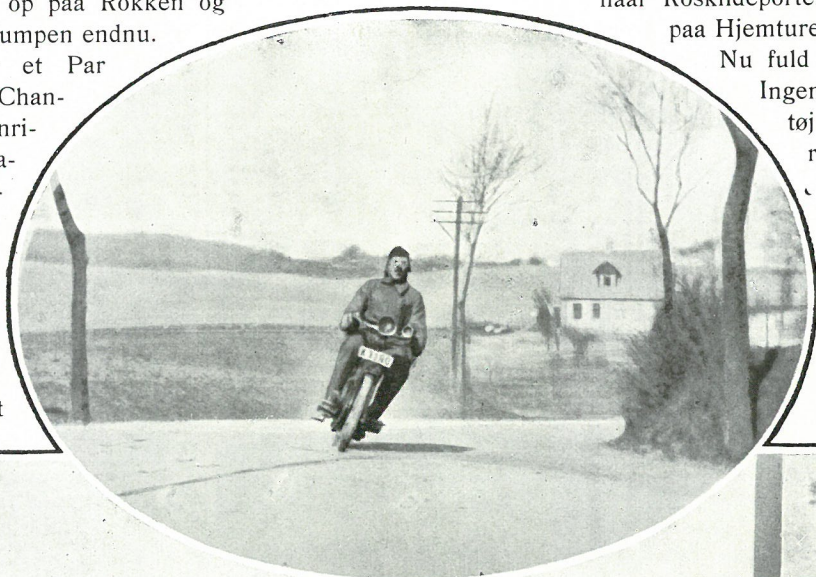
tørre; der er ham fra før, som en Strøg fo'r han forbi; naah, der er længe til Færgen gaar, et Held var det, at det skete paa dette Stykke. Endelig færdig — op paa Rokken og afsted —, du er midt i Klumpen endnu.

Ombord paa Færgen er et Par Timers Stille før Stormen; Chan- cerne drøftes, og den henri- vende og godmodige Smaa- drillen med Mænd og Ma- skiner er i fuld Gang — det typiske Udslag af Stem- ning til et Motorløb. Mo- torfolkene er nemlig i Vir- keligheden de elskeligste Væsener mod hverandre, selv i Løb; Magen til det

skinen, om det vedbliver at være det samme, og med en venlig Tanke til Gummiet, om det kan klare sig — og dejligt er det, naar Roskildeportens 8 km Plakat er passeret paa Hjemturen.

Nu fuld Gas, sammenbidte Tænder. Ingen Standsninger, om saa Værk- tøj og Reservegummiet skal ryge — om saa Maskinen al- drig skal flytte sig mere — saa skal den nu.

En kort Vinken ved Dam- huskroen og saa Motoren fra, stille og roligt paa Fri- gang over Maalet — smi- lende og fattet — Hurra!! Aflevering af Kontrolkort,



Ved Opløbet.

Kammeratskab og den Hjælpsomhed, de kan udvise, skal man lede længe efter, ligesom Medfølelsen, hvis en af de gamle ufor- skyldt maa gaa ud paa Grund af Uheld. Dette skyldes maaske, at der altid har været Præmier nok, saa det ikke gik ud over nogen personligt, om den anden ogsaa kom igennem.

Nu gaar det videre og videre gennem tykt og tyndt, med Spænding om Farten nu kan holdes gennem det Sving eller det opkørte Sted — stadig med Kamp om Førstepladserne — i stadig spændt opmærksom Lytten til Brølet fra Ma-



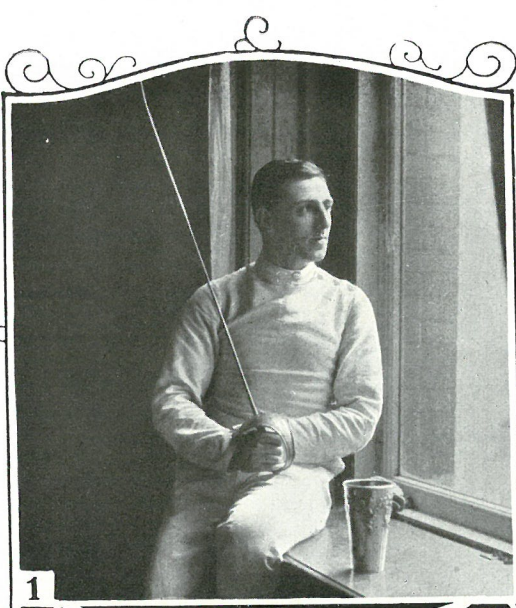
Efter vel overstaet „race“.

I Ovalen: Sidste Sving for Opløbet.

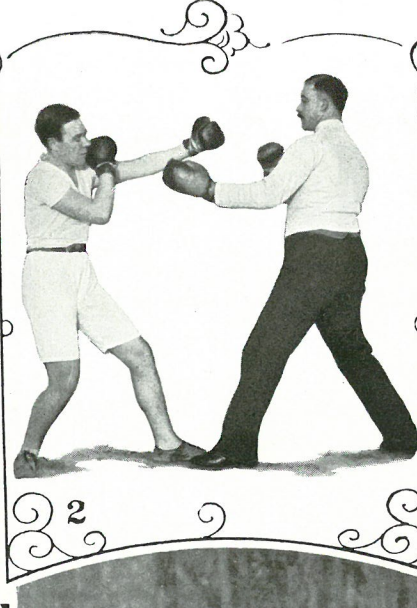
Diskutering om Tiden, Hilsen paa optroppede Venner og Motorbekendte, Besvaring paa Hundreder af Spørgsmaal med Forsik- ring om, at det ingenting er det hele.

Stolt gennem Byen med Nummer paa Ryggen, Helt for en stakket Stund, nævnt i Bladene, Billede i Motorpressen, Midtpunkt til Præmie- uddelingen, Sølvtoj til Skrivebordet og Plaquette paa Maskinen til Gadedrenges Fryd. — Er det ikke rigelig Løn for de alle- rede glemte Strabadser?

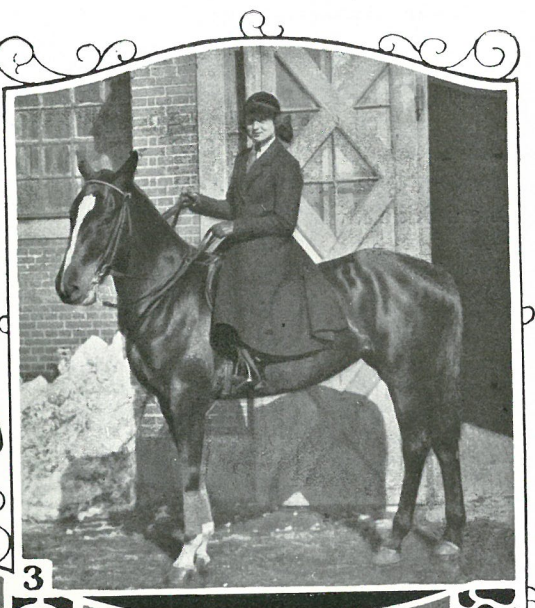
Og saa klar til næste Løb. . . . Jo, det er dejligt!



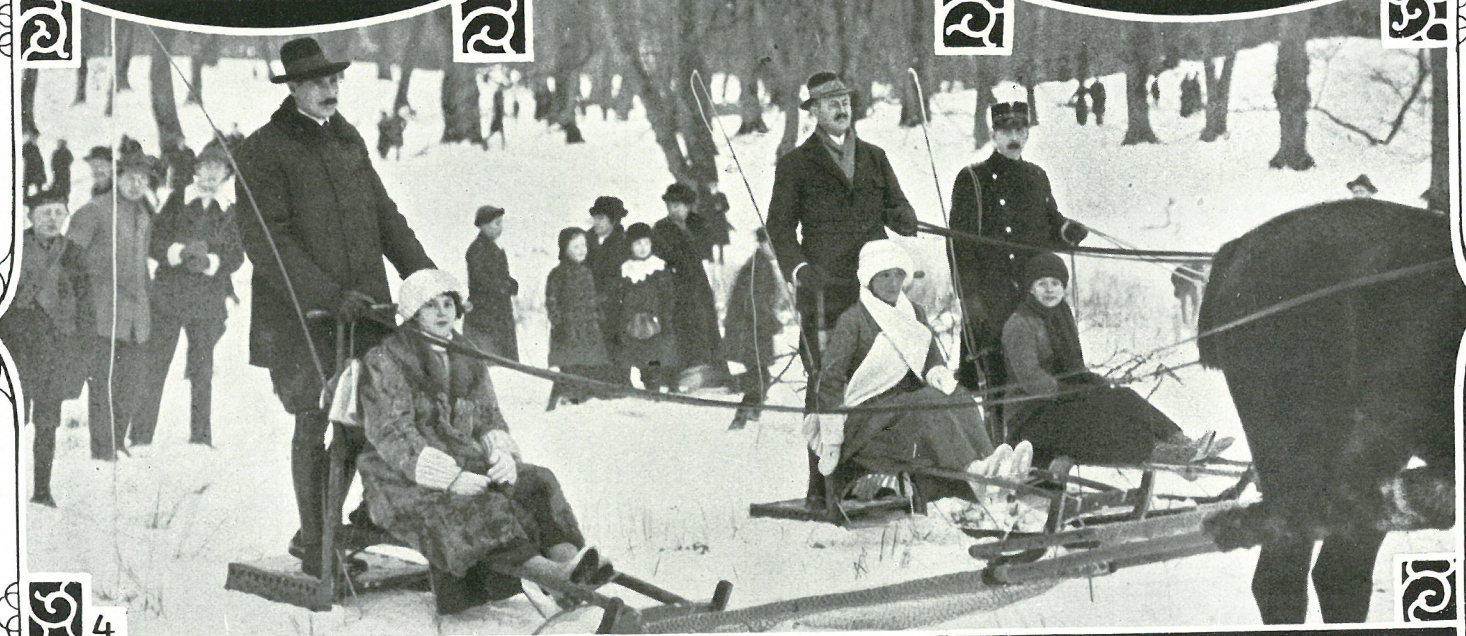
1



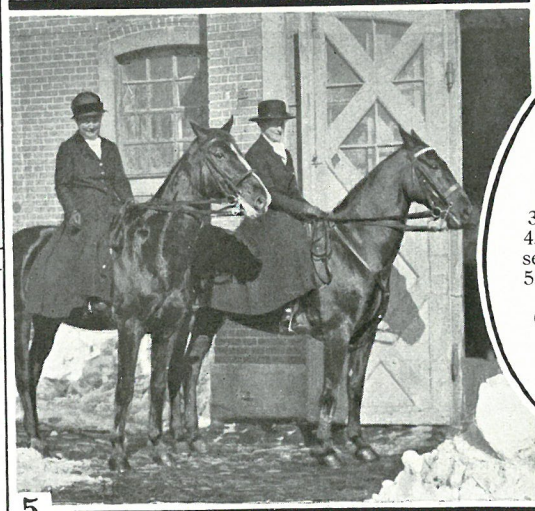
2



3



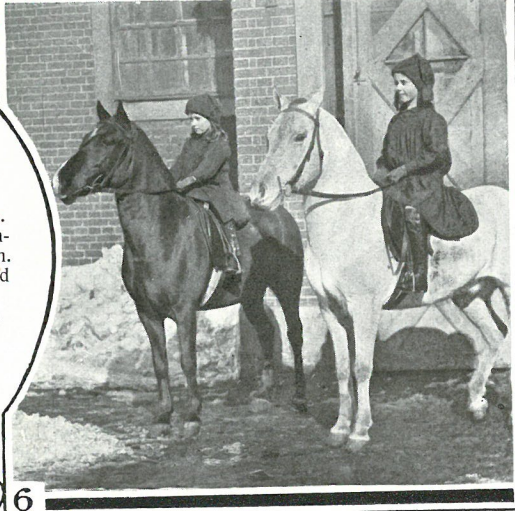
4



5

SPORT

1. Dr. Osier, der har vundet D. I. F.s Mesterskaber i Sabel, Fleuret og Kaarde.
 2. Direktør Helge Jacobsen bokser med sin Lærer, Hr. Reiter.
 3. Frk. Dagmar Egmont-Petersen ved Tattersall.
 4. Hs. Maj. Kongen med Hds. kgl. Højhed Prinsesse Margrethe paa Sparkstøtting i Dyrehaven.
 5. Fru Dr. Peers og Fru Dr. Petrus Beyer ved deres daglige Ridetime i Tattersall.
 6. Grev Knud Danneschjold-Samsø's Børn Tove og Merete.
 7. Dr. Meincke, den tidligere „Skøjtekonge“, viser stadig sin Interesse for Sporten.
 8. Danmarks yngste Motorbaadsstyrmand, Jørgen (2½ Aar), Søn af Kunsthandler Jørgen Jensen, Aarhus.
 9. Frk. Krayenbühl, Indehaverke af Damernes Mesterskab i Kunstløb paa Skøjter.



6



7



8



9

Et moderne dansk Aëroplan

N. & W.-JAGEREN

Som det maaske vil være vore Læsere bekendt, har den bekendte Maskinfabrik A/S Nielsen & Winther i Efteraaret 1916 startet

en Aëroplanfabrik, den første i sin Art herhjemme. Vi haaber ved Lejlighed at kunne bringe nogle Billeder herfra, naar Installeringen i de store nye Fabrikslokaler paa Øresundsvej har fundet Sted. Trods de mangelfulde Pladsforhold, hvorunder

Aëroplanfabrikationen nu finder Sted, er der allerede bygget et Par Maskiner færdige, og Prøveflyvningerne har givet særdeles tilfredsstillende Resultater. —

Vi bringer hosstaaende nogle Billeder af den første Maskine og skal knytte en kort Forklaring dertil. — Medens Gennemsnitsfarten for et Aëroplan ved Krigens Begyndelse var omkring 100 km. i Timen, er Kravene til Hastigheden steget stærkt siden. 125-130 km. regnes nu for at være det mindste tilfældige.

De fleste af vore Militær-Aëroplaner gaar snarere under end over de 100 km. og kan saaledes ikke just kaldes moderne. Der tiltrænges en gennemgribende Reorganisation paa Flyvevesenets Omraade herhjemme, og et af de første Skridt paa denne Vej er Fremkomsten af den nye Kampflyvemaskine, N. & W.-Jageren.

Som man ser, er N. & W.-Jageren, et Biplan. Tidligere ansaa man udelukkende Monoplanet for at være i Stand til at opnaa betydelig Fart, men Konstruktorerne har nu skiftet Opfattelse, og for Tiden indehaves Hastighedsrekorden af Biplaner.

Motoren er en 80/100 HK. 9-cylindret roterende Thulin-Motor, nærmest i Familie med den franske le Rhône men med betydelige Forbedringer. Nielsen & Winther arbejder

sammen med Thulins Aëroplanfabrik i Landskrona og vil fremtidig fabrikere Thulin-Motoren her i Landet. Motoren giver ved Afbremning

indtil 105 HK., ved normal Gang udvikler den ca. 90 HK. med 1120-1140 Omdrejninger. Ved forskellige Anordninger, som gaar ud paa at formindske Vibrationen, er Benzinføbruget bragt ned til et Minimum: 200-

220 g. pr. HK.-Time, d. v. s. under de bedste vandkølede Automobil- og Flyve-

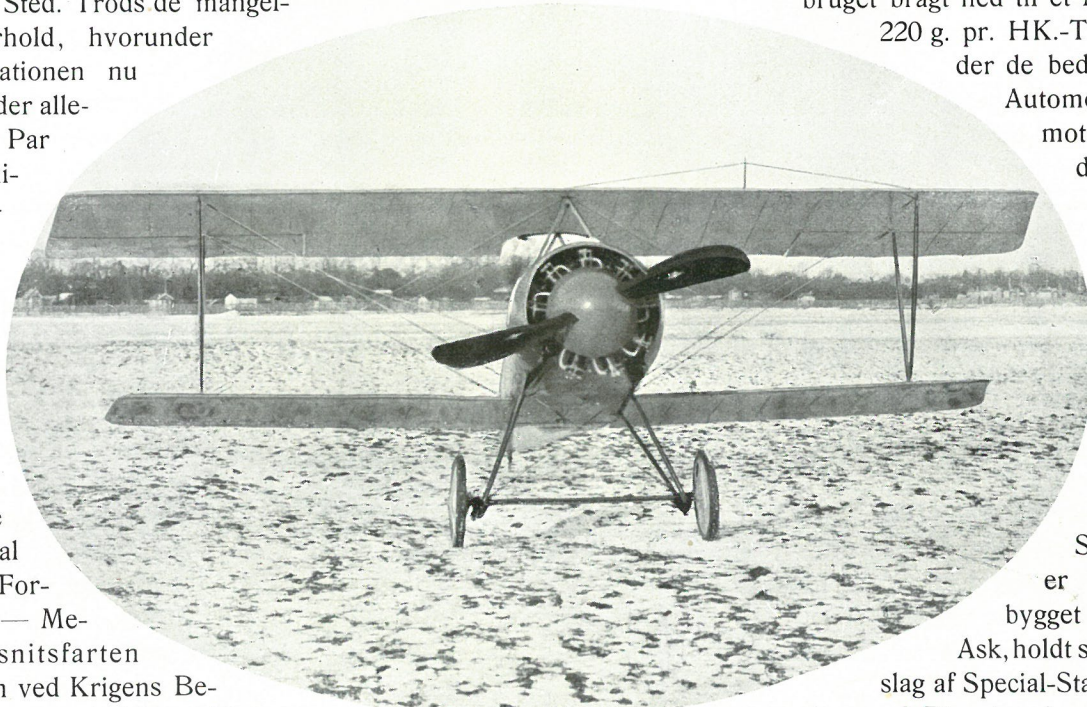
motorer, saaledes at den væsentligste Indvending mod de roterende Motorer — det store Benzinføbrug — i dette Tilfælde maa falde bort. Motorens Vægt er 120 kg.

Selve Apparatet er hovedsagelig bygget af Træ: Fyr og Ask, holdt sammen ved Beslag af Special-Staalplade og Bardoner af Pianotraad og Wire. Understellet, Planbukken m. m. er fremstillet af trukne Staalrør i en elegant Strømlinie-Façon. Overhovedet er der lagt den mest mulige Vægt paa at formindske Luftmodstanden. Alt er klædt ind i bløde afrundede Former, selv Propellen er forsynet med en Hætte om sin midterste Del.

Jageren er et meget lille Apparat: Længde ca. 6 m., Bredde ca. 7,7 m., Bæreflade ca. 16 m², Vægten (tom) er kun 350 kg. Ligesom den franske Nieuport-Jager, som den i høj Grad minder om, er N. & W.-Maskinen kun eensædet; Føreren skal betjene Maskingeværet, samtidig med at han passer Styringen. Geværet er anbragt over Overplanet, og Angrebet paa en

Fjende sker nedefra, ikke fra oven, som det almindeligvis var Tilfældet i Begyndelsen af Krigen.

Straks ved de første Flyveforsøg viste Apparatet sig at være vel afbalanceret, saa at det ikke var nødvendigt at foretage nogensomhelst Ændringer.



N. & W.-Jager Nr. 1 set forfra.



N. & W.-Jager Nr. 1 set skraat bagfra.

Ved de officielle Flyvninger for Militær-Kommissionen med de to første Apparater var de opnaaede Resultater følgende: Startlængde 50 m, Landingslængde 100—120 m, Fart 145—148 km. i Timen, Stigeevne 1000 m i 3—4 Min. Flyvningerne blev udført af de bekendte Militærflyvere, Premierløjtnant Koefoed-Jensen og Sergent Ehlers.

Fabriken haaber at naa endnu højere op med Farten, men allerede de nuværende Resultater maa siges at være meget smukke.

Onsdag d. 21. Marts naaede Sergent Ehlers med Jager Nr.

1 en Højde af 4000 m og satte dermed dansk og vistnok ogsaa skandinavisk Højderecord. Maskinen steg ved denne Lejlighed 1000 m paa 3½ Min., 2000 m paa 8 Min., 3000 m paa 17 Min. og 4000 m paa 29 Min.

Apparaterne har saaledes vist sig fuldtud at svare til de Forventninger, der var stillet til dem, ja, har endog oversteget disse, og glædeligt er det at konstatere et Eksempel paa, hvorledes dansk Foretagsomhed med ukuelig Energi overvinder de meget store Vanskeligheder, som skyldes de nuværende Forhold. —s—g.



N. & W.-Jager lander efter sin første Prøveflyvning.

Søgaende Motorkrydser

TRODS Vinter og Is nærmer Forsommeren sig dog. Og den Dag kommer pludseligt, da vore Sunde ligger blaa og blanke og indbydende. — Da farer der Sømænd i Dan-

skerne; Langelinie bliver Københavnerens Promenade, og Havne og Moler Landet over befolkes. — De Tusinder Baade sættes i Vandet. Der bliver travlt med Reparationer og Maling og Nyanskaffelser.

Baadebyggerierne har ganske vist ikke ligget stille i Vinter; tværtimod, der har paa de fleste Værfter været mere at bestille end nogensinde; thi de erfarne Motorbaadssportsmænd, som ønsker deres Nybygninger sejlklaare ved Foraarets Begyndelse, véd meget godt, at de maa tage deres Beslutning og gøre deres Bestillinger allerede det foregaaende Efteraar. — Men Motorbaadssporten i Danmark har i de sidste Aar kunnet glæde sig ved en stadig voksende Udvikling og netop i Foraaret, hvor Solstraa-lerne slaar Smut henover de krusede Bølger, melder talrige nye Tilhængere sig til den herlige Sport. I Overensstemmelse med vort Program: at hjælpe og glæde vore Abonnenter i deres specielle Sportsinteresser, har „Kratos“ ønsket at bringe en fuldstændig Bygningstegning af en lille Motorkrydser, som ved sit høje Fribord og særligt høje udfaldende Forskib i Forbin-

„Kratos“ bringer sine Abonnenter et fuldstændigt Sæt Arbejdstegninger til en moderne Motorkrydser, der er særlig egnet for vore Farvande. Tegningen er udført af den bekendte svenske Konstruktør C. G. Pettersson, Liljeholmen ved Stockholm, der har konstrueret adskillige af Skandinaviens fineste Motorfartøjer

delse med et passende stort Deplacement i Forhold til Baadens Størrelse er Typen paa en særdeles god Søbaad.

„Kratos“ Medarbejder, den bekendte svenske Motorbaadskonstruktør, C. G. Pettersson, Liljeholmen ved Stockholm, har venligst paataget sig den stillede Op-

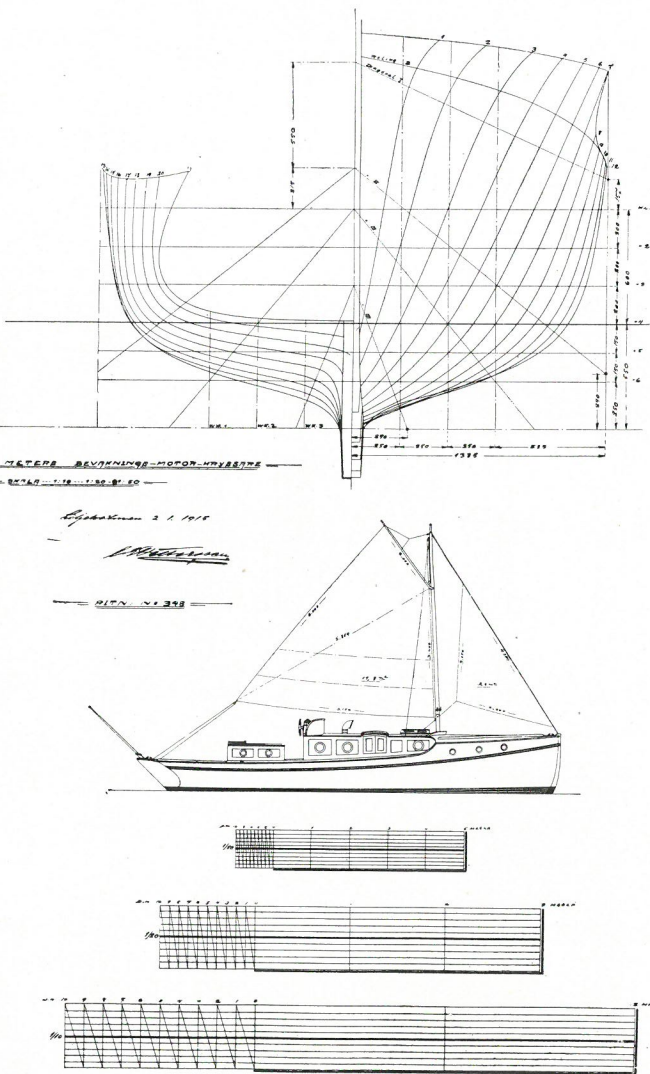
gave, og præsenterer vi herved de fuldstændige Tegninger til en 35½ Fods søgaende Motorkrydser.

Krydserens Maal er 11,15 × 2,67 m og den er beregnet til 400 kg Jern i Kølen. Som Plantegningen viser, er Baaden indrettet med 2 Saloner, hvoraf den forreste med 2 Sofaer og 2 Klapkøjer, medens den agterste har 2 Sofaer, saa at der ialt bliver Soveplads for 6 Personer. Pladsen er praktisk udnyttet, saa at der er Bureau og Klædeskab i begge Saloner, et rummeligt Pantry og et Toiletrum med bekvem Adgang til Salonen.

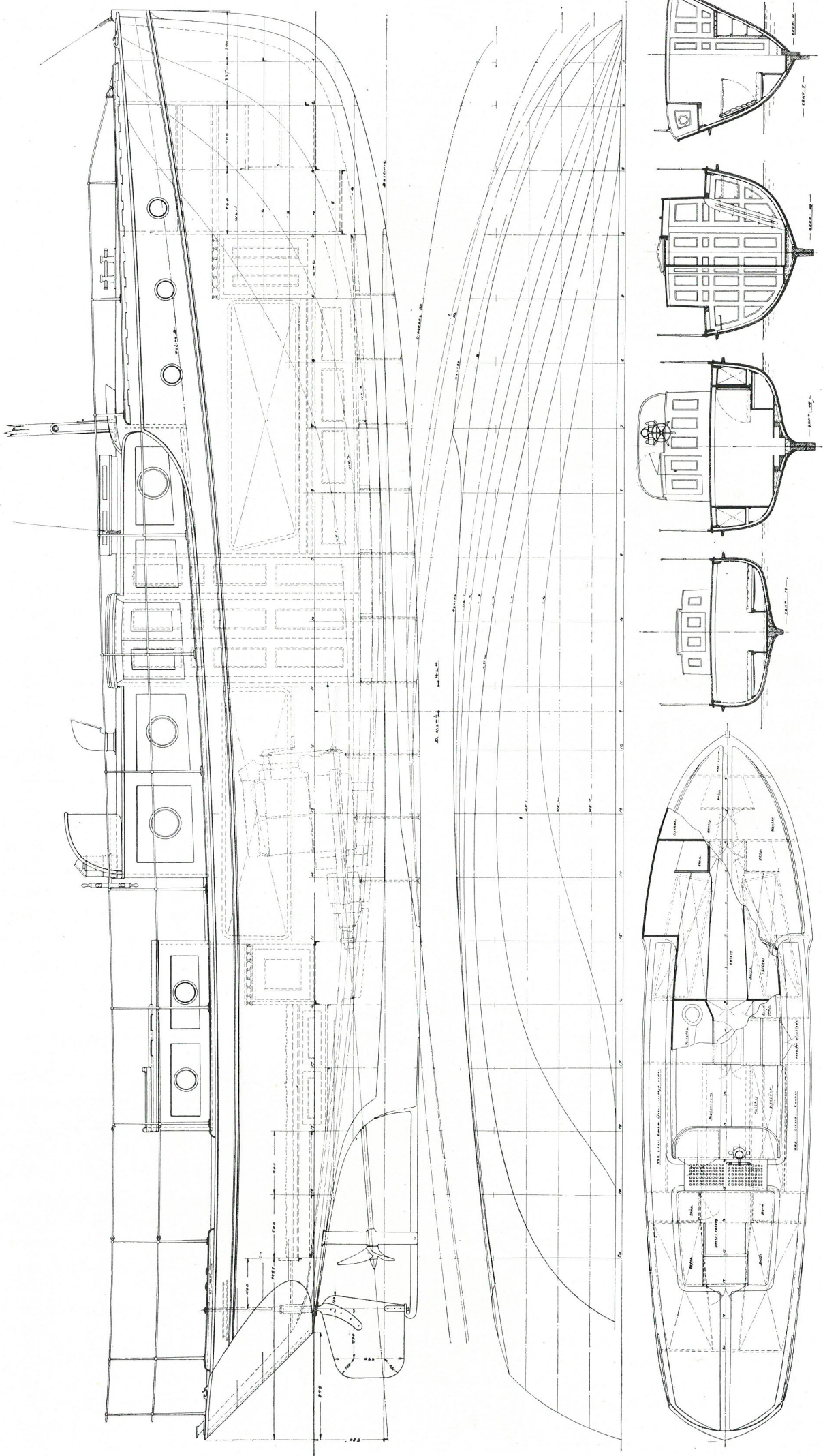
Dækket er uden Cockpit eller andet aabent Rum, saaledes at Baaden umuligt kan tage Vand ind fra Søen, og det lukkede Dæk giver tillige bekvem Plads for Anbringelse af Kurvestole o. s. v.

Manøvrepladsen er velbeskyttet, og Motoren, som er anbragt omtrent midtskibs, er baade vel dækket og let tilgængelig.

Udstyret med en 15 HK. Motor vil Krydserens Fart blive 8 Knob.



Anm.rk.: Ved Indsendelse af 4 Kr. til Tidsskriftets Ekspedition kan Abonnenter, som ønsker det, erholde en Blaa kopi af Originaltegningen i dens fulde Størrelse, omkostningsfrit tilsendt.



Motorbaadssport i Amerika

Af Ingeniør HENNIG ARNESEN, Christiania

En Amerikarejse i vore Dage er en ganske anderledes simpel Affære end for nogle Aartier tilbage. Man løser en Billet paa et af de store Amerikalinjers Kontorer, ordner sit Pas og gaar rolig ombord, og efter et ca. 9 Dage behagelige Ophold ser man New York.

Man maa uvilkaarlig imponeres af denne By, de mægtige Skyskrabere fængsler ved deres Storhed og den vældige Trafik overbeviser om, at

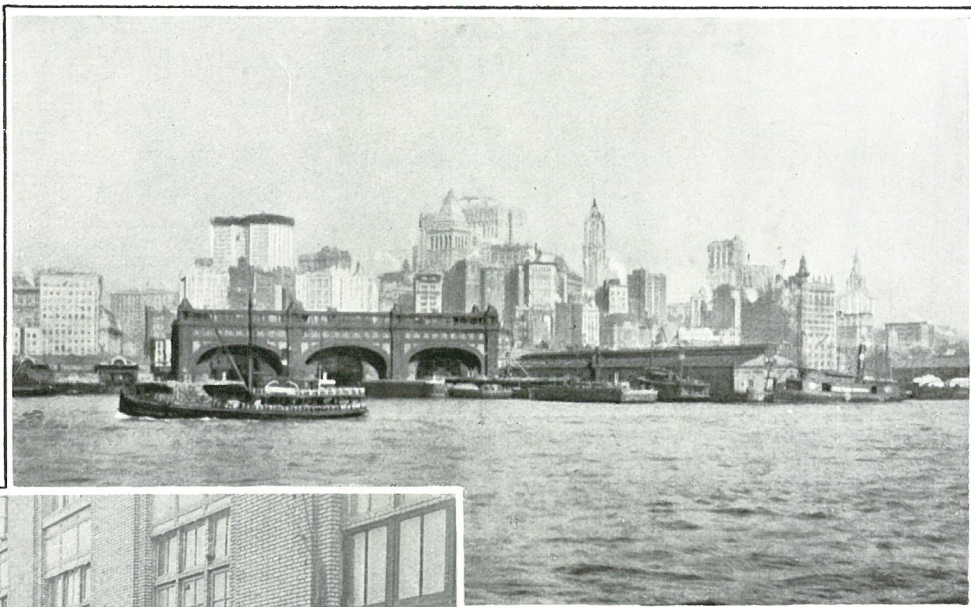
Ingeniør Hennig Arnesen, Formand for Norsk Motorbaadklub, som fornylig foretog en Studierejse i De Forenede Stater, gengiver i følgende Artikel „Kratos“ Læsere nogle Indtryk fra hans Amerikarejse

fyldt den store Bygnings første og anden Etage.

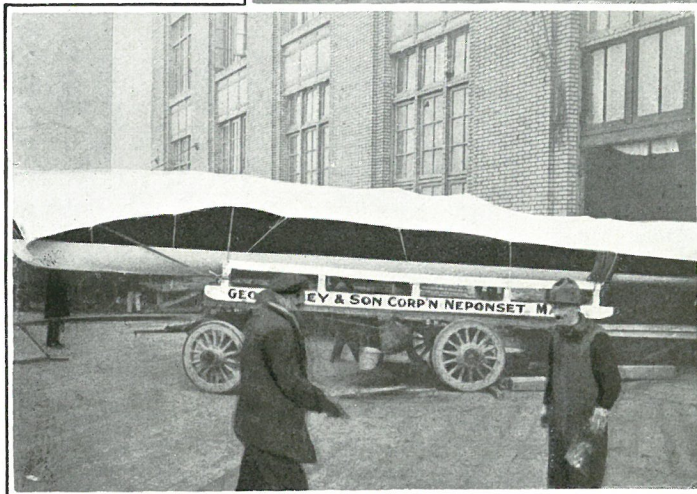
Af Baade var de aabne „runabouts“ bedst repræsenteret, Størrelserne variede fra 26 Fod op til 36 Fod. Typisk var den store Anvendelse af V-botoms. Overgangen fra Bund til Skrogside var imidlertid betydelig rundere, end hvad man i tidligere Aar har været vant til, saa Indtrykket var som af en almindelig „racer“.

Alle de udstillede Baade af den aabne Type var bygget af Mahogni, og hvert Bord valgt med Omhu. Særlig Vægt er lagt paa Lakering og

Afpudsning. Der lægges ogsaa meget Arbejde paa alt Beslag, som gennemgaaende var af poleret Metal. Stævnen var beslaaet helt op til Dækket, ikke med en halvrund Liste, som man ser paa Baade bygget i Skandinavien, men en ca. 6" bred helarbejdet Metalstævn, skarp som en almindelig Bordkniv. Stævnbeslaget strakte sig indefter og dækkede Sidebordenes Befæstigelse til Træstævnen. Alle de aabne „runabouts“ var Hækbaade. Hækken var ligeledes beslaaet udvendig med Metal helt rundt, dækkende Bordenes Befæstelse til Agterspejlet. Alt Undervandsbeslag samt Ror var af Metal. Indenbords Udstyret karakteriseredes ved Automobilrattet, ofte horisontalt monteret, de almindelige Haandtag for Gas og Tænding var erstattet med Fodpedaler. Startning af Motoren foregik uden Undtagelse fra Førerpladsen, hvor man ved et Tryk med Foden sluttede den elektriske Starter. Rever-



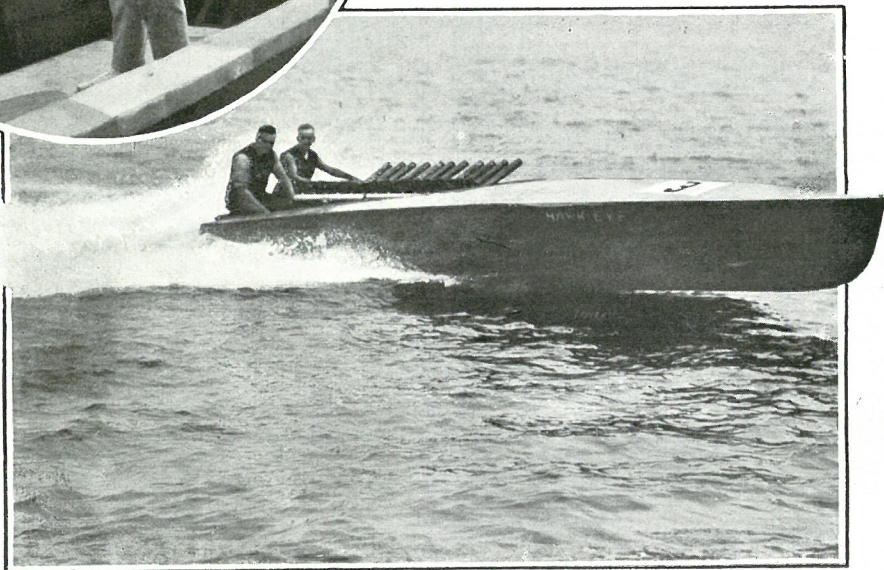
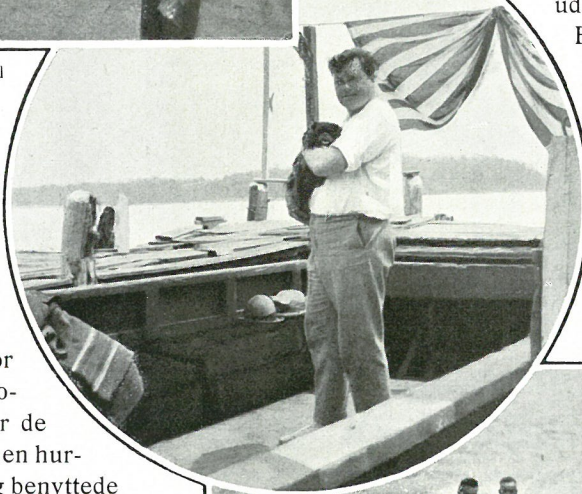
„Skyskrabere“ i New York.



Transport til Udstillingslokalet Grand Central Pallace.

man befinder sig i et af vor Klodes Centrere. Hvad man ved et første Gangs Besøg i Amerika maa bemærke, er den gennemførte praktiske Ordning i alle Ting. At finde frem til sit Hotel var saaledes en simpel Sag, ulige lettere end Tilfældet er i europæiske Storbyer, hvor man er henvist til at benytte Automobil. Ikke saaledes i New York, hvor de prægtige Subways og Højbaner fører en hurtigere og ligesaa bekvemt frem. — Jeg benyttede de første Dage i New York til at besøge de forskellige Motorfabrikanters Udsalgssteder. Det var imidlertid lidt af en Skuffelse, idet disse indskrænker sig til et Kontor med et Par „sales men“ og 2—3 Skrivemaskindamer, en enkelt Motor eller to med Tilbehør, men med Kataloger i Oplag og Udstyr, saa Trykkerier i Amerika maa tjene gode Penge.

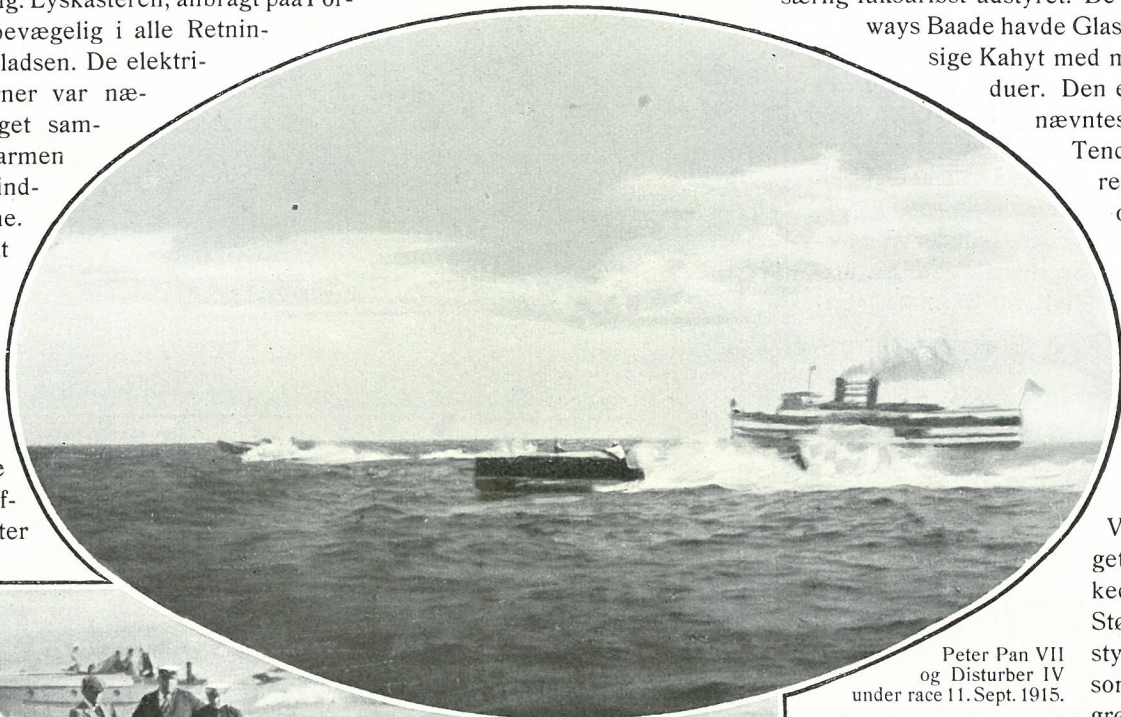
Ulige interessantere var det da at besøge Motorbaadsudstillingen, som afholdes hver Vinter i Grand Central Pallace. Disse Udstillinger gaar ind som et fast Led i Motorfabrikkernes og Baadbyggeriernes Arbejde for at forøge Kundekredsen og vistnok med Held. Udstillingen var meget righoldig og havde



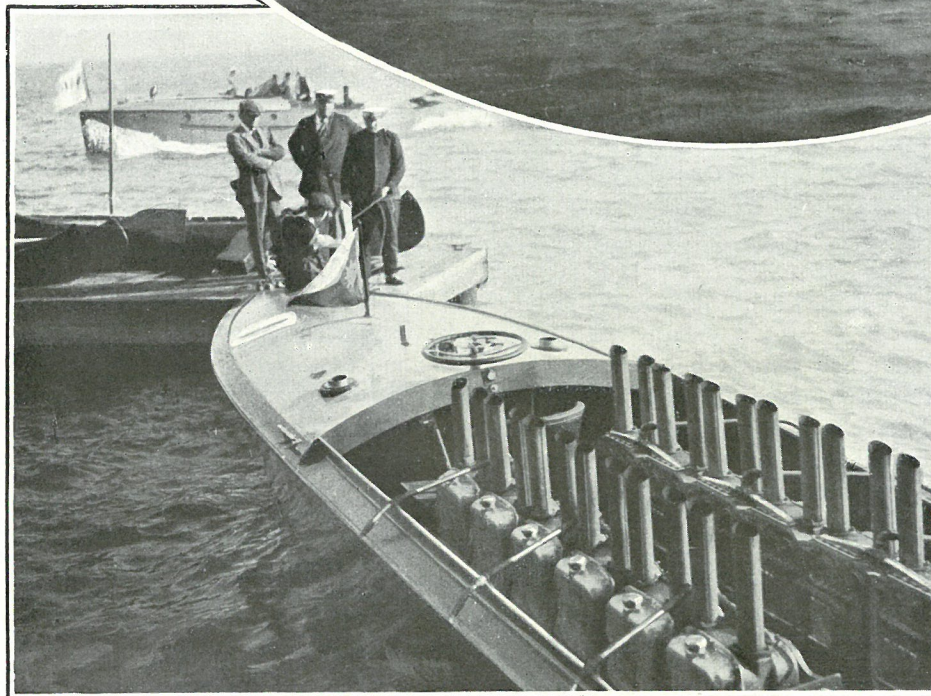
„Hawk Eye“ under 59 Knob Fart.

I Cirklen: En af Amerikas mest interesserede Motorsportsmænd Count Mankowski, Ejer af „Ankle Deep“.

seringen foregik ogsaa ved Fodpedal. Da disse moderne Baade alle er forsynede med elektriske Startere, har man et Overskud af Strøm i de kraftige Akkumulatorbatterier, hvorfor al Belysning er elektrisk, saavel Lyskasteren som Sidelanterne, i Maskinrummet og Agtercockpitten, hvor de elektriske Lamper var indbygget i Panelingen. Der lægges meget an paa at faa Lysanlægget komplet, en transportabel Lampe manglede aldrig. Lyskasteren, anbragt paa For-dækket, var bevægelig i alle Retninger fra Førerpladsen. De elektriske Sidelanter var næsten alle bygget sammen med Karmen med Glasset indfældet i denne. En Grund til, at der lægges saa meget Arbejde i Lysanlægget, er vel, at man i Amerika ikke som her har lange lyse Sommeraftener og Nætter



Peter Pan VII og Disturber IV under race 11. Sept. 1915.



Disturber IV, 1800 HK.

men mørke Aftener hele Aaret. — Som særlig smukke Baade maa nævnes *Elco's* Fabrikata. Dette Firma har sine Fabrikker i Bayonne, New Jersey. En *Elco-Cruisette* vakte en berettiget Opsigt. Den var 32' x 8' 6" med Kahyt og Cockpit midtskibs og Soverum agter, idet der var Skydeluger i Agterdækket med Nedgang til Soverum for 2 Mand; der var naturlig ikke Staahøjde, idet det store Rum under Agterdækket var nyttiggjort uden at hæve Dækket noget. Denne Baad var meget tiltalende. De forreste Spantesektioner var ikke meget skarpe og løb let over i de runde Midtskibssektioner. Motoren var placeret adskilt fra Salonen i Kasse, og var en 20—30 HK Lamb, som gav Baaden 12 Knobs Fart. En anden *Elco*, 36' x 8' 6", havde 100 HK *Elco* Motor og gjorde med denne Maskine 23 Knob. En 30' *Elco* med 65 HK gjorde 20 Knob. *Speedway*-Firmaet *Seaburg & Co.*, New York, vel et af de største nuværende Værksteder for Motorbaadbygning, havde 3 Baade udstillet, deriblandt den mest aktuelle Motorbaad for Tiden, den militære

Ekspreskrydser „*Speedway Scout*“ en 43, „bridge deck“ V-bottom cruiser med 60 til 80 HK *Speedway* Motor med 14 Knobs Fart. Dette Fartøjs Sider var meget afrundede, saa den kasseagtige Form, som før karakteriserede V-bottom Baaden, var ganske forsvundet. Baaden var inddelt i 3 Rum, det midterste benyttet som Maskinrum med Nedgang fra Styrecockpitten midtskibs. Alle Rum var holdt i hvid Emalje, men iøvrigt ikke særlig luksuriøst udstyret. De to andre *Speedways* Baade havde Glaskahytter, det vil

sige Kahyt med meget store Vinduer. Den ene af disse benævntes „*Coupe Yacht Tender*“ og er beregnet til Brug ombord i større Lystyachter.

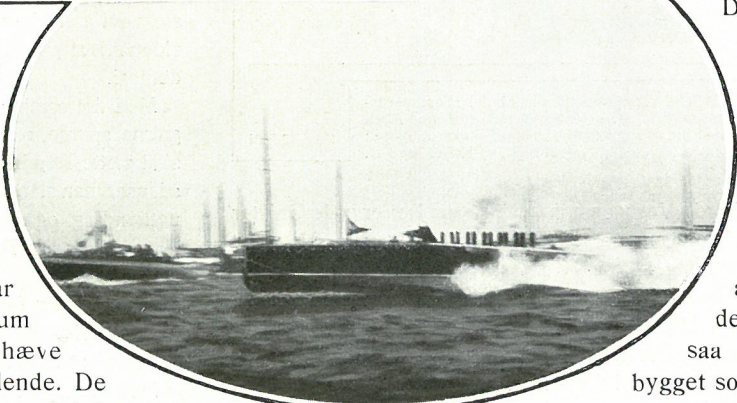
Luder. Det største Fartøj var udstillet af Firmaet *Luder & Co.* og var en 60' Krydser med 200 HK *Loew Victor* Motor, meget smukt og virkede baade ved sin Størrelse og sit Udstyr. Fartøjet var sortlakeret med grøn Bund, en Farvesammensætning, som staar meget godt.

Roret, som var støbt af Metal, var placeret udenbords paa Hækken, hvilket vel ikke er almindeligt paa saa store Fartøjer. Transporten af et saa stort Fartøj til og fra Udstillingen havde ikke været et let Arbejde gennem de stærkt befærdede Gader.

Af andre større Fartøjer maa nævnes den berømte „*Flyaway III*“, som i Modsætning til alle de øvrige Fartøjer var ualmindelig stygt. Den er imidlertid meget kraftigt bygget med et fyldigt Forskib og skal være en udmærket Søbaad. Baaden syntes bygget for haardt Vejr. Agtercockpittens Dørk var lagt meget højt og Cockpitten var selvvlæsende.

De øvrige af de ca. 100 Baade, der var udstillet, var alle aabne Baade, mange V-bottoms, men ogsaa mange almindelige race-re. Opfattelsen er, at Motorbaade under 12 Knob er lige saa hensigtsmæssig bygget som almindelige race-re; gaar man over 12 Knobs, bør imidlertid V-bottoms anvendes.

Disturber IV under „one mile“ Prøven.

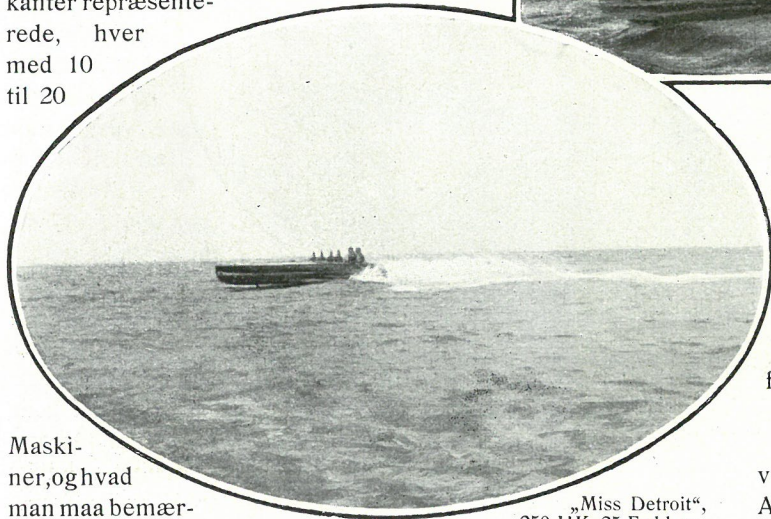


Blandt alle disse Luksusbaade vakte en stor Redningsbaad megen Opmærksomhed. Motoren var anbragt i en vandtæt Kasse med Pakningsbox for Propellerakslen og en Luftventil, som i Tilfælde af Kæntring let kunde lukkes, saa Motoren var praktisk talt aldeles beskyttet mod Vand. Det vil vel antageligt kun være et Tidsspørgsmaal, før det forlanges, at mindst een Redningsbaad paa oversøiske Skibe er forsynet med Motor,

idet Nyttens af en saadan ved Forlis for Redning af Menneskeliv er indlysende. En Motorredningsbaad med de øvrige Redningsbaade paa Slæb vil kunne bringe Mandskabet i Nærheden af de almindelige Ruter, og saaledes skaffe Redning, medens det nu ofte hænder, at Besætningen driver om halvdøde af den anstrængende Roning og som oftest uden tilstrækkelig Næring.

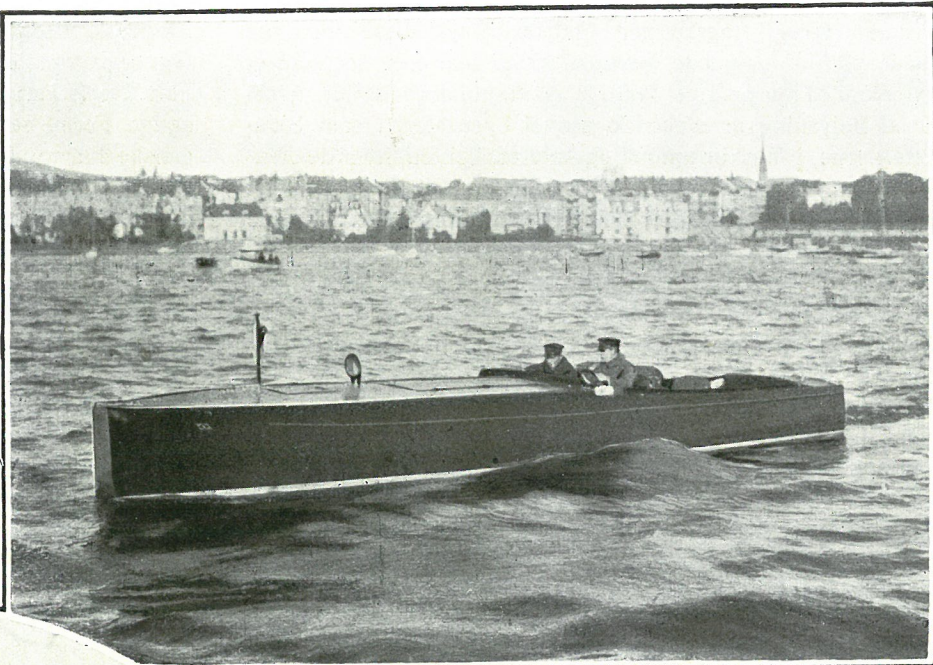
Udstillingen omfattede foruden færdige Motorbaade ogsaa en Masse Maskiner fra de enkle 3—4 HK og op til 400 HK. Som den mest outrerede Maskine maa nævnes Wisconsin Racing Engine for 3000 Omdrejninger. Hele Maskinen vejede 300 kg. og udviklede 130 HK, hver Cylinder var forsynet med 4 Stk. „overhead“-Ventiler, diagonalt placeret. — Ialt var 37 Motorfabrikanter repræsente-

rede, hver med 10 til 20



Maskiner, og hvad man maa bemærke, er den store Tilbøjelighed til at indkapsle alle bevægelige Dele. I mange Fabrikata var dette helt gennemført, f. Eks. i Lord de Luxe og Mason-Maskinen; paa disse Maskiner kunde ikke ses et Rør, ikke en Tændprop eller Ledning. Svinghullet var almindelig indkapslet. Retningen gik ogsaa mod større Omdrejningshastigheder, hvilket kan gennemføres paa Grund af de gode Materialer, man nu raader

„Miss Detroit“, 250 HK, 25 Fod lang. Hurtigste Baad i Verden for sin Størrelse.



Typisk norsk „runabout“, 30 HK, 16 Knob.

over. V-Typen for Sømotorer begynder ogsaa at komme som almindelig Salgsvarer.

Det vil føre for langt at gaa i nærmere Detailler med Hensyn til de forskellige Fabrikata, som alle differerede stærkt i Konstruktion, Støbning og Arbejdsudførelse; man saa det tarveligste Maskinarbejde paa de billige Motorer og det nøjagtigste Præcisionsarbejde paa de kostbarere Mærker, og det fremgik tydeligt, at en billig Maskine som Regel vil blive dyr det lange Løb.

Udstillingens sidste Aften var ægte amerikansk. — Som ved et Trylleslag begyndte Spektaklet Kl. 10 om Aftenen. Alle de Signalthorn, som fandtes, sattes i Bevægelse og overdøvede hverandre med de besynderligste Variationer. Lyskastene var i uafbrudt Bevægelse og kastede de mægtige Lysbundter søgende omkring, medens Salenes elektriske Lys blev slukket, saa at alt laa i Mørke for en Tid, kun afbrudt ved Lyskastere og Lanterner. De to Orkestre spillede de nyeste „ragtimes“ og alle de travle „salesmen“ glemte for en halv Time deres Forretninger ved et muntret Bæger i den festlige Restaurant.

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.: Jeg har en „Ford“ Vogn, som ikke vil starte. Der er gode Gnister i Tændrørene, naar jeg tager dem ud af Motoren; men naar de er skruet paa Plads, giver de slet ingen Gnist. Kompressionen er saa haard, at jeg daarlig nok kan faa Haandsvinget rundt. Der er kraftige Gnister baade ved Tremblørerne og i Afbrydermekanismen?

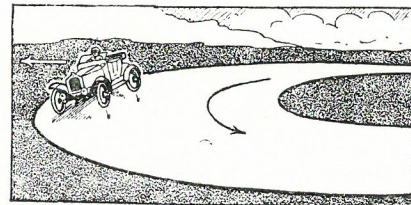
Sv.: Spidserne paa Tændrørene bør sættes nærmere til hinanden; men det synes, som om Tændingen i Almindelighed ikke er rigtig i Orden; thi der maa ikke komme nævneværdige Gnister hverken ved Tremblørerne eller i Afbrydermekanismen. De gør vist klogest i at henvende Dem til et Reparationsværksted, hvor man er særlig kendt med „Ford“ Vogne.

Sp.: Hvorledes er „Ford“ Vognens Udvekslingsforhold paa højt og lavt Gear?

Sv.: Udvekslingen til Bagakslen paa „Ford“ Vognen er 3,63: 1, og det lave Gear giver en yderligere Reduktion af 2,75: 1, saa at den hele Udveksling paa lavt Gear bliver som 10: 1.

Sp.: Naar en Vogn kører med stærk Fart igennem et Sving, er Hjulene paa den ene Side tilbøjelige til at løfte sig op fra Vejbanen. Vær saa venlig at afgøre, om det er Hjulene paa Ydersiden eller paa Indersiden? Det gælder et Væddemaal.

Med det samme vilde jeg gerne spørge, om man ikke skal sætte Tændingen fremad, naar man starter paa Magnet-tænding, og tilbage, naar man starter paa Batteritænding?



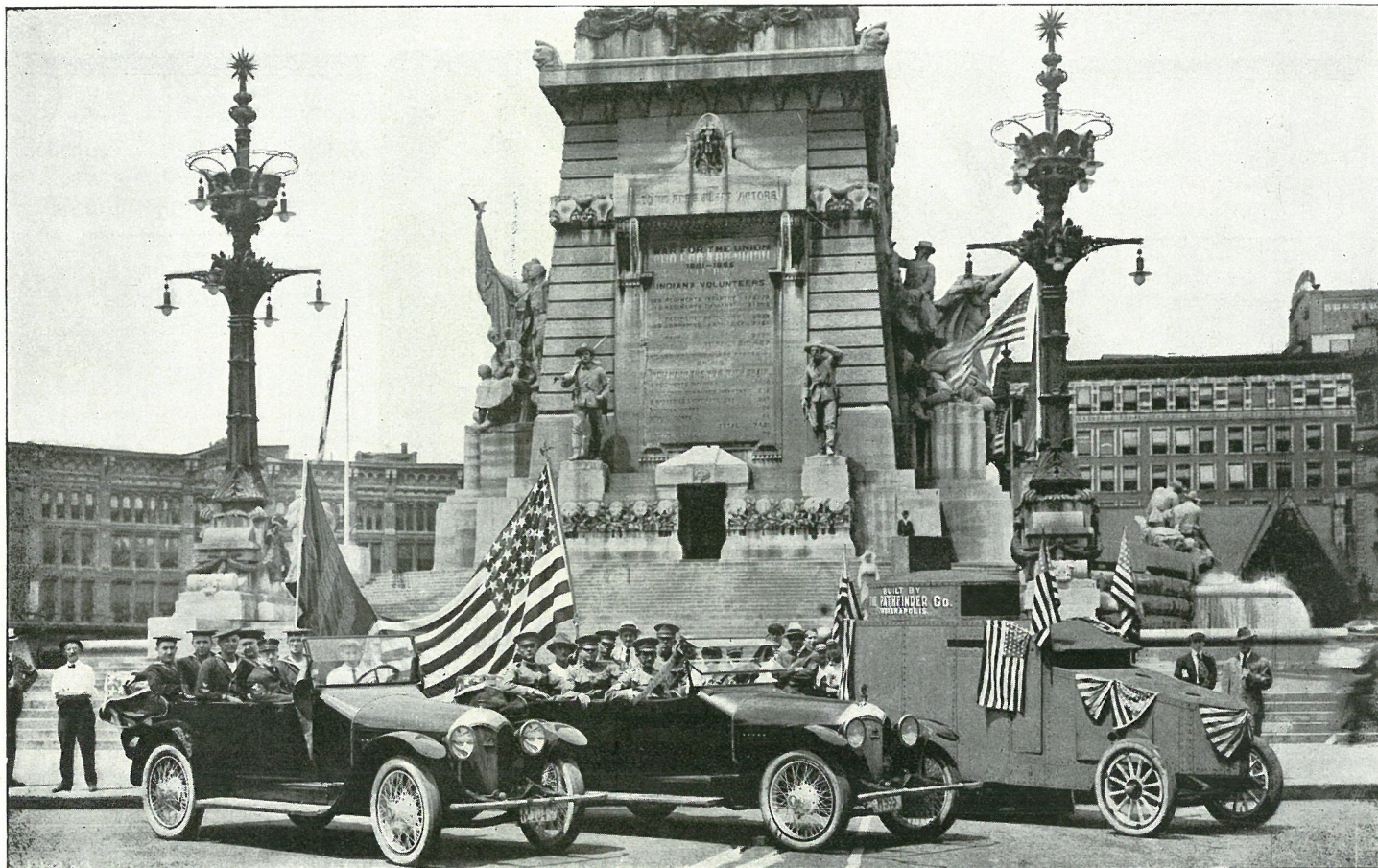
Sv.: Vognen følger Loven om Centrifugalkraft, naar den kører igennem et Sving, og det er derfor Hjulene paa Indersiden, som har Tilbøjelighed til at løfte sig.

Med Hensyn til Tændingen er det ganske ligegyldigt, om det er Magnet-tænding eller Batteritænding; den skal altid staa paa Eftertænding (lav Tænding), naar der startes.

Forretningsmeddelelser.

— Firmaet Mammen & Drescher har fra 1. April etableret en Filial i Aarhus med foreløbig Kontoradresse: Kystvejen 55.

Krigen og de amerikanske Automobiler.



Amerikansk Panserautomobil og Automobiler med Repræsentanter for den amerikanske Hær og Flaade foran Monumentet for Indianas Frivillige i Borgerkrigen.

DET har været og er stærkt diskuteret hvilken Betydning det vil faa, om Amerika træder ind i Krigen, og der er vist nogenlunde Enighed om, at i den første Tid vil den amerikanske Indsats navnlig komme til at bestaa af Penge og Materiel. Og hvad Materiellet angaar, vil den store amerikanske Automobilindustri komme i første Række ved Leverancerne, ja den er jo allerede nu en meget betydningsfuld Hjælper for de Allierede, og det er Titusinder af amerikanske Automobiler, der har gjort Turen over Atlanterhavet for at deltage i det haarde Arbejde, der bydes et Krigsautomobil.

Det er i Virkeligheden en glimrende Triumf for de store, amerikanske Fabriker, at man i de evropæiske Hære har set sin Fordel ved at benytte de amerikanske Vogne i saa udstrakt Grad, som Tilfældet har været. Det er en af de mest storstilede, en af de haardeste Ildprøver, noget Fabrikat kan blive udsat for, den de amerikanske Vogne har gennemgaaet ved de evropæiske Fronter, thi her mere end noget andet Sted stilles der de største Fordringer til de to Faktorer: *Driftssikkerhed og Soliditet*. Og naar amerikanske Vogne under disse Forhold har kunnet hævde deres Stilling ved Siden af de fineste og dyreste evropæiske Mærker, er dette det mest slaaende Bevis for, at de gode amerikanske Mærker besidder de to meget væsentlige Egenskaber. Og dermed er det vigtigste Vaaben slaaet ud af Hænderne paa de amerikanske Motorkøretøjers Modstandere, de Modstandere, der var saa stærkt personligt interesserede i de evropæiske Automobiler, at de med alle Midler maatte søge at mistenkeliggøre og lægge Hindringer i Vejen for de nye overmægtige Konkurrenter.

Thi, da de saa, at det ikke længere kunde gøres ved at sammenligne de evropæiske Vognes Konstruktion, Udstyrelse og Pris med de tilsvarende amerikanske, fordi Sammenligningen faldt saa afgjort ud til Fordel for de sidste, at selv en ikke-motorkyndig Køber kunde opdage det, forsøgte man med et sidste Middel: Man sagde: Ja, et amerikansk Automobil er nok billigere. Og det er lige saa flot. Og det er kraftigt og hurtigt, og det er glimrende udstyret med Selvstarter og elektrisk Lys og alt det andet Tilbehør, der gør Kørslen særlig behagelig, saa man undgaar tidligere Tidens Vanskeligheder og end ikke behøver at holde fast Chauffør. Men — og saa kom „Men“et! — Det holder ikke saa godt som et evropæisk Automobil!

I Virkeligheden var det en Paastand, man ved nærmere Eftertanke kan sige sig selv var noget Vrøvl — rent ud sagt! Materialerne i et evropæisk og et ame-

rikansk Automobil er og maa være saa nogenlunde ens, der skal saa og saa meget Jern, Staal, Træ og forskellige andre Ting til, og da de amerikanske Vogne gennemgaaende var kraftigere dimensionerede i de forskellige Organer, var der endda mest Sandsynlighed for, at de ogsaa var stærkest.

Men, sagde saa de evropæiske Agenter: En amerikansk Vogns Dele er lavede paa Maskiner, og den er billigere, altsaa er den daarligere. Og man vøgtede sig vel for at oplyse om den sande Sammenhæng, der er, at jo mere rationel Fabrikationsmaaden er, desto bedre vil de enkelte Dele blive, og desto billigere kan der sælges. Vi skal ikke her komme ind paa de interessante Enkeltheder vedrørende dette Spørgsmaal, men kun pege paa, hvor indlysende dette Forhold i Virkeligheden er, ved at anføre et Eksempel fra et andet Omraade. Lad os blot tage en saa simpel Ting som en Synaal. Tror man, den bliver billigere, bedre og nøjagtigere ved at laves „i Haanden“, i Stedet for paa den Maskine, der daglig kan udspy Tusinder af dem fuldtfærdige, uden at der er en Brøkdel af en Millimeter Forskel paa dem. Hvorfor skulde ikke det samme kunne præsteres med de forskellige Dele til en Motor?

Men Paastanden om de amerikanske Automobilers ringere Soliditet var snedig nok, fordi den først kunde imødegaaes med Virkning af Tiden. Og vi, der var det første Firma her i Danmark, der gjorde os til Specialitet udelukkende at repræsentere en Række af de største og bedste amerikanske Automobilfabriker, véd bedst, hvilket Arbejde der er gjort for at misrekommandere den amerikanske Produktion. Men trods alle Anstrengelser har vore Mærker *Chandler, Haynes, Paige, Pathfinder* og *Singer* vundet Indpas hos det danske Publikum i Kraft af deres gode Egenskaber, og nu har vi den Tilfredsstillelse, at Tiden har vist, at der intet er i Vejen med de virkelig gode amerikanske Vognes Soliditet, og Krigen bekræfter denne Kendsgerning.

Vi har Beviset blandt andet i den første *Chandler*, vi indforskrev her til Landet i Februar 1914 og som straks maatte gennemgaa en af de haardeste Prøver, man kan sætte et Automobil paa, idet Alfred Nervø ved Vintertid under de slettest mulige Vejforhold kørte det til Stockholm og derefter gennemførte det svenske Vinterløb Stockholm—Gøteborg—Stockholm med det, en Prøve saa haard, at kun 18 af de 60 store, kraftige, nye Automobiler, der startede, formaadede at fuldende den. At dette Automobil med Rette bærer Tilnavnet „Automobiler med den vidunderlige Motor“ har det beviset og beviser det stadig ved den

Dag i Dag at gøre Tjeneste lige støt, lige driftssikkert efter i de mellemliggende tre Aar at have været benyttet overordentlig meget baade her i Landet og paa de mindre gode svenske Veje. Vi har ogsaa Beviset i den Række af vore Automobiler, den danske Hær har haft i Brug daglig lige siden den evropæiske Krigs første Dage. De har i de forløbne Aar været udsat for det haardeste Slid og har ofte maattet udføre Arbejde, der fuldtud kan sidestilles med de ekstraordinære Fordringer, der stilles til Automobilerne under Krigsforhold, og de taaler de Anstrengelser, der bydes dem, lige saa godt nu, som da de begyndte.

Og spørg vore andre Kunder, baade dem, der kører „Chandler“ og Ejerne af „Pathfinder“, det Mærke, der har præsteret det Kunststykke, at gennemkrydse Amerika fra San Francisco til New York, tværs over Rocky Mountains paa forsejlet, højt Gear, medens en anden „Pathfinder“ har tilbagelagt samme Distance 11 Gange i bedste Kondition. Eller Ejerne af „Paige“ og af „Haynes“, Amerikas første Automobil, et Mærke, af hvilket der er Vogne i Brug paa 20de Aar. Eller tag „Singer“, Milliardærernes Favorit, en Vogn, der staar fuldt paa Højde med de mest aristokratiske evropæiske Mærker.

Nej, vi vidste, hvad vi gjorde, da vi besluttede udelukkende at føre amerikanske Automobiler og valgte de bedste Mærker ud:

Chandler — Haynes — Paige — Pathfinder — Singer.

Vi vidste, at vi da kunde byde det danske Publikum et Udvalg saa stort og righoldigt, som ingen anden, af

de bedste, solideste og i Forhold til Kvaliteten billigste Automobiler.



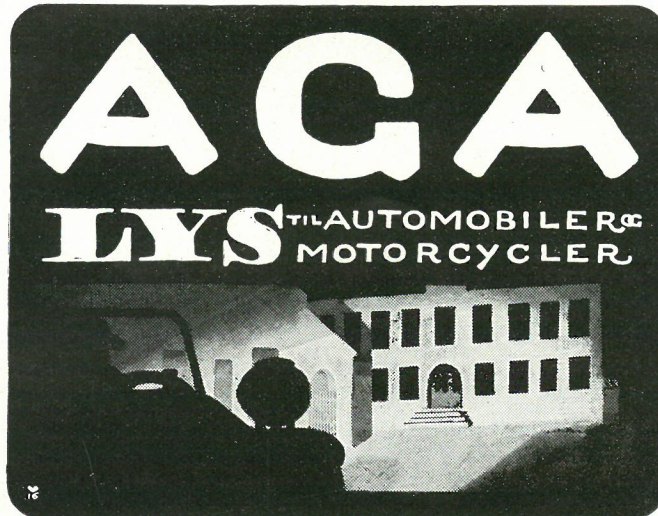
Vort Firmamærke paa Motortilhjælmen er den bedste Garanti for Automobilers Kvalitet.

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

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

Forlang Demonstration og nærmere Oplysninger hos Deres Leverandør

Depoter af fyldte Beholdere over hele Landet



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

Depoter af fyldte Beholdere over hele Landet

Enerepræsentanter

SOPHUS BERENDSEN

AKTIESELSKAB

København

Raadhuspladsen 37

Aarhus

Odense

The advertisement features a stylized illustration of a tire with a hand holding a tool, possibly a vulcanizer, working on it. The background has a decorative, patterned border.

GUMMI REPARATION ER EN TILLIDSSAG!

HENVEND DEM DERFOR TIL FAGMÅND

NORDISK VULCANISERINGS-ANSTALT

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

The advertisement is framed and features the 'Indians' brand name in a large, cursive font. Below it, it lists various motorcycle models and their prices.

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 PROVINSEBYER

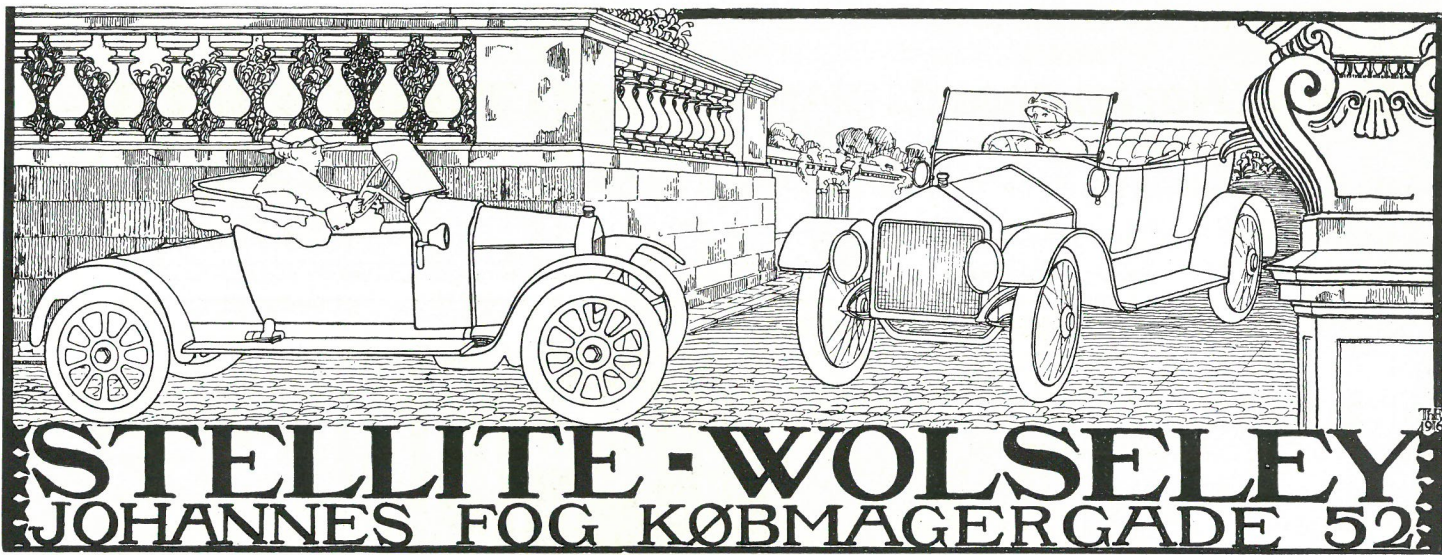
Indian Motorcycles
 HENDEE MANUFACTURING CO
 Springfield, Mass.

GENERALREPRÆSENTANTER FOR DANMARK

L. BENDIXEN

AKTIESELSKAB
 KGL. HOFLEVERANDØRER
 KØBENHAVN

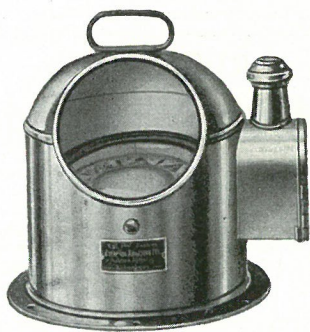
BREDGADE Nr. 28
 TELEFON PALÆ 2180



STELLITE - WOLSELEY
 JOHANNES FOG KØBMAGERGADE 52

Cornelius Knudsens Etablissement

Kongl. Hof-
Instrumentmager



Kongl. Hof-
Instrumentmager

Kompasser



Kikkerter

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.

„THE MOTOR SHOP“

STRANDGADE · 1 ·
 Telef. Byen 1846x

Reparationer af
 Automobiler og
 Motorbaade
 under
 Garanti

Motorplove
haves paa Lager

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

Forlang Tilbud!
 Forlang Katalog!

N. P. J. Norengaard
Randers

Telefon 760

Cykler og Cykledele en gros

FRANSKE &
ENGELSKE

**MOTORCYKLE-
DÆK & SLANGER**

ER PAA LAGER

BRDR. JONASSEN

Reparationsværksted

Vestervoldgd. 125
Telef. Byen 3386

Salg af
AUTOMOBILER
MOTORBAADE

DANSK ARBEJDE
TELEGR. ADR. KRAMPER

GIDEON

LUXUSVOGNE
DROSCHER
LIMOUSINER
LASTVOGNE

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

TELF. 427 & 827.



Henry Johansen
AUTOMOBIL & MOTORCYKLER

Sct. Mikkelsgade 20, Slagelse

RUDKØBING

Hotel Langeland

Byens eneste 1ste Kl. Hotel
Automobilgarage

Aktieselskabet
**DANSK-RUSSISK
VULKANISERINGSANSTALT**

Lille Kongensgade 19-21
Telefon 6542

MICHELIN - DUNLOP - GOODRICK
AUTOMOBILRINGE

Aktieselskabet
Vulkan-Export

København V
Vesterbrogd. 91

Telefon:
Vesler 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

:: **Sælges** ::

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

Overland.

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

Passagerbaad

kun 2 1/2 Aar gl. med Plads til 180 Passagerer er til Salg uden Motor for 4500 Kr. Billet mrkt. „K. K.“ modtager „Kratos“ Eksp.

Stationær Motor.

En 3 à 4 Hkr. Gas- og Benzin-Motor er til Salg for 300 Kr. Billet mrkt. „Stationær“ modtager Kratos' Ekspedition.

Daimler.

En brugt, men i udmærket Stand 4-Cyl. Daimler 20 Hkr.

Pris 980 Kr.
Billet mrkt. „Daimler“ modtager Kratos' Ekspedition.

Baadmotor.

En 2-Cyl. 10 Hkr. Astor-Motor i udmærket Stand og med Magnetænding sælges for 600 Kr. Billet mrkt. „Astor“ modtager Kratos' Ekspedition.

:: **Købes** ::

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

Automobil købes

i god og fejlfri Stand. Billet mrkt. N. K. modt. Bladets Eksp.

Motorbaad.

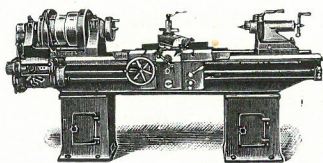
En brugt Kahytbaad med ca. 5 à 6 Hkr. Motor købes. Billet mrkt. „Billig“ modtager Bladets Ekspedition.

Benyt

AEG

til Lamper

Automobilbelysning

ASTRUP & ANDRESEN

Telefon: 960 - 2686 - 4026

KØBENHAVN
Nørregade 15

Telegr.-Adr.: Blissværk

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

MOTORBAADE

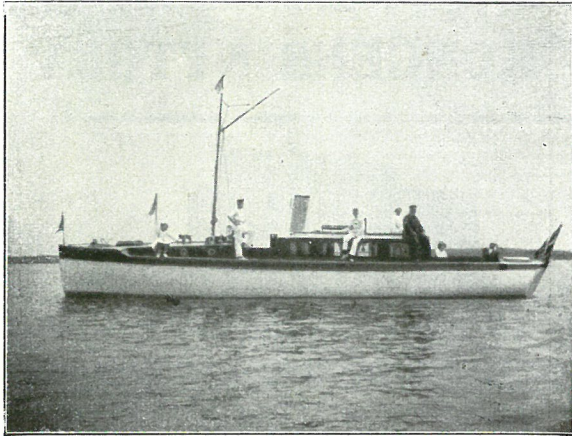
i følgende Størrelser og Typer haves færdige paa Lager eller under Udførelse for Salg i Foraaret

45 Fods Motorkrydser, elegant udstyret, dobb. Salon. 24 Hkr. 4 cylindret Penta Motor. Kr. 25000.—.

36 Fods Motorkrydser, elegant udstyret, stor Salon. 15 Hkr. 4 cylindret Penta Motor. Kr. 12000.—.

31 Fods Motorkrydser, elegant udstyret, stor Salon. 10 Hkr. 4 cylindret Penta Motor. Kr. 9500.— à 10000.—.

30 Fods Motorbaad, elegant udstyret, stor Kahyt, stort Cockpit. 10 Hkr. 4 cylindret Penta Motor. Kr. 8 à 8500.—.



22 Fods elegant Motorbaad, god Kahyt, stort Cockpit, 5 Hkr. 2 cylindret Penta Motor. Kr. 4 à 4500.—.

22 Fods elegant Motorbaad, god Kahyt, stort Cockpit, 5 Hkr. 2 cylindret Penta Motor. Kr. 4 à 4500.—.

20 Fods aaben Motorbaad, hvidlakeret Klædning ellers Mahogni. 5 Hkr. 2 cylindret Penta Motor. Kr. 2800.—.

8 Fods Joller af Eg og Mahogni à Kr. 250.—.

Nærmere Oplysninger og Beskrivelse sendes efter Ønske.

Brugte Motorbaade

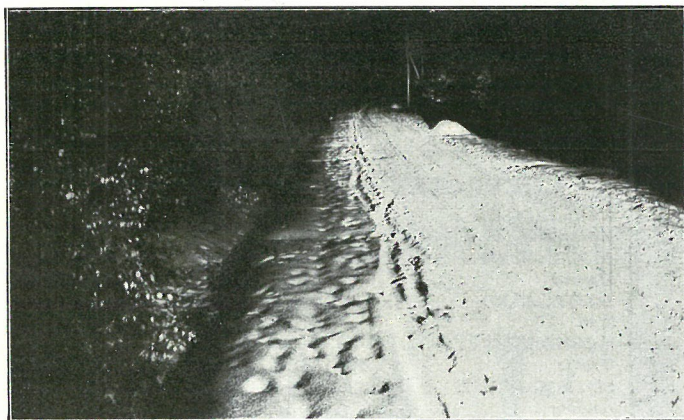
Af saadanne haves følgende paa Lager: En 50 Fods Passagerbaad, kun brugt c. 1 Aar, har Plads til 150 à 180 Personer, sælges uden Motor for Kr. 4500.—. En Racer, fuld Mahogni med ny 10 Hkr. Penta Motor. Fart ca. 14 miles. Kr. 5500.—. En 34 Fods elegant Motorbaad, stor Kahyt, stort Cockpit med 10 Hkr. brugt eller ny Penta Motor. Pris Kr. 5800.— eller 6800.—. En aaben Staalbaad, stort Deplacement, fortrinligt egnet til Passagerbaad, kan ogsaa indrettes til elegant Salonbaad, uden Motor Kr. 2000.—. En søgaaende Kahytsbaad, Kragejollestype, 500 Kilo Bly i Kølen. Klædningen spejlskaaret Eg, stærk og fortrinlig Søbaad, uden Motor Kr. 1600.—. med 10 Hkr. 2 cyl. Astor Motor, Gear og fast Skrue. Kr. 2800.—. En 29 Fods ældre Kahytsbaad, uden Motor Kr. 350.—. En aaben kravelbygget Motorbaad med 5 Hkr. 2 cylindret Penta Motor. Baaden oppudset og Motoren efterset. Kr. 2000.—.

Johs. Thornam

Gutenberghus, Vognmagergade 10
Telefoner: Central 782 og 783. Telegr.-Adr.: Thornam, København

BOSCH

TÆNDING OG BELYSNING



Skovvej ved Nattetid, belyst af Bosch-Lys

Hovedkontor:
Frederiksberggade 22. Tlf. Centr. 7593

Lager, Ladestation og Værksteder:
Kronprinsessegade 46
Tlf. Centr. 11593

Repræsentanter for Danmark:

TVERMOES & ABRAHAMSON

København



V. DANIELSEN & Co.

(Kgl. Hof-Leverandør)

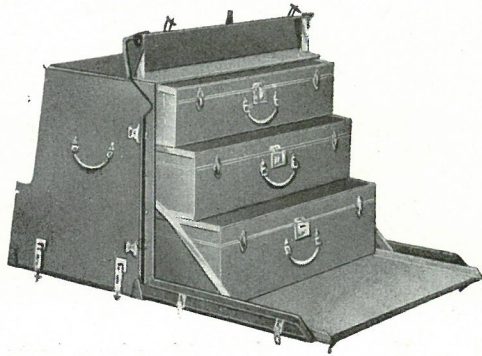
21 KONGENS NYTORV 21

Pic-nic Kurve

Toilettasker

til

MOTORBRUG



Kufferter

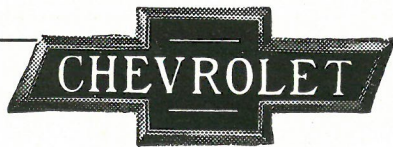
m. m.

til

MOTORBRUG

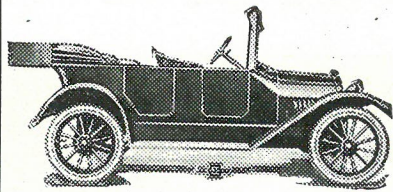
Automobilkufferter

udføres efter Bestilling til enhver Vogn.



— 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

BREDGADE
No. 28

AKTIESELSKAB
KGL. HOFLEVERANDØRER
KØBENHAVN

TELEFON
PALÆ 21 80

Penta

Baadmotorer

i Størrelser paa 2½, 5, 10, 15 og 24 Hkr.

**haves paa Lager her
til straks Levering**

Penta

Motorpumper 2½ og 5 Hkr.

Penta Motorspil paa 5 Hkr.

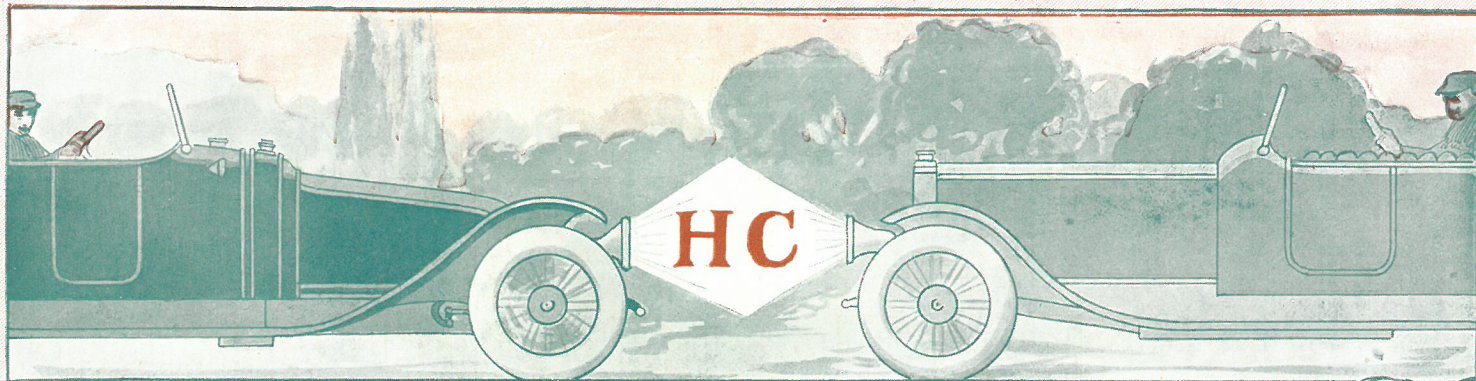
med Løfteevne 500 à 1000 Kilo

Forlang
Tilbud!

JOHS. THORNAM

Gutenberghus, Vognmagergade 10

Telefoner: Central 782 og 783.
København K.



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